



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check Litzelsdorf



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

Marktgemeinde Litzelsdorf

Marktgemeinde Litzelsdorf
Marktplatz 1
7532 Litzelsdorf

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 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	7
2.2.1	Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	7
2.2.2	Verkehrerschließung.....	8
2.2.3	Qualitätscheck	9
2.2.4	Bestehende Mobilitätsangebote	10
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	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.....	15
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	15
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 CO₂, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO₂-Produktion mit sich bringen und sich dazu positiv auf die Gesundheit und Fitness auswirken. Auch öffentliche Verkehrsmittel, wie Bus und Bahn spielen eine wichtige Rolle im nachhaltigen Verkehr.

Vor allem in kleineren Gemeinden sind viele Bewohner¹ auf den eigenen Pkw angewiesen. Öffentliche Verkehrsmittel konzentrieren sich zunehmend auf den Schülerverkehr und bieten abgesehen davon keine Verbindungen. Auch weite Entfernungen zwischen Ortsteilen und Siedlungsgebieten erschweren die Alternative zum Pkw.

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Gemeinde Litzelsdorf ermittelt und deren Stärken und Schwächen ausgearbeitet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf den klimaschonenden Verkehrsmitteln:

- zu Fuß gehen
- Radfahren und E-Bike (Pedelec)
- Öffentlicher Verkehr
 - Bus
 - Bahn
 - sonstige öffentliche Verkehrsangebote

Der Weg in Richtung nachhaltigem Verkehr muss auf verschiedenen Ebenen gleichermaßen angestrebt werden. Für die Gemeinden sind dazu mehrere Schritte erforderlich. Einerseits müssen die Vor- und Nachteile des Bestands festgestellt und andererseits die Bevölkerung über das vorhandene Angebot informiert werden.

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

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

2 Status Quo

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

2.1 Lage und Bevölkerung

2.1.1 Lage im Raum

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

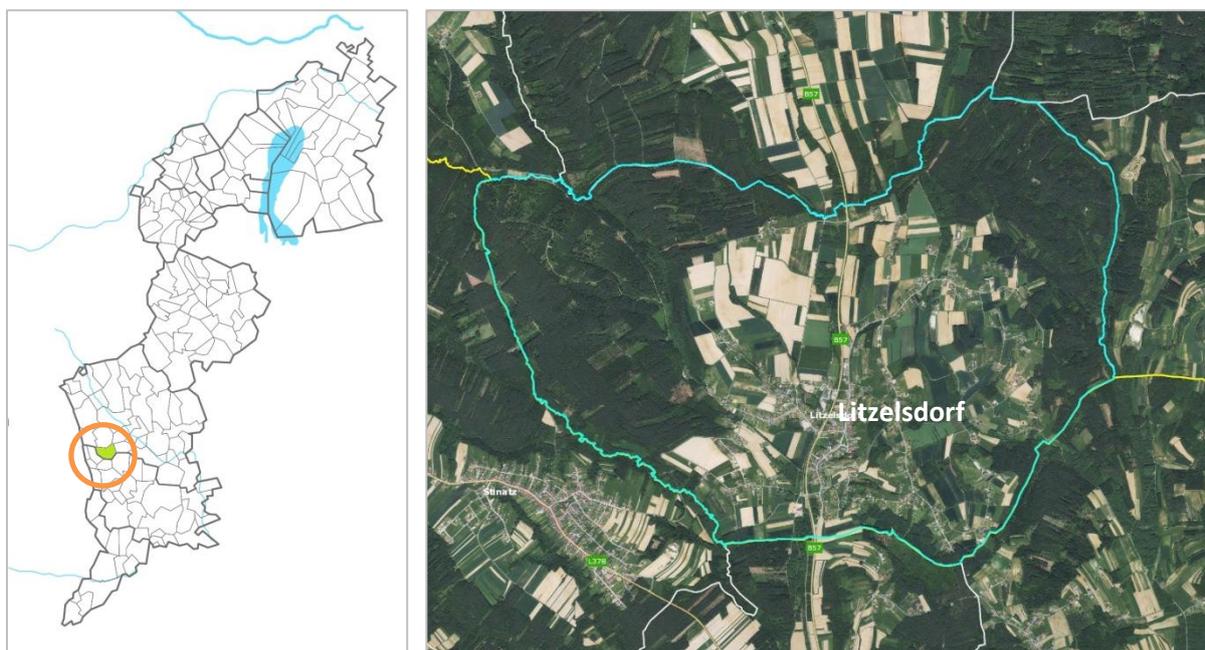


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Litzelsdorf ist umgeben von den Gemeinden Kemetten, Unterwart, Oberdorf im Burgenland, Olbendorf, Stinatz und Wolfau.

Eisenstadt ist rund 100 km, Wien 140 km, Graz 90 km, Szombathely 50 km und Güssing 25 km entfernt.

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung der Gemeinde Litzelsdorf ist seit 1991 annähernd konstant geblieben. Im Jahr 1991 hatte die Gemeinde 1.156 Einwohner und im Jahr 2017 1.176 Einwohner. Während zwischen 2001 und 2011 ein leichter Rückgang von knapp 3% zu verzeichnen war, sind die Einwohnerzahlen seit 2011 um knapp 5% angestiegen.

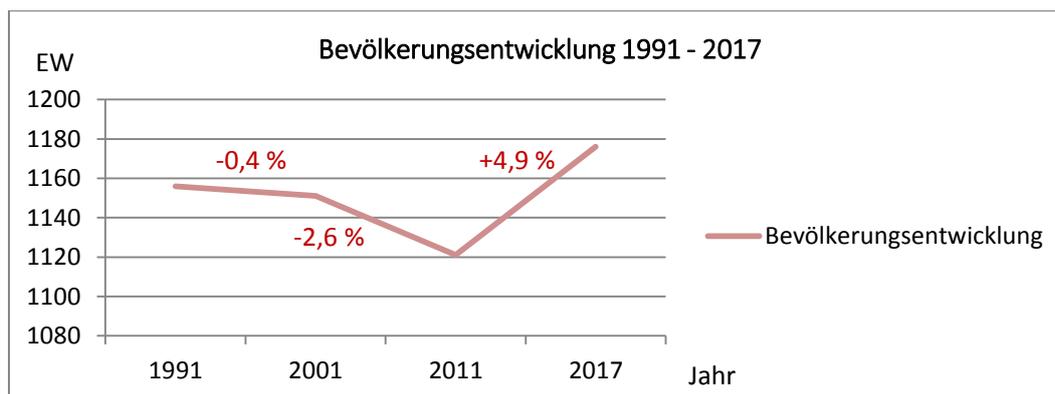


Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017

2.1.3 Pendlerstatistik

In Litzelsdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 515 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 117 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 378 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 70 Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes, 146 Personen sind in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirkes beschäftigt, 54 Personen arbeiten in der Steiermark und 87 Personen in Wien.

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

Erwerbstätige gesamt	515
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	137
Auspendler	378
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	146
davon in Oberwart	75
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	70
davon in Güssing	50
Steiermark	54
Wien	87
ins Ausland	0
Einpendler gesamt	125

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In Litzelsdorf gibt es der Ortsgröße entsprechend wenig Infrastruktur, jedoch sind die wichtigsten Einrichtungen des täglichen Bedarfs gegeben. Es gibt eine Adeg und eine Nah&Frisch Filiale (Anmerkung: während der Erstellung des Berichtes wurde bekannt, dass die Filiale der Raiffaisenbank geschlossen wird). Ein Allgemeinmediziner und ein Zahnarzt sind in der Gemeinde angesiedelt. Litzelsdorf verfügt über einen Kindergarten sowie eine Volksschule mit Hort. Darüber hinaus gibt es einige Gasthäuser.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Litzelsdorf

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Adeg (auch Postpartner), Kaufhaus Nah & Frisch
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	Ja
Volksschule	Volksschule und Hort
Sonstige	Musikschule
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	Zahnarzt, Internist
Apotheke	Hausapotheke von Allgemeinmediziner
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Gasthaus Mad, Gasthaus Mizzi's Wirzhaus, Gasthaus Fassel, Kaffee-Konditorei-Pension Gumhalter, Heurigen Familie Halper

2.2.2 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Landesstraße B57 verläuft in Nord-Süd-Richtung durch die Gemeinde Litzelsdorf. Die Siedlungsgebiete liegen abseits der Landesstraße B57, wodurch die Siedlungsgebiete vom Durchzugsverkehr nicht betroffen sind. Die Bebauungsstruktur der Gemeinde ist locker und stark gestreut. Die verstreuten Bebauungen sowie die vielen Einzelgebäude abseits der Hauptverkehrsachsen sind durch Gemeinestraßen oder Güterwege erschlossen.

Verkehrsanbindung

Litzelsdorf ist durch die Landesstraße B57 mit den Nachbargemeinden Kemetten und Stegersbach verbunden.

Die Buslinie 7903 verbindet Litzelsdorf mit Güssing, Stegersbach und Oberwart. Über die Linie G1 ist Litzelsdorf mit Wien, Oberwart, Güssing und Jennersdorf verbunden. Durch Litzelsdorf führt der Berghäuser Wanderradweg B55.

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	Linie 7903: Güssing-Stegersbach-Oberwart G1: Wien-Oberwart-Güssing-Jennersdorf
Radwege	
	Radweg Berghäuser B55

2.2.3 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

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



Abb. 3. Fußgängerverkehr – Marktstraße (Quelle: eigenes Foto)

Radverkehr

Der Berghäuser Radweg B55 ist durch Markierungen und Wegweiser ausgewiesen. Fahrradständer sind bspw. vor der Volksschule und vor der Raiffeisenbank vorhanden.



Abb. 4. Fahrradständer Volksschule und Raiffeisenbank (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Eine Bushaltestelle befindet sich an der Marktstraße, drei weitere Bushaltestellen sind entlang der B57 zu finden.



Abb. 5. Bushaltestelle mit Warthäuschen an der Marktstraße (Quelle: eigene Fotos), Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB 2017)

Infrastruktur für Elektromobilität

Derzeit ist in der Gemeinde keine Infrastruktur für Elektromobilität gegeben. Laut Auskunft des Bürgermeisters ist der Bau einer Park & Ride Anlage geplant. Diese soll ebenfalls eine Elektrotankstelle und E-Car Sharing beinhalten.

2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde Litzelsdorf ist Partnergemeinde bei den Projekten Jugendtaxi und Taxi 60+, wodurch die Taxifahrten für diese Personengruppen günstiger werden. Der Vertrieb und die finanzielle Förderung der Taxischecks erfolgen über die Gemeinde.

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Litzelsdorf grenzt im Norden an die Gemeinden Wolfau, Kemeten und Unterwart. Im Osten liegt die Nachbargemeinde Oberdorf im Burgenland. Südlich von Litzelsdorf befinden sich (im Bezirk Güssing) Olbendorf und Ollersdorf im Burgenland, im Westen grenzt Stinatz.

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

Die Gemeinde Litzelsdorf besteht aus einem kleinen kompakten Ortskern und Streusiedlungen, welche im gesamten Gemeindegebiet (mit Ausnahme der Waldgebiete) verteilt liegen. Entlang einzelner Straßen (z.B. Anger, Moststraße) ist die Bebauung entlang der Straßen verdichtet, in großen Teilen (z.B. Oberere Bergen) liegen die Gebäude einzeln oder in kleinen Gruppen an Erschließungsstraßen und -wegen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass das Ortszentrum (Gemeindeamt, Bank, Volksschule, Kindergarten), das nicht vom gesamten Siedlungsgebiet zu Fuß innerhalb von zehn Minuten erreichbar ist. Durch die Bebauungsstruktur der Gemeinde (Streusiedlungen) ist mit Ausnahme des Ortskerns keine Eignung zur fußläufigen Erschließung gegeben. Außerdem entstehen durch die lockere Anordnung der Gebäude und dem weitläufigen Wegenetz weite Wege für Fußgänger, da keine direkten Verbindungen vorhanden sind.

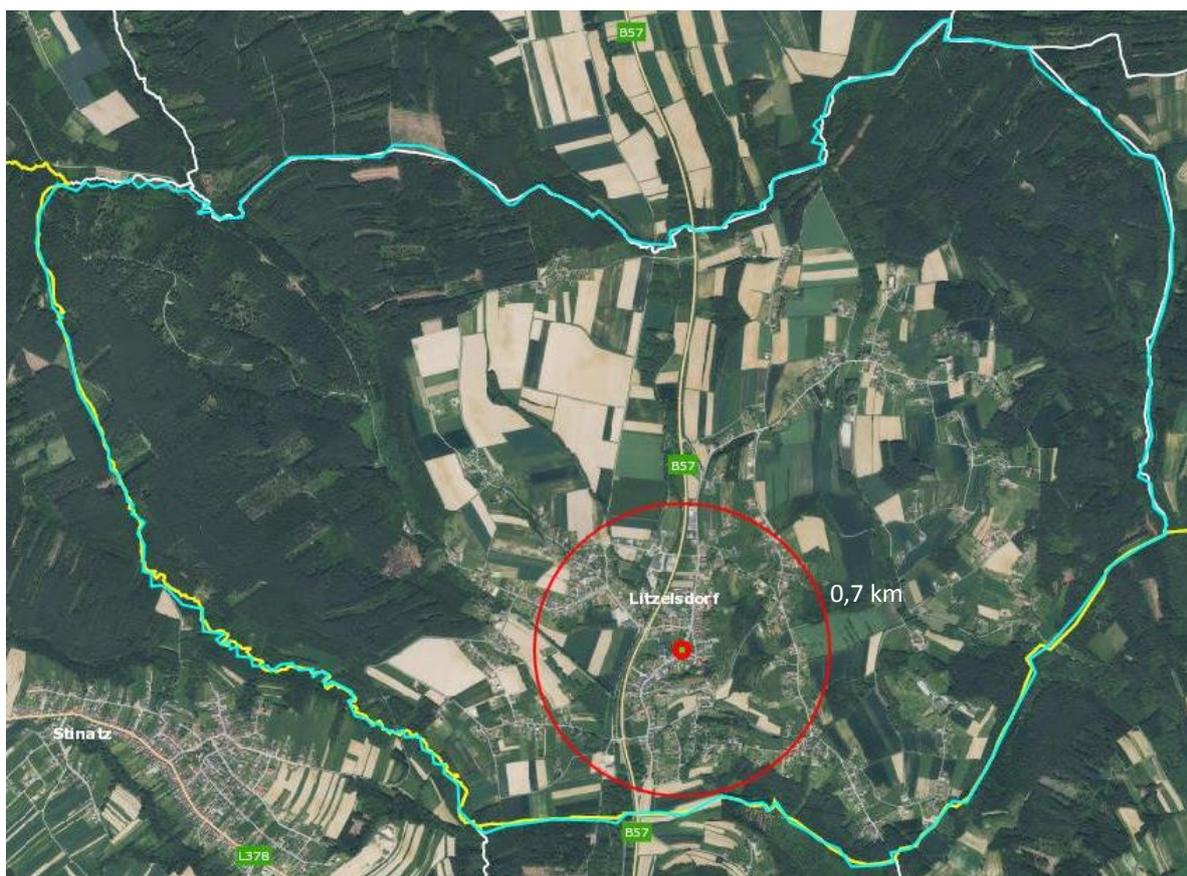


Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km, ausgehend vom Ortstzentrum (Quelle: GIS Bgld. 2017)

Umgelegt auf Fahrraddistanzen ist die Situation für Litzelsdorf etwas günstiger (siehe nachfolgende Abbildung). Innerhalb des zehn Minuten Radius mit dem Fahrrad liegen alle Siedlungsgebiete der Gemeinde. Auch die Nachbargemeinden Stinatz, Ollersdorf und Olbendorf sind mit dem E-Bike innerhalb von zehn Minuten erreichbar.

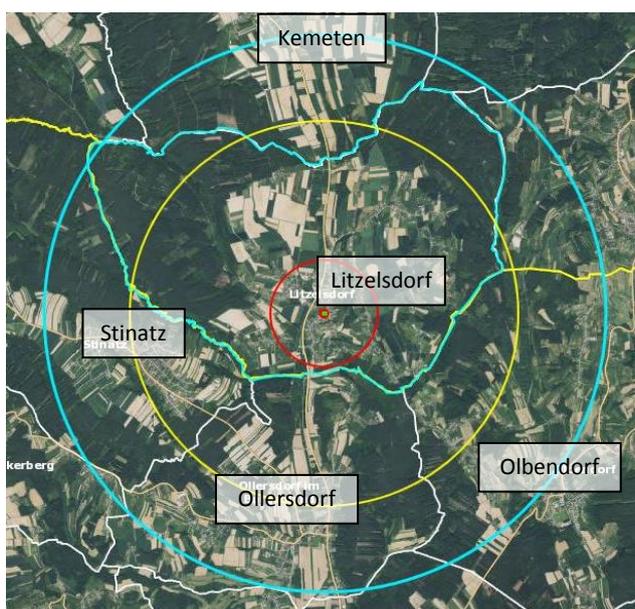


Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017)

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. 4: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Nahversorger im Ortszentrum vorhanden • soziale Infrastruktur vorhanden, Volksschule, Arzt • wichtige Einrichtungen entlang der Marktstraße (Zentrum) 	<ul style="list-style-type: none"> • nur eingeschränktes Angebot in der Gemeinde
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen 	<ul style="list-style-type: none"> • Streusiedlungen • Infrastruktur für Fußgänger nur teilweise vorhanden • weite Wege mangels engmaschigem Wegenetz
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Freizeit-Radrouten • das gesamte Siedlungsgebiet der Gemeinde liegt im 10-Minuten Einzugsbereich ausgehend vom Zentrum • Nachbargemeinden liegen im Einzugsbereich für E-Bikes 	<ul style="list-style-type: none"> • fehlende Alltagstauglichkeit, da kaum Ziele im Einzugsbereich liegen
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • Busverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> • Buslinien auf Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde ist aufgrund der Siedlungsstruktur für den Fußgänger- und Radverkehr im Alltag nur bedingt geeignet. Die Gemeinde Litzelsdorf weist nur in kleinen zentralen Bereichen ein geschlossenes Siedlungsgebiet auf. Die Siedlungsstruktur der übrigen Siedlungen ist weitläufig und verstreut, weswegen nicht das gesamte Siedlungsgebiet für den Fußgängerverkehr geeignet ist. Die Entfernungen entsprechen jedoch Rad- oder E-Bike freundlichen Distanzen.

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

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 (Marktplatz)	Rad/E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> • Ausbau der Abstellanlagen • Leitsystem mit Distanzen • E-Bike Ladestationen
Nachbargemeinden (z.B. Stinatz)	Rad/E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> • Leitsystem mit Distanzen,
Kindergarten und Volksschule	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> • Schulweginitiative z.B. „Pedibus“ • Schulwegplan • Gesicherter / markierter Radweg • Wettbewerbe zur Förderung

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

Aufgrund seiner Lage und seiner Bevölkerung- bzw. Siedlungsstruktur besteht für die Gemeinde vor allem für Personen mit eingeschränktem Zugang zur Mobilität (Kinder und Jugendliche, ältere Personen, Menschen mit Behinderung und sonstige Personen ohne eigenen Pkw) Handlungsbedarf. Für die Gemeinde Litzelsdorf wäre ein gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV System sinnvoll. Neben Fahrten innerhalb des Ortsgebietes könnten Fahrten nach Oberwart oder bspw. Stegersbach den Bewohnern ermöglichen Erledigungen ohne eigenen Pkw durchzuführen.

Mit einem modularen System kann auf die unterschiedlichen Zielgruppen eingegangen werden. So können bspw. bedarfsorientierte Fahrten (Arzt, Einkäufe) mit einem Kindergarten- oder Schülertransport verbunden werden.

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)

3.3.3 *Maßnahmen Radfahrverkehr*

Qualitätssicherung Radverkehr:

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

Maßnahmenbereich E-Bike:

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

3.3.4 *Maßnahmen ÖV*

Gemeindeübergreifender Mikro-ÖV:

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

4 Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

4.1 Allgemeine Fördermöglichkeiten

Für klimaschonende Verkehrsvorhaben einer Gemeinde (wie z.B. Mikro-ÖV-Konzepte) gibt es folgende Fördermöglichkeiten:

Dorferneuerung

Im Rahmen der Dorferneuerung wird die Erstellung eines gemeindeübergreifenden Mobilitätskonzepts gefördert. Für den Fall eines gemeindegrenzüberschreitenden Projekts beträgt der Zuschuss 60% (max. € 7.000). Ein Gemeinderatsbeschluss ist erforderlich.

Landesförderung

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/

- **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

Tel.: +43 1 71162 651701

Abwicklung und Beratung

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Kontaktpersonen:

DI Ute Estermann – Tel.: 01 812 73 43-1314

Mag. Rudolf Sebastnik – Tel.: 01 812 73 43-1406

E-Mail: mikroev@schig.com

- **klimaaktiv mobil**

Programmmanagement „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ komobile Gmunden GmbH: DI Helmut Koch, DIⁱⁿ Anna König:
mobilitaetsmanagement@komobile.at

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

VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

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

Land Burgenland

Referat Gesamtverkehrsplanung

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

MiRo Mobility GmbH - Verkehrs- und Raumplanung

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

A-7000 Eisenstadt
Tel.: +43 2682 23581
E-Mail: office@miro-mobility.at
Homepage: www.miro-mobility.at

6 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	6
Abb. 2: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017	7
Abb. 3. Fußgängerverkehr – Marktstraße (Quelle: eigenes Foto).....	9
Abb. 4. Fahrradständer Volksschule und Raiffeisenbank (Quelle: eigene Fotos)	9
Abb. 5. Bushaltestelle mit Wartehäuschen an der Marktstraße (Quelle: eigene Fotos), Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB 2017).....	10
Abb. 6. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	11
Abb. 7. 10-Minuten Einzugsbereich Fußgänger: Radius 0,7 km, ausgehend vom Ortstzentrum (Quelle: GIS Bgld. 2017)	12
Abb. 8. 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum, gelb: Fahrrad: Radius 2,5 km; blau: E-Bike: Radius 3,6 km (Quelle: GIS Bgld. 2017).....	12

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik (Statistik Austria, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015).....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Litzelsdorf	8
Tab. 3: Verkehrserschließung	8
Tab. 4: Stärken-Schwächen Analyse	13

Quellenverzeichnis

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf)
GIS Burgenland, 2017: (geodaten.bgld.gv.at/de/home.html)
Statistik Austria, 2017: Ein Blick auf die Gemeinde (www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1)
Verkehrsverbund Ostregion VOR, 2017: Fahrplan (www.vor.at)
ÖBB, 2017: Fahrplan (www.fahrplan.oebb.at)
Gemeindehomepage, 2017 (www.litzelsdorf.at)
Mobilitätszentrale Burgenland, 2017 (www.b-mobil.info)