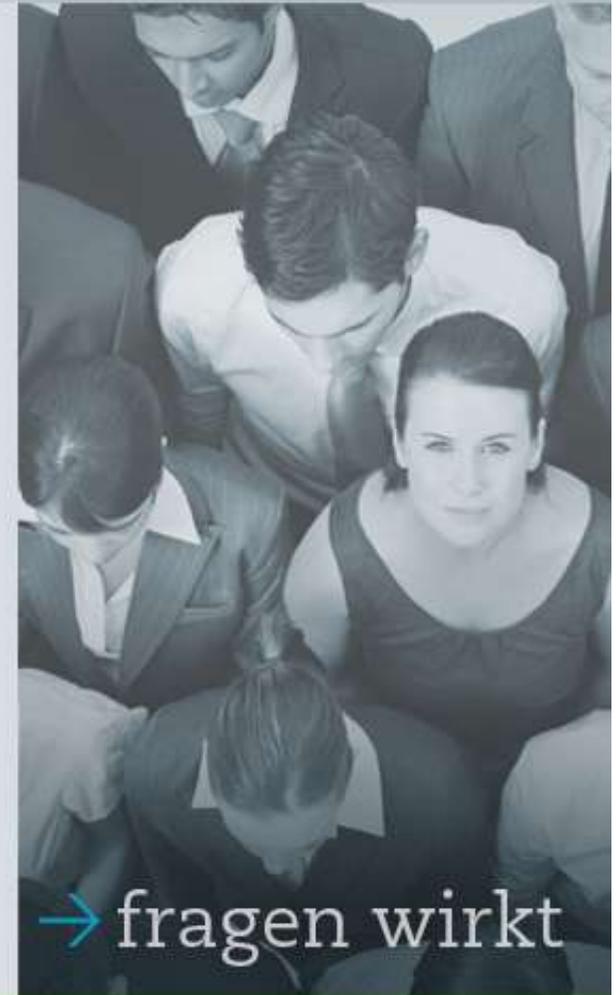


Regionalmanagement Burgenland GmbH



Umfrage

Verkehrsplanung Südburgenland



Peter Hajek
Public Opinion Strategies

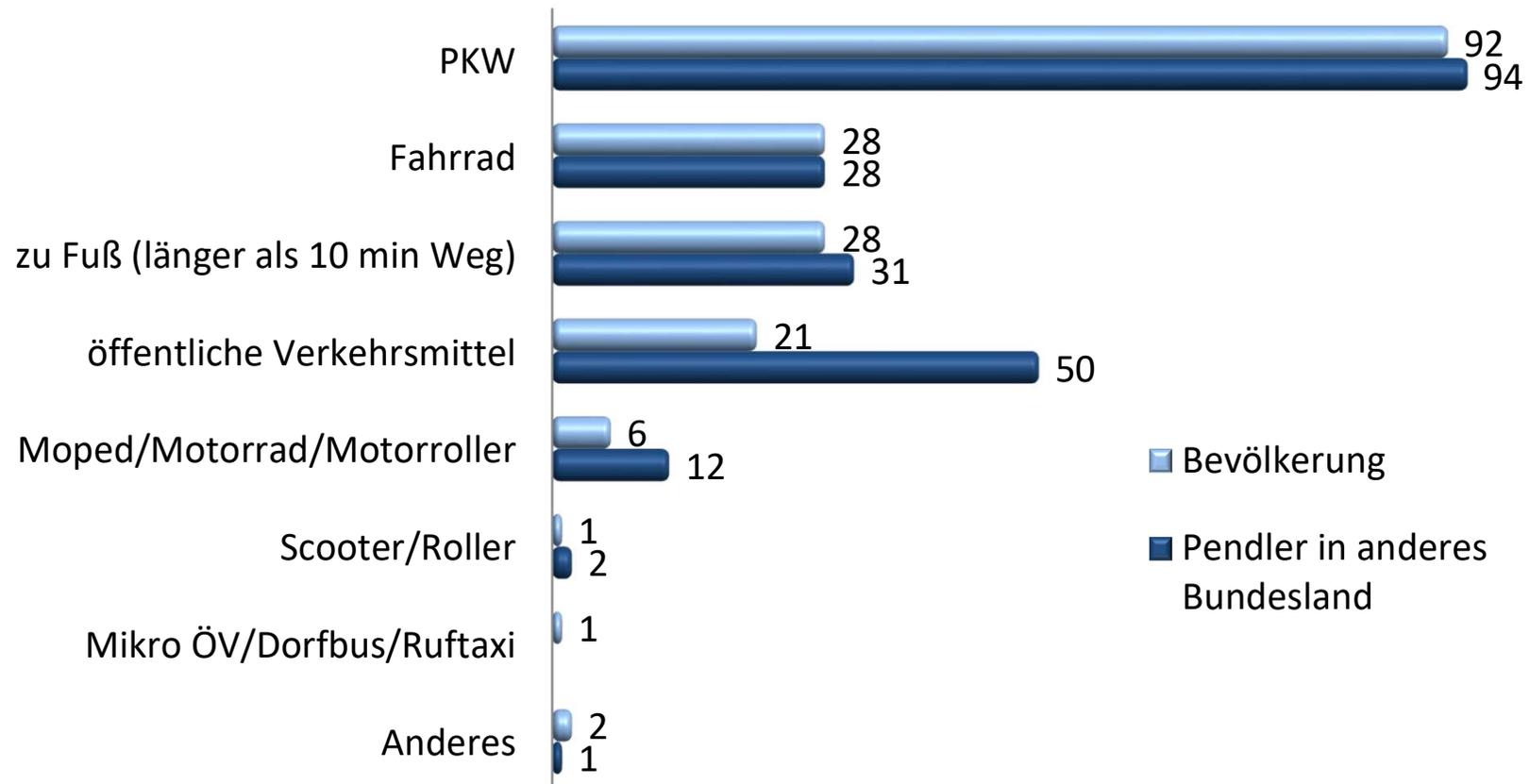
Untersuchungsdesign

- > Auftraggeber: Regionalmanagement Burgenland GmbH
- > Methode: Telefonische Befragung
- > Zielgruppe: Bevölkerung ab 16 Jahren
in den Bezirken Oberwart und Güssing
- > Stichprobengröße: 1.000 Befragte
- > Maximale Schwankungsbreite der Ergebnisse: +/- 3,1%
- > Feldarbeit: 21.06.2019 – 24.07.2019

Mobilitätsverhalten der SüdburgenländerInnen

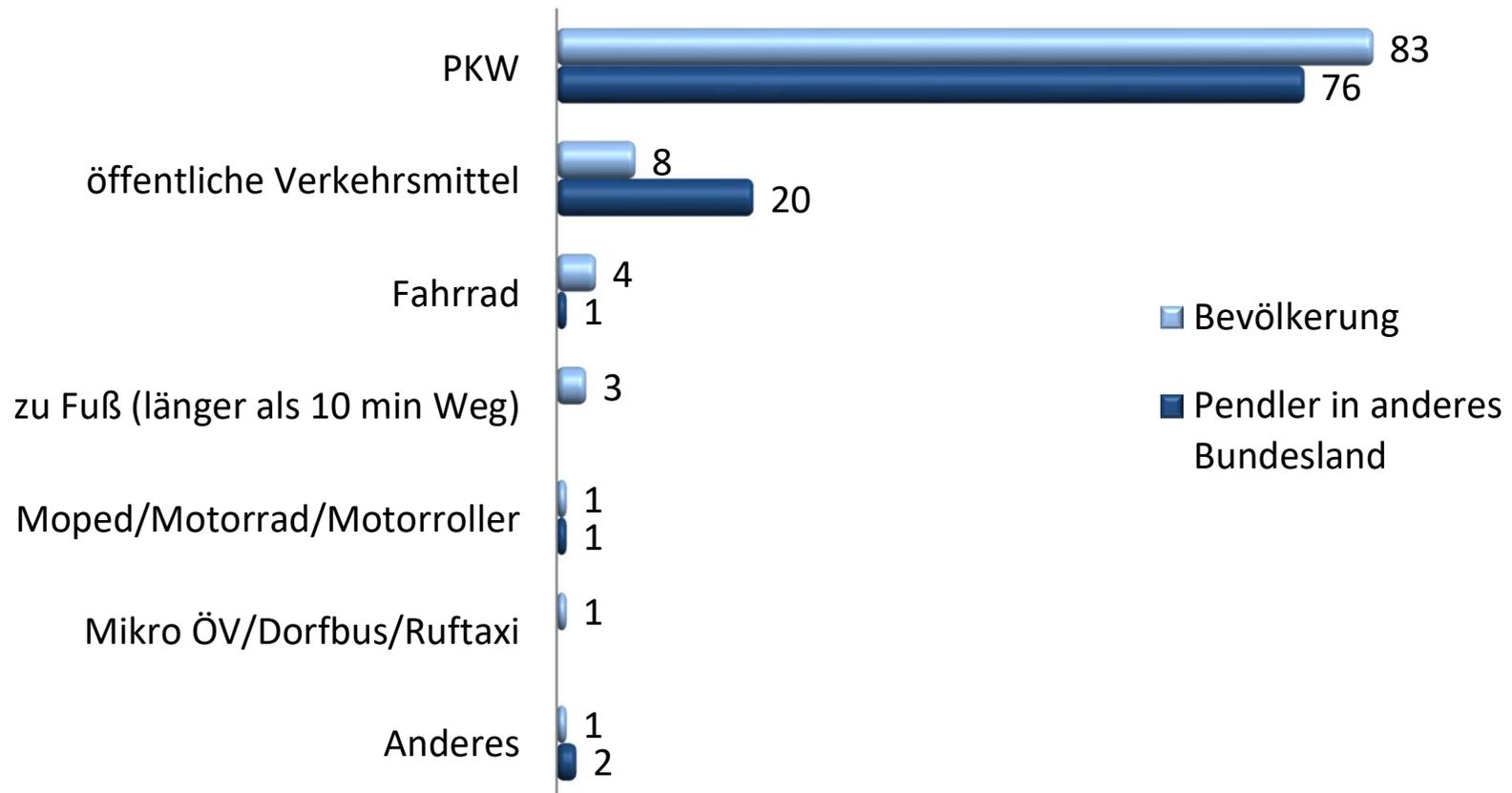
Nutzung Verkehrsmittel in normaler Woche

(in Prozent, spontane Angabe, Mehrfachnennungen möglich)

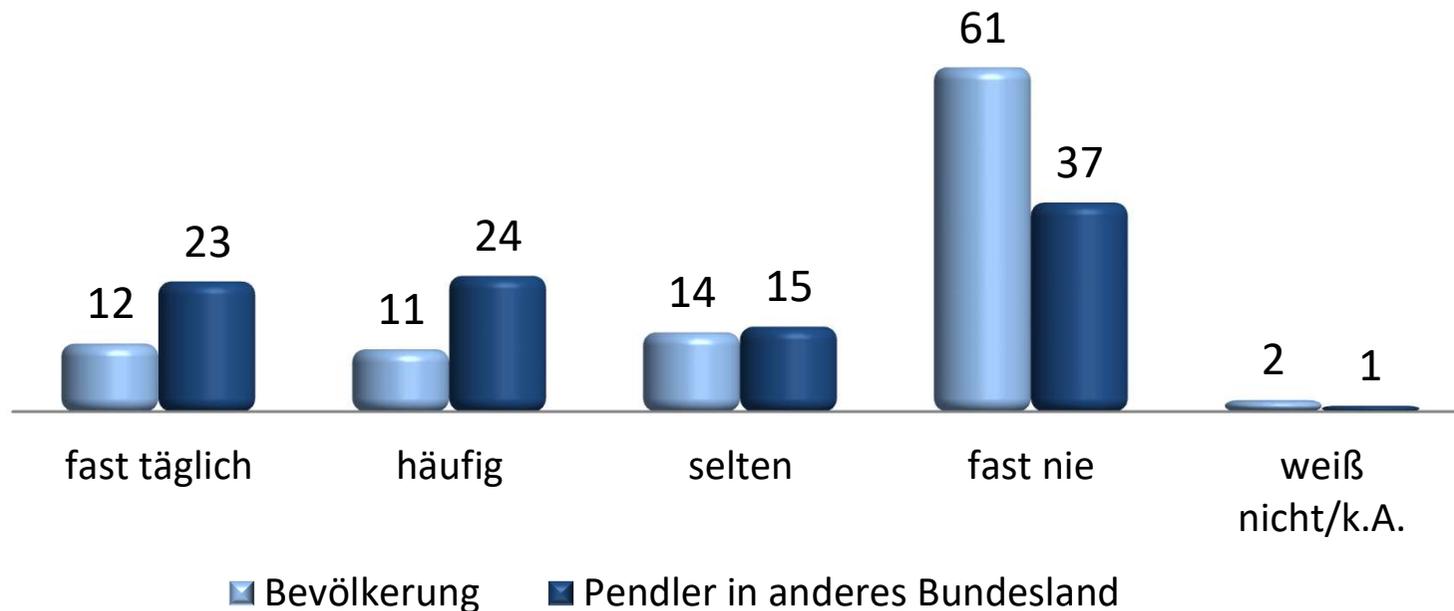


Hauptverkehrsmittel

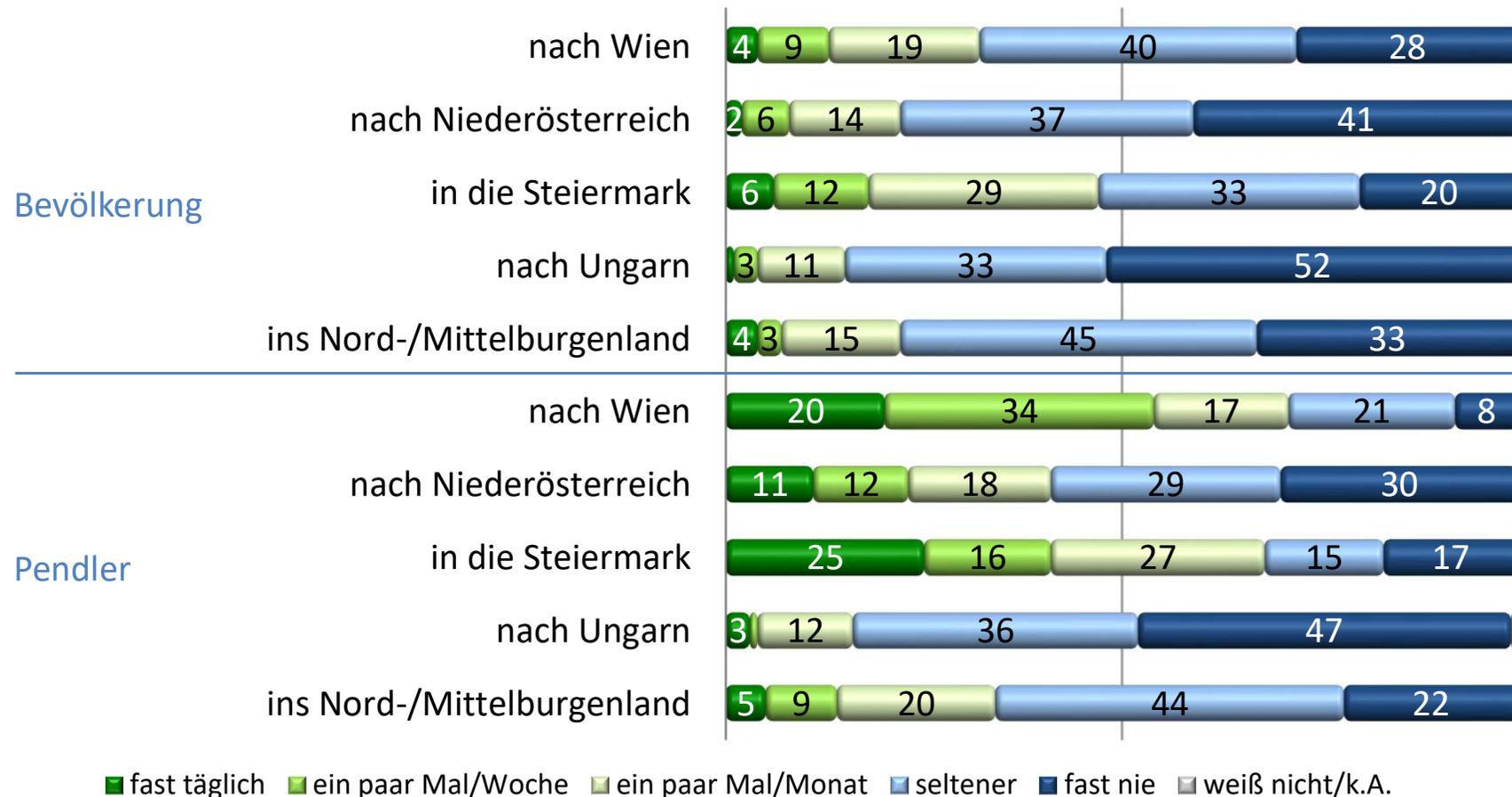
(in Prozent, spontane Angabe)



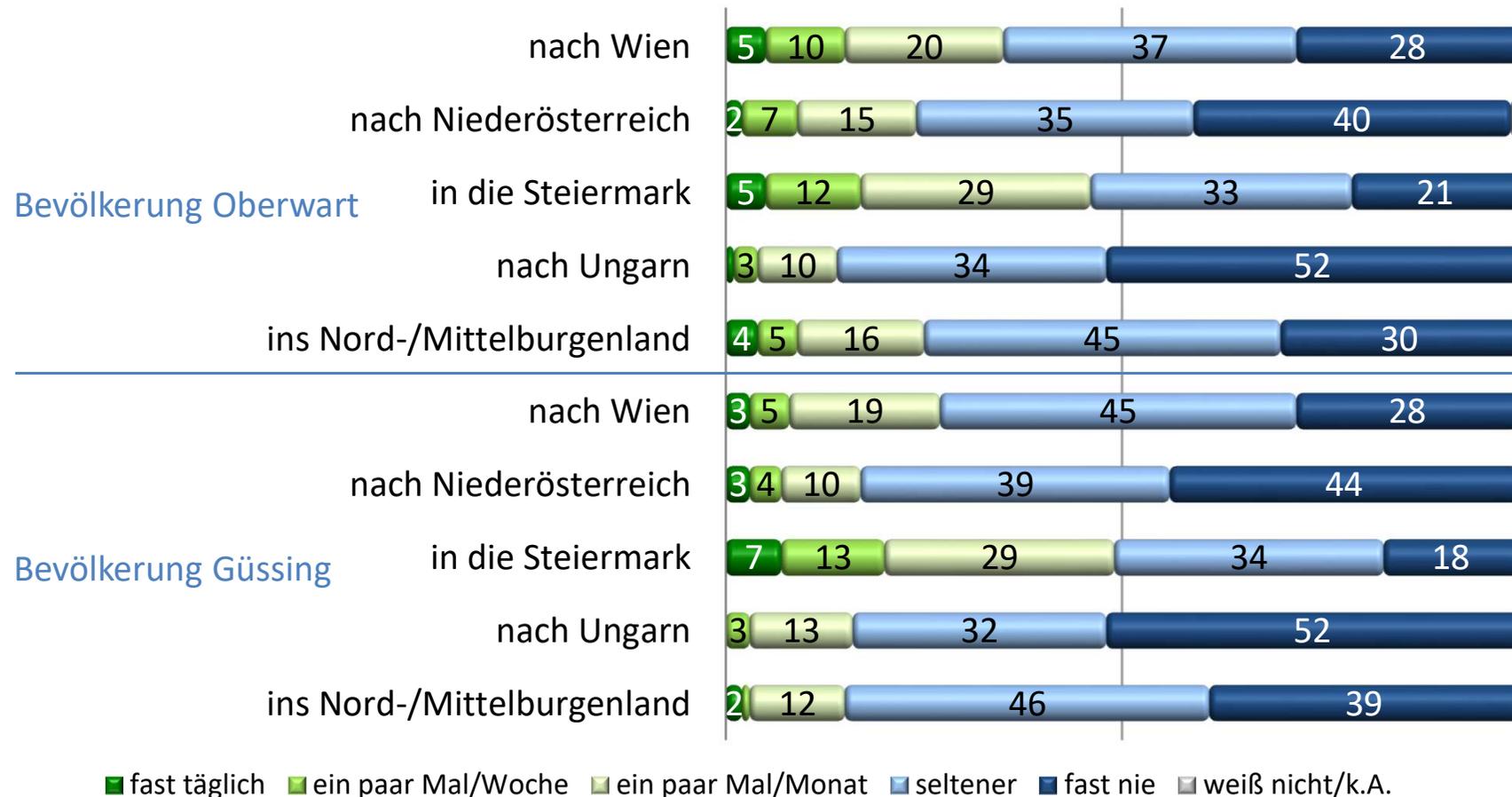
Nutzt man an normalem Tag verschiedene Verkehrsmittel? (in Prozent)



Häufigkeit Fahrten aus dem Südburgenland (in Prozent)



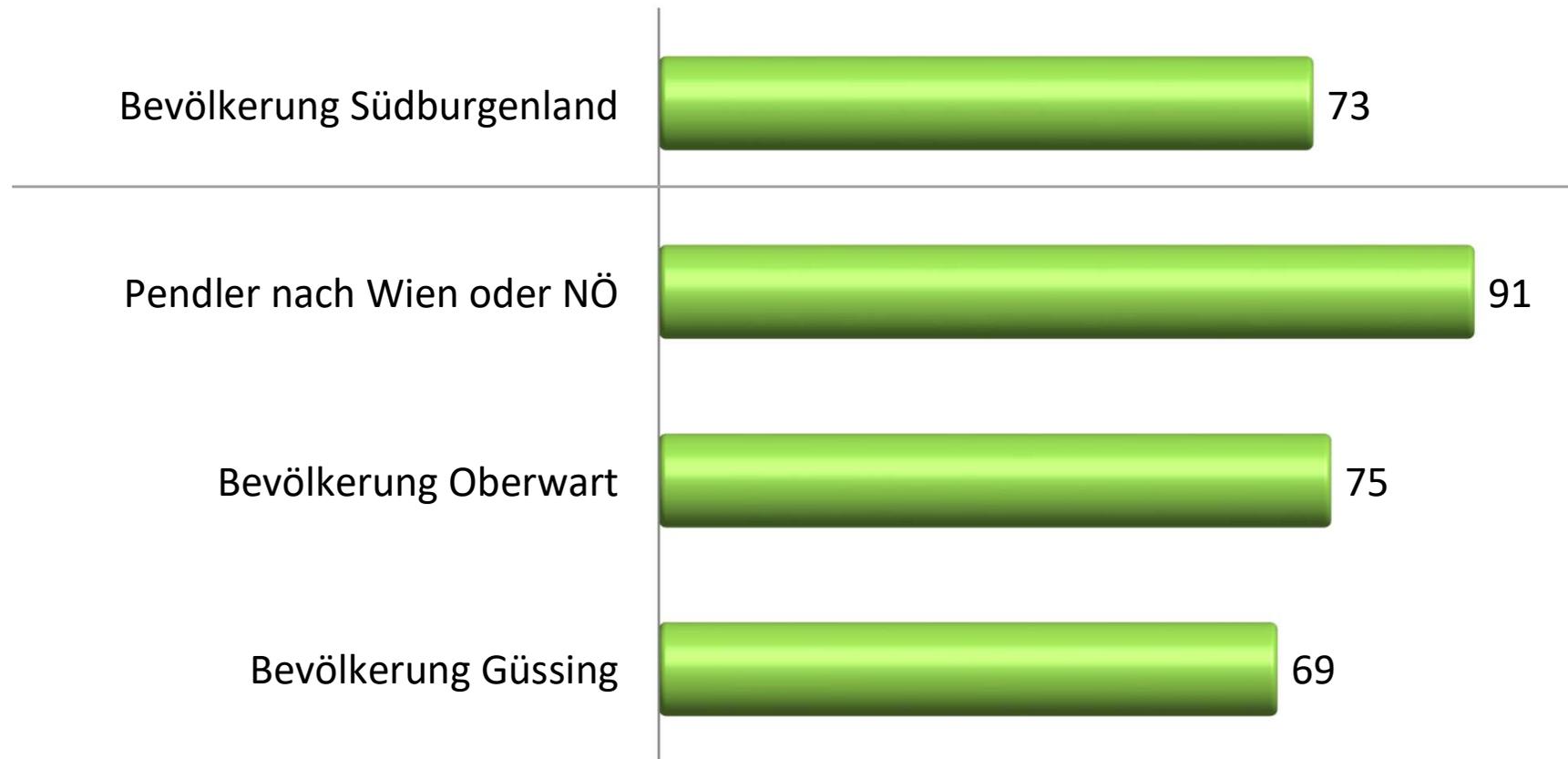
Häufigkeit Fahrten aus dem Südburgenland (in Prozent)



Transportvariante 1: G1-Bussystem

Bekanntheit G1-Busverbindung

(in Prozent)



Nutzungshäufigkeit G1-Bus

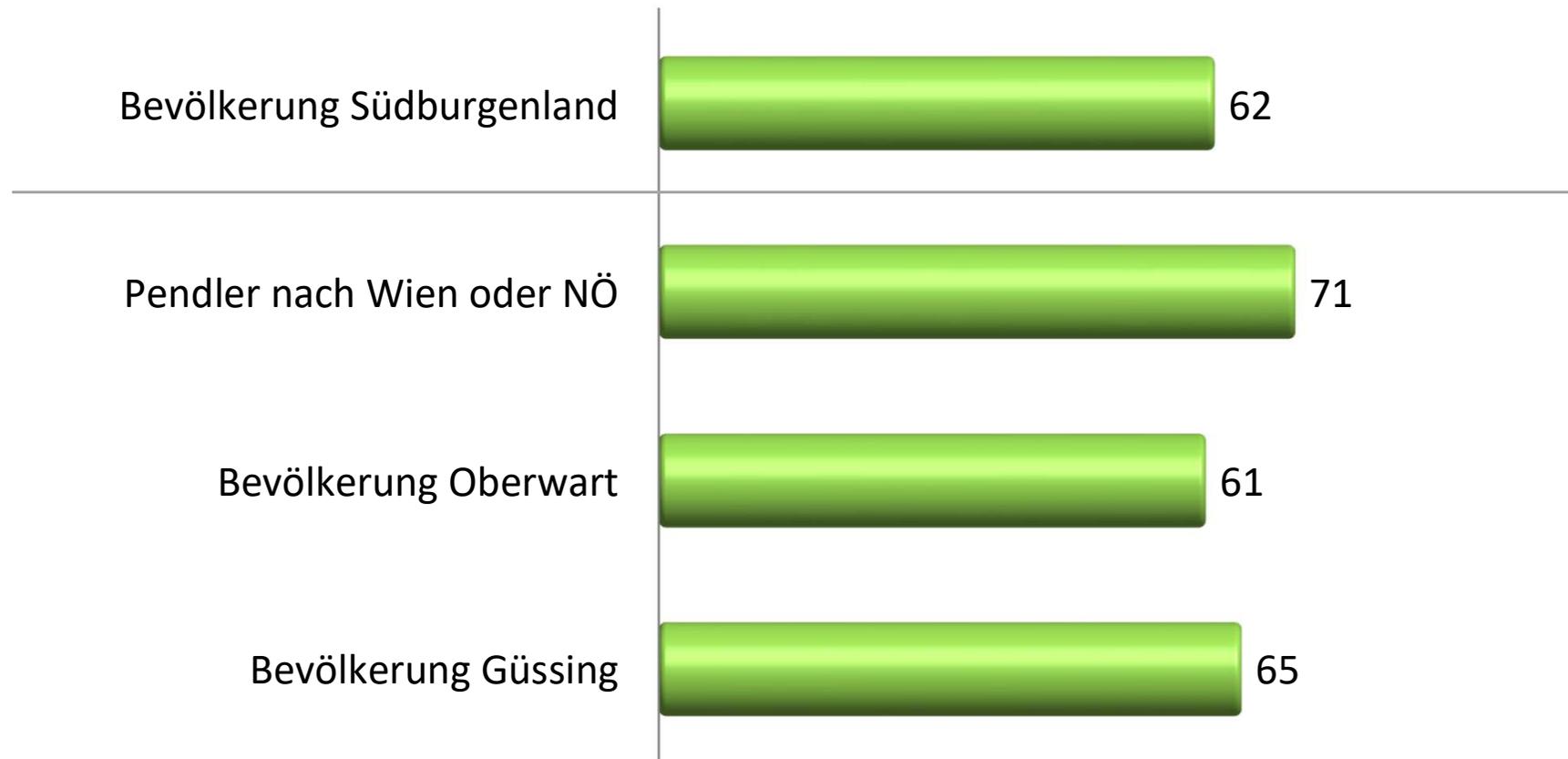
(in Prozent, Basis: G1 ist bekannt)



■ fast täglich ■ ein paar Mal pro Woche ■ ein paar Mal pro Monat ■ seltener ■ (fast) nie ■ weiß nicht/k.A.

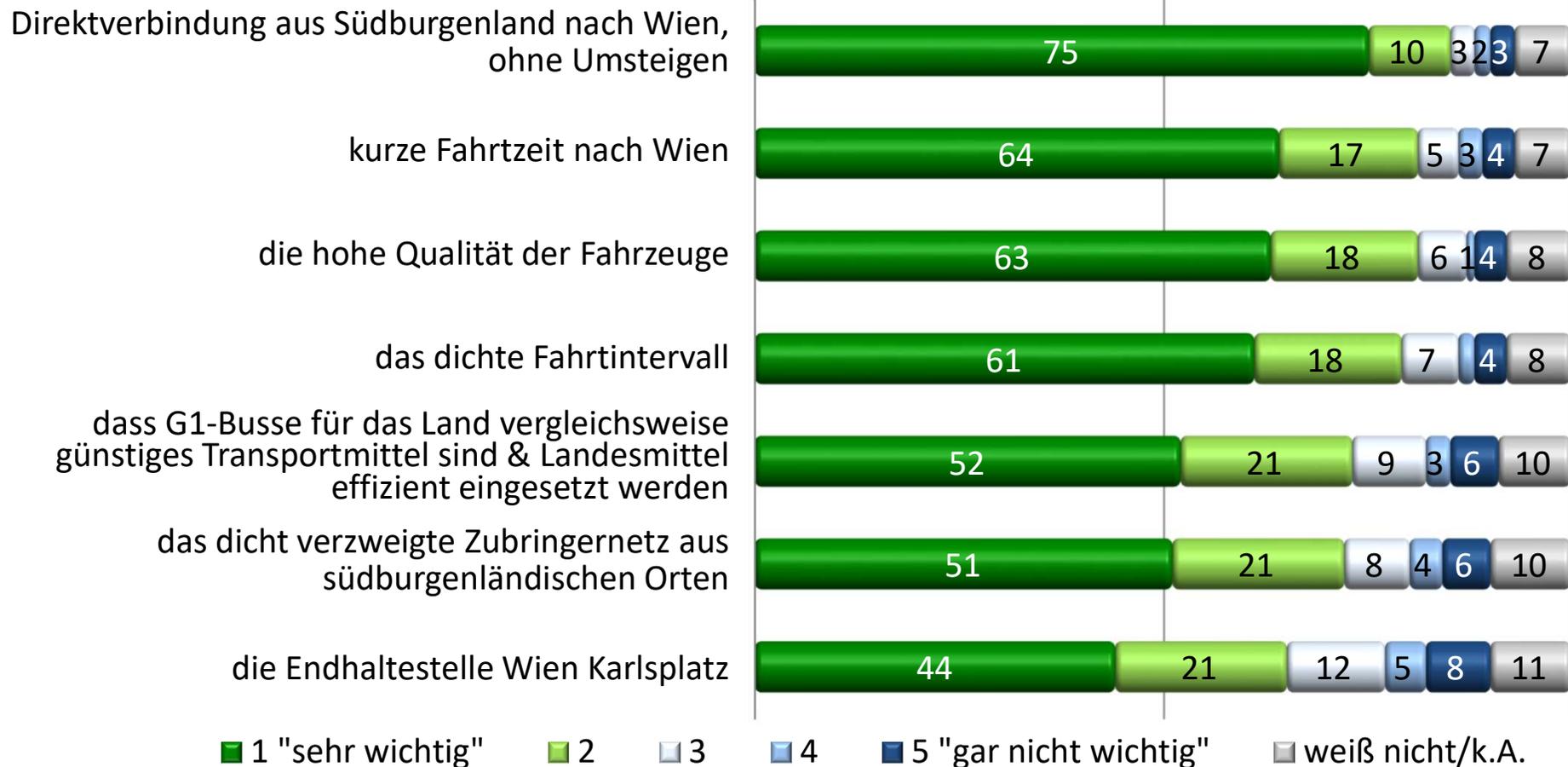
Nutzung des G1 durch Familien-/Freundeskreis

(in Prozent, Basis: G1 ist bekannt)



Vorteile G1-Bus

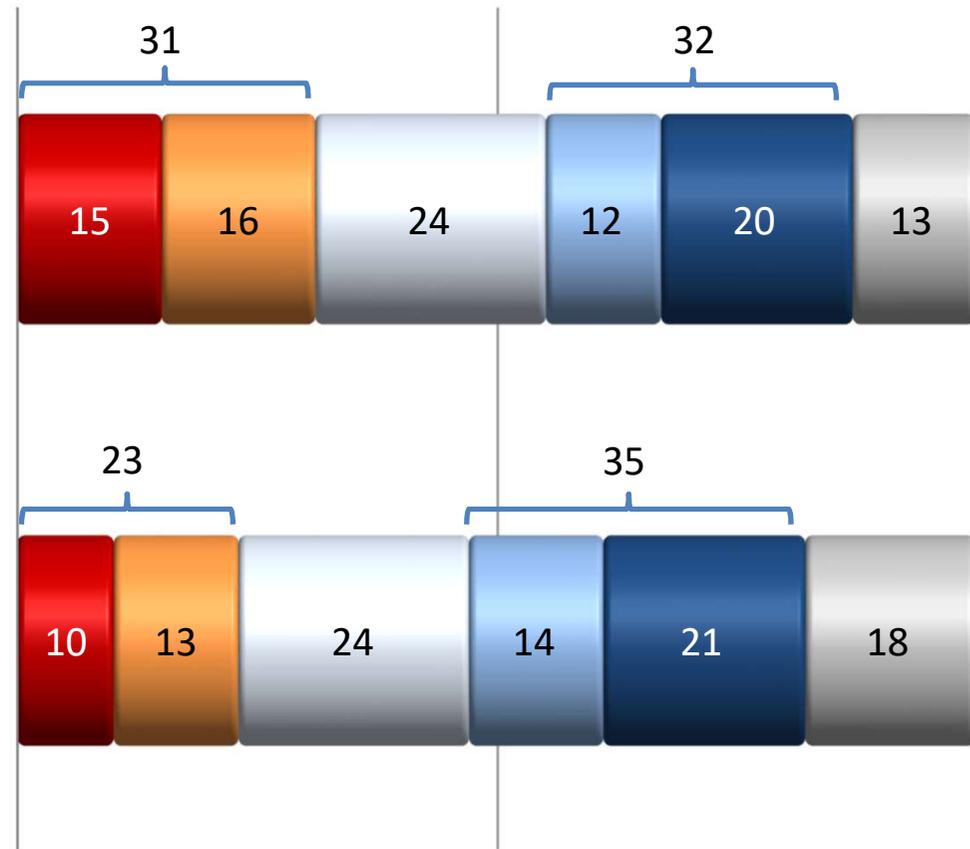
(in Prozent)



Nachteile G1-Bus

(in Prozent)

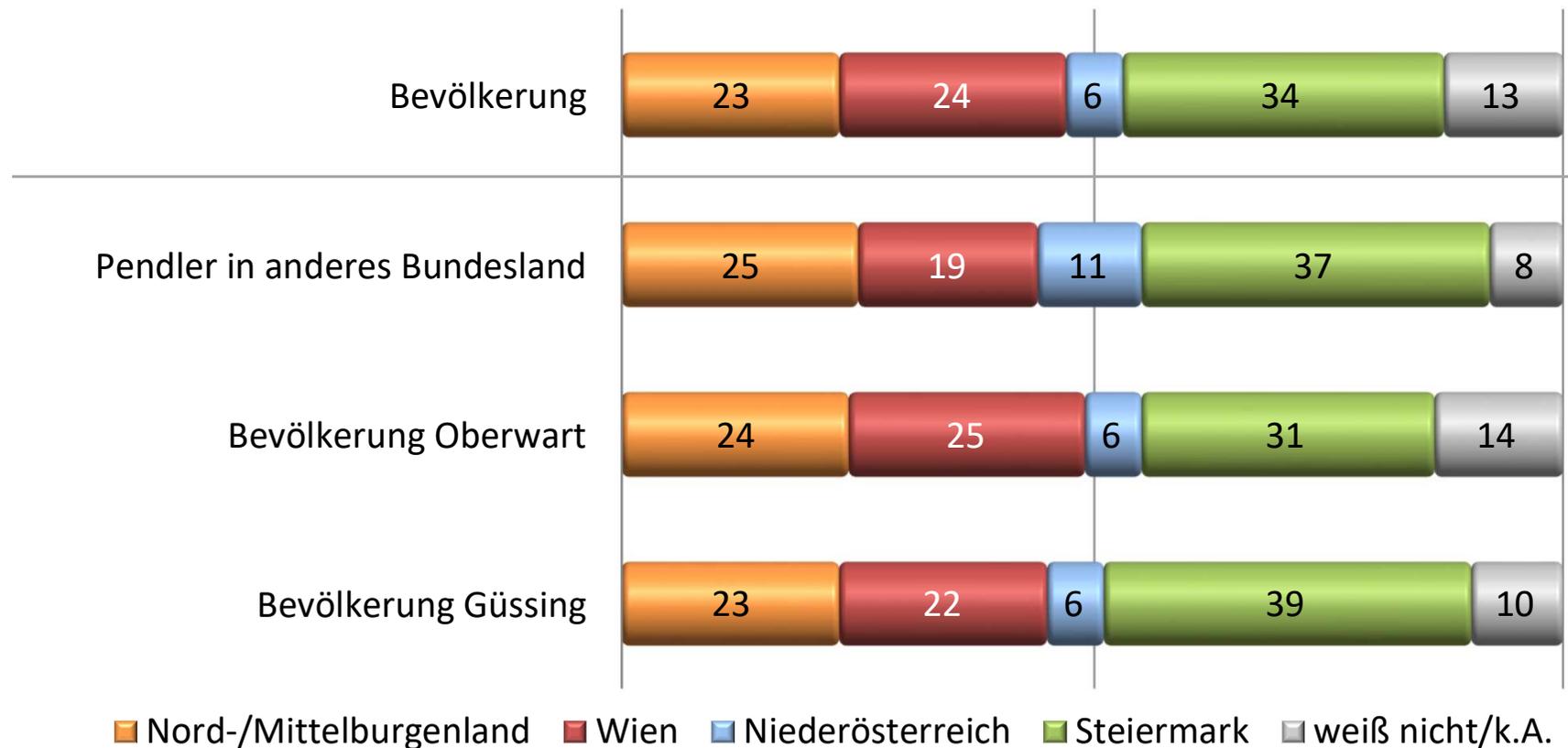
die im Vergleich zu Zugfahrten weniger umweltfreundliche Art des Reisens



■ 1 "spricht sehr stark dagegen" ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 "spricht überhaupt nicht dagegen" ■ weiß nicht/k.A.

In welche Richtung wäre Ausbau der Busverbindungen am wichtigsten?

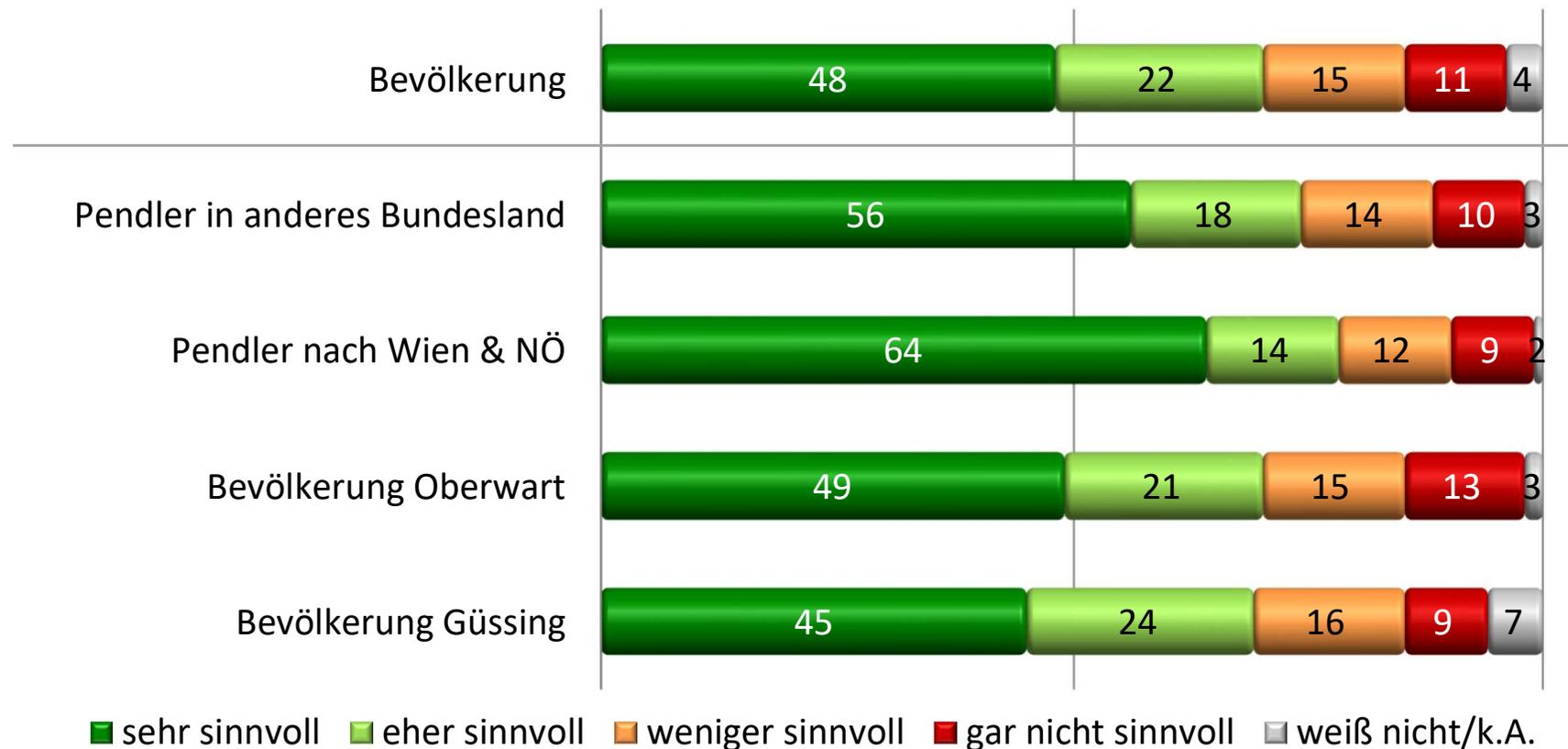
(in Prozent)



Transportvariante 2: Wiederherstellung Bahnverbindung über Szombathely nach NÖ & Wien

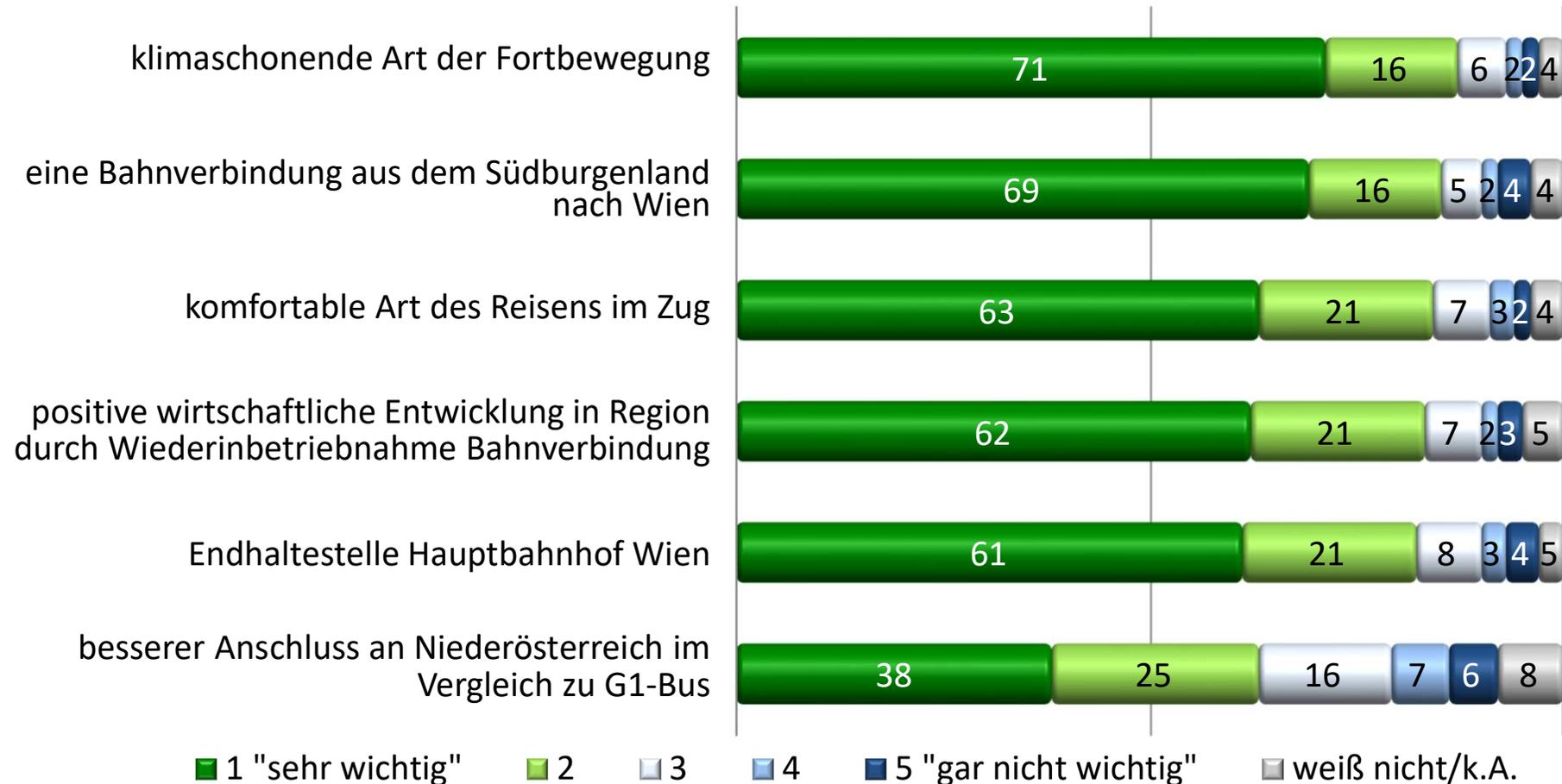
Sinnhaftigkeit Wiederherstellung Zugverbindung Friedberg - Oberwart – Großpetersdorf - Szombathely

(in Prozent)

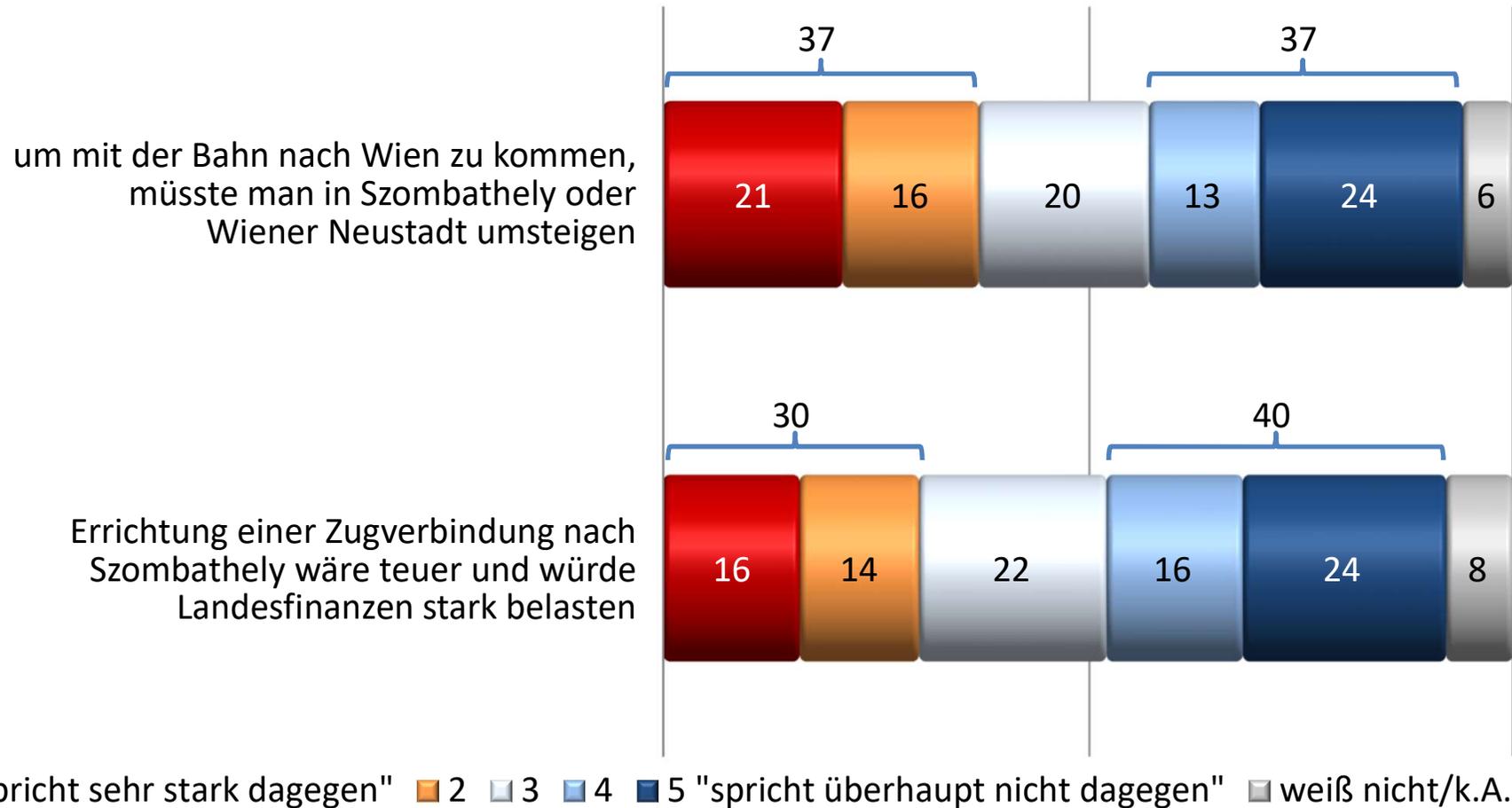


Vorteile Bahnverbindung über Szombathely nach Wien

(in Prozent)

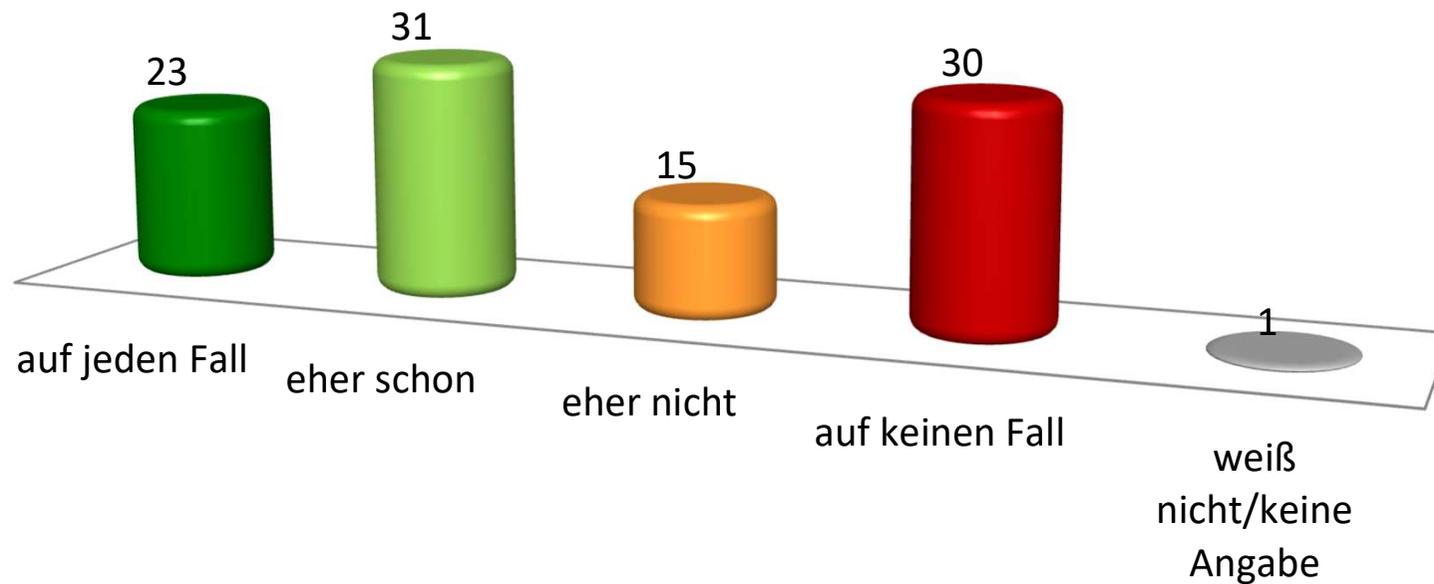


Nachteile Bahnverbindung über Szombathely nach Wien (in Prozent)



Wäre Bahnverbindung nach Szombathely attraktive Art, nach Ungarn zu fahren?

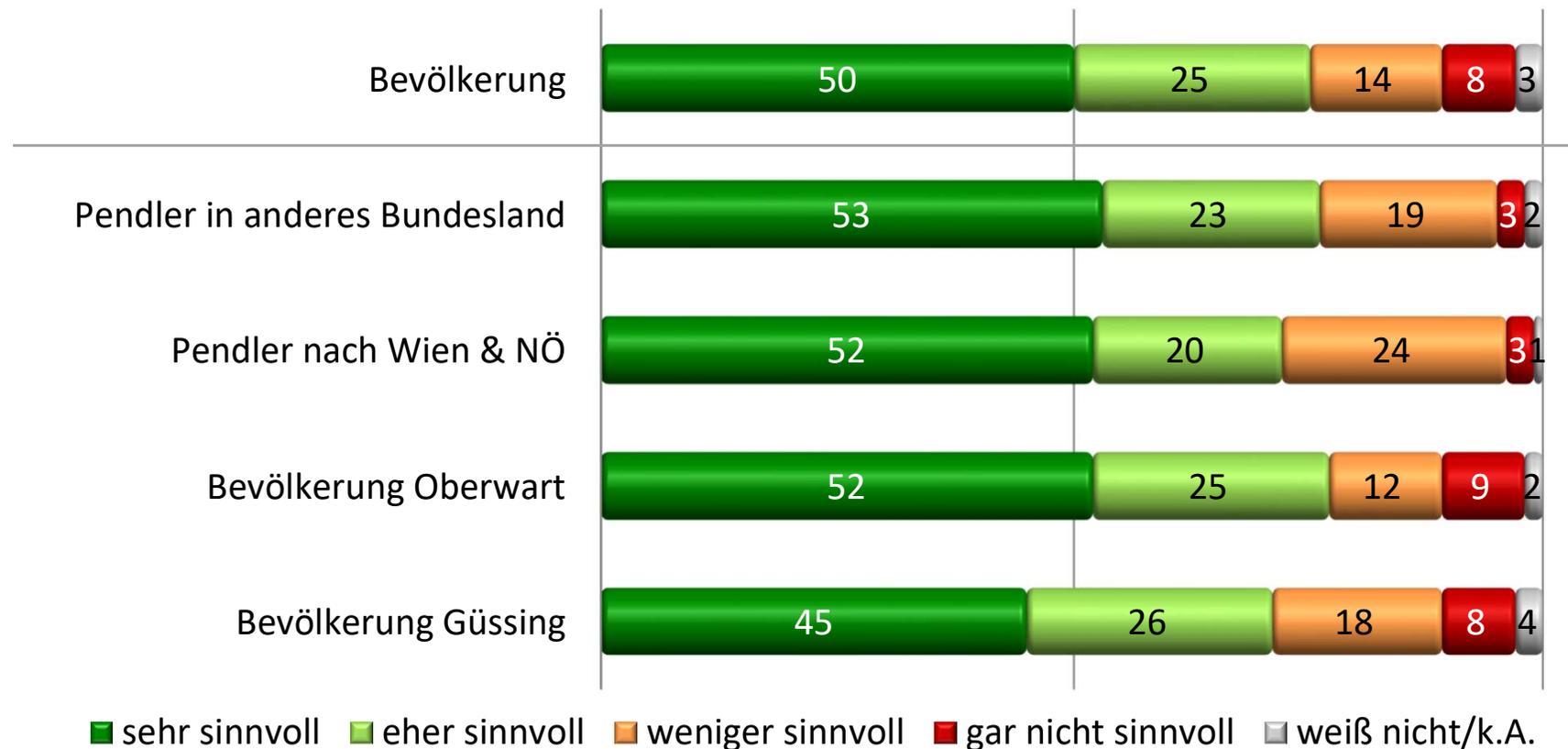
(in Prozent, Basis: Personen, die zumindest ein paar Mal/Monat nach Ungarn fahren)



Transportvariante 3: Errichtung Park-and-Ride-Anlage in Region Pinkafeld- Friedberg mit Bahn-Anschluss nach NÖ & Wien

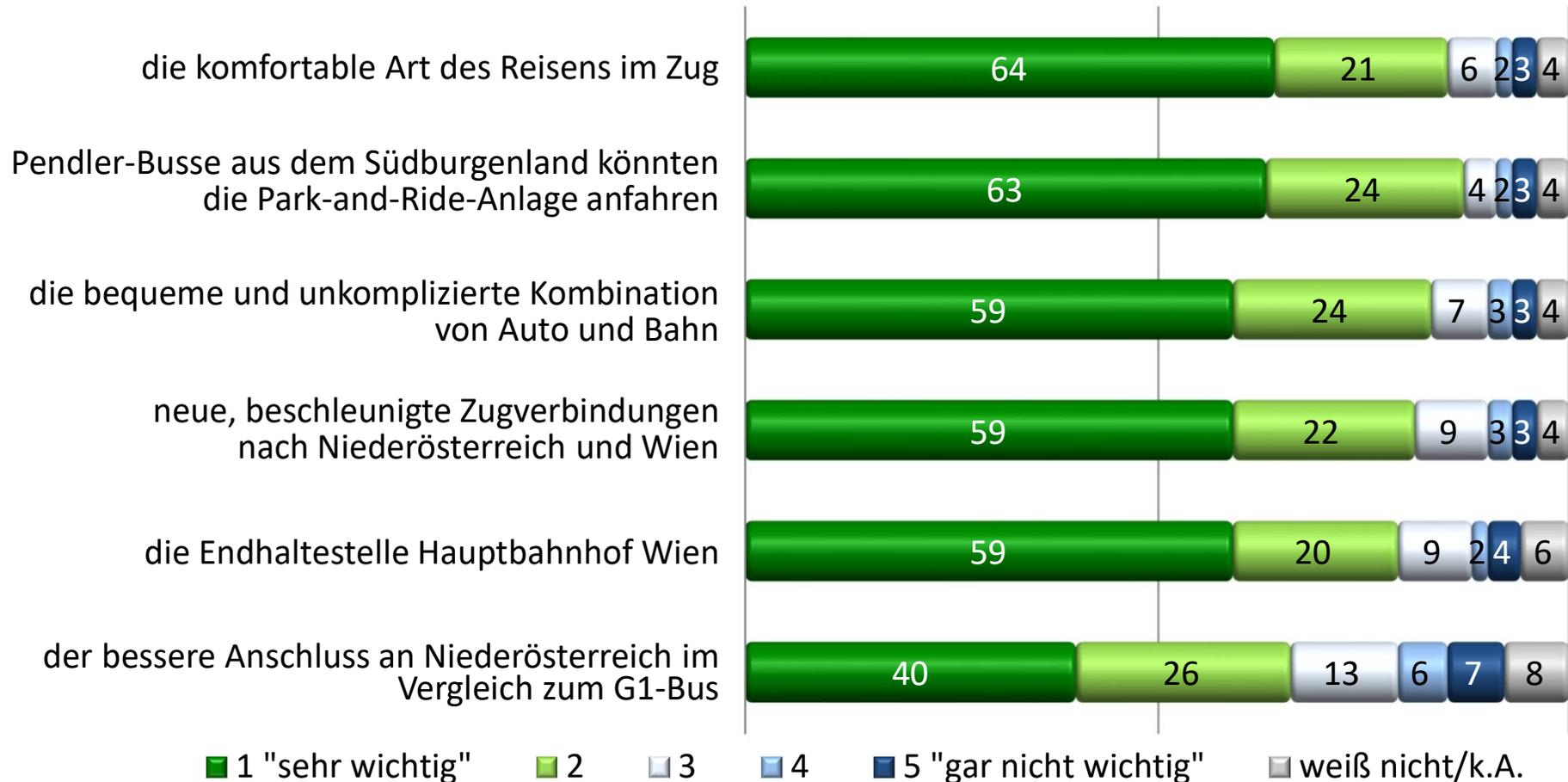
Sinnhaftigkeit Errichtung einer Park-and-Ride-Anlage in Region Pinkafeld-Friedberg mit Bahn-Anschluss nach NÖ & Wien

(in Prozent)



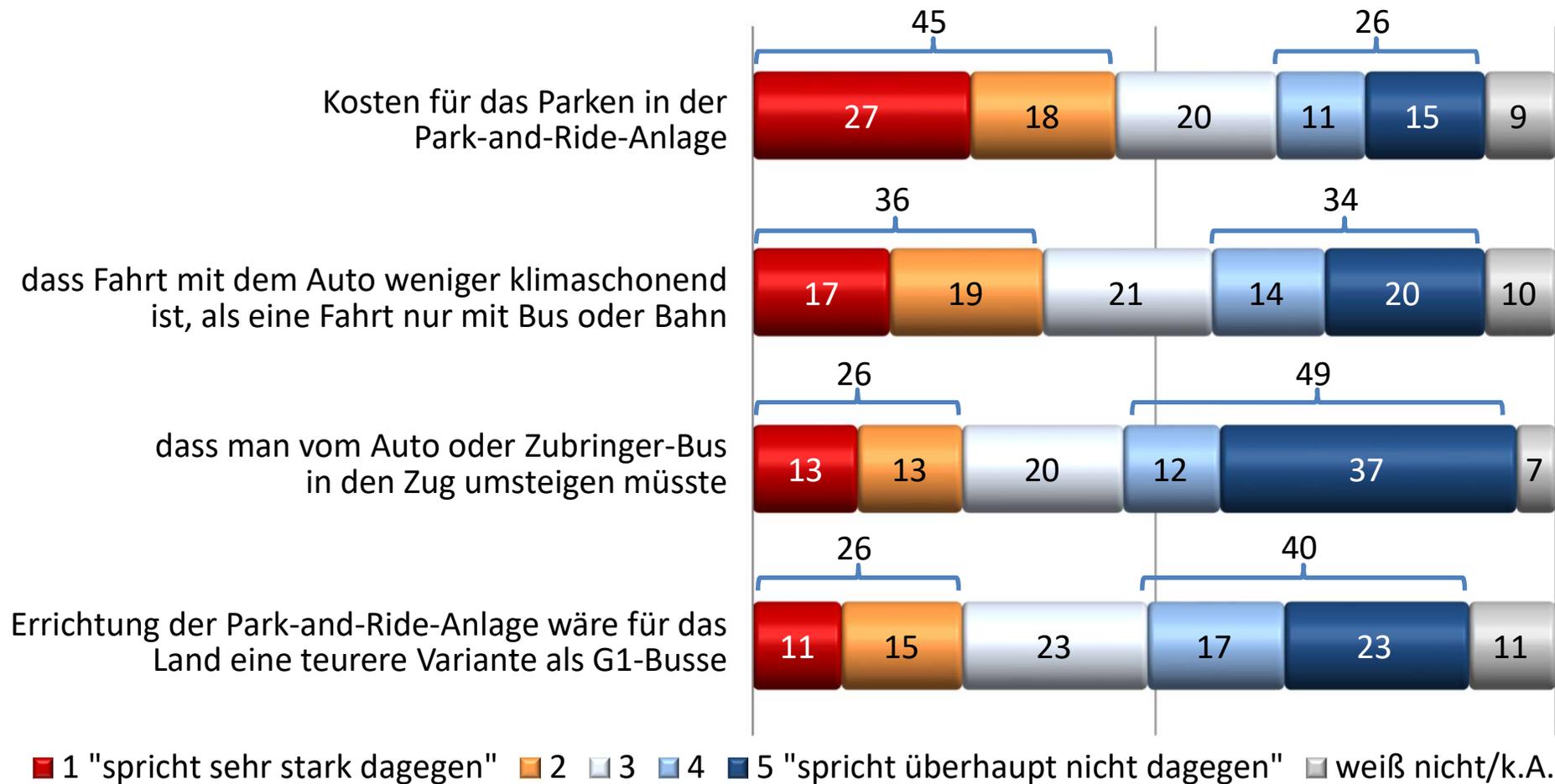
Vorteile Park-and-Ride-Anlage im Südburgenland

(in Prozent)



Nachteile Park-and-Ride-Anlage im Südburgenland

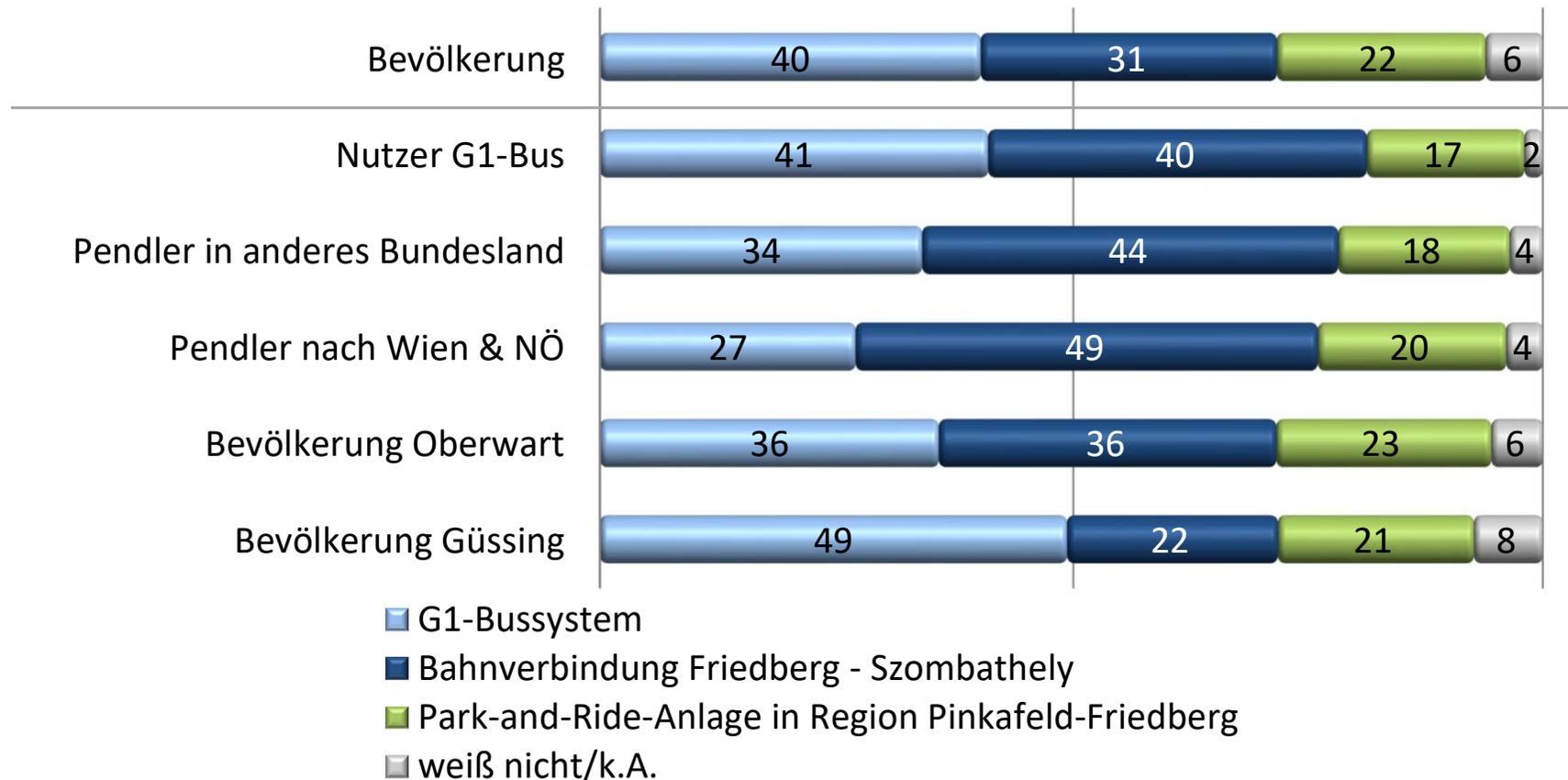
(in Prozent)



Bevorzugte Transportvariante

Welche der drei Transportvarianten würde man am sinnvollsten finden?

(in Prozent)



Conclusio/Következtetés

Interpretation & Analyse 1

- Nach wie vor ist der PKW das wichtigste Verkehrsmittel im Südburgenland.
- Immerhin jeder Fünfte leben den *Modal split* (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel), bei Pendlern in andere Bundesländer ist es beinahe jeder Zweite.
- Die Steiermark als Pendlerziel spielt eine wesentliche Rolle im Südburgenland. Ein Ausbau von Busverbindungen in diese Richtung ist aus Sicht der Befragten wünschenswert.
- Der G1-Bus wird gut angenommen, es gibt keine Vorbehalte gegen die Linie, die Vorteile überwiegen.
- Die Zukunftsprojekte Friedberg-Szombathely und Park & Ride Pinkafeld erhalten großen Zuspruch.

Interpretation & Analyse 2

- Vorbehalt gegen Friedberg-Szombathely ist die geringe Attraktivität der Verbindung nach Ungarn, gegen P&R Pinkafeld sprechen mögliche Kosten für das Parken des eigenen PKWs.
- Dass durch diese beiden Varianten ein besserer Anschluss nach NÖ gewährleistet wäre als durch den G1-Bus, erfährt nur eine schwache Zustimmung.
- Der G1-Bus wird im direkten Vergleich mit den beiden anderen Projekten bevorzugt, wobei es zu unterschiedlichen Ausprägungen in verschiedenen Zielgruppen kommt.
- Kurzfazit: Aufgrund der erheblichen Einführungskosten einer neuen bzw. anderen Transportmöglichkeit als den G1-Bus, ist eine Fokussierung auf Friedberg-Szombathely bzw. P&R Pinkafeld derzeit nicht zu empfehlen.

délburgenlandi közlekedéstervezési tanulmányának következtetései

- Burgenland déli részén továbbra is a személygépkocsi a legfontosabb közlekedési eszköz.
- Legalábbis minden ötödik (*16 év feletti*) lakosra jellemző, hogy egy átlagos napon többféle közlekedési eszközt is használ (modal split). A más tartományokba ingázók körében ez az arány 50 %.
- Délburgenlandból fontos Ingázási célterület Stájerország, és a megkérdezettek véleménye szerint kívánatos lenne buszkapcsolatok kiépítése ebbe az irányba.

délburgenlandi közlekedéstervezési tanulmányának következtetései

- A G1 busz fogadtatása jó, nincsenek fenntartások a vonallal szemben, megítélésében az előnyök dominálnak.
- A Friedberg-Szombathely közötti összeköttetés kiépítése és a pinkafeldi P+R létesítmény, mint megvalósítandó projektek támogatottsága nagy.
- A Friedberg-Szombathely közötti összeköttetéssel szembeni fenntartás a magyar célállomású vonal alacsony vonzereje, a pinkafeldi P+R létesítmény ellen pedig a saját autóval ott való parkolás esetleges költsége.

délburgenlandi közlekedéstervezési tanulmányának következtetései

- Csak kevesen gondolják úgy, hogy a fenti két projekt megvalósulása révén jobb lenne az összeköttetés Alsó-Ausztriába, mint amit a G1 busz biztosít.
- A megkérdezettek a G1 buszt a fenti két projekttel közvetlenül összehasonlítva jobb megoldásnak tartják, bár a preferencia a különféle célcsoportok részéről eltérő mértékű.
- Következtetések rövid összefoglalása: A G1-es busz mellett vagy helyett új, illetve más közlekedési lehetőség megvalósításának jelentős költségei miatt a Friedberg-Szombathely vonalra, illetve a pinkafeldi P+R parkolólétesítményre való koncentráció jelenleg nem ajánlott.

Kontakt

Peter Hajek Public Opinion Strategies GmbH

Franziskanerplatz 5/15, 1010 Wien

T: +43 (1) 513 2200-0

F: +43 (1) 513 2200-60

office@peterhajek.com