



Interreg

Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



Mobilitátskonzept

Neckenmarkt-
Harka



Interreg



Austria-Hungary 2014-2020

SMART Pannonia

European Union – European Regional Development Fund

**Fenntartható Mobilitás és Elérhetőség
Burgenland és Nyugat-Magyarország
Regionális Közlekedésének érdekében**

**Nachhaltige Mobilität
und Erreichbarkeit für den Regionalen
Verkehr in Burgenland-Westungarn**



Interreg
Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund



SMART Pannonia

Mobilitätskonzept Neckenmarkt- Harka

Marktgemeinde Neckenmarkt
Rathausgasse 1
7311 Neckenmarkt

Gemeinde Harka
Nyéki u. 34
9422 Harka

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

Eisenstadt, September 2020

1	Einleitung	5
2	Status Quo.....	6
2.1	Lage im Raum.....	6
2.1.1	Neckenmarkt.....	6
2.1.2	Harka	6
2.2	Bevölkerungsentwicklung.....	8
2.2.1	Neckenmarkt.....	8
2.2.2	Harka	9
2.2.3	Kommentar	9
2.3	Pendlerdaten	10
2.3.1	Neckenmarkt.....	10
2.3.2	Harka	12
2.3.3	Kommentar	13
2.4	Nahversorgung, soziale Infrastruktur und Tourismus.....	14
2.4.1	Neckenmarkt.....	14
2.4.2	Harka	14
2.4.3	Kommentar	15
2.5	Verkehr und Mobilität überregional.....	16
2.5.1	Überregionales Straßennetz	16
2.5.2	Überregionales ÖV-Angebot.....	18
2.6	Mobilitätsangebote und Qualitätscheck.....	21
2.6.1	Neckenmarkt.....	21
2.6.2	Harka	27
2.6.3	Kommentar	31
3	Funktionale Verbindungen.....	32
3.1	Regionale Beziehungen.....	32

3.1.1	Neckenmarkt.....	32
3.1.2	Harka	33
3.2	Grenzüberschreitende Beziehungen	34
4	Potenziale zur Mobilitätsverbesserung.....	39
4.1	Methodik	39
4.2	Erreichbarkeit von Zielen.....	39
4.2.1	Neckenmarkt.....	39
4.2.2	Harka	43
4.3	Potenzialanalyse.....	45
4.4	Potenziale zur Verbesserung der auf Gemeindeebene und regional	47
4.4.1	Neckenmarkt.....	47
4.4.2	Harka	47
4.5	Potenziale zur Verbesserung der überregionalen und grenzüberschreitenden Mobilität.....	47
5	Maßnahmen	49
5.1	Maßnahmen auf Gemeindeebene und regional.....	49
5.2	Überregionale und grenzüberschreitende Maßnahmen	49
5.2.1	Schaffung eines grenzüberschreitenden Schwerpunkts auf den Radverkehr 49	
5.2.2	Schaffung eines Mikro-ÖV zwischen Neckenmarkt – Harka – Sopron	50
6	Kontaktdaten	53
7	Verzeichnisse.....	54
7.1	Abbildungsverzeichnis	54
7.2	Tabellenverzeichnis	56
7.3	Quellen.....	57

1 Einleitung

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

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

Im nachfolgenden Konzept wird das bestehende Mobilitätsangebot und die Verkehrssituation im Gemeindepaar Neckenmarkt-Harka ermittelt und deren Stärken und Schwächen ausgearbeitet. Der Schwerpunkt liegt dabei auf klimaschonenden Verkehrsmitteln:

- Zu Fuß gehen
- Radfahren und E-Bike (Pedelec)
- Öffentlicher Verkehr
 - Bus
 - Zug
 - Sonstige öffentliche Verkehrsangebote

Der Weg in Richtung nachhaltigem Verkehr muss auf verschiedenen Ebenen gleichermaßen angestrebt werden. Für die Gemeinden sind dazu mehrere Schritte erforderlich. Einerseits müssen die Vor- und Nachteile des Bestands festgestellt und andererseits die Bevölkerung über das vorhandene Angebot informiert werden.

Um die Bevölkerung zu einem nachhaltigen Verkehrsverhalten zu ermutigen, muss klimaschonende Mobilität ins Bewusstsein der Menschen gebracht werden und durch attraktive Angebote im Alltag umsetzbar sein.

2 Status Quo

Das folgende Kapitel fasst das Bestandsangebot des Gemeindepaars Neckenmarkt-Harka zusammen und gibt einen Überblick über alle Verkehrsangebote.

2.1 Lage im Raum

2.1.1 Neckenmarkt

Neckenmarkt ist eine Marktgemeinde im Bezirk Oberpullendorf. Sie ist Teil des Blaufränkischlandes und ist für den Weinbau aufgrund der geografischen und topografischen Lage klimatisch mit bis zu 300 Sonnentagen pro Jahr besonders begünstigt. Neckenmarkt wird von drei Hügelketten umgeben – das Rosalien- und Ödenburger Gebirge im Norden, das Landseer Gebirge im Westen und das Günser Gebirge im Süden.

Die Gemeinde umfasst die Ortschaften Neckenmarkt und Haschendorf.

Die Gemeinde ist von der Landeshauptstadt Eisenstadt auf der kürzesten Strecke über Sopron rund 40 km, über die burgenländische Seite rund 48 km entfernt. Wien ist (über das Burgenland) rund 100 km, das ungarische Sopron auf direktem Weg nur ca. 12 km und Szombathely ca. 50 km entfernt.

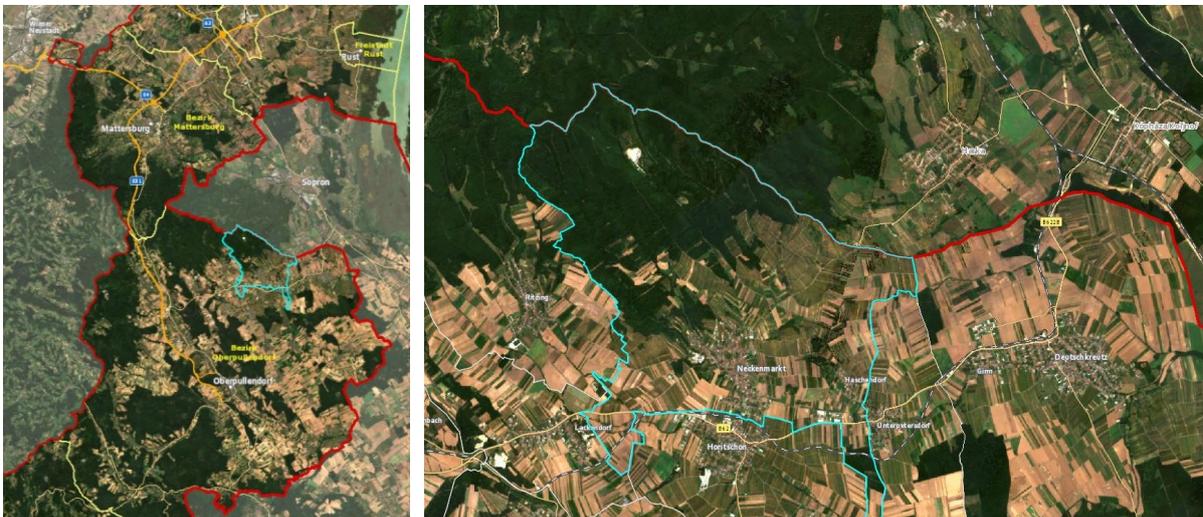


Abbildung 1: Lage Neckenmarkt.
(Quelle: GIS Burgenland, 2020)

2.1.2 Harka

Harka ist eine Gemeinde im Komitat Győr-Moson-Sopron, nur vier Kilometer südlich der Stadt Sopron, zu der es auch eine starke funktionale Verbindung gibt. Harka ist rund

210 km von der ungarischen Hauptstadt Budapest, aber nur ca. 80 km von der österreichischen Hauptstadt Wien entfernt.



Abbildung 2: Lage Harka. (Quelle: Google Maps)

Die Gemeinde wird im Westen vom Ödenburger Gebirge bzw. dem Soproner Landschaftsschutzpark begrenzt, der die dort liegenden Waldgebiete umfasst. Das Gebiet steht außerdem unter nationalem Naturschutz und ist Teil des Natura 2000-Netzwerks. Der nördlich der Gemeinde liegende „Harkai-Csúcs“ (deutsch: Kogelberg) steht ebenfalls unter Naturschutz und liefert einen schönen Ausblick auf die Gemeinde.

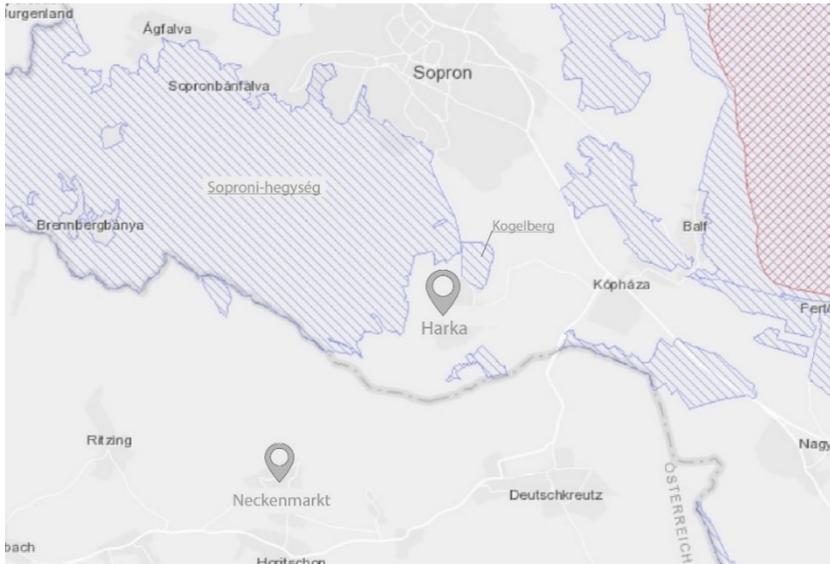


Abbildung 3: Naturschutzgebiete rund um Harka. (Quelle: EEA 2020, eigene Bearbeitung)



Abbildung 4: Natura 2000 und Landschaftsschutzpark an der Grenze Sorpon-Harka. (Quelle: eigene Aufnahme 2020)

2.2 Bevölkerungsentwicklung

2.2.1 Neckenmarkt

Seit 1991 hat die Bevölkerung von Neckenmarkt abgenommen. Damals lebten 1.785 Menschen in der Gemeinde. 2001 waren es 1.721 (-3,59 %), 2011 dann 1.695 (-1,51 %) und 2019 schließlich 1.685 (-0,59 %).

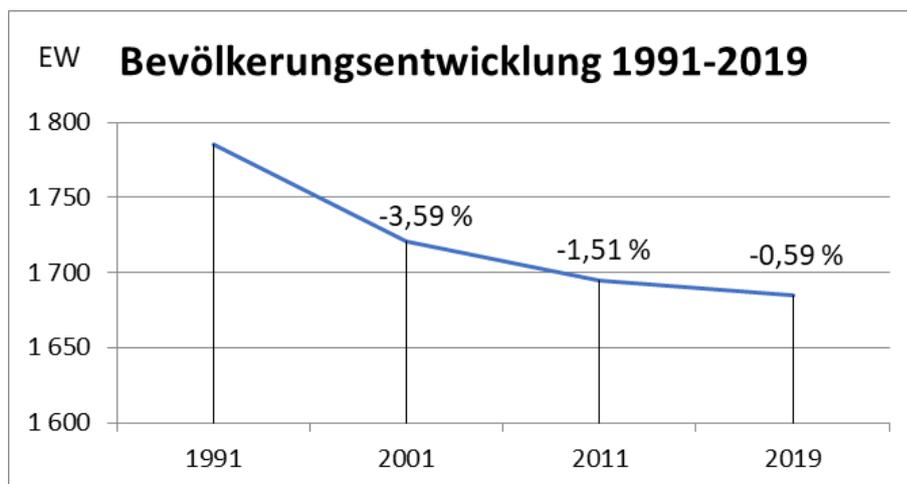


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung in Neckenmarkt zwischen 1991 und 2019, (Quelle: Statistik Austria, 2019)

2.2.2 Harka

2018 wohnten offiziell 2.535 in Harka. In den Jahren zuvor war ein starker Bevölkerungszuwachs zu beobachten: Zwischen 2000 und 2011 stieg die EinwohnerInnenzahl um +24 % an, zwischen 2011 und 2018 sogar um 47 %. Das dynamische Wachstum ist vor allem durch Suburbanisierungsprozesse rund um Sopron zu erklären, die zusammen mit der 2011 eingeführten Arbeitsunternehmerfreizügigkeit nach Österreich zu einem Zustrom an Personen nach Sopron und die umliegenden Gemeinden führten, von wo aus Arbeitskräfte täglich nach Österreich pendeln können.

Auch die Zahl der Immobilien hat sich dementsprechend zwischen 2001 von 445 auf 805 im Jahr 2018 beinahe verdoppelt.

In Harka leben durchschnittlich 3,1 Personen in einer Wohneinheit, was über dem ungarischen Durchschnitt von 2,25 im Jahr 2016 liegt.

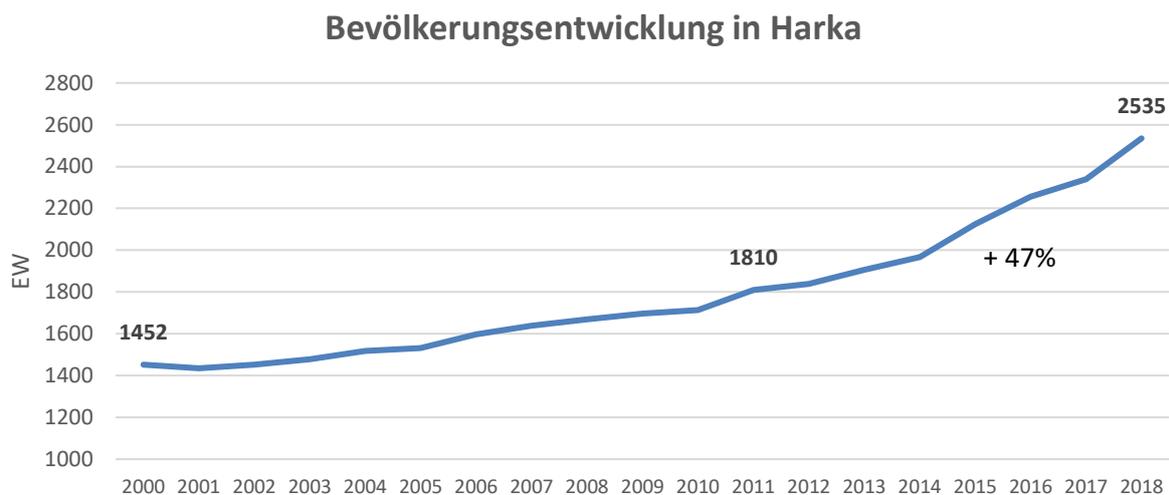


Abbildung 3: Bevölkerungsentwicklung in Harka zwischen 2000 und 2018, (Quelle: KSH, Zentrales Statistikbüro Ungarn, 2018, eigene Darstellung)

2.2.3 Kommentar

Während die Bevölkerung in Neckenmarkt stetig abnimmt, verzeichnet Harka starke Zuwächse. Die Nähe zu Sopron sowie zur österreichischen Grenze und damit zu Arbeitsplätzen in Österreich scheint für diese Entwicklung ausschlaggebend zu sein.

2.3 Pendlerdaten

2.3.1 Neckenmarkt

In Neckenmarkt sind 789 erwerbstätige Personen gemeldet. Von diesen sind 105 Personen NichtpendlerInnen, weitere 106 GemeindebinnenpendlerInnen. 578 Personen verlassen zum Arbeiten ihre Wohngemeinde. 254 Personen arbeiten in einer anderen Gemeinde des politischen Bezirks (davon 89 in Oberpullendorf), 123 arbeiten in einem anderen politischen Bezirk, aber noch im Burgenland (davon 64 in Eisenstadt). 199 Personen pendeln in ein anderes Bundesland, davon 134 nach Wien und 58 nach Niederösterreich. 2 Personen pendeln ins Ausland.

Es gibt insgesamt 123 EinpendlerInnen, wobei der Großteil davon (nämlich 97) aus demselben Bezirk, aber einer anderen Gemeinde stammen. 14 Personen pendeln aus einem anderen politischen Bezirk des Burgenlandes ein, 12 Personen aus einem anderen Bundesland.

76 Personen pendeln aus Ungarn nach Neckenmarkt. (Statistik Austria 2016)

Tabelle 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, 2017a)

Erwerbstätige am Wohnort gesamt	789
Nicht-PendlerInnen	105
GemeindebinnenpendlerInnen	106
Auspendler	578
in eine andere Gemeinde des politischen Bezirks	254
In einen anderen politischen Bezirk im Bgld	123
NÖ	58
Wien	134
ins Ausland	2
Einpendler gesamt	123

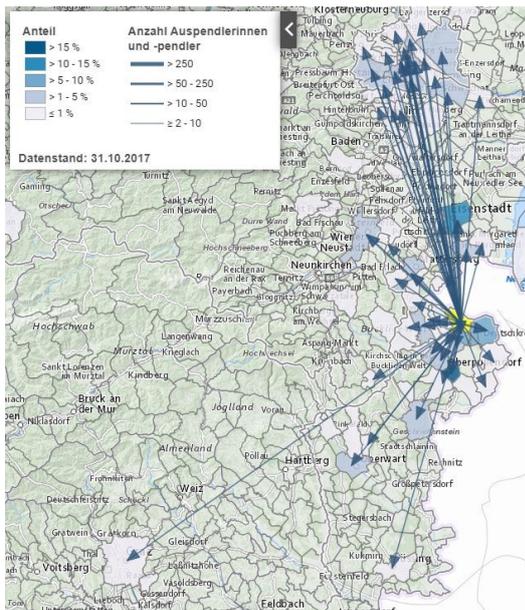


Abbildung 6: AuspendlerInnen der Gemeinde Neckenmarkt (Quelle: Statistik Austria 2017b)

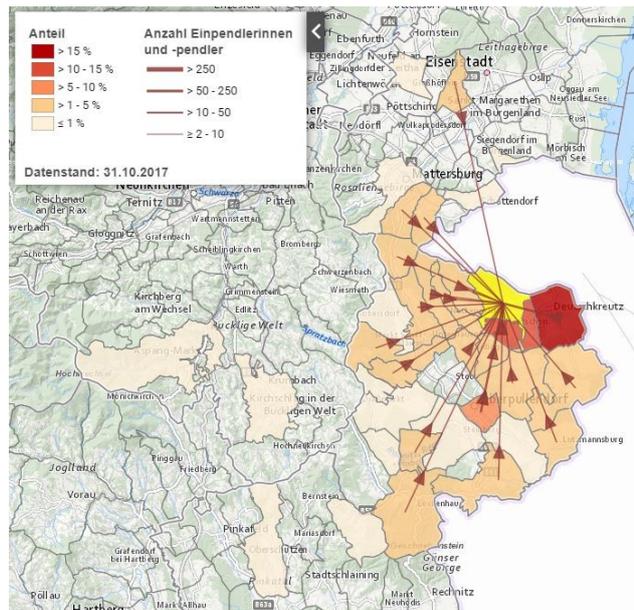


Abbildung 7: EinpendlerInnen in die Gemeinde Neckenmarkt (Quelle: Statistik Austria 2017b)

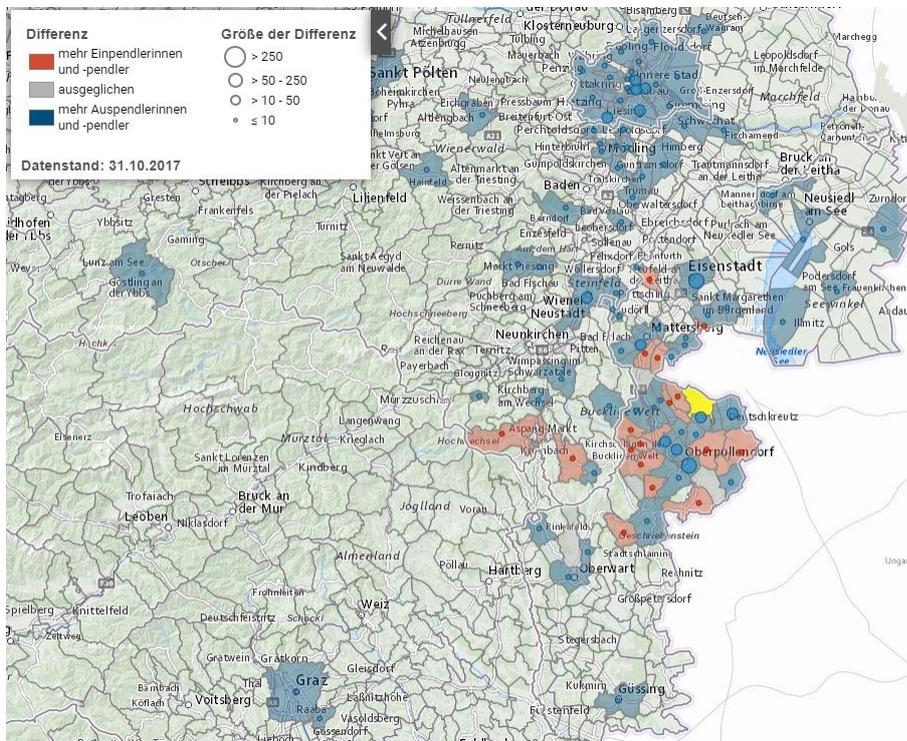


Abbildung 8: Differenz EinpendlerInnen und AuspendlerInnen (Quelle: Statistik Austria 2017b)

2.3.2 Harka

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

Von österreichischer Seite wird zwar die Staatsbürgerschaft von ausländischen PendlerInnen erfasst, es liegen jedoch keine Informationen zum genauen Herkunftsort vor. So ist in der abgestimmten Erwerbsstatistik (Statistik Austria 2016) zu erkennen, dass 76 Personen aus Ungarn nach Neckenmarkt pendeln. Wie viele davon aus Harka stammen, ist nicht bekannt.

Das Leben der EinwohnerInnen Harkas wird in vielerlei Hinsicht von der Lage der Gemeinde bestimmt – viele Personen pendeln zum Arbeiten nach Sopron oder Österreich.

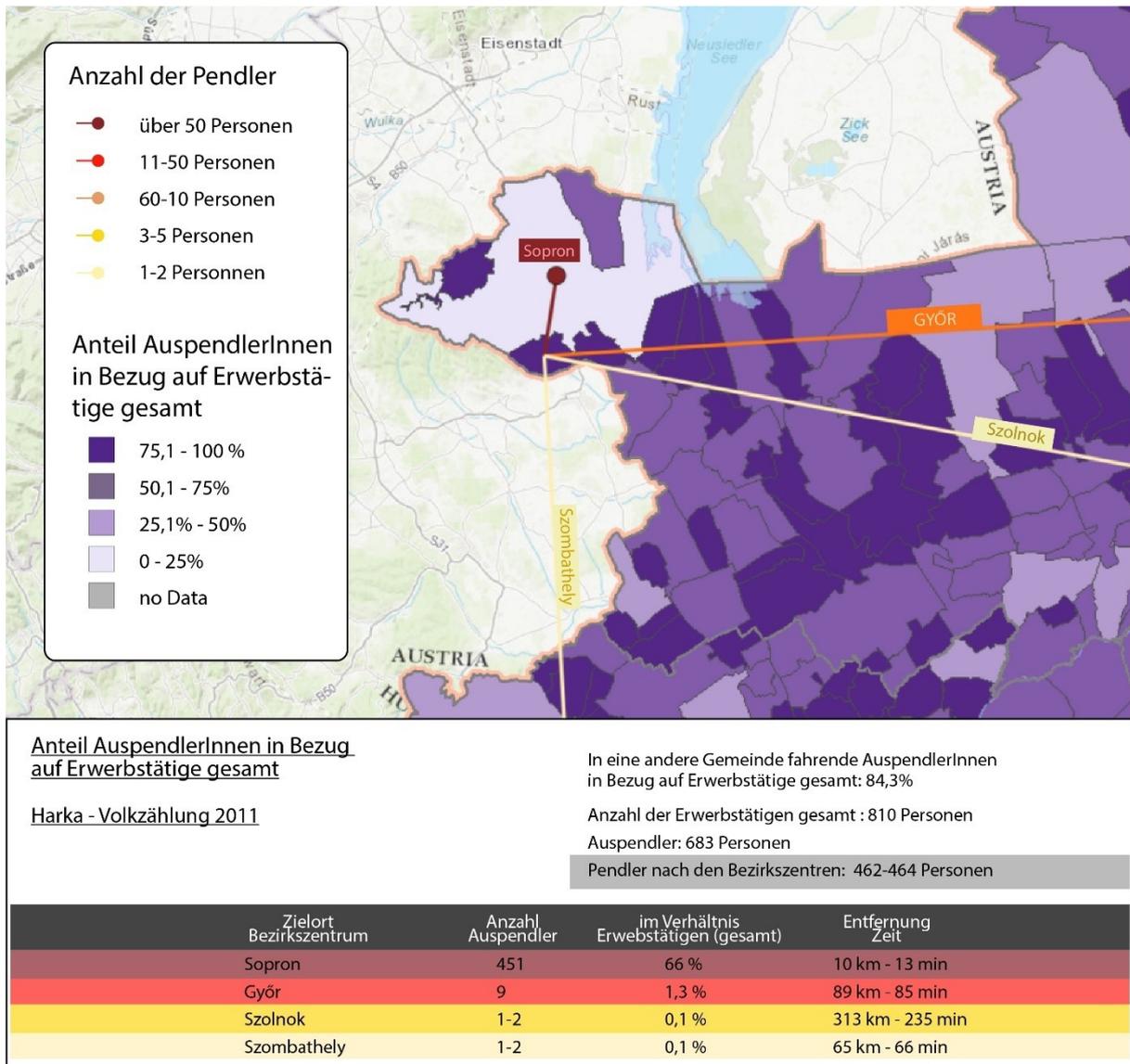


Abbildung 9: AuspendlerInnen, Fokus auf Region (Quelle: lechnerkozpont 2017, Eigene Darstellung)

2.3.3 Kommentar

Der Großteil der Erwerbstätigen, die in Neckenmarkt wohnt, pendelt. Viele von ihnen arbeiten in Oberpullendorf und Eisenstadt, die meisten pendeln jedoch zum Arbeiten nach Wien. In Harka ist der Anteil an PendlerInnen sogar noch höher, wobei der Großteil in Österreich arbeitet. Genaueres dazu in Kapitel 3.2.

2.4 Nahversorgung, soziale Infrastruktur und Tourismus

2.4.1 Neckenmarkt

In Neckenmarkt gibt es weder ein Kaufhaus noch eine Bäckerei. Nur eine Fleischerei deckt einen Teil der Nahversorgung ab. Die nächsten Nahversorger gibt es in den Nachbargemeinden Ritzing und Horitschon. Es gibt eine Niederlassung der Raiffeisenbank sowie einen Postpartner. In der Gemeinde gibt es sowohl einen Kindergarten als auch eine Volksschule. Es gibt einen Arzt, aber keine Apotheke. Es gibt zahlreiche Gasthäuser und vor allem Heurige sowie drei Nächtigungsmöglichkeiten.

Tabelle 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Neckenmarkt

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	Nur Fleischerei, nächster Supermarkt in Horitschon
Bank	Raiffeisenbank Neckenmarkt
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	ja
Volksschule	Ja
Sonstiges	Musikschule, Bibliothek
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Sonstige	Massage, physikalisches Institut, Tierarzt
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Kaffeehaus, Gasthof, Weinpub, 7 Heurige
Unterkünfte	Gasthof, Frühstückspension, Pension
Verkehrsunternehmen und Mobilität	
Tankstelle	nein

2.4.2 Harka

In Harka ist die Nahversorgung durch zwei kleinere Geschäfte gedeckt. Im Bildungsbereich ist die Versorgung mit einem Kindergarten sowie einer Volksschule gegeben. Im Ort gibt es außerdem ein Kulturhaus und eine Bibliothek. Für die medizinische Grundversorgung sorgt ein Allgemeinmediziner, der dreimal pro Woche ordiniert. Ein Kinderarzt steht werktags jeden Vormittag zur Verfügung. Es gibt in der Gemeinde außerdem u. a.

Gesundheitsberater, einen Zahnarzt und eine Apotheke. Mehrere Gasthäuser und Unterkunftsmöglichkeiten runden die Infrastruktur ab. Alle weiteren Dienstleistungen bietet das 4 km entfernte Sopron.

Tabelle 3: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Harka

Nahversorgung im Ort	
Nahversorgung	CBA, Real Lebensmittel
Post	ja
Bank	Nein
Schule + Kindergarten	
Kindergarten	ja
Volksschule	ja
Sonstige	Kulturhaus, Bibliothek
Ärzte + Apotheke	
Allgemeinmediziner	ja
Apotheke	ja
Sonstige	Zahnarzt, Krankenschwester, Krankengymnastik, Physiotherapie, Massage, Gesundheitsberater
Freizeit + Gastronomie	
Gasthaus/Café	Gasthaus, Caféhaus, Foodtruck, Weinstube
Unterkünfte	Pensionen
Verkehrsunternehmen und Mobilität	
Tankstelle	nein
Sonstige	Automechaniker, Pannenhilfe

2.4.3 Kommentar

Neckenmarkt verfügt nur über ein Minimum an sozialer Infrastruktur, viele Dienste sind nur in Nachbargemeinden wie Horitschon verfügbar oder bedürfen weiterer Wege. Harka ist etwas breiter aufgestellt und verfügt über alle wesentlichen Dienste des täglichen Bedarfs bzw. kann durch seine Nähe zu Sopron zusätzlich die Infrastruktur der Stadt mitnutzen.

2.5 Verkehr und Mobilität überregional

Vorbemerkung

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

2.5.1 Überregionales Straßennetz

2.5.1.1 Neckenmarkt

Neckenmarkt ist über die L 335 erschlossen, die in Horitschon von der B 62 (Deutschkreutzer Straße) abzweigt. Die B 62 selbst beginnt bei Weppersdorf, wo sie zur B 50 bzw. S 31 verbindet.

Weiter östlich zweigt von der B 62 außerdem die L 338, die Haschendorfer Straße ab, welche die zweite Ortschaft der Gemeinde erschließt. Die Verbindung zwischen den beiden Orten – Neckenmarkt und Haschendorf – erfolgt über den Güterweg Haschendorf bzw. über Hortischon und die B 62, die dann noch weiter Richtung Osten, Deutschkreutz und zur ungarischen Grenze führt.

Die nächsten Autobahnauffahrten befinden sich 40-50 km entfernt – bei Eisenstadt (A3) bzw. Wiener Neustadt (A2).

2.5.1.2 Harka

Harka ist grundsätzlich von drei Seiten erschlossen: aus dem Osten via Győr, aus dem Norden via Sopron und aus dem Süden/Österreich via Neckenmarkt.

Aus Osten, zum Beispiel von Budapest kommend, erreicht man Harka über die Autobahn M1, von der man bei Győr auf die niederrangigere Staatsstraße 85 und später auf die 84 abzweigt und Harka schließlich über Kópháza erreicht.

Aus dem nahegelegenen Sopron führt die Verbindungsstraße 8645 - Sopron-Harka-Kópháza, in die Gemeinde. 2020 wurde auf der Strecke zwischen Harka und Sopron die Fahrbahndecke erneuert und befestigt.

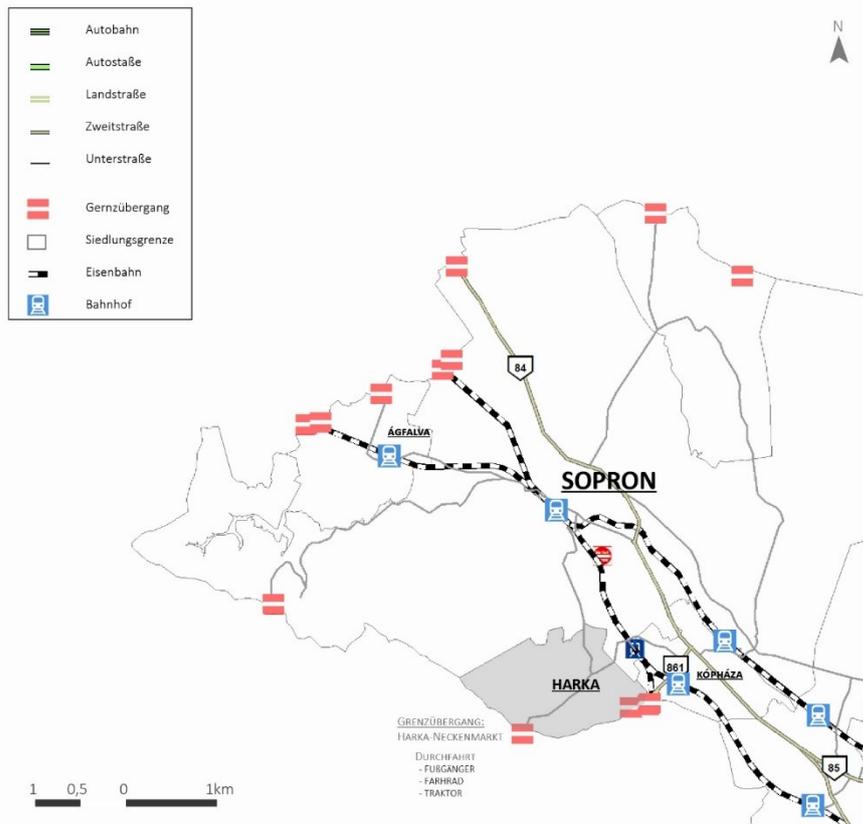


Abbildung 10: Ausschnitt Straßen- und Schienennetz. Quelle: TelR 2014, eigene Überarbeitung

2.5.1.3 Grenzübergang

Zwischen Österreich und Ungarn gibt es bei Neckenmarkt eine Verbindungsstraße Richtung Norden zu Harka, die allerdings für LKW und PKW gesperrt, welche daher über die B 62 und Deutschkreutz die Grenze passieren. Der Grenzübergang bei Neckenmarkt wird derzeit hauptsächlich von RadfahrerInnen, FußgängerInnen und ReiterInnen verwendet.

Auch bei Deutschkreutz gibt es – außer der B 62 – eine grenzüberschreitende Straße, die als geschotterter Feldweg ausgebildet ist.



Abbildung 11: Tafeln mit Übergangsbeschränkungen bei Grenzstation Harka-Neckenmarkt. (Quelle: eigene Aufnahme, Juli 2020)

2.5.2 Überregionales ÖV-Angebot

2.5.2.1 Neckenmarkt

Die öffentliche Verkehrsanbindung Neckenmarkts erfolgt über mehrere Buslinien: 1847 (Weppersdorf-Deutschkreutz), 1848 (Deutschkreutz-Lackenbach), 1858 (Raiding, Oberpuldendorf, Deutschkreutz), 7940 (Wien, Deutschkreutz, Lackendorf, Weppersdorf, Horstischon), und 996 (Deutschkreutz-Neckenmarkt).

In Neckenmarkt gibt es keine Zusanbindung, der nächste Bahnhof befindet sich in Deutschkreutz, wohin man mit mehreren Buslinien gelangt.

In Neckenmarkt gibt es fünf Haltestellen: Elisabethgasse, Rathausgasse, Lange Zeile 76, Hofstatt 15 und Feldgasse 11. In Haschendorf gibt es eine weitere Haltestelle, nämlich „Kirche“.

Tabelle 3: ÖV-Angebot Neckenmarkt

ÖV-Angebot	
Bus	Linien 1847, 1848, 1858, 7940, 996
Bahn	Keine Anbindung. Nächster Bahnhof: Deutschkreutz (Bahnlinie Deutschkreutz-Bratislava via Wien Hbf.)

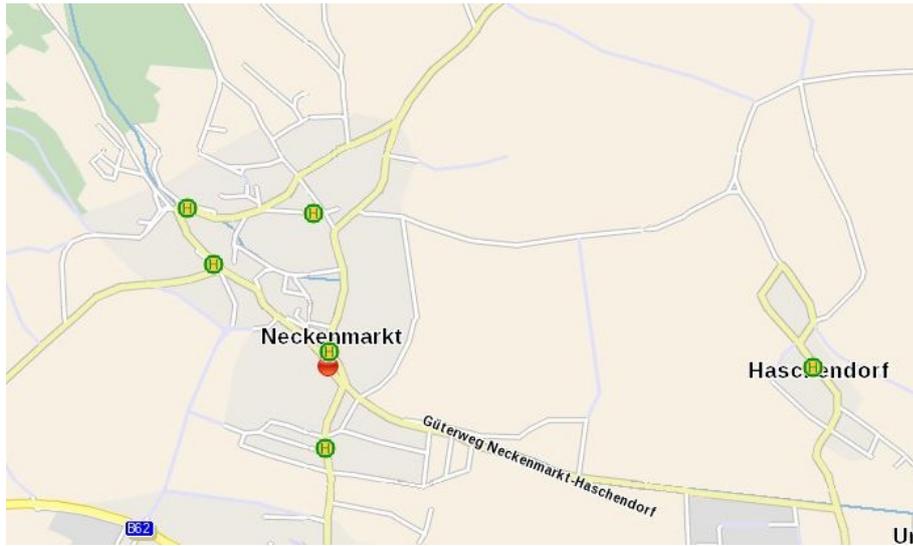


Abbildung 12: Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB 2020)

2.5.2.2 Harka



Abbildung 13: Volán Buslinie: 7242 (Quelle: Vonalbusz Liniennetz 2020 - eigene Überarbeitung)

Zwischen Sopron und Harka fahren stündlich Busse der Gesellschaft Volánbus auf der Linie 7242. Die Fahrzeit beträgt 20 Minuten. Zwischen dem Soproner Busbahnhof und dem Rathaus von Harka gibt es 13 Haltestellen, in Harka selbst zwei. Die Linie wird von diversen Zielgruppen – SchülerInnen, PensionistInnen, aber auch Berufstätigen – genutzt.

Es handelt sich um eine Direktverbindung zwischen Sopron und Harka. Um andere umliegende Gemeinden wie z. B. Kópháza zu erreichen, ist eine Umstieg in Sopron notwendig.

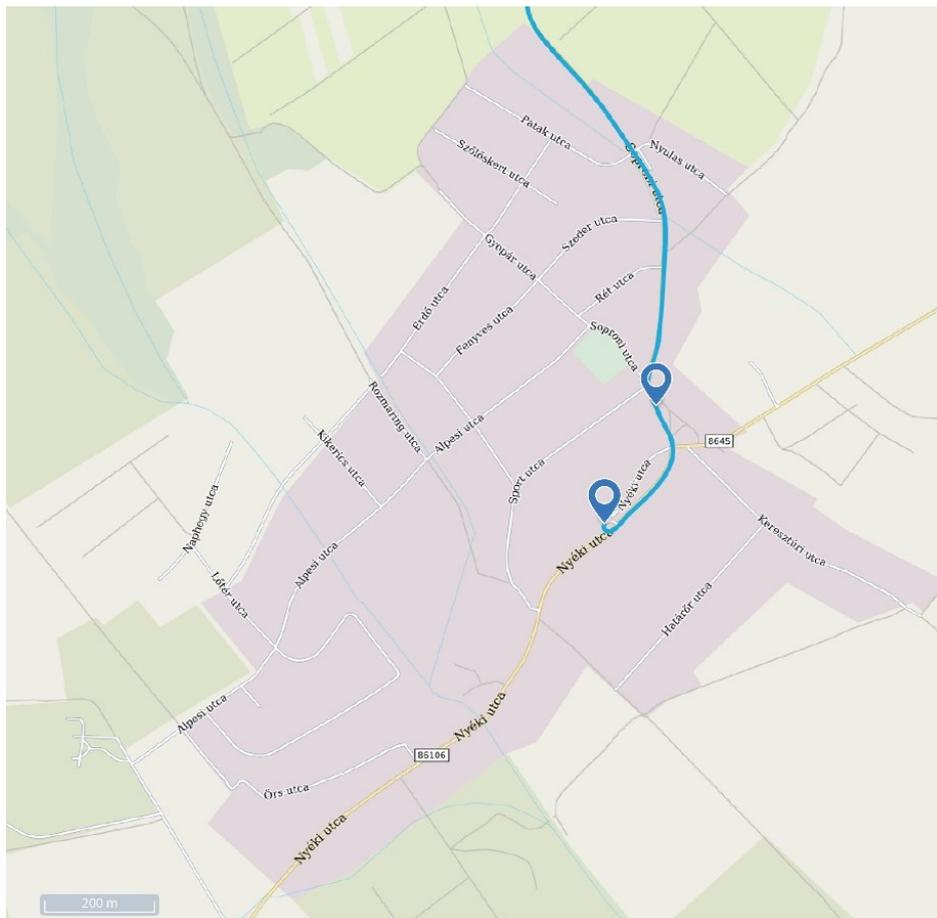


Abbildung 14: Ausschnitt Volán-Buslinie 7242 Sopron-Harka, (Quelle: Menetrendek Routenplaner 2020, eigene Überarbeitung)

Bis 2012 gab es eine Bahnstation „Harka“, die aber nicht mehr in Betrieb ist.

Tabelle 4: ÖV-Angebot Harka

ÖV-Angebot	
Bus	Linie 7242 Sopron-Harka
Bahn	Station nicht mehr im Betrieb. Nächster Bahnhof: Sopron (6 km)

2.6 Mobilitätsangebote und Qualitätscheck

2.6.1 Neckenmarkt

(Mikro-) ÖV Angebot, Multimodalität und Elektromobilität

Die Gemeinde Neckenmarkt ist Partnergemeinde beim Projekt Jugendtaxi. Das Jugendtaxi ermöglicht den Jugendlichen einen kostengünstigen, flexiblen und vor allem sicheren Transport und hat sich zur größten flexibelsten Mobilitäts- und Verkehrssicherheitsinitiative des Burgenlandes entwickelt. Der Vertrieb und die finanzielle Förderung der Jugendschecks erfolgt über die Gemeinden, somit wird die Taxifahrt für die Jugendlichen billiger.

In Neckenmarkt hält kein Discobus, die Gemeinde ist aber Teil der 60plus Taxi-Gemeinden.

Im ganzen Ort sind sechs, meist überdachte, gut sichtbare, beidseitige Haltstellen für die überregionalen Busverbindungen vorhanden. Geplant ist, dass Busse die EinwohnerInnen aus Neckenmarkt nach Deutschkreuz zum Zug bringen. Jedoch scheint es in der Praxis oft Probleme mit der Abstimmung zwischen Bus und Zug zu geben.



Abbildung 15: Bushaltestellen Neckenmarkt (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020)

In Neckenmarkt befindet sich eine E-Ladestation im Wirtschaftspark. Dabei handelt es sich jedoch lediglich um eine 3,7 kW Schuko-Steckdose.

Radverkehr

Zahlreiche Rad- und Wanderwege führen durch Neckenmarkt: B 40 Rotwein-Radweg, B 46 Líztradweg, B 47 Römische Bernsteinstraße-Radwanderweg, R 62 Radweg, Radweg 420 (lokaler Radweg durch die Weinberge Neckenmarkts), WeinStein-Weg, T2 Sonnenlandtour 2.

Die Strecke zwischen Harka und Neckenmarkt ist Teil des EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail.

Es gibt außerdem eine Draisinentour, bei der auf einer alten Bahnstrecke vom Blaufränkischland bis nach Oberpullendorf geradelt wird.

Tabelle 5: Radwege Neckenmarkt

Radwege	
	EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail; B 40 Rotwein-Radweg, B 46 Líztradweg, B 47 Römische Bernsteinstraße-Radwanderweg, R 62 Radweg, Radweg 420, WeinStein-Weg, T2 Sonnenlandtour 2.

Im Ort gibt es nur eingeschränkte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder: fünf, z. T. schon eher alte Radständer sind vor Gebäuden wie Post, Bank, Kirche und neben dem Gemeindeamt vorhanden. Vor Schule und Kindergarten gibt es keine Radständer.



Abbildung 16 Radständer in Neckenmarkt. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020)

Bodenmarkierungen und Wegweiser-Schilder sind überall, wo es notwendig ist, vorhanden.



Abbildung 17: Wegweiser und Bodenmarkierungen für Radverkehr (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020)

Fußgängerverkehr

Die Gemeinde Neckenmarkt verfügt über zwei Siedlungskörper – Neckenmarkt und das kleinere Haschendorf. Neckenmarkt ist weit verzweigter, dennoch befindet sich fast das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb von fußläufigen Distanzen von 1,4 km. In Haschendorf belaufen sich alle fußläufigen Distanzen innerhalb des Siedlungskörpers auf weniger als 1,4 km.

Die Distanz zwischen den Zentren der beiden Siedlungskörper liegt bei ca. 2,5 km.

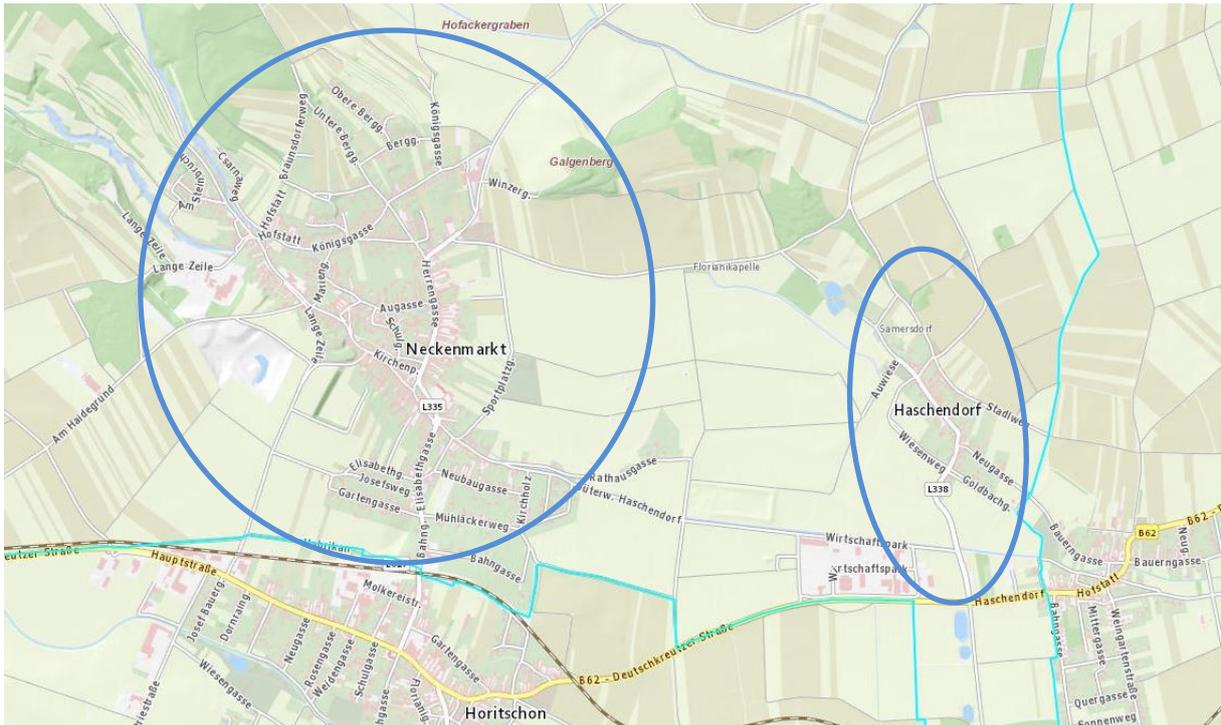


Abbildung 18: Detailsicht Straßennetz Ortsgebiet Neckenmarkt bzw. Haschendorf. (Quelle: GIS Burgenland, 2020, bearbeitet)

Die Gehsteige sind im ganzen Ortsgebiet in einem guten Zustand. Sie sind entlang der Hauptverkehrswege (meist beidseitig) durchgängig.





Abbildung 19: Beispiele für Gehsteige und Bodenmarkierungen (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020)

Eine problematische Situation besteht vor der Schule, wo der Gehsteig fehlt. Es sind Arbeiten zur Verbesserung der Verkehrssituation im Gange. Derzeit werden laut Amtsleiter 80 % der Kinder mit dem Auto innerhalb des Orts zur Schule gebracht. Zu Fuß gehen kaum SchülerInnen in die Schule.



Abbildung 20: Situation Gehweg bei Schule (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020)

Was das Freizeitangebot anbelangt, gibt es durch die günstige Lage der Gemeinde ein breites Angebot an (Rad-) Wanderwegen.

2.6.2 Harka

(Mikro-) ÖV Angebot, Multimodalität und Elektromobilität

Es gibt derzeit weder ein Mikro-ÖV- noch Taxiangebot in Harka. In Sopron sind Taxiunternehmen angesiedelt, die für umgerechnet ca. 10 € auch nach Harka fahren.

Aktuell gibt es keine E-Ladestationen für Elektroautos in der Gemeinde Harka. In Sopron sind jedoch mehrere vorhanden.

Im ganzen Ort sind nur zwei Bushaltestellen vorhanden, wobei eine nur einseitig vorhanden ist. Die Endstation befindet sich vor dem Gemeindeamt. Grundsätzlich sind die Stationen gut sichtbar und gut erstattet. Die Station bei dem Kulturhaus befindet sich neben einem Spielplatz.



Abbildung 21: Bushaltestelle vor dem Gemeindeamt (Quelle: Eigene Aufnahme, August, 2020)



Abbildung 22: Bushaltestelle vor dem Kulturhaus, neben Spielplatz, (Quelle: Eigene Aufnahme, August, 2020)

Radverkehr



Abbildung 23: Ausschnitt Radwegekarte (Quelle: Sopron Tourist-info 2020)



Abbildung 24: Verbindungsstraße Neckenmarkt-Harka (HU-Seite), (Quelle: Eigene Aufnahme 2020)

Die Strecke zwischen Harka und Neckenmarkt ist Teil des EuroVelo 13 – Iron Curtain Trail. Diese Strecke ist gut befahrbar und sicher, da es eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h sowie ein Fahrverbot für Fahrzeuge über 5 t gibt. Da der Grenzübergang selbst nicht mit PKW befahren werden darf, gibt es generell wenig Verkehr auf dieser Strecke. Der Weg führt auch weiter Richtung Sopron, verläuft allerdings auf der recht stark befahrenden Verbindungsstraße 8645 – Sopron-Harka-Kópháza (Ø 5.361 Fahrzeuge täglich - Quelle: KIRA o. J.).



Abbildung 25: Verbindungsstraße Sopron – Harka: keine getrennter Radstrecke, keine Geschwindigkeitsbegrenzungen, hohe PKW-Anzahl (Eigene Aufnahme, Juli 2020)

Zwar wurde die Fahrbahn vor kurzem erneuert, aber kein eigener Fahrradstreifen eingerichtet, obwohl ein baulich getrennter Radweg schon in Aussicht gestellt wurde. Die Straße ist außerdem unbeleuchtet.

Harka ist mit seinen Kirchen außerdem Teil des „SacraVelo“, ein Netz aus grenzüberschreitenden Fahrrad-Pilgerwegen im Donauraum. Infolge dessen wurde einen Rastplatz errichtet.

Tabelle 5: Radwege Harka

Radwege	
	EuroVelo 13 - Iron Curtain Trail Sacra Velo Pilgerstelle

Fußgängerverkehr

Mehrere Wanderwege führen durch die Hügellandschaft rund um Sopron bzw. das Ödenburger Gebirge. Auch der Kogelberg ist ein beliebtes Wanderziel.

Aufgrund der beschriebenen starken Bevölkerungszuwächse innerhalb relativ kurzer Zeit hinkt die Entwicklung der entsprechenden Infrastruktur hinterher, was auch FußgängerInnen betrifft. So sind Gehsteige – sofern vorhanden – relativ schmal. Durch die Zunahme des Pkw-Verkehrs stellt dieser Mangel auch ein gewisses Sicherheitsrisiko dar.

Laut Aussagen der lokalen Verwaltungsbehörde ist die Errichtung von Zebrastreifen so wie die Einführung von Geschwindigkeitsbeschränkungen geplant.



Abbildung 26: fehlende Fußgängerinfrastruktur, (Quelle: Eigene Aufnahmen, 17.07.2020)

2.6.3 Kommentar

Neckenmarkt verfügt v. a. im Fahrradbereich über ein großes touristisches Angebot, welches auf vorhandenen burgenländischen Tourismusmarken wie „Blaufränkischland“ oder „Bernsteinstraße“ aufbaut. Jedoch gibt es im Ort z. T. nur veraltete Fahrradabstellmöglichkeiten. Grenzüberschreitende Verbindungen sind mit Ausnahme des EuroVelo13 – Iron Curtain Trail nicht wirklich vorhanden. Harka orientiert sich in seinem Mobilitätsangebot wiederum stark nach Sopron.

Die fußläufige Erschließung ist in Neckenmarkt mit Ausnahme der Schule gut. In Harka hinkt die Entwicklung von Fußgängerinfrastruktur der Bevölkerungsentwicklung hinterher.

3 Funktionale Verbindungen

3.1 Regionale Beziehungen

3.1.1 Neckenmarkt

Gemeinsam mit Horitschon, Deutschkreutz und Lutzmannsburg zählt Neckenmarkt zu den Hauptorten des Blaufränkischlandes. Diese gemeinsame Vermarktung führt zu engen (wirtschaftlichen) Verknüpfungen in der Region. Auf struktureller Ebene ist das Vorhandensein zahlreicher Radrouten in der Region Zeuge einer funktionellen Verknüpfung. Was die Versorgung mit Gütern des täglichen Verkehrs anbelangt, ist Neckenmarkt u.a. eng mit Horitschon verknüpft, wo nicht zuletzt der nächstgelegene Nahversorger zu finden ist. Schließlich gibt es auch auf Ebene des (öffentlichen) Verkehrs eine starke Vernetzung innerhalb der Region. Neben lokalen und (über)regionalen Buslinien liegt der Fokus u.a. auf die Anbindung an Deutschkreutz, wo auch der nächste Bahnhof mit P&R-Anlage zu finden ist.

Im Landesentwicklungsprogramm (LEP) 2011 ist Neckenmarkt (so wie auch Parndorf, Wiesen oder Oberschützen) als touristischer Ausflugsstandort der Stufe 1 ausgewiesen:

Bei touristischen Maßnahmen und Planungen in diesen Standorten ist nachzuweisen, dass diese im Einklang mit den allgemeinen touristischen Entwicklungszielen der Region stehen und der zu erwartende Mehrwert eine regionale Dimension hat. Ist dies der Fall, werden Maßnahmen und Planungen zur Attraktivitätssteigerung an diesen Standorten - sofern nicht prioritär an Standorten der Stufe 2 sinnvoller - als besonders förderungswürdig erachtet. Auch zusätzliche Bettenkapazitäten sind in touristischen Aufenthaltsstandorten der Stufe 2 grundsätzlich förderbar, werden jedoch bevorzugt in den Aufenthaltsstandorten der Stufe 2 und 1 entwickelt. (Land Burgenland 2011: 15)

Ausflugsstandorte sind durch ihre Attraktivität und hohen BesucherInnenzahlen touristisch relevant, weisen aber keine maßgebliche Betteninfrastruktur bzw. nur geringe Nächtigungszahlen auf. Der LEP weist darauf hin, dass das touristische Gesamtangebot von benachbarten Tourismusstandorten gemeinsam und unter Berücksichtigung regionaler Angebote und Produkte zu entwickeln ist.

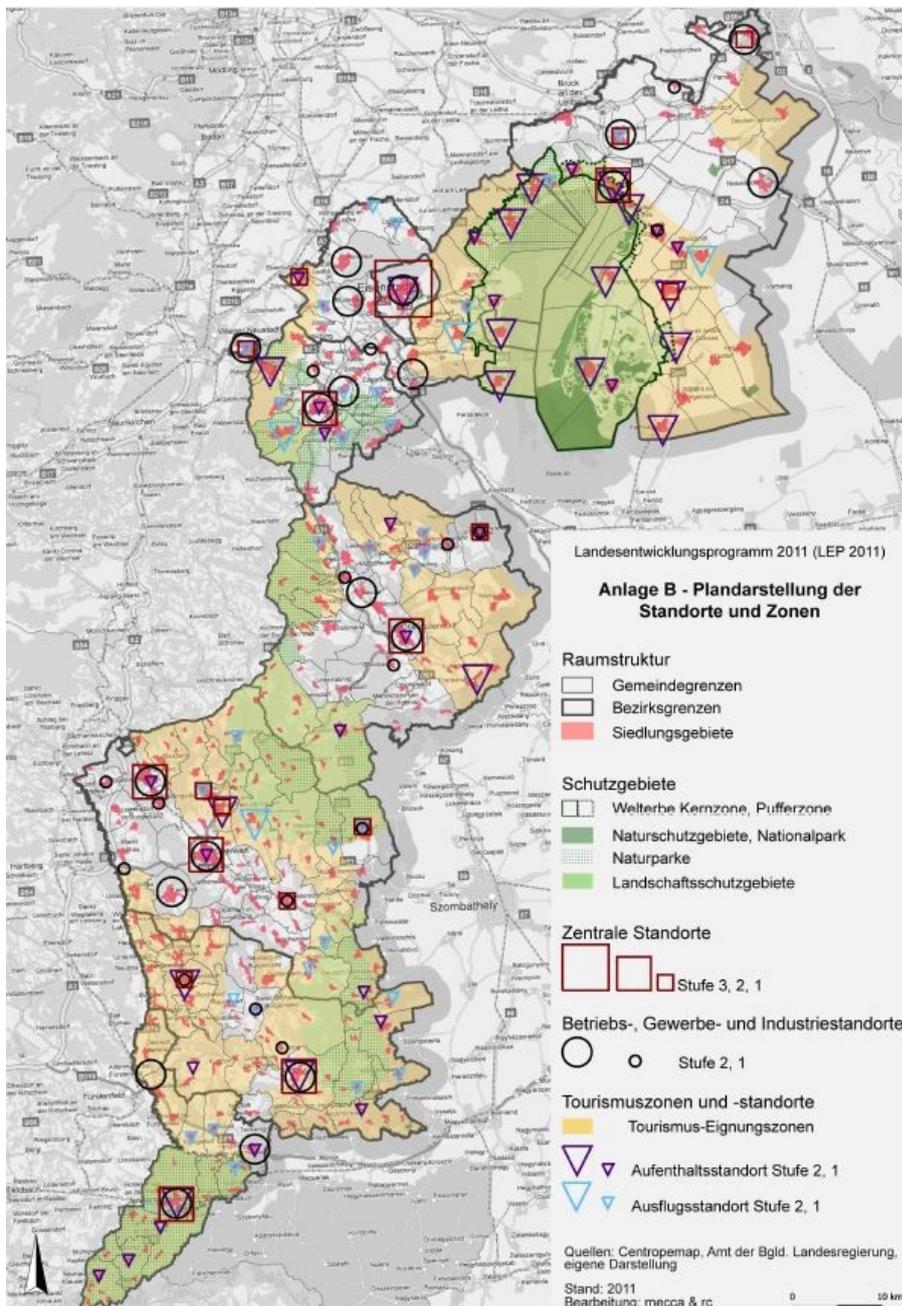


Abbildung 27: Standorte und Zonen des Landesentwicklungsprogramm 2011
(Quelle: Land Burgenland 2011)

3.1.2 Harka

Harka ist in vielen Belangen von Sopron abhängig, darunter Nahversorgung, soziale Infrastruktur und Dienstleistungen. In vielerlei Hinsicht funktioniert Harka als Vorstadt/Speckgürtel von Sopron, das derzeitige Wachstum der Gemeinde kann als Teil eines Suburbanisierungsprozess gesehen werden. Viele derzeitige BewohnerInnen von Harka

sind aus Sopron dorthin gezogen. Wegen der steigenden Nachfrage sind die Immobilienpreise in letzter Zeit auch deutlich höher geworden.

Neckenmarkt und Harka pflegen gute Beziehungen. Nach dem Fall des Eiserner Vorhang wurde am 31. Dezember ein Treffen beim Grenzübergang organisiert, an welches seit 2006 jährlich mit „Grenztreffen“ erinnert wird. (Sopron, 2014)

Außerdem wird von den Gemeinden jährlich der Franz Liszt Rad/Wandertag durchgeführt, an dem 700-1000 BesucherInnen teilnehmen. (Lisztura, 2020)

3.2 Grenzüberschreitende Beziehungen

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

Neckenmarkt kommt als Ziel grenzüberschreitenden Verkehrs eine eher regionale Bedeutung zu. Das Benachbarte Deutschkreutz und die südlich gelegenen Oberpullendorf und Lutzmannsburg nehmen eine wichtigere Rolle als regionale Zentren ein.

Umgekehrt sind wie im übrigen Burgenland die nächsten ungarischen Zentren näher zu Neckenmarkt gelegen als eine vergleichbar große österreichische Stadt. Besonders hervorzuheben ist hier die räumliche Nähe zu Sopron mit über 60.000 BewohnerInnen. Aber auch Szombathely mit seinen knapp 80.000 EinwohnerInnen ist in weniger als einer Stunde mit dem PKW zu erreichen.

Auf österreichischer Seite ist die nächste vergleichbar große Stadt – Wiener Neustadt – ungefähr gleich weit von Neckenmarkt entfernt wie Szombathely, aufgrund der besser ausgebauten Straßenverbindung jedoch schneller zu erreichen.

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

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

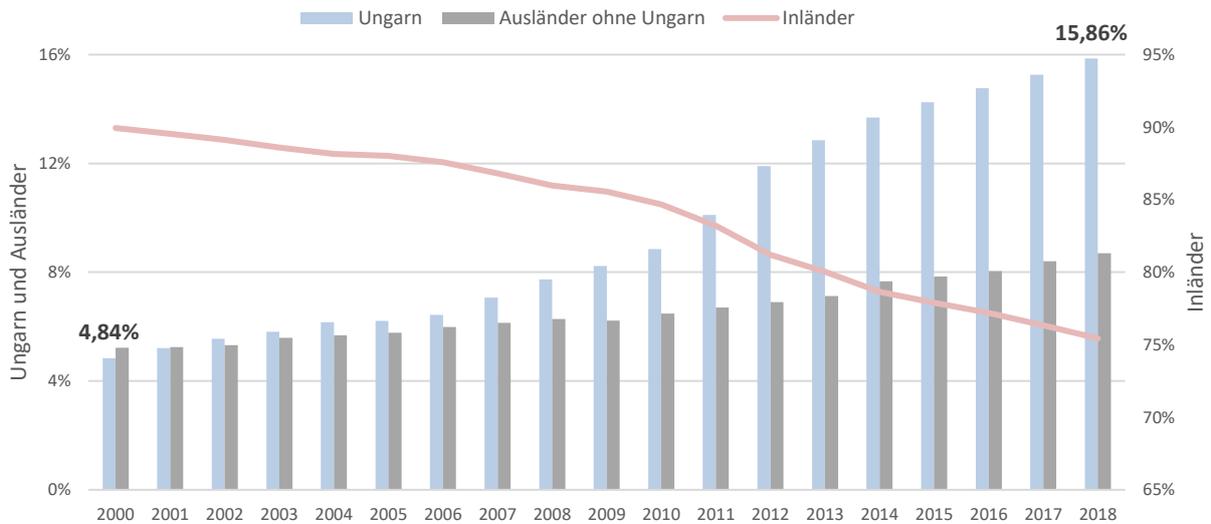


Abbildung 28: Unselbständig Beschäftigte im Burgenland im Jahresdurchschnitt (Burgenland, 2018)

Laut Statistik Austria (2014) gibt es in allen grenznahen Regionen viele EinpendlerInnen. Besonders betroffen davon ist u. a. das Burgenland. Ausschlaggebend dürfte dabei wie erwähnt einerseits das Angebot an Arbeitsplätzen im Tourismus, im Gesundheitsbereich und teilweise auch im Produktionssektor sein. Andererseits finden sich im angrenzenden Ausland große Städte mit vielen EinwohnerInnen.

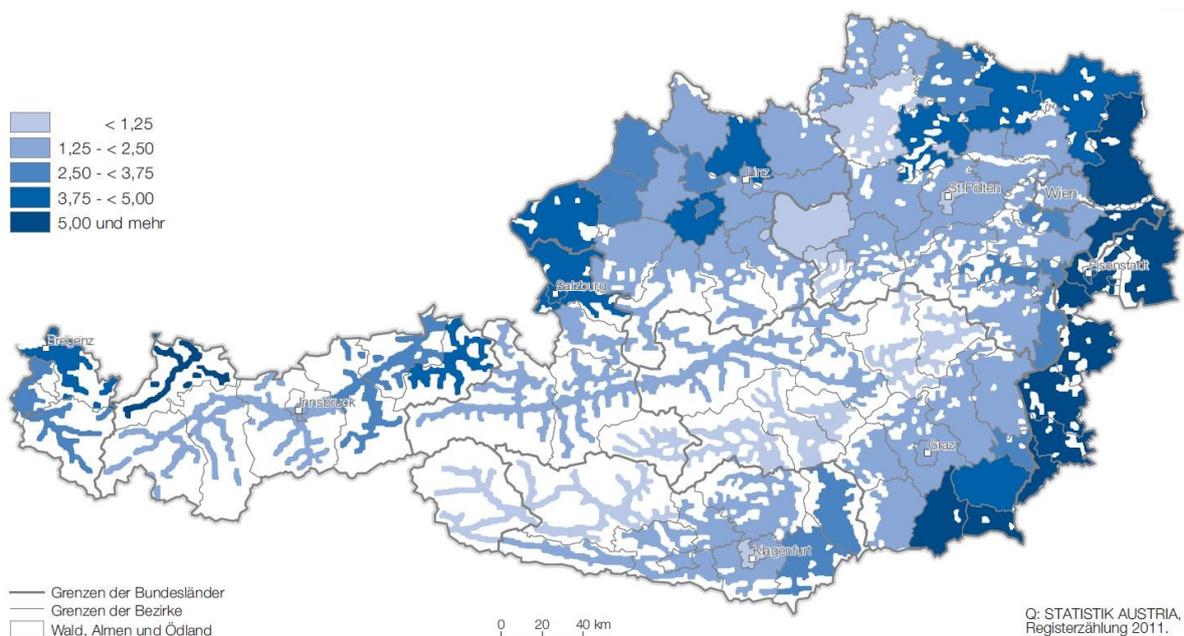


Abbildung 29: Anteil der Einpendlerinnen und Einpendler an allen Beschäftigten nach politischen Bezirken (Quelle: Statistik Austria 2014: 5)

Neckenmarkt zieht im Vergleich zu anderen Gemeinden im Bezirk eher wenig EinpendlerInnen aus Ungarn an. Diese stammen überwiegend aus dem sehr nahe gelegenen Sopron. Das im Osten angrenzende Deutschkreutz zählt hingegen zu den wichtigsten EinpendlerInnengemeinden des Bezirks.

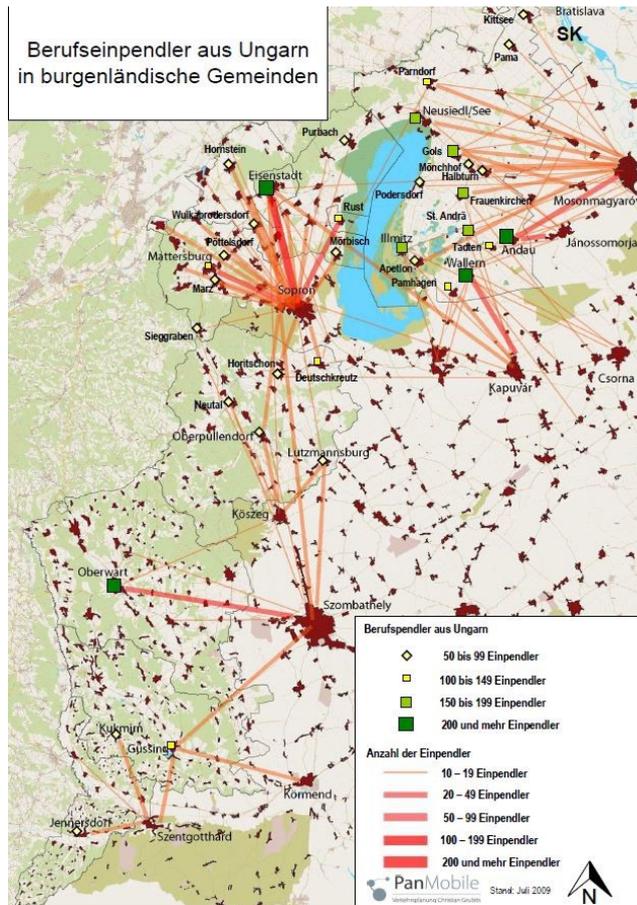


Abbildung 30: Pendlerströme der BerufspendlerInnen aus Ungarn in burgenländische Gemeinden (Quelle: PanMobile 2011)

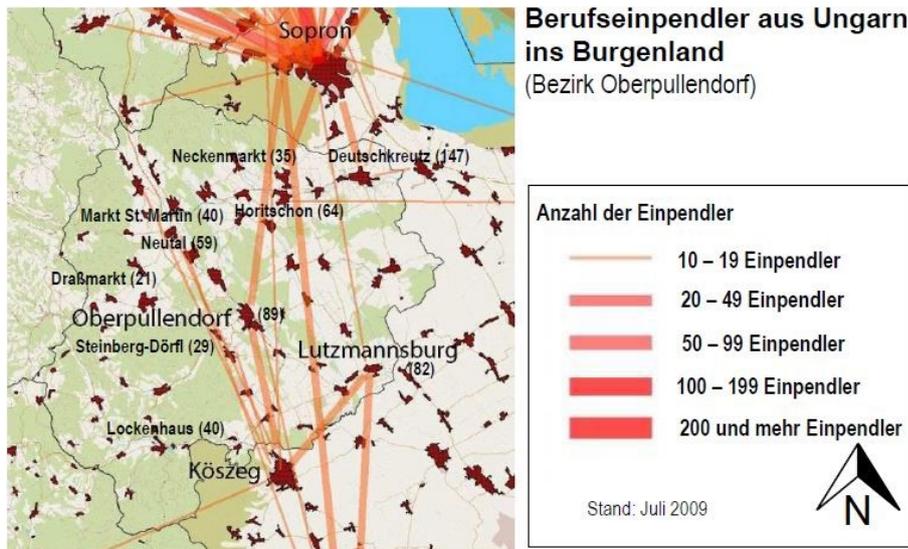


Abbildung 31: Verkehrsströme von Berufseinpendlern aus Ungarn ins Burgenland – Bezirk Oberpullendorf (Quelle: PanMobile 2011: 18)

Die kürzesten Wege aus den Gemeinden des Bezirks Oberpullendorf zu den ungarischen Zentren Sopron und Kőszeg stellen sich wie folgt dar.

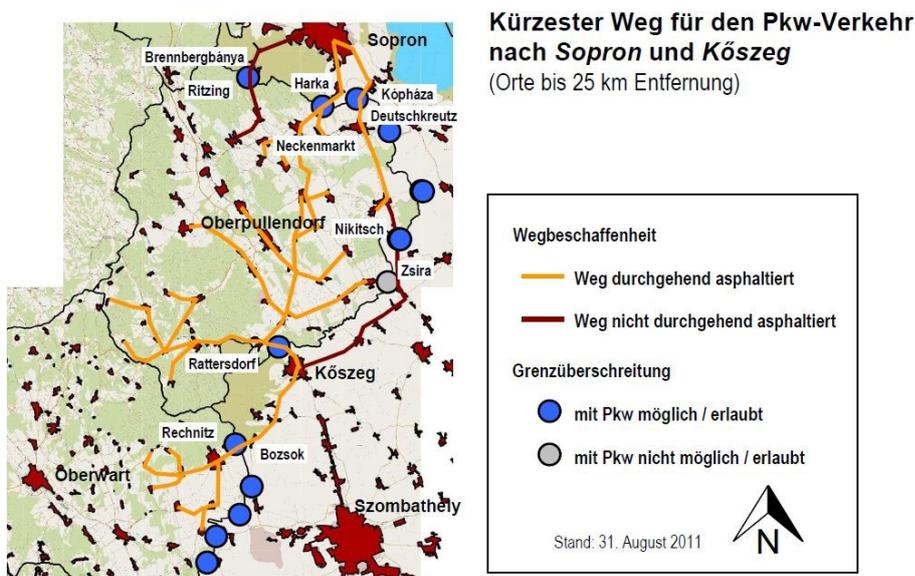


Abbildung 32: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrweiten bis 25 km) nach Sopron und Kőszeg (Quelle: PanMobile 2011:18)

Der Weg zwischen Harka und Neckenmarkt stellt insofern eine wichtige Verbindung dar, als dass die Grenzstraße zwischen der Nachbargemeinde Ritzing und dem ungarischen Brennbergbánya nicht durchgehend asphaltiert ist und BewohnerInnen von Ritzing, insbesondere des Ortsteils Helenenschacht, weite Umwege auf sich nehmen müssen, um über Neckenmarkt-Harka nach Ungarn, insbesondere nach Sopron zu gelangen.

Die Straße ist somit zumindest lokal von Bedeutung, wengleich eine weitere Optimierung durch den Ausbau der Verbindung Ritzing-Brennbergbánya eine weitere deutliche Verbesserung, v. a. in Bezug auf die Weglängen, darstellen würde.

Tabelle 6: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Ritzing – Brennbergbánya bzw. Neckenmarkt – Harka (Quelle: PanMobile 2011: 27)

	Ritzing – Brennbergbánya	Neckenmarkt – Harka
Ritzing – Brennbergbánya	5 km	29 km
Ritzing (Helenenschacht) – Brennbergbánya	2 km	32 km
Ritzing – Sopron	16 km	19 km
Ritzing (Helenenschacht) – Sopron	13 km	35 km
Oberpullendorf – Brennbergbánya	25 km	37 km
Oberpullendorf – Sopron	35 km	27 km

Da von offizieller Seite keine genauen bzw. rezenten Daten zu Pendelströmen zwischen Ungarn und Österreich vorliegen, wurde im Zuge der Erstellung des vorliegenden Berichts eine Umfrage in Kooperation mit der Gemeinde Harka zu dieser Thematik durchgeführt.

Die Umfrage erfolgte online, via Google Trend und beinhaltete 10 Fragen. Zwischen 10. und 19. August haben 163 Personen an der Umfrage teilgenommen, was ca. 6,5% der derzeitigen Bevölkerung entspricht.

Die Ergebnisse zeigen, dass mehr als 50% der Befragten nach 2011 (nach der Arbeitsunternehmerfreizügigkeit) nach Harka gezogen sind.

76% der Befragten arbeiten in Österreich, der Rest, also weniger als ein Viertel in Ungarn. 19% Prozent der Befragten arbeiten in oder im Einzugsbereich von Wr. Neustadt, 17% in oder im Einzugsbereich von Wien, 14% in oder im Einzugsbereich von Eisenstadt.

90% der Befragten fahren mit PKW auf ihren Arbeitsplatz.

52% der PendlerInnen benutzen für ihren Arbeitsweg den Grenzübergang Sopron – Klingebach, 35% den Übergang Kópháza - Deutschkreuz.

4 Potenziale zur Mobilitätsverbesserung

4.1 Methodik

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

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



Abbildung 33: Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009)

4.2 Erreichbarkeit von Zielen

4.2.1 Neckenmarkt

In der nachfolgenden Abbildung ist ein 0,7 km Radius um das Ortszentrum von Neckenmarkt und jenes von Haschendorf gelegt. Es wird ersichtlich, dass von der Ortsmitte Neckenmarkts nicht das gesamte Siedlungsgebiet innerhalb eines zehnmütigen Fußweges erreichbar ist, der Ortskern und der kompakte Siedlungskörper um ihn ist jedoch abgedeckt, nur Randlagen liegen außerhalb des Radius.

Im Ortsteil Haschendorf liegen aufgrund der geringen Ausdehnung des Siedlungskörpers alle Ziele innerhalb dieses 10-Minuten-Radius.



Abbildung 34: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius (Quelle: GIS Burgenland, 2020)

Volksschule und Kindergarten liegen in Neckenmarkt nahe beieinander, leicht nördlich des Ortszentrums. Ausgehend von diesen beiden wichtigen Zielen sind weite Teile des Siedlungsgebiets von Neckenmarkt fußläufig innerhalb des 10-Minuten-Einzugsbereichs gelegen.

Der nächste Nahversorger befindet sich in Horitschon. Vor allem die südlichen Bereiche Neckenmarkts können diesen auch fußläufig innerhalb eines 10-Minuten-Marschs erreichen.

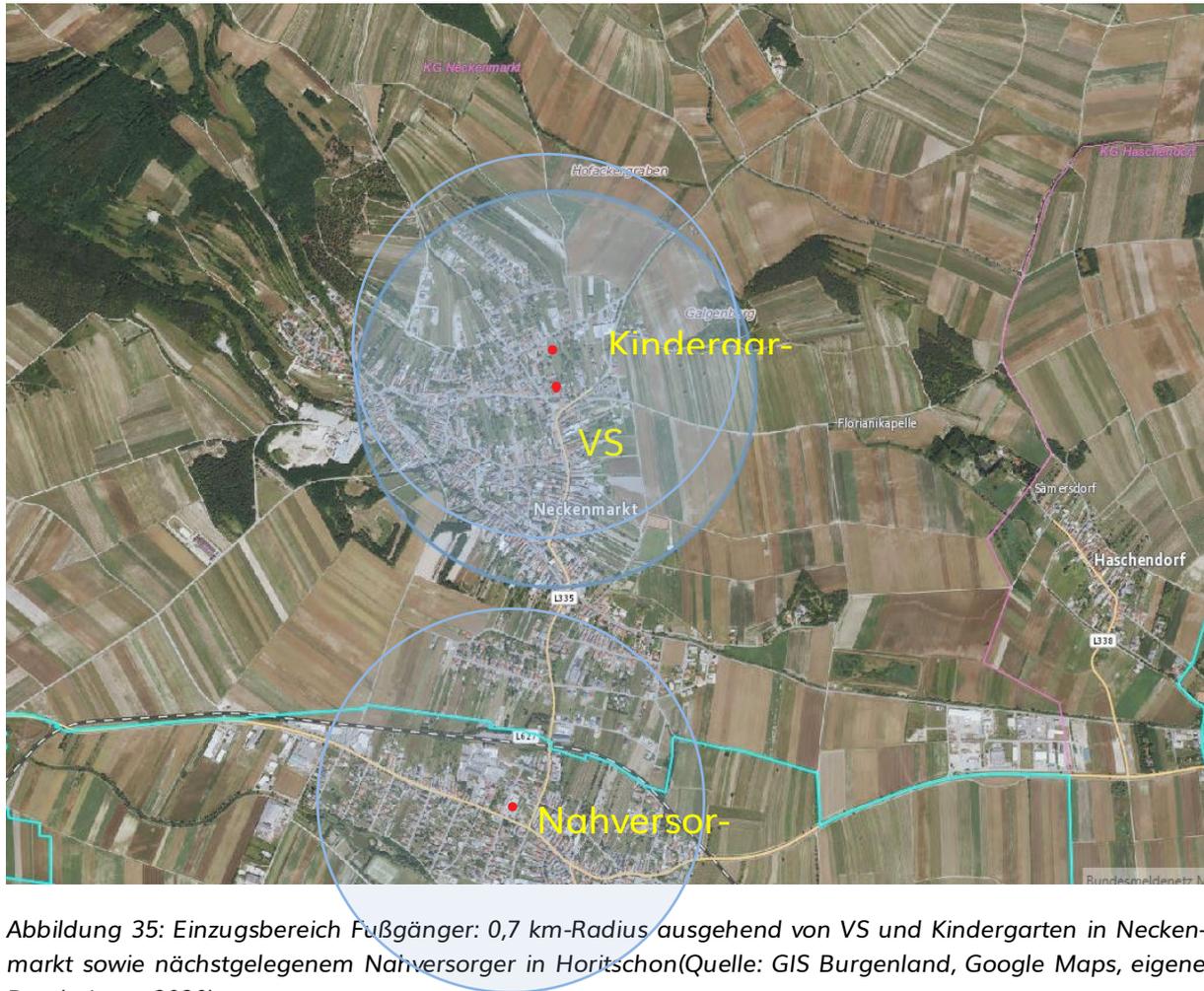


Abbildung 35: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von VS und Kindergarten in Neckenmarkt sowie nächstgelegenen Nahversorger in Horitschon (Quelle: GIS Burgenland, Google Maps, eigene Bearbeitung 2020)

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

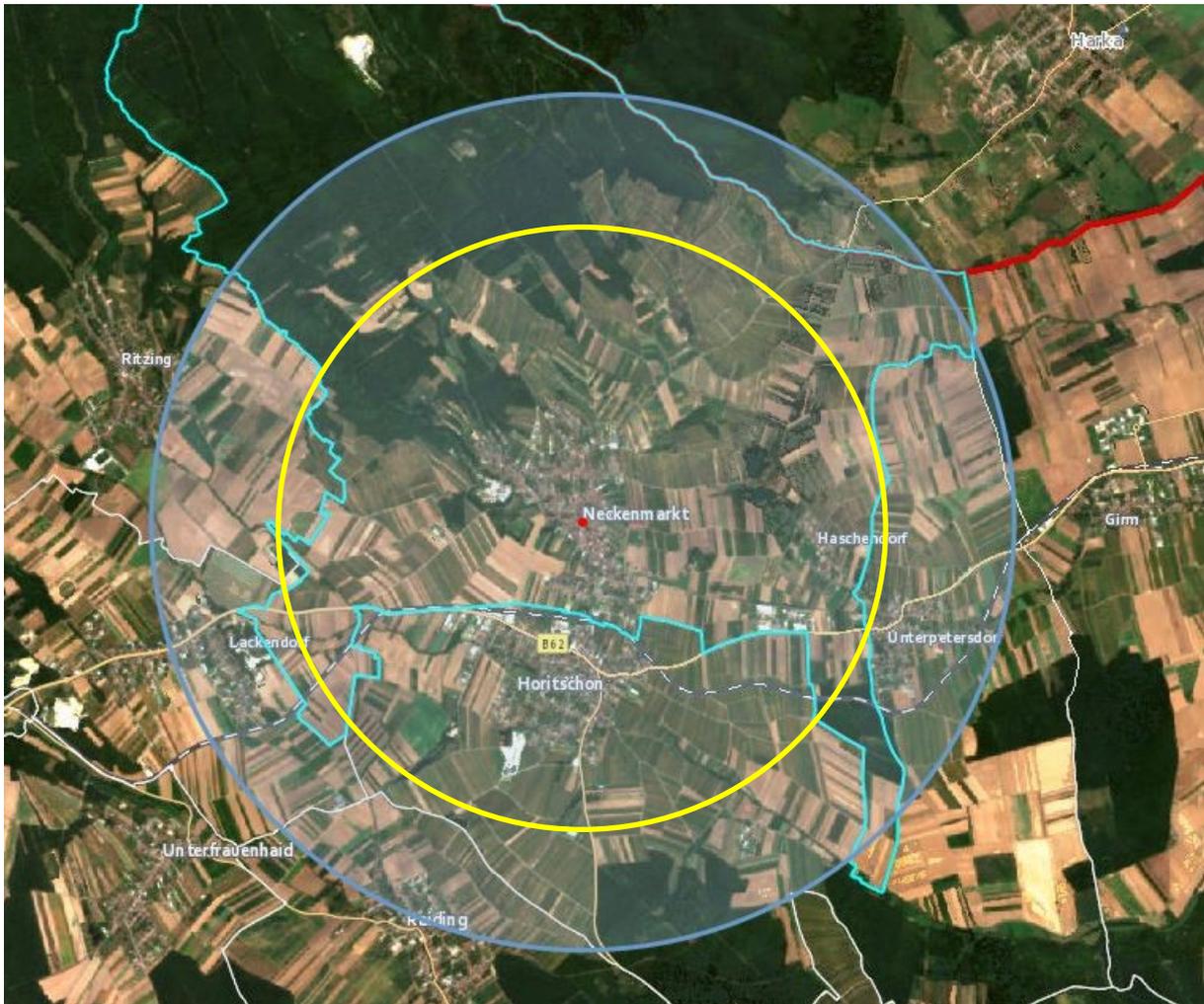


Abbildung 36: Einzugsbereich Fahrrad (gelb) und Pedelec (blau) (Quelle: GIS Burgenland, 2020)

Es wird ersichtlich, dass sich praktisch das gesamte Gemeindegebiet, mit Ausnahme der Waldflächen im Nordwesten im Einzugsbereich des Pedelec-Radius befindet und selbst mit dem Fahrrad alle Siedlungskörper innerhalb der Gemeinde – sowohl von Neckenmarkt als auch Haschendorf – erreichbar sind. Auch der Siedlungskörper von Horitschon liegt zur Gänze innerhalb beider Radien.

Mit dem Fahrrad sind nur Ziele innerhalb Österreichs innerhalb des 10-Minuten-Radius erreichbar, mit dem Pedelec reicht der Einzugsbereich zwar nach Ungarn, aber nicht bis zum Siedlungskörper Harkas.

4.2.2 Harka

Dank der raschen Siedlungsentwicklung den letzten Jahren, zeigen vorhandene Orthofotos nicht den aktuellen Stand der derzeitigen Siedlungsstruktur. Deshalb wurden auf der folgenden Abbildung die derzeitigen Siedlungsgrenzen mit den roten Linien eingezeichnet.

Auf der Abbildung sind außerdem die beiden Bushaltestellen ihr Einzugsbereich (0,7 km-Radius) dargestellt. Es wird ersichtlich, dass ausgehend von beiden Haltestellen, die recht nahe beieinander im Ortszentrum liegen, nahezu das gesamte "alte" Siedlungsgebiet innerhalb eines zehnminütigen Fußweges erreichbar ist, nicht jedoch die in den letzten Jahren entstandenen Gebiete (rote Linien).

Eine weitere Haltestelle, die den südwestliche Teil Harkas abdeckt, wäre daher in Zukunft empfehlenswert.

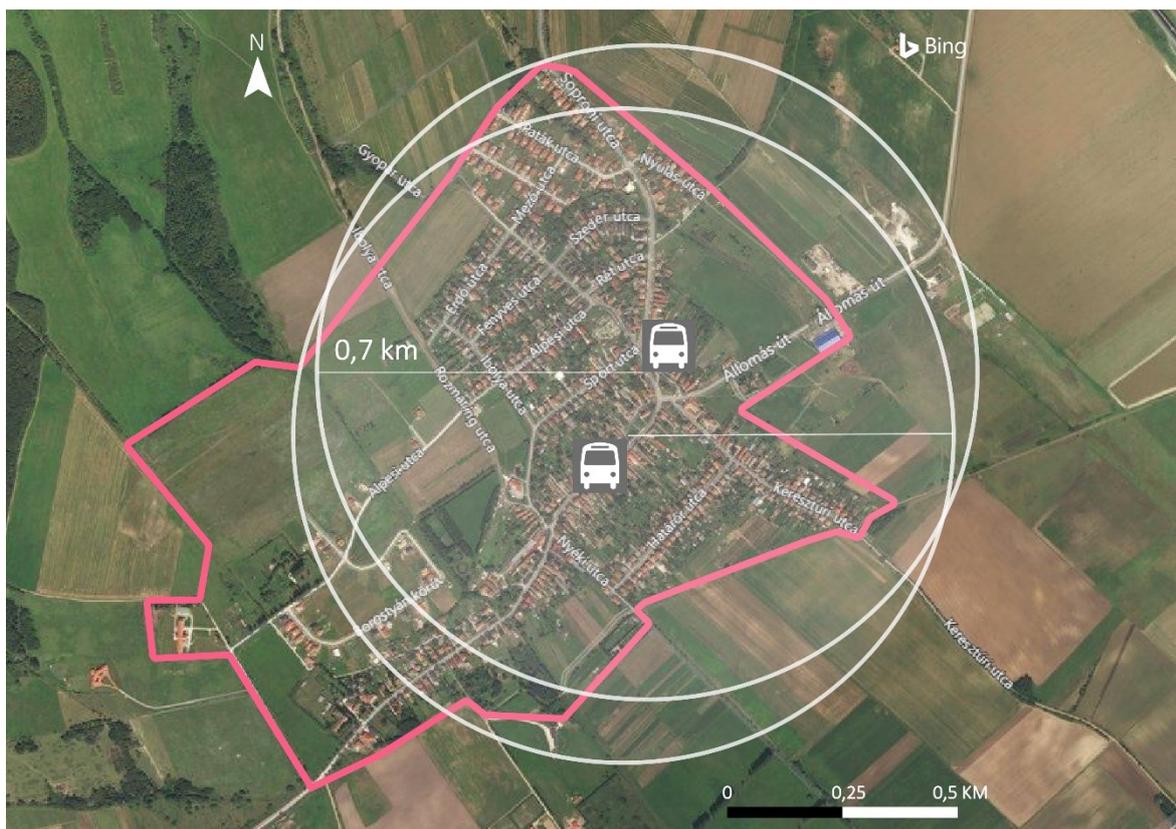


Abbildung 37: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von den beiden Bushaltestellen in Harka (Quelle: BingMaps, eigene Bearbeitung 2020)

Für Volksschule, Kindergarten, Apotheke, Lebensmittelgeschäft und Gemeindeamt gilt ebenfalls, dass diese nahe beieinander im Ortszentrum, liegen, und ausgehend von ihnen fast das gesamte „alte“ Siedlungsgebiet fußläufig innerhalb des 10-Minuten-Einzugsbereichs gelegen ist.

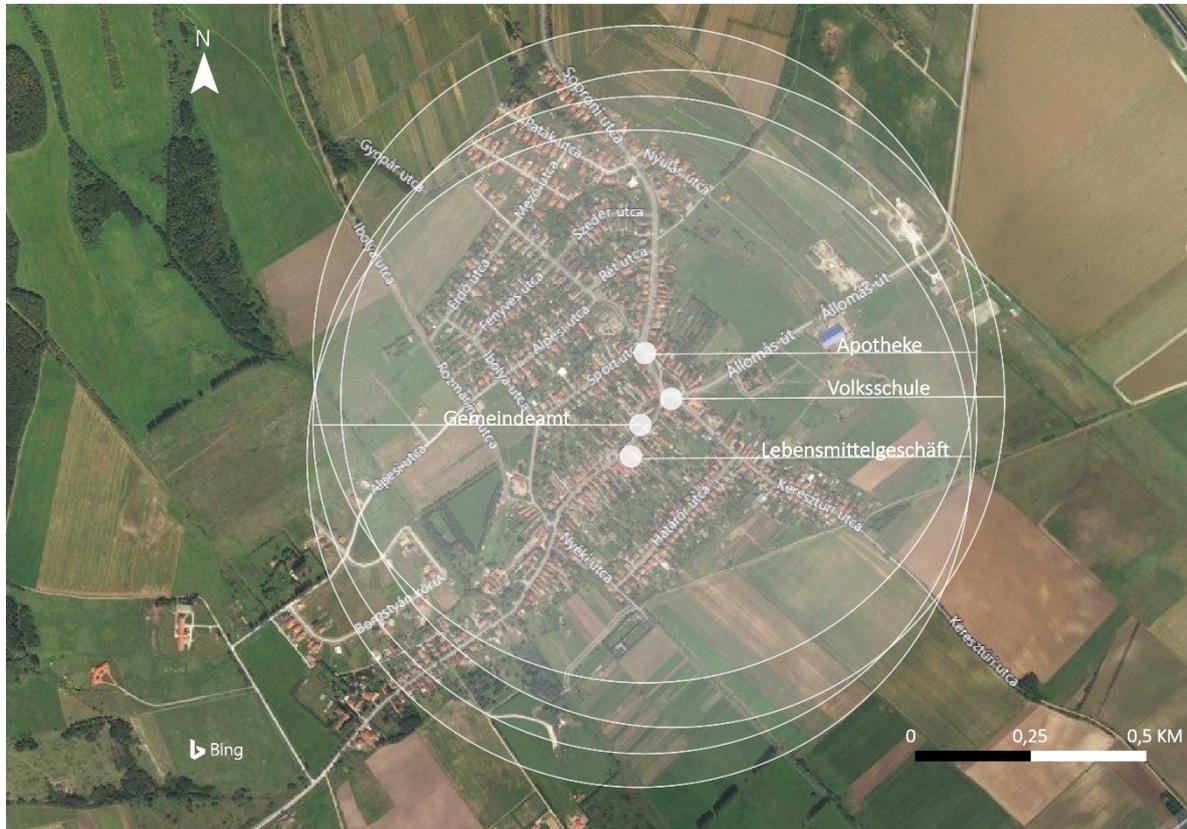


Abbildung 38: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von wichtigen Zielen in Harka (Quelle: BingMaps, eigene Bearbeitung 2020)

Die nachfolgende Abbildung markiert einen Radius von 2,5 bzw. 3,6 km ausgehend vom Ortszentrum in Harka. Dies sind jene Distanzen, die innerhalb von zehn Minuten mit dem Fahrrad oder Pedelec erreichbar sind. Es ist gut sichtbar, dass mit dem Fahrrad und Pedelec innerhalb der Gemeinde alle Ziele problemlos erreichbar sind, weiterhin liegen die Siedlungsgrenze von Sopron bzw. Teile von Kópháza innerhalb dieses Radius.

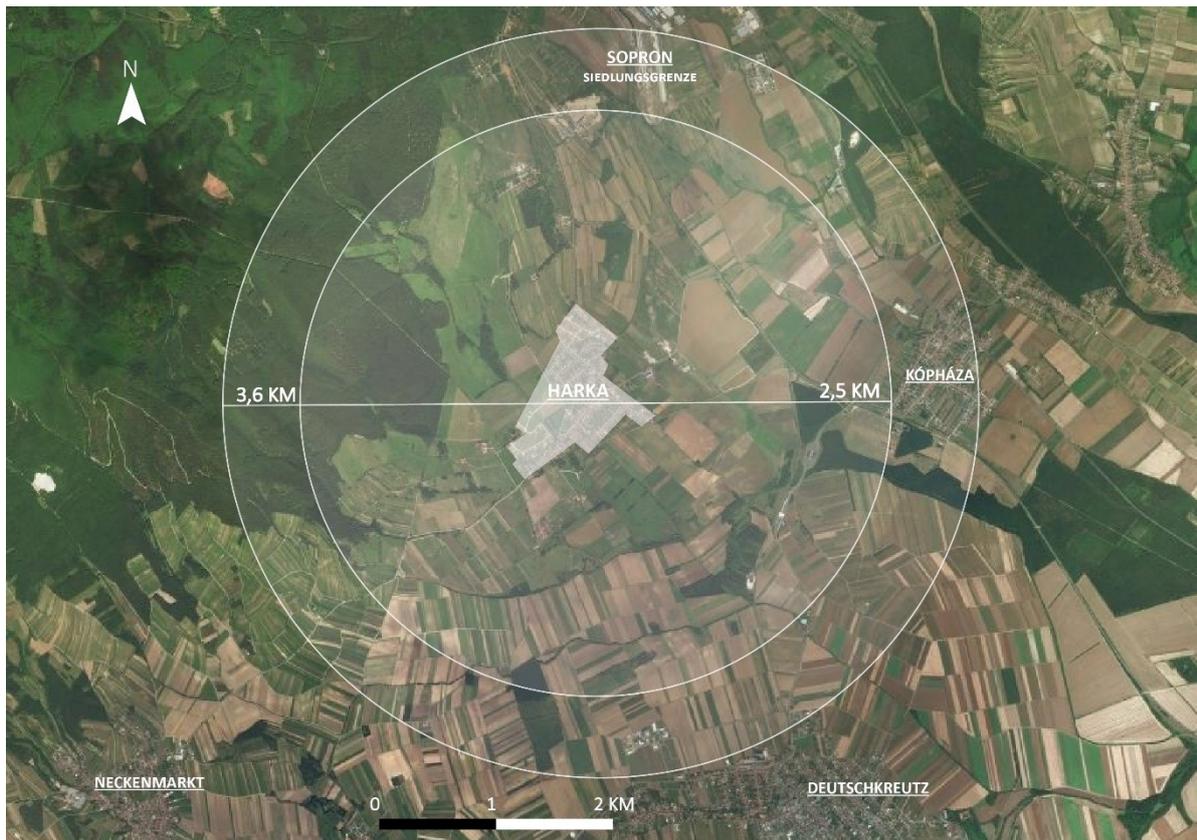


Abbildung 39: Einzugsbereich Fahrrad und Pedelec (Quelle: BingMaps, eigene Bearbeitung 2020)

4.3 Potenzialanalyse

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

Tabelle 7: Stärken-Schwächen Analyse

	Stärken	Schwächen
Mobilität in der Gemeinde		
Neckenmarkt	<ul style="list-style-type: none"> • grundsätzlich recht kompakter Siedlungskörper • Schule und Kindergarten großteils fußläufig erreichbar • Nahversorger in Horitschon für Teile der Bevölkerung fußläufig bzw. mit dem Rad erreichbar • gut ausgebaute Infrastruktur für RadfahrerInnen 	<ul style="list-style-type: none"> • Randlagen außerhalb des 10-Minuten-Einzugsbereichs • kein Nahversorger im Ort • Gemeinde umfasst zwei getrennte Siedlungskörper: Neckenmarkt und Haschendorf • vor Schule kein Gehsteig – „Eltern-taxis“ als Standard • hoher Anteil an AuspendlerInnen, v. a. nach Wien

Harka	<ul style="list-style-type: none"> • demografische Wachstum bietet Potenzial auch Mobilitätsangebot nachhaltig auszubauen 	<ul style="list-style-type: none"> • Gehsteige und Fußgängerzonen fehlend oder gar nicht vorhanden • wenige Bushaltestellen • kein getrennter Radweg • Radfahren Richtung Sopron durch starken Kfz-Verkehr unattraktiv/gefährlich • Sehr hohe Anteil an PendlerInnen • Straßen in schlechten Zustand • kein Bahnhof in der Gemeinde • Bushaltestellen nur für einen Teil der Gemeinde in 10 Minuten erreichbar • Steigende Immobilienpreise
Mobilität regional und überregional		
AT Seite	<ul style="list-style-type: none"> • Nähe zu Bahnhof Deutschkreutz mit Anbindung an Wien bzw. Bratislava • Als Teil des Blaufränkischlandes in touristische Infrastruktur eingebunden • gute Anbindung an S 31 • Gute infrastrukturelle Voraussetzungen für den Rad- und E-Bike-Verkehr 	<ul style="list-style-type: none"> • kein Bahnhof in der Gemeinde • Nächste Autobahn erst in ca. 50 km
HU Seite	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Anbindung an Sopron • Neusiedlersee leicht zu erreichen • M85 – Anbindung bei Kópháza 	<ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Radverbindung zwischen Harka - Sopron
grenzüberschreitend	<ul style="list-style-type: none"> • Gute Fahrrad-Anbindung durch Grenzübergang Harka-Neckenmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Grenzstraße nicht für PKW-Verkehr offen, PendlerInnen müssen über Deutschkreutz bzw. einen anderen Grenzübergang nutzen • Fehlende Direktverbindung ins überregionale Zentrum Sopron

4.4 Potenziale zur Verbesserung der auf Gemeindeebene und regional

4.4.1 Neckenmarkt

Auf Gemeindeebene gibt es noch Potenzial, was nachhaltigen Alltagsverkehr, z. B. auf dem Schulweg oder zum Einkaufen, anbelangt. Durch die eher gering ausgebaute soziale Infrastruktur werden viele Wege in die Nachbargemeinden (aus Gewohnheit) mit dem Pkw zurückgelegt. Diese Tendenz wird weiter durch den sehr hohen Anteil an PendlerInnen verstärkt.

Ein Pedibus kann nicht nur den Anteil an fußläufig zurückgelegten Wegen erhöhen und die Zahl der „Elterntaxis“ verringern, er sorgt außerdem für Bewegung für die Kinder und eine Sicherung des Schulwegs durch die Begleitung von geschulten Aufsichtspersonen.

Für Personen mit eingeschränkter Mobilität kann ein Mikro-ÖV mit Bedarfsfahrten (zum Beispiel in Form eines Ruf-Taxis) zum Einkaufen o. ä. eingerichtet werden.

4.4.2 Harka

Als stark wachsende Gemeinde zeigt Harka große Potenziale zur Verlagerung von Alltagswegen auf den Rad- und Fußgängerverkehr, um drohende bzw. bereits bestehende Konflikte durch zu starken Pkw-Verkehr zu verhindern bzw. alternative, nachhaltige Mobilitätslösungen aufzuzeigen. Die Gemeinde hat bis jetzt noch immer eine recht kompakte Struktur, durch Attraktivierung der Fuß- und Fahrradverbindungen, könnte der Verkehr einfach auf diese nachhaltigen Bewegungsformen verlagert werden. Dazu bedarf es zunächst eines Radverkehrskonzepts im gesamten Gemeindegebiet sowie sicherer Abstellanlagen. Auch Gehwege bedürfen einer Attraktivierung, um das vorhandene Potenzial im Fußgängerverkehr ausschöpfen zu können.

4.5 Potenziale zur Verbesserung der überregionalen und grenzüberschreitenden Mobilität

Die geografische Nähe der beiden Gemeinden zueinander aber auch zum Tourismusgebiet Blaufränkischland einerseits und dem regionalen Zentrum Sopron andererseits bietet sowohl für touristischen als auch für den Alltagsverkehr viel Potenzial, vor allem im Bereich des Radverkehrs. Die Nutzung dieses Potenzial würde einerseits zu einem wachsenden Anteil des Radverkehrs am Modal Splits führen, andererseits neue Zielgruppen für die Weinregion erschließen und sanfte Mobilität ermöglichen. Aber nicht nur das Blaufränkischland zieht TouristInnen an, auch das regionale Zentrum Sopron und

touristische Veranstaltungen wie das dort jährlich stattfindende VOLT-Festival sind Besuchermagnete.

Auch im Bereich der Elektromobilität liegen damit verwandt noch Potenziale brach. Ein E-Bike-Verleih könnte beispielsweise für diese touristisch so gut erschlossene Region viele Möglichkeiten bieten.

Im PendlerInnenverkehr bestehen Verlagerungspotenziale vom miV auf den öffentlichen Verkehr für beide. Von einer attraktiven, grenzüberschreitenden (Mikro-ÖV-) Anbindung zum Bahnhof Sopron könnten die EinwohnerInnen beider Gemeinden profitieren

5 Maßnahmen

5.1 Maßnahmen auf Gemeindeebene und regional

In Neckenmarkt ist das Gehwegenetz auf Gemeindeebene gut ausgebaut, einzig im Bereich der Schule gibt es derzeit noch Arbeiten. (siehe Kapitel 2.6.1) Problematisch ist, dass sehr viele Kinder von ihren Eltern mit dem Auto in die Schule gebracht werden. Um dem entgegenzuwirken und vorhandene Potenziale besser zu nutzen, wird nach Fertigstellung des Gehsteigs im Schulbereich eine Pedibus-Initiative vorgeschlagen, um den Schulweg nachhaltiger zu gestalten. Der Pedibus würde bereits die Jüngsten animieren, Alltagswege zu Fuß zurückzulegen und zu einem Rückgang von „Eltern-Taxis“ führen, was gleichzeitig die Verkehrssicherheit erhöht. Elementar ist hierfür die Bewusstseinsbildung, die in Form von Informationstagen in der Schule bzw. dem Kindergarten stattfinden kann und die Beteiligten für diese Maßnahme begeistert. Auch die Ernennung einer zuständigen Ansprechperson ist hier zweckdienlich.

Aufgrund der schnellen Siedlungsentwicklung der vergangenen Jahre, konnte sich das Mobilitätsangebot in Harka parallel dazu nicht gleich rasch entwickeln und hinkt daher in vielen Bereichen hinterher. Der Bau einer baulich getrennten Fahrradverbindung nach Sopron wäre sowohl für den Alltagsverkehr (ArbeitspendlerInnen) als auch für den Tourismus von Bedeutung. Auch die Errichtung neuer bzw. der Ausbau vorhandener Gehsteigen und Fußgängerzonen ist empfehlenswert. Dies in Kombination mit der Schaffung zusätzlicher Bushaltestellen in Gegendnähe zu den neu entstandenen Siedlungsteilen würden den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel erleichtern.

5.2 Überregionale und grenzüberschreitende Maßnahmen

Um vorhandene Potenziale, die sich überregional bzw. grenzüberschreitend sowohl im Bereich des Tourismus als auch der Alltagsmobilität bieten, besser auszunutzen, werden Maßnahmen empfohlen, die eine ideale Synthese zwischen touristischer und Alltagsmobilität bieten und das Potenzial beider besser nutzen.

5.2.1 Schaffung eines grenzüberschreitenden Schwerpunkts auf den Radverkehr

Das sich bietende überregionale Potenzial im touristischen Radverkehr sowie das kleinräumige Potenzial im Alltagsradverkehr durch die Verbindungsstraße zwischen Harka und Neckenmarkt wird derzeit nicht ausgeschöpft. Da auf diesem Grenzübergang die Durchfahrt mit PKW nicht erlaubt ist, soll der Fokus verstärkt auf die Durchlässigkeit für den Radverkehr auf diesen kleineren grenzüberschreitenden Übergängen gelegt werden

und der Autoverkehr weiter über wenige, große Grenzübergänge wie Deutschkreutz geführt werden. Die Priorität im Straßenverkehr bleibt somit auf dem Grenzübergang Deutschkreutz, jene im Radverkehr auf den Grenzübergang Neckenmarkt - Harka.

Um das Potenzial, Teile der Pendelströme auf das Rad zu verlagern, ausschöpfen zu können, bedarf es zunächst einer Verbesserung der Situation zwischen Harka und Sopron. Dort sind RadfahrerInnen in den Straßenverkehr eingebunden, es gibt keinen Fahrradstreifen oder baulich getrennten Radweg. Diese Verbindungsstraße 8645 ist jedoch stark befahren (siehe Kapitel 2.6.2), was für RadfahrerInnen einerseits ein gewisses Sicherheitsrisiko darstellt und andererseits der Alltagstauglichkeit und Attraktivität für den Radverkehr abträglich ist.

Diese Maßnahme könnte durch eine zusätzliche Verbesserung der Strecke nach Kópháza ergänzt werden, um damit einen Anschluss ans überregionale Netz zu ermöglichen. Eine weitere Attraktivierung der Radstrecke durch eine Rastmöglichkeit in Harka würde das vorhandene Potenzial dieser Radverbindung weiter ausschöpfen.

Diese Maßnahme geht Hand in Hand mit einer zweiten, ebenfalls auf die beiden Zielgruppen (PendlerInnen und TouristInnen) ausgerichteten Maßnahme.

5.2.2 Schaffung eines Mikro-ÖV zwischen Neckenmarkt – Harka – Sopron

Für jenen Pendelverkehr zwischen Sopron und Neckenmarkt, der nicht auf das Rad verlagert werden kann, bietet sich die Schaffung eines Mikro-ÖV an. Diese Empfehlung basiert auf folgenden Erkenntnissen: Viele Erwerbstätige, die in Harka wohnen, pendeln in Richtung Wien und Wiener Neustadt. Für sie ist die Zugsanbindung ab Sopron ideal geeignet. Es gibt zwar bereits bestehende Busverbindungen, die über Harka nach Sopron fahren, jedoch mit Zwischenhalten und nicht immer auf die Zugtaktung abgestimmt. Eine eigene auf PendlerInnen abgestimmte Mikro-ÖV-Lösung quasi als „Bahnzubringer“ würde eine direkte Anbindung mit minimaler Fahrzeit ermöglichen.

Des Weiteren könnte für diese Mikro-ÖV-Lösung eine Ausnahme vom Kfz-Fahrverbot am Grenzübergang Neckenmarkt - Harka angedacht werden, was eine direkte Verbindung Neckenmarkt – Harka – Sopron ohne Umwege und ohne weitere Zwischenhalte ermöglichen würde und die Fahrzeit zwischen diesen Gemeinden auf ein Minimum reduzieren würde. Da Sopron auch für BewohnerInnen Neckenmarkts ein interessantes Ziel – sowohl was die soziale Infrastruktur aber auch die Anbindung ans Bahnnetz anbelangt – ist, würden auch sie davon profitieren. Umgekehrt könnten PendlerInnen aus Sopron und Umgebung durch die Mikro-ÖV-Anbindung nach Österreich gelangen.

Um diese Verbindung auch touristisch zu nutzen, sollte sich der Startpunkt bzw. die Endstation dieser Mikro-ÖV-Anbindung in Neckenmarkt am ehemaligen Bahnhof Neckenmarkt/Horitschon befinden, von wo aus auch die Sonnenland Draisinentour startet. Des Weiteren könnte an dieser Stelle ein E-Bikeverleih eingerichtet werden, um das Blaufränkischland z. B. über den Rotwein-Radweg auf eigene Faust zu erkunden.

Diese Mikro-ÖV-Anbindung könnte in Ausnahmefällen, z. B. touristischen Veranstaltungen und Events wie dem VOLT-Festival auch als Shuttle dienen. Keinesfalls soll diese Ausnahme vom Fahrverbot am Grenzübergang Neckenmarkt-Harka jedoch als generelle Abkürzung für den Straßenverkehr dienen, da dies die Stärkung des Radverkehrs behindern würde.

Die Haltestellen in Neckenmarkt und Harka sind so zu wählen, dass sie es einem Großteil der dort ansässigen Bevölkerung ermöglichen, sie zu Fuß zu erreichen. Bei erfolgreicher Umsetzung kann als Folgeprojekt das Potenzial einer Verlängerung dieser Anbindung, z. B. nach Ritzing und/oder Weppersdorf untersucht werden.

Die Strecke der empfohlenen Linienführung hat in ihrer Basis-Variante eine Länge von 13 km, was einer Fahrzeit von etwa 20 min entspricht.

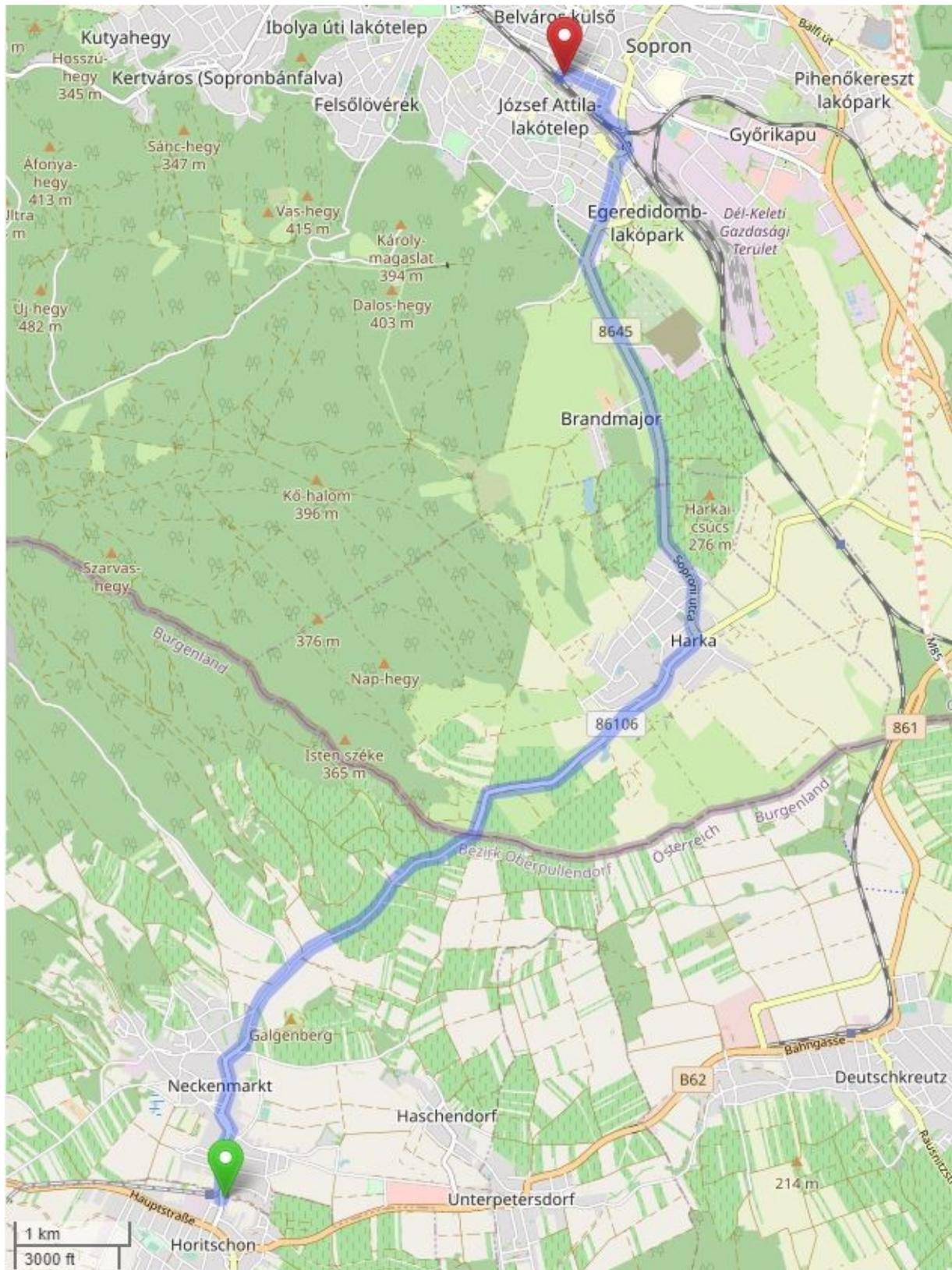


Abbildung 40: Streckenverlauf Mikro-ÖV zwischen Neckenmarkt und Sopron (Quelle: OpenStreetMap, 2020)

6 Kontaktdaten

Mobilitätszentrale Burgenland

Domplatz 26

7000 Eisenstadt

Tel.: +43 2682 21070

E-Mail: office@b-mobil.info

VOR Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

Management für Wien, Niederösterreich und Burgenland

Europaplatz 3/3

1150 Wien

Tel.: +43 1 95555 0

E-Mail: office@vor.at

www.vor.at

Verkehrskoordination Land Burgenland

MiRo Mobility GmbH - Verkehrs- und Raumplanung



DI Roman Michalek

Mag. DI Katharina Kerschhofer

Barna Kaposi

Technologiezentrum Eisenstadt

Marktstraße 3, Bauteil 3, 2. OG

A-7000 Eisenstadt

phone: +43 2682 23581

mobile: +43 664 8427865

e-mail: office@miro-mobility.at

Homepage: www.miro-mobility.at

7 Verzeichnisse

7.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage Neckenmarkt. (Quelle: GIS Burgenland, 2020).....	6
Abbildung 2: Lage Harka. (Quelle: Google Maps).....	7
Abbildung 3: Naturschutzgebiete rund um Harka. (Quelle: EEA 2020, eigene Bearbeitung)	8
Abbildung 4: Natura 2000 und Landschaftsschutzpark an der Grenze Sopron-Harka. (Quelle: eigene Aufnahme 2020).....	8
Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung in Neckenmarkt zwischen 1991 und 2019, (Quelle: Statistik Austria, 2019).....	8
Abbildung 6: AuspendlerInnen der Gemeinde Neckenmarkt (Quelle: Statistik Austria 2017b).....	11
Abbildung 7: EinpendlerInnen in die Gemeinde Neckenmarkt (Quelle: Statistik Austria 2017b).....	11
Abbildung 8: Differenz EinpendlerInnen und AuspendlerInnen (Quelle: Statistik Austria 2017b).....	11
Abbildung 9: AuspendlerInnen, Fokus auf Region (Quelle: lechnerkozpont 2017, Eigene Darstellung).....	13
Abbildung 10: Ausschnitt Straßen- und Schienennetz. Quelle: TelR 2014, eigene Überarbeitung.....	17
Abbildung 11: Tafeln mit Übergangsbeschränkungen bei Grenzstation Harka- Neckenmarkt. (Quelle: eigene Aufnahme, Juli 2020).....	18
Abbildung 12: Übersicht Haltestellen (Quelle: ÖBB 2020).....	19
Abbildung 13: Volán Buslinie: 7242 (Quelle: Vonalbusz Liniennetz 2020 - eigene Überarbeitung).....	19
Abbildung 14: Ausschnitt Volán-Buslinie 7242 Sopron-Harka, (Quelle: Menetrendek Routenplaner 2020, eigene Überarbeitung).....	20
Abbildung 15: Bushaltestellen Neckenmarkt (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020).....	21
Abbildung 16 Radständer in Neckenmarkt. (Quelle: Eigene Aufnahme, Juli 2020).....	23
Abbildung 17: Wegweiser und Bodenmarkierungen für Radverkehr (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020).....	24
Abbildung 18: Detailansicht Straßennetz Ortsgebiet Neckenmarkt bzw. Haschendorf. (Quelle: GIS Burgenland, 2020, bearbeitet).....	25
Abbildung 19: Beispiele für Gehsteige und Bodenmarkierungen (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020).....	26

Abbildung 20: Situation Gehweg bei Schule (Quelle: Eigene Aufnahmen, Juli 2020).....	27
Abbildung 21: Bushaltestelle vor dem Gemeindeamt (Quelle: Eigene Aufnahme, August, 2020)	28
Abbildung 22: Bushaltestelle vor dem Kulturhaus, neben Spielplatz, (Quelle: Eigene Aufnahme, August, 2020).....	28
Abbildung 23: Ausschnitt Radwegkarte (Quelle: Sopron Touristinfo 2020)	29
Abbildung 24: Verbindungsstraße Neckenmarkt-Harka (HU-Seite), (Quelle: Eigene Aufnahme 2020)	29
Abbildung 25: Verbindungsstraße Sopron – Harka: keine getrennter Radstrecke, keine Geschwindigkeitsbegrenzungen, hohe PKW-Anzahl (Eigene Aufnahme, Juli 2020)	30
Abbildung 26: fehlende Fußgängerinfrastruktur, (Quelle: Eigene Aufnahmen, 17.07.2020)	31
Abbildung 27: Standorte und Zonen des Landesentwicklungsprogramm 2011 (Quelle: Land Burgenland 2011)	33
Abbildung 28: Unselbständig Beschäftigte im Burgenland im Jahresdurchschnitt (Burgenland, 2018)	35
Abbildung 29: Anteil der Einpendlerinnen und Einpendler an allen Beschäftigten nach politischen Bezirken (Quelle: Statistik Austria 2014: 5).....	35
Abbildung 30: Pendlerströme der BerufspendlerInnen aus Ungarn in burgenländische Gemeinden (Quelle: PanMobile 2011)	36
Abbildung 31: Verkehrsströme von Berufseinpendlern aus Ungarn ins Burgenland – Bezirk Oberpullendorf (Quelle: PanMobile 2011: 18).....	37
Abbildung 32: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrtweiten bis 25 km) nach Sopron und Kőszeg (Quelle: PanMobile 2011:18).....	37
Abbildung 33: Einzugsbereiche (Quelle: Reiter/Pressl, 2009).....	39
Abbildung 34: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius (Quelle: GIS Burgenland, 2020)	40
Abbildung 35: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von VS und Kindergarten in Neckenmarkt sowie nächstgelegenen Nahversorger in Horitschon(Quelle: GIS Burgenland, Google Maps, eigene Bearbeitung 2020)	41
Abbildung 36: Einzugsbereich Fahrrad (gelb) und Pedelec (blau) (Quelle: GIS Burgenland, 2020)	42
Abbildung 37: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von den beiden Bushaltestellen in Harka (Quelle: BingMaps, eigene Bearbeitung 2020)	43
Abbildung 38: Einzugsbereich Fußgänger: 0,7 km-Radius ausgehend von wichtigen Zielen in Harka (Quelle: BingMaps, eigene Bearbeitung 2020).....	44

Abbildung 39: Einzugsbereich Fahrrad und Pedelec (Quelle: BingMaps, eigene Bearbeitung 2020).....	45
Abbildung 40: Streckenverlauf Mikro-ÖV zwischen Neckenmarkt und Sopron (Quelle: OpenStreetMap, 2020)	52

7.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Pendlerstatistik (Quelle: Statistik Austria, 2017a).....	10
Tabelle 2: Nahversorgung und soziale Infrastruktur in Neckenmarkt	14
Tabelle 3: ÖV-Angebot Neckenmarkt	18
Tabelle 4: ÖV-Angebot Harka.....	20
Tabelle 5: Radwege Neckenmarkt	22
Tabelle 6: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Ritzing – Brennbergbánya bzw. Neckenmarkt – Harka (Quelle: PanMobile 2011: 27).....	38
Tabelle 7: Stärken-Schwächen Analyse.....	45

7.3 Quellen

Arbeiterkammer Burgenland (2018): Das Burgenland in Zahlen.

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

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

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

EEA (European Environment Agency) (2020): Natura 2000 Network Viewer. Online: <https://natura2000.eea.europa.eu/> [11.08.2020]

Gemeinde Neckenmarkt (2020): Website der Gemeinde.

Online: <https://www.neckenmarkt.net/gemeinde/> [25.03.2020]

KIRA: Verkehrsinformationssystem und Datenbank, (Ohne Jahr)

Online: <http://kira.gov.hu/kira/index.jsp;jsessionid=B84666FECBC642400FBFD9A825FA6C2D>

Központi Statisztikai Hivatal (KSH) - Zentrales Statistikbüro Ungarns (2018): Területi Statisztika (Gebietsstatistik).

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

Land Burgenland (2011): Landesentwicklungsprogramm 2011.

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

Land Burgenland (2020): GeoDaten Burgenland.

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

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

Lisztúra: Website der Franz Liszt-Radtour (2020) Online: <http://lisztura.hu/de/index.html>

Menetrendek (2020) – der Routenplaner für Öffis (2020)

Online: <https://www.menetrendek.hu/>

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

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

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

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

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

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

Sopron: Webseite der Gemeinde – Radwege um den Neusiedlersee (2020):

Online: <http://m.turizmus.sopron.hu/hu/info/kozerdeku-informaciok/tourinform-sopron.html>

Sopron: Webseite der Gemeinde – Tourismus News

Online: http://www.sopron.hu/Sopron/portal/front_show?contentId=48987 (2020)

Statistik Austria (2004): Volkszählung 2001 Berufspendler.

Online: file:///C:/Users/k.kerschhofer/Downloads/volkszaehlung_2001_berufspendler.pdf [19.03.2020]

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

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

Statistik Austria (2016): Abgestimmte Erwerbsstatistik, eigene Auswertung. Online:

https://www.statistik.at/web_de/frageboegen/abgestimmte_erwerbsstatistik/index.html

Statistik Austria (2017): Registerbasierte Statistiken: Erwerbstätigkeit.

Online: http://statistik.gv.at/wcm/idc/idcplg?IdcService=GET_NATIVE_FILE&RevisionSelectionMethod=LatestReleased&dDocName=115036 [19.03.2020]

Statistik Austria (2017a): Ein Blick auf die Gemeinde.

Online: <https://www.statistik.at/blickgem/gemList.do?bdl=1#ancO> [03.09.2019]

Statistik Austria (2017b): Atlas der Erwerbsspendlerinnen und -pendler.

Online: <https://www.statistik.at/atlas/pendler/> [31.03.2020]

TeIR: Országos Területfejlesztési és Területrendezési Információs Rendszer (2014): Magyarország közlekedési hálózata. Verkehrsnetz Ungarn. Online: http://gis.teir.hu/teir-gis_kozlekedes_2014/ [11.08.2020]

Volánbusz: Vonalhálózati térképek Liniennetzwerk (Ohne Jahr)

Online: <https://www.volanbusz.hu/hu/menetrendek/vonalhalozati-terkep>

Notizen des persönlichen Gesprächs mit Bürgermeister Duschanek Peter am 17.07.2020