

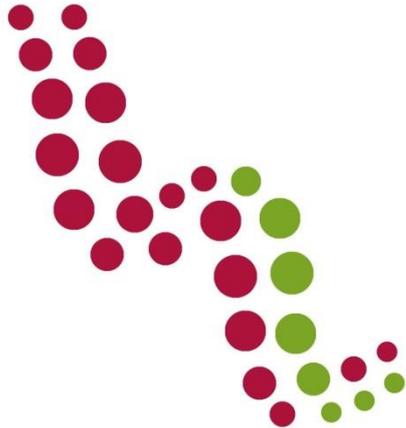


Interreg
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check Gemeinde Apetlon



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

Mobilitätskonzept Gemeinde Apetlon

Gemeinde Apetlon
Kirchengasse 3
7143 Apetlon

Erstellt durch
MiRo Mobility GmbH
Technologiezentrum Eisenstadt
Marktstraße 3, Bauteil 6, 2. OG
7000 Eisenstadt

Eisenstadt, Juli 2017

VORWORT LANDESRÄTIN MAG.a EISENKOPF

Sehr geehrter 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 Angebote 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	Besonderheiten	8
2.2.3	Verkehrerschließung.....	9
2.2.4	Qualitätscheck	9
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote	10
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	11
2.3.1	Grenzüberschreitende Beziehungen.....	11
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	12
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse	14
3.2	Potenziale	16
3.2.1	Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	16
3.2.2	Potenziale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	16
3.2.3	Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen und Orten.....	17
3.3	Empfehlungen	17
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	17
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	17
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	18
3.3.4	Maßnahmen ÖV	18
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen	18
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten	19
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	19
4.2	Förderempfehlung.....	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 Gemeinde Apetlon ermittelt 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 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 Apetlon befindet sich im Nordburgenland im Bezirk Neusiedl am See. Apetlon liegt im Seewinkel am Ostufer des Neusiedler Sees an der ungarischen Grenze im Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel.

Die Gemeinde ist rund 60 km von der am gegenüberliegenden Ufer des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 90 km, das ungarische Sopron 45 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 65 km entfernt.

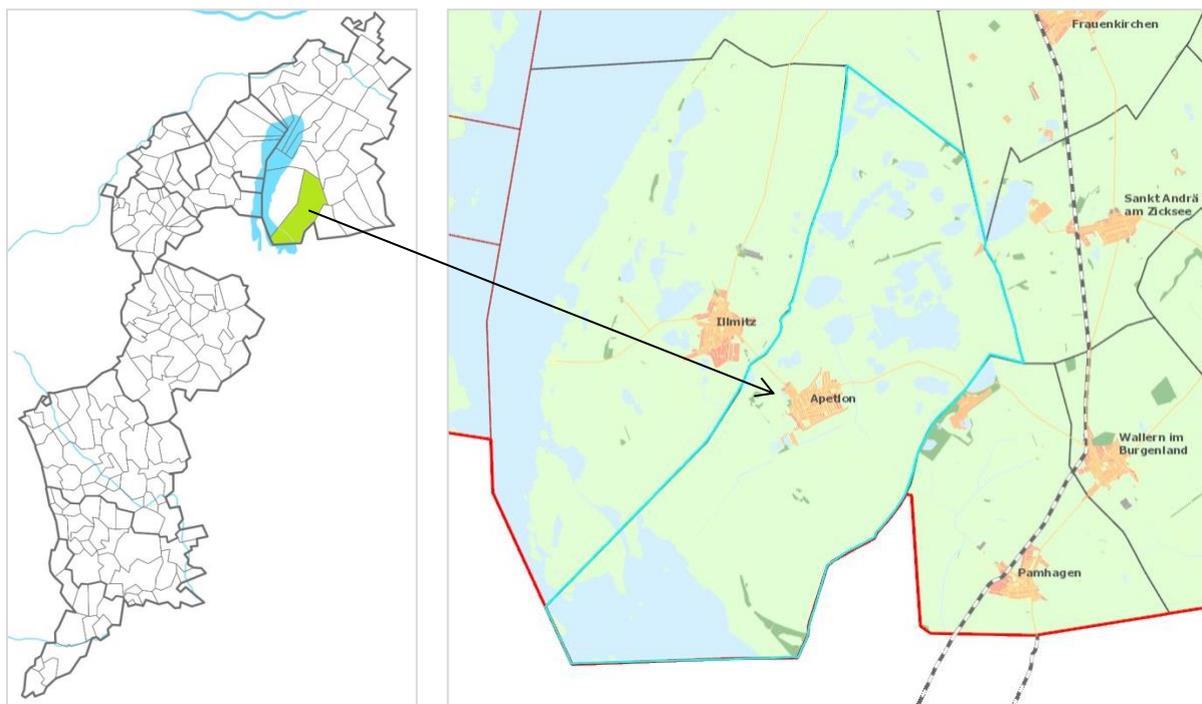


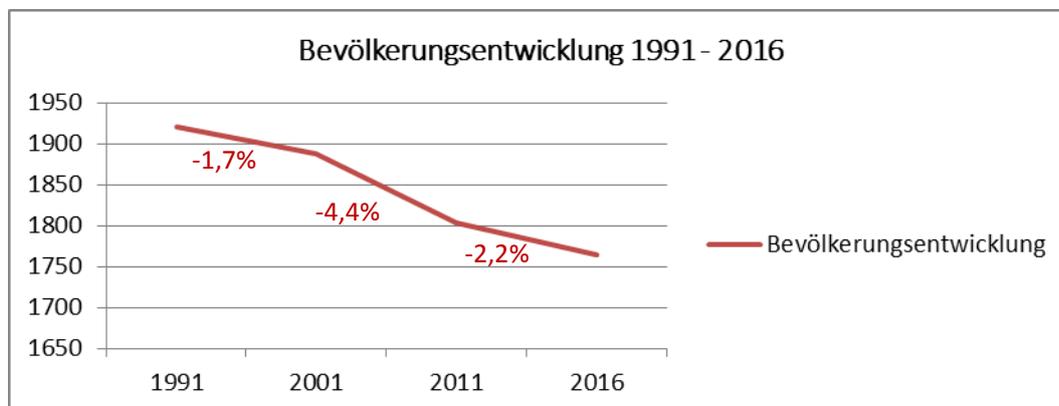
Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter auf, mit weitläufigem, ebenen Gelände und zahlreichen Lacken im Gemeindegebiet. Mit 114 m.ü.A. befindet sich der tiefste gemessene Punkt Österreichs in Apetlon.

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Im Jahr 2016 lebten 1.765 Einwohner in Apetlon (Statistik Austria, 2017). Die Bevölkerungszahlen sind in den letzten 25 Jahren konstant zurückgegangen. Während Apetlon 1991 noch 1.921 Einwohner hatte, waren es 2001 noch 1.888 und 2011 nur mehr 1.804.

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016



2.1.3 Pendlerstatistik

In Apetlon sind 871 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 269 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 602 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 276 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 82) in Neusiedl am See. Ein Drittel aller Pendler arbeitet in Wien (203 Personen).

Tab. 2: Pendlerstatistik Apetlon

Erwerbstätige gesamt	871
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb der Gemeinde	269
Auspendler	602
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	276
<i>davon in Neusiedl</i>	82
<i>davon in Frauenkirchen, Illmitz, Parndorf</i>	jeweils ca. 30
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	44
NÖ	70
Wien	203
ins Ausland	2
Einpendler gesamt	98

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Gemeinde sind grundlegende Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule sowie einen Allgemeinmediziner. Im Ort befinden sich zwei Lebensmittelgeschäfte, eine Bank und einige Gasthäuser.

Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Apetlon

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Adeg-Kaufhaus, Spar
Bank	Raiffeisenbank
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	Ja
Volksschule	Ja
Sonstige Schule	-
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	Ja
Sonstige	Tierarzt
Apotheke	-
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Nationalparkstüberl, Gasthaus zum fröhlichen Arbeiter, Herberts Bauernmarkt Radler Treff Klinger
Verkehrsunternehmen und Mobilität	
	Taxi Hebaus
	Radsport Radverleih
	Kutschenfahrten Tschida

2.2.2 Besonderheiten

Die Gemeinde ist durch ihre naturlandschaftlichen Besonderheiten geprägt. Die ebene Lage am Ufer des Sees und die günstigen klimatischen Umstände bieten ideale Voraussetzungen für den Weinbau.

Die grenzüberschreitenden Beziehungen sind vor allem durch die Lage im grenzübergreifenden Nationalpark und UNESCO Welterbegebiet gegeben. Die Radroute um den Neusiedler See ist ein beliebtes Ausflugsziel und führt entlang des Seeufers auf österreichischer und ungarischer Seite.

Tab. 4: Besonderheiten Apetlon

Besonderheiten	
Natur + Tourismus	Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel UNESCO Weltkulturerbe
Natur + Genuss	Weinbauregion, zahlreiche Weingüter
Grenzüberschreitende Beziehungen	
	Grenzüberschreitender Nationalpark
	Grenzüberschreitende UNESCO Welterbestätte Fertő-Neusiedler See
	Grenzüberschreitende Radwege (z.B. Neusiedler See Radweg)

2.2.3 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Gemeinde verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz mit relativ geringem überörtlichem Verkehrsaufkommen. Apetlon ist durch die abgeschiedene Lage im Seewinkel an der ungarischen Grenze kaum Durchzugsverkehr ausgesetzt. Die Überquerung der Grenze ist in der Nachbargemeinde Pamhagen möglich. Die Nachbargemeinde Illmitz ist ca. drei Kilometer entfernt.

Verkehrsanbindung

Die L205 verbindet Apetlon mit den Gemeinden Illmitz und Wallern. Weiters gibt es direkte Verbindungen in die Gemeinden Pamhagen bzw. Frauenkirchen. Die Landesstraße B51, welche von Neusiedl nach Pamhagen bis an die ungarische Grenze verläuft ist ca. sieben Kilometer entfernt. Die nächste Autobahnauffahrt zur A4 ist knapp 30 km entfernt.

Die öffentliche Verkehrsanbindung ist durch Regionalbuslinien gegeben. Diese verbinden Apetlon mit Neusiedl am See bzw. den benachbarten Gemeinden im Seewinkel.

Tab. 5: Verkehrserschließung Apetlon

ÖV-Angebot	
Bus	Regionalbus 290 (Neusiedl, Apetlon, Podersdorf) Regionalbus 293 (Apetlon, St. Andrä, Frauenkirchen)
Bahn	Nächste Anbindung: Bahnhof Wallern, St. Andrä
Radwege	
	B10 Neusiedler See Radwanderweg B72 Radweg Lange Lacke

2.2.4 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Die Verkehrswege der Gemeinde sind großteils mit Gehsteigen ausgestattet. Da die Straßenquerschnitte weitgehend sehr breit sind und über großzügige Grünanlagen verfügen wird von den Anrainern meist direkt in den Einfahrtbereichen geparkt, was die Gehsteige teilweise unpassierbar macht.

Viele Fußgänger weichen durch die vielen Hindernisse durch parkende Autos auf die Fahrbahn aus. Die Gehsteige werden kaum benutzt.

Radverkehr

In Apetlon spielt vor allem der Freizeitverkehr eine bedeutende Rolle. Die Lage am Neusiedler See Radweg bringt viele Ausflügler und Urlauber in die Gemeinde, welche bei der Seeumrundung in Apetlon Rast machen.

Öffentlicher Verkehr

Apetlon ist über die Linie 290 an das öffentliche Nahverkehrssystem angebunden. Diese Linie verläuft weitgehend entlang der L 205 zwischen Neusiedl am See und Apetlon über Weiden, Gols, Podersdorf und Illmitz (Fahrzeit ca. 40 Minuten). Aufgrund des zwischen Bus und Bahn abgestimmten Knotenfahrplanes am Bahnhof Neusiedl/See ist Apetlon dadurch sowohl innerhalb des Bezirkes als auch in Richtung Wien relativ gut in das öffentliche Verkehrssystem integriert. Dennoch könnte durch eine verbesserte Bahnanbindung und dadurch eine Verringerung der Gesamtreisezeit für Schüler und Pendler beispielsweise durch eine Verlängerung der Linie 290 bis Bhf. Wallern die Attraktivität des ÖV verbessert werden.



Abb. 2. Haltestelle Apetlon Feuerwehr (Quelle: eigenes Foto)

Infrastruktur für Elektromobilität

In der Gemeinde ist keine öffentliche Infrastruktur für Elektromobilität (Ladestation) gegeben.

2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde verfügt über keinen Kindergartentransport oder Senientaxi, jedoch ist Apetlon Mitgliedsgemeinde sowohl im Verein Discobus als auch beim Jugendtaxi stellt den Jugendlichen der Gemeinde vergünstigte Taxischecks zur Verfügung.

Tab. 6: Bestehende Mobilitätsangebote Apetlon

Mobilitätsangebote	
Kindergartentransport	-
Jugendtaxi, Discobus	Vergünstigte Jugendtaxischecks, Discobus Linie 2 (u.a. Andau, Frauenkirchen, Podersdorf)
Senientaxi	-
Sonstiges	-

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Die Gemeinde liegt am Ostufer des Neusiedler Sees und ist die letzte Gemeinde vor der ungarischen Grenze. Apetlon hat keinen Grenzübergang, dieser liegt in der Nachbargemeinde Pamhagen. Das Siedlungsgebiet ist nur wenige Kilometer vom Neusiedler See entfernt, die Gemeinde verfügt über kein eigenes Seebad. Der nächste Seezugang liegt in der Gemeinde Illmitz.

2.3.1 Grenzüberschreitende Beziehungen

Als Grenzgemeinde gibt es vor allem durch die naturräumlichen Verbindungen grenzüberschreitende Beziehungen. Sowohl der Nationalpark als auch das UNESCO Welterbegebiet gehen über die Landesgrenze hinaus.

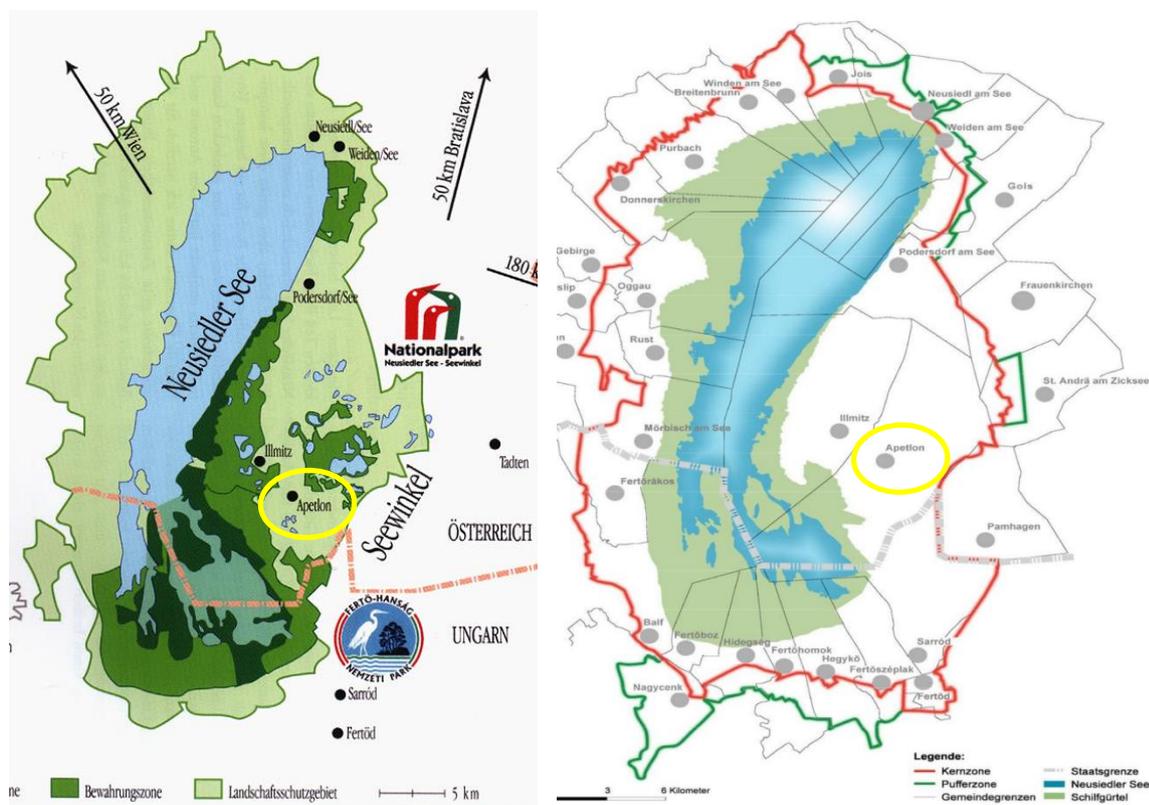


Abb. 3. Grenzüberschreitende Beziehungen (Quelle: Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel, UNESCO Welterbe)

Auch die Route des grenzüberschreitenden Radweges um den Neusiedler See verläuft durch die Gemeinde Apetlon.

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. 4. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Durch den kompakten Siedlungskörper profitiert die Gemeinde von kurzen Wegen. Die Ausdehnung der Gemeinde beträgt knapp zwei Kilometer, wodurch die Wege innerhalb der Gemeinde auch ohne Pkw zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegbar sind. In der nachfolgenden Darstellung ist ein 0,7 km Radius um das Gemeindeamt gelegt, was beispielhaft die Distanzen in der Gemeinde verdeutlichen soll.



Abb. 5. Distanzen Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

In der Abbildung wird ersichtlich, dass sich innerhalb des 0,7 km Radius, was einer Gehzeit von zehn Minuten entspricht, große Teile des Siedlungsgebietes befinden.

In der nachfolgende Abbildung sind ausgehend vom Zentrum der Gemeinde zwei Radien markiert, einerseits 2,5 km und andererseits 3.6 km. Dies sind jene Strecken, die innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad oder Pedelec zurückgelegt werden können.

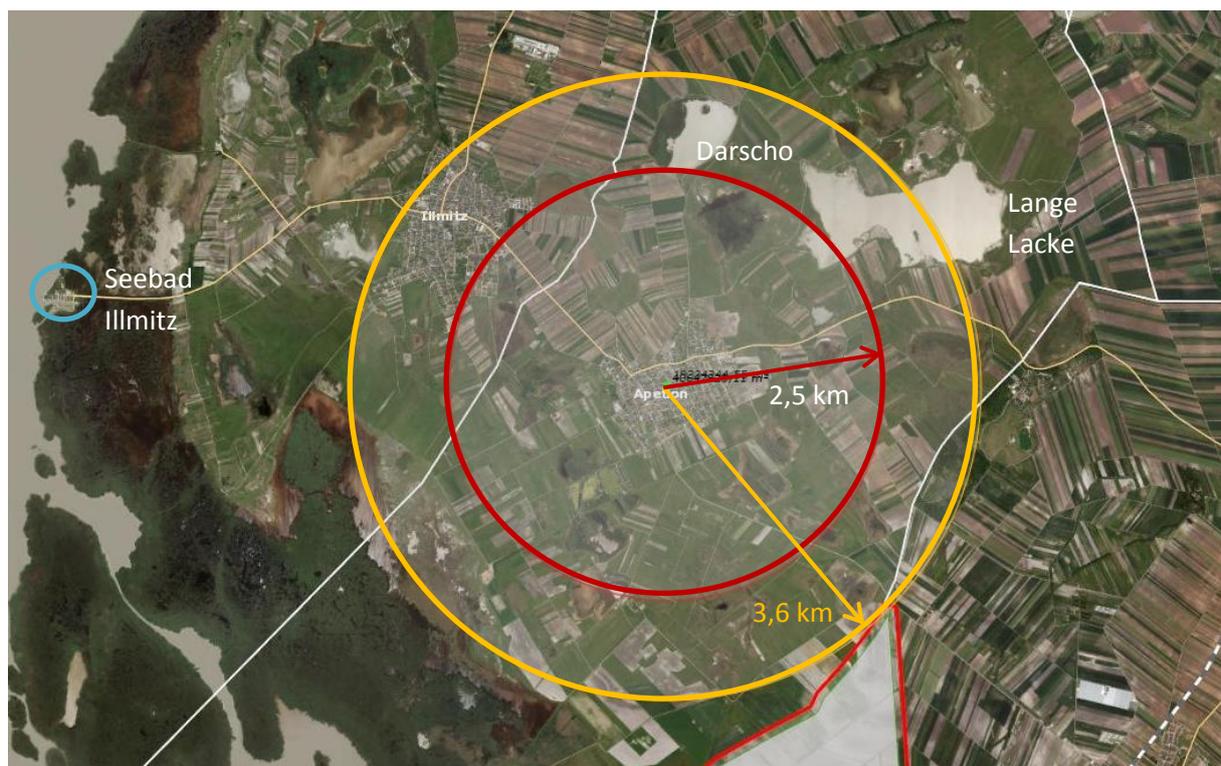


Abb. 6. Distanzen Rad und Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Die Nachbargemeinde Illmitz ist mit dem Fahrrad bzw. Pedelec innerhalb von zehn bis 15 Minuten erreichbar. Das Seebad Illmitz bspw. kann mit dem Fahrrad unter einer halben Stunde bzw. mit dem Pedelec in 20 Minuten erreicht werden. Auch die Ausflugsziele Lange Lacke und Darscho sind mit dem Fahrrad oder Pedelec in kurzer Fahrzeit erreichbar.

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. 7: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> Nahversorger für täglichen Bedarf vorhanden 	<ul style="list-style-type: none"> nur Grundangebot an Nahversorgung, eingeschränkte Öffnungszeiten
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> kurze Distanzen innerorts 	<ul style="list-style-type: none"> Gehsteige werden von parkenden Autos blockiert Gehsteige werden auf Grund der Hindernisse kaum benutzt Personen gehen auf der Straße
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> kurze Distanzen innerorts Freizeitradwege (grenzüberschreitende Radwege, Neusiedler See Radweg) 	
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> Anbindung Bezirksvorort und Nachbargemeinden Anbindung Bahnhöfe Wallern und St. Andrä 	<ul style="list-style-type: none"> eingeschränktes Angebot fehlende Anbindung an die Bahnstrecke der NSB (z.B. Busverbindung zum Bhf. Wallern oder Pamhagen)
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> gut ausgebautes innerörtliches Verkehrsnetz 	<ul style="list-style-type: none"> breite Straßenquerschnitte verleiten zu überhöhten Geschwindigkeiten - Problem Verkehrssicherheit

Problembereiche

Parken auf den Gehsteigen

Im Ortsgebiet wird vermehrt direkt in den Zufahrten vor den Häusern geparkt. Da die Autos sehr nahe an die Häuser bzw. Einfahrten gestellt werden, können Fußgänger die Gehsteige entlang der Häuser nicht oder nur schlecht verwenden. Vor allem mit Kinderwägen ist ein passieren schwierig, da die Gehsteige oft bis auf schmale Durchgänge verstellt sind.



Abb. 7. Kinderwagen auf der Straße, da die Gehwege durch parkende Autos zu schmal sind (Quelle: eigenes Foto)

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde Apetlon profitiert von dem kompakten Siedlungskörper und den damit verbundenen relativ kurzen Wege für Fußgänger und Radfahrer. Die Ausdehnung von knapp zwei Kilometern (sowohl Nord-Süd also auch Ost-West-Achse) bietet ideale Ausgangsbedingungen. Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde (Fuß/Rad) sowie zu den angrenzenden Nachbargemeinden (Fuß/Rad/E-Bike) ein hohes Potenzial zur Steigerung des Verkehrsanteils dieser Verkehrsteilnehmer. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

Volkschule/Kindergarten	zu Fuß	Schulweginitiative: Pedibus, Wettbewerbe zur Motivation
Ortszentrum/Gemeindeamt	zu Fuß/Rad/E-Bike	Leitsysteme, kurze Wege, Radwege, Radabstellanlagen

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 seiner Lage und seines touristischen Angebots besteht für die Gemeinde Apetlon für sämtliche dieser Zielgruppen Handlungsbedarf.

Dabei ist jedoch auf das Grundangebot im ÖV hinzuweisen, welches natürlich in erster Linie auf den Schüler- und Pendlerverkehr ausgerichtet ist, trotzdem aber die Möglichkeit bietet, den Bezirksvorort Neusiedl am See mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Ebenso werden die benachbarten Bahnhöfe und Haltestellen der Neusiedler Seebahn über die in Apetlon fahrenden Buslinien erschlossen.

Problemereiche sind neben der ersten und letzten Meile (Verbindung zwischen Quelle/Ziel und dem ÖV-Knoten) vor allem ein fehlendes Angebot für Fahrten innerhalb des Ortsgebietes) für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen u.dgl. (Zielgruppe Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung). Ebenso fehlt ein attraktives Angebot für Touristen in der Gemeinde die nächstgelegenen hochrangigen touristischen Ziele (Seebad Illmitz, Martinstherme) zu erreichen.

Durch die Einführung eines modularen Mikro-ÖV Systems (z.B. Gmoabus o.dgl.) kann der Mobilitätsbedarf von mehreren Zielgruppen erfüllt werden. Dadurch können positive Auswirkungen auf mehrere Problembereiche erzielt werden (Verbesserung der Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs, Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivierung des Tourismusstandorts).

3.3.3 *Verbesserung der Erreichbarkeit von zentralen Einrichtungen und Orten*

Durch eine verbesserte Anbindung von Apetlon an die Neusiedler Seebahn könnte die Gemeinde erheblich profitieren. Aufgrund der aktuellen Maßnahmen zur Beschleunigung der Bahnstrecke wird die Fahrzeit sowohl zum Bezirksvorort Neusiedl am See deutlich verkürzt, als auch die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Eisenstadt und Wiens wesentlich verbessert. Eine gemeindeübergreifende Initiative zur Verbesserung der Anbindung der abseits der Bahnstrecke befindlichen Gemeinden wäre daher besonders empfehlenswert.

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)
- Sicherstellung der Benutzbarkeit der Gehsteige (hinsichtlich parkender Autos)
- Durchgängige Benutzbarkeit von Fußgängeranlagen durch Schließung von bestehenden Lücken

Schulweginitiative:

- Pedibus (Gemeinsamer Schulweg zu Fuß)
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)

Infrastrukturmaßnahmen:

- Markierung der Parkplätze zur besseren Freihaltung der Gehsteige von parkenden Autos

3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

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

Maßnahmenbereich E-Bike:

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

Bike- to-school:

- Schulweginitiativen (z.B. Bikeline)
- Laufräder im Kindergarten
- Ausreichend Abstellanlagen
- Schulwegpläne, Verkehrssicherung von Gefahrenstellen

Tourismus:

- Radweg Leitsystem zu touristischen Einrichtungen (auch gemeindeübergreifend: z.B. Seebad Illmitz, Therme Frauenkirchen etc.)
- Aufbau eines regionalen touristischen (E-Bike)Verleih-Systems

3.3.4 Maßnahmen ÖV

Mikro-ÖV:

- Kleinregionales Mikro-ÖV System: (z.B. Illmitz, Frauenkirchen)
- Modul Kindergarten/Schülerverkehr
- Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)
- Modul Tourismus: Anbindung Seebad Illmitz, Martinstherme

ÖV: Bus/Bahn

- Verlängerung Linie 290 bis Bhf Wallern, Anbindung an NSB
- Attraktivierung des bestehenden ÖV-Angebots durch Zubringer-/Holddienste im Rahmen des Mikro-ÖV

3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Maßnahmen zur Einhaltung von Tempo 30 auf Ortsstraßen (Verkehrsberuhigung)
- Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung und Hebung der Verkehrssicherheit für Fußgänger (Straßenraumgestaltung)

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/

- **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 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 Gesamtverkehrscoordination

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
phone: +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. Haltestelle Apetlon Feuerwehr (Quelle: eigenes Foto).....	10
Abb. 3. Grenzüberschreitende Beziehungen (Quelle: Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel, UNESCO Welterbe).....	11
Abb. 4. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)	12
Abb. 5. Distanzen Fußgänger (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	13
Abb. 6. Distanzen Rad und Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017).....	14
Abb. 7. Kinderwagen auf der Straße, da die Gehwege durch parkende Autos zu schmal sind (Quelle: eigenes Foto)	15

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016.....	7
Tab. 2: Pendlerstatistik Apetlon	7
Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Apetlon	8
Tab. 4: Besonderheiten Apetlon.....	8
Tab. 5: Verkehrserschließung Apetlon	9
Tab. 6: Bestehende Mobilitätsangebote Apetlon	10
Tab. 7: Stärken-Schwächen Analyse.....	15

Quellenverzeichnis

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (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)

Statistik Austria, 2107: 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, 2107 (www.apetlon.info)

Mobilitätszentrale Burgenland, 2017 (www.b-mobil.info)

Allgemeine Internetrecherche