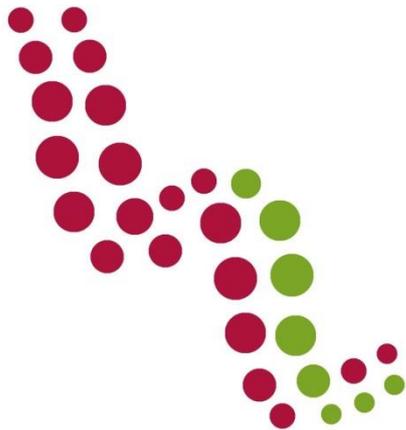




**Interreg**  
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check

## Draßburg



**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

## Draßburg

Gemeinde Draßburg  
Eisenstädterstraße 7  
7021 Draßburg

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	Besonderheiten .....	8
2.2.3	Verkehrerschließung.....	8
2.2.4	Qualitätscheck .....	9
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote .....	10
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	11
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	12
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse .....	14
3.2	Potentiale .....	15
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	15
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	16
3.3	Empfehlungen .....	16
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....	16
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	17
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	17
3.3.4	Maßnahmen ÖV .....	17
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 Draßburg 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 Draßburg liegt im Bezirk Mattersburg, rund zehn Kilometer von der gleichnamigen Bezirkshauptstadt entfernt.

Draßburg ist von den Gemeinden Zagersdorf, Baumgarten, Schattendorf, Loipersbach im Burgenland, Marz, Rohrbach bei Mattersburg, Antau und Zemendorf-Stöttera umgeben. Eisenstadt und Sopron sind rund 15 km, Wiener Neustadt 30 km und Wien rund 65 km entfernt.

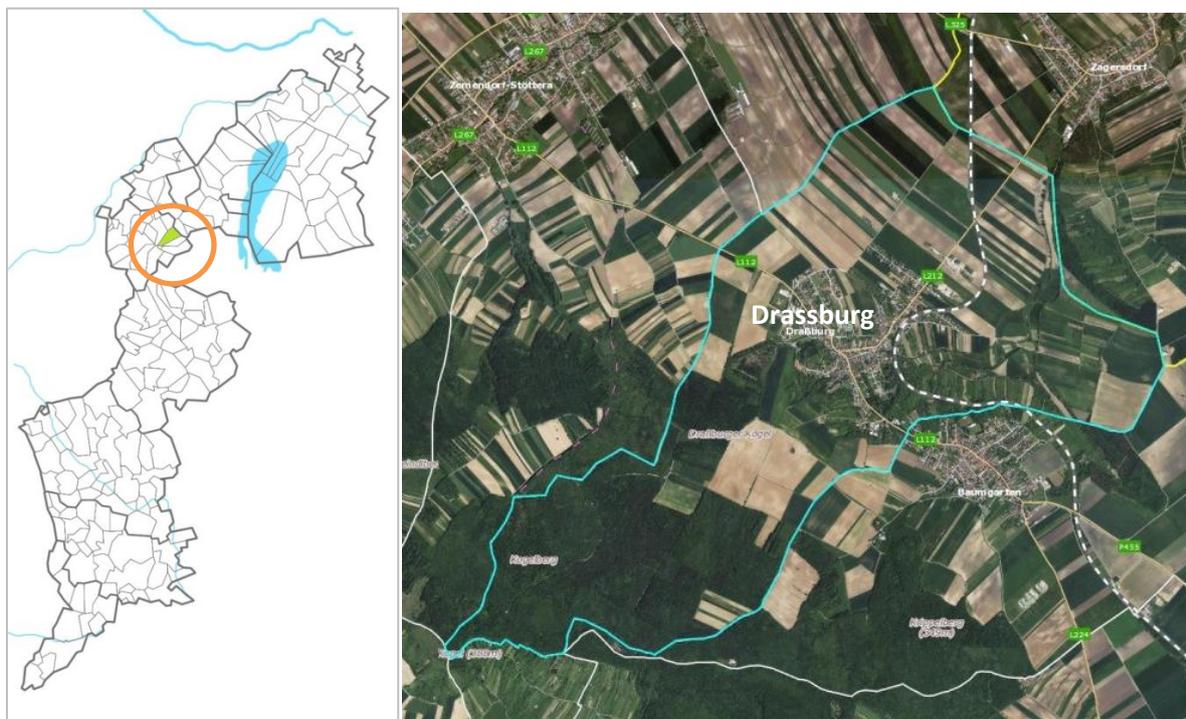


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung der Gemeinde Draßburg betrug im Jahr 1991 1.119 Personen. Zwischen den Jahren 1991 und 2001 ist die Bevölkerung um 5,7 % zurückgegangen, aber seitdem stetig gewachsen. 2017 hatte die Gemeinde Draßburg 1.174 Einwohner.

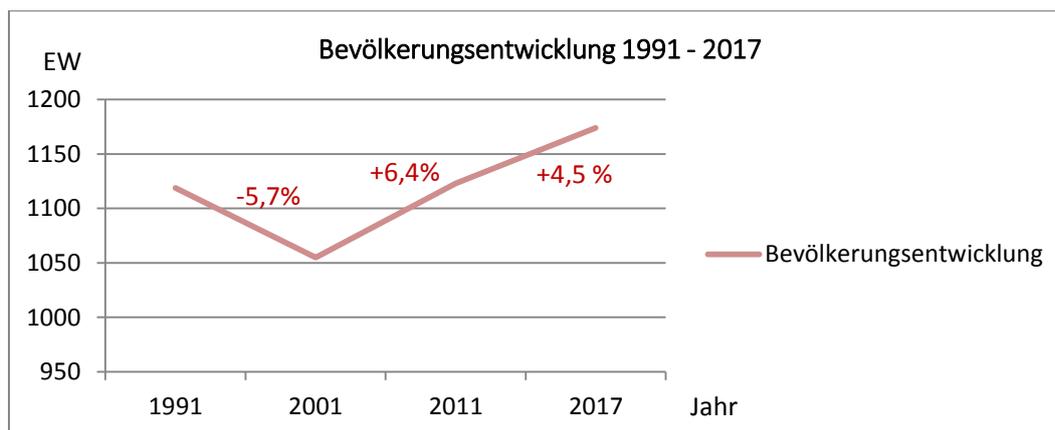


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Draßburg sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 491 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 77 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 414 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 89 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, 149 Personen sind in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes beschäftigt. 101 Personen pendeln in die Landeshauptstadt Eisenstadt, 77 nach Niederösterreich und 91 nach Wien.

Tab. 1: Pendlerstatistik

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>491</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>77</b>
<b>Auspendler</b>	<b>414</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	89
<i>davon in Mattersburg</i>	38
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	149
<i>davon in Eisenstadt</i>	101
NÖ	77
Wien	91
ins Ausland	2
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>174</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Gemeinde Draßburg verfügt über ein sehr eingeschränktes Angebot an sozialer Infrastruktur und Nahversorgungsmöglichkeiten (Fleischerei, Bank, Postpartner). Es gibt einen Kindergarten und Volksschule der Gemeinde. An medizinischer Versorgung stehen ein Allgemeinmediziner sowie ein Zahnarzt zur Verfügung.

Das soziale Leben ist durch die Vielzahl an Vereinen geprägt. Weiters sind einige Cafés im Ort vorhanden.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Fleischerei Pichler, Naturparkladen (regionale Produkte)
Bank	Commerzbank Mattersburg
Post	Postpartner Gemeinde Draßburg KG
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	Kindergarten und Kinderkrippe
Volksschule	ja
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	Zahnarzt; Pflegekompetenzzentrum des Samariterbundes; betreutes Wohnen; Tierarzt
Apotheke	nächstgelegene Kloster-Apotheke Baumgarten und Burgenland-Apotheke in Siegendorf
<b>Gastronomie</b>	
	Café Dorfleben; Pizzas GO, Café Milchhalle

### 2.2.2 Besonderheiten

Draßburg liegt im Naturpark Rosalia-Kogelberg, wo sich zahlreiche Rad- und Wanderwege befinden.

### 2.2.3 Verkehrserschließung

#### **Bestandssituation**

Die Gemeinde Draßburg ist verkehrsmäßig gut erschlossen und verfügt über einen Bahnanschluss. Aufgrund der Lage abseits der wichtigsten Straßenverbindungen besteht kein erhöhtes Verkehrsaufkommen entlang der Durchzugsstraße.

Der Verkehr innerorts ist vom Quell- und Zielverkehr der Bewohner geprägt. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit besteht in der Hauptstraße und in einigen Straßen mit untergeordneter Funktion eine Tempo 30 - Beschränkung.

#### **Verkehrsanbindung**

Die Gemeinde Draßburg profitiert von einer günstigen Verkehrsanbindung durch die Nähe zur B16 (Richtung: Müllendorf -> Wien/ Siegendorf -> Ungarn), der B50 (Mattersburg/Eisenstadt), der S31 (Mittelburgenland) und der Südost-Autobahn A3.

Über die A3 ist Wien in ca. 50 min und Eisenstadt in ca. 15 Minuten erreichbar. Mit der Bahn über Ebenfurth ist eine direkte öffentliche Zugverbindung nach Wien, Ebenfurth und Sopron gegeben. Außerdem liegt Draßburg an der Regionalbuslinie 1833 des Verkehrsverbunds Ostregion, die Eisenstadt und Mattersburg verbindet.

Über Verbindungsradwege ist die Gemeinde an die Touristischen Radrouten Koglweg und Neusiedlersee- Radweg angebunden.

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	VOR Linie 1833: Mattersburg – Eisenstadt: Mo-Fr wenn Werktag: 27 Kurse FR Mattersburg, 13 Kurse FR Eisenstadt Linie 7894 Wr. Neustadt – Baumgarten: Mo-Fr wenn Werktag: 6 Kurspaare
Bahn	REX Deutschkreutz – Wien (- Bratislava): 15 Verbindungen FR Deutschkreutz, 20 Verbindungen FR Wien
Radwege	Koglweg, Neusiedlerseeradweg

#### 2.2.4 Qualitätscheck

##### Fußgängerverkehr

Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen sind durchwegs in gutem Zustand und durchgängig geführt. Der Bereich des Kindergartens und der Schule ist mit einer Bodenmarkierung und mit einem Hinweisschild auf querende Kinder gekennzeichnet.

Durch die Gemeinde Draßburg verlaufen der „Poljanci Siedlerweg“, welcher von Baumgarten nach Oslip führt, sowie ein Wanderweg zum Koglberg (Rosalia).



Abb. 3. Fußgängerverkehr (Quelle: eigene Fotos)

##### Radverkehr

In der Gemeinde sind an relevanten Punkten Radständer vorhanden (vor dem Kindergarten/Schule und am Bahnhof).

Der Freizeitradverkehr bietet die Anbindung an den Rosalia Radwanderweg B30, welcher sowohl mit Wegweisungen am Boden markiert als auch mit Schildern ausgewiesen ist. Der Radwanderweg „Poljanci Siedlerweg“ ist ca. 45 km lang und bietet zehn Raststationen.



Abb. 4. Radabstellanlagen (Quelle: eigene Fotos)

### Öffentlicher Verkehr

Bushaltestellen der Regionallinie VOR Linie 1833 befinden sich entlang der Hauptverkehrsrouten vor dem Postamt (mit Überdachung), am Hauptplatz (mit Überdachung), in der Zemendorfer Straße, Baumgartner Straße, Bahnstraße, sowie der Eisenstädter Straße (ohne Überdachung).



Abb. 5. Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos)

### Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

#### 2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Draßburg ist an den Discobus (Linie 7) angebunden. Zusätzlich bietet die Gemeinde Draßburg zehn Fahrräder („City-Bikes“) zum Verleih an.

## 2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

### **Regionale und grenzüberschreitende Beziehungen**

Die Gemeinde liegt knapp zwei Kilometer (Luftlinie) von der ungarischen Grenze entfernt. Der Grenzübergang Schattendorf ist ca. sechs Kilometer und der Grenzübergang Klingenbach ca. acht Kilometer entfernt. Die ungarische Stadt Sopron ist knapp zehn Kilometer entfernt und auch über die direkte Bahnanbindung erreichbar.

Die benachbarten Gemeinden sind in kurzer Distanz erreichbar, das Siedlungsgebiet des Nachbarorts Baumgarten geht direkt in jenes von Draßburg über. Die Gemeinden sind über ein engmaschiges Straßennetz gut miteinander verbunden.

### 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 Ausdehnung der Gemeinde erreicht sowohl in Nord-Süd, als auch in Ost-West Richtung nur ca. einen Kilometer. In der nachfolgenden Abbildung ist mit roter Markierung ein Radius von 700 Metern ausgehend vom Ortskern eingetragen, was eine Gehzeit von zehn Minuten darstellt. Es ist erkennbar, dass innerhalb dieses Radius fast das ganze Ortsgebiet abgedeckt ist.

Durch die geringe Ausdehnung der Gemeinde und den größtenteils kompakten Ortskern eignen sich Wege innerhalb der Gemeinde somit gut für Fußgänger bzw. Radfahrer, wobei anzumerken ist, dass das Angebot innerhalb der Gemeinde sehr eingeschränkt ist.

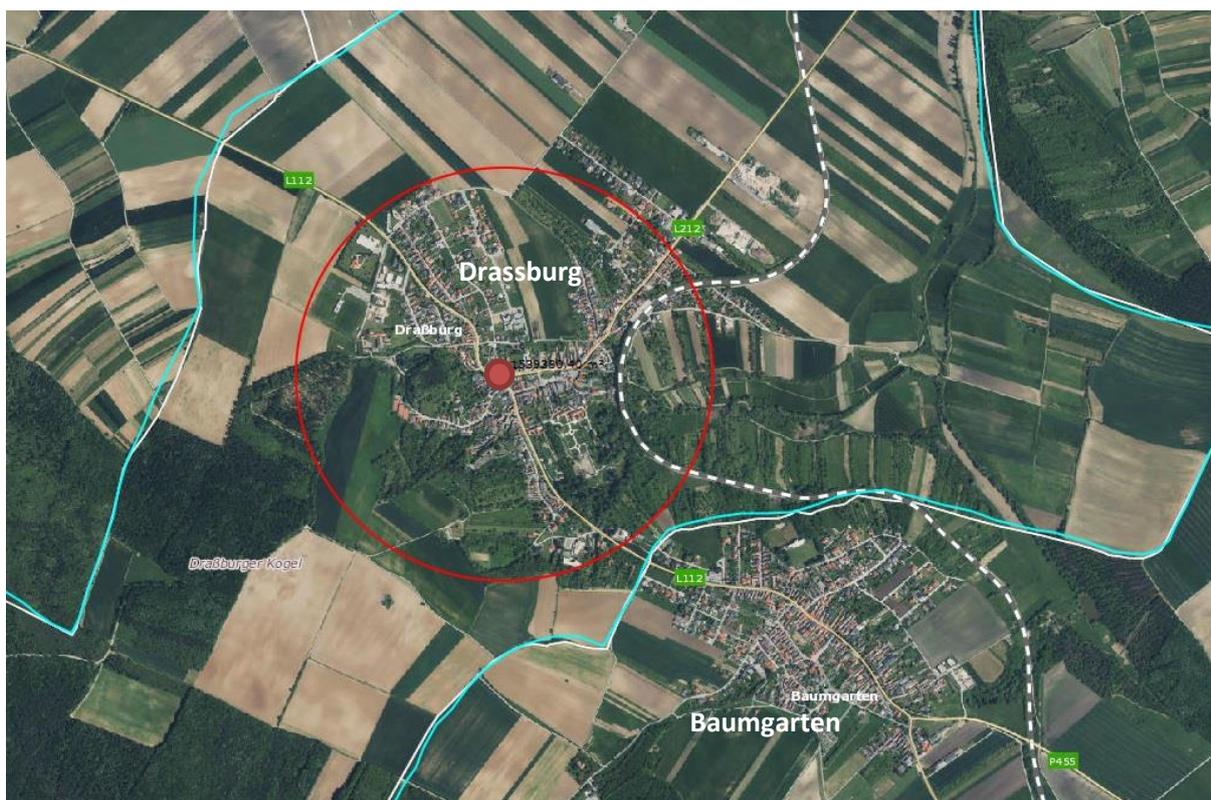


Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum Draßburg, 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Der Ortskern der Nachbargemeinde Baumgarten ist dazu ebenfalls nur zwei Kilometer vom Ortskern Draßburg entfernt. Legt man die 10-Minuten Einzugsbereiche für Fahrrad und E-Bike um das Ortszentrum Draßburg wird ersichtlich, dass sich das gesamte Siedlungsgebiet von Baumgarten innerhalb des Fahrrad-Einzugsbereiches befindet.

Innerhalb des E-Bike-Einzugsbereiches befinden sich die Gemeinden Zemendorf-Stöttera, Antau, Zagersdorf und Baumgarten. Im Randbereich des Einzugsbereichs liegen dazu noch Pöttelsdorf, Schattendorf und Klingebach.

Es wird ersichtlich, dass sich durch das enge Netz an Gemeinden rund um die Gemeinde Draßburg eine gute Eignung für Fahrten mit dem Fahrrad bzw. E-Bike in die Nachbargemeinden ergibt. Die Bezirkshauptstadt Mattersburg, welche über ein großes Angebot verfügt, liegt außerhalb des Einzugsbereiches.



Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortskern Draßburg: 2,5 km Fahrrad, 3,6 km E-Bike (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

In der nachfolgenden Tabelle werden die Stärken und Schwächen der Gemeinde Draßburg 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>• kompakter Siedlungskern- geringe Ausdehnung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kaum Nahversorgungsangebot</li> <li>• kein Lebensmittelgeschäft</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut geeignet für Fußgänger durch kurze Wege innerhalb der Ortsteile</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen</li> <li>• Wanderwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte Alltagstauglichkeit für Fußgängerverkehr aufgrund fehlender Einrichtungen (Betriebe, Versorgungseinrichtungen, etc.) innerhalb der fußläufigen Erreichbarkeit</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gut geeignet für Radfahrer durch kurze Wege</li> <li>• Nachbargemeinden liegen im 10-Minuten Einzugsbereich</li> <li>• Fahrradständer an Hotspots vorhanden</li> <li>• Freizeit-Radrouten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• schlechte Alltagstauglichkeit für Radverkehr aufgrund fehlender Einrichtungen (Betriebe, Versorgungseinrichtungen, etc.) innerhalb des Einzugsgebietes</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Busverbindung vorhanden</li> <li>• Bahnhof: Verbindungen Richtung Ungarn -&gt; Sopron, Ebenfurth -&gt; Wien, Wulkaprodersdorf -&gt; Eisenstadt</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>• Bus und Bahn</li> </ul>	

## 3.2 Potenziale

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

Die Gemeinde Draßburg ist aufgrund der geringen Ausdehnung für den Fußgänger- und Radverkehr im Alltag grundsätzlich gut geeignet. Anzumerken ist, dass sich innerhalb des Fußgängereinzugsbereiches in der Gemeinde wenige bis keine Ziele des täglichen Bedarfs (z.B. Nahversorger, Ärzte u.dgl.) befinden. Auch in der direkt angrenzenden Gemeinde Baumgarten ist das Angebot nur gering.

Innerhalb des Fahrrad- und E-Bike Einzugsbereiches befinden sich einige Nachbargemeinden, wobei auch hier jeweils nur ein eher beschränktes Angebot an Einrichtungen des täglichen Bedarfs besteht.

Aktivitäten zur Förderung dieser beiden Verkehrsarten sollten trotzdem gefördert werden. Zudem kann durch Initiativen im Bereich E-Bike der Einzugsbereich sowohl der wichtigen kommunalen Einrichtungen für Teile der Bevölkerung erweitert als auch die Erreichbarkeit der Nachbargemeinden verbessert werden. Im Zuge einer regionalen Initiative zur Förderung des E-Bikes im Alltags- und Freizeitverkehr können in Kooperation mit unterschiedlichen Stakeholdern (z.B. Energie Burgenland, Abteilungen für Verkehrs- und Straßenbau im Land Burgenland, benachbarte Gemeinden, Tourismus, etc.) positive Ergebnisse für die Gemeinde erzielt werden.

Volkschule/Kindergarten	zu Fuß	Schulweginitiative: Pedibus
Baumgarten	Rad/ E-Bike	Radwege, Radabstellanlagen, Ladestationen
Nachbargemeinden	Rad/ E-Bike	Radwege, Radabstellanlagen, Ladestationen
Mattersburg	E-Bike	Gemeindeübergreifendes Radwegenetz, Radabstellanlagen, Ladestationen
Generell	E-Bike	E-Bike-Initiative (Information, Infrastruktur, Kooperation)

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

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

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

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

Problematisch für diese Zielgruppen ist vor allem das unzureichende Angebot an Nahversorgungseinrichtungen innerhalb der Gemeinde. Aufgrund des kompakten Siedlungskörpers befinden die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs im fußläufigen Einzugsbereich und wegen des großen Angebots an Bus- und Bahnverbindungen sind die nächstgelegenen Zentren (Mattersburg, Eisenstadt, Wr. Neustadt, Sopron, Wien) gut erreichbar. Um besonders gebrechlichen Personen oder Menschen mit Behinderung zusätzlich zu fördern, wäre die Teilnahme im Projekt 60plus Taxi zu empfehlen. Alternativ könnte die Gemeinde an gemeindeübergreifenden Mobilitätsprojekten (z.B. Dorfschattl Schattendorf) teilnehmen. Derzeit besteht lediglich für Bewohner von Schattendorf und Baumgarten die Möglichkeit, dieses Angebot für Fahrten nach Draßburg zu Begräbnissen und Arztbesuchen in Anspruch zu nehmen.

## 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:

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

### 3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

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

Maßnahmenbereich E-Bike:

- regionale E-Bike-Initiative (Förderungen, Investitionen, Infrastruktur)
- öffentliche E-Bikes Ladestation
- sichere Abstellanlage für E-Bikes

(E-)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

- Teilnahme an überregionalen Mikro-Mobilitätslösungen
- Teilnahme Projekt 60plus Taxi

### 3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung der vorgeschriebenen Geschwindigkeiten auf Ortsstraßen (Verkehrsberuhigung)

## 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

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

## 5 Kontaktdaten

### **Mobilitätszentrale Burgenland**

Domplatz 26  
7000 Eisenstadt  
Tel.: +43 2682 21070  
E-Mail: [office@b-mobil.info](mailto:office@b-mobil.info)

### **VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH**

Management für Wien, Niederösterreich und Burgenland  
Europaplatz 3/3  
1150 Wien  
Tel.: +43 1 95555 0  
E-Mail: [office@vor.at](mailto:office@vor.at)  
[www.vor.at](http://www.vor.at)

### **Land Burgenland**

#### **Referat Gesamtverkehrsplanung**

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

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

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

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

## 6 Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	6
Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017) .....	7
Abb. 3. Fußgängerverkehr (Quelle: eigene Fotos) .....	9
Abb. 4. Radabstellanlagen (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 5. Bushaltestellen (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 6. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009) .....	12
Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Ortszentrum Draßburg, 0,7 km Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	13
Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortskern Draßburg: 2,5 km Fahrrad, 3,6 km E-Bike (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	14

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik .....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur .....	8
Tab. 3: Verkehrserschließung .....	9
Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse .....	15

### Quellenverzeichnis

- Gesamtverkehrsstrategie Burgenland** ([http://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/ Downloads/Mobilitaet\\_und\\_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie\\_ Burgenland\\_Web\\_9MB.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf))
- GIS Burgenland, 2017:** ([geodaten.bgl.d.gv.at/de/home.html](http://geodaten.bgl.d.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.drassburg.gv.at](http://www.drassburg.gv.at))
- Mobilitätszentrale Burgenland, 2017** ([www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info))