
Grenzüberschreitende Mobilität GreMo Pannonia

Potenziale – kleinräumige grenzüberschreitende Verkehrsströme
Burgenland – Westungarn
Studie

Potenziale – kleinräumige grenzüberschreitende Verkehrsströme Burgenland – Westungarn Studie

Im Auftrag der

b-mobil.info

Mobilitätszentrale Burgenland

Domplatz 26

7000 Eisenstadt

Bearbeitung

PanMobile Verkehrsplanung Christian Grubits

DI Christian Grubits, DI Dagmar Meth

Axerweg 29

7000 Eisenstadt

Eisenstadt, Dezember 2011

Inhalt

1. Aufgabenstellung	4
2. Abgrenzung des Untersuchungsgebiets	5
3. Methodische Vorgehensweise	6
4. Ausgangssituation	7
4.1. Grenzüberschreitendes Straßen- und Wegenetz	8
4.2. Verkehrsbeziehungen zwischen dem Burgenland und Westungarn	9
5. Potenziale für kleinräumigen Verkehr	10
5.1. Nachfrage nach grenznahen Zielen	10
5.1.1. Ziele im Einkaufs- und Erledigungsverkehr.....	10
5.1.2. Ziele im Berufspendlerverkehr	10
5.2. Erreichbarkeit zentraler Orte in der Grenzregion.....	12
5.2.1. Nordburgenland Ost (Bezirk Neusiedl am See).....	13
5.2.2. Nordburgenland Süd (Bezirk Eisenstadt-Umgebung, Bezirk Mattersburg).....	15
5.2.3. Mittelburgenland (Bezirk Oberpullendorf)	17
5.2.4. Südburgenland Nord (Bezirk Oberwart).....	20
5.2.5. Südburgenland Süd (Bezirk Güssing, Bezirk Jennersdorf).....	22
6. Maßnahmenentwicklung	25
6.1. Ausbau bestehender, nicht durchgehend asphaltierter Verbindungen.....	26
6.1.1. Deutsch Jahrdorf – Rajka.....	26
6.1.2. Ritzing – Brennbergbánya.....	27
6.1.3. Deutschkreutz – Nagycenk	28
6.1.4. Nikitsch – Zsira.....	29
6.1.5. Rechnitz – Bucsu	30
6.1.6. Schandorf – Narda	31
6.1.7. Burg – Felsőcsatár	32
6.1.8. Eisenberg – Vaskeresztes	33
6.1.9. Gaas (Moschendorf) – Szentpéterfa	34
6.2. Schaffung neuer Verbindungen für den Pkw-Verkehr	35
6.2.1. Wallern – Kapuvár.....	35
6.2.2. Mörbisch – Fertőrákos	36
6.2.3. Loipersbach – Ágfalva.....	37
6.2.4. Lutzmannsburg – Zsira	38
6.2.5. Frankenau – Horvátzsidány	39
6.2.6. Luising – Kemestaródfa	40
6.2.7. Reinersdorf – Nemesmedves.....	41
6.2.8. Einsparung an CO ₂ -Emissionen im grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr	42
7. Kategorisierung der untersuchten Grenzübertrittsstellen	44
8. Resümee	47
9. Quellenverzeichnis	49

1. Aufgabenstellung

Seit dem Fall des Eisernen Vorhangs im Jahr 1989 haben sich die Verkehrs- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen Österreich und Ungarn grundlegend geändert. Während früher eine Fahrt in die nähere Umgebung jenseits der Grenze keineswegs eine Selbstverständlichkeit war, herrscht heute rege Reisetätigkeit zwischen den beiden Ländern, insbesondere zwischen dem Burgenland und Westungarn. Die neu gewonnene Mobilität umfasst den privaten und gewerblichen Einkaufs- und Erledigungsverkehr ebenso wie den Ausbildungs- und Berufspendlerverkehr und den Freizeitverkehr.

Mit dem Beitritt Ungarns zur Europäischen Union (2004) und zum Schengenraum (2007) haben sich die Rahmenbedingungen für die Verkehrsabwicklung zwischen Österreich und Ungarn entscheidend verändert. Durch den Wegfall der Personenkontrollen beim Grenzübertritt können die Staatsgrenzen an jeder Stelle entlang des Grenzverlaufs überschritten werden.

Die Studie „Potenziale – kleinräumige grenzüberschreitende Verkehrsströme. Burgenland – Westungarn“ entsteht im Rahmen des in der territorialen Zusammenarbeit Österreich-Ungarn genehmigten Mobilitätsprojekts „Grenzenlose Mobilität – GreMo Pannonia“. In diesem Zusammenhang wurde bereits ein „Grenzüberschreitendes Radverkehrskonzept für das Gebiet Burgenland – Westungarn“ (Grubits, Tatic 2010) erarbeitet, dessen Ergebnisse in die vorliegende Studie einfließen.

Aufgabe der vorliegenden Studie ist es, die Rahmenbedingungen für den grenzüberschreitenden motorisierten, straßengebundenen Verkehr zwischen den beiden Regionen zu analysieren, Defizite im Wegenetz aufzuzeigen und darauf aufbauend neue Verkehrsverbindungen zu definieren, ohne großräumigen Verkehr anzuziehen. Die Potenziale für Verkehrsverlagerungen aufgrund neuer Verbindungen zwischen beiden Staaten sind zu untersuchen und hinsichtlich einer Einsparung von Umwegfahrten darzustellen, wobei der motorisierte Individualverkehr im Fokus steht. Wesentliches Ziel ist die Erhöhung der kleinräumigen Erreichbarkeit zwischen dem Burgenland und Westungarn, um die tägliche Mobilität im lokalen bzw. regionalen Verkehr zu erleichtern, Weglängen zu verkürzen und so den Treibstoffverbrauch und in der Folge Emissionen zu reduzieren. Die Auswirkungen etwaiger Verkehrsverlagerungen auf die lokale Bevölkerung sind zu berücksichtigen.

2. Abgrenzung des Untersuchungsgebiets

Die vorliegende Studie hat den kleinräumigen motorisierten Individualverkehr im Grenzgebiet Burgenland – Westungarn zum Inhalt. Das Untersuchungsgebiet umfasst das Burgenland und die grenznahen Bereiche der an das Burgenland grenzenden ungarischen Komitate Győr-Moson-Sopron und Vas (Abbildung 1).

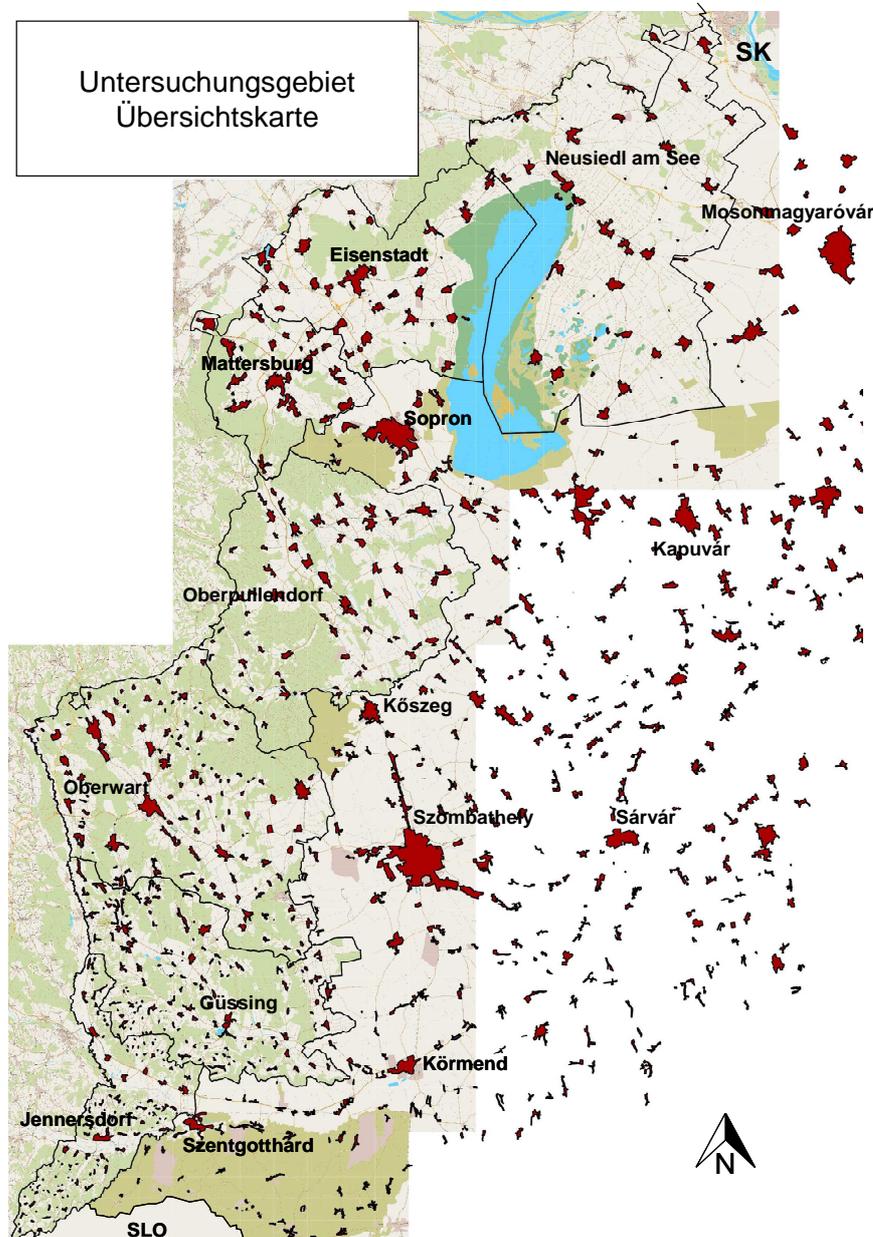


Abbildung 1: Übersichtskarte Untersuchungsgebiet Burgenland - Westungarn

Für die vorliegende Studie wird das Untersuchungsgebiet in fünf Teilbereiche auf Basis der politischen Bezirke des Burgenlandes untergliedert, die jeweils auch die entsprechenden angrenzenden Gebiete auf ungarischer Seite umfassen:

- Nordburgenland Ost: Bezirk Neusiedl am See
- Nordburgenland Süd: Bezirk Eisenstadt-Umgebung, Bezirk Mattersburg (inkl. der Freistädte Eisenstadt und Rust):
- Mittelburgenland: Bezirk Oberpullendorf
- Südburgenland Nord: Bezirke Oberwart
- Südburgenland Süd: Bezirk Güssing, Bezirk Jennersdorf

3. Methodische Vorgehensweise

Die Erstellung der vorliegenden Studie erfolgt in mehreren Teilschritten.

1. Abgrenzung des Untersuchungsrahmens

Anhand der Aufgabenstellung und der vorgegebenen Ziele wurde der Untersuchungsrahmen abgesteckt.

2. Recherche von Projekten und Studien

Laufende und bereits abgeschlossene Projekte und Studien zum vorliegenden Thema wurden recherchiert und – soweit relevant – in die vorliegende Studie einbezogen.

3. Bestandsaufnahme des grenzüberschreitenden Wegenetzes

Da keine aktuelle Zusammenstellung bestehender, grenzüberschreitender Straßen und Wege zwischen dem Burgenland und Ungarn vorhanden ist, wurde das Wegenetz auf Basis von Straßenkarten und Luftbildern ermittelt. Im August 2011 wurden alle an Ungarn grenzenden Gemeinden des Burgenlands telefonisch kontaktiert und nach grenzüberschreitenden Straßen und Wegen, die über das jeweilige Gemeindegebiet führen, befragt. Es wurden sowohl Straßen- und Wegeverbindungen erhoben, als auch bestehende Fahrbeschränkungen und die qualitative Beschaffenheit der Wege.

4. Grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen zwischen dem Burgenland und Westungarn

Kern der vorliegenden Studie sind die grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen im Untersuchungsgebiet. Dazu wurden zentrale Orte auf beiden Seiten der Grenze definiert und potenzielle Verkehrsströme hinsichtlich einer Erreichbarkeit auf kurzem Wege betrachtet.

Die im Rahmen einer Personenverkehrserhebung an den Grenzübergängen der Ostregion im Jahr 2005 erhobenen Daten der PGO (Snizek, Rittler 2005) wurden zur Identifizierung wichtiger Verkehrszwecke für den grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr herangezogen. Für das vorliegende Untersuchungsgebiet liegen Daten der vor dem Beitritt Ungarns zum Schengenraum (2007) bestehenden Grenzübergänge im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets vor.

Zur Identifizierung wichtiger Verkehrsströme im Berufspendlerverkehr wurden Quell-Ziel-Beziehungen anhand von Pendlerdaten herangezogen. Die Daten wurden seitens des Arbeitsmarktservices Burgenland (AMS) anonymisiert zur Verfügung gestellt und beziehen sich auf einen Stichtag im Juli 2009. Diese beinhalten für ungarische Einpendler jeweils den Arbeitsort im Burgenland und die Wohngemeinde in Ungarn. Einige Verkehrsströme mit einer geringen Anzahl an Pendlern sind für größere Gebietseinheiten aggregiert angegeben.

5. Problemanalyse

Basierend auf der Bestandsaufnahme des bestehenden Wegenetzes und den relevanten grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen wurden Defizite in der Erreichbarkeit zwischen den Grenzgemeinden sowie zwischen den Grenzgemeinden und dem nächsten regionalen Zentrum jenseits der Grenze aufgespürt. Diese Defizite umfassen sowohl fehlende grenzüberschreitende Verbindungen als auch mangelnde Qualität bestehender Verbindungen.

6. Entwicklung und Bewertung von Ausbaumaßnahmen

Auf Grundlage der bestehenden Defizite wurden Maßnahmen zur Verbesserung der kleinräumigen Mobilität entwickelt. Diese betreffen neue Straßenverbindungen, den Ausbau bestehender grenzüberschreitender Wege bzw. die Freigabe vorhandener Verbindungen für den Pkw-Verkehr.

Diese Maßnahmen wurden hinsichtlich der Einsparung von Umwegfahrten und CO₂-Emissionen untersucht. Es wurde eine Kategorisierung der grenzüberschreitenden Verkehrsverbindungen hinsichtlich ihrer räumlichen Funktionalität vorgenommen, wobei der Verlagerung von Verkehrsströmen besondere Beachtung geschenkt wurde.

7. Empfehlungen

Aus der Bewertung der untersuchten Ausbaumaßnahmen wurden Empfehlungen abgeleitet, die als Lösungsvorschläge für Umsetzungsprojekte dienen und die Basis für Detailplanungen bilden sollen.

4. Ausgangssituation

Zur Erfassung der Ausgangssituation werden laufende und bereits abgeschlossene Studien und Projekte recherchiert, wobei sich folgende als relevant erwiesen haben und in die vorliegende Studie einbezogen werden:

Studien:

- Grubits, C.; Tatic, R.: Grenzüberschreitendes Radverkehrskonzept für das Gebiet Burgenland – Westungarn. Im Auftrag der Mobilitätszentrale Burgenland. Eisenstadt 2010
- IPE – Integrierte Planung und Entwicklung Regionaler Transport- und Versorgungssysteme Ges.m.b.H. (Hrsg.): Funktionale Bewertung des Burgenländischen Straßennetzes. Im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung. Wien 2007
- KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.): Grenzüberschreitender Masterplan Radverkehr Burgenland – Westungarn 2009/ 10. Qualitätscheck. Im Auftrag der Mobilitätszentrale Burgenland. Eisenstadt 2010
 - Mittelburgenland. Region Sopron – Deutschkreutz – Köszeg.
 - Nordburgenland. Region Seewinkel – Fertő Hanság National Park.
 - Südburgenland. Region Szombathely – Güssing – Jennersdorf.
- Snizek, S.; Rittler, C.: Personenverkehrserhebung Grenzübergänge Ostregion 2005 im Auftrag der PGO. Wien 2005

Projekte:

- Fertő-Hanság mobil: Umweltfreundliche Mobilität Fertő-Hanság. Programm zur grenzüberschreitenden Kooperation Österreich - Ungarn 2007-2013. <http://www.at-hu.net>
- Landmark Rubber: Programm zur grenzüberschreitenden Kooperation Österreich - Ungarn 2007-2013. <http://www.at-hu.net>
- VÁTI (Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht.): Verkehrsinfrastrukturnetze über die Grenze. Programm Ungarn – Österreich. Phare CBC 2003. 2007

Das für den Pkw-Verkehr freigegebene grenzüberschreitende Straßen- und Wegenetz wird erfasst und bestehende Verkehrsbeziehungen zwischen dem Burgenland und Westungarn werden analysiert.

4.1. Grenzüberschreitendes Straßen- und Wegenetz

Eine Übersicht vorhandener Möglichkeiten der Grenzüberschreitung mit dem Pkw ist in Abbildung 2 dargestellt. Die Aufstellung umfasst sowohl auf Karten eruierte als auch von den burgenländischen Grenzgemeinden in einer im August 2011 durchgeführten Erhebung genannten, mit Pkw befahrbaren grenzüberschreitenden Straßen und Wege unterschiedlicher Ausbauqualität. Wanderwege und Forststraßen wurden nicht berücksichtigt.

Die im Rahmen des grenzüberschreitenden Radverkehrskonzepts (Grubits, Tatic 2010) durchgeführten Überprüfungen des grenzüberschreitenden Wegenetzes sowie die Befahrungen durch das Kuratorium für Verkehrssicherheit (KfV 2010) zeigen, dass durchgehende Verbindungen meist nur an jenen Stellen vorhanden sind, wo bis 2007 eine offizielle Grenzübergangsstelle bestanden hat. An anderen Stellen enden bestehende Wegverbindungen häufig jeweils kurz vor der Grenze oder sind in schlechtem Zustand.

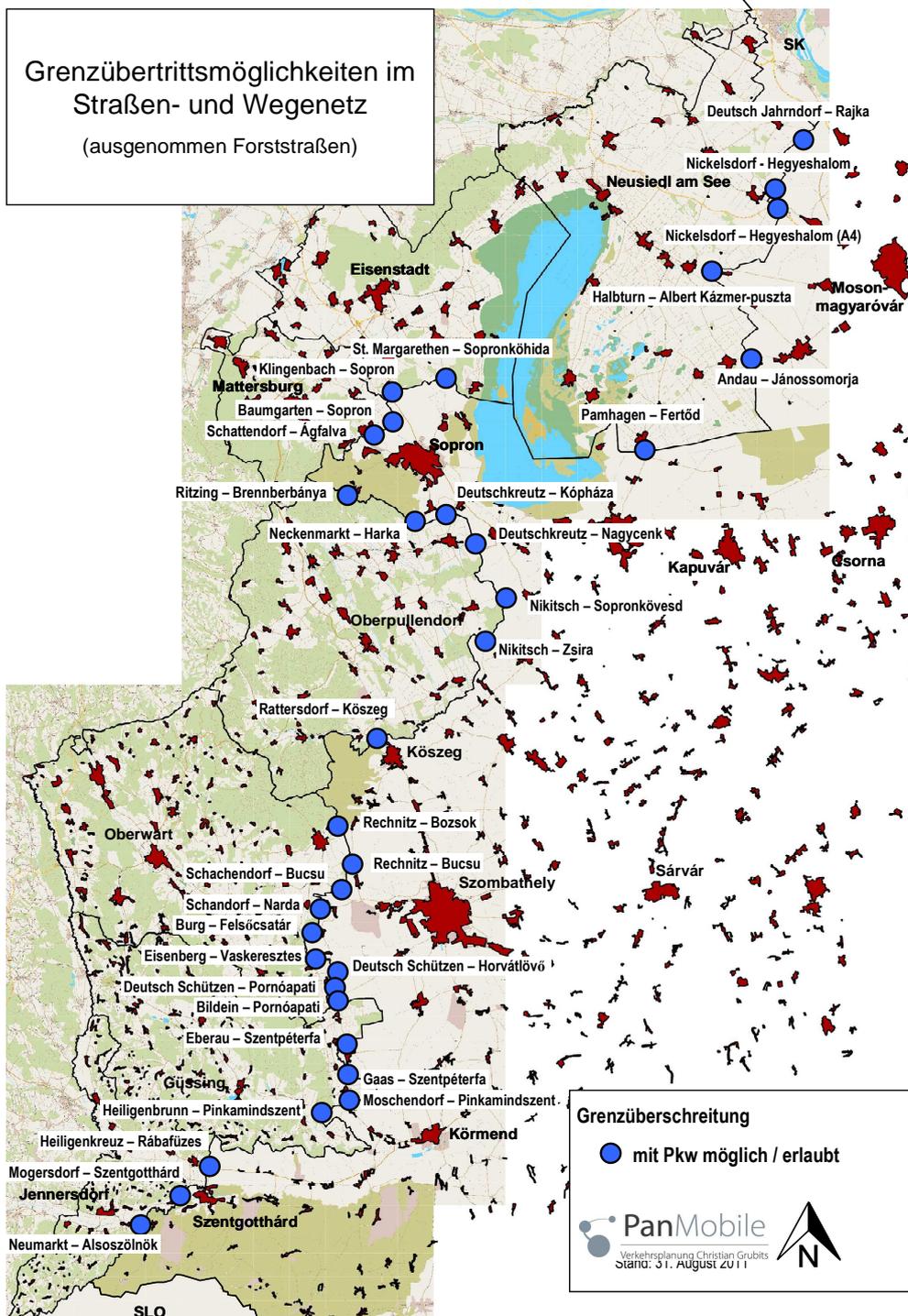


Abbildung 2: Grenzübertrittsmöglichkeiten im Straßen- und Wegenetz; Stand: 31.08.2011

4.2. Verkehrsbeziehungen zwischen dem Burgenland und Westungarn

Im Rahmen der Personenverkehrserhebung an den Grenzübergängen der Ostregion (Snizek, Rittler 2005) wurden im Jahr 2005 (vor dem Beitritt Ungarns zum Schengenraum) an einem Werktag (Montag) die Anzahl der Grenzübertritte im Personenverkehr inklusive des jeweiligen Quell- und Zielortes sowie des Reisezwecks erhoben. Das vorliegende Untersuchungsgebiet betreffend wurden folgende Straßen-Grenzübergänge erfasst: Nickelsdorf, Pamhagen, Klingenbach und Deutschkreutz.

Die Daten für die angeführten Grenzübergänge wurden zusammengefasst als Korridor Südost ausgewertet; lediglich für den Grenzübergang Nickelsdorf gibt es zum Teil eigene Auswertungen. Im Jahr 2005 überquerten in diesem Korridor rund 66.000 Personen täglich die Grenze, davon nutzten 88% (etwa 58.000 Personen) motorisierte Individualverkehrsmittel. Mehr als die Hälfte der Grenzübertritte (rund 33.500) wurde am Grenzübergang Nickelsdorf registriert.

Für die vorliegende Studie sind die Grenzüberquerungen im motorisierten Individualverkehr von Interesse. Es zeigt sich, dass im Korridor Südost die Anzahl der täglichen Grenzübertritte bezogen auf Kfz von 1995 (rund 22.900 Kfz) auf 2005 (rund 30.100 Kfz) um 58% angestiegen ist. In Tabelle 1 sind die Grenzübertritte mit Pkw und Kombi für die inkludierten Grenzübergänge im Untersuchungsgebiet ersichtlich.

Grenzübergang	Pkw und Kombi
Nickelsdorf	12.914
Pamhagen	2.134
Klingenbach	12.834
Deutschkreutz	2.214
Summe	30.096

Tabelle 1: Grenzquerende Pkw und Kombi am Stichtag (2005); (Snizek, Rittler 2005)

Abbildung 3 zeigt die Grenzübertritte im Personenverkehr für den motorisierten Individualverkehr nach Verkehrszweck. Der auf der Autobahn A4 (bzw. M1 in Ungarn) befindliche Grenzübergang Nickelsdorf, über den ein großer Anteil des über Österreich hinausgehenden Transitverkehrs von / nach Ungarn abgewickelt wird, weist einen hohen Anteil an Urlaubsverkehr auf. Bei den Grenzübergängen Pamhagen, Klingenbach und Deutschkreutz dominieren der Einkaufs- und Erledigungsverkehr und der Berufspendlerverkehr.

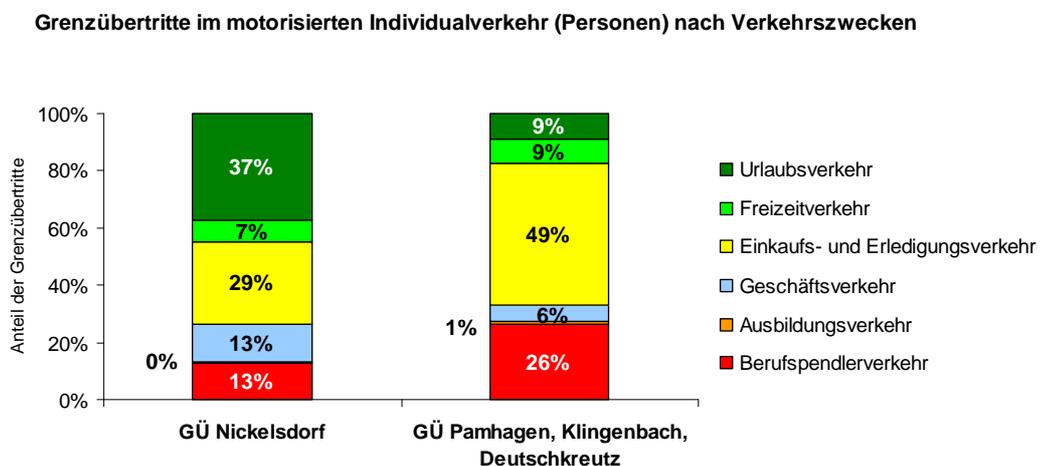


Abbildung 3: Verkehrszwecke der personenbezogenen Grenzübertritte im motorisierten Individualverkehr; 09/10 2005; GÜ Nickelsdorf: n = 29.899, GÜ Pamhagen, Klingenbach, Deutschkreutz: n = 27.872 (Snizek, Rittler 2005)

5. Potenziale für kleinräumigen Verkehr

5.1. Nachfrage nach grenznahen Zielen

Wie in Kap. 4.2 erwähnt, dienen Grenzübertretsstellen lokaler und regionaler Bedeutung in erster Linie dem Einkaufs- und Erledigungsverkehr und dem Berufspendlerverkehr. Daher werden wichtige Ziele für diese Verkehrszwecke definiert und als Grundlage in die Untersuchung einbezogen.

5.1.1. Ziele im Einkaufs- und Erledigungsverkehr

Unmittelbar nach dem Fall des Eisernen Vorhangs hat der grenzüberschreitende Einkaufs- und Erledigungsverkehr aufgrund des stark unterschiedlichen Preisniveaus beider Länder hauptsächlich Österreicher umfasst, die zu diesem Zweck grenznahe ungarischen Zentren aufgesucht haben. Ungarn hat sich in den letzten Jahren vom Image des einstigen Billig-Einkaufslandes entfernt. Das Preisniveau vieler Produktgruppen hat in Ungarn inzwischen jenes in Österreich erreicht, auch das Warensortiment beider Länder unterscheidet sich bis auf regionale Produkte immer weniger voneinander. Dementsprechend wird mittlerweile von Bürgern beider Länder auch jenseits der Grenze eingekauft. Für die Wahl des Einkaufsortes sind neben dem Preisniveau das Angebot, die Entfernung, aber auch persönliche Vorlieben ausschlaggebend.

Für viele Bewohner des Burgenlandes ist das nächste ungarische Zentrum näher gelegen als eine Stadt vergleichbarer Größe auf österreichischer Seite. Einkaufen über der Grenze ist speziell für diese Personen interessant, d.h. man sucht den nächsten zentralen Ort auf, unabhängig auf welcher Seite der Grenze er liegt. Aufgrund der historischen Gegebenheiten befinden sich einige ungarische Zentren in unmittelbarer Grenznähe zu Österreich, wobei für die vorliegende Studie jene Zentren berücksichtigt werden, die nicht weiter als 25 km von der Staatsgrenze entfernt sind. Es sind dies (von Norden nach Süden):

- Mosonmagyaróvár (32.000 Einwohner)
- Kapuvár (10.500 Einwohner)
- Sopron (59.000 Einwohner)
- Köszeg (12.000 Einwohner)
- Szombathely (80.000 Einwohner)
- Körmend (12.000 Einwohner)
- Szentgotthárd (9.000 Einwohner)

Von ungarischen Bürgern werden in erster Linie die Bezirkshauptstädte des Burgenlandes zum Einkaufen aufgesucht, in den letzten Jahren haben sich auch Supermärkte in Grenznähe angesiedelt. Weiters sind grenznahe Einkaufszentren, insbesondere das DOC Parndorf beliebt.

5.1.2. Ziele im Berufspendlerverkehr

Der Berufspendlerverkehr betrifft in erster Linie ungarische Einpendler, die im Burgenland tätig sind. Vom Burgenland pendeln kaum Arbeitnehmer nach Ungarn aus. Im Jahr 2001 waren insgesamt 856 Burgenländer im Ausland beschäftigt. Es ist davon auszugehen, dass der darin enthaltene Anteil der Auspendler nach Ungarn aufgrund des niedrigeren Lohnniveaus äußerst gering ist.

Laut der vom Arbeitsmarktservice Burgenland (AMS 2009) zur Verfügung gestellten Daten waren Ende Juli 2009 insgesamt 6130 Personen aus Ungarn im Burgenland beschäftigt gemeldet. Aus der Analyse der Pendlerdaten geht hervor, dass im strukturstärkeren Norden des Burgenlandes die meisten Einpendler zu verzeichnen sind, wobei es sich zum Teil um saisonale Arbeitsplätze in der Landwirtschaft oder im Tourismusbereich handelt. Die meisten ungarischen Einpendler arbeiten in Eisenstadt (478 Beschäftigte), Wallern (399 Beschäftigte), Andau (259 Beschäftigte) und Oberwart (215 Beschäftigte). Die größten Einpendlergemeinden des Burgenlandes, sowie die Quell-Zielbeziehungen der ungarischen Einpendler sind in Abbildung 4 dargestellt. Dabei zeigt sich, dass die Berufseinpendler in den Raum Eisenstadt – Mattersburg beinahe ausschließlich aus der Stadt Sopron stammen. Im Bezirk Neusiedl am See sind die Quellgemeinden der Berufspendler etwas mehr gestreut, wobei die meisten aus Mosonmagyaróvár, Jánossomorja und Kapuvár kommen. Die Einpendler in den Bezirk Oberpullendorf kommen überwiegend aus Sopron, Köszeg und Szombathely. In den Bezirk Oberwart pendeln in erster Linie Arbeitnehmer aus Szombathely ein. Der Bezirk Güssing verzeichnet hauptsächlich Arbeitnehmer aus Szombathely, Körmend und Szentgotthárd. Einpendler in den Bezirk Jennersdorf stammen hauptsächlich aus Szentgotthárd.

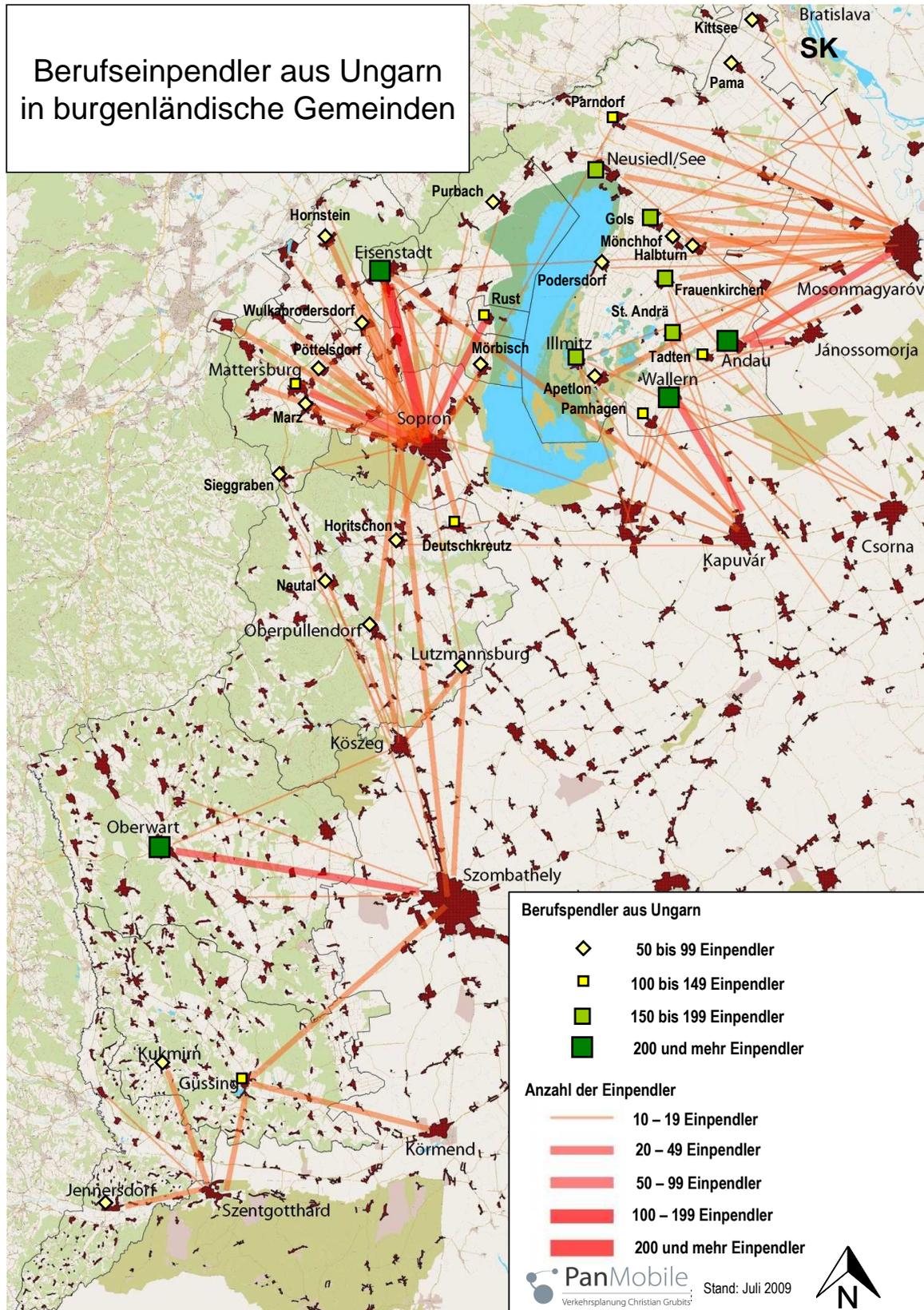


Abbildung 4: Pendlerströme der Berufseinpender aus Ungarn in burgenländische Gemeinden (AMS 2009)

5.2. Erreichbarkeit zentraler Orte in der Grenzregion

Für die Untersuchungsregion spielt die Erreichbarkeit der oben definierten zentralen Orte auf der jeweils anderen Seite der Grenze eine wichtige Rolle. Auf ungarischer Seite sind es die in Kap. 5.1.1 genannten grenznahen Städte. Im Burgenland sind es in erster Linie die Bezirkshauptstädte und die Einpendlergemeinden, wobei die Bezirkshauptstädte gleichzeitig Einpendlergemeinden sind.

Im Folgenden werden vorhandene Möglichkeiten des Grenzübertritts analysiert, sowie die Erreichbarkeit der zentralen Orte betrachtet. Es steht die geringste Weglänge im Vordergrund, unabhängig vom derzeitigen Ausbauzustand. Die Beschreibungen der Straßenbeschaffenheit und der verkehrlichen Beschränkungen wurden von den jeweiligen burgenländischen Grenzgemeinden genannt.

Für die einzelnen Regionen werden folgende Punkte betrachtet:

- 1.) grenzüberschreitende Wege inkl. Beschaffenheit und Beschränkungen;
- 2.) grenzüberschreitende, für den Pkw-Verkehr nutzbare Verbindungen, über die der nächste zentrale Ort in Ungarn in maximal 25 km erreichbar ist;
- 3.) Pendlerströme im Berufsverkehr und Anzahl der Einpendler in burgenländische Gemeinden;
- 4.) zusammenfassende Beurteilung des Wegenetzes;
- 5.) zu untersuchende Ausbaumaßnahmen.

5.2.1. Nordburgenland Ost (Bezirk Neusiedl am See)

Im Osten des Bezirks Neusiedl am See sind grenzüberschreitende Straßen bzw. Wege zwischen jedem burgenländischen und dem nächstgelegenen ungarischen Ort vorhanden. Im Süden des Bezirks gibt es eine grenzüberschreitende Straße bei Pamhagen. Die Beschaffenheit der Verbindungen ist in qualitativer Hinsicht unterschiedlich. Der Weg zwischen Deutsch Jahrdorf und Rajka ist nicht durchgehend asphaltiert. Die Straße zwischen Halbturn und Albert Kázmer-pusztá weist laut Auskunft der Gemeinde viele Schlaglöcher auf.

Für den auf der Autobahn (A4) befindlichen Grenzübergang Nickelsdorf gibt es keine Fahrbeschränkungen. Alle anderen im Bezirk befindlichen grenzüberschreitenden Straßen und Wege weisen Beschränkungen auf, die in erster Linie Fahrverbote für Lkw über 3,5 t darstellen. (Tabelle 2)

Grenzzort Österreich	Grenzzort Ungarn	Art bzw. Beschaffenheit der Straße / des Weges	Anmerkungen
Deutsch Jahrdorf	Rajka	nicht durchgehend asphaltiert	Beschränkung für Lkw
Nickelsdorf	Hegyeshalom	Autobahn (A4/M1/E60)	
Nickelsdorf	Hegyeshalom	Bundesstraße (B10)	keine Lkw, keine Busse
Halbturn	Albert Kázmer-pusztá	Schlaglöcher (Ungarn)	Pkw, Busse, Lkw bis 3,5t
Andau	Mosonszentjános	Straße	Pkw, Lkw bis 3,5t, keine Busse
Pamhagen	Fertőd	Bundesstraße (B51)	Pkw, Busse, Lkw bis 3,5t

Tabelle 2: Grenzüberschreitende Straßen und Wege im Bezirk Neusiedl am See

Abbildung 5 zeigt den kürzesten Weg (bis 25 km Entfernung) aus den Gemeinden des Bezirks zu den ungarischen Zentren Mosonmagyaróvár und Kapuvár. Der tatsächlich gewählte Weg ist nicht immer der kürzeste. Weitere Faktoren für die Wahl des Weges sind die Zeit, die Beschaffenheit des Weges und persönliche Präferenzen.

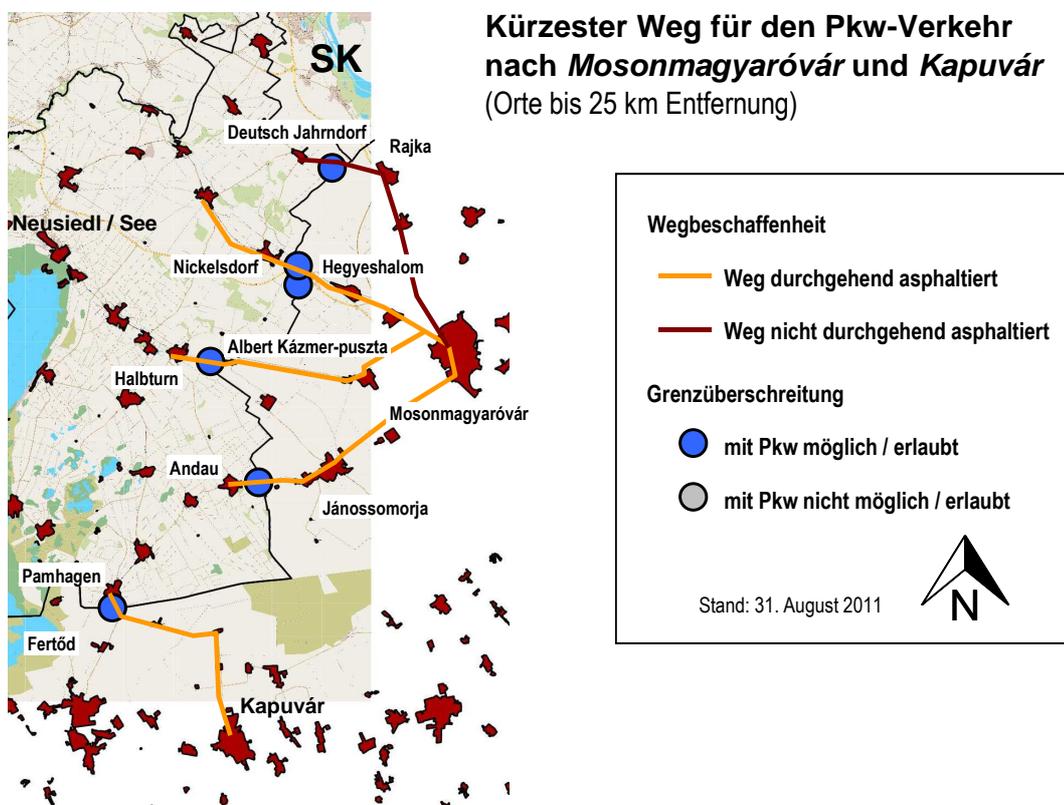


Abbildung 5: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrweiten bis 25 km) nach Mosonmagyaróvár und Kapuvár

Durch die unmittelbare Grenznähe und das große Angebot an – zumeist – saisonalen Arbeitsplätzen stellt der Bezirk Neusiedl am See ein wichtiges Pendelziel für Arbeitnehmer aus Ungarn dar. Im Juli 2009 waren rund 2.500 Arbeitnehmer registriert, das sind rund 40% aller im Burgenland beschäftigten ungarischen Berufseinpendler.

Abbildung 6 zeigt die wichtigsten Einpendlergemeinden des Bezirks (mit mindestens 20 registrierten Einpendlern). Die Einpendler kommen aus den grenznahen Gemeinden und Städten, insbesondere aus Mosonmagyaróvár (16%), Jánossomorja (7%) und Kapuvár (6%).

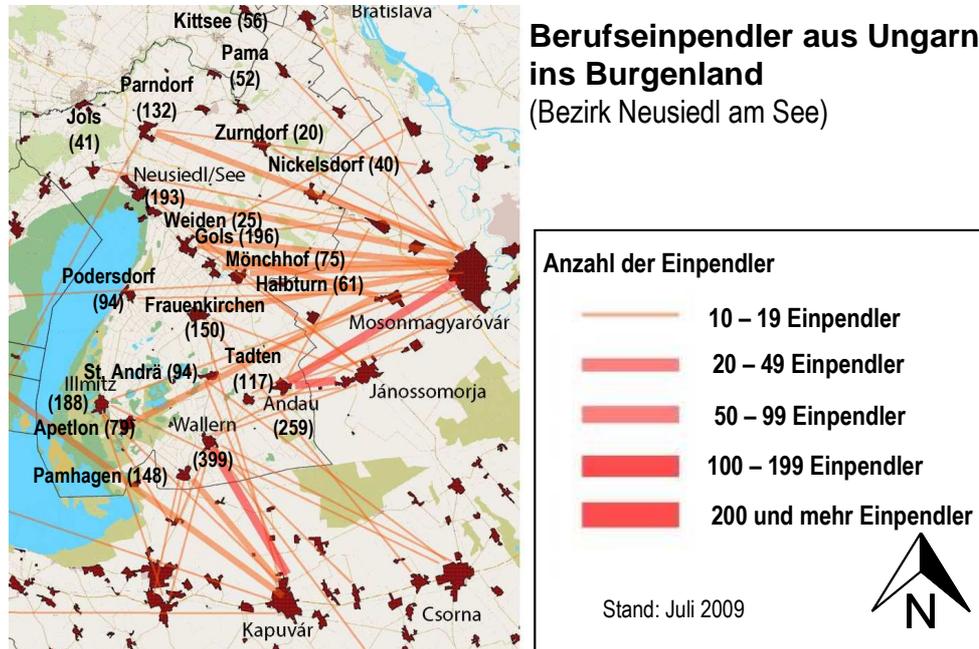


Abbildung 6: Verkehrsströme von Berufseinpendlern aus Ungarn ins Burgenland – Bezirk Neusiedl am See
in Klammer: die Zahl der Einpendler in die Gemeinde (wenn mindestens 20 Einpendler)

Zusammenfassende Beurteilung des Wegenetzes:

Grundsätzlich kann das grenzüberschreitende Wegenetz im Bezirk Neusiedl am See als gut bezeichnet werden. Die Gemeinden der Region jenseits der Staatsgrenze können ohne größere Umwege aufgesucht werden. Umwegfahrten sind lediglich im Süden des Bezirks (östlich des Grenzübergangs Pamhagen) zwischen den Gemeinden Wallern, Tadten und Andau und der ungarischen Stadt Kapuvár gegeben.

Qualitative Mängel sind entsprechend der Angaben der Gemeinden zwischen Halbturm und Albert Kázmér-pusztá (Schlaglöcher), sowie zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka (nicht durchgehend asphaltiert) vorhanden.

Zu untersuchende Ausbaumaßnahmen:

- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka
- Schaffung einer Verbindung zwischen Wallern / Tadten / Andau und Kapuvár

5.2.2. Nordburgenland Süd (Bezirk Eisenstadt-Umgebung, Bezirk Mattersburg)

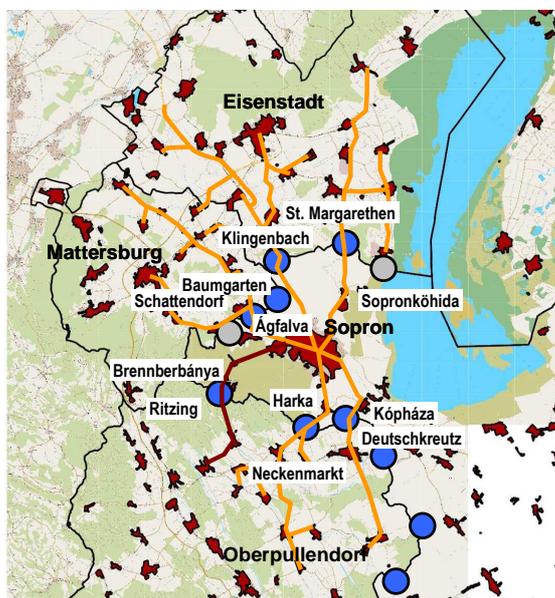
In den Bezirken Eisenstadt-Umgebung und Mattersburg sind die grenzüberschreitenden Wege fast ausschließlich nach Sopron ausgerichtet. Im Bezirk Eisenstadt-Umgebung gibt es grenzüberschreitende Verbindungen für den Kfz-Verkehr bei Klingenbach und St. Margarethen. Der Weg zwischen Mörbisch und Fertőrákos ist für den motorisierten Verkehr nicht freigegeben.

Die einzige im Bezirk Mattersburg gelegene grenzüberschreitende Verbindung für Kfz verbindet die Gemeinden Schattendorf und Ágfalva. Bei Baumgarten gibt es einen Weg, der auf ungarischer Seite in die Straße 84 zwischen Klingenbach und Sopron mündet. Dieser Weg ist nicht asphaltiert und laut Aussage der Gemeinde Baumgarten nur äußerst schlecht befahrbar. Die Verbindung Loipersbach – Ágfalva ist nur für den nichtmotorisierten Verkehr freigegeben. Fahrbeschränkungen auf für den Kfz-Verkehr geöffneten grenzüberschreitenden Wegen betreffen den Lkw-Verkehr. Beim Grenzübergang Klingenbach dürfen nur Lkw bis 20t passieren, zwischen St. Margarethen und Sopronkőhida sowie zwischen Schattendorf und Ágfalva sind nur Lkw bis 3,5t zugelassen. (Tabelle 3)

Bezirk	Grenzort Österreich	Grenzort Ungarn	Art bzw. Beschaffenheit der Straße / des Weges	Anmerkungen
EU	Mörbisch	Fertőrákos	Güterweg – asphaltiert	nur nichtmotorisierter Verkehr
EU	St. Margarethen	Fertőrákos (Sopronkőhida)	Straße	Pkw, Busse, Lkw bis 3,5t
EU	Klingenbach	Sopron	Bundesstraße (B16/ 84)	Pkw, Busse, Lkw bis 20t
MA	Baumgarten	Sopron	nicht durchgehend asphaltiert	Pkw möglich, Zustand schlecht
MA	Schattendorf	Ágfalva	Straße	Pkw, Busse, Lkw bis 3,5t
MA	Loipersbach	Ágfalva	k.A.	nur nichtmotorisierter Verkehr

Tabelle 3: Grenzüberschreitende Straßen und Wege im Bezirk Eisenstadt-Umgebung und im Bezirk Mattersburg

Abbildung 7 zeigt den kürzesten Weg (bis 25 km Entfernung) aus den Gemeinden des Gebiets und des Bezirks Oberpullendorf nach Sopron. Es ist zu erkennen, dass Sopron aus dem Großteil der Gemeinden der Bezirke Eisenstadt und Mattersburg innerhalb dieser Entfernung erreicht werden kann. Für die meisten Gemeinden ist Sopron der nächste zentrale Ort dieser Größe, für einige westlich gelegene Gemeinden liegt Wiener Neustadt näher.



Kürzester Weg für den Pkw-Verkehr nach Sopron
(Orte bis 25 km Entfernung)

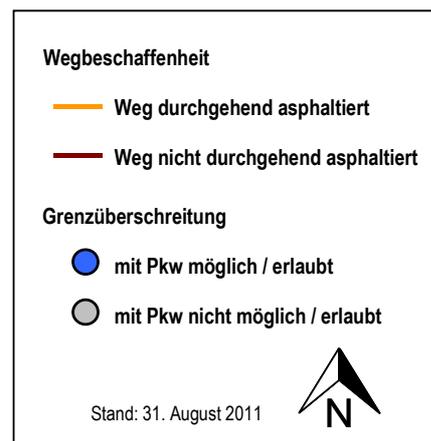


Abbildung 7: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrweiten bis 25 km) nach Sopron

Im Juli 2009 waren über 1900 ungarische Einpendler in die Region registriert, das sind fast zwei Drittel aller ins Burgenland einpendelnden Ungarn. Die meisten Einpendler kommen nach Eisenstadt (478). Im Bezirk Eisenstadt (inkl. Rust) wurden rund 780 Einpendler registriert, im Bezirk Mattersburg 670. Über 30% dieser Einpendler kommen aus der Stadt Sopron. Die wichtigsten Einpendlergemeinden der Region sind in Abbildung 8 dargestellt.

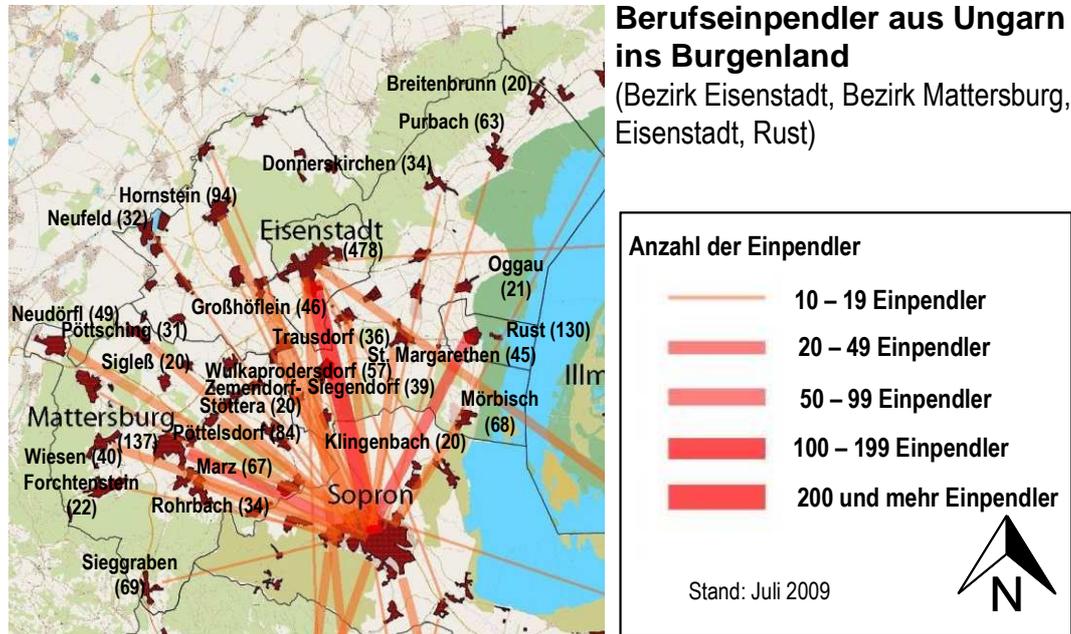


Abbildung 8: Verkehrsströme von Berufseinpendlern aus Ungarn ins Burgenland – Bezirk Eisenstadt-Umgebung und Bezirk Mattersburg (inkl. der Freistädte Eisenstadt und Rust)
in Klammer: die Zahl der Einpendler in die Gemeinde (wenn mindestens 20 Einpendler)

Zusammenfassende Beurteilung des Wegenetzes:

Die Bezirke Eisenstadt-Umgebung und Mattersburg weisen ein gutes grenzüberschreitendes Wegenetz nach Sopron auf. Umwegfahrten sind zwischen Mörbisch und Fertőrákos notwendig. Der Weg zwischen dem Raum Mattersburg und Sopron wäre möglicherweise über Loipersbach kürzer als über Schattendorf. Auf dem Gebiet der Gemeinden Rohrbach und Sieggraben sind grenzüberschreitend nur Forstwege vorhanden, was auf die topographischen Gegebenheiten zurückzuführen ist.

Qualitative Mängel weist der Weg von Baumgarten nach Sopron auf, er ist für den Pkw-Verkehr derzeit nicht nutzbar, allerdings ist die Strecke über Schattendorf nach Sopron von Baumgarten aus etwa gleich lang. Aufgrund dessen und der Tatsache, dass diese Verbindung in der Studie zum grenzüberschreitenden Radverkehr (Grubits, Tatic 2010) als auszubauende Radroute vorgeschlagen wird, wird deren Ausbau für Pkw nicht weiter verfolgt.

Zu untersuchende Ausbaumaßnahmen:

- Schaffung einer neuen bzw. Öffnung (für Kfz) der bestehenden Verbindung zwischen Mörbisch und Fertőrákos
- Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Loipersbach und Ágfalva

5.2.3. Mittelburgenland (Bezirk Oberpullendorf)

Im Bezirk Oberpullendorf sind grenzüberschreitende Straßen und Wege im nördlichen Teil Richtung Sopron ausgerichtet und von jeder Ortschaft vorhanden (Ritzing, Neckenmarkt und Deutschkreutz). Die Beschaffenheit dieser Verbindungen ist in qualitativer Hinsicht unterschiedlich (Tabelle 4). Der Weg zwischen Ritzing und dem zu Sopron gehörenden Ort Brennbergbánya ist nicht durchgehend asphaltiert.

Für den Grenzübergang bei Deutschkreutz gibt es keine Fahrbeschränkungen. Für die Verbindungsstraße zwischen Neckenmarkt und Harka gibt es ein Fahrverbot für Lkw ab 7,5 t. Ob in diesem Abschnitt Busse fahren dürfen, ist auf dem Gemeindeamt Neckenmarkt nicht bekannt. Zwischen Ritzing und Brennbergbánya gibt es keine Beschränkungen. Die Benutzung des Weges ist für Pkw möglich, andere Fahrzeuge nutzen die Verbindung kaum.

Im Osten des Bezirks sind von den nördlichen Gemeinden Deutschkreutz und Nikitsch aus für den Pkw-Verkehr benutzbare grenzüberschreitende Straßen und Wege in die ungarischen Nachbargemeinden vorhanden; weiters ist südlich auf der Bundesstraße B61 der Grenzübergang Rattersdorf – Kőszeg, der keine Fahrbeschränkungen aufweist. Der Weg zwischen Deutschkreutz und Nagycenk ist nicht durchgehend asphaltiert, sondern im überwiegenden Teil als Schotterstraße ausgebaut. Aufgrund einer Bahnunterführung auf ungarischer Seite ist die Benutzung durch Lkw bzw. höhere Fahrzeuge nicht möglich. Auf der Straße zwischen Nikitsch und Sopronkövesd gibt es derzeit keine Fahrbeschränkungen. Laut Auskunft der Gemeinde Nikitsch ist allerdings ein Fahrverbot für Lkw geplant. Die Verbindungsstraße von Nikitsch nach Zsira ist auf ungarischer Seite nicht asphaltiert. Im Rahmen des Projekts „Landmark-Rubber“ ist der Ausbau dieser Straße bis Zsira geplant.

Zwischen Lutzmannsburg und Zsira ist ein Weg vorhanden, allerdings ist er nur für den nichtmotorisierten Verkehr freigegeben. Auch in diesem Abschnitt sieht das Projekt „Landmark-Rubber“ den Ausbau einer Straßenverbindung vor, wobei – abweichend vom bestehenden Weg – die nahe der Grenze situierte Thermenanlage in Lutzmannsburg kleinräumig umfahren werden soll.

Grenzzort Österreich	Grenzzort Ungarn	Art bzw. Beschaffenheit der Straße / des Weges	Anmerkungen
Ritzing	Sopron (Brennbergbanya)	nicht durchgehend asphaltiert	Pkw möglich
Neckenmarkt	Harka	Straße	Pkw, Busse?, Lkw bis 7,5t
Deutschkreutz	Kópháza	Straße	
Deutschkreutz	Nagycenk	nicht durchgehend asphaltiert	Pkw möglich
Nikitsch	Sopronkövesd	Straße	Lkw-Fahrverbot geplant
Nikitsch	Zsira	nicht durchgehend asphaltiert	Pkw
Lutzmannsburg	Zsira	Straße	nur nichtmotorisierter Verkehr
Rattersdorf	Kőszeg	Bundesstraße (B61/ 87)	

Tabelle 4: Grenzüberschreitende Straßen und Wege im Bezirk Oberpullendorf

Abbildung 9 zeigt den kürzesten Weg (bis 25 km Entfernung) aus den Gemeinden des Bezirks zu den ungarischen Zentren Sopron und Kőszeg. Während aus dem nördlichen Teil des Bezirks Sopron auf kurzem Weg zu erreichen ist, stellt für den Großteil des Bezirks die Stadt Kőszeg den nächstgelegenen zentralen Ort auf ungarischer Seite dar.

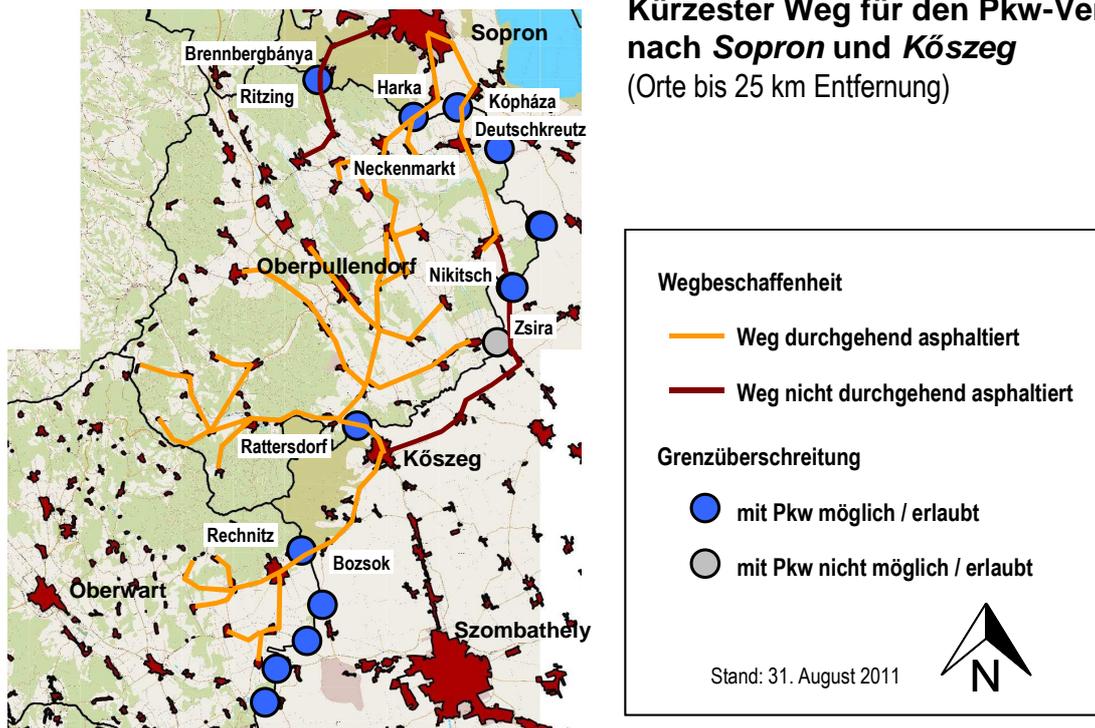


Abbildung 9: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrweiten bis 25 km) nach Sopron und Kőszeg

Abbildung 10 zeigt die Verkehrsströme im Berufspendlerverkehr und die Zahl der ungarischen Einpendler der einzelnen Gemeinden im Bezirk Oberpullendorf. Im Juli 2009 waren rund 760 Arbeitnehmer registriert, das sind rund 12% aller im Burgenland beschäftigten ungarischen Berufseinpendler. Die wichtigsten Einpendlergemeinden des Bezirks sind Deutschkreutz, Oberpullendorf und Lutzmannsburg.

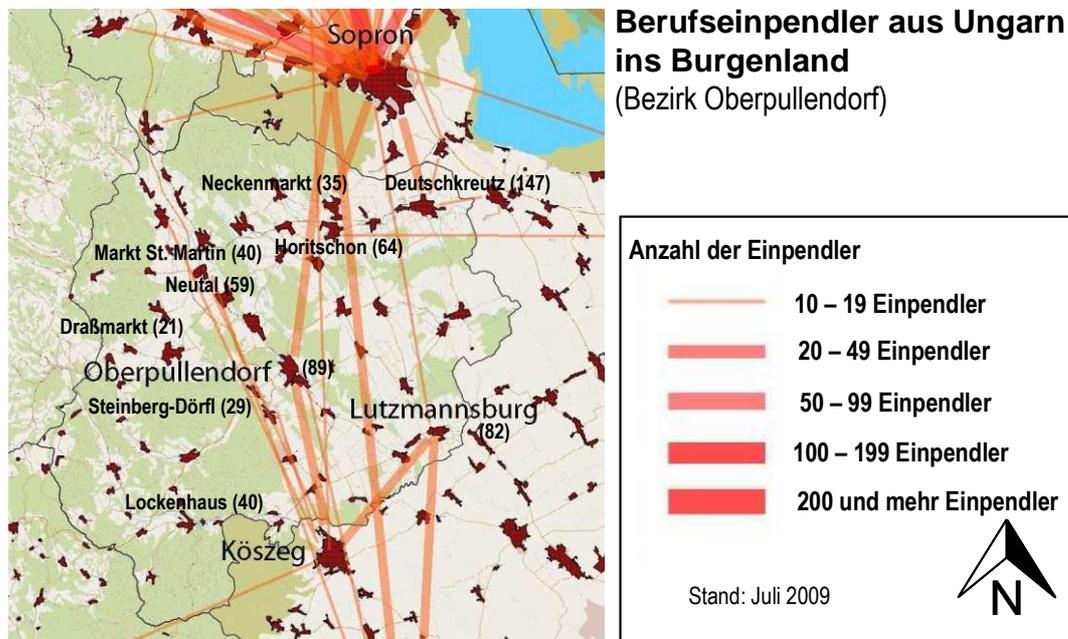


Abbildung 10: Verkehrsströme von Berufseinpendlern aus Ungarn ins Burgenland – Bezirk Oberpullendorf
in Klammer: die Zahl der Einpendler in die Gemeinde (wenn mindestens 20 Einpendler)

Zusammenfassende Beurteilung des Wegenetzes:

Im nördlichen Teil des Bezirks kann das grenzüberschreitende, nach Sopron ausgerichtete Wegenetz als gut bezeichnet werden. Südlich des grenzüberschreitenden Weges zwischen Nikitsch und Zsira hat man erst wieder bei Rattersdorf die Möglichkeit, die Staatsgrenze mit dem Pkw zu überschreiten, wodurch weite Umwegfahrten zur benachbarten Gemeinde auf der jeweils anderen Seite der Grenze erforderlich sind. Dabei ist anzumerken, dass Lutzmannsburg zu den wichtigsten Einpendlergemeinden des Bezirks im grenzüberschreitenden Berufsverkehr zählt und aufgrund der Therme ein interessantes Ziel für ungarische Tagegäste darstellt.

Südlich von Rattersdorf sind aufgrund der topographischen Gegebenheiten nur Forstwege vorhanden.

Qualitative Mängel im vorhandenen Wegenetz sind entsprechend der Angaben der Gemeinden zwischen Ritzing und Brennbergbánya, zwischen Deutschkreutz und Nagycenk, sowie zwischen Nikitsch und Zsira vorhanden, wobei die genannten Abschnitte nicht durchgehend asphaltiert sind.

Zu untersuchende Ausbaumaßnahmen:

- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Ritzing und Brennbergbánya (Sopron)
- Ausbau der Bestehenden Verbindung zwischen Deutschkreutz und Nagycenk
- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Nikitsch und Zsira
- Öffnung der bestehenden Verbindung zwischen Lutzmannsburg und Zsira für den Kfz-Verkehr
- Schaffung einer neuen Verbindung südlich von Lutzmannsburg

5.2.4. Südburgenland Nord (Bezirk Oberwart)

Der Bezirk Oberwart weist ein dichtes Netz an grenzüberschreitenden Straßen und Wegen nach Ungarn auf. Aus allen an Ungarn grenzenden Orten des Burgenlandes führen Wege nach Ungarn, die in qualitativer Hinsicht sehr unterschiedlich sind. Der Weg von Rechnitz nach Bucsú, ist nicht asphaltiert und selbst am Gemeindeamt Rechnitz kaum bekannt. Nach Auskunft der Gemeinde wird dieser Weg auch praktisch nicht genutzt. Auch der Weg zwischen Schandorf und Narda ist nicht durchgehend asphaltiert.

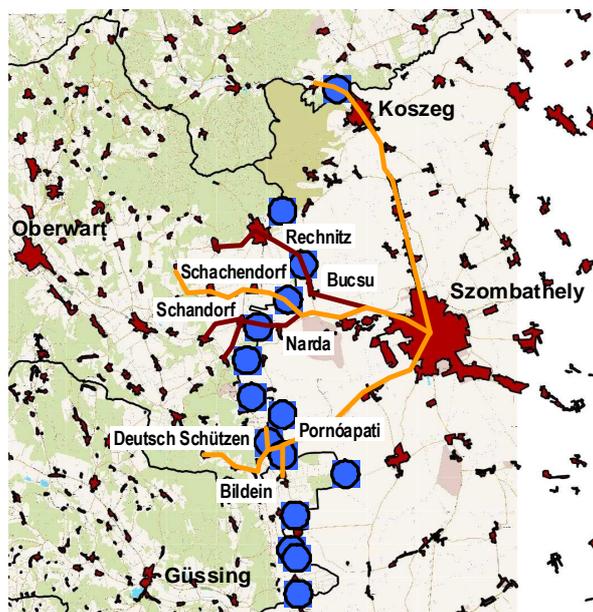
Die Wege zwischen Burg und Felsőcsatár sowie zwischen Eisenberg und Vaskeresztes sind ebenfalls nicht durchgehend asphaltiert. Allerdings besitzen diese Verbindungen nur lokale Bedeutung, da von beiden ungarischen Orten keine direkte Straßenverbindung nach Szombathely führt, und die aus der Gemeinde ins Burgenland einpendelnden Arbeitnehmer größtenteils in den grenznahen Gemeinden beschäftigt sind.

Zwischen Rechnitz und Bozsok gibt es eine Fahrbeschränkung für Lkw, die Straße zwischen Schandorf und Narda steht nur Pkw und landwirtschaftlichen Fahrzeugen offen. Ausschließlich Pkw vorbehalten sind die Wege von Eisenberg nach Vaskeresztes und von Deutsch Schützen nach Horvátlövő. Zwischen Burg und Felsőcsatár gibt es keine Fahrbeschränkungen. Laut Aussage der Gemeinde ist eine Fahrbeschränkung für Lkw über 3,5 t erwünscht, die Umsetzung scheitert jedoch am Widerstand auf ungarischer Seite. (Tabelle 5)

Grenzort Österreich	Grenzort Ungarn	Art bzw. Beschaffenheit der Straße / des Weges	Anmerkungen
Rechnitz	Bozsok	Straße	Pkw, Busse – keine Lkw
Rechnitz	Bucsú	nicht durchgehend asphaltiert	kaum bekannt
Schachendorf	Szombathely	Straße (B63/ 89)	
Schandorf	Narda	nicht durchgehend asphaltiert	Pkw, landw. Fahrzeuge
Burg	Felsőcsatár	befestigt	
Eisenberg	Vaskeresztes	nicht durchgehend asphaltiert	Pkw
Deutsch Schützen	Horvátlövő	Straße	Pkw
Deutsch Schützen	Pornóapáti	Straße	

Tabelle 5: Grenzüberschreitende Straßen und Wege im Bezirk Oberwart

In Abbildung 11 ist der kürzeste Weg (bis 25 km Entfernung) aus den Gemeinden des Bezirks nach Szombathely dargestellt. Die Hauptstadt und das wirtschaftliche Zentrum des Komitats Vas zählt rund 85.000 Einwohner und bietet entsprechend gute Einkaufsmöglichkeiten. Für die Region ist Szombathely von besonderer Bedeutung, da die Entfernung zum nächsten zentralen Ort dieser Stufe auf österreichischer Seite (Wiener Neustadt) von einzelnen Gemeinden des Bezirks um bis zu 70 km größer ist.



Kürzester Weg für den Pkw-Verkehr nach Szombathely
(Orte bis 25 km Entfernung)

Wegbeschaffenheit

- Weg durchgehend asphaltiert
- Weg nicht durchgehend asphaltiert

Grenzüberschreitung

- mit Pkw möglich / erlaubt
- mit Pkw nicht möglich / erlaubt

Stand: 31. August 2011

Abbildung 11: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrweiten bis 25 km) nach Szombathely

Abbildung 12 zeigt die Verkehrsströme im Berufspendlerverkehr aus Ungarn und die Zahl der ungarischen Einpendler in die einzelnen Gemeinden des Bezirks Oberwart. Im Juli 2009 waren rund 500 Arbeitnehmer registriert, das sind 8% aller im Burgenland beschäftigten ungarischen Berufseinpendler. Die wichtigsten Einpendlergemeinden des Bezirks sind Oberwart, Großpetersdorf und Bad Tatzmannsdorf.

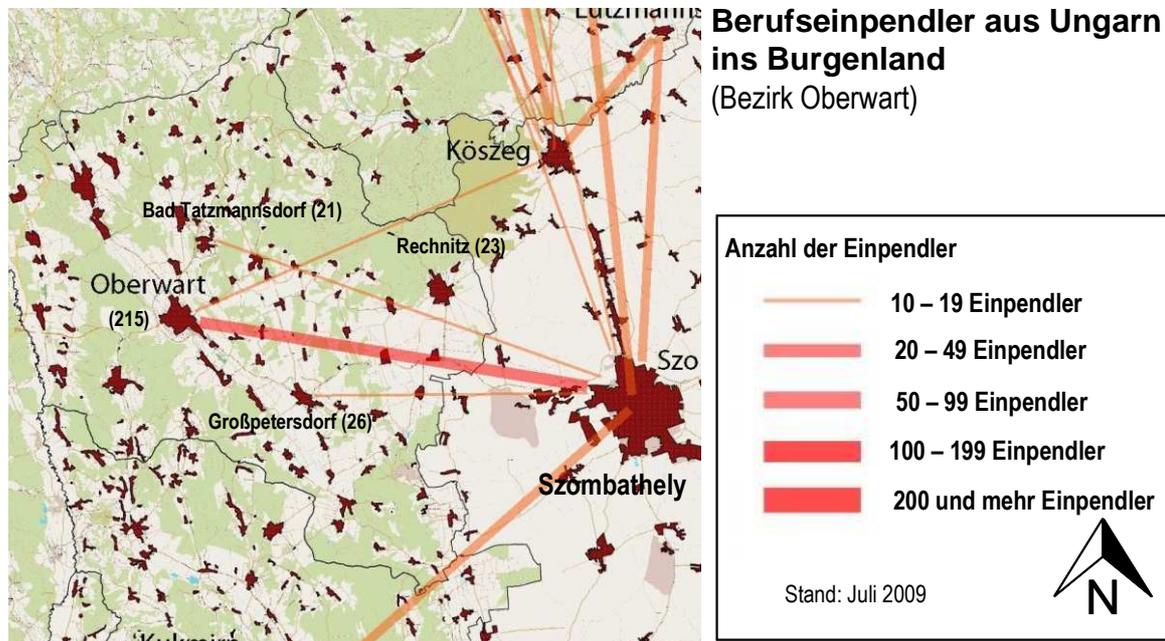


Abbildung 12: Verkehrsströme von Berufseinpendlern aus Ungarn ins Burgenland – Bezirk Oberwart
in Klammer: die Zahl der Einpendler in die Gemeinde (wenn mindestens 20 Einpendler)

Zusammenfassende Beurteilung des Wegenetzes:

Das grenzüberschreitende Wegenetz im Bezirk Oberwart kann als gut bezeichnet werden. Die Gemeinden der Region jenseits der Staatsgrenze können ohne größere Umwege aufgesucht werden. Allerdings ist die Ausbauqualität unterschiedlich.

Zu untersuchende Ausbaumaßnahme:

- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Rechnitz und Bucsú
- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Schandorf und Narda
- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Burg und Felsőcsatár
- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Eisenberg und Vaskeresztes

5.2.5. Südburgenland Süd (Bezirk Güssing, Bezirk Jennersdorf)

Im Bezirk Güssing sind grenzüberschreitende Straßen bzw. Wege im nördlichen Teil von jeder Ortschaft des Burgenlandes in die jeweilige ungarische Nachbargemeinde vorhanden (Tabelle 6). Die Beschaffenheit dieser Verbindungen ist in qualitativer Hinsicht unterschiedlich. Gut ausgebaute Straßenverbindungen gibt es zwischen Bildein und Pornóapáti, sowie zwischen Eberau und Szentpéterfa, wobei auf beiden ein Fahrverbot für Lkw über 3,5t gilt; weiters zwischen Heiligenbrunn und Pinkamindszent, wo die Benutzung für Lkw bis 7,5t gestattet ist.

Zwischen Moschendorf und Gaas zweigt auf dem Gebiet der KG Gaas ein Weg von der B 56 ab, der direkt nach Szentpéterfa führt. Dieser Weg befindet sich nach Auskunft der Gemeinden Eberau und Moschendorf auf österreichischem Gebiet in einem schlechten Ausbauzustand, wird allerdings stark frequentiert. Von Österreich kommend gibt es hier keine Fahrbeschränkung, auf ungarischer Seite besteht ein Fahrverbot für Lkw mit mehr als 9t. Die Straße zwischen Moschendorf und Pinkamindszent weist auf österreichischer Seite viele Schlaglöcher auf, hier gibt es Fahrbeschränkungen für Lkw.

Von Eberau führt ein Weg durch den Eberauer Wald nach Ják. Nach Auskunft der Gemeinde ist dieser Weg allerdings unbedeutend, da er für den grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr praktisch keine Rolle spielt. Von Kulm führt ein Weg nach Szentpéterfa, der kaum von Pkw genutzt wird.

Vom südlichen Teil des Bezirks Güssing ist es nicht möglich, die angrenzenden ungarischen Gemeinden auf direktem Weg mit dem Pkw zu erreichen. Grenzüberschreitende Wege gibt es zwischen Inzenhof und Rönök und zwischen Reinersdorf und Nemesmedves. Der Weg von Inzenhof nach Rönök ist dem nicht motorisierten Verkehr vorbehalten und führt zum Teil über Privatgrund im Bereich der St. Emmerich Kirche. Zwischen Reinersdorf und Nemesmedves ist der Pkw-Verkehr zwar nicht untersagt, die Benutzung des Weges aufgrund des schlechten Ausbauzustandes allerdings nahezu unmöglich. Laut Auskunft der Gemeinde Heiligenbrunn wäre Interesse am Ausbau dieser Verbindung vorhanden, dieser scheitert jedoch am Desinteresse der ungarischen Nachbargemeinde.

Im Bezirk Jennersdorf gibt es drei grenzüberschreitende Straßenverbindungen. Der Grenzübergang Heiligenkreuz – Rábafüzes weist keine Fahrbeschränkungen auf, zwischen Mogersdorf und Szentgotthárd gibt es ein Fahrverbot für Lkw über 3,5t. Die Straße zwischen Neumarkt (Gemeinde St. Martin an der Raab) und Alsoszölnök weist nach Auskunft der Gemeinde St. Martin auf ungarischer Seite viele Schlaglöcher auf, und ist nicht für Busse oder Lkw offen.

Bezirk	Grenzort Österreich	Grenzort Ungarn	Art bzw. Beschaffenheit der Straße / des Weges	Anmerkungen
GS	Bildein	Pornóapáti	Straße	Pkw, Busse, Lkw bis 3,5t
GS	Eberau	Ják	nicht durchgehend asphaltiert	
GS	Eberau	Szentpéterfa	Straße	Pkw, Busse, Lkw bis 3,5t
GS	Kulm	Szentpéterfa	nicht durchgehend asphaltiert	
GS	Gaas	Szentpéterfa	schlechter Zustand (Österreich)	Beschränkung nur in H (9t)
GS	Moschendorf	Pinkamindszent	Schlaglöcher (Österreich)	Lkw-Verbot
GS	Heiligenbrunn	Pinkamindszent	Straße (B56a)	Pkw, Busse, Lkw bis 7,5t
GS	Reinersdorf	Nemesmedves	nicht durchgehend asphaltiert	keine Pkw, da Zustand schlecht,
GS	Inzenhof	Rönök	Weg über Privatgrund	nur nichtmotorisierter Verkehr
JE	Heiligenkreuz	Rábafüzes	Straße (B319/ 8/ E66)	
JE	Mogersdorf	Szentgotthárd	Straße	Pkw, Busse, Lkw bis 3,5t
JE	Neumarkt	Alsoszölnök	Schlaglöcher (Ungarn)	nur Pkw

Tabelle 6: Grenzüberschreitende Straßen und Wege in den Bezirken Güssing und Jennersdorf

Abbildung 13 und Abbildung 14 zeigen den kürzesten Weg (bis 25 km Entfernung) aus den Gemeinden des Bezirks in die ungarischen Zentren Körmend und Szentgotthárd. Im Einkaufsverkehr nach Ungarn spielt Szombathely für Bewohner des Bezirks Güssing eine große Rolle. Bewohner der Gemeinden des nördlichen Teils des Grenzgebiets (Bildein, Eberau) fahren fast ausschließlich nach Szombathely. Personen aus dem südlichen Teil (Strem, Moschendorf, Heiligenbrunn) erledigen rund die Hälfte ihrer Ungarn-Einkäufe in Szombathely, jeder zweite Einkauf in Ungarn wird von diesen Haushalten in Körmend oder Szentgotthárd erledigt, wobei beide Städte etwa gleich häufig besucht werden (Sammer, Meth 2006). Aus dem Bezirk Jennersdorf ist Szentgotthárd das nächstgelegene ungarische Zentrum.

Kürzester Weg für den Pkw-Verkehr nach Körmend

(Orte bis 25 km Entfernung)

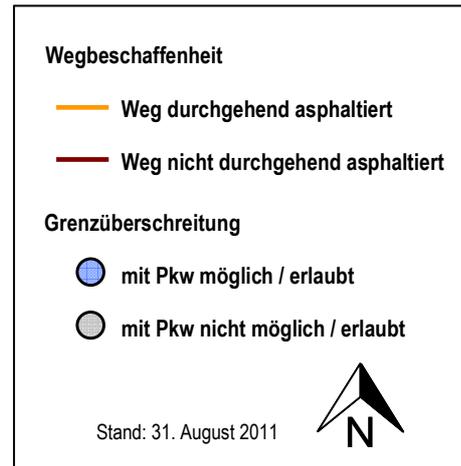
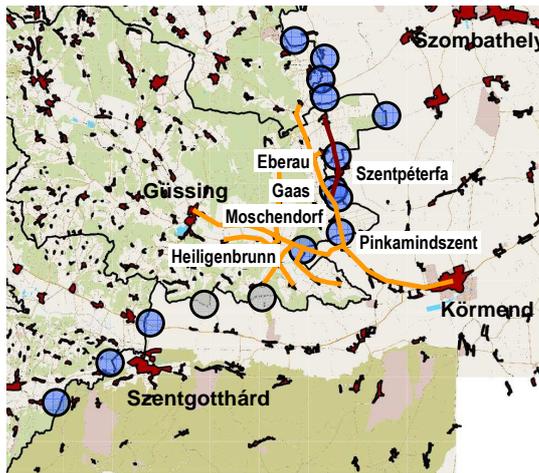


Abbildung 13: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrweiten bis 25 km) nach Körmend

Kürzester Weg für den Pkw-Verkehr nach Szentgotthárd

(Orte bis 25 km Entfernung)

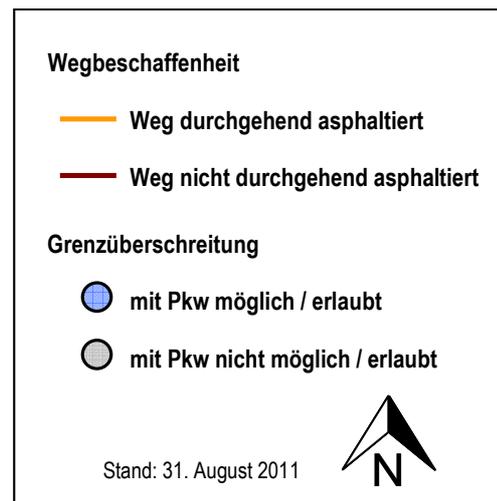
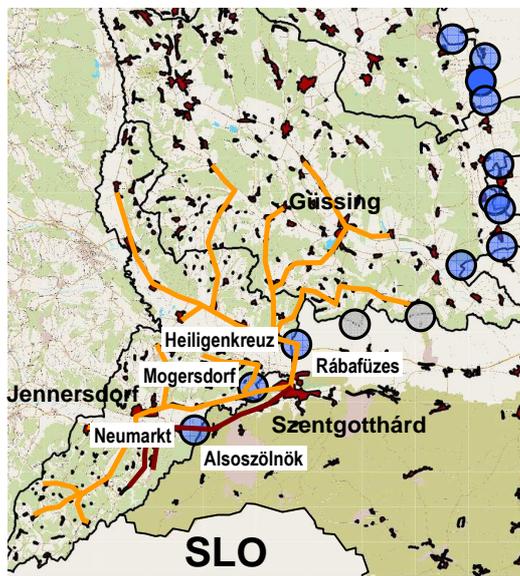
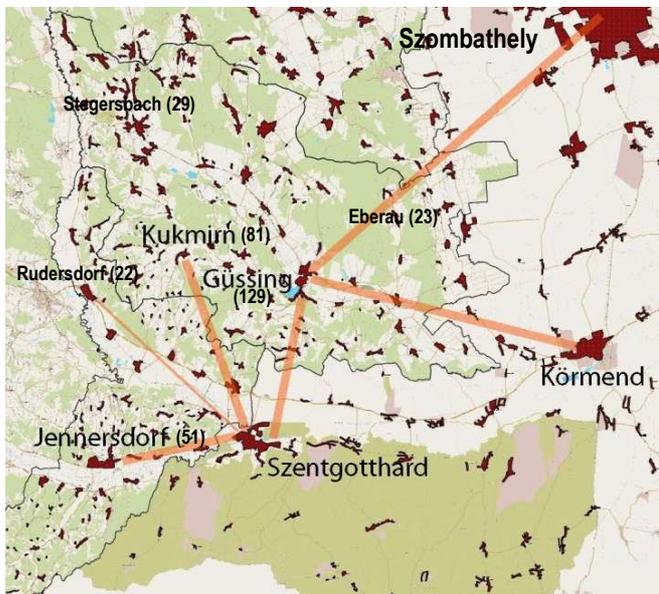


Abbildung 14: Kürzeste Wegstrecken im Pkw-Verkehr (Fahrweiten bis 25 km) nach Szentgotthárd

Die Verkehrsströme im Berufspendlerverkehr aus Ungarn und die Zahl der ungarischen Einpendler in die einzelnen Gemeinden der Bezirke Güssing und Jennersdorf sind in Abbildung 15 dargestellt. Im Juli 2009 waren im Bezirk Güssing rund 311 Arbeitnehmer registriert, das sind 5% aller im Burgenland beschäftigten ungarischen Berufseinpendler. Im Bezirk Jennersdorf waren zu diesem Zeitpunkt 105 Einpendler aus Ungarn vermerkt, das sind etwa 2% der ins Burgenland einpendelnden ungarischen Arbeitnehmer. Die wichtigsten Einpendlergemeinden der Region sind Güssing, Kukmirn und Jennersdorf.



Berufseinpendler aus Ungarn ins Burgenland

(Bezirke Güssing und Jennersdorf)

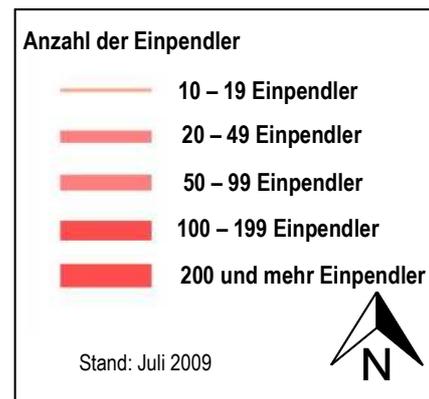


Abbildung 15: Verkehrsströme von Berufseinpendlern aus Ungarn ins Burgenland – Bezirk Oberwart
in Klammer: die Zahl der Einpendler in die Gemeinde (wenn mindestens 20 Einpendler)

Zusammenfassende Beurteilung des Wegenetzes:

Im nördlichen Teil des Bezirks Güssing kann das grenzüberschreitende Wegenetz als gut bezeichnet werden. Qualitative Mängel sind entsprechend der Angaben der Gemeinden zwischen Gaas und Szentpéterfa sowie zwischen Moschendorf und Pinkamindszent vorhanden.

Im südlichen Teil des Bezirks Güssing (zwischen Tschanigraben und Lusing) hat man derzeit keine Möglichkeit, die Staatsgrenze mit dem Pkw zu überschreiten, wodurch weite Umwegfahrten zur benachbarten Gemeinde auf der jeweils anderen Seite der Grenze erforderlich sind.

Im Bezirk Jennersdorf können die grenzüberschreitenden Straßen zwischen Heiligenkreuz und Rábafüzes sowie zwischen Mogersdorf und Szentgotthárd als gut bezeichnet werden. Qualitative Mängel weist die Straßen zwischen Neumarkt an der Raab und Alsoszőlnök auf. Südlich von Neumarkt gibt es keine grenzüberschreitende Verbindung für Pkw, was auf topographischen Gegebenheiten zurückzuführen ist. Allerdings ist auf ungarischer Seite in diesem Gebiet nur eine Ortschaft (Felsőszőlnök) vorhanden.

Zu untersuchende Ausbaumaßnahmen:

- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Gaas und Szentpéterfa
- Schaffung einer neuen Verbindung zwischen Tschanigraben und Lusing
- Ausbau der bestehenden Verbindung zwischen Neumarkt und Alsoszőlnök

6. Maßnahmenentwicklung

In Kap. 5.2 wurden zu untersuchende Ausbaumaßnahmen definiert, um den kleinräumigen grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr zu forcieren und dadurch lange Umwegfahrten zu vermeiden. Neben der Schaffung neuer möglicher Grenzübergangsstellen, die zum Teil die Öffnung bzw. Wiederherstellung ehemaliger Wegverbindungen aus der Zeit vor dem Eisernen Vorhang beinhaltet, werden bereits genutzte, allerdings nicht in adäquatem Zustand befindliche Wegverbindungen betrachtet. Abbildung 16 bietet eine Übersicht der bestehenden Grenzübergangsstellen, abhängig von ihrem Ausbauzustand, und der zu untersuchenden möglichen neuen Grenzübergangsstellen.

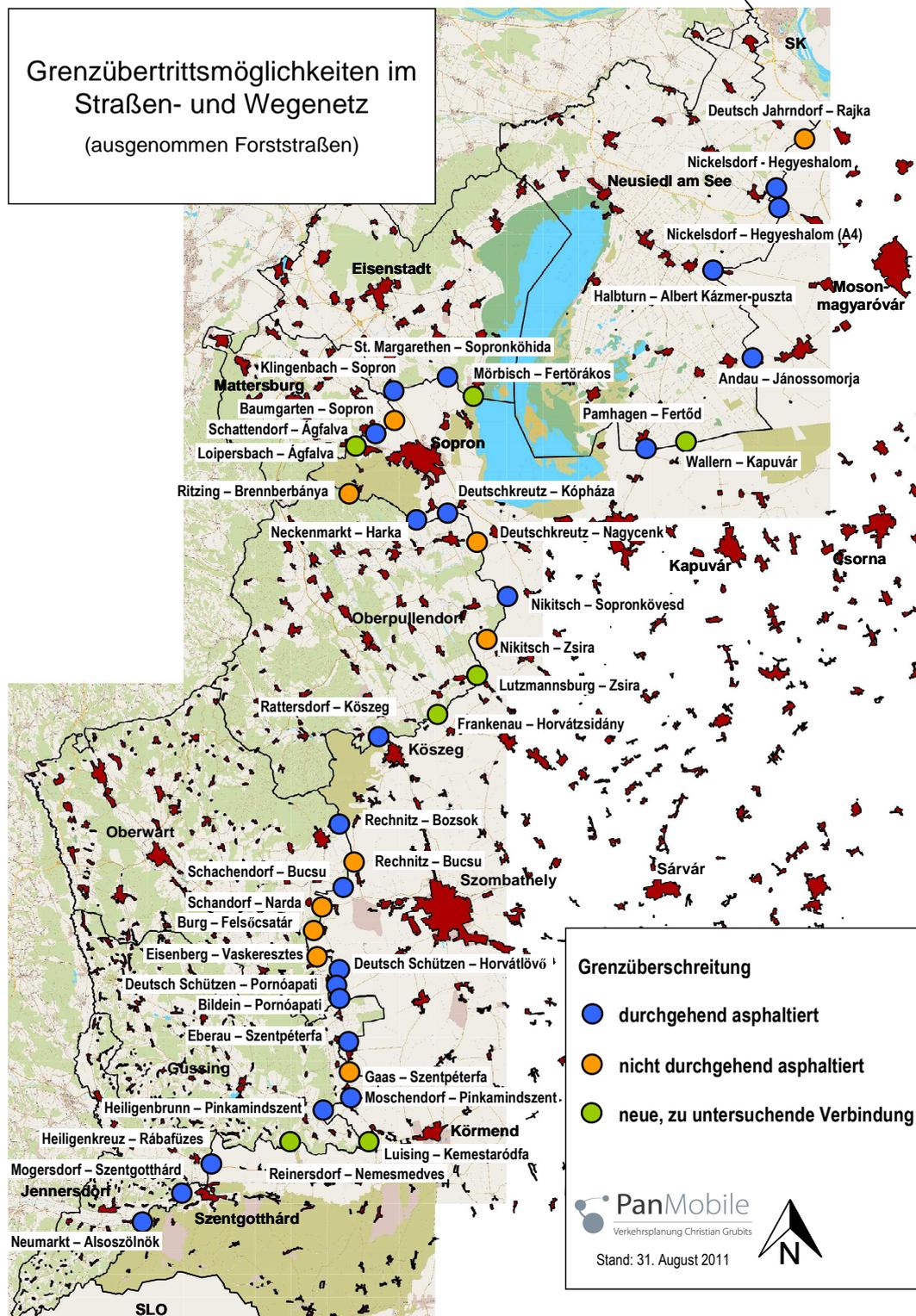


Abbildung 16: Bestehende sowie neue, zu untersuchende Grenzübergangsmöglichkeiten im Straßen- und Wegenetz

6.1. Ausbau bestehender, nicht durchgehend asphaltierter Verbindungen

Bei den bestehenden, nicht durchgehend asphaltierten grenzüberschreitenden Verbindungen handelt es sich größtenteils um alte, aus der Zeit vor dem Eisernen Vorhang bestehende Wege, die reaktiviert wurden und trotz ihres wenig komfortablen, zum Teil nicht verkehrssicheren Ausbaustandes genutzt werden. Diese Verbindungen scheinen nicht in offiziellen Karten und Routenplanern auf und sind in der Regel nur lokal bekannt. Dennoch werden sie im kleinräumigen grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr genutzt, insbesondere dort, wo weite Umwegfahrten vermieden werden können. Es sind dies die Verbindungen zwischen folgenden Orten:

- Deutsch Jahrndorf – Rajka
- Ritzing – Brennbergbánya
- Deutschkreutz – Nagycenk
- Nikitsch – Zsira
- Rechnitz – Bucsu
- Schandorf – Narda
- Burg – Felsőcsatár
- Eisenberg – Vaskeresztes
- Gaas (Moschendorf) – Szentpéterfa

6.1.1. Deutsch Jahrndorf – Rajka

Die Verbindung Deutsch Jahrndorf – Rajka (Abbildung 17) ist nicht durchgehend asphaltiert. Ein Ausbau dieser Strecke käme den Bewohnern und Einpendlern der Gemeinden Deutsch Jahrndorf, Kittsee und Pama zugute, für die dieser Weg nach Mosonmagyaróvár um bis zu 16 km kürzer ist als jener über Nickelsdorf. Einpendler aus Rajka arbeiten vorwiegend in Neusiedl und Gols; für sie ist der Arbeitsweg über Deutsch Jahrndorf um 6 km bzw. 8 km kürzer als über Nickelsdorf (Tabelle 7). Aus den genannten Gründen ist ein Ausbau dieser Verbindung sinnvoll.

Verbindung Deutsch Jahrndorf – Rajka



Abbildung 17: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Deutsch Jahrndorf und Rajka

	Deutsch Jahrndorf – Rajka	Nickelsdorf – Hegyeshalom
Deutsch Jahrndorf – Rajka	8 km	34 km
Deutsch Jahrndorf – Mosonmagyaróvár	22 km	38 km
Kittsee – Mosonmagyaróvár	37 km	45 km
Pama – Mosonmagyaróvár	29 km	42 km
Neusiedl – Rajka	37 km	43 km
Gols – Rajka	32 km	40 km

Tabelle 7: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Deutsch Jahrndorf – Rajka bzw. Nickelsdorf – Hegyeshalom

6.1.2. Ritzing – Brennbergbánya

Die Verbindung zwischen Ritzing und Brennbergbánya ist nicht durchgehend asphaltiert (Abbildung 18). Ein Ausbau dieser Strecke käme den Bewohnern der Orte Ritzing, insbesondere jenen des Ortsteils Helenenschacht, und Brennbergbánya zugute (Tabelle 8). Auch in gutem Ausbaurzustand hätte die Straße nur lokale Bedeutung, allerdings ist diese Verbindung für die Bewohner beider Grenzorte von besonderer Bedeutung, weshalb sie durchgehend asphaltiert werden sollte.

Verbindung Ritzing - Brennbergbánya

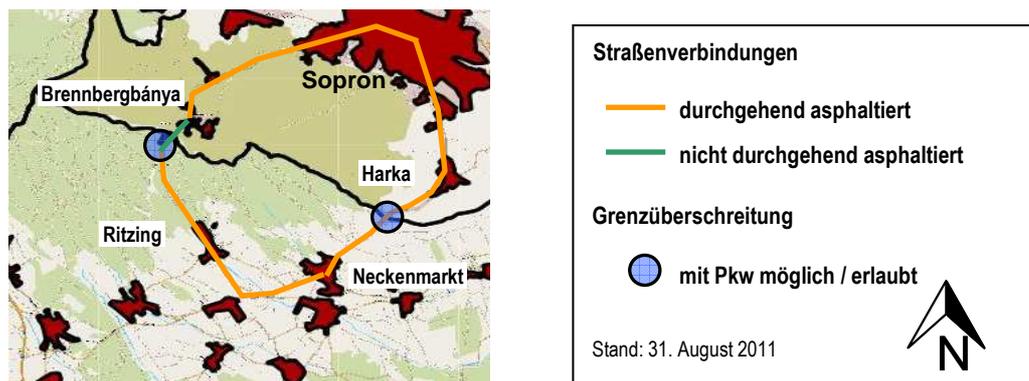


Abbildung 18: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Ritzing und Brennbergbánya

	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

Tabelle 8: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Ritzing – Brennbergbánya bzw. Neckenmarkt – Harka

6.1.3. Deutschkreutz – Nagycenk

Die Verbindung zwischen Deutschkreutz und Nagycenk ist nicht durchgehend asphaltiert. Die Höhenbeschränkung, die durch die Bahnunterführung auf ungarischer Seite gegeben ist, macht laut Aussage der Gemeinde Deutschkreutz eine Benutzung des Weges durch Lkw unmöglich.

Der Ausbau dieser Straße dient nicht nur den Bewohnern der beiden Grenzgemeinden und den Berufseinspendlern von Nagycenk nach Deutschkreutz. Auch zwischen Oberpullendorf und Nagycenk verkürzt sich die Fahrtstrecke gegenüber dem Grenzübergang Deutschkreutz – Kópháza. Da Nagycenk einen wichtigen Verkehrsknotenpunkt Richtung Sopron darstellt, in dem die Bundesstraße 85 (Nagycenk – Győr) von der Bundesstraße 84 (Sopron – Balaton) abzweigt, ist die Verbindung Deutschkreutz – Nagycenk für Fahrten zwischen dem Bezirk Oberpullendorf und dem Einzugsbereich der Bundesstraße 84 von Interesse. Für Fahrten auf der Bundesstraße 85 südlich von Nagycenk ist eine Grenzüberschreitung zwischen Nikitsch und Sopronkövesd jedoch günstiger. Die Verbindung Deutschkreutz – Nagycenk sollte durchgehend asphaltiert werden.

Verbindung Deutschkreutz - Nagycenk

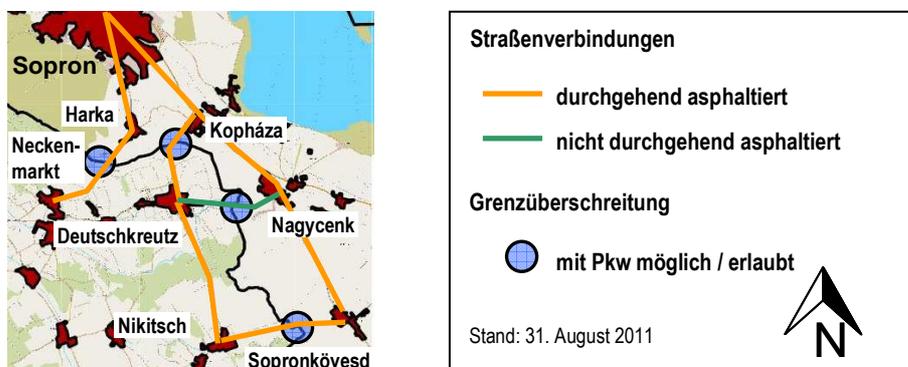


Abbildung 19: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Deutschkreutz und Nagycenk

	Deutschkreutz – Nagycenk	Deutschkreutz – Kópháza	Nikitsch – Sopronkövesd
Deutschkreutz – Nagycenk	7 km	12 km	nicht relevant
Oberpullendorf – Nagycenk	25 km	31 km	33 km
Deutschkreutz – Sopronkövesd	14 km	nicht relevant	13 km
Deutschkreutz - Kapuvár	33 km	37 km	nicht relevant

Tabelle 9: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Deutschkreutz – Nagycenk und Deutschkreutz Kópháza bzw. Nikitsch – Sopronkövesd

6.1.4. Nikitsch – Zsira

Die Verbindung zwischen Nikitsch und Zsira ist auf ungarischer Seite nicht asphaltiert (Abbildung 20). Der Ausbau dieser Straße ist im Rahmen des Projekts „Landmark Rubber“ vorgesehen und soll bis 2012 verwirklicht werden. Diese Straße dient hauptsächlich der Verbindung zwischen dem Raum Nikitsch – Deutschkreutz und Csepreg – Bük, zwischen diesen Räumen verkürzt sich die Fahrstrecke um ein Drittel bis zur Hälfte (Tabelle 10). Es sind allerdings keine großen Verkehrsströme zu erwarten, da weder zentrale Orte erschlossen werden, noch die Anzahl der ungarischen Einpendler aus dem Raum Csepreg in den Raum Deutschkreutz von Bedeutung ist.

Verbindung Nikitsch - Zsira

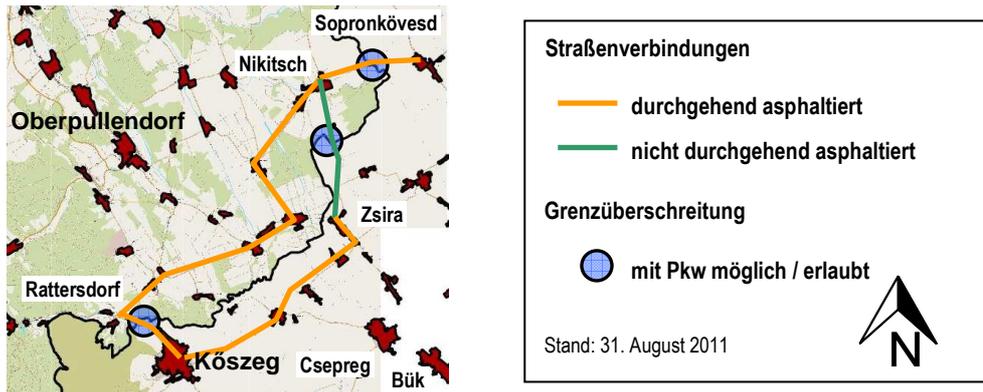


Abbildung 20: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Nikitsch und Zsira

	Nikitsch – Zsira	Nikitsch – Sopronkövesd
Nikitsch – Zsira	10 km	21 km
Nikitsch – Csepreg	18 km	28 km
Nikitsch – Bük	20 km	30 km
Deutschkreutz – Zsira	18 km	29 km
Deutschkreutz – Csepreg	26 km	36 km
Deutschkreutz – Bük	28 km	38 km

Tabelle 10: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Nikitsch – Zsira bzw. Nikitsch – Sopronkövesd

6.1.5. Rechnitz – Bucsú

Der Weg zwischen Rechnitz und Bucsú ist nicht durchgehend asphaltiert (Abbildung 21). Ein Vergleich der einzusparenden Weglängen ist in Tabelle 11 enthalten. Es ist davon auszugehen, dass diese Verbindung nur für Wege zwischen den beiden Orten von Interesse ist. Zwischen Rechnitz und Szombathely gibt es nur eine geringe Wegersparnis, wobei davon anzunehmen ist, dass für Fahrten nach Szombathely eher die höherrangige Verbindung über Schachendorf gewählt wird. Die Nachfrage der Verbindung Rechnitz – Bucsú wird dementsprechend sehr gering ausfallen, gegenwärtig wird sie nach Einschätzung der Gemeinde kaum genutzt.

Die Verbindung Rechnitz – Bucsú wird im grenzüberschreitenden Radverkehrskonzept (Grubits, Tatic 2010) als Radroute vorgeschlagen. Aufgrund dessen und der geringen Nachfrage im Pkw-Verkehr sollte der Ausbau dieser Verbindung entsprechend den Anforderungen als Radroute erfolgen.

Verbindung Rechnitz - Bucsú

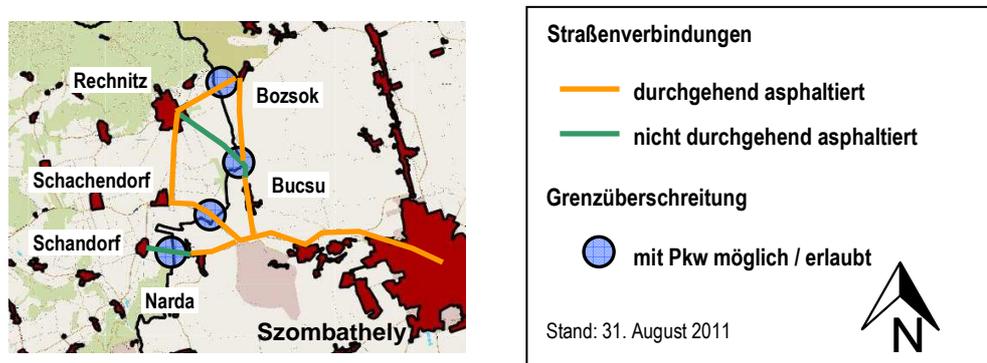


Abbildung 21: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Rechnitz und Bucsú

	Rechnitz – Bucsú	Schachendorf – Bucsú
Rechnitz – Bucsú	7 km	11 km
Rechnitz – Szombathely	19 km	21 km
Oberwart – Bucsú	34 km	31 km

Tabelle 11: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Rechnitz – Bucsú bzw. Schachendorf – Bucsú

6.1.6. Schandorf – Narda

Die Verbindung zwischen Schandorf – Narda ist auf ungarischer Seite nicht asphaltiert (Abbildung 22). Die Nachfrage nach dieser Verbindung wird als sehr gering eingeschätzt. Es ist davon auszugehen, dass sie nur für Wege zwischen den beiden Orten von Interesse ist, zum geringen Teil auch für Fahrten zwischen Schandorf und Szombathely, wobei anzunehmen ist, dass für diese Fahrten eher die höherrangige Verbindung über Schachendorf gewählt wird (Tabelle 12).

Die Verbindung Schandorf – Narda wird im grenzüberschreitenden Radverkehrskonzept (Grubits, Tatic 2010) als Radroute vorgeschlagen. Beim Ausbau der Strecke sollte eine bauliche Trennung zwischen Radverkehr und Kfz-Verkehr erfolgen oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h festgesetzt werden.

Verbindung Schandorf - Narda

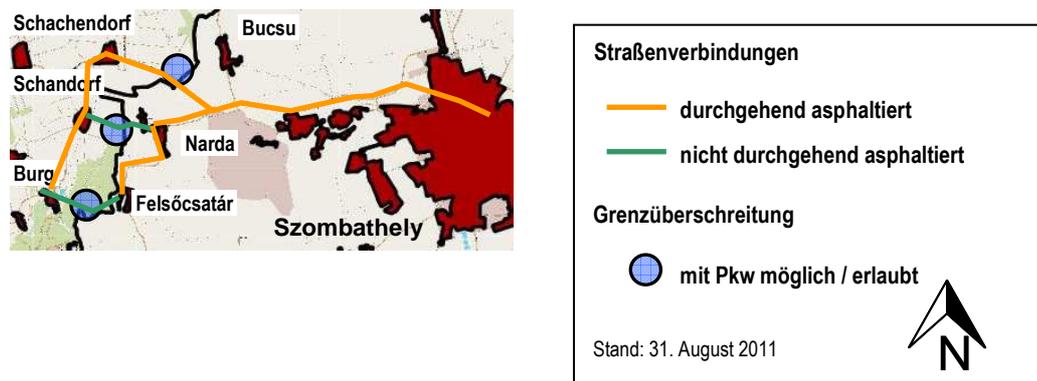


Abbildung 22: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Schandorf und Narda

	Schandorf – Narda	Schachendorf – Bucsu
Schandorf – Narda	4 km	10 km
Schandorf – Szombathely	17 km	20 km
Oberwart – Szombathely	42 km	39 km

Tabelle 12: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Schandorf – Narda bzw. Schachendorf – Bucsu

6.1.7. Burg – Felsőcsatár

Der befestigte Weg zwischen Burg und Felsőcsatár (Abbildung 23) dient in erster Linie der Abwicklung des Verkehrs zwischen den beiden Gemeinden. Die Nachfrage nach dieser Verbindung kann als sehr gering angenommen werden. Es ist davon auszugehen, dass sie nur für Wege zwischen den beiden Orten von Interesse ist, zumal eine Wegersparnis nur zwischen diesen selbst vorhanden ist (Tabelle 13). Ein eventueller Ausbau der Strecke sollte von der tatsächlichen Nachfrage, die zu erheben ist, abhängig gemacht werden.

Verbindung Burg - Felsőcsatár

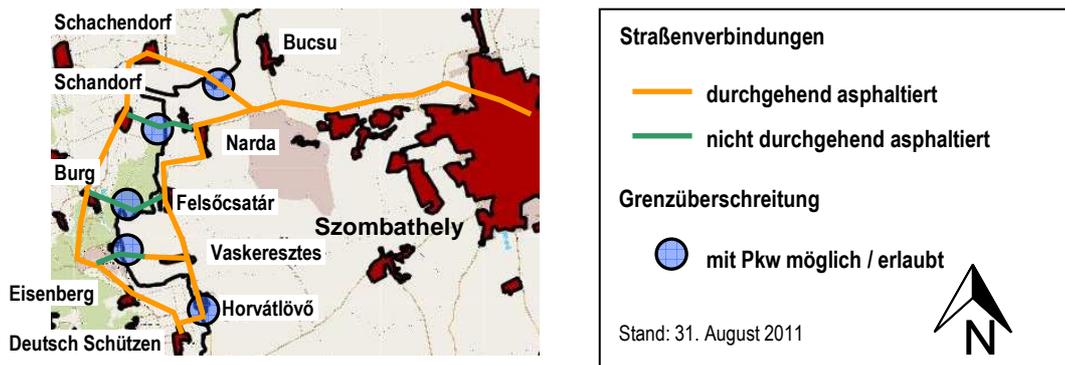


Abbildung 23: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Burg und Felsőcsatár

	Burg – Felsőcsatár	Schandorf – Narda
Burg – Felsőcsatár	4 km	11 km
Burg – Szombathely	21 km	21 km

Tabelle 13: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Burg – Felsőcsatár bzw. Schandorf – Narda

6.1.8. Eisenberg – Vaskeresztes

Die Verbindung zwischen Eisenberg und Vaskeresztes ist nicht asphaltiert (Abbildung 24). Von der Grenzlandstraße abweigend dient diese Strecke vorrangig dem nichtmotorisierten Verkehr. Für den Pkw-Verkehr ist diese Strecke nur von geringem Interesse, da auf der neu ausgebauten grenzüberschreitenden Straße zwischen Deutsch Schützen und Horvátlövő die Distanz zwischen den beiden Ortschaften nur etwas länger ist, und Szombathely ohnehin auf dieser Strecke über kürzere Distanz zu erreichen ist (Tabelle 14). Ein Ausbau der Strecke für den Pkw-Verkehr scheint derzeit nicht sinnvoll.

Verbindung Eisenberg - Vaskeresztes

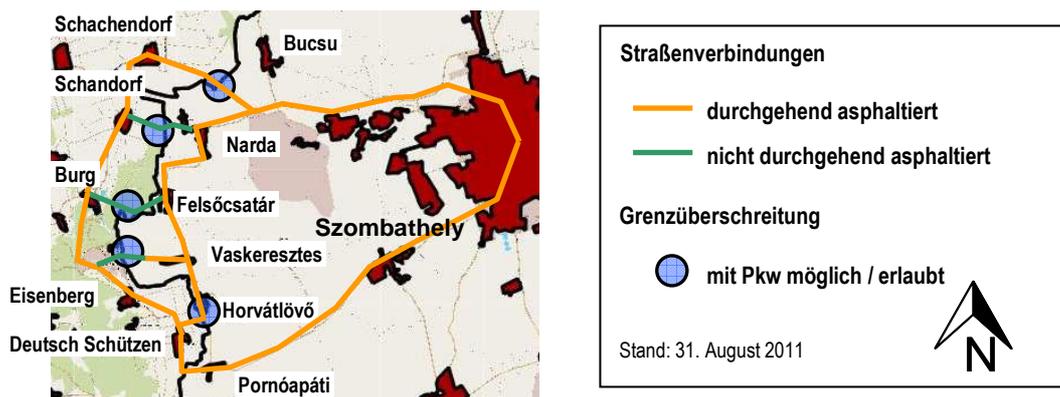


Abbildung 24: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Eisenberg und Vaskeresztes

	Eisenberg - Vaskeresztes	Deutsch Schützen - Horvátlövő
Eisenberg – Vaskeresztes	5 km	7 km
Eisenberg – Szombathely	25 km	21 km

Tabelle 14: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Eisenberg – Vaskeresztes bzw. Deutsch Schützen – Horvátlövő

6.1.9. Gaas (Moschendorf) – Szentpéterfa

Die Verbindung zwischen Gaas (Moschendorf) und Szentpéterfa entspricht der alten Straße und stellt die direkte Verbindung zwischen Moschendorf und Szentpéterfa dar (Abbildung 25). Gegenwärtig weist sie qualitative Mängel auf österreichischer Seite auf. Es ist anzunehmen, dass diese Strecke bei entsprechender Ausbaugüte primär als Verbindung zwischen der B56 (Raum Güssing / Moschendorf) einerseits und Bildein sowie den an das Burgenland angrenzenden ungarischen Ortschaften von Pornóapáti bis Narda andererseits genutzt wird. Dies ist insofern interessant, zumal auf dieser Strecke zwischen Moschendorf und Bildein nur eine Ortschaft durchquert werden muss, anstatt drei Ortschaften auf der Strecke über Gaas und Eberau.

Ein durchgehender Ausbau dieser Strecke ist aus den genannten Gründen zu forcieren. Die Verbindung Gaas (Moschendorf) – Szentpéterfa wird im grenzüberschreitenden Radverkehrskonzept (Grubits, Tatic 2010) als Radroute vorgeschlagen, wobei der Kfz-Verkehr vom Radverkehr baulich zu trennen ist.

Verbindung Gaas (Moschendorf) - Szentpéterfa

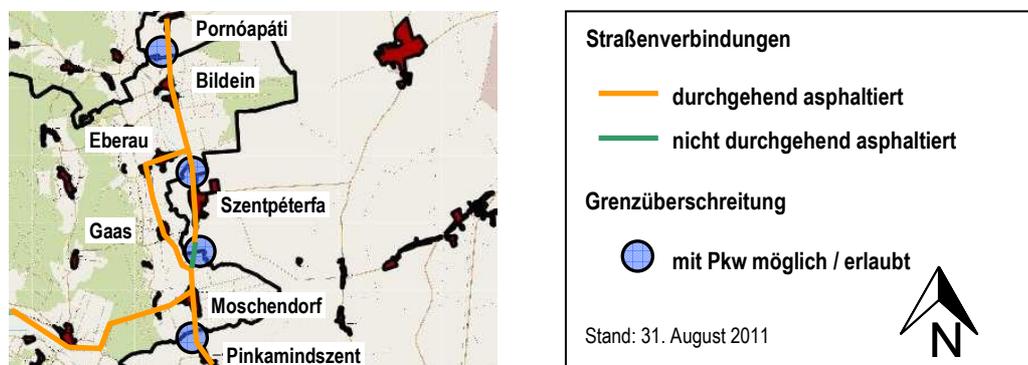


Abbildung 25: Bestehende, nicht durchgehend asphaltierte Straßenverbindung zwischen Gaas (Moschendorf) und Szentpéterfa

	Gaas (Moschendorf) – Szentpéterfa	Eberau – Szentpéterfa
Moschendorf - Szentpéterfa	4 km	9 km
Güssing – Szentpéterfa	18 km	23 km
Güssing – Bildein	22 km	25 km

Tabelle 15: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des Grenzüberganges Gaas (Moschendorf) - Szentpéterfa bzw. Eberau – Szentpéterfa

6.2. Schaffung neuer Verbindungen für den Pkw-Verkehr

Bei den zu untersuchenden neuen Verbindungen handelt es sich einerseits um alte Wegverbindungen aus der Zeit vor dem Eisernen Vorhang, die entweder für den motorisierten Individualverkehr gesperrt sind oder bereits verwachsen sind, andererseits um neue Verbindungen. Es werden Grenzübertrittsmöglichkeiten zwischen folgenden Orten untersucht:

- Wallern – Kapuvár
- Mörbisch – Fertőrákos
- Loipersbach – Ágfalva
- Lutzmannsburg – Zsira
- Frankenau – Horvátzsidány
- Luising – Kemestaródfa
- Reinersdorf – Nemesmedves

6.2.1. Wallern – Kapuvár

Im Süden des Bezirks Neusiedl gibt es nur eine einzige Möglichkeit mit dem Pkw nach Ungarn zu kommen, und zwar über Pamhagen. Es wird eine Verbindung östlich von Pamhagen in die grenznahe Kleinstadt Kapuvár untersucht. Aufgrund der geographischen Lage der Gemeinden und der Tatsache, dass der Bereich südlich von Tadtén und Andau als „Europaschutzgebiet Waasen-Hanság“ zum Schutz verschiedener Vogelarten ausgewiesen ist, wird für die Untersuchung eine Verbindung zwischen Tadtén und Wallern (am Rand des Schutzgebiets) auf dem Gemeindegebiet von Wallern herangezogen (Abbildung 26).

Verbindung Wallern – Kapuvár

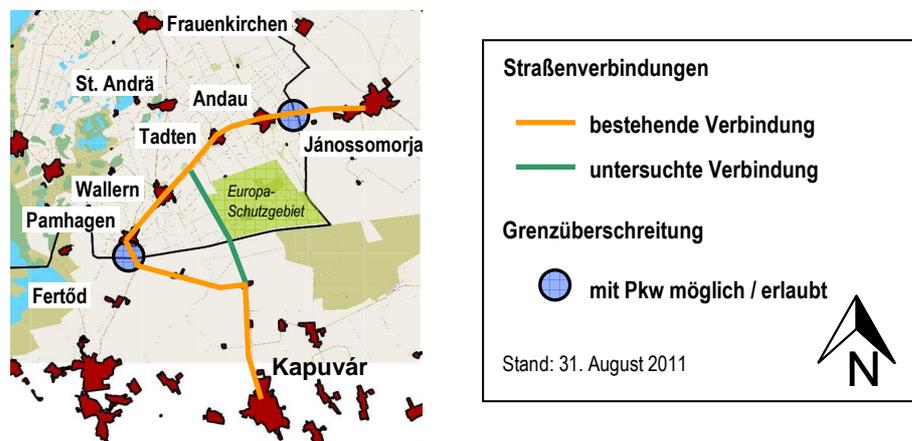


Abbildung 26: Zu untersuchende, neue Straßenverbindung zwischen Wallern und Kapuvár

Eine bessere Anbindung an Kapuvár dient in erster Linie den Bewohnern und Einpendlern der Gemeinde Wallern (Tabelle 16), die rund 70 Einpendler aus der ungarischen Kleinstadt verzeichnet (Stand: Juli 2009). Für Bewohner der Gemeinde Tadtén ist Mosonmagyaróvár mit 27 km zwar etwas weiter entfernt, aufgrund des größeren Angebots als Einkaufsstadt sicher attraktiver als Kapuvár. Analoges gilt für die Gemeinde Andau. Einpendler aus Kapuvár wurden für beide Gemeinden nicht registriert.

Auch für nördlich gelegene Gemeinden, wie Frauenkirchen oder Neusiedl am See, ergeben sich auf dem Weg nach Kapuvár (und östlich davon bis Csorna) um etwa 3 km kürzere Entfernungen. Es ist allerdings wahrscheinlich, dass aufgrund der nur geringen Wegersparnis die gut ausgebauten, etablierte Strecke über Pamhagen gewählt wird.

Die Positionierung der Region als ökotouristische Modellregion, insbesondere die in Umsetzung befindliche Erschließung des Gebiets südlich von Wallern für den Radverkehr im Rahmen des grenzüberschreitenden Projekts „Fertő-Hanság mobil“, an dem die Gemeinden Wallern und Tadtén teilnehmen, ist beim Ausbau einer Verbindung für den motorisierten Verkehr entsprechend zu berücksichtigen.

	Wallern – Kapuvár	Pamhagen – Fertőd
Wallern – Kapuvár	18 km	24 km
Tadten – Kapuvár	22 km	30 km
Andau – Kapuvár	26 km	34 km
St. Andrá – Kapuvár	28 km	31 km
Frauenkirchen – Kapuvár	34 km	37 km
Neusiedl – Kapuvár	50 km	53 km

Tabelle 16: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des zu untersuchenden Grenzüberganges Wallern – Kapuvár bzw. des bestehenden Grenzüberganges Pamhagen – Fertőd

6.2.2. Mörbisch – Fertőrákos

Im Bezirk Eisenstadt-Umgebung gibt es zwei Möglichkeiten, mit dem Pkw nach Ungarn zu kommen, und zwar über Klingenbach und über St. Margarethen. Es wird eine Verbindung östlich davon, bei Mörbisch untersucht (Abbildung 27). Die Gemeinde Mörbisch ist mit ihrer ungarischen Nachbargemeinde Fertőrákos durch einen Radweg verbunden, der Teil des Radwegs rund um den Neusiedlersee ist.

Verbindung Mörbisch – Fertőrákos

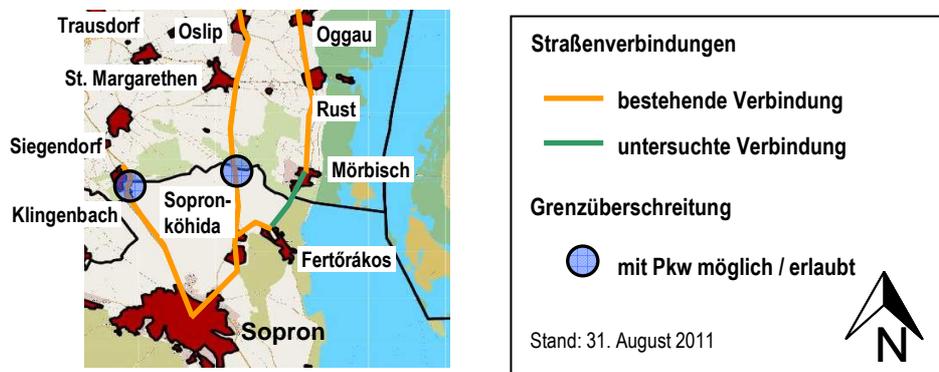


Abbildung 27: Zu untersuchende, neue Straßenverbindung zwischen Mörbisch und Fertőrákos

Eine direkte Straßenverbindung zwischen Mörbisch und Fertőrákos dient in erster Linie den Bewohnern beider Gemeinden. Mit dem Pkw wären dann zwischen den Gemeinden nur mehr 5 km zurückzulegen statt der bisherigen 21 km über St. Margarethen. Wegersparnis gäbe es auch zwischen Mörbisch und Sopron (11 km weniger) und zwischen Rust bzw. Oggau und Fertőrákos (4 km weniger). Zwischen Rust bzw. Oggau und Sopron kommt es nur zu einer geringen Verkürzung der Strecke (1 km). (Tabelle 17)

Die Gemeinde Mörbisch verzeichnet knapp 70 Berufseinpender aus Ungarn. Diese kommen überwiegend aus Sopron (30%) und Fertőrákos (12%). Der größte Teil der Einpendler aus Fertőrákos ist in Eisenstadt beschäftigt, in Rust sind keine Beschäftigten aus Fertőrákos registriert (Stand: Juli 2009).

Bei der Umsetzung ist die bestehende Radverbindung zwischen Mörbisch und Fertőrákos zu berücksichtigen. Diese ist Teil des Neusiedlersee-Radweges und wird von Frühling bis Herbst stark frequentiert, insbesondere von Fahrradgruppen und Familien. Die Schaffung einer Verbindung zwischen Mörbisch und Fertőrákos für Pkw sollte sich nicht bloß auf die Freigabe der bestehenden Radverbindung beschränken, sondern sollte unbedingt von dieser baulich getrennt erfolgen.

	Mörbisch – Fertőrákos	St. Margarethen – Sopronköhida
Mörbisch – Fertőrákos	5 km	21 km
Mörbisch – Sopron	13 km	24 km
Rust – Fertőrákos	12 km	16 km
Rust – Sopron	18 km	19 km
Eisenstadt – Fertőrákos	25 km	25 km

Tabelle 17: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des zu untersuchenden Grenzüberganges Mörbisch – Fertőrákos bzw. des bestehenden Grenzüberganges St. Margarethen – Sopronköhida

6.2.3. Loipersbach – Ágfalva

Zwischen Loipersbach und Ágfalva gibt es derzeit eine Verbindung für den nichtmotorisierten Verkehr, die vom Ortszentrum Loipersbachs südlich der Bahnstrecke nach Ágfalva führt. Untersucht wird eine Straßenverbindung, die vom östlichen Ortsrand in der Nähe des Bahnhofes von der Landesstraße L224 nördlich der Bahnstrecke nach Ágfalva führt (Abbildung 28).

Verbindung Loipersbach – Ágfalva

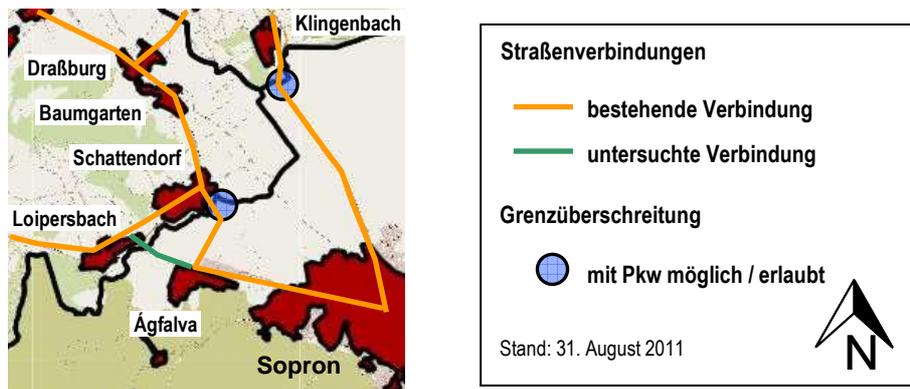


Abbildung 28: Zu untersuchende, neue Straßenverbindung zwischen Loipersbach und Ágfalva

Im Vergleich zur Straßenverbindung Schattendorf – Ágfalva ergeben sich nur geringe Wegeinsparungen in die ungarische Nachbargemeinde bzw. nach Sopron (Tabelle 18). Die Straßenverbindung über Loipersbach wäre allerdings insofern interessant, da sie für Bewohner aus dem Raum Mattersburg die kürzeste Verbindung nach Sopron darstellt und im Gegensatz zur Strecke über Schattendorf nicht durch das Ortszentrum bzw. innerörtliches Wohngebiet führt.

Eine direkte Straßenverbindung zwischen Loipersbach und Ágfalva dient nicht nur den Bewohnern der beiden Gemeinden. Diese Verbindung wird auch von Bewohnern des Gebiets zwischen Loipersbach und Mattersburg genutzt, für die diese Strecke die kürzeste Verbindung nach Sopron darstellt, sowie von ungarischen Einpendlern in den Raum Mattersburg, allein rund 150 Einpendler kommen aus der Stadt Sopron.

Der Bau einer Straßenverbindung ist nur dann sinnvoll, wenn (wie bereits diskutiert) die Straße zwischen Schattendorf und Ágfalva für den motorisierten Verkehr gesperrt wird. Der über Schattendorf führende Radweg B30 (Koglweg) würde in diesem Zusammenhang eine Erweiterung über die Grenze erhalten.

	Loipersbach – Ágfalva	Schattendorf – Ágfalva
Loipersbach – Ágfalva	3 km	6 km
Loipersbach – Sopron	10 km	11 km
Schattendorf – Ágfalva	5 km	3 km
Schattendorf – Sopron	10 km	8 km
Mattersburg – Ágfalva	15 km	17 km
Mattersburg – Sopron	21 km	22 km

Tabelle 18: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des zu untersuchenden Grenzüberganges Loipersbach – Ágfalva bzw. des bestehenden Grenzüberganges Schattendorf – Ágfalva

6.2.4. Lutzmannsburg – Zsira

Im südlichen Teil des Bezirks Oberpullendorf gibt es praktisch nur eine Möglichkeit, mit dem Pkw nach Ungarn zu kommen, und zwar bei Mannersdorf über den Grenzübergang Rattersdorf – Köszeg. Rund 30 km nördlich davon führt ein Weg von Nikitsch nach Zsira, dieser ist allerdings nicht durchgehend asphaltiert. Zwischen diesen beiden Grenzübertrittsmöglichkeiten wird eine Verbindung zwischen Lutzmannsburg und Zsira untersucht (Abbildung 29).

Wie in Kap. 5.2.3 erwähnt, ist im Rahmen des Projekts „Landmark Rubber“ neben dem Ausbau der Straße zwischen Nikitsch und Zsira auch jener zwischen Lutzmannsburg und Zsira geplant, wobei die Therme Lutzmannsburg kleinräumig umfahren werden soll.

Verbindung Lutzmannsburg – Zsira

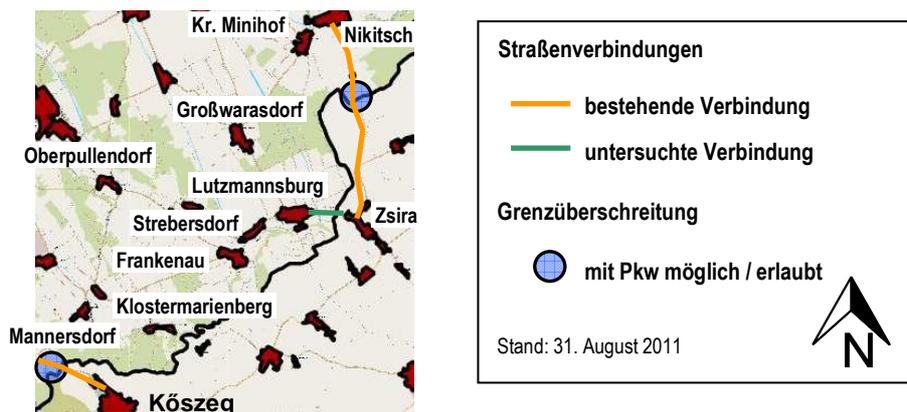


Abbildung 29: Zu untersuchende, neue Straßenverbindung zwischen Lutzmannsburg und Zsira

Eine grenzüberschreitende Straßenverbindung zwischen Lutzmannsburg und Zsira ist insbesondere im Hinblick auf die Therme Lutzmannsburg interessant, die einerseits von Besuchern als auch von Arbeitspendlern aus Ungarn aufgesucht wird. Mit 82 Berufseinpendlern aus Ungarn ist Lutzmannsburg die drittgrößte Einpendlergemeinde des Bezirks im grenzüberschreitenden Berufspendlerverkehr.

Eine Öffnung der Straßenverbindung bei Lutzmannsburg verkürzt die Fahrtstrecke zwischen dem Raum Oberpullendorf und dem Raum Csepreg – Zsira – Peresznye (Tabelle 19). Zwischen diesen Zielen sind allerdings keine großen Verkehrsströme zu erwarten, einerseits kommen zwei Drittel der rund 90 ungarischen Einpendler nach Oberpullendorf aus den Städten Sopron, Köszeg und Szombathely, andererseits kommt den ungarischen Gemeinden in diesem Raum keine besondere regionale Bedeutung zu.

	Lutzmannsburg – Zsira	Rattersdorf – Köszeg
Lutzmannsburg – Zsira	4 km	33 km
Lutzmannsburg – Köszeg	19 km	19 km
Oberpullendorf – Horvátzsidány	24 km	24 km
Oberpullendorf – Peresznye	21 km	27 km
Oberpullendorf – Csepreg	24 km	31 km
Oberpullendorf – Zsira	16 km	32 km

Tabelle 19: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des zu untersuchenden Grenzüberganges Lutzmannsburg – Zsira bzw. des bestehenden Grenzüberganges Rattersdorf – Köszeg

6.2.5. Frankenau – Horvátzsidány

Unter der Prämisse, dass die Straße zwischen Lutzmannsburg und Zsira wie geplant hergestellt wird, wird rund 7 km südlich davon eine weitere grenzüberschreitende Verbindung zwischen Frankenau und Horvátzsidány mit dem Verlauf der ehemaligen Wegverbindung zwischen den beiden Orten untersucht (Abbildung 30).

Verbindung Frankenau – Horvátzsidány

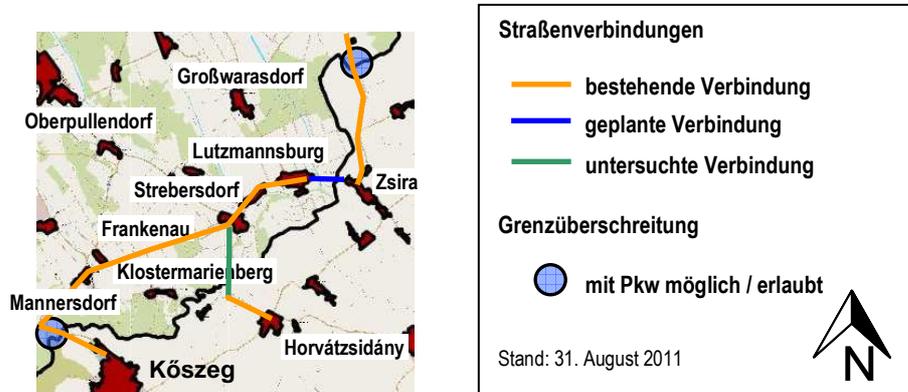


Abbildung 30: Zu untersuchende, neue Straßenverbindung zwischen Frankenau und Horvátzsidány

Eine grenzüberschreitende Verbindung zwischen Frankenau und Horvátzsidány verkürzt die Fahrtstrecke zwischen den beiden Ortschaften deutlich (Tabelle 20), hat allerdings nur Bedeutung zwischen Frankenau bzw. Lutzmannsburg und Kőszeg einerseits und zwischen Oberpullendorf und den ungarischen Orten Horvátzsidány und Peresznye andererseits. Die Nachfrage wird daher entsprechend gering ausfallen, allerdings ist die Strecke auch für Radverkehr durchaus von Interesse.

	Frankenau – Horvátzsidány	Lutzmannsburg – Zsira	Rattersdorf – Kőszeg
Frankenau – Horvátzsidány	5 km	15 km	21 km
Frankenau – Kőszeg	12 km	nicht relevant	16 km
Lutzmannsburg – Kőszeg	15 km	19 km	19 km
Oberpullendorf – Horvátzsidány	15 km	24 km	24 km
Oberpullendorf – Peresznye	18 km	21 km	27 km

Tabelle 20: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung der zu untersuchenden Grenzübergänge Frankenau – Horvátzsidány und Lutzmannsburg – Zsira bzw. des bestehenden Grenzüberganges Rattersdorf – Kőszeg

6.2.6. Luising – Kemestaródfa

Im südlichen Teil des Bezirks Güssing gibt es keine Möglichkeit, mit dem Pkw nach Ungarn zu kommen. Die für diese Region nächsten Grenzübergänge sind nordöstlich Heiligenbrunn – Pinkamindszent und südwestlich Heiligenkreuz – Rábafüzes. Es wird eine Grenzübergangsmöglichkeit bei Luising – Kemestaródfa (Abbildung 31) und in weiterer Folge bei Reinersdorf – Nemesmedves (Kap. 6.2.7) untersucht.

Verbindung Luising – Kemestaródfa

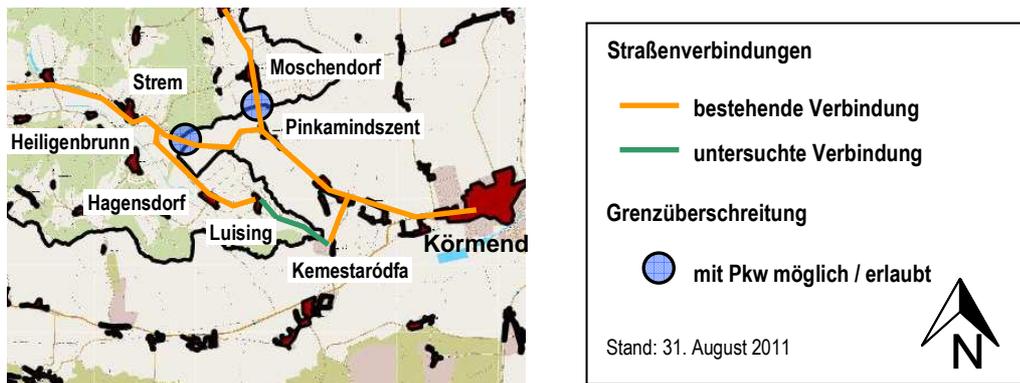


Abbildung 31: Zu untersuchende, neue Straßenverbindung zwischen Luising und Kemestaródfa

Eine Verbindungsstraße zwischen Luising und Kemestaródfa verkürzt die Fahrtstrecke zwischen den beiden Ortschaften deutlich (Tabelle 21). Die Strecke wird hauptsächlich für den Verkehr zwischen Luising bzw. Hagensdorf und Kemestaródfa bzw. Körmend genutzt werden. Aufgrund der Einsparung großer Umwegfahrten und der direkten Anbindung der Orte Luising und Hagensdorf an die Stadt Körmend ist die Schaffung dieser Verbindung zu empfehlen.

	Luising – Kemestaródfa	Heiligenbrunn – Pinkamindszent
Luising – Kemestaródfa	4 km	17 km
Luising – Körmend	12 km	21 km
Hagensdorf – Körmend	14 km	19 km
Güssing – Kemestaródfa	19 km	21 km
Güssing – Körmend	27 km	25 km

Tabelle 21: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des zu untersuchenden Grenzüberganges Luising – Kemestaródfa bzw. des bestehenden Grenzüberganges Heiligenbrunn – Pinkamindszent

6.2.7. Reinersdorf – Nemesmedves

Da es derzeit im südlichen Teil des Bezirks Güssing keine Möglichkeit gibt, mit dem Pkw die Staatsgrenze nach Ungarn zu passieren, wird neben dem Grenzübergang Luising – Kemestaródfa eine weitere Übertrittsmöglichkeit untersucht. Zwischen Reinersdorf und Nemesmedves besteht bereits ein Weg, dieser kann jedoch mit dem Pkw nur erschwert befahren werden. Der Ausbau dieses Weges für den Pkw-Verkehr bietet sich insofern an, da die beiden Ortschaften nur 2 km voneinander entfernt liegen (Abbildung 32).

Verbindung Reinersdorf – Nemesmedves

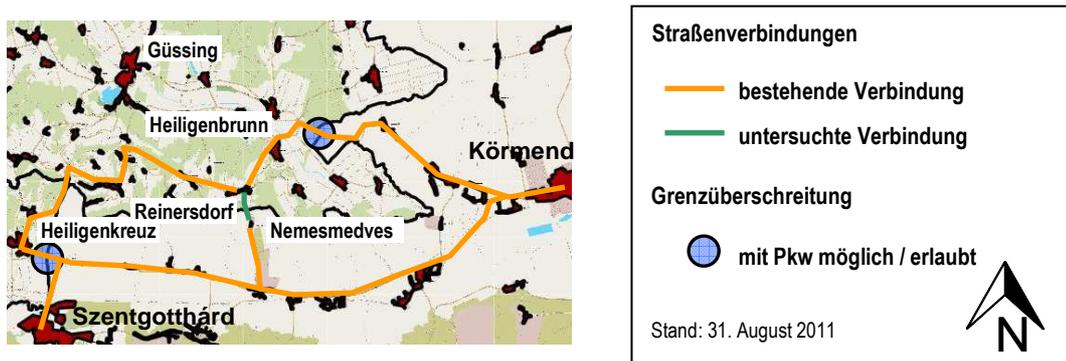


Abbildung 32: Zu untersuchende, neue Straßenverbindung zwischen Reinersdorf und Nemesmedves

Eine grenzüberschreitende Straßenverbindung zwischen Reinersdorf und Nemesmedves verkürzt die Fahrdistanz zwischen den beiden benachbarten Ortschaften enorm (Tabelle 22). Ebenso ergeben sich kürzere Distanzen zwischen Reinersdorf und Szentgotthárd sowie zwischen Güssing und Nemesmedves. Die Nachfrage wird gering sein, da diese Verbindung keine regionale Bedeutung erlangen wird. Der Ausbau ist dennoch zu forcieren, da weite Umwegfahrten zwischen den Grenzorten eingespart werden können und seitens der Gemeinde Heiligenbrunn, zu der Reinersdorf gehört, großes Interesse besteht.

	Reinersdorf – Nemesmedves	Heiligenkreuz – Rábafüzes	Heiligenbrunn – Pinkamindszent
Reinersdorf – Nemesmedves	2 km	29 km	30 km
Reinersdorf – Szentgotthárd	18 km	20 km	nicht relevant
Güssing – Nemesmedves	12 km	27 km	nicht relevant
Güssing - Szentgotthárd	28 km	17 km	nicht relevant

Tabelle 22: Vergleich der Weglängen zwischen den Orten bei Benutzung des zu untersuchenden Grenzüberganges Reinersdorf – Nemesmedves und den bestehenden Grenzübergängen Heiligenkreuz – Rábafüzes bzw. Heiligenbrunn – Pinkamindszent

6.2.8. Einsparung an CO₂-Emissionen im grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr

Neu geschaffene Grenzübergänge sollen die kleinräumige Erreichbarkeit erhöhen. Durch die Vermeidung von Umwegfahrten werden Treibstoff und als Folge CO₂-Emissionen reduziert. Tabelle 23 zeigt, welche Distanzen durch die neu geschaffenen Grenzübergänge pro Fahrt eingespart werden können, wobei Fahrten zwischen folgenden Orten berücksichtigt werden:

- den Nachbarorten beiderseits der Grenze,
- dem österreichischen Grenzort und dem nächsten ungarischen Zentrum,
- dem ungarischem Grenzort und dem nächsten österreichischen Zentrum, sowie
- den nächsten Zentren auf österreichischer und ungarischer Seite.

Grenzorte (A – H)	Nächstes Zentrum (H)	Nächstes Zentrum (A)	Einsparung der zurückzulegenden Wegstrecke in km pro Fahrt (einfach) zwischen			
			den Grenzorten	Grenzort (A) und nächstem Zentrum (H)	Grenzort (H) und nächstem Zentrum (A)	nächstem Zentrum (A) und nächstem Zentrum (H)
Wallern – Kapuvár	Kapuvár	Neusiedl	6 km	6 km	3 km	3 km
Mörbisch – Fertőrákos	Sopron	Eisenstadt	16 km	11 km	k.E.	k.E.
Loipersbach – Ágfalva	Sopron	Mattersburg	3 km	1 km	2 km	1 km
Lutzmannsburg – Zsira	Kőszeg	Oberpullendorf	29 km	k.E.	16 km	k.E.
Frankenau – Horvátzsidány *	Kőszeg	Oberpullendorf	10 km	4 km	9 km	k.E.
Luising – Kemestaródfa	Kőrmend	Güssing	13 km	9 km	2 km	k.E.
Reinersdorf – Nemesmedves	Szentgotthárd	Güssing	27 km	2 km	15 km	k.E.

* unter der Voraussetzung, dass die Verbindung Lutzmannsburg – Zsira besteht

k.E.: keine Ersparnis

Tabelle 23: Übersicht der einzusparenden Weglängen bei Nutzung der zu untersuchenden neuen Grenzübergänge

Entsprechend den in Tabelle 23 dargestellten eingesparten Wegstrecken werden die daraus resultierenden eingesparten CO₂-Emissionen für die einzelnen Fahrten ermittelt. Der Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro Pkw-Kilometer liegen die in Tabelle 24 dargestellten, auf das Burgenland bezogenen Werte des Mikrozensus 2009/2010 zugrunde. Da für Ungarn keine Daten in dieser Form verfügbar sind, werden die ermittelten CO₂-Emissionen auch für ungarische Pkw herangezogen.

	Art des Treibstoffs	
	Benzin	Diesel
Durchschnittlicher Treibstoffverbrauch pro 100 km	7,4 l	6,7 l
CO ₂ -Emissionen pro l Treibstoff	2,32 kg CO ₂ /l	2,62 kg CO ₂ /l
CO ₂ -Emission pro gefahrenem km	0,1717 kg CO ₂ /km	0,1755 kg CO ₂ /km

Tabelle 24: Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen pro gefahrenem Pkw-km für das Burgenland (Mikrozensus 2009/2010, Statistik Austria 2011)

Unter der Annahme, dass die Grenzübergangsstellen von österreichischen und ungarischen Pkw-Lenkern in gleichem Umfang genutzt werden und unter Berücksichtigung, dass 59 % der im Burgenland registrierten privaten Pkw (Statistik Austria 2011) und 20 % der in Ungarn gemeldeten Pkw (Eurostat 2011) mit Diesel betrieben werden, errechnen sich auf Basis der Werte in Tabelle 24 durchschnittliche CO₂-Emissionen von 0,1731 kg pro gefahrenem km. Die durch die neu geschaffenen Grenzübergänge pro Fahrt durchschnittlich eingesparten CO₂-Emissionen sind in Tabelle 25 enthalten.

Die gesamte Einsparung an CO₂-Emissionen für einzelne Grenzübergangsstellen ist von der tatsächlichen Nachfrage abhängig, insbesondere von der auf den neuen Grenzübergang verlagerten Verkehrsmenge und der tatsächlichen Quell-Ziel-Relation. Zudem ist auch eine eventuelle neu generierte Verkehrsmenge zu berücksichtigen.

Grenzorte (A – H)	nächstes Zentrum (H)	Nächstes Zentrum (A)	CO ₂ -Einsparung pro Fahrt (einfach) zwischen			
			den Grenzorten	Grenzort (A) und nächstem Zentrum (H)	Grenzort (H) und nächstem Zentrum (A)	nächstem Zentrum (A) und nächstem Zentrum (H)
Wallem – Kapuvár	Kapuvár	Neusiedl	1,04 kg	1,04 kg	0,52 kg	0,52 kg
Mörbisch – Fertőrákos	Sopron	Eisenstadt	2,77 kg	1,90 kg	k.E.	k.E.
Loipersbach – Ágfalva	Sopron	Mattersburg	0,52 kg	0,17 kg	0,35 kg	0,17 kg
Lutzmannsburg – Zsira	Kőszeg	Oberpullendf.	5,02 kg	k.E.	2,77 kg	k.E.
Frankenau – Horvátzsidány *	Kőszeg	Oberpullendf.	1,73 kg	0,69 kg	1,56 kg	k.E.
Luising – Kemestaródfa	Kőrmend	Güssing	2,25 kg	1,56 kg	0,35 kg	k.E.
Reinersdorf – Nemesmedves	Szentgotthárd	Güssing	4,67 kg	0,35 kg	2,60 kg	k.E.

* unter der Voraussetzung, dass die Verbindung Lutzmannsburg – Zsira besteht

k.E.: keine Ersparnis

Tabelle 25: Übersicht der CO₂-Einsparung pro Fahrt bei Nutzung der zu untersuchenden neuen Grenzübergänge

7. Kategorisierung der untersuchten Grenzübertrittsstellen

In Anlehnung an die Kategorisierung der Grenzübergänge in der Studie „Funktionale Bewertung des Burgenländischen Straßennetzes“ (IPE 2007) wird eine Kategorisierung der auszubauenden oder neu zu schaffenden grenzüberschreitenden Verbindungen hinsichtlich ihrer regionalen Bedeutung vorgenommen. Die von IPE (2007) verwendete Kategorisierung unterscheidet Gemeinden, regionale Zentren und überregionale Zentren als Quelle bzw. Ziel der Fahrt. Um den betrachteten kleinräumigen Verkehrsströmen der vorliegenden Studie gerecht zu werden, wird diese Kategorisierung entsprechend adaptiert:

Da die zu bewertenden Grenzübergänge nicht an das höherrangige Straßennetz angeschlossen sind, wird sich ihr Einzugsbereich vorrangig auf den grenznahen Bereich beschränken. Im grenznahen Bereich definiert IPE die Städte Eisenstadt, Sopron und Szombathely als überregionale Zentren. Diese Einteilung würde im kleinräumigen Fokus verzerrend wirken. Es werden somit die überregionalen Zentren mit den regionalen Zentren zusammengefasst als Zentren kategorisiert. Grenznahe Zentren sind

- auf österreichischer Seite: Neusiedl, Eisenstadt, Mattersburg, Oberpullendorf, Oberwart, Güssing und Jennersdorf;
- auf ungarischer Seite: Mosonmagyaróvár, Kapuvár, Sopron, Kőszeg, Szentgotthárd, Körmend, und Szombathely.

Entsprechend der Funktion von Fahrtquelle und dem Fahrtziel, der an den neuen bzw. auszubauenden Grenzübergängen wahrscheinlichen Verkehrsströme erfolgt eine Kategorisierung dieser Grenzübergänge (Tabelle 26):

Fahrtquelle / Fahrtziel	Gemeinde	Zentrum
Gemeinde	lokal	teilregional
Zentrum	teilregional	regional

Tabelle 26: Kategorisierung der Grenzübergänge entsprechend ihrer Funktion

Die Zuordnung der einzelnen untersuchten neuen sowie auszubauenden Grenzübergänge ist in Tabelle 27 und Abbildung 33 dargestellt. Es werden zudem Quelle und Ziel potenzieller Verkehrsströme zusammengefasst und Grenzübergänge, die für ungarische Berufseinpendler ins Burgenland von Bedeutung sind, ausgewiesen.

Grenzorte (A – H)	Ziel und Quelle potenzieller Verkehrsströme	Pendler- ströme	lokal	teilregional	regional
Deutsch Jahrndorf – Rajka	Deutsch Jahrndorf, Pama, Kittsee ↔ Mosonmagyaróvár Eipendler aus Rajka ↔ Neusiedl, Gols	•		•	
Wallern – Kapuvár	Wallern (Tadten, Andau) ↔ Kapuvár zum Teil Raum Neusiedl – Frauenkirchen ↔ Kapuvár	•			•
Mörbisch – Fertőrákos	Mörbisch, Rust ↔ Sopron Raum Mörbisch – Oggau ↔ Fertőrákos	•		•	
Loipersbach – Ágfalva	Raum Loipersbach – Mattersburg ↔ Ágfalva, Sopron	•			•
Ritzing – Brennbergbánya	Raum Oberpullendorf ↔ Brennbergbánya Ritzing ↔ Sopron			•	
Deutschkreutz – Nagycenk	Raum Oberpullendorf ↔ Nagycenk, Bundesstraße 84	•			•
Nikitsch – Zsira	Raum Nikitsch – Deutschkreutz ↔ Raum Csepreg – Bük		•		
Lutzmannsburg – Zsira	Oberpullendorf ↔ Raum Csepreg – Zsira - Peresznye			•	
Frankenau – Horvátzsidány *	Frankenau, Lutzmannsburg ↔ Kőszeg Raum Oberpullendorf ↔ Horvátzsidány			•	
Rechnitz – Bucsu	Rechnitz ↔ Bucsu zum Teil Rechnitz ↔ Szombathely		•		
Schandorf – Narda	Schandorf ↔ Narda zum Teil Schandorf ↔ Szombathely		•		
Burg – Felsőcsatár	Burg ↔ Felsőcsatár		•		
Eisenberg – Vaskeresztes	<i>kaum genutzt</i> <i>(über Deutsch Schützen – Horvatlövő etwa gleich weit)</i>		•		
Gaas (Moschendorf) - Szentpéterfa	Raum Güssing ↔ Raum Pornóapáti – Narda			•	
Luising – Kemestaródfa	Luising, Hagensdorf ↔ Kemestaródfa, Körmend			•	
Reinersdorf – Nemesmedves	Reinersdorf ↔ Raum Nemesmedves – Szentgotthárd Güssing ↔ Nemesmedves, Vasszentmihály, Gasztony			•	

* unter der Voraussetzung, dass die Verbindung Lutzmannsburg – Zsira besteht

Tabelle 27: Kategorisierung der untersuchten neuen und auszubauenden Grenzübergänge entsprechend ihrer Funktion und Bedeutung für Arbeitspendler

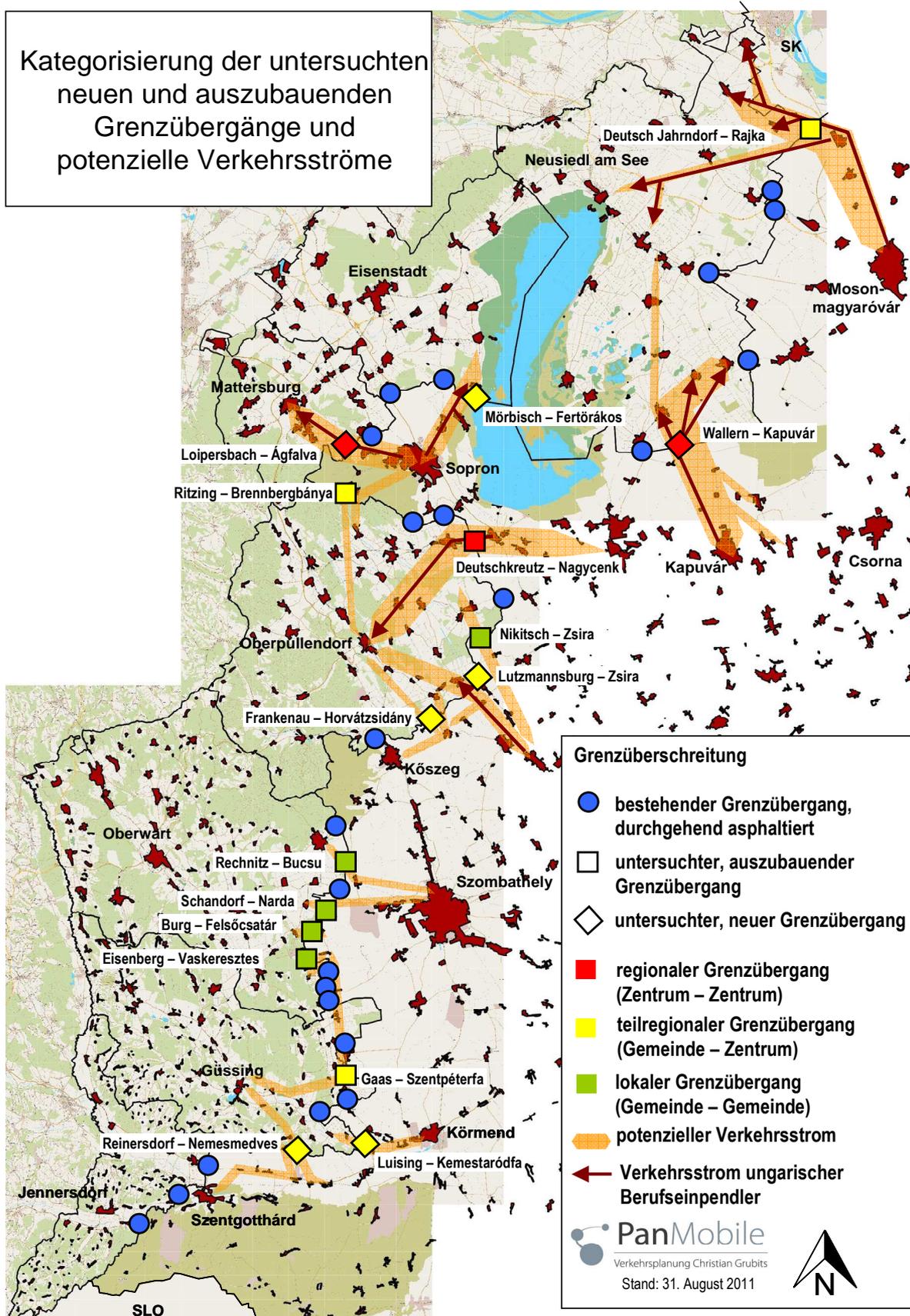


Abbildung 33: Kategorisierung der untersuchten neuen und auszubauenden Grenzübergänge und potenzielle Verkehrsströme

8. Resümee

Die Bestandsaufnahme bestehender grenzüberschreitender Verbindungen hat gezeigt, dass auch durchgehend asphaltierte Straßen nicht immer einem zufriedenstellenden Qualitätsstandard entsprechen. Fahrbahnebenenheiten und Schlaglöcher beeinträchtigen stellenweise nicht nur den Fahrkomfort, sondern auch die Verkehrssicherheit. Betroffen sind in erster Linie grenzüberschreitende Straßen, die nicht direkt an das höherrangige Straßennetz angebunden sind. Es zeigt sich, dass manche Wege bis zur Grenze gut ausgebaut sind, im weiterführenden (österreichischen oder ungarischen) Bereich allerdings schlecht ausgebaut bzw. kaum benutzbar sind. Bei bestehenden Fahrbeschränkungen (z.B. Tonnagebeschränkungen) gehen diesbezügliche Beschilderungen nicht immer auf beiden Seiten der Grenze konform. Es wird daher empfohlen, das bestehende Straßennetz auf beiden Seiten der Grenze auf hohem Qualitätsniveau zu halten und Fahrbeschränkungen einheitlich festzusetzen.

Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden bestehende grenzüberschreitende Wege, die nicht durchgehend asphaltiert sind, sowie neu zu schaffende Verbindungen oder für den Pkw-Verkehr derzeit nicht freigegebene Wege näher untersucht. Die Beurteilung und Maßnahmenentwicklung basiert auf den ermittelten, über die zu untersuchenden Strecken eingesparten Weglängen zwischen den Grenzgemeinden und zu den grenznahen Zentren. Weiters finden bestehende Verkehrsströme ungarischer Berufsempfänger in das Burgenland Berücksichtigung.

Die folgenden untersuchten grenzüberschreitenden Wege sind derzeit nicht durchgehend asphaltiert. Großteils handelt es sich dabei um Wege aus der Zeit vor dem Eisernen Vorhang, die trotz ihres zum Teil schlechten Zustandes in unterschiedlichem Ausmaß genutzt werden – insbesondere dort, wo große Umwegfahrten vermieden werden können und durch Anbindung an ein Zentrum auf der anderen Seite der Grenze oder durch den grenzüberschreitenden Berufspendlerverkehr größere Nachfrage gegeben ist. Ein Ausbau der Verbindungen, indem sie durchgehend asphaltiert werden, kann aufgrund der Erhöhung des Fahrkomforts und der Verkehrssicherheit generell als sinnvoll erachtet werden. Folgende Verbindungen sollten weiterhin dem Pkw-Verkehr zur Verfügung stehen:

- Deutsch Jahndorf – Rajka
- Ritzing – Brennbergbánya
- Deutschkreutz – Nagycenk
- Nikitsch – Zsira

Der Ausbau ist im Rahmen des Projekts „Landmark Rubber“ geplant.

- Schandorf – Narda

Im Grenzüberschreitenden Radverkehrskonzept (Grubits, Tatic 2010) wird diese Verbindung als Radroute vorgeschlagen. Aus diesem Grund ist eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorzusehen oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit für den Kfz-Verkehr auf 50 km/h zu beschränken.

- Burg – Felsőcsatár
- Gaas (Moschendorf) – Szentpéterfa

Diese Verbindung wird im Grenzüberschreitenden Radverkehrskonzept (Grubits, Tatic 2010) als Radroute vorgeschlagen. Es ist eine bauliche Trennung des Radverkehrs vom Kfz-Verkehr vorzusehen.

Aus derzeitiger Sicht wird empfohlen, den Pkw-Verkehr auf folgenden Verbindungen zugunsten des nicht motorisierten Verkehrs einzuschränken:

- Rechnitz – Bucsú

Entsprechend dem Grenzüberschreitenden Radverkehrskonzept (Grubits, Tatic 2010) wird der Ausbau der Strecke als Radroute empfohlen.

- Eisenberg – Vaskeresztes

Ein Ausbau der Strecke für den Pkw-Verkehr ist aufgrund der geringen Nachfrage und der Nähe zum Grenzübergang Deutsch Schützen – Horvátlövő nicht sinnvoll.

Die untersuchten neuen Verbindungen enthalten alte Wege aus der Zeit vor dem Eisernen Vorhang, die teils verwachsen, teils für den Kfz-Verkehr gesperrt sind, sowie neue Wegverbindungen. Grundsätzlich ist die Schaffung bzw. Öffnung der untersuchten Grenzübertrittsmöglichkeiten für Pkw aus Sicht der Einsparung von Weglängen sinnvoll, allerdings gibt es bei einzelnen Verbindungen Vorbehalte, wodurch die Vor- und Nachteile, die die neue Verbindung mit sich bringt, sorgfältig abzuwägen sind. Folgende neue Möglichkeiten zum Grenzübertritt mit dem Pkw wurden untersucht:

- Wallern – Kapuvár

Die untersuchte Verbindung befindet sich am Rand des Europa-Schutzgebiets „Waasen – Hanság“. Dies und die Positionierung der Region als ökotouristische Modellregion verlangen eine besondere Berücksichtigung des Naturraumes. Vor diesem Hintergrund ist abzuwägen, ob die Ersparnis der Wegstrecken die Erschließung für den

grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr in diesem Gebiet rechtfertigt. Falls eine Verbindung errichtet wird, ist der Radverkehr in jenem Bereich baulich zu trennen, in dem das Radverkehrsnetz betroffen ist.

□ Mörbisch – Fertőrákos

Die Verbindung ist Teil des stark frequentierten Neusiedlersee-Radweges. Ob diese Strecke geöffnet wird, hängt in erster Linie davon ab, ob die Verkürzung der Wege oder der Nutzen des Radweges für die Freizeit und den Tourismus höhere Priorität erhält. Im Fall der Öffnung dieser Strecke für den Pkw-Verkehr ist der Radverkehr ist unbedingt vom Kfz-Verkehr zu trennen.

□ Loipersbach – Ágfalva

Bei Schaffung dieser Verbindung sollte der Grenzübergang Schattendorf – Ágfalva für den Kfz-Verkehr gesperrt werden.

□ Lutzmannsburg – Zsira

Die Öffnung bzw. der Ausbau ist im Rahmen des Projekts „Landmark Rubber“ vorgesehen.

□ Frankenau – Horvátzsidány

Bei dieser Verbindung ist nur eine geringe Nachfrage seitens des Pkw-Verkehrs zu erwarten, insofern ist sie auch für den Radverkehr attraktiv.

□ Luisling – Kemestaródfa

Aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage seitens des Pkw-Verkehrs, ist diese Verbindung auch für den Radverkehr interessant.

□ Reinersdorf – Nemesmedves

Diese Verbindung lässt nur eine geringe Nachfrage seitens des Pkw-Verkehrs erwarten, insofern ist sie auch für den Radverkehr attraktiv.

Bei den in dieser Studie untersuchten Verbindungen mit lokaler oder teilregionaler Bedeutung ist bei der baulichen Ausgestaltung die Niederrangigkeit zu berücksichtigen. Außerdem wird eine Tonnagebeschränkung für Lkw empfohlen. Dies ist speziell dort angebracht, wo regionale Zentren über kürzere Wege erreicht werden können.

Werden Verbindungen geöffnet, die bislang nur dem nicht motorisierten Verkehr dienen, ist dieser in angemessener Weise entsprechend der zu erwartenden Kfz-Verkehrsmenge und der zulässigen Höchstgeschwindigkeit zu berücksichtigen. Dies gilt besonders für Radrouten, auf denen vermehrt Gruppen und Familien unterwegs sind, wie beispielsweise auf der Strecke zwischen Mörbisch und Fertőrákos.

Beim Ausbau bestehender sowie bei der Schaffung neuer Verbindungen ist eine Zusammenarbeit zwischen österreichischer und ungarischer Seite erforderlich. Es macht keinen Sinn, Wege bis zur Staatsgrenze in hoher Qualität zu errichten, die dann im weiterführenden (österreichischen oder ungarischen) Bereich in einen Schotterweg münden. Ebenso sind Fahrbeschränkungen einvernehmlich festzusetzen.

9. Quellenverzeichnis

AMS (Arbeitsmarktservice): Pendlerdaten. Stand: Juli 2009

Grubits, C.; Tatic, R.: Grenzüberschreitendes Radverkehrskonzept für das Gebiet Burgenland – Westungarn. Im Auftrag der Mobilitätszentrale Burgenland. Eisenstadt 2010

IPE – Integrierte Planung und Entwicklung Regionaler Transport- und Versorgungssysteme Ges.m.b.H. (Hrsg.): Funktionale Bewertung des Burgenländischen Straßennetzes. Im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung. Wien 2007

KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.): Grenzüberschreitender Masterplan Radverkehr Burgenland – Westungarn 2009/ 10. Qualitätscheck: Mittelburgenland. Region Sopron – Deutschkreutz – Kőszeg. Im Auftrag der Mobilitätszentrale Burgenland. Eisenstadt 2010

KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.): Grenzüberschreitender Masterplan Radverkehr Burgenland – Westungarn 2009/ 10. Qualitätscheck: Nordburgenland. Region Seewinkel – Fertő Hanság National Park. Im Auftrag der Mobilitätszentrale Burgenland. Eisenstadt 2010

KfV – Kuratorium für Verkehrssicherheit (Hrsg.): Grenzüberschreitender Masterplan Radverkehr Burgenland – Westungarn 2009/ 10. Qualitätscheck: Südburgenland. Region Szombathely – Güssing – Jennersdorf. Im Auftrag der Mobilitätszentrale Burgenland. Eisenstadt 2010

Sammer, G.; Meth, D.: MONA - Vertiefte Untersuchung von Mobilität und (Nah-)Versorgung im unteren Pinka- und Stremtal, Erarbeitung eines Maßnahmenkonzeptes. Im Auftrag des Amtes der Burgenländischen Landesregierung. Wien 2006

Snizek, S.; Rittler, C.: Personenverkehrserhebung Grenzübergänge Ostregion 2005 im Auftrag der PGO. Wien 2005

Landmark Rubber: Programm zur grenzüberschreitenden Kooperation Österreich - Ungarn 2007-2013. <http://www.at-hu.net>

Fertő-Hanság mobil: Umweltfreundliche Mobilität Fertő-Hanság. Programm zur grenzüberschreitenden Kooperation Österreich - Ungarn 2007-2013. <http://www.at-hu.net>

VÁTI (Magyar Regionális Fejlesztési és Urbanisztikai Kht.): Verkehrsinfrastrukturnetze über die Grenze. Programm Ungarn – Österreich. Phare CBC 2003. 2007

Statistik Austria: Fahrleistungen und Treibstoffeinsatz privater Pkw nach Bundesländern. Mikrozensus 2009/2010. http://www.statistik.at/web_de/statistiken/energie_und_umwelt/energie/energieeinsatz_der_haushalte/index.html

EUROSTAT: Datenbank Verkehr. <http://epp.eurostat.ec.europa.eu/portal/page/portal/transport/data/database>