



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check Weiden bei Rechnitz



**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 Weiden bei Rechnitz

Großgemeinde Weiden bei Rechnitz

Nr. 64

7463 Weiden b.R.

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	Verkehrerschließung.....	8
2.2.3	Qualitätscheck .....	9
2.2.4	Bestehende Mobilitätsangebote .....	11
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	12
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.....	17
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	17
3.3.4	Maßnahmen ÖV .....	18
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	18
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	19
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	19
4.2	Fördereinreichungsempfehlung.....	22
5	Kontaktdaten.....	23
6	Verzeichnisse.....	24

# 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 Gemeinde Weiden bei Rechnitz 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 Großgemeinde Weiden bei Rechnitz liegt im mittleren Burgenland im Bezirk Oberwart. Die Gemeinde setzt sich aus folgenden Ortsteilen zusammen:

Allersdorf im Burgenland, Allersgraben, Mönchmeierhof, Oberpodgoria, Parapatitschberg, Podler, Rauhriegel, Rumpersdorf, Unterpodgoria, Weiden bei Rechnitz, Zuberbach. Das Gemeindegebiet von Weiden umfasst eine Fläche von ca. 40 Quadratkilometern.

Die Bezirkshauptstadt Oberwart ist rund 20 km, die Landeshauptstadt Eisenstadt 90 km und Wien ist 140 km entfernt.

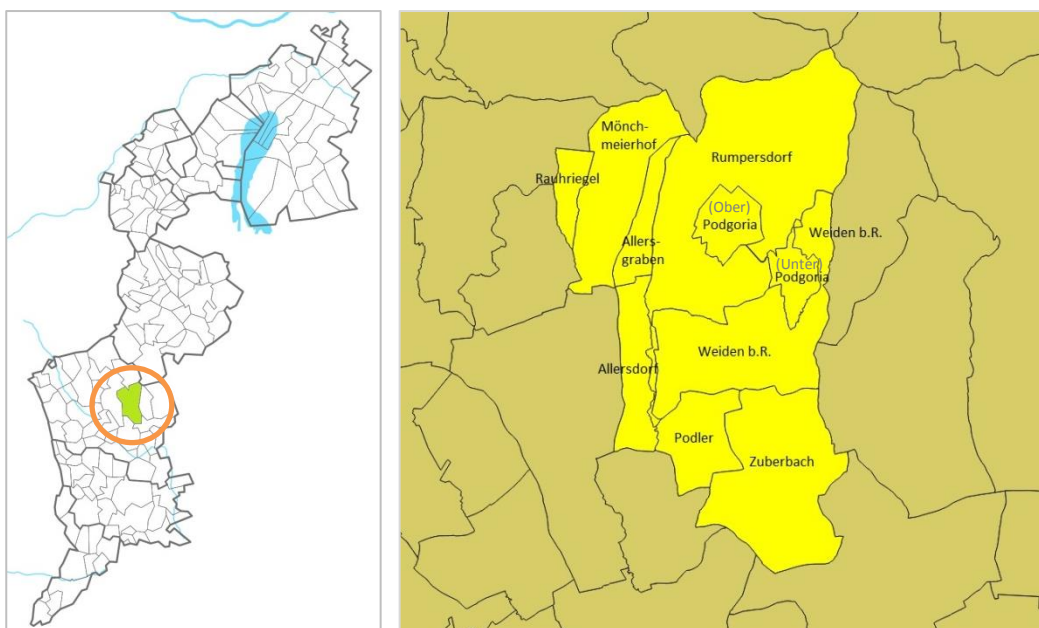


Abb. 1. l: Lage der Gemeinde, r: Katastralgemeinden Weiden bei Rechnitz (Quelle: Gis Burgenland, 2017) (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Die Nachbargemeinden von Weiden bei Rechnitz sind: Unterkohlstätten, Lockenhaus, Markt Neuhodis, Schachendorf, Großpetersdorf und Stadtschlaining.

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahlen der Großgemeinde Weiden sind in den letzten Jahrzehnten konstant zurückgegangen. Zwischen 1991 und 2011 sind die Einwohnerzahlen von 954 um ca. 13 % auf 837 Personen gefallen. Seit 2011 sind die Einwohnerzahlen annähernd gleich geblieben (2017: 829 Einwohner).

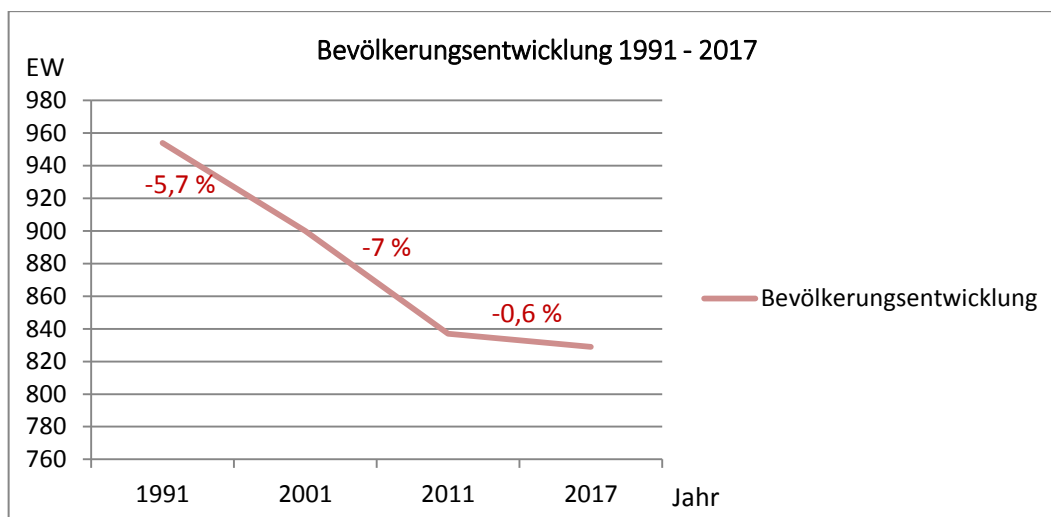


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Weiden bei Rechnitz sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 322 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 70 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 252 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 127 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 55) in Oberwart. 26 Bewohner arbeiten in einem anderen Bezirk des Burgenlandes und 59 Personen pendeln nach Wien.

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

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>322</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>70</b>
<b>Auspendler</b>	<b>252</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	127
<i>davon in Oberwart</i>	55
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	26
Wien	59
ins Ausland	1
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>20</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In Weiden bei Rechnitz gibt es nahezu kein Angebot an sozialer Infrastruktur oder Nahversorgungsmöglichkeiten. Dazu ist die Gemeinde auf sehr viele kleine Ortsteile aufgeteilt, welche auf einer großen Fläche verteilt sind. Der Kindergarten der Gemeinde mit derzeit 30 Kindern (Stand September 2017) befindet sich im Ortsteil Rumpersdorf und die Volksschule mit aktuell 20 Schülern (Stand September 2017) im Ortsteil Weiden. Mit Ausnahme eines kombinierten Lebensmittelgeschäftes mit Trafik und Gasthaus im Ortsteil Rumpersdorf und einer Fleischerei in Weiden sind keine Nahversor-

ger verfügbar. Weitere Nahversorger sowie die medizinische Versorgung erfolgt über die Nachbargemeinde Großpetersdorf bzw. den Bezirksvorort Oberwart.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Fleischerei & Imbiss Tallian (Weiden)
Sonstiges	Trafik Walter Delyi (Lebensmittel und Gasthaus) (Rumpersdorf)
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	KiGa in Rumpersdorf
Volksschule	VS Weiden bei Rechnitz
Sonstige Schulen	-
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	nein
Apotheke	nein (nächstgelegene in Großpetersdorf)
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	Gasthof Schitter, Kaufhaus Gasthaus Trafik Walter Delyi, Omas Backstube Konditorei Fam. Urbauer

### 2.2.2 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

Die Ortsteile von Weiden bei Rechnitz werden durch ein Netz an Landesstraßen (L427, L368, L370, L241, L374, L369) miteinander verbunden.

Die Landesstraße L241 verläuft in Ost- West-Richtung durch das Gemeindegebiet von Weiden und bindet die Ortsteile Allerdorf und Weiden über Markt Neuhodis an Rechnitz an. In Rechnitz verläuft die B56 (Geschriebensteinstraße). Die Ortsteile Weiden und Zuberbach sind über die L374 verbunden. Im Süden des Gemeindegebietes mündet die L374 in die B63.

Aufgrund der Lage der Siedlungen abseits von Hauptverkehrsachsen ist keiner der Ortsteile von Durchzugsverkehr betroffen.

#### Verkehrsanbindung

Das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln ist in Weiden sehr eingeschränkt. Eine von Dr. Richard/Südburg betriebene Buslinie bietet eine Linie für Wochenpendler nach Wien an. Die Gemeinde wird einmal pro Woche Freitag und Sonntag abends angefahren.

Die Linie 7922 bindet Oberwart und Rechnitz an. Die Linie 7933 bringt Schüler nach Großpetersdorf zur Zentralschule.

Die Radwege Paradiesroute, ebenso wie der St. Martin Panoramaradweg B52 verlaufen durch die Gemeinde Weiden bei Rechnitz.





Abb. 3. Radweg B52 (Quelle: fahr-radwege.com,2017)

### 2.2.3 Qualitätscheck

#### Fußgängerverkehr

Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur und der kleinen Ortsteile ist der Fußgängerverkehr auf die Gebiete innerhalb der einzelnen Ortsteile beschränkt. In Anbetracht der großen Distanzen zwischen den einzelnen Siedlungsgebieten ist die fußläufige Erreichbarkeit der wenigen relevanten Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt, Schule, Kindergarten, Gasthäuser) nur in deren unmittelbaren Umgebung gegeben.

Der Zustand der Fußgängeranlagen variiert im Gemeindegebiet von Weiden sehr stark. Entlang der übergeordneten Straßenzüge (Landesstraßen) befinden sich Gehsteige z.T. beiderseits der Fahrbahn wie z.B. in Weiden und Podler. Abseits der Hauptstraßen sind lediglich vereinzelt Fußgängeranlagen vorhanden. Vor allem in den Streusiedlungen sind keine durchgängigen Fußwegverbindungen vorhanden.

#### Radverkehr

Die Gemeinde Weiden bei Rechnitz wurde 2012 vom Kuratorium für Verkehrssicherheit als „Fahrradfreundliche Gemeinde“ ausgezeichnet.

Die Freizeit-Radwege sind durch Wegweiser und Bodenmarkierungen ausgewiesen.



Abb. 4. Fahrradfreundliche Gemeinde 2012 (Quelle: eigenes Foto)

### Öffentlicher Verkehr

In der Gemeinde gibt es ein eingeschränktes Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln. Schul- und Kindergartenkinder werden mit öffentlich finanzierten Kleinbussen der Firma Komet befördert



Abb. 5. Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos)





Abb. 6. Kindertransport zur Volksschule (Quelle: eigenes Foto)

### Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

#### 2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde Weiden ist Partnergemeinde beim Projekt Jugendtaxi. Der Vertrieb und die finanzielle Förderung der Jugendschecks erfolgt über die Gemeinden, somit wird die Taxifahrt für die Jugendlichen günstiger.

Ebenso nimmt die Gemeinde an der Initiative „60plusTaxi“ teil. Das Projekt ermöglicht eine individuelle und bedarfsorientierte Beförderung mit Taxis zu günstigen Preisen, die von den Gemeinden mit einem finanziellen Zuschuss gestützt werden.

Die Gemeinde hat ein regionales Autobus- und Taxiunternehmen mit der Beförderung der Kinder aus sämtlichen Ortsteilen zum Kindergarten und der Volksschule beauftragt.

Tab. 3: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	Kindertransport aus den Ortsteilen zu Volksschule und Kindergarten
Jugend	Jugendtaxi
Senioren	Initiative „60plusTaxi“

### 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 zehn 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. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Die Gemeinde Weiden bei Rechnitz ist durch sehr kleine Ortsteile verteilt auf einer großen Fläche geprägt. Die Siedlungen liegen teilweise weit verstreut und die einzelnen Ortsteile sind bis zu mehrere Kilometer voneinander entfernt.

In der nachfolgenden Abbildung sind um einige der Siedlungsgebiete Radien mit 700 Metern eingezeichnet, welche den Fußweg von zehn Minuten darstellen. Es wird ersichtlich, dass die Siedlungsgebiete über das gesamte Gemeindegebiet verstreut liegen und die Einzugsbereiche sich kaum überschneiden. Eine Eignung für den Fußgängerverkehr ist somit zwischen den Ortsteilen nicht gegeben.

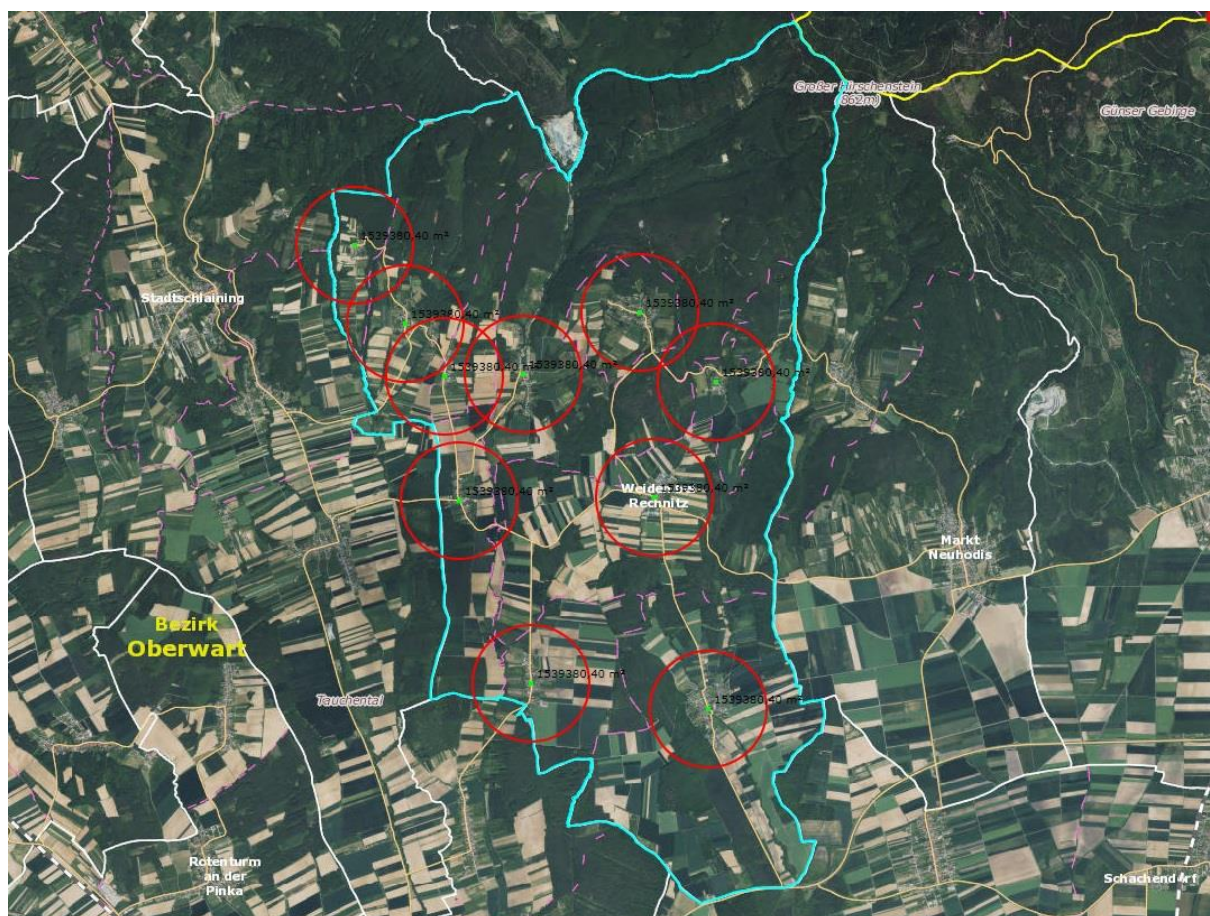


Abb. 8. Fußläufige Einzugsbereiche ausgehend von diversen Ortsteilen: 0,7 km = 10-Minuten Fußweg (Quelle: Gis Bgld, 2017)

In der nachfolgenden Abbildung sind die Einzugsbereiche für Fußgänger, Radfahrer und E-Bikefahrer ausgehend vom Zentrum des Ortsteils Weiden eingezeichnet. Für Rad- und E-Bikefahrer ist eine wesentlich bessere Eignung gegeben, da hier die Distanzen zwischen den Ortsteilen durchaus geeignet sind. Anzumerken ist jedoch, dass sich in der Gemeinde kaum Ziele befinden.



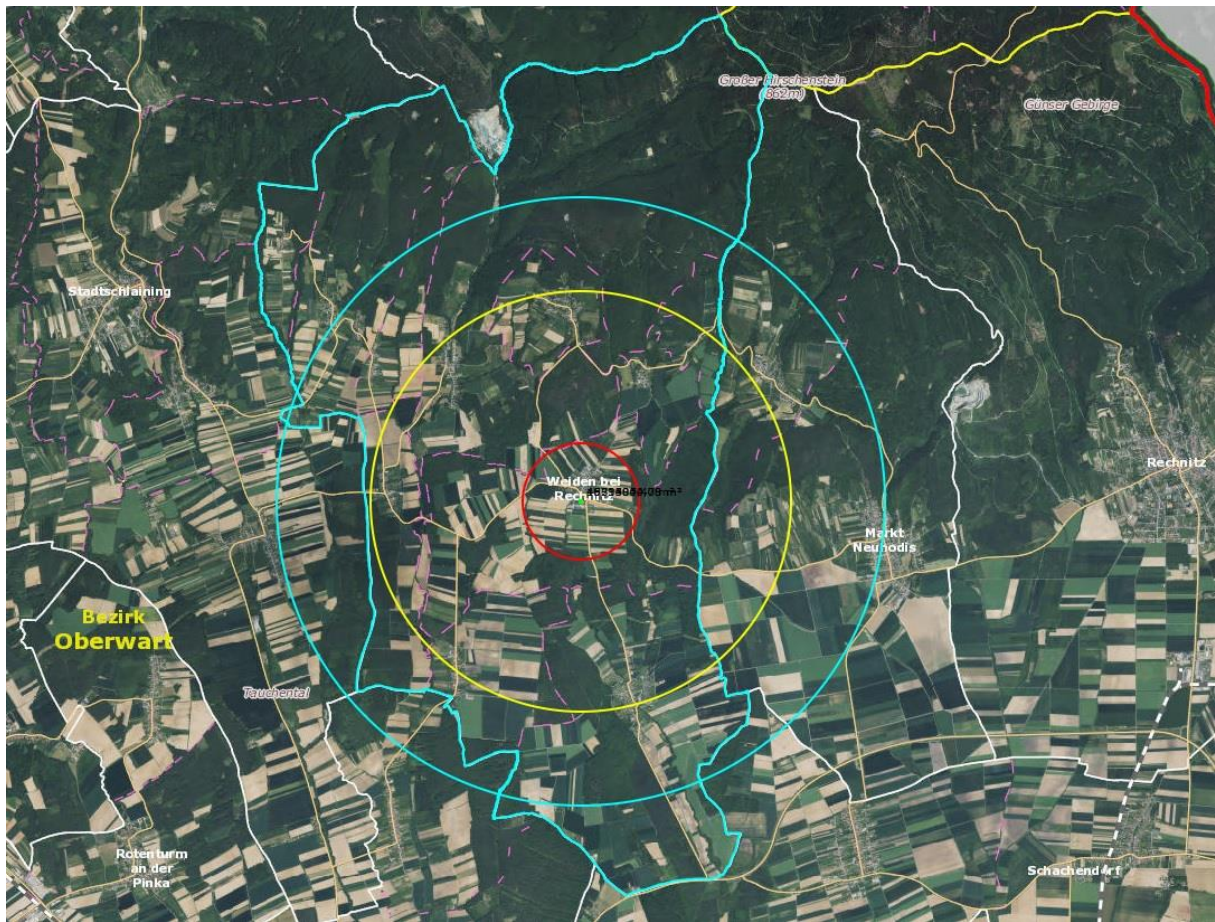


Abb. 9. Einzugsbereiche, ausgehend vom Ortszentrum Weiden, rot: 0,7 km fußläufig, gelb: 2,5 km Rad, blau: 3,6 km (Quelle: Gis Bgld, 2017)

### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)		<ul style="list-style-type: none"> <li>• viele und sehr kleine Ortsteile</li> <li>• stark disperse Siedlungsstruktur, teilweise starke Zersiedlung innerhalb der einzelnen Ortsteile</li> <li>• Ortsteile weit voneinander getrennt</li> <li>• nahezu alle Ortsteile ohne Versorgungseinrichtungen (Nahversorgung und soziale Infrastruktur)</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ortsteile Weiden und Rumpersdorf gut geeignet für Fußgänger durch kurze Wege innerhalb der Ortsteile</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen in Weiden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte Alltagstauglichkeit für Fußgängerverkehr aufgrund fehlender Einrichtungen (Betriebe, Versorgungseinrichtungen, etc.) innerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit</li> <li>• Distanzen zwischen den Ortsteilen meist zu weit für Fußgänger</li> <li>• fehlende Fußgängeranlagen in kleinen Ortsteilen und Streusiedlungen</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Weiden und Rumpersdorf gut geeignet für Radfahrer durch kurze Wege innerhalb der Ortsteile</li> <li>• Freizeit-Radroute</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte Alltagstauglichkeit für Radverkehr aufgrund fehlender Einrichtungen (Betriebe, Versorgungseinrichtungen, etc.) innerhalb des Einzugsgebietes</li> <li>• Fahrradinfrastruktur</li> <li>• kaum Initiativen zur Förderung von Fahrrad- bzw. E-Bike (Schulen, ...)</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kindertransport (Volksschule, Kindergarten)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• sehr eingeschränktes Angebot</li> </ul>

### 3.2 Potenziale

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

Die Gemeinde Weiden ist aufgrund der Siedlungsstruktur für den Fußgänger- und Radverkehr im Alltag nur bedingt geeignet. In den meisten Ortsteilen befinden sich innerhalb der Fußgänger- und Fahrraddistanzen wenige bis keine Ziele des täglichen Bedarfs (z.B. Nahversorger, Ärzte u.dgl.). Einzig in den beiden Ortsteilen Weiden und Rumpersdorf können derartige Einrichtungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreicht werden. Aktivitäten zur Förderung dieser beiden Verkehrsarten sollten demnach auch auf diese Ortsteile fokussiert 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 Bezirkshauptstadt Oberwart und der Nachbargemeinde Großpetersdorf für die Einwohner von Weiden verbessert werden. Im Zuge einer regionalen Initiative zur Förderung des E-Bikes im Alltags- und Freizeitverkehr können in Kooperation mit unterschiedlichen Stake-

holdern (z.B. Energie Burgenland, Abteilungen für Verkehrs- und Straßenbau im Land Burgenland, benachbarte Gemeinden, Tourismus, etc.) positive Ergebnisse für die Gemeinde Weiden erzielt werden.

Volkschule/Kindergarten Ortsteil Weiden + Rumpersdorf	zu Fuß	Bewusstseinsbildende Maßnahmen Kindergarten: Laufräder
Ortsteil Weiden	Rad/ E-Bike	Radwege, Radabstellanlagen, Ladestationen,
Ortsteil Rumpersdorf	Rad/ E-Bike	Radwege, Radabstellanlagen, Ladestationen,
Großpetersdorf	E-Bike	Gemeindeübergreifendes Radwegenetz, Radabstellanlagen, Ladestationen
Oberwart	E-Bike	E-Bike-Initiative (Information, Infrastruktur, Kooperation)

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

Die wichtigsten Zielgruppen für die Potenzialabschätzung im Öffentlichen Verkehr bzw. im Mikro-ÖV sind jene Personen, denen kein eigener Pkw zur Verfügung steht oder die freiwillig entweder zeitweise oder ganz auf ein Auto verzichten. Diese Zielgruppen können grob folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Kinder und Jugendliche
- Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung
- Personen, denen kein Pkw zur Verfügung steht
- Pendler
- Touristen

Aufgrund seiner Lage und seiner Bevölkerung- bzw. Siedlungsstruktur besteht für die Gemeinde Weiden vor allem für Personen mit eingeschränktem Zugang zur Mobilität (Kinder und Jugendliche, ältere Personen, Menschen mit Behinderung und sonstige Personen ohne eigenen Pkw) Handlungsbedarf.

Problembereiche für diese Zielgruppen sind vor allem das fehlende Angebot für Fahrten innerhalb des Gemeindegebietes sowie in die Gemeinden Großpetersdorf und Rechnitz (ev. Oberwart) für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf dieser Zielgruppen erfüllt werden. Eine Einrichtung eines Mikro-ÖV Systems bzw. ein Zusammenschluss mit weiteren Gemeinden wäre sinnvoll.

## 3.3 Empfehlungen

### 3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Gemeindeamt/Tourismusbüro 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)

Schulweginitiative:

- Pedibus
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)
- Organisation Schulumfeld: Parkplätze, Kontrolle, Schulwegsicherung

Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit

### 3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Ausbau Abstellanlagen: Anschaffung einheitlicher Abstellanlagen für Hot-Spots
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten

Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike
- Sichere Abstellanlagen für E-Bikes

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“)

Tourismus:

- Ausbau touristischer Radwegverbindung
- Aufbau eines touristischen (E-Bike)Verleih-Systems

### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

#### Mikro-ÖV:

- Kleinregionales Mikro-ÖV System: Einrichtung eines gemeindeübergreifenden Mikro-ÖV- Systems (bspw. gemeinsam mit den Gemeinden Unterkohlstätten und Stadtschlaining, Oberwart und Umgebung, Großpetersdorf oder Rechnitz und Umgebung).

### 3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

#### Verkehrssicherheit:

- Verkehrsberuhigung im Bereich der Schule und des Kindergartens

## 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 Fördereinreichungsempfehlung

- Konzeption eines Mikro-ÖV Systems im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes:
  - Förderung Dorferneuerung
  
- Umsetzung Mikro-ÖV:
  - Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland
  
- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
  - klimaaktiv mobil

## 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 Gesamtverkehrsplanung**

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. L: Lage der Gemeinde, r: Katastralgemeinden Weiden bei Rechnitz (Quelle: Gis Burgenland, 2017) (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017).....	7
Abb. 3. Radweg B52 (Quelle: fahr-radwege.com,2017).....	9
Abb. 4. Fahrradfreundliche Gemeinde 2012 (Quelle: eigenes Foto) .....	10
Abb. 5. Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 6. Kindertransport zur Volksschule (Quelle: eigenes Foto) .....	11
Abb. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	12
Abb. 8. Fußläufige Einzugsbereiche ausgehend von diversen Ortsteilen: 0,7 km = 10-Minuten Fußweg (Quelle: Gis Bgld, 2017).....	13
Abb. 9. Einzugsbereiche, ausgehend vom Ortszentrum Weiden, rot: 0,7 km fußläufig, gelb: 2,5 km Rad, blau: 3,6 km (Quelle: Gis Bgld, 2017) .....	14

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) .....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	8
Tab. 3: Bestehende Mobilitätsangebote .....	11
Tab. 4: 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.bgld.gv.at/de/home.html](http://geodaten.bgld.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))

**Statistik Burgenland**, 2017: Tourismus Jahr 2016

([https://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Land\\_und\\_Politik/Land/Statistik/Publikationen/Monatsberichte/TourismusMonatsbericht16Jahr.pdf](https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Land_und_Politik/Land/Statistik/Publikationen/Monatsberichte/TourismusMonatsbericht16Jahr.pdf))

**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.weiden-rechnitz.at](http://www.weiden-rechnitz.at))

**Mobilitätszentrale Burgenland**, 2017 ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))