



Interreg
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check

Unterkohlstätten



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 Unterkohlstätten

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

Eisenstadt, Dezember 2017



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 Gemeindeförderungsrätin 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.....	6
2.	Projektgebiet.....	7
3.	Methodik und Projektablauf	8
4.	Vorgehensweise	9
5.	IST-Analyse	13
5.1	Umfeldanalyse.....	13
	Siedlungsstruktur.....	13
	Bevölkerungsentwicklung	14
	Pendler	15
	Nahversorgung und täglicher Bedarf	15
	Soziale Infrastruktur	15
	Zusammenfassende Darstellung	16
5.2	Verkehr	16
	Anbindung Straßennetz.....	16
	Anbindung an den öffentlichen Verkehr	17
5.3	Analyse bestehender Planungen und Konzepte auf lokaler und regionaler Ebene.....	18
5.4	Ermittlung und Bewertung von Verkehrslösungen in vergleichbaren Bedienegebieten.....	20
5.5	Entwicklungsmöglichkeiten.....	21
5.6	Haushaltsbefragung.....	22
	Stadtgemeinde Stadtschlaining.....	22
	Gemeinde Unterkohlstätten	23
	Gesamtauswertung der Gemeinden	23
	Jugend Unterkohlstätten.....	24
6.	Konzept.....	26
6.1	Betreiberkonstellation.....	26
6.2	Bedienungsform	27
6.3	Bedienungsgebiet.....	27
6.4	Betriebszeit.....	28
6.5	Fahrzeug/Transportkapazität	29
6.6	Personal	29
6.7	Tarifmodelle	29
6.8	Kunden-Service/Disposition	30
6.9	Marketing/Information	30

7.	Umsetzung.....	31
7.1	Routen und Fahrpläne	31
8.	Finanzierung	38
8.1	Kosten.....	38
8.2	Einnahmen.....	39
8.3	Kosten unter Berücksichtigung der möglichen Förderungen.....	41
9.	Verzeichnisse	44
9.1	Abbildungsverzeichnis	44
10.	Anhang.....	45

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 CO₂, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO₂-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 Bewohner¹ 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 Gemeinde Unterkohlstätten 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.

¹ 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. Projektgebiet

Das Projektgebiet umfasst die Gemeinden Stadtschlaining und Unterkohlstätten im Bezirk Oberwart im Südburgenland. Die umliegenden Gemeinden sind Bad Tatzmannsdorf, Mariasdorf, Bernstein, Pilgersdorf, Lockenhaus, Weiden bei Rechnitz, Großpetersdorf, Rotenturm an der Pinka, Unterwart und Oberwart. Nördlich von Unterkohlstätten grenzt der mittelburgenländische Bezirk Oberpullendorf.

Die Landeshauptstadt Eisenstadt liegt rund 70 km, die Bundeshauptstadt Wien ca. 120 km nördlich des Projektgebietes.

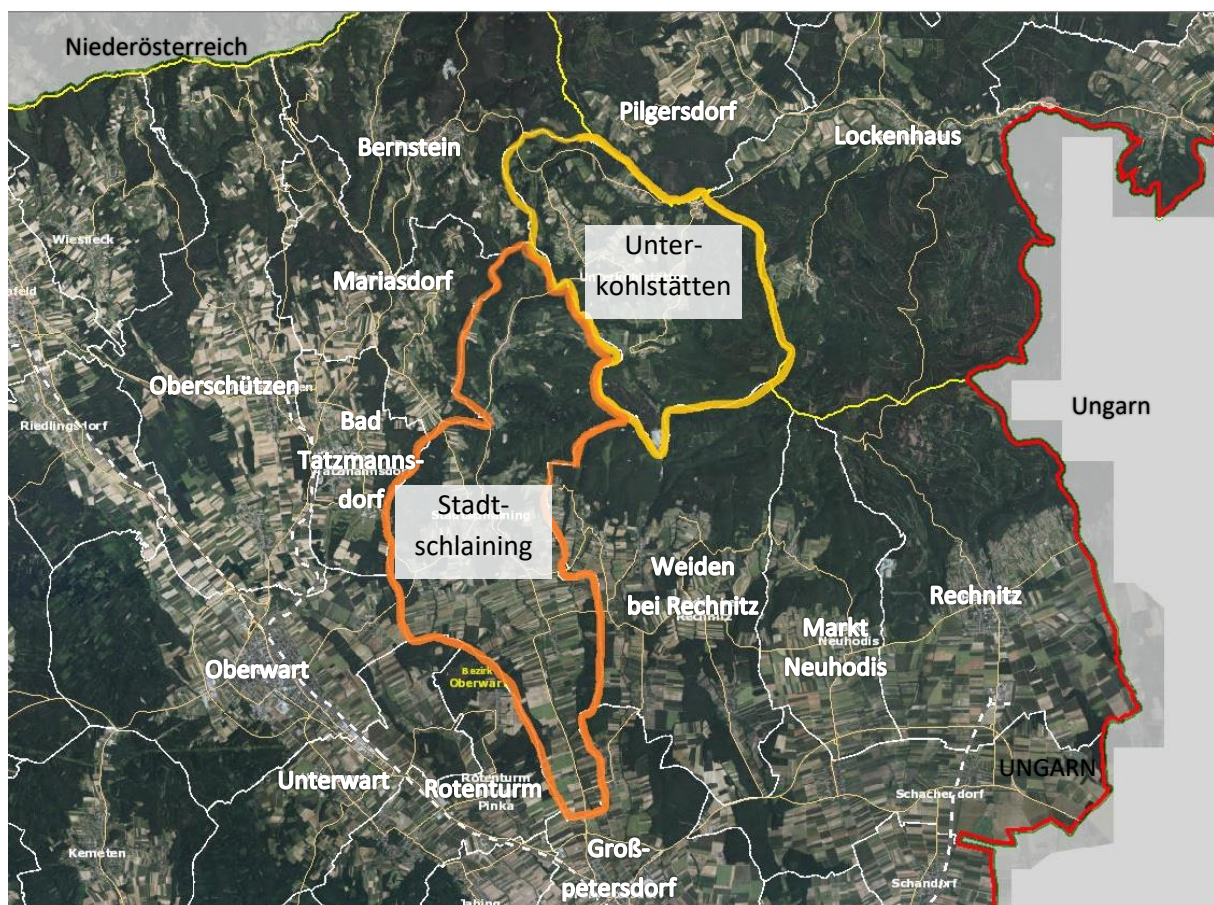


Abb. 1) Übersicht Projektgebiet, Gemeinden (Quelle: GIS Bgld., 2016)

Die Landschaft ist geprägt von hügeligem Gelände und Wäldern. Im Nordosten befindet sich das Bernsteiner Gebirge, im Osten liegt das Günser Gebirges. Unterkohlstätten befindet auf einer Seehöhe von 374 bis 836 m ü.A., während Stadtschlaining etwas tiefer zwischen 301 und 406 m Seehöhe liegt.

3. Methodik und Projektablauf

Im Zuge des Mobilitätskonzeptes werden gemeinsam mit den Gemeindeverantwortlichen und der Bevölkerung die wesentlichen Anforderungen an ein derartiges System (z.B. taxibasierte Lösung vs. Gemeindebus, Bedienzeit, Integration Kindergartentransport, etc.) definiert. Dazu wurden bereits vor Beginn der Bearbeitungen Einzelgespräche mit den Bürgermeistern und Gemeindevertretern geführt, um die jeweiligen Besonderheiten jeder einzelnen Gemeinde zu berücksichtigen.

Die Einbeziehung der Bevölkerung erfolgt im ersten Schritt über eine Haushaltsbefragung mittels Fragebogen. Dabei können die Einwohner der Region Aussagen über ihre Mobilitätsgewohnheiten treffen aber auch Wünsche und Anregungen an das Mikro-ÖV System formulieren.

Im Zuge der Projektentwicklung wird der Schwerpunkt vorrangig darauf gelegt, jenem Teil der Bevölkerung Zugang zu Mobilitätsdienstleistungen zu ermöglichen, die aufgrund fehlender ÖV-Erschließung derzeit keine oder nur eingeschränkte Möglichkeit haben, ihre täglichen Erledigungen selbstständig durchzuführen.

Eine Verlagerung von Pkw zum Mikro-ÖV System ist vor allem in Bezug auf solche Fahrten zu gewünscht, bei denen Personen (z.B. nicht mobile ältere Personen, Personen ohne Führerschein etc.) von Nachbarn, Freunden oder Verwandten mit dem Pkw gefahren werden müssen. In weitere Folge sollen aber auch Verlagerungseffekte vom Pkw auf das Mikro-ÖV System, z.B. durch Zubringerfahrten zu P&R Stationen oder Bushaltestellen für Pendler und dergleichen generiert werden.

4. Vorgehensweise

Im Handbuch des Klima und Energiefonds „Ohne eigenes Auto mobil- Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum“ wird die Vorgehensweise zu einem Mirko-ÖV System im ländlichen Raum beschrieben. Die Vorgehensweise basiert auf einem System mit neun Bausteinen, welche auch als Orientierungshilfe für die vorliegende Region dienen.

Anhand des folgenden Bausteinsystems² werden die jeweiligen Aspekte in weiterer Folge individuell auf die Projektregion ausgearbeitet.

Baustein Betreiber- konstellation	Baustein Bedienungs- form	Baustein Bedienungs- gebiet
Baustein Betriebszeit	Baustein Fahrzeug/ Transport- kapazität	Baustein Personal
Baustein Tarifmodelle	Baustein KundInnen- Service/ Disposition	Baustein Marketing/ Information

Abb. 2) Übersicht Bausteinsystem (Quelle: Klima- und Energiefonds, 2011)

Betreiberkonstellation

Für den Betrieb eines Mikro ÖV-Systems kommen verschiedene Trägereinrichtungen in Frage:

Diese können sein:

- ein gewerbliches Transportunternehmen (Taxibetrieb, Busunternehmen, Verkehrsunternehmen)
- die Gemeinde selbst (kommunaler Eigenbetrieb)
- ein gemeinnütziger Verein

² Quelle: Klima- und Energiefonds (2011): Ohne eigenes Auto mobil- Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum.

Bedienungsform

- Haus-zu-Haus Betrieb (Flächenbetrieb)
- Tür-zu-Haltestelle
- Haltestelle-zu-Haltestelle
- „Fahrplan“ bei Bedarf

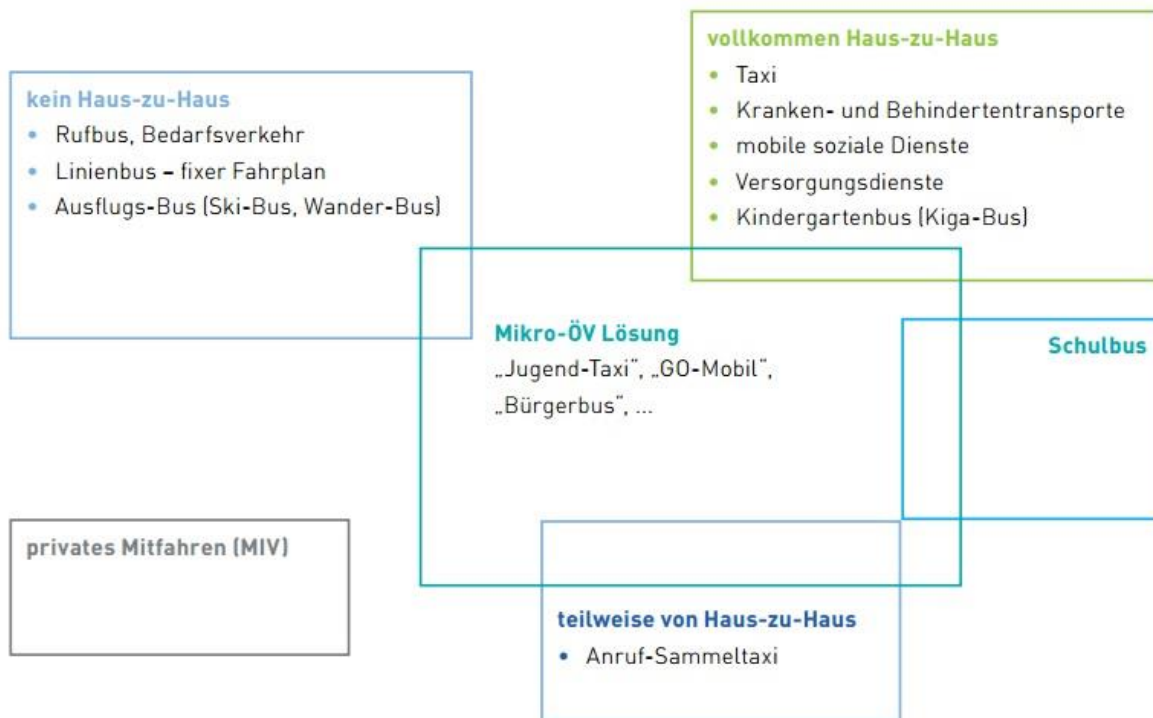


Abb. 3) Unterschiedliche Bedienungsformen (Quelle: Klima- und Energiefonds, 2011)

Bedienungsgebiet

Das Bedienegebiet kann eine oder mehrere Gemeinden umfassen, bzw. eine ganze Region abdecken.

Betriebszeit

Die Betriebszeit muss die Wünsche der Fahrgäste mit den Möglichkeiten des Systems möglichst effizient vereinen. Es gilt einen Zeitraum zu definieren, in dem das Mikro-ÖV System zur Verfügung steht.

z.B.

- täglich
- nur an festgelegten Tagen (z. B. werktags, an zwei Werktagen etc.)
- zu bestimmten Zeiten (z.B. 8:00 bis 16:00 Uhr etc.)
- Vormittagsdienst (z.B. 8:30 bis 11:30)
- Nachmittagsdienst (z.B. 14:00 bis 16:00)

Fahrzeug/Transportkapazität

Abhängig vom jeweiligen Bestand können Pkw, Kleinbusse oder größere Busse eingesetzt werden. Zu beachten ist auch die Ausstattung des jeweiligen Fahrzeuges.

- Einstiegshilfen
- Kindersitze
- Rollstuhl-, Kinderwagenmitnahme
- Pkw, 9-Sitzer, 20-Sitzer, Linienbus ...

Personal

Je nach gewählter Betreiberkonstellation ist zu unterscheiden, ob professionelle Lenker oder Freiwillige zum Einsatz kommen:

- Professionelle Taxi- oder Buslenker
- Gemeindepersonal
- Freiwillige

Tarifmodelle

Die Fahrkarteneinnahmen sind ein wichtiger Bestandteil der Finanzierung des Mikro-ÖV Systems. Außerdem kann aus den Fahrkartenverkäufen auf die Nutzung des Systems geschlossen werden.

Das Tarifmodell sollte grundsätzlich so gewählt sein, den Fahrgast nicht übermäßig zu belasten aber einen angemessenen Beitrag zu leisten.

- Einzelfahrscheine bzw. Tageskarten oder 10er-Blöcke beim Fahrer
- Monats- und Jahreskarten am Gemeindeamt
- Flexibles Tarifsysteem in Abhängigkeit des Bedienegebietes

Kunden-Service/Disposition

Es gilt zu klären, wie die Disposition des Mikro-ÖV Systems erfolgt. Dies kann über eine Dispositionszentrale, einen Taxiunternehmer oder die Gemeinde erfolgen. Weiters muss geklärt werden ob eine Anmeldung für die Fahrt erforderlich ist, wann eine Anmeldung erfolgen muss bzw. über welchen Weg diese erfolgt (E-Mail, App, Telefon...).

Für die Kundenzufriedenheit sind u.a. folgende Faktoren ausschlaggebend:

- Freundlichkeit des Personals
- Sauberkeit im Fahrzeug
- Erreichbarkeit von Ansprechpersonen
- Information über das Angebot

Marketing/Information

Für den Erfolg eines Mikro-ÖV Systems ist die Bekanntheit und Annahme der Bevölkerung notwendig. Die Bevölkerung muss über das vorhandene System informiert sein, Ablauf, Tarife und Verfügbarkeit müssen bekannt sein.

- Ausarbeitung Marketingkonzept
- Konzepterstellung und Förderabwicklung (Bund und Land)
- Laufende Evaluierung und Einbindung von Bevölkerung und Fahrgästen

5. IST-Analyse

5.1 Umfeldanalyse

Das folgende Kapitel enthält grundlegende Informationen zu den beiden Gemeinden in den Themenbereichen Siedlungsstruktur, Bevölkerungsentwicklung, Pendlerbewegungen, soziale Infrastruktur sowie Verkehrserschließung und das öffentliche Verkehrsangebot.

Siedlungsstruktur³

Die beiden Gemeinden setzen sich jeweils aus mehreren Ortsteilen zusammen, die zum Teil weit auseinander liegen. Stadtschlaining hat mit rund 2000 Personen fast doppelt so viele Einwohner wie Unterkohlstätten.

(siehe dazu nachfolgende Abbildung)

Stadtschlaining: Einwohner (EW): 2.083 (Statistik Austria (Stichtag 31.10. 2011)),

Ortsteile:

Altschlaining	285 EW
Drumling	246 EW
Goberling	450 EW
Neumarkt/Tauchental	378 EW
Stadtschlaining	724 EW

Haushalte 827; Fläche: 42 km²

(Aktuellste Zahl aus 2015: 1.991 EW, dazu ist keine Aufteilung auf die Ortsteile verfügbar)

Unterkohlstätten: Einwohner: 1.028 EW (Statistik Austria (Stichtag 31.10. 2011))

Ortsteile:

Glashütten bei Schlaining	119 EW
Günseck	192 EW
Holzschlag	307 EW
Oberkohlstätten	187 EW
Unterkohlstätten	223 EW

Haushalte 356; Fläche: 29 km²

(Aktuellste Zahl aus 2015: 1.025 EW, dazu ist keine Aufteilung auf die Ortsteile verfügbar)

³ Quelle: Statistik Austria

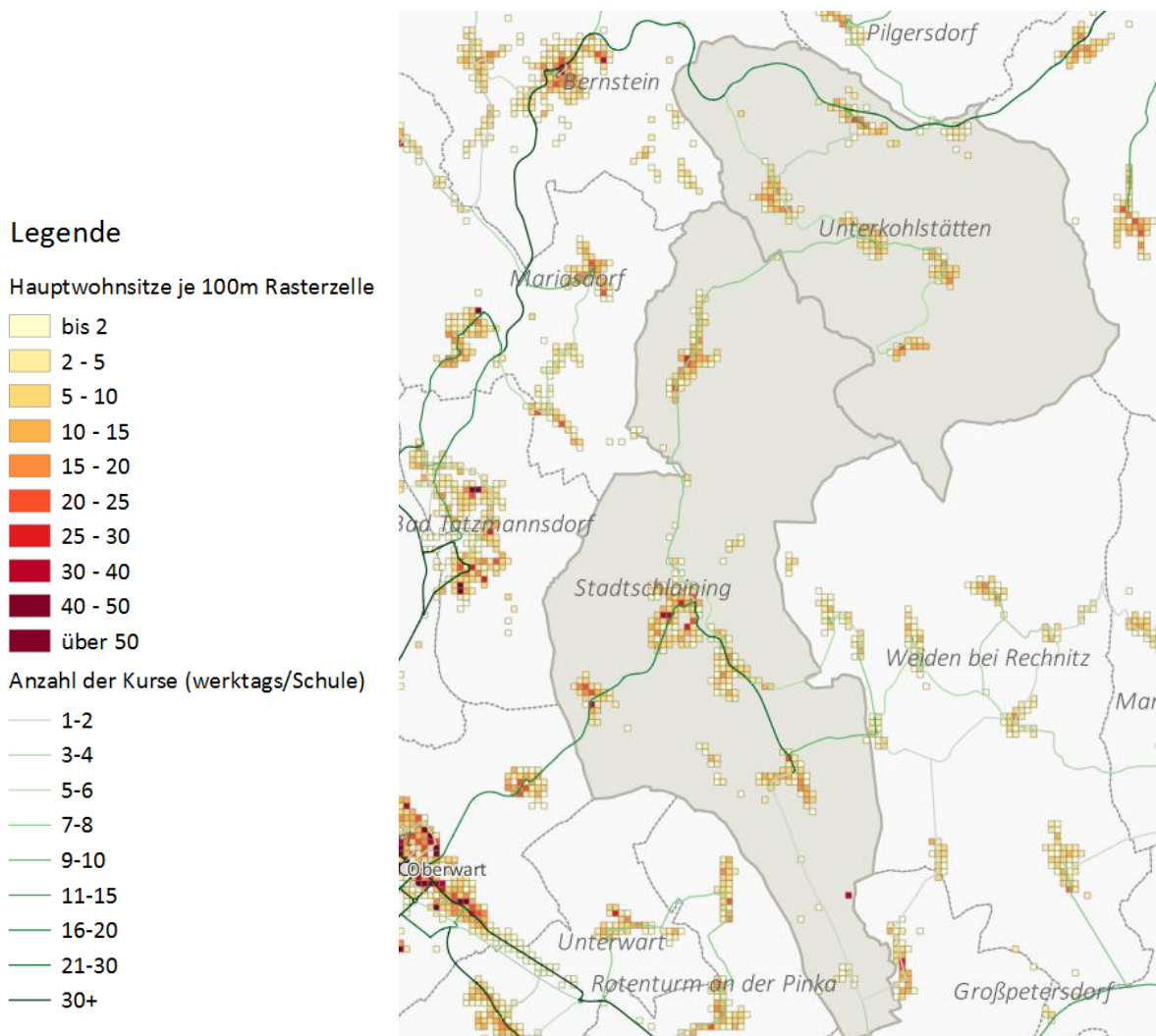


Abb. 4) Übersicht Siedlungsstruktur
(Quelle: i.A. Land Burgenland, Implementierungsunterstützung Mikro-ÖV Südburgenland, 2013)

Bevölkerungsentwicklung

Alle beiden Gemeinden weisen eine ähnliche Bevölkerungsentwicklung in den letzten 15 Jahren auf. Die Bevölkerungszahlen sind in beiden Gemeinden stagnierend.

Bevölkerungsentwicklung von 2001 auf 2015:

Gemeinde	2001	2011	2015	Veränderung
Stadtschlaining	1.103	1.028	1.025	-7 %
Unterkohlstätten	2.093	2.083	1.191	-5 %

Pendler

Die Hauptpendlerziele der beiden Gemeinden sind Oberwart, Oberpullendorf, Wien, Bad Tatzmannsdorf, Pinkafeld und Lockenhaus.

Gemeinde	Pendlerziel 1 (Pers)	Pendlerziel 2	Pendlerziel 3	Pendlerziel 4	Pendlerziel 5
Stadtschlaining	Oberwart (179)	Wien (140)	Bad Tatzmannsdorf (63)	Pinkafeld (44)	Oberpullendorf (38)
Unterkohlstätten	Oberpullendorf (100)	Wien (89)	Oberwart (58)	Bad Tatzmannsdorf (22)	Lockenhaus (55)

Nahversorgung und täglicher Bedarf

Die Nahversorgung der beiden Gemeinden erfolgt über zwei Lebensmittelgeschäfte in Stadtschlaining, sowie jeweils einem Geschäft in Goberling und Neumarkt und einem fahrenden Greißler in allen Ortsteilen (1x pro Woche). In Stadtschlaining gibt es zusätzlich einen Bäcker, eine Trafik sowie eine Bank und Post. In Unterkohlstätten gibt es ebenfalls eine Bank sowie eine Trafik, die Nah- und Frischfiliale wurde 2016 geschlossen.

Soziale Infrastruktur

Der Begriff „soziale Infrastruktur“ umfasst sämtliche technischen und sozialen Einrichtungen, angefangen von Ärzten und Apotheken über Bildungseinrichtungen bis zu Freizeiteinrichtung.

Ärzte

Die medizinische Versorgung ist durch Allgemeinmediziner in Stadtschlaining gegeben. In allen anderen Ortsteilen gibt es keinen Arzt.

In den benachbarten Gemeinden Bernstein, Bad Tatzmannsdorf und Lockenhaus befinden sich ebenso Allgemeinmediziner sowie diverse Fachärzte.

In der rund 20 km entfernten Bezirkshauptstadt Oberwart besteht ein umfangreiches Angebot an Fachärzten.

Apotheken

Die Allgemeinmediziner in Stadtschlaining und Bernstein verfügen jeweils über Hausapotheken. Die nächstgelegene Apotheke befindet sich in Oberwart.

Schule

Unterkohlstätten: Volksschulen in Unterkohlstätten und Holzschlag

Stadtschlaining: Volksschulen: Goberling und Stadtschlaining

Gasthäuser und Cafés

Im Projektgebiet befinden sich einige Cafés bzw. Gasthäuser. Diese sind mit Ausnahme von Neumarkt in allen Ortsteilen vertreten. Die größte Auswahl an Gaststätten ist in Stadtschlaining gegeben.

Freizeit und Tourismus

Die Burg Schlaining im Hauptort Stadtschlaining, stellt ein wichtiges touristisches Ziel dar. Es werden zahlreiche Veranstaltungen und Ausstellungen angeboten, außerdem finden Seminare, Tagungen und Konferenzen in der „Friedensburg“ statt. Ein Teil der Burg wird als Hotel genutzt.

Die Nachbargemeinde Bad Tatzmannsdorf ist als bekannter Thermenstandort eine der größten burgenländischen Tourismusgemeinden.

Zusammenfassung

Mit Ausnahme von Stadtschlaining ist das Angebot in allen Ortsteilen der beiden Gemeinden sehr gering. Lebensmittelgeschäfte gibt es nur noch in Stadtschlaining, Goberling und Neumarkt, die Nah- und Frischfiliale in Unterkohlstätten wurde 2016 geschlossen.

Die ärztliche Versorgung der Region ist durch praktische Ärzte in Stadtschlaining gegeben, die weiterführende medizinische Versorgung erfolgt über Fachärzte in Oberwart, Bernstein, Bad Tatzmannsdorf und dem Krankenhaus in Oberpullendorf.

Zusammenfassende Darstellung

Die Gemeinden sind geprägt von einer dispersen Siedlungsstruktur, da sie sich aus mehreren Ortsteilen zusammensetzen, die zum Teil mehrere Kilometer auseinander liegen. Zusätzlich führt die Lage abseits der Hauptverkehrsachsen des Burgenlandes zu einer schwierigen Ausgangslage für den öffentlichen Verkehr.

Die soziale Infrastruktur und Nahversorgung ist im Hauptort Stadtschlaining am besten aufgestellt, wodurch zum Teil weite Wege für die Bewohner der übrigen Ortsteile entstehen. In den umliegenden Ortsteilen sind nur sehr wenige Angebote verfügbar. Die Schließung des Lebensmittelgeschäftes 2016 in Unterkohlstätten hat die Situation weiter verschlechtert.

5.2 Verkehr

Anbindung Straßennetz

Das Projektgebiet liegt abseits der burgenländischen Hauptverkehrsachsen. Eine Verbindung mit dem höherrangigen Straßennetz ist über die Landesstraße B50 gegeben, wobei diese nur entlang der nördlichsten Grenze von Unterkohlstätten verläuft (Ortsteile Günseck und Holzschlag).

Die Schnellstraße S31 führt von Eisenstadt bis Oberpullendorf. Parallel dazu verläuft die Landstraße B50, welche nach Oberpullendorf weiter nach Oberwart verläuft. Im Westen verläuft rund 30 km entfernt die Südautobahn A2.

Fast alle Ortsteile im Projektgebiet sind nur über niederrangige Straßen erreichbar (siehe Abbildung).

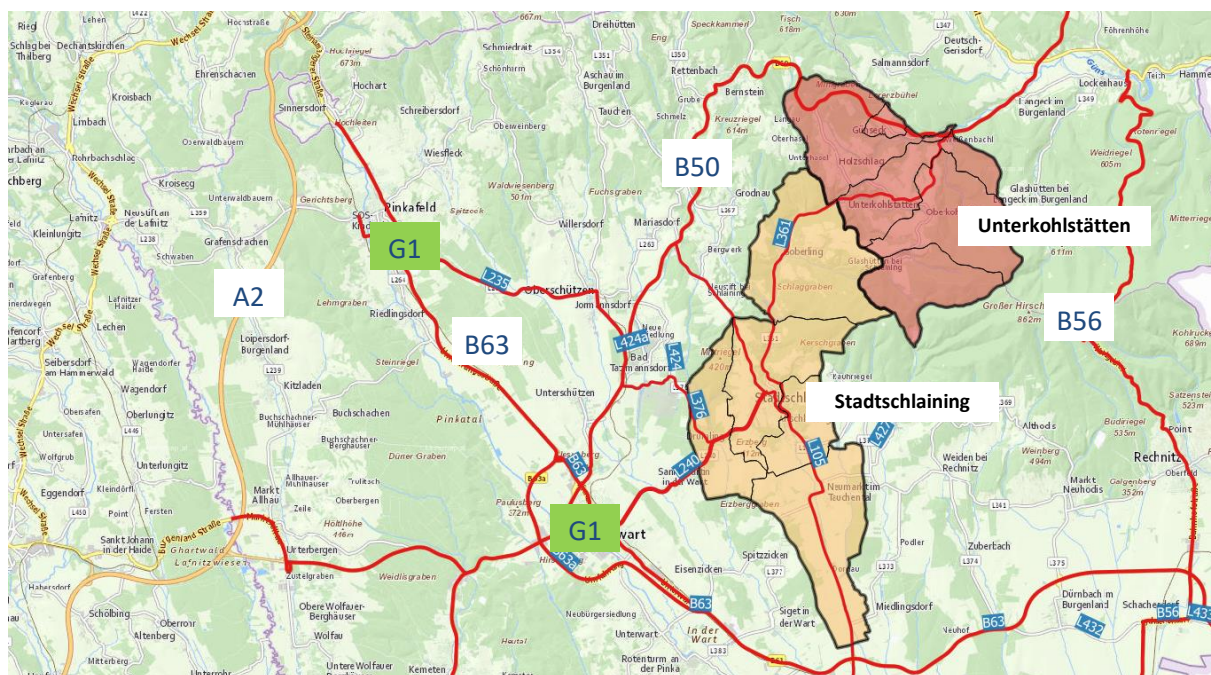


Abb. 5) Übersicht Straßen im Detail (Datengrundlage: GIS Burgenland, 2016)

Anbindung an den öffentlichen Verkehr

Das bestehende öffentliche Verkehrsangebot fokussiert sich in der Projektregion auf den Busverkehr. Es ist keine Anbindung an den Schienenverkehr gegeben. Der nächstliegende Anknüpfungspunkt befindet sich in rund 50 km Entfernung (Friedberg). Auf der Strecke der Pinkatalbahn, von Friedberg über Oberwart nach Szobathely, wurde der Personenverkehr 2011 eingestellt. Das Busliniennetz deckt alle Ortsteile der Gemeinden ab, wobei das Angebot hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet ist.

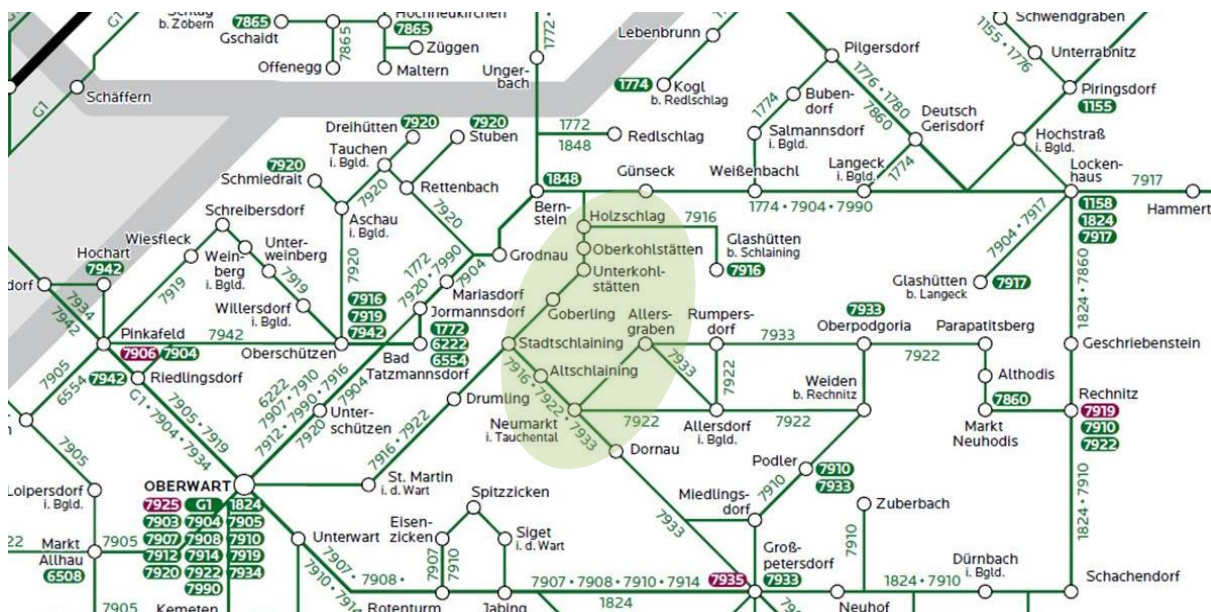


Abb. 6) Übersicht Buslinien (Quelle: VOR.at 2016)

Die nachfolgende Abbildung zeigt das Verhältnis der Siedlungsgebiete zu den vorhandenen öffentlichen Verkehrsverbindungen an einem Werktag in den Ferien. Es wird ersichtlich, dass Unterkohlstätten-

ten unter vier Kurspaaren pro Tag liegt, während die Ortsteile von Stadtschlaining mit Ausnahme des Ortsteils Goberling hier eine bessere Anbindung aufweisen.

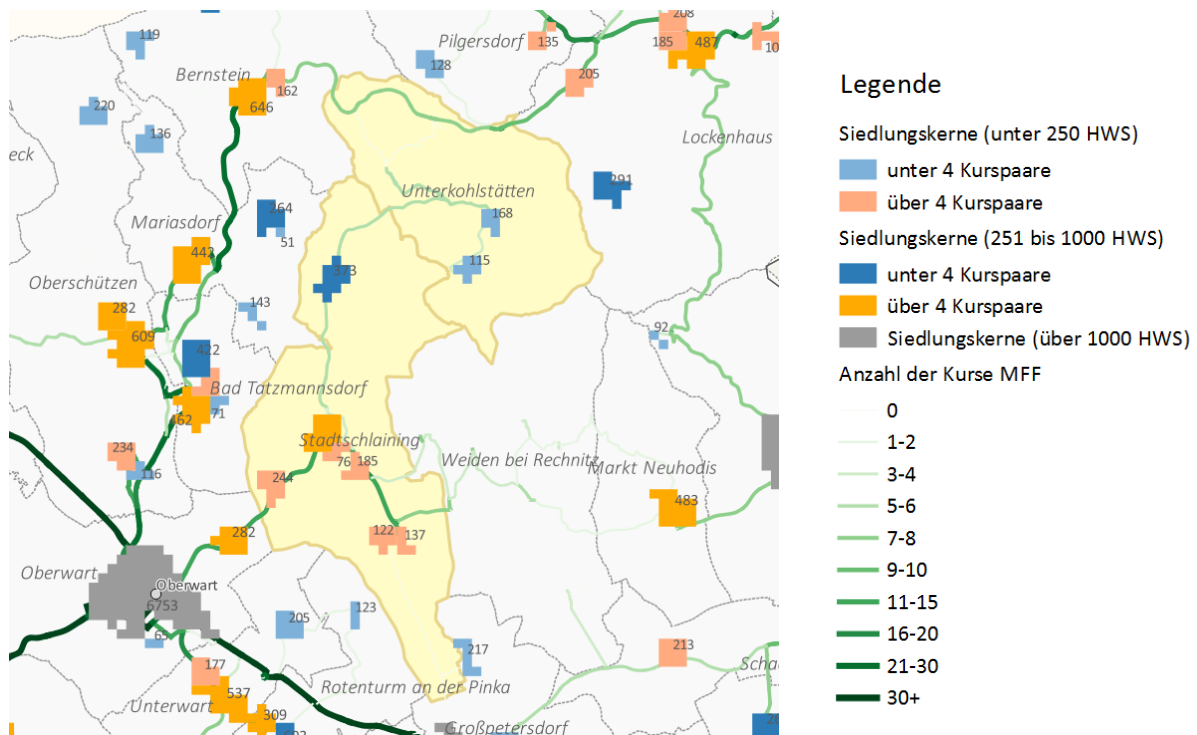


Abb. 7) Siedlungskerne und ÖV-Angebot (werktags/Ferien) (Quelle: i.A. Land Burgenland, Implementierungsunterstützung Mikro-ÖV Südburgenland, 2013)

5.3 Analyse bestehender Planungen und Konzepte auf lokaler und regionaler Ebene

Beide Gemeinden verfügen bereits über einen Kindergarten- bzw. Schülertransport. Die Kosten dafür belaufen sich in Unterkohlstätten auf 10.000 € pro Jahr und in Stadtschlaining auf 24.000 € pro Jahr. Durchgeführt werden die Kindergarten-Fahrten von lokalen Unternehmern, von der Fa. „Komet Reisen“ in Stadtschlaining bzw. „Taxi Renner“ in Unterkohlstätten.

Der Schülerverkehr wird ebenfalls durch die Taxiunternehmen „Komet Reisen“, „Taxi Renner“ sowie durch Busse der Fa. Südburg abgewickelt, wobei sich die wichtigsten Ziele im Schülerverkehr in den Gemeinden Oberwart, Großpetersdorf und Bernstein befinden.

Bestand Stadtschlaining

Der Kindergartentransport besteht jeweils aus drei Fahrt am Morgen bzw. zu Mittag. Bei jeder Fahrt werden derzeit jeweils 9 Kinder in einem 16-Sitzer Bus transportiert.

Tab. 1 Bestehender KiGa-Transport Stadtschlaining

Fahrt	Uhrzeit Abfahrt	von	nach	nach
<i>Kindergartentransport Morgen</i>				
1	7:10	Drumling	Stadtschlaining	
2	7:25	Goberling	Stadtschlaining	
3	7:50	Neumarkt	Altschlaining	Stadtschlaining
<i>Kindergartentransport Mittag</i>				
1	11:30	Stadtschlaining	Drumling	
2	11:45	Stadtschlaining	Goberling	
3	12:25	Stadtschlaining	Altschlaining	Neumarkt

von	bis
<i>Schülerfahrten Morgen</i>	
06:00	07:00
<i>Schülerfahrten Mittag</i>	
11:00	11:30
12:10	12:25
12:50	14:15
<i>Schülerfahrten Nachmittag</i>	
15:45	16:15

Zusätzlich werden aktuell jeden zweiten Donnerstag Fahrten zwischen 14:00 - 17:00 Uhr für Pensionisten (zum und vom Pensionistentreffen innerhalb der Ortsteile Stadtschlaining) durchgeführt.

Der Kindergarten- und Volksschultransfer für die Gemeinde Unterkohlstätten erfolgt von Montag bis Freitag morgens nach einem täglich gleich bleibenden Fahrplan. Die Abholzeiten am Nachmittag sind von der Stundenplangestaltung der Volksschule Unterkohlstätten abhängig. Daraus ergibt sich für das Schuljahr 2016/17 folgende Fahrplangestaltung:

Tab. 2: Bestehender KiGa- und VS-Transport Unterkohlstätten

Wochentag	Uhrzeit	Station
Mo-Fr	07:10	Glashütten
Mo-Fr	07:15	Oberkohlstätten
Mo-Fr	07:20	VS Unterkohlstätten
Mo-Fr	07:30	KiGa Holzschlag
Mo-Fr	07:35	Günseck
Mo-Fr	07:45	VS Holzschlag
Montag	11:45	KiGa Holzschlag
Montag	12:00	VS Unterkohlstätten
Montag	12:20	VS Holzschlag
Dienstag	11:10	VS Unterkohlstätten
Dienstag	11:45	KiGa Holzschlag
Dienstag	12:00	VS Unterkohlstätten
Dienstag	12:20	VS Holzschlag
Mittwoch	11:10	VS Unterkohlstätten
Mittwoch	11:45	KiGa Holzschlag
Mittwoch	12:00	VS Unterkohlstätten
Mittwoch	12:20	VS Holzschlag
Donnerstag	11:45	KiGa Holzschlag
Donnerstag	12:00	VS Unterkohlstätten
Donnerstag	12:20	VS Holzschlag
Freitag	11:00	KiGa Holzschlag
Freitag	11:10	VS Unterkohlstätten
Freitag	12:15	VS Holzschlag
Freitag	12:30	Weiterfahrt nach Günseck

5.4 Ermittlung und Bewertung von Verkehrslösungen in vergleichbaren Bedienegebieten

Mikro-ÖV Bernstein

Die Gemeinde Bernstein verfügt über einen Kindergarten- und Schülertransport welcher mit einem „Pensionistenbus“ kombiniert ist. Die Fahrten sind so organisiert, dass zwischen der Hin- und Rückfahrt der Kindergarten- und Schülerfahrten am Vormittag ein weiteres Kurspaar (als Pensionistenbus) zwischen den Ortsteilen und dem Hauptort geführt wird.

Außerdem ist in den Gemeinden Bernstein, Mariasdorf, Bad Tatzmannsdorf und Oberschützen ebenfalls ein gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV Konzept vorgesehen. Dieses befindet sich gerade in der Planungsphase.

Pilgersdorf, Lockenhaus und Unterrabnitz- Schwendgraben

Die Gemeinden Pilgersdorf, Lockenhaus und Unterrabnitz- Schwendgraben befinden sich gerade in der Startphase eines Mobilitätskonzeptes. Die Umsetzung eines Rufbussystems in Kombination mit Sammelfahrten in benachbarte regionale Zentren erfolgt voraussichtlich im Laufe des Jahres 2017.

ÖKO Trip- Ruftaxi im Pinka- und Stremtal und Mein Güssing Taxi

Ein gut funktionierendes Mikro-ÖV Angebot ist seit 2014 im Südburgenland im Betrieb. Dieses besteht aus zwei miteinander kombinierbaren Angeboten, einem Taxisystem in der Stadt Güssing bzw. einem Ruftaxi in den umliegenden Gemeinden.

Die ÖKO Trip Ruftaxis verkehren entlang von vorgegeben Routen und werden mittels (telefonischer) Voranmeldung bestellt. Die Fahrten werden von Montag bis Freitag durchgeführt.

Eine Route beispielsweise verkehrt mit 4 Kurspaaren zwischen Bildein/Winten > Eberau/Kulm > Gaas > Moschendorf > Strem/Berg/Sumetendorf > Güssing und retour.

„Mein Güssing Taxi“ verkehrt innerhalb der Stadt Güssing, täglich zwischen 8.00 und 12.00 Uhr bzw. 13.00 und 17.00 Uhr.

Die beiden Angebote werden von der Bevölkerung gut angenommen und können mit einer Fahrkarte gemeinsam in Anspruch genommen werden.



5.5 Entwicklungsmöglichkeiten

In direkter Umgebung von Unterkohlstätten und Stadtschlaining sind viele Gemeinden an der Umsetzung eines Mobilitätskonzeptes interessiert bzw. befinden sich bereits in der Planungsphase. Langfristig ist ein gemeinsames Mobilitätskonzept über alle diese Gemeinden anzustreben (z.B. wie im Südburgenland mit dem Ökotrip-Konzept).

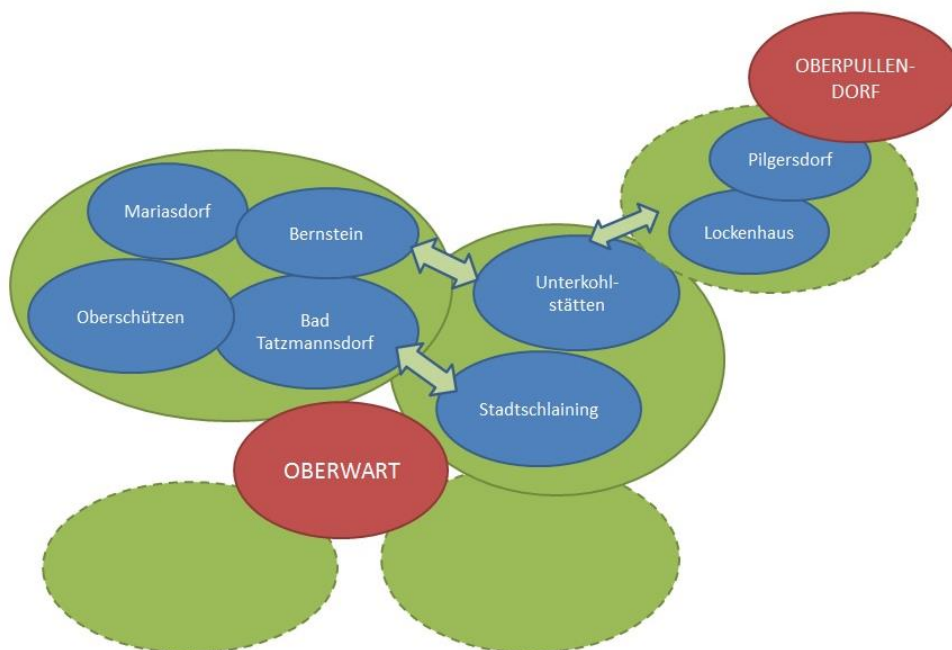


Abb. 8) Entwicklungsmöglichkeiten in der Region (Quelle: eigene Darstellung)

5.6 Haushaltsbefragung

Um die Einbindung der Bevölkerung in das Projekt zu ermöglichen wurde im Juni 2016 eine Haushaltsbefragung in den beiden Gemeinden durchgeführt. Dazu wurde im Vorfeld ein Fragebogen ausgearbeitet, der an alle Haushalte ausgegeben wurde.

Insgesamt wurden 141 Fragebögen retourniert, davon 46 aus Stadtschlaining und 95 aus Unterkohlstätten. Aufgerechnet auf die Haushalte konnten so in Stadtschlaining 6 % und in Unterkohlstätten 27 % der Haushalte erreicht werden. Mittels der Fragebögen konnte das Mobilitätsverhalten von 410 Personen erfasst werden. Die Verteilung auf die einzelnen Ortsteile verhält sich folgendermaßen:

Tab. 2 Haushaltsbefragung – Übersicht retournierte Fragebögen

Stadtschlaining	Anzahl retournierte Fragebögen	Unterkohlstätten	Anzahl retournierte Fragebögen
Altschlaining	6	Glashütten	13
Drumling	8	Günseck	11
Goberling	11	Holzschlag	23
Neumarkt	3	Oberkohlstätten	24
Stadtschlaining	18	Unterkohlstätten	24

In der Auswertung wird zuerst auf die einzelnen Gemeinden eingegangen und im Anschluss eine zusammenfassende Aussage für das gesamte Projektgebiet getroffen.

Eine detaillierte Auswertung der einzelnen Gemeinden ist im Anhang zu finden.

Stadtgemeinde Stadtschlaining

In Stadtschlaining wurden mittels Befragung ca. 130 Personen erfasst. Der größte Anteil mit 43 % der Teilnehmer leben in einem Haushalt mit 2 Personen, jeweils 22 % leben in einem Drei- bzw. Vierpersonen-Haushalt. Knapp die Hälfte der Teilnehmer aus Stadtschlaining ist berufstätig, auf Kinder entfallen rund 20 % und ca. 30 % sind in Pension. Durchschnittlich hat jeder Haushalt der Befragten 2 PKW sowie 2,7 Fahrräder zur Verfügung.

In Stadtschlaining haben fast 80 % der Befragten angegeben, dass sie, oder jemand im Haushalt auf Hilfe angewiesen ist, um ihre Ziele erreichen zu können. Die am häufigsten genannten Gründe dafür sind kein Führerschein oder verfügbarer Pkw, exponierte Wohnlage, sowie krankheits- oder altersbedingt. 65 % der Befragten geben an, dass sie Personen ihrem Haushalt bei der Erreichung ihrer Ziele unterstützen müssen.

Die beiden mit Abstand am häufigsten genannten Ziele sind Oberwart und Stadtschlaining. Weitere häufig genannte Ziele sind Bad Tatzmannsdorf, Großpetersdorf, Oberschützen, Wien, Bernstein und Pinkafeld. Die Ziele unterteilen sich folgendermaßen zum jeweiligen Zweck: (Antworten sind nach Häufigkeit gereiht!)

Arbeit: Oberwart, Stadtschlaining, Wien

Ausbildung: Oberwart, Stadtschlaining, Oberschützen, Großpetersdorf, Pinkafeld

Einkauf: Oberwart, Stadtschlaining, Bad Tatzmannsdorf

Arzt/Apotheke: Stadtschlaining, Oberwart, Bad Tatzmannsdorf

Sport und Freizeit: Stadtschlaining, Oberwart, Bad Tatzmannsdorf

Gemeinde Unterkohlstätten

Allgemeine Information zu den Haushalten

In Unterkohlstätten konnten mittels Fragebögen Informationen über 280 Personen erfasst werden. Die meisten der Befragten leben in einem Haushalt mit 4 (34 %) bzw. 2 oder 3 Personen (jeweils 22 %). 14 % der Befragten leben in einem Haushalt mit 5 oder mehr Personen, nur 8 % leben alleine. Der größte Anteil mit 43 % beträgt Pensionisten, gefolgt von 38 % Berufstätigen. 18 % der erfassten Personen sind Schüler.

Durchschnittlich gibt es unter den Befragten in jedem Haushalt 1,75 PKW und ca. 2 Fahrräder.

In Unterkohlstätten haben ca. 75 % der Befragten angegeben, dass sie bei der Erreichung ihrer Ziele auf Hilfe angewiesen sind, bzw. haben 70 % angegeben selbst andere bei der Erreichung ihrer Ziele unterstützen zu müssen. Der am häufigsten genannte Grund dafür sind fehlende öffentliche Verbindungen gefolgt von einem fehlenden PKW bzw. alters- oder krankheitsbedingt.

Ziele und Wegzweck

Die fünf am häufigsten genannten Ziele der Befragten sind Oberwart, Bernstein, Lockenhaus, Bad Tatzmannsdorf und Oberpullendorf. Die Ziele unterteilen sich folgendermaßen zum jeweiligen Zweck: (Antworten sind nach Häufigkeit gereiht!)

Arbeit: Oberwart, Lockenhaus, Bad Tatzmannsdorf

Ausbildung: Oberschützen, Oberwart, Pinkafeld, Großpetersdorf

Einkauf: Oberwart, Lockenhaus, Bernstein

Arzt/Apotheke: Bernstein, Oberwart, Lockenhaus, Stadtschlaining

Sport und Freizeit: Oberwart, Goberling, Bad Tatzmannsdorf

Gesamtauswertung der Gemeinden

Bei der Auswertung der Haushaltsbefragung wird ersichtlich, dass beide Gemeinden unter ähnlichen Problemen wie fehlende öffentliche Verkehrsverbindungen und exponierte Wohnlagen (vor allem außerhalb der Hauptorte) leiden.

Abgesehen vom gemeinsamen Hauptziel Oberwart gehen die Ziele auseinander und Orientierung der Bewohner in zwei unterschiedliche Richtungen. Unterkohlstätten ist stark auf Bernstein und Lockenhaus ausgerichtet, während diese Ziele für Stadtschlaining von geringem Interesse sind. Der Hauptort Stadtschlaining hat für die Ortsteile selber noch eine große Bedeutung sowie das benachbarte Bad Tatzmannsdorf. Die Schulstandorte Großpetersdorf, Pinkafeld und Oberschützen sind für beide Gemeinden gleichermaßen von Bedeutung.

Aus den Ergebnissen der Haushaltsbefragung ergibt sich eine Übersicht, wo die Ziele der Bewohner von Unterkohlstätten bzw. Stadtschlaining liegen und aus welchem Grund sie dieses Ziel besuchen.

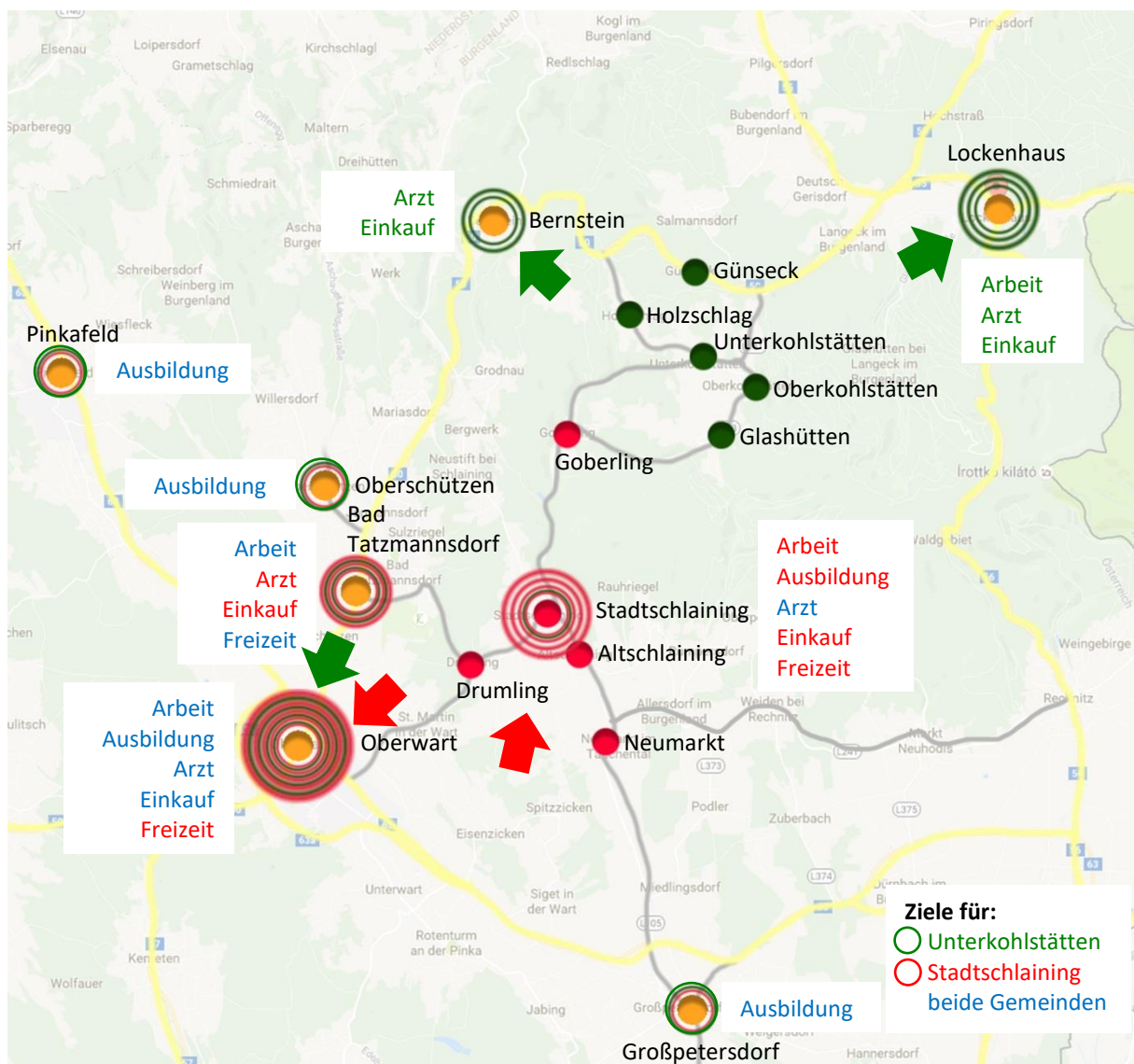


Abb. 9) Übersicht Ziele anhand der Haushaltsbefragung (Kartengrundlage: google.maps 2016, bearbeitet)

Jugend Unterkohlstätten

Im Zuge der Planungen wurde außerdem eine Umfrage unter den Jugendlichen der Gemeinde Unterkohlstätten durchgeführt, da diese Gemeinde weder an den Discobus angebunden, noch ein Mitglied im Jugendtaxi-Verband ist. Ziel der Umfrage war es, den Bedarf nach Abend- und Nachtverbindungen zu den wichtigsten Lokalen und Veranstaltungen in der Region in Erfahrung zu bringen und diesbezügliche Empfehlungen auszuarbeiten.

Die Befragung hat ergeben, dass ein großes Bedürfnis nach einem regelmäßigen „Discobus“ oder „Jugendtaxi“ besteht, mit dem am Freitag- bzw. Samstagabend Lokale, Bälle oder Veranstaltungen in der Umgebung (bzw. bis nach Hartberg) erreicht werden können. Momentan sind die Jugendlichen meist auf ihre Eltern angewiesen, bzw. müssen selbst mit dem Auto fahren. Taxifahrten sind durch die teilweise weiten Strecken für die meisten Jugendlichen nur eine Notlösung, da sie sehr teuer sind.

Von den Fahrzeiten ist die Hinfahrt zwischen 20.00 und 21.00 Uhr bzw. die Rückfahrt um 1.00 Uhr bzw. zwischen 3.00 und 4.00 Uhr gewünscht. Ein Wunsch wäre die Berücksichtigung von Veranstal-



tungen (Bälle, Feste etc.) im Fahrplan, was jedoch viele unterschiedliche Ziele und somit keine einheitlichen Fahrzeiten bedeuten würde.

6. Konzept

Ziel des Mobilitätskonzeptes ist es, rund um die bestehenden Kinder- und Schülertransporte ein effektives Mikro-ÖV System aufzubauen. Die bestehenden Schülerfahrten bleiben bestehen und werden nicht verändert.

Aus der vorhergehenden Abb. 9 wird ersichtlich, dass die beiden Gemeinden nicht unbedingt dieselben Ziele bevorzugen. Während Unterkohlstätten eher in Richtung Norden, also Bernstein und Lockenhaus orientiert ist, gibt es für Stadtschlaining keine kleinräumigen Ziele außerhalb des Gemeindegebietes. Das gemeinsame Hauptziel beider Gemeinden ist der Bezirksvorort Oberwart. Diese Faktoren sind in der Umsetzung zu berücksichtigen. Die Angebote für beide Gemeinden müssen individuell geplant werden, eine gemeinsame Abwicklung der Fahrten ist nur bedingt möglich.

Um ein möglichst effektives System zu entwickeln, wird das Mikro-ÖV-Angebot rund um das bestehende Angebot für Kindergartenkinder und Schüler geplant. Stehzeiten und Wartezeiten für Bus und Fahrer sollen so bestmöglich vermieden werden und Leerfahrten in den Fahrplan integriert werden.

Es ergeben sich folgende Module:

- Modul 1: Stadtschlaining - Fahrten innerhalb der Ortsteile
- Modul 1A: Stadtschlaining Alternative
- Modul 2: Fahrt nach Oberwart
- Modul 3: Unterkohlstätten - Bernstein/Lockenhaus

Im Zuge der Planungen wurde außerdem über eine Integrierung der Pendler und Jugendlichen nachgedacht. Für diese Zielgruppen wurden Zusatzmodule ausgearbeitet, welche vorerst nicht in die Kalkulation einfließen.

- Modul 4: Pendler-Paket
- Modul 5: Jugend-Paket

Wie bereits im Kapitel Methodik erläutert, basiert das Mikro-ÖV System für die beiden Gemeinden auf dem Bausteinsystem des Handbuches⁴ für Mikro-ÖV Systeme im ländlichen Raum des Klima und Energiefonds.

6.1 Betreiberkonstellation

Grundsätzlich wurde von den Gemeinden festgelegt, dass der Betrieb eines etwaigen Mikro-ÖV Systems in der Region von einem oder mehreren konzessionierten Verkehrsunternehmen (z.B. Taxi Renner, Komet Reisen) durchgeführt werden soll. Eine Gemeindebuslösung mit gemeindeeigenem Personal oder Freiwilligen ist nicht vorgesehen.

Als Betreiberkonstellation kommt im Wesentlichen ein Gemeindeverband oder ein Verein als Trägerorganisation in Frage. Hier sind in erster steuer- und haftungsrechtliche Fragestellungen relevant. Es wird empfohlen, diesbezüglich mit Vertretern von vergleichbaren Projekten Kontakt aufzunehmen

⁴ Klima- und Energiefonds (2011): Ohne eigenes Auto mobil- Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum

(z.B. Regionalverband Unteres Pinka- und Stremtal), bzw. einen in diesem Themenbereich versierten Steuerberater zu konsultieren.

6.2 Bedienungsform

Das Vorhaben sieht ein auf die Region abgestimmtes individuelles Mikro-ÖV-Angebot vor, worauf auch die Bedienungsform angepasst werden muss. Die Bedienungsform sieht eine individuelle Lösung vor, welche eine Kombination aus

- Linienfahrplan
- Haltestellen mit Bedarfsanmeldung und
- Tür-zu-Tür Sammeltaxi

darstellt. Abhängig vom jeweiligen Modul kommt eine andere Bedienungsform zum Einsatz.

6.3 Bedienungsgebiet

Das Bedienungsgebiet umfasst grundsätzlich die beiden Gemeinden samt allen Ortsteilen, wobei das Bedienegebiet abhängig von den jeweiligen Modulen variiert.



Abb. 10) Routenübersicht (Quelle: googlemaps, 2016)

Modul 1: Stadtschlaining - Fahrten innerhalb der Ortsteile

Dieses Modul stellt einen klassischen Mikro-ÖV für die Stadtgemeinde Stadtschlaining dar und soll in erster Linie die Ortsteile mit dem Ortszentrum verbinden. Die jeweilige Fahrtroute ergibt sich durch die Anmeldungen der Fahrgäste.

Modul 1A: Stadtschlaining Alternative

Die Alternativvariante Modul 1a hat sich im Zuge der Bearbeitung auf Wunsch von Stadtschlaining entwickelt. Bei dieser Variante werden die bestehenden Kindergartenfahrten zum Mikro-ÖV erweitert. Dieses Modul umfasst die Bestandsfahrten zwischen den Ortsteilen innerhalb von Stadtschlaining, da in den Fahrzeugen noch Kapazitäten hinsichtlich der Sitzplätze gegeben sind. Weiters wird zwischen diesen beiden Fahrten eine weitere Fahrt angeboten, die nach Bedarf und Anmeldung erfolgt.

Modul 2: Fahrt nach Oberwart

Hier soll der Bedarf nach einer Direktverbindung zwischen Stadtschlaining und Oberwart gedeckt werden. Da aufgrund des betrieblichen Ablaufs ein Schulbus der Fa. Komet Reisen nach den Schülerfahrten in Weiden bei Rechnitz abgestellt ist, besteht die Möglichkeit diese Route von hier zu starten und über die Ortsteile Neumarkt, Altschlaining, Stadtschlaining und Drumling nach Oberwart und wieder retour zu fahren. Sollte diese Route gewählt werden ist eine Abstimmung mit der Gemeinde Weiden bei Rechnitz zu empfehlen.

Modul 3: Unterkohlstätten - Bernstein/Lockenhaus

Modul 3 bedient die Ziele Bernstein und Lockenhaus, welche für die Gemeinde Unterkohlstätten als Einkaufsziel und für Arztbesuche eine wichtige Bedeutung haben. Hier gibt es ein fixes Ziel (Lockenhaus oder Bernstein), die genaue Fahrtroute ergibt sich nach den Anmeldungen der Fahrgäste.

Zusatz-Modul 4: Pendler-Paket

Aufgrund des Bedarfs, eine Anbindung an die Linie G1 in Oberwart herzustellen wurde dieses Zusatzmodul entwickelt. Der Entwurf sieht eine vorgegebene Route vor, welche von Oberkohlstätten über Unterkohlstätten, Goberling, Stadtschlaining und Drumling nach Oberwart zur Bushaltestelle des G1 führt. Die Route kann gegebenenfalls nach Anmeldung der Fahrgäste adaptiert werden.

Zusatz-Modul 5: Jugend-Paket

Modul 5 bietet den Jugendlichen der beiden Gemeinden eine Möglichkeit an Samstagabenden Lokale und Veranstaltungen zu erreichen. Die Route verläuft von Oberpullendorf nach Oberwart und ermöglicht den Anschluss an den Discobus in Oberwart.

6.4 Betriebszeit

Die Betriebszeit variiert je nach Modul:

Modul 1: Stadtschlaining innerorts

Werktags (lt. Fahrplan) 08:15 bis 11:00 Uhr

Mögliche Erweiterung am Nachmittag: zwischen 14:15 und 15:45 Uhr

Modul 1A: Stadtschlaining innerorts - Alternative

Werktags*: 07:10 bis 07:45 Uhr und 11:30 -12:25 Uhr

Bedarfsfahrt: zwischen 08:10 und 10:55 Uhr

*die genaue Betriebszeit in der kindergartenfreien Zeit ist noch abzustimmen

Modul 2: Oberwart

Werktags (lt. Fahrplan) 07:30 bis 11:00 Uhr

Modul 3: Unterkohlstätten – Bernstein/ Lockenhaus

Werktags (lt. Fahrplan) 08:10 bis 11:00 Uhr

Mögliche Erweiterung am Nachmittag: zwischen 14:15 und 15:45 Uhr

Modul 4: Pendler

Werktags (lt. Fahrplan) 05.00 bis 06.00 Uhr

Modul 5: Jugend

Samstags, 20.00 bis 04.00 Uhr

6.5 Fahrzeug/Transportkapazität

Die eingesetzten Fahrzeuge sollen weitgehend jene Fahrzeuge sein, die für die Kindergarten- und Schülertransporte zum Einsatz kommen. Alle Fahrzeuge werden von den/von dem durchführenden Unternehmen bereitgestellt.

Die Anzahl der Sitzplätze kann je nach Einsatzbereich variieren (hauptsächlich 9- und 15-Sitzer Busse).

6.6 Personal

Als Lenker sind professionelle Buslenker vorgesehen. Diese werden von den beauftragten Unternehmen eingesetzt. Die Lenker müssen demnach als Angestellte nach dem Kollektivvertrag dieser Unternehmen sämtliche einschlägige rechtliche Voraussetzungen erfüllen.

6.7 Tarifmodelle

Das Tarifmodell ist so festzulegen, dass keine gravierenden Kosten für den Fahrgast entstehen und so potentielle Fahrgäste abgeschreckt werden. Die Fahrscheineinnahmen sind trotz allem eine wichtige Einnahmequelle für das Mikro-ÖV System.

Folgende Fahrkartentypen werden empfohlen:

- Einzelfahrscheine, Tageskarten – im Fahrzeug erhältlich
- Monats- und Jahreskarten – erhältlich am Gemeindeamt

Die Preisgestaltung ist durch den Projektträger (z.B. Gemeindeverband, Verein) festzulegen und kann letztlich nur auf Basis eines Finanzierungskonzeptes erfolgen, welches sämtliche Parameter wie, Kosten für Unternehmen, zu erwartende Förderungen, etc. beinhaltet. Die Höhe der Tarife für Einzelfahrscheine bzw. Zeitkarten sollten sich in Anlehnung an bestehende Mikro-ÖV-Systeme im Burgenland (wie z.B. ÖkoTrip, Gmoabus Purbach, Kleinmürbisch etc.) in folgenden Größenordnungen bewegen:

- Einzelfahrschein: ca. € 3,00 - 3,50
- Tageskarte: ca. € 6,00 - 7,00
- Monatskarte: ca. € 20,00
- Jahreskarte: ca. € 100 - 150,00

Wichtig und im Sinne der „Richtlinie über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben“ des Landes ist ein degressives Tarifsysteem, um Fahrgäste durch den Erwerb relativ billiger Dauerkarten zur häufigen Benutzung des Systems zu motivieren.

6.8 Kunden-Service/Disposition

Da einige der Module als Bedarfsverkehr angelegt sind, ist eine Dispositionszentrale erforderlich.

Folgende Parameter sind in jedem Fall zu sicher zu stellen:

- einheitliche Telefonnummer für das gesamte Projektgebiet
- Gewährleistung der telefonischen Erreichbarkeit zu den vorab definierten Zeiten
- ortskundiges, gut eingeschultes Personal
- lückenlose Nachvollziehbarkeit sämtlicher Fahrten/Einsätze

Eine solche Dispositionszentrale könnte beispielsweise von dem in Pinkafeld ansässigen Unternehmen „KOMET Reisen“ durchgeführt werden. Eine Zusammenarbeit mit der Dispositionszentrale von „ÖkoTrip“ und „MeinGüssingTaxi“ in Güssing (Taxi Poten) ist ebenfalls eine Möglichkeit.

6.9 Marketing/Information

Im Rahmen der Erstellung des Mobilitätskonzeptes wurden auch die Anforderungen an eine Informations- und Marketingkampagne im Rahmen der Projektumsetzung und als Begleitmaßnahme erarbeitet. Erste diesbezügliche Aktivität war der Versand eines Informationsbriefes an die Bevölkerung zur Mobilitätserhebung. Im Zuge der Haushaltsbefragung erfolgte die Erstinformation über das geplante Vorhaben.

Im weiteren Verlauf ist eine einprägsame Marke zu entwickeln. Dadurch soll ein hoher Wiedererkennungswert und letztendlich eine Identifikation der Bevölkerung hergestellt werden. Auf diesem Weg soll das Mikro-ÖV System zusätzlich zum unmittelbaren Nutzen für einen Teil der Bevölkerung auch für Nicht- oder Wenignutzer ein wichtiges regionales Identifikationssymbol darstellen. Mit einer umfangreichen Marketing-Kampagne kann erst nach Fixierung der Eckpunkte begonnen werden. Fahrpläne und Verfügbarkeit des Angebots sind zeitgerecht an die Bevölkerung weiterzugeben.

7. Umsetzung

Im nachfolgenden Kapitel werden alle Module erläutert sowie erste Entwürfe zu Routen und Fahrplänen vorgestellt.

7.1 Routen und Fahrpläne

Die nachfolgende Tabelle umfasst alle Module. Es ist jeweils der Zeitraum und der Tag der Fahrt angegeben. Am Wochenende, bzw. an Feiertagen finden, ausgenommen dem Zusatzmodul Jugend, keine Fahrten statt.

Tab. 3 Übersicht Fahrplan, alle Module

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag
Modul 1	08:15 bis 11:00		08:15 bis 11:00		08:15 bis 11:00	
Modul 1A	7:10 bis 7:45 (8:10 -10:55) 11:30 12:25	7:10 bis 7:45 (8:10 -10:55) 11:30 12:25	7:10 bis 7:45 (8:10 -10:55) 11:30 12:25	7:10 bis 7:45 (8:10 -10:55) 11:30 12:25	7:10 bis 7:45 (8:10 -10:55) 11:30 12:25	
Modul 2		07:30 bis 11:00		07:30 bis 11:00		
Modul 3a Bernstein	08:10 bis 11:00				08:10 bis 11:00	
Modul 3b Locken- haus				08:10 bis 11:00		
Pendler	05:00 bis 06:00	05:00 bis 06:00	05:00 bis 06:00	05:00 bis 06:00	05:00 bis 06:00	
Jugendli- che						20:00 bis 04:00

Modul 1: Stadtschlaining Innerorts

Durch das bestehende Angebot an Kindergarten- und Schülerfahrten ergeben sich zwei Zeitfenster, in denen Bus und Fahrer für weitere Fahrten verfügbar wären.

Am Vormittag betrifft dies die Zeit zwischen 08:15 und 11:00 Uhr, am Nachmittag zwischen 14:15 und 15:45 Uhr. Während dieser Zeiten sieht Modul 1 vor, Fahrten innerorts für die Bevölkerung anzubieten. Hier können vor allem älteren Personen Fahren zum Einkaufen oder zum Arzt selbstständig durchführen.

Im ersten Schritt ist das Angebot am Vormittag vorzusehen, eine Erweiterung auf die Nachmittagszeit kann nach Bedarf an einem oder mehreren Wochentagen ergänzt werden. An welchen bzw. wie vielen Wochentagen das Angebot besteht, kann nach Bedarf adaptiert werden.

Der Bus wird als Bedarfsverkehr geführt und plant die Route je nach Fahrgästen. Die Anmeldung erfolgt bis zu 30 Minuten vor Fahrtantritt. Hausabholung ist möglich.

Modul 1A: Stadtschlaining Alternative

Dieses alternative Modul stellt die Erweiterung des bestehenden Kindergartenverkehrs dar. Das bedeutet, dass die bestehenden Kindergartenfahrten mitgenutzt werden und das Zeitfenster zwischen diesen Fahrten für Fahrten innerhalb der Ortsteile zur Verfügung steht. Für die Fahrten ist eine Anmeldung erforderlich, da sie nur im Bedarfsfall stattfinden. Für Fahrten während in den Kindergartenferien entstehen zusätzliche Kosten von 150 €/ Tag.

morgens	von	über	nach
07:10	Drumling	Stadtschlaining	
07:30	Goberling	Altschlaining	Stadtschlaining
07:45	Neumarkt	Altschlaining	Stadtschlaining
8:10 -10:55	Bedarfsfahrten nach Anmeldung		
mittags	von	über	nach
11:30	Stadtschlaining	Drumling	Stadtschlaining
11:45	Stadtschlaining	Goberling	Stadtschlaining
12:25	Stadtschlaining	Altschlaining	Neumarkt/Dornau

Anmerkung: Bei den stattfindenden Schülerfahrten können keine zusätzlichen Personen mitgenommen werden, da es sich um einen Schüler- Gelegenheitsverkehr handelt und bei diesem der Transport von anderen Personen zusätzlich zu den Schülern untersagt ist.

Modul 2: Oberwart

Um 07:30 Uhr sind die Schülerfahrten in Weiden bei Rechnitz beendet, wodurch sich hier eine Leerfahrt zurück nach Altschlaining ergibt. Um diese zu vermeiden, kann hier direkt ausgehend von Weiden bei Rechnitz eine Fahrt nach Oberwart angeboten werden.

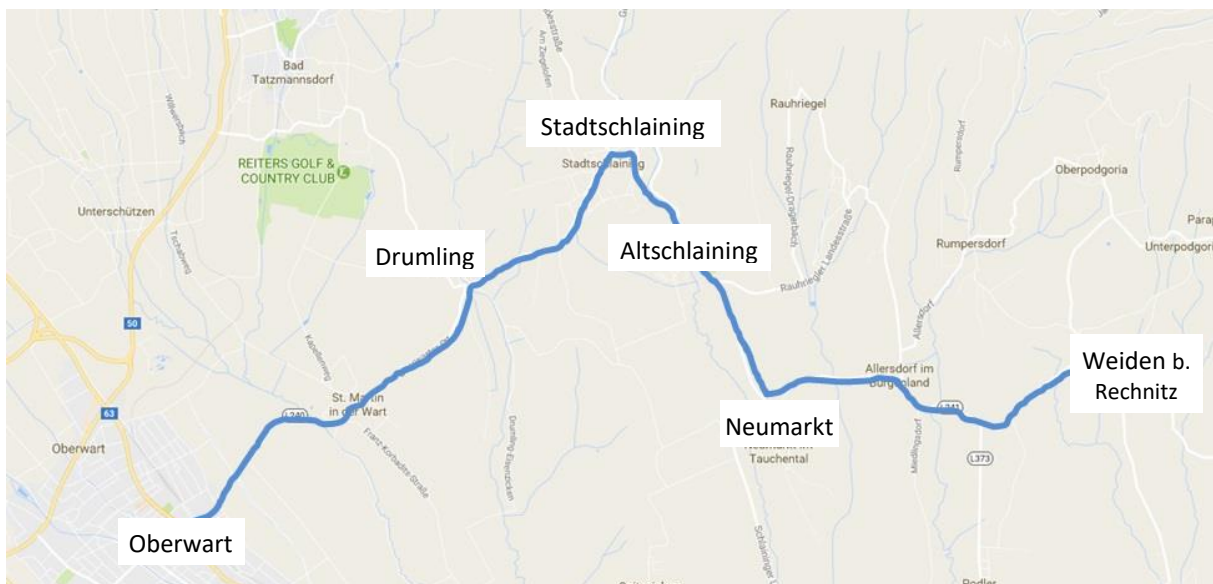


Abb. 11) Route Modul 2: Weiden bei Rechnitz nach Oberwart (Quelle: googlemaps, 2016)

Tab. 4 Fahrplan Modul 2

Modul 2	hin	rück
Weiden bei Rechnitz	07:30	11:00
Neumarkt im Tauchental	07:35	10:55
Altschlaining	07:40	10:50
Stadtschlaining Burg	07:42	10:48
Drumling	07:48	10:42
Oberwart Hauptplatz	08:00	10:30

Modul 3a: Unterkohlstätten – Bernstein

Modul 3b: Unterkohlstätten – Lockenhaus

Modul 3a und 3b bieten für die Ortsteile Unterkohlstätten, Oberkohlstätten, Holzschlag und Glashütten eine Anbindung an Bernstein bzw. Lockenhaus. Diese Fahrt bietet vor allem älteren Personen und Personen ohne Führerschein bzw. Fahrzeug die Möglichkeit Erledigungen oder Arztbesuche selbstständig durchzuführen.

Dieses Modul wird als Bedarfsverkehr geführt. Die genaue Fahrtroute ergibt sich je nach angemeldeten Fahrgästen. Die Anmeldung erfolgt bis zu 30 Minuten vor Fahrtantritt. Hausabholung ist möglich.



Abb. 12) Route Oberkohlstätten - Bernstein bzw. Lockenhaus (Quelle: googlemaps, 2016)



Abb. 13) Route Oberkohlstätten - Bernstein bzw. Lockenhaus (Quelle: googlemaps, 2016)

Tab. 5 Fahrplan Modul 3

Modul 3a Bernstein	hin	rück	Modul 3b Lockenhaus	hin	rück
Holzschlag	08:10	11:00	Holzschlag	08:10	11:00
Unterkohlstätten	08:15	11:55	Unterkohlstätten	08:15	11:55
Oberkohlstätten	08:20	11:50	Oberkohlstätten	08:20	11:50
(Glashütten)			(Glashütten)		
Weißbachl			Weißbachl		
Günseck			(Günseck)		
Bernstein	08:40	10:30	Lockenhaus	08:40	10:30

Die Fahrplangestaltung wurde auf Basis des durch die Fa. Renner durchgeführten KiGa- und Volksschultransfers geplant, wonach dienstags und mittwochs sowie freitags die Kinder bereits ab 11:00 bzw. 11:10 abgeholt werden. An Montagen und Donnerstagen könnten Rückfahrten aus Bernstein bzw. Lockenhaus im Mikro-ÖV um eine halbe Stunde später stattfinden.

Das Angebot ist im ersten Schritt an drei Vormittagen pro Woche vorgesehen (2x/Woche Bernstein, 1x/Woche Lockenhaus), die Fahrten können jedoch nach Bedarf auf beliebig viele Tage in der Woche erweitert oder reduziert werden. Auch ein Angebot am Nachmittag kann als Ergänzung angeboten werden.

Zusatzmodule

Pendler-Paket

Die Pendler-Anbindung erfolgt täglich an Werktagen zwischen 05:00 und 06:00 Uhr. Diese Fahrt richtet sich an Tagespendler, die mit dem G1 nach Wien fahren. In Oberwart gibt es mehrere G1-Anbindungen. Im ersten Schritt ist die Anbindung des Busses mit Abfahrtszeit um 05:30 vorgesehen. In der Detailplanung ist festzustellen, ob eine andere Abfahrtszeit von den Fahrgästen bevorzugt wird und bei Bedarf ist der Fahrplan entsprechend anzupassen.

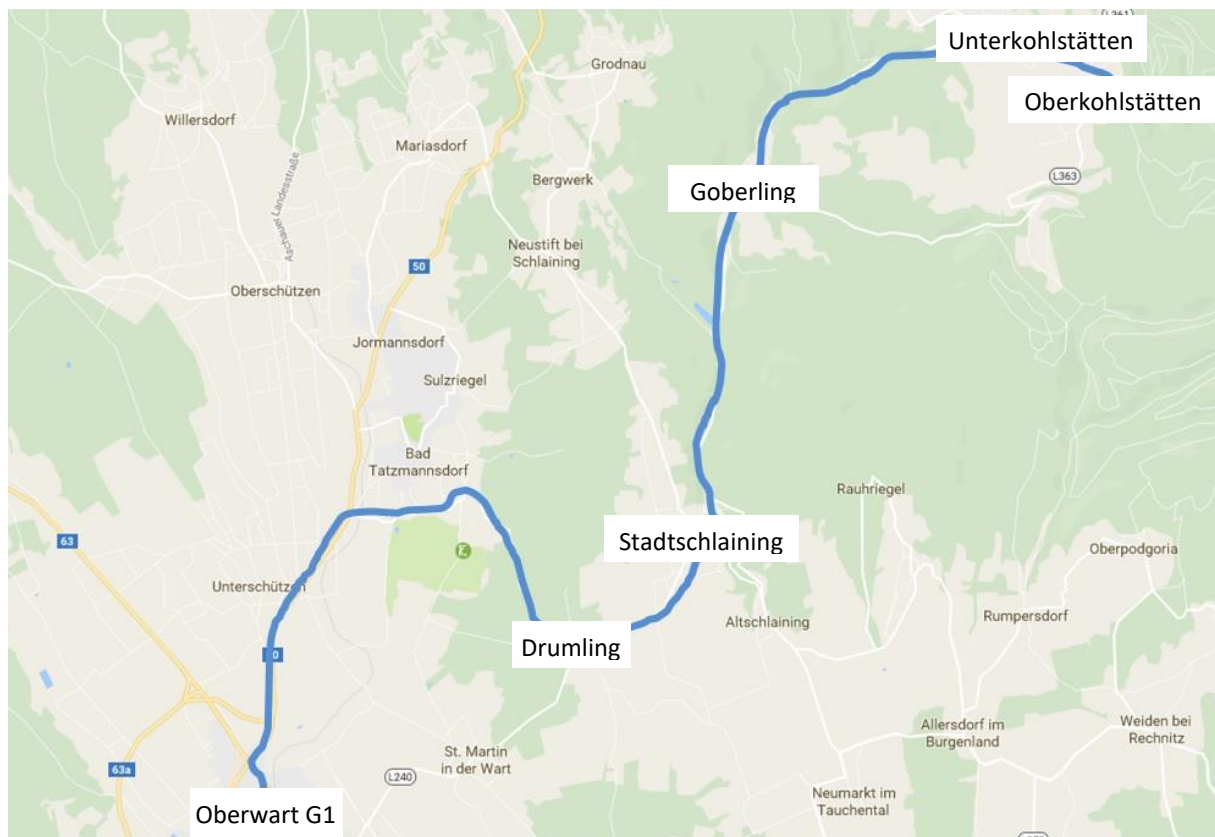


Abb. 14) Route Oberwart (Quelle: googlemaps, 2016)

Modul Pendler	<i>Var 1</i>	<i>(Var 2)</i>
Oberkohlstätten	05:00	05:15
Unterkohlstätten	05:02	05:17
Goberling	05:06	05:21
Stadtschlaining	05:12	05:27
Drumling	05:15	05:30
Oberwart G1	05:25	05:40
Abf. G1	05:30	05:45
<i>An Wien Triesterstraße</i>	<i>06:47</i>	<i>07:12</i>

Jugend-Paket

Das Jugend-Paket umfasst die Verbindung an Samstagabenden zwischen Oberpullendorf und Oberwart. Wie ein möglicher Fahrplan aussehen könnte ist nachfolgend dargestellt. Eine Alternative zu einem eigenständigen System ist die Anbindung an den bestehenden Discobus. Hier gibt es bisher noch keine Route zwischen Oberpullendorf und Oberwart. Laut Auskunft⁵ betragen die Kosten für den Discobus pro Betriebstag ca. 90 Euro.

⁵ Mündliche Auskunft Februar 2017, Discobus Verein, Eisenstadt

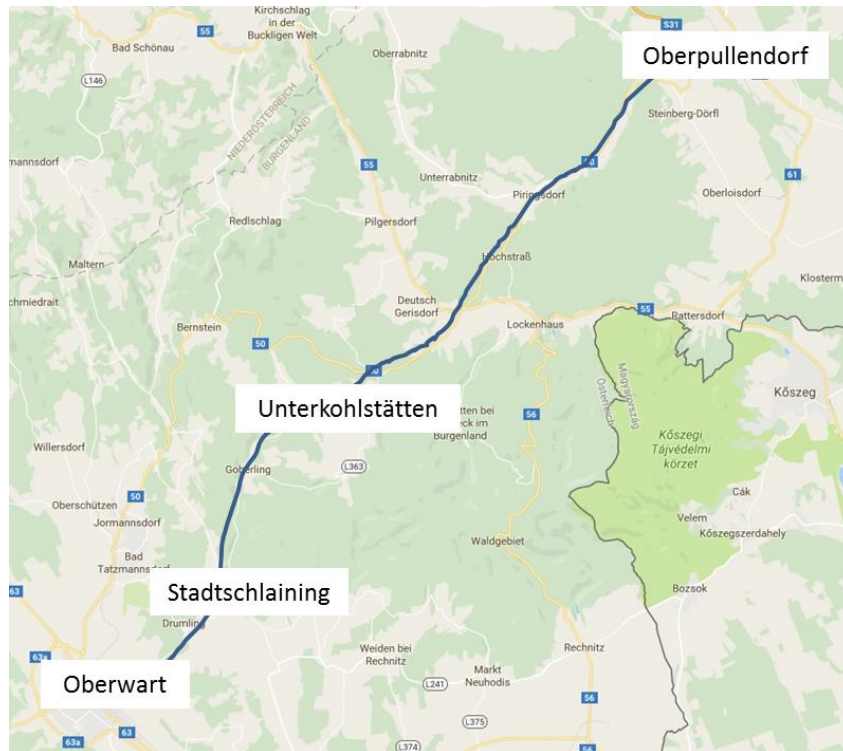


Abb. 15) Route Oberpullendorf - Oberwart (Quelle: googlemaps, 2016)

Ein möglicher Fahrplan könnte folgendermaßen aussehen:

Modul Jugend	Hinfahrt	Hinfahrt	Rückfahrt	Rückfahrt
Oberpullendorf	20:35	20:40	04:25	04:30
Unterkohlstätten	20:15	21:00	04:05	04:50
Stadtschlaining	20:00	21:15	03:50	05:15
Oberwart	19:45	21:30	03:35	05:30
Hartberg (mit Umstieg in OW)		22:10	03:00	

Die Abstimmung mit dem Verein Discobus ist bereits im Gange.

8. Finanzierung

Das Finanzierungskonzept sieht eine jährliche Abgangsförderung des Landes Burgenland im Rahmen der „Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben“ vor. Daneben besteht die Möglichkeit eine Anstoßfinanzierung des Mikro-ÖV Systems durch das Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) für die ersten drei Jahre in Anspruch zu nehmen⁶.

Die Kosten variieren in Abhängigkeit von den erhaltenen Förderungen.

8.1 Kosten

Für eine grobe Kostenkalkulation werden folgende Parameter herangezogen:

- **Kilometerleistung** (je Route, pro Bedientage und -wochen im Jahr)
 - diese basieren auf einer ungefähren Schätzung, da sich die tatsächlichen Kilometer erst im Betrieb durch Auslastung und flexible Strecken ergeben
- **Kosten für die Disposition**
 - Rufbereitschaft (z.B. 7:00 Uhr bis 18:00 Uhr)
 - Routenzusammenstellung, Info an Fahrgäste
 - Koordination der FahrerInnen
- **Kosten für das Projektmanagement**
 - Umsetzungsbegleitung
 - Einreichung bei diversen Förderstellen
 - Jährliches Reporting bei den Förderstellen
 - Laufende Evaluierung und Verbesserungsmaßnahmen
- **Marketing**
 - Marken- und Logogestaltung
 - Drucksorten und Fahrscheingestaltung
 - Internetauftritt etc.

Die Kalkulation stellt eine grobe Abschätzung der zu erwartenden Kosten dar und ist als Richtwert zu sehen. Abweichungen durch nicht vorhersehbare Kosten bzw. die Reduktion der Kosten im Zuge einer Änderung im Angebot sind möglich.

Für die Kalkulation werden die drei Basismodule herangezogen, die Zusatzmodule sind nicht berücksichtigt.

Die errechneten Kosten basieren auf folgender Kilometer-Annahme:

⁶ Die Einreichfrist für die Förderung des bmvit ist im März 2017, ob die Förderung für dieses Vorhaben tatsächlich ausbezahlt wird entscheidet sich erst danach. Eine Einreichung im Jahr 2017 ist auf Grund der knappen zeitlichen Verhältnisse nicht vorstellbar.

Routen	Route	Fahrten/Tag	km/Tag	Tage/Woche	km/Woche	Wochen/Jahr	km/Jahr
Modul 1	10	2	20	3	60	50	3000
Modul 1A	10	1	10	5	50	50	2500
Modul 2	30	2	60	2	120	50	6000
Modul 3	10	2	20	3	60	50	3000
Summe	75		110		290		14.500

Daraus ergeben sich folgende Kosten:

Gemeinde	KiGa-Transport	Route 1	Route 2	Route 3	Zwischen-Summe
Stadtschlaining	€ 24.000	€ 5.400	€ 9.600	-	€ 39.000
Stadtschlaining Alternative	€ 24.000	€ 4.500			€ 28.500
Unterkohlstätten	€ 10.000	-	-	€ 9.600	€ 19.600

	Disposition pro Jahr	Projekt-management pro Jahr	Marketing pro Jahr	Zwischensumme Kilometerleistung	Gesamtsumme pro Jahr
Stadtschlaining	€ 3.300	€ 1.500	€ 1.500	€ 39.000	€ 45.300
Stadtschlaining Alternative*	€ 600	€ 1.500	€ 1.500	€ 28.500	€ 32.100
Unterkohlstätten	€ 3.300	€ 1.500	€ 1.500	€ 19.600	€ 25.900

*Bei der Alternativ-Variante entstehen zusätzliche Kosten, wenn der Bus auch außerhalb der Betriebszeit des Kindergartens fahren soll. Die Kosten pro Tag belaufen sich hier auf 150 €. Dieser Posten wird in der Kalkulation nicht berücksichtigt, da hier eine genaue Abstimmung der Betriebstage erforderlich wäre.

8.2 Einnahmen

Fahrscheineinnahmen

Aufgrund der Erfahrungen vergleichbarer Projekte, können durch Fahrscheineinnahmen nur sehr geringe Erlöse lukriert werden, die keinen wesentlichen Beitrag zur Finanzierung des Systems leisten. Vor allem im Zuge der Einführung derartiger Systeme ist eine eher zögerliche Akzeptanz bei der wichtigsten Zielgruppe, der älteren Bevölkerung zu beobachten, wodurch gerade im ersten Betriebsjahr die Fahrscheineinnahmen erfahrungsgemäß sehr niedrig ausfallen. In weiterer Folge kann jedoch vor allem durch den Verkauf von Jahreskarten durch den Fahrscheinverkauf ein Teil der anfallenden Kosten refinanziert werden. Dieser Anteil kann längerfristig im Bereich von fünf bis zehn Prozent der Betriebskosten liegen.

In der vorliegenden Kostenkalkulation werden keine Fahrscheineinnahmen, da diese vor allen zu Beginn gering ausfallen und kaum realistisch abschätzbar sind.

Förderung

1. Richtlinien 2015 über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland des Landes Burgenland

Auf Basis dieser Richtlinie können Gemeinden, Gemeindeverbände, Vereine mit Gemeindetragerschaft, juristische Personen mit Gemeindebeteiligung um Förderung für den Betrieb eines Mikro-ÖV Systems ansuchen. Als Voraussetzung ist ein fundiertes Konzept zu erstellen. Gefördert wird der nach Abzug aller Einnahmen verbleibende Betriebsabgang. Die Förderungshöhe richtet sich nach der Qualität der Versorgung mit öffentlichem Verkehr in der betreffenden Gemeinde und ergibt sich aus folgender angeschlossenen Grafik:

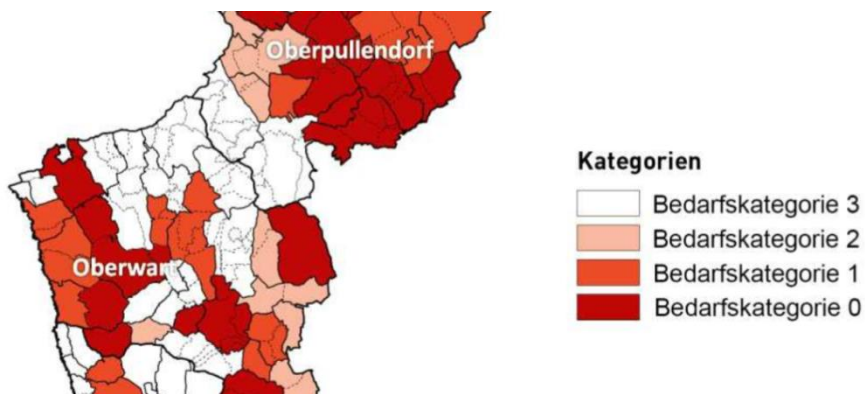


Abb. 16) Kategorisierung der Gemeinden nach Intervall-Paaren an schulfreien Werktagen (Quelle: Panmobile, in: Mikro-ÖV Burgenland, 2013)

Gemeinden in den Bedarfskategorien 0 oder 1 werden 25 % der Aufwendungen, Gemeinden in den Bedarfskategorien 2 oder 3 werden 50 % der Aufwendungen ersetzt, die sich dadurch ergebende Förderung wird jedoch mit € 10.000,- pro Jahr begrenzt.

Betreiben Gemeindeverbände oder durch mehrere Gemeinden getragene Vereine ein Regionalverkehrsvorhaben richtet sich die Förderungshöhe nach dem Durchschnitt der sich je Gemeinde ergebenden Bedarfskategorie. In diesen Fällen erhöht sich die Deckelung wie folgt:

- | | |
|----------------------|-------------|
| 1. zwei Gemeinden: | 15.000 Euro |
| 2. drei Gemeinden: | 20.000 Euro |
| 3. vier Gemeinden: | 25.000 Euro |
| 4. ab fünf Gemeinde: | 30.000 Euro |

2. Förderprogramm „Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Im Rahmen des aktuellen Förderprogramms des bmvit werden mit einem Förderbudget von rund 0,9 Mio. Euro Mikro-ÖV Systeme (flexible bzw. bedarfsgerechte Bedienungsformen) im ländlichen Raum gefördert:

- **Umsetzungsprojekte:**
 - neue Mikro-ÖV-Systeme (Neuerrichtung innovativer bedarfsorientierter (Klein)Lösungen für den Personennahverkehr im ländlichen Raum) oder
 - Erweiterungsmaßnahmen (Optimierung bereits bestehender Mikro-ÖV-Lösungen)

- **Pilotregionen:**
 - Innovative wirtschaftlichere Pilotregionen
 - Innovative technologische Pilotregionen

Antragsberechtigt sind Gebietskörperschaften auf Landes- und Gemeindeebene, Zusammenschluss mehrerer Gebietskörperschaften (Gemeindeverbände, Regionalverbände), kommunale Gesellschaften, Verkehrsverbundgesellschaften und Vereine. Handelt es sich beim Antragsteller nicht um eine Gebietskörperschaft oder einen Zusammenschluss mehrerer, ist eine Unterstützungserklärung vom Land oder der betroffenen Gemeinde notwendig.

Für die Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme (Neuerrichtung innovativer bedarfsorientierter (Klein)Lösungen für den Personennahverkehr im ländlichen Raum) gelten folgende Fördersätze:

Förderungsgegenstand	Förderquote
Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme	Förderung der Betriebskosten Betriebsjahr 1 max. 50% Betriebsjahr 2 max. 40% Betriebsjahr 3 max. 30%

Abb. 17) Förderquote für die Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme (Quelle: bmvit, in: Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum, 2016)

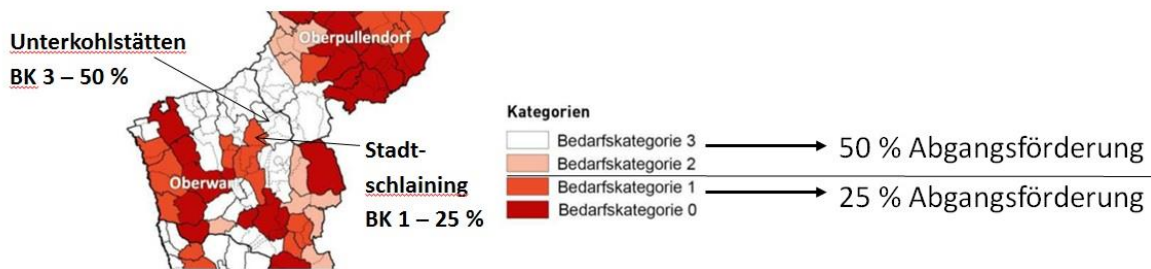
8.3 Kosten unter Berücksichtigung der möglichen Förderungen

Berücksichtigt man die oben vorgestellten Fördermodelle ergeben sich folgende Möglichkeiten:

Förderung Land Burgenland

Variante 1: Gemeinsame Förderung der beiden Gemeinden

Wie in der nachstehenden Grafik ersichtlich wird, befinden sich die beiden Gemeinden in unterschiedlichen Bedarfskategorien. Unterkohlstätten wird mit Bedarfskategorie 3 eingestuft, während Stadtschlaining in die Kategorie 1 fällt. Wie bereits erwähnt, wird in einem solchen Fall das arithmetische Mittel der Bedarfskategorien der teilnehmenden Gemeinden herangezogen:



Stadtschlaining: BK 1

Unterkohlstätten: BK 3

Mittelwert: BK 2

Dadurch ergibt sich die Einstufung in Bedarfskategorie 2, was eine Förderquote von 50 % für ein gemeinsames Projekt bedeutet. Bei einer Deckelung von € 15.000,- für ein Projekt mit zwei Gemeinden kann auf Basis der bisherigen Berechnungen mit Gesamtkosten von ca. € 40.000,- für Stadtschlaining und € 20.000,- für Unterkohlstätten gerechnet werden.

	Gesamtkosten pro Jahr	Förderung Land Bgld	Kosten/ Jahr bei Förderung Land Bgld
Stadtschlaining	€ 45.300	€ 7.500	37.800
Stadtschlaining alternativ	€ 32.100	€ 7.500	24.600
Unterkohlstätten	€ 25.900	€ 7.500	18.400

Variante 2: Getrennte Förderungen für die jeweilige Gemeinde

Die im Zuge der Bearbeitung des Konzeptes herausgearbeiteten Module zeigen, dass die beiden Gemeinden nur wenige Überschneidungspunkte aufweisen und dass im Wesentlichen drei vollkommen voneinander unabhängige Systeme vorgesehen sind. Aus diesem Grund wurde auch eine Kalkulation auf Basis zweier getrennter Einreichungen beider Gemeinden durchgeführt. Dabei würde Stadtschlaining auf Grund der Kategorisierung lediglich 25 %, Unterkohlstätten weiterhin 50 % des Betriebsabgangs in Anspruch nehmen können.

Aufgrund der Deckelung von jeweils € 10.000,- pro Gemeinde könnte diese Quote keine der beiden Gemeinden in Anspruch nehmen, da die maximalen Förderhöhen ohnehin über der Deckelung zu liegen kommen. Insgesamt liegen die jährlichen Kosten für jede Gemeinde um € 2.500,- unter jenen bei Variante 1:

	Gesamtkosten pro Jahr	Förderquote	Max. Förderhöhe	Förderung Land Bgld (Deckelung)	Kosten/ Jahr bei Förderung Land Bgld.
Stadtschlaining	€ 45.300	25 %	€ 11.325	€ 10.000	€ 35.300
Stadtschlaining alternativ	€ 32.100	25 %	€ 8.025	€ 10.000	€ 24.075
Unterkohlstätten	€ 25.900	50 %	€ 12.950	€ 10.000	€ 15.900
Gesamt				€ 20.000	

Förderung Land Burgenland und Förderung bmvit

Im Falle einer Einreichung des Projektes im Förderprogramm des bmvit, ist in jedem Fall eine Einreichung beim Land Burgenland gem. Variante 1 erforderlich.

Zu beachten ist, dass die Förderung des bmvit durch ein wettbewerbsartiges Auswahlverfahren vergeben wird. Die Einreichfrist endet für das Jahr 2017 am 7. März, wodurch diese Förderung 2017 nicht mehr möglich ist.

9. Verzeichnisse

9.1 Abbildungsverzeichnis

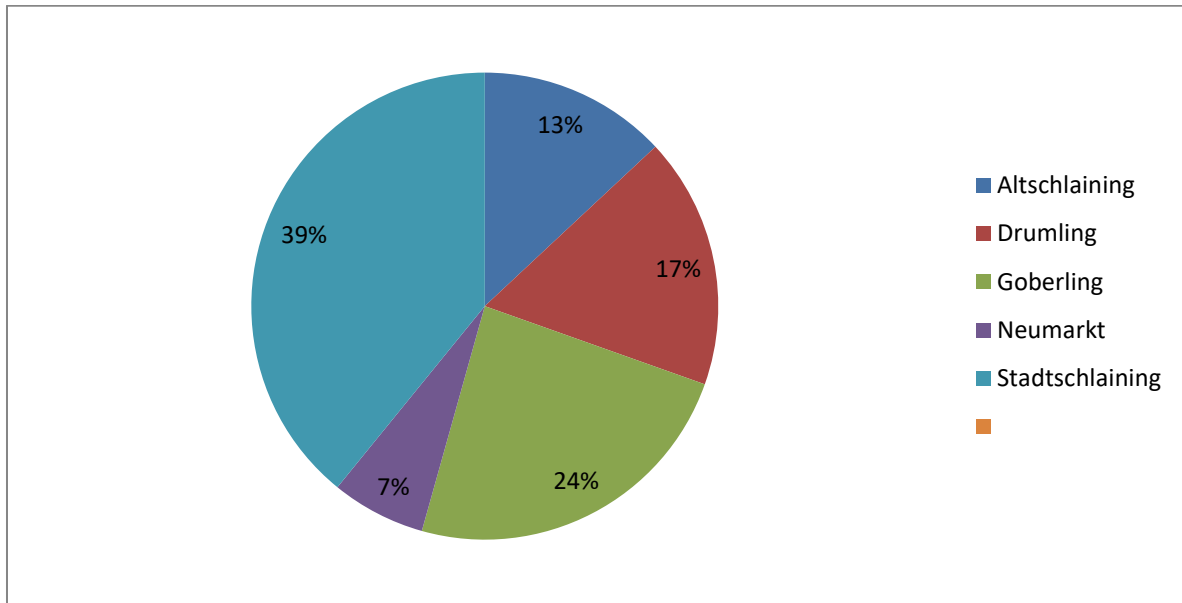
Abb. 1) Übersicht Projektgebiet, Gemeinden (Quelle: GIS Bgld., 2016).....	7
Abb. 2) Übersicht Bausteinsystem (Quelle: Klima- und Energiefonds, 2011).....	9
Abb. 3) Unterschiedliche Bedienungsformen (Quelle: Klima- und Energiefonds, 2011).....	10
Abb. 4) Übersicht Siedlungsstruktur (Quelle: i.A. Land Burgenland, Implementierungsunterstützung Mikro-ÖV Südburgenland, 2013)	14
Abb. 5) Übersicht Straßen im Detail (Datengrundlage: GIS Burgenland, 2016)	17
Abb. 6) Übersicht Buslinien (Quelle: VOR.at 2016).....	17
Abb. 7) Siedlungskerne und ÖV-Angebot (werktags/Ferien) (Quelle: i.A. Land Burgenland, Implementierungsunterstützung Mikro-ÖV Südburgenland, 2013)	18
Abb. 8) Entwicklungsmöglichkeiten in der Region (Quelle: eigene Darstellung)	21
Abb. 9) Übersicht Ziele anhand der Haushaltsbefragung (Kartengrundlage: google.maps 2016, bearbeitet).....	24
Abb. 10) Routenübersicht (Quelle: googlemaps, 2016).....	27
Abb. 11) Route Modul 2: Weiden bei Rechnitz nach Oberwart (Quelle: googlemaps, 2016)	33
Abb. 12) Route Oberkohlstätten - Bernstein bzw. Lockenhaus (Quelle: googlemaps, 2016)	34
Abb. 13) Route Oberkohlstätten - Bernstein bzw. Lockenhaus (Quelle: googlemaps, 2016)	34
Abb. 14) Route Oberwart (Quelle: googlemaps, 2016)	36
Abb. 15) Route Oberpullendorf - Oberwart (Quelle: googlemaps, 2016)	37
Abb. 16) Kategorisierung der Gemeinden nach Intervall-Paaren an schulfreien Werktagen (Quelle: Panmobile, in: Mikro-ÖV Burgenland, 2013)	40
Abb. 17) Förderquote für die Implementierung neuer Mikro-ÖV-Systeme (Quelle: bmvit, in: Mikro-ÖV-Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum, 2016).....	41

10. Anhang

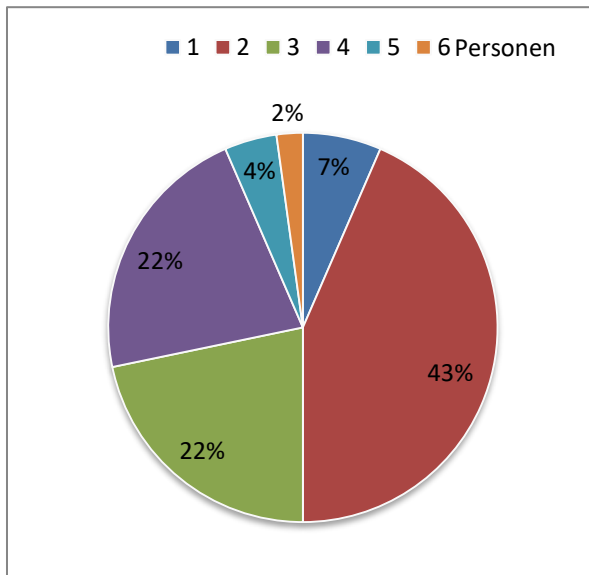
Detaillierte Auswertung der Fragebögen nach Gemeinde:

Stadtschlaining

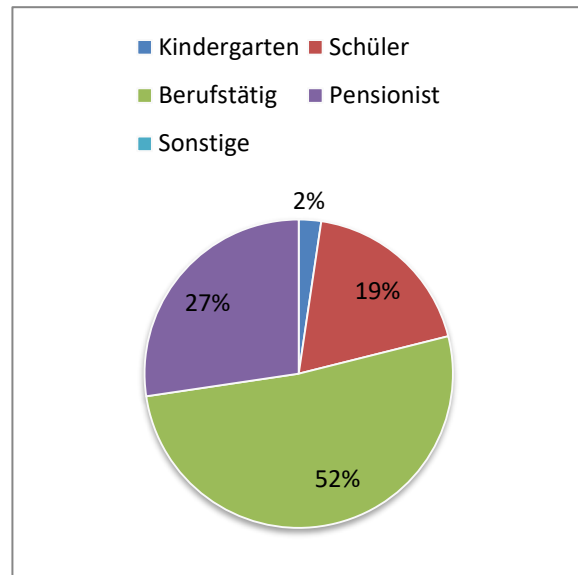
Frage 1: Verteilung der retournierten Fragebögen nach Ortsteil



Frage 2: Anzahl der Personen pro Haushalt



Frage 3: Information zu den Personen

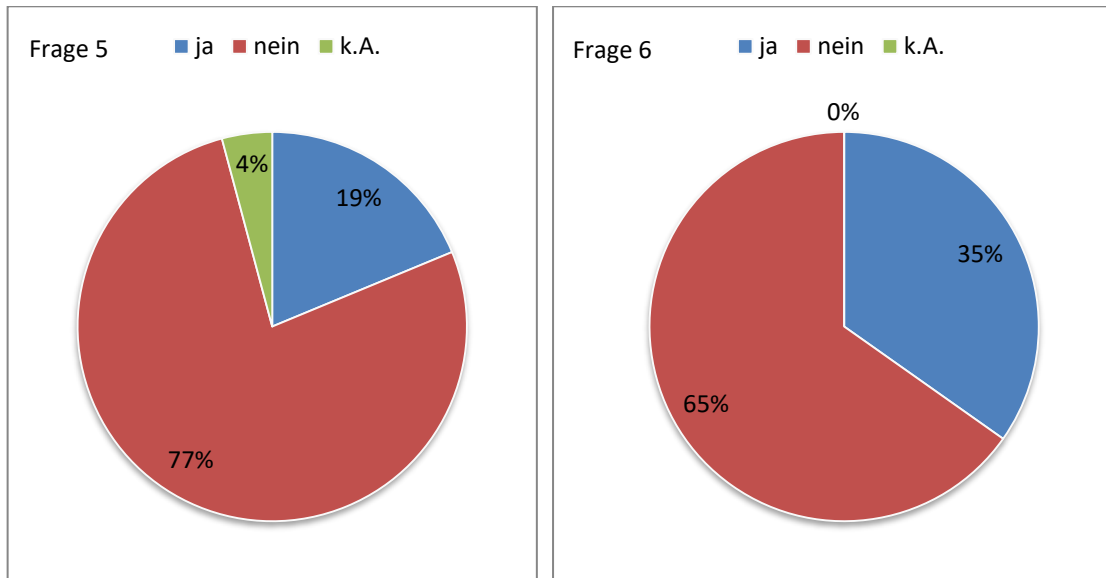


Frage 4: Wie viele PKWs gibt es im Haushalt? 86 PKW

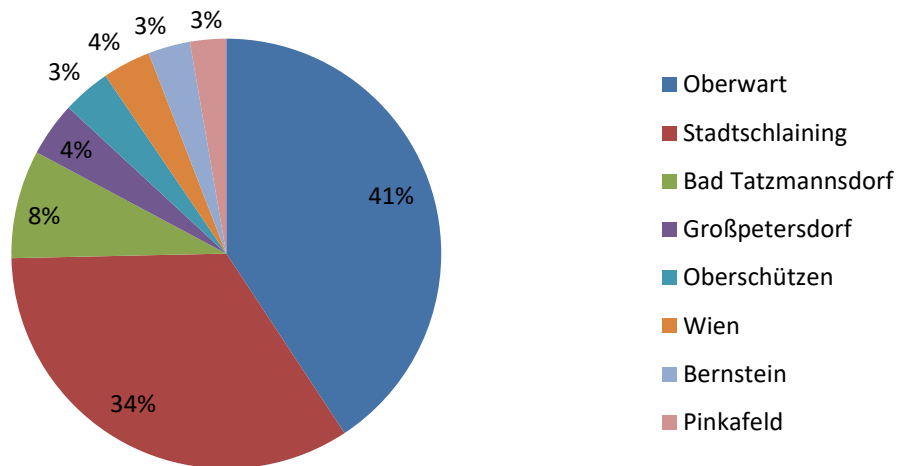
Wie viele Fahrräder? 110 Fahrräder

Frage 5: Sind Personen in diesem Haushalt auf die Hilfe anderer (Verwandte, Bekannte) angewiesen um Ihre Ziele erreichen zu können?

Frage 6: Müssen Personen in diesem Haushalt andere (Verwandte, Bekannte etc.) bei der Erreichung Ihrer Ziele unterstützen weil für sie kein geeignetes Verkehrsmittel verfügbar ist?



Frage 7: Meistgenannte Ziele



Frage 8: Haltestellen

- Vorhandene Haltestellen
- Gasthäuser
- Alte Schule
- Hauptplatz
- Feuerwehr
- Kaufhaus
- Kirche

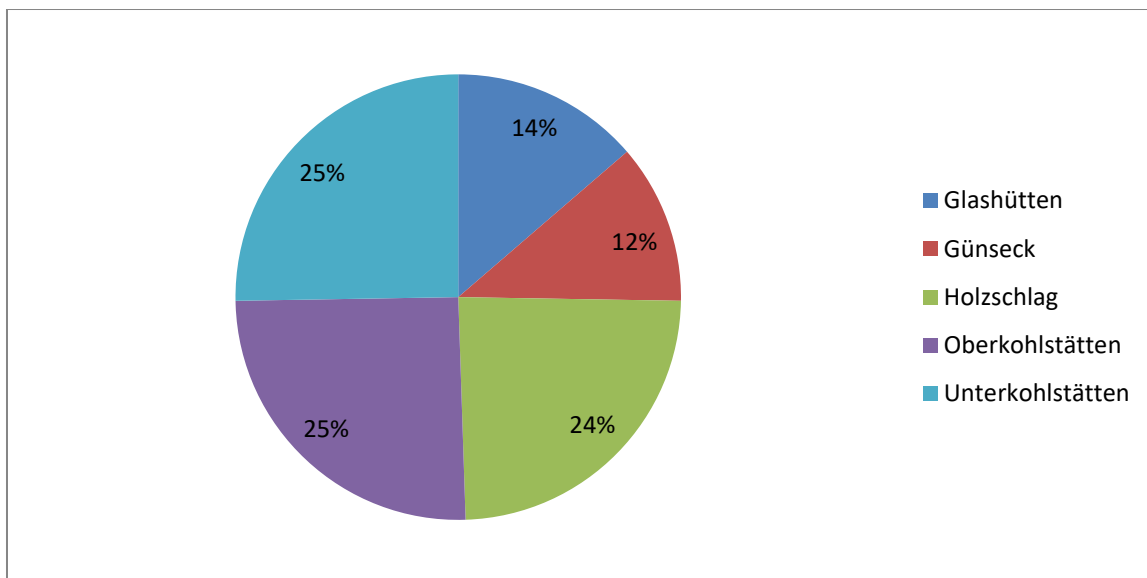
- Bäckerei Bayer
- Burgbrücke
- Friedhof

Frage 9: Vorschläge, Wünsche oder Anregungen?

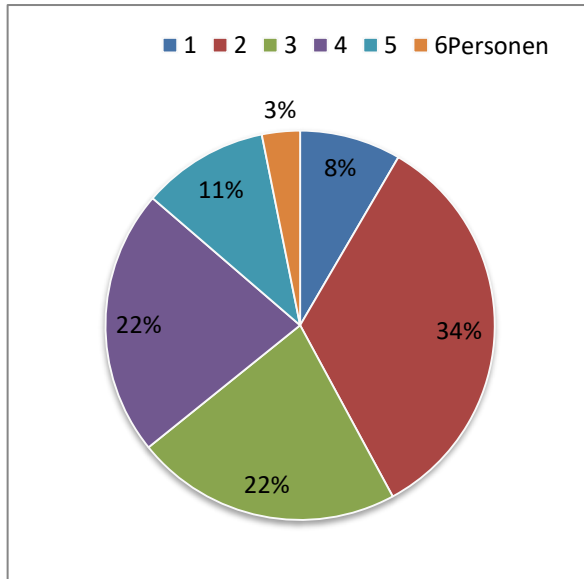
- Bessere Busverbindung nach Oberwart (**meistgenannt!**)
- Anschluss zum Zug nach Wien
- Überdachte Bushaltestellen
- Anbindung an G1 – abgestimmt an Fahrzeiten
- Erhaltung und Stärkung der bestehenden Infrastruktur- Fahrten zum Kaufhaus etc.
- Keine Möglichkeit den Arbeitsplatz in Wien mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen.

Unterkohlstätten

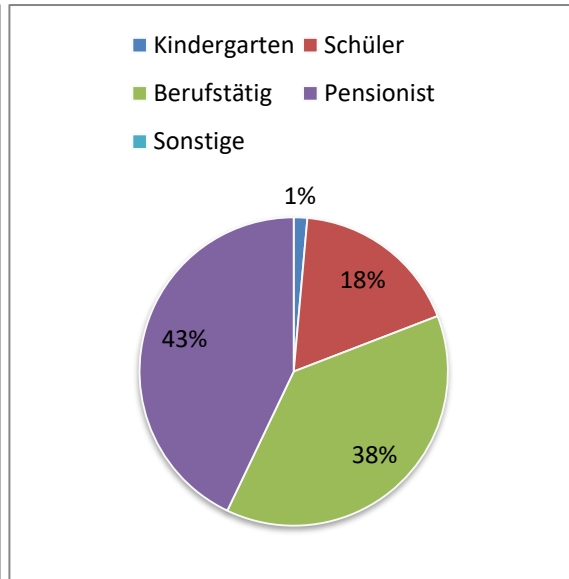
Frage 1: Verteilung der retournierten Fragebögen nach Ortsteil



Frage 2: Anzahl der Personen pro Haushalt



Frage 3: Information zu den Personen



Frage 4: Wie viele PKWs gibt es im Haushalt?

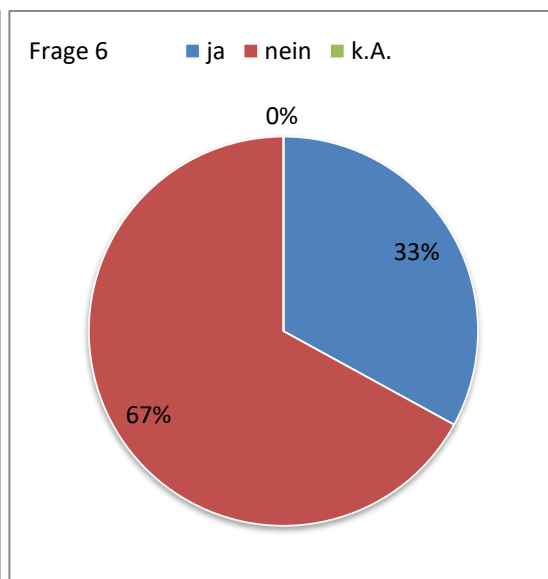
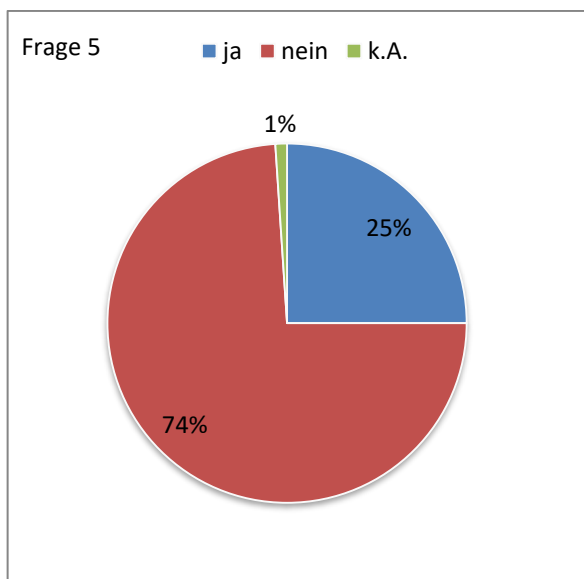
168 PKW

Wie viele Fahrräder?

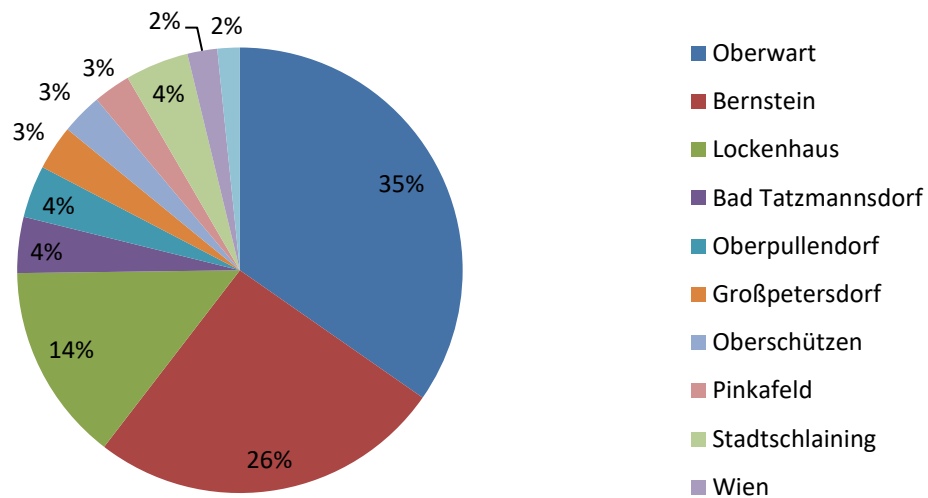
178 Fahrräder

Frage 5: Sind Personen in diesem Haushalt auf die Hilfe anderer (Verwandte, Bekannte) angewiesen um Ihre Ziele erreichen zu können?

Frage 6: Müssen Personen in diesem Haushalt andere (Verwandte, Bekannte etc.) bei der Erreichung Ihrer Ziele unterstützen weil für sie kein geeignetes Verkehrsmittel verfügbar ist?



Frage 7: Meistgenannte Ziele



Frage 8: Haltestellen

- Feuerwehrhaus (jeweiliger Ortsteil)
- Kirche(n)
- Schule(n)
- Hauptplatz
- Wirtshaus
- Bestehende Haltestellen
- Gemeindeamt
- Hausabholung
- Alle Ortsteile einbeziehen!

Frage 9: Vorschläge, Wünsche oder Anregungen?

- Arztbesuche ermöglichen (Montag oder Freitag)
- Bessere Vernetzung der Fahrpläne, Fahrzeiten abstimmen
- Wien und Oberpullendorf besser anbinden
- Einkauf für ältere Personen ermöglichen
- Fahrplan online zur Verfügung stellen
- Fahrten für Jugendliche
- Vormittagsfahrten nach Oberwart
- Einkaufsfahrten nach Bernstein und Lockenhaus