



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check Wulkaprodersdorf



**Interreg**



Austria-Hungary 2014-2020  
SMART Pannonia

European Union – European Regional Development Fund

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

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



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

European Union – European Regional Development Fund



**SMART Pannonia**

# Mobilitäts-Check

## Marktgemeinde Wulkaprodersdorf

Marktgemeinde Wulkaprodersdorf  
Obere Hauptstraße 1  
7041 Wulkaprodersdorf

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
2.2.3	Qualitätscheck.....	9
2.2.4	Bestehende Mobilitätsangebote.....	11
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	11
2.3.1	Grenzüberschreitende Beziehungen.....	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung.....	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse.....	16
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
5	Kontaktdaten.....	24
6	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 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 Mobilitäts-Check wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf erhoben 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 Marktgemeinde Wulkaprodersdorf liegt im Nordburgenland im Bezirk Eisenstadt Umgebung, direkt an die Landeshauptstadt Eisenstadt angrenzend. Wiener Neustadt ist rund 30 km, Sopron 15 km und Wien rund 60 km entfernt.

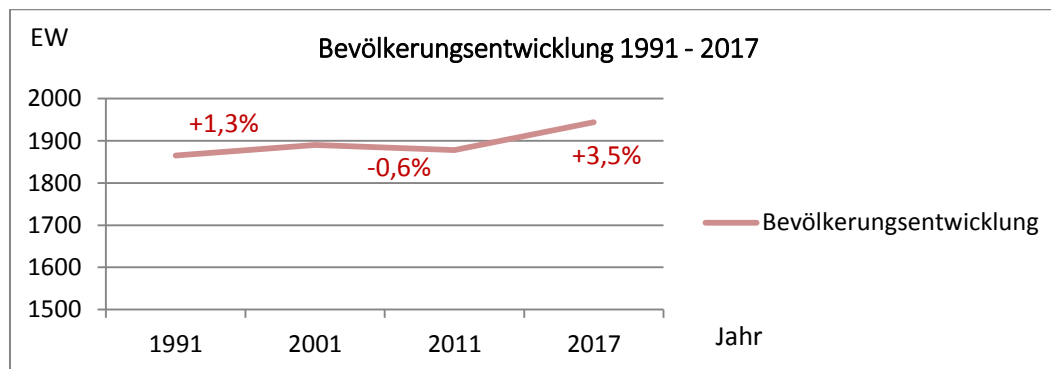


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahlen der Marktgemeinde Wulkaprodersdorf sind in den letzten Jahrzehnten annähernd gleich geblieben. 1991 hatte Wulkaprodersdorf 1.865 Einwohner, bis zum Jahr 2017 ist die Bevölkerung auf 1.944 Einwohner gewachsen.

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017



### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Wulkaprodersdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 919 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 187 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 732 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 365 Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk im Burgenland, der größte Anteil davon (mit 293) in Eisenstadt. 114 Personen arbeiten in Niederösterreich und 168 arbeiten in Wien.

Tab. 2: Pendlerstatistik Wulkaprodersdorf

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>919</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>187</b>
<b>Auspendler</b>	<b>732</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	72
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	365
<i>davon in Eisenstadt</i>	293
<i>davon in Mattersburg</i>	36
NÖ	114
Wien	168
ins Ausland	1
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>335</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Gemeinde hat einen Nahversorger mit Postpartner, eine Raiffeisenbank und einen Bäcker im Ortskern. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule. Die Versorgung durch größere Lebensmittelgeschäfte bzw. Fachgeschäfte ist im benachbarten Eisenstadt gegeben.

Der Gemeindefarmer befindet sich zentral gelegen an der Oberen Hauptstraße. Weiters gibt es noch eine Frauenärztin und einen Tierarzt. Die nächstgelegenen Apotheken befinden sich in Siegendorf bzw. Eisenstadt.

Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Wulkaprodersdorf

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Spar Markt Bäckerei Wuschitz
Bank, Post	Raiffeisenlandesbank Burgenland, Postpartner
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Sonstige Schulen	nein
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	Ja
Sonstige	Frauenarzt, Tierarzt
Apotheke	(nächstgelegenen Apotheken: Siegendorf, Eisenstadt)
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	Heurigen Artner, Dobrovits, Mariel, Wohlrab Café 21 OG, Rathaus Wulkaprodersdorf, Heurigenrestaurant Paisler

### 2.2.2 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

Wulkaprodersdorf ist verkehrstechnisch durch die Landesstraßen B50 und B16, sowie die Autobahn A3 sehr gut an das höher- und hochrangige Verkehrsnetz angeschlossen. Durch die Lage der Gemeinde an der Bahnlinie der Raaberbahn (Wien, Eisenstadt, Neusiedl, Ungarn) sowie durch zahlreiche Busverbindungen ist Wulkaprodersdorf ebenso sehr gut an das regionale und überregionale Personennahverkehrssystem angebunden.

Innerhalb des Ortsgebietes gibt es mit Ausnahme der B16 (Verbindung Wien – ungarische Grenze über Hornstein, Müllendorf,...) eine geringe Verkehrsbelastung durch Durchzugsverkehr. Der Verkehr innerorts ist abseits der Landesstraßen vom Quell- und Zielverkehr der Bewohner geprägt.

#### Verkehrsanbindung

Die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf profitiert von einer günstigen Verkehrsanbindung durch die Lage an der B16 (Richtung: Müllendorf -> Wien/ Siegendorf -> Ungarn), der B50 (Mattersburg/Eisenstadt), der S31 (Mittelburgenland) und der Autobahn A3. Die Autobahn A3 stellt eine direkte Verbindung zur Südautobahn A2 und in weiterer Folge nach Wien dar.

Über die A3 ist Wien in ca. 45 min und Eisenstadt in ca. sechs Minuten erreichbar. Mit der Bahn ist u.a. eine direkte öffentliche Verbindung an Wien, Eisenstadt, Ebenfurth, Sopron, Deutschkreuz und Neusiedl/See gegeben. Es gibt zahlreiche Busverbindungen u.a. nach Mattersburg, Oberpullendorf, Oberwart und nach Wien.

Im Gemeindegebiet von Wulkaprodersdorf befinden sich zwei Bahnhöfe/Haltestellen. Der Bahnhof Wulkaprodersdorf der Raaberbahn ist ein wichtiger Knotenpunkt für den Personen- und Güterver-



kehr. Für den Personenverkehr ist der Bahnhof sowohl eine wichtige regionale Haltestelle entlang der Raaberbahnstrecke (Deutschkreutz-Sopron-Wulkaprodersdorf-Ebenfurth mit Weiterführung nach Wien) als auch als Knotenpunkt und Endstation der PannoniaBahn ((Wien -) Neusiedl am See - Eisenstadt – Wulkaprodersdorf). An dieser Strecke liegt auch die Haltestelle Wulkaprodersdorf im Bereich B50 – Rathausgasse.

Der Verbindungsradweg B13, B31 und B311 laufen durch die Gemeinde.

Tab. 4: Verkehrserschließung Wulkaprodersdorf

ÖV-Angebot	
Bus	VOR Linie 669: Eisenstadt - Wulkaprodersdorf - Mattersburg, VOR Linie 1158: Wien Hauptbahnhof - Eisenstadt - Oberpullendorf - Lockenhaus; VOR Linie 1824: Eisenstadt - Mattersburg - Oberpullendorf - Lockenhaus - Oberwart; VOR Linie 1833: Mattersburg - Schattendorf - Eisenstadt; VOR Linie 1839: Eisenstadt - Hirm - Mattersburg - Weppersdorf - Langental 1. Teil – Fahrplanauszug / Eisenstadt - Hirm - Mattersburg - Weppersdorf - Langental 2. Teil - Fahrplanauszug; VOR Linie 7995: Eisenstadt - Hirm - Mattersburg - Weppersdorf - Oberpullendorf - Langental;
Bahn	Linie 730: Wien - Neusiedl/See - Eisenstadt - Wulkaprodersdorf; Linie 512: Wien - Ebenfurth - Wulkaprodersdorf - Sopron - Deutschkreutz
Radwege	Verbindungsradwege B13/B31/B311

### 2.2.3 Qualitätscheck

#### Fußgängerverkehr

Die Gemeinde verfügt über durchgängige Gehsteige an den Hauptverkehrswegen, welche durchwegs in gutem Zustand sind. Der Vorbereich der Volksschule wurde durch Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Fahrbahnanhebung, Einengung) die Verkehrssicherheit für Schüler und Fußgänger verbessert.



Abb. 2. Fußgängerverkehr: Verkehrsberuhigung vor der Volksschule, (Quelle: eigenes Foto)

Die abseits des Hauptortes befindlichen Siedlungen an der Hirnergasse, Ödenburgerstraße und am Bahnhof sind jeweils durch Gehwege mit dem Ortskern verbunden. Vor allem die Siedlung an der Hirnergasse ist durch die zahlreichen Querungen von Straßen und der Bahntrasse vom übrigen Siedlungskörper abgeschnitten. Zur Erleichterung der Straßenquerung für Fußgänger wurde an der B50 eine Verkehrsinsel eingerichtet.

### Radverkehr

Innerhalb des Siedlungsgebietes von Wulkaprodersdorf gibt es keine ausgewiesenen Radwege und Mehrzweckstreifen, jedoch ist aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens abseits der Landesstraßen das Radfahren auf der Fahrbahn weitgehend konfliktfrei möglich.

Viele Standorte des täglichen Bedarfs in der Gemeinde sind mit Radabstellanlagen ausgestattet, beispielsweise sind vor dem Gemeindeamt, der Raiffeisenbank, der Volksschule/Kirche und am Bahnhof Fahrradständer platziert.



Abb. 3. Radverkehr: Radabstellanlagen vor der Raiffeisenbank, überdachte Radabstellanlage Bahnhof (Quelle: eigene Fotos)

### Öffentlicher Verkehr

In der Gemeinde halten diverse Buslinien. Bushaltestellen der Regionallinien befinden sich beidseitig entlang der Hauptstraße vor dem Gemeindeamt, vor der Volksschule und an der Unteren Hauptstraße.

Der Bahnhof Wulkaprodersdorf ist dezentral am süd-westlichen Siedlungsrand gelegen. Der überdachte Fahrradabstellplatz bietet die Möglichkeit, Fahrräder vor Ort zu verwahren und zu sichern. Vor dem Bahnhof befinden sich ausreichend Pkw-Parkplätze.

Die Bahnhaltestelle Wulkaprodersdorf liegt näher am Ortszentrum bei der Rathausgasse.



Abb. 4. Öffentlicher Verkehr, Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos)

### Infrastruktur für Elektromobilität

Es gibt keine Elektrotankstelle oder E-Bike Ladestation in der Gemeinde.

#### 2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde ist Partnergemeinde beim Projekt Jugendtaxi. Der Vertrieb und die finanzielle Förderung der Jugendschecks erfolgt über die Gemeinden, somit wird die Taxifahrt für die Jugendlichen billiger. Wulkaprodersdorf ist ebenfalls an den Discobus (Linie 8) angebunden.

Die Gemeinde verfügt über keinen Kindergartentransport und kein Seniorentaxi. Für Schüler fahren Internatsbusse nach Oberwart und Pinkafeld.

Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote Wulkaprodersdorf

Mobilitätsangebote	
Kinder	-
Jugendliche	vergünstigtes Jugendtaxischek im Wert von €5 im (um max. €2,50) im Gemeindeamt verfügbar; Discobus Linie 8: Mattersburg-Eisenstadt
Senioren	-
Sonstiges	Südburg Linie 7200 BAKIP Oberwart - HTBL Pinkafeld - Landesberufsschule Pinkafeld - Berufsschule Oberwart;

### 2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Die Gemeinde Wulkaprodersdorf grenzt an die Landeshauptstadt Eisenstadt. Die umliegenden Gemeinden sind nur wenige Kilometer entfernt und über ein engmaschiges Straßennetz gut miteinander verbunden.

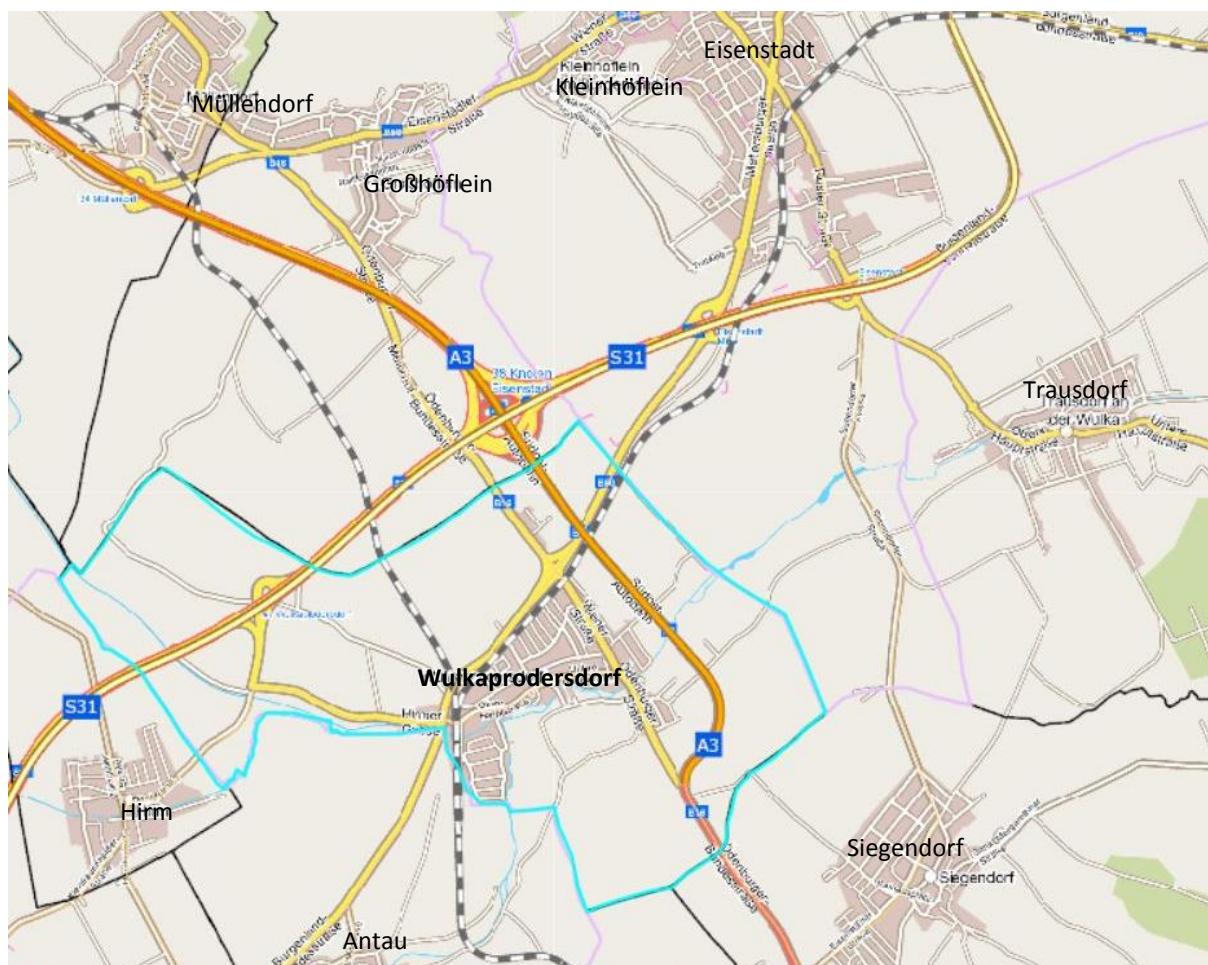


Abb. 5. Wulkaprodersdorf und Umgebung (Quelle: Gis Burgenland,2017)

### 2.3.1 Grenzüberschreitende Beziehungen

Wulkaprodersdorf liegt an der Raaberbahn und ist direkt mit den ungarischen Städten Sopron, Fertőszentmiklós und Győr verbunden.



Abb. 6. Bahnanbindung (Quelle: railaustria.at, 2017)

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

Wulkaprodersdorf profitiert von einem relativ kompakten Siedlungskörper, der mit maximalen Distanzen von zwei Kilometern auch für Fußgänger und Radfahrer gut erschließbar ist. An der Ödenburgerstraße bzw. beim Bahnhof und der B50 befinden sich drei Siedlungsgebiete, welche vom geschlossenen Ortsgebiet etwas abseits liegen (siehe Abbildung 8, grüne Markierung). Diese liegen außerhalb des 10-Minuten Einzugsbereichs des Ortszentrums. Ansonsten befinden sich weitgehend alle Teile des Siedlungsgebietes innerhalb des 0,7 km Radius ausgehend vom Ortskern, was eine gute Eignung für Fußgänger innerorts bedeutet.

Wie in der nachfolgenden Abbildung ersichtlich, ist der Bahnhof durch die Lage am Siedlungsrand (mit Ausnahme der Siedlung am Bahnhof) nur bedingt für den Fußgängerverkehr geeignet. Innerhalb des 10-Minuten Einzugsbereichs befinden sich nur die südlichsten Teile des Siedlungsgebietes. Das Wohngebiet am Bahnhof bietet die ideale fußläufige Anbindung an den Bahnhof, da hier die Distanzen maximal 500 Meter betragen. Die Bahnhaltestelle bei der Rathausgasse liegt für viele Bewohner wesentlich günstiger.



Abb. 8. Einzugsbereich Ortskern bzw. Bhf Wulkaprodersdorf (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Betrachtet man den 10-Minuten Einzugsbereich für Fahrräder (2,5 km), liegt das gesamte Siedlungsgebiet von Wulkaprodersdorf innerhalb des Einzugsbereiches. Der Bahnhof kann somit mit dem Fahrrad innerhalb von zehn Minuten vom gesamten Siedlungsgebiet aus erreicht werden.

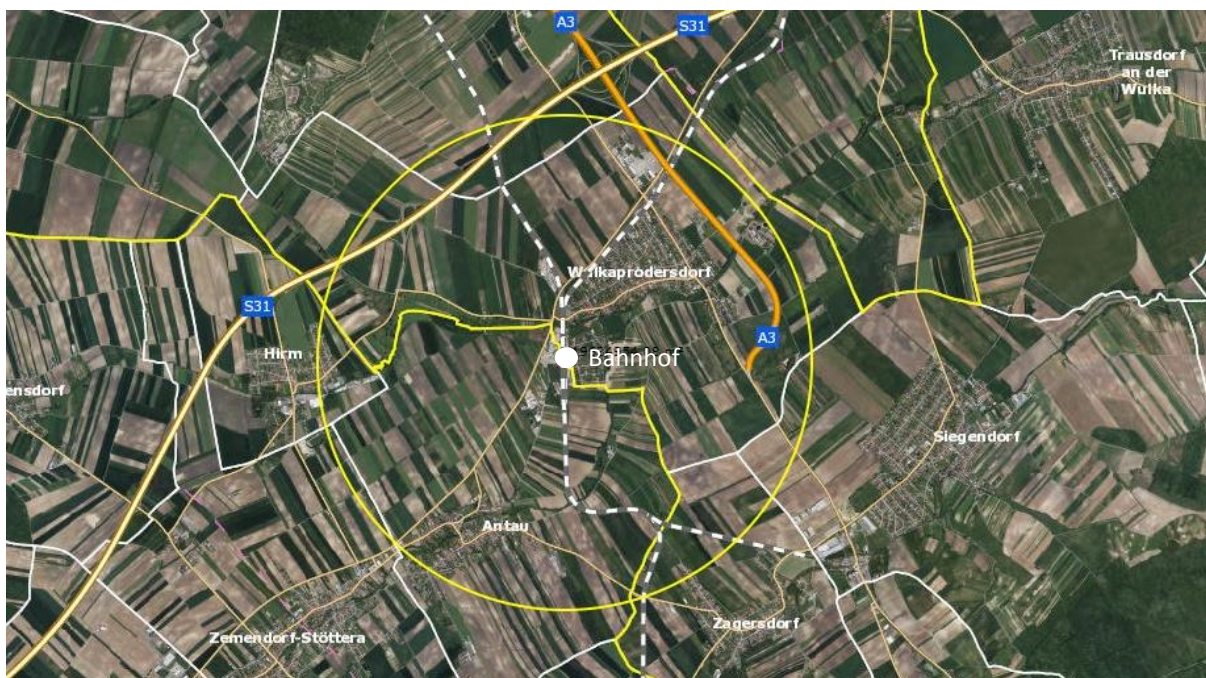


Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereich Bahnhof Wulkaprodersdorf, Fahrrad (2,5 km) (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Da sich die Gemeinde in einem engmaschigen Netz umliegender Gemeinden befindet, liegen viele der Nachbargemeinden (Siegendorf, Zagersdorf, Antau, Hirm, Großhöflein) im zehn Minuten Einzugsbereich für E-Bikes, teilweise sind die Nachbargemeinden sogar in zehn Minuten mit dem Fahrrad zu erreichen.

Auch die Landeshauptstadt Eisenstadt liegt am Rande des zehn Minuten Radius, wodurch die Fahrt nach Eisenstadt mit dem E-Bike durchaus noch für alltägliche Fahrten geeignet ist.

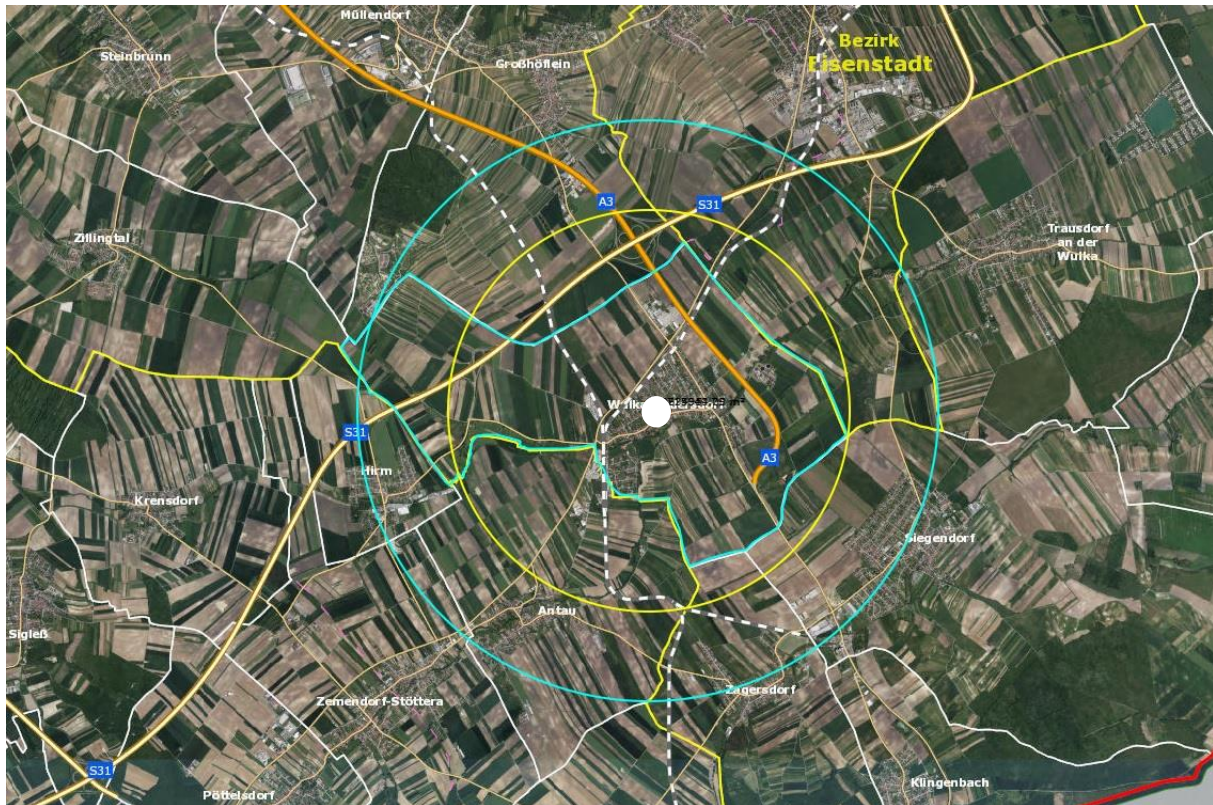


Abb. 10. Einzugsbereiche Ortszentrum Wulkaprodersdorf, Fahrrad: 2,5 km gelb, E-Bike: 3,6 km blau (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 6: Stärken-Schwächen Analyse

	<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskern</li> <li>• Nahversorger im Ortskern</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• eingeschränktes Angebot an Nahversorgung in der Gemeinde</li> <li>• größeres Angebot an sozialer Infrastruktur (Schulen, Ärzte etc.) erst im benachbarten Eisenstadt</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen</li> <li>• großteils gute Qualität der Gehsteige</li> <li>• zwei Bahnhaltstellen erleichtern die fußläufige Erreichbarkeit für die Bewohner</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• eingeschränkte Barrierefreiheit z.B. entlang der Unteren Gartengasse im Bereich des Kindergartens nur einseitig bzw. Behinderung durch Straßenbeleuchtung</li> <li>• Bahnhof liegt am äußeren Siedlungsrand, vom Siedlungsgebiet nur bedingt fußläufig erreichbar</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bahnhof vom gesamten Siedlungsgebiet innerhalb von 10 Minuten Fahrzeit erreichbar</li> </ul>	
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regelmäßige Bus- und Bahnanbindungen nach Wien, Wr. Neustadt und Eisenstadt</li> <li>• gutes Angebot durch die Bahnanbindung (Direktverbindungen nach Wien und Eisenstadt)</li> <li>• zwei Bahnhaltstellen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Lage des Bahnhofs am südlichen Siedlungsrand</li> </ul>
<b>Multimodalität</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• P&amp;R am Bahnhof</li> <li>• B&amp;R am Bahnhof</li> <li>• Bahn- und Busanbindung</li> </ul>	
<b>Verkehr</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wenige Parkplätze um Kindergarten</li> </ul>

#### Problembereich: Kindergartenumfeld, Straßenbeleuchtung

Der Kindergarten ist von der Feldgasse und der Unteren Gartengasse zugänglich. In beiden Straßen gibt es wenige Parkplätze Kindergarten zum Bringen bzw. Abholen der Kinder. An der Gartengasse befindet sich nur einseitig der Fahrbahn ein Gehweg, wobei sich die Straßenbeleuchtung genau in der Mitte des Weges befindet. Dies ist vor allem für Kinderwägen ein großes Hindernis. Wie auf der nachfolgenden Abbildung ersichtlich ist, wird auf die angrenzenden Grünflächen ausgewichen, was durch deutliche Abnutzungsspuren sichtbar wird.





Abb. 11. Straßenbeleuchtung inmitten des Gehweges im Bereich des Kindergarten (Quelle: eigenes Foto)

## 3.2 Potenziale

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

Die Marktgemeinde Wulkaprodersdorf profitiert von einem kompakten Siedlungskörper und den relativ kurzen Wegen innerorts. Die Ausdehnung von knapp zwei Kilometern bietet ideale Ausgangsbedingungen für Fußgänger und vor allem Radfahrer. Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde (Fuß/Rad) sowie zu den angrenzenden Nachbargemeinden (Fuß/Rad/E-Bike) 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	Potentiale zur Attraktivierung
Volksschule	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulwegsicherung</li> <li>• Leitsystem – Schulweg</li> </ul>
Kindergarten	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Organisation Kindergartenumfeld (Parkplätze, Kontrolle)</li> </ul>
Ortszentrum / Gemeindeamt	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radständer Gemeindeamt, Gemeindearzt</li> </ul>
Bahnhof Wulkaprodersdorf	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Leitsystem</li> <li>• Sichere Abstellmöglichkeiten für Räder/ E-bikes</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 auf das ausgezeichnete überörtliche ÖV-Angebot v.a. durch den Bahnhof Wulkaprodersdorf (Bahnverbindung Wien, Eisenstadt, Sopron, Bratislava), sowie über die Busverbindung Wr. Neustadt – Eisenstadt hinzuweisen.

Problematisch ist oft die erste und letzte Meile (Verbindung zwischen Quelle/Ziel und dem ÖV-Knoten), was auch in Wulkaprodersdorf durch den am südlichen Ortsrand liegenden Bahnhof der Fall ist.

## 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)

Schulweginitiative:

Motivation zum zu Fuß gehen:

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

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, Ausbau der Abstellanlagen am Bahnhof (ev. inkl. abschließbarer Fächer für Helme etc.)
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten (z.B. Distanz zum Bahnhof)

#### Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike (z.B. Bahnhof)
- Sichere Abstellanlagen für E-Bikes am Bahnhof

#### 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“; Gemeinsam mit dem Rad zum Bahnhof und dann in die Arbeit)

### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

#### Mikro-ÖV:

- Kindergartentransport
- Bahnhofsshuttle für Schüler und Pendler

### 3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

#### Verkehrssicherheit:

- Verbesserung der Straßenbeleuchtung (Lichtpunkte, Beleuchtungskörper)
- Fußweg zum Bahnhof

## 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 (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	6
Abb. 2. Fußgängerverkehr: Verkehrsberuhigung vor der Volksschule, (Quelle: eigenes Foto) .....	9
Abb. 3. Radverkehr: Radabstellanlagen vor der Raiffeisenbank, überdachte Radabstellanlage Bahnhof (Quelle: eigene Fotos).....	10
Abb. 4. Öffentlicher Verkehr, Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos) .....	11
Abb. 5. Wulkaprodersdorf und Umgebung (Quelle: Gis Burgenland,2017).....	12
Abb. 6. Bahnanbindung (Quelle: railaustria.at, 2017).....	12
Abb. 7. Einzugsbreiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	13
Abb. 9. 10-Minuten Einzugsbereich Bahnhof Wulkaprodersdorf, Fahrrad (2,5 km) (Quelle: GIS Burgenland, 2017) .....	14
Abb. 10. Einzugsbereiche Ortszentrum Wulkaprodersdorf, Fahrrad: 2,5 km gelb, E-Bike: 3,6 km blau (Quelle: GIS Burgenland, 2017) .....	15
Abb. 11. Straßenbeleuchtung inmitten des Gehweges im Bereich des Kindergarten (Quelle: eigenes Foto) .....	17

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 .....	6
Tab. 2: Pendlerstatistik Wulkaprodersdorf .....	7
Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Wulkaprodersdorf .....	8
Tab. 4: Verkehrserschließung Wulkaprodersdorf .....	9
Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote Wulkaprodersdorf.....	11
Tab. 6: Stärken-Schwächen Analyse .....	16

### 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.bgl.gv.at/de/home.html](http://geodaten.bgl.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.wulkaprodersdorf.at](http://www.wulkaprodersdorf.at))  
**Mobilitätszentrale Burgenland**, 2017 ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))