



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitäts-Check

Winden am See



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

Gemeinde Winden am See

Gemeinde Winden am See
Hauptstraße 8
7092 Winden am See

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.....	8
2.2.4	Qualitätscheck	9
2.2.5	Bestehende Mobilitätsangebote	11
2.3	Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region.....	11
2.3.1	Grenzüberschreitende Beziehungen	12
3	Potentiale zur Mobilitätsverbesserung	13
3.1	Stärken-Schwächen-Analyse	14
3.2	Potentiale	16
3.2.1	Potentiale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs.....	16
3.2.2	Potentiale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern).....	17
3.3	Empfehlungen	17
3.3.1	Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde	17
3.3.2	Maßnahmen Fußgängerverkehr.....	18
3.3.3	Maßnahmen Radfahrverkehr	18
3.3.4	Maßnahmen ÖV	19
3.3.5	Allgemeine Verkehrsmaßnahmen.....	19
4	Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten.....	20
4.1	Allgemeine Fördermöglichkeiten	20
4.2	Förderempfehlung.....	23
5	Verzeichnisse	24

1 Einleitung

Zur Erreichbarkeit der täglichen Ziele steht eine Vielzahl an verschiedenen Verkehrsarten zur Verfügung, welche eine sehr unterschiedliche Auswirkung auf die Umwelt haben. So verursacht die Fahrt mit dem Auto CO₂, während Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad keine negative CO₂-Produktion mit sich bringen und sich dazu positiv auf die Gesundheit und Fitness auswirken. Auch öffentliche Verkehrsmittel, wie Bus und Bahn spielen eine wichtige Rolle im nachhaltigen Verkehr.

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

Im nachfolgenden Mobilitäts-Check wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation in der Gemeinde Winden 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.

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

2 Status Quo

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

2.1 Lage und Bevölkerung

2.1.1 Lage im Raum

Die Gemeinde Winden am See liegt im Nordburgenland im Bezirk Neusiedl am See, am Nordwestufer des Neusiedler Sees. Die Nachbargemeinden sind Breitenbrunn, Jois und Bruckneudorf- Kaisersteinbruch.

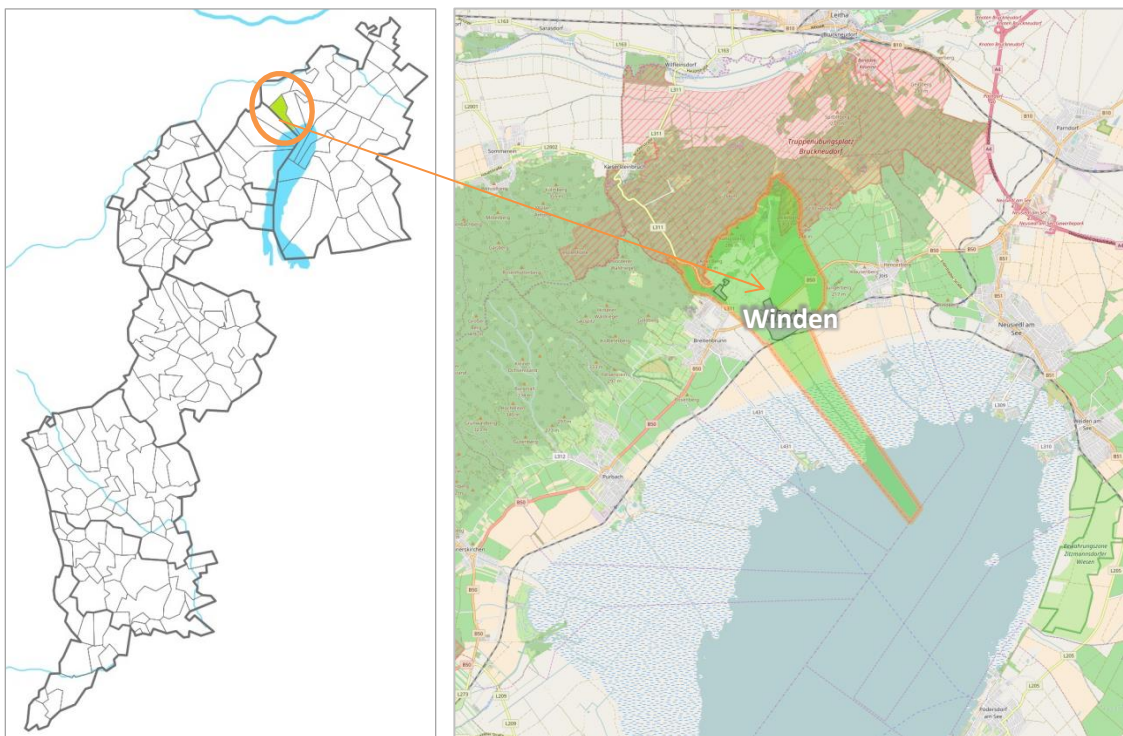
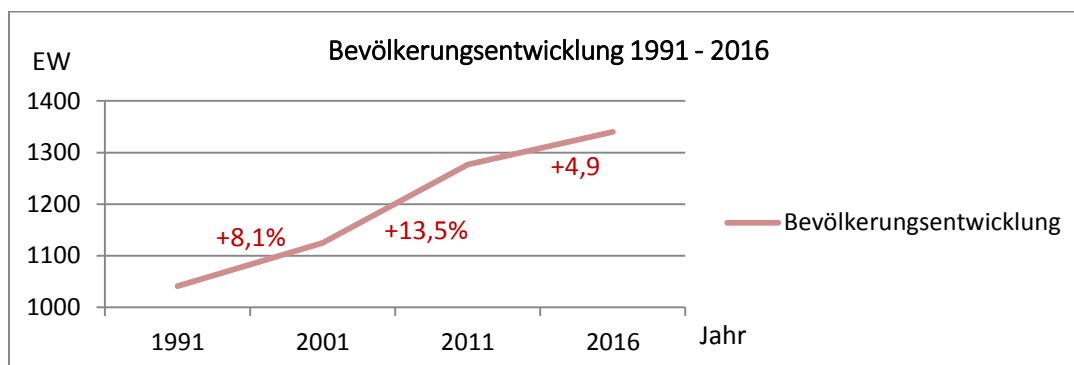


Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: GIS Burgenland, 2017)

2.1.2 Bevölkerungsstatistik

Die Einwohnerzahlen der Gemeinde Winden sind in den letzten Jahrzehnten konstant gestiegen, von 1.041 Personen im Jahr 1991 auf 1.340 im Jahr 2016.

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016



2.1.3 Pendlerstatistik

In Winden sind laut Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2014) 638 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 90 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 548 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 133 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon (mit 53) in Neusiedl am See. 127 Personen arbeiten in Niederösterreich und 184 arbeiten in Wien.

Tab. 2: Pendlerstatistik Winden

Erwerbstätige gesamt	638
Nicht-Pendler oder Pendler innerhalb des Ortes	90
Auspendler	548
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	133
<i>davon in Neusiedl</i>	53
<i>davon in Parndorf</i>	46
in einen anderen politischen Bezirk im Bgld	89
NÖ	127
Wien	184
ins Ausland	0
Einpendler gesamt	38

2.2 Bestehendes Angebot in der Gemeinde

2.2.1 Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Gemeinde gibt es eine kleine Auswahl an sozialer Infrastruktur, Nahversorgungsmöglichkeiten und Freizeitangeboten. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule. Die Nahversorgung durch größere Lebensmittelgeschäfte erfolgt über das knapp zehn Kilometer entfernte Neusiedl am See. Winden hat einen im Ortskern gelegenen Nahversorger (Nah&Frisch), laut Auskunft der Gemeinde wird dieser jedoch in absehbarer Zeit geschlossen und durch einen Supermarkt (Billa) im neuen Betriebsgebiet am Ortsrand (B50 Richtung Breitenbrunn) ersetzt.

Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Winden

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Nah & Frisch
Bank, Post	Postpartner-Trafik „Fernsehwilli“, Burgenländische Raiffeisenbank
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Apotheke	Nein
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Gasthaus Karl Wirt, Heiligenkreuzkeller, Bacchuskeller

2.2.2 Besonderheiten

Die Gemeinde befindet sich in der landschaftlich wertvollen Lage zwischen Leithagebirge und Neusiedler See (UNESCO Welterbegebiet, UNESCO Biosphärenreservat und Ramsar-Gebiet). Die Gemeinde liegt im Weinbaugebiet Leithaberg und besitzt ein historisches Kellerviertel.

Die Windner Bärenhöhle („Ludlloch“) befindet sich ca. drei Kilometer vom Ortszentrum entfernt, am Hang des Zeilerberges. Die Höhle ist seit 1929 unter Bundesdenkmalschutz.

2.2.3 Verkehrserschließung

Bestandssituation

Die Verkehrssituation in Winden ist geprägt durch ein starkes Verkehrsaufkommen auf der Hauptverkehrsachse B50 (Eisenstädter bzw. Neusiedler Straße). Der früher hohe Lkw-Anteil am Durchzugsverkehr konnte seit der Verordnung des regionalen Lkw-Durchfahrtsverbotes entlang der B 50 zwischen Jois und Eisenstadt deutlich reduziert werden. Die Ortsdurchfahrt ist im Vergleich zu den anderen an der B50 gelegenen Gemeinden mit rund 500 m relativ kurz, da die Gemeinde Nord-Süd ausgerichtet ist.

Im Bereich der Hauptstraße und den Wohngebieten gibt es nur geringes Verkehrsaufkommen. Die Straßen im Ortsgebiet mit Ausnahme der B50, sind großteils Erschließungsstraßen von Wohngebieten und dienen der Zufahrt von Anrainern.

Die L311 ist die Verbindungsstraße über das Leithagebirge in die Nachbargemeinde Kaisersteinbruch. Diese verläuft an der westlichen Gemeindegrenze zu Breitenbrunn und dann weiter durch die beiden Siedlungen „Seeblick“ und „Gruibert“.

Die Bahnlinie und der Neusiedler See - Radweg verlaufen südlich des Siedlungsgebietes, am südlichen Ortsrand befindet sich auch der Bahnhof.

Verkehrsanbindung

Winden ist durch die Landesstraße B50 an Eisenstadt (ca. 25 km) und Neusiedl am See (ca. 8 km) angebunden. Mit der Bahn ist eine direkte öffentliche Verbindung nach Neusiedl am See, Eisenstadt und Wien gegeben. Weiters gibt es parallel dazu eine Buslinie entlang der B50. Durch die Gemeinde verlaufen der Neusiedler See Radweg, der Kirschblütenradweg und der Jubiläumsradweg.

Tab. 4: Verkehrserschließung Winden

ÖV-Angebot	
Bus	Postbus Linie 280: Neusiedl/See - Purbach - Eisenstadt
Zug	Linie 730: Wien - Neusiedl/See - Eisenstadt - Wulkaprodersdorf
Radwege	B10 Neusiedler See Radweg, B12 Kirschblütenradweg, Jubiläumsradweg



Abb. 2. Radweg B11 (Quelle: fahr-radwege.com,2017)

2.2.4 Qualitätscheck

Fußgängerverkehr

Die Verkehrswege der Gemeinde sind durchgehend mit Gehsteigen ausgestattet. An den Hauptverkehrswegen beidseitig, an den Nebenverkehrswegen zumindest einseitig. Im Bereich von Baulücken sind die Gehsteige zumeist unterbrochen, wodurch eine durchgängige Benützbarkeit der Gehsteige nicht gegeben ist.

Die fußläufige Erreichbarkeit der Infrastruktureinrichtungen ist als gut zu beurteilen. Querungsstellen im weiteren Schulumfeld sind gesondert gekennzeichnet (vgl. Abb. 3).



Abb. 3. Fußgängerverkehr (Quelle: eigene Fotos)

Radverkehr

Abgesehen von den überregionalen Radwanderwegen sind im Ortsgebiet von Winden/See - abgesehen von einzelnen Straßen keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorhanden.

Fahrradständer unterschiedlicher Gestalt und Qualität sind an den jeweiligen Plätzen der Nahversorger vorhanden: Raiffeisenbank (Metall), Fernsehwilli (Metall), Gemeindeamt (Metall), Kirchenplatz (Metall), Bahnhof (Metall). Es gibt keine Fahrradständer vor der Schule oder vor dem Kindergarten.



Abb. 4. Fahrradständer (Quelle: eigene Fotos)

Öffentlicher Verkehr

Die Bushaltestellen für Fahrten nach Eisenstadt oder Neusiedl befinden sich an der Eisenstädterstraße. Zwei weitere Bushaltestellen befinden sich in der Kirchengasse bzw. beim Gemeindeamt, welche jedoch nur einmal täglich für Schülerfahrten angefahren werden.

Der Bahnhof Winden liegt am südlichen Ortsrand. Am Bahnhof gibt es einen geschotterten Parkplatz sowie Radabstellanlagen.



Abb. 5. Öffentlicher Verkehr, Bahnhof Winden (Quelle: eigene Fotos)

2.2.5 Bestehende Mobilitätsangebote

Die Gemeinde Winden am See ist sowohl Mitgliedsgemeinde im Projekt „Jugendtaxi Burgenland“ als auch an den „Discobus“ (Linie 5: Pamhagen-Eisenstadt) angebunden. Außerdem ist die Gemeinde an den Internatsbus der Südburg Linie 7200 nach Oberwart und Pinkafeld angebunden.

Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote Neufeld

Mobilitätsangebote	
Jugendtaxi, Discobus	Linie 5: Pamhagen-Eisenstadt
Sonstiges	Internatsbus Südburg Linie 7200: Sonntag, wenn Montag Schultag -Neusiedl/See - Oberwart BAKI, Südburg Linie 7200: BAKIP-KPS-Oberwart - HTL Pinkafeld, Landesberufsschule Pinkafeld - Berufsschule Oberwart

Infrastruktur für Elektromobilität

In der Gemeinde besteht derzeit keine öffentliche Infrastruktur für Elektromobilität (Ladestation). Im Bereich des neuen Betriebsgebietes ist jedoch die Installation einer E-Tankstelle geplant.

2.3 Funktionelle Verknüpfung der Gemeinde in der Region

Die Gemeinde Winden liegt an der B50 zwischen Neusiedl und Eisenstadt. Die Nachbargemeinde Breitenbrunn ist knapp einen Kilometer vom Ortskern Winden entfernt. Die Siedlung „Seeblick“ ist direkt an das Siedlungsgebiet von Breitenbrunn angeschlossen. Durch die Lage zwischen See und Leithagebirge sind die Gemeinden zwischen Eisenstadt und Neusiedl entlang der B50 „aufgefädelt“.

Winden besitzt keinen eigenen Seezugang. Das Seebad Breitenbrunn ist jedoch nur rund fünf Kilometer entfernt. Auch die Seezugänge in Jois und Neusiedl am See liegen in wenigen Kilometern Entfernung. Die Gemeinde profitiert von den Freizeiteinrichtungen der Region durch die geringen Distanzen.

Die landschaftlichen und naturräumlichen Gegebenheiten schaffen eine enge Verbindung der einzelnen Gemeinden der Region (Neusiedler See, Leithaberghänge, Weinbau etc.).

Winden am See ist Mitglied des Regionalverbandes „Welterbe Naturpark Neusiedler See – Leithagebirge“. Die Region liegt im Natura 2000 - Gebiet Neusiedler See und östliches Leithagebirge, im Ramsar - Gebiet Neusiedler See (Feuchtgebiets-Schutzabkommen), im UNESCO-Biosphärenreservat Neusiedler See und - seit 2001 - im UNESCO-Welterbegebiet Neusiedler See. Der Regionalverband Neusiedler See - Leithagebirge versteht sich insofern als Umsetzungsgemeinschaft zur Erreichung der in den Managementplänen definierten Ziele. Gemeinsam wollen die fünf Naturparkgemeinden Projekte festmachen und umsetzen.

2.3.1 Grenzüberschreitende Beziehungen

Die Gemeinde Winden am See liegt an wichtigen regionalen Infrastrukturachsen (B 50 Burgenland Straße, PannoniaBahn, div. Radrouten). Dadurch bestehen zahlreiche Anschlussmöglichkeiten sowohl an das internationale Straßen- und Bahnnetz (A4 Ostautobahn Richtung Ungarn, A6 Nordostautobahn Richtung Slowakei, Ostbahn, Neusiedler Seebahn, Spange Kittsee) als auch das grenzüberschreitende touristische Radwegenetz (Neusiedler See Radweg, Donauradweg, Iron Curtain Trail).

3 Potentiale zur Mobilitätsverbesserung

Einzugsbereiche definieren die Erreichbarkeit einer Einrichtung innerhalb einer bestimmten Wegstrecke oder Wegdauer. Als Maß für die attraktive Erreichbarkeit einer Einrichtung wird in der Fachliteratur eine Wegdauer von maximal zehn Minuten definiert. Ziele innerhalb dieses Bereichs werden von den Verkehrsteilnehmern auch zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Für längere Wege sinkt die Attraktivität des zu Fuß Gehens und Radfahrens sprunghaft ab. Umgelegt auf Distanzen entspricht der fußläufige Einzugsbereich von zehn Minuten in etwa einer Strecke von 700 Metern, mit dem Fahrrad legt man innerhalb von 10 Minuten ca. 2,5 km, mit dem Pedelec (E-Bike) sogar 3,6 km zurück.

Die nachfolgende Grafik zeigt jene Distanzen, die als Einzugsgebiet für zu Fuß gehen, mit dem Rad fahren oder Pedelec (=E-Bike) fahren gelten.



Abb. 6. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

Winden profitiert von einem relativ kompakten Siedlungskörper, der mit einer Nord-Süd Ausdehnung von ca. 2,5 km (Nord: Seeblick-Siedlung/ Süd: Am Satzer) Distanzen aufweist, welche mit dem Rad innerhalb von zehn Minuten zurücklegbar sind.

Der fußläufige Einzugsbereich des Ortszentrums (Erreichbarkeit innerhalb zehn Minuten Gehzeit) deckt weite Teile des geschlossenen Siedlungskörpers der Gemeinde ab. Die zwei am Hang des Leithagebirges gelegenen Siedlungen liegen ca. einen Kilometer vom übrigen Siedlungsgebiet entfernt. Der Bahnhof Winden ist ebenso von einem Großteil des Gemeindegebietes (südlich der B50) in rund zehn Minuten Gehzeit erreichbar, ebenso wie Schule und Kindergarten.



Abb. 7. Einzugsbereiche Winden Radius 0,7 km – 10-Minuten Fußweg (Quelle: googlemaps, 2017)

3.1 Stärken-Schwächen-Analyse

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

Tab. 6: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Allgemein (Nahversorgung, soziale Infrastruktur etc.)	<ul style="list-style-type: none"> • Kompakter Siedlungskörper • Gut ausgebaute Infrastruktur • Nahversorger zentral gelegen 	<ul style="list-style-type: none"> • geringes Angebot • Erreichbarkeit des geplanten Billa-Marktes am Ortstrand
Fußgängerverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • kurze Distanzen • gute Qualität der Gehsteige • gekennzeichnete Schulweg 	<ul style="list-style-type: none"> • Lage von Schule / Kindergarten • Fehlende Querverbindungen für Fußgänger daher oft Lange Fußwege erforderlich • Fehlende Fußgängerampel entlang B50
Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> • gute Fahrrad-Distanzen • gut gekennzeichnete Freizeitradwege 	<ul style="list-style-type: none"> • keine innerörtlichen Radwege • keine einheitlichen Fahrradständer
ÖV-Angebot	<ul style="list-style-type: none"> • regelmäßige Bus- und Bahnverbindungen nach Wien und Eisenstadt • gute Erreichbarkeit der zentral gelegenen Bushaltestellen entlang der B50 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahnhaltestelle dezentral gelegen
Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • relativ geringes Verkehrsaufkommen im Ortsgebiet • geplante E-Tankstelle 	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierewirkung durch hohes Verkehrsaufkommen auf Durchzugsstraße B50

Problembereich: Zufahrtbereich Volksschule/Kindergarten Bergäckerstraße

In das Gebäude der neuen Volksschule von Winden am See in der Bergäckerstraße im Südosten des Gemeindegebietes wird mit dem neuen Schuljahr auch der örtliche Kindergarten übersiedelt. Vor allem an den Bring- und Abholzeiten von Schule und Kindergarten kann mit erhöhtem Verkehrsaufkommen in der Franz Liszt-Straße und der Bergäckerstraße gerechnet werden. Da dieses Gebiet als Wohngebiet mit Einfamilienhausbebauung gewidmet und aufgeschlossen wurde, ist die Erweiterung der Nutzung vor allem aus verkehrstechnischer Sicht nicht unproblematisch (erhöhtes Verkehrsaufkommen, Parkplatzsuchverkehr, Verkehrssicherheit durch querende Kinder, etc.). Zudem ist die fußläufige Erreichbarkeit aufgrund fehlender „Abkürzungen“ für Fußgänger und Radfahrer trotz grundsätzlich kurzer Luftliniendistanzen von Teilen des Gemeindegebietes nicht gegeben.

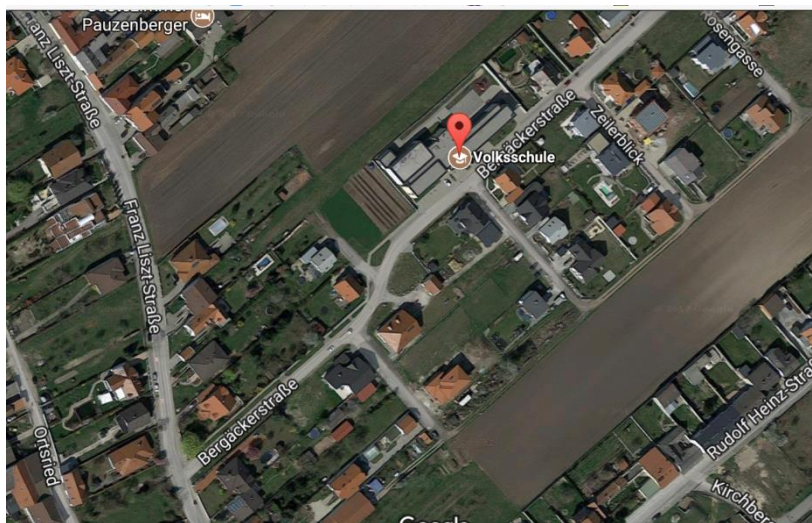


Abb. 8. Luftbild Volksschule/ Kindergarten Bergäckerstraße (Quelle: googlemaps, 2017)

Problembereich: Kreuzung Bergäckerstraße – Franz Liszt Straße

Die parallel zur Hauptstraße verlaufende Franz Liszt-Straße ist die Hupterschließungsstraße für das im Südosten des Gemeindegebietes befindliche Wohngebiet. Zudem werden Kirche, Friedhof und Bahnhof zum Teil über die Franz Liszt-Straße erschlossen. Dadurch kommt dieser Straße eine übergeordnete Verkehrsbedeutung zu, was sich sowohl durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen und teilweise auch höhere Fahrgeschwindigkeiten als die erlaubten 30 km/h manifestiert. Besonders im Kreuzungsbereich mit der oben erwähnten Bergäckerstraße sowie den daran anschließenden Hauszufahrten (ON 51, 53, 55) kann es aufgrund eingeschränkter Sichtverhältnisse zu Konfliktsituationen kommen.



Abb. 9. Eingeschränkte Sichtverhältnisse Kreuzung Bergäckerstraße - Franz Liszt Straße (Quelle: eigenes Foto)

3.2 Potenziale

3.2.1 Potenziale zur Attraktivierung des Fußgänger- und Radverkehrs

Die Gemeinde Winden hat einen nord-süd orientierten Siedlungskörper, welcher weitgehend kompakt ist. Vor allem im Bereich der Hauptstraße und der Durchfahrtsstraße B50 ist die Bebauung dicht und zentriert. An den Ortsrändern gibt es einige locker bebaute Siedlungsstraßen.

Rund 1,5 km vom Siedlungskern entfernt befinden sich die Siedlungen „Gruibert“ und „Seeblick“, welche direkt an die Nachbargemeinde Breitenbrunn angrenzen.

Die geringe Ausdehnung von maximal 2,5 Kilometern bietet gute Ausgangsbedingungen für Fußgänger und Radfahrer innerhalb der Gemeinde, mit Ausnahme der beiden abseits gelegenen Siedlungen. Diese befinden sich lagemäßig näher an der Nachbargemeinde Breitenbrunn, welche auch an der B50 weniger als einen Kilometer entfernt liegt.

Dementsprechend besteht für Ziele innerhalb der Gemeinde (Fuß/Rad) sowie zu den angrenzenden Nachbargemeinden (Fuß/Rad/E-Bike) ein hohes Potenzial zur Steigerung des Verkehrsanteils dieser Verkehrsteilnehmer. Die zielgruppenspezifische Erreichbarkeit folgender Ziele könnte zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad oder E-Bike deutlich verbessert werden:

Einrichtung	Erreichbarkeit	Potenziale zur Attraktivierung
Volksschule/Kindergarten	zu Fuß /Rad	<ul style="list-style-type: none"> • Schulweginitiative: Pedibus • Wettbewerbe • Radabstellanlagen für die Volksschule • Gesicherter Fußweg zum Kindergarten
Bhf Winden	zu Fuß /Rad	<ul style="list-style-type: none"> • Leitsysteme mit Angabe von Distanzen • Ausbau Radabstellanlagen • Ladestationen für E-Bikes • Sichere Radabstellanlagen für E-Bikes • touristisches Radverleihsystem
Ortszentrum	zu Fuß /Rad	<ul style="list-style-type: none"> • Leitsysteme mit Angabe von Distanzen • Kurze Wege • Radverkehrsanlagen • Radabstellanlagen

3.2.2 Potenziale zur Verbesserung des ÖV-Angebotes (intern, extern)

Die wichtigsten Zielgruppen für die Potentialabschätzung im öffentlichen Verkehr bzw. im Mikro-ÖV sind jene Personen, denen kein eigener Pkw zur Verfügung steht oder die freiwillig entweder zeitweise oder ganz auf ein Auto verzichten. Diese Zielgruppen können grob folgendermaßen zusammengefasst werden:

- Kinder und Jugendliche
- Ältere Personen oder Menschen mit Behinderung
- Personen, denen kein Pkw zur Verfügung steht
- Pendler
- Touristen

Die Schwierigkeit ist die „erste und letzte Meile“, also im Fall von Winden der am südlichen Siedlungsrand gelegene Bahnhof. Die Erreichbarkeit des Bahnhofs ohne eigenen Pkw kann durch ein Mikro-ÖV Angebot, wie z.B. in den Nachbargemeinden Purbach und Breitenbrunn durch einen „Gmoa-Bus“ abgedeckt werden.

3.3 Empfehlungen

3.3.1 Maßnahmen Mobilität in der Gemeinde

- Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten als gemeindeinterne Anlaufstelle für Mobilitätsfragen (Mobilitätsschulung)
- Gemeindeamt/Tourismusbüro als Infostelle (Fahrpläne, Auskunft ...)
- Überblick über alle Mobilitätsangebote auf der Gemeindehomepage

3.3.2 Maßnahmen Fußgängerverkehr

Qualitätssicherung Fußgängerverkehr:

- Qualitäts-Check des Fußwegenetzes
- Mindeststandards für Fußgängeranlagen (Gehsteigbreite, Barrierefreiheit, sichere Querungen, Durchlässigkeit)
- Durchgängige Benutzbarkeit von Fußgängeranlagen durch Schließung von bestehenden Lücken
- Schaffung von Durchgängen für Fußgänger
- Überprüfung des Erfordernisses einer Fußgängerampel an der B 50 entsprechend der RVS-Richtlinien.

Schulweginitiative:

- Motivation zum zu Fuß gehen, z.B. „Pedibus“
- Wettbewerbe (z.B. Meilensammeln etc.)
- Organisation Kindergarten-Umfeld (Gehsteige an der Straße „Ortsried“)

3.3.3 Maßnahmen Radfahrverkehr

Qualitätssicherung Radverkehr:

- Qualitäts-Check des innerörtlichen Radverkehrswegenetzes
- Ausbau Abstellanlagen: Anschaffung einheitlicher Abstellanlagen für Hot-Spots (Geschäfte, Gemeinde, Bahnhof, ...)
- Leitsystem mit Angabe von Distanzen und Fahrzeiten (z.B. von touristischen Anlagen wie Seebad Breitenbrunn (5 km) oder Seebad Neusiedl am See (10 km))

Maßnahmenbereich E-Bike:

- Ladestationen für E-Bike (z.B. Bahnhof ...)
- 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“)

Tourismus:

- Stärkung des Radtourismus (z.B. Neusiedler See Radweg, Kirschblütenweg)
- Vernetzung in der Region und mit den Nachbargemeinden und Hinweis auf die radfreundlichen Distanzen z.B. Kellergasse Purbach (7,5 km), Seebad Breitenbrunn (5 km), Seejungfrau Jois (5 km)
- Aufbau eines (regionalen) touristischen (E-Bike)Verleih-Systems

3.3.4 Maßnahmen ÖV

Mikro-ÖV:

- Kleinregionales Mikro-ÖV System: Potential zur Kooperation mit den Nachbargemeinden („Gmoa-Bus“) für folgende Module:
 - Modul Kindergarten/Schülerverkehr
 - Modul Alltagsverkehr (Einkaufen, Arztbesuche - gemeindeübergreifend)
 - Modul Tourismus: Anbindung Seebad Breitenbrunn

3.3.5 Allgemeine Verkehrsmaßnahmen

Verkehrssicherheit:

- Gutachten und Umsetzungskonzept für eine flächendeckende Tempo 30-Zone gem. § 20 Abs. 2a StVO
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen im Bereich Volksschule/Kindergarten (Breitenäckerstraße – z.B. Begegnungszone inkl. baulicher Maßnahmen)
- Umgestaltung Kreuzung Breitenäckerstraße – Franz Liszt-Straße: Verkehrsberuhigung, Verbesserung der Sichtverhältnisse

4 Empfehlungen für Finanzierungs- und Fördermöglichkeiten

4.1 Allgemeine Fördermöglichkeiten

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

Erstellung von Mobilitätskonzepten (Dorferneuerung)

Im Rahmen der Dorferneuerung wird die Erstellung von gemeindeübergreifenden Mobilitätskonzepten gefördert. Derartige Konzepte werden mit einer Förderquote von 85% oder max. € 10.000 unterstützt.

Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

Die Richtlinie über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland ermöglicht bei Nachweis eines schlüssigen Konzeptes zu Betrieb und Kosten die Förderung der jährlichen Aufwände für Betriebsausgaben, die nicht durch Einnahmen gedeckt sind. Diese werden mit einem Fördersatz von 25% oder 50% gefördert, je nachdem in welcher Bedarfskategorie sich die Gemeinde befindet. Wird ein gemeindeübergreifendes Konzept ausgearbeitet gibt es eine Deckelung der Förderhöhe, abhängig davon wie viele Gemeinden am Vorhaben beteiligt sind.

Förderhöhe:

- Gemeinden in den Bedarfskategorien 0 oder 1 werden 25% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.
- Gemeinden in den Bedarfskategorien 2 oder 3 werden 50% der Aufwendungen gemäß § 2 Abs. 3 ersetzt.

Deckelung:

- eine Gemeinde 10.000,- Euro
- zwei Gemeinden 15.000,- Euro
- drei Gemeinden 20.000,- Euro
- vier Gemeinden 25.000,- Euro
- ab fünf Gemeinden 30.000,- Euro

Bundesförderung des bmvit, Mikro-ÖV Systeme für den Nahverkehr im ländlichen Raum

In den ersten drei Betriebsjahren kann um eine Bundesförderung des bmvit angesucht werden. Die geförderten Vorhaben werden in einem wettbewerbsartigen Verfahren ausgewählt, bis die vorliegenden Mittel erschöpft sind.

Bei Erhalt der Förderung werden im ersten Jahr maximal 50%, im zweiten Jahr 40% und im dritten 30% der förderfähigen Kosten übernommen.

klimaaktiv mobil

klimaaktiv mobil ist die Initiative des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft für aktiven Klimaschutz im Verkehrsbereich zur Forcierung von klimaschonendem Mobilitätsmanagement.

Förderfähige Maßnahmen:

Radverkehr

- Radinfrastruktur, z.B. Radwege, Unter- und Überführungen, Leitsysteme, Abstellanlagen, (E-)Fahrradverleih
- Radmarketing

Sanfte Mobilität für Veranstaltungen

- Bewerbung öffentliche An-/Abreise, Kombitickets
- Shuttlebusse, Miete Radabstellanlagen, zusätzliche ÖV-Bestellungen ...

Information und Bewusstseinsbildung

- Zielgruppenorientiertes Marketing
- Informationen (Print und Online)
- Mobilitätsbeauftragte/r, Mobilitätszentrale

Öffentlicher Verkehr

- Marketing
- ÖV-Schnuppertickets
- Jobtickets

Bedarfsorientierte Verkehrsangebote

- Bedarfsorientierte Verkehrsmittel:
z.B. Anruf-Sammel-Taxi, Gemeindebusse, Wander- und Skibusse
- (E-)Carsharing

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb & Elektromobilität

- Fahrzeuganschaffung (E-Pkw, E-Mopeds, E-Bike etc.) oder -umstellung
- E-Ladestationen

Förderpauschalen (nach Umsetzung)

- Pkw und Busse mit Elektro- oder alternativen Antrieben
- E-Bikes und E-Mopeds
- Lastenräder mit oder ohne Elektroantrieb
- E-Ladestationen
- Überdachte Radabstellanlagen

Förderpauschalen (vor Umsetzung)

- Mobilitätsmaßnahmen bei Großveranstaltungen
- ÖV-Schnupperticket
- Spritspartrainings

Kontakt

- **Fördermöglichkeiten des Landes Burgenland:**

Richtlinien 2015 über die Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben im Burgenland

Amt der Burgenländischen Landesregierung

Europaplatz 1, 7000 Eisenstadt

Telefon: 057-600

www.burgenland.at/mobilitaet-sicherheit/mobilitaet/mikro-oev-gemeindebusse/

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

Programmauftrag und -verantwortung

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit)

Abteilung II/Infra4 – Gesamtverkehr

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Kontaktpersonen:

DI Franz Schwammenhöfer oder DI Florian Matiasek

E-Mail: franz.schwammenhoefer@bmvit.gv.at

Tel.: +43 1 71162 651701

Abwicklung und Beratung

Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH (SCHIG mbH)

Lassallestraße 9b, 1020 Wien

Kontaktpersonen:

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

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

E-Mail: mikroev@schig.com

- **klimaaktiv mobil**

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

klimaaktivmobil.at oder klimaaktivmobil.at/mmgemeinden

4.2 Förderempfehlung

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

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

- Maßnahmenpaket Fahrrad und E-Bike:
 - klimaaktiv mobil

5 Verzeichnisse

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1. Lage der Gemeinde (Quelle: GIS Burgenland, 2017)	6
Abb. 2. Radweg B11 (Quelle: fahr-radwege.com,2017).....	9
Abb. 3. Fußgängerverkehr (Quelle: eigene Fotos).....	10
Abb. 4. Fahrradständer (Quelle: eigene Fotos)	10
Abb. 5. Öffentlicher Verkehr, Bahnhof Winden (Quelle: eigene Fotos).....	11
Abb. 6. Distanzen (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)	13
Abb. 7. Einzugsbereiche Winden	14
Abb. 8. Luftbild Volksschule Kindergarten Bergäckerstraße (Quelle: googlemaps, 2017).....	15
Abb. 9. Eingeschränkte Sichtverhältnisse Kreuzung Bergäckerstraße - Franz Liszt Straße (Quelle: eigenes Foto)	16

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung zwischen 1991 und 2016.....	7
Tab. 2: Pendlerstatistik Winden	7
Tab. 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Winden	8
Tab. 4: Verkehrserschließung Winden	9
Tab. 5: Bestehende Mobilitätsangebote Neufeld	11
Tab. 6: Stärken-Schwächen Analyse.....	14

Quellenverzeichnis

Gesamtverkehrsstrategie Burgenland ([http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/ Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_ Burgenland_Web_9MB.pdf](http://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf))
GIS Burgenland,2017: (geodaten.bgl.gv.at/de/home.html)
Statistik Austria, 2017: Ein Blick auf die Gemeinde (www.statistik.gv.at/blickgem/gemList.do?bdl=1)
Verkehrsverbund Ostregion VOR, 2017: Fahrplan (www.vor.at)
ÖBB, 2017: Fahrplan (www.oebb.at)
Gemeindehomepage, 2017 (www.winden.at)
Mobilitätszentrale Burgenland, 2017 (www.b-mobil.info)