



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check

## Pinkafeld



**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 Pinkafeld

Stadtgemeinde Pinkafeld

Hauptplatz 1

7423 Pinkafeld

Erstellt durch

MiRo Mobility GmbH

Technologiezentrum Eisenstadt

Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG

7000 Eisenstadt

Eisenstadt, Mai 2018

---

## VORWORT LANDESRÄTIN MAG.a EISENKOPF

Sehr geehrte Damen und Herren!

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

Gerade auch die Tatsache, dass der PKW-Verkehr für zahlreiche negative Umweltfolgen verantwortlich ist, bestärkt mich als zuständige Umwelt- und Gemeindelandesrätin darin, den Gemeinden Angebote zu bieten, damit sie ihren Beitrag zu einer Änderung im Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger leisten können. Daher ist es mir wichtig, dass sich Gemeinden mit ihren Möglichkeiten, den Bedürfnissen der Bevölkerung und den Potenzialen am jeweiligen Standort auseinandersetzen.

Mobilitäts-Checks sind dafür ein geeignetes Instrument, weil sie einen Überblick über die gesamte Mobilitätssituation in der Gemeinde geben und auch die Sensibilisierung hinsichtlich der Aspekte von nachhaltiger Mobilität unterstützen. In diesem Sinne unterstütze ich die Initiative der Mobilitätszentrale Burgenland im Rahmen des Projekts SMART Pannonia, 50 burgenländischen Gemeinden kostenlos einen Mobilitäts-Check anzubieten. Diese geben den Verantwortungsträgerinnen und –trägern in den Gemeindeämtern einen Wegweiser, wo und wie sie konkret ansetzen können, um das Mobilitätssystem in ihrem Wirkungskreis im Sinne der klimaschonenden und nachhaltigen Mobilität zu verbessern.

Die Gemeinden des Burgenlands sind wichtige Multiplikatoren im Umweltschutzbereich. Ich bedanke mich bei allen Gemeinden und ihren Vertreterinnen und Vertretern für Ihr Engagement für ein nachhaltiges und lebenswertes Burgenland und wünsche in der weiteren Umsetzung dafür viel Erfolg im Sinne einer guten Sache!

Ihre

Landesrätin

**Mag.a Astrid Eisenkopf**

|       |  |    |
|-------|--|----|
| 1     | Einleitung.....  | 5  |
| 2     | Status Quo .....   | 6  |
| 2.1   | Lage und Bevölkerung .....   | 6  |
| 2.1.1 | Lage im Raum .....   | 6  |
| 2.1.2 | Bevölkerungsstatistik.....   | 6  |
| 2.1.3 | Pendlerstatistik.....  | 7  |
| 2.2   | Bestehendes Angebot in der Gemeinde .....                          | 7  |
| 2.2.1 | Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....                       | 7  |
| 2.2.2 | Verkehrerschließung.....   | 8  |
| 2.2.3 | Qualitätscheck .....   | 9  |
| 2.2.4 | Bestehende Mobilitätsangebote .....                                | 12 |
| 2.3   | Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....           | 12 |
| 3     | Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....                        | 13 |
| 3.1   | Stärken-Schwächen-Analyse .....                                    | 16 |
| 3.2   | Potenziale .....   | 16 |
| 3.2.1 | Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs..... | 16 |
| 3.2.2 | Potenziale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern)..... | 17 |
| 3.3   | Empfehlungen .....   | 17 |
| 3.3.1 | Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....                          | 17 |
| 3.3.2 | Maßnahmen Fußgängerverkehr.....                                    | 17 |
| 3.3.3 | Maßnahmen Radfahrverkehr .....                                     | 18 |
| 3.3.4 | Maßnahmen ÖV .....   | 18 |
| 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.

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot ermittelt und die Verkehrssituation in der Stadtgemeinde Pinkafeld erhoben und die 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.

## 2 Status Quo

Das folgende Kapitel fasst das Bestandsangebot von Pinkafeld zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

### 2.1 Lage und Bevölkerung

#### 2.1.1 Lage im Raum

Die Stadtgemeinde Pinkafeld liegt im Bezirk Oberwart und umfasst die Katastralgemeinden Pinkafeld und Hochart.

Pinkafeld ist rund 90 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt und der steirischen Hauptstadt Graz entfernt. Szombathely ist ca. 50 km, Wien rund 115 km und Sopron ca. 80 km entfernt.

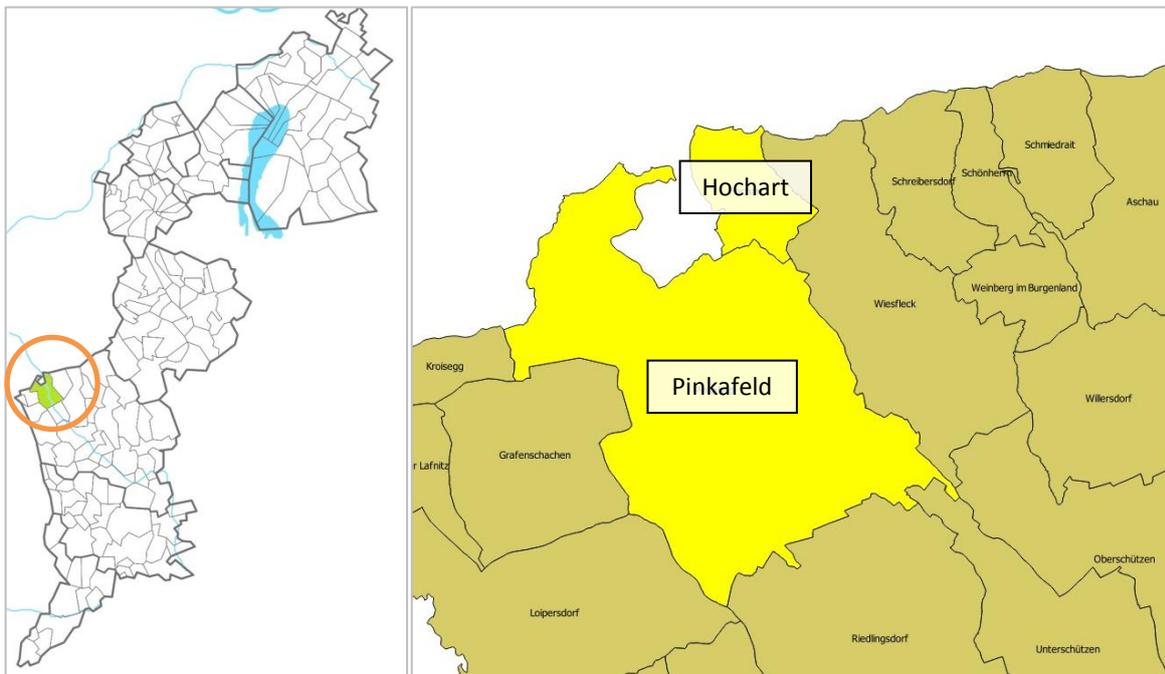


Abb. 1. Lage (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Pinkafeld ist umgeben von den burgenländischen Gemeinden Wiesfleck, Oberschützen, Riedlingsdorf, Loipersdorf-Kitzladen und Grafenschachen. Auf steirischer Seite grenzen Pinggau (Sannersdorf) und Friedberg. Der Ortsteil Hochart liegt im Nord-Osten und grenzt an die Steiermark.

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung von Pinkafeld ist in den letzten Jahrzehnten konstant angestiegen, von 5.010 Einwohnern im Jahr 1991 auf 5.688 im Jahr 2017. Dies ist ein Anstieg von 678 Personen zwischen den Jahren 1991 und 2017.

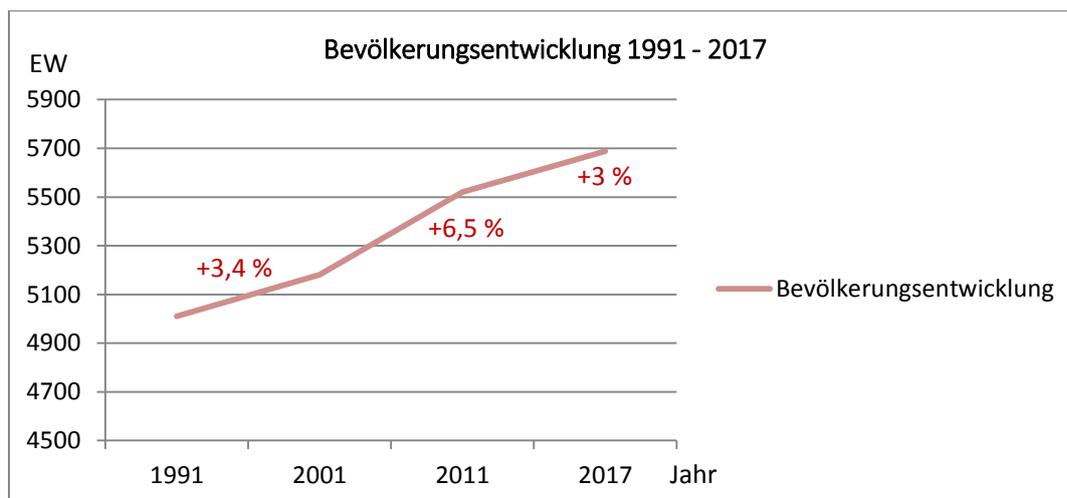


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Pinkafeld sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik, 2015) 2.451 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 927 Personen ihren Arbeitsplatz in der Stadtgemeinde, 1.524 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 550 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 255) in Oberwart. 167 Personen arbeiten in Niederösterreich, 255 in der Steiermark und 332 arbeiten in Wien. Pinkafeld hat mit 2.059 Personen einen hohen Anteil an Einpendlern.

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

|   |              |
|---|--------------|
| <b>Erwerbstätige gesamt</b>                           | <b>2.451</b> |
| <b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b> | <b>927</b>   |
| <b>Auspendler</b>                                     | <b>1.524</b> |
| in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks       | 550          |
| <i>davon in Oberwart</i>                              | 255          |
| <i>davon in Bad Tatzmannsdorf</i>                     | 56           |
| in einen anderen politischen Bezirk im Bgld           | 182          |
| Niederösterreich                                      | 167          |
| Wien  | 332          |
| Steiermark  | 255          |
| ins Ausland   | 5            |
| <b>Einpendler gesamt</b>                              | <b>2.059</b> |

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Stadtgemeinde gibt es eine große Auswahl an sozialer Infrastruktur, Nahversorgungsmöglichkeiten und Freizeitangeboten. Pinkafeld ist vor allem als Schul- und Fachhochschulstandort von Bedeutung. Außerdem sind zahlreiche Fachärzte in Pinkafeld angesiedelt.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

| <b>Nahversorgung im Ort</b>       |  |
|-----------------------------------|--|
| Nahversorgung                     | umfangreiches Angebot an Lebensmittelgeschäften und Fachgeschäften   |
| Sonstiges                         | Trafiken, Banken, Post   |
| <b>Schule + Kindergarten</b>      |  |
| Kindergarten                      | Kindergarten / SOS-Kinderdorf, Städtische Kinderkrippe, Städtischer Kindergarten   |
| Volksschule                       | Volksschule  |
| Sonstige Schulen                  | HTL, Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Berufe, Landesberufsschule Pinkafeld, Private Fachschule für soziale Betreuung, Volkshochschule Pinkafeld, FH Pinkafeld, Musikschule Pinkafeld, Montessori Schule, NMS, Polytechnische Schule |
| <b>Ärzte + Apotheke</b>           |  |
| Allgemeinmediziner                | ja   |
| Sonstige                          | umfangreiches Angebot an Fachärzten  |
| Apotheke                          | Apotheke zum Salvator  |
| <b>Freizeit + Gastronomie</b>     |  |
| Gasthaus/Café                     | umfangreiches Angebot an Cafés, Restaurants und Gastronomie  |
| <b>Besonderes</b>                 |  |
| Flugplatz Pinkafeld, Allwetterbad |  |



Abb. 3. l: Rathaus, r: Allwetterbad (Quelle: eigene Fotos)

### 2.2.2 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation und Verkehrsanbindung

Pinkafeld ist über die A2 an das hochrangige Verkehrsnetz angeschlossen. Die Autobahnauffahrt ist über die Grazer Straße erreichbar und liegt nur rund 2,5 km vom Stadtzentrum entfernt. Mit dem PKW sind Wien in knapp 1,5 und Graz in etwa einer Stunde erreichbar.

Die B63 verläuft in Nord-Süd-Richtung, weitgehend östlich des Siedlungsgebietes bzw. Stadtkerns vorbei und bindet Pinkafeld an Oberwart und das steirische Pinggau an.

Das ÖV-Angebot ist umfangreich und bietet eine Vielzahl an regionalen und überregionalen Buslinien. Pinkafeld liegt an der Strecke der Pinkatalbahn (Friedberg – Szombathely). Diese wird jedoch seit 2011 nicht mehr für den Personenverkehr genutzt (siehe Abb. 4).

Tab. 3: Verkehrserschließung

|                   |  |
|-------------------|--|
| <b>ÖV-Angebot</b> |  |
| Bus               | G1, 7942, 304, 7906, 7905, 7919, 7934, 7904<br>u.a. nach: Wien, Güssing, Oberwart, Lafnitz, Markt Allhau, Oberschützen, Loipersdorf, |
| Radwege           | B54 Schluchtradweg (Pinkaradweg), B50 Vier-Jahreszeitenradweg, Lebenswart – Radweg, Paradiesroute Südburgenland                      |



Abb. 4. Pinkatalbahn (Quelle: OpenStreetMap, Thomas, 2015)

### 2.2.3 Qualitätscheck

#### Fußgängerverkehr

Das Wegenetz der Stadtgemeinde ist vor allem im Zentrumsbereich durchgängig und engmaschig, was direkte Wege für Fußgänger im Stadtzentrum ermöglicht. Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen sind durchwegs in gutem Zustand und durchgängig. Abseits der Hauptstraßen sind Gehsteige nur einseitig bzw. nicht mehr vorhanden.

Der Bereich vor den Schulen ist mit Bodenmarkierungen und Schildern als Schulweg gekennzeichnet. Da es zu Schulbeginn im Bereich der Volksschule regelmäßig zu Stau, verursacht durch den Bringverkehr kam, wurde die Situation bereits vom Kuratorium für Verkehrssicherheit begutachtet. Durch auffällige Bodenmarkierungen und Hinweisschilder wird nun bestmöglich auf den Schulweg hingewiesen.



Abb. 5. Fußgängerverkehr: Schulwegsicherung (Quelle: eigene Fotos)

### Radverkehr

Radständer befinden sich vor relevanten Einrichtungen wie z.B. bei diversen Geschäfte und Einrichtungen entlang der Hauptstraße. An der Hauptstraße gibt es auch einen E-Bike Verleih. Ein Fuß- und Radweg führt von der Bushaltestelle Pinkafeld HTL entlang der Steinamangerstraße bis zum Allwetterbad Pinkafeld.

Für Radfahrer gibt es ein gutes Angebot an Freizeitradwegen, wie z.B. den Anschluss an den B54 Schluchtradweg (Pinkaradweg) und die Südburgenland Paradiesroute.



Abb. 6. Radverkehr: Fuß- und Radweg und Beschilderung von überörtlichen Radwegen (Quelle: eigene Fotos)

## Öffentlicher Verkehr

Bushaltestellen befinden sich entlang der Steinamangerer Straße und an besonders relevanten Stellen, wie z.B. bei den Schulen und im Stadtzentrum. Die Haltestellen verfügen teilweise über überdachte Wartehäuschen mit Sitzmöglichkeiten.

Die Bahnstrecke Friedberg - Oberwart sowie der Bahnhof Pinkafeld sind seit 2011 nicht mehr für den Personenverkehr im Betrieb.



Abb. 7. Öffentlicher Verkehr: Bushaltestelle Marktplatz (Quelle: eigenes Foto)

## Infrastruktur für Elektromobilität

E-Tankstellen befinden sich an der Grazer Straße und am Alexander Putz Platz.



Abb. 8. E-Tankstelle (Quelle: eigenes Foto)

#### 2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde Pinkafeld ist Partnergemeinde beim Projekt Discobus. Die Discobuslinien Nr.15 (über Pinkafeld und Hartberg) und Nr. 16 (über Stegersbach – Pinkafeld – Oberwart) stehen den Jugendlichen zur Verfügung.

Seit 2007 gibt es das Citytaxi Pinkafeld, das für alle Bewohner im Stadtgebiet von Pinkafeld und im Ortsgebiet von Hochart ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot darstellt. Die Abholung erfolgt individuell nach Terminvereinbarung und die Abrechnung nach Strecke. Im Stadtgebiet Pinkafeld kostet eine Strecke 2 €. Vom Stadtgebiet nach Hochart und wieder retour kostet 3 € pro Strecke. Ein Drittel der Kosten wird von der Gemeinde Pinkafeld gesponsert.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

| Mobilitätsangebote |  |
|--------------------|--|
| Kinder             | -  |
| Jugend             | Discobus Linie 15: Riedlingsdorf-Pinkafeld-Oberwart-Kemetten-Hartberg; Discobuslinie 16: Rauchwart-Stegersbach-Jabing-Riedlingsdorf-Pinkafeld-Oberwart |
| Senioren           | -  |
| Sonstige           | Citytaxi Pinkafeld   |

### 2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Pinkafeld grenzt im Norden an die steirischen Gemeinden Friedberg und Pinggau (Sannersdorf). Im Osten befindet sich Wiesfleck, im Süden Oberschützen, Riedlingsdorf, Loipersdorf-Kitzladen und im Westen Grafenschachen.

Die Siedlungsgebiete von Pinkafeld und Riedlingsdorf gehen entlang der L264 ineinander über. Die steirische Gemeinde Sannersdorf sowie die an der B63 gelegene Pinkafelder Siedlung nördlich des Flugplatzes liegen ebenfalls direkt aneinander angrenzend. Außerhalb des geschlossen bebauten Stadtgebietes gibt es weiters einige abgelegene Höfe und Wohngebäude.

Pinkafeld stellt ein wichtiges Wirtschafts-, Einkaufs- und Schulzentrum für die umliegenden Gemeinden und in der Region dar.

### 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 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.



Abb. 9. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Pinkafeld profitiert von einem kompakten Stadtzentrum mit dichter Bebauung und einem engmaschigen Wegenetz. Darum umgebend befinden sich lockere Wohnsiedlungen, an den Stadträndern sind Gewerbebetriebe angesiedelt. Durch die Ausdehnung des Siedlungsgebietes von rund vier Kilometern (Nord-Süd Achse) ergeben sich vor allem für die Stadtrandbereiche weite Entfernungen.

Der Ortsteil Hochart liegt knapp vier Kilometer vom Stadtzentrum Pinkafeld entfernt und ist somit für eine fußläufige Anbindung an Pinkafeld nicht geeignet. Diese Entfernung ist auch für alltägliche Fahrten mit dem Fahrrad oder E-Bike wenig geeignet, da die Fahrzeit von 10-Minuten überschritten wird.

Legt man den Einzugsbereich einer 10-minütigen Gehzeit um den Hauptplatz wird ersichtlich, dass sich vor allem der Stadtkern gut zu Fuß erreichen lässt. Die Siedlungsgebiete an den Stadträndern liegen außerhalb dieses Bereichs und eignen sich somit nur bedingt für Wege zu Fuß.

Vor allem Bereiche wie z.B. die Straßen Hänzenteig, Gfangen oder Hocharter Straße weisen Streusiedlungscharakter auf.



Abb. 10. Einzugsbereiche: Rathausplatz, 10-Minuten Fußweg (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Betrachtet man die 10-Minuten Einzugsbereiche für Fahrrad- und E-Bikefahrer ausgehend vom Stadtzentrum Pinkafeld, wird ersichtlich, dass mit Ausnahme des Ortsteils Hochart das gesamte Stadtgebiet innerhalb der beiden Radien liegt. Dies bedeutet, dass eine Eignung für alltägliche Fahrten mit dem Fahrrad oder E-Bike innerhalb von Pinkafeld gegeben ist.

Innerhalb von zehn Minuten Fahrzeit mit dem E-Bike sind außerdem die Nachbargemeinden Wiesfleck, Riedlingsdorf und Sinnersdorf erreichbar.



Abb. 11. Einzugsbereiche Zentrum Pinkafeld, gelb: Fahrrad,  $r = 2,5$  km; blau: E-Bike,  $r = 3,6$  km (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

### 3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse

|   | <b>Stärken</b>  | <b>Schwächen</b>  |
|---|---|---|
| <b>Allgemein</b><br>(Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskörper</li> <li>• starker Zuzug, Wachstum</li> <li>• gutes Angebot an Nahversorgung und sozialer Infrastruktur</li> <li>• Schulzentrum</li> <li>• urbanes Umfeld</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lebensmittelgeschäfte in Randlage (Grazer Straße und Wiener Straße)</li> </ul>   |
| <b>Fußgängerverkehr</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen im Ortskern</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige, Durchgängigkeit, sichere Querungsmöglichkeiten</li> <li>• gesicherter Schulweg</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Randbereiche mit Streusiedlungscharakter</li> <li>• Ortsteil Hochart ca. 4 km vom Stadtzentrum entfernt</li> <li>• z.T. weite Wege durch große Entfernungen</li> </ul> |
| <b>Radverkehr</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Eignung für den Alltagsradverkehr durch geringe Distanzen innerhalb des Stadtgebietes</li> <li>• gute Anbindung an das überregionale Radwegenetz</li> <li>• Radständern an Hotspots vorhanden</li> <li>• Beschilderung der überörtlichen Radwege</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fehlende innerörtliche Radwege</li> <li>• Ortsteil Hochart abgelegen</li> </ul>  |
| <b>ÖV-Angebot</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• regelmäßige und umfangreiche Busverbindungen</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnstrecke</li> </ul>  |
| <b>Verkehr</b>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Citytaxi</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• starkes Verkehrsaufkommen entlang der Wiener Straße</li> </ul>   |

### 3.2 Potenziale

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

Die Stadtgemeinde Pinkafeld profitiert von einem weitgehend kompakten Siedlungskörper und den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer im Zentrum.

Die Stadtgemeinde ist an das überörtliche Radwegenetz angebunden und die Radwege sind ausreichend beschildert. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele kann zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike verbessert werden:

| Einrichtung  | Erreichbarkeit    | Potentiale zur Attraktivierung  |
|--------------|-------------------|---|
| Stadtzentrum | zu Fuß/Rad/E-Bike | <ul style="list-style-type: none"> <li>Leitsystem für Fahrradwege mit Angabe der Distanzen</li> <li>E-Bike Ladestationen Schulweginitiative</li> <li>getrennte Radwege im Stadtzentrum</li> </ul> |
| Schulzentrum | zu Fuß/Rad/E-Bike | <ul style="list-style-type: none"> <li>Schulwegplan mit Angaben von Distanzen</li> <li>„Pedi-Bus“ – Gemeinsamer Schulweg</li> <li>Wettbewerbe zur Motivation</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

Für diese Zielgruppen gibt es in Pinkafeld mit dem Citytaxi ein bedarfsorientiertes Mobilitätsangebot. Zusätzlich gibt es ein gutes überörtliches ÖV-Angebot durch den Linienverkehr der Busse, wodurch ein gutes Bestandsangebot gegeben ist.

Eine Verbesserung bzw. Erweiterung dieses Angebots könnte die Ausweitung auf die benachbarten Gemeinden sein, jedoch wäre dieses Angebot vorwiegend für die Bevölkerung dieser Gemeinden von Vorteil, da Pinkafeld als regionales Zentrum ein großes Angebot bietet.

## 3.3 Empfehlungen

### 3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Gemeindeamt/Tourismusbüro 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
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)
- Organisation Schulumfeld: Parkplätze, Kontrolle, Schulwegsicherung

#### Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit

#### 3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

##### Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Ausbau Abstellanlagen: Anschaffung einheitlicher Abstellanlagen für Hot-Spots
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten

##### Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bikes an Hot-Spots
- Sichere Abstellanlagen für E-Bikes

##### 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“)

##### Tourismus:

- Radweg Leitsystem zu touristischen Einrichtungen (auch in der Umgebung)

#### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

##### Mikro-ÖV:

- eventuelle Erweiterung des bestehenden Citytaxi auf die Nachbargemeinden

#### ÖV: Bahn

- Umsetzung Projekt GrenzBahn – Ausbau der Bahnstrecke Friedberg – Szombathely und Wiederaufnahme des Personenverkehrs

#### 3.3.5 *Allgemeine Verkehrsmaßnahmen*

##### Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Hebung der Verkehrssicherheit für Fußgänger (Straßenraumgestaltung)
- Maßnahmen zur Einhaltung der Tempolimits 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

- Umsetzung Mikro-ÖV:
  - Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland
  
- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
  - klimaaktiv mobil

## 5 Kontaktdaten

### **Mobilitätszentrale Burgenland**

Domplatz 26  
7000 Eisenstadt  
Telefon: +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  
Telefon: +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  
Telefon: +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 (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....   | 6  |
| Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017) .....  | 7  |
| Abb. 3. l: Rathaus, r: Allwetterbad (Quelle: eigene Fotos).....  | 8  |
| Abb. 4. Pinkatalbahn (Quelle: OpenStreetMap, Thomas, 2015).....  | 9  |
| Abb. 5. Fußgängerverkehr: Schulwegsicherung (Quelle: eigene Fotos).....  | 10 |
| Abb. 6. Radverkehr: Fuß- und Radweg und Beschilderung von überörtlichen Radwegen (Quelle: eigene Fotos) .....                        | 10 |
| Abb. 7. Öffentlicher Verkehr: Bushaltestelle Marktplatz (Quelle: eigenes Foto).....  | 11 |
| Abb. 8. E-Tankstelle (Quelle: eigenes Foto).....   | 11 |
| Abb. 9. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....   | 13 |
| Abb. 10. Einzugsbereiche: Rathausplatz, 10-Minuten Fußweg (Quelle: GIS Burgenland, 2017) .....                                       | 14 |
| Abb. 11. Einzugsbereiche Zentrum Pinkafeld, gelb: Fahrrad, r = 2,5 km; blau: E-Bike, r = 3,6 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017) ..... | 15 |

### Tabellenverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Tab. 1: Pendlerstatistik (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik, 2015)..... | 7  |
| Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....                                  | 8  |
| Tab. 3: Verkehrserschließung .....  | 9  |
| Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote .....   | 12 |
| Tab. 5: 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. Pinkafeld-online.at](http://www.Pinkafeld-online.at))

**OpenStreetMap** Thomas0829, 2015 (<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=38773247>)

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