



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check

## Weppersdorf



**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

## Weppersdorf

Gemeinde Weppersdorf  
Hauptstraße 104

7331 Weppersdorf

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 .....	10
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	11
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse .....	13
3.2	Potentiale .....	14
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	14
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	15
3.3	Empfehlungen .....	15
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....	15
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	16
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	16
3.3.4	Maßnahmen ÖV .....	16
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	17
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	18
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	18
4.2	Förderempfehlung.....	21
5	Kontaktdaten.....	22
6	Verzeichnisse.....	23

# 1 Einleitung

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

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

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

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

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

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

---

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

## 2 Status Quo

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

### 2.1 Lage und Bevölkerung

#### 2.1.1 Lage im Raum

Die Gemeinde Weppersdorf liegt im Mittelburgenland im Bezirk Oberpullendorf und umfasst die Ortsteile Weppersdorf, Tschurndorf und Kalkgruben. Die Nachbargemeinden sind Kobersdorf, Markt Sankt Martin, Siegraben und Lackenbach.

Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist rund 40 km entfernt, die Bezirkshauptstadt Oberpullendorf liegt in ca. 15 km Entfernung. Die Bundeshauptstadt Wien ist ca. 90 km entfernt, die steirische Landeshauptstadt Graz ca. 140 km.

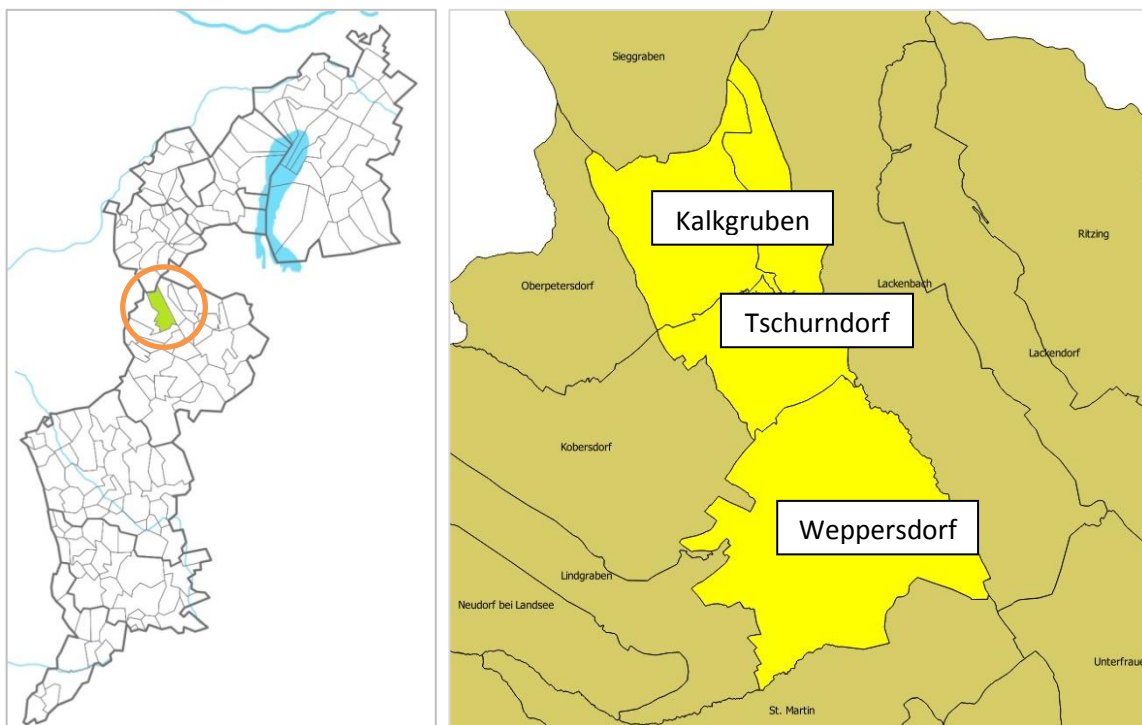


Abb. 1. Lage der Gemeinde und der Ortsteile (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahlen der Gemeinde Weppersdorf sind zwischen den Jahren 1991 und 2011 von 1.725 auf 1.846 Personen gestiegen. Seit 2011 ist die Bevölkerung um knapp zwei Prozent auf 1.814 Personen im Jahr 2017 gesunken. Der Ortsteil Weppersdorf ist mit knapp 1.000 Personen der einwohnerstärkste Ortsteil.

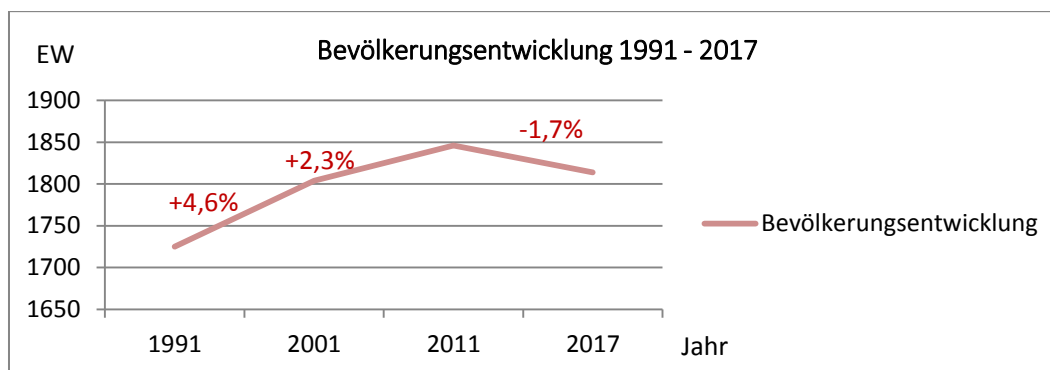


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Quelle: Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Weppersdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 801 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 160 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 641 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 205 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 90) in Oberpullendorf, 167 Personen pendeln in einen anderen Bezirk im Burgenland. 108 Personen arbeiten in Niederösterreich und 152 Personen arbeiten in Wien.

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

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>801</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>160</b>
<b>Auspendler</b>	<b>641</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	205
<i>davon in Oberpullendorf</i>	<i>90</i>
in einen anderen Bezirk im Burgenland	167
NÖ	108
Wien	152
ins Ausland	2
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>280</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Das Nahversorgungsangebot sowie die soziale Infrastruktur der Gemeinde Weppersdorf fokussieren sich auf den Hauptort Weppersdorf. In den beiden kleineren Ortsteilen gibt es mit Ausnahme jeweils eines Gasthauses mit eingeschränkten Öffnungszeiten sowie einer Bank im Ortsteil Tschurndorf keine Angebote.

Die ärztliche Grundversorgung ist durch einen Allgemeinmediziner und eine Apotheke abgedeckt. Weiters gibt es ein Pflegekompetenzzentrum zur Versorgung pflegebedürftiger und älterer Personen sowie einen Urologen und einen Zahnarzt.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Weppersdorf

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Billa, Bäckerei Gradwohl
Bank	Weppersdorf: Raiffeisenbank Tschurndorf: Raiffeisenbank
Sonstiges	Trafik, Postpartner
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	Ja
Volksschule	Ja
Sonstiges	schulische Nachmittagsbetreuung
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	Ja
Sonstige	Zahnarzt, Urologe, Pflegekompetenzzentrum
Apotheke	Apotheke zum Schwarzen Adler
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	Weppersdorf: Café Feuerwerk, Café Iler Büro, Gasthaus Fuchs, Jausenstation Hof-Sonnweide; Tschurndorf: Gasthaus Horvath; Kalkgruben: Restaurant Horvath

### 2.2.2 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

Die B50 verläuft von Norden nach Süden durch alle drei Ortsteile der Gemeinde Weppersdorf und bildet jeweils die Hauptstraße. Die Schnellstraße S31 verläuft parallel zur B50 ebenfalls im Gemeindegebiet. Seit dem Bau der Schnellstraße hat sich der Hauptverkehrsanteil von der B50 auf die S31 verlagert, wodurch das Verkehrsaufkommen in der Gemeinde hauptsächlich aus Quell- und Zielverkehr besteht. Im Gemeindegebiet gibt es zwei Anschlüsse an die S31, die Halb-Anschlussstelle Weppersdorf/Kobersdorf und die Anschlussstelle Weppersdorf im Süden der Gemeinde nahe Markt Sankt Martin.

An der Anschlussstelle Weppersdorf/Kobersdorf befindet sich eine P+R Anlage, die ebenfalls als Busknotenpunkt dient.

#### Verkehrsanbindung

Das einzige öffentliche Verkehrsmittel in der Gemeinde Weppersdorf sind Buslinien. Diese sind verstärkt auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet. Der Busbahnhof an der P+R-Anlage stellt einen wichtigen regionalen Knotenpunkt dar.



Tab. 3: Verkehrserschließung

<b>ÖV-Angebot</b>	
Bus	7941, 7940, 1155, 1158, 1824, 1839, 7995, 1847, 1856, 7902, 7990 u.a. nach Eisenstadt, Wien, Mattersburg, Wr. Neustadt, Langental im Burgenland, Oberpullendorf, Markt St. Martin, Klostermarienberg
Bahn	-
<b>Radwege</b>	
	R62 Verbindungsradweg Region Mittelburgenland, B42 Waldquelle-Radwanderweg

### 2.2.3 Qualitätscheck

#### Fußgängerverkehr

Entlang der übergeordneten Straßenzüge (Landesstraßen) befinden sich Gehsteige beiderseits der Fahrbahn und durchgängig. Abseits der Hauptstraßen sind Gehsteige nur einseitig bzw. nicht mehr vorhanden.

In den Nebenstraßen des Ortsteils Kalkgruben wurden zur Verkehrsberuhigung Tempo 30-Zonen eingeführt. Abseits der Eisenstädter Straße sind z.T. keine Gehsteige vorhanden.



Abb. 3. Fußgängeranlagen links: fehlender Gehsteig, rechts: Fußgängerquerung (Quelle: eigene Fotos)

#### Radverkehr

Für Freizeitradfahrer gibt es ein gutes Angebot, wie z.B. Anschluss an den B42 Waldquelle-Radwanderweg, den R62 Verbindungsradweg Region Mittelburgenland sowie den Jubiläumsradweg R1. Diese sind durch Beschilderung und Bodenmarkierungen gut ausgewiesen.

Fahrradständer sind z.B. an folgenden Plätzen vorhanden: Gemeindeamt Weppersdorf und bei der Raika Tschurndorf.



Abb. 4. Links: Bodenmarkierung Radweg; rechts: Fahrradabstellanlage beim Gemeindeamt (Quelle: eigene Fotos)

## Öffentlicher Verkehr

Die Busverbindungen sind hauptsächlich auf den Schüler- bzw. Pendlerverkehr ausgerichtet. Die P&R-Anlage Weppersdorf ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Busverkehr, insbesondere für Verbindungen nach Eisenstadt und Wien.

Der regionale Buslinienverkehr verläuft weitgehend entlang der B50 (z.B. Eisenstadt - Mattersburg - Oberpullendorf) und führt durch alle Ortsteile.



Abb. 5. Links: Weppersdorf Busbahnhof P&R, rechts: überdachte Haltestelle Raiffeisenplatz (Quelle: eigene Fotos)

## Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

### 2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Für die Kindergartenkinder der Gemeinde Weppersdorf (inkl. der dazugehörenden Ortsteile) steht ein Kindergartentransport zur Verfügung.

Weppersdorf ist außerdem an die Discobus Linien 10 und 7 (Mattersburg - Oberpullendorf) angebunden.

### 3 Potentiale zur Mobilitätsverbesserung

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

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



Abb. 6. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Die Gemeinde Weppersdorf setzt sich aus drei Ortsteilen zusammen, welche rund einen Kilometer auseinander liegen. Durch diese Gemeindestruktur ist die fußläufige Erreichbarkeit nur innerhalb des jeweiligen Ortsteils gegeben. Durch die lockere Bebauung, bzw. die langgezogenen Ortsteile ergeben sich auch innerhalb der Ortsteile weite Wege. Außerdem gibt es durch fehlendes Angebot kaum Ziele in den beiden kleineren Ortsteilen.

In der nachfolgenden Abbildung ist beispielhaft der Radius des 10-Minuten Fußwegs ausgehend vom Billa Weppersdorf eingezeichnet. Durch die Lage am Ortsrand wird ersichtlich, dass sich nur der südliche Teil des Siedlungsgebietes innerhalb des Einzugsbereiches befindet. Die Eignung zur fußläufigen Erreichbarkeit ist somit nur sehr beschränkt gegeben.

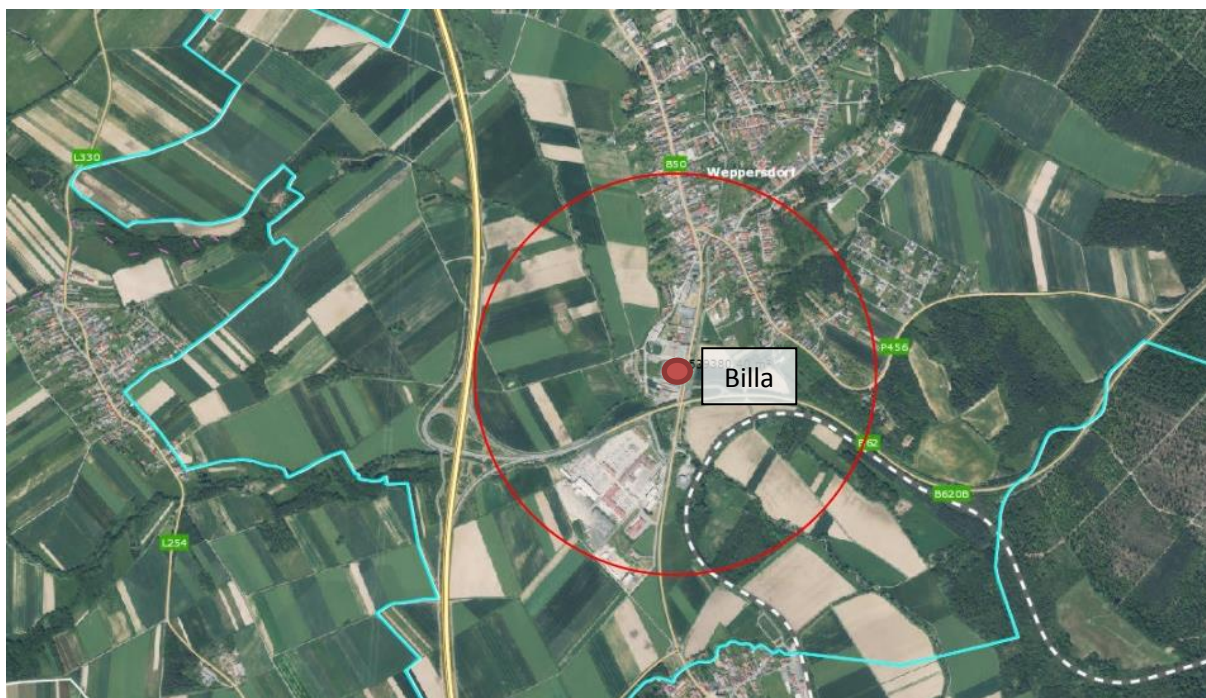


Abb. 7. Einzugsbereich Billa Weppersdorf, 10-Minuten Fußweg: 700 m (Quelle: GIS Bgld, 2017)

Betrachtet man die 10-Minuten Einzugsbereiche für Radfahrer und Fahrten mit dem E-Bike wird ersichtlich, dass sich ausgehend vom Hauptort Weppersdorf nur der Ortsteil Tschurndorf für diese Verkehrsarten eignet. Der Ortsteil Kalkgruben liegt fast fünf Kilometer nördlich des Ortsteils Weppersdorf wodurch die Eignung für alltägliche Erledigungen mit dem Fahrrad oder E-Bike hier nicht mehr gegeben ist.

Innerhalb des 10-Minuten Radius mit dem E-Bike ausgehend von Weppersdorf liegen die Nachbargemeinden Markt Sankt Martin, Kobersdorf und Lackenbach.

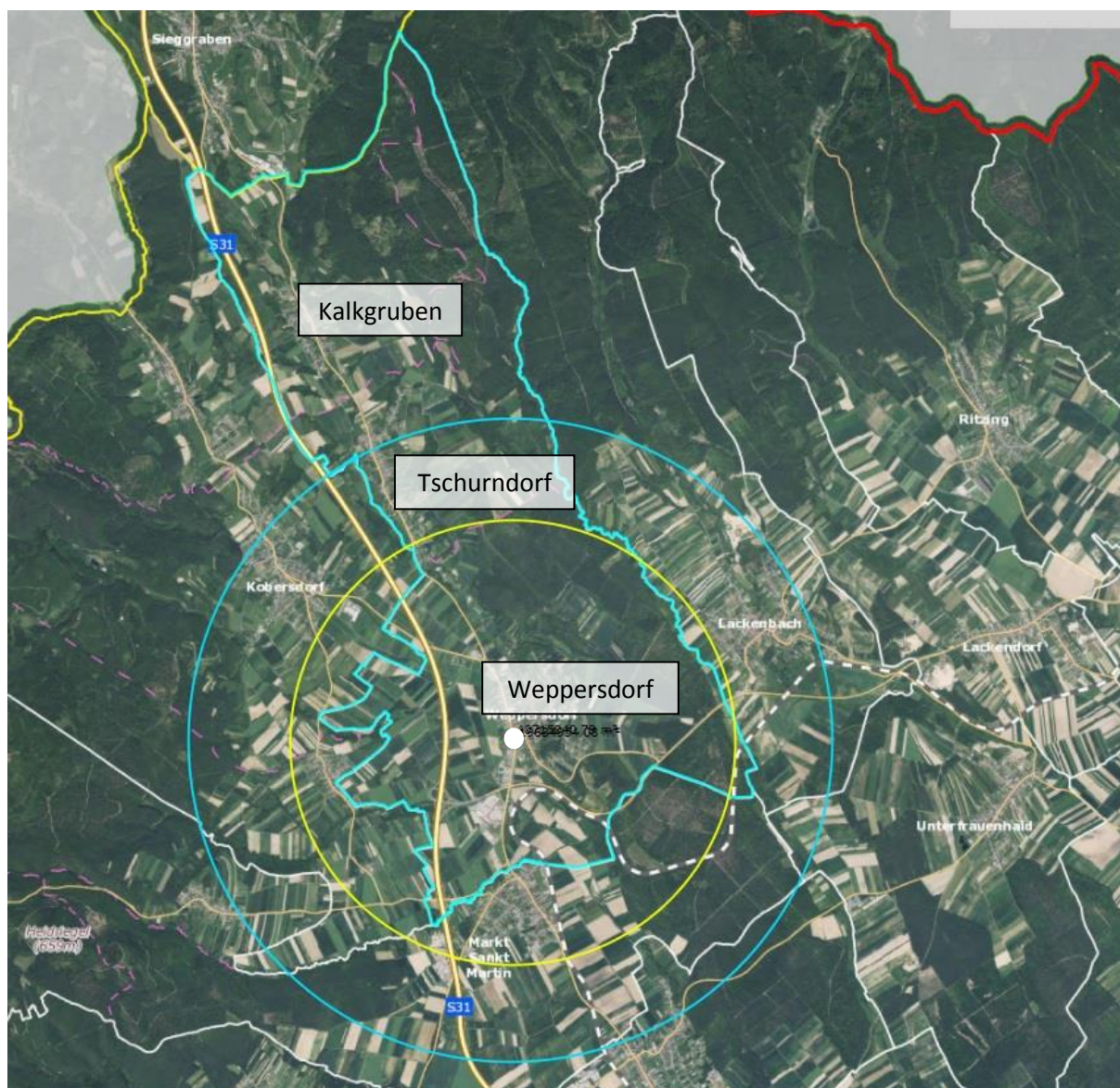


Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Rad (gelb,  $r = 2,5$  km) und E-Bike (blau,  $r = 3,6$  km) (Quelle: GIS Bgld, 2017)

### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse

	<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nahversorger im Ort</li> <li>• Medizinische Versorgung vorhanden</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Billa in Ortsrandlage</li> <li>• geringes Angebot in Kalkgruben und Tschurndorf</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• fußläufige Erreichbarkeit nur innerhalb des jeweiligen Ortsteils</li> <li>• einseitige Gehwege in Nebenstraßen</li> <li>• fehlende Gehwege in Kalkgruben und Tschurndorf</li> <li>• fehlender Gehweg zum Billa</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Fahrrad-Distanzen innerhalb des Siedlungsgebietes</li> <li>• gutes Angebot an Freizeitradwegen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wenige Fahrradabstellmöglichkeiten</li> <li>• keine Anbindung an Billa und Betriebsgelände</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Busverbindungen nach Wien, Eisenstadt, Oberpullendorf und Deutschkreutz</li> <li>• Busknotenpunkt</li> <li>• Direktverbindungen nach Wien</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienverkehr stark auf Schüler- und Pendlerverbindungen ausgerichtet</li> <li>• kein Mobilitätsangebot für ältere Personen</li> </ul>
<b>Multimodalität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• P&amp;R Busknotenpunkt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlender Fahrradabstellplatz</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anschluss an die S31</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• trotz S31 stärkeres Verkehrsaufkommen auf der B50 (kürzere Routenwahl)</li> </ul>

## 3.2 Potenziale

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

Da die Gemeinde aus drei Ortsteilen besteht, die rund einen Kilometer voneinander entfernt liegen und sich die Angebote vermehrt im Hauptort Weppersdorf befinden, ist die Eignung für die fußläufige Erreichbarkeit in der Gemeinde auf die jeweiligen Ortsteile beschränkt. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potentiale zur Attraktivierung
Kindergarten und Volksschulen	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulweginitiative z.B. „Pedibus“</li> <li>• Schulwegplan</li> <li>• Gesicherter / markierter Radweg</li> <li>• Wettbewerbe zur Förderung</li> </ul>
Ortsteile	Rad/ E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradweg Leitsystem mit Angabe von Distanzen</li> <li>• Radabstellanlagen bei wichtigen Punkten ergänzen</li> <li>• Sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes</li> <li>• E-Bike Ladestationen</li> <li>• Radverleihsystem</li> </ul>

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

Die wichtigsten Zielgruppen für die Potentialabschätzung 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

Dabei ist jedoch auf das gute ÖV-Angebot durch den Busbahnhof P&R Weppersdorf hinzuweisen. Dadurch steht ein hochwertiges Verkehrsangebot vor allem für die Zielgruppen Schüler und Pendler zur Verfügung.

Problembereiche sind neben der ersten und letzten Meile (Verbindung zwischen Quelle/Ziel und dem ÖV-Knoten) vor allem ein fehlendes Angebot für Fahrten innerhalb des Ortsgebietes für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung).

Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden. Dadurch können positive Auswirkungen auf mehrere Problembereiche erzielt werden (Verbesserung der Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs und Verbesserung der Verkehrssicherheit und Parkplatzsituation).

## 3.3 Empfehlungen

### 3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

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

### 3.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

#### Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

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

#### Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit
- Durchgängige Benutzbarkeit von Fußgängeranlagen durch Schließung von bestehenden Lücken

### 3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

#### Qualitätssicherung Radverkehr:

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

#### Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike (z.B. am Busbahnhof P&R Weppersdorf)
- Sichere Abstellanlagen für E-Bikes (z.B. am Busbahnhof P&R Weppersdorf)

#### Bike- to-school/work:

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

### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

#### Mikro-ÖV:

- Kleinregionales Mikro-ÖV System (z.B. Weppersdorf und Nachbargemeinden, Zubringer Busbahnhof P&R)
- Modul Kindergarten/Schülerverkehr
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)



- Regionales Mobilitätskonzept zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Busbahnhofes

### 3.3.5 *Allgemeine Verkehrsmaßnahmen*

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit auf Ortsstraßen (Verkehrsberuhigung)
- Maßnahmen zur Sicherung der Fußgängerquerung entlang der Ortsdurchfahrt

## 4 Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

### 4.1 Allgemeine Fördermöglichkeiten

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

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

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

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

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

Förderhöhe:

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

Deckelung:

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

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

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

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

## **klimaaktiv mobil**

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

Förderfähige Maßnahmen:

### **Radverkehr**

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

### **Sanfte Mobilität für Veranstaltungen**

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

### **Information und Bewusstseinsbildung**

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

### **Öffentlicher Verkehr**

- Marketing
- ÖV-Schnuppertickets
- Jobtickets

### **Bedarfsorientierte Verkehrsangebote**

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

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

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

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

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

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

- Mobilitätsmaßnahmen bei Großveranstaltungen
- ÖV-Schnupperticket
- Sprintspartrainings

## Kontakt

- **Fördermöglichkeiten des Landes Burgenland:**

Richtlinien 2015 über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

Amt der Burgenländischen Landesregierung

Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Telefon: 057-600

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

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

### **Programmauftrag und -verantwortung**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

*Kontaktpersonen:*

DI Franz Schwammenhöfer oder DI Florian Matiasek

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

Tel.: +43 1 71162 651701

### **Abwicklung und Beratung**

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

*Kontaktpersonen:*

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

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

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

- **klimaaktiv mobil**

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

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

## 4.2 Förderempfehlung

- 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 Gesamtverkehrscoordination**

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

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

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

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

## 6 Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde und der Ortsteile (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Quelle: Statistik Austria, 2017) .....	7
Abb. 3. Fußgängeranlagen links: fehlender Gehsteig, rechts: Fußgängerquerung (Quelle: eigene Fotos) 9	
Abb. 4. Links: Bodenmarkierung Radweg; rechts: Fahrradabstellanlage beim Gemeindeamt (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 5. Links: Weppersdorf Busbahnhof P&R, rechts: überdachte Haltestelle Raiffeisenplatz (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 6. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009) .....	11
Abb. 7. Einzugsbereich Billa Weppersdorf, 10-Minuten Fußweg: 700 m (Quelle: GIS Bgld, 2017) .....	12
Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Rad (gelb, r = 2,5 km) und E-Bike (blau, r = 3,6 km) (Quelle: GIS Bgld, 2017).....	13

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) .....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Weppersdorf.....	8
Tab. 3: Verkehrserschließung .....	9
Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse .....	14

### 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))

**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.weppersdorf.at](http://www.weppersdorf.at))

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