



Electric, Electronic and Green Urban Transport Systems – eGUTS

Code DTP1-454-3.1-eGUTS

Lokaler Aktionsplan Klima- und Energiemodellregion Neusiedler See- Seewinkel

Projektpartner
Forschung Burgenland

Version 1.0
April 2019

Disclaimer: The information and views set out in this document are those of the author(s) (eGUTS partners) and do not necessarily reflect the official opinion of the European Union/Danube Transnational Programme. Neither the European Union/Danube Transnational Programme institutions and bodies or person(s) acting on their behalf nor authors may be held responsible for the use, which may be made of the information contained herein.

1	Executive Summary	5
1.1	Background information	5
1.2	Local Action Plan Development.....	6
1.3	List of measures/projects/actions.....	7
2	Einleitung	14
2.1	Zweck dieses Dokuments	14
2.2	Hintergrund KEM Neusiedler See – Seewinkel.....	14
3	Methodik	16
3.1	Darstellung bestehender E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß strategischen Dokumenten.....	16
3.2	Definition zusätzlicher orts-ungebundener E-Mobilitäts-Maßnahmen	16
3.2.1	Festlegung relevanter Themenbereiche	17
3.2.2	Festlegung relevanter Zielgruppen	19
3.3	Definition zusätzlicher E-Mobilitäts-Maßnahmen für die KEM-Region	21
3.3.1	Analyse der KEM-Gemeinden.....	22
3.3.2	Herausstellung der E-Mobilitäts-Potenziale der KEM Gemeinden	22
3.3.3	Definition von E-Mobilitäts- Maßnahmen.....	30
4	Bestehende E-Mobilitäts-Ziele und –Maßnahmen gemäß strategischer Dokumente	34
4.1	E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß SUMP.....	34
4.2	E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß SEAP	34
4.3	E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß anderer (strategischer) Dokumente.....	34
4.3.1	Umsetzungskonzept KEM Neusiedler See – Seewinkel.....	34
4.3.2	Gesamtverkehrsstrategie Burgenland.....	36
4.3.3	#mission2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie	37
5	Neue allgemeingültige E-Mobilitäts-Maßnahmen über die KEM-Region hinaus	40
6	Analyse der KEM Region Neusiedler See - Seewinkel	44
6.1	Andau	47
6.1.1	Lage und Bevölkerung	47
6.1.2	Wirtschaft und Tourismus	49
6.1.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	50
6.2	Apetlon	53
6.2.1	Lage und Bevölkerung	53
6.2.2	Wirtschaft und Tourismus	55

6.2.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	56
6.3	Frauenkirchen.....	58
6.3.1	Lage und Bevölkerung	58
6.3.2	Wirtschaft und Tourismus	60
6.3.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	61
6.4	Halbturn.....	64
6.4.1	Lage und Bevölkerung	64
6.4.2	Wirtschaft und Tourismus	66
6.4.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	66
6.5	Illmitz.....	69
6.5.1	Lage und Bevölkerung	69
6.5.2	Wirtschaft und Tourismus	71
6.5.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	72
6.6	Neusiedl am See	74
6.6.1	Lage und Bevölkerung	74
6.6.2	Wirtschaft und Tourismus	76
6.6.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	77
6.7	Pamhagen.....	80
6.7.1	Lage und Bevölkerung	80
6.7.2	Wirtschaft und Tourismus	82
6.7.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	83
6.8	Podersdorf am See	85
6.8.1	Lage und Bevölkerung	85
6.8.2	Wirtschaft und Tourismus	87
6.8.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	88
6.9	Sankt Andrä am Zicksee	91
6.9.1	Lage und Bevölkerung	91
6.9.2	Wirtschaft und Tourismus	93
6.9.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	93
6.10	Tadten.....	96
6.10.1	Lage und Bevölkerung	96
6.10.2	Wirtschaft und Tourismus	98
6.10.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	98

6.11	Wallern im Burgenland.....	101
6.11.1	Lage und Bevölkerung	101
6.11.2	Wirtschaft und Tourismus	103
6.11.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	103
6.12	Weiden am See.....	106
6.12.1	Lage und Bevölkerung	106
6.12.2	Wirtschaft und Tourismus	108
6.12.3	Pendlerstatistik und Pendeldistanzen	108
6.13	Zusammenfassung der Analyse der KEM-Gemeinden	111
7	E-Mobilitäts-Potenziale und -Maßnahmen gemäß der Analyse der KEM Region.....	112
7.1	Ergebnis der Bewertung der E-Mobilitäts-Potenziale	112
7.2	Liste der neuen E-Mobilitäts-Maßnahmen für die KEM-Gemeinden	113
7.2.1	Andau	113
7.2.2	Apetlon	114
7.2.3	Frauenkirchen.....	114
7.2.4	Halbturn.....	115
7.2.5	Illmitz	115
7.2.6	Neusiedl am See	116
7.2.7	Pamhagen.....	116
7.2.8	Podersdorf am See	117
7.2.9	St. Andrä am Zicksee	117
7.2.10	Tadten.....	118
7.2.11	Wallern im Burgenland.....	118
7.2.12	Weiden am See.....	119
7.3	Umsetzungshorizont der Maßnahmen in den KEM-Gemeinden	119
8	Verzeichnisse	120
8.1	Quellenverzeichnis	120
8.2	Abbildungsverzeichnis.....	122
9	Anhang.....	127

1 Executive Summary

Region: Klima – und Energiemodellregion Neusiedler See – Seewinkel // **Climate and Energy Model Region Neusiedler See – Seewinkel (CEM-region)**

Official approval of Local action Plan: This Local Action Plan affects 12 municipalities. For the approval of the entire LAP 12 resolutions – on by each municipal council – will be necessary.

Contact: **DI Robert Schitzhofer**, Manager of the Climate and Energy Model Region Neusiedler See - Seewinkel

1.1 Background information

1. Basic information:

- The following **12 municipalities** belong to the Climate and Energy Model Region Neusiedler See – Seewinkel: Andau (1), Apetlon (2), Frauenkirchen (3), Halbturn (4), Illmitz (5), Neusiedl am See (6), Pamhagen (7), Podersdorf am See (8), St. Andrä am Zicksee (9), Tadten (10), Wallern im Burgenland (11), Weiden am See (12)
- The Climate and Energy Model Region is located in the **most eastern federal state of Austria** the Burgenland and in its most north-eastern district Neusiedl am See **east of Lake Neusiedl** and **west of the Hungarian border**.

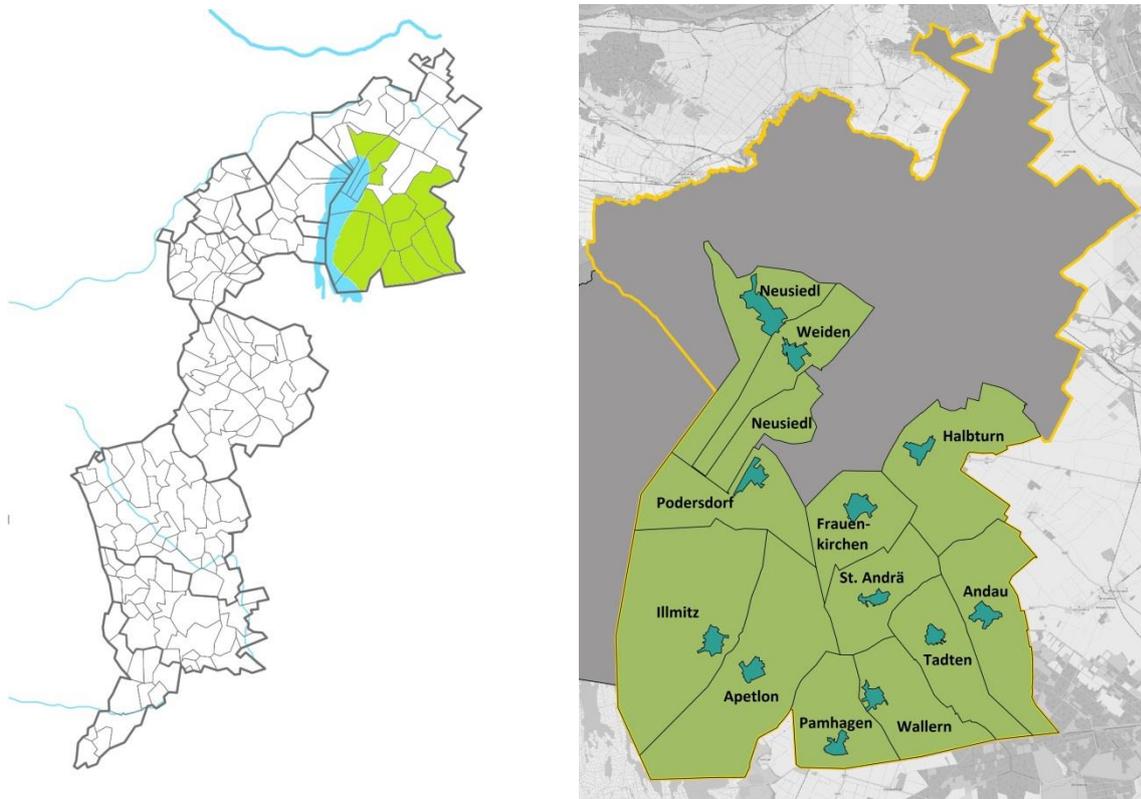


Figure 1. The 12 municipalities of the climate and energy model region Neusiedler See- Seewinkel east of Lake Neusiedl in the most north-western part of the Austrian federal state Burgenland

- The region measures **574 km²** and has approx. **29,600 inhabitants**

- It is a **rural area**. The number of inhabitants per municipality varies between 1,211 (Tadten) and 7,915 (Neusiedl am See)

2. Transport in municipalities:

- Concerning daily transport the inhabitants of this rural region mainly depend on **private motorized transport**. Though service **busses** are – more or less frequently – operated in the region and 7 of the 12 communities also have a **train connection** that connects the Seewinkel with Vienna.
- The Climate and Energy Model Region Neusiedler See – Seewinkel has an **implementation concept** in which its strategies and objectives related to transport and other aspects are defined. One of three medium-to-long term goals is the **establishment and implementation of a regional mobility concept** within the next 10 years. Short-term goals are the promotion of e-vehicles as well as the necessary infrastructure (charging stations), the promotion of car-pooling, the promotion of sustainable private transport and the expansion of the e-bike rental system. Described short-term measures relate to e-infrastructure, e-car-sharing and the encouragement to use active/ non-motorized private transport options. Measures are the expansion of e-charging infrastructure, the expansion of car-sharing options, an increase of the number of e-vehicles in municipal and economic fleets and the motivation of stakeholders in the region to switch to e-mobility. Targets are the organisation of **one “e-mobility-day” per year**, the organisation of **one “day of the active mobility” per year**, the **expansion of the e-charging infrastructure by 15%**, the **implementation of a car-sharing-model** and the **increase of the e-vehicle fleet by at least 10 vehicles**.
- Since the Climate and Energy Model Region Neusiedler See – Seewinkel is no urban municipality but rather a rural region there is **no SUMP** for this planning area.

1.2 Local Action Plan Development

This LAP was developed in cooperation between Forschung Burgenland (eGUTS project partner), the CEM-region management (representing the affected region/ communities) and the MiRo mobility GmbH (as subcontracted external mobility experts). For the main part MiRo mobility – planning office for traffic and transportation planning – developed this LAP on behalf of Forschung Burgenland.

The development of this LAP started with a review of the Local Action Plan Guide and all the available materials for Local Action Plan training. All these materials were used as background information in order to structure the LAP and in order to develop the methodology for the definition of e-mobility measures for the CEM-communities. The three main parts of the LAP process were (1.) the analysis of the CEM-region and the affected municipalities, (2.) the research and identification of suitable e-mobility measures and target groups and (3.) the development of the methodology for the classifications of the measures.

Since the CEM-region is not comparable to urban structures some aspects in this LAP are handled differently than in the other LAPs. For example there is no SEAP and no SUMP. Also it is more complex to define objectives and measures for 12 different communities than for 1 city. The given potentials vary

from one community to the other and there are more decision-makers involved. For this reason the eGUTS-standards defined in the training materials were taken into consideration but adapted to the given conditions whenever necessary. For example the submission and implementation of this LAP to the community councils are not realized at this stage of the LAP. Constant consultations between MiRo mobility, Forschung Burgenland und the CEM-management ensure the quality of this LAP. Further agreements and implementations have to be prepared by the CEM-management in cooperation with the respective municipal representatives.

1.3 List of measures/projects/actions

Following tables give an overview of all measures and actions and the rough time frame for each one of the 12 municipalities of the Climate and Energy Model Region Neusiedler See – Seewinkel.

Andau	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Operation of an (intercommunal) micro transit			X
Use of electric vehicles for school transport			X
E-shuttle services between central locations and mass transit stops			X
Setup of e-bike rental stations	x		X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Apetlon	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Operation of a (intercommunal) micro transit			X
E-shuttle services between central locations and mass transit stops			X
Setup of e-bike rental stations			X

Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation		X	
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Frauenkirchen	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Setup of charging infrastructure near mass transit stops			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Operation of a (intercommunal) micro transit			X
Use of electric vehicles for school transport			X
Setup of an e-bus-shuttle service for tourists and visitors			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation		X	
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Halbturn	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Operation of a (intercommunal) micro transit			X
E-shuttle services between central locations and mass transit stops			X

Setup of e-bike rental stations			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation		X	
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Illmitz	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Development of a dense charging infrastructure			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Operation of a (intercommunal) micro transit			X
Use of electric vehicles for school transport			X
Setup of an e-bus-shuttle service for tourists and visitors			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.	(X)		X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Neusiedl am See	accomplished	short-term	medium-to-long term
Development of a dense charging infrastructure			X
Setup of public charging stations with fast charging	X		
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Setup of charging infrastructure near mass transit stops			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X

Use of an e-bus for public transportation within the city			X
Use of e-vehicles/ e-taxis in cab companies			X
Use of electric vehicles for school transport			X
Setup of an e-bus-shuttle service for tourists and visitors			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation			X
Promotion of charging infrastructure in the municipal and economic sector			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Mobility management in companies		X	
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Pamhagen	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Development of a dense charging infrastructure			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Setup of charging infrastructure near mass transit stops			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Operation of a (intercommunal) micro transit			X
Setup of an e-bus-shuttle service for tourists and visitors			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation		X	
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Podersdorf am See	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Operation of a (intercommunal)E-micro transit			X
E-shuttle services between central locations and mass transit stops			X
Setup of an e-bus-shuttle service for tourists and visitors			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

St. Andrä am Zicksee	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Operation of a (intercommunal)E-micro transit			X
Setup of charging infrastructure near mass transit stops			X
Setup of an e-bus-shuttle service for tourists and visitors			X
Use of electric vehicles for school transport			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.			X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	

Information on funding opportunities and tax benefits		X	
---	--	---	--

Tadten	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Operation of a (intercommunal)E-micro transit			X
Use of electric vehicles for school transport			X
E-shuttle services between central locations and mass transit stops			X
Setup of e-bike rental stations	x		X
Promotion of e-mobility through parking lot management			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Wallern im Burgenland	accomplished	short-term	medium-to-long term
E-charging-station(s) near public facilities			X
Development of a dense charging infrastructure			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Setup of charging infrastructure near mass transit stops			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Operation of a (intercommunal)E-micro transit			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

Weiden am See	accomplished	short-term	medium-to-long term
Development of a dense charging infrastructure			X
E-charging-station(s) near supermarkets/ bigger stores			X
Setup of charging infrastructure near mass transit stops			X
Setup of charging infrastructure near tourism facilities			X
Consideration of charging points in apartment buildings			X
Operation of a (intercommunal)E-micro transit			X
Setup of an e-bus-shuttle service for tourists and visitors			X
Setup of e-bike rental stations, e-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Mobility management in companies			X
Promotion of e-mobility through parking lot management		X	
Promotion of e-mobility through mobility management for tourism and recreation			X
Replacement of municipal vehicles with combustion engines by electric vehicles			X
Information on funding opportunities for the private sector		X	
Information on funding opportunities for the business sector		X	
Information on funding opportunities and tax benefits		X	

2 Einleitung

2.1 Zweck dieses Dokuments

Dieser lokale Aktionsplan legt eine Vision und einen Rahmen für die künftige Entwicklung im Hinblick auf die Nutzung von E-Mobilitätspotenzialen für die Klima- und Energiemodellregion (KEM) Neusiedler See - Seewinkel fest. Dabei werden die Bedürfnisse und Möglichkeiten in Bezug auf spezifische Aspekte der Gesellschaft (Mobilität, Wohnraum, Infrastruktur, Wirtschaft, Tourismus usw.) berücksichtigt. Der lokale Aktionsplan (LAP) zielt darauf ab, objektiv bewertete Entwicklungs- und Infrastrukturbedürfnisse der Region zu erfüllen.

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung des lokalen Aktionsplans (Hanžič, 2018) ist der lokale Aktionsplan „E-Mobilität“ ein strukturierter und geplanter Aktionsplan zur Förderung der Elektromobilität. Er hilft der KEM Neusiedler See - Seewinkel, kurzfristige bzw. mittel- und langfristige Maßnahmen aufzuzeigen, Verantwortlichkeiten für die Durchführung von Maßnahmen zuzuteilen und wichtige Interessengruppen einzubeziehen. Im Kern soll der lokale Aktionsplan für die Mobilität ein konkreter Umsetzungsplan sein, der das Engagement und die Möglichkeiten der KEM für die Umsetzung von Elektromobilitätsmaßnahmen zum Ausdruck bringt.

Diese Maßnahmen betreffen im Wesentlichen:

- E-Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr
- Elektrofahrzeuge in Flotten
- Ladeinfrastruktur (langsam & schnell)
- E-Rental & E-Pooling (mit E-Auto und E-Fahrrad)
- Sonstige Maßnahmen

2.2 Hintergrund KEM Neusiedler See – Seewinkel

Die Region Neusiedler See - Seewinkel liegt im östlichsten Bezirk Österreichs an der Grenze zu Ungarn und der Slowakei und ist der nördlichste Bezirk des Burgenlandes. Im Bezirksgebiet befinden sich der Großteil des Neusiedler Sees und der österreichische Teil des Nationalparks Neusiedler See -Seewinkel. Das Bezirksgebiet wird von der Leitha, einem Nebenfluss der Donau, durchflossen. Sie bildet im Norden größtenteils die Grenze des Bezirks.

Die KEM Neusiedler See – Seewinkel umfasst 11 der 13 Seewinkel-Gemeinden und die Stadtgemeinde Neusiedl am See. Die KEM, welche als solche seit 2015 besteht, 574 km² groß ist und 29.491 Einwohner aufweist, wird im Süden und Osten durch die Landesgrenze zu Ungarn, im Westen durch den Neusiedler See und im Norden ungefähr durch den Verlauf der A4 begrenzt.

Durch den hohen nationalen und internationalen Schutzstatus der Region (unter anderem wegen des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel) und der damit verbundenen Verantwortung zur ökologischen, sozialen und ökonomischen Nachhaltigkeit ist die Bewusstseinsbildung mit dem Schwerpunkt „Klimaschutzmaßnahmen“ von besonderer Bedeutung (Klima- und Energiefonds, 2018a).

Das übergeordnete Ziel der KEM ist die Nutzung der regionalen Strukturen und Ressourcen in Kombination mit dem Ausbau von erneuerbaren Energien und der Forcierung von energieeffizienzsteigernden Maßnahmen. Ein weiterer wichtiger Aspekt dabei ist die Einbindung von lokalen

Gewerbebetreibenden und der Bevölkerung der Region um diese strategischen Zielsetzungen zu erreichen. Durch die Etablierung von regenerativen Energiesystemen und innovativen Technologien soll die Reputation dieser Klima- und Energiemodellregion zu einer Vorbildwirkung für weitere Gemeinden avancieren (Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See – Seewinkel, o.J.).

3 Methodik

Gemäß den Zielvorgaben aus dem Leitfaden zur Erarbeitung lokaler Aktionspläne (LAP) sollen zum einen bestehende E-Mobilitäts-Ziele und –Maßnahmen berücksichtigt, und zum anderen neue Maßnahmen bzw. Aktionen definiert werden.

Gemäß dem Leitfaden zur Erarbeitung der LAP sind sämtliche Maßnahmenplanungen (bestehende sowie neu definierte) im Hinblick auf Zuständigkeit, Zeitrahmen, Finanzplanung und Monitoring zu konkretisieren. Zudem soll die Maßnahmenliste zum Abschluss geprüft und hinsichtlich ihrer Machbarkeit und der Prioritäten geprüft werden, bevor sie Gemeinderäten offiziell zur Genehmigung vorgelegt wird. Dabei wird jedoch davon ausgegangen, dass ein LAP für eine einzelne urbane Gemeinde ausgearbeitet wird. Im vorliegenden Fall betrifft der LAP jedoch eine Region mit 12 Gemeinden im ländlichen Raum. Da dies den Planungsprozess im Hinblick auf Abstimmungen und Verbindlichkeiten erschwert und im vorgegebenen Zeitrahmen nicht zu bewältigen wäre, wird der Fokus anders gesetzt. Das Hauptaugenmerk wird – unabhängig vom dem Konkretisierungsgrad – darauf gelegt, dass die ausgearbeiteten Maßnahmen den Zielen der KEM-Region entsprechen und diese unterstützen.

Wichtig sind in jedem Fall die Zusammenarbeit mit den lokalen Stakeholdern und den Gemeinden um Maßnahmenplanungen mit diesen abzustimmen. Dies wird durch eine Zusammenarbeit mit dem KEM-Manager und dem Auftraggeber, der Forschung Burgenland, sichergestellt.

3.1 Darstellung bestehender E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß strategischen Dokumenten

Bestehende Ziele und Maßnahmen sind aus strategischen Dokumenten abzuleiten, die das Planungsgebiet betreffen. Damit sind lokale, regionale sowie nationale Strategien bzw. Pläne zum Thema Energie und Mobilität gemeint. Unbedingt sollen dabei gemäß Hanžič (2018) der SUMP - Sustainable Energy Action Plan – sowie der SEAP - Sustainable Urban Mobility Plan – berücksichtigt werden, soweit diese für das entsprechende Planungsgebiet vorliegen.

Darüber hinaus sind alle weiteren strategischen Dokumente, welche Projekte, Aktionen oder Maßnahmen bezüglich E-Mobilität enthalten können, zu analysieren. Im vorliegenden Fall wurden das „Umsetzungskonzept KEM Neusiedler See – Seewinkel“, die „Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (2014)“ sowie „Die Österreichische Klima- und Energiestrategie – #mission2030“ betrachtet.

3.2 Definition zusätzlicher orts-ungebundener E-Mobilitäts-Maßnahmen

Neben den bestehenden Maßnahmen, welche sich aus strategischen Dokumenten ableiten lassen, werden auch neue Maßnahmen für die KEM-Region definiert. In diesem Abschnitt wird zunächst auf die Erarbeitung der allgemeingültig umsetzbaren Maßnahmen, ohne Bezug auf die KEM-Region, eingegangen.

Um Aussagen über den Anwendungsbereich von Maßnahmen losgelöst von den Potenzialen einer bestimmten Gemeinde treffen zu können, sind zunächst relevante Themenbereiche, welche die Maßnahmen abdecken sollen, und relevante Zielgruppen definiert worden. Die Auswahl und Definition der Themenbereiche stützt sich auf Hanžič (2018) sowie auf die dort genannten Module der Schulungsmaterialien Für Elektromobilität (Srpčič et al., 2018a –f). Die Auswahl und Definition der Zielgruppen

wurde an die Zielgruppen der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, 2014) angelehnt. Auf die Themenbereiche und Zielgruppen wird in den nachfolgenden Kapiteln 2.2.1 sowie 2.2.2 näher eingegangen.

Auf Basis dieser Themenbereiche und Zielgruppen wird zwecks der Herausstellung relevanter E-Mobilitäts-Maßnahmen eine Literaturrecherche betrieben. Dabei werden sämtliche eGUTS-Unterlagen sowie diverse Leitfäden, Fachzeitschriften, öffentliche Informationsblätter und sonstige Informationsmaterialien zu Best-Practice-Beispielen, der Rechtslage, Förderungen und Entwicklungskonzepten, berücksichtigt. Aus eben diesen Quellen werden Maßnahmen, welche im Zusammenhang mit den ausgewählten Themenbereichen und Zielgruppen stehen, zusammengetragen und dargestellt. Dabei werden die Maßnahmen zwecks Übersichtlichkeit den Themenbereichen zugeordnet. Zudem wird eine Matrix erstellt, welcher die Relevanz der einzelnen Maßnahmen für die Zielgruppen entnommen werden kann. Das heißt es wird abgeschätzt, welche Maßnahmen-Typen für welche Zielgruppen geeignet sind, bzw. welche Zielgruppen sie maßgeblich betreffen.

Die Herausstellung allgemeingültiger E-Mobilitäts-Maßnahmen ist notwendig, um aus diesen in weiterer Folge Maßnahmen für die KEM-Region herauszustellen, bzw. um den einzelnen KEM-Gemeinden für sie passende Maßnahmen zuordnen zu können. Darauf wird im Anschluss an die Darstellungen der Themenbereiche und Zielgruppen eingegangen.

3.2.1 Festlegung relevanter Themenbereiche

Themenbereich 1: E-Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr

Im Zusammenhang mit der Einführung von E-Bussen als öffentliche Verkehrsmittel muss beachtet werden, welche Strecken der E-Bus zurücklegen muss und wie lang die Betriebspausen zwischen einzelnen Runden sind. Dies ist entscheidend im Hinblick auf die notwendige Ladeinfrastruktur und die Größe des Akkus. Für die Umsetzung von Maßnahmen in diesem Themenbereich ist zudem relevant, welche weiteren Ansprüche bei der Anschaffung von E-Bussen gestellt werden, wie das öffentliche Transportsystem bislang aufgebaut ist und welche Infrastruktur- und Gebührenanforderungen es gibt.

Folgende Auflistung gibt einen Überblick über die Anforderungen und über mögliche Anwendungsbeispiele.

E-Busse, E-Taxis	
Anforderungen	Fahrdistanzen max. 100 km
	Häufiges Schnellladen
	Regelmäßige Betriebspausen (10 - 30 Min)
Anwendungsbeispiele	E-Bus im Stadtverkehr
	E-City-Taxi Lösungen
	E-Bahnhofs-Shuttle für Pendler
	E-Bahnhofs-Shuttle für Touristen
	Gemeindeübergreifende Mikro ÖV Lösungen

Themenbereich 2: Elektrofahrzeuge in Flotten

Insbesondere Gemeinden sollten sich bemühen, eine Vorbildrolle bei der Forcierung von E-Mobilität einzunehmen und dies zu bewerben. Zudem begünstigt der begrenzte Einsatzbereich von Gemeindefahrzeugen den Umstieg auf elektrische Antriebssysteme.

Ebenso sollten privatwirtschaftliche Betriebe prüfen in wieweit ein Umstieg auf Elektrofahrzeuge in Frage kommt. Sie sollten dabei beratend und finanziell unterstützt werden.

Die nachfolgende Übersicht zeigt in welchen Anwendungsbereichen Elektro-Fahrzeuge in betrieblichen oder kommunalen Flotten zur Anwendung kommen können.

Beispiele für Flotten	FZ-Typen	Nutzung
Gemeindefahrzeuge	E-Bike	Botendienste, Termine innerorts
	E-Roller	Botendienste, Termine innerorts
	E-Auto	Termine regional
	E-Cargo Bike	Botendienste innerorts
	E-Kleinbus	Essen auf Rädern, Mikro ÖV, ...
	E-Nutzfahrzeug	Kleintransporte, Straßenreinigung, Kommunalfahrzeug, etc.
Pflege, Betreuung	E-Auto	Termine regional
Post, Hauszustellung	E-Bike	Botendienste innerorts
	E-Roller	Botendienste innerorts
	E-Cargo Bike	Botendienste innerorts
	E-Kleinbus	Botendienste regional
Betriebe	E-Bike	Botendienste, Termine innerorts
	E-Roller	Botendienste, Termine innerorts
	E-Auto	Termine regional
	E-Cargo Bike	Botendienste innerorts
	E-Kleinbus	Lieferung, Transporte regional
	E- Sonderfahrzeug	z.B. Stapler, Caddy, etc.

Themenbereich 3: Öffentliche und private Ladeinfrastruktur

Bei der öffentlichen Ladeinfrastruktur kann zwischen schnellen und langsamen Ladearten unterschieden werden. Je nach Aufenthaltsdauer am Ort der Ladung bietet sich eine andere Methode der Ladeinfrastruktur an (z.B. Restaurant- Schnellladestation, Wohnhausanlage – langsames Laden).

Bezüglich Maßnahmen im Bereich der Ladeinfrastruktur sind neben der Ladezeit auch die Nachfrage und die erwartete Nutzung sowie Fragen zur Standortplanung (privat- halböffentlich – öffentlich) zu berücksichtigen.

Örtlichkeit	Art der Ladung
ÖV-Knoten	langsam (3,7 kW-11 kW)
Öffentliche Parkplätze	schnell (22 kW-50kW)
Betriebsgebiete (Kunden)	schnell (22 kW-50kW)
Betriebsgebiete (Angestellte)	langsam (3,7 kW-11 kW)
Gewerbegebiete (Kunden)	schnell (22 kW-50kW)
Gewerbegebiete (Angestellte)	langsam (3,7 kW-11 kW)
Tourismus	langsam (3,7 kW-11 kW)

Wohnhausanlagen	langsam (3,7 kW-11 kW)
-----------------	------------------------

Themenbereich 4: E-Rental und E-Pooling

Bezüglich E-Rental und E-Pooling ist es vor allem relevant das Angebot auf die Nachfrage abzustimmen. Nachfolgend wird ein Überblick darüber gegeben, welche E-Rental- bzw. E-Pooling- Konzepte für Touristen, Kommunen, Betriebe und Privatpersonen von vorwiegendem Interesse sind.

	touristisch	kommunal	betrieblich	privat
E-Bike Verleih	x	X	x	
E-Auto Verleih	x			
E-Car Sharing		x		x
E-Car Pooling			x	

Themenbereich 5: Sonstige Maßnahmen

Sonstige Maßnahmen betreffen vor allem Anreize – zum Beispiel in Form finanzieller Zugeständnisse bzw. in Form von Privilegien –, die eine Forcierung der E-Mobilität bewirken sollen.

Nachfolgend werden verschiedene Maßnahmen, die über Erlasse durch die StVO bzw. finanzielle Anreize betreffen, aufgelistet.

Sonstige Maßnahmen	Maßnahme	Zuständigkeit
StVO	Umweltzone	Landeshauptmann
	Exklusive Zufahrten	Gemeinde
	Befreiung von Parkgebühren	Gemeinde
	Ausnahme von Halte- und Parkverboten	Gemeinde
Förderungen	Ankaufsförderung	Bund, Land, Gemeinde
	Steuerliche Erleichterungen	Bund

3.2.2 Festlegung relevanter Zielgruppen

Zielgruppen, welche bei der Formulierung von Maßnahmen im E-Mobilitätsbereich eine Rolle spielen, sind die Bevölkerung und ihre Wege vor Ort (Alltagsverkehr) (1), Pendler (2), Schüler und Studierende (3), Wirtschaft und Gemeinde (4) sowie Touristen (5).

Nachfolgend wird auf das Mobilitätsverhalten der einzelnen Zielgruppen näher eingegangen. Die Informationen diesbezüglich werden maßgeblich aus der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland (Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, 2014) übernommen, es sei denn es ist eine andere Quelle angegeben.

Die Bevölkerung und ihre Wege vor Ort (Alltagsverkehr)

Gemäß der Haushaltsbefragung, welche im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014 durchgeführt wurde, werden die meisten Wege in oder im Nahbereich der Heimatgemeinde zurückgelegt. Neben Wegen zum Einkaufen oder um Familie und Freunde zu besuchen, betrifft dies auch über ein Viertel der Arbeitswege, welche innerhalb der Heimatgemeinde zurückgelegt werden.

Auch wenn diese lokalen Wege unterschiedlichste Zwecke haben, ist ihnen gemeinsam, dass sie meist nur wenige Kilometer lang sind. Dennoch werden sehr viele davon mit dem Auto zurückgelegt. So fahren etwa 60–70 % mit dem Pkw innerhalb der Gemeinde zur Arbeit. Im Einkaufsverkehr ist dieser Anteil sogar merklich höher.

Der öffentliche Verkehr hat für die Wege in der Gemeinde hingegen derzeit nur eine untergeordnete Bedeutung. Das Fahrrad stellt für die kurzen lokalen Wege eine schnelle, kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum Auto dar. Je nach Fahrtzweck (Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.) wird das Fahrrad aktuell für bis zu 9 % der lokalen Wege verwendet. Die Haushaltsbefragung zeigte, dass nahezu jeder Burgenländer über ein Fahrrad verfügt, womit beim Radverkehrsanteil noch ein Steigerungspotenzial vorhanden ist. Bereits in der Vergangenheit wurden daher mit dem Masterplan Radverkehr und Initiativen wie „Radeln zur Arbeit“ wesentliche Schritte zur Förderung des Alltagsradverkehrs gesetzt.

Pendler

Die Pendlerstatistik der Statistik Austria 2013 (in: Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, 2014) liefert folgende Aussagen. Von den etwa 133.000 erwerbstätigen Burgenländern haben knapp 100.000 ihren Arbeitsplatz außerhalb der Wohngemeinde. Der Anteil der Arbeitspendler die in eine andere Gemeinde, einem anderen Bezirk, in einem anderen Bundesland oder – in seltenen Fällen – im Ausland arbeiten, liegt im Burgenland demnach bei knapp drei Viertel aller Erwerbstätigen. Auf der anderen Seite pendeln etwa 12.000 Personen aus den benachbarten Bundesländern Wien, Niederösterreich und der Steiermark in das Burgenland. Darüber hinaus kommen ca. 11 % der unselbständig Beschäftigten aus dem Ausland. Von den Pendlerinnen und Pendlern pendeln 15 % wöchentlich, der überwiegende Teil (85 %) aber täglich.

Die meisten Wege zur Arbeit werden mit dem Auto (75 %) zurückgelegt. Der Anteil der Mitfahrer (5 %) ist dabei sehr gering. Somit kann davon ausgegangen werden, dass nur wenige Fahrgemeinschaften gebildet werden bzw. der Besetzungsgrad der Pkw am Weg in die Arbeit sehr niedrig ist.

Etwa 17 % der Arbeitswege werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, wobei der Anteil abhängig von der Distanz zu den Zielen und dem Angebot stark schwankt. So verwenden etwa 43 % der Wienpendler aus dem Bezirk Neusiedl am See die gut ausgebauten Bahnverbindungen.

Schüler und Studierende

Gemäß der Pendlerstatistik 2011 (in: Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, 2014) besuchen mehr als 34.000 Burgenländer eine Schule oder Universität bzw. Fachhochschule. Im Vergleich zum Jahr 2001 ist diese Zahl um 13 % zurückgegangen. 41 % der Schüler bzw. Studierenden haben ihre Ausbildungsstätte in ihrer Heimatgemeinde, wobei die Anteile erwartungsgemäß stark nach dem Ausbildungstyp variieren. Sie bewegen sich zwischen 90 % bei den Mädchen und Buben, die eine Volksschule besuchen und 2 % bei den Studierenden. Dazwischen liegen die Schüler Allgemeinbildender Höherer Schulen, die in 19 % der Fälle die Schule in der eigenen Gemeinde vorfinden. In Summe ist der Anteil der Schüler bzw. Studierenden, die ihrer Ausbildung außerhalb der Heimatgemeinde nachgehen, seit 2001 leicht gestiegen.

Der Weg zur Schule, FH oder Universität wird von knapp zwei Drittel der Schüler sowie der Studierenden hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn und Bus), zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Damit liegt der sogenannte „Umweltverbund“ am Schulweg bzw. am Weg zur Uni oder FH

deutlich vor dem motorisierten Individualverkehr. Durchschnittlich ca. 17 % der Studierenden fahren selber zur Universität oder Fachhochschule, weitere sechs Prozent sind Mitfahrer. Von den Schülern fahren zwei Prozent selber, weitere 16 % kommen als Mitfahrer mit den Pkw zur Schule.

Wirtschaft und Gemeinde

Zu dieser Zielgruppe gehören sowohl privatwirtschaftliche Betriebe als auch die Gemeindebetriebe, welche über Betriebsfahrzeuge bzw. über Fahrzeugflotten verfügen.

Gemäß einer Pressemitteilung der Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik Wirtschaftskammer Österreich (2015) sind Flotten von Betrieben und Gemeinden Vorreiter der Elektromobilität. In diesem Artikel wird darauf hingewiesen, wie entscheidend die Wirtschaftlichkeit bei Entscheidungen für den Einsatz neuer Technologien für Unternehmen sei. Demnach wird es als positives Zeichen gewertet, dass 2015 mehr als 2/3 der zugelassenen Elektrofahrzeuge in Österreich wirtschaftlichen Betrieben gehören.

Bei kommunalen Fahrzeugen kann davon ausgegangen werden, dass diese überwiegend für kurze Wegstrecken genutzt werden und die Akkus während Betriebspausen aufgeladen werden könnten.

Freizeit und Tourismus

In den letzten zehn bis 15 Jahren hat sich die Struktur des burgenländischen Tourismus positiv verändert. Im Vergleich zu Gesamt-Österreich konnte das Burgenland eine deutlich höhere Steigerung des Nächtigungsaufkommens verzeichnen. Zudem konnten in den vergangenen Jahren sowohl regionale als auch saisonale Disparitäten verringert werden.

Hilfreich für den Tourismus im Burgenland ist, dass sich die Region Centrope zu einem durchlässigen Wirtschaftsraum mit hoher Kaufkraft in den Ballungszentren entwickelt und Ungarn sowie die Slowakei noch stärker in den Fokus des touristischen Interesses gerückt sind. In den letzten Jahren ist es aber auch gelungen, das Burgenland nicht nur als Urlaubsland, sondern auch als Ausflugsgebiet ins Gespräch zu bringen. Leitbetriebe haben wichtige Impulse gesetzt, insbesondere die Freizeit-Infrastruktur ist in vielen Bereichen gut ausgebaut. Der Gast kann auf ein breites und vielfältiges Gesundheits-, Wellness- und Thermenangebot auf modernem Entwicklungsstand zurückgreifen.

Vor allem die Tourismusgemeinden rund um den Neusiedler See und der Region Rosalia sind aufgrund des gut ausgebauten Straßen- und Schienennetzes sowohl mit dem Auto als auch mit Bus und Bahn sehr gut aus dem wichtigsten Herkunftsmarkt Wien erreichbar. So gelangt man beispielsweise von Wien zum Neusiedler See mit der Bahn umsteigefrei in weniger als 45 Minuten, und zwar im Stundentakt. Gäste aus anderen Bundesländern können die meisten Tourismusgemeinden des Nordburgenlands mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Wien erreichen.

Auch ein Großteil der Urlauber aus dem In- und Ausland reist über Wien an. Daher ist eine gut funktionierende Infrastrukturanbindung an die großen Wiener Verkehrsdrehscheiben zu den burgenländischen Tourismus-Hotspots auch in Zukunft von großer Bedeutung. Durch steigende Gästezahlen ungarischer Bürger werden auch die grenzüberschreitenden Verbindungen mit Ungarn immer wichtiger.

3.3 Definition zusätzlicher E-Mobilitäts-Maßnahmen für die KEM-Region

Um aufbauend auf der Ermittlung allgemeiner, orts-ungebundener E-Mobilitäts-Maßnahmen speziell auf die KEM Region abgestimmte Maßnahmen definieren zu können, werden in einem ersten Schritt

die einzelnen KEM-Gemeinden hinsichtlich diverser Strukturparameter analysiert. Basierend auf dieser Analyse werden die E-Mobilitäts-Potenziale bzw. die Eignung einer Gemeinde für die Umsetzung von E-Mobilitäts-Maßnahmen abgeleitet. Die Eignung und Potenziale werden herangezogen, um kurz- und langfristige Maßnahmen für jede Gemeinde zu definieren und um die Infrastrukturerfordernisse im Hinblick auf die Elektro-Mobilität aufzeigen zu können.

Die Maßnahmen und Infrastrukturerfordernisse beziehen sich ebenso wie die orts-ungebundenen Maßnahmen auf die zuvor beschriebenen Themenbereiche und Zielgruppen.

3.3.1 Analyse der KEM-Gemeinden

Bei der Analyse der KEM-Gemeinden liegt der Fokus auf Aspekten bezüglich Siedlungs- und Bevölkerungsstruktur, welche eine Rolle im Zusammenhang mit E-Mobilität spielen. Für jede Gemeinde der KEM-Region werden im Rahmen einer Literatur- und Internetrecherche folgende Aspekte betrachtet und dargestellt:

- Siedlungsstruktur
- Infrastruktur
- Verkehrsanbindung
- Wirtschaft
- Tourismus
- Mobilität

Um stichhaltige Aussagen zu den Gemeinden treffen zu können, werden unter anderem statistische Daten herangezogen. So zum Beispiel die Tourismusstatistik der Statistik Burgenland 2017 und Daten zur Bevölkerungsentwicklung und zur Anzahl der Erwerbsspendler nach Pendelziel und zu Gebäuden und Wohnungen der Statistik Austria. Informationen bezüglich der Infrastruktur und der Wirtschaft werden den offiziellen Webseiten der Gemeinden entnommen. Des Weiteren fließen Informationen aus dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 und aus dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland 2013 in die Analyseergebnisse mit ein.

3.3.2 Herausstellung der E-Mobilitäts-Potenziale der KEM Gemeinden

Basierend auf den Analysen der KEM-Gemeinden und unter Einbezug der Themenbereiche und der Zielgruppen gilt es für jede Gemeinde E-Mobilitäts-Potenziale und passende Maßnahmen auszuarbeiten.

Dies geschieht indem zunächst eine tabellarische Zusammenfassung der Ergebnisse der Analyse erstellt wird. In dieser Tabelle werden die prägnantesten Ergebnisse dargestellt um einen Vergleich der zwölf Gemeinden miteinander zu erleichtern. Unter anderem die dort gesammelten Fakten zu den KEM-Gemeinden werden in weiterer Folge zur Bewertung des E-Mobilitäts-Potenzials herangezogen.

Zur Bewertung des E-Mobilitäts-Potenzials der Gemeinden werden zuvor erstellte Bewertungsmatrizen herangezogen. Es gibt je eine Matrix pro Bewertungsgegenstand. Folgende Bewertungsgegenstände – welche den Zielgruppen ähneln – werde bearbeitet:

1. Lage im Raum
2. Siedlungsstruktur und Infrastruktur

3. Verkehr
4. Wirtschaft und Gemeinde
5. Tourismus

Alle Matrizen stützen sich auf eindeutige und messbare bzw. anderweitig belegbare Indikatoren. Pro Bewertungsgegenstand werden vier oder fünf Indikatoren herangezogen, mittels welcher jede Gemeinde bewertet wird. Die Bewertung erfolgt anhand einer vierstufigen Klassifizierung. Das heißt pro Indikator gibt es eine Einstufung zwischen 1 und 4. Um einen Gesamtwert pro Bewertungsgegenstand pro Gemeinde zu erhalten, wird die Quersumme der Bewertungsergebnisse der Indikatoren gebildet.

Ziel ist es, für jede Gemeinde pro Bewertungsgegenstand einen Wert zwischen 1 und 4 zu ermitteln, welcher Auskunft über das E-Mobilitäts-Potenzial gibt. Dabei gilt folgende Klassifikation:

Tabelle 1. Klassifikation des E-Mobilitäts-Potenzials pro Bewertungsgegenstand pro Gemeinde (Eigene Darstellung)

Klasse	Potenzial
1 - 1,7	sehr hoch
1,8 - 2,5	hoch
2,6 - 3,2	mäßig
3,3 - 4	gering

Bei dieser Klassifikation ist zu berücksichtigen, dass das Potenzial niemals als „nicht vorhanden“ klassifiziert wird. Selbst in der niedrigsten Stufe (geringes Potenzial) kann davon ausgegangen werden, dass prinzipiell immer Potenzial für E-Mobilitäts-Maßnahmen gegeben ist. Dieses ist lediglich im Vergleich zu den anderen Klassen als gering einzustufen. Demgegenüber ist ein sehr hohes bzw. hohes Potenzial vermutlich leichter auszuschöpfen. Die Klassifikation dient im Wesentlichen der Vergleichbarkeit der Potenziale ein und derselben Gemeinde in unterschiedlichen Bereichen (Bewertungsgegenstände) bzw. der Vergleichbarkeit der Gemeinden bezüglich eines Bewertungsgegenstandes untereinander.

Alle Bewertungsmatrizen zur Ermittlung der Potenziale stützen sich auf Indikatoren, welche für sämtliche burgenländischen Gemeinden außerhalb der KEM-Region ermittelt werden können. Dies garantiert die Übertragbarkeit der Methodik auf Gemeinden des gesamten Bundeslandes.

Nachfolgend werden die einzelnen Matrizen dargestellt und sowohl die Indikatoren als auch die Bewertungsgegenstände näher erläutert.

Lage im Raum

Folgender Tabelle kann die Matrix zur Bewertung des E-Mobilitäts-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf deren Lage im Raum entnommen werden.

Tabelle 2. Matrix zur Bewertung des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf deren Lage im Raum

Klasse:	1	2	3	4
Anzahl Nachbargemeinden ≤10 km	3+	2	1	0
Zentraler Ort gemäß LEP	3	2	1	0
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	0 (= ZO 1-3))	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	0 (= ZO 2-3))	< 10 km	10-20 km	> 20 km
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	0 (= ZO 3))	< 20 km	20-40 km	> 40 km

Bewertet wird die Möglichkeit der Bevölkerung wichtige Ziele in der unmittelbaren Region bzw. in zentralörtlichen Einrichtungen erreichen zu können. Dazu wird zunächst der Indikator herangezogen, wie viele Nachbargemeinden (genauer: deren Ortszentren) sich innerhalb eines 10 km-Radius um die zu bewertende Gemeinde herum befinden. Je mehr Nachbargemeinden das sind, desto besser ist es um die Möglichkeit, wichtige Ziele und Einrichtungen in näherer Umgebung zu erreichen, bestellt.

Zusätzlich werden vier Indikatoren herangezogen, welche sich auf die Einstufung ‚Zentraler Standorte‘ gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 beziehen. Zentrale Standorte sind in drei Stufen ausgewiesen. „Ein zentraler Standort der Stufe 3 stellt das überregionale Verwaltungs-, Bildungs-, Wirtschafts- und Kulturzentrum des Burgenlandes dar. Darüber hinaus werden Güter und Dienstleistungen des spezialisierten bzw. höheren Bedarfs für die Bevölkerung des gesamten Burgenlandes angeboten. Zentraler Standort der Stufe 3 ist die Landeshauptstadt Eisenstadt. (...) Zentrale Standorte der Stufe 2 sind regionale Zentren und bilden den sozialen, kulturellen und häufig auch wirtschaftlichen Mittelpunkt einer Region. Sie sind Versorgungsstandort mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs für eine Region (...). Zentrale Standorte der Stufe 1 bilden die Zentren von Kleinregionen und versorgen diese mit Gütern und Dienstleistungen der gehobenen Grund- und Nahversorgung“ (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012 – LEP). Bewertet wird zum einen ob und um welchen Zentralen Standort gemäß LEP 2011 es sich bei der zu bewertenden Gemeinde handelt und wie weit der nächstgelegene zentrale Standort der Stufe 3 – bzw. 2 oder 1 - entfernt liegt. Je höher die Einstufung einer Gemeinde selbst ist, bzw. je näher zentrale Standorte der drei Stufen liegen, desto besser ist es um die Möglichkeit, wichtige Ziele und Einrichtungen in der näheren Umgebung zu erreichen, bestellt.

Im Hinblick auf das E-Mobilitäts-Potenzial bedeutet eine gesteigerte Möglichkeit, wichtige Ziele und Einrichtungen in der Nähe zu erreichen, dass nahe alle E-Fahrzeugtypen – auch die mit relativ geringer Reichweite – eingesetzt werden können und dass Maßnahmen im öffentlichen Raum und im Hinblick auf Mikro-ÖV-Systeme vergleichsweise gut eignen. In Gemeinden in denen die Möglichkeit, wichtige Erledigungen des täglichen Bedarfs in der direkten Umgebung ausführen zu können, gering ist, sind solche Maßnahmen weniger geeignet, da hier eine geringere Nachfrage bestünde. Auch würden sich im E-Mobilitätsbereich nur Maßnahmen eignen, welche sich auf Fahrzeuge mit größeren Reichweiten beziehen.

Siedlungsstruktur und örtliches Angebot

Folgender Tabelle kann die Matrix zur Bewertung des E-Mobilitäts-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf deren Siedlungsstruktur und ihr örtliches Angebot entnommen werden.

Tabelle 3. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf Siedlungs- und Infrastruktur

Klasse:	1	2	3	4
Siedlungscharakter	kompakt	geteilt	lose	dispers
Schulen/Kindergarten	>5	3-5	1-2	0
Ärzte/Apotheke/KH	>2	2	1	0
Nahversorger/Supermarkt	>5	3-5	1-2	0
Anteil Einfamilienhäuser (EFH) an Wohngebäuden	> 95 %	76-95 %	50-75%	< 50 %

Bewertet werden zum einen die Möglichkeit der Bevölkerung, Wege des täglichen Bedarfs innerhalb der Gemeinde mittels E-Fahrzeugen zurücklegen zu können und zum anderen die Möglichkeiten, E-Mobilitätsmaßnahmen im privaten und im öffentlichen Raum einer Gemeinde umsetzen zu können. Dafür werden Indikatoren herangezogen, welche sich zum Teil auf die Siedlungsstruktur im Zusammenhang mit dem Thema Ausstattung mit Infrastruktur und Erreichbarkeit beziehen, und Indikatoren welche Rückschlüsse auf Möglichkeiten bzgl. der Errichtung von E-Ladeinfrastruktur bzw. auf Aspekte des privaten und öffentlichen Bereichs zulassen.

Die ersten vier Indikatoren beziehen sich auf die Siedlungsstruktur im Zusammenhang mit den Aspekten Infrastruktur und Erreichbarkeit. Der erste Indikator Siedlungscharakter bewertet die Geschlossenheit eines Siedlungskörpers innerhalb des Gemeindegebiets. Je kompakter der Siedlungskörper ist, desto positiver wird er im Hinblick auf E-Mobilitätspotenziale bewertet. Dies liegt darin begründet, dass innerhalb einer kompakten Siedlung im Verhältnis kürzere Wege zur Verrichtung von Erledigungen des täglichen Bedarfs bestehen und somit auch niedrigschwellige E-Fahrzeuge wie E-Bikes effizient genutzt werden können. Die Einteilung in die vier Klassen kompakt (1), geteilt (2), lose (3) und dispers (4) stützt sich auf die Anzahl von Ortsteilen innerhalb einer Gemeinde. Gibt es einen einzigen Siedlungskörper, gilt dieser als kompakt. Gibt es zwei bis drei Ortsteile ist der Siedlungscharakter geteilt, gibt es mehr als drei Siedlungskörper gilt die Klasse lose und handelt es sich um eine Streusiedlung, wird der Siedlungscharakter als dispers beschrieben.

Die Indikatoren zwei bis vier lassen eine Bewertung der Ausstattung einer Gemeinde mit (sozialer) Infrastruktur zu. Es wird bewertet wie viele Bildungseinrichtungen (Kindergärten und Schulen), wie viele medizinische Einrichtungen (Ärzte, Apotheken und größere Behandlungszentren wie Krankenhäuser) und wie viele Nahversorger (Supermärkte und kleinere Lebensmittelgeschäfte) es in der jeweiligen Gemeinde gibt. Die notwendigen Informationen werden den jeweiligen Webseiten der Gemeinden entnommen. Je größer das örtliche Angebot einer Gemeinde ist, desto positiver wird dies im Hinblick auf E-Mobilitätspotenziale bewertet. Denn ein großes örtliches Angebot bedeutet, dass viele Besorgungen und Wege des täglichen Bedarfs innerhalb der Gemeinde zurückgelegt werden können. Auch hier ist demnach Potenzial für alle E-Fahrzeuge – vom E-Bike bis zum E-Ortsbus - vorhanden.

Eine hohe Anzahl an Nahversorgern bedeutet zu dem in der Regel, dass es ein größeres Angebot an halböffentlichen Parkplätzen im Bereich dieser Nahversorger gibt. Daraus ergeben sich zum Beispiel Möglichkeiten bezüglich der Errichtung und Nutzung (für die Dauer des Einkaufs) von E-Ladeinfrastruktur.

Der fünfte Indikator, der Anteil von Einfamilienhäusern an den Wohngebäuden einer Gemeinde, bewertet indirekt die Möglichkeit der Umsetzung von E-Mobilitätsmaßnahmen im privaten Bereich. Denn je mehr EFH es gibt, desto mehr Einwohner sind insgesamt in der Lage z.B. ohne einen weiteren Ausbau von E-Ladeinfrastruktur E-Fahrzeuge zu nutzen und zuhause zu laden. Daher wird einem höheren Anteil an EFH ein höheres E-Mobilitäts-Potenzial zugeschrieben. Die Verhältnisse von Einfamilienhäusern zu Mehrfamilienhäusern beziehen sich auf die Registerzählung 2011 der Statistik Austria (Statistik Austria, 2011a; Statistik Austria, 2011b).

Verkehr

Folgender Tabelle kann die Matrix zur Bewertung des E-Mobilitäts-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf den Aspekt Verkehr entnommen werden.

Tabelle 4. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf Verkehrsaspekte

Klasse:	1	2	3	4
ÖV-Kategorie* gem. Mikro-ÖV Bgld.	3	2	1	0
Entfernung regionaler ÖV-Knoten**	0	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV, ...)	Stadtbus, Ortsbus	City-Taxi, Mikro-ÖV	Taxi	kein ÖV
Entfernung Schnellladestation (> 50 kW)	0	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Anz. öffentlicher Ladepunkte (> 3,7 kW)	>10	6-10	1-5	0

* Intervall-Paare in den Gemeinden an schulfreien Werktagen

** hier mit Anbindung an Zentrale Orte Stufe 3: Eisenstadt (Bgld.) bzw. Wien

Bewertet wird die Möglichkeit der Bevölkerung aufgrund des ÖV-Angebotes und der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität ihre täglichen Wege mithilfe von E-Mobilität in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dafür werden drei Indikatoren herangezogen, welche sich auf das ÖV-Angebot beziehen und zwei Indikatoren welche die Versorgung im Bereich E-Mobilität betreffen.

Zunächst wird als Indikator die ÖV-Kategorie gemäß Mikro-ÖV Burgenland herangezogen, welche Infos über die ÖV-Verbindung einer Gemeinde mit dem Bezirkshauptort an schulfreien Werktagen gibt. Die Kategorien basieren auf folgender Methodik. „Für den Weg in den Bezirkshauptort werden Verbindungen zwischen 6:00 und 18:00 Uhr berücksichtigt, für den Rückweg Verbindungen zwischen 8:00 und 20:00 Uhr. Diese Zeitspannen werden in jeweils 6 Intervalle zu je 2 Stunden unterteilt. Ist zumindest eine Fahrsmöglichkeit gegeben, gilt ein Intervall als versorgt. Ausgehend von den Bedienungsintervallen werden Intervall-Paare gebildet. Ein Intervall-Paar gilt als versorgt, wenn sowohl die Möglichkeit zur Hin-, als auch zur Rückfahrt gegeben ist. Ein Intervall-Paar ist so definiert, dass zwischen dem Hin- und Rückfahrts-Intervall mindestens zwei Stunden liegen (...) so dass am Bezirkshauptort eine ausreichend lange Aufenthaltsdauer für Erledigungen gewährleistet ist. Basierend auf der Zahl der versorgten Intervall-Paare als Maß für die öffentliche Verkehrsanbindung erfolgt eine Einteilung in vier Kategorien: Kategorie 0 = keine Intervall-Paare, Kategorie 1 = nur Vormittags- oder Nachmittagsverbindungen, Kategorie 2 = eine Vormittags- und mind. eine Nachmittagsverbindung, Kategorie 3 = zwei Vormittagsverbindungen und mind. eine Nachmittagsverbindung“ (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013). Für die oben stehende Matrix wurde jene Kategorisierung für schulfreie Werktage herangezogen, um eine Verzerrung des ÖV-Angebotes durch Schülerbusse zu vermeiden.

Der zweite Indikator, welcher sich auf die Bewertung des ÖV-Angebotes bezieht, ist die Entfernung des Ortszentrums einer Gemeinde zum nächsten ÖV-Knoten mit Anschluss zu Verbindungen in zentrale Standorte der Stufe 3 (s.o.) – die Landeshauptstädte. Solche ÖV-Knoten können Bahnhöfe oder größere Busbahnhöfe sein. Ob diese vorhanden sind oder nicht, kann mittels Internetrecherche ermittelt werden. Der dritte Indikator betrifft die Ausstattung einer Gemeinde mit ÖV-Angeboten innerhalb des Ortes. Je nachdem ob und welche Angebote bestehen, wird das Angebot positiver oder negativer bewertet.

Die letzten beiden Indikatoren der Matrix bilden Bewertungen der Ausstattung einer Gemeinde mit E-Mobilitäts-Ladestationen ab. Zum einem betrifft das die Bewertung der Entfernung vom Siedlungszentrum aus bis zur nächstgelegenen Schnellladestation (> 50kW). Je näher sich diese befindet, desto positiver wird dies bewertet. Zum anderen wird die Anzahl der öffentlichen Ladepunkte (>3,7 kW) bewertet. Je mehr es in einer Gemeinde gibt, desto positiver ist dies für das Angebot und desto besser ist es um die Möglichkeiten für die Bevölkerung bestellt, E-Mobilität in den Alltag zu integrieren. Bestehende Ladestationen und Ladepunkte wurden mittels Internetrecherche ermittelt.

Wirtschaft und Gemeinde

Folgender Tabelle kann die Matrix zur Bewertung des E-Mobilitäts-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf die Wirtschafts- und Gemeindestruktur entnommen werden.

Tabelle 5. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf Wirtschafts- und Gemeindeaspekte

Klasse:	1	2	3	4
Betriebs-, Gewerbe-, Industrie-Standort (BGI-Standort)	2	1	0	
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	0 (= BGI 2))	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Gemeindegroßenklasse	> 10.000	5.001-10.000	1.001-5.000	<1.000
KEM-Gemeinde	ja		nein	

Bewertet wird die Möglichkeit der Wirtschafts- und Kommunalbetriebe aufgrund ihres Standortes Teile des Fuhrparks auf E-Fahrzeuge umzustellen, bzw. sich am Ausbau der E-Ladeinfrastruktur zu beteiligen.

Die ersten beiden Indikatoren dieser Matrix stützen sich auf die Kategorie „Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandorte“ des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011. „Als Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort der Stufe 2 oder 1 werden einzelne Gemeinden bzw. Gruppen von Gemeinden, welche diese Standortanforderungen in gemeinschaftlicher und integrierter Weise erfüllen, definiert. [BGI] der Stufe 2 verfügen über überdurchschnittlich gute Standortvoraussetzungen und –potenziale für zukunftsorientierte und qualifizierte Betriebsansiedlungen, Betriebserweiterungen und Betriebsverlagerungen mit überregionaler Bedeutung. (...) [BGI] der Stufe 1 verfügen über gute Standortvoraussetzungen und –potenziale für zukunftsorientierte und qualifizierte Betriebsansiedlungen, Betriebserweiterungen und Betriebsverlagerungen mit regionaler Bedeutung“ (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012). Bezüglich des ersten Indikators kann im Hinblick auf die Bewertung der E-Mobilitäts-Potenziale davon ausgegangen werden, dass sich an einem BGI-Standort im Vergleich zu einem Nicht-BGI-Standort eine höhere Anzahl an Betrieben befindet. Je mehr Betriebe in einer

Gemeinde ansässig sind, desto höher ist das Potenzial der innerbetrieblichen Umrüstung auf E-Mobilität, bzw. desto vermehrt gibt es beispielsweise Kundenparkplätze auf denen E-Ladestationen eingerichtet werden können. Bezüglich des zweiten Indikators – der Entfernung zu BGI-Standorten der überregional bedeutsamen Stufe 2 – wird davon ausgegangen, dass die Nähe zu einem solchen Standort zur Steigerung der wirtschaftlichen Attraktivität in den umliegenden Gemeinden führt. Daraus resultiert eine höhere Dichte an kleineren Wirtschaftsbetrieben. Diese könnten ebenfalls E-Mobilitäts-Angebote nutzen bzw. bereitstellen, wodurch auch hier das E-Mobilitätspotenzial steigt.

Der dritte Indikator der Matrix bezieht sich auf die Gemeindegröße. Dabei wurden vier der Gemeindegrößenklassen bis max. 10.000 Einwohner herangezogen, wie sie auch in Auswertungen der Statistik Austria Anwendung finden. Die einzige Stadt im Burgenland, die mehr als 10.000 Einwohner hat, ist die Landeshauptstadt Eisenstadt. Gemäß der Matrix hat eine Gemeinde ein umso höheres E-Mobilitäts-Potenzial, je größer sie ist. Dies lässt sich damit begründen, dass in größeren Gemeinden auch die kommunalen Betriebe und somit die Gemeinde-Fuhrparke größer sind. So besteht schon bei diesen ein höheres Potenzial bezüglich der Umrüstung auf E-Mobilitätsangebote. Zudem gibt es in größeren Gemeinden nebst mehr Einwohnern in der Regel auch mehr Betriebe und generell eine höhere Nachfrage nach Mobilität. Somit kann auch von einem höheren E-Mobilitäts-Potenzial hinsichtlich der Zielgruppen Wirtschaft und Bevölkerung vor Ort ausgegangen werden.

Als vierter Indikator wird herangezogen, ob es sich bei der zu bewertenden Gemeinde um einen Standort innerhalb einer Klima-und-Energie-Modellregion handelt oder nicht. In einer KEM-Gemeinde wird eine grundsätzliche Eignung für und Bereitschaft zur Umsetzung von Elektromobilitäts-Konzepten vorausgesetzt, daher wird hier das E-Mobilitäts-Potenzial höher eingestuft als in Nicht-KEM-Gemeinden. Ob eine Gemeinde KEM-Gemeinde ist oder nicht, kann den jeweiligen Umsetzungskonzepten entnommen werden. Im vorliegenden Fall sind die entsprechenden Gemeinden in Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See – Seewinkel (ohne Jahr) aufgelistet.

Tourismus

Folgender Tabelle kann die Matrix zur Bewertung des E-Mobilitäts-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf den Aspekt Tourismus entnommen werden.

Tabelle 6. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf deren Tourismusangebot und -nachfrage

Klasse:		1	2	3	4
Tourismus-Eignungszone		ja	teilweise	angrenzend	nein
Tourismus-Standorte Ausflugs-/ Aufenthaltsort	Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Stufe 2)	< 5 km	5-10 km	> 10 km
	Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Stufe 1)	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Ø Anz. Übernachtungen/ Aufenthalt		>5	3- 5	1-2	<1

Bewertet wird die Möglichkeit von Tourismusbetrieben aufgrund ihrer Standorteigenschaften E-Mobilitätsangebote entsprechend der Nachfrage zur Verfügung stellen zu können, bzw. die Möglichkeit von Touristen und Erholungssuchenden solche Angebote zu nutzen.

Um indirekt etwas über das Standort- bzw. das Nachfragepotenzial einer Gemeinde bezüglich Tourismus aussagen zu können, werden zunächst drei Indikatoren herangezogen, welche sich auf das Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 beziehen. Dies sind der Indikator Tourismuszone und die Indikatoren Entfernung zu Tourismusstandorten (Aufenthalts- und Ausflugsstandorte) der Stufe 2 und der Stufe 1.

„Tourismus-Eignungszonen sind (...) 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. (...) Die Tourismus-Eignungszonen enthalten alle Aufenthalts- und Ausflugsstandorte der Stufe 2 (mit Ausnahme der Landeshauptstadt), aber auch die umgebenden tourismusrelevanten Landschaftseinheiten, insbesondere auch die Naturparke. Damit sind sie das flächige Pendant zu den Ortsgebieten der Tourismusstandorte“ (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012). Bewertet wird bezüglich der Tourismus-Eignungszone, ob sich das Gemeindegebiet gänzlich, teilweise, angrenzend an oder außerhalb einer Tourismus-Eignungszone befindet.

Tourismusstandorte, welche jeweils in zwei Stufe werden im LEP wie folgt definiert. *„Je nach standörtlicher Eignung wird ein Tourismusstandort definiert als:*

- *Aufenthaltsstandort [der Stufe 2 oder 1], welcher über eine eigene leistungsfähige Gäste- und Betteninfrastruktur mit hohen Besuchs- und Nächtigungszahlen verfügt.*
- *Ausflugsstandort [der Stufe 2 oder 1], welcher durch seine Attraktivität und seine hohen Besucherinnen- und Besucherzahlen touristisch relevant ist, aber keine maßgebliche Betteninfrastruktur bzw. nur geringe Nächtigungszahlen aufweist. (...)*

Sowohl in der Ausflugs- als auch in der Aufenthaltskategorie steht die Stufe 2 für den jeweils höheren Rang. Die konkreten Gemeinde-Einstufungen wurden vor allem anhand der folgenden drei Analyseergebnisse fixiert: Bewertung der touristischen BesucherInnen- oder Nächtigungsfrequenz zwischen 1994 und 2008 (1), vor Ort ist eindeutig ein „touristischer Bedeutungsüberschuss“ existent – es gilt das Entwicklungsprinzip ‚Stärken stärken‘ (2) und ein touristisches Zukunftspotenzial ist sehr wahrscheinlich – dies kann auch für Gemeinden zutreffen, die derzeit noch keine großen Nächtigungs- und BesucherInnenfrequenzen haben (3)“ (ebd.). Alle anderen Gemeinden, die weder in eine Ausflugs- noch Aufenthaltsstandortkategorie fallen, werden als allgemeine Tourismusstandorte bezeichnet. *„Unter bestimmten Voraussetzungen sind auch hier touristische Maßnahmen förderbar (...)* (ebd.). In die Bewertung des Aspekts Tourismus fließt ein, ob es sich bei der jeweiligen Gemeinde um einen Aufenthalts- oder Ausflugsstandort der Stufe 2 handelt bzw. wie weit die Gemeinde von dem nächsten Tourismusstandort der Stufe 2 entfernt liegt. Gleiches wird bezüglich der Kategorie Tourismus-Standort der Stufe 1 ermittelt.

Ein vierter Indikator bezieht die durchschnittliche Aufenthaltsdauer von Übernachtungsgästen ein, welche aus der Tourismusstatistik (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018) ermittelt werden. Je höher die durchschnittliche Anzahl der Nächtigungen pro Aufenthalt ist, desto höher wird das Tourismuspotenzial einer Gemeinde eingestuft.

Tabellarische Zusammenfassung der Bewertungsergebnisse

Um einen Überblick über die Bewertungsergebnisse zu geben, wird eine tabellarische Zusammenfassung erstellt. In dieser Tabelle gibt es pro Gemeinde eine Zeile und pro Bewertungsgegenstand eine Spalte. Für jede Gemeinde wird das Bewertungsergebnis für jeden Bewertungsgegenstand eingetragen und die Zelle entsprechend Tabelle 1 eingefärbt. So ist auf einen Blick ersichtlich, wie hoch das E-Mobilitätspotenzial in den einzelnen Gemeinden für die einzelnen Bewertungsgegenstände einzustufen ist.

3.3.3 Definition von E-Mobilitäts- Maßnahmen

Aus dem Ergebnis der Potenzial-Bewertungen lässt sich folgendes ableiten: Wird das E-Mobilitäts-Potenzial für einen Bewertungsgegenstand als hoch eingestuft, so kann in diesem Bereich durch die Umsetzung von E-Mobilitäts-Maßnahmen im Verhältnis mehr erreicht werden. Zudem ist hier in den meisten Fällen das Spektrum an denkbaren Maßnahmen größer als in Gemeinden mit einem geringeren Potenzial bezüglich desselben Bewertungsgegenstands.

Ziel ist es, auf Basis den zuvor ermittelten Klassifikationen der Potenziale spezifische Maßnahmen-Vorschläge für jede KEM-Gemeinde zu formulieren. Basierend auf den Bewertungen der Gemeinden werden E-Mobilitäts-Maßnahmen für die Ausschöpfung der Potenziale vorgeschlagen. Die E-Mobilitäts-Maßnahmen für die KEM-Gemeinden beziehen sich auf die in Kapitel 2.3.2 beschriebenen Bewertungsgegenstände.

Für die unterschiedlichen Potenzial-Klassen der fünf Bewertungsgegenstände werden folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Lage im Raum

Ansatz: Die Bevölkerung der Gemeinde X hat aufgrund ihrer Lage im Raum die Möglichkeit, wichtige Ziele in der unmittelbaren Region bzw. zentralörtliche Einrichtungen mit einem Bewertungsfaktor Z zu erreichen. Das bedeutet, je mehr infrastrukturelle Angebote innerhalb einer Gemeinde bestehen und je besser die Gemeinde an weitere Gemeinden mit ebensolcher oder besserer Infrastruktur angeschlossen ist, desto kürzer sind die Wege des täglichen Bedarfs und desto mehr E-Mobilitäts-Angebote (vom E-Bike bis zum E-Bus) kommen in Frage. Je höher das E-Mobilitätspotenzial, desto geringer wird die Abhängigkeit vom MIV. Der lokale Aktionsplan sollte daher folgende Maßnahmen enthalten:

Tabelle 7. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Lage im Raum

Klasse	Maßnahmen
1-1,7	<ul style="list-style-type: none"> · Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert 1 Ladepunkt pro 10 bis 20 Pp im öffentlichen Raum, 11-22 kWh) · Errichten einer Schnellladestation im öffentlichen Raum · Betrieb eines E-Bus im Stadtverkehr · Einsatz von E-Taxis · Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc. · Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
1,8-2,5	<ul style="list-style-type: none"> · Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert 1 Ladepunkt pro 10 bis 20 Pp im öffentlichen Raum, 11-22 kWh) · Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements · Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen · Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.

2,5-3,2	<ul style="list-style-type: none"> · Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen · Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements · Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
3,3-4	<ul style="list-style-type: none"> · Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen · Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen

Siedlungsstruktur & Infrastruktur

Ansatz: Die Gemeinde X wurde aufgrund der Siedlungsstruktur und des örtlichen Angebots mit wichtigen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur bzw. der Nahversorgung mit einem Faktor Z bewertet. Das bedeutet je kompakter eine Siedlung ist und je mehr Versorgungsmöglichkeiten – auch im Hinblick auf Ausbildung und medizinische Versorgung – sich innerhalb der Gemeinde befinden, desto mehr Wege des täglichen Bedarfs können auf kurzem Weg innerhalb der Gemeinde zurückgelegt werden. Daher ist auch hier bei einem höheren Potenzial, die Abhängigkeit vom MIV geringer als bei einem niedrigen Potenzial. Der lokale Aktionsplan sollte folgende Maßnahmen enthalten:

Tabelle 8. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Siedlungs- & Infrastruktur

Klasse	Maßnahmen
1-1,7	<ul style="list-style-type: none"> · Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert 1 Ladepunkt pro 10 bis 20 Pp im öffentlichen Raum, 11-22 kWh) · Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP) · Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements · Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport · Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung) · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
1,8-2,5	<ul style="list-style-type: none"> · Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP) · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur · Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen · Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
2,5-3,2	<ul style="list-style-type: none"> · Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung) · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
3,3-4	<ul style="list-style-type: none"> · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur

Verkehr

Ansatz: Die Bevölkerung der Gemeinde X hat aufgrund des ÖV Angebotes und der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität die Möglichkeit, ihre täglichen Wege einem Bewertungsfaktor Z mithilfe von E-Mobilität in Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Das bedeutet, je höher das E-Mobilitäts-Potenzial einer Gemeinde eingestuft wurde, desto besser ist die Gemeinde bereits mit E-Mobilitäts-Infrastruktur bzw. mit Nahverkehrsangeboten ausgestattet. Je geringer das Potenzial ist, desto höher ist die Abhängigkeit vom MIV. Der lokale Aktionsplan sollte folgende Maßnahmen enthalten:

Tabelle 9. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Verkehr

Klasse	Maßnahmen
1-1,7	<ul style="list-style-type: none"> · Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP/10 PP) · Betrieb eines E-Bus im Stadt-/Ortsverkehr · Einsatz von E-Taxis · Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc. · Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements · Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh) · Errichten einer Schnellladestation im öffentlichen Raum
1,8-2,5	<ul style="list-style-type: none"> · Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP ab 10 PP) · Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh) · Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen · Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung) · Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc. · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
2,5-3,2	<ul style="list-style-type: none"> · E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten · Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen · Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung) · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
3,3-4	<ul style="list-style-type: none"> · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur

Wirtschaft & Gemeinde

Ansatz: Die Wirtschafts- und Kommunalbetriebe der Gemeinde X haben aufgrund der Standorteignung unter anderem die Möglichkeit, Teile ihres Fuhrparks mit einem Bewertungsfaktor Z auf E-Mobilität umzustellen. Je höher das Potenzial eingestuft wurde, desto besser sind die Möglichkeiten der Umrüstung von Fuhrparks in einer Gemeinde, da zum einen von einem erhöhten Vorkommen von Betrieben als auch von einer erhöhten Bereitschaft zur Umrüstung ausgegangen wird. Der lokale Aktionsplan sollte folgende Maßnahmen enthalten:

Tabelle 10. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Wirtschaft und Gemeinde

Klasse	Maßnahmen
1-1,7	<ul style="list-style-type: none"> · Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...) · Förderung betrieblicher und kommunaler Ladeinfrastruktur · Betriebliches Mobilitätsmanagement · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur · Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben
1,8-2,5	<ul style="list-style-type: none"> · Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...) · Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur · Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben · Betriebliches Mobilitätsmanagement
2,5-3,2	<ul style="list-style-type: none"> · Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)

	<ul style="list-style-type: none"> Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben
3,3-4	<ul style="list-style-type: none"> Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

Tourismus

Ansatz: Die Tourismusbetriebe und touristischen Einrichtungen der Gemeinde X sind aufgrund der Standorteigenschaften mit einem Bewertungsfaktor Z geeignet, den Gästen in der Region ein touristisches E-Mobilitätsangebot und Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Je höher das Potenzial einer Gemeinde diesbezüglich bewertet wird, desto größer sind das bestehende touristische Angebot sowie die Nachfrage. Der lokale Aktionsplan sollte folgende Maßnahmen enthalten:

Tabelle 11. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Tourismus

Klasse	Maßnahmen
1-1,7	<ul style="list-style-type: none"> Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles Aufbau eines E-Bike-Verleihs, E-Car-Sharing, etc.
1,8-2,5	<ul style="list-style-type: none"> Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen Aufbau eines E-Bike-Verleihs
2,5-3,2	<ul style="list-style-type: none"> Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen Aufbau eines E-Bike-Verleihs
3,3-4	<ul style="list-style-type: none"> Aufbau eines E-Bike-Verleihs

Für alle Maßnahmen wurde zusätzlich festgelegt, ob es sich um eine kurzfristig oder mittel- bis langfristig umsetzbare Maßnahme handelt. Eine Übersicht über diese Einstufung des Umsetzungshorizonts ist dem Anhang III dieses Berichts zu entnehmen. Dort findet sich eine tabellarische Auflistung der relevanten Maßnahmen inklusive Umsetzungshorizont pro Gemeinde inklusive der Anmerkung, welche Maßnahmen bereits umgesetzt wurden.

Verwendung der Bewertungsmethodik über die KEM-Region hinaus

Durch die Auswahl der für die Gemeinden des Burgenlands allgemeingültigen Indikatoren, lassen sich die Bewertung des E-Mobilitätspotenzials sowie die Definition neuer E-Mobilitäts-Maßnahmen basierend auf diesen Potenzialen auf alle burgenländischen Gemeinden anwenden. Die Methodik dieses Lokalen Aktionsplans ist somit auch auf andere Regionen übertragbar.

4 Bestehende E-Mobilitäts-Ziele und –Maßnahmen gemäß strategischer Dokumente

4.1 E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß SUMP

Der Leitfaden zur Erstellung der lokalen Aktionspläne sieht vor, dass der SUMP (Sustainable Energy Action Plan) im Rahmen der Zielsetzung und Maßnahmenplanung zu berücksichtigen ist. Da es sich bei der KEM Neusiedler See – Seewinkel jedoch nicht um eine Stadt handelt und kein SUMP existiert, ist dies für den vorliegenden LAP hinfällig.

4.2 E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß SEAP

Der Leitfaden zur Erstellung der lokalen Aktionspläne sieht ebenso vor, dass der SEAP (Sustainable Urban Mobility Plan) im Rahmen der Zielsetzung und Maßnahmenplanung zu berücksichtigen ist. Da für die KEM Neusiedler See – Seewinkel jedoch kein SEAP existiert, ist dies für den vorliegenden LAP hinfällig.

4.3 E-Mobilitäts-Ziele und Maßnahmen gemäß anderer (strategischer) Dokumente

Strategien, welche Maßnahmen und Zielvorgaben für die KEM Neusiedler See – Seewinkel enthalten, gibt es sowohl auf lokaler als auch auf überregionaler (für das Bundesland Burgenland) und auf nationaler Ebene. Dabei handelt es sich um folgende Dokumente:

Lokal	Umsetzungskonzept KEM Neusiedler See – Seewinkel
(Über-)regional	Gesamtverkehrsstrategie Burgenland, 2014
National	Mission 2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie, 2018

4.3.1 Umsetzungskonzept KEM Neusiedler See – Seewinkel

Dieses Konzept welches die lokale Ebene, die Klima- und Energiemodellregion Neusiedler See – Seewinkel, betrifft, verweist auf folgende Aspekte im Zusammenhang mit E-Mobilität:

Als eines von drei mittelfristigen Zielen – Ziele die innerhalb von 10 Jahren umzusetzen sind – wird die Etablierung eines Mobilitätskonzeptes genannt. Dort heißt es: *Ein weiterer Bereich der Energieeinsparung stellt der Verkehrssektor dar. Die Reduktion des Energieverbrauchs für diesen Sektor kann durch den Umstieg auf Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und E-Fahrzeuge erreicht werden. Grundlage für den Einsatz solcher Automobile sind neben Bewusstseinsbildenden Maßnahmen, auch der Ausbau an erneuerbaren Energien. Diese bilden den Treibstoff für die Fahrzeugtechnologie von Morgen in Form von Strom oder Biogas.*

Ein übergeordnetes Thema für den Mobilitätssektor der Modellregion Neusiedler See - Seewinkel ist die Gestaltung eines regionalen Mobilitätskonzepts (Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, ohne Jahr).

In diesem Zusammenhang werden diese kurzfristigen Ziele bzw. beispielhaft mögliche Maßnahmen aufgelistet:

- Maßnahmen um den generellen Kraftstoffverbrauch der Region zu senken
Forcierung von Elektro-Fahrzeugen und E- Tankstellen
- Forcierung von Fahrgemeinschaften insbesondere bei Pendlern, die umliegende Ballungszentren (Wien, Eisenstadt usw.) als Ziel haben
- Entwicklung einer Strategie zur Kopplung des öffentlichen Verkehrsangebots mit dem Individualverkehr
- Forcierung von nachhaltigem Individualverkehr
- Ausbau eines E-Bike-Verleih-Systems sowie einer entsprechenden Infrastruktur mit Ausrichtung auf den Regionstourismus

(ebd.). Diese Ziele und Maßnahmen werden auch in der aktualisierten Version des Umsetzungskonzeptes (Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, ohne Jahr b) genannt.

Die Forcierung der E-Mobilität in der Modellregion Neusiedler See - Seewinkel reicht bereits einige Jahre zurück und es konnte bereits eine entsprechende Implementierung dieser Technologie in den Tourismusbereich erzielt werden. Zur weiteren Forcierung bzw. eine Ausweitung dieser ökologischen Mobilität in den Alltagsbereich soll durch die [unten] angeführten Maßnahmen erzielt werden. Mit dem Angebot eines E-Carsharingsystems sollen etwaig vorhandene Hemmnisse bzgl. des Umstiegs von konventionellen Fahrzeugen auf ökologische Fahrzeuge nachhaltig ausgeräumt und eine positive Grundstimmung für diese Technologie geschaffen werden. Zur Unterstützung dieser Offensive soll zusätzlich der Ausbau der dafür erforderlichen Verkehrsinfrastruktur vorangetrieben werden (E-Ladestationen usw.).

Themen der Zielsetzung	Maßnahmen	Umsetzungsstrategie / Zielvorgabe
MOBILITÄT: <ul style="list-style-type: none"> • Reduktion der Autoanzahl im täglichen Berufsverkehr • Verringerung der CO₂-Emission der konventionell betriebenen Fahrzeuge • Ausbau der E-Infrastruktur für die Elektromobilität • Erhöhung des E-KFZ Anteils in der Region • Förderung aktiver Mobilitätsformen 	E- Infrastruktur, E-Carsharing, E-Mobilität (kommunal, Privat) sowie Förderung aktiver Mobilitätsformen <p>Die Energieregion ist bestrebt die bestehenden E - Mobilität und aktive Mobilitätsformen zu forcieren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausweitung der E-Infrastruktur (Ladestationen, etc.) • Erweiterung von Carsharing-Angeboten in Kombination mit Elektrofahrzeugen • Erhöhung der E-KFZ Anzahl im kommunalen, betrieblichen und privaten Bereich • Umstieg der Stakeholder auf aktive Mobilitätsformen 	<ul style="list-style-type: none"> • Bewusstseinsbildende Maßnahmen mit dem Schwerpunkt E-Mobilität (Medien, Workshops, Infoveranstaltungen etc.) • Veranstaltung – E-Mobilitätstage • Testtage E-Kommunalfahrzeuge • Veranstaltung Tag der aktiven Mobilität <p>Zielvorgabe:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Veranstaltung E-Mobilitätstag jährlich • Veranstaltung Tag der aktiven Mobilität jährlich • Ausbau der E-Ladeinfrastruktur um 15% • Einführung eines Car-sharing Modells • Erhöhung des E-Fahrzeugbestandes um mind. 10 E-Fahrzeuge

Abbildung 1. KEM Neusiedler See – Seewinkel – kurzfristige Ziele im Bereich Mobilität (Quelle: Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, o.J., b.: 56)

Durch die Errichtung smarterer E-Ladestationen, welche möglichst durch bereitgestellten „PV – Strom“ gespeist werden, soll neben der Ergänzung der vorhin erwähnten Verkehrsinfrastruktur einerseits ein entsprechendes Bewusstsein für ökologisch bereitgestellte elektrische Energie geschaffen und andererseits das Solarstromangebot abgerundet werden (Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, ohne Jahr).

4.3.2 Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

Dieses Konzept betrifft die (über-)regionale Ebene – das Burgenland – und verweist auf folgende Aspekte im Zusammenhang mit E-Mobilität:

Bezüglich der Leitprinzipien und Zielsetzungen wird darauf verwiesen, dass im Zusammenhang mit neuen Technologien alternative Formen klimafreundlicher Mobilität wie z. B. Elektromobilität im Burgenland verstärkt berücksichtigt werden sollen. Durch die Verbesserung der technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen kann die Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert werden. Informationssysteme verringern die Zugangshürden bei der Nutzung bestehender Mobilitätsangebote und vereinfachen die betrieblichen Abläufe.

Zudem wird angemerkt, dass innovative Organisationsmodelle zur multimodalen Vernetzung künftig die kombinierte Verwendung von ÖV – E-Mobility und Sharing Systemen durch integrierte Verkehrsdienstleistungen vereinfachen. Bestehende Ansätze dazu werden weiter verfolgt und unterstützt. Im Bereich Fahrgemeinschaften und Car-Sharing sollen Lösungen entwickelt und umgesetzt werden, die auf die strukturellen Voraussetzungen im Burgenland abgestimmt sind.

Die Zielvorgaben dazu lauten wie folgt:

- *Unterstützung innovativer Betreibermodelle zur Sicherstellung und Verbesserung der Mobilität im Burgenland*
- *Unterstützung von Initiativen zur Verbesserung verkehrsträgerübergreifender Verkehrsinformationen für die Fahrgäste*
- *Unterstützung von Initiativen zur Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Elektro-Cars, CNG, ...) mit dem Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien auf über 50 % des gesamten regionalen Energieverbrauchs zu erhöhen (Energierategie Burgenland 2013)*

(Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, 2014).

Das damit zusammenhängende Umsetzungsmodell beschreibt folgendes:

Durch Innovationen in den Bereichen Antriebstechnologie, Information und Kommunikation sowie Verkehrssteuerung konnten in den letzten Jahren große Fortschritte bei der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme einerseits, aber auch nachhaltiger und umweltfreundlicher Alternativen im Individualverkehr geleistet werden. Vor allem im Bereich der gesteigerten Energieeffizienz im Verkehrsbereich orten Expertinnen und Experten großes Verbesserungspotenzial. Durch eine effiziente Zusammenarbeit aller burgenländischen Akteure aus dem Bereich Forschung und Entwicklung (Fachhochschulen, Energieagentur, diverse Forschungseinrichtungen) können für das Burgenland maßgeschneiderte Lösungen entwickelt und als Pilotprojekte erprobt werden. Dabei kann das Burgenland auf den Erfolgen der letzten Jahre aufbauen und seine Position als Vorreiter im Bereich der Produktion und Nutzung von erneuerbaren Energien weiter stärken.

Folgende Themen werden in Zukunft von großer Bedeutung sein:

- die optimale Vernetzung sämtlicher Verkehrsträger entlang der täglichen Wegekette;
- die Bereitstellung von Echtzeit-Information über das aktuelle Verkehrsgeschehen und die Möglichkeit durch Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen (organisatorisch) bzw. Verhaltensänderungen (Mensch) darauf reagieren zu können;
- die umweltfreundliche und nachhaltige Nutzung des Autos; die Nutzung erneuerbarer Energiequellen im Mobilitätsbereich

(ebd.).

4.3.3 #mission2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie

Dieses Konzept betrifft die nationale Ebene: Österreich. In diesem Strategiepapier wird im Zusammenhang mit den Grundprinzipien der Klima- und Energiestrategie sowie hinblickend auf ein so genanntes „Leuchtturmprojekt“ auf E-Mobilität und alternative Antriebe verwiesen. Bezüglich der Grundprinzipien der Strategie heißt es, dass „Investitionen in einen strategisch geplanten und bedarfsgerechten Aufbau von Infrastruktur [essenziell sind], um E-mobilität und alternative Antriebe voranzubringen. Hier gilt es vor allem, die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Zusammenarbeit mit privatwirtschaftlichen Anbietern auszubauen. Es werden verbesserte Rahmenbedingungen geschaffen, um insbesondere in Mehrparteienhäusern die Errichtung von Ladestationen zu erleichtern“ (BMNT, 2018: 38).

Bezüglich Öffentlichem Verkehr (ÖV) und E-Mobilität wird dem hinzugefügt, dass [der ÖV mit dem IV im städtischen Raum so kombiniert werden muss,] dass das Umsteigen auf den Umweltverbund für mehr Menschen attraktiv wird. Hierfür sollen multimodale Mobilitätsknoten geschaffen werden, die beispielsweise die Verknüpfung von Angeboten der Elektromobilität (z. B. E-taxis oder E-Carsharing) mit weiteren Mobilitätsangeboten (z. B. öffentlicher Verkehr, Leihräder) ermöglichen“ (ebd.).

Maßnahmen, welche die Umsetzung der mission 2030 auf den Weg bringen sollen, werden in der österreichischen Klima- und Energiestrategie als Leuchtturmprojekte bezeichnet. Diese, sowohl kurzfristig als auch langfristig wirksamen Maßnahmen, sollen in der aktuellen Legislaturperiode auf den Weg gebracht werden.

Bezüglich E-Mobilität soll es eine „E-Mobilitätsoffensive“ geben. Deren Zielsetzung und Maßnahmenpaket lautet folgendermaßen:

Zielbild: „Bis zum Jahr 2050 will Österreich einen weitgehend CO₂-neutralen Verkehrssektor erreichen. Im Straßenverkehr soll mittel- bis langfristig der Umstieg überwiegend auf Nullemissionsfahrzeuge auf Basis von erneuerbarer Energie sowie auf Niedrigstmissionsfahrzeuge erfolgen. Hierfür sollen u. a. Rahmenbedingungen geschaffen werden, die bis 2030 eine Schwerpunktverschiebung hin zu Neuzulassungen von emissionsfreien Fahrzeugen ermöglichen. Bis 2030 soll der Elektrifizierungsgrad der ÖBB-strecken auf 85 % steigen. Dafür müssen im Schnitt jährlich rund 50 km an bestehenden Bahnstrecken elektrifiziert werden, bei Privatbahnen jährlich 20 km. Bis 2030 soll auch der Anteil an E-Bussen und E-Nutzfahrzeugen signifikant gesteigert werden. Die Mobilitätskonzepte von Städten, Gemeinden und Regionen sowie Unternehmen werden an die E-Mobilitätskonzepte angepasst und neu aufgesetzt“ (ebd.: 67).

Maßnahmen: „Die Umsetzung der folgenden Maßnahmenbündel dieses Leuchtturms soll in Form einer konzertierten breiten E-Mobilitäts-offensive erfolgen. Auf Bundesebene sollen das BMVIT und das BMNT in Kooperation mit Ländern, Gemeinden, Fahrzeugwirtschaft, Mobilitäts- und Logistikunternehmen die Umsetzung unter Nutzung der bestehenden Förderrichtlinien, Förderinstrumente und Abwicklungsstellen durchführen“ (ebd.).

Maßnahmenbündel 1: E-Mobilität für Straßenfahrzeuge und Infrastruktur:

„Dieses Maßnahmenbündel umfasst im Fahrzeugbereich neue Schwerpunkte wie E-Nutzfahrzeuge und E-Busse sowie eine starke Infrastrukturkomponente (z. B. Ladeinfrastruktur für E-Busse). Für die e-Fahrzeugförderung soll das Modell der Co-Finanzierung mit der Fahrzeugwirtschaft weiter ausgebaut werden. Im FTI-Bereich wird ein Schwerpunkt auf Zero-Emission-Forschung gesetzt. wesentliche zusätzliche Komponenten dieses Pakets sind auch Verbesserungen zur Erhöhung der Alltagstauglichkeit, zum Abbau von Barrieren sowie zur Forcierung privater Investitionen. Dazu zählt insbesondere die Anpassung des Wohnrechts, um Ladestationen in Mehrparteienhäusern leichter realisieren zu können. Konkret kann die Errichtung von e-Ladestationen in den Katalog privilegierter Änderungsmaßnahmen in § 16 Abs 2 Z 2 weg aufgenommen werden. Die Qualifikation als normale Ausstattung kann in § 4 Abs 2 Z 2 MRG durch Ergänzung des Begriffs „Ladestationen für Elektrofahrzeuge“ erfolgen, ebenso in § 2 Z 2 WGG durch Ergänzung des Begriffs „Elektrofahrzeuge“ bei der Aufzählung von ausreichenden Anschlussmöglichkeiten. Darüber hinaus bedarf es einer klaren Regelung, dass die Errichtung von E-Ladestationen keiner anlagenrechtlichen Genehmigung unterliegt. Darüber hinaus sind weitere Erleichterungen im Straßenverkehr geplant, wie die Ausnahme von IG-L-Beschränkungen („Luft100er“) und Fahrverboten etc.

Instrumente: klimaaktiv mobil RL inkl. ELER, UFG, KLI.EN FondG, FTI-RL, Wohnrecht (WEG, WGG, MRG), IG-L, StVO, innovationsfördernde öffentliche Beschaffungen (IÖB), Innovationspartnerschaften

Zuständigkeit: BMVIT, BMNT, BMVRDJ, Länder & Gemeinden

Zeithorizont: 2019 bis 2022 (Fahrzeuge & Infrastruktur); 2018 bis 2022 (Zero-Emission-Forschung; Rechtliches & Organisatorisches)“

Maßnahmenbündel 2: E-Mobilität auf der Schiene:

„Der Elektrifizierungsgrad von Eisenbahnstrecken soll in Zusammenarbeit mit den Bundesländern erhöht werden. Darüber hinaus ist ein neuer Forschungsschwerpunkt für die Dekarbonisierung der Bahn (Batterie oder Brennstoffzelle für Traktionszwecke) geplant.

Instrumente: ÖBB Rahmenplan, MIP der Privatbahnen, FTI-RL, innovationsfördernde öffentliche Beschaffung (IÖB), Innovationspartnerschaften

Zuständigkeit: BMVIT, Mitfinanzierung von Ländern

Zeithorizont: Forschung ab 2019, Elektrifizierung Schiene bis 2030“

Maßnahmenbündel 3: E-Mobilitätsmanagement, E-Flotten und E-Logistik:

„Eine erfolgreiche Einführung der E-Mobilität erfordert parallel zu den fahrzeugtechnischen und infrastrukturellen Maßnahmen ein intelligentes Mobilitätsmanagement zur Integration der E-Mobilität in bestehende Mobilitätskonzepte der Länder, Städte und Gemeinden sowie in die Logistik der Unternehmen. Mithilfe eines E-Mobilitätsmanagements können viele CO₂-neutrale bis hin zu emissionsfreien Mobilitätslösungen und Mobilitätsservices realisiert werden, wie beispielsweise E-Carsharing, E-

Taxisysteme, bedarfsorientierte E-Mobilitätsservices, elektrische Bedarfsbusangebote, E-Bikeverleihsysteme, E-Zustellservices oder Logistik. Mit diesem Maßnahmenbündel soll neuen E-Mobilitätsservices zum Durchbruch verholfen werden. Insbesondere sollen die Akteure im Verkehrsbereich (Städte, Gemeinden, Regionen, Tourismus, Unternehmen, Flottenbetreiber, Mobilitätsanbieter, Logistiker, Verbände) durch Anreize und Mobilitätsmanagement zur Einführung von E-Mobilität motiviert sowie bei Transformation und Umsetzung der E-Mobilität mit Anreizen und Förderinstrumenten unterstützt werden. Dadurch können positive Systemwirkungen im Verkehrs- und Mobilitätssystem sowie in der Raum- und Wirtschaftsstruktur nachhaltig ausgelöst und positive Wirtschafts- und Beschäftigungsimpulse gesetzt werden.

Instrumente: klimaaktiv mobil RL inkl. ELER, KLI.EN FondG, innovationsfördernde öffentliche Beschaffung (IÖB), Innovationspartnerschaften

Zuständigkeit: BMNT, BMVIT, Länder & Gemeinden, Unternehmen

Zeithorizont: 2019 bis 2022“ (ebd.: 67f.).

5 Neue allgemeingültige E-Mobilitäts-Maßnahmen über die KEM-Region hinaus

Wie in der Methodik beschrieben, wurden im Hinblick auf die Definition neuer E-Mobilitäts-Maßnahmen, welche existierende Maßnahmenpakete ergänzen sollen, zunächst Themenbereiche und Zielgruppen definiert (vgl. Kapitel 2.2.1 & 2.2.2).

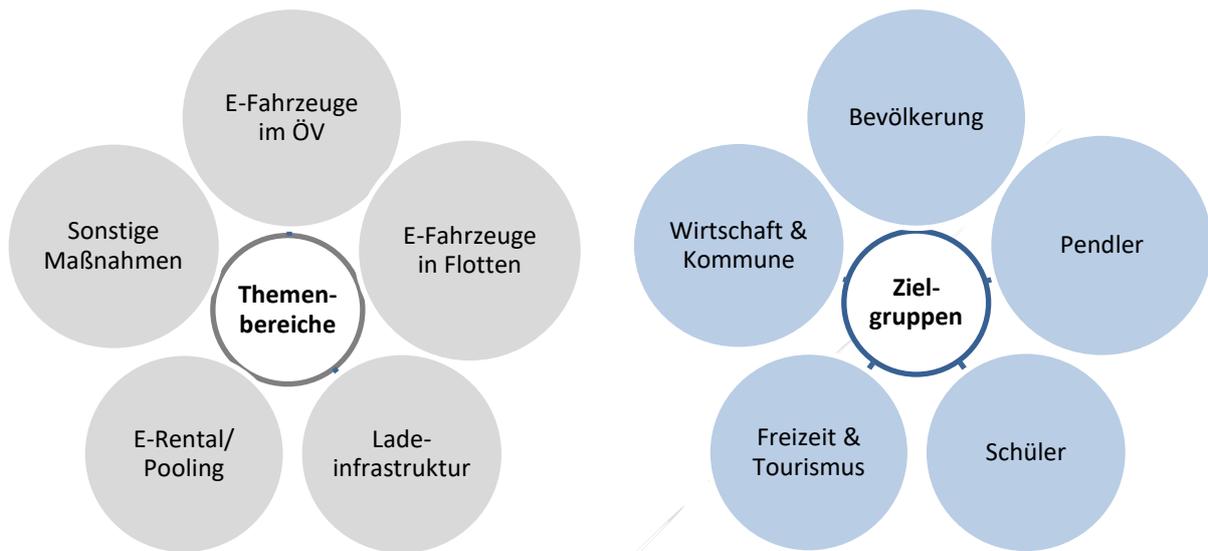


Abbildung 2. Themenbereiche und Zielgruppen welche bei der Definition von E-Mobilitätsmaßnahmen berücksichtigt werden (Eigene Darstellung)

Unter Berücksichtigung der Themenbereiche wurden verschiedene E-Mobilitäts-Maßnahmen im Rahmen einer Literaturrecherche zusammengetragen und den Themenbereichen zugeordnet. Dabei wurden jene Maßnahmen gesammelt, welche von Bedeutung für nicht-urbane Räume – wie die KEM-Region eine ist – sind. Nachfolgende Tabelle fasst die Ergebnisse dieser Recherche und Zuordnung zusammen.

Tabelle 12. Den Themenbereichen zugeordnete E-Mobilitäts-Maßnahmen

Themenbereiche	Mögliche E-Mobilitäts-Maßnahmen
E-ÖV	Mikro-ÖV, E-Mobilität im Kindergarten- und Schülertransport
	E-Bus Shuttle
	Intermodale Schnittstellen
E-Fahrzeuge in Flotten	Fuhrparkumstellung in der Gemeinde (E-Bikes, Kommunalfahrzeuge)
	Fuhrparkumstellung in Betrieben (E-Bikes, Dienstwagen)
E-Ladeinfrastruktur	E-Ladestationen im privaten Bereich (z.B. Leerverrohrung)
	Öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-Autos
	Ladestationen bei Geschäften mit >10 Parkplätzen
E-Rental/ E-Pooling	E-Bike Verleih
	E-Auto Verleih
	E-Carpooling
Sonstige Maßnahmen	Steuervorteile
	Öffentlichkeitsarbeit (Hinweise auf z B Kosten- und Steuervorteile)
	Parkplatz-Priorisierung für E-Fahrzeuge
	Investitionsförderung für Tourismusbetriebe
	Regionales Vermarktungskonzept (E-Mobilitätsregion)

Zu allen Themenbereichen finden sich Informationen in den eGUTS-Schulungsmaterialien. Bezüglich des Einsatzes von E-Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr wird z. B. in Srpčič et al. (2018c) auf das Potenzial der Elektrifizierung des ÖV, sowie auf die steigende Akzeptanz und Entwicklung der Technologien eingegangen und Österreich als eines der EU-Länder genannt, in welchem es bereits hohe Stückzahlen an E-Bussen gibt. Zudem wird ein Praxisbeispiel für die Anwendung von E-Fahrzeugen im Mikro-ÖV aufgeführt. Auf intermodale Schnittstellen und die Relevanz und Maßnahmenmöglichkeiten bezüglich E-Mobilität für Pendler (und damit auch für Schüler) wird in einem Bericht über Vorzeigeprojekte des Klima- und Energiefonds eingegangen (vgl. Klima- und Energiefonds, 2018b).

Auf den Einsatz von E-Fahrzeugen in kommunalen sowie in betrieblichen Flotten wird unter anderem in Srpčič et al. (2018d), Klima- und Energiefonds (2018b), Kommunalkredit (2019) und Klima- und Energiefonds & VCÖ (2018) eingegangen. Im eGUTS-Dokument von Srpčič et al. (2018d) wird darauf hingewiesen, dass bei dem Einsatz von E-Fahrzeugen in kommunalen Flotten neben der Emissions-Reduktion auch der Vorbildcharakter gegenüber der Bevölkerung eine wichtige Rolle spielt. Kommunen können und sollten die Anwendbarkeit von E-Fahrzeugen demonstrieren, bewerben und somit die Bevölkerung für E-Mobilität sensibilisieren. Es werden Beispiele für unterschiedlichste Arten von Fahrzeugen und Anwendungsbereichen genannt. Die Umweltförderung des Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus (BMNT) im Rahmen des klimaaktiv mobil-Förderprogrammes kann unter anderem für folgende Mobilitätsmaßnahmen in Kommunen und Betrieben beantragt werden z. B. die Anschaffung von Fahrzeugen mit Elektroantrieb für große Flotten und E-Ladeinfrastruktur (Kommunalkredit, 2019). Bei Klima- und Energiefonds & VCÖ (2018) werden die Chancen von der Nutzung von E-Mobilität für Betriebe und Gemeinden angesprochen. Diesbezüglich werden vor allem positive Effekte im Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit dargelegt. Und auch in der Sammlung der Vorzeigeprojekte des Klima-

und Energiefonds (2018b) finden sich Beispiele für den Einsatz von E-fahrzeugen in Flotten z.B. für Lieferdienste und Logistik.

Im Zusammenhang mit jeglicher E-Mobilität liegt die nächste Maßnahmengruppe – die Bereitstellung von E-Ladestationen – auf der Hand. Diese kann im privaten, gewerblichen und im öffentlichen Bereich umgesetzt werden. Je nachdem ergeben sich unterschiedliche Voraussetzungen und Anforderungen. Auch E-Ladeinfrastruktur kann gefördert werden (vgl. Kommunalkredit, 2019). Im eGUTS-Dokument von Srpčić et al. (2018b) wird unter anderem auf die Technologien, die Ladezeit, die Nachfrage und erwartete Nutzung sowie auf Fragen zur Standortplanung eingegangen. Es wird betont, dass das Laden im privaten Bereich von besonderer Bedeutung ist. *„Studien haben gezeigt, dass mehr als 90% der Nutzer von Elektrofahrzeugen ihr Fahrzeug entweder zu Hause oder bei der Arbeit aufladen möchten“*. Aber auch Ladestationen im öffentlichen Bereich, öffentlich zugänglich im privaten Bereich (z. B. kommerzielle Bereiche wie Einkaufszentren) und halböffentliche Ladestationen auf öffentlichem oder privatem Gebiet (z. B. bei E-Carsharing) sind von Bedeutung. Bei nicht-öffentlichen Bereichen ist es wichtig, *„dass die Kommunen auf allen Ebenen eng mit allen Akteuren der E-Mobilität zusammenarbeiten“* (ebd.). In BMVIT (ohne Jahr) wird auf die unterschiedlichen Möglichkeiten und Herausforderungen der Installation von Ladestationen in Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern eingegangen.

E-Mobilitäts-Maßnahmen im Bereich E-Rental und E-Pooling werden in dem eGUTS-Dokument von Srpčić et al. (2018e) sowie bei Lun (2018) abgebildet. Während Srpčić et al. (2018e) vor allem auf E-Bike-Verleihsysteme eingeht, geht es in dem Artikel von Lun (2018) um E-Car-Sharing-Beispiele aus Wien.

Maßnahmen, welche dem Themenbereich Sonstiges zuzuordnen sind, wurden Srpčić et al. (2018f) sowie einem Factsheet des BMVIT (2017) entnommen. Srpčić et al. (2018f) nennt als mögliche E-Mobilitäts-Maßnahmen die Anpassung von Vorschriften für den Verkehr, welche die Nutzer von E-Fahrzeugen begünstigen wie z. B. kostenfreies Parken, finanzielle Anreize welche insbesondere durch steuerliche Vorteile gegeben sein können und national zu regeln sind, lokal mögliche finanzielle Anreize wie kostenlose Parkplätze für E-Fahrzeuge und Öffentlichkeitsarbeit in Form von Werbekampagnen und Sensibilisierungsmaßnahmen um die Bevölkerung zu informieren. In diesem eGUTS-Dokument befindet sich auch eine Übersicht über die *„Verfügbarkeit verschiedener Anreize für den Einsatz von E-Autos in eGUTS-Ländern“*. Dieser Tabelle kann entnommen werden, dass es in Österreich bereits viele solche Anreize gibt, nämlich: Kaufsubventionen, Anmeldung von Steuervorteilen, Steuervorteile für Unternehmen, Mehrwertsteuer-Vorteile und lokale Anreize. Dies bestätigt auch das BMVIT (2017).

Insgesamt lässt sich also festhalten, dass es eine Vielzahl an möglichen Maßnahmen gibt, welche auch für den ländlichen Raum geeignet sind um E-Mobilität zu forcieren. Neben der Vielfalt an Maßnahmen, gibt es auch die in Kapitel 2.2.2 beschriebene Vielfalt an unterschiedlichen Zielgruppen, für welche E-Mobilität eine Rolle spielen kann. Um die Relevanz der einzelnen Maßnahmen für eine Gemeinde im Hinblick auf die Zielgruppen – deren Vorhandensein in einer Gemeinde meist relativ leicht abzuschätzen ist – abwägen zu können, wurde eine Verknüpfung der Maßnahmen mit den Zielgruppen erstellt. Folgenden beiden Tabellen kann entnommen werden, welche Zielgruppen es gibt und welche der Maßnahmen für die jeweiligen Zielgruppen mehr oder weniger relevant sind.

Tabelle 13. Zielgruppen bei der Forcierung von E-Mobilitäts-Maßnahmen

Zielgruppen
Bevölkerung/ Alltagsverkehr
Pendler
Schüler und Studierende
Freizeit und Tourismus
Wirtschaft
Gemeinde

Tabelle 14. Zuordnung von E-Mobilitäts-Maßnahmen zu Zielgruppen

Themenbereiche	Maßnahmen	Maßnahmeneignung					
		Bevölkerung/ Alltagsverkehr	Pendler	Schüler und Studierende	Freizeit und Tourismus	Wirtschaft	Gemeinde
ÖV	Mikro-ÖV, Kindergarten- und Schülertransport	■		■			■
	E-Bus Shuttle		■	■	■		■
Fuhrpark	Fuhrparkumstellung Gemeinde (E-Bikes, E-Kommunalfahrzeuge)						■
	Fuhrparkumstellung Betriebe (E-Bikes, E-Dienstwagen)					■	
Ladestationen	Öffentliche Ladeinfrastruktur für E-Bikes und E-Autos	■	■		■		
	E-Ladestationen bei Geschäften mit >10 Parkplätzen	■				■	
Verleih	E-Bike Verleih	■			■		
	E-Auto Verleih	■			■		
	Carpooling	■	■	■			
Information	Steuervorteile, E-Ladeinfrastruktur in Wohnhausanlagen	■				■	
	Öffentlichkeitsarbeit (Kostenvorteile, Steuervorteile)	■	■		■	■	■
Ankaufsförderung	Parkplatz-Priorisierung	■	■		■	■	
	Investitionsförderung für Tourismusbetriebe				■		
	Regionales Vermarktungskonzept (E-Mobilitätsregion)				■		■

Dadurch, dass sowohl die Maßnahmen als auch die Zielgruppen allgemeingültig sind, lässt sich diese Matrix auf jede Gemeinde anwenden. Dabei ist stets zu ermitteln, welche Zielgruppen von besonderer Relevanz sind und in welchen Bereichen ggf. bereits E-Mobilitätsmaßnahmen umgesetzt wurden. Des Weiteren muss festgehalten werden, dass es sich bei den hier aufgeführten Maßnahmen um Vorschläge handelt. In wie weit diese für eine Gemeinde geeignet sind, bleibt individuell zu bewerten.

6 Analyse der KEM Region Neusiedler See - Seewinkel

Die Klima- und Energiemodellregion Neusiedler See – Seewinkel setzt sich aus den folgenden 12 Gemeinden zusammen:

- | | |
|--------------------|---------------------------|
| 1. Andau | 7. Pamhagen |
| 2. Apetlon | 8. Podersdorf am See |
| 3. Frauenkirchen | 9. Sankt Andrä am Zicksee |
| 4. Halbtorn | 10. Tadtén |
| 5. Illmitz | 11. Wallern im Burgenland |
| 6. Neusiedl am See | 12. Weiden am See |

Alle 12 Gemeinden befinden sich im Nordburgenland im Bezirk Neusiedl am See.

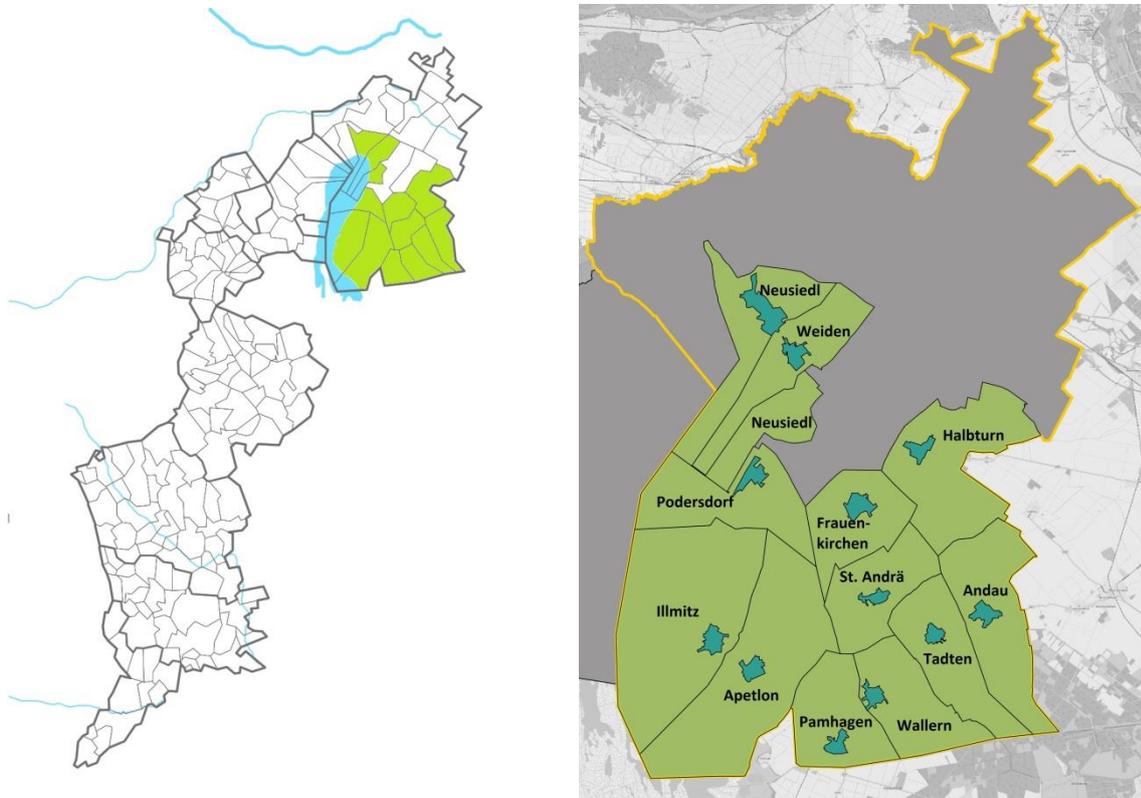


Abbildung 3. Lage der Gemeinden der KEM-Region Neusiedler See – Seewinkel innerhalb des Burgenlandes und innerhalb des Bezirks Neusiedl am See (Quelle: GIS Burgenland, 2018)

Die Klima- und Energiemodellregion „Neusiedler See – Seewinkel“ liegt direkt am Steppensee zwischen den letzten, östlichsten Ausläufern der Alpen im Westen und dem westlichsten Teil der Kleinen Ungarischen Tiefebene, dem Seewinkel, im Osten. Die Staatsgrenze zwischen Österreich und Ungarn folgt also keinen naturräumlichen Gegebenheiten. Auch aus biologischer Sicht ist das Neusiedler See - Gebiet ein Grenzraum, geprägt von Elementen verschiedener Landschaftsräume: alpine, pannonische, asiatische, mediterrane und nordische Einflüsse machen sich bemerkbar, was zur hohen Artenvielfalt beiträgt. Im Westen begrenzt das Leithagebirge auf einer Länge von etwa 30 km das Gebiet. Im Norden liegt, etwa 40 Meter über dem Seebecken, die 200 Quadratkilometer große Schotterterrasse der

Parndorfer Platte. Im Südosten, größtenteils auf ungarischem Staatsgebiet, dehnt sich der Hanság auf etwa 460 Quadratkilometern aus. Im Osten, zwischen der Parndorfer Platte und dem Einserkanal, erstreckt sich die Tiefebene des Seewinkels auf circa 450 Quadratkilometern. An der tiefsten Stelle der Kleinen Ungarischen Tiefebene liegt der Neusiedler See in einer abflusslosen Wanne auf rund 113 Metern (Seeboden). Er ist aktuell etwa 320 Quadratkilometer groß. Das Gebiet rund um den Neusiedler See ist kleinregional strukturiert, wobei diese kleinregionale Struktur ein klassisches Merkmal für den ländlichen Raum darstellt. Sieben der 12 Gemeinden (Andau, Apetlon, Illmitz, Neusiedl/See, Podersdorf, Tadtendorf und Weiden/See) haben Anteil am Nationalpark Neusiedler See – Seewinkel. Hier ist die Landschaft auch durch den Schilfgürtel des Neusiedler Sees und durch zahlreiche Lacken geprägt.

Die Wirtschaftsstruktur der Region „Neusiedler See - Seewinkel“ wird von der Land- und Forstwirtschaft, sowie durch den Tourismus dominiert. Das sonnige, milde Klima begünstigt neben dem Ackerbau vor allem den Weinbau. Jedoch wird die Wirtschaftsstruktur auch vom Tourismus und größeren Industriegebieten (insbesondere in und um Neusiedl am See) geprägt. Die gemeinsame touristische Nutzung der Region sowie langjährige Kooperationen in unterschiedlichen Bereichen fördern die Zusammengehörigkeit in diesem ländlichen Raum (Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, o. J.). Gemäß der Statistik Burgenland zählen die KEM-Gemeinden Frauenkirchen, Illmitz, Pamhagen, Podersdorf, Sankt Andrä am Zicksee sowie Weiden am See zu den 18 wichtigsten Tourismusgemeinden im Burgenland (Statistik Burgenland, 2018).

„Die niedrige Bevölkerungsdichte und die Topografie prägt das Mobilitätsverhalten in der Region. Die Region „Neusiedler See - Seewinkel“ ist verkehrstechnisch im Raum Neusiedl am See gut erschlossen und verfügt z.B. über eine Anbindung an die Autobahn A4 - Exit 43, sowie über eine S-Bahnverbindung Neusiedl am See - Wien im Stundentakt, diverse Busverbindungen nach Wien, Eisenstadt und in den Seewinkel. Die nachfolgende Abbildung zeigt die verkehrstechnische Infrastruktur und die Erreichbarkeit zentraler regionaler Standorte“ (Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, o. J.).

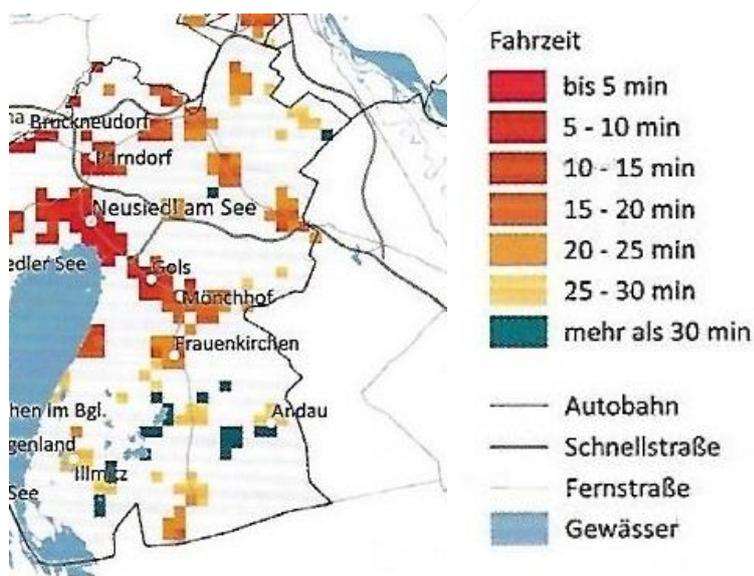


Abbildung 4. Erreichbarkeit zentraler Standorte mittels MIV (Verkehrsverbund Ost-Region, 2014)

„Das Straßennetz insgesamt in der Region besteht nahezu ausschließlich aus Landes- und Gemeindestraßen. Trotz der soeben genannten Gründe, ist der überwiegende Teil der Bevölkerung auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) angewiesen, wodurch erst die Erreichbarkeit vieler oft in Einzellagen befindlicher Haushalte gewährleistet werden kann. Der PKW- Bestand (Anzahl der Personen- und Kombinationskraftwagen je 1000 Einwohner) beträgt 633,4 und liegt somit über dem Durchschnitt (618,1) für das Burgenland [Statistik Austria, 2014“ (ebd.).

Neusiedl am See kann in den Sommermonaten elektro-mobil erkundet werden. Zahlreiche Verleih-E-Bikes stehen zur Verfügung und frequentieren die Straßen und Wege der gesamten Region Neusiedler See - Seewinkel. E-Bikes sind für den Stadtverkehr und einen Ausflug in die Region ideal geeignet. Im Bereich Mobilität wurden bereits einige Maßnahmen gesetzt (E-Mobilität) wobei die bewerkstelligten Aktivitäten eine gute Ausgangsbasis für aufbauende und ergänzende Maßnahmen in diesem Bereich bilden (ebd.).

Im Folgenden wird auf die 12 Gemeinden der KEM-Region Neusiedler See – Seewinkel separat eingegangen. Für jede Gemeinde werden Daten zur räumlichen Lage und Bevölkerung, die Wirtschaft und den Tourismus sowie zu Pendlerstatistiken und Pendeldistanzen abgebildet. Dies dient unter anderem dazu, die E-Mobilitäts-Potenziale der Gemeinden ableiten und erläutern zu können.

6.1 Andau

6.1.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Die Gemeinde Andau befindet sich im Südwesten des Bezirks Neusiedl am See direkt an der Grenze zu Ungarn im Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel. Sie ist rund 65 km von der, an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden, Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 80 km, das ungarische Sopron 50 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 60 km entfernt. Neusiedl ist 25 km entfernt und Frauenkirchen rund 15 km.

Benachbarte Gemeinden sind Tadtén, St. Andr  am Zicksee und Halbturn. Alle drei Nachbargemeinden liegen weniger als 10 km entfernt.

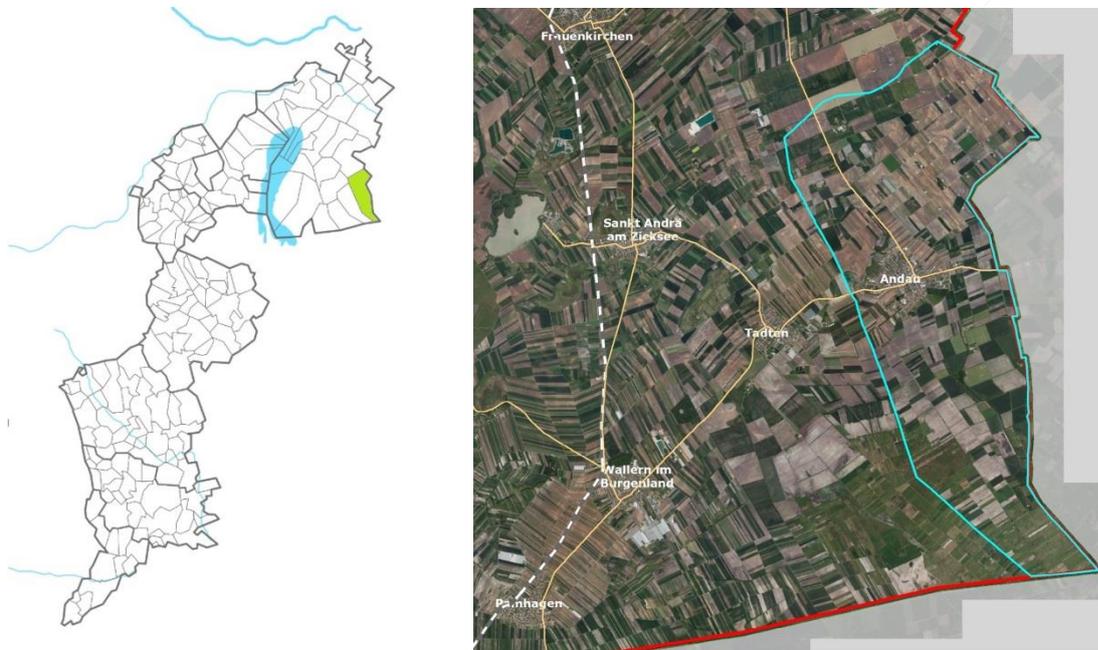


Abbildung 5. Lage im Raum - Andau (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter, mit weitläufigem, ebenem Gelände und starker agrarischer Nutzung auf. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft (insbesondere Gemüse-, Obst- und Weinbau).

Bevölkerungsstatistik

Mit dem 31.12.2017 waren 2.285 Einwohner in Andau gemeldet (Statistik Austria, 2018). Die Bevölkerungszahlen sind in den letzten 50 Jahren rückläufig. Während Andau 1991 noch 2.624 Einwohner hatte, waren es 2001 noch 2.514 und 2011 nur mehr 2.366.

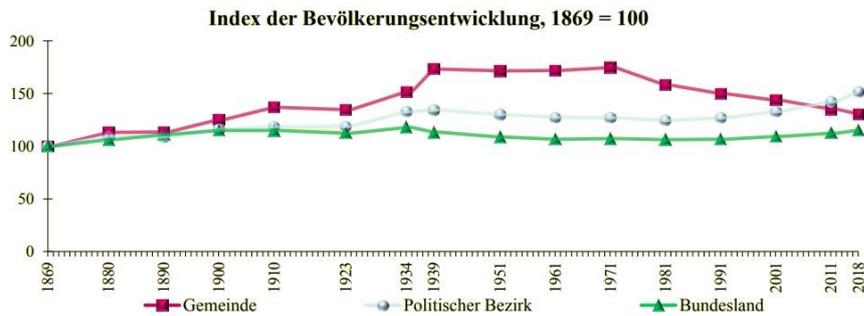


Abbildung 6. Bevölkerungsentwicklung in Andau zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Andau weist einen kompakten Siedlungskörper auf. Die maximale Ausdehnung der Gemeinde beträgt knapp zwei Kilometer. Die Bebauung ist geprägt von ein- bis zweigeschoßiger Wohnbebauung, was auch durch die Wohnungsstatistik bestätigt wird: In Andau beträgt die durchschnittliche Haushaltsgröße 2,4 EW/Haushalt. Dabei teilen sich die Haushalte in 95,6 % Einfamilienhäuser und 4,4 % Wohnungen bzw. in 74,7 % Mehrpersonen- und 25,3 % Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a und 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Gemeinde ist eine hohe Anzahl an Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Es gibt einen Kindergarten, eine Volksschule sowie eine Neue Mittelschule. Für die medizinische Versorgung der Gemeinde sind neben einem Allgemeinmediziner und einer Apotheke auch ein Zahnarzt und wenige Fachärzte zuständig. Im Ort befinden sich mehrere Nahversorger, zwei Bankfilialen und einige Gasthäuser. Dienstleister bezüglich Mobilität sind ein Taxiunternehmen sowie das Fahrradverleihsystem „Nextbike“.

Verkehr

Die Gemeinde verfügt über ein gut ausgebautes Straßennetz. Das überörtliche Verkehrsaufkommen wird im Allgemeinen als gering eingeschätzt. Zu Hauptverkehrszeiten kann es jedoch durch die Lage an der ungarischen Grenze zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch Pendlerverkehr kommen.

Die L307 verbindet Andau mit der Gemeinde Halbturn. Des Weiteren gibt es durch die L206 Verbindungen in die Gemeinden Tadten und St. Andrä. Die Landesstraße B51, welche von Neusiedl nach Pamhagen bis an die ungarische Grenze verläuft ist ca. neun Kilometer entfernt. Die nächste Autoauffahrt zur Ostautobahn A4 ist knapp 25 km entfernt.

Andau ist über die Buslinie 292 an das öffentliche Nahverkehrssystem angebunden. Diese Linie verläuft weitgehend entlang der B51 zwischen Neusiedl am See und St. Andrä/Zicksee und in weiterer Folge entlang der L206 über Tadten nach Andau. Die Kurse der Linie 292 werden entweder zwischen dem Bahnhof Neusiedl am See oder dem Bahnhof St. Andrä/Zicksee und Andau geführt. Aufgrund des zwischen Bus und Bahn abgestimmten Knotenfahrplanes ist Andau dadurch sowohl innerhalb des Bezirkes als auch in Richtung Wien in das öffentliche Verkehrssystem integriert.

Durch die periphere Lage der Gemeinde kann davon ausgegangen werden, dass der motorisierte Individualverkehr (mIV) eine wesentliche Rolle im Hinblick auf die Mobilität spielt. Der

Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Andau nach eigenen Berechnungen 670 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann aber auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 2 – das bedeutet, dass es sowohl Vormittags eines als auch Nachmittags eines bzw. zwei ein Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Andau und Neusiedl am See gibt (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

Im Bereich E-Mobilität existiert in Andau eine E-Ladestation (Tesla destination charger) auf privatem Gelände. Zahlen bezüglich der Anzahl zugelassener E-Pkw sind nicht bekannt.

6.1.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Laut des Internetauftritts der Gemeinde gibt es in Andau 29 Wirtschaftsbetriebe. Darunter befinden sich sowohl Einzelhandelsbetriebe – u.a. drei Nahversorger – als auch Handwerker und Dienstleister. Außerdem werden auf der Homepage 8 Winzer, 8 Gastronomiebetriebe und 5 Nächtigungsbetriebe genannt. Zu letzteren zählen zwei Campingplätze.

Andau ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Die Tourismusstatistik 2017 gibt Auskunft darüber, dass im Jahr 2017 in Andau insgesamt 2.493 Personen-Ankünfte und 7.255 Nächtigungen verzeichnet wurden. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 3 Nächten bzw. 3-4 Tagen. In Andau wurden 2017 über 80 % der Nächtigungen (5.902) in einer weder gewerblichen noch privaten Unterkunft - sprich auf einem Campingplatz - erfasst. Aufenthalte in dieser Unterkunftsart waren durchschnittlich 4 Nächte bzw. 4-5 Tage lang und somit etwas länger als im Gesamtdurchschnitt aller Unterkunftsarten (Hotels, Pensionen, Ferienwohnungen, Privatzimmer und Campingplätze). Eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von knapp drei Nächten entspricht sowohl dem Durchschnitt des Bezirks Neusiedl am See, als auch dem burgenländischen Gesamtdurchschnitt (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018).

Zu den Ausflugszielen und somit zu den touristischen Attraktionen zählen das Sumpf- und Feuchtlandgebiet Hansag/ Waasen, welches Teil des Nationalparks Neusiedler See- Seewinkel ist, der Badeseer Puztasee, die Brücke von Andau, die Fluchtstraße und der Andreasberg. Außerdem führen zwei überregional bedeutsame Radrouten, der Hansag Radweg sowie der Iron Curtain Trail, durch Andau. Letztere ist als europäischer Radfernweg von internationaler Bedeutung.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011, ist das Gemeindegebiet zum Teil Tourismuszone (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.1.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

Nach der aktuellsten abgestimmten Erwerbsstatistik waren 2015 in Andau 1.137 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 313 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 824 Personen (72,5%) verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde (Statistik Austria, 2015a).

Eingependelt sind im Jahr 2015 gemäß Statistik Austria 119 Erwerbstätige. Davon pendelten 74 Personen (62%) von innerhalb des Bezirks Neusiedl am See ein. Folgender Tabelle können genauere Informationen bezüglich der Pendlerziele der Auspendler bzw. der Herkunftsorte der Einpendler entnommen werden.

Tabelle 15. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Andau (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	392	74
Burgenland	45	8
Niederösterreich	112	0
Wien	254	28
Sonstige	21	9
Summe	824	119

Schüler

In Andau pendeln auch Schüler sowohl aus als auch ein. Im Jahr 2015 sind in Andau 89 aus- und 22 Schüler eingependelt. 61 % der Auspendelnden blieben dabei innerhalb des Bezirks Neusiedl am See. Weitere knapp 15 % pendelten innerhalb des Burgenlands.

Die einpendelnden Schüler kamen allesamt aus dem Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 16. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Andau (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	54	22
Burgenland	13	0
Sonstige	22	0
Summe	89	22

Pendeldistanzen

In Andau leben mit Stand 2015 1.137 erwerbstätige Personen, von denen 313 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 824 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Andau eine maximale Ausdehnung von 2 km aufweist, ist für jene 313 Personen die in Andau selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 2 km.

Für 747 der 824 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 747 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 17. Pendler Andau und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Andau	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Andau	313	313			
Frauenkirchen	67		67		
Gols	29			29	
Mönchhof	29			29	
Neusiedl am See	89			89	
Parndorf	59			59	
Anderer Ort im Bezirk ND	119			119	
Eisenstadt	29			29	
Schwechat	72			72	
Wien	254				254
Summe		313	67	426	254

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Andau folgendes Bild:

Etwas mehr als 300 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 67 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. Ca. 425 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere ca. 250 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 18. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Andau die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Fahrzeug	Reichweite in km	Anzahl der Pendler
Fahrrad/E-Bike	0-5	313
E-Bike/E-Roller	<15	67
E-Auto	<80	426
Charge/Park&Ride	>80	254

6.2 Apetlon

6.2.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Apetlon liegt im Seewinkel am Ostufer des Neusiedler Sees an der ungarischen Grenze im Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel. Die Gemeinde ist rund 60 km von der am anderen Ufer des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 90 km, das ungarische Sopron 45 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 65 km entfernt. Neusiedl am See ist knappe 30 km entfernt, Frauenkirchen 14 km.

Die nächstgelegenen benachbarten Gemeinden sind Illmitz, Podersdorf am See, St. Andrä am Zicksee und Pamhagen. Alle vier Nachbargemeinden liegen weniger als 10 km entfernt.



Abbildung 7. Lage im Raum - Apetlon (Quelle: GIS Burgenland, 2018)

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

Bevölkerungsstatistik

Zum 31.12.2017 waren 1.760 Einwohner in Apetlon gemeldet (Statistik Austria, 2018). Die Bevölkerungszahlen sind in den letzten 40 Jahren konstant zurückgegangen. Während Apetlon 1991 noch 1.921 Einwohner hatte, waren es 2001 noch 1.888 und 2011 nur mehr 1.804.

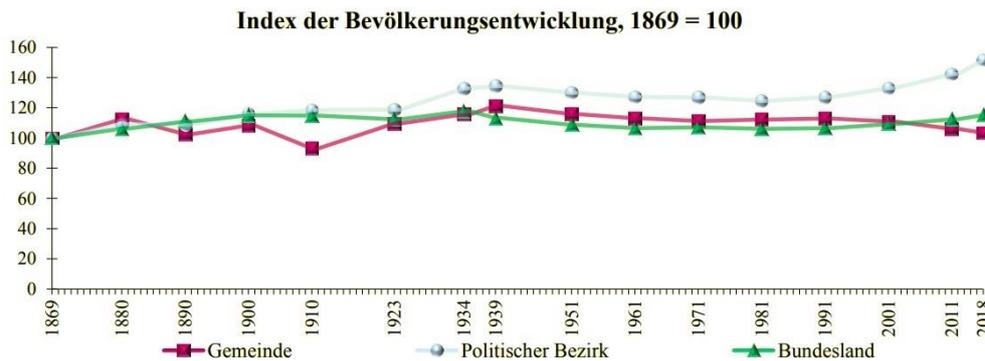


Abbildung 8. Bevölkerungsentwicklung in Apetlon zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Apetlon ist kompakt und weist eine maximale Ausdehnung von ca. 1,6 km auf. Die Bebauung wird von ein- und zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria (2011) lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2,5 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 98 % Einfamilienhäuser und 2 % Wohnungen bzw. in 72 % Mehrpersonen- und 28 % Einpersonenhaushalte.

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

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

Verkehr

Die Gemeinde verfügt über gut ausgebaute, breite Straßen. Das Verkehrsaufkommen ist gering. Apetlon ist durch die abgeschiedene Lage im Seewinkel an der ungarischen Grenze kaum Durchzugsverkehr ausgesetzt. Die Überquerung der Grenze ist in der Nachbargemeinde Pamhagen in acht Kilometern Entfernung möglich. Die Nachbargemeinde Illmitz ist ca. drei Kilometer entfernt.

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

Die öffentliche Verkehrsanbindung ist durch Regionalbuslinien gegeben. Diese verbinden Apetlon mit Neusiedl am See, Frauenkirchen und mit den benachbarten Gemeinden im Seewinkel. Durch die etwas abgeschiedene Lage an der ungarischen Grenze ist die öffentliche Verkehrsanbindung jedoch insgesamt relativ eingeschränkt. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen gibt es eine Busverbindung zur Martinstherme in Frauenkirchen.

Durch die periphere Lage der Gemeinde spielt der motorisierte Individualverkehr (mIV) eine wesentliche Rolle im Hinblick auf die alltägliche Mobilität. Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Apetlon nach eigenen Berechnungen ca. 654 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der

Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem mIV kann aber auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Apetlon und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

E-Ladestationen für Elektroautos gibt es in der Gemeinde Apetlon aktuell nicht.

6.2.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Der Hauptwirtschaftszweig in Apetlon liegt aufgrund der räumlichen Lage der Gemeinde sowie wegen der Witterungsbedingungen in der Landwirtschaft insbesondere im Weinbau. Die Gemeinde umfasst rund 500 Hektar Weingartenfläche. Des Weiteren zählt die Gemeinde zu einer wichtigen Fremdenverkehrsdestination im Nationalpark Neusiedler See- Seewinkel.

Apetlon ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Die Tourismusstatistik verzeichnete im Jahr 2017 4.500 Ankünfte und 18.466 Nächtigungen in der Gemeinde Apetlon (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018). Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 4 Nächten bzw. 4 - 5 Tagen.

Das wichtigste Ausflugsziel in Apetlon ist der Nationalpark und UNESCO Welterbe Neusiedler See- Seewinkel mit seinen zahlreichen Lacken (u.a. Lange Lacke, Darscho). Hier kann man zahlreiche Tier- und insbesondere Vogelarten beobachten oder die Ungarischen Steppenrinder auf ihrer Koppel besuchen. Weiters gibt es zahlreiche Weingüter und Veranstaltungen rund um das Thema Wein und Kulinarik (Genussregion Neusiedler See- Seewinkel).

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet Tourismuszone. Zudem ist Apetlon ein Aufenthaltsstandort der Stufe 1, d. h. dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.2.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In Apetlon waren im Jahr 2015 874 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 269 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 605 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 278 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks, der größte Anteil davon in Neusiedl am See. Ein Drittel aller Pendler arbeitet in Wien (200 Personen) (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 19. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Apetlon (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	278	84
Burgenland	49	12
Niederösterreich	72	
Wien	200	
Sonstige	6	12
Summe	605	108

Schüler

In Apetlon pendeln 105 Schüler aus. Im Jahr 2015 sind 76 Schüler aus Apetlon innerhalb des Bezirks Neusiedl am See gependelt. Weitere 18 Schüler pendelten innerhalb des Burgenlands. Es gibt keine einpendelnden Schüler (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 20. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Apetlon (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	76	0
Burgenland	18	0
Sonstige	11	0
Summe	105	0

Pendeldistanzen

In Apetlon leben mit Stand 2015 874 erwerbstätige Personen, von denen 269 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 605 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Apetlon eine maximale Ausdehnung von 1,6 km aufweist, ist für jene 269 Personen die in Apetlon selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 1,6 km.

Für 522 der 605 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 522 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 21. Pendler Apetlon und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Apetlon	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Apetlon	269	269			
Illmitz	27	27			
Frauenkirchen	39		39		
Neusiedl am See	85			85	
Parndorf	35			35	
Anderer Ort im Bezirk ND	92			92	
Eisenstadt	31			31	
Schwechat	40			40	
Wien	200				200
Summe		296	39	283	200

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Apetlon folgendes Bild:

Knapp 300 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 39 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. Ca. 280 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere 200 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 22. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Apetlon die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	296
E-Bike/E-Roller	<15 km	39
E-Auto	<80 km	283
Charge/Park&Ride	>80 km	200

6.3 Frauenkirchen

6.3.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Frauenkirchen liegt im Seewinkel am Rand des UNESCO Welterbegebietes und Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel. Frauenkirchen befindet sich rund 60 km von der am anderen Ufer des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 70 km, das ungarische Sopron 55 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 50 km entfernt. Neusiedl am See ist 16 km entfernt.

Benachbarte Gemeinden sind u. a. Podersdorf am See, Mönchhof, Halbturn, St. Andrä am Zicksee und Tadtén. Alle fünf Nachbargemeinden liegen weniger als 10 km entfernt.

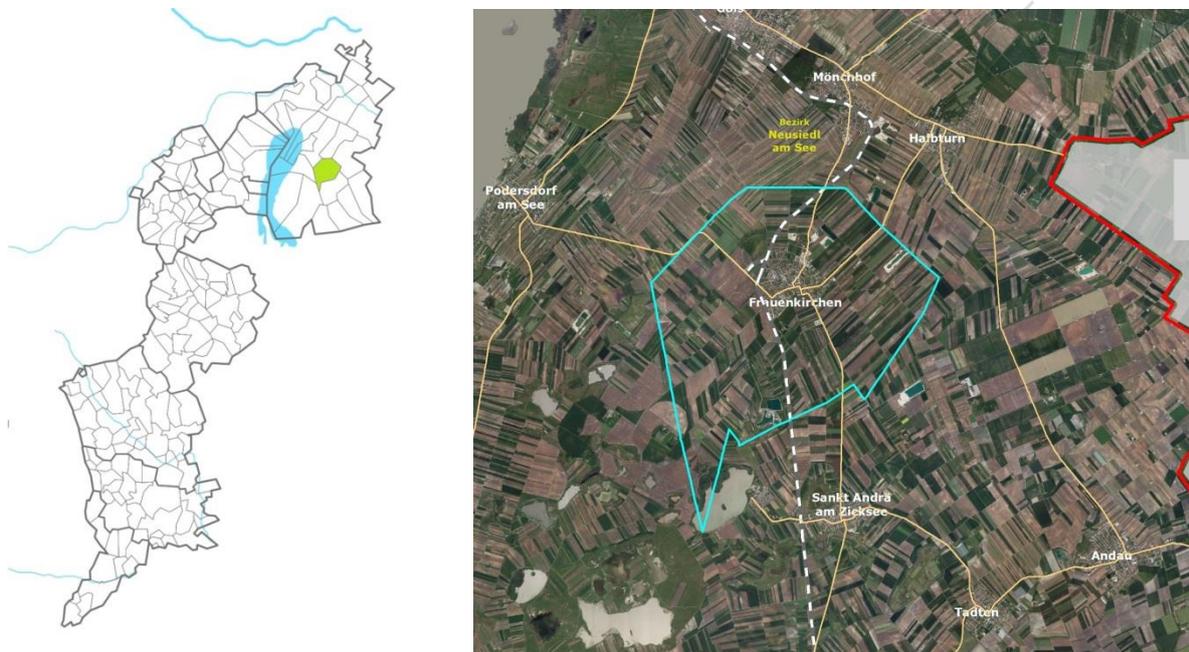


Abbildung 9. Lage im Raum - Frauenkirchen (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter auf. Die weitläufigen, ebenen Flächen werden hauptsächlich landwirtschaftlich genutzt (Getreide-, Gemüse- und Weinanbau).

Bevölkerungsstatistik

Zum 31.12.2017 waren in Frauenkirchen 2.862 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Die Bevölkerung ist zwischen 1991 (2.634 EW) und 2001 (2.856 EW) um über 8 % gewachsen und seither relativ konstant.

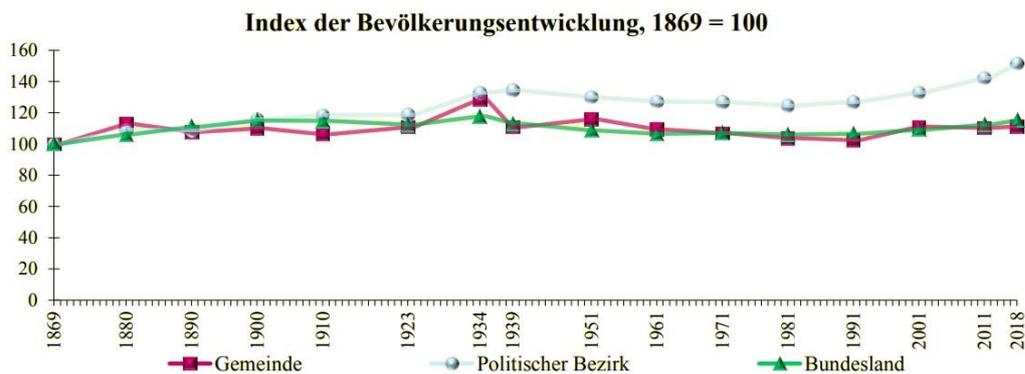


Abbildung 10. Bevölkerungsentwicklung in Frauenkirchen zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Die Gemeinde Frauenkirchen kann aufgrund ihrer Lage und ihrer Ausstattung mit zahlreichen Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen als das Zentrum des Seewinkels bezeichnet werden. Der Siedlungskörper ist verhältnismäßig kompakt und weist eine maximale Ausdehnung von knapp 2 km auf.

Auch in Frauenkirchen wird die Bebauung von ein- und zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß den Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2,4 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 95 % Einfamilienhäuser und 5% Wohnungen bzw. in 69 % Mehrpersonen- und 31 % Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Stadtgemeinde Frauenkirchen verfügt über ein großes Angebot an Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen. Es gibt einen Kindergarten, eine Volksschule sowie mehrere weiterbildende Schulen. Für die medizinische Versorgung der Gemeinde stehen neben mehreren Allgemeinmedizinern auch diverse größere medizinische Einrichtungen (wie z.B. eine Rettungsstelle des Roten Kreuzes und eine Unfallambulanz) sowie eine Vielzahl an Fachärzten zur Verfügung. Die Nahversorgung wird u. a. durch mehrere Lebensmittelhändler und vier Bankfilialen sichergestellt. Auch im Hinblick auf Freizeit und Gastronomie ist Frauenkirchen gut ausgestattet. Neben einer größeren Auswahl an gastronomischen Einrichtungen gibt es auch eine Therme. Dienstleister im Bereich Mobilität sind eine Taxiunternehmen sowie mehrere Fahrradverleihe.

Verkehr

Frauenkirchen profitiert von einem kompakten Siedlungskörper, durch den die Landesstraße B51 verläuft. Diese verläuft von Neusiedl am See bis zur ungarischen Grenze. An dieser befindet sich auch die Basilika Frauenkirchen. Direkt neben Basilika und Kloster befindet sich das Schulzentrum Frauenkirchen. Hinter der Basilika liegt ein großer Parkplatz für Busse. Die Hauptstraße wurde Ende der 90er Jahr zu einer Fußgängerzone mit Grünflächen und Aufenthaltsflächen umgestaltet.

Die Ostautobahn A4 ist ca. zwölf Kilometer entfernt, wodurch sowohl Wien als auch Ungarn gut erreichbar sind. Die öffentliche Verkehrsanbindung durch Bahn und Bus ist sehr gut. Die Regionalbuslinien verbinden Frauenkirchen mit Neusiedl am See bzw. mit den benachbarten Gemeinden im

Seewinkel. Mit der Neusiedlerseebahn kann Wien, Neusiedl am See bzw. Fertőszentmiklós direkt angefahren werden.

Die St. Martins Therme ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur bedingt erreichbar. Obwohl das Thermengelände direkt an der Bahnstrecke liegt gibt es keine Haltestelle. Gäste werden nach Vereinbarung vom Bahnhof Frauenkirchen abgeholt. Am Wochenende und an Feiertagen fährt ein öffentlicher Bus zur Therme.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Frauenkirchen nach eigenen Berechnungen 638 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Der Wert entspricht dem durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 von 638 Pkw/ 1000 EW, welcher von der Statistik Austria und dem VCÖ veröffentlicht wurde.

Neben dem MIV kann aber auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Frauenkirchen und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013). Neben der Busanbindung gibt es auch eine Bahnanbindung.

Im Bereich E-Mobilität existieren in Frauenkirchen fünf E-Ladestationen mit Anschlüssen zwischen 3,7 und 22 kW. Diese befinden sich zum Teil auf dem Gelände der Martinstherme, auf Gaststättengelände sowie öffentlich auf dem Kirchenplatz im Bereich der Volksschule.

In Kooperation mit Energie Burgenland ist 2016 ein Carsharing-Projekt gestartet. Im Rahmen dieses Projekts wurden Elektrofahrzeuge und die notwendige Infrastruktur bereitgestellt und den Bürgern gegen Gebühr zur Verfügung gestellt. Aufgrund der zu geringen Nachfrage wurde das Projekt in Frauenkirchen jedoch wieder eingestellt.

6.3.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Die Gemeinde Frauenkirchen hat durch ihre zentrale Lage im Seewinkel eine wichtige zentralörtliche Funktion für die gesamte Region. Der Einzugsbereich der Gemeinde erstreckt sich aufgrund des großen Angebots im Einzelhandel über den gesamten Seewinkel. Neben der Fußgängerzone im Stadtzentrum gibt es ein Fachmarktzentrum im Norden der Stadt.

Weitere bedeutende Wirtschaftszweige sind die Landwirtschaft (Acker-, Wein- und Gemüsebau) sowie Gastronomie. Mit Erich Stekovics befindet sich z.B. ein überregional bekannter Gemüsebaubetrieb in Frauenkirchen.

Frauenkirchen ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Für den Wirtschaftszweig Tourismus ist insbesondere die 2009 eröffnete St. Martins Therme von großer Bedeutung.

Die Tourismusstatistik verzeichnete im Jahr 2017 62.033 Ankünfte und 119.696 Nächtigungen in Frauenkirchen. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 2 Nächten. Frauenkirchen liegt im Hinblick auf die Gemeinden mit den meisten Nächtigungen im Jahr 2017 im Burgenland an 7. Stelle. 94 % der Übernachtungen finden in gewerblichen Unterkünften statt. Im Sommer wurden 65.922 der 119.696 Nächtigungen verzeichnet (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018). Das relativ ausgeglichene Verhältnis an Übernachtungen im Jahresverlauf (insbesondere im Vergleich mit anderen Seewinkelgemeinden) ist auf die St. Martins Therme zurückzuführen.

Die zur St. Martins Therme gehörende Lodge umfasst 178 Zimmer mit ca. 400 Betten. Die St. Martins Therme und Lodge bietet zahlreiche Urlaubspakete und Exkursionen im Nationalpark an.

Die Basilika Frauenkirchen ist das Wahrzeichen der Stadt. Die Wallfahrtskirche umfasst ein Kloster.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet Tourismuszone. Zudem ist Frauenkirchen ein Aufenthaltsstandort der Stufe 2, d.h., dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und besonders hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012)

6.3.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In Frauenkirchen waren im Jahr 2015 1.376 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 485 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 880 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 384 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Ein hoher Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (299 Personen) und im benachbarten Bundesland Niederösterreich (124 Personen) (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 23. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Frauenkirchen (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	384	107
Burgenland	72	37
Niederösterreich	124	42
Wien	299	37
Sonstige	1	9
Summe	880	232

Schüler

In Frauenkirchen pendeln 168 von 285 hier wohnenden Schülern aus. Auf Grund der hohen Anzahl an Schulen pendeln 277 Schüler nach Frauenkirchen. 273 dieser Schüler kommen aus dem Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 24. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Frauenkirchen (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	57	273
Burgenland	18	1
Sonstige	42	3
Summe	117	277

Pendeldistanzen

In Frauenkirchen leben mit Stand 2015 1.376 erwerbstätige Personen, von denen 485 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 880 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Frauenkirchen eine maximale Ausdehnung von knapp 2 km aufweist, ist für jene 485 Personen die in Frauenkirchen selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 2 km.

Für 796 der 880 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 796 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhalb arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 25. Pendler Frauenkirchen und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Frauenkirchen	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Frauenkirchen	485	485			
Gols	33		33		
Neusiedl am See	130		130		
Parndorf	84			84	
Anderer Ort im Bezirk ND	137			137	
Eisenstadt	41			41	
Bruck/Leitha	29			29	

Schwechat	43			43	
Wien	299				299
Summe		485	163	334	299

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Frauenkirchen folgendes Bild:

485 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 163 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. 334 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere knapp 300 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 26. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Frauenkirchen die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	485
E-Bike/E-Roller	<15 km	163
E-Auto	<80 km	334
Charge/Park&Ride	>80 km	299

6.4 Halbtorn

6.4.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Das Gemeindegebiet von Halbtorn befindet sich direkt an der ungarischen Grenze am Rand des Nationalparks Neusiedler See - Seewinkel. Halbtorn ist rund 55 km von der an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 70 km, das ungarische Sopron 60 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 50 km entfernt. Neusiedl am See liegt 13 km entfernt, Frauenkirchen 6 km.

Die Gemeinde Frauenkirchen zählt neben Mönchhof und Várbalog (auf ungarischer Seite) zu den nächstgelegenen benachbarten Gemeinden. Alle drei Nachbargemeinden liegen weniger als 10 km entfernt.

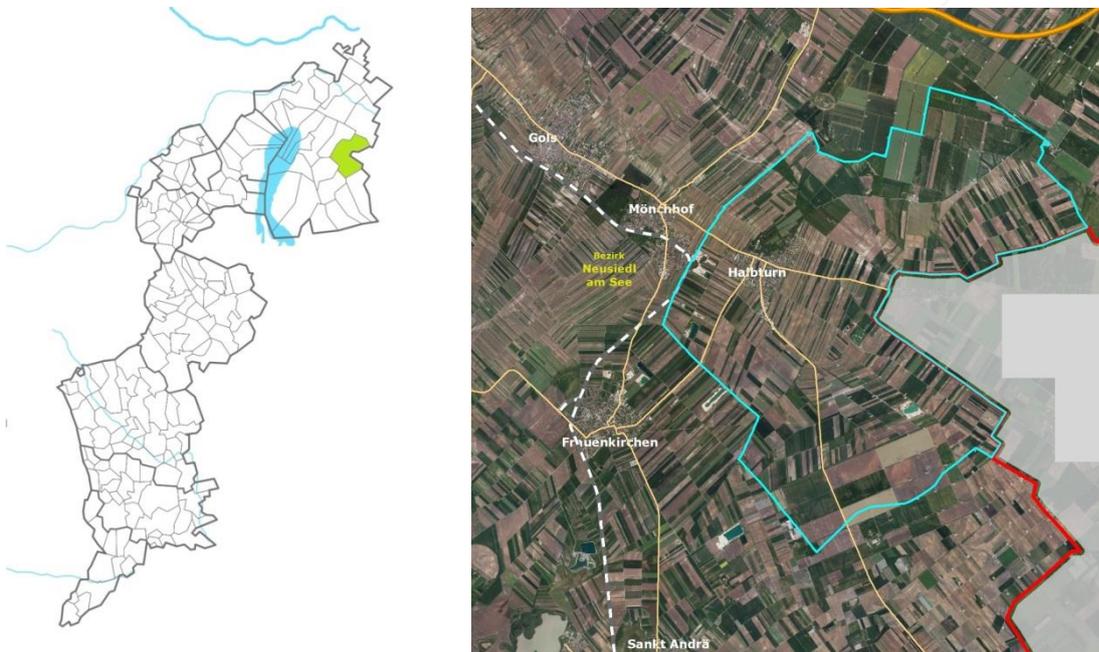


Abbildung 11. Lage im Raum - Halbtorn (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist mit weitläufigem, ebenem Gelände und starker agrarischer Nutzung den typischen Steppencharakter der pannonischen Tiefebene auf. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft (Gemüse-, Obst- und Weinbau).

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Halbtorn 1.901 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Die Bevölkerung ist seit 1960 relativ konstant, wobei seit 1991 (1.856 EW) sogar leichte Zuwächse zu verzeichnen sind.

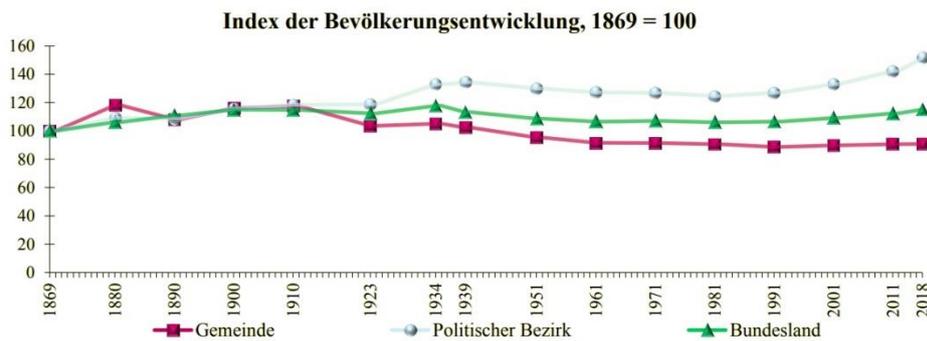


Abbildung 12. Bevölkerungsentwicklung in Halbtorn zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Halbtorn weist einen kompakten leicht L-förmigen Siedlungskörper auf. Die maximale Ausdehnung der Gemeinde beträgt ca. 2,2 km.

Die Bebauung ist geprägt von ein- bis zweigeschöfiger Wohnbebauung, was auch durch die Wohnungsstatistik bestätigt wird: In Halbtorn hat die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 2,6 EW/Haushalt betragen. Dabei teilten sich die Haushalte in 96% Einfamilienhäuser und 4% Wohnungen bzw. in 76% Mehrpersonen- und 24% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Gemeinde sind der Gemeindegröße entsprechend grundlegende Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule sowie einen Allgemeinmediziner. Für die Nahversorgung befinden sich in Halbtorn ein Supermarkt sowie ein Bäcker. Es gibt des Weiteren eine Apotheke, eine Raiffeisenbank sowie einen Postpartner. Zudem gibt es eine Mehrzahl an Nächtigungsbetrieben und gastronomischen Einrichtungen.

Verkehr

Halbtorn liegt abseits des überregionalen Verkehrsnetzes. Die B51 verläuft durch die Nachbargemeinde Mönchhof und ist rund 3 km entfernt. Diese ist über die Halbturmer Landesstraße erreichbar, welche weiter über die ungarische Grenze nach Mosonszolnok führt. Weitere Verbindungen sind die L307 Albrechtsfelder Landesstraße nach Andau, sowie die Frauenkirchner Landesstraße nach Frauenkirchen.

Nördlich der Gemeinde verläuft die Ostautobahn A4, welche über die Anschlussstelle Mönchhof in rund 10 km Entfernung erreichbar ist.

Halbtorn ist über die Buslinie 292 an das öffentliche Nahverkehrssystem angebunden. Diese Linie verläuft weitgehend entlang der B51 zwischen Neusiedl am See und St. Andrä/Zicksee und in weiterer Folge entlang der L206 über Tadten nach Andau. Die Kurse der Linie 292 werden entweder zwischen dem Bahnhof Neusiedl am See oder dem Bahnhof St. Andrä/Zicksee und Andau geführt. Aufgrund des zwischen Bus und Bahn abgestimmten Knotenfahrplanes ist Halbtorn dadurch sowohl innerhalb des Bezirkes als auch in Richtung Wien in das öffentliche Verkehrssystem integriert.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Halbtorn nach eigenen Berechnungen 631 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und

Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann aber auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Halbturn und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

E-Ladestationen für Elektroautos gibt es in der Gemeinde Halbturn aktuell nicht.

6.4.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

In Halbturn befindet sich der Windpark Andau/Halbturn mit 79 Windkraftanlagen. In der Gemeinde gibt es einige Betriebe aus den Sparten Handel, Gewerbe, Dienstleistung und Landwirtschaft (Ackerbau, Gemüse und Wein).

Halbturn ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Die Gemeinde liegt am Rand des Nationalparks Neusiedler See – Seewinkel, wodurch auch der Tourismus eine Rolle spielt. Insbesondere das Schloss Halbturn bringt Besucher in die Gemeinde. Das Schloss bietet neben Räumlichkeiten für Ausstellungen und Veranstaltungen auch ein Hotel und ein Restaurant (Knappenstöckl).

Tourismus

Die Tourismusstatistik verzeichnete im Jahr 2017 1.756 Ankünfte und 2.770 Nächtigungen in der Gemeinde Halbturn. Daraus ergibt sich eine durchschnittliche Aufenthaltsdauer von 1,5 Nächten (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018).

Das wichtigste Ausflugsziel in Halbturn ist das Schloss Halbturn. Hier finden ganzjährig Veranstaltungen, Ausstellungen und Konzerte statt. Der Jakobsweg Burgenland verläuft durch Halbturn, der Jakobsweg Ungarn knüpft in einer Variante in Halbturn an.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet zum Teil Tourismuszone. Zudem ist Halbturn ein Ausflugsstandort der Stufe 2, d. h. dass die Gemeinde eine hohe Besucherzahl aufweist und von regionalwirtschaftlicher und touristischer Bedeutung ist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.4.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In Halbturn waren im Jahr 2015 1.904 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 266 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 638 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde.

319 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Ein hoher Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (205 Personen) und im benachbarten Bundesland Niederösterreich (63 Personen) (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 27. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Halbturn (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	319	104
Burgenland	40	6
Niederösterreich	62	
Wien	205	
Sonstige	12	5
Summe	638	148

Schüler

In Halbturn pendeln 148 Schülern aus. Die meisten davon (109) bleiben dabei im Bezirk Neusiedl am See, weitere 15 pendeln zu einer Schule im Burgenland außerhalb des Bezirks. Es gibt keine Einpendler (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 28. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Halbturn (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	109	0
Burgenland	15	0
Sonstige	14	0
Summe	148	0

Pendeldistanzen

In Halbturn leben mit Stand 2015 1.904 erwerbstätige Personen, von denen 266 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 638 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Halbturn eine maximale Ausdehnung von 2,2 km aufweist, ist für jene 266 Personen die in Halbturn selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 2,2 km.

Für 554 der 638 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 554 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den

Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 29. Pendler Halbturn und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Halbturn	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Halbturn	266	266			
Frauenkirchen	62		62		
Gols	22		22		
Neusiedl am See	99		99		
Parndorf	50			50	
Anderer Ort im Bezirk ND	86			86	
Schwechat	30			30	
Wien	205			205	
Summe		266	183	371	0

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Halbturn folgendes Bild:

266 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 183 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. 371 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos.

Tabelle 30. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Halbturn die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	266
E-Bike/E-Roller	<15 km	183
E-Auto	<80 km	371
Charge/Park&Ride	>80 km	0

6.5 Illmitz

6.5.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Illmitz liegt im Süden des Bezirks Neusiedl am See am Ostufer des Neusiedler Sees. Die Gemeinde befindet sich im Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel. Sie ist rund 65 km von der an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 80 km, das ungarische Sopron 50 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 70 km entfernt. Neusiedl befindet sich 25 km entfernt und Frauenkirchen ca. 17 km.

Benachbarte Gemeinden sind Podersdorf am See und Apetlon, wobei nur Apetlon weniger als 10 km entfernt liegt.

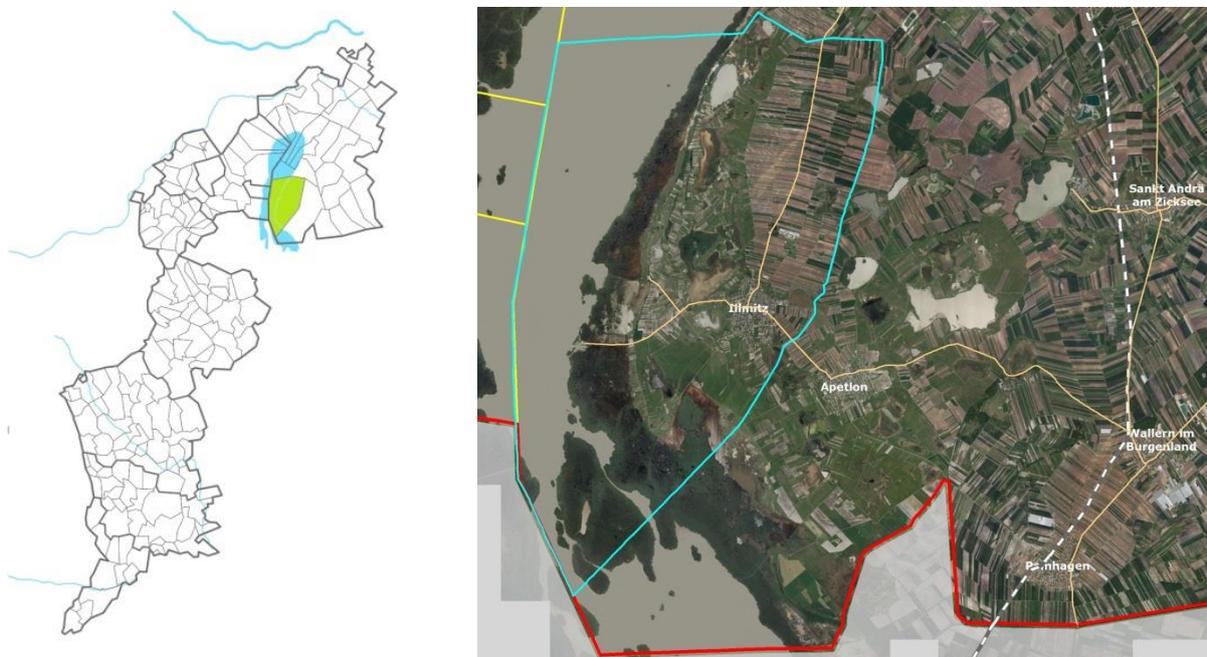


Abbildung 13. Lage im Raum - Illmitz (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist mit weitläufigem, ebenem Gelände und zahlreichen Lacken im Gemeindegebiet den typischen Steppencharakter auf. Illmitz ist mit 92 km² die flächenmäßig größte Gemeinde im Burgenland.

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Illmitz 2.385 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Während die Bevölkerung zwischen 1910 und 2001 gewachsen ist, schrumpft sie in den letzten zwei Jahrzehnten wieder. 2001 waren noch 2.595 Einwohner gemeldet, 2011 um 6% weniger (2.438 EW) (Statistik Austria, 2018).

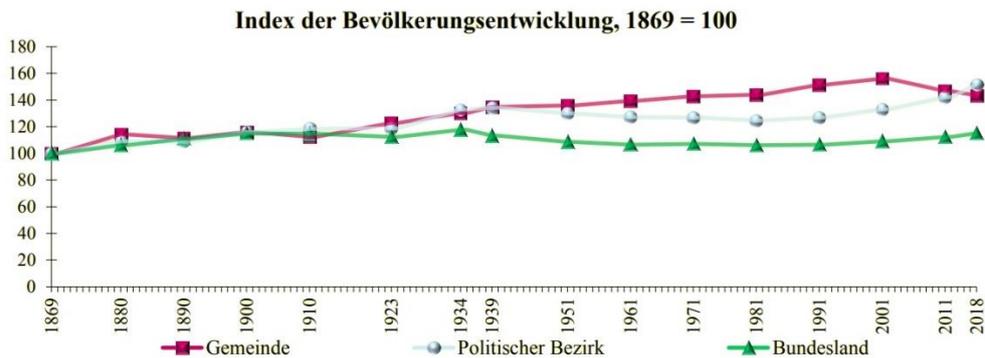


Abbildung 14. Bevölkerungsentwicklung in Illmitz zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Illmitz ist kompakt und weist eine maximale Ausdehnung von ca. 2,2 km auf. Die Bebauung wird von ein- und zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2,6 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 95% Einfamilienhäuser und 5% Wohnungen bzw. in 75% Mehrpersonen- und 25% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Die Gemeinde Illmitz verfügt über ein großes Angebot an Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen. Es gibt sowohl zwei Supermärkte als auch Bäcker und eine Fleischerei. Zudem gibt es vor allem im Hinblick auf Gastronomie und Hotellerie ein breites Angebot in dieser von Touristen – vor allem im Sommer – stark frequentierten Gemeinde. Ein Kindergarten, eine Volksschule sowie eine NMS sind auch vorhanden. Im medizinischen Bereich gibt es neben zwei Hausärzten eine Physiotherapeutin und einen Zahnarzt. Im Bereich Mobilität gibt es zwei Taxiunternehmen sowie mehrere Fahrradverleihe.

Verkehr

Illmitz ist über die L205 mit den Nachbargemeinden Podersdorf im Norden und Apetlon im Osten verbunden. Westlich der Gemeinde liegt der Neusieder See wodurch hier keine Straßenverbindungen gegeben sind. Illmitz verfügt über einen Fährhafen, von welchem aus in den Sommermonaten mehrmals täglich Fähren nach Mörbisch verkehren.

Die Landesstraße B51 verläuft von Norden nach Süden, rund 10 km östlich der Gemeinde. Die nächsten Autobahnanschlüsse an die A4 liegen rund 25 km entfernt im Norden bei Mönchhof und Weiden am See.

Die öffentliche Verkehrsanbindung ist durch die Regionalbuslinie 290 gegeben. Diese verbindet Illmitz mit Frauenkirchen, Gols, Weiden am See, Neusiedl am See und Parndorf sowie mit den benachbarten Gemeinden im Seewinkel. Durch die etwas abgeschiedene Lage ist die öffentliche Verkehrsanbindung jedoch insgesamt relativ eingeschränkt.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Illmitz nach eigenen Berechnungen 632 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl

zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Illmitz und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

E-Ladestationen für E-Fahrzeuge existieren in der Gemeinde Illmitz an sieben Standorten mit insgesamt 20 Ladepunkten zwischen 0,5 und 22 KW. Diese befinden sich teils auf privatem (Gasthäuser) und teils auf öffentlichem (Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel) Grund.

6.5.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Die wichtigsten Wirtschaftszweige der Gemeinde Illmitz sind Landwirtschaft sowie der Tourismus. Illmitz ist die größte Prädikatsweinbaugemeinde Österreichs und hat eine Anzahl an Weinbaubetrieben. Insgesamt ist die Landwirtschaft (Acker- und Gemüsebau) von großer Bedeutung. Außerdem gibt es einige Gastronomiebetriebe in der Gemeinde.

Illmitz ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Im Jahr 2017 wurden laut Tourismusstatistik Burgenland 46.141 Ankünfte und 145.197 Übernachtungen in der Gemeinde Illmitz verzeichnet. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt dementsprechend bei drei Nächten (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018).

Illmitz lag im Jahr 2017 an vierter Stelle der meisten Übernachtungen im Burgenland während der Sommermonate, im Ganzjahresvergleich lag die Gemeinde auf Platz 6. 86% der Übernachtungen finden im Sommer statt.

Zu den wichtigsten Ausflugszielen und touristischen Attraktionen zählt der Nationalpark Neusiedler See- Seewinkel. Hier finden das ganze Jahr über zahlreiche Veranstaltungen rund um Fauna und Flora des Seewinkels statt. Das Nationalpark-Informationszentrum in Illmitz ist ganzjährig geöffnet. Im Frühling findet jährlich die pannonian BirdExperience, eine Messe zum Thema Natur und Vogelwelt (Bird-watching). statt. In rund zwei Wochen finden dazu zahlreiche Exkursionen zu diversen Themen aus Fauna und Flora in und um Illmitz statt.

Im Sommer bietet das Seebad Illmitz einen Seezugang für Badegäste und Sportler. Der Neusiedler See bietet ideale Bedingungen für Wind- und Kitesurfer, sowie Segler und Stand-Up-Paddler (etc.). Die Fahrradfähre bietet während der Sommermonate die Möglichkeit mit dem Schiff den See zu überqueren.

In der Gemeinde gibt es zahlreiche kulinarische Angebote, insbesondere zum Thema Wein und regionale Küche.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet Tourismuszone. Zudem ist Illmitz ein Aufenthaltsstandort der Stufe 2, d. h. dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und besonders hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.5.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In Illmitz waren im Jahr 2015 1.206 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 413 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 783 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 309 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Der größte Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (330 Personen), weitere 93 Personen arbeiten im benachbarten Bundesland Niederösterreich. 188 Personen kommen zum Arbeiten nach Illmitz (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 31. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Illmitz (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	309	134
Burgenland	41	20
Niederösterreich	93	
Wien	330	
Sonstige	10	34
Summe	783	188

Schüler

In Illmitz pendeln 82 Schülern aus und 57 Schüler ein. Alle Einpendler kommen aus dem Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 32. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Illmitz (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	82	57
Burgenland	25	
Sonstige	31	
Summe	138	57

Pendeldistanzen

In Illmitz leben mit Stand 2015 1.206 erwerbstätige Personen, von denen 413 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 783 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Illmitz eine maximale Ausdehnung von 2,2 km aufweist, ist für jene 413 Personen die in Illmitz selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 2,2 km.

Für 711 der 783 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 711 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhalb arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 33. Pendler Illmitz und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Illmitz	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Illmitz	413	413			
Apetlon	26	26			
Frauenkirchen	38			38	
Neusiedl am See	97			97	
Parndorf	43			43	
Anderer Ort im Bezirk ND	105			105	
Eisenstadt	22			22	
Schwechat	50			50	
Wien	330				330
Summe		439	0	355	330

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Illmitz folgendes Bild:

439 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. 355 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere 330 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 34. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Illmitz die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	439
E-Bike/E-Roller	<15 km	0
E-Auto	<80 km	355
Charge/Park&Ride	>80 km	330

6.6 Neusiedl am See

6.6.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Die Stadtgemeinde Neusiedl am See liegt am nördlichen Ufer des Neusiedlersees und ist die Bezirkshauptstadt des gleichnamigen Bezirks Neusiedl am See. Neusiedl ist rund 30 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Die slowakische Hauptstadt Bratislava ist ca. 40 km, Wien rund 50 km und Sopron ca. 55 km entfernt. Die Gemeinde Frauenkirchen liegt 16 km entfernt.

Benachbarte Gemeinden in weniger als 10 km Entfernung sind Winden am See, Parndorf und Jois.



Abbildung 15. Lage im Raum – Neusiedl am See (Gemeinde) (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft erstreckt sich zwischen den Ausläufern des Leithagebirges und der Parndorfer Platte und ist stark agrarisch geprägt. Im Gemeindegebiet befinden sich zudem die Zitzmannsdorfer Wiesen, welche Bestandteile des Nationalparks Neusiedler See - Seewinkel sind.

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Neusiedl am See 8.235 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Dabei ist die Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten seit den 30er Jahren stetig von 3.616 EW in 1939 über 5.584 EW in 2001 zu 7.123 EW in 2011 (Statistik Austria, 2018).



Abbildung 16. Bevölkerungsentwicklung in Neusiedl zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Neusiedl am See weitgehend kompakt, hat jedoch eine große Ausdehnung von knapp fünf Kilometern. Das Siedlungsgebiet erstreckt sich im Süden vom Schilfrand des Neusiedler Sees bis zum Gewerbegebiet an der nördlichen Gemeindegrenze zu Parndorf.

Die Bebauung wird von Einfamilienhausbebauung und mehrgeschossigen Wohnbau bestimmt. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2,2 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 63% Einfamilienhäuser und 37% Wohnungen bzw. in 65% Mehrpersonen- und 35% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Stadtgemeinde Neusiedl am See gibt es eine große Auswahl an sozialer Infrastruktur, Nahversorgungsmöglichkeiten und Freizeitangeboten. In Neusiedl am See gibt es zwei Kindergärten und ein Montessori Kinderhaus. Die Stadtgemeinde hat zwei Volksschulen und mehrere weiterführende Schulen. Das Angebot an Ärzten und Apotheken ist ebenso vielfältig. Zwecks Nahversorgung gibt es mehrere Supermärkte, wie z. B. Billa, Spar, Merkur und Hofer, Bankfilialen und Trafiken. Im Bereich Freizeit und Gastronomie verfügt die Stadtgemeinde über ein breites Angebot an Restaurants und Cafés.

Verkehr

Die Verkehrssituation in Neusiedl am See ist geprägt durch ein starkes Verkehrsaufkommen auf den Hauptdurchzugsstraßen (hauptsächlich B51- Obere/ Untere Hauptstraße, bzw. Eisenstädterstraße).

Die Bezirkshauptstadt ist verkehrstechnisch sehr gut angebunden. Über die A4 ist Wien in ca. 45 Minuten erreichbar. Budapest ist über die A4 und das ungarische Straßennetz in knapp zwei Stunden erreichbar. Über die A4 ist der Anschluss an die A6 Richtung Bratislava gegeben. Die B51 verbindet Neusiedl mit den Gemeinden im Seewinkel bis zur ungarischen Grenze, die B50 verläuft an der Westseite des Sees nach Eisenstadt wo die Anbindung u.a. an die A3 und die S31 gegeben ist.

Über die Bahnlinien 730, 731 und 700 ist Neusiedl mit Eisenstadt, Wulkaprodersdorf, Pamhagen, Nickelsdorf, Kittsee, Wien und Fertöszentmiklós verbunden. VOR Bus Linien bieten Verbindungen zum Flughafen Wien, Fischamend, Purbach, Podersdorf, Apetlon, Frauenkirchen, Andau, Gattendorf, Nickelsdorf, Gattendorf, Kittsee, Parndorf und Bratislava an.

Der Bahnhof Neusiedl am See befindet sich in dezentraler Lage am nordwestlichen Stadtrand. Durch den Fahrradabstellplatz vor dem Bahnhof ist die Möglichkeit gegeben auch mit dem Rad den Bahnhof zu erreichen und das selbige vor Ort zu verwahren.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Neusiedl am See nach eigenen Berechnungen 504 Pkw/ 1000 EW. Neusiedl weist damit den niedrigsten Motorisierungsgrad innerhalb der KEM Neusiedler See – Seewinkel auf. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013). Neben Busanbindung besteht auch eine Bahnanbindung.

Für Elektroautos gibt es in Neusiedl am See mehrere öffentliche Ladestationen. Insgesamt bestehen 6 Ladestationen mit insgesamt 9 Ladepunkten von denen einer ein Schnellladepunkt ist.

In Kooperation mit Energie Burgenland ist 2016 ein Carsharing-Projekt gestartet. Im Rahmen dieses Projekts werden Elektrofahrzeuge und die notwendige Infrastruktur bereitgestellt und den Bürgern gegen Gebühr zur Verfügung gestellt.

6.6.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Neusiedl am See ist als Bezirkshauptstadt das wirtschaftliche Zentrum der Region. Laut Angaben auf der Homepage der Stadt gibt es in Neusiedl über 1000 Betriebe (Dienstleistung, Handel und Gewerbe). In Richtung Parndorf befindet sich ein umfangreiches Gewerbegebiet, welches u.a. ein großes Angebot an Lebensmittelmärkten, Baumärkten bzw. Möbelmärkten umfasst. Auch das Technologiezentrum Neusiedl am See befindet sich in diesem Bereich der Stadt.

Die Gemeinde ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 ein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort der Stufe zwei (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Laut Tourismusstatistik wurden in Neusiedl am See 26.187 Ankünfte und 59.627 Nächtigungen verzeichnet. Damit liegt Neusiedl am See auf Platz 13 der meisten Übernachtungen im Burgenland. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer beträgt 2,3 Nächte. 70 % der Nächtigungen finden in den Sommermonaten (41.213 Nächtigungen) statt (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018).

Die Übernachtungen finden zu 70 % in gewerblichen Übernachtungsbetrieben statt, 25 % fallen in die Kategorie „Sonstige“, die übrigen 5 % entfallen auf private Unterkünfte.

Neusiedl ist durch die Lage direkt am Neusiedler See eine wichtige Tourismusdestination im Burgenland. Die Stadt hat ein Strandbad, direkt angrenzend am Seeufer befindet sich das Restaurant „Mole

West“. Insgesamt bietet die Stadt ein großes Angebot an Gastronomiebetrieben und Einkaufsmöglichkeiten.

Seit 2017 findet jährlich Anfang Mai der Surf Worldcup in Neusiedl am See statt. Die Veranstaltung am Neusiedler Seeufer bringt während der ein- bis zweiwöchigen Veranstaltung zwischen 70.000 und 100.000 Besucher in die Stadt.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet teilweise Tourismuszone. Zudem ist Neusiedl ein Aufenthaltsstandort der Stufe 2, d. h. dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und besonders hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.6.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In Neusiedl am See waren im Jahr 2015 3.994 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 1.334 Personen ihren Arbeitsplatz in der Stadt Neusiedl, 2.660 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 659 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Der größte Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (1122 Personen), weitere 575 Personen arbeiten im benachbarten Bundesland Niederösterreich. 2642 Personen kommen zum Arbeiten nach Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 35. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Neusiedl am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	659	1761
Burgenland	227	372
Niederösterreich	575	284
Wien	1122	187
Sonstige	77	38
Summe	2660	2642

Schüler

In Neusiedl am See gibt es ein großes Angebot an Schulen (insbesondere höhere Schulen), wodurch die Anzahl der einpendelnden Schüler weit höher ist, als jene der Auspendler. Insgesamt pendeln 237 Schülern aus und 2.071 Schüler pendeln ein. Rund drei Viertel der Einpendler kommen aus dem Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 36. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Neusiedl am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	12	1518
Burgenland	47	193
Sonstige	178	360
Summe	237	2071

Pendeldistanzen

In Neusiedl am See leben mit Stand 2015 3.994 erwerbstätige Personen, von denen 1.334 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 2.660 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Neusiedl eine maximale Ausdehnung von 5 km aufweist, ist für jene 1.334 Personen die in Neusiedl selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 5 km.

Für 2.262 der 2.660 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 2.262 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 37. Pendler Neusiedl am See und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten Aus Neusiedl am See	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Neusiedl am See	1334	1334			
Weiden am See	53	53			
Jois	20	20			
Bruckneudorf	45		45		
Gols	42		42		
Parndorf	289		289		
Frauenkirchen	46			46	
Anderer Ort im Bezirk ND	164			164	
Breitenbrunn	25		25		
Eisenstadt	133			133	
Bruck/ Leitha	122			122	
Schwechat	201			201	
Wien	1122			1122	
Summe		1407	401	1788	0

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Neusiedl am See folgendes Bild:

Etwas mehr als 1400 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere ca. 400 Personen

(Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. 1788 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos.

Tabelle 38. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Neusiedl die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	1407
E-Bike/E-Roller	<15 km	401
E-Auto	<80 km	1788
Charge/Park&Ride	>80 km	0

6.7 Pamhagen

6.7.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Pamhagen befindet sich im Süden des Bezirks Neusiedl am See und liegt direkt an der ungarischen Grenze. Die Gemeinde ist rund 60 km von der an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 90 km, das ungarische Sopron 40 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 70 km entfernt. Neusiedl am See ist 33 km und Frauenkirchen 17 km entfernt.

Benachbarte Gemeinden sind Wallern und Apetlon. Beide Nachbargemeinden liegen weniger als 10 km entfernt.

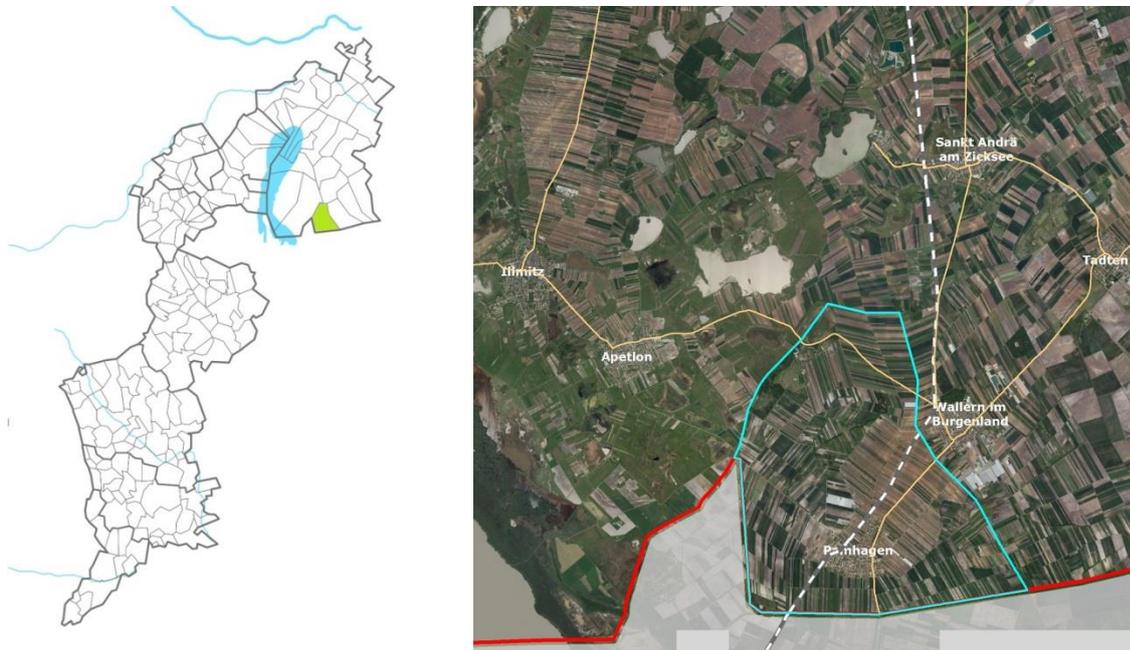


Abbildung 17. Lage im Raum - Pamhagen (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist mit weitläufigem, ebenem Gelände und starker agrarischer Nutzung den typischen Steppencharakter auf. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft (Gemüse-, Obst- und Weinbau).

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Pamhagen 1.623 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Zwischen 1981 (1.991 EW) und 1991 (1.795) ist die Bevölkerung etwas stärker zurückgegangen. In den letzten 20 Jahren ist sie langsamer geschrumpft. So hatte Pamhagen 2001 1.768 Einwohner und 2011 1.667 Einwohner.

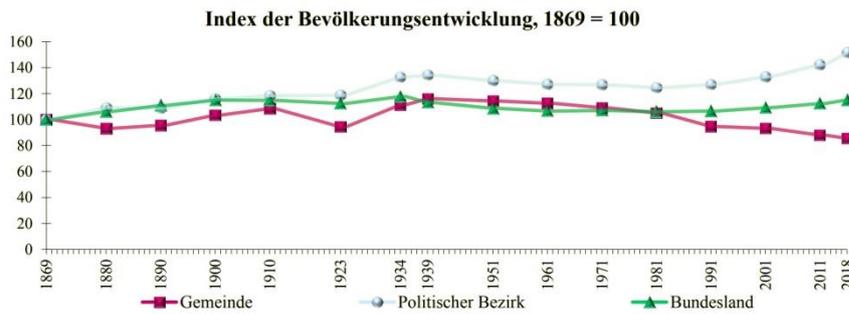


Abbildung 18. Bevölkerungsentwicklung in Pamhagen zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Pamhagen ist kompakt und weist eine maximale Ausdehnung von knapp 2 km auf. Die Bebauung wird von ein- und zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2,6 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 98% Einfamilienhäuser und 2% Wohnungen bzw. in 75% Mehrpersonen- und 25% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Gemeinde sind alle grundlegenden Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Es gibt einen Kindergarten, eine Volksschule sowie eine Neue Mittelschule. Die ärztliche Versorgung ist durch einen Allgemeinmediziner abgedeckt. Darüber hinaus befindet sich eine physiotherapeutische Praxis in Pamhagen. Die Nahversorgung deckt ein Lebensmittelgeschäft, zwei Bäcker und eine Fleischerei ab. Weiters gibt es eine Bank, einen Postpartner einen Agrarhandel und eine Tankstelle. In der Gemeinde gibt es dazu einige Gasthäuser, Heurigen sowie das Hotel und Feriendorf VILA VITA außerhalb des geschlossenen Siedlungsbereiches.

Verkehr

Pamhagen liegt direkt an der ungarischen Grenze an der Landesstraße B51. Die B51 verläuft von der Staatsgrenze durch Pamhagen über die Nachbargemeinde Wallern und über Frauenkirchen nach Neusiedl am See. Auf ungarischer Seite führt die Straße weiter nach Fertőszentmiklós, wo es eine Anbindung an die Straße 85 gibt. Von Pamhagen aus verläuft die Apetloner-Straße zur Nachbargemeinde Apetlon.

Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle an die Ostautobahn A4 liegt rund 30 km entfernt bei Mönchhof.

Die öffentliche Verkehrsanbindung ist durch die Regionalbuslinie 295 sowie durch die Neusiedler Seebahn (NSB) gegeben. Die Regionalbuslinie verbindet Pamhagen mit Wallern, St. Andrä am Zicksee und Frauenkirchen. Durch die NSB hat Pamhagen über Neusiedl am See, Parndorf und Bruck an der Leitha eine direkte Verbindung nach Wien. In der Gegenrichtung verkehrt der Zug von Wien über Pamhagen bis nach Fertőszentmiklós.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Pamhagen nach eigenen Berechnungen 641 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl

zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Pamhagen und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013). Neben der Busanbindung besteht auch eine Bahnanbindung.

E-Ladestationen für E-Fahrzeuge existieren in der Gemeinde Pamhagen auf dem Gelände der Vila Vita. Sort gibt es zwei Ladestationen mit drei Ladepunkten zwischen 0,5 und 11 kW.

6.7.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Ein wichtiger Wirtschaftszweig der Gemeinde ist die Landwirtschaft, welche sich aus den unterschiedlichsten Betrieben aus Wein-, Acker-, Obst- und Gemüseanbau zusammensetzt. Natur und Kulinarik stellen die Hauptthemen aus dem Fremdenverkehr dar. Mit der VILA VITA befindet sich ein großer Tourismusbetrieb in der Gemeinde.

Pamhagen ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Laut Tourismusstatistik wurden im Jahr 2017 20.239 Ankünfte und 86.073 Übernachtungen in der Gemeinde Pamhagen verzeichnet. Damit liegt die Gemeinde auf Platz 11 der meisten Übernachtungen im Burgenland. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste liegt bei 4 Nächten (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018).

In der Gemeinde Pamhagen befindet sich das Hotel und Feriendorf VILA VITA Pannonia, welches über ein großes Angebot verfügt (Tagungen, Seminare, Wellness- und Sportangebote etc.). Die Anlage umfasst 200 ha und bietet 27 Hotelzimmer, 8 Suiten, 5 Appartements und 127 Bungalows zur Übernachtung. Hier befindet sich auch das Anneliese Pohl Energiezentrum sowie ein 8 ha großer Badesee.

Die bekanntesten Ausflugsziele in Pamhagen sind der Steppentierpark und der Nationalpark Neusiedler See- Seewinkel. Der Türkenturm ist das Wahrzeichen der Gemeinde. Weiters gibt es zahlreiche Fahrrad-, Lauf- und Spazierwege (z.B. Naturgenuss Erlebnisweg etc.).

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet Tourismuszone. Zudem ist Pamhagen ein Aufenthaltsstandort der Stufe 2, d. h. dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und besonders hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.7.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In Pamhagen waren im Jahr 2015 868 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 301 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 567 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 267 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Der größte Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (208 Personen), weitere 57 Personen arbeiten im benachbarten Bundesland Niederösterreich. 185 Personen kommen zum Arbeiten nach Pamhagen (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 39. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Pamhagen (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	267	140
Burgenland	28	15
Niederösterreich	57	0
Wien	208	0
Sonstige	7	30
Summe	567	185

Schüler

In Pamhagen pendeln 75 Schüler aus und 48 ein. Der größte Anteil der Ein- und Auspendler bleibt im Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 40. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Pamhagen (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	42	46
Burgenland	8	0
Sonstige	25	2
Summe	75	48

Pendeldistanzen

In Pamhagen leben mit Stand 2015 868 erwerbstätige Personen, von denen 301 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 567 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Pamhagen eine maximale Ausdehnung von knapp 2 km aufweist, ist für jene 301 Personen die in Pamhagen selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 2 km.

Für 524 der 567 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)

- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 524 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 41. Pendler Pamhagen und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Pamhagen	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Pamhagen	301	301			
Frauenkirchen	54			54	
Neusiedl am See	61			61	
Parndorf	25			25	
Anderer Ort im Bezirk ND	127			127	
Eisenstadt	20			20	
Schwechat	29				29
Wien	208				208
Summe		301	0	287	237

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Pamhagen folgendes Bild:

Etwas mehr als 300 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. 287 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere 237 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 42. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Pamhagen die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	301
E-Bike/E-Roller	<15 km	0
E-Auto	<80 km	287
Charge/Park&Ride	>80 km	237

6.8 Podersdorf am See

6.8.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Die Gemeinde Podersdorf liegt am Ostufer des Neusiedler Sees im Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel. Sie ist rund 45 km von der an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 70 km, das ungarische Sopron 60 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 60 km entfernt. Neusiedl ist 13 km und Frauenkirchen 8 km weit entfernt.

Benachbarte Gemeinden in weniger als 10 km Entfernung sind Weiden, Gols und Frauenkirchen.

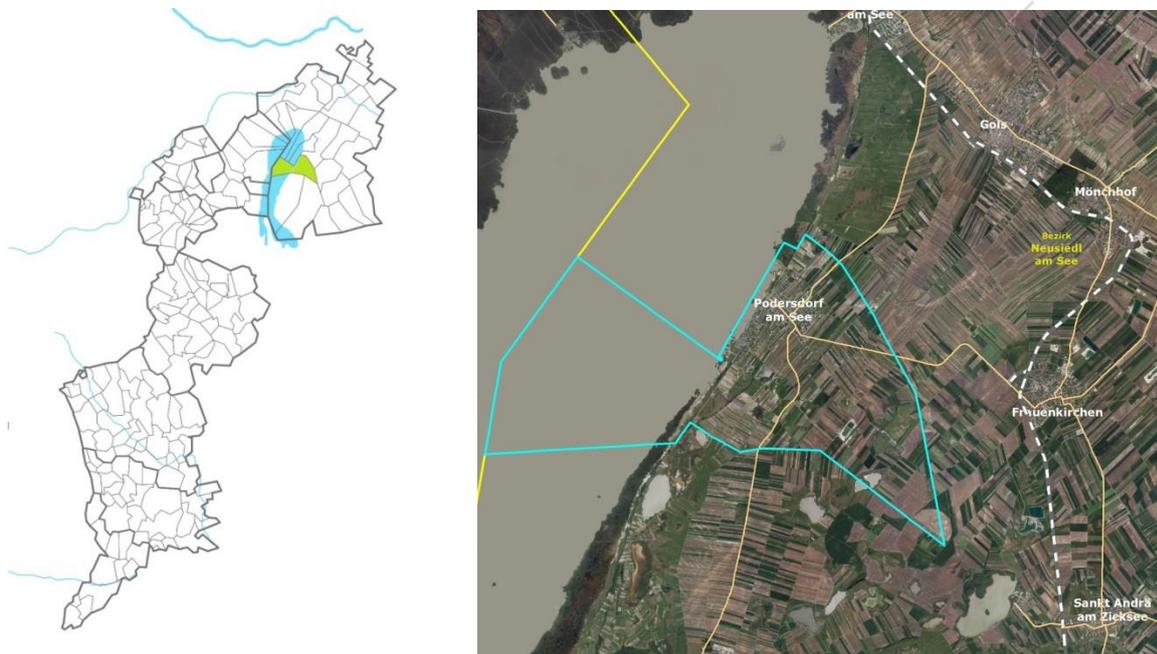


Abbildung 19. Lage im Raum - Podersdorf (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter auf, mit weitläufigem, ebenem Gelände und starker agrarischer Nutzung. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft, vor allem den Weinbau.

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Podersdorf am See 2.135 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Während die Einwohnerzahl zwischen 1991 und 2001 leicht rückläufig war, setzt sie seitdem den recht steten Wachstumstrend wieder fort.

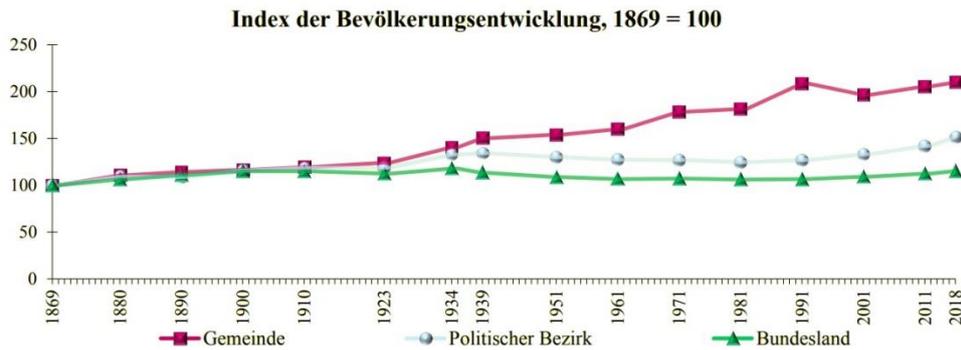


Abbildung 20. Bevölkerungsentwicklung in Podersdorf zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Podersdorf ist weitgehend kompakt, einzig die Siedlungsgebiete entlang des Seeufers weichen von diesem ab. Entlang des Seeufers erstreckt sich die Gemeinde auf ca. 2,3 km Länge. In West-Ost Richtung weist die Gemeinde eine maximale Ausdehnung von ca. 2 km auf. Die Bebauung wird von ein- und zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 88% Einfamilienhäuser und 12% Wohnungen bzw. in 68% Mehrpersonen- und 32% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

Podersdorf am See verfügt über ein großes Angebot an Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen. Es gibt sowohl zwei Supermärkte als auch Bäcker. Zudem gibt es vor allem im Hinblick auf Gastronomie und Hotellerie ein breites Angebot in dieser von Touristen – vor allem im Sommer – stark frequentierten Gemeinde. Ein Kindergarten, eine Volksschule sowie eine NMS sind auch vorhanden. Im medizinischen Bereich gibt es neben zwei Hausärzten einige Facharztordinationen. Im Bereich Mobilität gibt es ein Taxiunternehmen.

Verkehr

Die Gemeinde Podersdorf ist über die Landesstraßen L205, L304 und L305 erschlossen. Die Landesstraßen verbinden die Gemeinde mit den Nachbargemeinden Frauenkirchen, Illmitz, Gols und Weiden. Im Norden und Westen der Gemeinde verläuft die B51, welche die Verbindung zwischen Neusiedl am See und der ungarischen Grenze darstellt. Die B51 verläuft durch die Nachbargemeinden Frauenkirchen, Gols bzw. Weiden.

Die nächste höherrangige Straßenverbindung ist die Ostautobahn A4 welche über die Anschlussstelle Gols/Weiden rund 10 km nördlich der Gemeinde erreicht werden kann.

Entlang der Hauptstraße sind zwei der drei Bushaltestellen für Fahrten nach Frauenkirchen und Neusiedl/ See bzw. nach Illmitz und Apetlon mit der Linie 290 positioniert. Die dritte Haltestelle befindet sich an der Promenade.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Podersdorf nach eigenen Berechnungen 625 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl

zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Podersdorf und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

In der Gemeinde gibt es insgesamt fünf E-Ladestationen für E-Fahrzeuge. Diese befinden sich allesamt auf Privatgrundstücken von Gasthäusern bzw. Fahrradhändlern.

6.8.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Der Tourismus ist ein wichtiger Wirtschaftsfaktor in der Gemeinde. Es gibt zahlreiche Beherbergungsbetriebe bzw. weit mehr Gastronomiebetriebe als in den benachbarten Gemeinden der Region. Ein weiterer wichtiger Wirtschaftsfaktor sind landwirtschaftliche Betriebe, insbesondere zahlreiche Weinbaubetriebe. In der Gemeinde gibt es einige Dienstleister (z.B. Frisör, Tattoo, Schneiderei etc.) sowie Handelsbetriebe. Insbesondere ist in allen Bereichen eine enge Verknüpfung zum Tourismus zu sehen, viele Betriebe sind auf Sport (Sport Schneider, Surf- und Segelschule, Radverleih etc.) bzw. Gastronomie und Beherbergung ausgerichtet.

Podersdorf ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Podersdorf zählt zu den wichtigsten Tourismusdestinationen im Burgenland. In Podersdorf gibt es 153 Beherbergungsbetriebe mit ca. 2.500 Betten. Der Campingplatz bietet zusätzlich 800 Stellplätze und 400 Dauercamper-Plätze (Podersdorf Tourismus & ETB, o. J.).

Im Jahr 2017 wurden in Podersdorf 140.820 Ankünfte und 421.570 Übernachtungen registriert. Damit liegt Podersdorf auf dem zweiten Platz der meisten Übernachtungen im Burgenland (hinter Bad Tatzmannsdorf), verzeichnet jedoch die meisten Ankünfte. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei drei Nächten (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018). Ein großer Anteil der Übernachtungen entfällt auf den Campingplatz (Podersdorf Tourismus & ETB, o. J.).

Während der Sommersaison ist Podersdorf mit 388.294 Übernachtungen die wichtigste Tourismusgemeinde im Burgenland.

Das touristische Angebot in Podersdorf ist geprägt durch den Neusiedler See. Neben Badegästen bietet der See einen wichtigen Anlaufpunkt für Sportler (Kitesurfer, Windsurfer, Segler, SUP etc.). Bei guten Wetterbedingungen kommen teilweise hunderte Kitesurfer nach Podersdorf. Durch die Nähe zu Wien kommen viele Sportler auch nur als Tagesgäste nach Podersdorf. Für Radfahrer bietet die Region ein großes Radwegenetz, welches durch die ebene Landschaft einfache Bedienung bietet. Insbesondere die Rundfahrt um den Neusiedler See ist eine beliebte Route. Die Fahrradfahren ab bzw. nach Podersdorf bieten die Möglichkeit mit dem Rad unkompliziert ans andere Seeufer zu gelangen.

Als wichtigste Tourismusgemeinde am Neusiedler See bietet Podersdorf eine hohe Anzahl an unterschiedlichen Unterkünften, vom Campingplatz über Pensionen bis zu Hotels.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet Tourismuszone. Zudem ist Podersdorf ein Aufenthaltsstandort der Stufe 2, d.h. dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und besonders hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.8.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In Podersdorf am See waren im Jahr 2015 1.048 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 372 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 676 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohn-gemeinde. 257 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Ein hoher Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (245 Personen), weitere 119 Personen arbeiten im benachbarten Bundesland Niederösterreich. 193 Personen kommen zum Arbeiten nach Podersdorf (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 43. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Podersdorf (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	257	147
Burgenland	39	8
Niederösterreich	119	0
Wien	245	22
Sonstige	16	16
Summe	676	193

Schüler

In Podersdorf pendeln 168 Schüler aus und ein Schüler ein. Der größte Anteil (123) der Auspendler bleibt im Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 44. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Podersdorf (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	123	1
Burgenland	16	0
Sonstige	29	0
Summe	168	1

Pendeldistanzen

In Podersdorf am See leben mit Stand 2015 1.048 erwerbstätige Personen, von denen 372 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 676 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Podersdorf eine maximale Ausdehnung von 2,3 km aufweist, ist für jene 372 Personen die in Podersdorf selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 2,3 km.

Für 586 der 676 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 586 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 45. Pendler Podersdorf und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Podersdorf	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Podersdorf	372	372			
Frauenkirchen	23		23		
Gols	28		28		
Neusiedl am See	85		85		
Parndorf	47			47	
Anderer Ort im Bezirk ND	74			74	
Eisenstadt	30			30	
Schwechat	54			54	
Wien	245			245	
Summe		372	136	450	0

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Podersdorf folgendes Bild:

Etwas mehr als 350 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 136 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. 450 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos.

Tabelle 46. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Podersdorf die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	372
E-Bike/E-Roller	<15 km	136
E-Auto	<80 km	450
Charge/Park&Ride	>80 km	0

6.9 Sankt Andrä am Zicksee

6.9.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Sankt Andrä am Zicksee befindet sich rund 65 km von der an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 80 km, das ungarische Sopron 50 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 60 km entfernt. Neusiedl befindet sich 22 km, Frauenkirchen 6 km entfernt.

Benachbarte Gemeinden in weniger als 10 km Entfernung sind Frauenkirchen, Andau, Tadtén, Wallern im Burgenland und Apetlon.

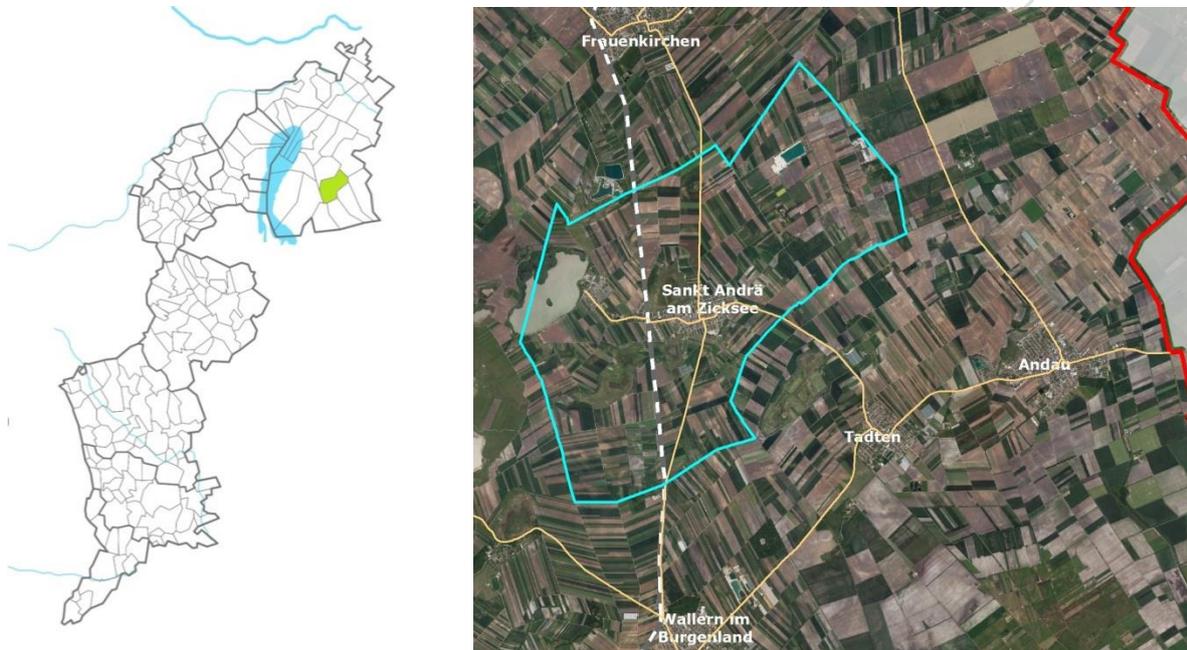


Abbildung 21. Lage im Raum – St. Andrä am Zicksee (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter auf und umfasst den Zicksee. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft (Gemüse-, Obst- und Weinbau).

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Sankt Andrä am Zicksee 1.371 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Seit 1991 (1.422 EW) ist die Bevölkerungszahl leicht rückgängig (-3,5%).

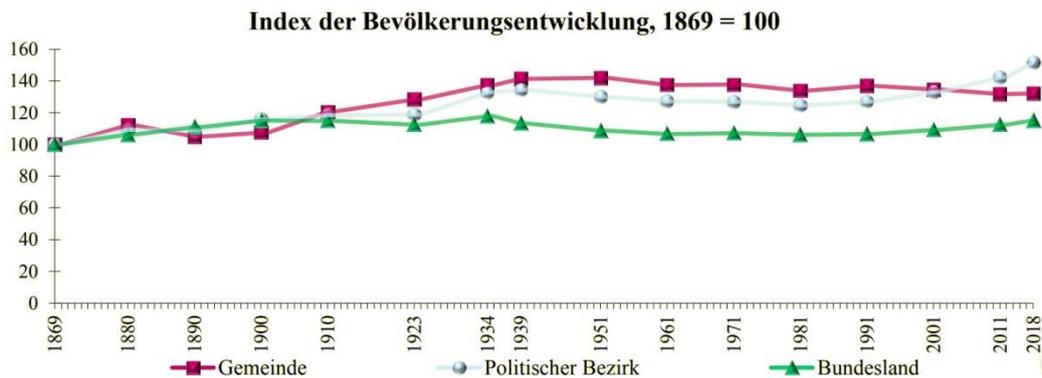


Abbildung 22. Bevölkerungsentwicklung in Sankt Andrä zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde ist weitgehend kompakt. Jedoch liegt ein vom Ortsgebiet abgetrennter Ortsteil ca. 500 m vom Ortskern entfernt direkt am Ufer des Zicksees. In diesem Bereich befinden sich neben Einfamilienhäusern auch der Campingplatz, sowie zahlreiche Ferienunterkünfte. Insgesamt beträgt die maximale Ausdehnung der Gemeinde ca. 3 km.

Die Bebauung wird von eingeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2,4 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 97% Einfamilienhäuser und 3% Wohnungen bzw. in 72% Mehrpersonen- und 28% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In St. Andrä am Zicksee sind grundlegende Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Die Grundversorgung ist durch einen Kindergarten und eine Volksschule sowie einen Allgemeinmediziner gewährleistet. Des Weiteren gibt es einen Zahnarzt und ein orthopädisches Klinikum. Für die Nahversorgung befinden sich in der Gemeinde ein Supermarkt sowie eine Bäckerei. Zudem gibt es einige Nächtigungsbetriebe und gastronomische Einrichtungen. Unter anderem existieren im Bereich des Zicksees zwei Campingplätze und diverse Gasthäuser.

Verkehr

St. Andrä am Zicksee ist durch die B51 und die L206 erschlossen. Die B51 verläuft von Neusiedl am See bis zur ungarischen Grenze und verbindet St. Andrä in nördlicher Richtung mit Frauenkirchen und in südlicher Richtung mit Wallern im Burgenland. Die L206 verbindet St. Andrä mit Tadten.

Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle an die Ostautobahn A4 liegt rund 20 km entfernt bei Mönchhof.

St. Andrä ist über den Regionalbusverkehr sowie über die NSB an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen. Über den Schienenverkehr ist die Gemeinde an die Verbindung zwischen Fertöszentmiklos und Wien angeschlossen. Die Regionalbuslinien 292 und 295 verbinden St. Andrä am Zicksee mit Neusiedl am See bzw. mit den benachbarten Gemeinden im Seewinkel.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in St. Andrä am Zicksee nach eigenen Berechnungen 661 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen

Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen St. Andrä und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

E-Ladestationen für Elektroautos gibt es in der Gemeinde aktuell nicht.

6.9.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

In St. Andrä gibt es der geringen Gemeindegröße entsprechend eine geringe Anzahl an Betrieben, welche sich auf unterschiedliche Wirtschaftszweige verteilen (Obstbau, Dienstleistung, Handel und Gewerbe). Die Lage am Zicksee ermöglicht ein vielfältiges Angebot an Freizeit- und Urlaubsangeboten, welche sich auch in der Wirtschaft widerspiegeln (Fischerei, Campingplatz, Bootsverleih, Segel- und Surfschule etc.).

St. Andrä am Zicksee ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

St. Andrä liegt am Zicksee, welcher zahlreiche Angebote für Wassersportler und Badegäste bietet. Es gibt eine Surf- und Segelschule sowie einen Surfboard- und Bootsverleih. Direkt am See gibt es einen Campingplatz mit ca. 600 Stellplätzen.

Laut Tourismusstatistik Burgenland wurden 2016 insgesamt 9.362 Ankünfte und 77.568 Nächtigungen gezählt. Daraus ergibt sich eine im Burgenlandvergleich sehr lange durchschnittliche Aufenthaltsdauer von acht Nächten pro Gast. Dies ist auf den Campingplatz zurückzuführen (Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018).

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet Tourismuszone. Zudem ist St. Andrä ein Aufenthaltsstandort der Stufe 2, d. h. dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und besonders hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.9.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

Erwerbstätige Aus- und Einpendler

In St. Andrä am Zicksee waren im Jahr 2015 641 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 192 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 449 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 201 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Ein hoher Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (178 Personen), weitere 45 Personen arbeiten im benachbarten

Bundesland Niederösterreich. 145 Personen kommen zum Arbeiten nach St. Andrä am Zicksee (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 47. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für St. Andrä am Zicksee (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	201	129
Burgenland	20	2
Niederösterreich	45	-
Wien	178	-
Sonstige	5	14
Summe	449	145

Schüler

In St. Andrä am Zicksee pendeln 98 Schüler aus. und ein Schüler ein. Der größte Anteil (64) der Auspendler bleibt im Bezirk Neusiedl am See. Auf Grund des fehlenden Angebots gibt es keine Einpendler (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 48. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für St. Andrä am Zicksee (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	64	-
Burgenland	17	-
Sonstige	17	-
Summe	98	0

Pendeldistanzen

Wie bereits angemerkt, leben in St. Andrä am Zicksee mit Stand 2015 641 erwerbstätige Personen, von denen 192 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 449 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von St. Andrä eine maximale Ausdehnung von ca. 3 km aufweist, ist für jene 192 Personen die in St. Andrä selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 3 km.

Für 408 der 449 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 408 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den

Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 49. Pendler St. Andrä und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus St. Andrä	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Sankt Andrä/ Zicksee	192	192			
Frauenkirchen	57		57		
Neusiedl am See	43			43	
Parndorf	20			20	
Anderer Ort im Bezirk ND	81			81	
Schwechat	29			29	
Wien	178				178
Summe		192	57	173	178

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in St. Andrä folgendes Bild:

Knapp 200 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. 57 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. 173 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere 178 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 50. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in St. Andrä die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	192
E-Bike/E-Roller	<15 km	57
E-Auto	<80 km	173
Charge/Park&Ride	>80 km	178

6.10 Tadten

6.10.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Die Gemeinde Tadten liegt im Süden des Bezirks Neusiedl am See im Nationalpark Neusiedler See - Seewinkel. Die südlichste Gemeindegrenze befindet sich direkt an der ungarischen Grenze. Tadten ist rund 70 km von der an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 85 km, das ungarische Sopron 45 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 60 km entfernt. Neusiedl am See befindet sich in 27 km, Frauenkirchen sich in 11 km Entfernung.

Benachbarte Gemeinden die weniger als 10 km weit entfernt liegen, sind Wallern im Burgenland, St. Andrä am Zicksee und Andau.

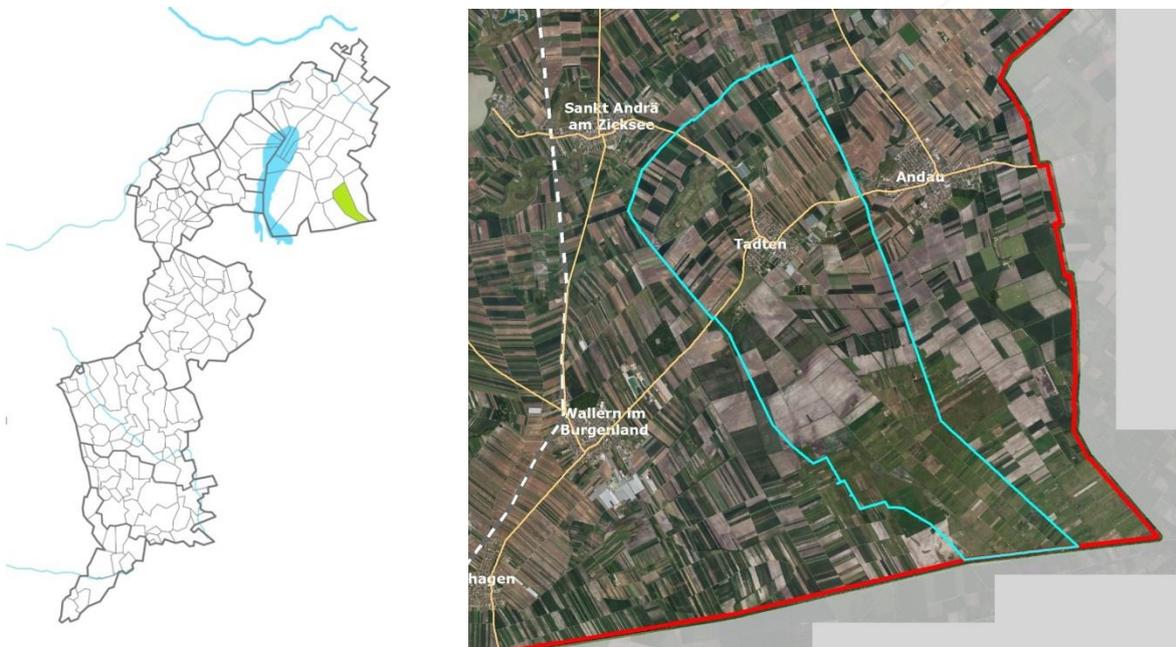


Abbildung 23. Lage im Raum - Tadten (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter auf, mit weitläufigem, ebenem Gelände und starker agrarischer Nutzung. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft (Gemüse-, Obst- und Weinbau).

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Tadten 1.186 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Die Bevölkerungszahlen sind in den letzten 50 Jahren konstant zurückgegangen. Während Tadten 1971 noch 1.581 Einwohner hatte, waren es 2001 noch 1.355 und 2011 nur mehr 1.252.

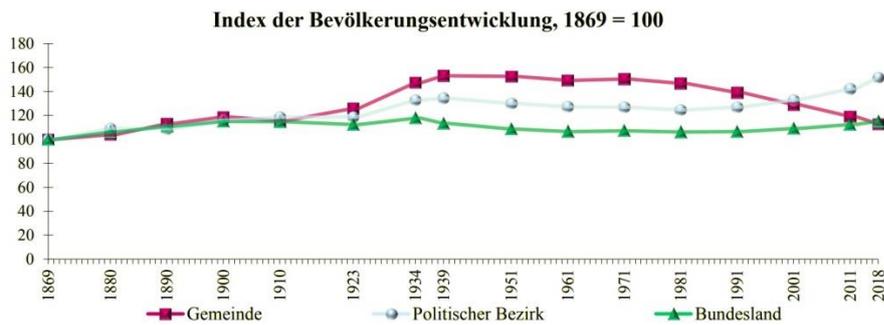


Abbildung 24. Bevölkerungsentwicklung in Sankt Andrä zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Tadten ist sehr kompakt. Die maximale Ausdehnung der Gemeinde beträgt sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung 1,3 km.

Die Bebauung wird von ein- bis zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 3 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 99% Einfamilienhäuser und 1% Wohnungen bzw. in 63% Mehrpersonen- und 37% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In Tadten sind grundlegende Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule, einen Allgemeinmediziner und zwei Fachärzte (Osteopathie und Psychologie). Für die Nahversorgung gibt es einen Supermarkt sowie einen Bäcker und Direktvermarkter. Im Bereich Freizeit und Gastronomie gibt es einige wenige Gasthäuser, Weinbaubetriebe und Nächtigungsbetriebe.

Verkehr

Die L207 verbindet Tadten mit der Gemeinde Wallern. Des Weiteren gibt es durch die L206 Verbindungen in die Gemeinden Andau und St. Andrä.

Die Landesstraße B51, welche von Neusiedl nach Pamhagen bis an die ungarische Grenze verläuft ist fünf Kilometer (Verbindung über St Andrä) bzw. sechs Kilometer (bei Wallern) entfernt. Die nächste Autobahnauffahrt zur Ostautobahn A4 ist knapp 25 km entfernt.

Tadten ist über die Buslinie 292 an das öffentliche Nahverkehrssystem angebunden. Diese Linie verläuft weitgehend entlang der B51 zwischen Neusiedl am See und St. Andrä/Zicksee und in weiterer Folge entlang der L206 über Tadten nach Andau. Die Kurse der Linie 292 werden entweder zwischen dem Bahnhof Neusiedl am See oder dem Bahnhof St. Andrä/Zicksee und Andau geführt. Aufgrund des zwischen Bus und Bahn abgestimmten Knotenfahrplanes ist Tadten dadurch sowohl innerhalb des Bezirkes als auch in Richtung Wien in das öffentliche Verkehrssystem integriert.

Durch die periphere Lage der Gemeinde kann davon ausgegangen werden, dass der motorisierte Individualverkehr (mIV) eine wesentliche Rolle im Hinblick auf die Mobilität spielt. Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Tadten nach eigenen Berechnungen 601 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich

der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Tadten und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

E-Ladestationen für Elektroautos gibt es in der Gemeinde aktuell nicht.

6.10.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

In der Gemeinde Tadten gibt es der Gemeindegröße entsprechend, nur eine geringe Anzahl an Betrieben. Diese befinden sich hauptsächlich in den Bereichen Garten- bzw. Obstbau, Kfz sowie Dienstleistung. Landwirtschaftliche Betriebe (Wein, Gemüse, Ackerbau) spielen eine wichtige Rolle. Es gibt ein Fachgeschäft für E-Mobilität, welches verschiedene Elektro-Fahrzeuge (E-Bike, E-Scooter etc.) anbietet (keine Pkw).

Tadten ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Der Tourismus spielt in der kleinen Gemeinde nur eine untergeordnete Rolle. Es gibt ein einziges Gästehaus in der Gemeinde. In der Tourismusstatistik Burgenland ist die Gemeinde nicht vertreten.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 befindet sich das Gemeindegebiet dennoch in einer Tourismuszone (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.10.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

In Tadten waren im Jahr 2015 589 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 145 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 444 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 233 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Ein hoher Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (137 Personen), weitere 43 Personen arbeiten im benachbarten Bundesland Niederösterreich. Tadten hat 37 Einpendler (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 51. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Tadten (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	233	27
Burgenland	22	1
Niederösterreich	43	
Wien	137	
Sonstige	9	9
Summe	444	37

Schüler

In Tadten pendeln 92 Schüler aus und zwei Schüler ein. Der größte Anteil (68) der Auspendler bleibt im Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 52. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Tadten (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	68	2
Burgenland	11	0
Sonstige	13	0
Summe	92	2

Pendeldistanzen

In Tadten leben mit Stand 2015 589 erwerbstätige Personen, von denen 145 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 444 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Tadten eine maximale Ausdehnung von 1,3 km aufweist, ist für jene 145 Personen die in Tadten selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 1,3 km.

Für 370 der 444 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 370 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 53. Pendler Tadten und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Tadten	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Tadten	145	145			
Frauenkirchen	43		43		
Neusiedl am See	49			49	
Parndorf	29			29	
Anderer Ort im Bezirk ND	112			112	
Wien	137				137
Summe		145	43	190	137

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Tadten folgendes Bild:

Knapp 150 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 43 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. Knapp 200 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere 137 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 54. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Tadten die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	145
E-Bike/E-Roller	<15 km	43
E-Auto	<80 km	190
Charge/Park&Ride	>80 km	137

6.11 Wallern im Burgenland

6.11.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Die Gemeinde Wallern im Burgenland befindet sich im Süden des Bezirks Neusiedl am See und befindet sich direkt an der ungarischen Grenze. Sie ist rund 70 km von der an der gegenüberliegenden Seite des Neusiedler Sees liegenden Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt. Wien ist rund 90 km, das ungarische Sopron 40 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 65 km entfernt. Neusiedl am See befindet sich 29 km entfernt, Frauenkirchen 13 km.

Benachbarte Gemeinden im 10km-Umkreis sind Pamhagen, Tadtten und St. Andrä am Zicksee.

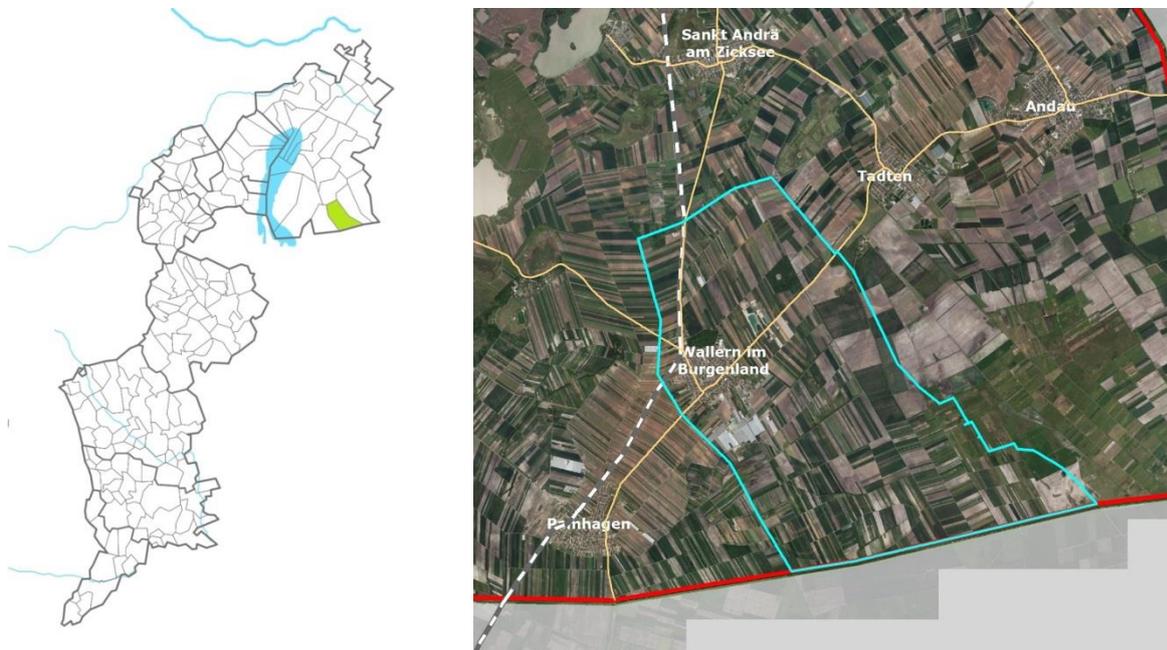


Abbildung 25. Lage im Raum – Wallern im Burgenland (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter auf, mit weitläufigem, ebenem Gelände und starker agrarischer Nutzung. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft (Gemüse-, Obst- und Weinbau). Wallern liegt 120 m.ü.A. und ist eine der tiefst gelegenen Gemeinden in Österreich.

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Wallern im Burgenland 1.702 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Bis 1971 ist die Bevölkerung gewachsen, seit dem sinkt die Einwohnerzahl konstant. 1971 waren in Wallern 2.061 Einwohner gemeldet, 2001 noch 1.980 und 2011 nur mehr 1.803.

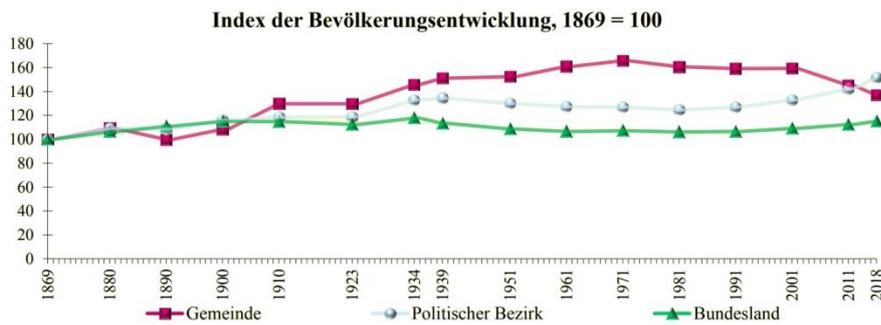


Abbildung 26. Bevölkerungsentwicklung in Wallern zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Wallern ist sehr kompakt mit einer maximalen Ausdehnung (sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung) von 1,7 km.

Die Bebauung wird von ein- bis zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 96% Einfamilienhäuser und 4% Wohnungen bzw. in 73% Mehrpersonen- und 27% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Gemeinde sind grundlegende Nahversorgungs- und Infrastruktureinrichtungen vorhanden. Es gibt einen Kindergarten und eine Volksschule. Für die medizinische Versorgung der Gemeinde sind ein Allgemeinmediziner und eine Apotheke zuständig. Im Ort befinden sich ein Supermarkt, eine Bäckerei sowie diverse Direktvermarkter. Auch einige gastronomische Einrichtungen und Nächtigungsbetriebe sind in Wallern vorhanden.

Verkehr

Wallern im Burgenland ist durch die B51, die L205 und die L207 erschlossen. Die B51 verläuft von Neusiedl am See bis zur ungarischen Grenze und verbindet Wallern in nördlicher Richtung mit St. Andrä und in südlicher Richtung mit Pamhagen. Die L205 verbindet Wallern mit der Vila Vita Pamhagen und im weiteren Straßenverlauf mit Apetlon. Die L207 verbindet Wallern mit Tadtén.

Die nächstgelegene Autobahnanschlussstelle an die Ostautobahn A4 liegt rund 25 km entfernt bei Mönchhof.

Die Gemeinde Wallern im Bgld. ist über den Regionalbusverkehr sowie über die NSB an das öffentliche Nahverkehrsnetz angeschlossen. Über den Schienenverkehr ist die Gemeinde an die Verbindung zwischen Fertöszentmiklós und Wien angeschlossen. Die Regionalbuslinie 295 verbindet Wallern mit Pamhagen, St. Andrä am Zicksee und Frauenkirchen.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Wallern nach eigenen Berechnungen 642 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Wallern und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

Im Bereich E-Mobilität gibt es in Wallern eine E-Ladestation auf öffentlichem Gelände. An dieser E-Ladestation gibt es zwei Ladepunkte mit 11 bzw. 22 kW.

6.11.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

In Wallern gibt es laut Auskunft der Gemeindehomepage über 40 Gewerbebetriebe. Ein wichtiger Wirtschaftszweig in Wallern ist die Landwirtschaft bzw. landwirtschaftliche Produkte wie Gemüse und Wein.

Wallern ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

In Wallern gab es laut Tourismusstatistik Burgenland im Jahr 2016 2.913 Ankünfte bzw. 5.662 Übernachtungen. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer liegt bei zwei Nächten. Dieser Wert liegt eher unter dem burgenlandweiten Durchschnitt.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet Tourismuszone (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.11.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

In Wallern im Burgenland waren im Jahr 2015 865 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 226 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 639 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 315 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Ein hoher Anteil aller Pendler arbeitet in Wien (204 Personen), weitere 76 Personen arbeiten im benachbarten Bundesland Niederösterreich. Wallern hat 88 Einpendler (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 55. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Wallern (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	315	78
Burgenland	35	1
Niederösterreich	76	
Wien	204	
Sonstige	9	9
Summe	639	88

Schüler

In Wallern pendeln 133 Schüler aus und ein Schüler ein. Der größte Anteil (100) der Auspendler bleibt im Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 56. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Wallern (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	100	1
Burgenland	9	0
Sonstige	24	0
Summe	133	1

Pendeldistanzen

Wie bereits angemerkt, leben in Wallern i. Bgld. mit Stand 2015 865 erwerbstätige Personen, von denen 226 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 639 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Wallern eine maximale Ausdehnung von 1,7 km aufweist, ist für jene 226 Personen die in Wallern selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 1,7 km.

Für 553 der 639 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 553 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhalb arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 57. Pendler Wallern im Burgenland und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten Aus Wallern	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Wallern	226	226			
Pamhagen	29	29			
Frauenkirchen	85		85		
St Andrä / Zicksee	20		20		
Neusiedl am See	48			48	
Parndorf	38			38	
Anderer Ort im Bezirk ND	95			95	
Schwechat	34			34	
Wien	204				204
Summe		255	105	215	204

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Wallern folgendes Bild:

Etwas mehr als 255 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 105 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. 215 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos. Weitere ca. 200 Personen arbeiten über 80 km von ihrem Wohnort entfernt. Für diese Personen ist eine Lademöglichkeit oder bspw. die Kombination mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Park&Ride) erforderlich.

Tabelle 58. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Wallern die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	255
E-Bike/E-Roller	<15 km	105
E-Auto	<80 km	215
Charge/Park&Ride	>80 km	204

6.12 Weiden am See

6.12.1 Lage und Bevölkerung

Lage im Raum

Die Marktgemeinde Weiden am See liegt am Nordufer des Neusiedler Sees. Weiden ist rund drei Kilometer von Neusiedl am See, 13 km von Frauenkirchen und 35 km von der Landeshauptstadt Eisenstadt entfernt, sowie ca. 60 km von Wien. Das ungarische Sopron ist 60 km und die slowakische Hauptstadt Bratislava 55 km entfernt.

Benachbarte Gemeinden innerhalb eines 10km-Radius sind Podersdorf, Gols, Neusiedl am See und Parndorf.

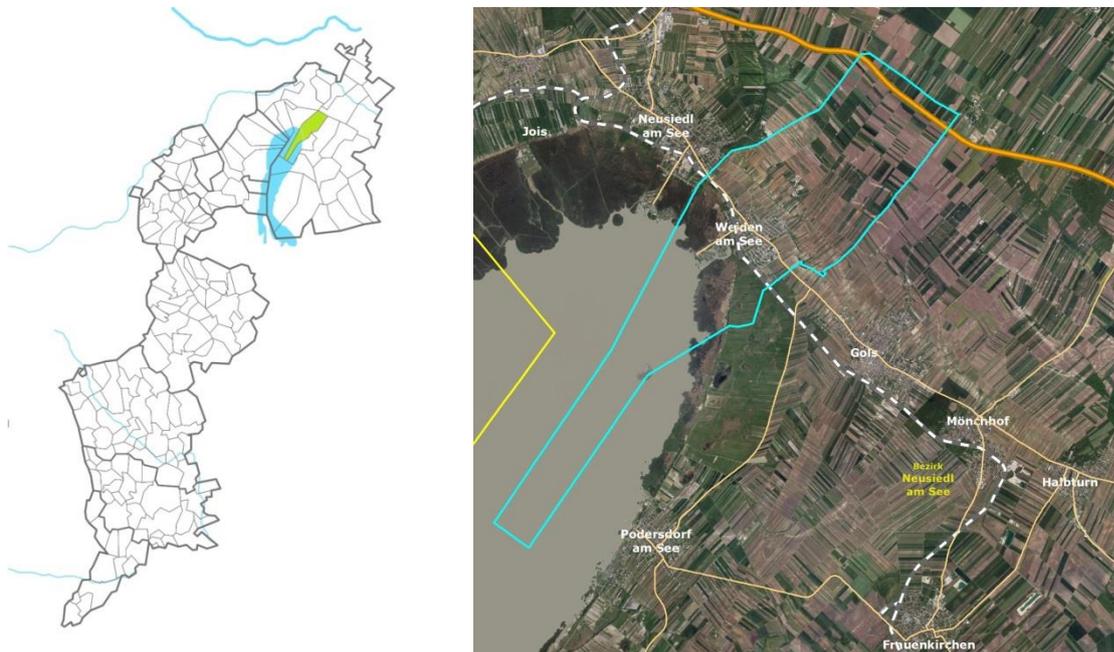


Abbildung 27. Lage im Raum – Weiden am See (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)

Die Landschaft weist den typischen Steppencharakter auf, mit weitläufigem, ebenem Gelände und starker agrarischer Nutzung. Das pannonische Klima mit zahlreichen Sonnenstunden begünstigt vor allem die Landwirtschaft, insbesondere den Weinbau.

Bevölkerung

Zum 31.12.2017 waren in Weiden am See 2.426 Einwohner gemeldet (Statistik Austria, 2018). Die Bevölkerung wächst stetig und hat beispielsweise zwischen 2001 (1.922 EW) und 2018 (2.426 EW) um 26% zugenommen.

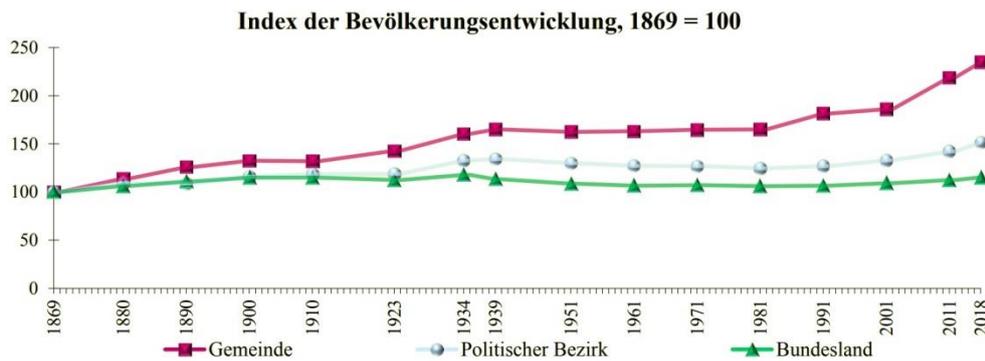


Abbildung 28. Bevölkerungsentwicklung in Weiden zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)

Siedlungsstruktur

Der Siedlungskörper der Gemeinde Weiden am See ist kompakt mit einer maximalen Ausdehnung (sowohl in Nord-Süd als auch in Ost-West-Richtung) von ca. 2 km. Westlich der Bahnlinie liegt die Bebauung bereits im Bereich des Schilfgürtels des Neusiedler Sees.

Die Bebauung wird von ein- bis zweigeschossigem Wohnbau dominiert. Gemäß Daten der Statistik Austria lag die durchschnittliche Haushaltsgröße 2011 bei 2 Personen pro Haushalt. Dabei teilten sich die Haushalte in 93% Einfamilienhäuser und 7% Wohnungen bzw. in 70% Mehrpersonen- und 30% Einpersonenhaushalte (Statistik Austria, 2011a & 2011b).

Nahversorgung und soziale Infrastruktur

In der Gemeinde sind soziale Infrastruktur, Nahversorgungsmöglichkeiten und Freizeitangebote vorhanden. Einkaufsmöglichkeiten im Ort bieten zwei Supermärkte (Spar und Billa). Des Weiteren gibt es in der Gemeinde eine Trafik, eine Bankfiliale und eine Tankstelle. Im Bereich Bildung gibt es einen Kindergarten und eine Volksschule. Für die medizinische Versorgung sorgen ein Allgemeinmediziner sowie einige Fachärzte. Die nächstgelegene Apotheke befindet sich allerdings in Neusiedl am See. Im Bereich Freizeit und Gastronomie gibt es in Weiden am See einige Gasthäuser, Restaurants, Cafés und Nächtigungsbetriebe.

Verkehr

Die Gemeinde Weiden profitiert von einer günstigen Verkehrsanbindung durch die Lage an der B51 bzw. der Anbindung an die Autobahn A4. Die Autobahn stellt eine direkte Verbindung nach Wien sowie Ungarn dar.

Mit dem Bus ist Weiden mit Neusiedl/See, Frauenkirchen, Podersdorf, Andau und Apetlon verbunden. Über die Bahn ist die Gemeinde Weiden mit Neusiedl/See, Pamhagen und Fertöszentmiklós angebunden. Der Bahnhof verfügt über einen großen Pkw-Parkplatz und einen überdachten Fahrradabstellplatz. Entlang der Hauptstraße befinden sich drei beidseitige Bushaltestellen.

Der Motorisierungsgrad, welcher die Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner beschreibt, beträgt in Weiden am See nach eigenen Berechnungen 663 Pkw/ 1000 EW. Die Berechnung basiert auf Daten und Näherungswerten bezüglich der Einwohnerzahl, der Haushaltsgrößen und der durchschnittlichen Anzahl zugelassener Pkw. Die Statistik Austria und der VCÖ geben als durchschnittlichen Motorisierungsgrad für den gesamten Bezirk Neusiedl am See für das Jahr 2017 638 Pkw/ 1000 EW an.

Neben dem MIV kann auch der Buslinienverkehr genutzt werden. Es besteht eine Busanbindung. Die ÖV-Kategorie an schulfreien Werktagen ist gemäß dem Bericht zum Mikro-ÖV Burgenland die Kategorie 3 – das bedeutet, dass es mindestens drei Hin- und Rückfahrtintervalle zwischen Weiden und Neusiedl am See gibt; vormittags zwei und nachmittags mindestens eines. Neben der Bus- gibt es außerdem noch eine Bahnanbindung (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2013).

In der Gemeinde gibt es insgesamt vier E-Ladestationen für E-Fahrzeuge. Diese Ladestationen mit Ladepunkten zwischen 3,7 und 22 kW befinden sich auf Privatgrundstücken von Gasthäusern bzw. Fahrradhändlern.

6.12.2 Wirtschaft und Tourismus

Wirtschaft

Landwirtschaft – insbesondere Weinbau – und Tourismus sind wichtige Wirtschaftsfaktoren in der Gemeinde. Gemäß der Gemeindehomepage gibt es 35 Weinbaubetriebe in der Gemeinde. Im Bereich Beherbergung und Gastronomie gibt es ebenfalls ein großes Angebot mit 24 Gastronomiebetrieben (inkl. Winzern) und 29 Nächtigungsbetrieben.

In der Gemeinde gibt es zudem diverse Dienstleister sowie Handelsbetriebe (z.B. Frisör, Architekt, Bau-firmen etc.).

Weiden am See ist gemäß des Landesentwicklungsprogramms Burgenland – LEP 2011 kein Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

Tourismus

Weiden am See liegt am Seeufer des Neusiedler Sees, zwischen der Gemeinde Podersdorf und der Bezirkshauptstadt Neusiedl. Durch seine Lage ist der Tourismus auch für Weiden von großer Bedeutung. In der Gemeinde wurden lt. Statistik Austria 19.878 Nächtigungen bzw. 34.147 Nächtigungen im Jahr 2016 verzeichnet. Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Weiden beträgt drei Nächte.

Die Gemeinde Weiden verfügt über einen Seezugang mit einem Seebad, einer Surf- und Segelschule, einem neuen Seerestaurant („Das Fritz“) und zahlreichen weiteren Wassersportangeboten (Windsurfen, Bootsverleih, SUP etc.).

Die Gemeinde bietet einige Restaurants und eine Vinothek.

Gemäß dem Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011 ist das Gemeindegebiet teilweise Tourismuszone. Zudem ist Weiden ein Aufenthaltsstandort der Stufe 2, d. h. dass die Gemeinde eine eigene Betteninfrastruktur und besonders hohe Nächtigungszahlen aufweist (Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2012).

6.12.3 Pendlerstatistik und Pendeldistanzen

Pendlerstatistik

In Weiden am See waren im Jahr 2015 1.191 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen haben 305 Personen ihren Arbeitsplatz in der Gemeinde, 886 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohn-gemeinde. 326 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks. Ein hoher Anteil

aller Pendler arbeitet in Wien (343 Personen), weitere 138 Personen arbeiten im benachbarten Bundesland Niederösterreich. Weiden am See hat 192 Einpendler (Statistik Austria, 2015a).

Tabelle 59. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Weiden am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	326	177
Burgenland	56	29
Niederösterreich	138	26
Wien	343	
Sonstige	23	20
Summe	886	252

Schüler

In Weiden am See pendeln 192 Schüler aus und ein Schüler ein. Der größte Anteil (127) der Auspendler bleibt im Bezirk Neusiedl am See (Statistik Austria, 2015b).

Tabelle 60. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Weiden am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)

	Auspendler	Einpendler
Bezirk Neusiedl am See	127	1
Burgenland	17	-
Sonstige	48	-
Summe	192	1

Pendeldistanzen

In Weiden am See leben mit Stand 2015 1.191 erwerbstätige Personen, von denen 305 innerhalb der Gemeinde arbeiten und 886 auspendeln. Da das Siedlungsgebiet von Weiden eine maximale Ausdehnung von ca. 2 km aufweist, ist für jene 305 Personen die in Weiden selbst arbeiten, der Weg zur Arbeit < 2 km.

Für 781 der 886 Auspendler können aus der Abgestimmten Erwerbsstatistik der Statistik Austria 2015 die Pendelziele abgelesen werden. Die Wegstrecken, welche von diesen Auspendlern zurückgelegt werden, wurden in vier Entfernungskategorien unterteilt:

- 0 bis 5 km (mit dem Fahrrad/ E-Bike erreichbar)
- < 15 km (mit E-Bike oder E-Roller erreichbar)
- < 80 km (mit E-Auto erreichbar)
- > 80 km (bei vorhandener Ladeinfrastruktur mit dem E-Auto erreichbar bzw. mittels Park & Ride)

Folgender Tabelle kann entnommen werden, auf welche Pendelziele sich die 781 Auspendler aufteilen, welche Pendelziele sie haben und in welche Entfernungskategorie das Pendelziel fällt. Zudem sind die Summen der Pendler innerhalb der vier Entfernungskategorien abgebildet. Zusätzlich zu den Auspendlern sind auch die Nicht-Pendler in dieser Tabelle mit abgebildet, da sich auch unter dieser Gruppe Personen befinden die außerhaus arbeiten, und daher eine Wegstrecke zurücklegen.

Tabelle 61. Pendler Weiden am See und Entfernung zum Arbeitsort

Arbeitsort/ Pendelziel	Anzahl der Beschäftigten aus Weiden	Pendeldistanz (km)			
		0-5	<15	<80	>80
Weiden	305	305			
Gols	24	24			
Neusiedl am See	129	129			
Frauenkirchen	23		23		
Parndorf	65		65		
Anderer Ort im Bezirk ND	85			85	
Eisenstadt	31			31	
Bruck / Leitha	20			20	
Schwechat	61			61	
Wien	343			343	
Summe		458	88	540	0

Setzt man die Wegstrecken zur Arbeitsstätte in Relation mit der Eignung für ein Fahrzeug mit Elektroantrieb zeigt sich in Weiden am See folgendes Bild:

Etwas mehr als 450 Personen legen eine Strecke von unter 5 km zurück. Diese Personen könnten zu Fuß gehen, oder ihren Arbeitsweg mit dem Fahrrad oder E-Bike zurücklegen. Weitere 88 Personen (Distanz bis 15 km) könnten mit dem E-Bike oder E-Roller zu ihrer Arbeitsstätte fahren. 540 Personen legen einen Arbeitsweg von bis zu 80 km zurück. Diese liegen im Eignungsbereich für E-Autos.

Tabelle 62. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Weiden die diese Verkehrsmittel nutzen könnten

Verkehrsmittel	Reichweite	Anz. d. Pers, die dieses Verkehrsmittel zum Pendeln nutzen könnten
Fahrrad/E-Bike	0-5 km	458
E-Bike/E-Roller	<15 km	88
E-Auto	<80 km	540
Charge/Park&Ride	>80 km	0

6.13 Zusammenfassung der Analyse der KEM-Gemeinden

Die Analyse der KEM-Gemeinden hat unter anderem Folgendes ergeben. Grundsätzlich ist der Motorisierungsgrad mit 638 Pkw pro 1000 Einwohner im gesamten Bezirk Neusiedl am See sehr hoch. Dieser Wert, sowie die teilweise sehr periphere Lage der Gemeinden und dadurch entstehende Angewiesenheit auf einen Pkw lässt auch auf eine hohe Rate an Zweitwagen schließen. Die Siedlungsstruktur Region ist geprägt durch vorwiegend Einfamilienhäuser und Haushalte mit mehr als zwei Personen. Durch die hohe Anzahl an Einfamilienhäusern bietet sich das Laden eines Elektrofahrzeuges zu Hause an. Die Installation eines Ladepunktes in Einfamilienhäusern ist im Gegensatz zur Errichtung in Mehrparteien-Gebäuden meist wesentlich einfacher.

Die Gemeinden der KEM-Region verfügen jeweils über nur einen Ortsteil mit einem mehr oder weniger kompakten Siedlungsgebiet. Eine begrenzte Ausdehnung erhöht die Eignung für Wege innerorts zu Fuß, mit dem Fahrrad oder E-Bike.

Laut Fachliteratur kann mittels E-Bike eine Strecke von 3,6 km innerhalb von 10 Minuten zurückgelegt werden. Auf Grund der flachen Topografie eignet sich der Seewinkel insbesondere gut für die Fahrt mit dem Fahrrad/E-Bike, da keine anspruchsvollen Strecken zurückgelegt werden müssen.

Betrachtet man die Pendler, ergeben sich innerhalb des Bezirks maximale Strecken von rund 40 km. Diese Strecke ist durchaus für die Reichweite der aktuell verfügbaren E-Autos geeignet. Für Pendler innerorts bietet sich die Fahrt mit dem E-Bike an. Pendler, welche nach Wien oder in andere Bezirke oder Bundesländer pendeln können neben den öffentlichen Verkehrsmitteln auf die Kombination von E-Auto und ÖV zurückgreifen. Weitere Pendeldistanzen eignen sich nicht für die Fahrt mit dem E-Auto.

Die tabellarische Übersicht über die Ergebnisse der Gemeinden der KEM-Region Neusiedler See- Seewinkel befindet sich in Anhang I dieses Berichts.

7 E-Mobilitäts-Potenziale und -Maßnahmen gemäß der Analyse der KEM Region

Im nachfolgenden Kapitel werden die E-Mobilitäts-Potenziale der KEM-Gemeinden sowie Maßnah-
menvorschläge dargestellt und erläutert.

7.1 Ergebnis der Bewertung der E-Mobilitäts-Potenziale

Anhand der in Kapitel 2.3 beschriebenen Methodik wurden die E-Mobilitätspotenziale jeder Gemeinde bewertet. Für jede Gemeinde wurde das E-Mobilitäts-Potenzial im Hinblick auf die Lage im Raum, die Siedlungs- und Infrastruktur, Verkehr und Mobilität, Wirtschaft und Gemeinde sowie auf den Tourismus separat mittels vierstufiger Klassifizierung bewertet. Dazu wurden jeweils 4 – 5 Indikatoren herangezogen und der Mittelwert pro Bewertungsgegenstand ermittelt.

Tabelle 63. Klassifikation der E-Mobilitäts-Potenziale

Klasse	Potenzial
1 - 1,7	sehr hoch
1,8 - 2,5	hoch
2,6 - 3,2	mäßig
3,3 - 4	gering

Nachfolgender Tabelle können die Ergebnisse der Bewertung (die Mittelwerte pro Bewertungsgegenstand und pro Gemeinde) entnommen werden.

Tabelle 64. Ergebnisse der Bewertung der E-Mobilitätspotenziale für die KEM-Gemeinden im Hinblick auf die fünf Bewertungsgegenstände

Gemeinde	Lage im Raum	Siedlungsstruktur/ soz. Infrastruktur	Verkehr/ E-Mobilität	Wirtschaft/ Gemeinde	Tourismus
Andau	3,4	1,4	3,2	2,8	3
Apetlon	3,4	2,2	2,6	2,8	1,5
Frauenkirchen	2,4	1	2,4	2,8	1,8
Halbtorn	2,8	2,2	2,8	2,8	1,8
Illmitz	3,8	1,8	2,4	2,8	1,3
Neusiedl	1,6	1,4	1,6	1,3	1,8
Pamhagen	3,6	2	1,8	2,8	1,5
Podersdorf	3	2	2,6	2,8	1,3
St. Andrä	3	1,8	2,6	2,8	1
Tadten	3,2	1,8	3,2	2,8	2,8
Wallern	3,4	2	2,2	2,8	2
Weiden	2,4	1,6	2,2	2,2	1,5

Die detaillierte Ermittlung der E-Mobilitätspotenziale nach Bewertungsgegenstand pro KEM-Gemeinde ist in Anhang II dargestellt.

Bei der Klassifikation der Potenziale ist zu beachten, dass die niedrigste Klasse ein geringes Potenzial ist und dass dies keineswegs mit „kein Potenzial“ gleichzusetzen ist. Vielmehr ist es in Relation zu den anderen Potenzial-Klassen zu sehen. Eine jede Gemeinde hat im Hinblick auf jeden Bewertungsgegenstand die Möglichkeit, Maßnahmen zur Forcierung von E-Mobilität umzusetzen. Am effizientesten geschieht dies jedoch vermutlich dort, wo das Potenzial vergleichsweise hoch einzustufen ist.

7.2 Liste der neuen E-Mobilitäts-Maßnahmen für die KEM-Gemeinden

Wie in Kapitel 2.3.3 beschrieben, wurden jeder E-Mobilitäts-Potenzial-Klasse in weiterer Folge Maßnahmen zugeordnet. Entsprechend dieser Zuordnung werden jeder Gemeinde die für sie relevanten Maßnahmen zugewiesen.

Dabei ist zu beachten, dass nicht jede Maßnahme für jede Gemeinde passend ist, auch wenn die Potenzial-Klasse diese Maßnahme vorsieht. Dies kann zum Beispiel der Fall sein, wenn bestimmte Maßnahmen in einer Gemeinde bereits umgesetzt wurden. Dies wird, ebenso wie der Umsetzungshorizont in einer Tabelle in Kapitel 6.2.13 berücksichtigt und dargestellt.

Den nachfolgenden Unterkapiteln sind für jede der zwölf KEM-Gemeinden die für sie relevanten Maßnahmen zu entnehmen.

7.2.1 Andau

Aus der Bewertungsmatrix ergeben sich für die Gemeinde Andau die folgenden Maßnahmen:

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport
- E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten
- Aufbau eines E-Bike-Verleihs
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.2 Apetlon

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten
- Aufbau eines E-Bike-Verleihs
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.3 Frauenkirchen

- Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh)
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP ab 10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport
- Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles
- Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.4 Halbturm

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten
- Aufbau eines E-Bike-Verleihs
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.5 Illmitz

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport
- Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles
- E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten
- Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur

- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.6 Neusiedl am See

- Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh)
- Errichten einer Schnellladestation im öffentlichen Raum
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP/10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Betrieb eines eBus im Stadtverkehr
- Einsatz von eTaxis
- Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport
- Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles
- Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Förderung betrieblicher und kommunaler Ladeinfrastruktur
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.7 Pamhagen

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh)
- Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP ab 10 PP)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen

- Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles
- Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur

7.2.8 Podersdorf am See

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten
- Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles
- Aufbau eines E-Bike-Verleihs, E-Car-Sharing, etc.
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.9 St. Andrä am Zicksee

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP ab 10 PP)
- Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport

- Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles
- Aufbau eines E-Bike-Verleihs, E-Car-Sharing, etc.
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.10 Tadtén

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport
- E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten
- Aufbau eines E-Bike-Verleihs
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.11 Wallern im Burgenland

- Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen (z.B. Gemeindeamt) zur Verfügung stellen
- Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh)
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP ab 10 PP)
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen

- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.2.12 Weiden am See

- Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur (Richtwert ein Ladepunkt pro 10 bis 20 Parkplätze im öffentlichen Raum, 11-22 kWh)
- Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten mit mehr als 10 Pp (z.B. Supermärkte, Fachmärkten 1 LP/10 PP)
- Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten (1 LP ab 10 PP)
- Aufbau von Ladeinfrastruktur (E-Auto, E-Bike) bei touristischen Einrichtungen
- Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen (Leerverrohrung, Nachrüstung)
- Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen
- Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles
- Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements
- Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements
- Umstellung des kommunalen Fuhrparks (Dienstwagen, Kommunalfahrzeuge, ...)
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von E-Fahrzeugen bzw. Möglichkeiten privater Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten für den Ankauf von betrieblichen E-Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur
- Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen bei E-Mobilität in Betrieben

7.3 Umsetzungshorizont der Maßnahmen in den KEM-Gemeinden

Zusätzlich zu der Zuordnung von Maßnahmen zu jeder Gemeinde, wurde auch der jeweilige Umsetzungshorizont als kurz- oder mitt- bis langfristig eingestuft.

Eine tabellarische Auflistung, welche den Umsetzungshorizont beinhaltet, ist Anhang III dieses Berichts zu entnehmen.

8 Verzeichnisse

8.1 Quellenverzeichnis

- Abteilung für Umwelt- und Energiepolitik Wirtschaftskammer Österreich, 2015: EL-MOTION 2015: E-Flotten von Betrieben und Gemeinden sind Vorreiter der Elektromobilität. Aufgerufen am: 03.04.2019, https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20150130_OTS0180/el-motion-2015-e-flotten-von-betrieben-und-gemeinden-sind-vorreiter-der-elektromobilitaet
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (Hrsg.), 2012: Landesentwicklungsprogramm Burgenland – LEP 2011. 75 S., Eisenstadt.
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (Hrsg.), 2013: Mikro-ÖV Burgenland. 30 S., Eisenstadt.
- BMNT – Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (Hrsg.), 2018: #mission2030 – Die österreichische Klima- und Energiestrategie. 92 S., Wien.
- BMVIT – Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie (ohne Jahr): Wie lade ich mein Elektroauto? Band 01: Information für's Laden in der Wohnung, Haus und Co. 11 S.
- BMVIT – Bundesministerium Verkehr, Innovation und Technologie (2017): Factesheet Elektromobilität – Rechtliche Anpassungen und steuerliche Vorteile. Aufgerufen am: 08.04.2019: <https://www.bmvit.gv.at/verkehr/elektromobilitaet/downloads/factsheet.pdf>
- Hanžič, Katja, 2018: Leitfaden zur Erarbeitung des lokalen Aktionsplans. 13 S., unveröffentlichter Leitfaden, erarbeitet im Rahmen des Interreg-Projektes eGUTS.
- Klima- und Energiefonds, 2018a: Neusiedler See – Seewinkel. Aufgerufen am: 03.04.2019, <https://www.klimaundenergiemodellregionen.at/modellregionen/liste-der-regionen/ge-region/403>
- Klima- und Energiefonds, 2018b: Electric Mobility Flagship Projects. 71 S., Wien.
- Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, ohne Jahr: Umsetzungskonzept – KEM Neusiedler See – Seewinkel, 121 S..
- Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, ohne Jahr b: Umsetzungskonzept – KEM Neusiedler See – Seewinkel, aktualisierte Version, 102 S..
- Klima- und Energiefonds & VCÖ – Mobilität mit Zukunft (2018): Faktencheck E-Mobilität – Update 2018. 26 S., Wien.
- Kommunalkredit - Kommunalkredit Public Consulting GmbH, 2019: E-Mobilitätsmanagement – E-Flotten und E-Logistik. Aufgerufen am: 08.04.2019, <https://www.umweltfoerderung.at/betriebe/e-mobilitaetsmanagement/navigator/mobilitaetsmanagement/e-mobilitaetsmanagement-national-1.html>
- Lun, Greta (2018): Ein E-Auto für gewisse Stunden. In: ELO – das E-Mobility-Magazin. Ausgabe 02/ Winter 2018, 58 S., Wien.

- Podersdorf Tourismus & ETB – Edinger Tourismusberatung GmbH, ohne Jahr: Lebenswertes Podersdorf am See – Wegweiser für die künftige Entwicklung des Tourismus in Podersdorf am See. Aufgerufen am: 15.04.2019: http://www.podersdorfamsee.at/fileadmin/redaktion/pdf/presse/Podersdorf_am_See_-_Strategie_2020.pdf
- Srpčič, Gregor; Brinovar, Iztok; Seme, Sebastijan & Hanžič, Katja, 2018a: Lokalter Aktionsplan. 19 S., unveröffentlicht.
- Srpčič, Gregor; Brinovar, Iztok; Seme, Sebastijan & Hanžič, Katja, 2018b: eGUTS Schulungsmaterial für lokale Aktionspläne – Module 2: Öffentliche Ladeinfrastruktur. 24 S., unveröffentlicht.
- Srpčič, Gregor; Brinovar, Iztok; Seme, Sebastijan & Hanžič, Katja, 2018c: eGUTS Schulungsmaterial für lokale Aktionspläne – Module 3: eBusse als öffentliche Verkehrsmittel. 21 S., unveröffentlicht.
- Srpčič, Gregor; Brinovar, Iztok; Seme, Sebastijan & Hanžič, Katja, 2018d: eGUTS Schulungsmaterial für lokale Aktionspläne – Module 4: Elektrofahrzeuge in städtischen Flotten. 31 S., unveröffentlicht.
- Srpčič, Gregor; Brinovar, Iztok; Seme, Sebastijan & Hanžič, Katja, 2018e: eRental – eStations and eStock. 27 S., unveröffentlicht.
- Srpčič, Gregor; Brinovar, Iztok; Seme, Sebastijan & Hanžič, Katja, 2018f: eGUTS Schulungsmaterial für lokale Aktionspläne – Modul 6: Andere Maßnahmen. 23 S., unveröffentlicht.
- Statistik Austria, 2011a: Registerzählung 2011 – Haushalte und Familien.
- Statistik Austria, 2011b: Registerzählung 2011 – Gebäude- und Wohnungszählung.
- Statistik Austria, 2015a: Abgestimmte Erwerbsstatistik – Erwerbsspendler/-innen nach Pendelziel.
- Statistik Austria, 2015b: Abgestimmte Erwerbsstatistik – Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie.
- Statistik Austria, 2018: Ein Blick auf die Gemeinde – Wohnbevölkerung – Bevölkerungsentwicklung 1869 bis 2018.
- Statistik Burgenland – Amt der Burgenländischen Landesregierung, 2018: Tourismus 2017. 110 S., Eisenstadt.
- Statistik Burgenland, 2018: Übernachtungen in den wichtigsten Tourismuskommunen. Aufgerufen am: 09.04.2019, https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Land_und_Politik/Land/Statistik/Wirtschaft/Tourismus/T9_Uebernachtungen_wichtigsten_Tourismuskommunen.pdf
- Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH (Hrsg.), 2014: Gesamtverkehrsstrategie Burgenland. Erarbeitet im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung – Landesamtsdirektion – Stabsstelle Raumordnung und Wohnbauförderung – Gesamtverkehrskoordination/ Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH, Eisenstadt/ Wien, 93 S., Bericht, vervielfältigt.

8.2 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1. KEM Neusiedler See – Seewinkel – kurzfristige Ziele im Bereich Mobilität (Quelle: Klima- und Energie-Modellregion Neusiedler See - Seewinkel, o.J, b.: 56).....	35
Abbildung 2. Themenbereiche und Zielgruppen welche bei der Definition von E-Mobilitätsmaßnahmen berücksichtigt werden (Eigene Darstellung)	40
Abbildung 3. Lage der Gemeinden der KEM-Region Neusiedler See – Seewinkel innerhalb des Burgenlandes und innerhalb des Bezirks Neusiedl am See (Quelle: GIS Burgenland, 2018).....	44
Abbildung 4. Erreichbarkeit zentraler Standorte mittels MIV (Verkehrsverbund Ost-Region, 2014) ..	45
Abbildung 5. Lage im Raum - Andau (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018).....	47
Abbildung 6. Bevölkerungsentwicklung in Andau zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018).....	48
Abbildung 7. Lage im Raum - Apetlon (Quelle: GIS Burgenland, 2018)	53
Abbildung 8. Bevölkerungsentwicklung in Apetlon zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018).....	54
Abbildung 9. Lage im Raum - Frauenkirchen (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)	58
Abbildung 10. Bevölkerungsentwicklung in Frauenkirchen zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)	59
Abbildung 11. Lage im Raum - Halbturn (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)	64
Abbildung 12. Bevölkerungsentwicklung in Halbturn zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018).....	65
Abbildung 13. Lage im Raum - Illmitz (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018).....	69
Abbildung 14. Bevölkerungsentwicklung in Illmitz zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018).....	70
Abbildung 15. Lage im Raum – Neusiedl am See (Gemeinde) (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018).....	74
Abbildung 16. Bevölkerungsentwicklung in Neusiedl zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018).....	75
Abbildung 17. Lage im Raum - Pamhagen (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)	80
Abbildung 18. Bevölkerungsentwicklung in Pamhagen zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)	81
Abbildung 19. Lage im Raum - Podersdorf (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018).....	85
Abbildung 20. Bevölkerungsentwicklung in Podersdorf zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)	86
Abbildung 21. Lage im Raum – St. Andrä am Zicksee (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)	91
Abbildung 22. Bevölkerungsentwicklung in Sankt Andrä zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)	92
Abbildung 23. Lage im Raum - Tadtten (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)	96
Abbildung 24. Bevölkerungsentwicklung in Sankt Andrä zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018)	97

Abbildung 25. Lage im Raum – Wallern im Burgenland (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)	101
Abbildung 26. Bevölkerungsentwicklung in Wallern zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018).....	102
Abbildung 27. Lage im Raum – Weiden am See (Quelle: GIS Burgenland, 2017 & 2018)	106
Abbildung 28. Bevölkerungsentwicklung in Weiden zwischen 1869 und 2018 (Quelle: Statistik Austria, 2018).....	107
Tabelle 1. Klassifikation des E-Mobilitäts-Potenzials pro Bewertungsgegenstand pro Gemeinde (Eigene Darstellung)	23
Tabelle 2. Matrix zur Bewertung des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf deren Lage im Raum	24
Tabelle 3. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf Siedlungs- und Infrastruktur.....	25
Tabelle 4. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf Verkehrsaspekte.....	26
Tabelle 5. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf Wirtschafts- und Gemeindeaspekte.....	27
Tabelle 6. Matrix zur Bewertung der des E-Mobilität-Potenzials einer Gemeinde im Hinblick auf deren Tourismusangebot und –nachfrage	28
Tabelle 7. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Lage im Raum	30
Tabelle 8. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Siedlungs- & Infrastruktur	31
Tabelle 9. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Verkehr.....	32
Tabelle 10. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Wirtschaft und Gemeinde	32
Tabelle 11. Vorgeschlagene E-Mobilitäts-Maßnahmen für unterschiedliche Potenzial-Klassen bzgl. Tourismus.....	33
Tabelle 12. Den Themenbereichen zugeordnete E-Mobilitäts-Maßnahmen	41
Tabelle 13. Zielgruppen bei der Forcierung von E-Mobilitäts-Maßnahmen	42
Tabelle 14. Zuordnung von E-Mobilitäts-Maßnahmen zu Zielgruppen	43
Tabelle 15. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Andau (Quelle: Statistik Austria, 2015)	50
Tabelle 16. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Andau (Quelle: Statistik Austria, 2015).....	50
Tabelle 17. Pendler Andau und Entfernung zum Arbeitsort	51
Tabelle 18. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Andau die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	52

Tabelle 19. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Apetlon (Quelle: Statistik Austria, 2015)	56
Tabelle 20. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Apetlon (Quelle: Statistik Austria, 2015)	56
Tabelle 21. Pendler Apetlon und Entfernung zum Arbeitsort.....	57
Tabelle 22. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Apetlon die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	57
Tabelle 23. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Frauenkirchen (Quelle: Statistik Austria, 2015)	61
Tabelle 24. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Frauenkirchen (Quelle: Statistik Austria, 2015)	62
Tabelle 25. Pendler Frauenkirchen und Entfernung zum Arbeitsort	62
Tabelle 26. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Frauenkirchen die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	63
Tabelle 27. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Halbturn (Quelle: Statistik Austria, 2015)	67
Tabelle 28. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Halbturn (Quelle: Statistik Austria, 2015)	67
Tabelle 29. Pendler Halbturn und Entfernung zum Arbeitsort	68
Tabelle 30. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Halbturn die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	68
Tabelle 31. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Illmitz (Quelle: Statistik Austria, 2015)	72
Tabelle 32. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Illmitz (Quelle: Statistik Austria, 2015).....	72
Tabelle 33. Pendler Illmitz und Entfernung zum Arbeitsort.....	73
Tabelle 34. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Illmitz die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	73
Tabelle 35. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Neusiedl am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)	77
Tabelle 36. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Neusiedl am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)	77
Tabelle 37. Pendler Neusiedl am See und Entfernung zum Arbeitsort.....	78
Tabelle 38. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Neusiedl die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	79
Tabelle 39. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Pamhagen (Quelle: Statistik Austria, 2015)	83
Tabelle 40. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Pamhagen (Quelle: Statistik Austria, 2015)	83
Tabelle 41. Pendler Pamhagen und Entfernung zum Arbeitsort	84

Tabelle 42. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Pamhagen die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	84
Tabelle 43. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Podersdorf (Quelle: Statistik Austria, 2015)	88
Tabelle 44. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Podersdorf (Quelle: Statistik Austria, 2015)	88
Tabelle 45. Pendler Podersdorf und Entfernung zum Arbeitsort.....	89
Tabelle 46. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Podersdorf die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	90
Tabelle 47. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für St. Andrä am Zicksee (Quelle: Statistik Austria, 2015).....	94
Tabelle 48. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für St. Andrä am Zicksee (Quelle: Statistik Austria, 2015)	94
Tabelle 49. Pendler St. Andrä und Entfernung zum Arbeitsort.....	95
Tabelle 50. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in St. Andrä die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	95
Tabelle 51. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Tadtén (Quelle: Statistik Austria, 2015)	99
Tabelle 52. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Tadtén (Quelle: Statistik Austria, 2015)	99
Tabelle 53. Pendler Tadtén und Entfernung zum Arbeitsort	100
Tabelle 54. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Tadtén die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	100
Tabelle 55. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Wallern (Quelle: Statistik Austria, 2015)	103
Tabelle 56. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Wallern (Quelle: Statistik Austria, 2015)	104
Tabelle 57. Pendler Wallern im Burgenland und Entfernung zum Arbeitsort	105
Tabelle 58. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Wallern die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	105
Tabelle 59. Pendlerziele und Herkunftsorte der erwerbstätigen Pendler für Weiden am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)	109
Tabelle 60. Pendlerziele und Herkunftsorte der pendelnden Schüler für Weiden am See (Quelle: Statistik Austria, 2015)	109
Tabelle 61. Pendler Weiden am See und Entfernung zum Arbeitsort	110
Tabelle 62. E-Fahrzeuge und Anzahl der Erwerbstätigen in Weiden die diese Verkehrsmittel nutzen könnten	110
Tabelle 63. Klassifikation der E-Mobilitäts-Potenziale	112
Tabelle 64. Ergebnisse der Bewertung der E-Mobilitätspotenziale für die KEM-Gemeinden im Hinblick auf die fünf Bewertungsgegenstände	112



9 Anhang

- I) Tabellarische Übersicht über die Ergebnisse der Analyse der Gemeinden der KEM-Region Neusiedler See – Seewinkel
- II) Ermittlung der E-Mobilitätspotenziale nach Bewertungsgegenstand pro KEM-Gemeinde
- III) Umsetzungshorizont der neuen E-Mobilitätsmaßnahmen für die KEM-Gemeinden

ANHANG I) Tabellarische Übersicht über die Ergebnisse der Analyse der Gemeinden der KEM-Region Neusiedler See – Seewinkel

Gemeinde	Lage im Raum*	Bevölkerung*	Siedlungsstruktur*	Infrastruktur*	Verkehr*	Wirtschaft*	Tourismus*	Pendler*
Andau	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 65km, Neusiedl: 25km, Frauenkirchen: 15km Anz. Nachbargem. < 10km: 3	2.285 EW Bevölkerungs- abnahme	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 96%	Nahvers.: Adeg, Billa, Spar, Fleischerei, Trafik Schulen: VS, Kiga, NMS Medizinische Vers.: AGM (Allgemeinmediziner), Zahnarzt	ÖV-Kategorie: 2 Busanbindung 1 E-Ladestation, 2 Ladepunkte (Privat/ Gewerbe)	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 0	2.493 Ankünfte, 7.255 Nächtigungen, Ø 3 Nächte Campingplatz: Ø 4 Nächte, 80% Nationalpark, Radrouten Teilweise Tourismuszone	1.137 Erwerbstä- tige 824 Auspendler 119 Einpendler Schüler: 89 Aus- 22 Einpendler
Apetlon	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 60km, Neusiedl: 30km, Frauenkirchen: 14km Anz. Nachbargem. < 10km: 4	1.760 EW Bevölkerungs- abnahme	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 98%	Nahvers.: Adeg-Kaufhaus, Spar Schulen: VS, Kiga Medizinische Vers.: AGM	ÖV-Kategorie: 3 Busanbindung keine E-Ladestation	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 0	4.500 Ankünfte, 18.466 Nächtigungen, Ø 4 Nächte Nationalpark, UNESCO Welterbe, Wein, Rad Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 1	874 Erwerbstätige 605 Auspendler 108 Einpendler Schüler: 105 Aus- pendler
Frauenkirchen	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 60km, Neusiedl: 16km Ist zentraler Ort – Stufe 1 Anz. Nachbargemeinden < 10km: 5	2.862 EW konstant	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 95%	Nahvers.: diverse Schulen: diverse Medizinische Vers.: diverse	ÖV-Kategorie: 3 Bus- und Bahnan- bindung E-Ladestation mit 5 Ladepunkten	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 0	62.033 Ankünfte, 119.696 Nächtigungen, Ø 2 Nächte 7.-meisten Nächtigungen im Bgld. 2017, ausgegli- chene Auslastung über das Jahr (wg. Therme) Basilika, St. Martins Therme Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 2	1.376 Erwerbstä- tige 880 Auspendler 232 Einpendler Schüler: 117 Aus- 277 Einpendler
Halbturn	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 55km, Neusiedl: 13km, Frauenkirchen: 6km Anz. Nachbargem. < 10km: 3	1.901 EW Leichter Bevöl- kerungszuwachs	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 96%	Nahvers.: Nah und Frisch Schulen: Kiga, VS Medizinische Vers.: AGM, Apotheke	ÖV-Kategorie: 3 Busanbindung keine E-Ladestation	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 0	1.756 Ankünfte, 2.770 Nächtigungen, Ø 1,5 Nächte Schloss Halbturn, Jakobsweg Bgld. Teilweise Tourismuszone, Ausflugsstandort Stufe 2	1.904 Erwerbstä- tige 638 Auspendler 148 Einpendler Schüler: 148 Aus- pendler
Illmitz	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 65km, Neusiedl: 25km, Frauenkirchen: 17km Anz. Nachbargem. < 10km: 1	2.385 EW Bevölkerungs- abnahme	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 95%	Nahvers.: Billa, Spar, Bäcke- rei, Fleischerei Schulen: Kiga, VS, NMS Medizinische Vers.: 2 AGM, Zahnarzt, Physiotherapie,	ÖV-Kategorie: 3 Busanbindung 7 E-Ladestationen mit 20 Ladepunkten (inkl. E-Bike)	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 0	46.141 Ankünfte, 145.197 Nächtigungen, Ø 3 Nächte 4.-meisten Nächtigungen im Bgld. 2017, 86% der Nächtigungen im Sommer Nationalpark, Seebad Illmitz, Radfähre, Wein Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 2	1.206 Erwerbstä- tige 783 Auspendler 188 Einpendler Schüler: 138 Aus- 57 Einpendler
Neusiedl am See	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 30km, Frauenkir- chen: 16km Ist zentraler Ort – Stufe 2 Anz. Nachbargemeinden < 10km: 3	8.235 EW Starkes Bevöl- kerungswachs- tum	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 63%	Nahvers.: diverse Schulen: diverse Medizinische Vers.: diverse	ÖV-Kategorie: 3 Bus- und Bahnan- bindung 6 E-Ladestationen,8 Ladepunkte, 1 Schnellladestation	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 2	26.187 Ankünfte, 59.627 Nächtigungen Ø 2 Nächte 70% der Nächtigungen im Sommer 25% auf dem Campingplatz Strandbad, Surf Worldcup, Stadt, Rad, Wein Teilweise Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 2	3.994 Erwerbstä- tige 2.660 Auspendler 2.642 Einpendler Schüler: 237 Aus- 2.071 Einpendler
Pamhagen	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 60km, Neusiedl: 33km, Frauenkirchen: 17km Anz. Nachbargem. < 10km: 2	1.623 EW Bevölkerungs- abnahme	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 98%	Nahvers.: Spar, Bäckerei, Fleischerei, Greißler Schulen: VS, Kiga, NMS Medizinische Vers.: AGM, Physiotherapie,	ÖV-Kategorie: 3 Bus- und Bahnan- bindung 2 E-Ladestationen, 4 Ladepunkte, 1 Schnellladestation	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 0	20.239 Ankünfte, 86.073 Nächtigungen Ø 4 Nächte Steppentierpark, Vila Vita, Nationalpark, Türkenturm, Radwege Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 2	868 Erwerbstätige 567 Auspendler 185 Einpendler Schüler: 75 Aus- 185 Einpendler
Podersdorf am See	Entf. zu zentralen Orten:	2.135 EW Bevölkerungs-	Siedlungscharakter: kompakt	Nahvers.: Spar, Billa Schulen: Kiga, VS	ÖV-Kategorie: 3 Busanbindung,	Betriebs-, Gewerbe- und Industrie- standort: 0	140.820 Ankünfte, 421.570 Nächtigungen Ø 3 Nächte	1.048 Erwerbstä- tige

	Eisenstadt 45km, Neusiedl: 13km, Frauenkirchen: 8km Anz. Nachbargem. < 10km: 3	wachstum	Anteil EF: 88%	Medizinische Vers.: diverse	5 E-Ladestationen, 14 Ladepunkte			2.-meisten Nächtigungen im Bgld. 2017, während der Sommermonate wichtigste bgl. Tourismusgemeinde, 50% Nächtigungen auf Campingplatz Standbad, Surfen, Rad, Radfahre Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 2	676 Auspendler 193 Einpendler Schüler: 168 Aus-, 1 Einpendler
St. Andrä am Zicksee	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 65km, Neusiedl: 22km, Frauenkirchen: 6km Anz. Nachbargem. < 10km: 5	1.371 EW Leichte Bevölkerungsabnahme	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 97%	Nahvers.: Adeg Schulen: Kiga, VS Medizinische Vers.: AGM	ÖV-Kategorie: 3 Busanbindung, keine E-Ladestation Bus- und Bahnanbindung	Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort: 0		9.362 Ankünfte, 77.568 Nächtigungen Ø 8 Nächte Großteil der Nächtigungen auf Campingplatz Zicksee, Standbad, Surfen, Rad, Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 2	641 Erwerbstätige 449 Auspendler 145 Einpendler Schüler: 98 Auspendler
Tadten	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 70km, Neusiedl: 27km, Frauenkirchen: 11km Anz. Nachbargem. < 10km: 3	1.186 EW Bevölkerungsabnahme	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 99%	Nahvers.: Nah und Frisch, Bäcker Schulen: Kiga, VS Medizinische Vers.: AGM, Osteopathie, Psychologie	ÖV-Kategorie: 3 Busanbindung, keine E-Ladestation	Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort: 0		Keine Daten in der Tourismusstatistik verfügbar Tourismuszone	589 Erwerbstätige 444 Auspendler 37 Einpendler Schüler: 92 Aus-, 2 Einpendler
Wallern im Bgld.	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 70km, Neusiedl: 29km, Frauenkirchen: 13km Anz. Nachbargem. < 10km: 2	1.702 EW Bevölkerungsabnahme	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 96%	Nahvers.: Spar, Bäcker, Direktvermarkter Schulen: Kiga, VS Medizinische Vers.: AGM, Apotheke	ÖV-Kategorie: 3 Busanbindung, 1 E-Ladestation	Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort: 0		2.913 Ankünfte, 5.662 Nächtigungen Ø 2 Nächte Tourismuszone	865 Erwerbstätige 639 Auspendler 88 Einpendler Schüler: 133 Aus-, 1 Einpendler
Weiden am See	Entf. zu zentralen Orten: Eisenstadt 35km, Neusiedl: 3km, Frauenkirchen: 13km Anz. Nachbargem. < 10km: 4	2.426 EW Starkes Bevölkerungswachstum	Siedlungscharakter: kompakt Anteil EF: 93%	Nahvers.: Billa, Spar Schulen: Kiga, VS Medizinische Vers.: 2 AGM, Orthopädie, Alternativmedizin	ÖV-Kategorie: 3 Bus- und Bahnanbindung, 4 E-Ladestationen, 5 Ladepunkte	Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort: 0		19.878 Ankünfte, 34.147 Nächtigungen Ø 3 Nächte Strandbad, Surfen, Rad, Wein, Kulinarik teilweise Tourismuszone, Aufenthaltsstandort Stufe 2	1.191 Erwerbstätige 886 Auspendler 252 Einpendler Schüler: 192 Aus-, 1 Einpendler

***Quellen:**

Lage im Raum: google.maps, GIS Burgenland 2019

Bevölkerung, Siedlungsstruktur, Pendler: Statistik Austria

Infrastruktur, Wirtschaft: Gemeindehomepage, Betriebs-, Gewerbe- und Industriestandort gemäß LEP2011

Verkehr: google.maps, ÖBB, VOR, Mikro-ÖV Burgenland (S. 16: Kategorisierung der Gemeinden nach Intervall-Paaren an schulfreien Werktagen) Ladestationen zum Stand 03.2019

Tourismus: Gemeindehomepage, Tourismusstatistik Burgenland, LEP2011

ANHANG II) Ermittlung der E-Mobilitätspotenziale nach Bewertungsgegenstand pro KEM-Gemeinde

Lage im Raum

	1	2	3	4
Zentraler Ort gem. LEP	3	2	1	0
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3+	2	1	0
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	0 (= ZO 1-3))	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	0 (= ZO 2-3))	< 10 km	10-20 km	> 20 km
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	0 (= ZO 3))	< 20 km	20-40 km	> 40 km

Andau

Zentraler Ort gem. LEP	0	4		
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3	1		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	> 10 km	4		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	> 20 km	4		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4		
Bewertung		3,4	periphere Gemeinde	

Apetlon

Zentraler Ort gem. LEP	0	4		
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	4	1		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	> 10 km	4		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	> 20 km	4		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4		
Bewertung		3,4	periphere Gemeinde	

Frauenkirchen

Zentraler Ort gem. LEP	1	3		
Anzahl Nachbargemeinden <10 km		1		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1		1		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	10-20 km	3		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4		
Bewertung		2,4	ZO 1-2, oder dessen Nachbarg.	

Halbtorn

Zentraler Ort gem. LEP	0	4		
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3	1		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	< 5 km	2		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	10-20 km	3		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4		
Bewertung		2,8	ZO 1-2, oder dessen Nachbarg.	

Illmitz

Zentraler Ort gem. LEP	0	4		
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	1	3		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	> 10 km	4		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	> 20 km	4		
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4		
Bewertung		3,8	periphere Gemeinde	

Neusiedl am See

Zentraler Ort gem. LEP	2	2
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	0	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	0	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	20-40 km	3
Bewertung		1,6 ZO 2-3, oder dessen Nachbg.

Pamhagen

Zentraler Ort gem. LEP	0	4
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	2	2
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	> 10 km	4
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	> 20 km	4
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4
Bewertung		3,6 periphere Gemeinde

Podersdorf am See

Zentraler Ort gem. LEP	0	4
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3+	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	5-10 km	3
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	10-20 km	3
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4
Bewertung		3 periphere Gemeinde

Sankt Andrä am Zicksee

Zentraler Ort gem. LEP	0	4
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3+	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	5-10 km	3
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	10-20 km	3
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4
Bewertung		3 periphere Gemeinde

Tadten

Zentraler Ort gem. LEP	0	4
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	5-10 km	3
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	> 20 km	4
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4
Bewertung		3,2 periphere Gemeinde

Wallern im Burgenland

Zentraler Ort gem. LEP	0	4
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	> 10 km	4
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	> 20 km	4
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	> 40 km	4
Bewertung		3,4 periphere Gemeinde

Weiden am See

Zentraler Ort gem. LEP	0	4
Anzahl Nachbargemeinden <10 km	3	1
Entfernung Zentraler Ort Stufe 1	< 5 km	2
Entfernung Zentraler Ort Stufe 2	< 10 km	2
Entfernung Zentraler Ort Stufe 3	20-40 km	3
Bewertung		2,4 ZO 1-2, oder dessen Nachbg.

Siedlungsstruktur/Soziale Infrastruktur

	1	2	3	4
Siedlungscharakter	kompakt	geteilt	lose	dispers
Anteil EF	> 95 %	76-95 %	50-75%	< 50 %
Nahversorger/Supermarkt	>5	3-5	1-2	0
Schulen/KiGa	>5	3-5	1-2	0
Ärzte/Apotheke/KH	>2	2	1	0

Andau

Siedlungscharakter	kompakt	1	
Anteil EF	0,96	1	
Nahversorger/Supermarkt	5	2	
Schulen/KiGa	3-5	2	
Ärzte/Apotheke/KH	>2	1	
Bewertung		1,4	sehr gutes Angebot

Apetlon

Siedlungscharakter	kompakt	1	
Anteil EF	> 95 %	1	
Nahversorger/Supermarkt	2	3	
Schulen/KiGa	2	3	
Ärzte/Apotheke/KH	1	3	
Bewertung		2,2	gutes Angebot

Frauenkirchen

Siedlungscharakter	kompakt	1	
Anteil EF	> 95 %	1	
Nahversorger/Supermarkt	>5	1	
Schulen/KiGa	>5	1	
Ärzte/Apotheke/KH	>2	1	
Bewertung		1	sehr gutes Angebot

Halbturn

Siedlungscharakter	kompakt	1	
Anteil EF	> 95 %	1	
Nahversorger/Supermarkt	1	3	
Schulen/KiGa	2	3	
Ärzte/Apotheke/KH	1	3	
Bewertung		2,2	gutes Angebot

Illmitz

Siedlungscharakter	kompakt	1	
Anteil EF	> 95 %	1	
Nahversorger/Supermarkt	2	3	
Schulen/KiGa	3-5	2	
Ärzte/Apotheke/KH	2	2	
Bewertung		1,8	sehr gutes Angebot

Neusiedl am See

Siedlungscharakter	kompakt	1
Anteil EF	50-75%	3
Nahversorger/Supermarkt	>5	1
Schulen/KiGa	>5	1
Ärzte/Apotheke/KH	>2	1
Bewertung		1,4 sehr gutes Angebot

Pamhagen

Siedlungscharakter	kompakt	1
Anteil EF	> 95 %	1
Nahversorger/Supermarkt	1	3
Schulen/KiGa	3-5	2
Ärzte/Apotheke/KH	1	3
Bewertung		2 gutes Angebot

Podersdorf am See

Siedlungscharakter	kompakt	1
Anteil EF	76-95 %	2
Nahversorger/Supermarkt	1-2	3
Schulen/KiGa	1-2	3
Ärzte/Apotheke/KH	>2	1
Bewertung		2 gutes Angebot

Sankt Andrä am Zicksee

Siedlungscharakter	kompakt	1
Anteil EF	> 95 %	1
Nahversorger/Supermarkt	1	3
Schulen/KiGa	2	3
Ärzte/Apotheke/KH	>2	1
Bewertung		1,8 sehr gutes Angebot

Tadten

Siedlungscharakter	kompakt	1
Anteil EF	> 95 %	1
Nahversorger/Supermarkt	1	3
Schulen/KiGa	2	3
Ärzte/Apotheke/KH	>2	1
Bewertung		1,8 sehr gutes Angebot

Wallern im Burgenland

Siedlungscharakter	kompakt	1
Anteil EF	> 95 %	1
Nahversorger/Supermarkt	2	3
Schulen/KiGa	2	3
Ärzte/Apotheke/KH	2	2
Bewertung		2 gutes Angebot

Weiden am See

Siedlungscharakter	kompakt	1
Anteil EF	76-95 %	2
Nahversorger/Supermarkt	>5	1
Schulen/KiGa	1-2	3
Ärzte/Apotheke/KH	>2	1
Bewertung		1,6 gutes Angebot

Verkehr

	1	2	3	4
ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	2	1	0
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	0	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	0	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	>10	6-10	1-5	0
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Stadtbus, Ortsbus	City-Taxi, Mikro-ÖV	Taxi	kein ÖV

Andau

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	2	2		
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	5-10 km	3		
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	> 10 km	4		
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	1-5	3		
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	kein ÖV	4		
Bewertung		3,2	ausreichende Qualität	

Apetlon

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1		
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	5-10 km	3		
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	5	2		
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	0	4		
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3		
Bewertung		2,6	ausreichende Qualität	

Frauenkirchen

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1		
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	0	1		
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	18	4		
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	1-5	3		
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3		
Bewertung		2,4	gute Qualität	

Halbtorn

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1		
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	< 5 km	2		
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	13	4		
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	0	4		
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3		
Bewertung		2,8	ausreichende Qualität	

Illmitz

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1		
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	5-10 km	3		
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	8	3		
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	6-10	2		
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3		
Bewertung		2,4	gute Qualität	

Neusiedl am See

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1		
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	0	1		
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	0	1		
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	6-10	2		
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3		
Bewertung		1,6	sehr gute Qualität	

Pamhagen

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	0	1
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	0	1
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	1-5	3
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3
Bewertung		1,8 gute Qualität

Podersdorf am See

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	5-10 km	3
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	20	4
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	6-10	2
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3
Bewertung		2,6 ausreichende Qualität

Sankt Andrä am Zicksee

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	0	1
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	8	3
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	0	4
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	kein ÖV	4
Bewertung		2,6 ausreichende Qualität

Tadten

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	5-10 km	3
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	13	4
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	0	4
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	kein ÖV	4
Bewertung		3,2 ausreichende Qualität

Wallern im Burgenland

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	0	1
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	4,9	2
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	1-5	3
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	kein ÖV	4
Bewertung		2,2 gute Qualität

Weiden am See

ÖV-Kategorie gem. Mikro-ÖV Bgl.	3	1
Entfernung regionaler ÖV-Knoten*	0	1
Entfernung Schnellladestation (>50 kW)	5-10 km	3
Anzahl öff. Ladepunkte (> 3,7 kW)	1-5	3
Ortsverkehr (Stadtbus, Mikro-ÖV,...)	Taxi	3
Bewertung		2,2 gute Qualität

Wirtschaft/Gemeinde

	1	2	3	4
Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	2	1	0	-
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	0 (= BGI 2))	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Gemeindegrößenklasse	> 10000	5001-10000	1001-5000	<1000
KEM-Gemeinde	ja		nein	

Andau

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3		
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	> 10 km	4		
Gemeindegrößenklasse	2328	3		
KEM-Gemeinde	ja	1		
Bewertung		2,8	ausreichende Eignung	

Apetlon

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3		
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	27	4		
Gemeindegrößenklasse	1804	3		
KEM-Gemeinde	ja	1		
Bewertung		2,8	ausreichende Eignung	

Frauenkirchen

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3		
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	16	4		
Gemeindegrößenklasse	2871	3		
KEM-Gemeinde	ja	1		
Bewertung		2,8	ausreichende Eignung	

Halbtum

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3		
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	13	4		
Gemeindegrößenklasse	1882	3		
KEM-Gemeinde	ja	1		
Bewertung		2,8	ausreichende Eignung	

Illmitz

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3		
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	24	4		
Gemeindegrößenklasse	2351	3		
KEM-Gemeinde	ja	1		
Bewertung		2,8	ausreichende Eignung	

Neusiedl am See

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	2	1		
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	0 (= BGI 2))	1		
Gemeindegrößenklasse	7915	2		
KEM-Gemeinde	ja	1		
Bewertung		1,3	sehr gute Eignung	

Pamhagen

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	35	4
Gemeindegrößenklasse	1665	3
KEM-Gemeinde	ja	1
Bewertung		2,8 ausreichende Eignung

Podersdorf am See

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	13	4
Gemeindegrößenklasse	2153	3
KEM-Gemeinde	ja	1
Bewertung		2,8 ausreichende Eignung

Sankt Andrä am Zicksee

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	23	4
Gemeindegrößenklasse	1365	3
KEM-Gemeinde	ja	1
Bewertung		2,8 ausreichende Eignung

Tadten

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	27	4
Gemeindegrößenklasse	1211	3
KEM-Gemeinde	ja	1
Bewertung		2,8 ausreichende Eignung

Wallern im Burgenland

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	29	4
Gemeindegrößenklasse	1739	3
KEM-Gemeinde	ja	1
Bewertung		2,8 ausreichende Eignung

Weiden am See

Betriebs-, Gewerbe-, Industriestandort	0	3
Entfernung BGI-Standort Stufe 2	< 5 km	2
Gemeindegrößenklasse	2340	3
KEM-Gemeinde	ja	1
Bewertung		2,25 gute Eignung

Tourismus

	1	2	3	4
Tourismusszone	ja	teilweise	angrenzendend	nein
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	< 5 km	5-10 km	> 10 km
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	>5	3- 5	1-2	<1

Andau

Tourismusszone		2	
Entfernung Standort Stufe 1	> 10 km	4	
Entfernung Standort Stufe 2	> 10 km	4	
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	3- 5	2	
Bewertung		3,0	ausreichende Eignung

Apetlon

Tourismusszone	ja	1	
Entfernung Standort Stufe 1	< 5 km	2	
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	3- 5	2	
Bewertung		1,5	gute Eignung

Frauenkirchen

Tourismusszone	teilweise	2	
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	1-2	3	
Bewertung		1,75	sehr gute Eignung

Halbtum

Tourismusszone	teilweise	2	
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	1-2	3	
Bewertung		1,75	gute Eignung

Illmitz

Tourismusszone	ja	1	
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	3- 5	2	
Bewertung		1,25	sehr gute Eignung

Neusiedl am See

Tourismusszone		2	
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1	
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	1-2	3	
Bewertung		1,75	sehr gute Eignung

Pamhagen

Tourismusszone	ja	1
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	1-2	3
Bewertung		1,5 sehr gute Eignung

Podersdorf am See

Tourismusszone	ja	1
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	3- 5	2
Bewertung		1,3 sehr gute Eignung

Sankt Andrä am Zicksee

Tourismusszone	ja	1
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	8	1
Bewertung		1,0 sehr gute Eignung

Tadten

Tourismusszone	ja	1
Entfernung Standort Stufe 1	5-10 km	3
Entfernung Standort Stufe 2	5-10 km	3
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	<1	4
Bewertung		2,75 ausreichende Eignung

Wallern im Burgenland

Tourismusszone	ja	1
Entfernung Standort Stufe 1	< 5 km	2
Entfernung Standort Stufe 2	< 5 km	2
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	1-2	3
Bewertung		2 gute Eignung

Weiden am See

Tourismusszone		2
Entfernung Standort Stufe 1	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Entfernung Standort Stufe 2	0 (= Aufenth.St-Ort)	1
Durchschnittl. Anz. Übernachtungen	3- 5	2
Bewertung		1,5 sehr gute Eignung

ANHANG III) Umsetzungshorizont der neuen E-Mobilitätsmaßnahmen für die KEM-Gemeinden

Andau	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV			X
Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport			X
E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten			X
Aufbau eines E-Bike-Verleihs	x		X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements		X	
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Apetlon	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV			X
E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten			X
Aufbau eines E-Bike-Verleihs			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements		X	
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Frauenkirchen	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements		X	
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV			X
Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport			X
Einrichtung eines touristischen E-Bus-Shuttles			X
Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements		X	
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Halbturn	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements	Bei Bedarf:	X	
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV			X
e-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten			X
Aufbau eines E-Bike-Verleihs			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements		X	
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Illmitz	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV			X
Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport			X
Einrichtung eines touristischen E-Bus-Shuttles			X
Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.	(X)		X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements		X	
Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements		X	
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Neusiedl am See	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur			X
Errichten einer Schnellladestation im öffentlichen Raum	X		
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines E-Bus im Stadtverkehr			X
Einsatz von E-Taxis			X
Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport			X
Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles			X
Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements		X	
Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements			X
Förderung betrieblicher und kommunaler Ladeinfrastruktur			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Betriebliches Mobilitätsmanagement		X	
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Pamhagen	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			x
Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV			X
Einrichtung eines touristischen E-Bus-Shuttles			X
Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
		X	

Förderung von Elektromobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements			
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Podersdorf am See	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen			X
E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten			X
Einrichtung eines touristischen e-Bus-Shuttles			X
Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements		X	
Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

St. Andrä am Zicksee	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen			X
Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten			X

Einrichtung eines touristischen E-Bus-Shuttles			X
Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport			X
Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements		X	
Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Tadten	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen			X
Einsatz eines e-Fahrzeuges im Schülertransport			X
E-Shuttle zum nächsten ÖV-Knoten			X
Aufbau eines E-Bike-Verleihs	x		X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Wallern im Burgenland	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Ladepunkt(e) im Bereich von öffentlichen Einrichtungen			X
Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen			X

Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	

Weiden am See	erfüllt	kurzfristig	mittel- bis langfristig
Aufbau einer dichten Ladeinfrastruktur			X
Errichtung von Ladepunkten bei Einkaufsmärkten			X
Errichtung von Ladepunkten bei ÖV-Knoten			X
Aufbau von Ladeinfrastruktur bei touristischen Einrichtungen			X
Berücksichtigung von Ladepunkten in Wohnhausanlagen			X
Betrieb eines (gemeindeübergreifenden) Mikro-ÖV mit E-Fahrzeugen			X
Einrichtung eines touristischen E-Bus-Shuttles			X
Aufbau von E-Bike-Verleih, E-Car-Sharing, etc.	(x)		X
Betriebliches Mobilitätsmanagement			X
Förderung von Elektromobilität im Rahmen des Parkraummanagements		X	
Förderung von E-Mobilität im Rahmen des touristischen Mobilitätsmanagements			X
Umstellung des kommunalen Fuhrparks			X
Information über Fördermöglichkeiten im privaten Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten im betrieblichen Bereich		X	
Information über Fördermöglichkeiten und steuerliche Begünstigungen		X	