



Interreg
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check Großpetersdorf



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

Großpetersdorf

Marktgemeinde Großpetersdorf
Hauptstraße 36
7503 Großpetersdorf

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	11
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	11
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	12
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	17
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	17
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	17
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	17
3.3.4	Maßnahmen ÖV	18
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	18
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	19
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	19
4.2	Fördereinreichungsempfehlung.....	22
5	Kontaktdaten.....	23
6	Verzeichnisse.....	24

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 Marktgemeinde Großpetersdorf 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 Marktgemeinde Großpetersdorf liegt im Bezirk Oberwart und setzt sich aus den fünf Katastralgemeinden Großpetersdorf, Kleinzicken, Kleinpetersdorf, Miedlingsdorf und Welgersdorf zusammen.

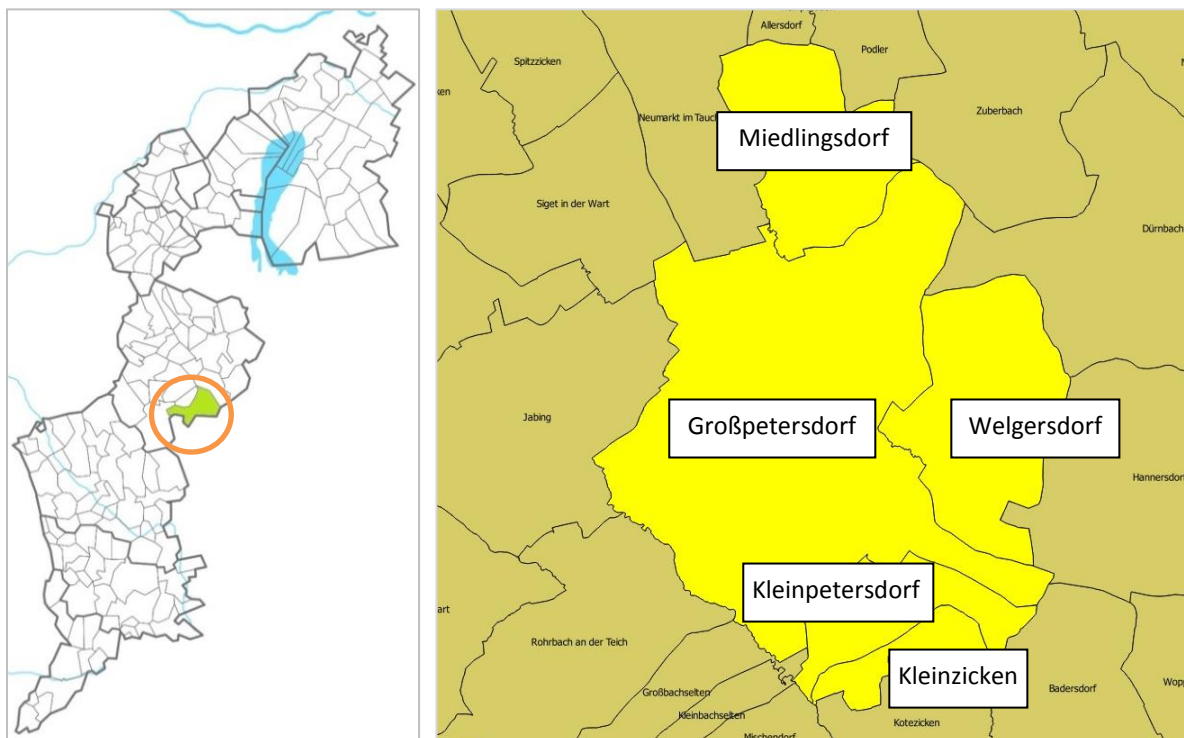


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

(Quelle: Statistik Austria, Stichtag 31.10.2011)

Ortsteil	Einwohner
Großpetersdorf	2.534
Kleinpetersdorf	283
Kleinzicken	123
Miedlingsdorf	236
Welgersdorf	363

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung von Großpetersdorf ist in den Jahren zwischen 1991 und 2001 um 1,7 % auf 3.553 Einwohner gesunken. Seit 2001 sind die Einwohnerzahlen annähernd gleich geblieben. 2017 hat Großpetersdorf 3.530 Einwohner.

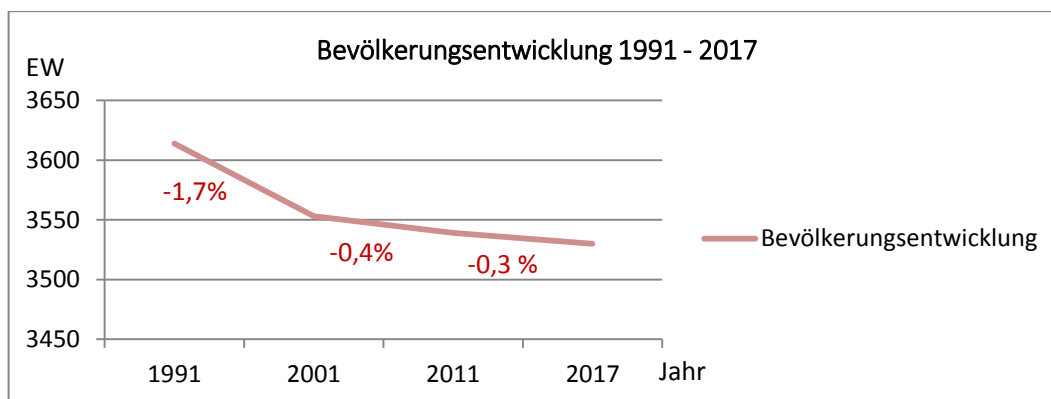


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2017 (Statistik Austria, 2017)

2.1.3 Pendlerstatistik

In Großpetersdorf sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2015) 1.534 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 491 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde. 1.043 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 504 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 242) in Oberwart. 142 arbeiten in einem anderen politischen Bezirk im Burgenland. 66 Personen arbeiten in Niederösterreich, 76 in der Steiermark und 232 in Wien.

Tab. 1: Pendlerstatistik

Erwerbstätige gesamt	1.534
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	491
Auspendler	1.043
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	504
<i>davon in Oberwart</i>	242
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	142
Niederösterreich	66
Steiermark	76
Wien	232
Einpendler	1.066

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Das Nahversorgungsangebot sowie die soziale Infrastruktur der Marktgemeinde Großpetersdorf fokussieren sich auf den Hauptort Großpetersdorf, der eine zentrale Funktion in der Region übernimmt. Die ärztliche Grundversorgung ist durch drei Allgemeinmediziner, verschiedene Fachärzte und eine Apotheke abgedeckt.

Kindergarten und Kindergrube befinden sich im Ortsteil Großpetersdorf. Mit Hilfe eines Kindergartentransportes werden die Kinder aus den Ortsteilen Kleinzicken, Kleinpetersdorf, Miedlingsdorf und

Welgersdorf nach Großpetersdorf gebracht. Im Schulzentrum Großpetersdorf sind sowohl Volksschule, Neue Mittelschule und Musikschule vereint.

Das soziale Leben ist geprägt durch eine Vielzahl an Vereinen. Es gibt zahlreiche Gastronomiebetriebe, welche sich hauptsächlich im Hauptort Großpetersdorf befinden.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Billa, Penny, Unimarkt, Bäckerei Schreiner, Fleischerei
Bank, Post	Raiffeisenbezirksbank Oberwart
Sonstiges	Trafik (2)
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	Kindergarten, Kinderkrippe
Volksschule	Volksschule
Sonstige Schulen	Neue Mittelschule, Musikschule
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	Allgemeinmediziner (3)
Sonstige	Zahnarzt (2), Gynäkologe (1), Psychologe (2), Augenarzt (1), Tierarzt (2),
Apotheke	Schutzengel-Apotheke
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Café Konditorei Huszar, Café Ciao Lamborgini, Die Lagune-Badebuffet, Gasthaus s'Tröpferl, Graf Eleonore, Buschenschank Hafner Sylvia, Buschenschank Horvath, Imbiss Giovanni, Gasthaus Krischmanitsch, Gasthaus Landauer, Schranz Horst, Gasthaus Strohriegel, Buschenschank Unger, Vollmund Gastro OG, Pizzeria Bella
Freizeit, Sport	Walkingstecken, Wanderwege (Hotterrunde, Runde über Umfahrung, Fischeichrunde, Morgenrunde)

2.2.2 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Schlaininger Landesstraße L105 führt von Norden kommend durch das Gemeindegebiet von Großpetersdorf und verläuft als Güssinger Landesstraße L106 weiter Richtung Süden. Die B63 liegt nördlich des Siedlungsgebietes von Großpetersdorf zwischen den Ortsteilen Großpetersdorf und Miedlingsdorf. Sie stellt Richtung Westen die Verbindung zur Bezirkshauptstadt Oberwart dar, Richtung Osten führt die B63 weiter zur ungarischen Grenze bzw. Szombathely.

Aufgrund der Lage der Siedlungen abseits der Hauptverkehrsachsen und der bestehenden Umfahrung von Großpetersdorf besteht für die Bevölkerung keine Belastung durch verstärkten Durchzugsverkehr.

Verkehrsanbindung

Regionale Buslinien stellen in Großpetersdorf das einzige öffentliche Verkehrsmittel dar, welche vermehrt auf die Zielgruppe Schüler und Pendler ausgerichtet sind. Die Linien bedienen die Verbindung zu den Bezirkshauptstädten Oberwart, Güssing und Oberschützen.

Tab. 3: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	Südburgbus Linie 87: Rechnitz/Podler-Großpetersdorf-Rotenturm a.d.P.-Oberwart-Oberschützen; Linie 91: Badersdorf-Jabing-Oberwart/Großpetersdorf; Linie 94: Oberwart-Großpetersdorf-Kohfidisch/Deutsch Schützen-Edlitz/Bgld.Güssing;
Bahn	-
Radwege	
	B52, Paradiesroute, Euro Velo 9 + 13, R 63

2.2.3 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Entlang der übergeordneten Straßenzüge (Landesstraßen) befinden sich Gehsteige beiderseits der Fahrbahn. Abseits der Hauptstraßen sind die Fußgängeranlagen teilweise nur auf einer Seite vorhanden. An den Hauptverkehrsstraßen befinden sich markierte Schutzwege.

Der Schulweg in Großpetersdorf ist nicht gekennzeichnet, jedoch befindet sich eine Tempo 30-Zone im Schulumfeld.



Abb. 3. Fußgängerquerungen im Hauptort Großpetersdorf (Quelle: eigene Fotos)

Aufgrund der fünf nicht miteinander verbundenen Ortsteile ist der Fußgängerverkehr auf die Gebiete innerhalb der einzelnen Ortsteile beschränkt. Einzig die Siedlungsgebiete der Ortsteile Kleinpetersdorf und Kleinzicken gehen ineinander über.

Radverkehr

Zwischen den Ortsteilen Großpetersdorf und Kleinpetersdorf verläuft ein kombinierter Rad-/Gehweg. Die vorhandenen Freizeitradwege wie der Jubiläumsradweg und der EuroVelo 9 + 13 sind durch Wegweiser ausgewiesen. Die Paradiesroute Südburgenland verläuft durch den nördlichsten Ortsteil Miedlingsdorf.

An wichtigen Punkten der Gemeinde sind Fahrradständer vorhanden (z.B. Raika und Apotheke in Großpetersdorf, Gasthaus in Miedlingsdorf).



Abb. 4. Beschilderung Radverkehr, fehlende Radabstellanlagen bei Kindergarten (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Bushaltestellen sind über alle Ortsteile verteilt. In den vier kleinen Ortsteilen liegen die Bushaltestellen jeweils entlang der Hauptverkehrsachse. Die Linie 7941 bietet eine Verbindung nach Oberpullendorf, Mattersburg, Eisenstadt, Wr. Neustadt und Wien.

Infrastruktur für Elektromobilität

Die Marktgemeinde Großpetersdorf verfügt über eine E-Ladestation gegenüber dem Rathaus.



Abb. 5. E-Ladestation (Quelle: eigene Fotos)

2.2.4 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde hat das Autobus- und Taxiunternehmen Schuch mit der Beförderung der Kinder aus sämtlichen Ortsteilen zum Kindergarten beauftragt. Weiters betreibt die Gemeinde einen Citybus, der für Einkaufsfahrten zweimal die Woche (Mittwoch und Freitag) zur Verfügung steht und alle Ortsteile der Marktgemeinde bedient.

Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kinder	Kindergarten- und Schülertransport
Jugend	Discobus Linie 9
Senioren	-
Sonstiges	Citytaxi



Abb. 6. Kindertransport der Firma Schuch (Quelle: eigene Fotos)

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Der Hauptort Großpetersdorf stellt ein (klein)regionales Zentrum für die umliegenden Nachbargemeinden dar. In der Umgebung befinden sich viele Gemeinden mit sehr kleinen Ortsteilen, welche über kein oder kaum Nahversorgungsangebote oder medizinische Versorgung verfügen (z.B. Weiden bei Rechnitz, Hannersdorf, Schachendorf, etc.).

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 Fahrrad fahren oder Pedelec fahren gelten.



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

Die Gemeinde Großpetersdorf ist durch den großen Hauptort Großpetersdorf und vier sehr kleine Ortsteile geprägt. Die vier Siedlungen haben vornehmlich den Charakter von Straßendörfern und liegen mehrere Kilometer auseinander. Die Siedlungsgebiete von Kleinzicken und Kleinpetersdorf gehen direkt ineinander über.



Abb. 8: Fußläufiger Einzugsbereich ausgehend vom Zentrum Großpetersdorf, Welgersdorf: 10-Minuten Fußweg = 0,7 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017)



Abb. 9: Fußläufiger Einzugsbereich ausgehend vom Zentrum Miedlingsdorf, Kleinpetersdorf bzw. Kleinzicken: 10-Minuten Fußweg = 0,7 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Wie in den obenstehenden Abbildungen ersichtlich wird, liegen die Siedlungsgebiete der Ortsteile Welgersdorf, Miedlingsdorf und Kleinpetersdorf/Kleinzicken innerhalb des 700-m Einzugsbereichs der jeweiligen Ortsmitte. Dies bedeutet eine gute Eignung für den Fußgängerverkehr innerhalb des jeweiligen Ortsteils. Der Ortsteil Großpetersdorf ist mit einer Ausdehnung von rund drei Kilometern deutlich größer, als die anderen Ortsteile und eignet sich somit hauptsächlich in Zentrumnähe für die fußläufige Erschließung. Jedoch ist anzumerken, dass in den vier kleinen Ortsteilen kaum Ziele des täglichen Bedarfs vorhanden sind, während der Hauptort Großpetersdorf über ein gutes Angebot verfügt.

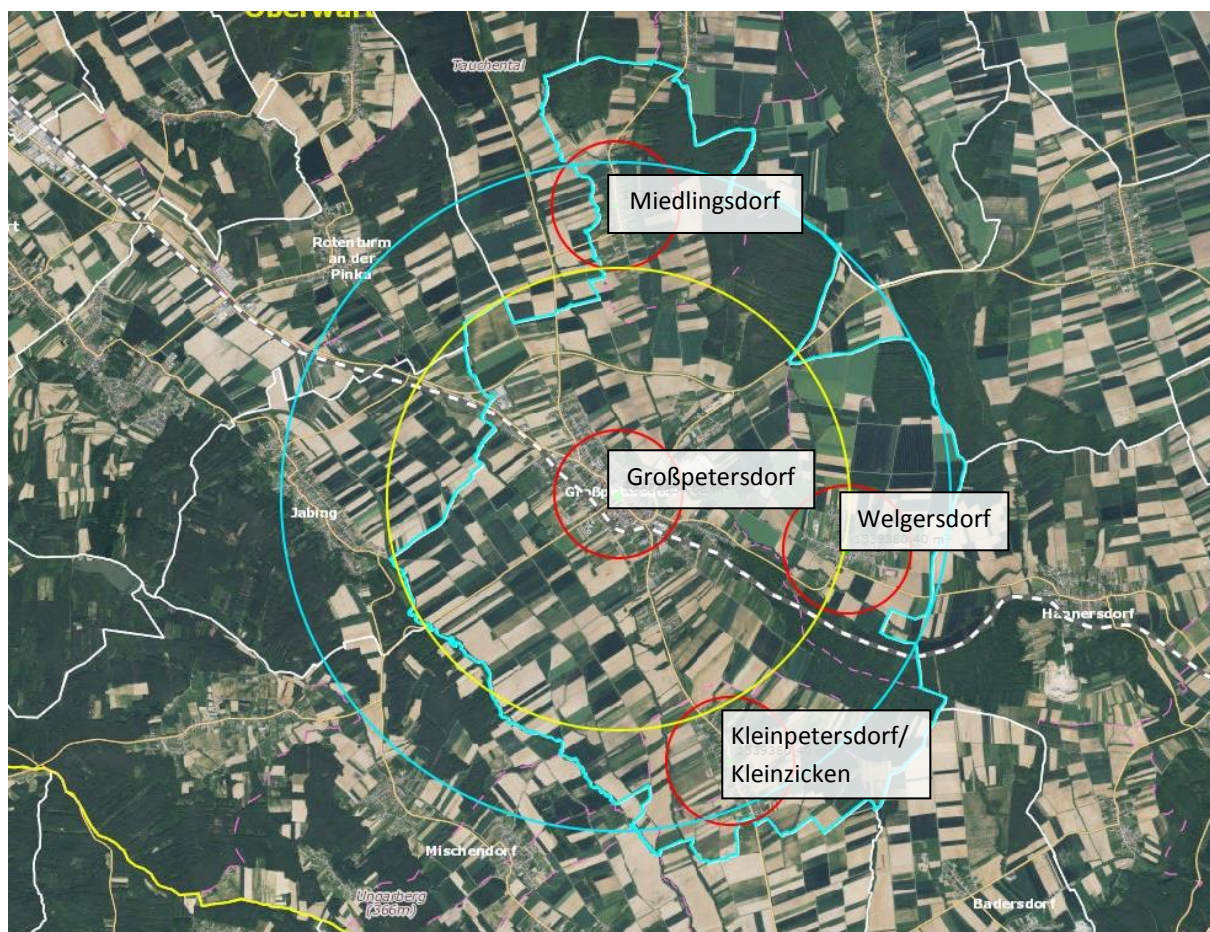


Abb. 10: Einzugsbereiche der Ortsteile: rote Markierung: Radius 0,7 km (Fußgänger), gelbe Markierung: Radius 2,5km (Fahrrad), blaue Markierung: Radius 3,6km (E-Bike) (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Betrachtet man die 10-Minuten Einzugsbereiche für Fahrrad- und E-Bikefahrer ausgehend vom Zentrum Großpetersdorf, wird ersichtlich, dass alle Ortsteile innerhalb von zehn Minuten mit dem E-Bike erreicht werden können. Alle Ortsteile liegen dazu am Rand bzw. nur knapp außerhalb der 0,7 km Marke und können somit in etwas über zehn Minuten erreicht werden.

3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 5: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • grundlegende Nahversorgungsangebote vorhanden • Medizinische Versorgung und soziale Infrastruktur vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> • Billa, Penny in Ortsrandlage • Angebot fokussiert sich auf den Hauptort: kein/kaum Angebot in den Ortsteilen Kleinzicken, Kleinpetersdorf, Miedlingsdorf und Welgersdorf
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskern – kurze Wege im Zentrum Großpetersdorf 	<ul style="list-style-type: none"> • Billa, Penny etc. am Ortsrand (auf Pkw-Erreichbarkeit ausgerichtet) • einseitige Gehwege in Nebenstraßen • tw. Gehwege nicht vorhanden
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • alle Ortsteile liegen innerhalb des zehn Minuten Fahrweges ausgehend vom Zentrum mit dem E-Bike • Freizeitradwege 	<ul style="list-style-type: none"> • mangelnde Fahrradabstellmöglichkeiten (Zentrum Großpetersdorf)
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • Busverbindungen nach Oberwart, Güssing und Oberschützen 	<ul style="list-style-type: none"> • eingestellte Bahnverbindung (Pinkatabahn) • Linienverkehr stark auf Schüler- und Pendlerverbindungen ausgerichtet
Verkehr/Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> • Citytaxi • Kinder-Transport 	<ul style="list-style-type: none"> • trotz Umfahrung hohes Verkehrsaufkommen in Großpetersdorf

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde Großpetersdorf besteht aus mehreren Ortsteilen, was eine Eignung für Fußgänger und Radfahrer erschwert, da die Siedlungsgebiete z.T. weit auseinanderliegen. Die Ortsteile selbst sind (mit Ausnahme des Hauptortes) klein und es gibt kaum Angebote. Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der vier kleinen Ortsteile kaum Eignung für die fußläufige Erschließung. Auch für Fahrten mit dem Fahrrad sind die Wege nur bedingt geeignet, da die Entfernung zum Zentrum Großpetersdorf ausgehend von den Ortsteilen, etwas über der zehn Minuten Fahrwege liegen. Außerdem sind die Angebote in Großpetersdorf auf den Pkw-Verkehr ausgerichtet (fehlende Fahrradabstellanlagen, fehlende Wegeverbindungen etc.).

Im Hauptort Großpetersdorf eignet sich der Zentrumsbereich gut für die fußläufige Erledigung alltäglicher Wege. Der gesamte Ortsteil ist für Fahren mit dem Fahrrad oder E-Bike geeignet. Aktivitäten zur Förderung des Fußgängerverkehrs sollte dementsprechend auch auf den Ortsteil Großpetersdorf fokussiert werden. Für die weiteren Ortsteile sind Fahrrad- und E-Bike Maßnahmen zu unterstützen. Zudem kann durch Initiativen im Bereich E-Bike der Einzugsbereich der wichtigen kommunalen Einrichtungen für Teile der Bevölkerung erweitert werden. Im Zuge einer regionalen Initiative zur Förderung des E-Bikes im Alltags- und Freizeitverkehr können in Kooperationen mit unterschiedlichen Sta-

keholdern (z.B. Energie Burgenland, Abteilung für Verkehrs- und Straßenbau im Land Burgenland, benachbarte Gemeinden, Tourismus, etc.) positive Ergebnisse für die Gemeinde erzielt werden.

Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike verbessert werden:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potentiale zur Attraktivierung
Volksschule	zu Fuß/Rad/E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> Schulweginitiative: Pedibus, Wettbewerbe zur Motivation Schulwegplan
Ortszentrum/Gemeindeamt	zu Fuß/Rad/E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> Leitsystem, kurze Wege fehlende Radabstellanlagen bei Hotspots ergänzen
Generell	Rad/E-Bike	<ul style="list-style-type: none"> Gemeindeübergreifendes Radwegenetz, sichere Radabstellanlagen, E-Bike Ladestationen E-Bike-Initiative (Information, Infrastruktur, Kooperation)

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

Aufgrund der Lage und der Gemeindestruktur mit den vielen Ortsteilen besteht für die Gemeinde Großpetersdorf vor allem für die Personen mit eingeschränkter Mobilität (Kinder und Jugendliche, ältere Personen, Menschen mit Behinderung und sonstige Personen ohne eigenen Pkw) Bedarf. Die Gemeinde verfügt bereits ein gutes Angebot mit dem Citytaxi und den Kindertransporten, wodurch hier lediglich eine Erweiterung des Angebots anzudenken wäre.

Als Erweiterung kann ein Mikro-ÖV-Konzept mit den Nachbargemeinden und vor allem in die Bezirkshauptstadt Oberwart für Erledigungen von Einkäufen, Arztbesuchen und dergleichen eingerichtet werden. Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems kann speziell auf die Bedürfnisse der Gemeinde eingegangen werden. Diesbezügliche Gespräche wurden bereits geführt, jedoch ohne Erfolg abgeschlossen.

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 für Schüler aus dem Ortsteil Großpetersdorf
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)

Infrastrukturmaßnahmen:

- Durchgängige Benutzbarkeit von Fußgängeranlagen durch Schließung von bestehenden Lücken
- Herstellung eines Basis-Fußgängernetzes in allen Ortsteilen

3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des Radverkehrswegenetzes:
- Ausbau Abstellanlagen
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten

Maßnahmenbereich E-Bike:

- regionale E-Bike Initiative (Förderung, Investitionen, Infrastruktur)
- öffentliche Ladestationen für E-Bike
- 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“)

3.3.4 Maßnahmen ÖV

Mikro-ÖV:

- Erweiterung des bestehenden Angebots
- Kleinregionales Mikro-ÖV System Oberwart und Umgebung
- Mögliche Einbindung des Kindergarten/Schülertransportes in Mikro-ÖV

3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung der Höchstgeschwindigkeit 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/

- **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

klimaaktivmobil.at oder klimaaktivmobil.at/mmgemeinden

4.2 Fördereinreichungsempfehlung

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

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

- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
 - klimaaktiv mobil

5 Kontaktdaten

Mobilitätszentrale Burgenland

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

VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

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

Land Burgenland

Referat 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 (Statistik Austria, 2017).....	7
Abb. 3. Fußgängerquerungen im Hauptort Großpetersdorf (Quelle: eigene Fotos)	9
Abb. 4. Beschilderung Radverkehr, fehlende Radabstellanlagen bei Kindergarten (Quelle: eigene Fotos).....	10
Abb. 5. E-Ladestation (Quelle: eigene Fotos)	10
Abb. 6. Kindertransport der Firma Schuch (Quelle: eigene Fotos)	11
Abb. 7. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	12
Abb. 8: Fußläufiger Einzugsbereich ausgehend vom Zentrum Großpetersdorf, Welgersdorf: 10-Minuten Fußweg = 0,7 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017).....	13
Abb. 9: Fußläufiger Einzugsbereich ausgehend vom Zentrum Miedlingsdorf, Kleinpetersdorf bzw. Kleinzicken: 10-Minuten Fußweg = 0,7 km (Quelle: GIS Burgenland, 2017).....	13
Abb. 10: Einzugsbereiche der Ortsteile: rote Markierung: Radius 0,7 km (Fußgänger), gelbe Markierung: Radius 2,5km (Fahrrad), blaue Markierung: Radius 3,6km (E-Bike) (Quelle: GIS Burgenland, 2017).....	14

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik.....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur.....	8
Tab. 3: Verkehrserschließung.....	9
Tab. 4: Bestehende Mobilitätsangebote	11
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)
Statistik Austria, 2017: Ein Blick auf die Gemeinde (www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1)
Verkehrsverbund Ostregion VOR, 2017: Fahrplan (www.vor.at)
ÖBB, 2017: Fahrplan (www.oebb.at)
Gemeindehomepage, 2017 (www.großpetersdorf.at)
Mobilitätszentrale Burgenland, 2017 (www.b-mobil.info)