



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check

Wimpassing

an der Leitha



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

Gemeinde Wimpassing an der Leitha

Gemeinde Wimpassing an der Leitha
Kirchengasse 12
2485 Wimpassing

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

Eisenstadt, November 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 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
2.3	Verkehrsanbindung	8
2.3.1	Qualitätscheck	9
2.3.2	Bestehende Mobilitätsangebote	11
2.4	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse	15
3.2	Potentiale	17
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	17
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	18
3.3	Empfehlungen	18
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	18
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	18
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	19
3.3.4	Maßnahmen ÖV	19
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	19
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	20
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	20
4.2	Förderempfehlung.....	23
	Kontaktdaten.....	24
5	Verzeichnisse	25

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 werden das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Gemeinde Wimpassing 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 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 Wimpassing an der Leitha liegt im Nordburgenland im Bezirk Eisenstadt Umgebung an der niederösterreichischen Grenze. Die niederösterreichische Gemeinde Wampersdorf ist direkt mit der Gemeinde verbunden und wird nur durch die Leitha getrennt.

Weitere Nachbargemeinden sind die burgenländischen Gemeinden Hornstein und Leithaprodersdorf bzw. in Niederösterreich Weigelsdorf und Pottendorf.



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

Die Gemeinde Wimpassing liegt rund 15 km von Eisenstadt und ca. 40 km von Wien entfernt an der Landstraße B16. Die Ödenburgerstraße, B16 verläuft von Wien Favoriten bis an die ungarische Staatsgrenze bei Klingenbach. Westlich der Gemeinde verläuft die Autobahn A3. Diese Ausgangssituation bietet der Gemeinde eine gute Erreichbarkeit, einerseits nach Wien beziehungsweise nach Eisenstadt.

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahlen der Gemeinde Wimpassing sind in den letzten Jahrzehnten konstant gestiegen, von 883 Personen im Jahr 1991 auf 1.488 im Jahr 2017. Zwischen 1991 und 2001 ist die Bevölkerung um fast 24 % gestiegen, zwischen 2001 und 2011, bzw. zwischen 2011 und 2017 betrug die Steigerung jeweils rund 15 %.

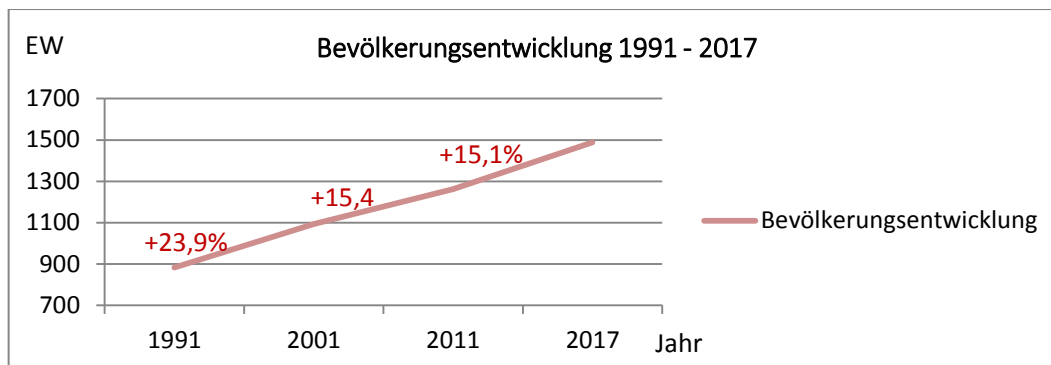


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016

2.1.3 Pendlerstatistik

In Wimpassing sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014) 720 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 128 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 592 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 57 Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk, der größte Anteil davon (mit 36) in Eisenstadt. 257 Personen arbeiten im angrenzenden Niederösterreich und 227 arbeiten in Wien.

Tab. 1: Pendlerstatistik Wimpassing

Erwerbstätige gesamt	720
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	128
Auspender	592
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	43
in einem anderen politischen Bezirk im Bgld	57
<i>davon in Eisenstadt</i>	36
NÖ	257
Wien	227
ins Ausland	3
Einpendler gesamt	155

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Wimpassing verfügt über ein gutes Basis-Angebot an sozialen Einrichtungen sowie Geschäften des täglichen Bedarfs. Neben Kindergarten und Volksschule gibt es eine Arztpraxis und ein Lebensmittelgeschäft. Weiters gibt es Gasthäuser und Heurigen sowie Dienstleister wie z.B. Friseur oder Nagelstudio.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Nah & Frisch
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Heuriger Blümel, Gasthaus Schmalzl, Gasthaus Wahl
Besonderheiten + Freizeitangebot	
	Kutschenfahren Szedenik
	Kajak und Kanu an der Leitha
	Mountainbiken im Leithagebirge
	Sportplatz, Tennisplatz, Kultur- und Radweg

2.2.2 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Gemeinde profitiert von einer günstigen Anbindung an das Verkehrsnetz. Die naheliegende Autobahn sowie die beiden durch die Gemeinde verlaufenden Landesstraßen bringen für die Gemeinde eine gute Erreichbarkeit.

Innerhalb des Ortsgebietes dominiert die stark befahrene Durchzugsstraße B16. Neben den überregionalen Verkehrsströmen führt auch die zwischen Eisenstadt und Wien geführte Buslinie entlang der B16. Ein wichtiger Knotenpunkt liegt bei der 90 Grad Kurve der B16, wo die L319 Lorettostraße abzweigt und geradeaus die Hauptstraße weiterverläuft.

Im Süden befindet sich ein 4,5 ha großer Badensee, welcher von Wohnsiedlungen umgeben ist. Das Verkehrsaufkommen um den Badensee beschränkt sich auf den Quell- und Zielverkehr der Anrainer.

2.3 Verkehrsanbindung

Die Gemeinde ist verkehrstechnisch durch die Lage an der Südost-Autobahn A 3 sehr gut angebunden. Über die A3, und in weiterer Folge die Südautobahn A2, ist Wien in ca. 40 Minuten erreichbar. Eisenstadt liegt ca. 20 Minuten entfernt.

Regionale Buslinien verbinden Wimpassing mit Eisenstadt, Wiener Neustadt und Wien.

Tab. 3: Verkehrserschließung Wimpassing

ÖV-Angebot	
Bus	VOR Linie 200: Wien Hbf - Eisenstadt; VOR Linie 466: Ebreichsdorf - Pottendorf – Landegg / Schülerverkehr Siegersdorf - Unterwaltersdorf in der Nachbargemeinde Wampersdorf, ca. 3 km entfernt, Pottendorfer-Linie
Radwege	Leitharadweg B11, Mountainbike-Strecke; Geißbühel-Strecke

Der rund 60 km lange Leitha-Radweg B 11 verläuft entlang der Leitha bzw. an den Hängen des Leithagebirges von Eisenstadt bis nach Stotzing und führt ebenfalls durch Wimpassing. Durch die Lage am Leithagebirge gibt es dazu eine Mountainbike Strecke (Geißbühel-Strecke).

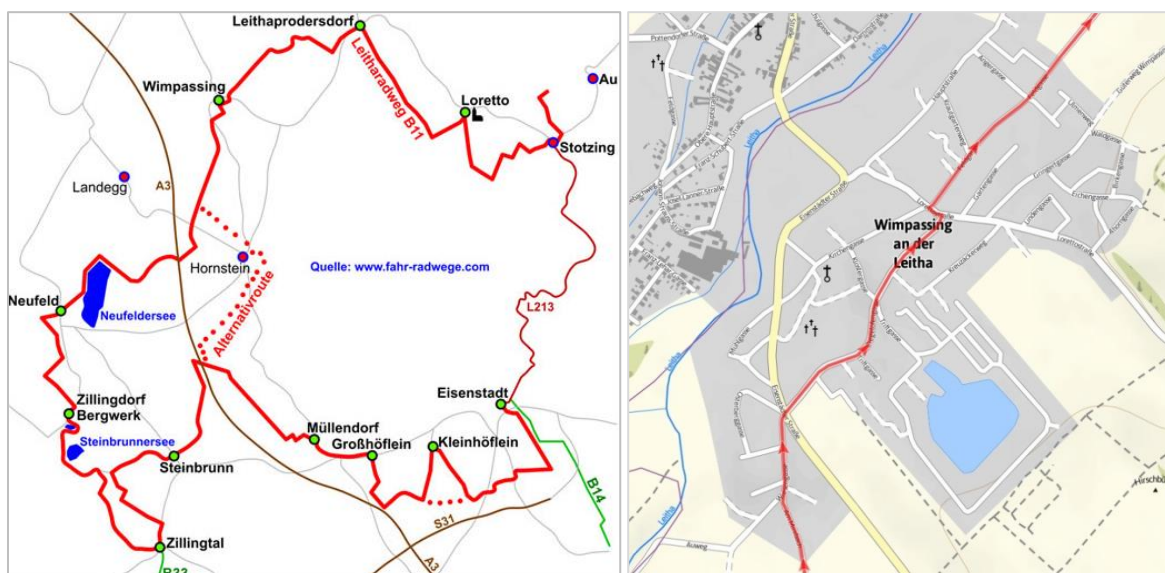


Abb. 3. Radweg B11 (Quelle: fahr-radwege.com, regio.outdooractive.com)

2.3.1 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen sind durchwegs in gutem Zustand und zumindest auf einer Straßenseite durchgängig. In den Nebenstraßen und Erschließungsstraßen der Wohngebiete sind oft keine Gehsteige vorhanden oder werden nur einseitig geführt.

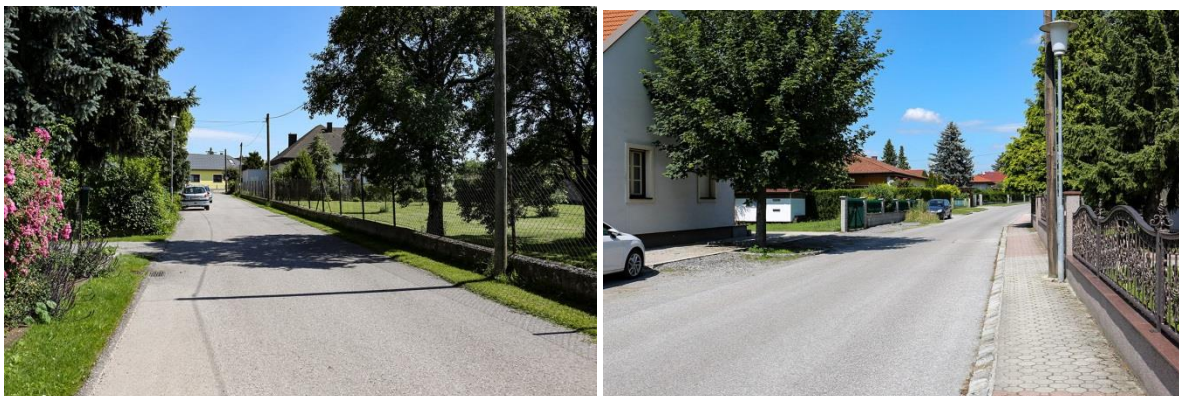


Abb. 4. Keine Gehsteige z.B.: Krautgartenweg, einseitig: Gringertgasse: (Quelle: eigene Fotos)

Die neuerrichtete Volksschule befindet sich direkt am Hauptplatz. In das benachbarte Gebäude - der ehemaligen Volksschule – ist nunmehr das Gemeindeamt übersiedelt. Im Zuge der Planung der Umgestaltung des neu geschaffenen Vorplatzes wurde vor allem auf Qualität und Sicherheit für den Fußgängerverkehr Bedacht genommen.

Radverkehr

Der Radverkehr ist mit dem Leitharadweg sowie der durch die Gemeinde verlaufende Mountainbikestrecke gut angebunden. Entlang der Ziegelofengasse gibt es in einem Abschnitt einen gem. StVO verordneten Radweg. Dieser Radweg ist Teil des B11 Leitharadweges, welcher durch Wimpassing führt (über: Am Minibach- Ziegelofengasse – Feldgasse). Der Radweg ist beschildert, bzw. wird an den Kreuzungspunkten mit „Radweg quert“ auf den Radweg hingewiesen.



Abb. 5. Radverkehr (Quelle: eigene Fotos)

Die Mountainbikestrecke verläuft weitestgehend entsprechend der Radroute, einzig ein Teil wird anstatt über die Ziegelofengasse über den Kreuzäckerweg geführt, bzw. zweigt die Strecke von der

Feldgasse auf den Ulmenweg ab und verläuft weiter über den Güterweg Wimpassing in Richtung Leithagebirge.

Öffentlicher Verkehr

Entlang der Landesstraße B16 befinden sich zwei Bushaltestellen, die rund 500 m auseinander liegen. Die hier verkehrenden Buslinien bieten zahlreiche Verbindungen Richtung Wien bzw. Eisenstadt.

Die Gemeinde Wimpassing ist an keine Bahnlinie angebunden. Die nächstgelegenen Haltestellen der Pottendorfer-Linie befinden sich in den Nachbargemeinden Wampersdorf (Entfernung ca. 2,5 km) und Pottendorf-Landegg (Entfernung ca. 5 km).

Infrastruktur für Elektromobilität

Die Gemeinde Wimpassing verfügt aktuell über keine Angebote für Elektromobilität.

2.3.2 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde ist an die Discobus Linie 6 angebunden, welche eine Verbindung nach Wr. Neustadt und Eisenstadt bereitstellt.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	-
Jugend	Discobus Linie 6: Wr Neustadt - Eisenstadt
Senioren	-

2.4 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Die Gemeinde ist durch ihre Lage eng mit der niederösterreichischen Gemeinde Wampersdorf verbunden. Der gemeinsame Siedlungskörper wird lediglich durch den Grenzfluss Leitha geteilt. Die nächstgelegenen Burgenländischen Nachbargemeinden sind Leithaprodersdorf und Hornstein.

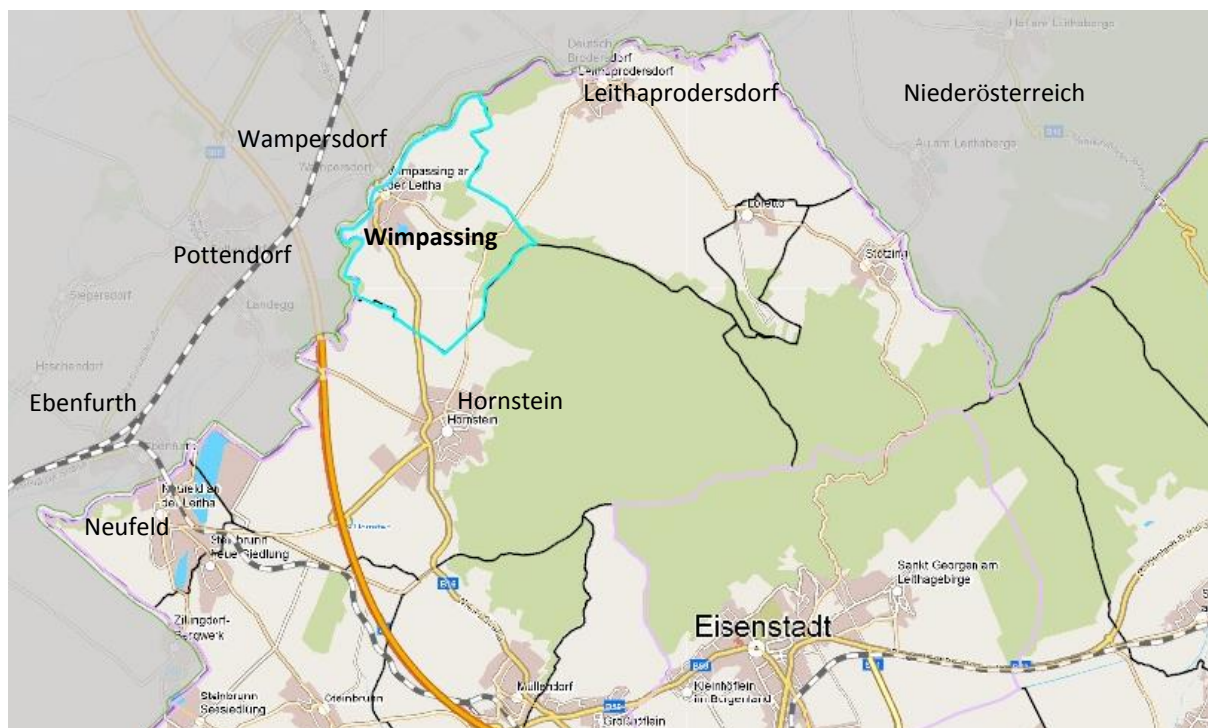


Abb. 6 Wimpassing und Umgebung (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Klima- und Energie-Modellregionen Leithaland

Wimpassing ist Teil der Klima- und Energie-Modellregion Leithaland, welche sich aus den Gemeinden Großhöflein, Hornstein, Leithaprodersdorf, Müllendorf, Neufeld/Leitha, Pötttsching, Steinbrunn, Wimpassing/Leitha und Zillingtal zusammensetzt.

Diese Gemeinden wurden bereits zur Natur- und Kulturregion Leithaland zusammengelegt, welche den Ausbau des touristischen Potentials der Region, die Vermarktung und den Verkauf regionaler Produkte sowie die Stärkung regionaler Betriebe zum Ziel hat. Mit dem Klima- und Energiemodellregionsprojekt sollen zusätzlich die Themenbereiche Klimaschutz und nachhaltige Energieversorgung gestärkt werden (z.B.: Erhöhung Anteil an Photovoltaikstrom, nachhaltige Mobilitätskonzepte, Schwerpunkt Ökomobilität). (Klima- und Energiemodellregionen, 2014).

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

Der Siedlungskörper der Gemeinde weist eine Maximalausdehnung von zwei Kilometer entlang der Nord-Süd-Achse auf, wodurch jeder Siedlungsteil der Gemeinde maximal einen Kilometer vom Ortskern entfernt ist.

Im Süden des Ortsgebietes befindet sich die „Wohnsiedlung zum alten Ziegelofen“, welche um einen 4,5 ha großen Badensee angelegt ist.

Wie in der nachfolgenden Darstellung ersichtlich, befindet sich der Großteil aller Siedlungsgebiete im Radius von 700 Metern, ausgehend vom Ortskern. Auch die niederösterreichische Nachbargemeinde Wampersdorf befindet sich zum Großteil innerhalb dieses Einzugsbereiches.

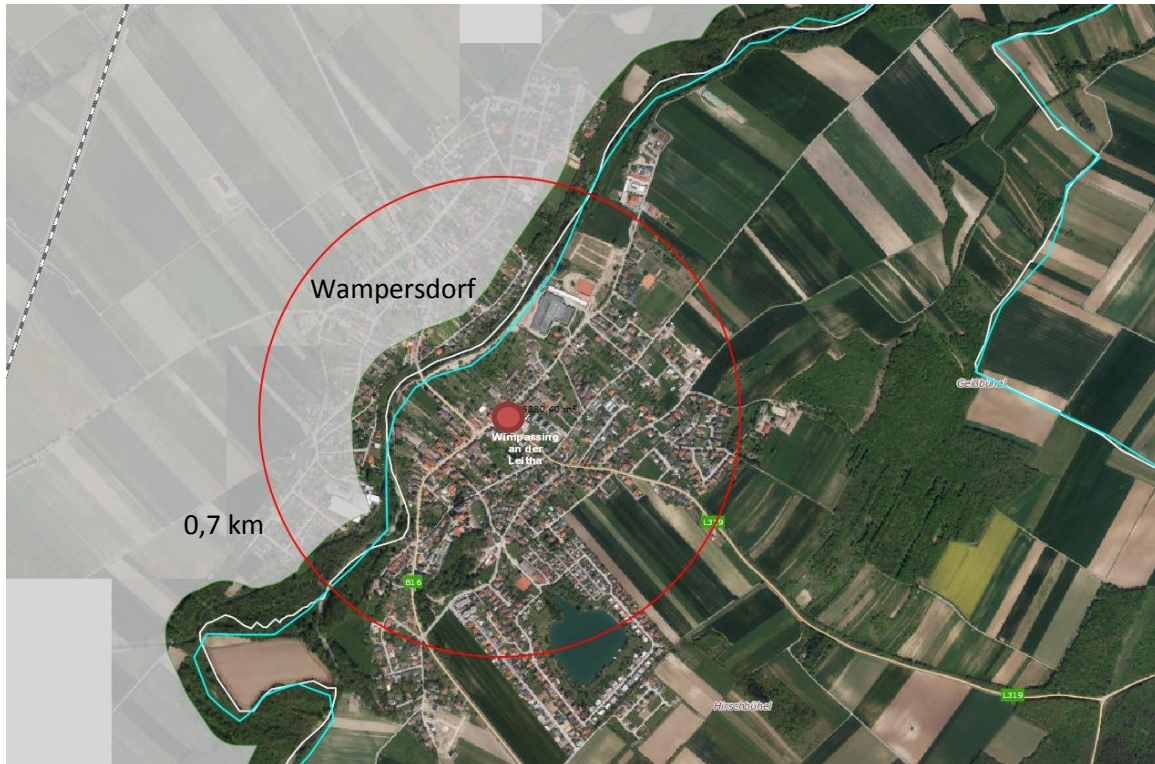


Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum Wimpassing, 0,7 km Fußgänger (Quelle: googlemaps, 2017)

In der nachfolgenden Abbildung sind die Einzugsbereiche ausgehend vom Ortszentrum Wimpassing markiert welche innerhalb von 10 Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad bzw. E-Bike erreicht werden können.

Innerhalb einer 10-minütigen Fahrt mit dem Fahrrad kann das ganze Ortsgebiet von Wimpassing sowie die niederösterreichische Nachbargemeinde Wampersdorf erreicht werden, außerdem Teile der Gemeinden Weigelsdorf und Pottendorf.

Mit dem E-Bike sind die Gemeinden Weigelsdorf und Pottendorf sowie Teile von Leithaprodersdorf und Hornstein erreichbar.

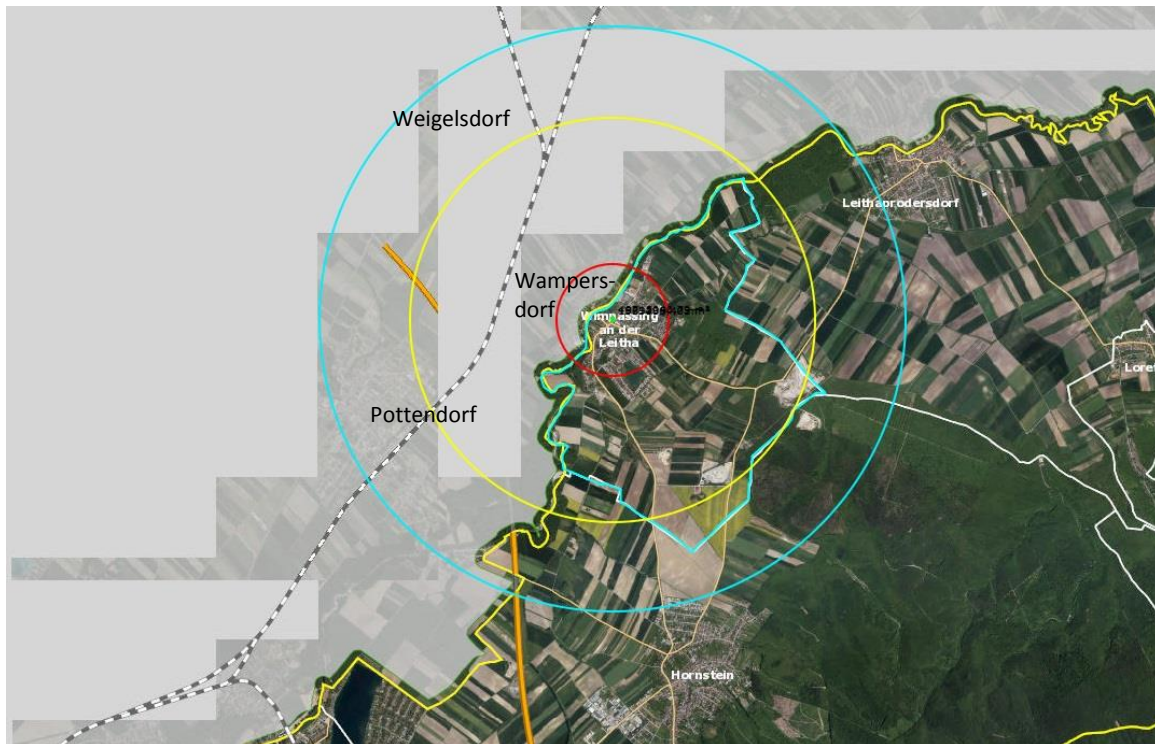


Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum Wimpassing (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

rot: fußläufig: Radius 0,7 km
gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km
blau: E-Bike: Radius 3,6 km

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. 5: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • gutes Basis-Angebot in der Gemeinde vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Wohnsiedlung am Badensee ist vom übrigen Siedlungsgebiet abgegrenzt
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen • gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen 	<ul style="list-style-type: none"> • teilweise keine Gehsteige entlang der Erschließungsstraßen • Gehsteige nicht durchgängig oder tw. schmal
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Freizeittaugliche Radrouten mit Beschilderung und Wegweisung • StVO verordneter Radweg entlang der Ziegelofengasse 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Durchgängigkeit
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige Busanbindungen nach Wien, Wr. Neustadt und Eisenstadt • Bahnanbindung über Haltestellen in Pottendorf oder Wampersdorf 	<ul style="list-style-type: none"> • keine Bahnanbindung
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Anschluss an A3 – gute Verbindung nach Wien • Flächendeckend Tempo 30, sichere Straßenraumgestaltung in den Wohngebieten 	<ul style="list-style-type: none"> • starke Trennwirkung durch Verkehr entlang B16 • starkes Verkehrsaufkommen auf den Hauptverbindungen

Problembereich: Volksschule, Gemeindeamt

Die neu errichtete Volksschule liegt in der Hauptstraße, direkt neben dem Gemeindeamt. Dieser Bereich mündet unmittelbar in die stark befahrene Lorettostraße. Trotz wiederholter Anfragen wurde für diesen Bereich seitens der zuständigen Verkehrsbehörde kein Schutzweg verordnet, da die dazu erforderliche Anzahl an Fußgängerquerungen nicht erreicht wird. Zur Sicherung dieser Querungsstelle könnten auch alternative Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung (z.B. Anhebung des Fahrbahnplateaus, Fahrbahnsteiler etc.) zum Einsatz kommen.

Für den unmittelbaren Schulvorplatz entlang der Hauptstraße wurde ein Gestaltungskonzept entwickelt, welches vor allem die Verkehrssicherheit für die Schulkinder sowie der Stellplatzproblematik in diesem Bereich berücksichtigt.



Abb. 10. Neue Volksschule Wimpassing (Quelle: eigene Fotos)

Verkehrssicherheit

In der Gemeinde gilt ein generelles Tempolimit von 30 km/h (ausgenommen Landesstraßen). Eine entsprechende Verordnung wurde seitens der Bezirkshauptmannschaft auf Basis eines verkehrstechnischen Gutachtens erlassen.

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde profitiert von dem geschlossenen Siedlungskern und den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer. Durch maximale Wege von rund zwei Kilometern bietet die Gemeinde ideale Ausgangsbedingungen für Fußgeher und Radfahrer. Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde (Fuß/Rad), ein hohes Potenzial zur Steigerung des Verkehrsanteils dieser Verkehrsteilnehmer.

Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potential zur Attraktivierung
Volksschule	zu Fuß/ Rad	Schulweginitiative: Organisation Schulumfeld (Parkplätze, sicheres Ein- und Aussteigen, Schulwegsicherung, sichere Querungen), Wettbewerbe (Meilensammeln etc.) Pedibus
Ortszentrum/ Gemeindeamt	zu Fuß/Rad/E-Bike	Leitsysteme, kurze Wege, Radwege, Radabstellanlagen

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

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 (inkl. der Siedlungen) für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung). Ebenso könnte die Verkehrssituation im Umfeld von Volksschule und Gemeindeamt durch die Einführung eines Kindergarten- und Volksschultransportes zumindest teilweise gemildert werden.

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.

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)
- Fußgängerfreundliche Gestaltung Hauptplatz (Volksschule/Gemeindeamt)

Schulweginitiative:

- Schulwegsicherung

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

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
- 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:

- Modul Kindergarten/Schülerverkehr
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)

3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Hebung der Verkehrssicherheit entlang der Hauptstraße bzw. Einhaltung des Tempolimits
- Sicherung Fußgängerquerung Lorettostraße (Höhe Hauptstraße)

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/

- **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

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: mikrooev@schig.com

- **klimaaktiv mobil**

Programmmanagement „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ komobile Gmunden GmbH: DI Helmut Koch, DIⁱⁿ Anna König: mobilitaetsmanagement@komobile.at

klimaaktivmobil.at oder 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

Kontaktdaten

Mobilitätszentrale Burgenland

Domplatz 26
7000 Eisenstadt
Tel.: +43 2682 21070
E-Mail: 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
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

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
Homepage: www.miro-mobility.at

5 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016	7
Abb. 3. Radweg B11 (Quelle: fahr-radwege.com, regio.outdooractive.com).....	9
Abb. 4. Keine Gehsteige z.B.: Krautgartenweg, einseitig: Gringertgasse: (Quelle: eigene Fotos)	10
Abb. 5. Radverkehr (Quelle: eigene Fotos)	10
Abb. 6 Wimpassing und Umgebung (Quelle: Gis Burgenland,2017).....	12
Abb. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	13
Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum Wimpassing, 0,7 km Fußgänger (Quelle: googlemaps, 2017)	14
Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum Wimpassing (Quelle: GIS Burgenland, 2017).....	15
Abb. 10. Neue Volksschule Wimpassing (Quelle: eigene Fotos).....	17

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik Wimpassing	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	8
Tab. 3: Verkehrserschließung Wimpassing	9
Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote	11
Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse.....	16

Quellenverzeichnis

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf)
GIS Burgenland,2017: (geodaten.bgl.gv.at/de/home.html)
Statistik Austria, 2017: Ein Blick auf die Gemeinde (www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1)
Verkehrsverbund Ostregion VOR, 2017: Fahrplan (www.vor.at)
ÖBB, 2017: Fahrplan (www.oebb.at)
Gemeindehomepage, 2017 (www.wimpassing.at)
Mobilitätszentrale Burgenland, 2017 (www.b-mobil.info)
Klima- und Energiemodellregionen, 2014, Umsetzungskonzept Energie Kompass Burgenland Energieregion Leithaland (www.klimaundenergiemodellregionen.at)