



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check Kemetén



**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 Kemeten

Gemeinde Kemeten  
Bachgasse 2  
7531 Kemeten

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 Gemeinделandesrätin 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 .....                          | 8  |
| 2.2.1 | Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....                       | 8  |
| 2.2.2 | Verkehrerschließung.....   | 8  |
| 2.2.3 | Qualitätscheck .....   | 9  |
| 2.2.4 | Bestehende Mobilitätsangebote .....                                | 9  |
| 2.3   | Fotodokumentation .....  | 10 |
| 3     | Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....                        | 11 |
| 3.1   | Stärken-Schwächen-Analyse .....                                    | 13 |
| 3.2   | Potentiale .....   | 13 |
| 3.2.1 | Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs..... | 13 |
| 3.2.2 | Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern)..... | 14 |
| 3.3   | Empfehlungen .....   | 14 |
| 3.3.1 | Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....                          | 14 |
| 3.3.2 | Maßnahmen Fußgängerverkehr.....                                    | 14 |
| 3.3.3 | Maßnahmen Radfahrverkehr .....                                     | 14 |
| 3.3.4 | Maßnahmen ÖV .....   | 15 |
| 4     | Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....       | 16 |
| 4.1   | Allgemeine Fördermöglichkeiten .....                               | 16 |
| 4.1   | Förderempfehlung.....  | 18 |
| 5     | Kontaktdaten.....  | 19 |
| 6     | Verzeichnisse .....  | 20 |

# 1 Einleitung

Zur Erreichbarkeit der täglichen Ziele steht eine Vielzahl an verschiedenen Verkehrsarten zur Verfügung, welche eine sehr unterschiedliche Auswirkung auf die Umwelt haben. So verursacht die Fahrt mit dem Auto CO<sub>2</sub>, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO<sub>2</sub>-Produktion mit sich bringen und sich dazu positiv auf die Gesundheit und Fitness auswirken. Auch öffentliche Verkehrsmittel, wie Bus und Bahn spielen eine wichtige Rolle im nachhaltigen Verkehr.

Vor allem in kleineren Gemeinden sind viele Bewohner<sup>1</sup> auf den eigenen Pkw angewiesen. Öffentliche Verkehrsmittel konzentrieren sich zunehmend auf den Schülerverkehr und bieten abgesehen davon keine Verbindungen. Auch weite Entfernungen zwischen Ortsteilen und Siedlungsgebieten erschweren die Alternative zum Pkw.

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Gemeinde Kemetten 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 die andererseits Bevölkerung über das vorhandene Angebot informiert werden.

Um die Bevölkerung zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten zu ermutigen, muss klimaschonende Mobilität ins Bewusstsein der Menschen gebracht werden und durch attraktive Angebote im Alltag umsetzbar sein.

---

<sup>1</sup> Um die Lesbarkeit zu vereinfachen wird auf eine gendergerechte Schreibweise verzichtet. Wir möchten deshalb darauf hinweisen, dass jegliche Personenbezeichnungen als geschlechtsunabhängig verstanden werden sollen.

## 2 Status Quo

Das folgende Kapitel fasst das Bestandsangebot der Gemeinde zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

### 2.1 Lage und Bevölkerung

#### 2.1.1 Lage im Raum

Die Gemeinde Kemeten liegt im Bezirk Oberwart, an der Grenze zum Bezirk Güssing. Kemeten ist ca. sieben Kilometer von der Bezirkshauptstadt Oberwart entfernt. Durch die Gemeinde fließt in Nord-Süd-Richtung die Strem.

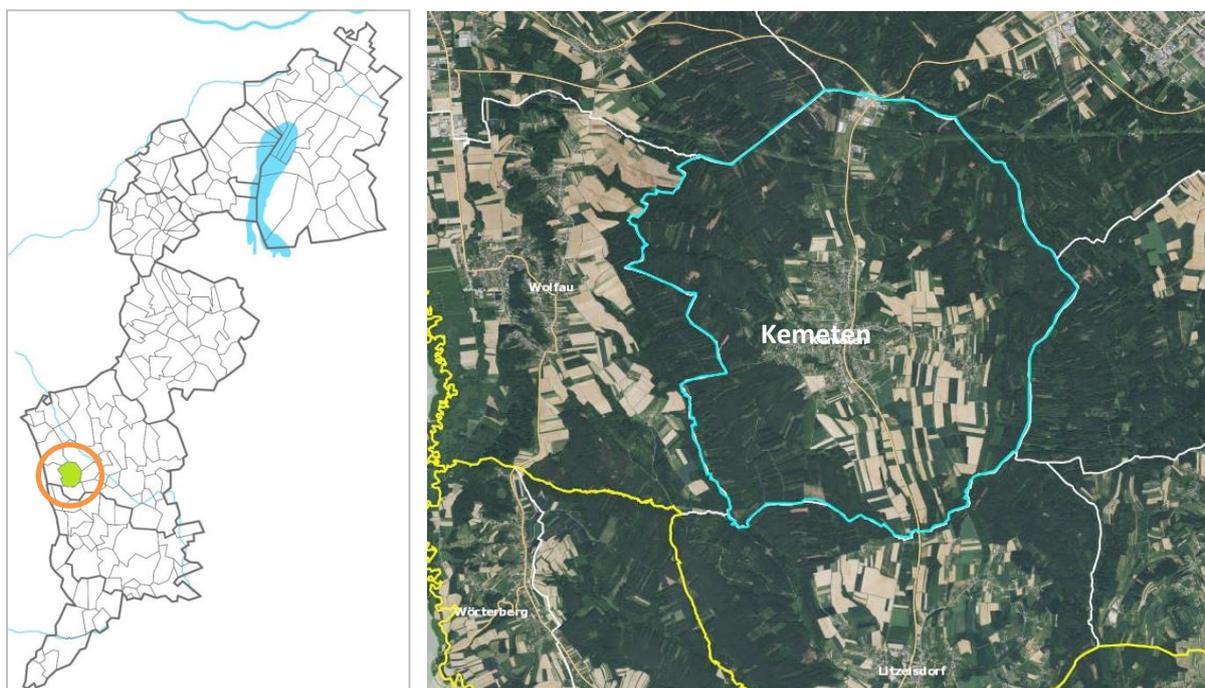


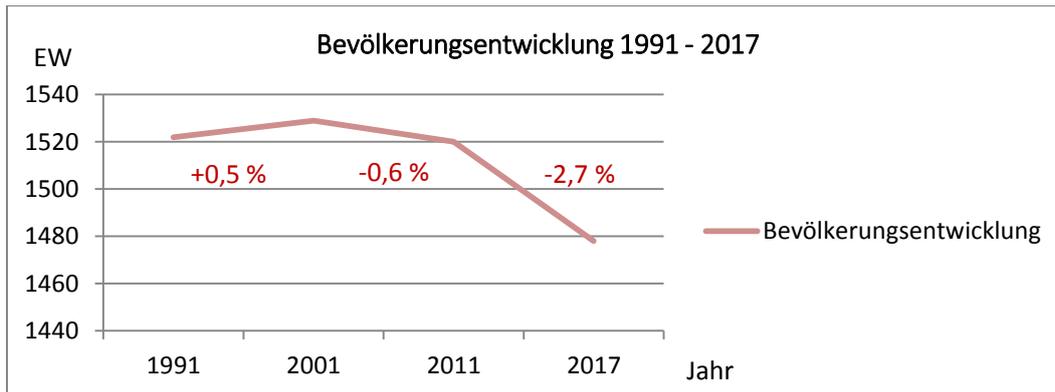
Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Kemeten ist umgeben von den Gemeinden Litzelsdorf, Unterwart, Wolfau, Markt Allhau und Oberwart.

Eisenstadt ist rund 110 km, Wien 140 km, Graz 90 km, Szombathely 50 km und Güssing 30 km entfernt.

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung der Gemeinde Kemeten ist zwischen 1991 und 2011 annähernd konstant geblieben. Seit 2011 ist ein leichter Rückgang von knapp 3 % zu verzeichnen. 2017 hat die Gemeinde 1.478 Einwohner.



Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In Kemetten sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 696 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 119 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 577 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 71 Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes, 265 Personen sind in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks beschäftigt. 75 Personen pendeln in die Steiermark, 37 nach Niederösterreich und 122 Personen sind in Wien beschäftigt.

Tab. 2: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015)

|   |            |
|---|------------|
| <b>Erwerbstätige gesamt</b>                           | <b>696</b> |
| <b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b> | <b>119</b> |
| <b>Auspendler</b>                                     | <b>577</b> |
| in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks       | 265        |
| davon in Oberwart                                     | 148        |
| in einen anderen politischen Bezirk im Bgld           | 71         |
| Steiermark  | 75         |
| Niederösterreich                                      | 37         |
| Wien  | 122        |
| ins Ausland   | 1          |
| <b>Einpendler gesamt</b>                              | <b>167</b> |

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In Kemetten gibt es der Ortsgröße entsprechend wenig Infrastruktur, die wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfs sind eine Nah & Frisch-Filiale sowie ein mehrere Gastronomiebetriebe. Die medizinische Grundversorgung ist über einen Allgemeinmediziner abgedeckt. Kemetten verfügt über einen Kindergarten sowie eine Volksschule.

Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Kemetten

| <b>Nahversorgung im Ort</b>   |   |
|-------------------------------|---|
| Nahversorgung                 | Nah&Frisch                                      |
| Bank                          | -   |
| Sonstiges                     | Trafik,   |
| <b>Schule + Kindergarten</b>  |   |
| Kindergarten                  | ja  |
| Volksschule                   | ja  |
| <b>Ärzte + Apotheke</b>       |   |
| Allgemeinmediziner            | ja  |
| Sonstige                      | -   |
| Apotheke                      | Hausapotheke bei Allgemeinmediziner             |
| <b>Freizeit + Gastronomie</b> |   |
| Gasthaus/Café                 | Café E.C.K., Restaurant Rost Aria, Gashaus Mühl |

### 2.2.2 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

Die Landesstraße B57 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Gemeinde Kemetten. Die Hauptstraße verläuft parallel zur B57. Die Erschließungsstraßen der Siedlungsgebiete laufen sternförmig im Ortszentrum zusammen. Über die B57 ist Kemetten mit der Nachbargemeinde Litzelsdorf und in weiterer Folge mit den regionalen Zentren Stegersbach und Güssing im Süden verbunden. An der nördlichen Gemeindegrenze mündet die B57 in die B50, welche weiter nach Oberwart führt.

#### Verkehrsanbindung

Das ÖV-Angebot ist auf die Linien G1, 7903 und 7905 beschränkt. Durch die Nähe zu Oberwart und der Lage der Gemeinde an der B 57 verläuft ein Großteil des regionalen Busverkehrs zwischen Oberwart und Güssing durch das Gemeindegebiet von Kemetten. Dadurch steht neben dem großzügigen Angebot im Pendlerverkehr Richtung Wien (G1) auch ein vergleichsweise gutes Verkehrsangebot nach Güssing und Oberwart zur Verfügung

Tab. 4: Verkehrserschließung

| ÖV-Angebot |   |
|------------|---|
| Bus        | G1, 7903, 7905: Oberwart-Pinkafeld-Markt Allhau-Wolfau<br>nach: u.a. Wien, Güssing, Oberwart, Stegersbach |

### 2.2.3 Qualitätscheck

#### Fußgängerverkehr

Gehsteige sind entlang der Hauptstraße beidseitig vorhanden. An den Straßen in den Siedlungsgebieten sind nur teilweise Gehsteige vorhanden. Viele Gebäude liegen weit verstreut, es gibt kein zusammenhängendes, kompaktes Siedlungsgebiet.

#### Radverkehr

Vor der Raiffeisenbank und dem Nahversorger im Ort befinden sich Fahrradständer.

#### Öffentlicher Verkehr

Eine Bushaltestelle befindet sich an der Hauptstraße und Teichgasse. Eine weitere Bushaltestelle ist an der B57 zu finden.



Abb. 2. Übersicht Haltestellen (Quelle: Scotty 2017, www.fahrplan.oebb.at)

#### Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität vorhanden.

### 2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

In der Gemeinde gibt es aktuell keine zusätzlichen Mobilitätsangebote. Es wurde jedoch ein kommunaler Mobilitätsbeauftragter ernannt, der auch an dem Lehrgang für Mobilitätsbeauftragte im Rahmen des Projekts Smart Pannonia teilgenommen hat.

## 2.3 Fotodokumentation



Abb. 3. Fahrräder vor der Volksschule, Gemeindeamt, Situation vor der Volksschule, Parkplatz Volksschule (Quelle: eigenes Foto)

### 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.



Abb. 4. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass das Ortszentrum nicht vom gesamten Siedlungsgebiet zu Fuß innerhalb von zehn Minuten erreichbar ist. Durch die lockere Bebauungsstruktur und fehlende Querverbindungen entstehen auch innerhalb der Gemeinde z.T. weite Wege, wodurch die Eignung zur Durchführung alltäglicher Wege zu Fuß nur bedingt gegeben ist. Insbesondere der Bereich der östlichen Bergstraße, sowie Brunnengasse und Mariengasse liegt ca. 1,5 km vom Ortszentrum entfernt.

Neben den weiten Wegen ist anzumerken, dass sich innerhalb der Gemeinde kaum Angebote für tägliche Erledigungen befinden.

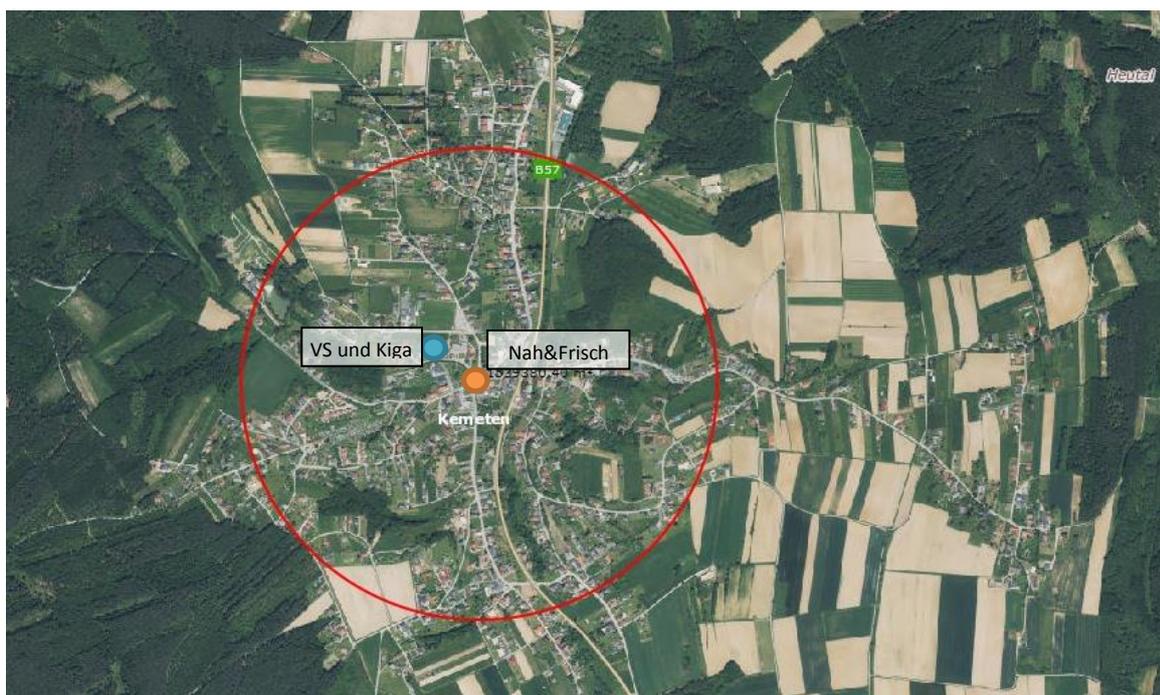


Abb. 5. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km, ausgehend vom Ortszentrum (Quelle: GIS Bgld. 2017)

Betrachtet man die Einzugsbereiche für Fahrrad und E-Bike sieht man, dass sich das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb dieser Radien befindet. Innerhalb der Gemeinde ist somit eine gute Eignung für Fahrrad- und E-Bike-Fahrten gegeben. Die Nachbargemeinden, insbesondere die Bezirkshauptstadt Oberwart mit dem großen Angebot liegen jedoch außerhalb der Einzugsbereiche.

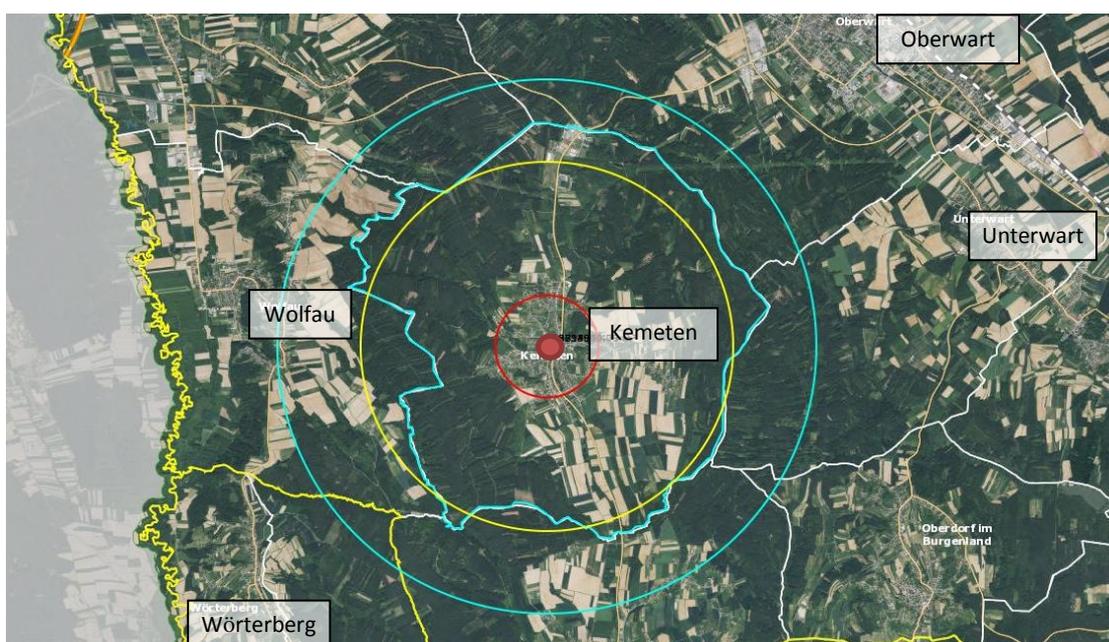


Abb. 6. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017)

### 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. 5: Stärken-Schwächen Analyse

|   | Stärken   | Schwächen  |
|---|---|--|
| <b>Allgemein</b><br>(Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.) | <ul style="list-style-type: none"> <li>Nahversorger im Ortszentrum vorhanden</li> <li>soziale Infrastruktur vorhanden, Volksschule, Arzt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>mit Ausnahme des Basisangebots kaum übergeordnete Ziele und Einrichtungen im Ort</li> </ul>   |
| <b>Fußgängerverkehr</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen</li> <li>Nahversorger im Zentrum</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>teilweise weite Wege innerhalb der Gemeinde durch sternförmig auseinanderlaufende Siedlungsgebiete</li> </ul>   |
| <b>Radverkehr</b>   |   | <ul style="list-style-type: none"> <li>fehlende Radinfrastruktur (Radwege, Radständer bei sozialen Einrichtungen)</li> <li>fehlende Alltagstauglichkeit, da kaum Ziele im Einzugsbereich liegen</li> <li>fehlende Radwegeverbindungen in Nachbargemeinden</li> <li>keine Freizeit-Radwege</li> </ul> |
| <b>ÖV-Angebot</b>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>gutes Angebot an Busverbindungen nach Güssing, Oberwart und Wien</li> </ul>                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>fehlende Flächenverbindungen in Nachbargemeinden abseits der B 57</li> </ul>  |

### 3.2 Potenziale

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

Die Gemeinde Kemetten weist ein geschlossenes, jedoch sehr locker bebautes und weitläufiges Siedlungsgebiet auf. Diese Siedlungsstruktur bedeutet, dass die Eignung für die fußläufige Erreichbarkeit auf den Ortskern beschränkt ist. Die Entfernungen entsprechen jedoch Rad- oder E-Bike-freundlichen Distanzen.

Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde ein hohes Potential zur Steigerung des Verkehrsanteils der Rad- und E-Bike-Fahrer. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

| Einrichtung          | Erreichbarkeit | Potentiale zur Attraktivierung  |
|----------------------|----------------|---|
| Ortszentrum          | Rad/E-Bike     | Ausbau der Abstellanlagen, Leitsystem mit Distanzen<br>E-Bike Ladestationen                         |
| Volksschule und Kiga | zu Fuß/ Rad    | Wettbewerbe (Meilensammeln etc.)<br>z.B. Pedibus<br>Schulweginitiative:<br>Organisation Schulumfeld |

### 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 Mikro-ÖV Systems kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden. Dadurch können positive Auswirkungen für mehrere Zielgruppen erreicht werden, so kann bspw. ein gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV System mit einem Kindergarten- bzw. Schülertransport verbunden werden. Die Einbindung des benachbarten Bezirksvorort Oberwart würde den Bewohnern ein umfangreiches Angebot an Einkaufsmöglichkeiten, Ärzten und für Erledigungen bieten.

## 3.3 Empfehlungen

### 3.3.1 *Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde*

- 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)

### 3.3.3 *Maßnahmen Radfahrverkehr*

Radverkehrsinfrastruktur:

- Aufbau eines gemeindeübergreifenden Radverkehrswegenetzes:
- Ausbau Abstellanlagen: Anschaffung einheitlicher Abstellanlagen für Hot-Spots
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten

#### Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike
- Sichere Abstellanlagen für E-Bikes

#### 3.3.4 Maßnahmen ÖV

##### Gemeindeinterner Mikro-ÖV:

- Modul Kindergarten/Schülerverkehr
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche)
- Fahrten innerorts, Anbindung zum regionalen Busverkehr

## 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.

## 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)

#### 4.1 Förderempfehlung

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

## 5 Kontaktdaten

### **Mobilitätszentrale Burgenland**

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

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

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

### **Land Burgenland**

#### **Referat Gesamtverkehrscoordination**

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

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

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

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

## 6 Verzeichnisse

### Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017) .....   | 6  |
| Abb. 2. Übersicht Haltestellen (Quelle: Scotty 2017, <a href="http://www.fahrplan.oebb.at">www.fahrplan.oebb.at</a> ) .....              | 9  |
| Abb. 3. Fahrräder vor der Volksschule, Gemeindeamt, Situation vor der Volksschule, Parkplatz Volksschule (Quelle: eigenes Foto) .....    | 10 |
| Abb. 4. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009) .....  | 11 |
| Abb. 5. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km, ausgehend vom Ortszentrum (Quelle: GIS Bgld. 2017) .....                     | 12 |
| Abb. 6. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017) ..... | 12 |

### Tabellenverzeichnis

|   |    |
|---|----|
| Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 .....                                  | 7  |
| Tab. 2: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) ..... | 7  |
| Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Kemeten .....                              | 8  |
| Tab. 4: Verkehrserschließung .....  | 9  |
| Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse .....   | 13 |

### Quellenverzeichnis

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