



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check

## Jennersdorf



**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 Jennersdorf

Stadtgemeinde Jennersdorf

Hauptplatz 5a

8380 Jennersdorf

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
2.3.1	Regionale Beziehungen .....	12
2.3.2	Grenzüberschreitende Beziehungen .....	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse .....	15
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.....	16
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	16
3.3.4	Maßnahmen ÖV .....	17
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	17
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	18
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	18
5	Kontaktdaten.....	21
6	Verzeichnisse.....	22

# 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 Jennersdorf 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 Jennersdorf zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

### 2.1 Lage und Bevölkerung

#### 2.1.1 Lage im Raum

Die Stadtgemeinde Jennersdorf liegt im Südburgenland an der steirischen Grenze und ist der Bezirksvorort des gleichnamigen Bezirks. Jennersdorf setzt sich aus den Katastralgemeinden Henndorf im Burgenland, Rax, Grieselstein und Jennersdorf zusammen.

Jennersdorf ist rund 150 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt, 180 km von Wien und 80 km von der steirischen Hauptstadt Graz entfernt.

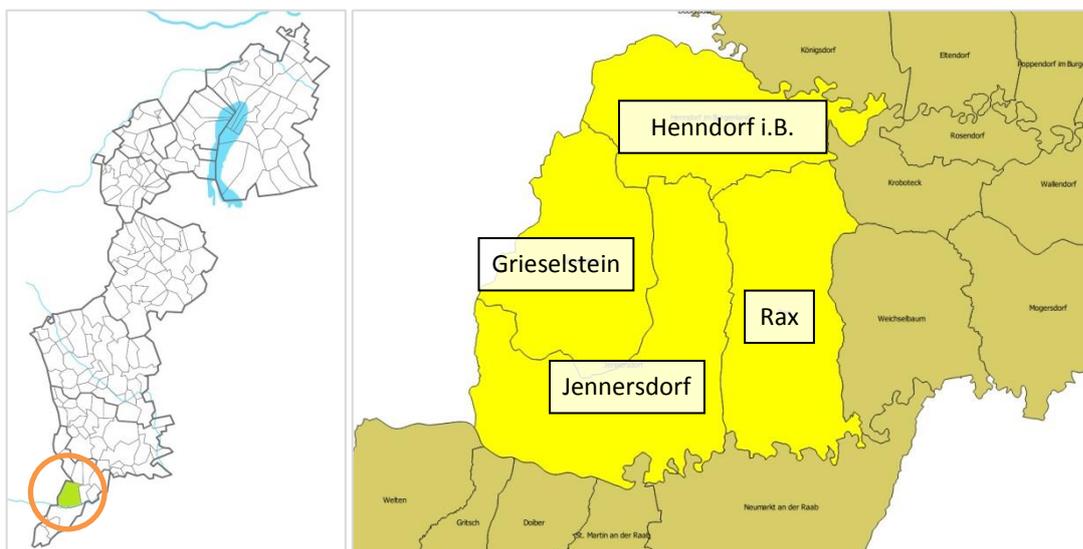


Abb. 1. Lage (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Jennersdorf ist umgeben von den burgenländischen Gemeinden Königsdorf, Weichselbaum und Sankt Martin an der Raab. Auf steirischer Seite grenzen Fehring, Unterlamm und Loipersdorf bei Fürstentfeld.

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung von Jennersdorf ist zwischen den Jahren 1991 und 2001 um knapp 5 % auf 4.236 Einwohner gestiegen. Seit 2001 ist ein leichter Abwärtstrend zu beobachten. Jennersdorf hat im Jahr 2017 4.165 Einwohner.

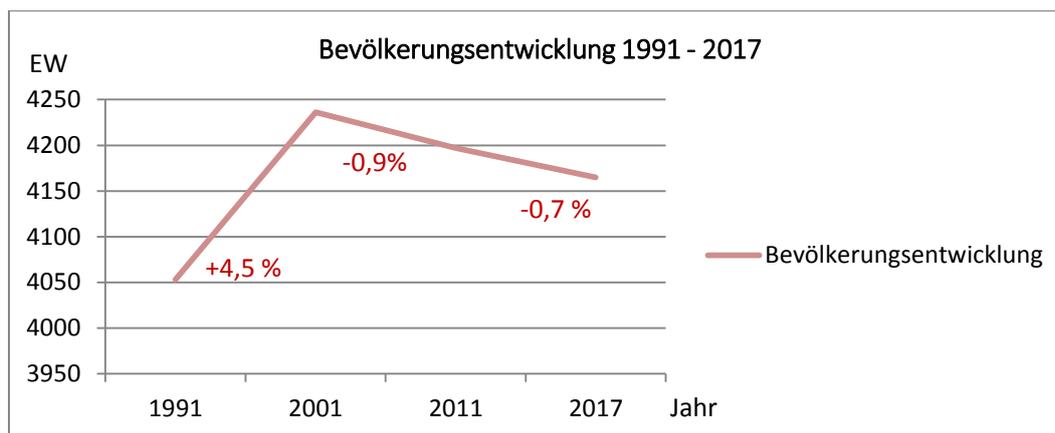


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Jennersdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik, 2015) 2.027 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 800 Personen ihren Arbeitsplatz in der Stadtgemeinde, 1.227 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 158 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, 166 Personen arbeiten in einem anderen Bezirk des Burgenlandes. 36 Personen pendeln zur Arbeit nach Niederösterreich, 664 in die Steiermark und 132 nach Wien. Jennersdorf hat mit 1.300 Personen einen hohen Anteil an Einpendlern.

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

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>2.027</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>800</b>
<b>Auspendler</b>	<b>1.227</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	158
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld.	166
Steiermark	664
Niederösterreich	36
Wien	132
ins Ausland	14
<b>Einpendler gesamt</b>	<b>1.300</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. Neben mehreren Lebensmittelgeschäften gibt es Fachgeschäfte, sowie Einrichtungen des täglichen Bedarfs wie Trafik, Post oder Banken. Jennersdorf bietet ein umfangreiches Bildungsangebot, von Kindergarten bis zu Höheren Schulen.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
	div. Lebensmittelgeschäfte und Fachgeschäfte, Banken, Post, Trafik
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	Kinderkrippe, Kindergarten
Volksschule	Volksschule Jennersdorf, Volksschule Grieselstein, Volksschule Henndorf
Sonstige Schulen	Zentralmusikschule, Neue Mittelschule, BORG/BHAS Jennersdorf, Hauptschule mit angeschlossener Poly- technischer Schule, Sonderpädagogisches Zentrum
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	3 Allgemeinmediziner
Sonstige	2 Zahnärzte, Gynäkologe, Augenarzt, Internist, Tierarzt
Apotheke	Stadtapotheke zum Salvator
<b>Besonderheiten</b>	
	Dreiländer Naturpark Raab-Örség-Goricko

### 2.2.2 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation und Verkehrsanbindung

Die B57 verläuft durch das Stadtgebiet und verbindet Jennersdorf mit dem steirischen Fehring im Südwesten sowie mit Güssing im Nordosten.

Jennersdorf ist verkehrstechnisch nur über die Bundesstraße B57 angebunden. Mit dem PKW ist Fürstenfeld in der Steiermark in 20 Minuten erreichbar und Güssing in ca. 30 Minuten.

Das ÖV-Angebot ist umfangreich und bietet eine Vielzahl an regionalen und überregionalen Buslinien. Jennersdorf liegt an der steirischen Ostbahnstrecke, welche Graz und Szentgottárd (Ungarn) verbunden.

Tab. 3: Verkehrserschließung

<b>ÖV-Angebot</b>	
Bus	Postpost Linie 1860: Fürstenfeld-Heiligenkreuz-Jennersdorf; Linie 1868: Güssing-Heiligenkreuz/Lafnitztal-Jennersdorf; Linie 1872: Jennersdorf-Henndorf/Maria Bild-Rosendorf/Lafnitz-Heiligenkreuz/Lafnitztal; Linie 1878: Jennersdorf-Minihof Liebau-Neuhausen/Klausenbach-Kalch; Linie 1880: Jennersdorf-St.Martin/Raab-Oberrosen-Jennersdorf; Linie 6201: Feldbach-Jennersdorf-Fürstenfeld; Linie 6502: Fürstenfeld-Therme Loipersdorf-Jennersdorf; Linie 6516: Fürstenfeld-Henndorf im Bgdl-Jennersdorf; Südburg Bus Linie G1: Wien-Pinggau-Bad Tatzmannsdorf-Güssing-Jennersdorf; Linie 97: Eisenstadt-Oberpullendorf-Oberwart-Jennersdorf; 486 Fürstenfeld - Loipersdorf – Jennersdorf; 488 Fürstenfeld - Loipersdorf – Jennersdorf; 7937 Mühlgraben - St. Martin/Raab – Jennersdorf;
Bahn	Regionalzüge und REX: Graz Hbf – Fehring – Szentgott-hárd
<b>Radwege</b>	
	Paradiesroute Südburgenland, R11 Raabtaltour

### 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 (entlang der B57) sind durchwegs in gutem Zustand und durchgängig.

In den Ortsteilen Grieselstein, Henndorf und Rax sind die Gehwege nicht überall durchgängig bzw. barrierefrei begehbar. Im Ortsteil Grieselstein ist der Gehweg bspw. durch Leitpflocke blockiert.



Abb. 3. Gehsteige Güssinger Straße Jennersdorf; Gehsteig mit Hindernissen im Ortsteil Grieselstein (Quelle: eigene Fotos)

### Radverkehr

Entlang der Güssinger Straße gibt es einen Radstreifen, der sowohl farblich als auch durch unterschiedliche Bodenbeläge gekennzeichnet ist. Der Radstreifen hat unterschiedliche Breiten und wird teilweise auch für andere Zwecke (z.B. Gastgärten) verwendet. Entlang der Güssinger Straße befinden sich vor diversen Geschäften und Einrichtungen Radstände.

Die Radwanderwege, die durch das Gebiet von Jennersdorf führen sind sowohl mit Schildern als auch mit Bodenmarkierungen gekennzeichnet.



Abb. 4. Markierung Radweg im Stadtgebiet (Quelle: eigene Fotos)

### Öffentlicher Verkehr

Die Bezirkshauptstadt Jennersdorf stellt einen zentralen Knotenpunkt für den öffentlichen Busverkehr im Südburgenland dar. Von Jennersdorf aus werden wichtige Orte des Südburgenlandes ange-

fahren, außerdem gibt es überregionale Verbindungen nach Fürstenfeld, Oberpullendorf, Eisenstadt und Wien. Die Busverbindungen sind vornehmlich auf den Schüler- und Pendlerverkehr sowie auf kleinräumige Verkehrsverbindungen in die Nachbarorte ausgerichtet.

Bushaltestellen befinden sich entlang der Güssinger Straße und an besonders relevanten Stellen wie bei allen Schulen, KIGA, und dem Bahnhof. Die Haltestellen verfügen teilweise über überdachte Wartehäuschen. In den Ortsteilen Henndorf, Grieselstein und Rax gibt es Bushaltestellen der Regionalbuslinien.

Am Bahnhof Jennersdorf gibt es eine Park & Ride Anlage sowie ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Von hier aus gelangt man werktags im Zwei-Stunden-Takt nach Graz (Fahrzeit ca. 1,5 h). Die Bahnstrecke verläuft in östlicher Richtung weiter nach Ungarn (Szentgotthárd), wo sie in die elektrifizierte Bahnstrecke der GySEV (Raaberbahn) übergeht. Eine durchgängige Elektrifizierung bis Graz wird seit vielen Jahren geprüft.



Abb. 5. Öffentlicher Verkehr, l: Bushaltestelle Schulzentrum, r: Bahnhof (Quelle: eigene Fotos)

### Infrastruktur für Elektromobilität

An der Kirchenstraße 1 befindet sich eine E-Tankstelle.



Abb. 6. E-Ladestation (Quelle: eigenes Foto)

#### 2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Discobuslinien J bietet Jugendlichen eine Verbindung nach Rudersdorf, Fürstenfeld und Ilz. Jennersdorf ist eine Partnergemeinde bei den Projekten Jugendtaxi und Taxi 60+. Der Vertrieb und die finanzielle Förderung der Taxischecks erfolgt über die Gemeinden, somit wird die Taxifahrt für ältere Personen billiger.

Seit 2017 ist das Bezirkstaxi im Bezirk Jennersdorf unterwegs. Innerhalb der Betriebszeiten besteht für die Bevölkerung die Möglichkeit nach telefonischer Voranmeldung Fahrten innerhalb der Gemeinde, in die Nachbargemeinden, oder Fürstenfeld zu tätigen. Man kann sich vor der eigenen Haustür oder an den Sammelpunkten der Gemeinde abholen und auch wieder nach Hause bringen lassen.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	
Jugend	Discobuslinie J: Mühlgraben-Jennersdorf-Rudersdorf-Fürstenfeld-Ilz , Jugendtaxi
Senioren	Taxi 60+
Sonstige	Bezirkstaxi Jennersdorf

### 2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

#### 2.3.1 Regionale Beziehungen

Jennersdorf stellt ein regionales Zentrum dar und ist vor allem für die umliegenden Gemeinden des Südburgenlandes von Bedeutung. Die gesamte Region ist geprägt durch eine disperse Siedlungsentwicklung mit zahlreichen Streusiedlungen und Einzelhäusern mit zum Teil großen Distanzen zwischen den besiedelten Bereichen.

#### 2.3.2 Grenzüberschreitende Beziehungen

Jennersdorf liegt nur wenige Kilometer von der ungarischen und slowenischen Grenze entfernt. Die ungarische Stadt Szentgotthárd (9.000 Einwohner) ist 15 km, Körmend (12.000 Einwohner) knapp 40 km entfernt.

### 3 Potentiale zur Mobilitätsverbesserung

Einzugsbereiche definieren die Erreichbarkeit einer Einrichtung innerhalb einer bestimmten Wegstrecke oder Wegdauer. Als Maß für die attraktive Erreichbarkeit einer Einrichtung wird in der Fachliteratur eine Wegdauer von maximal zehn Minuten definiert. Ziele innerhalb dieses Bereichs werden von den Verkehrsteilnehmern auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für längere Wege sinkt die Attraktivität des zu Fuß Gehens und Radfahrens sprunghaft ab. Umgelegt auf Distanzen entspricht der fußläufige Einzugsbereich von zehn Minuten in etwa einer Strecke von 700 Metern, mit dem Fahrrad legt man innerhalb von 10 Minuten ca. 2,5 km, mit dem Pedelec (E-Bike) sogar 3,6 km zurück. Die nachfolgende Grafik zeigt jene Distanzen, die als Einzugsgebiet für zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder Pedelec (=E-Bike) fahren gelten.



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

Die Bebauungsstruktur von Jennersdorf ist außerhalb des Stadtkerns locker und grob strukturiert. In der nachfolgenden Abbildung ist der fußläufige Einzugsbereich ausgehend vom Hauptplatz Jennersdorf eingezeichnet. Es wird ersichtlich, dass sich durch die lockere Siedlungsstruktur nur ein Teil der Stadt für die fußläufige Erreichbarkeit des Zentrums eignet.



Abb. 8. Fußläufiger Einzugsbereich: 0,7 km (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Insbesondere die Stadtränder von Jennersdorf sowie die Ortsteile Grieselstein, Henndorf und Rax sind von starker Zersiedelung geprägt. Die Siedlungen sind teilweise weit verstreut und nur durch kleine Erschließungsstraßen miteinander verbunden. Die Streusiedlungen eignen sich kaum für tägliche Erledigungen zu Fuß oder mit dem Fahrrad, da weite Wege entstehen und die Ziele fast ausschließlich im Zentrum bzw. Hauptort Jennersdorf liegen.

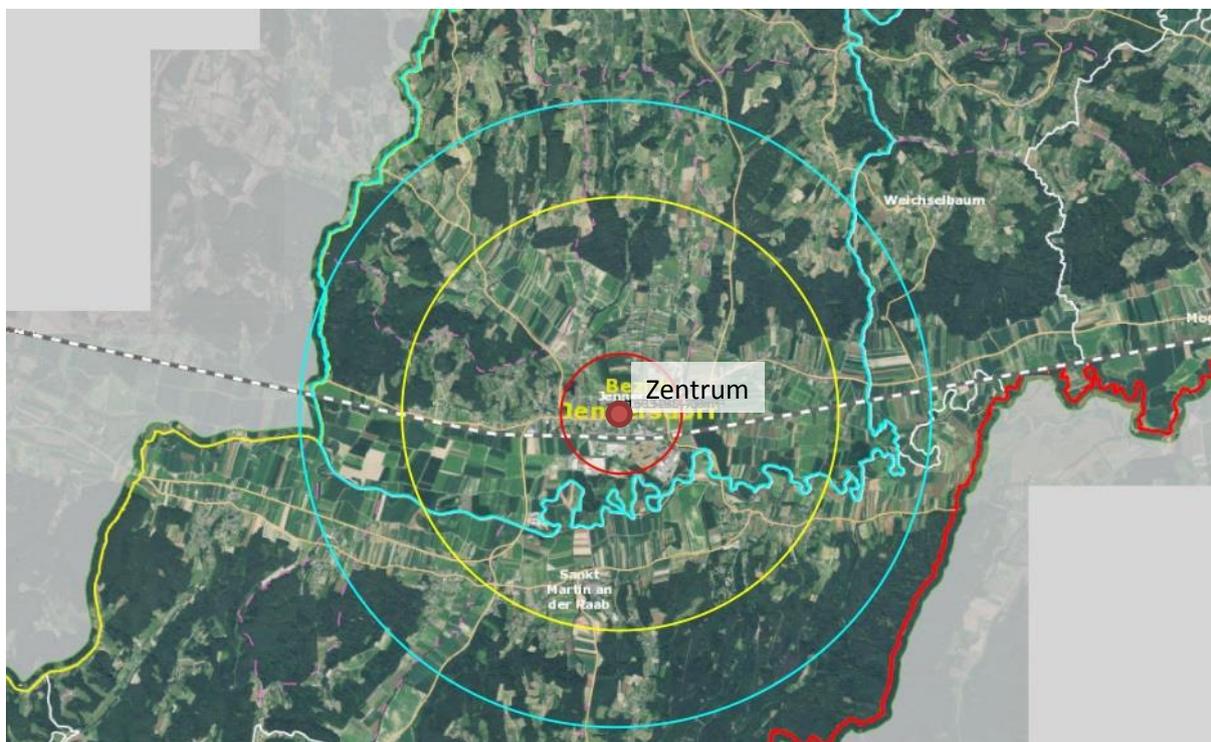


Abb. 9. Einzugsbereiche ausgehend vom Zentrum Jennersdorf: 10-Minuten Fußweg (rot), Rad (gelb) und E-Bike (blau) (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Betrachtet man die 10-Minuten Einzugsbereiche für Fahrrad- und E-Bikefahrer ausgehend vom Stadtzentrum Jennersdorf, wird ersichtlich, dass sich das gesamte Stadtgebiet des Hauptorts Jennersdorf für alltägliche Fahrten mit dem Fahrrad oder E-Bike eignet. Im Einzugsbereich für das E-Bike liegen dazu noch Teile der Ortsteile Grieselstein und Rax. Der im Norden gelegene Ortsteil Henndorf liegt nicht mehr im Einzugsbereich für Fahrrad- und E-Bikefahrer.

Grundsätzlich sind aufgrund der weiten Distanzen zwischen den Ortsteilen und dem Stadtzentrum Jennersdorf die Bedingungen für alternative Verkehrsmittel zum Pkw erschwert. Vor allem die nördlichen Ortsteile sind auf den Pkw angewiesen, da viele Siedlungsteile abgeschieden liegen.

### 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> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskörper im Ortsteil Jennersdorf</li> <li>• großes Angebot an Nahversorgung und sozialer Infrastruktur im Ortsteil Jennersdorf</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Stark disperse Siedlungsentwicklung, teilweise starke Zersiedlung innerhalb der einzelnen Ortsteile</li> <li>• Streusiedlungen ohne Nahversorgung und sozialer Infrastruktur</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen in Jennersdorf</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige, Durchgängigkeit, sichere Querungsmöglichkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende Infrastruktur in den Streusiedlungen</li> <li>• tw. keine Barrierefreien Gehsteige z.B. Grieselstein – Hindernisse durch Leitpfosten</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• gute Eignung für den Alltagsradverkehrs durch geringe Distanzen innerhalb des Siedlungskörpers</li> <li>• Einkaufsmöglichkeiten mit dem Rad erreichbar im Ortsteil Jennersdorf</li> <li>• gute Anbindung an das überregionale Radwegenetz</li> <li>• Radweg im Stadtzentrum Jennersdorf</li> <li>• Radständern an Hotspots vorhanden</li> <li>• Beschilderung der überörtlichen Radwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• nördliche Ortsteile eignen sich nicht für alltägliche Wege mit dem Rad oder E-Bike durch weite Entfernungen</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regelmäßige und umfangreiche Busanbindungen</li> <li>• Bahnanbindung</li> <li>• P&amp;R Anlage am Bahnhof</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linienverkehr der Regionalbusse stark auf Schüler und Pendlerverkehr ausgerichtet</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mikro-ÖV Bezirk Jennersdorf</li> <li>• Discobus</li> <li>• Taxi 60+</li> <li>• Jugendtaxi</li> </ul>	

### 3.2 Potenziale

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

Die Stadtgemeinde Jennersdorf profitiert von einem weitgehend kompakten Siedlungskörper und den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für Fußgänger und Radfahrer im Zentrum. Die Randbereiche, sowie Streusiedlungen der Ortsteile eignen sich nur bedingt für Fußgänger durch weite Wege.

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

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potentiale zur Attraktivierung
Kindergarten und Volksschule	zu Fuß/ Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulweginitiative</li> <li>• Schulwegplan</li> <li>• „Pedi-Bus“ – Gemeinsamer Schulweg</li> <li>• Organisation Schulumfeld</li> <li>• Wettbewerbe zur Förderung</li> <li>• Gesicherter / markierter Radweg</li> </ul>
P&R	Rad, E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradweg Leitsystem</li> <li>• E-Bike Ladestationen</li> <li>• Sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes</li> </ul>
Zentrum Jennersdorf	Rad, E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradweg Leitsystem inkl. Angabe der Distanzen aus den Ortsteilen</li> <li>• E-Bike Ladestationen</li> <li>• Sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes</li> </ul>

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

Im Bezirk Jennersdorf wurde im Jahr 2017 ein Mikro-ÖV System eingerichtet, wodurch bereits der wichtigste Schritt zur Verbesserung des ÖV-Angebotes getätigt wurde.

## 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, Durchlässigkeit)

Schulweginitiative:

- Pedibus
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)
- Organisation Schulumfeld: Parkplätze, 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 (z.B. zum Gemeindeamt, etc.)

#### Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bikes (z.B. Bahnhof, Zentrum etc.)
- 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
- Aufbau eines touristischen (E-Bike)Verleih-Systems

### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

#### Mikro-ÖV:

- laufende Evaluierung des bestehenden Mikro-ÖV Systems und ggf. Anpassungen aufgrund von Anregungen, Besetzungsgraden, Fahrzeiten etc.

### 3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

#### Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Hebung der Verkehrssicherheit für Fußgänger (Straßenraumgestaltung) in allen Ortsteilen
- Verkehrsberuhigende Maßnahmen (z.B. Tempo 30 Zonen)

## 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
- Spritspartrainings

## 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)

## 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. Gehsteige Güssinger Straße Jennersdorf; Gehsteig mit Hindernissen im Ortsteil Grieselstein (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 4. Markierung Radweg im Stadtgebiet (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 5. Öffentlicher Verkehr, l: Bushaltestelle Schulzentrum, r: Bahnhof (Quelle: eigene Fotos) .....	11
Abb. 6. E-Ladestation (Quelle: eigenes Foto) .....	11
Abb. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	13
Abb. 8. Fußläufiger Einzugsbereich: 0,7 km (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....	13
Abb. 9. Einzugsbereiche ausgehend vom Zentrum Jennersdorf: 10-Minuten Fußweg (rot), Rad (gelb) und E-Bike (blau) (Quelle: GIS Burgenland, 2017).....	14

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Quelle: 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 .....	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, 2107:** 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, 2107** ([www.jennersdorf.eu](http://www.jennersdorf.eu))

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