

**Erhebung
der Qualität
der burgenländischen Bahnhöfe
im Auftrag der
Mobilitätszentrale Burgenland**



KURZFASSUNG



GreMo Pannonia
Grenzüberschreitende Mobilität
Határon átnyúló mobilitás



EUROPEAN UNION
European Regional
Development Fund

Wiener Neustadt, Juli 2011

Brenner-Managementberatung GmbH
Wassergasse 5 c
A-2700 Wiener Neustadt
0(043)664-2314065
walter.brenner@speed.at

Erhebung der Qualität der burgenländischen Bahnhöfe (Kurzfassung)

Inhaltsübersicht		Seite
1	Einleitung	1
2	Kurzbeschreibung und zusammengefasste Bewertung	3
3	Analyse der Qualität der Bahnhöfe	8
4	Schlussfolgerungen	13

1 Einleitung

Die Brenner-Managementberatung GmbH (BMB GmbH) wurde von der Mobilitätszentrale Burgenland am 15. März 2011 beauftragt, innerhalb von ca. 4 Monaten einen Qualitätscheck der Bahnhöfe im nördlichen und mittleren Burgenland durchzuführen.

Räumliche Abgrenzung

Der Untersuchungsraum wurde auf das Nord- und Mittelburgenland eingegrenzt. Untersuchungsgegenstand sind daher die 44 burgenländischen Stationen der ÖBB-Strecken Parndorf – Kittsee, Ostbahn (Bruck an der Leitha – Nickelsdorf), Pannoniabahn (Neusiedl am See – Wulkaprodersdorf), Mattersburger Bahn (Neudörfel – Loipersbach-Schattendorf), Burgenlandbahn (Deutschkreutz – Neckenmarkt) sowie der beiden Privatbahnen Neusiedler Seebahn (Neusiedl am See – Pamhagen) und Raaber Bahn (Ebenfurth – Baumgarten). Das sind 44 Bahnstationen im Burgenland sowie Ebenfurth in NÖ.

Inhalte der Erhebungen

Es wurden die Eigenschaften jeder einzelnen Bahnstation aus dem Ablauf eines typischen Verkehrsfalles aus Sicht der Kunden erhoben, dokumentiert und mit Fotos ergänzt:

- Allgemeine Rahmenbedingungen: Angaben zum Ort und der Gemeinde(n); Lage und Umfeld; Kategorisierung der Station gem. Produktkatalog der Bahn; Kurzbeschreibung mittels Scotty, dem Fahrplanauskunftssystem der ÖBB, das auch Privatbahnen umfasst
- Hinweistafeln zur Station: Auffindbarkeit der Station mittels Scotty
- Zugangsstraßen und –wege: Belag, Abbiegespuren, Radwege, Gehsteige, Gehsteigkanten an Kreuzungen, Beleuchtung; Entfernung zu Schulen
- Umfeld der Stationen: Geschäfte, Gastronomie, Natur, Wirtschaft; Ambiente
- Busanbindungsinfrastruktur: Hinweise, Stationszeichen, Busfahrplantaafel, Entfernungen, Haltestellennischen
- Park&Ride: befestigte/unbefestigte P&R-Plätze, Behindertenparkplätze, sonst. Parkmöglichkeiten, Entfernungen, Beleuchtung; parkende Autos

- Bike&Ride: mit/ohne Dach, Befestigungsmöglichkeiten, Videoüberwachung, Entfernungen; abgestellte Räder; Fahrradverleih
- Barrierefreiheit: rollstuhltaugliche Zufahrtsmöglichkeiten zu den wichtigsten Einrichtungen; Blindenleitsysteme; Existenz eines mit dem ÖAR abgestimmten Etappenplanes gem. Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz
- Orientierung innerhalb der Station und Kennzeichnung
- Prinzip der kürzesten Wege
- Versorgung: Fahrplaninformationen (Optische Real-Time-Informationen, Lautsprecher, Fahrplanaushängen; Lesbarkeit, Kennzeichnung, Beleuchtung), Tickets (persönlicher Verkauf, Automaten, Entwerter), Verpflegung (Bahnhofsgastwirtschaften, Automaten) und Anderem (Zeitungen, Kaugummi,...)
- Entsorgung: WC, Behinderten-WC, Papier, Sauberkeit; Wickelmöglichkeit; Abfall
- Wartekomfort: Wetterschutz, Regen-, Wind-, Kälteschutz; Komfort, Sitzgelegenheit, Nichtraucherchutz; Licht, Sicherheitsgefühl und Ambiente
- Bahnsteige: Zugänge; Seiten und Richtungen; Ausstattung; Bahnsteighöhen, -längen und -breiten; Beleuchtung, Sitzgelegenheiten, Wetterschutz, Nichtraucherchutz
- Funktionsfähigkeit, Sauberkeit, Sicherheit im Allgemeinen
- Information und Orientierung für ankommende Reisende: Stationstafeln; Orientierungshinweise, Karten und Informationen über das Umland

Quellen

Basis sind die Erhebungen vor Ort; ergänzt werden sie durch die Befragung von 41 Anrainergemeinden und Kunden (siehe Langfassung), Quellen der Bahnen, AK und VCÖ und Internetrecherchen.

Die **Referenzliste** für die Erhebung der burgenländischen Bahnhöfe lautet:

- Eigene Erhebungen der BMB GmbH vor Ort
- Produktkatalog Netzzugang Stationen 2011 der ÖBB-Infrastruktur AG
- Anhänge 1-8 der Schienennetznutzungsbedingungen GySEV und der NSB
- ÖBB-Etappenplan Verkehr gemäß § 19 BGStG
- Angaben der ÖBB über die Bahnsteiglängen und Bahnsteighöhen
- GYSEV-Etappenplan gemäß § 19 BGStG, Anhang I (enthält auch die NSB)
- Angaben der GySEV über die Bahnsteiglängen der Raaberbahn und NSB
- Telefoninterviews der BMB GmbH mit den 41 Anrainergemeinden der Stationen
- Befragung von 38 Gelegenheitsverkehrsreisenden vor Ort
- Homepageseiten der Gemeinden und/oder www.imburgenland.at
- www.oebb.at, <http://fahrplan.oebb.at>, www.raaberbahn.at und www.neusiedlerseebahn.at
- www.google.at
- Statistik Austria

- VCÖ: Bahntest 2010; Multimodale Mobilität als Chance; soziale Aspekte von Mobilität
- AK-Wien, Regionale Arbeitsweg-Barrieren in der Ostregion, Wien 2009
- AK-Wien, PendlerInnen und Infrastruktur-Ausbau in der Ostregion 2009/2010
- AK-Wien, Tourismus in Österreich 2011

2 Kurzbeschreibung und zusammengefasste Bewertung

Das Studium der vorliegenden Kurzfassung ersetzt nicht die Kenntnis des detaillierten Berichtes (419 Seiten), sondern ergibt nur einen zusammenfassenden Überblick. Insbesondere die Interpretationshinweise der Langfassung sollen Fehlschlüssen vorbeugen.

Parndorf - Kittsee

ÖBB, 1897 Betriebsaufnahme, 1998 Neubau, elektrisch, tagsüber 1h-Takt, Selbstbedienungsverkehr, Seitenbahnsteige, relativ moderne unbesetzte Stationen mit Glaskojen (Neudorf, Gattendorf, Pama), Kittsee ist betrieblich besetzt und verfügt über ein modernes Bahnhofsgebäude, die Stationen liegen am Ortsrand (Pama, Kittsee) oder außerhalb der Siedlungsgebiete (Neudorf, Gattendorf); die Gemeinden sind nicht unzufrieden.

Ostbahn, Bruck an der Leitha – Nickelsdorf

ÖBB, 1855 Eröffnung, 1990-96 Modernisierung, tagsüber 2-h-Takt ab Nickelsdorf, ca. 1/2h-Takt ab Parndorf, Selbstbedienungsverkehr (Nahverkehr); Kunden von Nickelsdorf und Zurndorf fahren teilw. mit dem Auto zum nächsten dichteren Taktbahnhof, was in Bruck a. d. L und Parndorf Ort zu großen und dennoch überlasteten P&R-Anlagen führt; die 3 Stationen Bruck a.d.L. (besetzter, traditioneller und teilweise modernisierter Bahnhof in Bruckneudorf mit Zugzielanzeige, Monitor und Sicherheitssäulen), Parndorf und Zurndorf (der Bahnhof Zurndorf ist weitab jeder Ortschaft gelegen) haben alte Bahnhofgebäude und ebenso wie der P&R-Bahnhof Parndorf Ort (kahler Betonwarteraum) Personentunnel zu den Bahnsteigen; Nickelsdorf hat ein modernisiertes Gebäude und eine Betonkoje am 2. Bahnsteig, den man dort über eine Eisenbahnkreuzung erreicht.

Pannoniabahn, Neusiedl am See - Wulkaprodersdorf

ÖBB, 1897 Eröffnung, 2005-09 Elektrifizierung, tagsüber 1h-Takt, alle Stationen mit Automaten und zumeist ohne Entwerter, Selbstbedienungsverkehr, unbesetzt (ausgenommen Neusiedl am See und Eisenstadt), keine Personentunnel, touristisch nicht ansprechendes Erscheinungsbild; je ein Seitenbahnsteig mit Betonkojen in Jois, Winden a. S., Breitenbrunn, Donnerskirchen, Schützen Hst, Eisenstadt Schule und Wulkaprodersdorf Hst; an aufgelassene Aufnahmegebäude angebaute Betonkojen gibt es in Purbach a. S. und Schützen a. G.; modernisierte Bahnhofsgebäude gibt es in Eisenstadt (Glaswarteraum auch am Mittelbahnsteig) und Neusiedl am See; alle Stationen liegen am Ortsrand; Tourismuskommunen beklagen das Ambiente.

Neusiedler Seebahn, Neusiedl am See – Pamhagen

NSB, 1897 Eröffnung, 2003 modernisiert und elektrifiziert, elektronische Real-Time- Zuganzeigen (ausg. Mönchhof Hst), tagsüber 1h-Takt, kein Selbstbedienungsverkehr, Betreiber GySEV,

unbesetzt (ausg. Frauenkirchen und Pamhagen), keine Personentunnel; teilweise bereits barrierefrei und mit taktilen Blindenleitsystemen, alle Stationen im Etappenplan gem. BGStG; Bad Neusiedl a. S. hat zwei nur über einen Umweg (Eisenbahnkreuzung) verbundene Seitenbahnsteige; Weiden a. S., Gols und Mönchhof Hst haben je einen Seitenbahnsteig; Mönchhof-Halbturm und St. Andrä a. Z. haben moderne und Frauenkirchen, Wallern i. B. und Pamhagen alte Mittelbahnsteige (alle werden über die Gleise erreicht).

Raaberbahn, Ebenfurth - Baumgarten

GySEV, 1876 in Betrieb, 1988 elektrifiziert, elektronische Real-Time-Zuganzeigen, tagsüber 1h-Takt, kein Selbstbedienungsverkehr, teilweise besetzt (Ebenfurth; Müllendorf eingeschränkt; Wulkaprodersdorf als Sitz der Österr. Betriebsleitung der Raaberbahn; Baumgarten nur betrieblich); keine Personentunnel; teilweise barrierefrei (Neufeld a. d. L., Müllendorf, Draßburg), alle Stationen im Etappenplan gem. BGStG; die Stationen von Ebenfurth, Neufeld und Draßburg liegen im Siedlungsgebiet, Wulkaprodersdorf am Ortsrand; Müllendorf (moderner P&R-Bahnhof) liegt etwas und Baumgarten weit außerhalb des Siedlungsgebiets.

Mattersburger Bahn, Neudörfel – Loipersbach-Schattendorf

ÖBB, 1847 Betriebsaufnahme, 1998-2001 modernisiert, Dieselbetrieb, tagsüber 1h-Takt, Selbstbedienungsverkehr, mit Ausnahme von Mattersburg unbesetzt, keine elektronische Zugzielanzeige, keine Personentunnel; überwiegend alte aber renovierte Aufnahmegebäude (Bad Sauerbrunn, Mattersburg; Loipersbach/Schattendorf in Renovierung) und Mittelbahnsteige; aufgelassenes altes Aufnahmegebäude in Neudörfel mit Glaskoje am 2. Seitenbahnsteig; 2 neue Stationen mit Glaskojen (einsame P&R- und Umstiegsstation Wiesen-Sigleß und Schulstation Mattersburg Nord) und älterer Betonwarteraum in Marz-Rohrbach (alle 3 mit nur je einem Seitenbahnsteig).

Burgenlandbahn, Deutschkreutz - Neckenmarkt

ÖBB, 1908 in Betrieb, 2001 elektrifiziert bis Deutschkreutz mit ungarischem Stromsystem, seit 2007 wieder provisorischer Dieselbetrieb bis Neckenmarkt, bis am frühen Nachmittag im 1h-Takt, Selbstbedienungsverkehr, mit Ausnahme von Deutschkreutz unbesetzt, keine elektronische Zugzielanzeige, keine Personentunnel; Strecke ab Deutschkreutz wird ohne Elektrifizierung als wenig sinnvoll angesehen; traditioneller besetzter Bahnhof in Deutschkreutz mit stark belasteter P&R-Anlage und Bahnhofsgastwirtschaft; hölzerne Wartekoje am Seitenbahnsteig in Unterpetersdorf (ohne Parkmöglichkeit); Neckenmarkt-Horitschon mit Erdbahnsteigen (Ende des Zugbetriebs) und touristischem Draisinenbetrieb.

Zusammengefasste Bewertung

Der Bereich „Information“ umfasst die Hinweise zur Station, die Eintragungen im Scotty, die Orientierungshilfen in der Station, die Informationen für ankommende Reisende und ob die Station besetzt ist oder nicht.

Die „Verknüpfungsinfrastruktur“ umfasst die Busanbindungsinfrastruktur, die P&R- sowie die B&R-Ausstattung.

Die „Ausstattung“ umfasst die Existenz aller Ausstattungskriterien der Station unabhängig von deren Ausführung.

Das „Ambiente“ beschreibt das optische Erscheinungsbild und den Wohlfühlfaktor der Station unabhängig von der Viel- oder Einfach der Ausstattung.

In der Spalte „Gesamt“ werden die vier vorstehenden Bewertungen zusammengefasst.

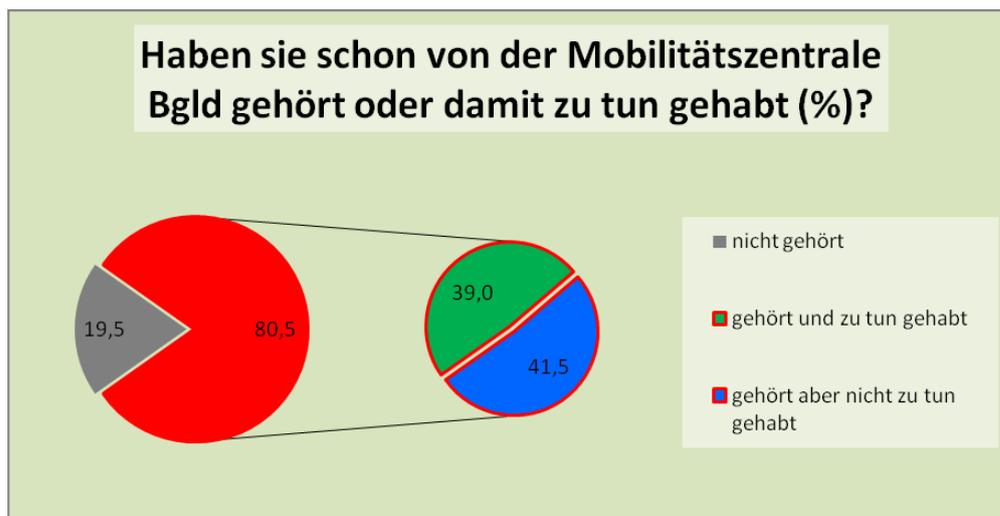
Übersicht					
Stationen im Burgenland (+Ebenfurth)	Information	Verknüpfungsinfrastruktur	Ausstattung	Ambiente	Gesamt
Neudorf bei Parndorf					
Gattendorf					
Pama					
Kittsee					
Bruck/Leitha					
Parndorf Ort					
Parndorf					
Zurndorf					
Nickelsdorf					
Neusiedl am See					
Jois					
Winden am See					
Breitenbrunn im Bgld					
Purbach/Neusiedler See					
Donnerskirchen					
Schützen am Gebirge Hst					
Schützen am Gebirge					

Übersicht (Fortsetzung)					
Stationen im Burgenland (+Ebenfurth)	Information	Verknüpfungsinfrastruktur	Ausstattung	Ambiente	Gesamt
Eisenstadt Schule					
Eisenstadt					
Wulkaprodersdorf Hst					
Bad Neusiedl am See					
Weiden am See					
Gols					
Mönchhof Hst					
Mönchhof-Halbturn					
Frauenkirchen					
St.Andrä/Zicksee					
Wallern im Bgld					
Pamhagen					
Ebenfurth (NÖ)					
Neufeld/Leitha					
Müllendorf					
Wulkaprodersdorf					
Draßburg					
Baumgarten im Bgld					
Neudörfel im Bgld					
Bad Sauerbrunn					
Wiesen - Sigleß					

Übersicht (Fortsetzung)					
Stationen im Burgenland (+Ebenfurth)	Information	Verknüpfungsinfrastruktur	Ausstattung	Ambiente	Gesamt
Mattersburg Nord					
Mattersburg					
Marz - Rohrbach					
Loipersbach - Schattendorf					
Deutschkreutz					
Unterpetersdorf					
Neckenmarkt-Horitschon					

Mobilitätszentrale Burgenland

In einer Telefonbefragung wurden jene **41 Gemeinden** befragt, welche direkt an den 44 Bahnstationen des Nord- und Mittelburgenlandes liegen. Auskunftspersonen waren die BürgermeisterInnen, die AmtsleiterInnen oder die VerkehrsreferentInnen.



Von den 15 Gemeinden, welche bereits mit der Mobilitätszentrale Burgenland zu tun hatten, haben 10 (das sind 2/3) sehr positive oder positive und 4 indifferente Erfahrungen gemacht.

Kritik wurde seitens Jois geäußert: Nachdem ein Autofahrer eine elektronische Busanzeige beschädigte (vor ca. 1 ½ Jahren), unterblieb die Ersatzinvestition.

21 Gemeinden wollen entweder mehr Informationen (8) über die Möglichkeiten der Mobilitätszentrale Burgenland oder eine persönliche Kontaktaufnahme (13). Weitergehende Ergebnisse dieser Befragung finden sich im Gesamtband.

3 Analyse der Qualität der Bahnhöfe

Für die nachstehenden statistischen Analysen wurden - wenn nichts Anderes genannt ist - nur die 44 im Burgenland liegenden Stationen herangezogen.

Hinweise zu den Stationen

Scotty

Bei 11 % der burgenländischen Stationen (das sind 5 von 44 Stationen) zeigte das System Abweichungen zwischen dem roten Punkt des Stationsnamens und der richtigen Position der Station, die erst beim Anklicken von Stationen erschien. Bei drei weiteren Stationen musste erst der Begriff abgeändert werden, damit das System die richtige Anzeige brachte.

Hinweistafeln

Das rasche Auffinden der Tafeln im Straßenverkehr war manchmal schwierig (25 %) in Folge der verschiedenen Aufstellungspositionen und der Vielfalt an Formen und Farben - an vielen Abzweigungen (18%) fehlen Wegweiser ganz.



Häufig verwendet werden weiße Tafeln mit blauer Schrift „Bahnhof“ und zumeist mit einem Logo, wobei bei Hinweisen zu den ÖBB-Bahnhöfen bei mehr als $\frac{3}{4}$ der Tafeln noch das **alte ÖBB-Logo** verwendet wird.

Zufahrtsstraßen und Zugangswege

Zumeist (92%) gibt es **keine Abbiegespuren** auf den Fahrbahnen in Richtung der Stationen.

Obwohl das Burgenland über sehr viele Radrouten für den Freizeitverkehr verfügt, gibt es praktisch **kaum Radwege für Bahnkunden** zu und von den Bahnstationen.

Sieht man von einigen extrem weit außerhalb der Orte gelegenen Stationen ab, gibt es

zumeist bis zu den Stationen **Gehsteige** (64%), wobei diese an den Kreuzungen meistens auch **abgeschrägt** sind; fast alle Gehsteige haben auch eine ausreichende **Beleuchtung**.

Busanbindung, Park&Ride, Bike&Ride

Weniger als die Hälfte der Stationen hatte in vertretbarer Nähe (< ¼ km) eine **Bushaltestelle**. Hinweise auf Busanschlüsse fehlen in den Bahnhöfen fast immer.

Lediglich in ¼ der Fälle gibt es eigene **Fahrbahnrisen** für die Bushaltestellen.

Bei den 45 Bahnstationen gibt es ca. 3000 **Parkplätze**, von denen ca. 1200 frei waren; dennoch gibt es an einigen **P&R-Knoten** bereits starke Engpässe (z.B. Bruck a.d.L., Ebenfurth in NÖ, Parndorf Ort, Mattersburg, Deutschkreutz und Wulkaprodersdorf).

Behindertenparkplätze gibt es an den Strecken Parndorf-Kittsee und an der Raaberbahn (mindestens 1 Platz pro Bahnhof) und vielfach auch an der Ostbahn und an der NSB-Strecke. Nachholbedarf besteht an der Pannoniabahn und an der Mattersburger Strecke.

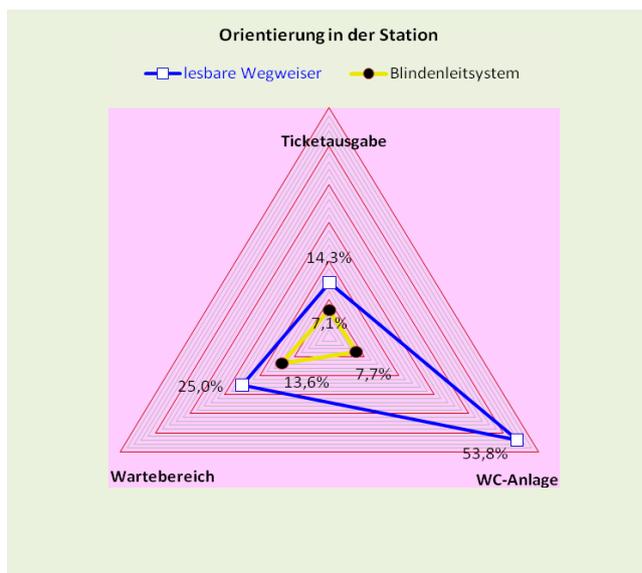
Die insgesamt rund 1230 **Bike&Ride-Plätze** der Stationen sind zu ca. ¼ ausgelastet. Ursachen sind fehlende B&R-Videoüberwachungsanlagen, unbesetzte und einsame Stationen, schwache Befestigungsvorrichtungen, fehlende Radwege zu den Bahnhöfen und die Meinung, dass Radfahren nur Sport und keine Verkehrsart wäre. ¾ aller B&R-Plätze verfügen über ein Dach.

Bahnstation (Information, Wege und Erreichbarkeit innerhalb der Station)

Rollstuhlauglichkeit (= auch Kinderwagen- und Rollkoffertauglichkeit)

Bahnsteige sind zu 87% barrierefrei erreichbar. Im Freien liegende Warteplätze sind meist auch für Rollstuhlfahrer erreichbar (77%). Bei der Raaberbahn und der NSB fällt mit dem fehlenden Selbstbedienungsverkehr die Barriere für den Ticketverkauf weg. Barrieren sind oftmals auch nur kleine Stufen und geringe Türbreiten. Es wurden 4 Stationen mit Behinderten-WC vorgefunden.

Orientierung (innerhalb des Bahnhofs)



Die Orientierung ist eine große Schwachstelle bei fast allen Bahnhöfen.

Anzumerken ist allerdings, dass die Orientierung in mehreren kleinen Stationen auch ohne Wegweiser funktioniert, weil man ohnehin alles im Blick hat.

Blindenleitsysteme

Es gibt sie zur Ticketausgabe nur bei 2 Stationen, zu WC-Anlagen nur bei einer Station, zur Wartemöglichkeit bei 6 und zu Bahnsteigen bei immerhin 9 Stationen. Sie sind fast ausschließlich in Stationen der NSB und der Raaberbahn anzutreffen (rühmliche ÖBB-Ausnahme: Wiesen-Sigleß). Es wäre wünschenswert, wenn auf den Gehsteigen zu den Bahnhöfen schon Blindenleitsysteme am Boden wären.

Prinzip der kürzesten Wege

Dieses Prinzip gilt immerhin bei 2/3 der untersuchten Stationen. Positive Musterbeispiele sind Mattersburg Nord und Marz-Rohrbach.

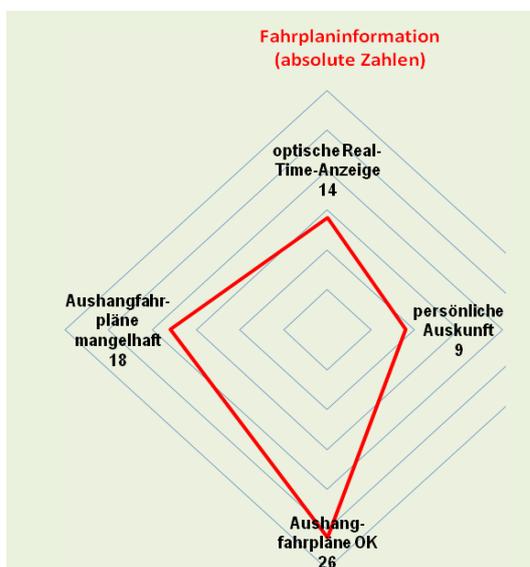
Negative Extrembeispiele sind die Mittelbahnsteige in Purbach am Neusiedlersee und Schützen am Gebirge, aber auch der Zugang zum Mittelbahnsteig in Neusiedl am See, wo die Reisenden jeweils einen Umweg in U-Form in Kauf nehmen müssen. In Gols wiederum wurde der Randbahnsteig vom Parkplatz und dem B&R-Platz durch einen Zaun getrennt.

Maßnahmen gem. Bundes-Behindertengleichstellungsgesetz (BGStG)

Im **ÖBB**-Etappenplan Verkehr gemäß § 19 BGStG sind für das Untersuchungsgebiet nur 4 ÖBB-Bahnhöfe namentlich aufgezählt: Bruck a. d. L., Neusiedl am See, Eisenstadt und Mattersburg. Ein übergeordnetes Monitoring mit Einbeziehung des ÖAR wurde vom ÖAR vermisst.

Der Etappenplan gemäß § 19 BGStG der **Raaberbahn** und **NSB** wird periodisch überarbeitet. Die letzte Fassung der Umsetzung stammt vom Februar 2011 und enthält alle Bahnhöfe der Raaberbahn und der NSB mit den Maßnahmen und dem Umsetzungsstand.

Versorgung



Alle Stationen (100%) sind mit **Aushangfahrplänen** ausgestattet, wobei 1/3 davon kleine Mängel (kleine Schrift, schlechte Beleuchtung, keine Kennzeichnung der gegenständlichen Station u. A.) aufweisen.

Der Aushang ist auch für die Kunden immer noch die **am häufigsten verwendete** Fahrplaninformationsquelle.

Optische **Real-Time-Zuginformationen** gibt es im Untersuchungsraum bei der Raaberbahn und der NSB sowie in Bruck an der Leitha. Insgesamt sind es weniger als 1/3 der untersuchten Stationen.

Lautsprecher sind zwar nahezu überall vorhanden, welche Durchsagen allerdings dort gemacht werden, konnte nicht eruiert werden.

In 20 % der Stationen gibt es **persönliche Auskunft und Ticketverkauf durch Bahnpersonal** - teilweise mit sehr eingeschränktem Zeitfenster; in 58 % der Stationen stehen **Ticketautomaten**.

Entwerter gibt es an allen Bahnhöfen von Parndorf - Kittsee und der Ostbahn, fast durchgängig auf der Raaberbahn und der Mattersburger Bahn sowie in Deutschkreutz, kaum auf der Pannoniabahn westlich des Neusieder Sees und gar nicht auf der NSB.

Gaststätten in den Bahnhöfen gibt es nur in Eisenstadt, (Ebenfurth), Neufeld an der Leitha, Mattersburg und Deutschkreutz. In ¼ der Stationen gibt es **Automaten** mit Getränken und Snacks. In einigen wenigen Stationen gibt es auch **Ständer mit Gratiszeitungen**.

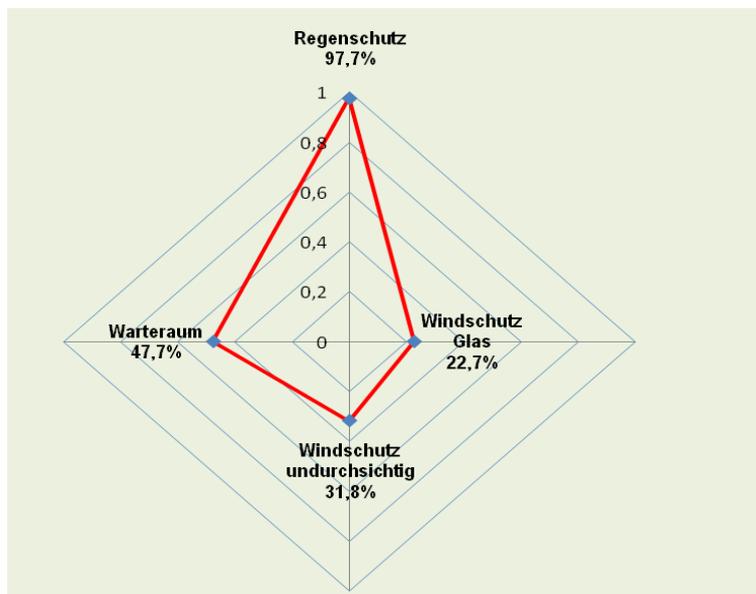
Entsorgung

In weniger als 1/3 der Stationen gibt es ein (geöffnetes) **WC**. Bei der Erhebung waren alle vorgefundenen WCs sauber und mit WC-Papier ausgestattet. **Behinderten-WC** gab es allerdings nur in 9% der Stationen. Ein **Wickelraum** wurde nirgendwo gefunden.

Mit Ausnahme von Mönchhof Haltestelle gibt es in jeder Station **Abfallbehälter**, die offensichtlich auch regelmäßig geleert werden

Wartekomfort und Ambiente

Sitzgelegenheit gibt es in 96 % der Stationen.



In weniger als der Hälfte der Stationen gibt es **Nichtraucherschutz**, wobei mit wenigen Ausnahmen es sich dabei zumeist um offene Bereiche handelt.

¾ der Stationen sind relativ **sauber** im Sinne von schmutzfrei.

Das **Ambiente** beim Warten auf den Zug ist dennoch in den wenigsten Stationen einladend.



Wartehütterl aus Holz oder Beton sind vielfach so angeordnet, dass die offene und einsehbare Seite in die freie Natur weist und von der Straße und den Besiedelungen abgewandt sind, was das Sicherheitsgefühl beeinträchtigt.

Bahnsteige

Die Länge aller 83 Bahnsteigkanten der 44 Stationen des Nord- und Mittelburgenlandes ergibt eine Distanz von 13 km. Mit Ausnahme der relativ modernen Strecke Parndorf - Kittsee (alle Bahnsteige haben hier eine **Kantenhöhe** von 55 cm) sind 38 cm die häufigsten Kantenhöhen bei den ÖBB. 55 cm haben ferner noch der Bahnsteig 1 in Parndorf und die Stationen Winden, Eisenstadt sowie einige Bahnhöfe der NSB (Bad Neusiedl am See, Weiden am See, Gols, Mönchhof-Halbturm, St. Andrä/Zicksee) und der Raaberbahn (Neufeld/Leitha, Müllendorf, Wiesen-Sigleß).

Zählt man jene Gleisquerungen von danebenliegenden Eisenbahnkreuzungen dazu, dann haben die Bahnsteige von 40 % der Stationen einen **Zugang von beiden Streckenseiten**. Einen **Zugang der Bahnsteige von beiden Fahrtrichtungen** haben ca. 25 % der Stationen.

Mehr als die Hälfte der Stationen hat für die am Bahnsteig verweilenden Kunden einen **Regenschutz**, etwas weniger als die Hälfte einen **Windfang**, 2/3 eine **Sitzgelegenheit** (alle drei Angaben berücksichtigen auch jene Einrichtungen, welche sich direkt neben einem Hausbahnsteig befinden). Alle Bahnsteige sind **beleuchtet**.

Orientierung für mit dem Zug ankommende Fahrgäste

Die **Stationsbezeichnung** ist in 100 % der Fälle angegeben, aber nur in ca. 90 % der Stationen vom Zug aus gut lesbar.

Nur selten gibt es überhaupt Informationen zur **Orientierung** ankommender Reisender und zwar weder über die Anlagen und noch weniger über das Umfeld der Stationen.

Es fehlen generell Informationen zur Busanbindung, über Taxidienste, über Einrichtungen des betreffenden Ortes, über die Möglichkeit ein WC zu erreichen, über die Möglichkeit des Einkaufens oder der Gastronomie und vor allem auch Lagepläne zum Umfeld der Station.

4 Schlussfolgerungen

Zusammenfassend ergibt sich, dass

- (1) das System Eisenbahn im Burgenland primär **von Pendlern gut angenommen** wird und damit **in Teilbereichen zu Engpässen** führt,
- (2) **Gelegenheitsverkehrskunden** viele Informationsbarrieren zu überwinden haben,
- (3) der reibungslose **Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln** häufig auch wegen relativ unzureichender Infrastrukturbedingungen erschwert wird oder gar scheitert,
- (4) manche Bahnstationen **dem Prinzip der kürzesten Wege** nicht gerecht werden,
- (5) **Barrierefreiheit** oft an Kleinigkeiten scheitert und die gesetzlich vorgeschriebenen Etappenpläne der ÖBB die Stationen des Burgenlandes weitgehend ausklammern,
- (6) der **Komfort** vielfach nicht gegeben ist und - trotz einer vielfach zufriedenstellenden Reinigung – das **Ambiente häufig wenig einladend** ist,
- (7) die **Versorgung** der Reisenden große **Lücken** aufweist,
- (8) **menschlichen Bedürfnissen** (WC, Wickelräume) kaum nachgekommen wird,
- (9) die „Entmenschung“ (= **Automatisierung**) ungelöste Probleme mit sich bringt und
- (10) die Einrichtungen teilweise **wenig Schutz vor Kriminalität** bieten.

Thema (1): Pendler - Infrastrukturengpässe

Vor der Durchführung kostspieliger baulicher Maßnahmen zur Beseitigung von **Engpässen im P&R-Bereich** sollen auch die Kosten von Verschiebungen der Tarifgrenzen und damit verbundene mögliche Verschiebungen von Pendlerzulaufverkehren untersucht werden. Vorschlag ist die Einsetzung einer diesbezüglichen Arbeitsgruppe mit Vertretern des

jeweiligen Verkehrsverbundes, der jeweils betroffenen Gemeinden, des Landes und der jeweiligen Bahnverwaltung(en).

Wo bereits eine optimale Busanbindung gegeben ist, geht es um die Errichtung von **Abbiegespuren und Fahrbahnischen für Bushaltestellen** (Straßenverwaltungen des Landes und der Gemeinden).

Wo die Busanbindung zu verbessern ist, sind die Fahrpläne und ggf. auch die Unterrichtsbeginnzeiten, welche leichter als vernetzte Fahrpläne angepasst werden könnten, betroffen. Notwendig ist daher eine Projektstruktur für einen Interessensausgleich in jeder betroffenen Teilregion.

Thema (2): Information und Orientierung

Es geht um Hinweistafeln und Wegweiser zur Station und Einrichtungen der Station, Fahrpläne, Ticketkauf, Informationen über das Umfeld der Stationen, Busanbindungen, das nächste WC, den nächsten Wickelraum, die nächste Versorgung mit Getränken und Speisen, Busanschlüsse, Taxinummern, Nächtigungsmöglichkeiten für abreisende UND ankommende Gäste.

Diese Informationen sollen landesweit einheitlich genormt werden, wofür zunächst ein Grundsatzkonzept, das auch ein Verzeichnis der Standorte der Hinweistafeln an den Zufahrtsstraßen enthält, zu erstellen wäre (abgestimmt auch mit dem ÖAR, den CI-Regeln der Bahnen und Tourismusregionen). Dieser erste Projektschritt sollte im Auftrag des Landes geschehen.

Die konkrete Ausarbeitung der Ausprägung der Informationsträger und Finanzierungsschlüssel (ggf. unter Berücksichtigung von Werbebeiträgen der Gastro- und Touristikeinrichtungen, welche auch davon profitieren), die Steuerung der Umsetzung für jede einzelne Station und der Abschluss von Vereinbarungen über Pflege und Wartung wäre dann ein zweiter Projektschritt.

Thema (3): Infrastruktur zum Umstieg zwischen den Verkehrsmitteln

P&R, Abbiegespuren, Bushaltestellennischen und Busanbindung → Thema (1).

Eine Anhebung der Diebstahlsicherheit bei den B&R-Anlagen durch Land, Gemeinden und Bahnverwaltungen ist eine der Voraussetzungen für den Umstieg auf das Rad.

Zur Schaffung von sicheren Rad- und Fußwegen zu den Bahnstationen sind diesbezügliche Projekte am besten in und mit den betroffenen Gemeinden zu organisieren.

Ein Bewusstseinsbildungsprogramm zum Thema „Fahrrad und Fußweg als Berufsverkehrsmittel“ soll die Infrastrukturmaßnahmen ergänzen und vorbereiten.

Thema (4): Prinzip der kürzesten Wege in den Stationen

Möglichst kurze Zugänge zu den Stationen und den Bahnsteigen von den Busstationen, P&R- und B&R-Anlagen kommen billiger als Streckenausbauten zur Erreichung der gleichen Reisezeitverkürzung. Neue Mittelbahnsteigsprojekte der Bahnen sind diesbezüglich kritisch

zu hinterfragen. Durchsetzbar ist dies einerseits im Zuge der Parteienstellung bei Eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren und durch Junktimierungen bei Gemeinwirtschaftlichen Verkehrsdiensteverträgen zwischen Land und Bahnverwaltungen. Vorbereitend dazu könnte eine Spezialuntersuchung über die möglichen kürzesten Wege bei den einzelnen Stationen angefertigt werden.

Thema (5): Barrierefreiheit

Zu hinterfragen sind die Pläne der ÖBB für die im Etappenplan gem. BGStG nicht erwähnten Bahnhöfe. Das heißt nicht, dass alle Stationen vollständig barrierefrei sein müssen, aber dass dafür Überlegungen zur Verbesserung anzustellen sind. Bei Umbau von Stationen und Zugangswegen ist jedenfalls für Barrierefreiheit vorzusorgen (siehe auch BGStG).

Gehsteigkanten an Kreuzungen sollen überall abgeschrägt werden (meist sind sie es schon).

Gelegentliche Bereisungen der Strecken und Bahnhöfe mit Vertretern des ÖAR und der Behindertenorganisationen sollten ein systematisches Monitoring ergänzen.

Thema (6): Ambiente und Komfort der Stationen

Mit der steigenden Bedeutung des Burgenlandes als Tourismusregion Österreichs steigt auch der Anspruch an das Ambiente der Bahnstationen.

Qualitätskriterien auch für Stationen sollen in den Verkehrsdiensteverträgen der bestellenden Gebietskörperschaften festgeschrieben werden. Davor sind die Mindestanforderungen je Frequenz und Kundenstruktur einer Station zu konzipieren und für den Vertrag vorzugeben.

Thema (7): Versorgung der Reisenden in den Stationen und

Thema (8): Menschliche Bedürfnisse

Zunächst muss ein Konzept für die Standardaustattung erarbeitet werden:

Fahrplaninformation, Tickets (wozu auch das Problem der Fahrkartenentwertung zählt), WC-Anlagen, Wickelräume, Restaurants, Würstelstände und Verpflegungsautomaten, Zeitungsständer, Belebung des Umfeldes der Stationen durch Gastwirtschaften, Geschäfte, Trafiken, Stätten der Begegnung. „Information“ ist durch „Thema (2)“ abgedeckt.

Thema (9): Folgen der Automatisierung und

Thema (10): Schutz vor Kriminalität und Vandalismus

Es sollte eine Studie über die menschlichen, finanziellen und Langfrist-Folgen der fehlenden Betreuung der Reisenden in den Bahnhöfen für die Reisenden, die Bahnen, den Tourismus, und sonstige Bereiche ausgearbeitet werden.

Mit der Lösung der angesprochenen 10 Themenkreise würden die Bahnhöfe des touristisch aufstrebenden Burgenlandes mit seinen vielen Pendlern zu richtungsweisenden Modellen für moderne Infrastruktur werden.