



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

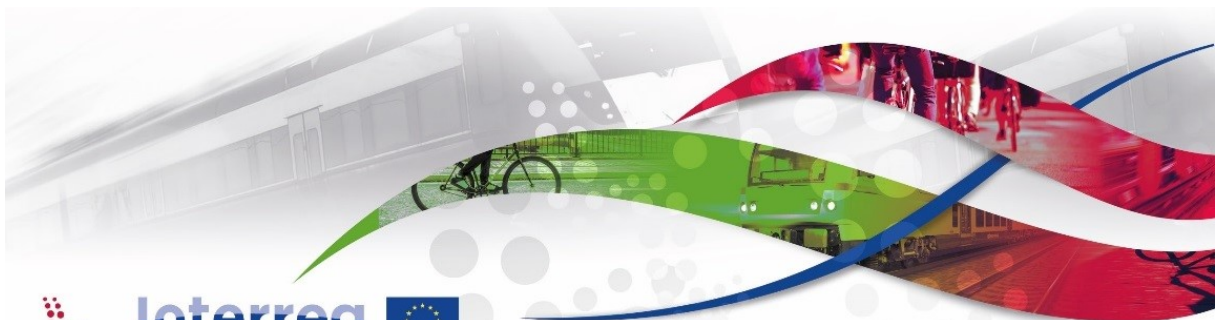


SMART Pannonia



Mobilitätskonzept

Deutsch Jahrndorf-
Rajka



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 Deutsch Jahrndorf-Rajka

Gemeinde Deutsch Jahrndorf
Obere Hauptstraße 12
2423 Deutsch Jahrndorf

Gemeinde Rajka
Szabadság tér1
9224 Rajka

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

Eisenstadt, September 2020



1. Einleitung	5
2. Status Quo.....	6
2.1. Lage im Raum.....	6
2.1.1. Deutsch Jahrndorf.....	6
2.1.2. Rajka	6
2.2. Bevölkerungsentwicklung.....	7
2.2.1. Deutsch Jahrndorf.....	7
2.2.2. Rajka	9
2.2.3. Kommentar	10
2.3. Pendlerdaten	10
2.3.1. Deutsch Jahrndorf.....	10
2.3.2. Rajka	12
2.3.3. Kommentar	13
2.4. Nahversorgung, soziale Infrastruktur und Tourismus.....	14
2.4.1. Deutsch Jahrndorf.....	14
2.4.2. Rajka	15
2.4.3. Kommentar	16
2.5. Verkehr und Mobilität überregional.....	16
2.5.1. Überregionales Straßennetz	16
2.5.2. Überregionales ÖV-Angebot.....	18
2.6. Mobilitätsangebote und Qualitätscheck.....	20
2.6.1. Deutsch Jahrndorf.....	20
2.6.2. Rajka	23
2.6.3. Kommentar	28
3. Funktionale Verbindungen.....	29
3.1. Regionale Beziehungen.....	29

3.1.1.	Deutsch Jahrndorf.....	29
3.1.2.	Rajka	30
3.2.	Grenzüberschreitende Beziehungen	32
4.	Potenziale zur Mobilitätsverbesserung.....	38
4.1.	Methodik	38
4.2.	Erreichbarkeit von Zielen.....	38
4.2.1.	Deutsch Jahrndorf.....	38
4.2.2.	Rajka	42
4.3.	Potenzialanalyse.....	45
4.4.	Potenziale zur Verbesserung der Mobilität auf Gemeindeebene und regional	46
4.4.1.	Deutsch Jahrndorf.....	46
4.4.2.	Rajka	47
4.5.	Potenziale zur Verbesserung der überregionalen und grenzüberschreitenden Mobilität.....	47
5.	Maßnahmen	48
5.1.	Maßnahmen auf Gemeindeebene und regional.....	48
5.2.	Überregionale und grenzüberschreitende Maßnahmen	48
6.	Kontaktdaten	52
7.	Verzeichnisse.....	53
7.1.	Abbildungsverzeichnis	53
7.2.	Tabellenverzeichnis	55
7.3.	Quellen.....	55

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 dies nicht tun 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 BewohnerInnen 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 im Gemeindepaar Deutsch Jahrndorf-Rajka ermittelt und deren Stärken und Schwächen ausgearbeitet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf klimaschonenden Verkehrsmitteln:

- Zu Fuß gehen
- Radfahren und E-Bike (Pedelec)
- Öffentlicher Verkehr
 - Bus
 - Zug
 - 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.

2. Status Quo

Das folgende Kapitel fasst das Bestandsangebot des Gemeindepaars Deutsch Jahrndorf-Rajka zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

2.1. Lage im Raum

2.1.1. Deutsch Jahrndorf

Deutsch Jahrndorf ist die östlichste Gemeinde Österreichs im Dreiländereck Ungarn-Slowakei-Österreich und liegt am nordöstlichen Rand des Nordburgenlandes, im Bezirk Neusiedl am See sowie in der Tourismusregion Leithaauen am Nordrand der Parndorfer Platte.

Der kompakte Siedlungskörper entlang der Hauptstraße hat eine maximale Ausdehnung von 1,4 km und eine Breite von rund 500 m.

Die Gemeinde ist rund 60 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 70 km, die slowakische Hauptstadt Bratislava ca. 20 km entfernt (mit dem Auto ist aufgrund des vorhandenen Straßennetzes die Distanz etwas größer).

Die Landschaft ist durch weitläufiges, ebenes Gelände und starker agrarischer Nutzung geprägt.

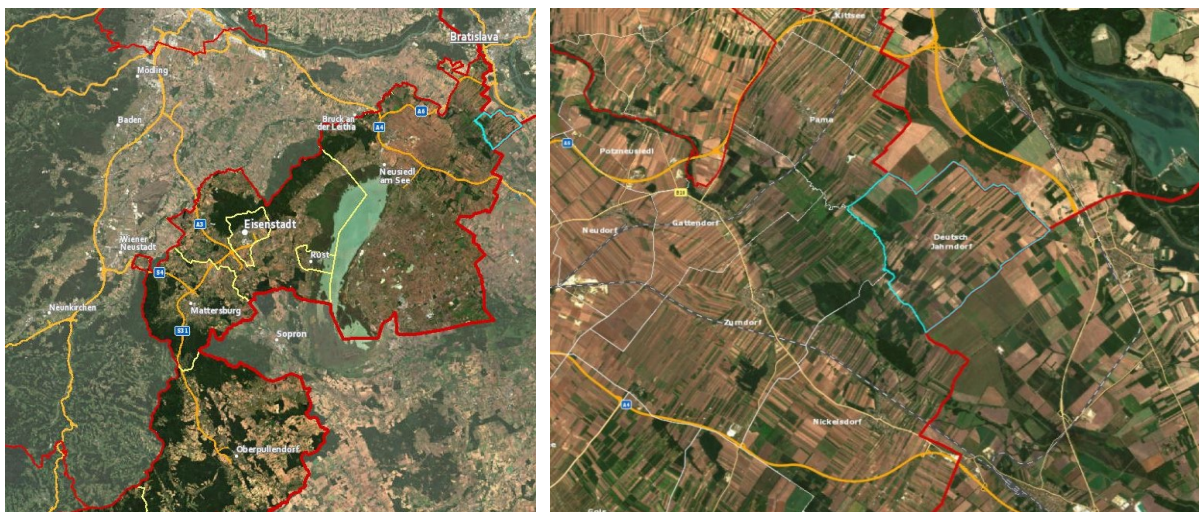


Abbildung 1: Lage. Quelle: GIS Burgenland, 2020

2.1.2. Rajka

Rajka ist eine im Kleingebiet Mosonmagyaróvár des Komitats Győr-Moson-Sopron gelegene Gemeinde und der Grenzort an der Autobahn M15 sowie der Eisenbahn der Bahnstrecke Bratislava–Hegyeshalom.

Rajka ist rund 180 km von der ungarischen Hauptstadt Budapest und 15 km von Mosonmagyaróvár entfernt. Die Gemeinde ist nur ca. 25 km von der slowakischen Hauptstadt Bratislava entfernt, zu der es auch eine starke funktionale Verbindung gibt. Über die Autobahn ist Bratislava von Rajka innerhalb von 10-15 Minuten erreichbar.

Die Landschaft in und um die Gemeinde Rajka hat einen Flachlandcharakter. Bei Rajka erreicht die Donau Ungarn, aus der hier die Mosoni-Donau fließt. Infolgedessen befindet sich am östlichen Rand der Ortschaft eine zusammenhängende hainartige Landschaft mit Auenwäldern. Der westliche Teil von Rajka liegt an der Leithaauen-Ebene, auf Deutsch Heideboden genannt, welche vollständig landwirtschaftlich betrieben wird.

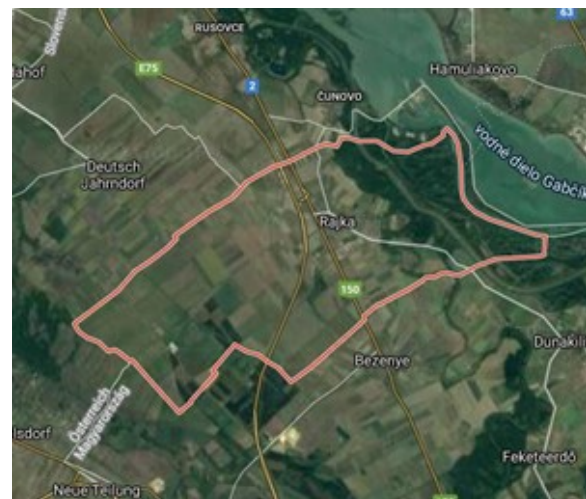
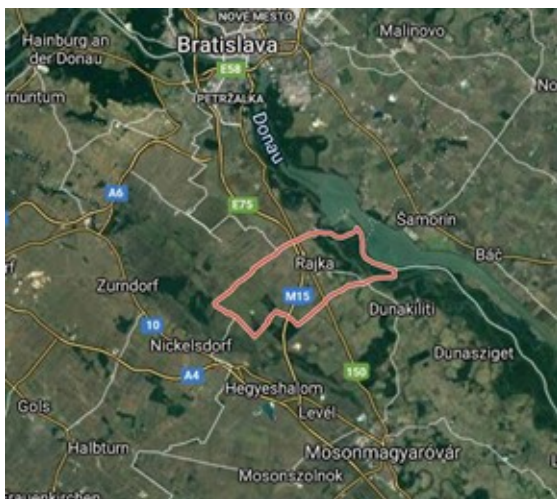


Abbildung 2: Lage Rajka, Quelle: Google Maps 2020

2.2. Bevölkerungsentwicklung

2.2.1. Deutsch Jahrndorf

Vor rund 30 Jahren, im Jahr 1991, lebten 643 Menschen in Deutsch Jahrndorf, anschließend gingen die Bevölkerungszahlen zurück. 2001 hatte Deutsch Jahrndorf nur noch 557 EinwohnerInnen, eine Abnahme um ca. 13 %. In den folgenden zehn Jahren stieg die Bevölkerung wieder um 8,6 % auf 605 Personen an, eine Zahl die bis 2019 gehalten werden konnte.

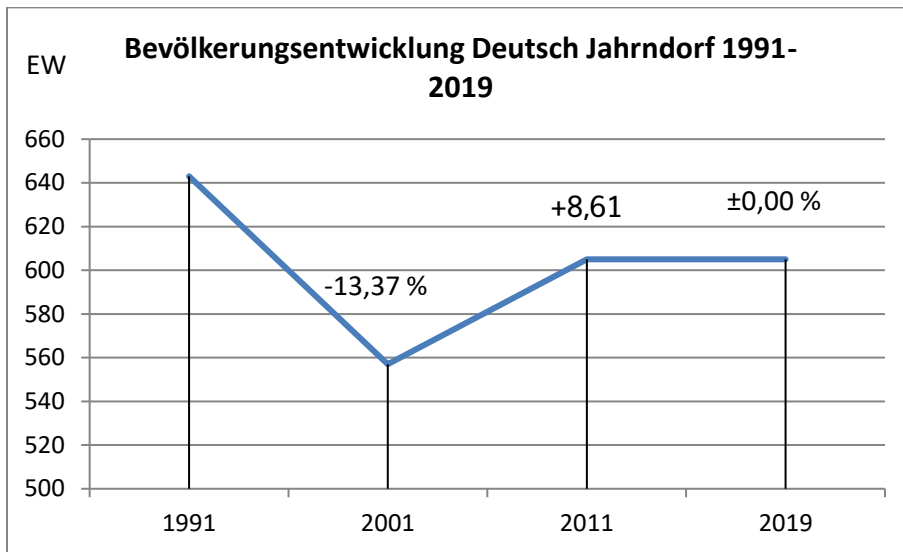


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Deutsch Jahrndorf zwischen 1991 und 2019 (Quelle: Statistik Austria, 2019)

Seit dem Beitritt Ungarns und der Slowakei zur EU (2004) gab es in vielen Grenzgemeinden des Burgenlands einen Anstieg an ausländischen StaatsbürgerInnen mit Wohnsitz in der jeweiligen Gemeinde. In Deutsch Jahrndorf liegt der Ausländeranteil im Jahr 2012 über 10 %, wobei hier v. a. der Zuzug von slowakischen StaatsbürgerInnen eine Rolle spielt. (Kapeller et. al. 2015: 42-43)

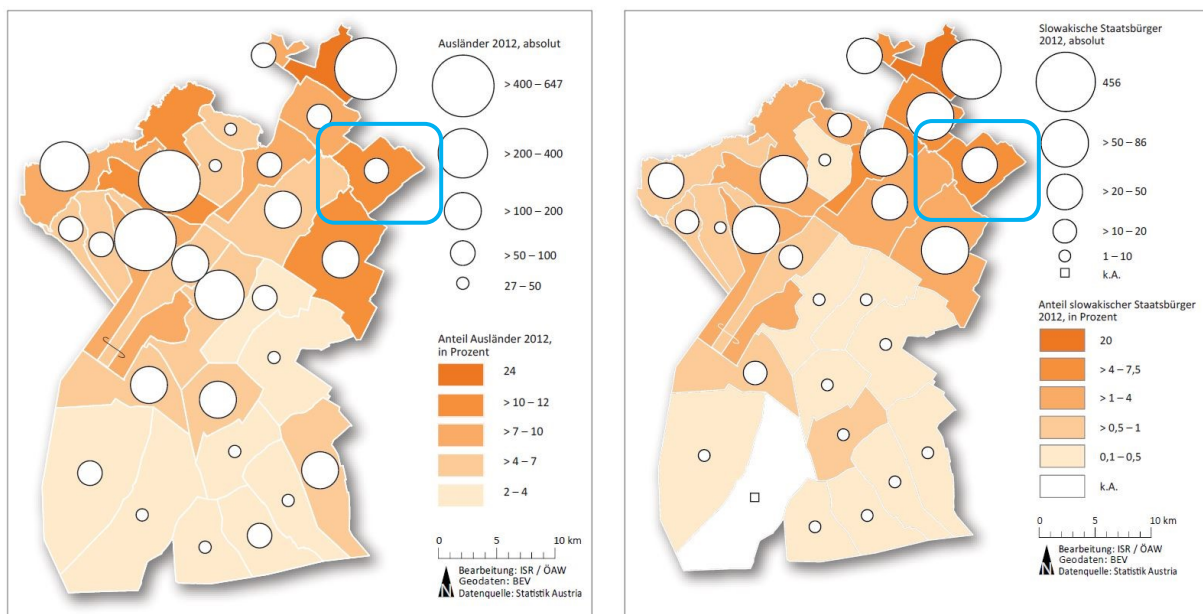


Abbildung 4: Anteil der Bevölkerung mit ausländischer (links) bzw. slowakischer (rechts) Staatsbürgerschaft an der Gesamtbevölkerung 2012, in Prozent und absolut. Deutsch Jahrndorf blau umkreist (eigene Bearbeitung) Quelle: Kapeller et. al. 2015: 42

2.2.2. Rajka

Zwischen den Jahren 1990 und 2011 wies Rajka zunächst eine geringe Bevölkerungsentwicklung auf. Die Anzahl der EinwohnerInnen stieg von 2.625 auf 2.758. Von den 2.758 EinwohnerInnen waren 19,4 % slowakische StaatsbürgerInnen.

Seit der Öffnung der EU-Grenzen, insbesondere in den letzten 10 Jahren, gab es eine starke Bevölkerungsentwicklung. Durch günstige Immobilienpreise und die gute Verkehrsverbindung nach Bratislava wurde Rajka eine beliebte Zuzugsgemeinde vieler SlowakInnen und gilt mittlerweile quasi als neuer Vorort von Bratislava. 2019 lebten laut offizieller Statistik 3.548 slowakische StaatsbürgerInnen in Rajka. Laut Aussagen der lokalen Verwaltungsbehörde hat sich die Bevölkerungszahl seit 2011 dadurch sogar verdoppelt und weist zirka 6.000 Personen auf. 70 % der geschätzten 6.000 EinwohnerInnen sind slowakische Staatsbürger, die ihren Hauptwohnsitz in Rajka jedoch meist nicht melden. Durchschnittlich ziehen 300 SlowakInnen jedes Jahr zu, und diese Tendenz scheint sich zu halten.

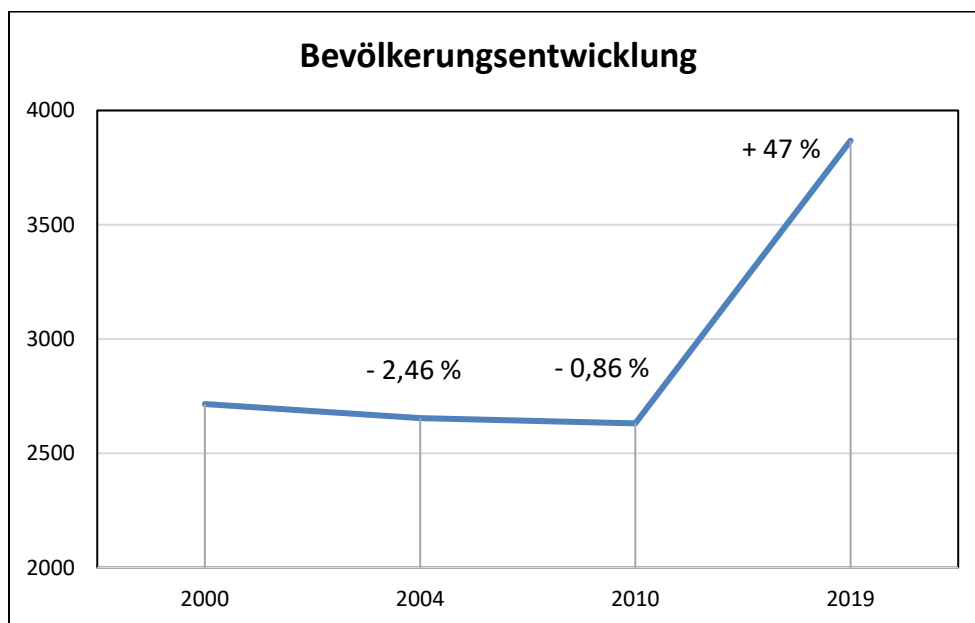


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung Rajka zwischen 2000 und 2019 (Quelle: KSH Gebietsstatistik, 2019)

Abbildung 6 veranschaulicht diese verborgene Bevölkerungsentwicklung in Rajka: Zwischen 2000 und 2019 ist die Zahl der EinwohnerInnen offiziell um nur um 21 % gestiegen, gleichzeitig wuchs jedoch der Bestand an Wohnungen/-gebäuden um 232 %, was auf

einen ähnlichen hohen realen Zuwachs an EinwohnerInnen durch Zuzüge schließen lässt, der zum Großteil jedoch ohne offizielle Meldung erfolgt.

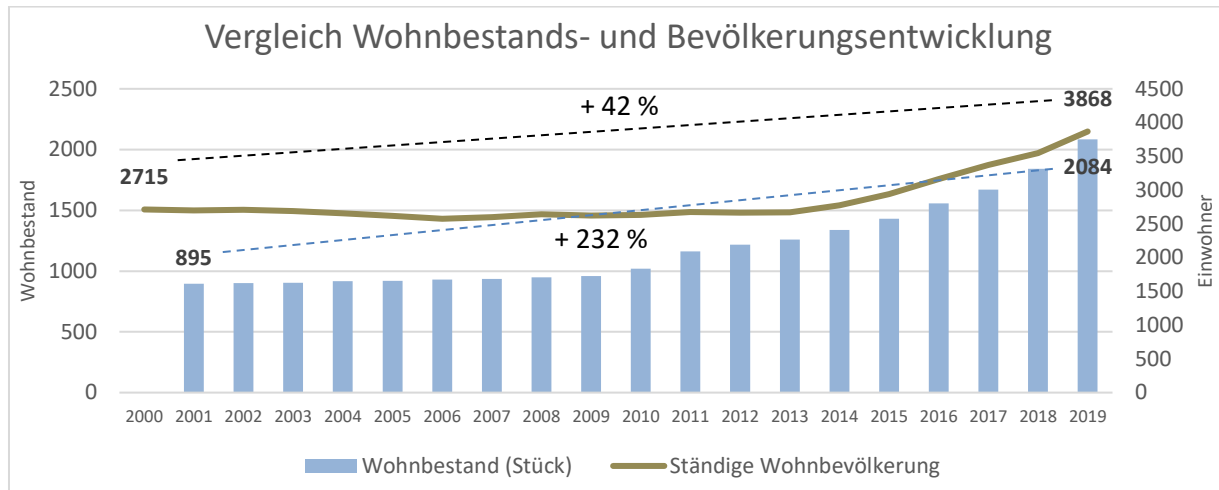


Abbildung 6: Vergleich Entwicklung des Wohnungsmarkts und der Bevölkerung zwischen 2001 und 2019. (Quelle: KSH 2019, eigene Darstellung)

2.2.3. Kommentar

Während die Bevölkerungsentwicklung in Deutsch Jahrndorf leicht negativ verläuft bzw. stagniert, stiegen die Einwohnerzahlen von Rajka vor allem in den letzten 10 Jahren stark an. Rajka profitiert diesbezüglich von der Nähe und guten strukturellen Verbindung nach Bratislava, ein nicht unbeträchtlicher Teil der Bevölkerungszuwächse ist dem Zuzug aus der Slowakei geschuldet, wobei die vorliegenden Zahlen auf Schätzungen beruhen, da keine offiziellen Zahlen vorliegen bzw. viele SlowakInnen ihren Wohnsitz in Rajka nicht melden.

Den aktuell offiziell ca. 3.600 EinwohnerInnen von Rajka stehen somit etwa 600 EinwohnerInnen von Deutsch Jahrndorf gegenüber, wobei davon auszugehen ist, dass in Realität mehr als 6.000 Personen in Rajka und somit zehnmal so viele wie in Deutsch Jahrndorf leben.

2.3. Pendlerdaten

2.3.1. Deutsch Jahrndorf

In Deutsch Jahrndorf sind 234 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 51 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 167 Personen verlassen zum Arbeiten ihre

Wohngemeinde. 48 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, 12 arbeiten in einem anderen politischen Bezirk, aber noch im Burgenland. Ein hoher Anteil aller PendlerInnen, nämlich 77, arbeitet in Wien, 25 Personen in Niederösterreich. Niemand pendelt zum Arbeiten ins Ausland.

Es gibt insgesamt 28 EinpendlerInnen, wobei der Großteil davon (nämlich 21) aus demselben Bezirk, aber einer anderen Gemeinde stammen. Eine Person pendelt aus einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes ein, sechs aus einem anderen Bundesland.

23 Personen pendeln aus Ungarn nach Deutsch Jahrndorf (Statistik Austria 2016).

Tabelle 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, 2019)

Erwerbstätige gesamt	234
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	51
Auspendler	167
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	48
In einen anderen politischen Bezirk im Bgld	12
NÖ	25
Wien	77
ins Ausland	0
Einpendler gesamt	28

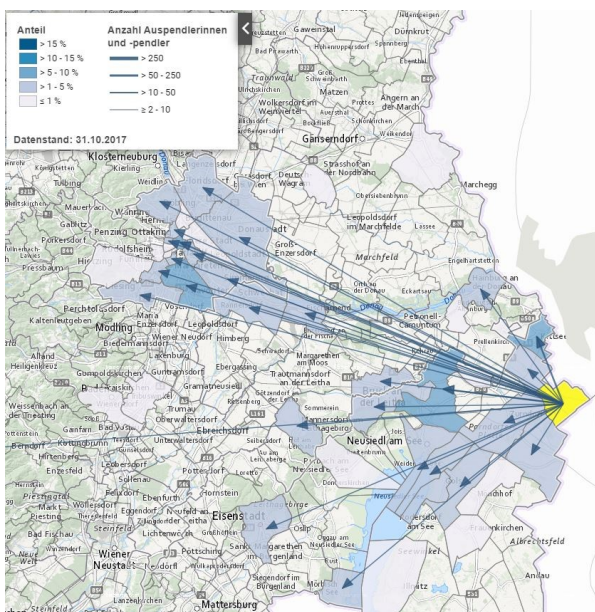


Abbildung 7: AuspendlerInnen der Gemeinde Deutsch Jahrndorf (Quelle: Statistik Austria 2017b)

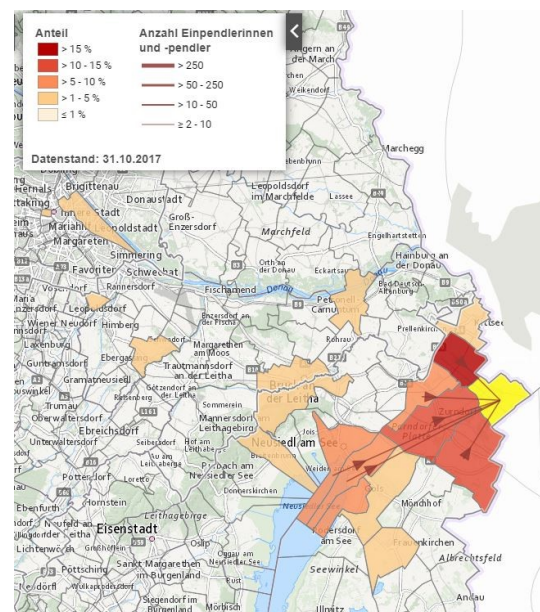


Abbildung 8: EinpendlerInnen in die Gemeinde Deutsch Jahrndorf (Quelle: Statistik Austria 2017b)

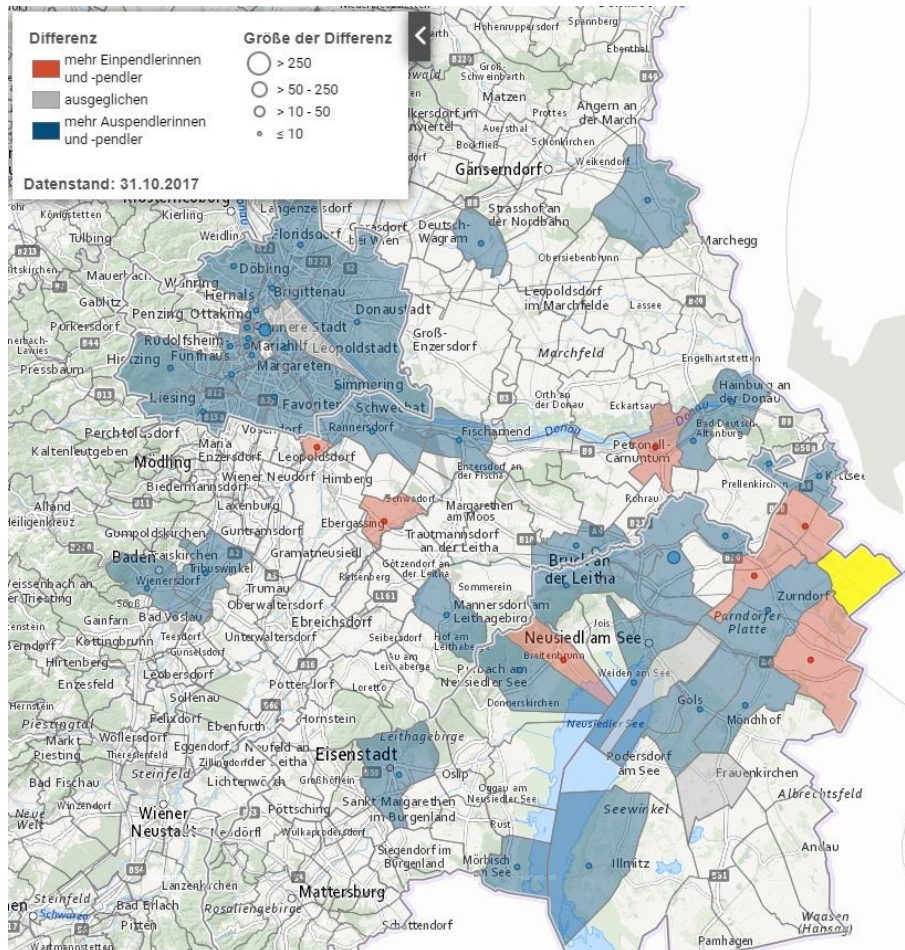


Abbildung 9: Differenz EinpendlerInnen und AuspendlerInnen (Quelle: Statistik Austria 2017b)

2.3.2. Rajka

Die letzten zentral erhobenen Pendlerdaten für Ungarn stammen aus dem Jahr 2011 und erfassen lediglich Pendlerströme innerhalb des Landes, jedoch keine grenzüberschreitenden Pendlerwege. Aktuelle Zahlen liegen nicht vor. Es ist jedoch aufgrund der seit Mai 2011 geltenden Arbeitnehmerfreizügigkeit damit zu rechnen, dass es einen starken Anstieg an grenzüberschreitenden Pendelbewegungen gab.

Von österreichischer Seite wird zwar die Staatsbürgerschaft von ausländischen PendlerInnen erfasst, es liegen jedoch keine Informationen zum genauen Herkunftsort vor. So ist in der abgestimmten Erwerbsstatistik (Statistik Austria 2016) zu erkennen, dass 23

Personen aus Ungarn nach Deutsch Jahrndorf pendeln. Wie viele davon aus Rajka stammen, ist nicht bekannt.

2011 waren in Rajka 1.372 Erwerbstätige gemeldet. Davon arbeiten 496 Personen in der Gemeinde, 904 sind AuspendlerInnen. 56,2 % der PendlerInnen arbeiten im Ausland, die meisten davon in der Slowakei.

Laut aktuellen Aussagen der lokalen Verwaltungsbehörde (2020) pendeln derzeit geschätzte 4.000 Personen in die Slowakei und 200-300 Personen nach Österreich.

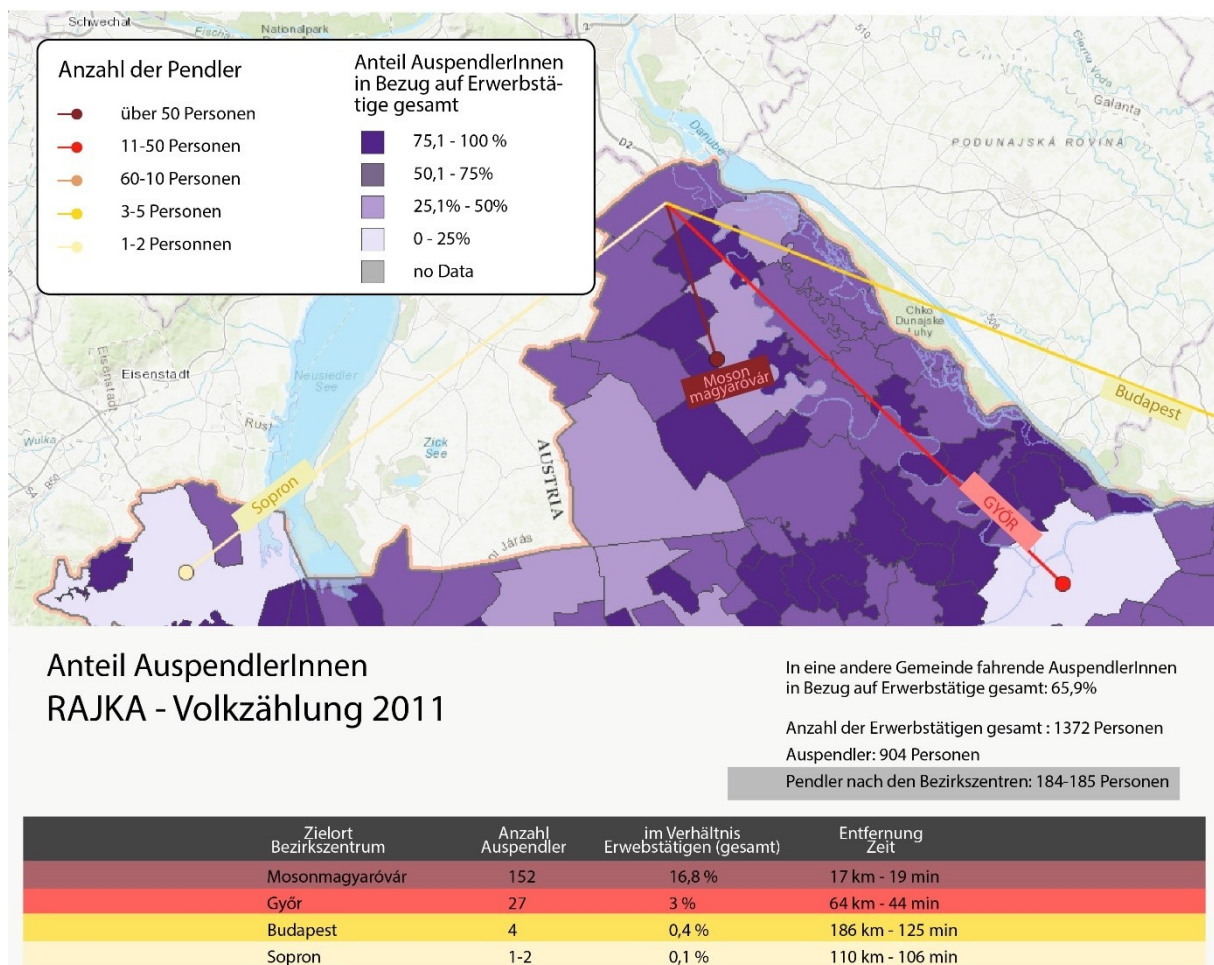


Abbildung 10: AuspendlerInnen, Fokus auf Region (Quelle: lechnerkozpont 2017, Eigene Darstellung)

2.3.3. Kommentar

Sowohl Rajka als auch Deutsch Jahrndorf weisen einen hohen Anteil an AuspendlerInnen auf. Während jedoch die BewohnerInnen von Deutsch Jahrndorf ausschließlich innerhalb Österreichs, v. a. nach Wien, pendeln, weist Rajka einen sehr hohen Anteil an

AuspendlerInnen in das Ausland, allen voran die Slowakei, auf. Es ist darauf hinzuweisen, dass die Daten für Rajka jedoch zum Großteil auf Schätzungen beruhen bzw. aus Entwicklungen des Wohnungsmarkts abgeleitet werden. Die funktionale Nähe zu Bratislava scheint jedoch gesichert.

2.4. Nahversorgung, soziale Infrastruktur und Tourismus

2.4.1. Deutsch Jahrndorf

In der Gemeinde gibt es eine Grundversorgung mit einem Kaufhaus im Ort, einer Bäckerei sowie einer Bankfiliale. Im Bildungsbereich ist die Versorgung mit einem Kindergarten sowie einer Volksschule vorhanden. Was die medizinische Versorgung anbelangt, so gibt es eine Kreisärztin, jedoch keine Apotheke. Zwei Gasthäuser und eine Tankstelle sind ebenfalls im Ort vorhanden.

Tabelle 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Deutsch Jahrndorf

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Kaufhaus, Hofladen und Bäckerei
Bank	Raiffeisenbank Dreiländereck Bgl-Nord
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	Massage, Kinesiologie etc
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Altes Landgut Werdenich, Heuriger Hötsch
Verkehrsunternehmen und Mobilität	
Taxi	Taxi Laimer, taxipunkt.at
Tankstelle	ja

2.4.2. Rajka

Rajka verfügt über verschiedene Einkaufsmöglichkeiten, darunter drei Lebensmittelgeschäfte, eine Bäckerei, einen Fleischer, eine Trafik und ein Geschäft für Elektrogeräte. Die Gemeinde hat eine Sparkasse und eine Postfiliale. Die Betreuung und Bildung der Kinder erfolgen in einem Kindergarten und in der Kinderkrippe, sowie in der Volks- und Mittelschule. Die Gesundheitsversorgung ist durch einen praktischen Arzt, einer Zahnarztpraxis, einer Hebammenberatung und einer Apotheke gegeben. In der Gemeinde gibt es ein Hotel, ein Restaurant, ein Gasthaus, eine Bierstube und einen Campingplatz, die für den Tourismus von großer Bedeutung sind. Aus Verkehrssicht sind der Bahnhof und die Bushaltestelle Rajka wichtig.

Tabelle 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Rajka

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	CBA, Real, Dovi Bakery
Bank	Nyugat Takaréék
Post	ja
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	+ ja
Krippe	
Volksschule	ja
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Zahnarzt	ja
Spotheke	Ja
Sonstige	Hebammenberatung etc
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus	Ádám család Lovastanyája, Arany Kárász Kemping
Restaurants	Tulipános Csárda, Rákász Étterem, Fekete Bárány Söröző
Verkehrsunternehmen und Mobilität	
Taxi	ja

Tankstelle	ja
------------	----

2.4.3. Kommentar

Sowohl Deutsch Jahrndorf als auch Rajka verfügen über ein Grundangebot im gesamten Bereich der Nahversorgung und sozialen Infrastruktur, Rajkas Angebot ist entsprechend der Bevölkerungsgröße breiter und diverser aufgestellt.

2.5. Verkehr und Mobilität überregional

Vorbemerkung

Die Erstellung des gegenständlichen Berichts erfolgt während der gesetzlichen Einschränkungen zur Verhütung und Bekämpfung der Verbreitung von COVID-19. Aus diesem Grund hätte eine Erhebung des bestehenden Verkehrsaufkommens, insbesondere entlang von grenzüberschreitenden Straßen, keine seriöse Aussagekraft. Etwaige im Bericht genannte Zahlen zum Verkehrsaufkommen sind Momentaufnahmen zum Zeitpunkt von Lokalaugenscheinen und nicht repräsentativ

2.5.1. Überregionales Straßennetz

2.5.1.1. Deutsch Jahrndorf

Die L 202 (Deutsch Jahrndorfer Straße) erschließt Deutsch Jahrndorf von West (Pama), nach Ost (ungarische Grenze) und verläuft direkt durch das Ortsgebiet. Des Weiteren verbindet die L 203 (Zurndorfer Straße) Deutsch Jahrndorf mit Zurndorf.

Die B 10 (Budapester Straße), welche von der Wiener Landesgrenze über Schwechat, Bruck an der Leitha und Parndorf zur ungarischen Grenze bei Nickelsdorf führt, verläuft ca. 5 km südwestlich der Gemeindegrenze durch Zurndorf.

Die B 50 (Burgenland Straße), die in Nord-Süd-Richtung von Berg/Kittsee, Neusiedl am See, Eisenstadt, Mattersburg, Oberpullendorf und Oberwart durch das Burgenland bis nach Hartberg in der Stmk. führt, verläuft ca. 6,5 km westlich der Gemeindegrenze, parallel zur A 6.

Die nächste Autobahnauffahrt zur A 6 ist ca. 12 km (über die Anschlussstellen Kittsee oder Gattendorf) entfernt.

2.5.1.2. Rajka

Die Hauptstraße 15 (ehemalige Hauptstraße 150) verbindet als Teil der Europastraße E65 Mosonmagyaróvár mit Rajka bzw. der Landesgrenze. Von der Hauptstraße 15 ist es einfach, auf die Autobahn M15 aufzufahren, die westlich von Rajka verläuft. Die Autobahn M15 fungiert als zweispurige Autobahn zwischen der Autobahn M1 und der slowakischen Grenze in Rajka. An der slowakischen Grenze mündet sie in die slowakische Autobahn D2 und führt in weiterer Folge Richtung Bratislava, Prag, Dresden und Berlin. Die Autobahn M15 ist auch Teil der europäischen Korridore E65 und E75. Die M15 ist trotz ihrer geringen Länge von 15 Kilometern eine wichtige Transitverbindung zwischen Westeuropa und Südosteuropa. Die Nebenstraße Nr. 1408 führt durch das Zentrum der Gemeinde, welche in Mosonmagyaróvár von der Hauptstraße 15 abzweigt. Von dort läuft sie über Feketeerdő und Dunakiliti nach Rajka, wo sie schließlich wieder in die Hauptstraße 15 mündet.

2.5.1.3. Grenzübergang

Da die unzureichende Durchgängigkeit der Grenzstrecke zwischen Österreich und Ungarn ein Hindernis für die Entwicklungsmöglichkeiten der Region darstellte, wurde im Zuge des INTERREG-Projekts ATHU 94 die bestehende Straße zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka ausgebaut, um eine schnellere und sicherere Verkehrsverbindung zwischen den beiden Gemeinden zu erzielen. Durch diese Verbindungsstraße hat Deutsch Jahrndorf nun auch einen direkten Anschluss an die ungarische Autobahn M 15.



Abbildung 11: Neu geschaffene Verbindungsstraße. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)

Der Grenzübergang ist vor allem für Autos und Fahrräder vorgesehen, Busse dürfen nicht passieren. Generell besteht eine Zufahrtsbeschränkung für Fahrzeuge über 3,5 Tonnen, ausgenommen Anrainerverkehr und landwirtschaftliche Fahrzeuge.



Abbildung 12: Neu geschaffener Grenzübergang. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)

2.5.2. Überregionales ÖV-Angebot

2.5.2.1. Deutsch Jahrndorf

Die öffentliche Verkehrsanbindung Deutsch Jahrndorfs ist durch die Buslinie 299 gegeben. Diese verbindet Deutsch Jahrndorf mit Neusiedl am See bzw. den Bahnhöfen Pama und Kittsee. Die Busverbindungen sind vornehmlich auf den Schüler- und Pendlerverkehr sowie auf kleinräumige Verkehrsverbindungen in die Nachbarortschaften ausgerichtet. In Deutsch Jahrndorf gibt es drei Haltestellen: Obere Hauptstraße, Kirche und Mühlstraße.

Tabelle 4: ÖV- Angebot Deutsch Jahrndorf

ÖV-Angebot	
Bus	Linie 299: Neusiedl/See - Kittsee Bahnhof
Bahn	Bahnlinie Wien – Bratislava Haltestellen in der Umgebung: Pama, Zurndorf

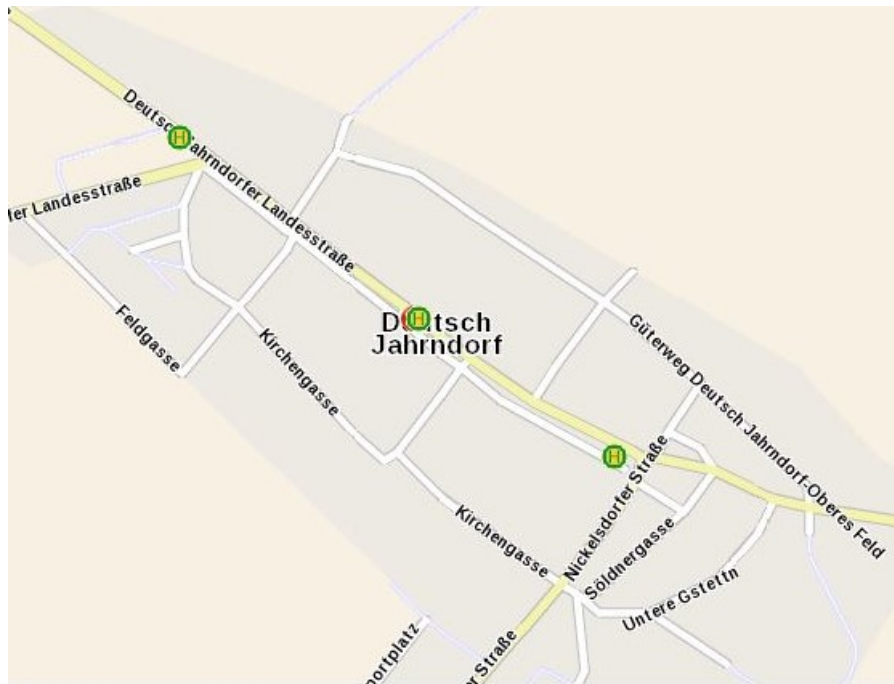


Abbildung 13: Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB, 2020)

2.5.2.2. Rajka

Rajka kann mit dem Zug auf der Eisenbahnlinie Budapest - Hegyeshalom - Rajka erreicht werden, die seit Dezember 2017 in Richtung Bratislava weiterführt. Es gibt fünf Zugpaare pro Tag zwischen Hegyeshalom, Rajka und Bratislava.

An Werktagen fahren außerdem insgesamt elf Busse von Rajka nach Mosonmagyaróvár und retour. An den Wochenenden sind es fünf. In Rajka gibt es folgende Bushaltestellen: Rajka Aut, Calida kötöde, Verado park, Rajka benzinkut. Calida varroda.

Seit 2010 fuhr die slowakische Buslinie Nummer 801 zwischen Rajka und Bratislava jeden Tag zwischen 5:00 und 23:00 Uhr zunächst stündlich. Seit September 2015 fährt die Linie nur bis zum Bahnhof Rusovce, und fährt Cunovo nicht an. Die Intervalle der Busfahrten wurden verkürzt, die Busse fahren nun zur Morgen- und Abendspitze halbstündlich zwischen Rajka und dem Bahnhof Rusovce.

Tabelle 5: ÖV- Angebot Deutsch Rajka

ÖV-Angebot	
Bus	Internationale Linie 801: Rajka – Rusovce Bahnhof Regional Buslinie 7294 Mosonmagyaróvár-Rajka

	Regional Buslinie 7255 Mosonmagyaróvár-Dunasziget- Rajka
Bahn	Bahnlinie Hegyeshalom-Rajka-Bratislava mit Verbindung nach Budapest und Wien



Abbildung 14: Übersicht Bushaltestellen und Bahnhof Rajka (Quelle: Open Street Map (basemap), eigene Bearbeitung)

2.6. Mobilitätsangebote und Qualitätscheck

2.6.1. Deutsch Jahrndorf

(Mikro-) ÖV Angebot, Multimodalität und Elektromobilität

Die Gemeinde verfügt über keinen Kindergartentransport, ist aber Partnergemeinde beim Projekt Jugendtaxi. Das Jugendtaxi ermöglicht den Jugendlichen einen kostengünstigen, flexiblen und vor allem sicheren Transport und hat sich zur größten flexibelsten Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsinitiative des Burgenlandes entwickelt. Der Vertrieb und die finanzielle Förderung der Jugendchecks erfolgt über die Gemeinden, somit wird die Taxifahrt für die Jugendlichen billiger. Deutsch Jahrndorf ist außerdem Teil der 60plus Taxi-Gemeinden.

Es gibt keinen Discobus, der direkt in Deutsch Jahrndorf hält, die Linie Nr. 1 hält jedoch in Zurndorf, was somit die nächstgelegene Einstiegstelle darstellt.

Der öffentliche Verkehr wird in Deutsch Jahrndorf durch eine VOR-Buslinie bedient. Die Bushaltestellen sind z. T. überdacht



Abbildung 15: Bushaltestellen Deutsch Jahrndorf
(Quelle: Eigene Aufnahmen)

Im Bereich der Volksschule wurde im Sommer 2017 eine E-Tankstelle installiert.

Radverkehr

Deutsch Jahrndorf hat Anteil am Heidebodenradweg B 311 und am geschichtsträchtigen Europaradweg Euro Velo 13 – Iron Curtain Trail.

Tabelle 6: Radwege Deutsch Jahrndorf

Radwege	
	Heidebodenradweg B311, Euro Velo 13 (Iron Curtain Trail),

Die Gemeinde verfügt über freizeittaugliche Radwege, die mit Hinweisschildern und Bodenmarkierungen gut gekennzeichnet sind. Fahrradständer sind an Hotspots der Gemeinde vorhanden.



Abbildung 16: Radabstellanlagen
(Quelle: Eigene Aufnahmen)

Fußgängerverkehr

Aufgrund des kompakten Siedlungskörpers belaufen sich die fußläufigen Distanzen innerhalb der Gemeinde auf maximal 1,4 Kilometer.

Das Wegenetz der Gemeinde ist weitgehend durchgängig, jedoch sind auch auf der Hauptstraße einige Gehwege teils zu schmal, nicht durchgängig und/oder nicht barrierefrei begehbar.



Abbildung 17: Gehsteige teilweise unvollständig und/oder schmal.

(Quelle: eigene Aufnahmen)



Abbildung 18: Hinweisschild Schulweg (Quelle: eigene Aufnahme)

2.6.2. Rajka

(Mikro-) ÖV Angebot, Multimodalität und Elektromobilität

Myerotaxi und Dudu-taxi fahren von Rajka nach Bratislava, Wien und Budapest. Es gibt keinen Discobus, oder sonstige Möglichkeit, welche die Mobilität der Jugendlichen – außer dem ÖV - unterstützen könnte.

In Rajka sind 4 Bushaltestelle vorhanden, diese sind meistens überdacht.



Abbildung 19: Schmäler Gehsteig zur Bushaltestelle (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)

Radverkehr

Der EuroVelo 6, der zwischen Passau und Wien als Donauradweg entlang der Donau verläuft, führt auch über Rajka – nach Bratislava, Budapest und bis Constanta. Abgesehen vom EuroVelo 6, der die Gemeinde von Nord nach Süden mit gut ausgebauten Radwegen durchquert, gibt es kein für das Radfahren ausreichendes Straßennetz in der Gemeinde.

Rajka ist außerdem Teil des „SacraVelo“, ein Netz aus grenzüberschreitenden Fahrrad-Pilger Routen im Donauraum.



Abbildung 20: Verlauf des EuroVelo 6 in Rajka (Quelle: OpenStreet-Map.org)



Abbildung 21: Ausgebaute Radinfrastruktur entlang der EuroVelo 6 - Radweg bei der Ecke Szabadság Tér,
(Eigene Aufnahmen, Juli 2020)



Abbildung 22: Raststation bei Szent István Straße, Infotafel und Bänke (Eigene Aufnahme, Juli 2020)



Abbildung 23: Bei der Volksschule kein Radweg, kein Fahrradabstellplatz vorhanden, (Quelle: Eigene Aufnahme Juli, 2020)



Abbildung 24: Konflikt zwischen Parken und Radweg an Ecke Dozsa Györg Str. - Táncsics Str (Quelle: Eigene Aufnahme Juli, 2020)



Abbildung 25: (Zu) schmale Radwege Szent István Str. (Quelle: Eigene Aufnahme Juli, 2020)

Fußgängerverkehr

Rajka ist eine ständig wachsende Flachlandsiedlung. Die Gemeinde hat ein Zentrum, dessen Ortskern aus zwei Straßen besteht, die eine Y-Form bilden. Die älteren Straßen des Dorfes zeigen eine charakteristisch geschlossene Bebauungsweise, durch den Bau von Wohnparks werden jedoch ständig neue Straßen erbaut, welche den Umfang der Gemeinde vergrößern.

Die maximalen Wege innerhalb des Siedlungsgebietes liegen bei 3,3 km (40 Minuten zu Fuß). Vom Zentrum ist der Stadtrand in 20 Minuten zu erreichen. Gehsteige sind zum Teil nur auf einer Straßenseite vorhanden und nicht immer durchgängig.

In Rajka gibt es auch Wanderwege. Einer davon führt z. B. von der Evangelischen Kirche zur Biberwarte.



Abbildung 26: Infotafel Wanderweg. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)

2.6.3. Kommentar

Sowohl Deutsch Jahrndorf als auch Rajka verfügen über ein gut ausgebautes Freizeitradwegenetz, da beide Gemeinden an internationalen Radrouten liegen. Was die Alltagsmobilität für FußgängerInnen und RadfahrerInnen angeht, gibt es in beiden Gemeinden noch Verbesserungspotenziale. Auch das Mikro-ÖV-Angebot könnte erweitert werden.

3. Funktionale Verbindungen

3.1. Regionale Beziehungen

3.1.1. Deutsch Jahrndorf

Die Gemeinde Deutsch Jahrndorf liegt am östlichsten Punkt von Österreich und grenzt sowohl an Ungarn als auch an die Slowakei.

Die Gemeinde ist im Landesentwicklungsprogramm (LEP) 2011 als Tourismus-Eignungszone ausgewiesen:

Tourismus-Eignungszonen sind die in der Anlage zusammenhängend dargestellten Gebiete, die wegen ihrer landschaftlichen und funktionellen Eignung für bestimmte Formen des Tourismus besser geeignet sind als andere Gebiete. In den Tourismus-Eignungszonen ist der Tourismus entsprechend den allgemeinen touristischen Zielen vorrangig zu erhalten und zu entwickeln. Bei allen Maßnahmen in diesen Zonen muss daher auf die Belange des Tourismus besonders Rücksicht genommen werden. Baugebiete für touristisch genutzte Gebäude sind vor allem in den Tourismus-Eignungszonen zu errichten und zu widmen. (Land Burgenland 2011: 15)

Entwicklungsziele für Tourismus-Eignungszonen sind der Erhalt der Kulturlandschaft, aber auch die Entwicklung regionaler landwirtschaftlicher Produktmarken.

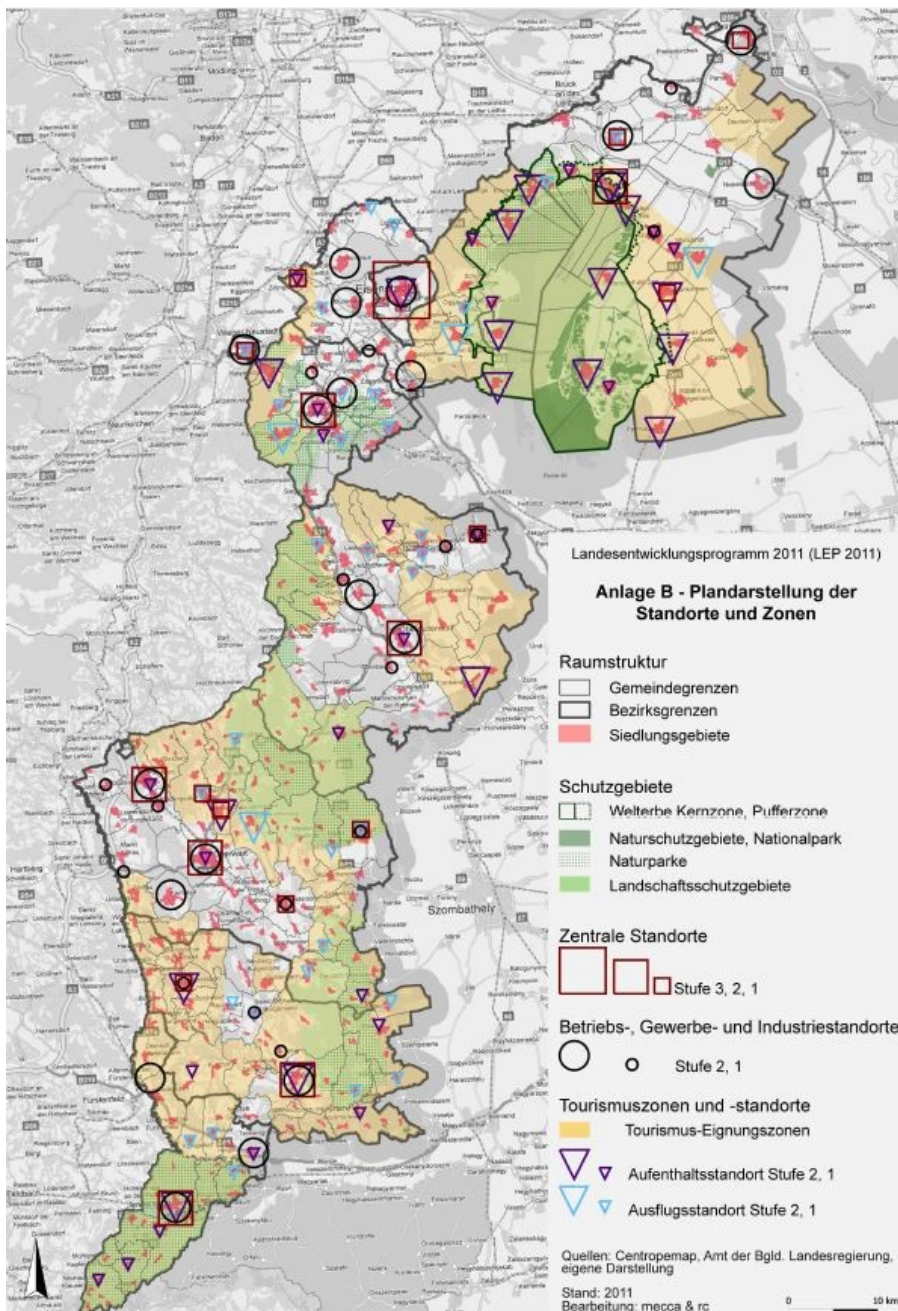


Abbildung 27: Standorte und Zonen des Landesentwicklungsprogramm 2011 (Quelle: Land Burgenland 2011)

3.1.2. Rajka

Rajka liegt in der Region Westtransdanubien an der Nordgrenze des Komitats Győr-Moson-Sopron. Es ist Teil des Kreis Mosonmagyaróvár (ungarisch Mosonmagyaróvári járás), welcher im Norden des nordwestungarischen Komitats Győr-Moson-Sopron liegt. Er grenzt im Westen an Österreich (Burgenland) und im Osten an die Slowakei. 11

Gemeinden sind Grenzgemeinden, wobei die Gemeinde Rajka an beide Nachbarstaaten grenzt. Es wird durch zwei wichtige Grenzstationen von Straßen- und Eisenbahnverkehr mit dem europäischen Raum verbunden – Hegyeshalom und Rajka, weshalb der Kreis häufig als Westliches Tor bezeichnet wird.

Das Kreiszentrum, Mosonmagyaróvár, spielt eine wesentliche Rolle für die BewohnerInnen von Rajka, welches 15 km entfernt von ihm liegt. Die hier lebenden Menschen sind darauf angewiesen, dort die nicht alltäglichen, in Rajka nicht angebotenen Dienstleistungen, in Anspruch zu nehmen. Dementsprechend nimmt Mosonmagyaróvár eine zentrale Rolle in den Bereichen der Verwaltung, Wirtschaft, Kultur, Bildung, Gesundheit und Dienstleistungen ein. Dies bedeutet, dass die Gemeinde Rajka sich in der Nähe von einem dynamisch wachsenden Wirtschaftszentrum befindet. Mosonmagyaróvár ist ein attraktives Ziel für PendlerInnen.

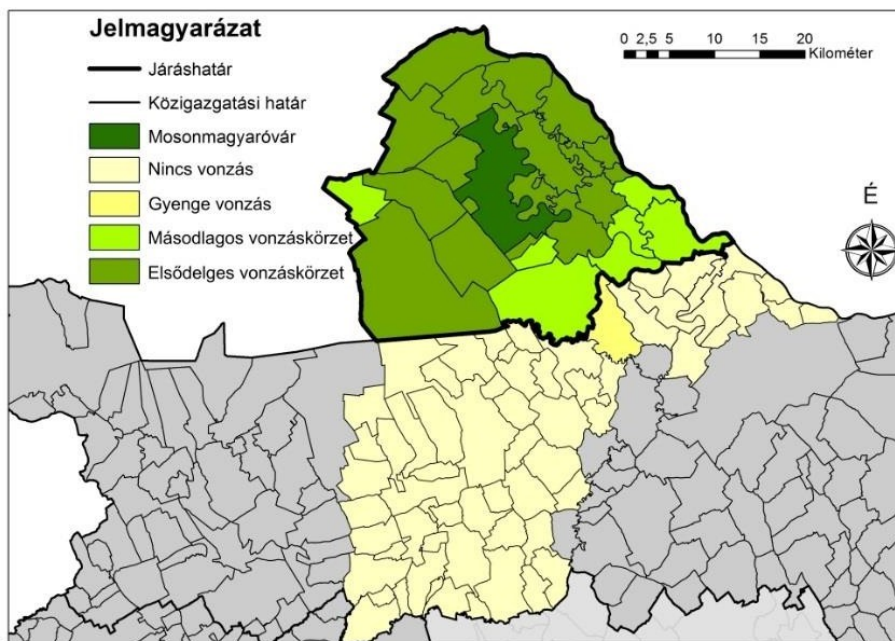


Abbildung 28: Einzugsgebiete von Mosonmagyaróvár (Quelle: Pro Via '91, ITS)

Die Gemeinden um Mosonmagyaróvár sind in unterschiedlichem Maße mit der Stadt verbunden. Streng genommen umfasst das primäre funktionale Einzugsgebiet 18 Siedlungen, darunter auch Rajka.

Zu dem nur wenige Kilometer von Rajka entfernten Deutsch Jahrndorf gibt es einen direkten Verbindungsweg, der bislang auf ungarischer Seite jedoch nicht befestigt war.

Durch das bereits erwähnte INTERREG-Projekt ATHU 94 konnte diese Verbindungsstraße befestigt und ausgebaut werden, um den Grenzverkehr in dieser Region zu erleichtern. Außerdem erhielt Deutsch Jahrndorf dadurch auch einen direkten Anschluss an die M 15, welche auf ungarischer Seite der Grenze verläuft und weiter über die Slowakei (E75) eine direkte Verbindung nach Bratislava darstellt.

3.2. Grenzüberschreitende Beziehungen

Die burgenländischen Grenzübertrittsstellen dienen vor allem einerseits dem Einkaufs- und Erledigungsverkehr und andererseits dem Berufspendlerverkehr.

Was den Einkaufs- und Erledigungsverkehr anbelangt, ist für viele BewohnerInnen des nördlichen Burgenlandes das nächste ungarische Zentrum näher gelegen als eine vergleichbar große österreichische Stadt. So befindet sich das ungarische Mosonmagyaróvár mit seinen rund 33.0000 EinwohnerInnen nur 22 km von Deutsch Jahrndorf entfernt. Keine burgenländische Stadt bzw. Gemeinde verfügt über eine vergleichbare Größe, keine vergleichbar große österreichische Stadt ist so nahe.

Für Personen aus Ungarn sind vor allem die Bezirkshauptstädte des nördlichen Burgenlandes sowie grenznahe Einkaufszentren, insbesondere das Designer Outlet Parndorf als Einkaufs- und Erledigungsziel interessant.

Durch die unmittelbare Grenznähe und das große Angebot an zumeist saisonalen Arbeitsplätzen stellt der Bezirk Neusiedl am See aber auch bzw. vor allem ein wichtiges Pendelziel für ArbeitnehmerInnen aus Ungarn dar. Umgekehrt pendeln kaum BurgenländerInnen nach Ungarn zum Arbeiten.

Die Arbeitsstättenzählung der Statistik Austria zeigt, dass sich seit der Ost-Öffnung nicht nur die Zusammensetzung der Bevölkerung (Zuzug ins Nordburgenland aus der Slowakei und aus Ungarn) geändert hat, sondern auch, dass die Zahl der Arbeitsplätze in der Region gestiegen ist. In Deutsch Jahrndorf ist so zum Beispiel die Anzahl der Arbeitsstätten von 1981 bis 1991 zunächst um 4,5 % gestiegen, dann von 1991 bis 2001 um 8,7 % gesunken. In der anschließenden Dekade von 2001 bis 2011 erfolgte ein sprunghafter Anstieg der Arbeitsstätten um 42,9 %. Auf den gesamten Zeitraum von 1981 bis 2011 ergibt dies ein Plus von 36,4 %. Im regionalen Zentrum Neusiedl am See stieg die Zahl der Arbeitsstätten sogar um 158,3 %, in Gols um 197 % und in Parndorf um 454,5 %. (Statistik Austria 2017: 6).

Laut Arbeiterkammer Burgenland (2018) waren 2017 24.314 Personen ohne österreichische Staatsbürgerschaft im Burgenland beschäftigt, was 23,7 % aller im Burgenland beschäftigten ArbeitnehmerInnen entspricht. Gezählt werden hier auch alle im Burgenland wohnhaften ArbeitnehmerInnen ohne Staatsbürgerschaft. Von den 24.314 Personen kommt die größte Gruppe aus Ungarn. 2017 waren im Burgenland 15.681 ungarische ArbeitnehmerInnen und Arbeitnehmer beschäftigt.

Im Jahr 2010 belief sich die Zahl der im Burgenland beschäftigten ausländischen StaatsbürgerInnen noch auf 14.153; daraus ergibt sich eine Steigerung zwischen 2010 und 2017 um 71,8 %.

Laut Statistik Austria (2014) liegt im Bezirk Neusiedl am See der Anteil der EinpendlerInnen aus dem Ausland insgesamt bei 18,2 %. Ausschlaggebend dürfte dabei wie erwähnt einerseits das Angebot an Arbeitsplätzen im Tourismus, im Gesundheitsbereich und teilweise auch im Produktionssektor sein. Andererseits finden sich im angrenzenden Ausland große Städte mit vielen EinwohnerInnen.

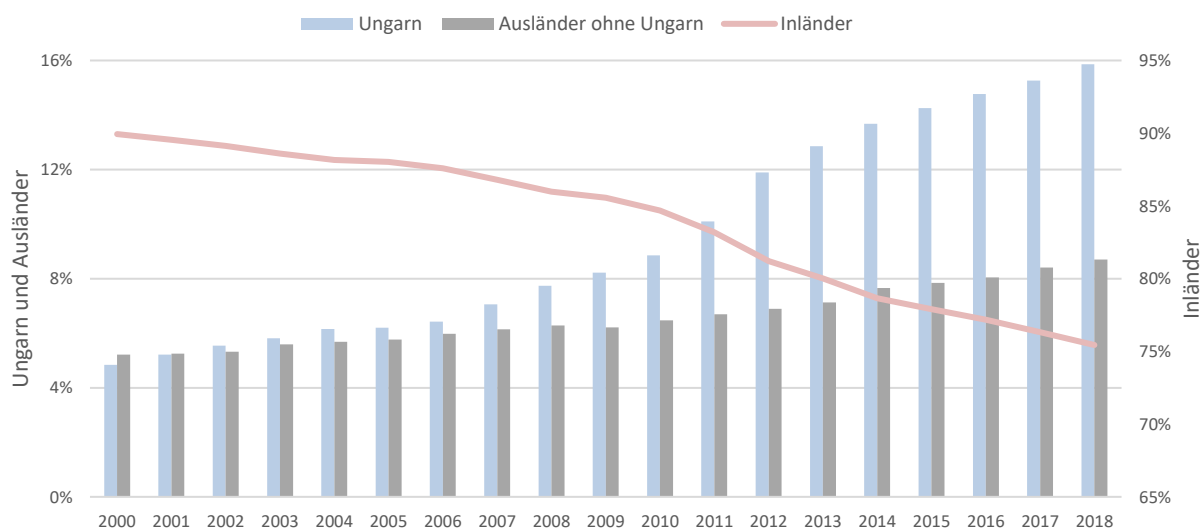


Abbildung 29: Unselbständig Beschäftigte im Burgenland im Jahresdurchschnitt (Burgenland, 2018)

Die Quellgemeinden der EinpendlerInnen in den Bezirk Neusiedl am See sind etwas gestreut, die meisten PendlerInnen kommen jedoch aus Mosonmagyaróvár, Jánossomorja und Kapuvár.

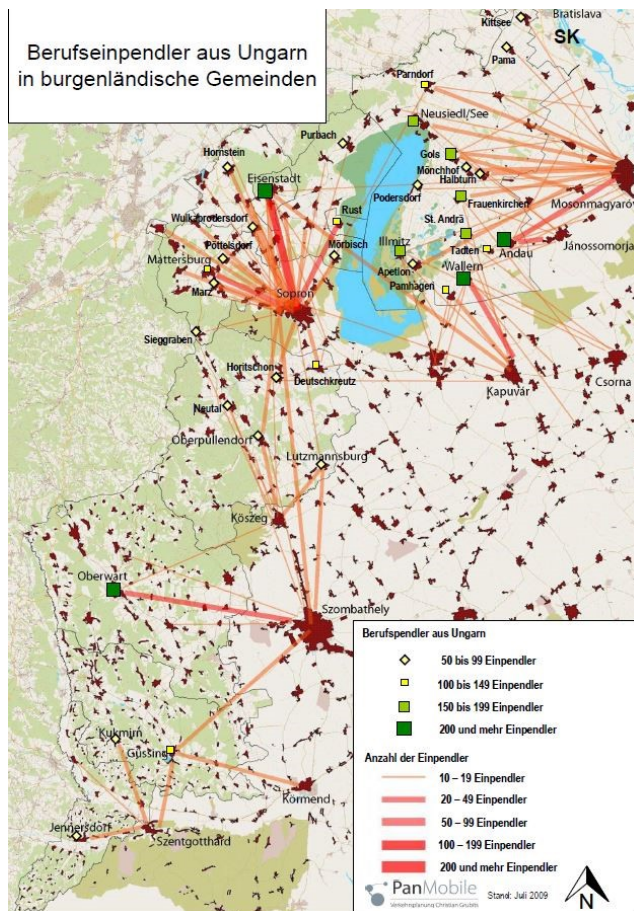


Abbildung 30: Pendlerströme der BerufspendlerInnen aus Ungarn in burgenländische Gemeinden (Quelle: PanMobile 2011)

Die kürzesten Wege aus den Gemeinden des Bezirks Neusiedl am See zum ungarischen Zentrum Mosonmagyaróvár stellen sich wie folgt dar.

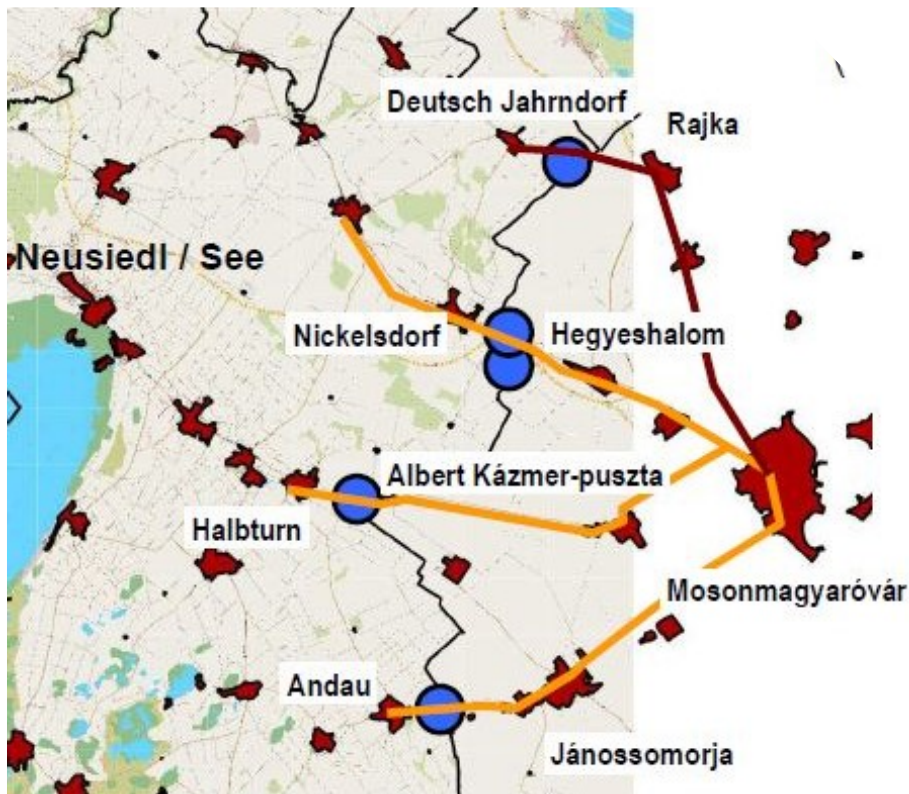


Abbildung 31: Kürzeste Wegstrecken im PKW-Verkehr (bis 25 km) nach Mosonmagyaróvár und Kapuvár
 (Quelle: PanMobile 2011, bearbeitet)

Der im Zuge des INTERREG-Projekts durchgeführte Ausbau der Strecke zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka kommt sowohl den BewohnerInnen als auch EinpendlerInnen der Gemeinden Deutsch Jahrndorf, Kittsee und Pama zugute, für die dieser Weg aus bzw. in das regionale Zentrum Mosonmagyaróvár um bis zu 16 km kürzer ist als jener über Nickelsdorf. EinpendlerInnen aus Rajka arbeiten vorwiegend in Neusiedl, Gols und Parnsdorf; für sie ist der Arbeitsweg über Deutsch Jahrndorf um bis zu acht Kilometer kürzer als Nickelsdorf.

Tabelle 7: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Deutsch Jahrndorf –Rajka bzw. Nickelsdorf - Hegyeshalom (Quelle: PanMobile 2011: 26)

	Deutsch Jahrndorf – Rajka	Nickelsdorf – Hegyeshalom
Deutsch Jahrndorf – Rajka	8 km	34 km
Deutsch Jahrndorf – Mosonmagyaróvár	22 km	38 km
Kittsee – Mosonmagyaróvár	37 km	45 km
Pama – Mosonmagyaróvár	29 km	42 km
Neusiedl – Rajka	37 km	43 km
Gols – Rajka	32 km	40 km

Der Ausbau der Verbindungstrasse zwischen Rajka und Deutsch Jahrndorf führt zu der Stärkung der kulturellen und sozialen Beziehung zwischen den zwei Gemeinden. In Rajka gibt es noch immer eine kleine Anzahl an EinwohnerInnen mit österreichischer Abstammung, viele Familienmitglieder sind im Friedhof Deutsch Jahrndorf begraben. Außerdem wird durch den Ausbau der Straße für viele PendlerInnen die Reisezeit von Rajka ins Burgenland reduziert. Dies verstärkt die Verbindung zwischen Rajka, der Region Neusiedler See und Wien.

Durch die besondere topografische Lage von Rajka, nur zwanzig Kilometer von der slowakischen Hauptstadt Bratislava entfernt, haben in den letzten Jahren grenzüberschreitende Suburbanisierungsprozesse eingesetzt – Rajka wurde quasi Teil des „Speckgürtels“ von Bratislava, da es sich nicht nur durch die Nähe zu dieser Großstadt, sondern auch günstige Immobilienpreise und ausgezeichnete öffentliche Verkehrsverbindungen dafür anbot. Begonnen hat dieser Prozess bereits nach dem EU-Beitritt der Slowakei und Ungarns in 2007. Wie bereits erwähnt führt dies zu einem starken Bevölkerungsanstieg in Rajka, wobei die Zahl der slowakischen BürgerInnen mittlerweile beinahe 70% der Gesamtbevölkerung Rajkas beträgt. Die EinwohnerInnen slowakischer Abstammung orientieren sich nach wie vor in Bezug auf Arbeit, Gemeinschaftsleben und Bildung nach Bratislava, sie nehmen die Dienstleistungen von Rajka kaum in Anspruch, und ein erheblicher Teil von ihnen ist in der Gemeinde nicht registriert. Dies bedeutet, dass die Infrastruktur Rajkas von viel mehr EinwohnerInnen genutzt wird, als zu ihrer Aufrechterhaltung beitragen. Die zunehmenden Bevölkerungszahlen gehen einher mit einem Anstieg im Verkehr und wachsenden Unterschieden zwischen ländlichen und urbanischen Lebensstilen. Der Abbau der

spaltenden Rolle der Grenzen scheint die Entwicklung dieser Region und die Schaffung eines funktionierenden Stadtgebietes zwischen den zwei Staaten zu fördern.

4. Potenziale zur Mobilitätsverbesserung

4.1. Methodik

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.



Abbildung 32: Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

4.2. Erreichbarkeit von Zielen

4.2.1. Deutsch Jahrndorf

In der nachfolgenden Abbildung ist ein 0,7 km-Radius um das Ortszentrum von Deutsch Jahrndorf gelegt. Es wird ersichtlich, dass von der Ortsmitte ausgehend das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb eines zehnminütigen Fußweges erreichbar ist. Die maximalen Wege innerhalb des Siedlungsgebiets liegen bei 1,4 km.



Abbildung 33: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius (Quelle: GIS Burgenland, 2020)

Durch die geringe Ausdehnung des Siedlungsgebiets liegen große Teile innerhalb des 10-Minuten-Einzugsbereichs ausgehend von Kaufhaus bzw. Kindergarten und Volksschule. Obwohl die kurzen Wege für die Stärkung des Fußgängerverkehrtes innerhalb des Siedlungsgebiets sprechen, gilt es anzumerken, dass sich in der Gemeinde nur wenige Ziele befinden.



Abbildung 34: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von Kaufhaus und Kindergarten/VS
(Quelle: GIS Burgenland, 2017)

Die nachfolgende Abbildung markiert einen Radius von 2,5 (gelb) bzw. 3,6 km (blau) ausgehend vom Ortszentrum. Dies sind jene Distanzen, die innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad oder Pedelec erreichbar sind.

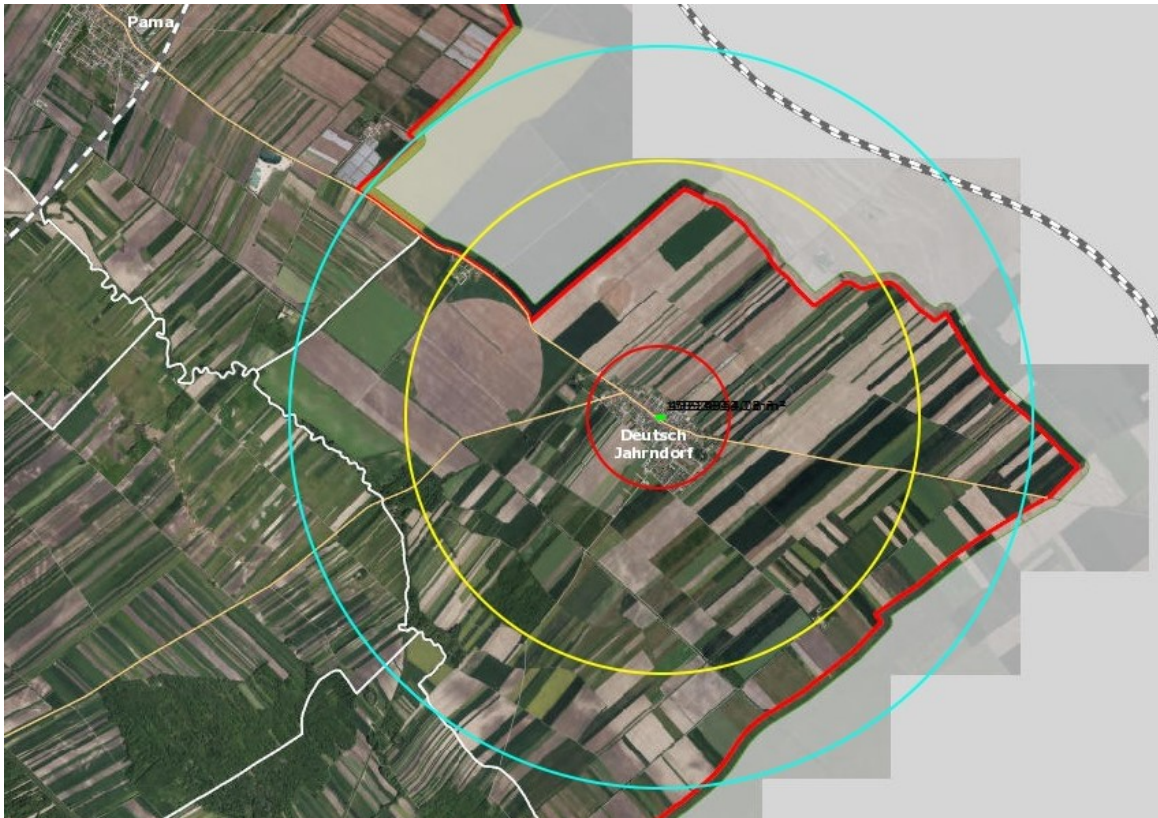


Abbildung 35: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung, gelb Fahrrad, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

Es wird ersichtlich, dass sich auf österreichischer Seite keine der Nachbargemeinden innerhalb dieser Radien befinden.

Auch nach der Grenze, sowohl auf slowakischer als auch auf ungarischer Seite, liegen keine Ziele innerhalb des 10-Minuten Einzugsbereichs.



Abbildung 36: 10-Minuten Einzugsbereiche: rot Fußgänger, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017)

4.2.2. Rajka

Rajka hatte ursprünglich einen relativ kompakten Siedlungskörper rund um den Ortskern, das Bevölkerungswachstum der letzten Jahre führte jedoch zur Entstehung zahlreicher neuer Wohngebiete, besonders in Richtung Dunakiliti.



Abbildung 37: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius (Quelle: Google Maps, eigene Bearbeitung)



Abbildung 38: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend vom Ortskern und Bahnhof (Quelle: Google Maps, eigene Bearbeitung)

Im Zentrum der Gemeinde findet man Dienstleistungen für den täglichen Bedarf: Sparkasse, Apotheke, Lebensmittelladen, Schule, Gemeindeamt, Arzt. Alles liegt innerhalb des 10-Minuten-Einzugsbereiches für FußgängerInnen. Die Wohngebiete, die in den letzten zehn Jahren gebaut wurden, liegen hingegen außerhalb dieses Einzugsgebiets. Vom Zentrum ist die Siedlungsgrenze mit dem Fahrrad in 10 Minuten zu erreichen. Die Anzahl der Bushaltestellen ist ausreichend und sie sind überall in der Siedlung leicht zu erreichen. Das EuroVelo 6 Radweg durchquert die Gemeinde von Norden nach Süden mit gut ausgebauten Radwegen, aber keine anderen Radwege in der Gemeinde sind sonst ausgebaut.

Der Bahnhof befindet sich am westlichen Rand der Gemeinde, nur ein kleiner Teil der EinwohnerInnen lebt innerhalb des 10 Minuten-Einzugsbereiches für Fußgänger. Der Einzugsbereich des Bahnhofs könnte durch den Ausbau von Radwegen vergrößert werden.

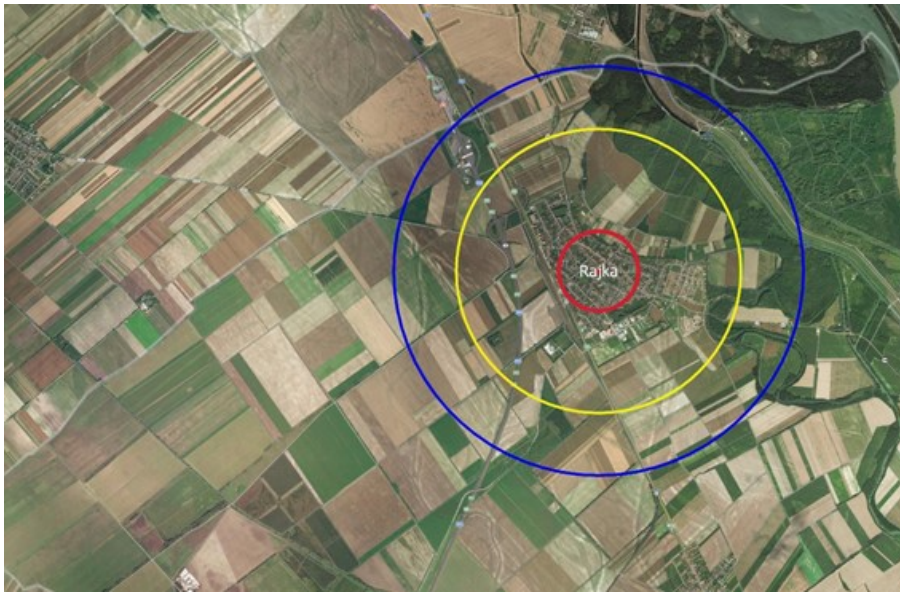


Abbildung 39: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung, gelb Fahrrad, blau: Pedelec (Quelle: Google Maps, eigene Bearbeitung)

Ausgehend von Rajka ist Dunacsuny die erste slowakische Gemeinde, die mit einem Pedelec in 10 Minuten erreicht werden kann. Auf der ungarischen Seite ist Berzenye, südlich von Rajka, die erste Gemeinde, die in 10 Minuten mit dem Pedelec zu erreichen ist.

4.3. Potenzialanalyse

In der nachfolgenden Tabelle werden die Stärken und Schwächen des Gemeindepaars zusammengefasst.

Tabelle 8: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Mobilität in der Gemeinde		
Dt. Jahrndorf	<ul style="list-style-type: none"> • kompakter Siedlungskörper • geringe Distanzen • gut ausgebaute Infrastruktur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen • Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und Nahversorgung im Gemeindegebiet 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine übergeordneten Ziele und Einrichtungen innerhalb der Gemeinde (kaum Schulen, Ämter, Fachärzte, Fachhandel) • große Entfernungen zu Nachbargemeinden und überregionalen Zentren • hoher Anteil an AuspendlerInnen
Rajka	<ul style="list-style-type: none"> • gute fußläufige Erreichbarkeit wichtiger Ziele der sozialen Infrastruktur • Mehrere Bushaltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> • Keine Radwege außer EuroVelo 6 ausgebaut • Nur ein kleinerer Teil der EinwohnerInnen lebt innerhalb des 10-Minuten-Einzugsbereiches des Bahnhofs • Überlastung des Straßennetzes durch PKW
Mobilität regional und überregional		
AT Seite	<ul style="list-style-type: none"> • Gut ausgebautes Straßennetz • Gute infrastrukturelle Voraussetzungen für den Rad- und E-Bike-Verkehr • Die Gemeinde liegt am regionalen und internationalen (EuroVelo) Radroutennetz • Dichtes Bahnangebot über die Bahnhöfe Pama bzw. Zurndorf 	<ul style="list-style-type: none"> • schlechtes Angebot im Buslinienverkehr • relativ große Entfernungen zu den nächstgelegenen Bahnhöfen Pama bzw. Zurndorf • Schul- und ArbeitspendlerInnen sind oft auf Pkw angewiesen

<p>HU Seite</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Liegt an der Bahnlinie Bratislava – Hegyeshalom mit Anschluss an die Linie Wien – Budapest • Liegt an der M15 Autobahn mit guter Verbindung nach Bratislava und Budapest • Häufige Autobus- und Bahnverbindungen Richtung Bratislava • Häufige Busverbindungen nach Mosonmagyaróvár • Liegt am Donauradweg (Euro-Velo 6) 	<ul style="list-style-type: none"> • Kein Radweg zur Szigetköz • Sicheres Absperren und Lademöglichkeiten für E-Biker fehlen • Viele PendlerInnen benutzen Pkw
<p>grenzüberschreitend</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Durch die neue Straße entstehen bessere Anbindungen an Zentren und höherrangige Verkehrsverbindungen in AT, HU und SK (Bratislava, Mosonmagyaróvár, Wien, A6, ...) 	<ul style="list-style-type: none"> • derzeit kaum grenzüberschreitende (Verkehrs-) Beziehungen zwischen den beiden Gemeinden

4.4. Potenziale zur Verbesserung der Mobilität auf Gemeindeebene und regional

4.4.1. Deutsch Jahrndorf

Deutsch Jahrndorf profitiert von einem kompakten Siedlungskörper und den damit verbundenen relativ kurzen Wegen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen. Das flache Gelände und die kurzen Distanzen sind attraktive Grundvoraussetzungen für die Erledigung von Alltagswegen zu Fuß oder mit dem Rad. Um dieses Potenzial auszuschöpfen bedarf es allerdings einer Attraktivierung der Geh- und Radwege sowie einer Errichtung weiterer Fahrradabstellanlagen.

Es ist jedoch anzumerken, dass die Zahl interessanter Ziele in der Gemeinde (Einkaufsmöglichkeiten, Ärzte etc) begrenzt ist. Eines davon, welches auch fußläufig erreichbar ist, stellt die Volksschule bzw. der Kindergarten dar. Ein Pedibus könnte nicht nur den Anteil an fußläufig zurückgelegten Wegen erhöhen (im Gegensatz zu „Elterntaxis“), er sorgt außerdem für Bewegung für die Kinder und eine Sicherung des Schulwegs durch die Begleitung von geschulten Aufsichtspersonen.

Die Einführung einer flächendeckenden Tempo-30-Zone würde zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung beitragen und würde damit einhergehend die Erledigung von Alltagswegen zu Fuß oder mit dem Rad weiter attraktiveren.

4.4.2. Rajka

Als stark wachsende Gemeinde zeigt Rajka große Potenziale zur Verlagerung von Alltagswegen auf den Rad- und Fußgängerverkehr um drohende Konflikte durch zu starken Pkw-Verkehr, die bereits bestehen, zu verhindern bzw. alternative, nachhaltige Mobilitätslösungen aufzuzeigen. Dazu bedarf es zunächst eines Radverkehrskonzepts im gesamten Gemeindegebiet sowie sicherer Abstellanlagen. Auch Fußwege bedürfen einer Attraktivierung, um das vorhandene Potenzial ausschöpfen zu können.

4.5. Potenziale zur Verbesserung der überregionalen und grenzüberschreitenden Mobilität

Kleinräumig gesehen kommt es dank der im Rahmen eines INTERREG-Projekts umgesetzten Errichtung bzw. dem Ausbau der Verbindungsstraße zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka zu weniger Umwegfahrten. Dieses Potenzial soll zukünftig noch weiter ausgeschöpft werden. Dazu könnte verstärkt auf E-Bike-Verkehr entlang der neuen Verbindungsstraße gesetzt werden, was Potenziale sowohl für den Tourismus als auch den Alltagsverkehr freisetzt. Für TouristInnen ist der EuroVelo13 hier von besonderer Bedeutung und würde ein grenzüberschreitendes touristisches Angebot noch Potenziale bieten. Was den Alltagsverkehr anbelangt, so sind mit dem E-Bike sind die geringen Distanzen zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka leicht zu überwinden. Rajka und seine attraktive Infrastruktur stellen – sei es Einkaufsmöglichkeiten oder auch die Zugsanbindung über den Bahnhof – für BewohnerInnen aus Deutsch Jahrndorf ein interessantes, erreichbares Ziel dar.

Potenziale in der kleinräumigen Mobilität liegen des Weiteren im Ausbau des Angebots für Fahrten in Nachbargemeinden bzw. wichtige regionale Zentren für die Erledigung von Einkäufen, Arztbesuchen etc, vor allem für Zielgruppen, denen kein eigener Pkw zur Verfügung steht oder die freiwillig auf ein Auto verzichten. Ein gemeindeübergreifendes Mikro-ÖV-System könnte den Mobilitätsbedarf mehrerer Zielgruppen decken.

Überregional liegt, was die Verlagerung des grenzüberschreitenden Pendlerverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel, vor allem Richtung Bratislava, anbelangt, noch viel Potenzial brach. Eine Anbindung an den Bahnknoten Mosonmagyaróvár und damit an die Bahnlinie Wien – Budapest würde ebenfalls großes Potenzial bieten.

5. Maßnahmen

5.1. Maßnahmen auf Gemeindeebene und regional

In Deutsch Jahrndorf gilt es, dem Fußwegenetz einen Qualitätscheck zu unterziehen, wo Mindeststandards wie Gehsteigbreite, Barrierefreiheit, Möglichkeit sicherer Querungen etc überprüft wird. Dies ist Voraussetzung für die Einführung einer Schulweginitiative, die unter anderem einen Pedibus vorsehen könnte, der bereits die Jüngsten zur Zurücklegung von Alltagswegen zu Fuß animiert und gemeinsam mit dem angesprochenen Qualitätscheck sowie dem Rückgang von „Eltern-Taxis“ zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führen kann. Elementar ist hierfür die Bewusstseinsbildung, die in Form von Informationstagen in der Schule bzw. dem Kindergarten stattfinden kann und die Beteiligten für diese Maßnahme begeistert. Auch die Ernennung einer zuständigen Ansprechperson ist hier zweckdienlich. Die Schulweginitiative kann in weiterer Folge auch den Radverkehr inkludieren. Dazu gehört die Schaffung ausreichender Abstellanlagen und eigener Schulwegpläne.

In Rajka liegt der Fokus ebenfalls auf einem Qualitätscheck für das Fuß- und Radwegenetz bzw. eines massiven Ausbaus dieser. Die Infrastruktur dazu hinkt bislang den starken Bevölkerungszuwächsen hinterher, vor allem in den neu entstandenen, PKW-freundlichen Wohnsiedlungen bedarf es eines entsprechend ausgebauten, attraktiven Netzes inkl. Abstellanlagen, um den Modal Split zugunsten des Fuß- und Radwegeverkehrs zu verschieben. Insbesondere die Erreichbarkeit des Bahnhofs mit dem Rad sowie die Möglichkeit des sicheren Abstellens vor Ort gilt es herzustellen.

Andererseits gilt es den E-Bikeverkehr in den beiden Gemeinden sowie zwischen Ihnen zu forcieren. Die neue Verbindungsstraße bietet hierfür die idealen Voraussetzungen. Über einen entsprechenden Radweg wäre eine Anbindung bis zum Bahnhof Rajka möglich, was für die BewohnerInnen Deutsch Jahrndorfs eine attraktive Möglichkeit darstellt.

5.2. Überregionale und grenzüberschreitende Maßnahmen

Um die angesprochenen Potenziale, die in der Verlagerung der Pendlerströme auf öffentliche Verkehrsmittel liegen, auszunutzen, wird eine Anbindung an die Bahnlinie Wien – Bratislava am Bahnhof Pama bzw. Kittsee empfohlen. Dies kann mittels einer grenzüberschreitenden Busverbindung von Pama/Kittsee nach Deutsch Jahrndorf und

Rajka bis Mosonmagyaróvár (und retour) erfolgen, welche die soeben fertiggestellte Verbindungsstraße zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka ideal nutzen würde.

Einer solchen Verbindungslinie kommen gleich mehrere Funktionen zu: Eine Verlagerung der Pendelströme, eine bessere Anbindung von Deutsch Jahrndorf an Orte mit umfangreicherer Infrastruktur, sei es Richtung Westen oder nach Rajka und Mosonmagyaróvár sowie die Verbindung zweier Bahnlinien, nämlich Wien-Bratislava und Wien Budapest.

Dies würde nicht nur für PendlerInnen eine große Erleichterung darstellen, sondern auch in der Erledigung von Alltagswegen wie Einkäufen, Arztbesuchen eine Unabhängigkeit vom PKW ermöglichen.

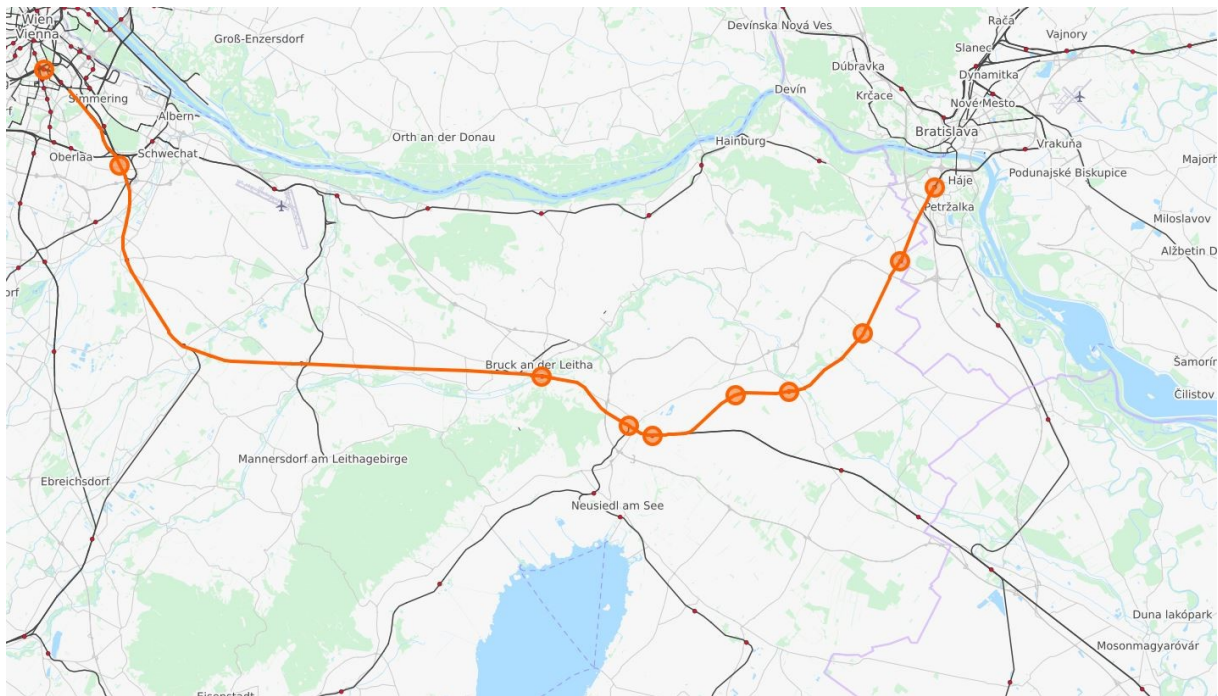


Abbildung 40: Bestehende Bahnlinie Wien-Bratislava (Quelle: OpenStreetMap 2020)

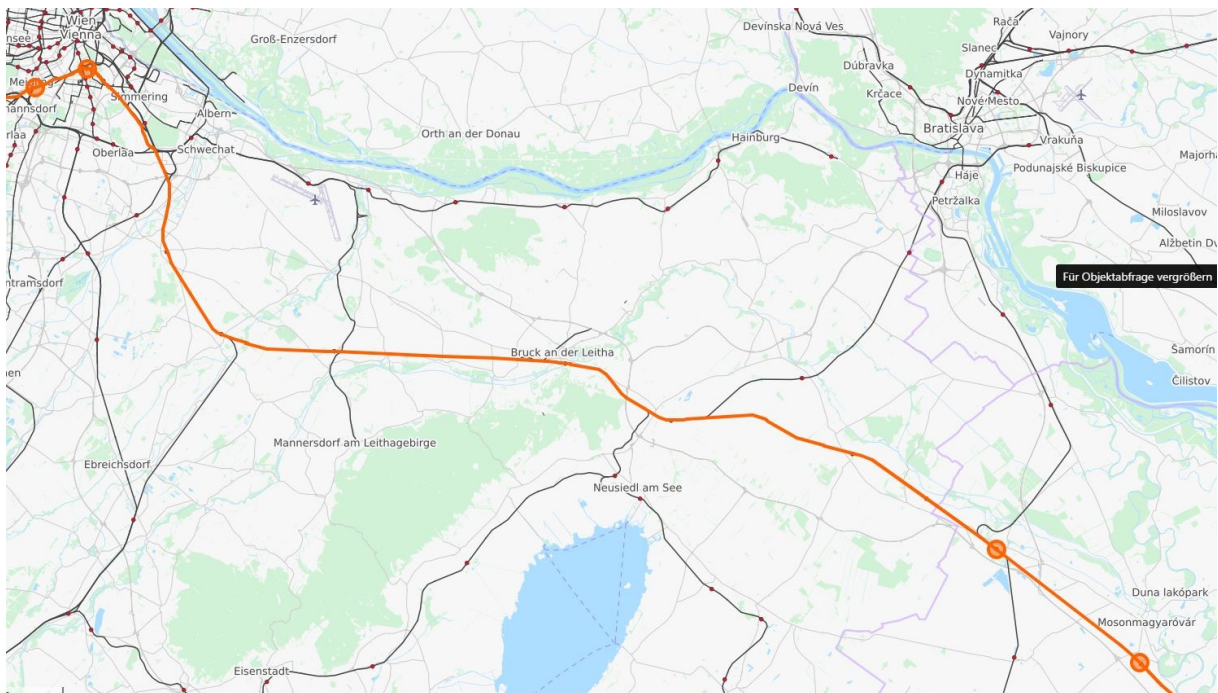


Abbildung 41: Bestehende Bahnlinie Wien-Budapest (Quelle: OpenStreetMap 2020)

Die vorgeschlagene Verbindungslinie würde von Kittsee Bahnhof über Pama Bahnhof, Deutsch Jahrndorf, Rajka Bahnhof nach Mosonmagyaróvár führen, knapp 40 km lang sein und eine Gesamtfahrzeit von knapp 50 min benötigen.

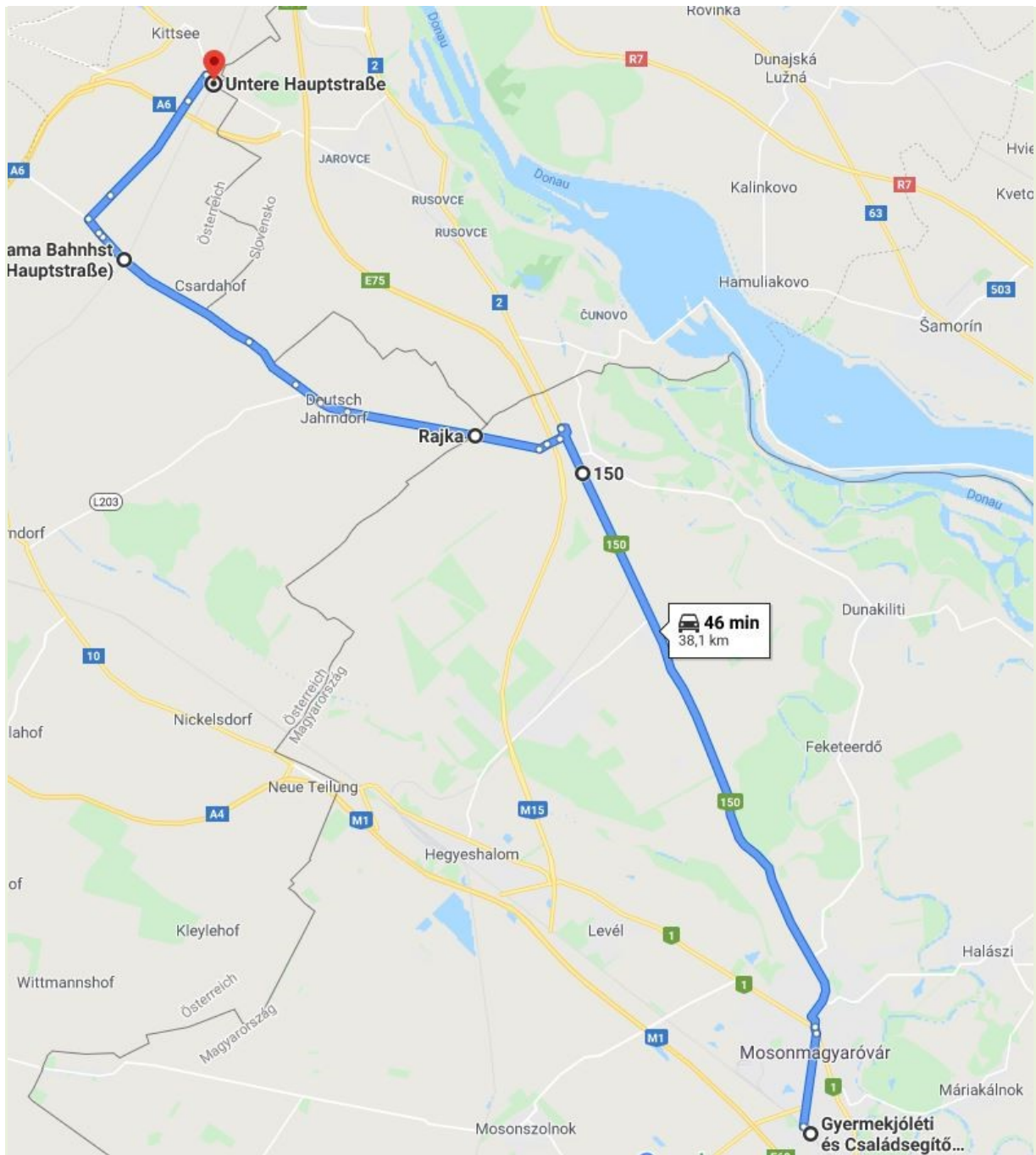


Abbildung 42: Vorgeschlagener Streckenverlauf zwischen Mosonmagyaróvár Bahnhof und Kittsee Bahnhof über Rajka, Deutsch Jahrndorf und Pama Bahnhof (Quelle: Google Maps: 2020)

6. 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

Verkehrskoordination Land Burgenland

MiRo Mobility GmbH - Verkehrs- und Raumplanung



DI Roman Michalek

Mag. DI Katharina Kerschhofer

Technologiezentrum Eisenstadt

Marktstraße 3, Bauteil 3, 2. OG

A-7000 Eisenstadt

phone: +43 2682 23581

mobile: +43 664 8427865

e-mail: office@miro-mobility.at

Homepage: www.miro-mobility.at

7. Verzeichnisse

7.1. Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage. Quelle: GIS Burgenland, 2020	6
Abbildung 2: Lage Rajka, Quelle: Google Maps 2020.....	7
Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Deutsch Jahrndorf zwischen 1991 und 2019 (Quelle: Statistik Austria, 2019)	8
Abbildung 4: Anteil der Bevölkerung mit ausländischer (links) bzw. slowakischer (rechts) Staatsbürgerschaft an der Gesamtbevölkerung 2012, in Prozent und absolut. Deutsch Jahrndorf blau umkreist (eigene Bearbeitung) Quelle: Kapeller et. al. 2015: 42.....	8
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung Rajka zwischen 2000 und 2019 (Quelle: KSH Gebietsstatistik, 2019).....	9
Abbildung 6: Vergleich Entwicklung des Wohnungsmarkts und der Bevölkerung zwischen 2001 und 2019. (Quelle: KSH 2019, eigene Darstellung).....	10
Abbildung 7: AuspendlerInnen der Gemeinde Deutsch Jahrndorf (Quelle: Statistik Austria 2017b).....	11
Abbildung 8: EinpendlerInnen in die Gemeinde Deutsch Jahrndorf (Quelle: Statistik Austria 2017b).....	11
Abbildung 9: Differenz EinpendlerInnen und AuspendlerInnen (Quelle: Statistik Austria 2017b).....	12
Abbildung 10: AuspendlerInnen, Fokus auf Region (Quelle: lechnerkozpont 2017, Eigene Darstellung).....	13
Abbildung 11: Neu geschaffene Verbindungsstraße. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)	17
Abbildung 12: Neu geschaffener Grenzübergang. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)	18
Abbildung 13: Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB, 2020)	19
Abbildung 14: Übersicht Bushaltestellen und Bahnhof Rajka (Quelle: Open Street Map (basemap), eigene Bearbeitung	20
Abbildung 15: Bushaltestellen Deutsch Jahrndorf (Quelle: Eigene Aufnahmen)	21
Abbildung 16: Radabstellanlagen (Quelle: Eigene Aufnahmen)	22
Abbildung 17: Gehsteige teilweise unvollständig und/oder schmal.....	23
Abbildung 18: Hinweisschild Schulweg (Quelle: eigene Aufnahme).....	23
Abbildung 19: Schmalere Gehsteig zur Bushaltestelle (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)	24
Abbildung 20: Verlauf des EuroVelo 6 in Rajka (Quelle: OpenStreetMap.org).....	25

Abbildung 21: Ausgebaute Radinfrastruktur entlang der EuroVelo 6 - Radweg bei der Ecke Szabadság Tér, (Eigene Aufnahmen, Juli 2020)	25
Abbildung 22: Raststation bei Szent István Straße, Infotafel und Bänke (Eigene Aufnahme, Juli 2020).....	26
Abbildung 23: Bei der Volksschule kein Radweg, kein Fahrradabstellplatz vorhanden, (Quelle: Eigene Aufnahme Juli, 2020).....	26
Abbildung 24: Konflikt zwischen Parken und Radweg an Ecke Dozsa Györg Str. - Táncsics Str (Quelle: Eigene Aufnahme Juli, 2020).....	27
Abbildung 25: (Zu) schmale Radwege Szent István Str. (Quelle: Eigene Aufnahme Juli, 2020)	27
Abbildung 27: Infotafel Wanderweg. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)	28
Abbildung 28: Standorte und Zonen des Landesentwicklungsprogramm 2011 (Quelle: Land Burgenland 2011)	30
Abbildung 29: Einzugsgebiete von Mosonmagyaróvár (Quelle: Pro Via '91, ITS)	31
Abbildung 30: Unselbständig Beschäftigte im Burgenland im Jahresdurchschnitt (Burgenland, 2018)	33
Abbildung 31: Pendlerströme der BerufspendlerInnen aus Ungarn in burgenländische Gemeinden (Quelle: PanMobile 2011)	34
Abbildung 32: Kürzeste Wegstrecken im PKW-Verkehr (bis 25 km) nach Mosonmagyaróvár und Kapuvár (Quelle: PanMobile 2011, bearbeitet).....	35
Abbildung 33: Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	38
Abbildung 34: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius (Quelle: GIS Burgenland, 2020)	39
Abbildung 35: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von Kaufhaus und Kindergarten/VS (Quelle: GIS Burgenland, 2017)	40
Abbildung 36: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung, gelb Fahrrad, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	41
Abbildung 37: 10-Minuten Einzugsbereiche: rot Fußgänger, blau: Pedelec (Quelle: Gis Burgenland, 2017)	42
Abbildung 38: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius (Quelle: Google Maps, eigene Bearbeitung).....	42
Abbildung 39: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend vom Ortskern und Bahnhof (Quelle: Google Maps, eigene Bearbeitung).....	43
Abbildung 40: Einzugsbereich Fußgänger: rote Markierung, gelb Fahrrad, blau: Pedelec (Quelle: Google Maps, eigene Bearbeitung)	44

Abbildung 41: Bestehende Bahnlinie Wien-Bratislava (Quelle: OpenStreetMap 2020)...	50
Abbildung 42: Bestehende Bahnlinie Wien-Budapest (Quelle: OpenStreetMap 2020) ...	50
Abbildung 43: Vorgeschlagener Streckenverlauf zwischen Mosonmagyaróvár Bahnhof und Kittsee Bahnhof über Rajka, Deutsch Jahrndorf und Pama Bahnhof (Quelle: Google Maps: 2020).....	51

7.2. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, 2019).....	11
Tabelle 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Deutsch Jahrndorf.....	14
Tabelle 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Rajka.....	15
Tabelle 4: ÖV- Angebot Deutsch Jahrndorf.....	18
Tabelle 5: ÖV- Angebot Deutsch Rajkaf	19
Tabelle 6: Radwege Deutsch Jahrndorf.....	21
Tabelle 7: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Deutsch Jahrndorf –Rajka bzw. Nickelsdorf – Hegyeshalom (Quelle: PanMobile 2011: 26).....	36
Tabelle 8: Stärken-Schwächen Analyse.....	45

7.3. Quellen

Arbeiterkammer Burgenland (2018): Das Burgenland in Zahlen.

Online: https://bgld.arbeiterkammer.at/service/presse/zahlen_daten_fakten_2018.pdf
[19.03.2020]

Balizs Dániel, Bajmócy Péter (2018): Szuburbanizáció a határon át: társadalmi, etnikai és arculati változások Rajkán

Online: <http://real.mtak.hu/88250/> [15.04.2020]

Eurostat (2018): Statistiken zu Pendlerverflechtungen auf regionaler Ebene.

Online: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Statistics_on_commuting_patterns_at_regional_level/de&oldid=401615 [19.03.2020]

Gemeinde Deutsch Jahrndorf (2020): Website der Gemeinde.

Online: <http://www.deutsch-jahrndorf.at/startseite/> [18.03.2020]

Hardi Tamás (2011): A határon átnyúló ingázás, mint a nemzetközi migráció egy különleges formája, A határon átnyúló szuburbanizáció – Pozsony esete

Online: <https://kgk.sze.hu/images/dokumentumok/kautzkiadvany2011/ujkor-manyzas/HardiT.pdf> [15.04.2020]

Kapeller, Vera; Huemer, Johannes; Braun, Thomas (2015): Statistische Grundlagen zur Bevölkerung in den Gemeinden des Bezirks Neusiedl am See. In: Kapeller, Vera; Huemer, Johannes (Hrsg.): Aktuelle und zukünftige Wohnbauentwicklung im Grenzgebiet Nordburgenland und Bratislava (s. 37-44). Wien.

Online: https://www.oeaw.ac.at/isr/regiogoies/media/file/1052_Studie_Kapitel_03.pdf [04.05.2020]

Központi Statisztikai Hivatal (KSH) - Zentrales Statistikkbüro Ungarns (2015): Ingázás a határ mentén (Kapcsolódó adatok)

Online: http://www.ksh.hu/apps/shop.kiadvany.kiadvany_id=80484&p_tema_kor_kod=KSH&p_lang=hu [06.04.2020]

Központi Statisztikai Hivatal (KSH) - Zentrales Statistikkbüro Ungarns (2019): Területi Statisztika (Gebietsstatistik)

Online: <http://statinfo.ksh.hu/Statinfo/haDetails.jsp?query=kshquery&lang=hu>

Land Burgenland (2011): Landesentwicklungsprogramm 2011.

Online: <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung/LrB-gld/20000863/LEP%202011%2c%20Fassung%20vom%2030.03.2020.pdf> [30.03.2020]

Land Burgenland (2020): GeoDaten Burgenland.

Online: <https://geodaten.bgld.gv.at/de/home.html> [2020]

Lechner Tudásközpont (2017): Minden harmadik foglalkoztatott ingázó – „Alle dritte Beschäftigte ist Pendler“ Online Karte: <http://webmap.lechnerkozpont.hu/webappbuilder/apps/foldgomb1708/>

Menetrendek.hu (2020): Fahrplan für Bus und Bahn

Online: <https://menetrendek.hu/> [10.04.2020]

Népesség.com: (2019): Rajka népességének alakulása 1870-től 2019-ig

Online: <http://nepesseg.com/gyor-moson-sopron/rajka> [06.04.2020]

ÖBB (2020): SCOTTY – der Routenplaner für Öffis.

Online: <https://fahrplan.oebb.at/bin/trainsearch.exe/dn?protocol=https&> [18.03.2020]

OpenStreetMap (2020): <https://www.openstreetmap.org/> [20.08.2020]

PanMobile (2011): Grenzüberschreitende Mobilität GreMo Pannonia. Potenziale – kleinräumige grenzüberschreitende Verkehrsströme Burgenland – Westungarn. Studie.

Online: https://www.b-mobil.info/fileadmin/user_upload/Projekte/Gremo_Pannonia/GREMO_Kleinraumiger_Verkehr_Bericht.pdf [19.03.2020]

Pro Via '91 Kft. (2014): Mosonmagyaróvár integrált településfejlesztési stratégia

Online: http://www.mosonmagyarovar.hu/websites/www.mosonmagyarovar.hu/files/dokumentumok/telepulesrendezes/2015/I._Megalapozo_vizsgalat.pdf [04.05.2020]

Rajka Község Önkormányzata: Dienstleistungen in der Gemeinde

Online: <https://rajka.asp.lgov.hu/>

Rajka Község Önkormányzata (2017): Település arculati kézikönyv

Online: <https://rajka.asp.lgov.hu/telepules-arcuati-kezikonyv-es-telepuleskep-vedelmerol-szolo-rendelet> [21.04.2020]

Reiter, K.; Pressl, R.; Carvalho, M. (2009): Mobilitäts- und Marketingkonzept für den Pedelec Einsatz in der Energieregion Weiz-Gleisdorf. Weiz.

Statistik Austria (2004): Volkszählung 2001 Berufspendler.

Online: https://www.statistik.at/web_de/services/publikationen/2/index.html?includePage=detailedView§ionName=Bev%C3%B6lkerung&publd=282 [19.03.2020]

Statistik Austria (2014): Registerbasierte Statistiken: Einpendlerinnen und Einpendler aus dem Ausland (RS).

Online: http://www.statistik.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=076808 [19.03.2020]

Statistik Austria (2016): Abgestimmte Erwerbsstatistik, eigene Auswertung. Online:
https://www.statistik.at/web_de/frageboegen/abgestimmte_erwerbsstatistik/index.html

Statistik Austria (2017): Registerbasierte Statistiken: Erwerbstätigkeit.
Online: http://statistik.gv.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=115036 [19.03.2020]

Statistik Austria (2019): Ein Blick auf die Gemeinde.
Online: <https://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=1#ancO> [03.09.2019]

Statistik Austria (2017b): Atlas der Erwerbsspendlerinnen und -pendler.
Online: <https://www.statistik.at/atlas/pendler/> [31.03.2020]

Wikipedia: Kreis Mosonmagyaróvár
Online: https://de.wikipedia.org/wiki/Kreis_Mosonmagyar%C3%B3v%C3%A1r
[04.05.2020]

Notizen des Interviews mit Bürgermeister Kiss Vince am 23.07.2020