



**Interreg**  
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check Pöttsching



**Interreg**  
Austria-Hungary 2014-2020  
SMART Pannonia  
European Union - European Regional Development Fund



Fenntartható Mobilitás és Elérhetőség  
Burgenland és Nyugat-Magyarország  
Regionális Közlekedésének érdekében

Nachhaltige Mobilität  
und Erreichbarkeit für den Regionalen  
Verkehr in Burgenland-Westungarn



**Interreg**  
**Austria-Hungary**

European Union – European Regional Development Fund



**SMART Pannonia**

# Mobilitäts-Check

## Marktgemeinde Pöttsching

Marktgemeinde Pöttsching  
Amtsgebäude 1  
7033 Pöttsching

Erstellt durch  
MiRo Mobility GmbH  
Technologiezentrum Eisenstadt  
Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG  
7000 Eisenstadt

Eisenstadt, Mai 2018

---

## VORWORT LANDESRÄTIN MAG.a EISENKOPF

Sehr geehrte Damen und Herren!

Viele Burgenländerinnen und Burgenländer legen als Pendlerinnen und Pendler beinahe täglich große Distanzen auf ihrem Weg zur Arbeit zurück. Es gibt aber auch viele Wege, die nur kurze Distanzen umfassen. Ein großer Teil dieser kurzen Wege könnte auch ohne Auto zurückgelegt werden, den neuesten Statistiken zufolge werden immer noch 71 % aller Wege im Burgenland mit dem PKW zurückgelegt. Radfahren und zu Fuß gehen als aktive Mobilitätsformen sind allerdings ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung des gesundheitlichen Wohlbefindens – bereits eine halbe Stunde Bewegung am Tag, stärkt das Herz-Kreislauf-System und kann vielen Krankheiten vorbeugen. Hierfür muss aber auch das Angebot attraktiv sein. Gute Radwege, Radabstellanlagen, breite Gehsteige, ausreichende Beleuchtung und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind nötig, damit die klimaschonenden Mobilitätsformen im Bewusstsein verankert werden und im Alltag einen Platz finden.

Gerade auch die Tatsache, dass der PKW-Verkehr für zahlreiche negative Umweltfolgen verantwortlich ist, bestärkt mich als zuständige Umwelt- und Gemeindelandesrätin darin, den Gemeinden Angebote zu bieten, damit sie ihren Beitrag zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger leisten können. Daher ist es mir wichtig, dass sich Gemeinden mit ihren Möglichkeiten, den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Potenzialen am jeweiligen Standort auseinandersetzen.

Mobilitäts-Checks sind dafür ein geeignetes Instrument, weil sie einen Überblick über die gesamte Mobilitätssituation in der Gemeinde geben und auch die Sensibilisierung hinsichtlich der Aspekte von nachhaltiger Mobilität unterstützen. In diesem Sinne unterstütze ich die Initiative der Mobilitätszentrale Burgenland im Rahmen des Projekts SMART Pannonia, 50 burgenländischen Gemeinden kostenlos einen Mobilitäts-Check anzubieten. Diese geben den Verantwortungsträgerinnen und –trägern in den Gemeindeämtern einen Wegweiser, wo und wie sie konkret ansetzen können, um das Mobilitätssystem in ihrem Wirkungskreis im Sinne der klimaschonenden und nachhaltigen Mobilität zu verbessern.

Die Gemeinden des Burgenlands sind wichtige Multiplikatoren im Umweltschutzbereich. Ich bedanke mich bei allen Gemeinden und ihren Vertreterinnen und Vertretern für Ihr Engagement für ein nachhaltiges und lebenswertes Burgenland und wünsche in der weiteren Umsetzung dafür viel Erfolg im Sinne einer guten Sache!

Ihre

Landesrätin

**Mag.a Astrid Eisenkopf**

1	Einleitung.....	5
2	Status Quo .....	6
2.1	Lage und Bevölkerung .....	6
2.1.1	Lage im Raum .....	6
2.1.2	Bevölkerungsstatistik.....	6
2.1.3	Pendlerstatistik.....	7
2.2	Bestehendes Angebot in der Gemeinde .....	7
2.2.1	Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	7
2.2.2	Besonderheiten .....	8
2.2.3	Verkehrerschließung.....	8
2.2.4	Qualitätscheck .....	9
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote .....	11
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse .....	15
3.2	Potentiale .....	15
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	15
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	16
3.3	Empfehlungen .....	16
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....	16
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	16
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	16
3.3.4	Maßnahmen ÖV .....	17
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	17
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	18
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	18
4.2	Förderempfehlung.....	21
5	Kontaktdaten.....	22
6	Verzeichnisse.....	23

# 1 Einleitung

Zur Erreichbarkeit der täglichen Ziele steht eine Vielzahl an verschiedenen Verkehrsarten zur Verfügung, welche eine sehr unterschiedliche Auswirkung auf die Umwelt haben. So verursacht die Fahrt mit dem Auto CO<sub>2</sub>, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO<sub>2</sub>-Produktion mit sich bringen und sich dazu positiv auf die Gesundheit und Fitness auswirken. Auch öffentliche Verkehrsmittel, wie Bus und Bahn spielen eine wichtige Rolle im nachhaltigen Verkehr.

Vor allem in kleineren Gemeinden sind viele Bewohner<sup>1</sup> auf den eigenen Pkw angewiesen. Öffentliche Verkehrsmittel konzentrieren sich zunehmend auf den Schülerverkehr und bieten abgesehen davon keine Verbindungen. Auch weite Entfernungen zwischen Ortsteilen und Siedlungsgebieten erschweren die Alternative zum Pkw.

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Marktgemeinde Pötttsching ermittelt und deren Stärken und Schwächen ausgearbeitet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den klimaschonenden Verkehrsmitteln:

- Zu Fuß gehen
- Radfahren und E-Bike (Pedelec)
- Öffentlicher Verkehr
  - Bus
  - Bahn
  - Sonstige öffentliche Verkehrsangebote

Der Weg in Richtung nachhaltigem Verkehr muss auf verschiedenen Ebenen gleichermaßen angestrebt werden. Für die Gemeinden sind dazu mehrere Schritte erforderlich. Einerseits müssen die Vor- und Nachteile des Bestands festgestellt und andererseits die Bevölkerung über das vorhandene Angebot informiert werden.

Um die Bevölkerung zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten zu ermutigen, muss klimaschonende Mobilität ins Bewusstsein der Menschen gebracht werden und durch attraktive Angebote im Alltag umsetzbar sein.

---

<sup>1</sup> Um die Lesbarkeit zu vereinfachen wird auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Wir möchten deshalb darauf hinweisen, dass jegliche Personenbezeichnungen als geschlechtsunabhängig verstanden werden sollen.

## 2 Status Quo

Das folgende Kapitel fasst das Bestandsangebot der Gemeinde zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

### 2.1 Lage und Bevölkerung

#### 2.1.1 Lage im Raum

Die Gemeinde Pötttsching liegt im Bezirk Mattersburg an der niederösterreichischen Grenze rund zehn Kilometer von Wiener Neustadt entfernt.

Die Nachbargemeinden von Pötttsching sind auf burgenländischer Seite: Neudörfel, Bad Sauerbrunn, Zillingtal, Sigleß, Wiesen und Mattersburg; in Niederösterreich: Lichtenwörth und Zillingdorf.

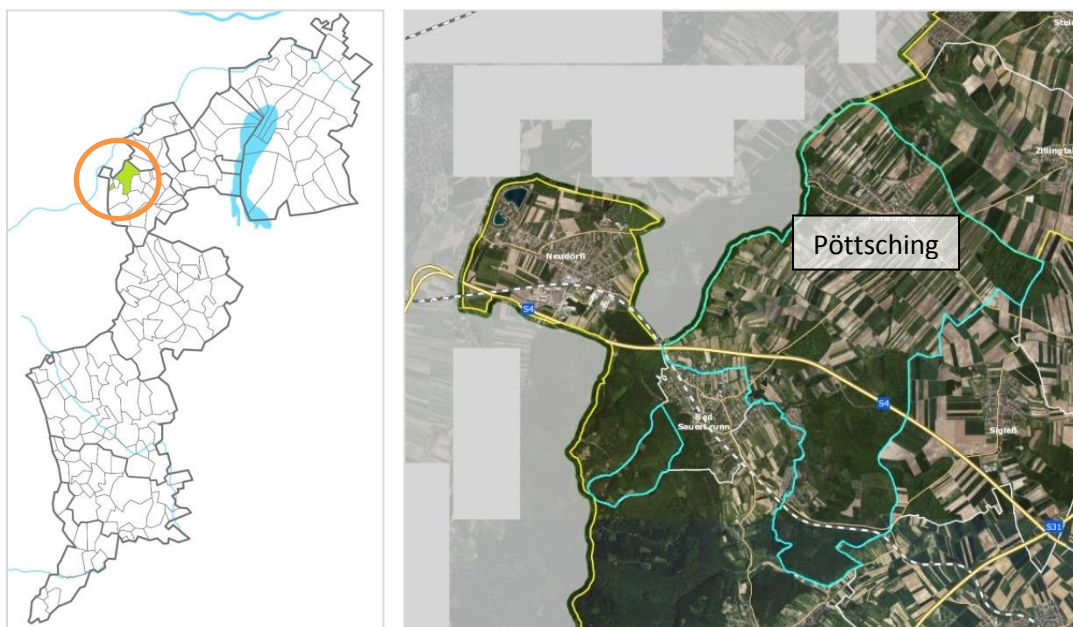


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Im Nordosten befindet sich der „Pötttschinger See“. Der Badesee, sowie die darum angelegte Feriensiedlung mit über 220 Parzellen befinden sich im Besitz von Esterházy.

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung der Gemeinde Pötttsching betrug im Jahr 1991 2.316 Personen. Zwischen den Jahren 1991 und 2001 ist die Bevölkerung um 15,7 % gestiegen, bzw. von 2001 auf 2011 um 8,4 % auf 2.904 Personen gewachsen. 2017 hatte die Gemeinde 2.946 Einwohner.

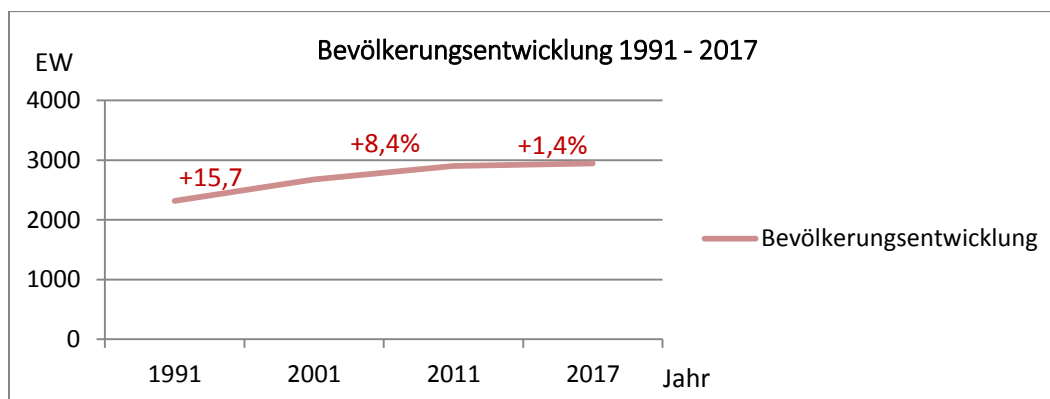


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Pötttsching sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik, 2015) 1.363 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 295 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 1.068 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 170 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes, 224 Personen sind in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes beschäftigt. 427 Personen pendeln in das Nachbarbundesland Niederösterreich und 221 nach Wien.

Tab. 1: Pendlerstatistik (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik, 2015)

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	1.363
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	295
<b>Auspendler</b>	1.068
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirkes	170
<i>davon in Mattersburg</i>	53
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld.	224
NÖ	427
Wien	221
ins Ausland	2
<b>Einpendler gesamt</b>	430

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Gemeinde Pötttsching verfügt über ein gutes Basis-Angebot an sozialer Infrastruktur und Nahversorgungsmöglichkeiten. Neben einer Billa-Filiale gibt es eine Bäckerei, eine Konditorei und eine Fleischerei. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule in der Gemeinde. Die medizinische Versorgung ist durch zwei Allgemeinmediziner und einige Fachärzte abgedeckt.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Billa, Bäckerei Anton Murnberger, Konditorei Sket Barbara, Fleischerei Wallner
Bank	Burgenländische Raiffeisenbank
Sonstiges	Postpartner im Amtsgebäude, Trafik
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	Kindergarten und Kinderkrippe
Volksschule	ja
Sonstige	Musikschule
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	2
Sonstige	Zahnarzt, Internist, Sozialzentrum - betreutes Wohnen, Kinderdorf Pötttsching, Physiotherapie, Psychotherapie
Apotheke	ja
<b>Gastronomie</b>	
	Café Figaro, Café Acherer, Waldcafé Kern-Riegler, Der Reisinger, Heuriger Leszkovich, Jussis Schenke

### 2.2.2 Besonderheiten

Im Nordosten der Gemeinde befindet sich der Pötttschinger Badensee. Dieser ist von einer Feriensiedlung mit ca. 200 Parzellen umgeben.

### 2.2.3 Verkehrserschließung

#### **Bestandssituation**

Die Gemeinde Pötttsching verfügt über einen ansprechend gestalteten Straßenquerschnitt entlang der Hauptstraße, Pötttschinger Straße bzw. dem Hauptplatz. Das Hauptverkehrsaufkommen fokussiert sich entlang dieser Hauptachse. Im Bereich der Volksschule (Hauptstraße 43) ist eine Kurzparkzone eingerichtet.

#### **Verkehrsanbindung**

Durch Pötttsching verläuft die B53, welche die Verbindung von Wiener Neustadt an die B50 (Eisenstadt bzw. Mattersburg) darstellt. Die Schnellstraße S4 verläuft durch das Gemeindegebiet von Pötttsching, ca. drei Kilometer südlich des Siedlungsgebietes. Es gibt keine Auffahrt zur S4 im Gemeindegebiet.



#### 2.2.4 Qualitätscheck

##### **Fußgängerverkehr**

Pötttsching verfügt über eine hochwertige Gestaltung entlang der Hauptstraße, Pötttschinger Straße und den Hauptplatz. Die Gehsteige sind gepflastert, was jedoch durch Senkung einzelner Steine Unebenheiten zur Folge hat, welche die Barrierefreiheit einschränken. Teilweise sind die Gehsteige schmal, da Autos über die Parkflächen hinaus auf den Gehsteigen parken.



Abb. 3. Fußgängerverkehr: hochwertige Gestaltung entlang der Pötttschinger Straße, Fußgängerübergang vor der Volksschule (Quelle: eigene Fotos)

Im Bereich der Volksschule wird auf Kinder mittels Bodenmarkierung und Schildern am Straßenrand hingewiesen. Direkt vor der Schule befindet sich eine Fußgängerquerung. Um die Schüler vor dem ungebremsten Queren der Straße zu hindern sind versetzte Absperrungen angebracht, sowie Grünflächen angelegt.

Im Zentrumsbereich befinden sich zahlreiche Plätze mit Sitzmöglichkeiten für Fußgänger, sowie Querungshilfen und Schutzwege. Im Bereich des Hauptplatzes, bzw. um den Meierhof befinden sich Fußwege zwischen Freibad, Friedhof, Kindergarten und Gemeindeamt.

##### **Radverkehr**

Die Freizeitradwege sind durch Beschilderungen und Bodenmarkierungen ausgewiesen. Vor relevanten Punkten der Gemeinde sind Fahrradständer platziert. Im Bereich des Freibades befindet sich eine große Fahrradabstellanlage.

Die Radständer vor der Volksschule sind veraltet und wenig einladend platziert.



Abb. 4. Radabstellanlagen Freibad, Beschilderung Radwege (Quelle: eigene Fotos)



Abb. 5. Radabstellanlage Volksschule (Quelle: eigenes Foto)

## Öffentlicher Verkehr

Die Gemeinde ist durch zahlreiche Buslinien an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden. Die Hauptverbindungen sind nach Eisenstadt, Mattersburg und Wiener Neustadt. Hier befinden sich Umsteigemöglichkeiten zur Bahn bzw. überregionalen Buslinien.

Die Haltestellen befinden sich entlang der Hauptstraße, Pötttschinger Straße bzw. der Kirche. Die Haltestellen sind großteils mit modernen Wartehäuschen ausgestattet, welche überdachte Sitzmöglichkeiten bieten.





Abb. 6. Bushaltestellen bei der (Quelle: eigene Fotos)

### Infrastruktur für Elektromobilität

An der Hauptstraße 41 befindet sich vor dem Lokal „Richy’s Weinstube“ eine Photovoltaik-Ladestation für E-Bikes. Eine Ladestation für Elektroautos befindet sich in der Blumengasse 11.



Abb. 7. E-Bike Solar-Ladestation (Quelle: eigenes Foto)

#### 2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

ÖV-Angebot	
Bus	Linien: 7894, 1835, 562, 1839, 7941, 7995, nach Eisenstadt, Mattersburg, Wiener Neustadt, Baumgarten, Steinbrunn
Sonstige	Gmoabus

Die Gemeinde Pötttsching verfügt über einen „Gmoabus“, der seit 2000 als Vorzeigeprojekt innovativer Mobilitätssysteme die Gemeindebewohner von zu Hause abholt und zu Zielen innerhalb der Gemeinde bringt. Die Anmeldung erfolgt mindestens **10 Minuten** vor der gewünschten Abfahrtszeit. Die genaue Abholzeit erfahren die Fahrgäste bei der Anmeldung!

Die Betriebszeiten sind von Montag bis Freitag 7.00 bis 18.00 Uhr bzw. Samstag vormittags. Den Fahrgästen steht ein gestaffeltes Tarifsystem zur Verfügung:

- Eine Fahrt: € 1,50
- Tageskarte: € 4,00
- Monatskarte: € 30,00
- Jahreskarte: € 250,00



Abb. 8. Gmoa-Bus Pötttschnig (Quelle: VCÖ)

### 2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Die Stadtgemeinde ist über die Landesstraße B53 mit den Nachbargemeinden Neudörfel und Krensdorf verbunden. Über das niederrangige Landesstraßennetz bestehen direkte Verbindungen mit den Nachbargemeinden Bad Sauerbrunn, Sigleß und Zillingtal. Aufgrund des relativ großen Angebots an sozialer Infrastruktur und Versorgungseinrichtungen fungiert Pötttsching als kleinregionales Zentrum in dieser Kleinregion.

### 3 Potentiale zur Mobilitätsverbesserung

Einzugsbereiche definieren die Erreichbarkeit einer Einrichtung innerhalb einer bestimmten Wegstrecke oder Wegdauer. Als Maß für die attraktive Erreichbarkeit einer Einrichtung wird in der Fachliteratur eine Wegdauer von maximal zehn Minuten definiert. Ziele innerhalb dieses Bereichs werden von den Verkehrsteilnehmern auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für längere Wege sinkt die Attraktivität des zu Fuß Gehens und Radfahrens sprunghaft ab. Umgelegt auf Distanzen entspricht der fußläufige Einzugsbereich von zehn Minuten in etwa einer Strecke von 700 Metern, mit dem Fahrrad legt man innerhalb von 10 Minuten ca. 2,5 km, mit dem Pedelec (E-Bike) sogar 3,6 km zurück.

Die nachfolgende Grafik zeigt jene Distanzen, die als Einzugsgebiet für zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder Pedelec (=E-Bike) fahren gelten.



Abb. 9. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Die Ausdehnung des Siedlungskörpers der Gemeinde erreicht entlang der B63 eine Ausdehnung von über drei Kilometer. In der nachfolgenden Abbildung ist mit roter Markierung ein Radius von 700 Metern ausgehend vom Ortskern eingetragen, was eine Gehzeit von zehn Minuten darstellt. Es wird deutlich, dass sich der Ortskern gut für die fußläufige Erschließung eignet, da auch hier viele Angebote der Gemeinde konzentriert sind. Die Billa-Filiale am südlichen Ortsrand beispielsweise eignet sich nur für einen kleinen Teil der Bewohner für tägliche Erledigungen zu Fuß.



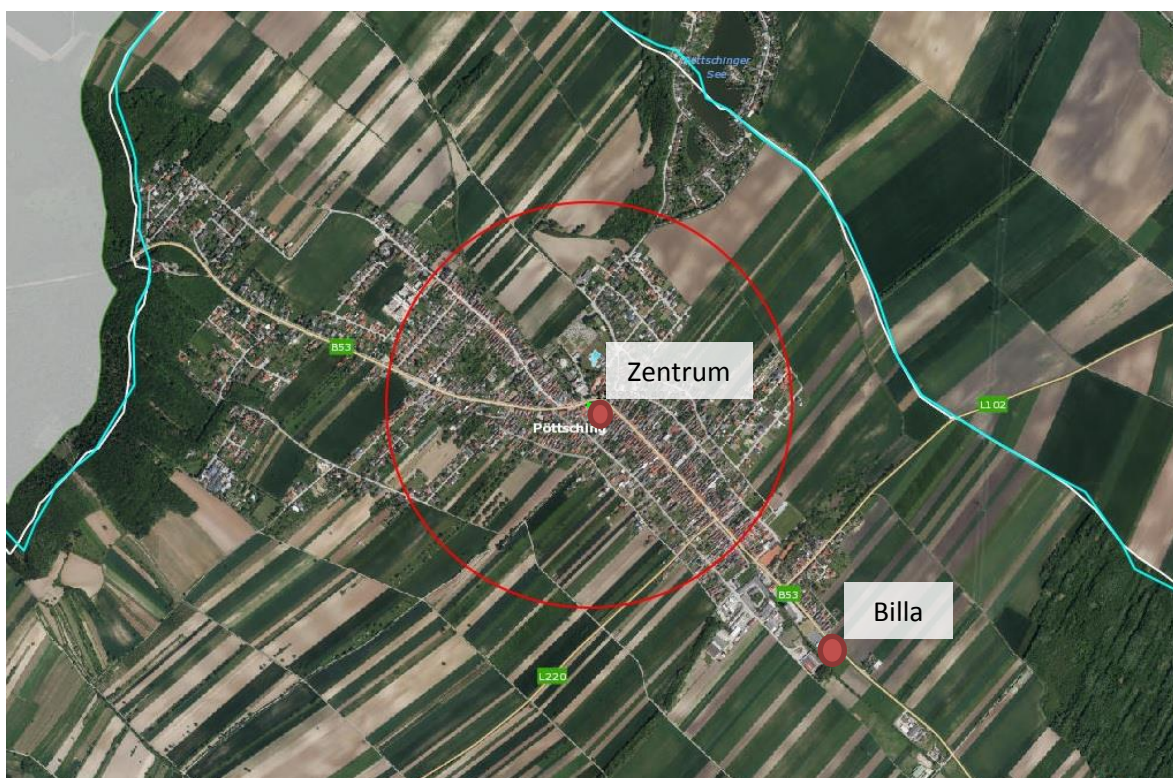


Abb. 10. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum, 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

In der nachfolgenden Abbildung sind die Einzugsbereiche für Radfahrer und E-Bikefahrer eingetragen. Innerhalb beider Radien befindet sich das gesamte Siedlungsgebiet der Gemeinde, wodurch eine gute Eignung zur Erledigung täglicher Wege mit dem Rad oder E-Bike gegeben ist.

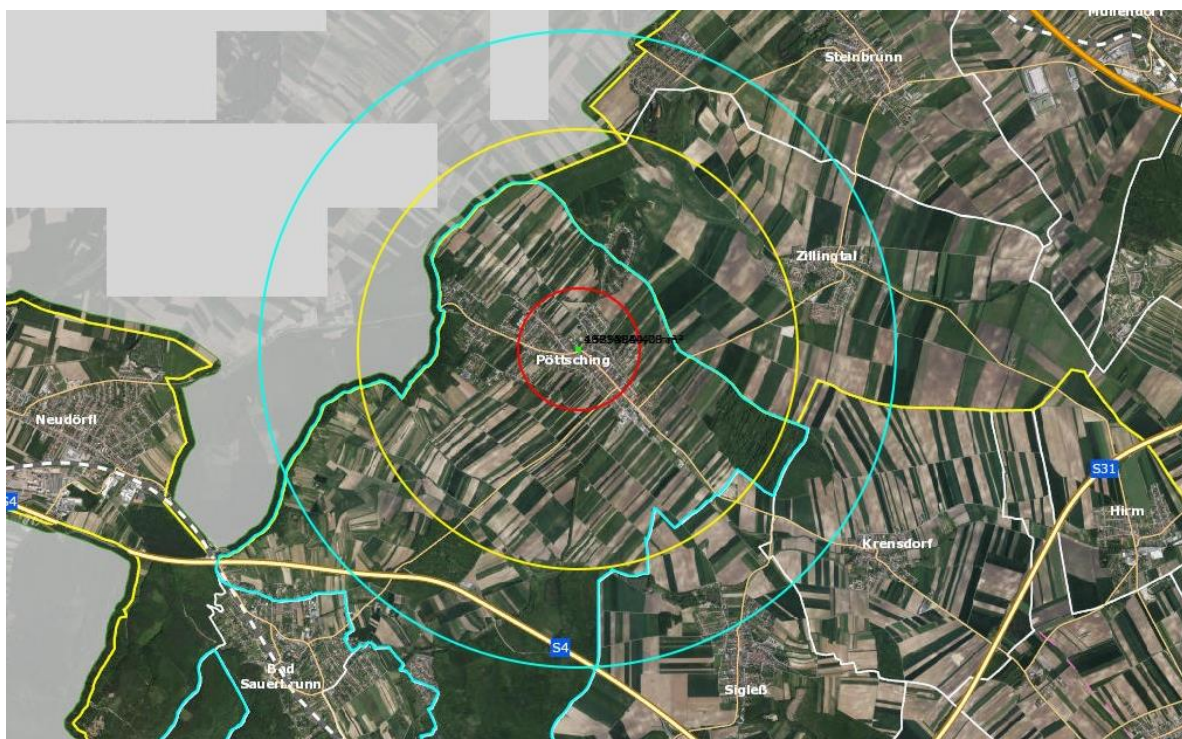


Abb. 11. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortskern: 2,5 km Fahrrad, 3,6 km E-Bike (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

In der nachfolgenden Tabelle werden die Stärken und Schwächen der Gemeinde in den Bereichen Angebot (Nahversorgung etc.), Fußgängerverkehr, Radverkehr, öffentliches Verkehrsangebot und Verkehr allgemein zusammengefasst.

Tab. 3: Stärken-Schwächen Analyse

	<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gutes Angebot in der Gemeinde vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensmittelgeschäft in Ortsrandlage</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut geeignet für Fußgänger durch kurze Wege innerhalb des Ortskerns</li> <li>• viele Angebote im Zentrum gelegen</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen</li> <li>• Fußgängerquerungen an der Hauptstraße</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• teilweise weite Wege innerhalb der Gemeinde durch das langgezogene Siedlungsgebiet und Wege bis zu 3 km</li> <li>• Umsetzung des Straßenquerschnitts an der Hauptstraße tw. mangelhaft (abgesenkte Pflastersteine, Unebenheiten erschweren die Barrierefreiheit)</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut geeignet für Radfahrer durch kurze Wege innerhalb der Gemeinde</li> <li>• ausreichend Fahrradständer an Hotspots vorhanden</li> <li>• Freizeit-Radrouten gut beschildert</li> <li>• Solar-Ladestation für E-Bikes</li> </ul>	
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Direkte Busverbindungen nach Eisenstadt, Mattersburg und Wr. Neustadt</li> <li>• Bahnanbindungen in Bad Sauerbrunn und Neudörfel</li> <li>• „Gmoabus“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienverkehr auf Schüler- und Pendlerverbindungen ausgerichtet</li> <li>•</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ladestation für Elektroautos</li> </ul>	

### 3.2 Potenziale

#### 3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde ist aufgrund des langegezogenen Siedlungskörpers für den Fußgängerverkehr im Alltag nur im Ortskern gut geeignet. Anzumerken ist, dass z.B. die Billafiliale am Ortsrand außerhalb des Fußgängereinzugsbereiches ausgehend vom Ortszentrum befindet. Die Gemeinde eignet sich gut für Wege mit dem Fahrrad oder E-Bike.

Aktivitäten zur Förderung dieser Verkehrsarten sollten trotzdem unterstützt werden. Zudem kann durch Initiativen im Bereich E-Bike der Einzugsbereich sowohl der wichtigen kommunalen Einrichtungen für Teile der Bevölkerung erweitert als auch die Erreichbarkeit der Nachbargemeinden verbessert werden. Im Zuge einer regionalen Initiative zur Förderung des E-Bikes im Alltags- und Freizeitverkehr können in Kooperation mit unterschiedlichen Stakeholdern (z.B. Energie Burgenland, Abtei-

lungen für Verkehrs- und Straßenbau im Land Burgenland, benachbarte Gemeinden, Tourismus, etc.) positive Ergebnisse für die Gemeinde erzielt werden.

Volkschule/Kindergarten	zu Fuß	Schulweginitiative: Pedibus Schulwegplan Kindergarten: Laufräder
Nachbargemeinden	Rad/ E-Bike	Radwege
Mattersburg	E-Bike	Gemeindeübergreifendes Radwegenetz, Radabstellanlagen, Ladestationen
Generell	E-Bike	E-Bike-Initiative (Information, Infrastruktur, Kooperation)

### 3.2.2 Potenziale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern)

Pötttsching hat mit dem „Gmoabus“ bereits ein gut funktionierendes Gemeindebusssystem. Im Zuge einer (laufenden) Evaluierung des Systems können Probleme und Verbesserungspotenziale am System (z.B. zeitliche bzw. räumliche Ausweitung des Betriebes) identifiziert und umgesetzt werden.

## 3.3 Empfehlungen

### 3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Gemeindeamt als Infostelle (Fahrpläne, Auskunft ...)
- Überblick über alle Mobilitätsangebote auf der Gemeindehomepage

### 3.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

- Qualitäts-Check des Fußwegenetzes
- Mindeststandards für Fußgängeranlagen (Gehsteigbreite, Barrierefreiheit, sichere Querungen, Durchlässigkeit, Behebung von Mängeln)

Schulweginitiative:

- Pedibus für Schüler
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)

Infrastrukturmaßnahmen:

- Adaptierung der Fußgängeranlagen im Bereich Hauptplatz (gepflasterte Bereiche)

### 3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten



#### Maßnahmenbereich E-Bike:

- regionale E-Bike-Initiative (Förderungen, Investitionen, Infrastruktur)
- öffentliche E-Bikes Ladestationen
- sichere Abstellanlage für E-Bikes

#### (E-)Bike- to-school/work:

- Schulweginitiativen (z.B. Bikeline)
- Laufräder im Kindergarten
- ausreichend Abstellanlagen
- Schulwegpläne, Verkehrssicherung von Gefahrenstellen
- Infrastrukturmaßnahmen/Verbesserung der Verkehrssicherheit am Alltags-Radverkehrsnetz
- Motivation zur Teilnahme an Radfahrinitiativen (z.B. „Bike-to-work“)

#### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

##### Mikro-ÖV:

- Ggf. Adaptierung des bestehenden Gemeindebussystems
- Kleinregionales Mikro-ÖV System: Ausweitung des Angebots auf die umliegenden Gemeinden z.B. über Einrichtung eines regionalen Mikro-ÖV Systems (z.B. Gemeinden Sigleß, Krensdorf)

#### 3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

##### Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten auf Ortsstraßen (Verkehrsberuhigung)

## 4 Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

### 4.1 Allgemeine Fördermöglichkeiten

Für klimaschonende Verkehrsvorhaben einer Gemeinde (wie z.B. Mikro-ÖV-Konzepte) gibt es folgende Fördermöglichkeiten:

#### **Erstellung von Mobilitätskonzepten (Dorferneuerung)**

Im Rahmen der Dorferneuerung wird die Erstellung von gemeindeübergreifenden Mobilitätskonzepten gefördert. Derartige Konzepte werden mit einer Förderquote von 85% oder max. € 10.000 unterstützt.

#### **Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland**

Die Richtlinie über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland ermöglicht bei Nachweis eines schlüssigen Konzeptes zu Betrieb und Kosten die Förderung der jährlichen Aufwände für Betriebsausgaben, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind. Diese werden mit einem Fördersatz von 25% oder 50% gefördert, je nachdem in welcher Bedarfskategorie sich die Gemeinde befindet. Wird ein gemeindeübergreifendes Konzept ausgearbeitet gibt es eine Deckelung der Förderhöhe, abhängig davon wie viele Gemeinden am Vorhaben beteiligt sind.

Förderhöhe:

- Gemeinden in den Bedarfskategorien 0 oder 1 werden 25% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.
- Gemeinden in den Bedarfskategorien 2 oder 3 werden 50% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.

Deckelung:

- eine Gemeinde 10.000,- Euro
- zwei Gemeinden 15.000,- Euro
- drei Gemeinden 20.000,- Euro
- vier Gemeinden 25.000,- Euro
- ab fünf Gemeinden 30.000,- Euro

#### **Bundesförderung des bmvit, Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum**

In den ersten drei Betriebsjahren kann um eine Bundesförderung des bmvit angesucht werden. Die geförderten Vorhaben werden in einem wettbewerbsartigen Verfahren ausgewählt, bis die vorliegenden Mittel erschöpft sind.

Bei Erhalt der Förderung werden im ersten Jahr maximal 50%, im zweiten Jahr 40% und im dritten 30% der förderfähigen Kosten übernommen.

## **klimaaktiv mobil**

klimaaktiv mobil ist die Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für aktiven Klimaschutz im Verkehrsbereich zur Forcierung von klimaschonendem Mobilitätsmanagement.

Förderfähige Maßnahmen:

### **Radverkehr**

- Radinfrastruktur, z.B. Radwege, Unter- und Überführungen, Leitsysteme, Abstellanlagen, (E-)Fahrradverleih
- Radmarketing

### **Sanfte Mobilität für Veranstaltungen**

- Bewerbung öffentliche An-/Abreise, Kombitickets
- Shuttlebusse, Miete Radabstellanlagen, zusätzliche ÖV-Bestellungen ...

### **Information und Bewusstseinsbildung**

- Zielgruppenorientiertes Marketing
- Informationen (Print und Online)
- Mobilitätsbeauftragte/r, Mobilitätszentrale

### **Öffentlicher Verkehr**

- Marketing
- ÖV-Schnuppertickets
- Jobtickets

### **Bedarfsorientierte Verkehrsangebote**

- Bedarfsorientierte Verkehrsmittel:  
z.B. Anruf-Sammel-Taxi, Gemeindebusse, Wander- und Skibusse
- (E-)Carsharing

### **Fahrzeuge mit alternativem Antrieb & Elektromobilität**

- Fahrzeuganschaffung (E-Pkw, E-Mopeds, E-Bike etc.) oder -umstellung
- E-Ladestationen

### **Förderpauschalen (nach Umsetzung)**

- Pkw und Busse mit Elektro- oder alternativen Antrieben
- E-Bikes und E-Mopeds
- Lastenräder mit oder ohne Elektroantrieb
- E-Ladestationen
- Überdachte Radabstellanlagen

### **Förderpauschalen (vor Umsetzung)**

- Mobilitätsmaßnahmen bei Großveranstaltungen
- ÖV-Schnupperticket
- Sprintspartrainings

## Kontakt

- **Fördermöglichkeiten des Landes Burgenland:**

Richtlinien 2015 über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

Amt der Burgenländischen Landesregierung

Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Telefon: 057-600

[www.burgenland.at/mobilitaet-sicherheit/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/](http://www.burgenland.at/mobilitaet-sicherheit/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/)

- **Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum:** Eine Förderaktion des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie 2016:

### **Programmauftrag und -verantwortung**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

*Kontaktpersonen:*

DI Franz Schwammenhöfer oder DI Florian Matiasek

E-Mail: [franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at](mailto:franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at)

Tel.: +43 1 71162 651701

### **Abwicklung und Beratung**

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

*Kontaktpersonen:*

DI Ute Estermann – Tel.: 01 812 73 43-1314

Mag. Rudolf Sebastnik – Tel.: 01 812 73 43-1406

E-Mail: [mikroev@schig.com](mailto:mikroev@schig.com)

- **klimaaktiv mobil**

Programmmanagement „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ komobile Gmunden GmbH: DI Helmut Koch, DI<sup>in</sup> Anna König: [mobilitaetsmanagement@komobile.at](mailto:mobilitaetsmanagement@komobile.at)

[klimaaktivmobil.at](http://klimaaktivmobil.at) oder [klimaaktivmobil.at/mmgemeinden](http://klimaaktivmobil.at/mmgemeinden)

## 4.2 Förderempfehlung

- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
  - klimaaktiv mobil
- Mikro-ÖV:
  - Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

## 5 Kontaktdaten

### **Mobilitätszentrale Burgenland**

Domplatz 26  
7000 Eisenstadt  
Tel.: +43 2682 21070  
E-Mail: [office@b-mobil.info](mailto:office@b-mobil.info)

### **VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH**

Management für Wien, Niederösterreich und Burgenland  
Europaplatz 3/3  
1150 Wien  
Tel.: +43 1 95555 0  
E-Mail: [office@vor.at](mailto:office@vor.at)  
[www.vor.at](http://www.vor.at)

### **Land Burgenland**

#### **Referat Gesamtverkehrscoordination**

DI Hannes Klein  
Europaplatz 1  
7000 Eisenstadt  
Telefon: +43 57 600/2631  
[post.a2-verkehrskoordination@bgld.gv.at](mailto:post.a2-verkehrskoordination@bgld.gv.at)

### **MiRo Mobility GmbH - Verkehrs- und Raumplanung**

DI Roman Michalek  
DI Bettina Höppel  
Technologiezentrum Eisenstadt  
Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG

A-7000 Eisenstadt  
Tel.: +43 2682 23581  
E-Mail: [office@miro-mobility.at](mailto:office@miro-mobility.at)  
Homepage: [www.miro-mobility.at](http://www.miro-mobility.at)

## 6 Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017) .....	7
Abb. 3. Fußgängerverkehr: hochwertige Gestaltung entlang der Pötttschinger Straße, Fußgängerübergang vor der Volksschule (Quelle: eigene Fotos) .....	9
Abb. 4. Radabstellanlagen Freibad, Beschilderung Radwege (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 5. Radabstellanlage Volksschule (Quelle: eigenes Foto) .....	10
Abb. 6. Bushaltestellen bei der (Quelle: eigene Fotos) .....	11
Abb. 7. E-Bike Solar-Ladestation (Quelle: eigenes Foto) .....	11
Abb. 8. Gmoa-Bus Pötttschnig (Quelle: VCÖ) .....	12
Abb. 9. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009) .....	13
Abb. 10. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum, 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	14
Abb. 11. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortskern: 2,5 km Fahrrad, 3,6 km E-Bike (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	14

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbstatistik, 2015) .....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur .....	7
Tab. 3: Stärken-Schwächen Analyse .....	15

### Quellenverzeichnis

**Gesamtverkehrsstrategie Burgenland** ([http://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Mobilitaet\\_und\\_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie\\_Burgenland\\_Web\\_9MB.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf))  
**GIS Burgenland, 2017:** ([geodaten.bglid.gv.at/de/home.html](http://geodaten.bglid.gv.at/de/home.html))  
**Statistik Austria, 2017:** Ein Blick auf die Gemeinde ([www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1](http://www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1))  
**Verkehrsverbund Ostregion VOR, 2017:** Fahrplan ([www.vor.at](http://www.vor.at))  
**ÖBB, 2017:** Fahrplan ([www.oebb.at](http://www.oebb.at))  
**Gemeindehomepage, 2017** ([www.poettsching.at](http://www.poettsching.at))  
**Mobilitätszentrale Burgenland, 2017** ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))