



**Interreg**  
Austria-Hungary



European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



# Mobilitäts-Check St. Margarethen im Burgenland



**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

## St. Margarethen im Burgenland

Marktgemeinde St. Margarethen im Burgenland  
Hauptplatz 1  
7062 St. Margarethen im Burgenland

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

Eisenstadt, August 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 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	Besonderheiten .....	8
2.2.3	Verkehrerschließung.....	9
2.2.4	Qualitätscheck .....	10
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote .....	13
2.2.6	Grenzüberschreitende Beziehungen .....	13
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung .....	14
3.1	Daten aus Verkehrszählung.....	15
3.2	Problembereiche .....	17
3.3	Stärken-Schwächen-Analyse .....	19
3.4	Potentiale .....	20
3.4.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	20
3.4.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	20
3.4.3	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde .....	21
3.4.4	Maßnahmen Fußgängerverkehr .....	21
3.4.5	Maßnahmen Radfahrverkehr .....	21
3.4.6	Maßnahmen ÖV .....	21
3.4.7	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	22
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	23
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten .....	23
4.2	Förderempfehlung.....	26

# 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 St. Margarethen im Burgenland 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 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 Marktgemeinde St. Margarethen im Burgenland liegt im Bezirk Eisenstadt Umgebung und ist knapp zehn Kilometer von der Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Die Bezirkshauptstadt des Nachbarbezirkes Neusiedl am See ist ca. 30 km, Sopron 15 km und Wien rund 70 km entfernt.

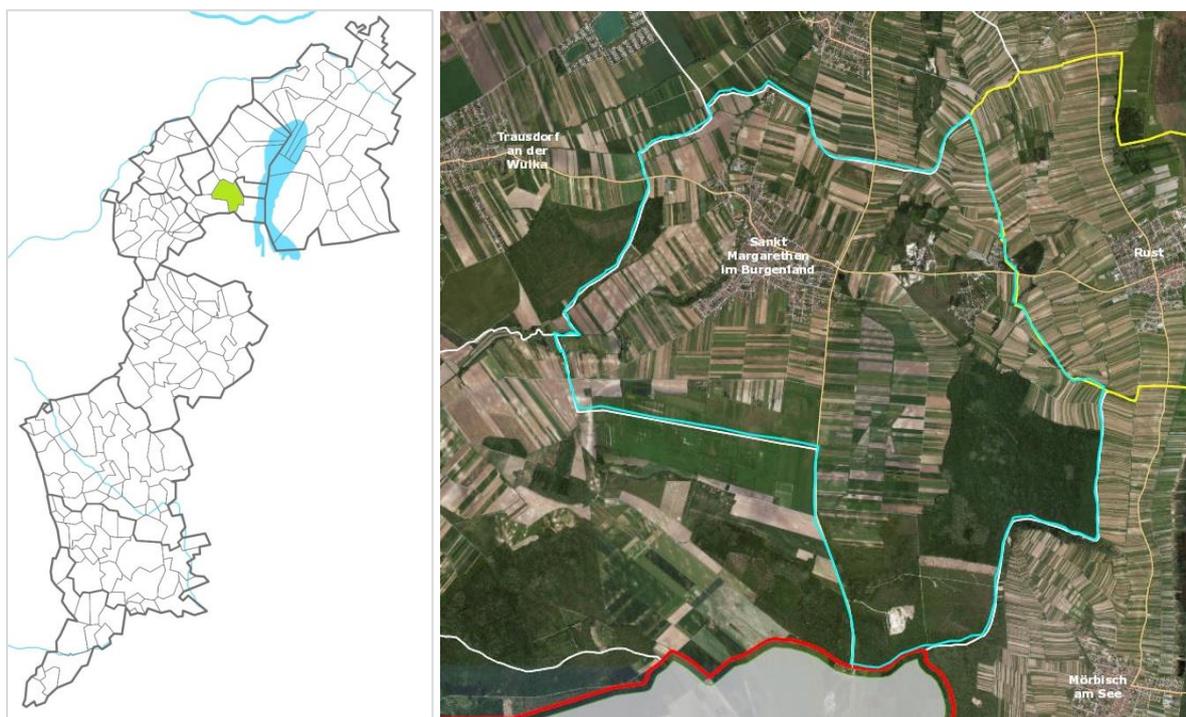


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Die Gemeinde liegt im Ruster Hügelland, einem ca. zwölf Kilometer langem und maximal 224 Meter hohem Hügelrücken, der zum Neusiedlersee hin flach abfällt. Auf dem Hügel bei St. Margarethen befinden sich auch die bekannten Kalksandsteinbrüche.

An das Gemeindegebiet von St. Margarethen grenzen die österreichischen Gemeinden Rust, Mörbisch, Siegendorf, Trausdorf und Oslip, sowie die ungarische Gemeinde Fertőrákos.

#### 2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Bevölkerung der Gemeinde St. Margarethen erlebte zwischen 1991 und 2001 ein Wachstum von ca. sechs Prozent und erreichte im Jahr 2001 einen Höhepunkt von 2.762 Personen. Seither ist ein leichter Rückgang zu verzeichnen, im Jahr 2017 hat die Gemeinde 2.661 Einwohner.

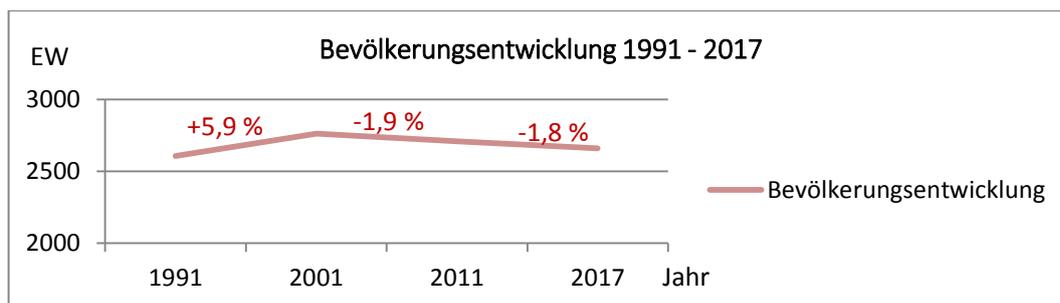


Abb. 2. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017)

### 2.1.3 Pendlerstatistik

In St. Margarethen sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014) 1.329 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 307 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 1.022 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 549 Personen arbeiten in einem anderen politischen Bezirk, der größte Anteil davon mit 408 in Eisenstadt. 333 Personen pendeln nach Niederösterreich und 174 Personen arbeiten in Wien.

Tab. 1: Pendlerstatistik

<b>Erwerbstätige gesamt</b>	<b>1329</b>
<b>Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes</b>	<b>307</b>
<b>Auspendler</b>	<b>1022</b>
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	139
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld.	549
<i>davon in Eisenstadt</i>	408
NÖ	333
Wien	174
ins Ausland	1
<b>Ei pendler gesamt</b>	<b>205</b>

## 2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

### 2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In St. Margarethen gibt es ein gutes Basis-Angebot an sozialer Infrastruktur und Nahversorgungsmöglichkeiten und eine Vielzahl an Gastronomieangeboten. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule, sowie eine Zweigstelle der Musikschule Eisenstadt. Die Nahversorgung ist mit einem Lebensmittelgeschäft im Ortskern, einem Bäcker an der Hauptstraße sowie einer Spar-Filiale am Ortsrand gut abgedeckt. Die medizinische Versorgung ist durch einen Allgemeinmediziner gewährleistet.

Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur

<b>Nahversorgung im Ort</b>	
Nahversorgung	Spar, Nah & Frisch
Bäckerei	Bäckerei Altdorfer
Bank, Post	Raiffeisenbank, Post Partner
<b>Schule + Kindergarten</b>	
Kindergarten	ja + Kinderkrippe
Volksschule	ja
Sonstige Schulen	Musikschule Eisenstadt- Außenstelle St. Margarethen
<b>Ärzte + Apotheke</b>	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	-
Apotheke	Eisenstadt, Rust
<b>Freizeit + Gastronomie</b>	
Gasthaus/Café	Gasthof Ernst, Restaurant Zachs, Restaurant Café Teehaus Mei Sum, Heuriger – Restaurant Gruber – Hofleitner, Sonnenhofstube, Restaurant und Bar Sonnenblumen, Pizzamio, Rauchkuchl, Heuriger Eberherr, Buschenschank Gabriel, Buschenschank Ruha, Buschenschank Schneider, Apacco, Cafe Bauer, Fipsi's Freizeitoase, Winnie's Pub, zum Toni - Imbiss

### 2.2.2 Besonderheiten

St. Margarethen verfügt über einige kulturelle und touristische Besonderheiten, welche die Gemeinde zu einem beliebten Urlaubs- bzw. Ausflugsziel machen. Im Römersteinbruch St. Margarethen werden jedes Jahr im Sommer Opern aufgeführt, alle fünf Jahre finden Passionsspiele statt. Die Festspielarena im Römersteinbruch umfasst rund 7000 m<sup>2</sup>. Die Hauptbühne bietet knapp 4.700 Besuchern Platz, die kleinere „Ruffinibühne“ hat weitere 2.200 Sitzplätze.

Der Freizeitpark „Familypark“ liegt unweit vom Römersteinbruch am Rusterberg und ist einer der größten Freizeitparke Österreichs. Die Anlage ist von 1. April bis 26. Oktober geöffnet und bietet inzwischen auch außerhalb der Saison Sonderveranstaltungen (z.B. Halloween, Weihnachtszauber). Im Jahr 2016 besuchten 630.000 Besucher den Freizeitpark.

Tab. 3: Besonderheiten

<b>Besonderheiten</b>	
	Oper im Steinbruch, Passionsspiele, Familypark Römersteinbruch, Skulpturenpark Wein + Heurigen + Tourismus Naturbadeteich
<b>Grenzüberschreitende Beziehungen</b>	
	UNESCO Welterbe Region Neusiedlersee

### 2.2.3 Verkehrserschließung

#### Bestandssituation

St. Margarethen liegt an der B 52 Ruster Straße, die von Eisenstadt über Rust bis nach Mörbisch verläuft. Über die Landesstrasse L 210 wird die Gemeinde über Oslip und Schützen am Gebirge an die B 50 im Norden und über die Grenzübertrittsstelle beim Pan-Europa-Picknick-Platz nach Ungarn im Süden angebunden. Die nächstgelegenen ungarischer Städte sind Fertőrákos und Sopron.

#### Verkehrsanbindung

Das öffentliche Verkehrsangebot in der Gemeinde wird über regionale Buslinien abgedeckt. Anknüpfungspunkte an das regionale und überregionale Bahnnetz stellen die knapp sieben Kilometer entfernten Bahn-Haltestellen in Schützen am Gebirge bzw. die Bahnhöfe in Eisenstadt und Wulkaprodersdorf (ca. zehn Kilometer entfernt) dar. Über diese Stationen sind Bahnverbindungen nach z.B. Neusiedl am See, Bruck an der Leitha und Wien möglich.

Tab. 4: Verkehrserschließung

ÖV-Angebot	
Bus	VOR Regionalbus 285 (Mörbisch-Eisenstadt) Blaguss Shuttledienst zu den Passionsspielen Shuttlebus von Wien zum Familypark (in den Sommermonaten)
Zug	Nächste Haltestellen in Schützen am Gebirge, Eisenstadt und Wulkaprodersdorf
Radwege	
	B14, Anbindungen an Neusiedler Seeradweg B10 und Iron Curtain Trail (Euro Velo 13, B 31)

Über den B 14 (Verbindungsradweg Eisenstadt – Sopron) ist St. Margarethen an das hochwertige touristische Radroutennetz des Burgenlandes angebunden. Zum Neusiedler See gelangt man sowohl über den entlang des Römersteinbruchs nach Rust verlaufenden Ast des B 14 als auch über den südlich der Rusterberg-Siedlung verlaufenden Ast des B 10. Außerdem befindet sich am Pan-Europa-Picknickplatz der Kreuzungspunkt des B 14 mit dem Iron Curtain Trail (Euro Velo 13, B 31).

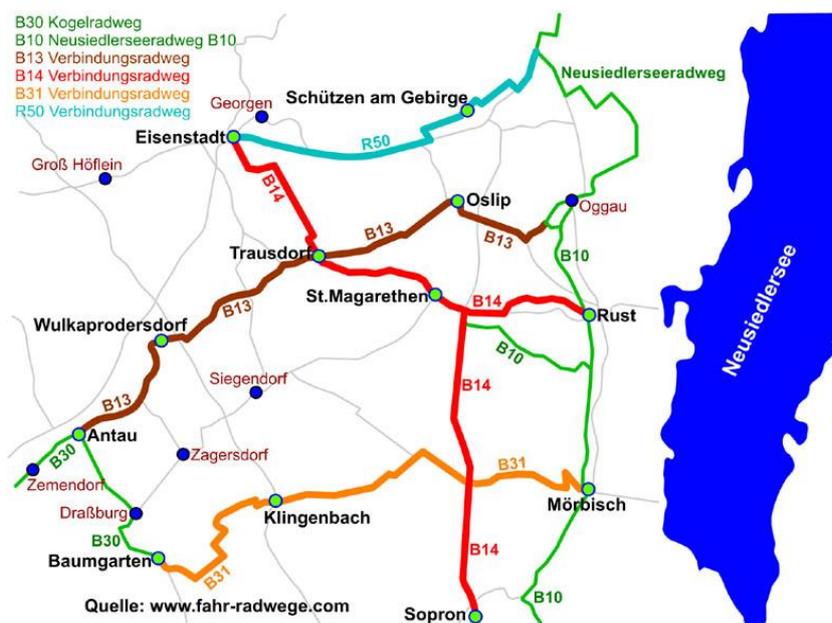


Abb. 3. Radweg B14 (Quelle: fahr-radwege.com, 2017)

#### 2.2.4 Qualitätscheck

##### Fußgängerverkehr

Die Gehsteige an den Hauptverkehrswegen sind durchwegs in einem sehr guten Zustand und durchgängig geführt. In manchen Bereichen ist die Barrierefreiheit eingeschränkt (z.B. Platzierung der Lichtmasten entlang der Gehsteigachse).

Die Volksschule liegt zentral in der Ortsmitte, der Kindergarten befindet sich rund 200 m entfernt in der Siegendorferstraße.

An der Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße gibt es neu eingerichtete Ampelanlage mit Drucktaste für Fußgänger. Ein weiterer Schutzweg befindet sich beim Kreisverkehr am östlichen Ortsende.

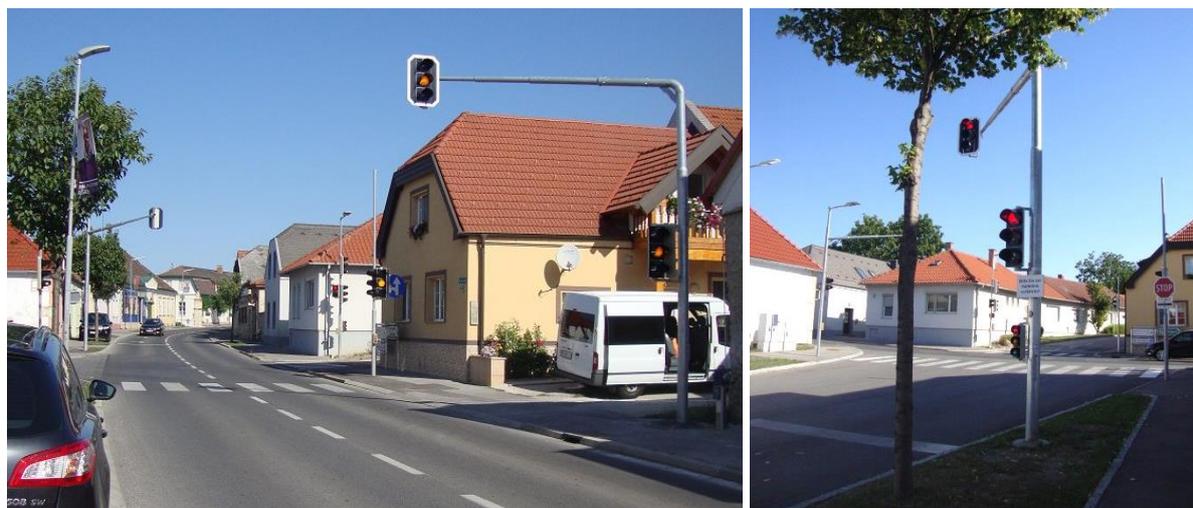


Abb. 4. Fußgängerverkehr: ampelgeregelter Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße (Quelle: eigene Fotos)

Entlang der Hauptstraße (B 52 zwischen Mühlweg und Siedlungsgasse) sind drei Querungshilfen für Fußgänger vorhanden. Diese wurden als Fahrbahnteiler ohne Schutzweg ausgeführt. Im Bereich der Querungshilfe Höhe Siedlungsgasse wurde die südseitige Aufstellfläche nicht befestigt sondern ist als Grünfläche ausgeführt.

Im Bereich zwischen der ampelgeregelten Kreuzung der Hauptstraße (B 52) mit der Siegendorfer Straße und dem Kreisverkehr am östlichen Ortsende ist entlang der Ortsdurchfahrt über eine Länge von ca. einem Kilometer keine weitere Querungshilfe für Fußgänger vorhanden.



Abb. 5. Querungshilfen Hauptstraße (Quelle: eigene Fotos)



Abb. 6. Fußgängerquerungen entlang der Hauptstraße (Quelle: eigene Fotos)

### Radverkehr

Durch St. Margarethen verläuft der teilweise von der Hauptstraße baulich getrennte Radweg B 14. Aus Richtung Rust kommt wird der Radweg abschnittsweise über die Haussatzstraße geführt. Am Ende der Haussatzstraße verläuft der B14 entlang der Hauptstraße, quert am Ortsende die Fahrbahn und verläuft als baulich getrennter Begleitweg weiter in Richtung Trausdorf.

Die Radwege im Ortsgebiet sind durch Bodenmarkierungen ersichtlich und zusätzlich an relevanten Punkten gut beschildert (tw. inkl.- Angabe der Fahrdistanzen).



Abb. 7. Radverkehr (Quelle: eigene Fotos)

### Öffentlicher Verkehr

Entlang der Hauptstraße befinden sich drei Bushaltestellen (jeweils am Ortsende und eine bei der Bäckerei). Eine weitere Haltestelle befindet sich am Hauptplatz direkt bei Gemeindeamt, Volksschule und Kirche.

St. Margarethen liegt an der Buslinie 285 des Verkehrsverbunds Ostregion (VOR). Diese verläuft zwischen Eisenstadt und Mörbisch über Trausdorf, St. Margarethen, teilweise Oslip und Rust. Die Linie verkehrt zwischen ca. 4:30 Uhr und 20:30 Uhr. Untertags werden weitgehend stündlich Kurse in beide Richtungen angeboten, die durch den Schülerverkehr noch verstärkt werden. Am Abend besteht um ca. 20:00 die letzte Gelegenheit zur Rückfahrt aus Eisenstadt. Die Linie wird zum Teil am Domplatz mit der Linie 200 (Eisenstadt – Wien Hauptbahnhof) kombiniert, wodurch Wien-Pendlern eine umsteigefreie Möglichkeit für die Hin- und Rückfahrt angeboten wird. Zudem wird von dieser Linie auch der Bahnhof in Eisenstadt angebunden. Dadurch haben Pendler aus der Region weitere Möglichkeiten, ihre Arbeitswege mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchzuführen.



Abb. 8. Öffentlicher Verkehr: Bushaltestelle Hauptstraße und am Hauptplatz (Quelle: eigene Fotos)

Die Siedlung St. Margarethen- Berg sowie der Familypark verfügen jeweils über eigene Bushaltestellen für den öffentlichen Linienverkehr. In den Sommermonaten wird der Familypark zusätzlich von privaten Shuttle-Bussen aus Wien bedient.

### Infrastruktur für Elektromobilität

Am Gelände des Familyparks (Märchenparkweg 1) gibt es eine Elektrotankstelle für einspurige E-Fahrzeuge (E-Bikes).

#### 2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde ist an die Disco-Bus Linie 4 angeschlossen und am Projekt 60+ beteiligt. Die Beteiligung am Jugendtaxi ist in Planung.

Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote

Mobilitätsangebote	
Kindergartentransport	-
Jugendtaxi, Discobus	Discobus Linie 4, zukünftig: Jugendtaxi
Seniorentaxi	60+
Sonstiges	-

### Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Durch den Römersteinbruch ist St. Margarethen ein wichtiger Veranstaltungsort im Burgenland (Oper, Passionsspiele, diverse andere Veranstaltungen). Auch der Familypark zieht vor allem während der Sommermonate zahlreiche Besucher an.

Durch die Lage der Gemeinde an der B 52, eine der wichtigsten Zufahrtsstraßen zum Westufer des Neusiedler Sees herrscht vor allem in den Sommermonaten ein reger Durchzugsverkehr durch die Gemeinde. Dieser wird noch durch die Kulturveranstaltungen im Römersteinbruch und der Seebühne in Mörbisch verstärkt. Davon profitieren einerseits die an der Hauptstraße liegenden Geschäfte und Gastronomiebetriebe, andererseits stellt das starke Verkehrsaufkommen für die Bevölkerung eine hohe Belastung dar (Lärm, Trennwirkung, Verkehrssicherheit).

#### 2.2.6 Grenzüberschreitende Beziehungen

St. Margarethen ist eine Grenzgemeinde und verfügt an der L 210 über einen Grenzübergang zu Ungarn. Durch die Lage an der Grenze herrscht vor allem zu den Spitzenzeiten starker Durchzugsverkehr von bzw. Richtung Ungarn (größtenteils Pendler).

### 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. 9. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Die Gemeinde St. Margarethen profitiert von einem kompakten Siedlungskern, welcher jedoch durch die langgestreckte Form Wege von bis zu drei Kilometern innerorts aufweist. In der nachfolgenden Abbildung markiert ein roter Kreis einen Radius von 0,7 km, welcher die Strecke die innerhalb von zehn Minuten Gehzeit zurückgelegt werden kann darstellt. Es wird ersichtlich, dass sich große Teile der Gemeinde in diesem Bereich befinden. Der Römersteinbruch, der Familypark und die Siedlung am Berg liegen rund drei Kilometer vom Ortszentrum entfernt.

Während vom Ortszentrum aus viele Teile der Gemeinde in wenigen Minuten Fußweg erreichbar sind, sind die Bewohner der Siedlung am Berg auf den Pkw angewiesen. Es gibt keine Nahversorgung oder soziale Einrichtungen etc. die zu Fuß erreicht werden können.



Abb. 10: 10-Minuten Fußweg Einzugsbereiche St. Margarethen (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

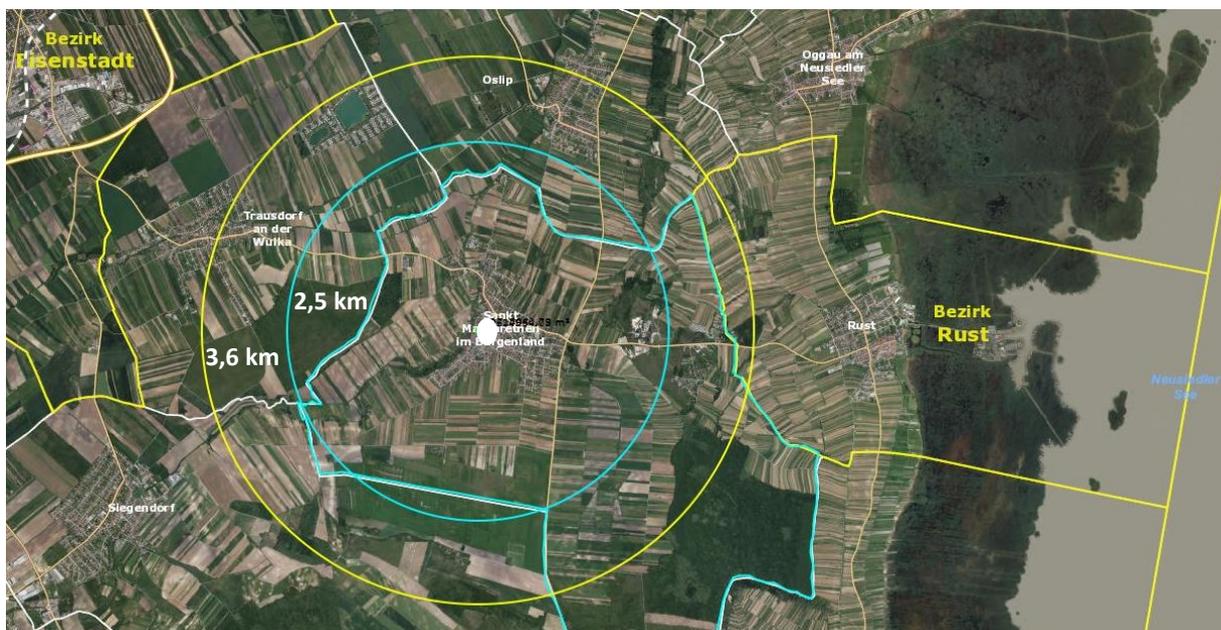


Abb. 11: 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum St. Margarethen: blaue Markierung: Radius 2,5 km (Fahrrad), gelbe Markierung: Radius 3,6 km (E-Bike) (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

### 3.1 Daten aus Verkehrszählung

Am 22.06.2017 wurde durch die Gemeinde St. Margarethen eine stichprobenartige Verkehrszählung an der Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße durchgeführt. In der Zeit zwischen 5.30 Uhr und 18.30 Uhr wurde die Anzahl der Fahrzeuge erhoben. Weiters wurden Abbieger notiert und zwischen Lkw und Pkw mit österreichischen bzw. ungarischen Kennzeichen unterschieden.

Die Spitzenzeiten liegen am Vormittag zwischen 6.30 und 7.30 Uhr, sowie am Nachmittag zwischen 16.30 und 17.30 Uhr.



Abb. 12: Verkehrsaufkommen Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße, Vormittagsspitze (Kartengrundlage google.maps, eigene Darstellung)



Abb. 13: Verkehrsaufkommen Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße, Nachmittagsspitze (Kartengrundlage google.maps, eigene Darstellung)

Während der Vormittagsspitze bewegt sich der Verkehr größtenteils in Fahrtrichtung Eisenstadt (ca. 460 Fzg./h), während der der Nachmittagsspitze in Fahrtrichtung Rust (ca. 500 Fzg./h), wobei am Nachmittag generell ein höheres Verkehrsaufkommen zu beobachten ist.

Über den gesamten Erhebungszeitraum betrachtet, fahren rund 4.000 Fahrzeuge pro Fahrtrichtung (Richtung Rust bzw. Eisenstadt) über die Hauptstraße durch die Gemeinde. Aus der Siegendorferstraße biegen knapp über 1.000 Fahrzeuge in die Hauptstraße ein, aus der Haussatzstraße kommen lediglich 128 Fahrzeuge.

Der Anteil an ungarischen Fahrzeugen beträgt zur Vormittagsspitze aus Fahrtrichtung Rust 33 % (aus Richtung Eisenstadt 5 %), während der Nachmittagsspitze kommen 26 % ungarische Fahrzeuge aus Richtung Eisenstadt (aus Richtung Rust 5 %). Dies zeigt einen hohen Anteil an Pendlerfahrten aus Ungarn.

Von allen erhobenen Fahrten liegt der Anteil an ungarischen Fahrzeugen entlang der Hauptstraße bei 16 % aus Fahrtrichtung Rust kommend, bzw. bei 12 % in die Gegenrichtung. Der Lkw-Anteil liegt in beide Fahrtrichtungen bei 2 % (dies entspricht rund 80 Lkw pro Fahrtrichtung).

### 3.2 Problembereiche

Aufgrund des Zusammentreffens zweier überörtlicher (Pendler-)Verkehrsströme (Eisenstadt / S 31 – Rust – Mörbisch über B 52, bzw. Eisenstadt / S 31 – Sopron über B 52/L 201) in St. Margarethen sowie des nicht unerheblichen Tourismus-, Freizeit und Eventverkehrs kann entlang der Ortsdurchfahrt mit einem täglichen Verkehrsaufkommen bis zu 10.000 Fahrzeugen gerechnet werden. Dabei ist nur ein relativ geringer Lkw-Anteil zu verzeichnen, bis zu einem Drittel aller Fahrzeuge zu den Spitzenstunden können jedoch ungarischen Pendlern zugeordnet werden. Diese Fahrzeuge kommen vornehmlich aus Richtung Sopron über die L 210 und münden am Kreisverkehr Ödenburger Straße in die B 52.

Als Folge dieser Verkehrsbelastung können im Gemeindegebiet von St. Margarethen folgende Problembereiche identifiziert werden:

#### **Ödenburger Straße –Ortstafel bis Kreisverkehr**

Der Übergangsbereich vom Freiland zum Ortsgebiet wurde zur Geschwindigkeitsreduktion mit einem Fahrbahnteiler ausgestattet. Ein vor einigen Jahren durchgeführter Straßenrückbau mit einer begleitenden Geschwindigkeitsbeschränkung (30 km/h) auf Höhe der Badeanlage (Abschnitt Triftgasse bis Hauptstraße) sollte zur Verkehrsberuhigung und Erhöhung der Verkehrssicherheit in diesem sensiblen Abschnitt beitragen.

#### **Kreuzung Hauptstraße (B 52) – Siegendorfer Straße**

In weiterer Folge wurde im Zuge der Umgestaltung der B 52 - Ortsdurchfahrt St. Margarethen im Kreuzungsbereich mit der Siegendorfer Straße eine Verkehrslichtsignalanlage errichtet, die im Wesentlichen dazu dient, den Anrainern aus den abseits der Hauptstraße befindlichen Wohngebieten Zeitlücken zum Ein- bzw. Ausbiegen in und von der B 52 zur Verfügung zu stellen. Dadurch wird jedoch der Verkehrsfluss entlang der Hauptstraße weiter verlangsamt.

#### **Ausweichverkehr Haussatzstraße**

Das hohe Verkehrsaufkommen entlang der Hauptstraße und die durch die Ampelanlage verursachten Verzögerungen führen dazu, dass vor allem in der Haussatzstraße verstärkter Ausweichverkehr beobachtet wird. Entlang der Haussatzstraße soll mittels diverser Verkehrsberuhigungsmaßnahmen (Ho-

izontale Versätze, Engstellen, etc.) das Verkehrsaufkommen reduziert und das Geschwindigkeitsniveau verringert werden.

### **Fußgängerquerungen Hauptstraße**

Entlang der ca. zwei Kilometer langen Ortsdurchfahrt von St. Margarethen gibt es insgesamt zwei Schutzwege (davon einer ampelgeregelt) und weitere zwei Fahrbahnteiler, die auch als Querungshilfen verwendet werden können, ein weiterer dient lediglich zur Abdeckung des Linksabbiegestreifens in Richtung Haussatzstraße. In Anbetracht einer Verkehrsbelastung von bis zu 1.000 Fahrzeugen in der Spitzenstunde entlang der B 52 besteht vor allem im Abschnitt Siegendorferstraße – Ödenburger Straße Bedarf für ein bis zwei zusätzliche Querungsmöglichkeiten, die je nach tatsächlichem Querungsbedarf entsprechend der einschlägigen RVS-Richtlinie als Schutzweg oder Querungshilfe ausgestaltet werden sollte.

### **Gehsteige entlang der Hauptstraße**

Im Zuge der Umgestaltung der Hauptstraße, wurden in Teilabschnitten die Parkplätze auf dem Gehsteigniveau geplant und als gepflasterte Flächen von den asphaltierten Gehsteigen nur optisch differenziert. Zudem sind diese Parkstreifen mit einer Breite von ca. 2,0 m relativ schmal. Zur Vermeidung von Konflikten mit dem Fließverkehr werden die Fahrzeuge häufig mit einem Sicherheitsabstand zur Fahrbahn abgestellt, wodurch diese dann bis in die – oft ohnehin schmalen – Gehsteigflächen ragen. Dies macht ein problemloses Passieren – vor allem für Personen mit Kinderwagen, Rollstühlen u.dgl. kaum möglich.

Zudem wurden die Lichtmasten abschnittsweise in die Gehsteigachse versetzt, wodurch ein Vorbeikommen für oben genannte Personen erheblich erschwert wird.



Abb. 14: Hauptstraße: Parkende Fahrzeuge auf Gehsteigen, Lichtmasten in der Gehsteigachse

### 3.3 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. 6: Stärken-Schwächen Analyse

	<b>Stärken</b>	<b>Schwächen</b>
<b>Allgemein</b> (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskern</li> <li>• Bank, Arzt, KiGa , VS im Ortszentrum</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Siedlung am Berg ist nicht an die Gemeinde angeschlossen</li> </ul>
<b>Fußgängerverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kompakter Siedlungskern – kurze Distanzen im Zentrum</li> <li>• gute Qualität der Gehsteige an Hauptverkehrswegen</li> <li>• durchgängige Gehwege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wenige Querungsmöglichkeiten entlang der Hauptstraße – weite Distanzen zwischen den Querungsmöglichkeiten</li> <li>• bestehende Fahrbahnteiler z.T. nicht als Querungshilfe benutzbar</li> <li>• eingeschränkte Barrierefreiheit (z.B. Lichtmasten auf den Gehwegen, Neigung)</li> <li>• parkende Autos auf Gehsteig (Hauptstraße)</li> </ul>
<b>Radverkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radrouten mit Beschilderung und Wegweisung</li> <li>• gut geeignet für Radfahrer durch kurze Wege</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• fehlende Abstellanlagen (z.B. beim Bäcker)</li> </ul>
<b>ÖV-Angebot</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• regelmäßige Busverbindung nach Eisenstadt</li> <li>• z.T. umsteigefreie Weiterfahrt nach/von Wien</li> <li>• direkter Bahnanschluss am Bahnhof Eisenstadt</li> <li>• Anbindung des Familyparks an Linienverkehr</li> <li>• Shuttlebus von Wien zum Familypark</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• keine Zusanbindung – nächste Haltestelle Schützen am Gebirge/ Wulkaprodersdorf/Eisenstadt</li> <li>• keine ausreichenden Busverbindungen (z.B. Abend, Wochenenden)</li> </ul>
<b>Verkehr</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• neue Ampelanlage im Ortskern</li> <li>• Verkehrsmaßnahmen der L 210 beim Badeteich: Geschwindigkeitsbeschränkung 30 km/h, ausreichend breite Gehsteige, ausreichend breite Parkstreifen</li> <li>• Verkehrsberuhigende Maßnahmen Haussatzstraße, Triftgasse, etc.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• starkes Verkehrsaufkommen entlang der Hauptstraße – insbesondere Sommersaison (Oper, Familypark etc.)</li> <li>• starkes Verkehrsaufkommen zu Stoßzeiten über den Grenzübergang</li> <li>• schmale Parkflächen entlang der Hauptstraße- wodurch abgestellte Autos z.T. auf den Gehsteig reichen</li> <li>• Verkehrsberuhigungsmaßnahmen z.T. schlecht gestaltet (z.B. Mini-KV Triftgasse)</li> </ul>

### 3.4 Potenziale

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

Die Gemeinde St. Margarethen profitiert von dem geschlossenen Siedlungskörper im Ortszentrum und den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für Fußgänger im Zentrumsbereich. Durch die lang gestreckte Form des Siedlungskörpers sind jedoch Wege bis zu drei Kilometern möglich. Die knapp drei Kilometer vom Ortszentrum entfernten Einrichtungen (Römersteinbruch, Familypark) bzw. die Siedlung am Ruster Berg befinden sich außerhalb des fußläufigen Einzugsbereiches, ausgehend vom geschlossenen Siedlungskörper. Die Ausdehnung bietet ideale Ausgangsbedingungen für Radfahrer. Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde (Fuß/Rad) 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:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potentiale zur Attraktivierung
Kindergarten und Volksschule	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Schulweginitiative</li> <li>• Schulwegplan</li> <li>• Organisation Schulumfeld</li> <li>• Gesicherter / markierter Radweg</li> </ul>
Badeteich	zu Fuß/Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fahrradweg Leitsystem</li> <li>• Sichere Abstellmöglichkeiten für E-Bikes</li> <li>• E-Bike Ladestationen</li> </ul>
Nahversorger	Rad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Radabstellanlagen bei Nahversorgern und wichtigen Punkten ergänzen</li> </ul>

#### 3.4.2 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

Problematisch 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).

Für die Gemeinden St. Margarethen und die Nachbargemeinden am Westufer des Neusiedler Sees fehlen zudem Verkehrsanbindungen an das touristische Angebot in der Region und vor allem die im Freizeitverkehr wichtigen Abend- und Wochenendverkehre, trotz einer verbesserten Anbindung des Familyparks durch Linienbusse und private Anbieter.

### 3.4.3 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

### 3.4.4 Maßnahmen Fußgängerverkehr

#### Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

- Qualitäts-Check des Fußwegenetzes
- Mindeststandards für Fußgängeranlagen (Gehsteigbreite, Barrierefreiheit, sichere Querungen, Durchlässigkeit)

#### Schulweginitiative:

- „Pedibus“
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln)

#### Infrastrukturmaßnahmen:

- Fußgänger-Leitsystem: Wegweisung mit Angabe der Distanz inkl. Gehzeit
- Errichtung einer zusätzlichen Fußgängerquerung entlang der Hauptstraße

### 3.4.5 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

#### 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“)

### 3.4.6 Maßnahmen ÖV

#### Bus/ Mikro-ÖV:

- Verbesserung der innerörtlichen Mobilität (z.B. 60+ Taxi,...)
- Ausweitung der Betriebszeit für Pendler z.B. mit Zug-/ Busanbindung Wien

- Ausarbeitung eines regionalen touristischen Mobilitätskonzeptes

#### 3.4.7 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Durchführung einer großräumig angelegten Verkehrsstromanalyse:

- Ermittlung von Quell- Ziel- und Durchgangsverkehr (Rust, Sopron, Siegendorf, Oslip, Trausdorf)
- Feststellung von Ausweichrouten (z.B. Haussatzstraße)
- Nach Möglichkeit saisonale Differenzierung
- Stichproben-Befragungen zu Fahrtziel, Fahrtzweck, Häufigkeit, etc.

Erstellung eines regionalen Verkehrskonzeptes:

- Umfasst sämtliche Gemeinden im Raum Eisenstadt – Mörbisch (inkl. Schützen/ Gebirge, Oslip, Oggau)
- Unter Beteiligung von Stakeholdern aus unterschiedlichen Bereichen: Land, Gemeinden, Tourismus, VOR, etc.
- Themenbereiche: Verkehrsmanagement, Maßnahmen ÖV, miV, Mobilitätsmanagement, Tourismus- und Eventverkehr, etc.
- Ergebnisse:  
Regionale Verkehrsstrategie mit konkreten Umsetzungsprojekten  
lokale/örtliche Maßnahmenkonzepte (z.B. Durchfahrtsverbote, etc.)

## 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/](http://www.burgenland.at/mobilitaet-sicherheit/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/)

- **Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum:** Eine Förderaktion des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie 2016:

### **Programmauftrag und -verantwortung**

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

*Kontaktpersonen:*

DI Franz Schwammenhöfer oder DI Florian Matiasek

E-Mail: [franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at](mailto:franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at)

Tel.: +43 1 71162 651701

### **Abwicklung und Beratung**

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

*Kontaktpersonen:*

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

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

E-Mail: [mikroev@schig.com](mailto:mikroev@schig.com)

- **klimaaktiv mobil**

Programmmanagement „Innovative klimafreundliche Mobilität für Regionen, Städte und Gemeinden“ komobile Gmunden GmbH: DI Helmut Koch, DI<sup>in</sup> Anna König: [mobilitaetsmanagement@komobile.at](mailto:mobilitaetsmanagement@komobile.at)

[klimaaktivmobil.at](http://klimaaktivmobil.at) oder [klimaaktivmobil.at/mmgemeinden](http://klimaaktivmobil.at/mmgemeinden)

## 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](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 Gesamtverkehrsplanung**

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. Bevölkerungsentwicklung (Quelle: Statistik Austria, 2017) .....	7
Abb. 3. Radweg B14(Quelle: fahr-radwege.com, 2017) .....	10
Abb. 4. Fußgängerverkehr: ampelgeregelte Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße (Quelle: eigene Fotos) .....	10
Abb. 5. Querungshilfen Hauptstraße (Quelle: eigene Fotos) .....	11
Abb. 6. Fußgängerquerungen entlang der Hauptstraße (Quelle: eigene Fotos).....	11
Abb. 7. Radverkehr (Quelle: eigene Fotos) .....	12
Abb. 8. Öffentlicher Verkehr: Bushaltestelle Hauptstraße und am Hauptplatz (Quelle: eigene Fotos) .....	12
Abb. 9. Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	14
Abb. 10: 10-Minuten Fußweg Einzugsbereiche St. Margarethen (Quelle: GIS Burgenland, 2017) .	15
Abb. 11: 10-Minuten Einzugsbereiche Ortszentrum St. Margarethen: blaue Markierung: Radius 2,5 km (Fahrrad), gelbe Markierung: Radius 3,6 km (E-Bike) (Quelle: GIS Burgenland, 2017) .....	15
Abb. 12: Verkehrsaufkommen Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße, Vormittagsspitze (Kartengrundlage google.maps, eigene Darstellung).....	16
Abb. 13: Verkehrsaufkommen Kreuzung Hauptstraße/ Siegendorferstraße, Nachmittagsspitze (Kartengrundlage google.maps, eigene Darstellung) .....	16
Abb. 14: Hauptstraße: Parkende Fahrzeuge auf Gehsteigen, Lichtmasten in der Gehsteigachse ..	18

### Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Pendlerstatistik .....	7
Tab. 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur .....	8
Tab. 3: Besonderheiten .....	8
Tab. 4: Verkehrserschließung .....	9
Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote .....	13
Tab. 6: Stärken-Schwächen Analyse .....	19

### 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.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.st-margarethen.at](http://www.st-margarethen.at))

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