



Interreg
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check Heugraben



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 Heugraben

Gemeinde Heugraben
Heugraben 120
7551 Heugraben

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

Eisenstadt, April 2018

VORWORT LANDESRÄTIN MAG.a EISENKOPF

Sehr geehrte Damen und Herren!

Viele Burgenländerinnen und Burgenländer legen als Pendlerinnen und Pendler beinahe täglich große Distanzen auf ihrem Weg zur Arbeit zurück. Es gibt aber auch viele Wege, die nur kurze Distanzen umfassen. Ein großer Teil dieser kurzen Wege könnte auch ohne Auto zurückgelegt werden, den neuesten Statistiken zufolge werden immer noch 71 % aller Wege im Burgenland mit dem PKW zurückgelegt. Radfahren und zu Fuß gehen als aktive Mobilitätsformen sind allerdings ein wichtiger Beitrag für die Verbesserung des gesundheitlichen Wohlbefindens – bereits eine halbe Stunde Bewegung am Tag, stärkt das Herz-Kreislauf-System und kann vielen Krankheiten vorbeugen. Hierfür muss aber auch das Angebot attraktiv sein. Gute Radwege, Radabstellanlagen, breite Gehsteige, ausreichende Beleuchtung und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit der schwächeren Verkehrsteilnehmer sind nötig, damit die klimaschonenden Mobilitätsformen im Bewusstsein verankert werden und im Alltag einen Platz finden.

Gerade auch die Tatsache, dass der PKW-Verkehr für zahlreiche negative Umweltfolgen verantwortlich ist, bestärkt mich als zuständige Umwelt- und Gemeindeförderungsrätin 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	7
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	13
3.2	Potentiale	14
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	14
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	14
3.3	Empfehlungen	15
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	15
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	15
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr / E-Bike.....	15
3.3.4	Maßnahmen ÖV	15
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	16
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	16
4.1	Fördereinreichungsempfehlung.....	19
5	Kontaktdaten.....	20
6	Verzeichnisse.....	21

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 wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Gemeinde Heugraben 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 Heugraben liegt im Südburgenland im Bezirk Güssing und bildet mit den Gemeinden Bocksdorf und Rohr im Burgenland einen Gemeindeverband. Heugraben ist eine Talsiedlung südlich von Stegersbach und liegt in einem Abschnitt des Zickenbachtals. Das Gemeindegebiet von Heugraben umfasst eine Fläche von sieben Quadratkilometern. Heugraben ist 15 km von der Bezirkshauptstadt Güssing entfernt. Die Bezirkshauptstadt Oberwart des Nachbarbezirkes liegt in 25 km, die Bezirkshauptstadt Fürstenfeld des benachbarten Bundeslandes Steiermark in rund 20 km Entfernung.

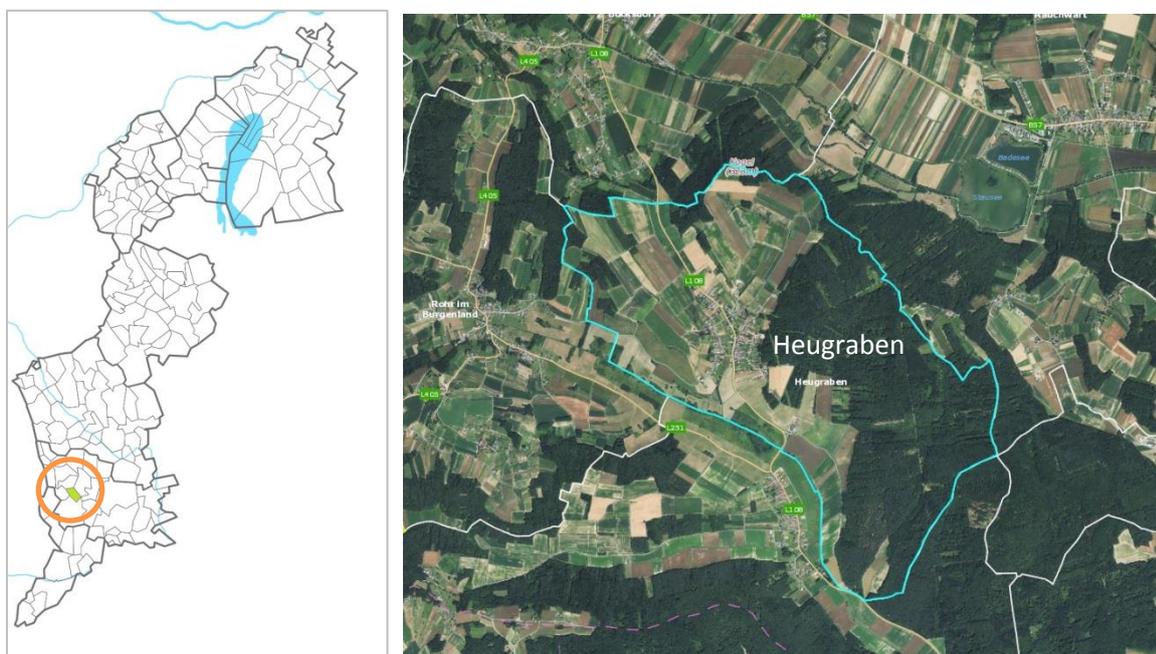
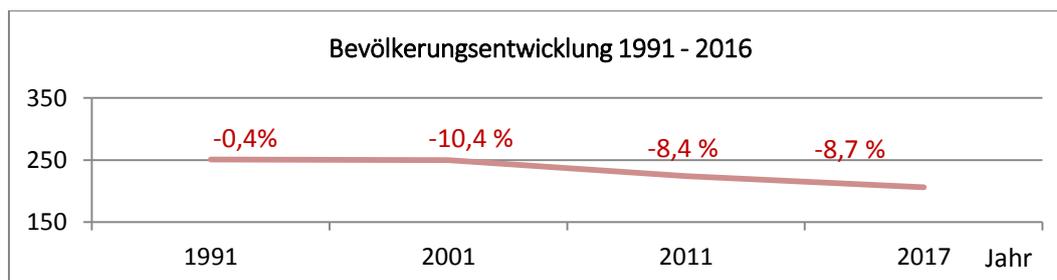


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung der Gemeinde Heugraben verzeichnet einen konstanten Rückgang der Bevölkerungszahlen in den letzten Jahrzehnten. Die Bevölkerung ist von 251 Personen im Jahr 1991 auf 206 Personen im Jahr 2017 zurückgegangen.



Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017

2.1.3 Pendlerstatistik

In Heugraben sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 108 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 16 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 92 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 16 Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes, 30 Personen sind in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes beschäftigt und 27 Personen arbeiten in Wien.

Tab. 2: Pendlerstatistik

Erwerbstätige gesamt	108
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	16
Auspendler	92
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	30
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	16
Wien	27
ins Ausland	0
Einpendler gesamt	6

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In Heugraben gibt es der Ortsgröße entsprechend wenig Infrastruktur, Nahversorger und Ärzte fehlen zur Gänze. Es sind weder Kindergarten noch Volksschule vorhanden. Das einzige im Ort befindliche Gasthaus (Gasthof Staber) ist nur am Wochenende geöffnet.

Die Bewohner sind vollständig auf das Nahversorgungsangebot der Nachbargemeinde Bocksdorf und des nahegelegenen Bezirkshauptortes Güssing angewiesen.

2.2.2 Besonderheiten

Im Gemeindegebiet befindet sich das 1992 ausgewiesene Naturschutzgebiet Auwiesen-Zickenbachtal. Es ist eines der letzten Niedermoore des Burgenlands.

2.2.3 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Heugraben liegt zwischen den beiden Landesstraßen B57 und B57a. Durch die Gemeinde verläuft die L108, welche in die L 251 (Verbindung nach Güssing) mündet.

Die Südautobahn A2 verläuft knapp 15 Kilometer westlich der Gemeinde (Steiermark).

Verkehrsanbindung

Regionale Buslinien stellen in Heugraben das einzige öffentliche Verkehrsmittel dar. Dabei ist zu beachten, dass es sich hierbei um ein stark eingeschränktes, hauptsächlich auf den Schülerverkehr ausgerichtetes Angebot handelt.

HALTESTELLE: HEUGRABEN, GH Staber		GÜLTIG AB: 2013 bis auf Widerruf					
ABFAHRT IN RICHTUNG	UM (UHRZEIT):						
OBERWART	X 07.05	1 07.19	X 11.19	22 13.06	22 15.43		
STEGERSBACH	1 06.29	X 07.05	1 07.19	1 08.54	X 11.19		
	11 12.41	22 13.06	1 14.08	22 15.43	1a 16.43	22 18.39	
KUKMIRN	X 06.36	X 07.56	X 11.41	1 12.41	22 13.31	1a 15.07	
GÜSSING	1 07.21	X 07.56	X 11.41	1 12.41	22 13.31	1a 15.07	

Zeichenerklärung: ✖ nur an Werktagen

Abb. 2. Busfahrplan (Quelle: eigenes Foto)

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	Regionalbus 7903
Radwege	
	B 62 Apfelradweg, B63 Streuobstwiesenradweg

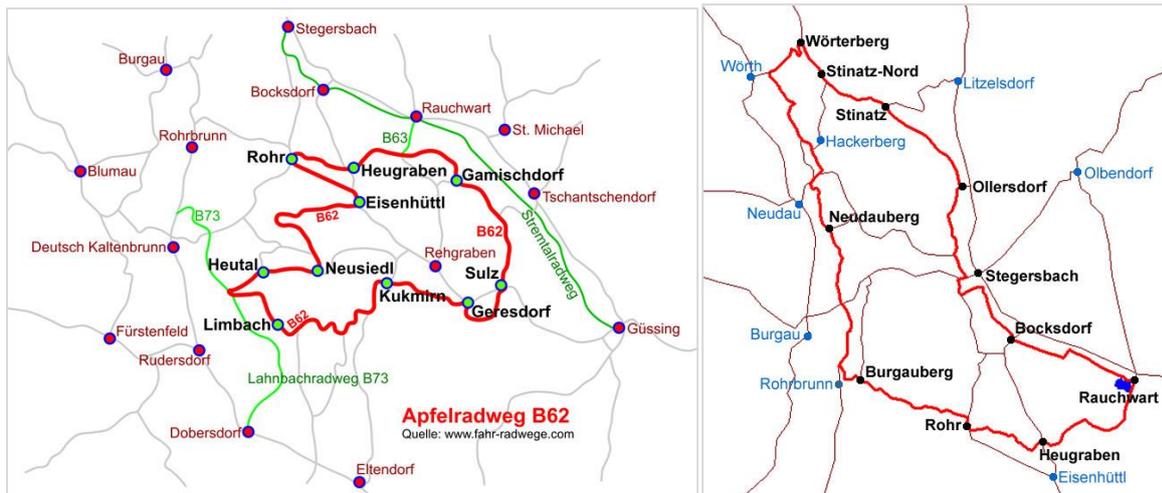


Abb. 3. Radwege (Quelle: fahr-radwege.com, 2017)

2.2.4 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Ein Gehsteig ist lediglich entlang der L 108 in der Ortsmitte von Heugraben durchgängig und in einem weitgehend guten Zustand vorhanden. Aufgrund des weitläufigen Streusiedlungscharakters abseits dieser „Hauptstraße“ besteht für den Fußgängerverkehr trotz der relativ kurzen Distanzen kein infrastrukturelles Angebot in Heugraben.

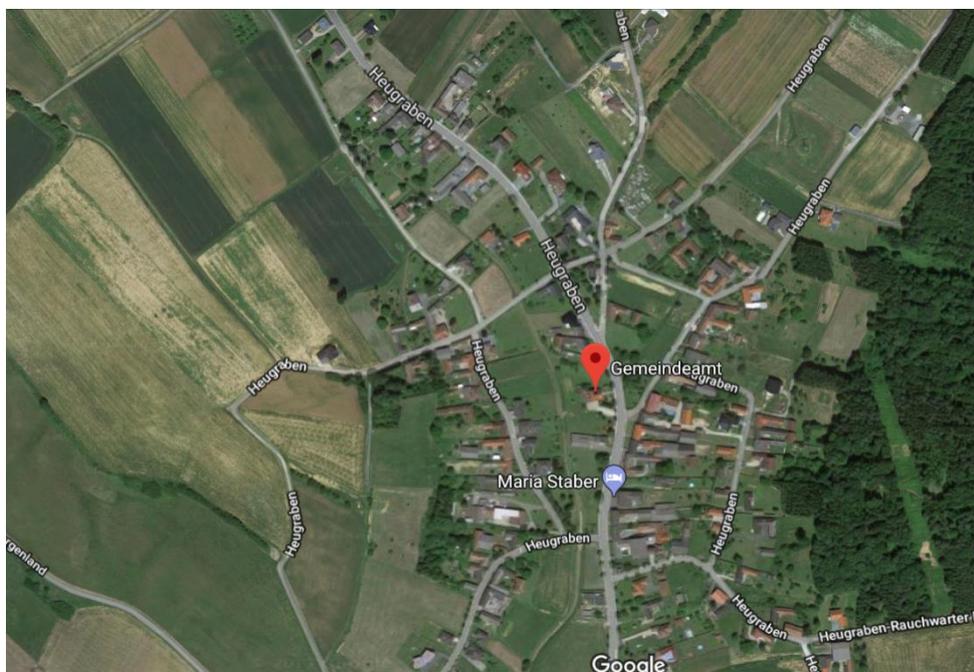


Abb. 4. Heugraben Luftbild (Quelle: Google Maps)

Radverkehr

Im Gemeindegebiet von Heugraben lassen sich weder ausgewiesene Radstreifen noch Mehrzweckstreifen verorten. Die vorhandenen Radwege bzw. Verbindungsradwege sind durch Markierungen Wegweiser ausgewiesen.

Fahrradständer sind bspw. an folgenden Plätzen vorhanden: Feuerwehrhaus, geschlossenes Gemeindeamt, Kirche und Gasthaus.

Öffentlicher Verkehr

Im Ortsgebiet von Heugraben befinden sich beidseitige Haltestellen des regionalen Buslinienverkehrs (Haltestelle Heugraben Ortsmitte, mit Überdachung).



Abb. 5. Bushaltestelle mit Wartehäuschen (Quelle: eigenes Foto)

Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität gegeben.

2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde Heugraben 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.

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

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Die Gemeinde Heugraben hat nur knapp über 200 Einwohner und bildet mit den Gemeinden Bocksdorf und Rohr im Burgenland einen Gemeindeverband. Durch die geringe Gemeindegröße und das kaum vorhandene Infrastrukturangebot sind die Bewohner auf die benachbarten Gemeinden angewiesen. Auch die Gemeindeverwaltung (Gemeindeamt) wird von der Gemeinde Bocksdorf aus mitbetreut.

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 zehn Minuten ca. 2,5 km, mit dem Pedelec (E-Bike) sogar 3,6 km zurück.

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



Quelle: www.klimaaktiv.at / Reiter, Pressl, 2009

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

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb von zehn Minuten Gehzeit erreichbar ist. Durch die fehlende Nahversorgung bzw. soziales Angebot liegen jedoch keine Ziele des täglichen Bedarfs im Einzugsbereich.

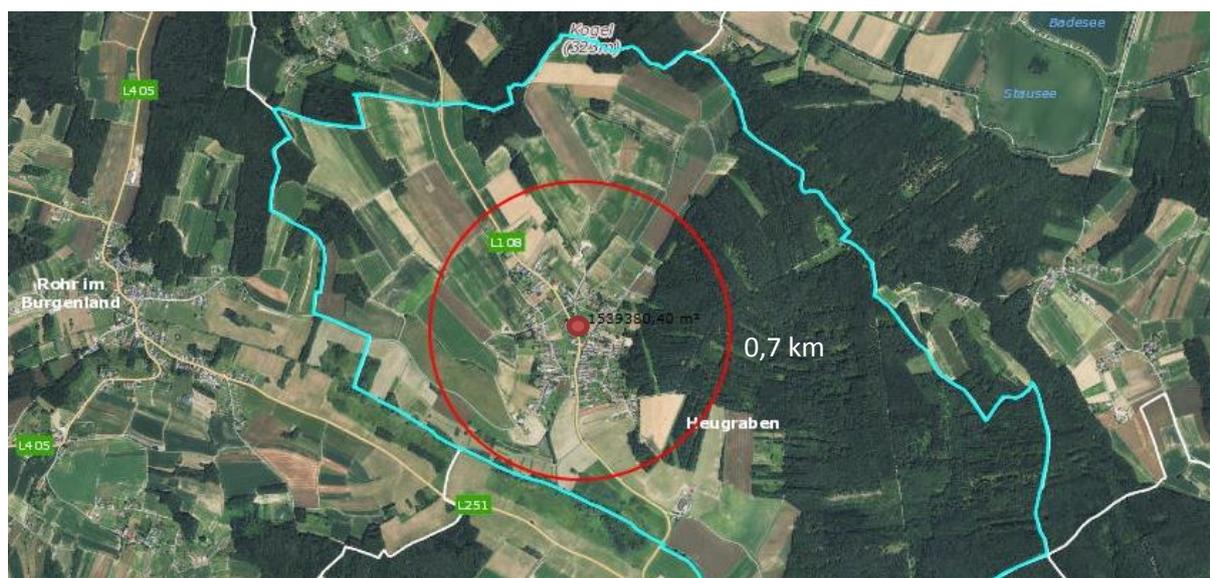


Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km (Quelle: GIS Bgld. 2017)

Umgelegt auf Fahrraddistanzen ist die Situation für Heugraben etwas günstiger. Innerhalb des zehn Minuten Radius mit dem Fahrrad liegen die Gemeinden Rohr im Bgld. und Eisenhüttl. Bocksdorf ist in zehn Minuten mit dem E-Bike erreichbar.

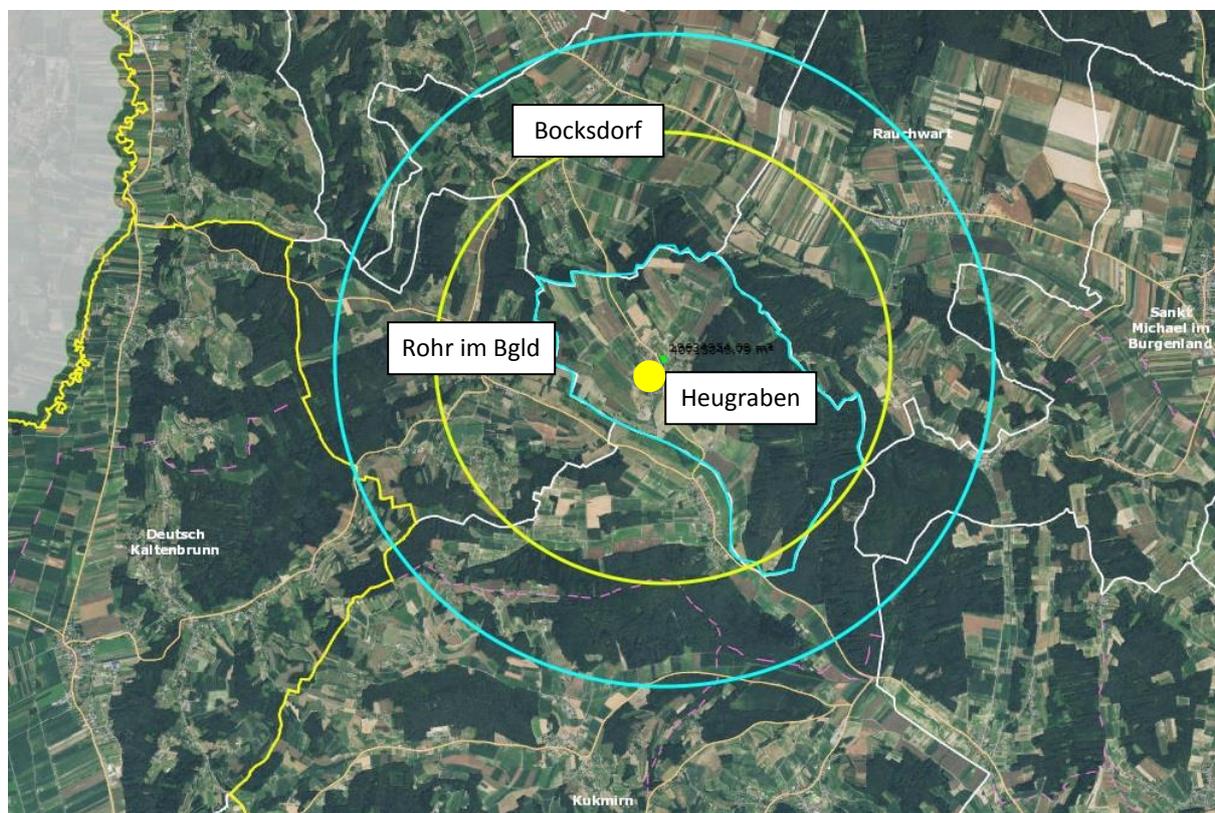


Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017)

Größere Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Billa in Stegersbach, Spar in Deutsch Kaltenbrunn) liegen jedoch fast zehn Kilometer, die Bezirkshauptstadt Güssing mit einem größeren Angebot an Nahversorgung und Geschäften, 15 Kilometer entfernt.

3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)		<ul style="list-style-type: none"> keine Nahversorgung oder soziale Infrastruktur größere Einkaufsmöglichkeiten über 10 km entfernt
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> gute Qualität der Gehsteige am Hauptverkehrsweg kurze Wege innerorts auf Grund der geringen Siedlungsgröße 	<ul style="list-style-type: none"> kein richtiges Ortszentrum, lockere Bebauung, verstreute Gebäude keine Ziele innerhalb des Fußgänger-Einzugsbereich - da im Ort keine Nahversorgung oder soziale Infrastruktur vorhanden ist
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> freizeittaugliche Radrouten 	<ul style="list-style-type: none"> fehlende Alltagstauglichkeit da kaum Ziele im Einzugsbereich liegen Nachbargemeinden liegen im Einzugsbereich für E-Bikes
ÖV-Angebot		<ul style="list-style-type: none"> sehr eingeschränktes Angebot der Busverbindungen
Verkehr		<ul style="list-style-type: none"> kein Durchzugsverkehr

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde Heugraben weist innerhalb des Siedlungsgebietes kurze Wege auf, was auf die geringe Gemeindegröße zurückzuführen ist. Die Siedlungsstruktur ist jedoch eher locker und es gibt kein geschlossenes Ortszentrum. Nachteil, trotz kurzer Wege, für die fußläufige Erschließung ist, dass es in der Gemeinde nahezu keine Angebote gibt. Nahversorgung, Bildung und Erledigungen finden in den benachbarten Gemeinden statt. Die Nachbargemeinden Rohr und Bocksdorf liegen in rund drei Kilometer Entfernung und sind somit für die Fahrt mit dem Fahrrad bzw. E-Bike geeignet.

Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb des Gemeindeverbandes Heugraben, Rohr und Bocksdorf ein hohes Potenzial zur Steigerung des Verkehrsanteils der Radfahrer (E-Bike). Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit von Zielen in diesen Gemeinen könnte mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

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

Durch die Einführung eines modularen, gemeindeübergreifenden Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden.

Im Zuge des Projektes „Mikro ÖV Implementierungsunterstützung für das Südburgenland“ wurde seitens des Landes Burgenlandes für die Gemeinden Rohr, Bocksdorf und Heugraben ein Rohkonzept für ein gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV System ausgearbeitet, welches vor allem der Zugang zu den Angeboten (Banken, Einkauf, Ärzte, Schulen) im Nahbereich für alle Nutzergruppen ermöglicht werden und auch die lokale Wirtschaft gestärkt werden sollte. Von einer Konkretisierung und Umsetzung dieses Systems würden vor allem die Bewohner der Gemeinde Heugraben profitieren.

3.3 Empfehlungen

3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Überblick über alle Mobilitätsangebote auf der Gemeindehomepage

3.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

- Qualitätssicherung Fußgängerverkehr
- Entwicklung eines Grundnetzes für den Fußgängerverkehr

3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr / E-Bike

- Qualitätssicherung Radverkehr
- Ladestationen für E-Bike

3.3.4 Maßnahmen ÖV

Gemeindeübergreifender Mikro-ÖV:

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

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 Matiassek

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: mikroev@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

4.1 Fördereinreichungsempfehlung

- Konzeption eines Mikro-ÖV Systems im Rahmen eines Mobilitätskonzeptes:
 - Förderung Dorferneuerung

- Umsetzung Mikro-ÖV:
 - Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
 - klimaaktiv mobil

5 Kontaktdaten

Mobilitätszentrale Burgenland

Domplatz 26
7000 Eisenstadt
Tel.: +43 2682 21070
E-Mail: office@b-mobil.info

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

6 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....	6
Abb. 2. Busfahrplan (Quelle: eigenes Foto).....	8
Abb. 3. Radwege (Quelle: fahr-radwege.com, 2017).....	9
Abb. 4. Heugraben Luftbild (Quelle: Google Maps).....	9
Abb. 5. Bushaltestelle mit Wartehäuschen (Quelle: eigenes Foto).....	10
Abb. 6. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	12
Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km (Quelle: GIS Bgld. 2017).....	12
Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017).....	13

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017.....	7
Tab. 2: Pendlerstatistik.....	7
Tab. 3: Verkehrserschließung.....	8
Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse.....	14

Quellenverzeichnis

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf)
GIS Burgenland, 2017: (geodaten.bgld.gv.at/de/home.html)
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.heugraben.at)
Mobilitätszentrale Burgenland, 2017 (www.b-mobil.info)
Grubits, 2015: Mikro ÖV Implementierungsunterstützung für das Südburgenland, Grobkonzept „ROHR/BURGENLAND – HEUGRABEN – BOCKSDORF“