

EU-Programmperiode 2006-2013  
Programm für territoriale Zusammenarbeit Österreich – Ungarn

Priorität 2: Nachhaltige Entwicklung und Erreichbarkeit

Grenzüberschreitende Mobilität Österreich-Ungarn

Arbeitspaket 4

# Grenzüberschreitendes ÖV – Verkehrskonzept

## Endbericht



**GreMo Pannonia**  
Grenzüberschreitende Mobilität  
Határon átnyúló mobilitás



EUROPEAN UNION  
European Regional  
Development Fund

## Inhaltsverzeichnis

<b>1 DAS ÖV-VERKEHRSKONZEPT IM PROGRAMMDOKUMENT, „GRENZÜBERSCHREITENDE MOBILITÄT BURGENLAND-WESTUNGARN“</b> .....	4
1.1 Zielsetzungen des grenzüberschreitenden Verkehrskonzeptes.....	4
1.2 Aufgabenstellung.....	5
1.3 Kooperationen.....	5
<b>2 DIE PROJEKTREGION BURGENLAND – WESTUNGARN</b> .....	7
2.1 Raum- und Bevölkerungsentwicklung.....	7
2.2 Das Landesentwicklungsprogramm des Burgenlandes.....	10
<b>3 MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG UND OPTIMIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS</b> .....	11
<b>3.1 Prinzipien der Organisation des öffentlichen Verkehrs-Knotenpunktkonzept</b>	13
3.1.1 Regionale + überregionale Zentren als Taktknoten.....	15
3.1.2 Die benötigten Kantenfahrzeiten.....	15
<b>3.2 Grundlagen und Voraussetzungen für Verbesserungsmaßnahmen</b> .....	16
3.2.1 Infrastrukturelle Maßnahmen .....	16
3.2.2 Fahrplanorganisation.....	18
3.2.3 Herstellung der benötigten Kantenfahrzeiten.....	19
<b>3.3 Verkehrsnachfrage</b> .....	21
3.3.1 Hochrechnung der Fahrtenmatrix 2011 (Fahrten der Burgenländer).....	21
3.3.2 Zur Abschätzung des grenzüberschreitenden werktäglichen Verkehrs Burgenland- Westungarn.....	25
<b>3.4 Verkehrsangebot 2011 im öffentlichen Verkehr</b> .....	30
<b>3.5 Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen für den ÖV im Burgenland und im grenzüberschreitenden ÖV Burgenland-Westungarn</b> .....	32
3.5.1 Nordburgenland – der Knoten Neusiedl.....	33
3.5.2 Nordburgenland – der Knoten Eisenstadt.....	33
3.5.3 Nordburgenland - Parallelverkehre.....	36
3.5.4 Nordburgenland - Der GREMO-Seebus.....	36
3.5.5 Mittelburgenland – der Knoten Oberpullendorf (inkl. grenzüberschreitender Verkehr Oberpullendorf – Köszeg).....	38
3.5.6 Südburgenland – Oberwart (inkl. Oberwart – Szombathely).....	40
3.5.7 Südburgenland – Güssing (inkl. Güssing – Körmend).....	45
3.5.8 Südburgenland – Jennersdorf (inkl. Jennersdorf – Szentgotth./Körmend).....	50
<b>3.6 Bedarfsverkehre</b> .....	53
3.6.1 Angebotsformen .....	54
3.6.2 Organisationsformen.....	55
3.6.3 Empfehlungen für bedarfsorientierte Systeme im Südburgenland.....	57

## Darstellungsverzeichnis

Darstellung 1: GREMO-Projektraum: Bevölkerung 2009, Arbeitsplätze 2001.....	8
Darstellung 2: Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit und Bevölkerungsentwicklung.....	9
Darstellung 3: Landesentwicklungsprogramm Burgenland 2011.....	11
Darstellung 4: LEP Burgenland 2011: Kooperationen des Burgenlandes.....	12
Darstellung 5: Das Knotenpunktkonzept – Prinzipskizze (Systemzeit 7:00 Uhr).....	13
Darstellung 6: Taktknoten im Burgenland und erforderliche Fahrzeiten im ÖV.....	14
Darstellung 7: GVK-B 2020 geplante Infrastrukturmaßnahmen.....	17
Darstellung 8: Bereits durchgeführte und kurzfristig geplante Infrastrukturmaßnahmen.....	18
Darstellung 9: Verkehrsverflechtungen der Politischen Bezirke des Burgenlandes im Ausbildungs- und Berufsverkehr 2011.....	28
Darstellung 10: Der Berufsverkehr der Burgenländer sowie der Berufsverkehr Ungarn-Burgenland 2011 Im Strassenverkehr und im öffentlichen Verkehr.....	29
Darstellung 11: Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr im Burgenland.....	31
Darstellung 12: Die Vernetzung des Bahnverkehrs (Nordburgenland) 2009/10.....	32
Darstellung 13: Eisenstadt Maßnahmen im Bahnhofsbereich.....	34
Darstellung 14: Eisenstadt: Maßnahmen im Stadtbereich.....	35
Darstellung 15: GREMO- Seebus 2011.....	46
Darstellung 16 Raum Oberpullendorf: Verkehrsbelastung im Straßenverkehr (bgld.Pendler).....	47
Darstellung 17: Raum Oberpullendorf: Verkehrsangebot im ÖV 2011 (0-24 Uhr).....	48
Darstellung 18: ÖV Oberpullendorf-Köszeg.....	49
Darstellung 19: Oberwart: das Verkehrsankommen im Berufsverkehr.....	50
Darstellung 20: ÖV-Verkehrsangebot im Knoten Oberwart 2011 (0-24 Uhr).....	50
Darstellung 21: Die Bahnstrecke Friedberg – Oberwart als Teil der SETA-Achse.....	52
Darstellung 22: Grenzüberschreitender Busverkehr (Schachendorf – Bucsu).....	53
Darstellung 23 Güssing: ÖV-Verkehrsangebot 2011 (0-24 Uhr).....	54
Darstellung 24: Güssing: Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr (bgld.Pendler).....	55
Darstellung 25 Der Taktknoten Güssing im Frühverkehr.....	58
Darstellung 26: Jennersdorf: ÖV-Verkehrsangebot 2011 (0-24 Uhr).....	59
Darstellung 27: Der Taktknoten Jennersdorf im Frühverkehr.....	60
Darstellung 28: Jennersdorf: Verkehrsbelastungen im Straßenverkehr (bgld.Pendler).....	60
Darstellung 29: Mögliche bedarfsorientierte Verkehre im Südburgenland.....	65
Tabelle 1: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 2001-2009 im Projektraum Burgenland – Westungarn.....	7
Tabelle 2: Symmetrische Taktknoten: benötigte und bestehende Fahrzeiten.....	20
Tabelle 3: Burgenland – Wohnbevölkerung nach Altersgruppen 2001-2010.....	23
Tabelle 4: Berechnungsergebnisse 2011: der werktätlich, tägliche Verkehr der Burgenländer.....	25
Tabelle 5: Bewilligungspflichtig beschäftigte AusländerInnen 2011.....	26
Tabelle 6 Schulstatistik Burgenland 2001 . 2010.....	27
Tabelle 7: Provisorischer Bahn-Taktfahrplan in Eisenstadt.....	34
Tabelle 8: Busverbindungen Stremtal (Fahrplan 2012).....	45
Tabelle 9: Fahrplanentwurf Güssing-Körmend (nach 2012).....	48

## 1. DAS ÖV-VERKEHRSKONZEPT IM PROGRAMMDOKUMENT, „GRENZÜBERSCHREITENDE MOBILITÄT BURGENLAND-WESTUNGARN“

Das Programmdokument „Programm zur grenzüberschreitenden Mobilität Burgenland – Westungarn“ betont an mehreren Stellen die hohe Bedeutung einer guten Infrastruktur für die regionale Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Notwendigkeit einer raschen Implementierung der erforderlichen organisatorischen und infrastrukturellen Maßnahmen und nennt als Hauptziel für das grenzüberschreitende ÖV-Konzept: die Umsetzung bedarfsgerechter ÖV-Projekte und sieht für die Erstellung eines grenzüberschreitenden ÖV-Verkehrskonzeptes die folgenden Arbeitsbereiche vor

- ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Verbesserung der ÖKO-Mobilität enthalten
- die Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und Erreichbarkeit durch verbesserte Anbindung von Randgebieten und bessere Ost-West und Nord-Süd Verbindungen in der Grenzregion gewährleisten
- die Verbesserung der regionalen Erreichbarkeit und der Mobilität innerhalb der Region gewährleisten
- und zur Erschließungsqualität der regionalen Zentren beitragen.

### 1.1 Zielsetzungen des ÖV-Konzeptes GREMO

Es ist daher eines der Hauptanliegen und Ziel des vorliegenden Projekts

- Das derzeitige Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr zu beurteilen
- den Bedarf an öffentlichen Verkehrsverbindungen abzuschätzen
- Für das Nordburgenland Maßnahmen für die Einrichtung des symmetrischen Taktknotens Eisenstadt zu erarbeiten,
- sowie Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebotes für den Tourismus und den Freizeitverkehr der ansässigen Bevölkerung im Seewinkel zu entwickeln.
- Für das Südburgenland Maßnahmen für die Einrichtung bzw. Verbesserung des ÖV-Angebotes für die Taktknoten Oberwart, Güssing und Jennersdorf zu entwickeln
- Sowie Maßnahmen für die Einrichtung von grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen zu erarbeiten

Das Projekt GREMO sieht zwei Bearbeitungsbereiche vor:

1. Die Verbesserung der Öffentlichen Verkehrsangebotes jeweils im österreichischen (Landesgebiet des Burgenlandes) und im ungarischen Teil (Komitat Győr-Moson-Sopron und dem Komitat Vas) des Projektraumes. Die Grenzen des

Untersuchungsraumes sind weitgehend identisch mit den Grenzen der Euroregion West/Nyugat Pannonia

Der Verbesserung des ÖV-Angebotes wird das Organisationsprinzip des Knotenpunktkonzeptes zugrunde gelegt. Die Maßnahmenempfehlungen erfolgen aufbauend auf der Analyse des bestehenden Verkehrsangebotes (2011) und unter Berücksichtigung kleinräumigen Beförderungspotentiale. Darüber hinaus wurden Vorschläge für die Organisation des „GREMO-Seebusses“, d.i. die Anbindung der St.Martinstherme (Seewinkel) und die Vernetzung der touristischen Angebote durch den öffentlichen Verkehr erarbeitet und mit den Betreibern (ÖBB/Postbus) abgestimmt.

2. Die Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs zwischen Westungarn und dem Burgenland

Die Berechnungen und Darstellung der Verkehrsbelastungen zeigt deutlich, dass der grenzüberschreitende Verkehr Burgenland–Westungarn die mit Abstand stärksten Straßenverkehrsbelastungen verursacht. Grenzüberschreitende öffentliche Verkehre existieren lediglich im Bahnverkehr. Mit der Elektrifizierung der Raaberbahn zwischen Sopron und Szentgotthart wird nach Vorliegen eines entsprechenden Fahrplanes die Möglichkeit geschaffen, aus dem Südburgenland nicht nur die ungarischen Zentren Körmend, Szombathely und Sopron zu erreichen, sondern auch die Landeshauptstadt Eisenstadt und Wien.

## 1.2 Aufgabenstellung

Als eine wesentliche Voraussetzung für eine effiziente Verkehrsbedienung, d.h. für eine ökonomisch, ökologisch und sozial nachhaltige Verkehrsbedienung im öffentlichen Verkehr wurde die Implementierung eines Knotenpunktkonzeptes identifiziert (vgl. GVK-B 2003).

Die Wirkung eines derartigen Organisationskonzeptes ist eine 2 fache:

1. Durch die Optimierung des öffentlichen Verkehrsangebotes lassen sich Einsparungen der Verkehrsleistungen von 30% und mehr erzielen (ökonomische Nachhaltigkeit), gleichzeitig wird durch die Beschleunigung des Verkehrsablaufes eine höhere Attraktivität des ÖPNV erzielt, was bei den bisherigen Installierungen von Symmetrieknoten eine Fahrgastzunahme von bis zu 25% und eine nicht unerhebliche Verlagerung vom Pkw-Verkehr zum ÖPNV zur Folge hatte (ökologische Nachhaltigkeit).
2. Die Hierarchie der Verkehrsmittel,

- in der die Bahn (und in Regionen ohne Bahnbedienung der Bus) das „Rückgrat“ der regionalen Verkehrsbedienung darstellt und den schnellen Transport zwischen den Taktknoten übernimmt,
- dem Busverkehr ansonsten in erster Linie die Aufgabe der Zubringung zu den Taktknoten und die lokale Verkehrsbedienung zukommt und
- Bedarfsgesteuerte Systeme die flächenhafte Erschließung der Region ergänzen,

rückt bisher periphere Gebiete näher an die regionalen und überregionalen Zentren. Die so erzielbare Verbesserung der Austauschbeziehungen zwischen Peripherie-Umland-Zentrum stärkt im erheblichen Maß die territoriale Integration des Gesamttraumes. Gleichzeitig bewirkt die Implementierung eines derartigen Konzeptes eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit der Zentren und damit auch deren Wettbewerbsfähigkeit.

Es ist daher das Ziel des vorliegenden Projektes unter Berücksichtigung der bestehenden Planungen der Verkehrsunternehmen und der betroffenen Regionen, sowie des bestehenden Verkehrsangebotes auch für diese Teile des Programmraumes einen adäquaten Angebotsstandard im öffentlichen Verkehr für die Wohnbevölkerung und die Gäste zu erreichen. Dabei sollen die langjährigen Erfahrungen mit der Planung und Implementierung effizienter Verkehrsangebote gemeinsam mit dem im Projektraum tätigen Verkehrsunternehmen umgesetzt werden

Basierend auf diesem Programm der verbesserten Angebotsstruktur im regionalen Bahnverkehr soll in den nächsten Jahren sukzessive eine optimierte Organisationsstruktur für den öffentlichen Verkehr aufgebaut werden. Diese umfasst den Bahnverkehr, den Linienbusverkehr, den Fahrradverkehr (werktätlich) und den bedarfsgesteuerten Busverkehr

### 1.3 Kooperationen

Für die Erstellung des grenzüberschreitenden ÖV-Konzeptes ist eine enge Zusammenarbeit und inhaltliche Abstimmung

- mit dem Arbeitsbereich 2 (Mobilitätszentralen)
- mit dem Arbeitsbereich 3 (Grenzüberschreitender Verkehrsverbund)
- und mit dem Arbeitsbereich 5 (Radverkehrsinfrastruktur)

des Projektes „Grenzüberschreitende Mobilität Burgenland – Ungarn“ erforderlich. Insbesondere für die Verkehrsangebotsanalyse und die vorgesehenen Ausbauplanungen in Ungarn, sowie für die Verkehrsnachfrage in Ungarn ist eine enge Kooperation (inkl. Datenaustausch) mit der Raaberbahn und der ungarischen Bearbeitergruppe unbedingt notwendig.

## 2. DIE PROJEKTREGION BURGENLAND – WESTUNGARN

Die Projektregion Burgenland-Westungarn umfasst das Landesgebiet des Burgenlandes in Österreich und die Komitate Győr-Moson-Sopron und Vas auf ungarischen Staatsgebiet. Der Projektraum ist Teil der Euroregion West/Nyugat Pannonia

### 2.1 Raumstruktur und Bevölkerung

Bevölkerungsentwicklung 2001 - 2009				
	2001	2009	Diff.absolut	Diff.rel.in %
<b>BURGENLAND</b>	<b>277.569</b>	<b>283.965</b>	<b>6.396</b>	<b>2,3</b>
<i>davon Nordburgenland</i>	<i>140.976</i>	<i>147.805</i>	<i>6.829</i>	<i>4,8</i>
Eisenstadt	11.334	12.744	1.410	12,4
Neusiedl	5.584	6.798	1.214	21,7
Mattersburg	5.776	6.954	1.178	20,4
<i>Mittelburgenland</i>	<i>38.096</i>	<i>37.504</i>	<i>-592</i>	<i>-1,6</i>
Oberpullendorf	2.793	3.003	210	7,5
<i>Südburgenland</i>	<i>99.805</i>	<i>97.809</i>	<i>-1.996</i>	<i>-2,0</i>
Oberwart	6.696	7.039	343	5,1
Güssing	3.902	3.752	-150	-3,8
Jennersdorf	4.236	4.223	-13	-0,3
<b>MOSON-SOPRON-GYÖR</b>	<b>438.208</b>	<b>446.128</b>	<b>7.920</b>	<b>1,8</b>
<i>davon Städte &gt; 10.000 Einwohner</i>				
Csorna	10.894	10.652	-242	-2,2
Győr	127.576	126.422	-1.154	-0,9
Kapuvár	10.890	10.628	-262	-2,4
Mosonmagyaróvár	30.411	32.202	1.791	5,9
Sopron	54.674	57.578	2.904	5,3
Kőrmend	12.496	11.978	-518	-4,1
Köszeg	11.379	11.523	144	1,3
<b>VAS</b>	<b>269.649</b>	<b>263.063</b>	<b>-6.586</b>	<b>-2,4</b>
<i>davon Städte</i>				
Cellödömlök	11.991	11.568	-423	-3,5
Sarvár	15.874	15.313	-561	-3,5
Szentgotthárd	8.961	8.836	-125	-1,4
Szombathely	81.723	78.946	-2.777	-3,4
<b>Projektraum gesamt</b>	<b>985.426</b>	<b>993.156</b>	<b>7.730</b>	<b>0,8</b>

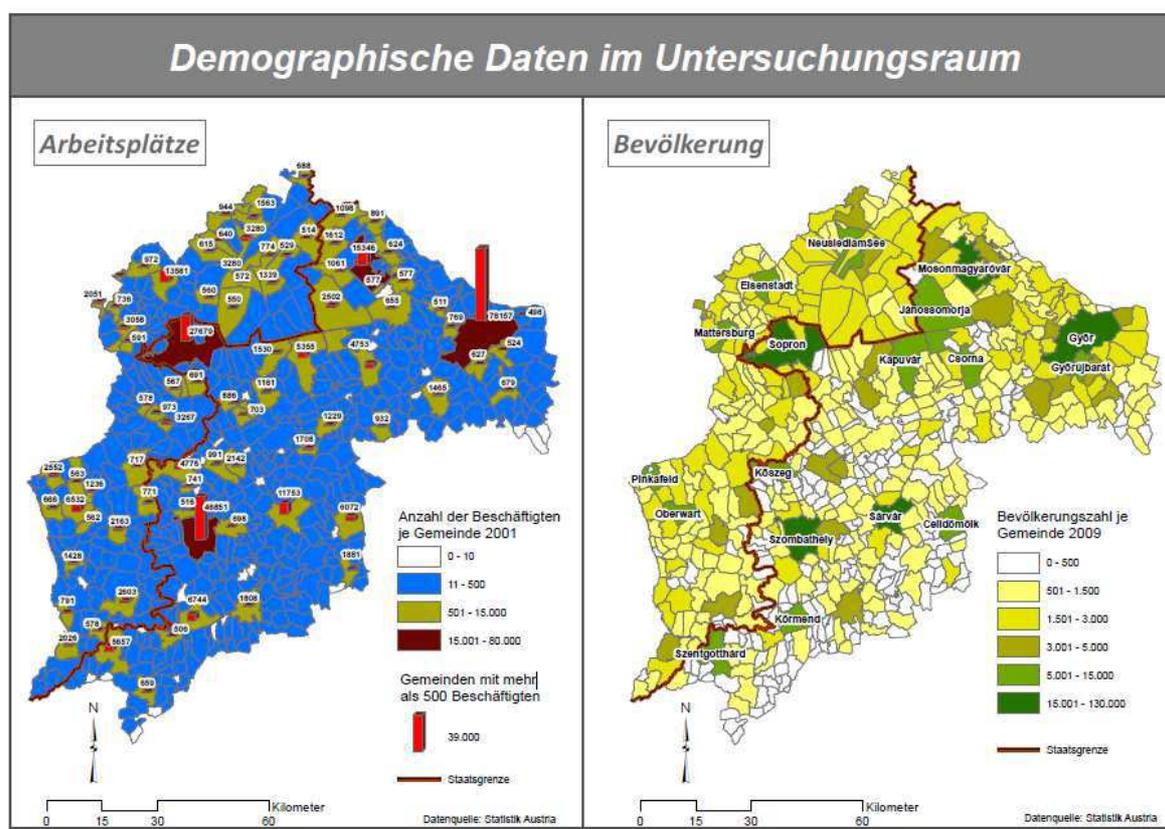
Tabelle 1: Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung 2001-2009 im Projektraum Burgenland-Westungarn

Im gesamten Projektraum wohnten 2009 fast 1 Million Personen, um 0,8% mehr als noch 2001. Die Bevölkerungsentwicklung verlief in den einzelnen Teilräumen des Projektraumes keineswegs gleichförmig, sondern wies ein deutliches Gefälle von Nord nach Süd auf.. Auch wenn sich die Bevölkerungsverluste beispielsweise im Südburgenland gegenüber dem Zeitraum 1991-2001 ziemlich genau halbiert haben, „schrumpft“ durch Abwanderung die Zahl der Einwohner weiterhin. Ganz ähnlich ist die Situation für die ungarische Nachbarregion des Südburgenlandes. Zwischen 2001 und 2009 ging die Einwohnerzahl im Südburgenland um 2% zurück, im benachbarten Komitat Vas ging die Einwohnerzahl im selben Zeitraum um 2,4% zurück,.

Ganz anders ist die Situation im Norden des Projektraumes. Sowohl das Nordburgenland

(+4,8%) als auch das benachbarte Komitat Moson-Sopron-Győr wiesen Bevölkerungszuwächse aus. Insbesondere im Nordburgenland war der Zuzug in die regionalen Zentren (bis 21,7%) und in die Landeshauptstadt Eisenstadt (+12,4%) beträchtlich. Zu dieser nördlichen Wachstumszone gehört auch die Stadt Sopron – sie wies ein Bevölkerungswachstum von 5,8% auf. Allein in diesen Raum wanderten in 8 Jahren rund 10.000 Personen zu.

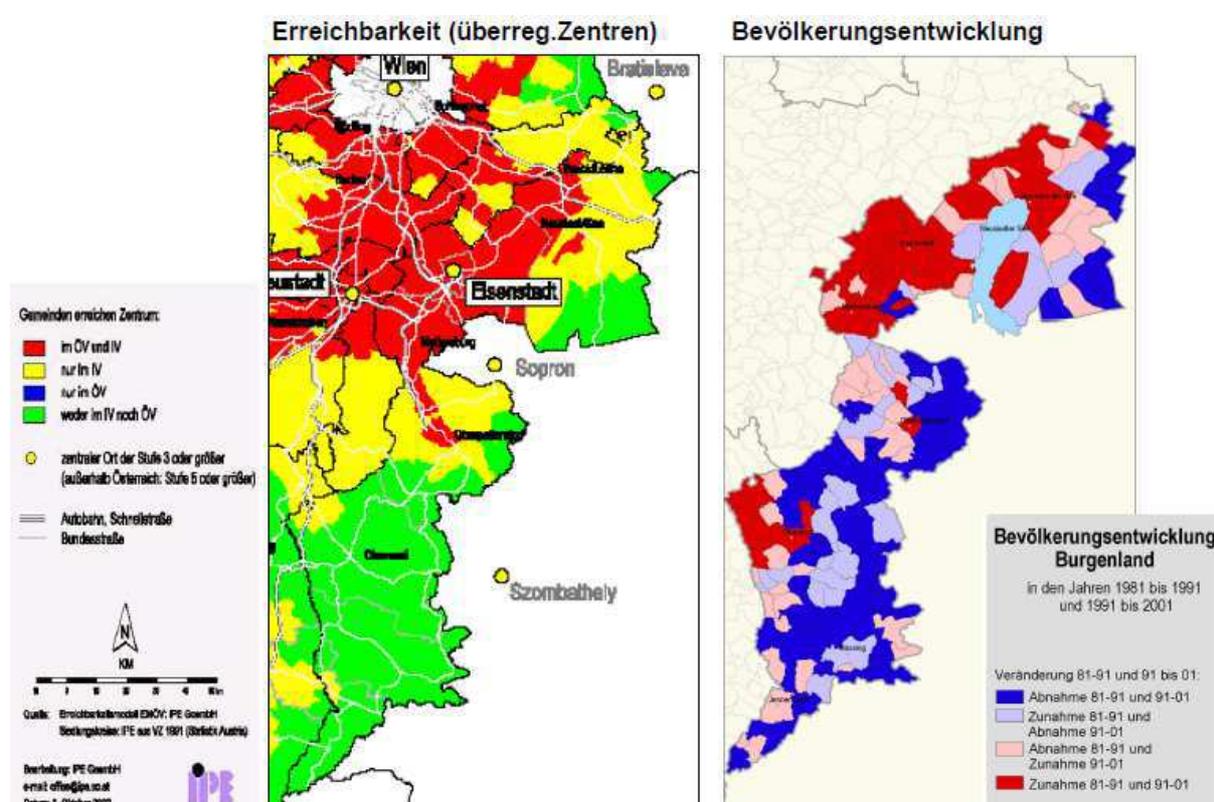
Im Süden des Projektraumes verloren großteils auch die regionalen und überregionalen Zentren einen Teil der Bevölkerung durch Abwanderung. Ausnahme ist hier Oberwart (+5.1%). Im benachbarten Komitat Vas war der Bevölkerungsrückgang in den größeren Städten relativ stärker als am „flachen Land“



Darstellung 1: GREMO-Projektraum: Bevölkerung 2009 und Arbeitsplätze 2001

Ingesamt zeigt diese Situation, die relativ geringe Attraktivität des Südens als Standortraum für die Funktion „Wohnen“. Besonders nachteilig wirkt sich diese Abwanderung auf die Bevölkerungsstruktur aus. Das betrifft einerseits die berufsfähige Bevölkerung, also jenen Teil der Wohnbevölkerung, der für die Entwicklung von Regionen als Träger der Kaufkraft und als Träger der wirtschaftlichen Tätigkeiten und Innovationen die Basis darstellt, und andererseits die nicht mehr aktive Bevölkerung, die die Intensität und den Umfang des Angebotes an sozialen Dienstleistungen der Regionen bestimmt. Ohne im Einzelnen über die Daten des ungarischen Projektgebietes zur Verfügung, kann angenommen werden, dass die Situation im Südburgenland ähnlich wie in der ungarischen Nachbarregion Vas ist: Die Anzahl der Berufsfähigen 20-65 Jährigen ist zwischen 2001 und 2010 nur im Bezirk

Jennersdorf leicht zurückgegangen (-1,7%). . Die Anzahl des berufsfähigen „Nachwuchses“ (15-20 Jährige) ist allerdings in allen südburgenländischen Regionen sehr stark rückläufig gewesen. Quoten von -21% (Güssing), -16% (Jennersdorf, Oberpullendorf) und -9% (Oberwart) lassen für die nächste Zukunft nicht nur Probleme auf dem Arbeitsmarkt erwarten (Mangel an Arbeitskräften) sondern mittelfristig auch Probleme bei der kumulativen regionalen Kaufkraft, sie wird sich verringern. Gerade zu einem Zeitpunkt, wo die Anzahl der nicht mehr im Berufsleben stehenden Personen erheblich zugenommen hat und auch weiter zunehmen wird. Damit steigt die Inanspruchnahme der medizinischen und der regionalen sozialen Dienstleistungen. Zusammengefasst werden der zunehmend geringer werdenden Kaufkraft zunehmende Leistungen (und Kosten) im Bereich der medizinischen und sozialen Versorgung gegenüberstehen.



Darstellung 2: Zusammenhang zwischen Erreichbarkeit und Bevölkerungsentwicklung

Es ist deutlich nachweisbar (vgl. GVK-B 2003, Darstellung 2), dass Erreichbarkeit und Standortqualität ursächlich zusammenhängen. So sind im Burgenland die regionalen Bereiche mit der besten Erreichbarkeit auch gleichzeitig jene mit einer positiven Bevölkerungsbilanz („Zuwanderungsgemeinden“). Regionale Bereiche mit schlechten Erreichbarkeitsverhältnissen sind nahezu vollständig identisch mit negativer Bevölkerungsbilanz („Abwanderungsgemeinden“). Gute bzw. zufriedenstellende Erreichbarkeitsverhältnisse wurden dann konstatiert, wenn das nächste überregionale Zentrum innerhalb von 50 Minuten, und das nächste regionale Zentrum innerhalb von 30 Minuten erreicht werden kann (vgl. ÖROK, Erreichbarkeitsverhältnisse in Österreich 2006)

Ebenfalls nachweisbar (vgl. SUSTRAIN) sind die regionalen Effekte einer deutlichen Verbesserung der Erreichbarkeit:

- Starker Rückgang der Wochenpendlerquote zugunsten einer erhöhten täglichen Pendlerverehrsaufkommens
- Dadurch Zunahme der kumulativen regionalen Kaufkraft
- Rückgang der Abwanderung (im Südburgenland reduzierte sich die Abwanderung von -5,3 auf -2,4%)

Die Aufwertung der Standortqualität durch verbesserte Erreichbarkeit betrifft selbstverständlich nicht nur die Funktion „Wohnen“ sondern auch die Betriebsstandortqualität. Insofern ist gerade in den Regionen mit starker Abwanderung die Verbesserung der Erreichbarkeit eine Grundbedingung für eine positive Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung und vermag einen nicht unerheblichen Beitrag zur Verbesserung der oa. Situation zu leisten. Angesichts der Belastungen der Berufspendler durch die stetig steigenden Treibstoffpreise kommt der Herstellung einer guten Erreichbarkeit der überregionalen Zentren im Projektraum (Wien, Wr. Neustadt, Eisenstadt, Sopron, Mosonmagyaróvár, Szobathely, Graz) im öffentlichen Verkehr eine immer größere Bedeutung für die Erhaltung und die Verbesserung der regionalen Strukturen zu. Wesentliche ersatzlose Rücknahmen des öffentlichen Verkehrsangebotes sind daher der Attraktivität der Standorte im hohen Maße abträglich.

**Durch die bessere Vernetzung und Optimierung der ÖV-Angebote sollte danach getrachtet werden, die gesamte Verkehrsleistung im öffentlichen Verkehr nicht (bzw. nur geringfügig) auszuweiten**

## 2.2 Das Landesentwicklungsprogramm des Burgenlandes 2011

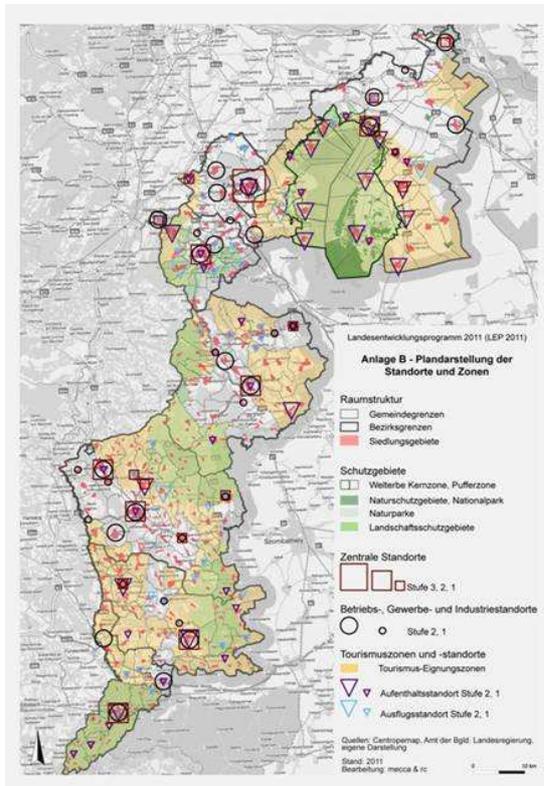
Das Landesentwicklungsprogramm Burgenland 2011 gibt drei Leitthemen für die künftige Entwicklung Burgenlands:

- „Wirtschaft nachhaltig stärken“
- „Zusammen wachsen – gemeinsam besser leben“
- „Stark durch qualifizierte Dienstleistung“

Das Burgenland verfolgt zur Umsetzung dieser Leitthemen eine polyzentrische Landesentwicklung, bei der die wirtschaftlichen Entwicklungschancen für viele kleine und starke Zentren durch eine gute Vernetzung über die Landesgrenzen hinaus gefördert werden sollen.

Das Landesentwicklungsprogramm 2011 beurteilt die für die Entwicklung des Landes wichtigen Standorte im Bereich Zentrale Verwaltung, Wirtschaft (Industrie- und Gewerbeparks, Technologiezentren, etc.), Soziales und Bildung (Krankenanstalten, Schulen und Bildungseinrichtungen), Tourismus (Aufenthaltsstandorte, Ausflugsstandorte). Neben der Landeshauptstadt Eisenstadt (Stufe 3) werden die Standorte nach ihrer regionalen (Stufe

2) und der kleinregionalen (Stufe 1) Versorgungswirkung beurteilt. Diese Standorte (vgl. Darstellung 3) stellen für alle Verkehrsplanungen „Pflichtpunkte“ der Erreichbarkeit dar.



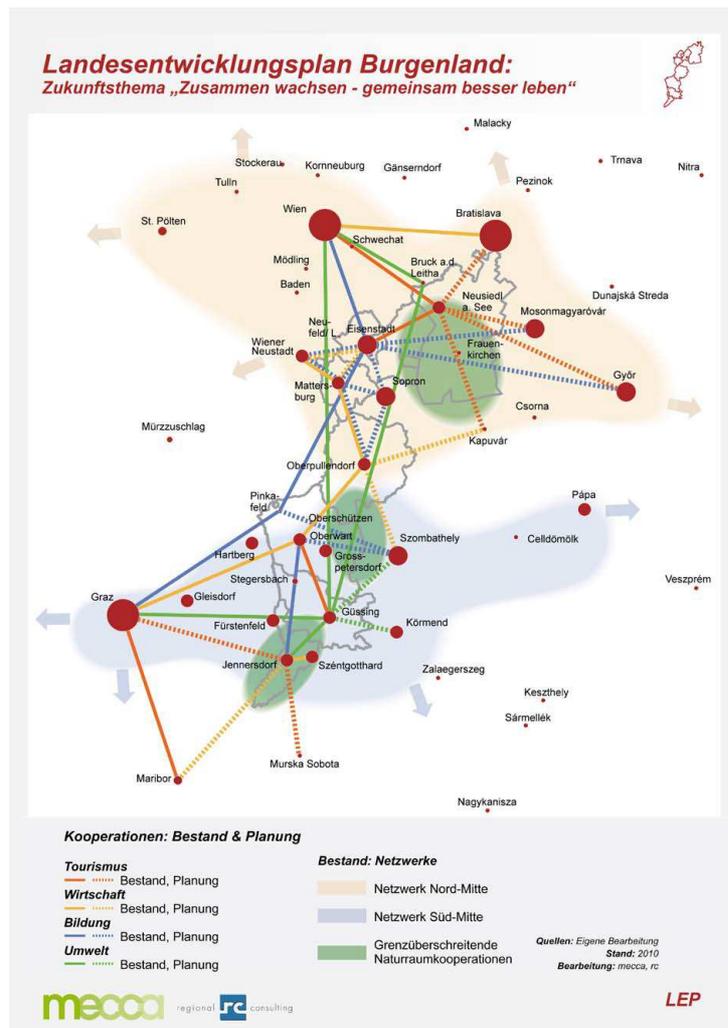
Darstellung 3 : Landesentwicklungsprogramm Burgenland 2011

Dabei wird in der Folge davon ausgegangen, dass die Standorte der Stufe 2, die im wesentlichen mit den Bezirkshauptorten identisch sind möglichst als symmetrische Taktknoten ausgebildet werden, die es erlauben, ein optimiertes Verkehrsangebot in der regionalen Verkehrserschließung zu konzipieren. Im öffentlichen Verkehr sollen auch die Standorte der Stufe 1 (kleinregionale Versorgung) eine adäquate Erreichbarkeit aufweisen.

Es muss außerdem darauf hingewiesen werden, dass nicht für alle Industrie- und Gewerbestandorte die Einrichtung öffentlicher Verkehrsverbindungen wirtschaftlich vertretbar ist. Namentlich, dann, wenn sich diese Standorte abseits zentraler Siedlungen und Einrichtungen befinden.

Eine Grundlage für die mittel und langfristige grenzüberschreitende Verkehrsplanung stellen die

- bessere Einbindung des Burgenlandes in die internationalen Verkehrsnetze
- Verbesserung der Verkehrsverbindungen zu den großen Zentren innerhalb und jenseits der Landesgrenze
- bestehenden und vorgesehenen grenzüberschreitenden Kooperationen (vgl. Darst. 4)



Darstellung 4: LEP Burgenland 2011, Kooperationen des Burgenlandes

Das LEP 2011 spricht sich im Sinne des Zukunftsthemas „Zusammen wachsen, gemeinsam besser leben“ für die Einrichtung grenzüberschreitender Netzwerke aus, weil „das Burgenland aufgrund seiner Größe und ländlichen Strukturen darauf angewiesen ist Kooperationen und Netzwerke auf- und auszubauen“...(LEP Burgenland 2011;S.65). Dazu ist die Entwicklung von zwei polyzentrischen Netzwerksystemen vorgesehen:

- Oberwart – Güssing – Jennersdorf inklusive Graz, Szombathely
- Eisenstadt – Mattersburg – Oberpullendorf inklusive der Region Neusiedler See mit Ankoppelung an die Zentren Wien; Bratislava, Wiener Neustadt, Győr und Sopron

Selbstverständlich wird bei allen zu entwickelnden Maßnahmen den knappen finanziellen Ressourcen Rechnung zu tragen

### 3. MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG UND OPTIMIERUNG DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS IM BURGENLAND

#### 3.1 Prinzipien der Organisation des öffentlichen Verkehrs – das Knotenpunktkonzept

Zurzeit werden nur rund 31% der Kosten im öffentlichen Verkehr aus den Tarifeinnahmen gedeckt. Für jede Ausweitung des öffentlichen Verkehrs muss deshalb die öffentliche Hand rund 70% der Kosten tragen.

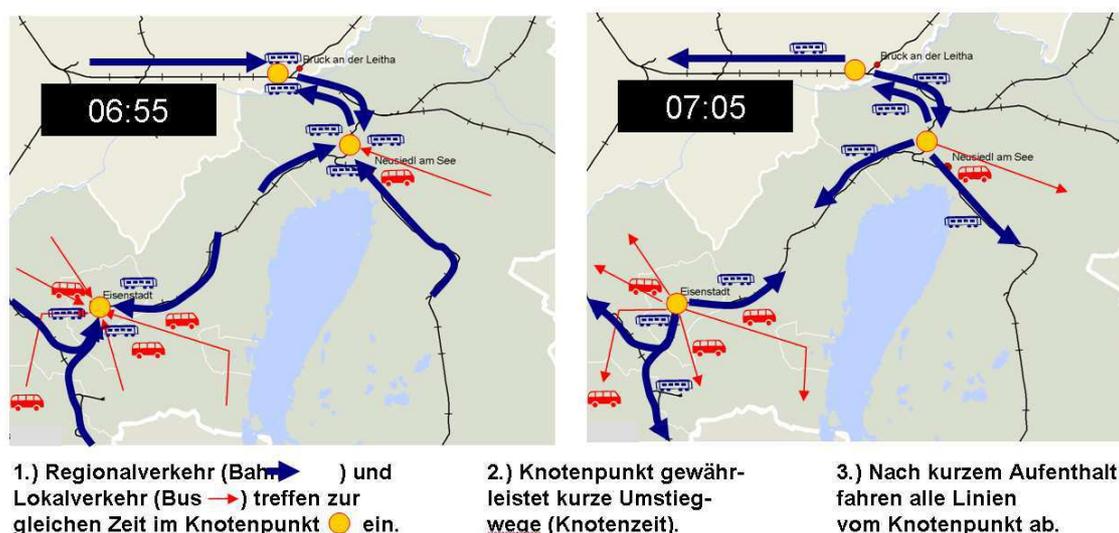
Angesichts dieser Tatsache kann nur

- eine Kostensenkung für Verkehrsleistungen in Räumen mit geringer Auslastung des ÖV-Angebotes und geringem Beförderungspotential (z.B. durch bedarfsgesteuerte Verkehre) und
- eine gleichzeitige Optimierung der ÖV-Leistung in den übrigen Räumen

den Betrieb des öffentlichen Verkehrs für die öffentlichen Budgets tragbar machen.

Daher verfolgt das Knotenpunktkonzept (KPK) neben der Verbesserung des ÖV-Angebotes auch eine Reduzierung der Zuschüsse der öffentlichen Hand im ÖV. Allein durch die Verringerung der Verkehrsleistungen zur Bedienung der symmetrischen Taktknoten (für jede Zubringung und Abholung wird nur 1 Verbindung benötigt) sowie der Einstellung von Parallelverkehre lassen sich gegenüber den „konventionellen“ Anschlüssen erhebliche Verkehrsleistungen einsparen:

Die Verkehrspolitik des Burgenlandes verfolgt für den öffentlichen Verkehr das **Organisationsprinzip des Knotenpunktkonzeptes** (vgl.GVK-B 2003, vgl.Darst.).



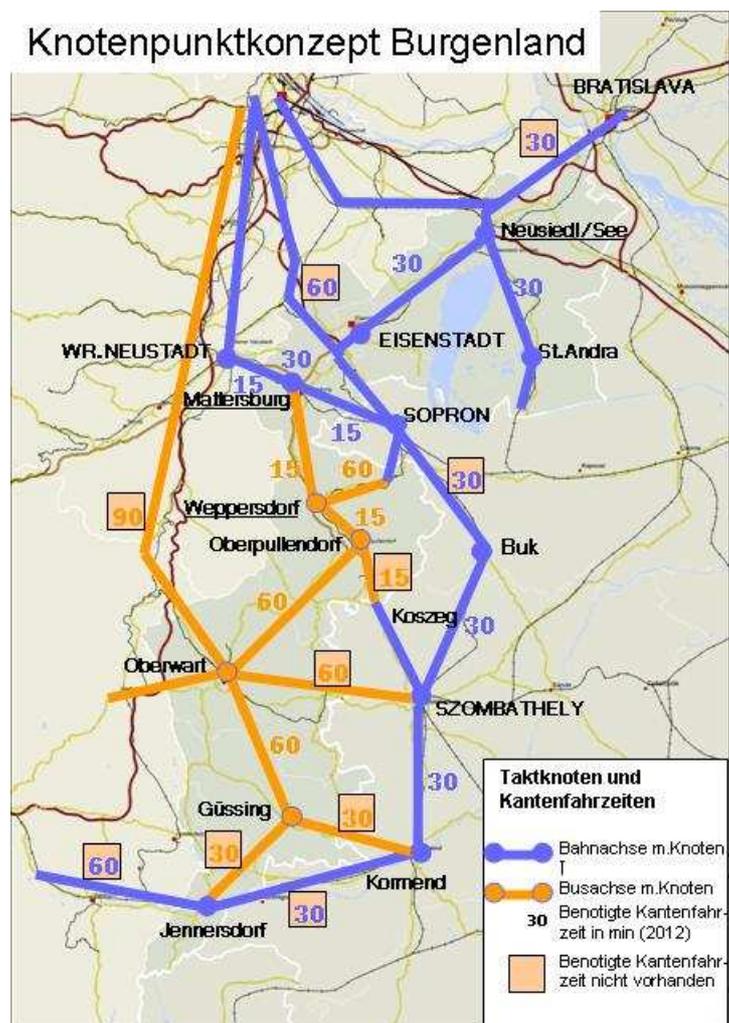
Darstellung 5 : Das Knotenpunktkonzept – Prinzipskizze (Systemzeit 7.00 Uhr)

Die bisher eingerichteten Taktknoten (Neusiedl, Mattersburg) bestätigen, dass es dieses Konzept ermöglicht

- Die gesamte Verkehrsleistung (Bus+Bahn) im öffentlichen Verkehr zu verringern (Optimierung des Verkehrsangebotes im öffentlichen Verkehr)
- Trotzdem aber die Attraktivität des öffentlichen Verkehrs nachhaltig zu verbessern (Beschleunigung des Verkehrs zwischen den Knoten) und die Inanspruchnahme des Angebotes durch die Bevölkerung zu intensivieren.
- Den Verkehr in der Fläche, insbesondere den Verkehr zu den Knoten auszuweiten, bzw. zu verdichten (vgl. Darst. 5 )

Organisatorische Voraussetzungen für die Einrichtung von symmetrischen Taktknoten sind::

- Die Fahrzeit zum nächsten direkt erreichbaren symmetrischen Taktknoten muss 15 Minuten bzw. 30 Minuten (oder ein Vielfaches von 30 Minuten) betragen
- Die Umsteigeentfernung, bzw –zeit zwischen den Verkehrsmitteln, die den Symmetrieknoten bilden, bestimmen die Knotenzeit . Die Umsteigeentfernung muss sehr kurz sein (bei Bahnhöfen möglichst am selben Bahnsteig, bei Bus-Bahn Verknüpfung kurze Fußwege.



Darstellung 6: Taktknoten im Burgenland und erforderliche Fahrzeiten

### 3.1.1 Regionale und überregionale Zentren als Taktknoten

Das Landesentwicklungskonzept weist den (Bezirks)Hauptorten als Träger der zentralen Funktionen eine große Bedeutung in der Stärkung der regionalen Struktur im Burgenland zu. Im Verkehrskonzept wurde deshalb die Einrichtung (möglichst) symmetrischen Taktknoten in diesen regionalen Zentren empfohlen, um mit einem Minimum an Leistungsaufwand eine maximale Erreichbarkeit dieser Zentren aus dem Umland und zu den übrigen regionalen und überregionalen Zentren zu sichern.

Von den geplanten Taktknoten sind Neusiedl und Mattersburg bereits in Betrieb. Der symmetrische Taktknoten Eisenstadt wird nach Realisierung der Eisenbahnschleife Eisenstadt (2014) ermöglicht. Die Verknüpfung der Busverkehre in den Bahnhöfen erfordert in den großen Zentren in der Regel eine Neuordnung des Busverkehrs und entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen (Straßenregelungen, Lichtsignalanlagen, Wendeanlagen, Busparkbuchten, etc.). Die Neuordnung des Busverkehrs in Eisenstadt ist Inhalt dieses Berichtes (vgl. 3.5.2)

### 3.1.2 Die benötigten Kantenfahrzeiten

Die in der Darstellung 6 angegebenen Kantenfahrzeiten können im Bahnverkehr durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen erzielt werden. Soll im Busverkehr die entsprechende Kantenfahrzeit zwischen den regionalen Zentren erzielt werden ist das im wesentlichen über die

- Einrichtung von Schnellverkehren
- Oder schnellere Linienführungen

zu erreichen. Symmetrische Taktknoten sind in erster Linie im Bahn-Busverkehr von Bedeutung. Bei „reinen“ Busknoten, insbesondere bei stark unpaarigen Verkehren, bei denen symmetrische Taktknoten nicht herstellbar sind, kommt dagegen der optimalen Verknüpfung (kurze Umsteigemöglichkeiten) eine wesentlich grössere Bedeutung zu („gerichteter Taktknoten“).

Demnach ist die Herstellung symmetrischer Taktknoten prioritäres Ziel für die die Zentren Eisenstadt, Neusiedl, Mattersburg, Jennersdorf und Sopron und für die „reinen“ Busknoten Oberpullendorf, Oberwart, Güssing sind Maßnahmen zur optimalen Verknüpfung der Busverkehre einzufordern.

## 3.2 Grundlagen und Voraussetzungen für Verbesserungsmaßnahmen im öffentlichen Verkehr

### 3.21 Infrastrukturelle Maßnahmen für die Einrichtung von Taktknoten im Burgenland

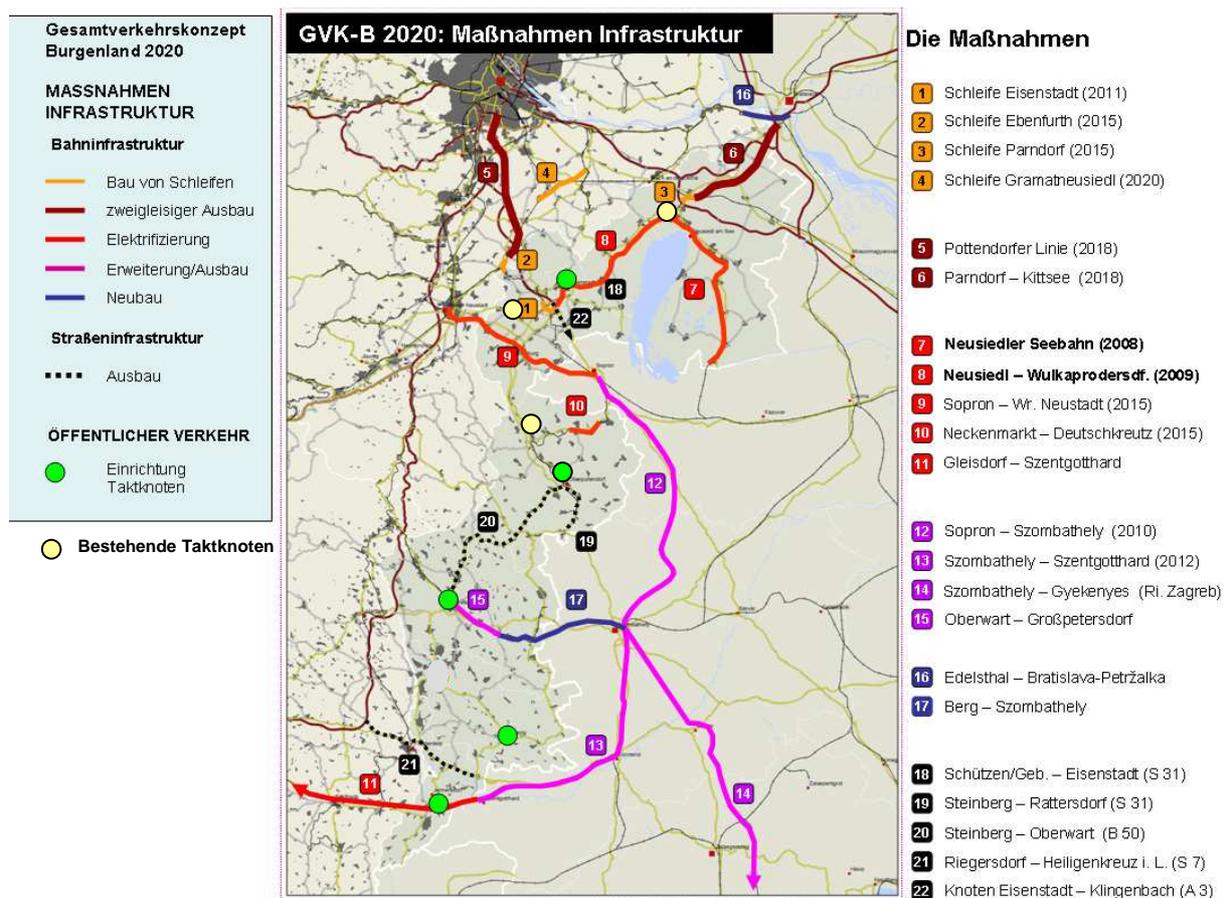
Im österreichischen Teil des Programmgebietes haben die Bundesländer Niederösterreich, Wien und das Burgenland die Ausbauprioritäten für den regionalen Bahnverkehr der ÖBB und der Raaberbahn festgelegt. In Neusiedl und Mattersburg wurden symmetrische Taktknoten bereits eingerichtet, jener in Eisenstadt soll 2014/15 nach Ausbau der Schleife Eisenstadt folgen.

Der Implementierung eines Knotenpunktsystems kann bereits auf einen gezielten Infrastrukturausbau des Bahnverkehrs aufbauen:

- Das ist einerseits die 2010 erfolgte durchgehende Elektrifizierung der Raaberbahn zwischen Sopron und Szentgotthard, andererseits
- die Elektrifizierung der Bahnstrecke Neusiedl-Wulkaprodersdorf. als eine Voraussetzung für die Installierung eines symmetrischen Eisenbahn – Verkehrsknotens in Eisenstadt.
- Der für 2014 vorgesehene und vereinbarte Ausbau der Schleife Eisenstadt wird erstmals Direktverbindungen von Eisenstadt nach Wien zulassen
- Ein auf Anforderungen der Nutzer und der Knotensymmetrie entsprechendes Betriebskonzept der Bahn ist die Grundlage für die Einrichtung von symmetrischen Taktverkehrsknoten und auch die Grundlage für die Konzeption des regionalen Busverkehrs.

Infrastrukturelle Voraussetzung für die Einrichtung von Taktknoten, insbesondere des Südburgenlandes (wo zurzeit in den dafür vorgesehenen Standorten nur teilweise Taktverkehre existieren) ist die 2010 erfolgte Elektrifizierung der Raaberbahn. Ab dem Fahrplanwechsel 2012/2013 können durch die Einrichtung von regionalen Schnellverkehren die erforderlichen Kantenfahrzeiten angeboten werden, und dadurch zu den ungarischen überregionalen Zentren Szombathely und Sopron, der Landeshauptstadt Eisenstadt attraktive öffentliche Verkehrsverbindungen angeboten werden.

. Die Einbindung des Busverkehrs in den symmetrischen Taktknoten ist Teil der GREMO-Bearbeitungen (vgl. 3.5.2)



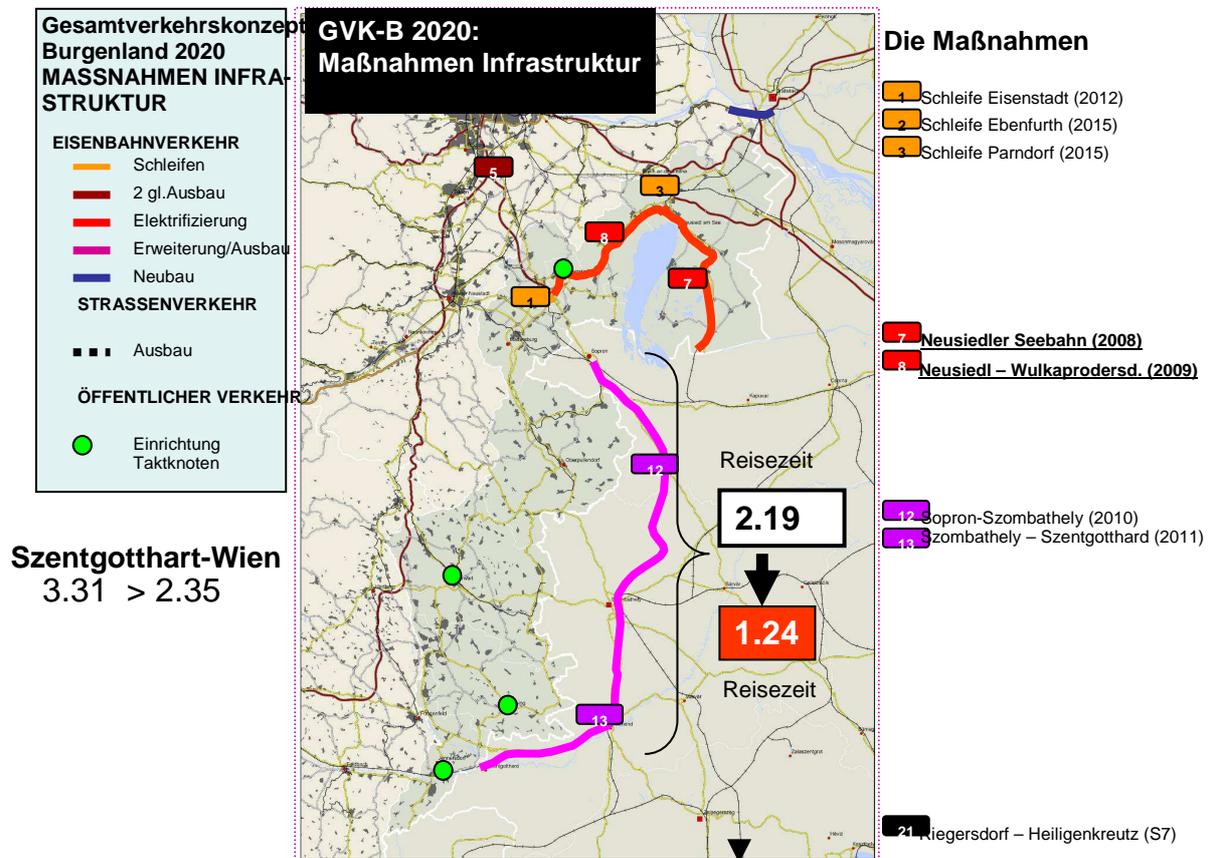
Darstellung 7: GVK-B 2020 geplante Infrastrukturmaßnahmen

Hinzuweisen ist auf den erst für 2018 geplanten Ausbau der Pottendorfer Linie. Die derzeit eingleisige Strecke wird auch nach Ausbau der Schleife Eisenstadt noch nicht 2 gleisig zur Verfügung stehen und damit einen erheblichen Engpass darstellen. Aus Kapazitätsgründen werden die Direktverbindungen Eisenstadt – Wien nur durch die gleichzeitige Rücknahme der Verbindungen Deutschkreutz-Sopron-Wulkaprodersdorf-Ebenfurth-Wien zu kompensieren sein.

Die Schleife Ebenfurth (2015) wird die Fahrzeit Eisenstadt – Wien um 10 Minuten verkürzen (ein neues Fahrplankonzept für den Knoten Eisenstadt wird dann erforderlich). Die Schleife Parndorf (2015) wird erstmals durchgehende Bahnverbindungen Sopron-Eisenstadt-Bratislava ermöglichen, womit die Landeshauptstadt und die Region Eisenstadt-Umgebung erstmals über direkte Bahnverbindungen nach Wien, Sopron und Bratislava verfügen wird.

Die bisherigen realisierten Maßnahmen, insbesondere der Ausbau der Raaberbahn zwischen Szentgotthart und Sopron (Elektrifizierung; 120 km/h) wird eine erhebliche Reisezeitverringerung aus dem Südburgenland zu den westungarischen Zentren und auch nach Eisenstadt und Wien ermöglichen. Voraussetzung dafür ist ein Fahrplankonzept für den durchgehenden regionalen Schnellverkehr auf der Raaberbahn (etwa Szentgotthard – Körmend – Szombathely – Bük – Sopron – Wulkaprodersdorf/Eisenstadt – Wien) und eine entsprechende Alimentation der westungarischen Bahn-Taktknoten im Busverkehr.

Von der österreichischen Seite sind dabei die Buszufahrten zu diesen Knoten zu organisieren (Jennersdorf) –Szentgotthard, Güssing-Körmend. Szombathely-Oberwart, Die entsprechenden Konzepte werden im Rahmen von GREMO erarbeitet (vgl.3.5)



Darstellung 8: Bereits durchgeführte und kurzfristig geplante Infrastrukturmaßnahmen

Die neue Verbindung könnte am Jahresende zur Verfügung stehen. Auf österreichischer Seite ist eine Verlängerung der elektrifizierten Strecke über Jennersdorf und Graz erst für 2025 (Zielnetz 2025+) vorgesehen. Bleibt es bei dieser Planung, ist für Jennersdorf weder die Einrichtung eines Taktknotens noch eine optimale Nutzung der Raaberbahn – Ausbaues möglich. Da davon ausgegangen werden kann, dass die **Elektrifizierung der weitgehend ebenen, und sehr kurzen Strecke Szentgotthard – Jennersdorf (7,2 km)** kein technisches oder großes finanzielles Problem darstellt, wird empfohlen, diesen, für 2025 vorgesehenen Ausbau vorzuziehen und so schnell als möglich zu realisieren.

### 3.2.2 Fahrplanorganisaton

Vor allem im Busverkehr sind große infrastrukturelle Maßnahmen zur Herstellung der erforderlichen Kantenzeiten nicht erforderlich. Sieht man von infrastrukturellen Maßnahmen zur Organisation des Busverkehrs für die Zu- und Abfahrten im Bahnhofsbereich, sowie den Ausbau zentraler Haltestellen (z.B. Jennersdorf) ab, so sind es in erster Linie fahrplantechnische, bzw. -organisatorische Maßnahmen, die die Herstellung von symmetrischen Taktknoten erlauben. Insbesondere bei der Einrichtung grenzüber-

schreitender Verkehre wird davon ausgegangen, dass soweit als möglich bestehende Verkehrsverbindungen einbezogen werden.

### 3.2.3 Massnahmen zur Herstellung der benötigten Kantenzeiten für ein Knotenpunkt-konzept für das Burgenland

Die nachfolgende Tabelle zeigt in den grünen Feldern jene bestehenden Kantenfahrzeiten (jeweils schnellste Verbindung), die für die Einrichtung der angeführten symmetrischen Taktknoten bereits vorhanden sind und in den roten Feldern jene Fahrzeiten, die dafür noch nicht geeignet sind. Anzumerken ist, dass symmetrische Taktknoten in erster Linie für eine effiziente Bus-Bahnabstimmung unbedingt erforderlich ist.

Im Südburgenland bestehen mit Ausnahme von Jennersdorf aber ausschließlich Busknoten. Zudem besteht im Südburgenland (vielleicht mit Ausnahme von Oberwart) eine starke Unpaarigkeit des Verkehrs (im Frühverkehr alles nach Norden am Nachmittag/Abend zurück), sodaß „gerichtete Taktknoten“ der Bedarfsstruktur des Personenverkehrs eher entsprechen..

**Neusiedl:** die Herstellung der Kantenfahrzeit von 30 Minuten zur Einbeziehung von Bratislava in den bestehenden Symmetrieknoten Neusiedl wird erst mit der Schleife Parndorf möglich sein.

**Eisenstadt:** Mit der Schleife Eisenstadt (Verfügbarkeit ab 2014) können alle Maßnahmen zur Einrichtung des Symmetrieknoten Eisenstadt realisiert werden (vgl.3.5.2)

**Mattersburg:** Um Oberpullendorf an den bestehenden Symmetrieknoten anzubinden ist eine Reduktion der Busfahrzeit um 7 Minuten erforderlich (Prüfung der Einführung von entsprechenden Schnellkursen mit Halt in Weppersdorf). Eisenstadt ist mit der Buslinie 1839 (die zurzeit nicht zum Bahnhof fährt) in 21 Minuten zu erreichen. Um Eisenstadt in den Symmetrieknoten Mattersburg einzugliedern, soll überprüft werden, ob und mit welchem Aufwand die Einbindung in der Linie 1839 in den Bf.Mattersburg, und von dort eine Fahrzeit von unter 30 Minuten nach Eisenstadt Zentrum möglich ist.

**Weppersdorf:** Keine Änderungen erforderlich

**Oberpullendorf:** Einrichtung einer Busverbindung nach Kőszeg (vgl.3.5.5)

**Oberwart:** bestehender gerichteter Taktknoten, Einrichtung Buslinie nach Szombathely (vgl.3.5.6)

**Güssing:** Nach Jennersdorf Verringerung der Fahrzeit um ca. 10 Minuten (Überprüfung der Einführung beschleunigter Buskurse Bf.Jennersdorf- Jennersdorf-Zentrum – Güssing Volksbank, Einrichtung Buslinie Kőrmend (vgl.3.5.7)

**Jennersdorf:** kein Symmetrieknoten, Elektrifizierung Jennersdorf-Szentgotthard (= 7,2 km) erforderlich. Überprüfung ob und unter welchen Bedingungen die Elektrifizierung kurzfristig möglich ist (Baukosten laut Auskunft Raaber Bahn ca.1 Mio €, Bauzeit ca. 6 Monate)

**Kőrmend:** Maßnahmen (vgl.3.5.7 und 3.5.8)

**Szombathely:** Maßnahmen vgl. 3.5.6)

**Sopron:** Fahrzeit nach Wien (60 min) erst nach Ausbau der Pottendorfer Bahn (2018 ?)

Symmetrische Taktknoten: benötigte und bestehende Fahrzeiten						
Name des Knotens	Relationen		erforderliche Fahrzeit in min	Verkehrsmittel		bestehende Fahrzeit (2011) in min
	von	nach		Bahn	Bus	
<b>Neusiedl</b>	Neusiedl	St.Andrä	30	x		28
		Eisenstadt	30	x		28
		Bratislava	30	x		41
<b>Eisenstadt</b>	Eisenstadt	Neusiedl	30	x		28
		Sopron	30	x		28
		Wien	60	x		65
		Mattersburg	60		x	55
<b>Mattersburg</b>	Mattersburg	Eisenstadt	30		x	55
		Sopron	15	x		12
		Wr.Neustadt	15	x		12
		Weppersdorf	15		x	20
		Oberpullendorf	30		x	37
<b>Weppersdorf</b>	Weppersdorf	Oberpullendorf	15		x	12
		Sopron	60		x	55
		Mattersburg	15		x	12
		Wien	60		x	72
<b>Oberpullendorf</b>	Oberpullendf.	Weppersdorf	15		x	12
		Oberwart	60		x	55
		Kőszeg			x	keine Verbindung
<b>Oberwart</b>	Oberwart	Wien	90		x	100
		Oberpullendorf	60		x	55
		Szombathely	60		x	keine Verbindung
		Güssing	60		x	45
<b>Güssing</b>	Güssing	Oberwart	60		x	45
		Jennersdorf	30		x	40
		Kőrmend	30		x	kene Verbindung
<b>Jennersdorf</b>	Jennersdorf	Güssing	30		x	40
		Kőrmend	30	x		38
		Graz	60	x		78
<b>Kőrmend</b>	Kőrmend	Szombathely	30	x		28
		Jennersdorf	30	x		55
		Güssing	30		x	keine Verbindung
<b>Szombathely</b>	Szombathely	Bük	30	x		25
		Sopron	60	x		59
		Oberwart	60		x	keine Verbindung
		Kőrmend	30	x		28
<b>Bük</b>	Bük	Sopron	30	x		33
<b>Sopron</b>	Sopron	Eisenstadt	30	x		26
		Wien	60	x		73
		Wr.Neustadt	30	x		27
		Szombathely	60	x		59

Tabelle 2: Symmetrische Taktknoten benötigte und , bestehende Kantenfahrzeiten

### 3.3 Verkehrsnachfrage - Quantifizierung der kleinräumigen Beförderungspotentiale im werktäglichen Verkehr (unter besonderer Berücksichtigung der grenzüberschreitenden Verkehrsnachfrage)

Für die Herstellung eines nachfragegerechten Verkehrsangebotes im öffentlichen Verkehr ist die Abschätzung, bzw. die Erfassung der Verkehrsnachfrage im werktäglichen täglichen Verkehr eine wesentliche Grundvoraussetzung. Nicht nur die Kenntnis der Nachfragestruktur (wie viele Personen fahren zu welchem Zweck zu welchen Zielen und mit welchen Verkehrsmitteln) sondern auch die ableitbaren Änderungen der Inanspruchnahme der öffentlichen Verkehrsmittel bei Änderungen des Verkehrsangebotes sind wichtige Kenngrößen für die Planung des künftigen Verkehrsangebotes.

Der werktägliche tägliche Verkehr setzt sich zusammen aus

- Dem Berufspendlerverkehr
- Dem Ausbildungs-(Schüler)verkehr
- Dem Sonstigen werktäglichen Verkehr
- Dem Rückfahrtverkehr (Zweck „Nach Hause“)

Sämtliche Angaben beziehen sich auf eine Richtung im gemeindegrenzüberschreitenden, Personen (keine Berücksichtigung von Binnenwegen) und beinhalten deshalb nicht die Nach-Hause-Wege..

#### 3.3.1 Hochrechnung der Fahrtenmatrix 2011 im werktäglichen täglichen Verkehr der Bevölkerung des Burgenlandes

Durch die Abschaffung der Großzählung (Volkszählung) existiert für 2011 keine Fahrtenmatrix für den Berufs- und Schülerverkehr. Es war daher notwendig, diese Matrizen mithilfe statistischer Daten hochzurechnen.

Der sonstige werktägliche Verkehr wurde bisher im Burgenland weder erhoben, noch modellmäßig errechnet. Hier wurde versucht durch ein einfaches Modell (abgeleitet aus der oberösterreichischen Haushaltbefragung) diesen so wichtigen Fahrzweck für das werktägliche Verkehrsaufkommen zumindest größenordnungsmäßig abzubilden.

Im Rahmen des Programms zur grenzüberschreitenden Zusammenarbeit SK-AT 2007-2013 wird zurzeit von den TU Wien und Bratislava ein detailliertes Verkehrsmodell entwickelt, das 2013 auf den Verkehr Burgenland – Westungarn ausgeweitet werden soll.

Für das Projekt GREMO stehen Daten aus diesem Projekt aber noch nicht zur Verfügung. Es wurde daher vereinbart eine möglichst einfache Hochrechnung der Verkehrsmatrizen 2001 für werktäglichen täglichen Verkehr 2011 vorzunehmen. Für Westungarn liegen keine derartigen Unterlagen vor, weshalb sich die Abschätzung der Fahrtenmatrix 2011 im wesentlichen auf das Burgenland und auf die grenzüberschreitenden Personenverkehre Westungarn – Burgenland und Burgenland - Westungarn beschränkt ist im Berufs- und Schülerverkehr.

Für die oa. Hochrechnung standen nur wenige statistische Daten zur Verfügung, die einen exakten Vergleich der Jahre 2001 und 2010 bzw 2011 zulassen. So konnten Änderungen der Raumstruktur (Entstehung neuer Betriebsgebiete etc.) nicht berücksichtigt werden, da gerade bei der Hochrechnung von Matrizen Einzelwerte nur schwer exakt zu integrieren sind. Die Hochrechnung wurde daher verstärkt auf die Veränderung der demographischen Entwicklung konzentriert.

### **Berufspendler**

Aus der statistischen Definition der Auspendler (AP = Nichttagespendler + Tagespendler):  
 $AP = \text{wohnhaft Beschäftigte} - \text{nldw. Arbeitsplätze} + \text{Einpendler}$  ist abzulesen, dass das Ausmaß des Berufsverkehrs (AP) beeinflusst wird durch:

- Die Entwicklung wohnhaft Beschäftigten (bzw. der der 15-60/65 Jährigen = Berufsfähige Bevölkerung) 2001-2011
- Entwicklung der nichtlandwirtschaftlichen Arbeitsplätze im Wohnort 2001-2011
- Entwicklung der Einpendler 2001-2011
- Veränderung des Anteils der Wochenpendler (Nichttagespendler) an der Gesamtzahl der Auspendler 2001-2011

Von diesen erforderlichen Informationen stand nur die Entwicklung der Wohnbevölkerung nach Altersgruppen zur Verfügung (15-60/65 Jährige). Von einer Schätzung der anderen Einflussgrößen wurde abgesehen, da das mit größeren Unsicherheiten behaftet ist, als sie unberücksichtigt zu lassen. Da aber infolge der weiteren Motorisierung der Anteil der Nichttagespendler an den gesamten Auspendlern, der sich von 1991-2001 massiv verringert hatte noch weiter zurückgegangen sein dürfte (was schon bei gleichbleibender Gesamtpendlerzahl zu einer Zunahme der Tagespendler führt) stellen die in der Hochrechnung ermittelten Tagespendlerzahlen eher die untere Grenze der tatsächlichen Entwicklung dar.

### **Schülerverkehr**

Bei der Hochrechnung des Schülerverkehrs im Burgenland konnte wie beim Berufsverkehr auf die Schulpendlermatrix der VZ 2001 zurückgegriffen werden.

Bei der Abschätzung der Schülerentwicklung im Burgenland 2001-2011 kann daher ebenfalls auf die Entwicklung der entsprechenden Altersgruppen abgestellt werden. Zu beachten ist dabei, dass diese ermittelten Schülerzahlen

- Ausschließlich burgenländische Schüler betrifft
- Ausländische Schüler und Schüler aus anderen Bundesländern nicht gesondert berücksichtigt
- Auch burgenländische Schüler, die zu Schulen außerhalb des Bundeslandes fahren nicht berücksichtigt

<b>Wohnbevölkerung des Burgenlandes 2001 und 2010</b>											
	Bevölkerung nach Altersgruppen						Veränderung 2001-2010 abs., in %				
	Gesamt	0-5	5-15	15-20	20-65	65+	0-5 abs;%	5-15 abs	15-20 in %	20-65 in %	65+ in %
Pol.Bez.											
Eisenstadt-Stadt	11.334	543	1.189	694	6.856	2.052	38	38	20	1.102	324
Rust-Stadt	1.714	78	147	103	1.051	335	-9	40	-37	79	91
Bez. Eisenstadt-Umgebun	38.752	1.775	4.244	2.212	23.931	6.590	-68	-341	84	975	1.203
Bez. Güssing	27.199	1.040	2.721	1.706	16.526	5.206	-30	-461	-356	-287	543
Bez. Jennersdorf	17.933	720	1.940	1.151	10.717	3.405	-112	-416	-184	69	226
Bez. Mattersburg	37.446	1.823	4.298	2.258	22.783	6.284	-154	-315	73	942	931
Bez. Neusiedl a. See	51.730	2.195	5.672	3.072	31.669	9.122	32	-601	-171	2.158	1.301
Bez. Oberpullendorf	38.096	1.646	4.036	2.379	22.527	7.508	-190	-630	-380	126	515
Bez. Oberwart	53.365	2.309	5.906	3.414	32.159	9.577	-82	-771	-333	653	761
<b>Burgenland 2001</b>	<b>277.569</b>	<b>12.129</b>	<b>30.153</b>	<b>16.989</b>	<b>168.219</b>	<b>50.079</b>	<b>-575</b>	<b>-3.457</b>	<b>-1.284</b>	<b>5.817</b>	<b>5.895</b>
Eisenstadt-Stadt	12.856	581	1.227	714	7.958	2.376	7,0	3,2	2,9	16,1	15,8
Rust-Stadt	1.878	69	187	66	1.130	426	-11,5	27,2	-35,9	7,5	27,2
Bez. Eisenstadt-Umgebun	40.605	1.707	3.903	2.296	24.906	7.793	-3,8	-8,0	3,8	4,1	18,3
Bez. Güssing	26.608	1.010	2.260	1.350	16.239	5.749	-2,9	-16,9	-20,9	-1,7	10,4
Bez. Jennersdorf	17.516	608	1.524	967	10.786	3.631	-15,6	-21,4	-16,0	0,6	6,6
Bez. Mattersburg	38.923	1.669	3.983	2.331	23.725	7.215	-8,4	-7,3	3,2	4,1	14,8
Bez. Neusiedl a. See	54.449	2.227	5.071	2.901	33.827	10.423	1,5	-10,6	-5,6	6,8	14,3
Bez. Oberpullendorf	37.537	1.456	3.406	1.999	22.653	8.023	-11,5	-15,6	-16,0	0,6	6,9
Bez. Oberwart	53.593	2.227	5.135	3.081	32.812	10.338	-3,6	-13,1	-9,8	2,0	7,9
<b>Burgenland 2010</b>	<b>283.965</b>	<b>11.554</b>	<b>26.696</b>	<b>15.705</b>	<b>174.036</b>	<b>55.974</b>	<b>-4,7</b>	<b>-11,5</b>	<b>-7,6</b>	<b>3,5</b>	<b>11,8</b>

Tabelle 3: Burgenland Wohnbevölkerung nach Altersgruppen 2001 - 2010

### Sonstiger werktätlich täglicher Verkehr

Der werktätlich tägliche Verkehr setzt sich zusammen aus

- Dem Berufspendlerverkehr
- Dem Ausbildungs-(Schüler)verkehr
- Und dem Sonstigen werktäglichen Verkehr

Der Sonstige werktägliche Verkehr subsumiert so unterschiedliche Reisezwecke wie

- Den Einkaufs-und Versorgungsverkehr
- Den werktäglichen Freizeitverkehr
- Den Besuchsverkehr
- Den Erledigungsverkehr (Amtswege, etc.)

Aus den bisherigen Erfahrungen aus Erhebungen des werktätlich, täglichen Verkehrs in Österreich (KONTIV-Erhebungen, öö.Haushaltsbefragungen-Verkehrserhebungen 1976, 1981, 1991 und 2001) kann abgeleitet werden, dass der Sonstige werktägliche Verkehr zwischen 50% und 68% (städtischer Verkehr) des gesamten werktäglichen Verkehrsaufkommens ausmacht. Gleichzeitig sind die Anteilswerte des öffentlichen Verkehrs besonders niedrig. In Oberösterreich (Haushaltsbefragung 2006) lag der Anteil des öffentlichen Verkehrs im Sonstigen werktäglichen Verkehr bei knapp der Hälfte des Berufsverkehrs – ein Hinweis darauf, dass der öffentliche Verkehr in erster Linie auf den Berufs- und Schülerverkehr ausgerichtet ist.

Es gibt nach wie vor keine verlässlichen, direkten Daten zum burgenländischen Sonstigen Verkehr. Um Aussagen treffen zu können, wurden Daten der oberösterreichischen Mobilitätsbefragung (öö.Verkehrserhebung-Haushaltsbefragung 2005) herangezogen.

Dabei wurden Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Abhängigkeit von der Raumstruktur und der Sonstigen Personenverkehrsstruktur analog übertragen. Deutlich zeigten sich dabei die Zusammenhänge zwischen Gemeindegröße und Frequenz des sonstigen Werktagsverkehrs. Die Verkehrsströme des Sonstigen werktäglichen Verkehrs zeigen eine deutliche Ausrichtung auf die regionalen und überregionalen Zentren, weshalb sich auch die Abschätzung für das Burgenland nur auf den werktäglichen Verkehr in die regionalen und überregionalen Zentren beschränkt.

Dabei zeigte sich ein eindeutiger Zusammenhang zwischen der Bevölkerungsgröße der Gemeinde und der Größe des Anteils des Sonstigen Verkehrs am Gesamtverkehr, wobei der Anteil am Verkehr in überregionale Zentren deutlich kleiner ist, als der Verkehr in regionale Zentren.

Für die Berechnungen wurden die burgenländischen Gemeinden so klassifiziert, dass die Klassen die burgenländische Raumstruktur sinnvoll wiedergeben. Für diese Klassen wurde der mittlere Anteil des Sonstigen Verkehrs in die regionalen bzw. überregionalen Zentren am Gesamtverkehr errechnet. Mit diesen Faktoren wurden unter Bedachtnahme auf den hochgerechneten Berufsverkehr und Bildungsverkehr der Sonstige Verkehr ermittelt.

$$\text{Sonstiger Verkehr} = \frac{\text{Faktor}(\text{Klasse}(\text{Gemeindebevölkerung}, \text{Zielgröße}) \cdot (\text{Berufsverkehr} + \text{Bildungsverkehr})}{1 - \text{Faktor}(\text{Klasse}(\text{Gemeindebevölkerung}, \text{Zielgröße}))}$$

Ein raumstruktureller Unterschied zwischen der Größe des Sonstigen Verkehrs in die Zentren und der Lage im Raum (Verkehrsachsen, Nähe zum Zentrum, etc.) konnte in den Ergebnissen der oberösterreichischen Mobilitätsbefragung nicht eindeutig nachgewiesen werden und wurde deshalb nicht berücksichtigt.

### Die Berechnungsergebnisse (der werktäglich, tägliche Verkehr der Burgenländer)

VON	Berufsverkehr					Ausbildungsverkehr				
	Gesamt	MIV	Bahn	Bus	Sonst.	Gesamt	MIV	Bahn	Bus	Sonst.
Eisenstadt (Stadt) <101>	1.576	1.308	114	142	12	189	63	55	70	1
Rust (Stadt) <102>	423	373	3	45	2	109	13	1	95	0
Eisenstadt-Umgebung <103>	13.582	11.346	1.081	1.008	147	3.013	455	213	2.337	8
Güssing <104>	5.230	4.566	4	553	107	1.472	129	0	1.340	3
Jennersdorf <105>	2.635	2.380	51	161	43	648	53	11	581	3
Mattersburg <106>	12.281	10.030	1.184	957	110	2.732	380	360	1.973	18
Neusiedl am See <107>	14.874	10.592	3.082	1.025	175	3.194	357	667	2.134	36
Oberpullendorf <108>	9.579	8.161	384	916	118	2.130	198	105	1.820	7
Oberwart <109>	11.586	10.132	48	1.135	271	3.039	284	4	2.735	15

VON	Sonstiger Verkehr					Gesamt				
	Gesamt	MIV	Bahn	Bus	Sonstiges	Gesamt	MIV	Bahn	Bus	Sonst.
Eisenstadt(Stadt) <101>	2.082	1.923	18	119	22	4.383	3.830	187	331	35
Rust(Stadt) <102>	649	609	3	34	4	1.244	1.057	7	174	6
Eisenstadt-Umgebung <103>	20.890	19.126	693	752	319	41.227	34.670	1.987	4.097	473
Güssing <104>	8.352	7.774	2	361	215	15.607	13.022	6	2.254	325
Jennersdorf <105>	4.138	3.853	69	129	88	7.735	6.600	131	870	134
Mattersburg <106>	17.720	15.806	908	743	264	37.619	31.102	2.451	3.674	392
Neusiedl am See <107>	19.568	16.857	1.633	617	461	45.001	35.171	5.383	3.776	671
Oberpullendorf <108>	14.095	13.013	279	553	251	27.711	23.279	768	3.289	375
Oberwart <109>	18.506	16.901	33	1.015	556	33.978	28.165	86	4.885	842

Tabelle 4. Berechnungsergebnisse (der werktätlich tägliche Verkehr der Burgenländer)

Die Berechnungsergebnisse wurden grundsätzlich für alle Gemeinden des Burgenlandes angegeben. Grundlage sind die gemeindegrenzüberschreitenden Personenfahrten in alle regionalen Zentren (Bezirkshauptorte) des Burgenlandes, in die Landeshauptstadt Eisenstadt, in die niederösterreichischen Zentren Bruck/Leitha, Baden, Mödling, Wr. Neustadt, nach Wien und Graz. Darüberhinaus sind in den Berufsfahrten die grenzüberschreitenden Fahrten nach und von Ungarn enthalten. Bei der Darstellung der Verkehrsbelastungen wurde hingegen davon ausgegangen, dass die Hinfahrten mit den Rückfahrten ident sind und die Werte daher doppelt so hoch sind wie in den Tabellen der Verkehrsnachfrage

Insgesamt wurden nach diesen Berechnungen im Gemeindegrenzen überschreitenden Verkehr rund 214.000 Personenfahrten pro Tag und Richtung unternommen, 71.800 d.s.33% aller Fahrten dienten der Fahrt zum Arbeitsplatz 8%, d.s.16.500 Fahrten dienten dem Weg zur Schule und 49% der Fahrten, d.d. 106.000 wurden zu anderen Zwecken unternommen.

### 3.3.2 Zur Abschätzung des grenzüberschreitenden werktäglichen Personenverkehrs (Berufs-, Ausbildungspendler) zwischen dem Burgenland und Westungarn

Ebenfalls abzuschätzen waren die Berufspendler von und nach Ungarn. Mit dem Wegfall der Zählung der Grenzübertritte nach Herkunftsland, sowie der Verflechtungsstatistik der österreichischen Zollämter fehlen auch hier kleinräumige Datengrundlagen. Aus den automatischen (und z.T. auch den händischen) Straßenverkehrszählungen lassen sich zumindest die Grenzübertritte an den österreichisch-ungarischen Grenzstellen nach Saison und Richtung in 24 Stunden ermitteln.

Für die Abschätzung ungarischer Arbeitnehmer im Burgenland stehen aus 2011 die Angaben über die bewilligungspflichtig beschäftigten AusländerInnen (Aber keine Information über deren nationale Herkunft) zur Verfügung

## Bewilligungspflichtig beschäftigte AusländerInnen nach Regionen

Datum: 03/2011 Berechtigung: alle Berechtigungen Region: Burgenland 100

		Frauen			Männer			Gesamt		
		Bestand	Veränderung zum VJ absolut	Veränderung zum VJ in %	Bestand	Veränderung zum VJ absolut	Veränderung zum VJ in %	Bestand	Veränderung zum VJ absolut	Veränderung zum VJ in %
Bgld	101-Eisenstadt	697	58	9,1%	1.721	87	5,3%	2.418	145	6,4%
	102-Mattersburg	408	30	7,9%	1.223	91	8,0%	1.631	121	8,0%
	103-Neusiedl am See	1.168	128	12,3%	2.288	209	10,1%	3.456	337	10,8%
	104-Oberpullendorf	371	49	15,2%	835	87	11,6%	1.206	136	12,7%
	105-Oberwart	431	43	11,1%	856	101	13,4%	1.287	144	12,6%
	106-Stegersbach	156	18	13,0%	517	27	5,5%	673	45	7,2%
	107-Jennersdorf	199	15	8,2%	305	44	16,9%	504	59	13,3%
	199-Bgld, überregionale Anmeldung	172	10	6,2%	151	21	16,2%	323	31	10,6%
	<b>Bgld</b>	<b>3.602</b>	<b>351</b>	<b>10,8%</b>	<b>7.896</b>	<b>667</b>	<b>9,2%</b>	<b>11.498</b>	<b>1.018</b>	<b>9,7%</b>
	<b>Österreich</b>	<b>101.588</b>	<b>7.249</b>	<b>7,7%</b>	<b>152.242</b>	<b>12.369</b>	<b>8,8%</b>	<b>253.832</b>	<b>19.620</b>	<b>8,4%</b>

Tabelle 5: Bewilligungspflichtig beschäftigte AusländerInnen nach Regionen

.Aus dieser Unterlage lässt sich einerseits entnehmen, dass sich die Beschäftigung der Ausländer im Burgenland von 2010 bis 2011 um rund 10 % erhöht hat, andererseits lässt sich daraus die regionale Aufteilung der beschäftigten AusländerInnen entnehmen. Es wird in weiteren Folge vereinfachend angenommen, dass sich die beschäftigten UngarInnen im Burgenland ähnlich verteilen.

Aus den Erhebungen der burgenländischen Arbeiterkammer lassen sich für das gesamte Burgenland rund 7.800 ungarische Arbeitnehmer ermitteln. Da im Burgenland jedoch 2010 rund 1.700 Ungarn wohnten (und im wesentlichen auch hier arbeiten) wurde davon ausgegangen, dass rund 6.200 Ungarn als grenzüberschreitende Pendler täglich ihren Arbeitsplatz im Burgenland aufsuchen. Waren bis 1.5.2011 noch Einschränkungen im Zugang zum österreichischen Arbeitsmarkt gültig und wurden diese in Kontingenten bilateral festgelegt, so besteht seit 1.5.2011 ein uneingeschränkter Zugang von Arbeitskräften der „neuen“ EU-Mitgliedsstaaten zum österreichischen Arbeitsmarkt. Obwohl der vielfach erwartete Ansturm an Arbeitskräften bisher (Juni 2011) ausgeblieben ist, muss trotzdem von einer gewissen Zunahme der ungarischen Einpendler in das Burgenland ausgegangen werden. Es ist ein Ziel des Projekte GREMO, die grenzüberschreitende Pendelwanderung vermehrt auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern, die derzeitigen grenzüberschreitenden Pendlerströme bedienen sich fast ausschließlich des Pkws.

### Grenzüberschreitender Verkehr : Ausbildungs-(Schüler)verkehr

Im grenzüberschreitenden Schülerverkehr fehlen genaue statistischen Unterlagen. Weder existiert eine Erfassung ungarischer Schüler in burgenländischen Schulen noch eine Erfassung österreichischer Schüler an ungarischen Schulen.

<b>Schulstatistik Burgenland 2001 - 2010</b>				
	Anzahl der Schüler/innen		Schüler/Innen mit nicht deutscher Muttersprache	
	2000/2001	2009/2010	2000/2002	2009/2010
<b>Alle Schulen im Regelschulwesen</b>	<b>35.676</b>	<b>35.380</b>	<b>2.730</b>	<b>4.063</b>
<b>Allgemein bildende Schulen gesamt</b>	<b>25.037</b>	<b>24.208</b>	<b>2.058</b>	<b>3.141</b>
allgemein bildende Pflichtschulen	20.468	17.043	1.679	2.281
- Volksschulen	11.764	10.129	961	1.331
- Sonstige	8.704	6.914	718	950
allgemein bildende höhere Schulen gesamt	4.569	5.589	379	592
<b>Berufsbildende Schulen</b>	<b>10.279</b>	<b>10.772</b>	<b>662</b>	<b>917</b>
berufsbildende Pflichtschulen	2.904	2.650	107	152
berufsbildende mittlere+höhere Schulen	7.375	8.122	555	765

Tabelle 6: Schulstatistik Burgenland 2001 -2010

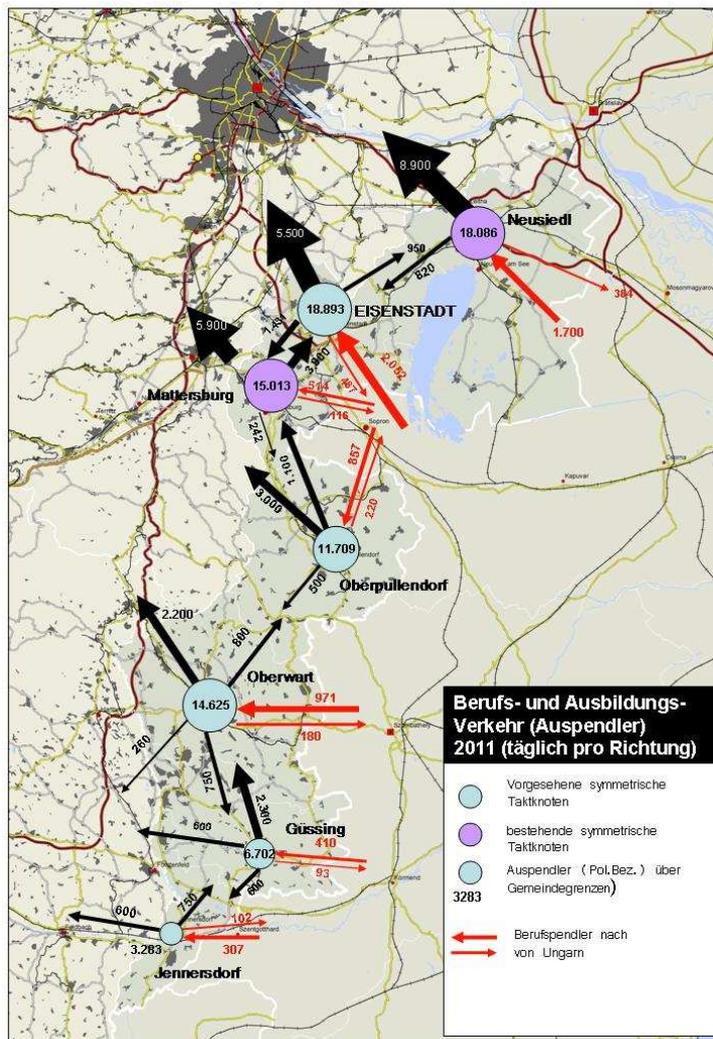
Die vorliegenden Schulstatistiken für das Burgenland weisen neben der Entwicklung der Anzahl der Schüler/Innen zwischen dem Schuljahr 2000/2001 und 2009/2010 lediglich die Schüler/Innen Entwicklung mit nicht deutscher Muttersprache auf. Dies lässt bestenfalls einen Hinweis darauf zu, dass auch die Anzahl der Schüler/Innen mit ungarischer Muttersprache eine nicht unbedeutende Zunahme erfahren haben.

Interne Abschätzungen (vgl. Standard.at vom 11.10.2010) gehen davon aus dass rund 500 Schüler im Pflichtschulbereich ungarisch als Muttersprache haben (d.s. 500 von rund 17.000; rund 3% oder rund 20% aller Schüler mit nicht deutscher Muttersprache). Geht man davon aus, dass der Anteil ungarischer Schüler in den allgemein bildenden und berufsbildenden höheren Schulen ebenso hoch ist, müssten insgesamt mindestens 800 Schüler aus Ungarn Schulen im Burgenland in Anspruch nehmen. In den weiterführenden Schulen dürfte der Anteil ungarischer Schüler allerdings etwas höher liegen.

Umgekehrt besuchen wesentlich weniger österreichische Schüler Schulen in Westungarn, obwohl auch hier eine genaue Erfassung fehlt. Der gesamte grenzüberschreitende Schülerverkehr zwischen Burgenland und Westungarn konnte daher nicht ermittelt oder geschätzt werden. Allerdings sollte bei der Organisation des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs auf eine gute Erreichbarkeit zumindest der weiterführenden Schulen im Burgenland Bedacht genommen werden.

Die Schulstatistik zeigt auch deutlich den Rückgang der Anzahl der SchülerInnen im Pflichtschulbereich. Dieser stimmt ziemlich genau mit dem Rückgang der Altersgruppe der 5-15 Jährigen überein. Die weiterführenden Schulen wiesen dagegen Zuwächse auf, obwohl die entsprechende Altersgruppe Abnahmen verzeichnete. Das liegt einerseits am Zuzug durch ausländische Schüler (insbesondere ungarische) und zum anderen daran, dass ein immer höherer Teil der Altersgruppe nicht mehr ins Berufsleben eintritt, sondern eine weiterführende Schule besucht. Dieser bisher zu beobachtende Trend wird in Zukunft geringer werden, wodurch ohne vermehrten Zuzug durch ausländische Schüler auch die weiterführenden Schulen weniger Schüler aufweisen werden als derzeit.

Die Fahrten der Burgenländer im Berufs- und Ausbildungsverkehr, sowie die Berufsfahrten aus/nach Westungarn auf der Basis der Politischen Bezirke, zeigt enorme Bedeutung des grenzüberschreitenden Verkehrs. Da sich dieser grenzüberschreitende Verkehr in erster Linie des Pkw bedient, kommt der Einrichtung von grenzüberschreitenden ÖV-Verkehrsverbindungen (die derzeit kaum existieren) eine hohe Bedeutung zu. Deutlich ist Darstellung auch zu entnehmen, dass die Verkehrsaufkommen im Nordburgenland wesentlich stärker sind und zudem deutlich nach Wien ausgerichtet sind. Wien stellt auch für das mittlere und südliche Burgenland eine wichtige Destination dar.



Darstellung 9: Verkehrsverflechtung der Pol. Bez. des Burgenlandes Im Ausbildungs- und Berufsverkehr 2011

Dominantes Verkehrsmittel ist der PKW (Motorisierter Individualverkehr):

- 82,5% aller Fahrten wurden mit dem Pkw unternommen
- 82,1% der Berufsfahrten
- Immerhin 11,7% der Schülerfahrten
- Und 90,4% der sonstigen werktäglichen Fahrten

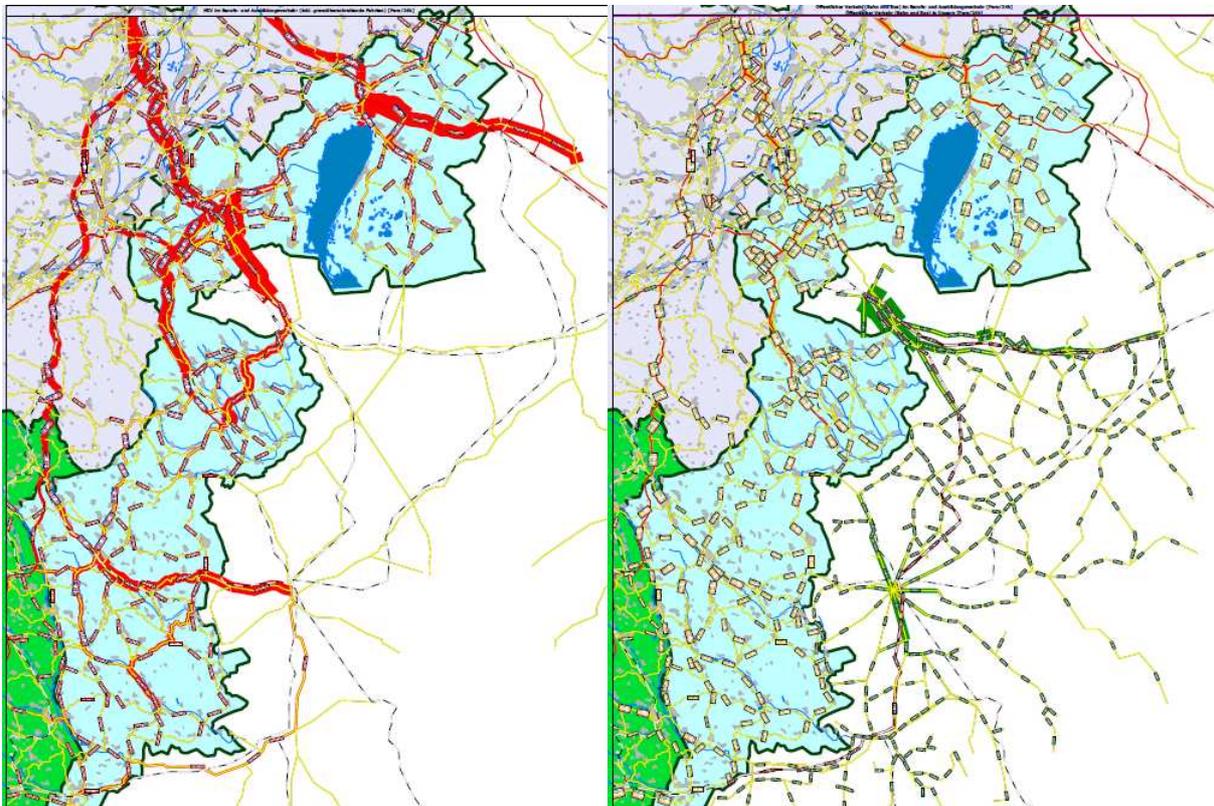
Der öffentliche Verkehr spielt vor allem für den Berufs- und Schülerverkehr eine Rolle:

- Rund 11.800 d.s. 17% der Berufsfahrten

- Und rund 86% der täglichen Schülerfahrten, d.s.14.500 werden mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt
- Mit rund 7% ist zwar der Anteil des ÖV im werktäglichen sonstigen Verkehr sehr gering, es dürften aber immerhin fast 8000 Personen sein, die zu diesem Verkehrszweck den öffentlichen Bahn- und Busverkehr benützen

Aus regionaler Sicht ist der Anteil des ÖV im Bezirk Jennersdorf mit rund 12% am geringsten und im Bezirk Neusiedl mit rund 21% am höchsten.

Die Verkehrsumlegungen (Verkehr der Burgenländer im Berufs- und Ausbildungsverkehr, sowie der Einpendler im grenzüberschreitenden Berufsverkehr) für den Strassenverkehr zeigen deutlich, dass die mit Abstand größten Verkehrsströme im grenzüberschreitenden Verkehr erzielt wird (dargestellt sind die Fahrten der Burgenländer sowie die Grenzüberschreitenden Fahrten Ungarn -Burgenland



Darstellung 10: der Berufsverkehr der Burgenländer sowie der Berufsverkehr Ungarn – Burgenland 2011 im Strassenverkehr und im öffentlichen Verkehr

Unschärfen bei der Darstellung Strassenverkehr ergeben sich (in Ermangelung detaillierterer Unterlagen) daraus, dass die Verkehre Ungarn-Burgenland (nach Pol.Bez.) immer dem jeweiligen Bezirkshauptort zugeordnet wurden. Details dieser Darstellung befinden sich im Anhang

Die Darstellungen lassen ebenfalls erkennen, dass die abgegrenzten Schwachlästräume im öffentlichen Verkehr auch im Strassenverkehr ein nur sehr geringes Verkehrsaufkommen aufweisen, also auch insgesamt (nicht nur im öffentlichen Verkehr) kein größeres Beförderungspotential vorhanden ist.

Die Darstellung des öffentlichen Verkehrs enthält auch die Verkehrsbelastungen im ungarischen ÖV-Netz im Bahn und im Busverkehr. Auch von Westungarn in das Burgenland werden keine grenzüberschreitenden Busverkehre geführt. Durchgehende Verbindungen im

Bahnverkehr existieren lediglich entlang der Raaberbahn zwischen Szentgotthard und Jennersdorf/ Graz.

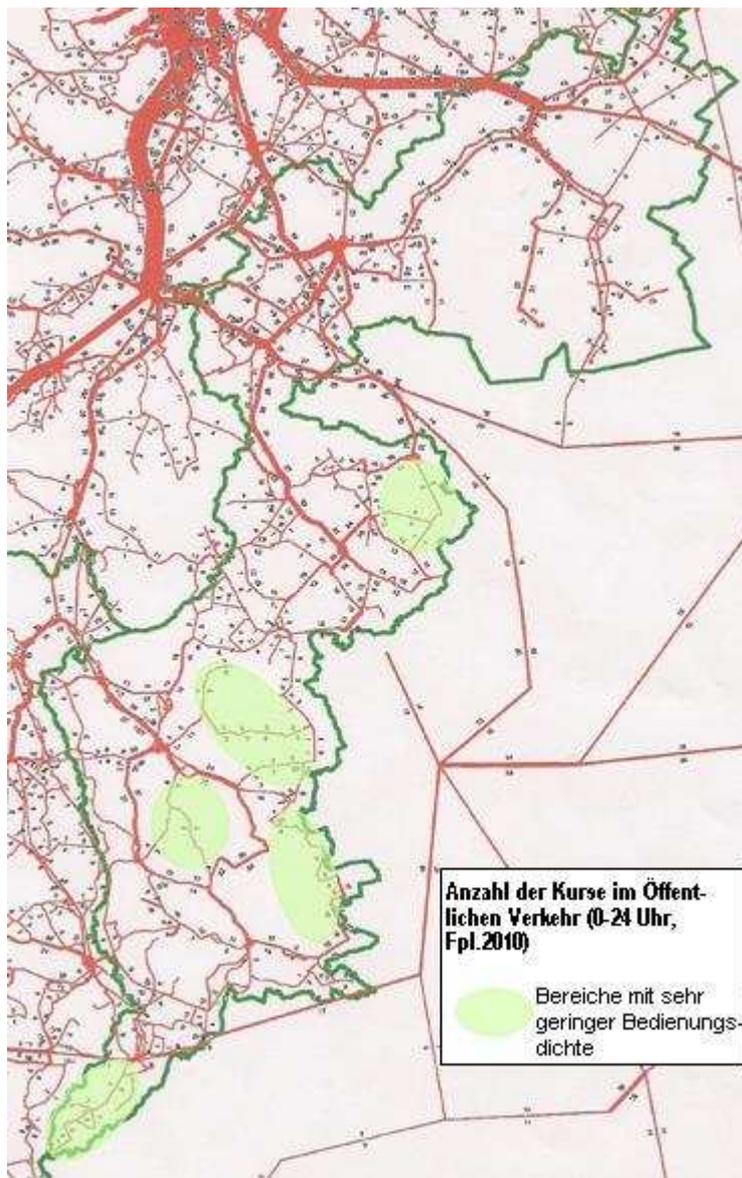
Mit Ausnahme eines täglichen Schnellzuges Wien-Zagreb muß für alle Bahnverbindungen von/nach Westungarn in Sopron umgestiegen werden. Es existieren keine Bahndurchbindungen entlang der Raaberbahn. Fahrplanabstimmungen zwischen Bahn und Bus sind in Ungarn die Ausnahme. Derartige Fahrplanabstimmungen beruhen auf Freiwilligkeit und werden aufgrund der getrennten verkehrspolitischen Entscheidungsebenen Bus – Bahn auch nicht gefördert. Die vorgesehene Fahrplanabstimmung im Bahnhof Körmend beruht auf der Freiwilligkeit der beiden Partner Raaberbahn - Vasvolan

### **3.4 Das Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr im Burgenland (inkl. Parallelverkehre)**

Die Gesamtdarstellung der öffentlichen Verkehrsbedienung im Burgenland zeigt die Verkehrsangebote (pro Tag) für 2010, wobei anzumerken ist, dass zwischenzeitlich vor allem im Südburgenland Verkehrsbedienungen zurückgenommen wurden (Stremtal „Roter Bus“; Bahnverkehr Pinkafeld – Oberwart)

Im öffentlichen Verkehr sind dichte Verkehrsangebote auf das nördlichen Burgenland und im mittleren und südlichen Burgenland nur entlang der regionalen Achsen sowie im Nahbereich regionalen Zentren beschränkt. Im Gegensatz zum Nordburgenland werden im Südburgenland die Verkehrsverbindungen nur entlang der Achsen für den Schülerverkehr, den Berufsverkehr und den sonstigen werktäglichen Verkehr nutzbar. Die Verkehrsangebote außerhalb der regionalen Achsen sind vor allem im Südburgenland zum überwiegenden Teil Schülerverkehre. Das ist insofern von Bedeutung als diese Verkehre durch bedarfsgesteuerte Verkehre, wie sie für Schwachlasträume überlegt werden sollen, nicht ersetzt werden können, sondern bedarfsgesteuerte Verkehre nur zusätzlich zu den (wenn auch nur seltenen Linienangeboten) geführt werden können.

Die Häufigkeit der Bedienung im Öffentlichen Verkehr zeigt deutlich die Bedienungachsen (von S nach N).



Darstellung 11 : Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr im Burgenland

In der oa. Darstellung wurden deshalb Gebiete mit nur geringer Angebotsdichte ( ca. 2 Kurse pro Tag ) farblich gekennzeichnet. . Diese Gebiete sind im wesentlichen auch jene mit einer sehr geringen ÖV-Verkehrsnachfrage. Da auch im Straßenverkehr der Auspendler in diesen Gebieten die Verkehrsnachfrage sehr gering ist, ist abzusehen, dass nicht einmal unter Zugrundelegung des gesamten werktäglichen Fahrtenpotentials im Berufs- und Schülerverkehr (also inklusive aller Pkw-Fahrten) normale Linienverkehre nicht annähernd kostendeckend zu betreiben sind. Für eine Verbesserung der ÖV-Bedienung in diesen Gebieten sollen daher Betriebsformen überlegt werden, die deutlich weniger kostenintensiv sind als Linienverkehre. Daher werden auch in der Folge für diese Gebiete bedarfsgesteuerte Verkehre überlegt werden. (vgl.Abschnitt 3.6)

Es stellt sich zudem auch die Frage, inwiefern bei einem derartigen Übergewicht des Schülerverkehrs (dessen Kosten im wesentlichen aus dem FLAG bestritten werden) gemeinwirtschaftlichen Bestellungen nicht zu „Sonderkonditionen“ erfolgen können. Immerhin werden solche Leistungen zumeist mit denselben Bussen und denselben Fahrern wie im Schülerverkehr gefahren. Eine nachvollziehbare Berechnung von „Grenzkosten“ für

Verkehre außerhalb der Schülerverkehre (vor allem in Schwachlasträumen wäre dazu äußerst hilfreich.

### Vermeidung von Parallelverkehren

Parallelverkehre zwischen Bahn und Busverkehr treten im Burgenland auf den Relationen Eisenstadt –Wien, Neusiedl – Eisenstadt und Pamhagen / St.Andrä.- Neusiedl auf.

Grundsätzlich ist dabei zu unterscheiden:

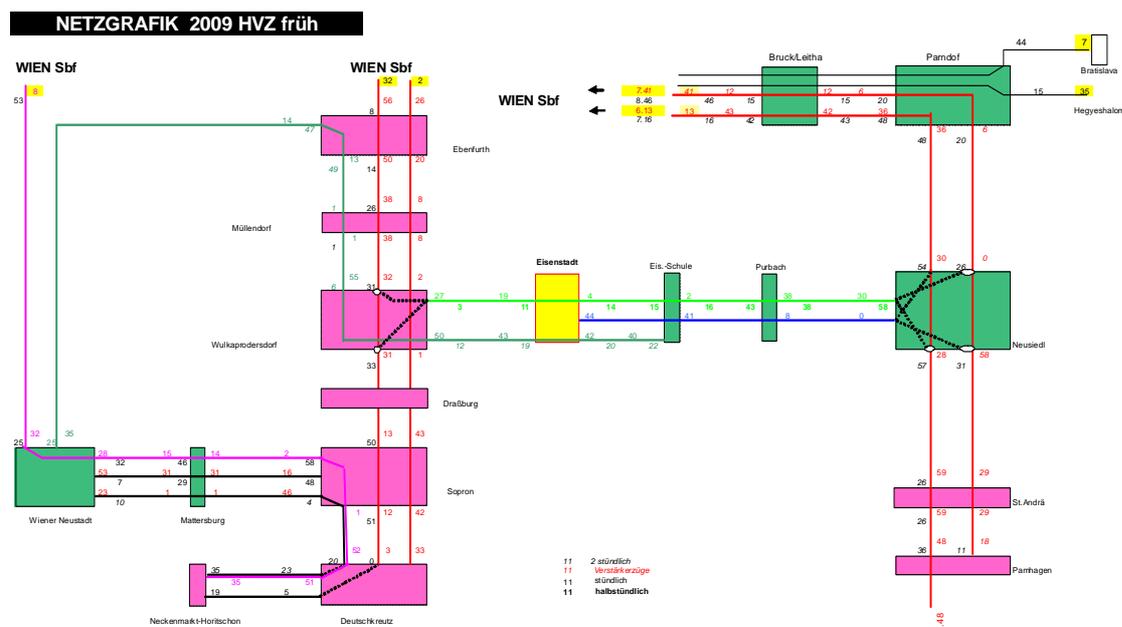
- Die zeitliche Parallelität
- Die räumliche Parallelität

So wurde beispielsweise bei den räumlich parallelen ÖV-Bedienungen Pamhagen/St.Andrä-Neusiedl darauf geachtet, dass sich Bus und Bahn zeitlich ergänzen und gemeinsam eine Verringerung des Intervalls erzielen.

In beiden anderen Fällen besteht diese Ergänzung nicht. Die Verbesserung des Bahnverkehrs Eisenstadt – Wien sollte daher eine Rücknahme der Verkehrsleistung im Busverkehr zur Folge haben (vgl. 3.5.2) Eine derartige Rücknahme soll auch auf der Strecke Neusiedl-Eisenstadt angestrebt werden.

### 3.5 Empfehlungen für Verbesserungsmaßnahmen für den ÖV im Burgenland und im grenzüberschreitenden Verkehr Burgenland – Westungarn

Im Nordburgenland ist die Einrichtung der symmetrischen Taktknoten an das Bahnverkehrssystem gebunden. Zurzeit bestehen die symmetrischen Taktknoten Neusiedl und Mattersburg. Die Knotensymmetrie besteht im Knoten Neusiedl im Frühverkehr jeweils zur halben Stunde (zur Minute 28-31 und zur Minute 54-0) im Knoten Mattersburg stündlich zur Minute 29-31



Darstellung 12: Die Vernetzung des Bahnverkehrs (Nordburgenland) 2009/10

Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist in diesem System (noch) kein symmetrischer Taktknoten.

### 3.5.1 Nordburgenland - Der symmetrische Taktknoten Neusiedl:

Der Bahnhof Neusiedl wurde bereits 1998 als erster symmetrischer Taktknoten des Burgenlandes eingerichtet und dazu folgende Maßnahmen durchgeführt:

- Entwicklung eines Fahrplankonzeptes der Bahn, das im stündlichen Taktverkehr die Bildung eines symmetrischen Taktverkehrs erlaubt. Als erster Taktknoten spielen die Kantenzeiten noch keine Rolle, sodass „nur“ die Fahrpläne so zu gestalten waren, dass die Ankunfts- und Abfahrtszeit jeweils im Stundentakt zur Minute 0-5 erfolgen konnte
- Änderungen der Buskurse zur Bedienung der Taktzeiten im Bahnhof Neusiedl; Fahrplananpassungen, „Ausdünnung“ der bahnparallelen Buskurse nach Wien
- Bushaltestelle am Bahnsteig

Mit der geplanten Einrichtung des Taktknotens Eisenstadt sind die Kantenzeiten von hoher Bedeutung (vgl. Tabelle ) Durch die bereits getätigten Maßnahmen (Elektrifizierung der Bahnstrecke Neusiedl-Eisenstadt-Wulkaprodersdorf und die Verbesserung auf der Neusiedler Seebahn ist aus diesen Richtungen die Aufrechterhaltung des Taktknotens Neusiedl ohne weitere zusätzliche Maßnahmen möglich.

Die notwendige Kantenfahrzeit nach Bratislava von 30 Minuten (zurzeit 44 Minuten mit Umsteigewartezeit von 12 Minuten im Bahnhof Parndorf Ort) sollte mit der Realisierung der Schleife Parndorf möglich sein.

### 3.5.2 Nordburgenland - Der symmetrische Taktknoten Eisenstadt

Mit der 2009 erfolgten Elektrifizierung Neusiedl – Eisenstadt ist der erste Schritt zur Installation des Eisenbahn - Taktknotens Eisenstadt getan. Aufgrund dieser Maßnahme ist die Einhaltung der benötigten Kantenfahrzeit von (unter) 30 Minuten (mit 27 Minuten) zwischen den Taktknoten gewährleistet. Von Eisenstadt nach Sopron beträgt die Fahrzeit ebenfalls unter 30 Minuten (25,5 Minuten), sodaß die Einrichtung eines Symmetrieknotens Eisenstadt zwischen den Nachbarknoten Neusiedl und Sopron grundsätzlich möglich ist. Wie in Tabelle 2 angegeben fehlen zurzeit noch die Maßnahmen, die eine Fahrzeit nach Wien von unter 60 Minuten ermöglichen (zurzeit mit Umsteigen in Wulkaprodersdorf 60 Minuten) vor allem aber fehlt zurzeit eine Direktverbindung von Eisenstadt nach Wien. Mit dem für 2014 vorgesehenen Bau der Schleife Eisenstadt wird diese Direktverbindung zur Verfügung stehen.

Gemeinsam mit den ÖBB wurde ein provisorischer Fahrplan im Bahnverkehr entwickelt, der in Eisenstadt stündlich einen symmetrischen Taktknoten zu Minute 52 generiert (d.h. dass sich alle ein- und ausfahrenden Züge im Bf. Eisenstadt zwischen der Minute 41 und 52 treffen)

Eisenstadt Bf		Provisorischer Fahrplan (ÖBB 2010) nach Fertigstellung der Schiene Eisenstadt																					
Nach Wien	ab	4,17	4,52	5,17	5,52	6,17	6,52		7,52	8,52	9,52	10,52	11,52	12,52	13,52	14,52	15,52	16,52	17,52	18,52	19,52		
Nach Sopron	ab			5,00			6,48		7,48	8,48	9,48	10,48	11,48	12,48	13,48	14,48	15,48	16,48	17,48	18,48	19,48		
Nach Neusiedl	ab	4,25	4,55	5,25	5,55	6,25	6,45	7,35	7,45	8,45	9,45	10,45	11,45	12,45	13,45	14,45	15,45	16,45	17,45	18,45	19,45		
		Schicht																					
aus Wien	an						6,44		7,44	8,44	9,44	10,44	11,44	12,44	13,44	14,44	15,44	16,44	17,44	18,44	19,44	20,44	21,44
aus Sopron	an	4,35		5,35		6,35	7,08		7,41	8,41	9,41	10,41	11,41	12,41	13,41	14,41	15,41	16,41	17,41	18,41	19,41		
aus Neusiedl	an					6,14	6,44		7,44	8,44	9,44	10,44	11,44	12,44	13,44	14,44	15,44	16,44	17,44	18,44	19,44	20,44	

Tabelle 7: Provisorischer Bahn-Taktfahrplan in Eisenstadt (2014)

Buslinien, die am Bahnhof zur Minute 45 eintreffen und zur Minute 50 weiterfahren können somit für alle Züge gleichzeitig sowohl die Zubringerfunktion zu den Zügen als auch den Abtransport von den Zügen übernehmen. Es wird mit rund 800 zusätzlichen Fahrgästen (1600 Fahrten) gerechnet

### Neue Linienführungen der Regionalbusse in Eisenstadt

Der symmetrische Bahn-Taktknoten Eisenstadt (dzt. 2014) soll im regionalen Busverkehr sowohl im Zubringer-als im Abholerverkehr zur/von der Bahn bedient werden, was eine neue Linienführung der Busse verlangt. Betroffen von der Neuordnung des Busverkehrs zur Bedienung des ab 2014 existierenden Eisenbahnknotens Eisenstadt sind alle Buslinien nach und von Eisenstadt. Die Voraussetzungen für Bushalte am Bahnhof wird kurzfristig durch den Ausbau der stadtseitigen Bahngrundes zum Busbahnhof „Bahnhof Eisenstadt“ geschaffen, langfristig durch die Realisierung des Eisenstädter Entwicklungskonzeptes, das südlich des Bahnhofes eine Straßenverbindung und die Schaffung von rund 250 P+R Plätzen und eine Busstation vorsieht (vgl. Darstellung 13). Es ist vorgesehen diese Straßenverbindung kurzfristig „vorzuziehen“



Darstellung 13 :Maßnahmen im Bahnhofsbereich (Busbahnhof-blau, P+R, Strassenzufahrten neu

Neben den Warte-und Beistell - Positionen im Bahnhofsbereich sind auch solche im Stadtbereich bereitzustellen. Die Position im Stadtbereich soll nicht mehr der Domplatz sondern der östliche Teil der St.Rochusstrasse übernehmen (Bischofssitz). Da weder im Bahnhofsbereich noch in der St.Rochusstrasse die Busse wenden können müssen Einbahnregelungen vermieden werden (St.Rochusstrasse). Außerdem wäre insbesondere

für links abbiegende Busse eine Regelung im Bereich der Kreuzung St.Rochusstrasse und der Burgenlandstrasse, sowie Burgenlandstrasse – Lobzeile zu überlegen (LSA ?) (vgl. Darstellung 14)



Darstellung 14 : Maßnahmen in Eisenstadt (Enrichtung eines städtischen Busbahnhofes)

Die meisten Buslinien haben ein dichteres Fahrplanangebot als die Bahn, sodass nur jene Kurse zur Bahn geführt werden, die aufgrund ihrer zeitlichen Lage (Fahrplanabstimmung) die Zubringer- und Abholfunktion wahrnehmen können (gestrichelte Linien). Alle anderen Kurse werden zur St.Rochusstrasse geführt (nicht mehr Domplatz). Der Ausbau der Straßenverbindung Lobzeile-Laschober-Strasse und die Schaffung eines Zuganges von der Südseite des Bahnhofes zu den Bahnsteigen, sowie dem Ausbau des Busbahnhofes Eisenstadt Bahnhof und Eisenstadt-Zentrum erlaubt eine direkte Führung der Busse über die Ruster Strasse.

Um dieses Buskonzept herzustellen sind die Fahrpläne der bestehenden Buslinien an den Bahnfahrplan anzupassen. Keinesfalls sind für die Abfahrt/Zufahrt vom/zum Bahnhof Eisenstadt zusätzliche Kurse vorzusehen

Eine Reduktion des Busangebotes wird an den parallel zur ausgebauten Bahnstrecke Eisenstadt – Wien verkehrenden Buslinien vorgenommen werden

### Die Linienführung der Buskurse in Eisenstadt

Die detaillierten Buslinienführungen der einzelnen Regionalbuslinien nach und von Eisenstadt finden sich im Anhang. Insgesamt ist vorzusehen, dass die Fahrpläne der bestehenden Buslinien an den Bahnfahrplan so angepasst wird, dass bahnzeitnahe Kurse so verändert werden, dass sie die Bahnbedienungsfunktion wahrnehmen können.

### 3.5.3 Nordburgenland - Parallelverkehre

Zeitliche und räumliche Parallelverkehre bestehen auf den Buslinien 566 und 580 jeweils zu den Bahnfahrzeiten. Bei allen Bahnzufahrten der Buslinie 566, sollen die Kurse nicht mehr weiter nach Wien geführt werden, sondern diese „weiterführenden“ ersatzlos gestrichen werden. Die dadurch im Burgenland eingesparten Verkehrsleistungen des Busverkehrs wurden mit rund 60.000 Fzghm/Jahr überschlägig ermittelt. Da die Kurse bis Wien auch durch NÖ geführt werden, sollen die betroffenen Kurse nur mehr bis etwa Wampersdorf Bf. geführt werden.

Die parallele Bahnlinie 580 bedient im Gegensatz zur Bahn alle Ortschaften zwischen Neusiedl und Eisenstadt. Eine Zufahrt bzw. Zubringerdienste zu den Bahnhaltstellen ist nur in Einzelfällen sinnvoll. So könnte die Zubringung zum Bahnhof Schützen in der Fahrtrichtung Eisenstadt – Neusiedl den Fahrgästen auf der Relation rund 8 Minuten Fahrzeiteinsparung bringen (insbesondere für Fahrten über Neusiedl hinaus) In Fahrtrichtung Neusiedl-Eisenstadt wäre eine Bedienung der Haltestelle Jois zu überlegen (insbesondere für Fahrten über Eisenstadt hinaus) sind von dieser Buslinie deshalb nicht sinnvoll leistbar. Wenn allerdings die bestehenden Ortsbusse den jeweiligen Ort an die Bahn anzuschließen vermögen, könnten einzelne Kurse eingespart werden und nur mehr für den Schülerverkehr einzelne Kurse verbleiben. Die oa. neue Führung der Busse zum Bahnhof stellt wohl auch die Verbindung aus dem Einzugsbereich der Ortschaften vor allem aber aus dem westlichen Teil von Eisenstadt nach Wien dar.

### 3.5.4 Der GREMO - Seebus

Mit der Errichtung der St.Martinstherme steht nicht nur den Touristen sondern auch der Wohnbevölkerung eine gut ausgebauten Freizeit- und Erholungsstätte zur Verfügung. Da zurzeit aber keine öffentliche Verkehrsverbindung zur Verfügung steht, ist für die Inanspruchnahme der Therme die Benutzung eines Pkw unerlässlich. Weit darüber hinaus ist es Ziel des Projektes GREMO Leistungen im öffentlichen Verkehr so anzubieten, dass damit eine Vernetzung der touristischen und kulturellen Angebote der Region entsteht. Dadurch sollten sowohl die Fremdgäste in der Region als auch für die Bevölkerung, in die Lage versetzt werden, die touristischen Angebote der Region in Anspruch nehmen zu können, ohne dafür einen Pkw benutzen zu müssen.

Insoferne versteht sich das vorliegende Projekt auch als Pilotprojekt für eine autofreie Tourismusregionen.

Aus dieser Zielsetzung heraus wurde die Aufgabe für das Projekt (Arbeitstitel „Thermenbus“) definiert, eine tägliche ganzjährige öffentliche Verkehrsverbindung zu konzipieren und diese mit den Angeboten im Fahrradverkehr („nextbike“) zu verbinden, die

- Der Bevölkerung im Burgenland die Möglichkeit eröffnet, nicht nur das Angebot der Therme, sondern auch die touristischen Angebote der Region auch ohne Pkw zu nutzen
- Den Tagesgästen eine autofreie An- und Abreise zu und von der Therme St.Martin ermöglicht

- Den Touristen in der Region eine autofreie Teilnahme an den touristischen Angeboten der Region eröffnet
- den Gästen der Therme und in den Beherbergungsbetrieben eine Erkundung der Region mit Fahrrad und Bus ermöglicht

Andererseits sollte diese öffentliche Verkehrsverbindung nach den Gesichtspunkten der Wirtschaftlichkeit konzipiert werden.

Projektgebiet ist der südliche Teil des Seewinkels, in dem

- die Angebote der Therme St.Martin
- das Nationalparkzentrum Illmitz
- die Naturbeobachtung im Bereich der „Lacken“
- die Seeschiffahrt in Illmitz
- die Strandbäder in Illmitz und Podersdorf
- der Zicksee

so miteinander vernetzt werden sollen, dass sowohl für die Fremdgäste als auch für die anrainende Bevölkerung eine autofreie Nutzung dieser Angebote ermöglicht wird. Dabei wurde auch darauf geachtet, dass sowohl für die Therme St.Martin als auch das Feriendorf Pannonia ein Bahnanschluß hergestellt wird, der auch die autofreie An- und Abreise erlaubt.

Es wurden mehrere Linienführungs- und Fahrplanvarianten einer derartigen Verkehrsbedienung vorgelegt (vgl.Anhang) In mehreren Besprechungen wurde diese Vorschläge mit den Gemeinden, dem Betreiber der Konzession auf dieser Strecke (ÖBB/Postbus) und der Straßenbauabteilung des Landes besprochen. Dabei wurde dem Wunsch stattgegeben, den an Wochenenden vorgesehenen Rundkurs auch an Werktagen. Nach überschlägiger Berechnung würde dies eine Erhöhung der jährlichen Verkehrsleistung um rund 30.000 Fzg.km (d.s +68%) bedeuten.

Durch die Einrichtung des Knotenpunktverkehrs in Taktknoten Eisenstadt ist mit einer Verringerung der Verkehrsleistung im Busverkehr zu rechnen. Nach Vorliegen dieser Ergebnisse ist zu prüfen wieweit die zusätzlichen Verkehrsleistungen des GREMO-Seebusses durch eingesparte Leistungen im Raum Eisenstadt kompensiert werden können.

Letztendlich wurde entschieden, die „große“ Lösung zu realisieren (vgl.Darstellung 21) und die Entwicklung der Inanspruchnahme, wie vorgeschlagen zu beobachten, um entsprechende zielführende Änderungen im Verkehrsangebot vornehmen zu können. Diese Pilotphase mit den entsprechenden Erhebungen Winter und Sommer endet Ende 2012, Der entsprechende modifizierte Normalbetrieb, soll 2013 starten.



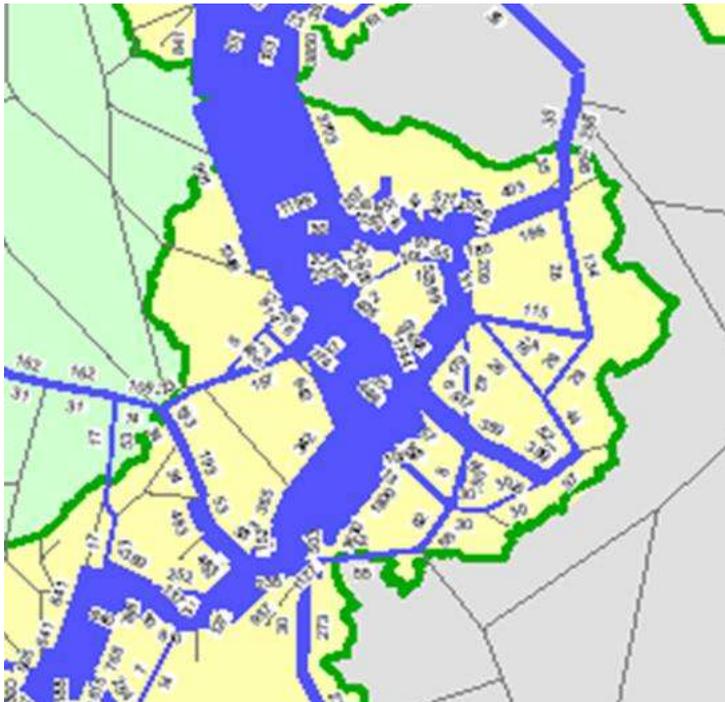
Darstellung 15: GREMO –Seebus 2011; Quelle: PanMobile, Grubits 2011

### 3.5.5 Mittelbunland – der Knoten Oberpullendorf (inkl. grenzüberschreitender Verkehr Oberpullendorf – Kőszeg)

Im Bezirk Oberpullendorf existieren 2 wichtige Taktknoten:

- der Busknoten Weppersdorf: Gelegen am Schnittpunkt der Hauptachse Oberwart – Oberpullendorf – Mattersburg (S 31, B 50) mit Achse der B 62 Sopron (Eisenstadt) – Deutschkreuz – Weppersdorf und der Verbindung Kobersorf – Weppersdorf (L 103)
- der Knoten Oberpullendorf (als zentraler Ort des Bezirkes Oberwart)

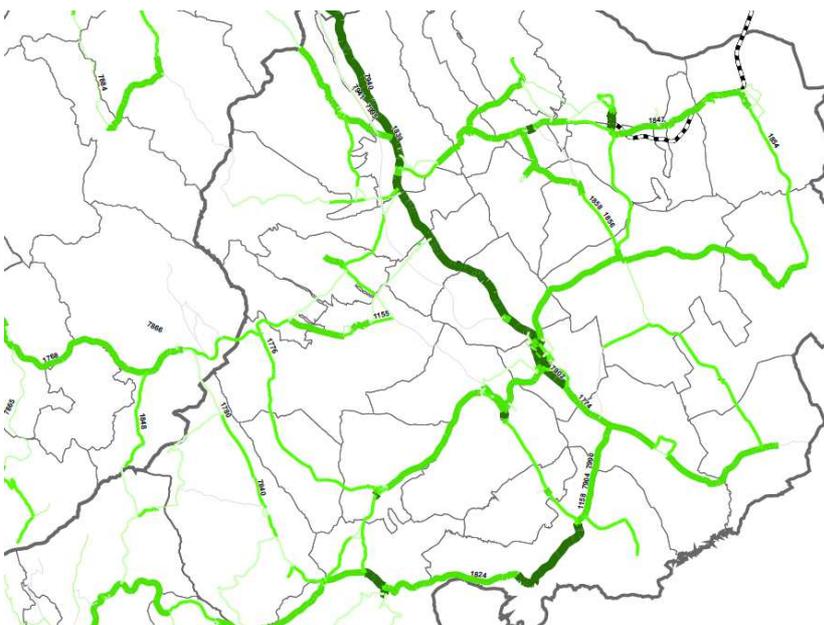
Oberpullendorf ist mit rund 2.700 Einwohnern das Einpendlerzentrum und als auch zentraler Schulstandort des Bezirkes. 2.500 Berufspendler und 1.100 Schülerpendler haben ihr Ziel im Bezirkshauptort. Rund 600 Einpendler aus Ungarn und 110 Auspendler nach Ungarn wurden für den Bezirk ermittelt. Zum größten Teil suchen diese Einpendler Ziele in Oberpullendorf und den Arbeitszentren entlang der B 50 auf. Es ergibt sich daher für den Knoten Oberpullendorf ein Fahrgastpotential von rund 4.000 Personen und zumindest 8.000 Fahrten am Tag..



Darstellung 16 : Raum Oberpullendorf, Verkehrsbelastung im Straßenverkehr durch Pendler des Burgenlandes

Wichtigste Ziele der Auspendler aus dem Bezirk Oberpullendorf sind Wien, mit rund 2000 Tagespendlern, Eisenstadt mit 772, Mattersburg mit 600. Der Beförderungsanteil für diese täglichen Fahrten liegt zurzeit im öffentlichen Verkehrs bei rund 28%. Die Tendenz für den Modal Split des öffentlichen Verkehrs ist stark steigend. Angesichts der Entwicklung der Treibstoffkosten sind gute öffentliche Verkehrsmittel ein wesentlicher Bestandteil der Prosperität stark auspendlerorientierter Regionen.

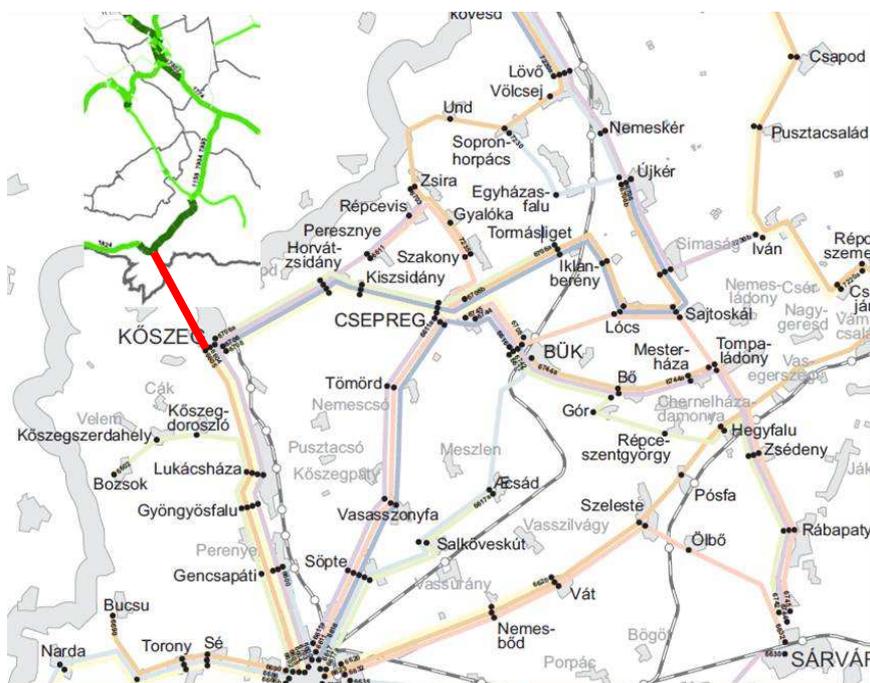
Entsprechend dieses Fahrgastpotentials ist auch das ÖV-Angebot in Oberpullendorf relativ dicht



Darstellung 17 : Raum Oberpullendorf - das Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr (Anzahl der Kurse 0-24 Uhr)

Grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen fehlen hingegen gänzlich. Mit 12.000 Einwohner stellt Köszeg das größte Zentrum des gesamten Raumes dar. Eine öffentliche Verkehrsverbindung von Oberpullendorf nach Köszeg könnte nicht nur die Austauschbeziehungen zwischen beiden Zentren im Bereich Ausbildung, Kultur und Veranstaltungen, Einkauf intensivieren und auch die Pendler auf den öffentlichen Verkehr verlagern.

Ansatzpunkt einer solchen ÖV-Verbindung sind die Verlängerungen der Busverbindungen nach Rattersdorf. Mit 14 Kurspaaren Oberwart – Rattersdorf besteht hier ein sehr dichter Verkehr. Vorerst 3 Kurspaare (für den Schülerverkehr und den Berufsverkehr) und 2 für den sonstigen Verkehr sollten um die Zufahrt nach Köszeg erweitert werden (7 km). Diese Kurse könnten direkt oder als Anschlusskurse in Rattersdorf geführt werden. Keinesfalls ist die Einrichtung einer neuen Buslinie von Oberpullendorf nach Köszeg über die gesamte Strecke erforderlich.



Darstellung 18: Oberpullendorf - Köszeg

### 3.5.6 Südburgenland - der Knoten Oberwart (inkl. Oberwart-Szombathely)

Mit rund 7.000 Einwohnern ist Oberwart die 2. größte Stadt des Burgenlandes und mit 4.000 täglichen Berufseinpendler und rund 1.600 Schülereinpendlern auch das 2. größte Einpendlerzentrum des Burgenlandes. Rund 850 Berufs- und Ausbildungspendler kommen aus der Steiermark täglich nach Oberwart. Täglich verlassen auch 720 Berufs und rund 100 Ausbildungspendler die Stadt. Zudem ist auch davon auszugehen, dass von den rund 1000 täglichen Einpendlern aus Ungarn und den 180 täglichen Auspendlern nach Ungarn ein großer Teil Ziel- und Ausgangspunkt in der Stadt Oberwart haben. Insgesamt beträgt das Fahrtenpotential rund 8.500 Personen pro Tag und Richtung als mindestens 17.000 Fahrten.

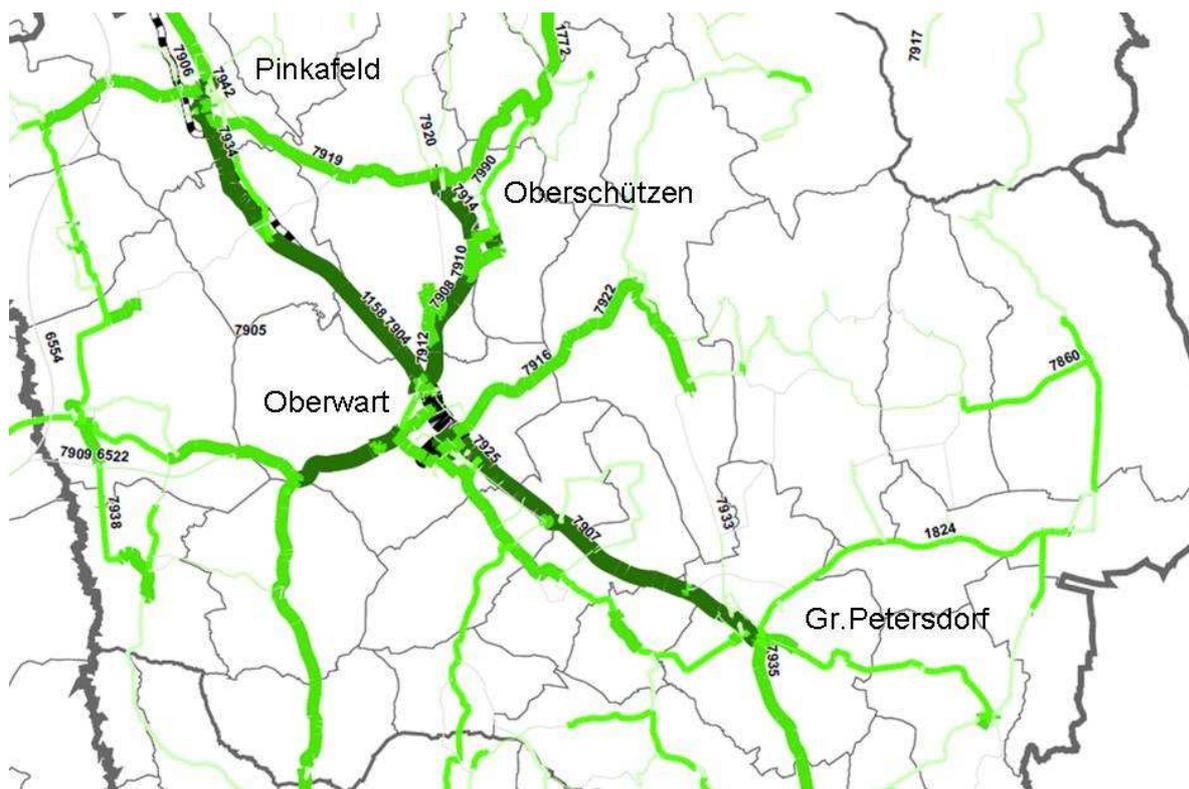
täglich. Neben Oberwart befinden sich noch die kleineren Zentren Pinkafeld und Gross Petersdorf sowie der Schulstandort Oberschützen im Umkreis bzw. entlang der Pinkatal-Achse. Mit rund 900 täglichen Auspendlern im Berufs- und Ausbildungsverkehr und rund 1200 täglichen Berufseinpendlern sowie 800 Einpendlern in Pinkafeld, rund 1400 Einpendlern in Großpetersdorf mit rund 500 täglichen Auspendlern erhöht sich das Beförderungspotential auf rund 27.000 Fahrten täglich.



Darstellung 19: das Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr (2011)

Von diesem Potential benützen zurzeit rund 1.000 Berufspendler und fast 2.000 Schüler täglich den Bus, d.s. mindestens 6.000 Busfahrten täglich. Dementsprechend dicht ist auch das ÖV-Angebot im Pinkatal (vgl. Darstellung 31).

Bahnanschlüsse sind nach Einstellung des Personenverkehrs auf der Strecke Friedberg-Oberwart nur mehr über Zufahrt Friedberg sinnvoll möglich.



Darstellung 20: das ÖV-Verkehrsangebot (Anzahl der Kurse) im Knoten Oberwart von 0-24 Uhr, 2011

„Zentrale“ Verkehrslinie ist die Buslinie G 1, Zentraler Verkehrsknoten der Hauptplatz in Oberwart. Oberwart ist ein gerichteter Taktknoten, der in der Früh (ab 4.40 !!) auch mit guten Umsteigerverbindungen Richtung Wien organisiert ist. Ab dem frühen Nachmittag geht's bis zum Abend in die Gegenrichtung, ebenfalls mit guten Umsteigerverbindungen. Zwischen Groß Petersdorf und Oberwart, sowie zwischen Pinkafeld und Oberwart besteht großteils ein 30 Minuten Takt. Auch wenn das bestehende Angebot einen dichten Taktverkehr anbietet, ist auch hier eine Angebotslücke zwischen 8 und 10 Uhr zu konstatieren. Zwar ist in diesem Zeitraum das Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäß besonders gering, trotzdem sollte versucht werden (wenn möglich) durch straffere Betriebskonzepte diese Lücke zu schließen

### Grenzüberschreitender Verkehr Oberwart – Szombathely

Das vorliegende Konzept der grenzüberschreitenden Mobilität stellt in erster Linie auf kurzfristig zu realisierenden Maßnahmen zur Verbesserung des grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrs ab.

Die Wiederaufnahme des Personen- und des Güterverkehrs und des Ausbaues (Neubaues) auf der Bahnstrecke Friedberg - Oberwart – Szombathely ist dagegen ein mittel- langfristiges Projekt. Die und wirtschaftliche Sinnhaftigkeit und Vertretbarkeit einer Investition, wie sie der teilweise Neubau und der Ausbau der Bahnstrecke darstellt, hat nicht auf die möglichen regionale Beförderungspotentiale aufzubauen sondern verstärkt auf internationale Beförderungspotentiale. Als ein Netzteil eines neuen internationalen Eisenbahnkorridors von Wien/Bratislava bis zu den nordadriatischen Häfen Rijeka, Koper und Triest/Monfalcone. findet die Bahnstrecke im laufenden EU- Projekt SETA (South East Transport Axis) des

Süd-Ost-Europa Programms (2011-2014) findet das Projekt (Friedberg) –Oberwart – Szombathely generelle Berücksichtigung (Abschätzung der Beförderungspotentiale für Bahnstrecke Friedberg-Oberwart-Szombathely). Eine Entscheidung über den Ausbau dieser Bahnstrecke vermag aber erst eine detaillierte Kostenschätzung des Ausbaus unter Berücksichtigung der bisher durchgeführten Machbarkeitsstudien zu geben.

Es sollte aber an dieser Stelle auch klargestellt werden dass allein das in der Region vorhandene Beförderungspotential für eine Bahnbedienung durchaus von Interesse ist. Allein die 6000 Fahrten im Berufs- und Schülerverkehr, die schon derzeit mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs sind, wären auch für eine Regionalbahn ein respektable Wert, wobei die sonstigen werktäglichen Fahrten hier noch gar nicht mitgezählt sind. Notwendig für eine Bahnbedienung wäre dann allerdings ein neues, auf die Bahn abgestimmtes regionales Beförderungskonzept.



Darstellung 21 : Die Bahnstrecke Friedberg – Oberwart als Teil der SETA – Achse  
Beteiligte Projektpartner

Für den 2. wichtigsten und weiter wachsenden Wirtschaftsraum des Burgenlandes wäre die Wiederaufnahme des Personenverkehrs und der Ausbau der Bahnlinie eine wichtige Voraussetzung die Wettbewerbsfähigkeit des Raumes Oberwart nachhaltig zu stärken.

Von einer derartig leistungsfähigen grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung ist die Region Oberwart noch weit entfernt. Zurzeit existiert im grenzüberschreitenden Verkehr gerade einmal eine für den Schülerverkehr eingerichtete, vom ungarischen Busbetreiber VAS-VOLAN betriebene Buslinie, die 2 Zufahrten von Szombathely nach Oberwart/Pinkafeld im Frühverkehr und 1 Rückfahrt um 13.25 Uhr anbietet.

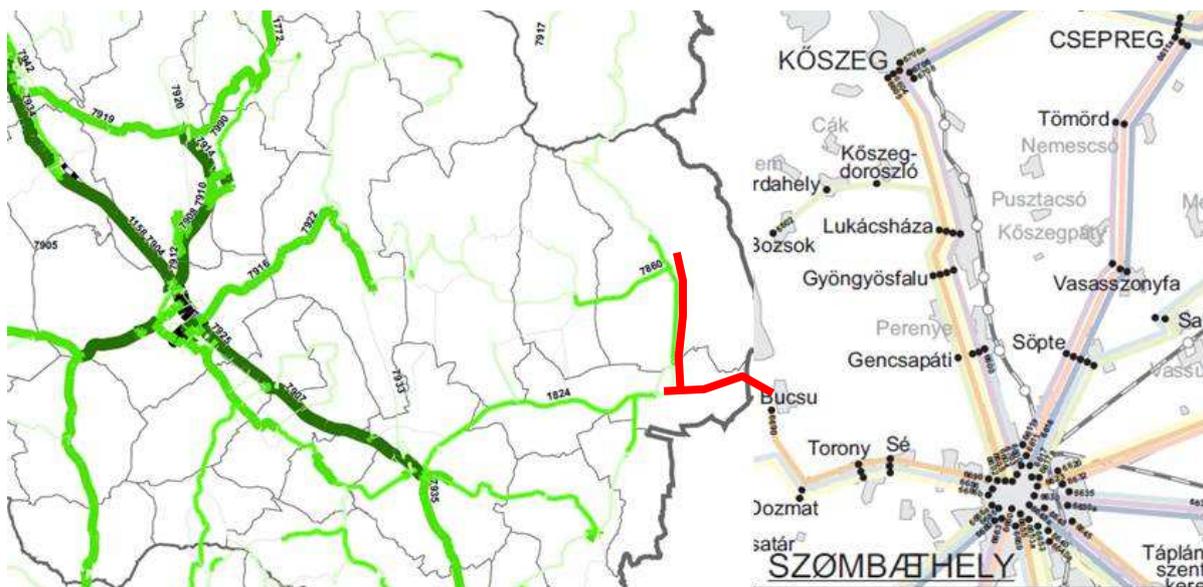
Für die rund 1300 Personen, die im grenzüberschreitenden Verkehr täglich unterwegs sind ist dieses Angebot nicht nutzbar. Die Einrichtung einer grenzüberschreitenden Verkehrsverbindung sollte demnach für die grenzüberschreitenden Pendler von Interesse

sein, aber auch um einen Austausch zwischen Oberwart (7000 Einwohner) und Szombathely (80.000 Einwohner) zu intensivieren fördern.

Für einen grenzüberschreitenden Personenverkehr liegt das Konzept der Fa.Südburg vor, das einen 2 Stunden-Takt mit insgesamt 7 Kurspaaren am Tag, also 14 Verbindungen vorsieht.

Die Kosten des Betriebes würden sich auf rund 300.000.-€ (2008) belaufen.

Im Sinne der Effizienz sollte aber auch ein anderes Konzept geprüft werden:



Darstellung 22: Grenzüberschreitender Busverkehr (Schachendorf – Bucsú) - Szombathely

Dieses Konzept sieht vor die bestehende Linie 7910 über Schachendorf hinaus über Bucsú nach Szombathely zu erweitern. Da derzeit diese Busse von Schachendorf nach Rechnitz zu ihrem Wendepunkt fahren, müssten sie bei der vorgeschlagenen Ausweitung Schachendorf – Szombathely als Umsteigerrelation Rechnitz-Schachendorf geführt werden.

Diese Version soll dahingehend überprüft werden, ob in Schachendorf Raika ein symmetrischer Taktknoten gebildet werden kann, sodass die mit der Zufahrt Rechnitz-Schachendorf gleichzeitig sowohl die Relationen nach Oberwart als auch nach Szombathely bedient werden können. In Ungarn dürfte von Bucsú nach Szombathely ein relativ dichtes Fahrplanangebot bestehen. Wenn der verlängerte Bus von Schachendorf eine bestehende Trasse ersetzen könnte, ließe sich die Verkehrsleistung für die Verbindung Oberwart-Szombathely weiter reduzieren

Zudem ist zu fordern, dass die Anbindung in Szombathely auch den Bahnhof Szombathely bedient, sodaß die schnellen Bahnverbindungen (ab 2013) der Raaberbahn nach Sopron und Eisenstadt benutzt werden können. Dementsprechend ist der Fahrplan der neuen Buslinie auch zu konzipieren:

- optimale Nutzung der Fahrplanlagen der Linie 7910 zur „Verlängerung“ nach Szombathely
- Beachtung kurzer Anschlüsse an das Bahnverkehrsangebot in Szombathely

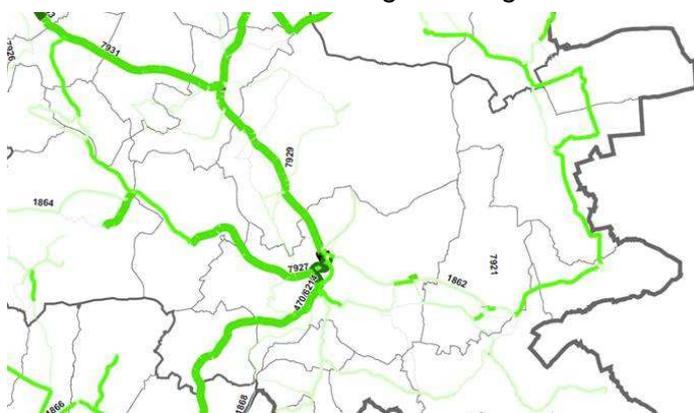
- Ausbildung eines symmetrischen Knotens in Schachendorf Raika (bei einer Fahrzeit von Oberwart nach Schachendorf von 30 Minuten und ebenfalls 30 Minuten Schachendorf – Bahnhof Szombathely müsste ein solcher Knoten herstellbar sein)

Überschlägig würde dieses Konzept mit der halben Verkehrsleistung auskommen als das Konzept Südburg.

Da weder die Fahrplanzeiten der Busse in Burcsu, noch der Fahrplan 2013 der Raaberbahn bekannt sind kann auch kein definitiver Vorschlag erarbeitet werden.

### 3.5.7 Der Knoten Güssing (inkl. Güssing Körmend)

Das bestehende Verkehrsangebot zeigt eine deutliche N-S Ausrichtung des Busverkehrs



Darstellung 23: Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr 0-24 Uhr (2011)

und eine deutliche Ausrichtung des Busverkehrs nach Güssing. Zwischen dem Stremtal (Gemeinden Bildein, Eberau, Moschendorf und Strem) und Güssing ist das Verkehrsangebot relativ gering.

Busverbindungen Stremtal (2011)															
Wien													09:30	10:50	18:10
Güssing	07:18	09:49	10:49	11:50	13:55	14:30		06:50	07:40	07:50	08:45	10:45	14:30	17:25	
Urbersdorf	07:25	09:25	10:53	12:10	14:05	14:38		06:42		07:39	08:39	10:39	14:20	17:20	
Strem	07:29	09:58	10:58	12:15	14:10	14:43		06:38	07:15	07:32	08:36	10:36	14:17	17:15	
Moschendorf	07:35	10:06	11:06	12:24	14:16	14:50		06:31	07:10	07:20	08:28	10:28	14:11	17:10	
Eberau	07:46	10:14	11:14	12:32	14:21	14:56		06:22		07:10	08:20	10:20	13:58	16:55	
Bildein	07:50	10:17	11:17	12:35	14:25	15:00		06:19		07:05	08:17	10:17	13:49	16:52	

nur an Schultagen
  werktäglich täglich

Tabelle 8: Busverbindungen Stremtal (Fahrplan 2012)

Zurzeit bestehen zwischen Bildein/Eberau und Güssing insgesamt 12 tägliche Verbindungen (6 von Güssing, 6 nach Güssing), jeweils zur Hälfte für den Schülerverkehr und für den Berufsverkehr.

Ingesamt verlassen rund 500 Personen im Berufs- und Schülerverkehr täglich die Gemeinden des Stremtales (Bildein, Eberau, Moschendorf, Strem) Mehr als die Hälfte der

Fahrten haben ihr Ziel in Güssing, 15% in Groß Petersdorf, 10% in Oberwart und rund 8% in Wien. Als Schulstandort ist Pinkafeld noch von Interesse (4,%)

Die Karte der Verkehrsbelastungen zeigt deutlich dass das tägliche Verkehrsaufkommen im Berufsverkehr relativ gering ist. Nimmt man von Bildein bis Strem die höchste Verkehrsbelastungen im Berufs- und Schülerverkehr (alle Verkehrsmittel) so ergeben zwischen Stremtal und Güssing im Berufs- und Schülerverkehr tägliche Gesamtfahrten von insgesamt rund 300 Personen pro Tag und Richtung.



Darstellung 24 : Verkehrsbelastungen im Strassenverkehr durch den Pendlerverkehr (2001)  
Pro Richtung

Im Busverkehr in Richtung Güssing wurden rund 100 Personen (pro Tag und Richtung) im Berufs- und Schülerverkehr befördert. Auch wenn damit der „Marktanteil“ des ÖV mit nahezu 30% relativ hoch ist, so ist das Gesamtpotential (ca. 500 Fahrten pro Tag und Richtung) zu niedrig, um unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten einen dichteren Linienverkehr betreiben zu können. Im Hinblick auf die Nachfrage und das Nachfragepotential kann das bestehende ÖV-Angebot (Oktober 2011) als adäquat angesehen werden.

Eine Effizienzsteigerung des Angebotes kann durch eine Einbindung des Stremtales in die Neuordnung des Busverkehrs (kurze Zufahrten zu einer Hauptstrecke) bestehen.

Zusammen mit der Notwendigkeit den (in den oa. Verkehrsbelastungen nicht enthalten) Verkehr Ungarn – Burgenland vermehrt im öffentlichen Verkehr abzuwickeln und eine ÖV-Verbindung zu den Nachbarstädten in Ungarn bereitzustellen, ließe sich der Verkehr Stremtal – Güssing in dieses Konzept einbinden und eine erhebliche Reduktion der Verkehrsleistung und auch eine Verdichtung des Angebotes erzielen.

Eine derartige Lösung könnte innerhalb der nächsten 2 Jahre (wenn durchgehende schnelle Bahnverbindungen bestehen) die Zufahrt zu einer neuen (empfohlenen) Hauptstrecke Güssing – Körmend (Anschluss an die Raaberbahn-Strecke Körmend-Szombathely-Sopron-Eisenstadt - (Wien) sein

### **Grenzüberschreitendes Verkehrskonzept Güssing - Körmend**

Die „burgenländischen Auspendler nach Ungarn und die ungarischen Einpendler in das Burgenland“ als ein Potential einer grenzüberschreitenden Personenverkehrsverbindung konnten mengenmässig nur nach Politischen Bezirken ermittelt werden. Die Verteilung der ungarischen Einpendler innerhalb der PB ist genauso wenig bekannt wie deren Herkunft. Entsprechend der durchgeführten Abschätzung der grenzüberschreitenden Pendelwanderung 2011 wurde ermittelt, dass 2011

- rund 400 Einpendler aus Ungarn im Bezirk Güssing arbeiten
  - und rund 100 Pendler aus dem Bezirk Güssing täglich zur Arbeit nach Ungarn fahren.
- Gemeinsam mit rund 400 Pendlern nach Wien und rund 50 Pendlern nach Eisenstadt würde sich ein überschlägig ein Gesamtbeförderungspotential von rund 1000 Fahrten pro Tag und Richtung für eine derartige Verbindung ergeben..

Grundlage einer grenzüberschreitenden ÖV-Verbindung von Güssing nach Körmend ist die 2011 abgeschlossene Elektrifizierung der Raaberbahn, die wesentlich verbesserte Fahrzeiten zulässt

- in die stark wachsenden Wirtschaftsregionen im Norden des Burgenlandes und Westungarns
- in die Städte Westungarns (Körmend, Szombathely, Sopron)
- in die Landeshauptstadt Eisenstadt
- nach Wien in den Wiener Raum

Die Bahnverbindung über Körmend bietet im Vergleich zur heutigen Verkehrsbedienung zum ersten Mal attraktive Fahrzeiten nach Szombathely, Sopron und vor allem nach Eisenstadt. Für die Fahrten nach Wien stellt diese Verbindung vor allem für die regionalen Bereiche östlich und südlich von Güssing die schnellste Fahrtmöglichkeit im öffentlichen Verkehr dar.

### **Der „neue Bahnverkehr“ auf der Raaberbahn**

- Der provisorische Fahrplan der Raaberbahn für 2013 weist – in der für die Verbindung Güssing Körmend wichtigen Relation ab Körmend eine Fahrzeit von Körmend nach Sopron von 1 h 53 min auf. Diese lange Fahrzeit kommt zustande, weil die Züge in allen Stationen halten und aus derzeit noch organisatorischen Gründen einen Aufenthalt in Szombathely von 23 min erforderlich ist
- Die derzeit schnellsten Verbindungen (mit nur 5 Halten und einer Wartezeit von 3 min in Szombathely) würden eine Fahrzeit Körmend-Sopron von rund 60 Minuten (1 h 03)
- Zusätzlich zu den 25 Minuten Fahrzeit Sopron nach Eisenstadt, würde die Fahrzeit von Güssing nach Eisenstadt im ÖV unter 2 Stunden betragen. Berücksicht man die Fahrzeiten von Sopron nach Wien/Meidling von 1h 08 min würde dies eine Fahrzeit Güssing – Wien von rund 2,5 Stunden ergeben. Diese Fahrzeit nach Wien entspricht etwa auch der heutigen durchgehenden Busverbindung Güssing-Wien

Der Endzustand des Konzeptes sollte 8 oder 12 Hin- und Rückverbindungen zwischen Körmend und Güssing ausweisen. Und zwar:

- Eine Frühverbindung, die es erlaubt die entfernten Ziele Wien und Eisenstadt vor 9.00 Uhr zu erreichen
- 1 Verbindung, die es erlaubt, Güssing vor 9 Uhr zu erreichen
- 1 Verbindung, die es erlaubt, die westungarischen Städte vor 9 Uhr zu erreichen
- 1 Vormittagsverbindung
- 2 Rückfahrverbindungen (nachmittags, abends)

Ein derartiges Konzept setzt voraus, dass

- auf der Raaberbahn regionale Schnellverkehre angeboten werden
- diese Züge in Sopron durchgebunden werden (zurzeit Umsteigen in Sopron erforderlich)

Im derzeitigen Fahrplan (2012) werden diese Bedingungen nicht erfüllt. Daher wird vorgeschlagen, mit insgesamt 6 Verbindungen zu beginnen. Damit könnte die grenzüberschreitende Verkehrsverbindung Güssing – Körmend etwa folgender Fahrplan zugrunde gelegt werden

Neue Verbindung Güssing - Körmend nach 2012													
Güssing	06:00		07:59		16:30			07:59		09:59		19:59	
Urbersdorf	06:07		08:06		16:37			07:53		09:53		19:52	
Strem	06:10		08:09		16:40			07:49		09:49		19:49	
Moschendorf	06:03	06:18	08:02	08:17	16:33	16:48		07:42	07:57	09:42	09:57	19:42	19:57
Eberau	05:54	06:27	07:53	08:26	16:24	16:57		07:33	08:06	09:33	10:06	19:33	20:06
Bildein	05:51	06:30	07:50	08:29	16:21	17:00		07:30	08:09	09:30	10:09	19:30	20:09
Pinkamindszent	06:18		08:17		16:48			07:41		09:41		19:41	
Vasalje	06:20		08:19		16:50			07:39		09:39		19:39	
Magyarvardalje	06:25		08:24		16:55			07:34		09:34		19:34	
Körmend Bf.	06:30		08:29		17:00			07:29		09:29		19:29	
Szombathely	06:53		09:00		17:23			06:55		08:55		19:01	
Sopron	08:24				18:34			06:00		08:14			
Eisenstadt	08:54				19:00			05:30		07:45			
Budapest			11:54									16:10	

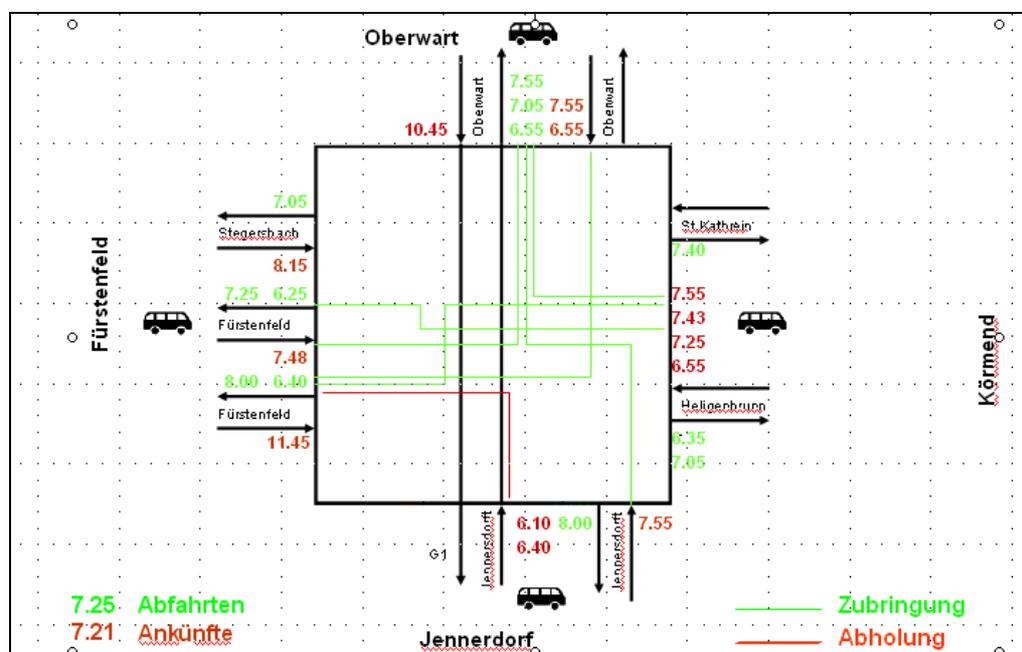
Tabelle 9: Fahrplanentwurf Güssing-Körmend (nach 2012)

Hier würde die Umsteigerelation aus dem Stremtal über Strem erfolgen, wodurch die Relationen nach Güssing und Körmend quasi „mitbenützt“ werden können. Dadurch ergäbe sich theoretisch eine Reduktion der Verkehrsleistung von derzeit rund 80.000 Fzg km/Jahr auf rund 50.000 Fzg km/Jahr. Selbst wenn man die „Hauptstrecke“ Güssing – Körmend in die Abschätzung der Verkehrsleistung mit einbezieht würde mit insgesamt rund 90.000 Fzg km/Jahr, die Verkehrsleistung nur geringfügig höher liegen als die derzeitige Verbindung Güssing – Strem - Bildein

Ähnlich wie für die Verbindung Oberwart-Szombathely soll für die Verbindung Güssing-Körmend der Verbundtarif zur Anwendung kommen.

## Der Knoten Güssing

Der Verkehrsknoten Güssing weist nach Jennersdorf mit einer Fahrzeit von 40 Minuten eine „Kantenfahrzeit“ auf, die die Einrichtung eines symmetrischen Taktknotens nicht zulässt. Auch bei der Einrichtung einer Verbindung nach Körmend sollte darauf geachtet werden dass eine Fahrzeit von unter 30 Minuten erzielt wird. Allerdings ist die Konstruktion eines symmetrischen Taktknotens Güssing auch davon abhängig, ob Körmend als symmetrischer Taktknoten eingerichtet werden kann. Wie die Anzahl der Verbindungen im öffentlichen Verkehr und die Darstellung der Verkehrsströme zeigt besteht auch eine extrem unpaarige Verteilung der Berufsverkehrsströme, die nach Norden (Oberwart, Gross Petersdorf, Wien) wesentlich stärker ist als in Richtung Süden. Das hat zur Folge, Rückfahrten von N nach Güssing in der Früh kaum stattfinden und somit ein gerichteter Taktknoten leichter zu realisieren ist als ein symmetrischer Taktknoten



Darstellung 25 :Der Taktknoten Güssing im Frühverkehr (2011)

Der derzeitige Knoten Güssing (Volksbank) weist als Hauptlinie die Linie G1 auf. An diese bestehen zur Zeit relative gute Anschlüsse (Zubringung) Die Buslinien aus dem Stremtal (aus Richtung Körmend) finden gute Anschlüsse an die Hauptlinie aber auch an die Busverbindungen in die Steiermark. Die Darstellung zeigt allerdings auch die Unpaarigkeit des Verkehrs, da manche Relationen im Frühverkehr keine Rückfahrten mehr aufweisen. Bei der Einrichtung des grenzüberschreitenden Verkehrs nach Körmend soll in Güssing eine optimale Verknüpfung mit den bestehenden Buslinien herbeigeführt werden, um den Einzugsbereich dieses grenzüberschreitenden Verkehrs zu vergrößern. Da auch in Zukunft nicht damit zu rechnen ist, dass diese Unpaarigkeit des Verkehrs weiter bestehen bleibt, erscheint die Beibehaltung des gerichteten Knotens sinnvoll. Allerdings weisen sowohl die abfahrenden als auch die einfahrenden Busse keinen Taktverkehr auf. Nach dem Frühverkehr besteht für die einfahrenden Busse eine zeitliche

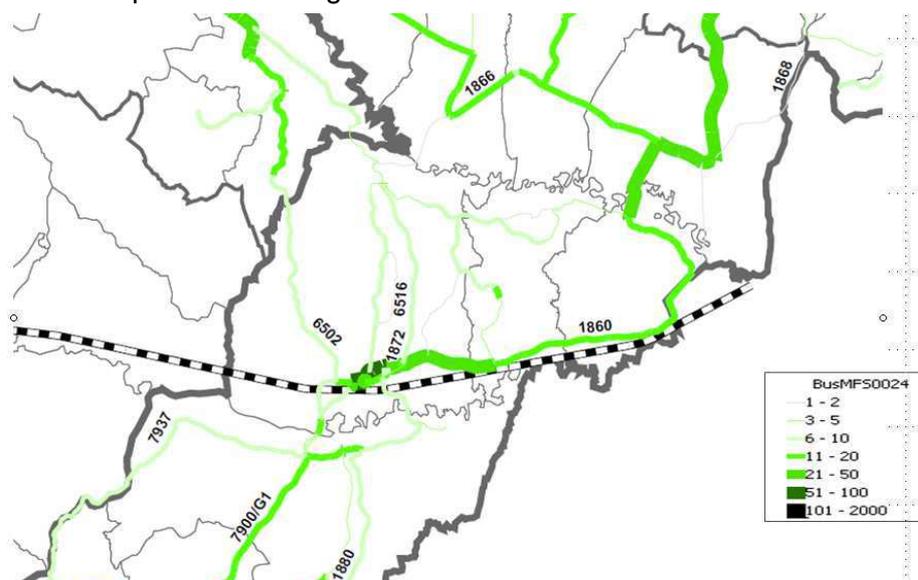
Lücke zwischen 7.55 Uhr bis 10.45 und 13.52. D.h. Güssing ist am Vormittag mit dem ÖV praktisch nicht erreichbar. Eine ähnliche zeitliche Lücke klafft für die ausfahrenden Busse (mit Ausnahme der Verbindungen nach Oberwart – G1) zwischen 8.Uhr und 10.45. Außer den dargestellten Umsteigerelationen im Frühverkehr ist untertags auch kaum eine Umsteigemöglichkeit eingerichtet.

Auch wenn der Verkehr nach Oberwart und Wien das beherrschende Angebot darstellt (13 Verbindungen am Tag) sollte bei einer neue Angebotsgestaltung auf eine bessere Abstimmung und Ermöglichung der Umsteigerelationen und ein „Schließen“ der Angebotslücke am Vormittag angestrebt werden (ohne wesentlich Erhöhung der Verkehrsleistungen).

Auch die Vertaktung des ÖV-Angebotes untertags soll dabei im Auge behalten werden

### 3.5.8 Südburgenland - der Knoten Jennersdorf (inkl. Jennersdorf - Szentgotthard/Körmend)

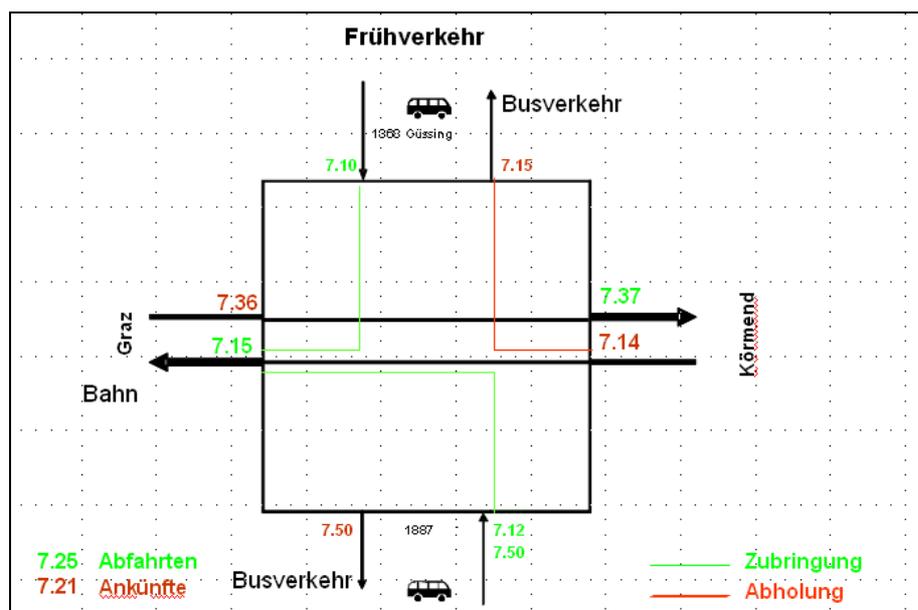
Jennersdorf, scheint – vor allem im Schülerverkehr-gut im öffentlichen Verkehr (Busverkehr) erschlossen (2011). Das Angebot außerhalb der Schulzeiten ist jedoch relativ dürtig, und auch angesichts des Verhältnisses von rund 270 Schuleinpendler und rund 860 Berufseinpendlern nicht ganz erklärbar.



Darstellung 26: Jennersdorf, ÖV-Bedienung 2011 (Kurse in 24 h)

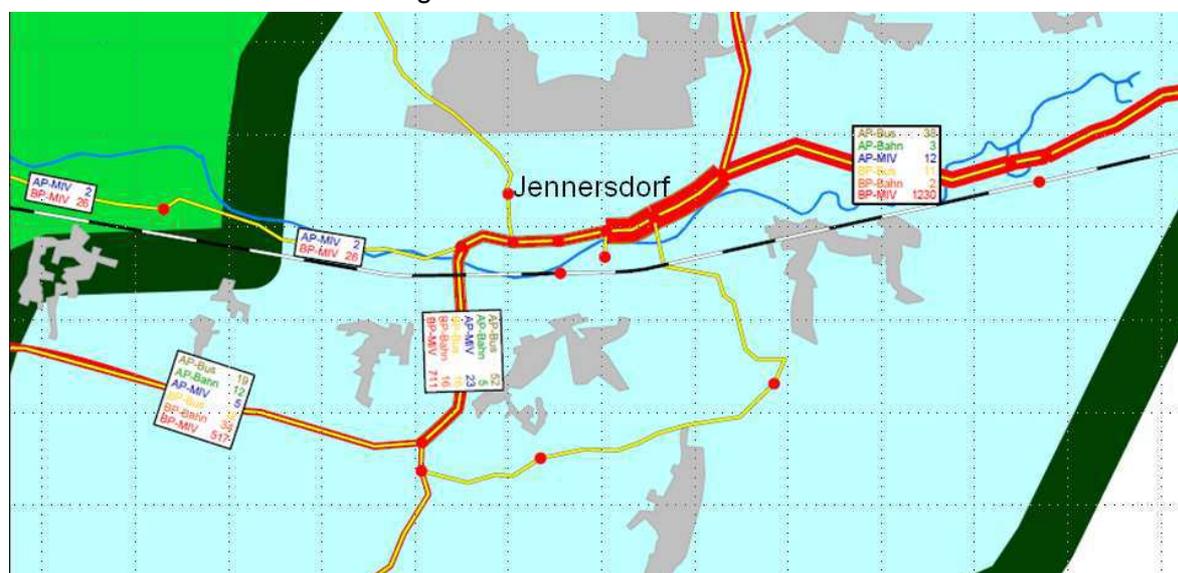
Die Eisenbahn bietet demgegenüber mit 13-14 Abfahrten und Ankünften, ab Mittag einen reinen Stundentakt, und zu den übrigen Tageszeiten einen taktähnlichen Verkehr (gestört vor allem durch die betrieblichen Probleme die sich vom Übergang einer dieselgetriebenen Strecke (Graz-Szentgotthard) mit einer elektrisch betriebenen Strecke (Sopron-Szentgotthard) ergeben (Umsteigen, lange Wartezeiten).

Obwohl relativ viele Busse zum Bahnhof fahren, stellen sie dort nur in den seltensten Fällen (Bedienung Schulzentrum) brauchbare, d.h.kurze Anschlüsse zu Bahn her. Alle Busse, die den Bahnhof anfahren, sind Schülerbusse.



Darstellung 27: Knoten Jennersdorf (Frühverkehr) 2011

Von den burgenländischen Einpendlern wird die Bahn nur wenig benutzt, obwohl rund 200 Berufspendler und rund 100 Schulpendler nach Jennersdorf im Nahbereich der Bahn wohnen. Größere Bedeutung könnte die Bahn für die Einpendler aus Ungarn (rund 400 in den Bezirk Jennersdorf und die Auspendler nach Ungarn, rund 120), sowie für die Pendelwanderung und den Schülerverkehr von und nach der angrenzenden Steiermark. Mit Ausnahme der Bahn existieren im öffentlichen Verkehr keine grenzüberschreitenden öffentlichen Verkehrsverbindungen



Darstellung 28: Verkehrsaufkommen im Berufs- und Schülerverkehr

Von Jennersdorf sind die beiden rund 80 km entfernten überregionalen Zentren Graz und Szombathely (beide dzt. rund 1h 20 min) mit relativ langsamen Fahrzeiten, und die rund 190 km entfernte Bundeshauptstadt Wien (3h 10min) nur mit hohem Zeitaufwand erreichbar, die burgenländische Landeshauptstadt Eisenstadt ist im öffentlichen Verkehr de facto nicht erreichbar.

Alle für die Regionalentwicklung von Jennersdorf wichtigen überregionalen Zentren sind mit der Bahn erreichbar.

Die bereits elektrifizierte Raaberbahn wird 2013 folgende Fahrzeiten ermöglichen:

Körmend-Sopron 60 min

- Jennersdorf – Körmend 30 min
- Körmend-Szobathely 30 min
- Sopron – Eisenstadt 30 min
- Sopron –Wien 60 min

Damit ließen sich für die angeführten Relationen in die Überregionalen Zentren folgende Fahrzeiten erzielen

- Jennersdorf – Szombathely 60 min
- Jennersdorf – Eisenstadt 120 min
- Jennersdorf – Wien 150 min

Voraussetzung für die Nutzung dieser Zeitvorteile, ist die Weiterführung der Elektrifizierung von Szentgotthart zunächst bis Jennersdorf, dann nach Graz. Angesichts der kurzen Strecke Szentgotthart-Jennersdorf, sollte sich dieses Vorhaben rasch und auch ohne hohem Finanzaufwand realisieren lassen.

Selbstverständlich muss dieses stark verbesserte Fahrplangebot der Bahn mit einem entsprechenden Konzept im Busverkehr ergänzt werden. Dabei ist die Installierung eines Symmetrischen Taktknotens im Bahnhof Jennersdorf zu verfolgen. Nur dadurch können die Zu- und Abfahrten der Busse optimiert werden, die dann nicht nur dem Schülerverkehr sondern den Pendlern und auch den Sonstigen Fahrzwecken zur Verfügung stehen könnten. Da davon auszugehen ist, dass (erfahrungsgemäß) durch diese Neuordnung des Busverkehrs, Verkehrsleistungen im Busverkehr eingespart werden können, ist auch nicht mit zusätzlichen leistungsverursachten Kosten zu rechnen.

Eine genauere Kalkulation der Kosten der Neuorganisation des ÖV in Jennersdorf kann erst nach Vorliegen eines Fahrplan(entwurfes) der Raaberbahn und der ÖBB durchgeführt werden.

### 3.6 Bedarfsorientierte ÖV-Systeme -Südburgenland

Überall dort, wo in Gemeinden und Regionen die geringe Einwohnerzahl und das Fahrgastpotential eine dichtere Linienbedienung im öffentlichen Verkehr aus betriebswirtschaftlicher Sicht nicht erlauben, sind Angebotsformen zu entwickeln, die mit geringerem Kostenaufwand die grundsätzlichen Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung im öffentlichen Verkehr gewährleisten können. Dabei handelt es sich in erster Linie um bedarfsorientierte ÖV-Systeme. Nach neuester Definition des Klima- und Energiefonds werden diese auch Mikro-ÖV-Systeme<sup>1</sup> genannt.

Micro-ÖV-Systeme sollen dabei mehrere Anforderungen genügen:

- Sie sollen die innere Erschließung der Gemeinden und der Nutzung des Dienstleistungsangebotes der Gemeinde (u.U auch der Nachbargemeinden) aber auch den Zugang der Bevölkerung zu notwendigen Versorgungseinrichtung im öffentlichen Verkehr gewährleisten
- Sie sollen die Zufahrt und die Abholung von dichter bedienten Haltestellen des öffentlichen Verkehrs sichern
- Sie sollen darüber hinaus (bei kurzen Entfernungen, wenn sonst kein nutzbares ÖV-Angebot besteht) die Zufahrt zum (nächstgelegenen) regionalen Zentrum erlauben (Alimentierung des öffentlichen Linienverkehrs)

---

<sup>1</sup> Handbuch für Planung, Errichtung und Betrieb von Mikro-ÖV Systemen im ländlichen Raum; Klima- und Energiefonds; Wien, 2011

<sup>2</sup> VOR: Verbesserungsmassnahmen für den ÖV im Südburgenland (s.26 f), Wien 2012

### 3.6.1 Angebotsformen <sup>2)</sup>

Im Burgenland existieren eine ganze Reihe von unterschiedlichen System (vgl. Darstellung

Unterschiedliche Systeme						
		Fixer Fahrplan	Anmeldung notwendig	Fahrt von - bis	Fahrzeug	Personal
Linienbus		Ja	Nein	Haltestelle - Haltestelle	Standardbus	Angestellt
Bürgerbus		Ja	Nein	Haltestelle - Haltestelle	Kleinbus	Freiwillig
Rufbus		Ja	Ja	Haltestelle - Haltestelle	Kleinbus	Angestellt
Anruf-Sammeltaxi		Ja	Ja	Haltestelle - Haustür	Kleinbus Pkw	Angestellt
Gemeindebus GmoaBus		Nein	Ja	Haltestelle - Haustür	Kleinbus Pkw	Angestellt oder freiwillig

Darstellung 29: Betriebsformen von Mikro-ÖV Systemen; (Quelle: BMVIT; Erfolgsmodell GmoaBus, 2009)

Im **Linienbetrieb** wird in der Regel von Haltestelle zu Haltestelle nach Fahrplan gefahren, eine Anmeldung ist nicht erforderlich. Der Linienbetrieb ist die klassische Form des öffentlichen Verkehrs.

Der **Bürgerbus** wird nach Fahrplan geführt, womit eine Anmeldung entfällt. Das Personal für den Betrieb setzt sich aus Freiwilligen (mit entsprechender Ortskenntnis zusammen). Bei **Rufbus-Systemen** werden eine bestimmte Route bzw. bestimmte Haltestellen nach einem fixen Fahrplan, aber nur bei Bedarf bedient. Ein Fahrtwunsch muss daher im Regelfall vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden.

**Anruf-Sammeltaxis** führen Fahrten von einer bestimmten Haltestelle zu einer beliebigen Aussteigestelle innerhalb eines klar definierten Bedienungsgebietes durch. Es besteht ein fixer Fahrplan mit Fahrtmöglichkeiten. Ein Fahrtenwunsch muss vorher in einer Dispositionszentrale angemeldet werden. In dieser Form sind z.B. alle vom VOR geplanten bedarfsorientierten Verkehre zur Ergänzung des klassischen ÖV organisiert.

**Gemeindebus/Gmoabus/Dorfbus:** Fahrten werden nach Voranmeldung (meist beim Fahrer) durchgeführt, der die Routenführung (bei mehreren Anrufen) festlegt. Es wird von Haltestellen abgefahren und direkt zu den Wunschzielen gefahren.

Oft sind die Fahrten jedoch örtlich begrenzt, z. B. auf das Gemeindegebiet oder bestimmte Ziele. In dieser Art verkehrt u.a. der Dorf Bus Kleinmürbisch-Inzenhof-Tschanigraben-Großmürbisch organisiert.

### 3.6.2 Organisationsformen

Mikro-ÖV Systeme können durch verschiedene Trägereinrichtungen betrieben werden. Dies können sein:

- ein gewerbliches Transportunternehmen (Taxibetrieb, Busunternehmen, Verkehrsunternehmen)
- die Gemeinde selbst (kommunaler Eigenbetrieb)
- ein gemeinnütziger Verein

Es ist zu beachten, dass die Tätigkeit „gewerbsmäßige Beförderung von Personen mit Kraftfahrzeugen“ prinzipiell den gültigen Gesetzen wie dem Gelegenheitsverkehrs-Gesetz 1996 oder/und dem Kraftfahrliniengesetz in der jeweils gültigen Fassung unterliegt.

Vereinfacht bedeutet dies, dass zum Betrieb eines Mikro-ÖV Systems eine entsprechende Konzession nötig ist. Die Konzession kann entweder selbst erworben werden (z. B. für den Betrieb eines Gemeinde-Busses) oder es kann ein bereits bestehender Betrieb mit entsprechender Konzession beauftragt werden, Mikro-ÖV Dienstleistungen zu erbringen. Eine andere Möglichkeit besteht darin, das Mikro-ÖV System als einen nicht gewinnorientierten Verein zu betreiben. Hier ist nur das Vereinsgesetz zu befolgen. Es ist aber zu bedenken, dass alle beförderten Personen grundsätzlich Mitglieder des Vereins werden müssen.

Welche Organisationsformen gibt es:

#### Gemeinnützige Vereinslösungen

Das Vereinsgesetz ermöglicht die Erbringung von Mobilitätsdiensten, sofern diese nicht auf gewerblicher Basis erfolgen bzw. der NutzerInnenkreis auf die Vereinsmitglieder beschränkt ist. Die Mitgliedschaft kann mit einem Mitgliedsbeitrag verbunden werden oder auch kostenlos möglich sein. Erforderlich ist jedoch ein formeller (schriftlich dokumentierter) Beitritt.

Die Wahl der Betriebsform ist grundsätzlich frei und sollte auf die konkreten Mobilitätsbedürfnisse abgestimmt sein. Vom Flächenbetrieb (Tür-zu-Tür) bis zu einem Linienbetrieb (Haltestelle-zu-Haltestelle mit fixem Fahrplan) ist alles möglich.

Die **Einbeziehung Freiwilliger** ist bei dieser Lösung problemlos **möglich**.

Ein Beispiel für diese Organisationsform im Südburgenland ist der Dorf Bus Kleinmürbisch-Inzenhof-Tschanigraben-Großmürbisch.

#### Gewerblicher kommunaler Eigenbetrieb

Die Gemeinde wird selbst als „Verkehrsunternehmen“ tätig oder bedient sich eines neu gegründeten gemeindenahen Unternehmens. Für die burgenländischen Gmoa-Busse wurde eine mit der zuständigen Gewerbebehörde und Wirtschaftskammer abgestimmte Betriebsform entwickelt. Betreiber ist ein gewerblicher Verein, der eine **Konzession für das Mietwagengewerbe** erwirbt. Dafür erforderlich ist die Bestellung einer/eines geeigneten Betriebsleiterin/Betriebsleiters.

Der konzessionierte Verein ist Betriebsführer und organisiert den Verkehr nach den Anforderungen der Vereinsmitglieder. Führende GemeindevertreterInnen (BürgermeisterIn) sind leitende Organe im betriebsführenden Verein. Die Gemeinde übernimmt damit auch das finanzielle Risiko des Betriebes.

**Die Einbeziehung Freiwilliger** ist bei dieser Lösung **nicht möglich**. Die LenkerInnen werden bezahlt (zumindest nach Kollektivvertrag).

### **Leistungsbestellung bei einem konzessionierten Unternehmen**

Ähnlich wie beim gemeinwirtschaftlichen öffentlichen Verkehr werden bei einem konzessionierten Unternehmen genau definierte Verkehrsleistungen bestellt. Je nach angestrebter Betriebsform und erforderlicher Kapazität der Fahrzeuge kann dies bei einem Busunternehmen (für traditionellen Linienverkehr) oder bei einem Taxi- und Mietwagen-Unternehmen (für bedarfsorientierte Angebote) erfolgen. Als Betriebsform kommen grundsätzlich alle Möglichkeiten in Frage.

### **Taxibasierte Lösungen**

Ein bestehendes Angebot an Fahrtmöglichkeiten mit Taxis wird durch Marketing, Festlegung von Pauschaltarifen und Tarifstützung (Verbilligung) attraktiver gemacht. Zugangsbarrieren zum Verkehrsmittel Taxi werden dabei abgebaut. Es können Taxi-Gutscheine ausgegeben werden oder es werden gemeinsam mit den Taxiunternehmen vergünstigte Tarife angeboten. Oft wird die Ausgabe von Taxi-Gutscheinen auf bestimmte Zielgruppen beschränkt.

### **„Bürgerbus“**

Das Modell „Bürgerbus“ wird in Deutschland breit angewendet. Diese erprobte Form der Betriebsorganisation ist auch für österreichische Verhältnisse passend, scheint empfehlenswert und ist vor allem vor dem Hintergrund der zunehmenden Einbindung ehrenamtlicher LenkerInnen von Bedeutung.

Das Modell besteht aus einer vertraglich abgesicherten Partnerschaft zwischen einem konzessionierten Unternehmen und einem Verein („Bürgerbus-Verein“), der vor allem die Organisation und Stellung von Freiwilligen übernimmt.

Das Unternehmen übernimmt die „Patenschaft“ für den Verkehr und bringt die Konzession ein. Weiters erbringt das Unternehmen bestimmte Serviceleistungen, wie beispielsweise die Wartung des Fahrzeuges, die Stellung eines Ersatzfahrzeuges bei Ausfall des Standardfahrzeuges und die Ausbildung und Schulung der LenkerInnen.

Die Betriebsform ist bei diesem Modell grundsätzlich frei wählbar. In Deutschland werden vor allem traditionelle Linienverkehre als „Bürgerbusse“ gefahren. Aber auch bedarfsorientierte Angebotsformen sind in dieser Weise organisierbar.

Im Burgenland gibt es traditionell eine Vielzahl von bedarfsgesteuerten Angeboten. Am weitesten verbreitet ist das System der Gmoa-Busse (in den Gemeinden Pötttsching, Mörbisch, Purbach, Breitenbrunn)

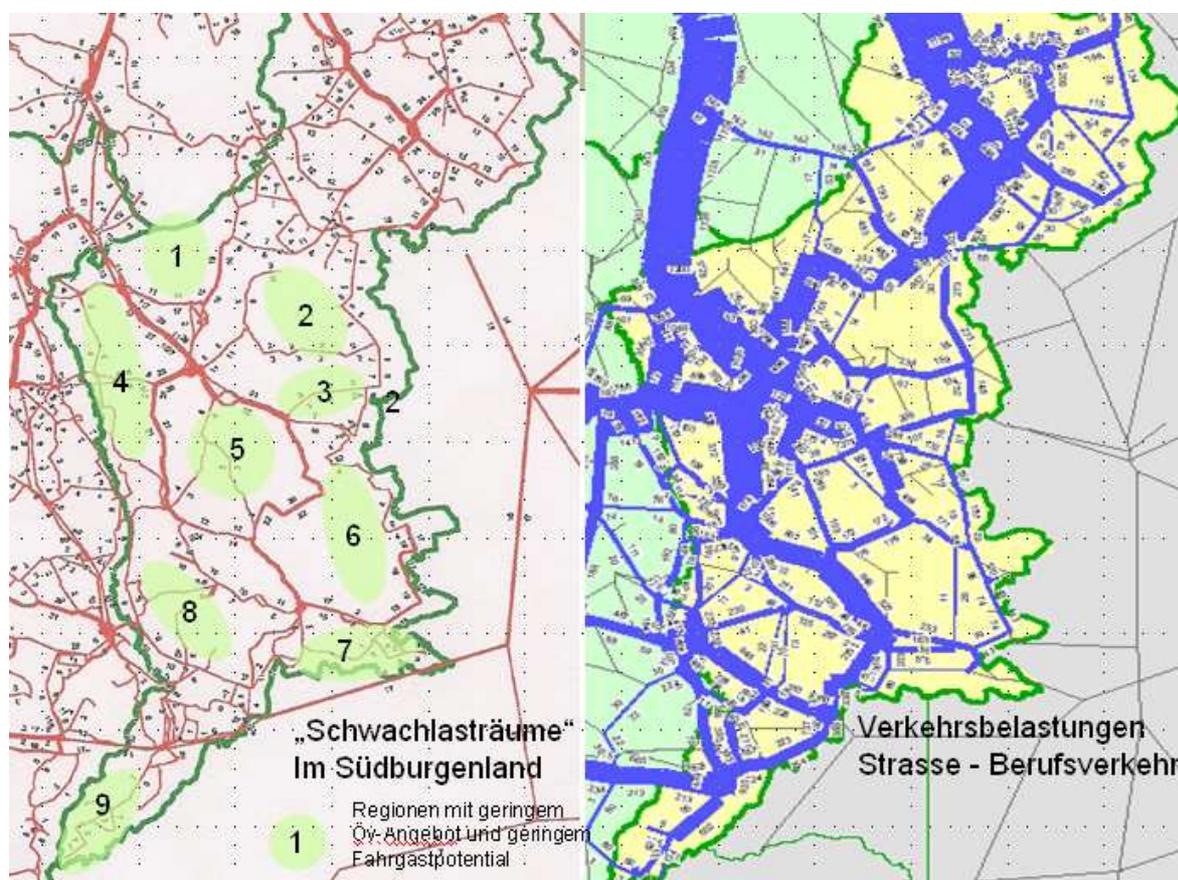
Zu den Angeboten gehören „Taxischecks“ 60+ Taxi, Jugendtaxi, Zuzahlungen der Gemeinde zu verbilligten „Taxifahrkarten“)

### 3.6.3 Empfehlungen für bedarfsorientierte Systeme im Südburgenland

Der Einsatzbereich der bedarfsorientierten ÖV-Microsysteme sind in erster Linie die „Schwachlästräume“. Definiert man solche Räume als solche mit einem geringen Fahrtenpotential und einem geringen ÖV-Angebot, so lassen sich prinzipiell solche Räume im Südburgenland abgrenzen. Im Sinne des Grundangebotes sollten die bedarfsorientierten Systeme gemeindeübergreifend organisiert sein und regionale Zentren anbinden bzw. Anschlüsse zu übergeordneten ÖV- Linien herstellen.

Die Betriebszeit ist idealerweise von ca. 8 bis 18 Uhr. Je nach Organisation kann ein Fahrplan vorliegen oder rein bedarfsorientiert gefahren werden. Bei der zweiten Variante sind aber zumindest mögliche Anschlüsse an übergeordnete Bus- oder Bahnlinien bekannt zu geben.

Die in der folgenden Grafik abgegrenzten „Schwachlästräume“ sind mögliche Einsatzgebiete bedarfsgesteuerter Systeme auch als Ergänzung und Alimentierung des öffentlichen Linienverkehrs.



Darstellung 30: Karte der möglichen bedarfsorientierten Systeme im Südburgenland

Folgende möglichen Bedarfsverkehrsräume im Südburgenland wurden abgegrenzt

#### Bedarfsverkehr 1:

Gebiet der Gemeinde Wiesfleck und Teile der Gemeinden Oberschützen und Mariasdorf  
Anbindung von Pinkafeld und Oberschützen, Anschluss an Busse in diesen Orten

Bedarfsverkehr 2:

Gebiet der Gemeinden Weiden bei Rechnitz und Markt Neuhodis  
Anbindung von Großpetersdorf und Rechnitz, in Großpetersdorf Anschluss an Busse

Bedarfsverkehr 3:

Gebiet der Gemeinden Mischendorf, Badersdorf, Hannersdorf, Schandorf  
Anbindung von Großpetersdorf, Anschluss an Busse Richtung Oberwart und Güssing  
Eventuell Anschluss an Bus Richtung Rechnitz in Schachendorf

Bedarfsverkehr 4:

Gebiet der Gemeinden Wörterberg, Stinatz, Hackerberg, Burgauberg-Neudaberg  
Anbindung von Stegersbach, Anschluss an Busse Richtung Oberwart und Güssing  
Eventuell Anschluss an Busse in Wolfau

Bedarfsverkehr 5:

Gebiet der Gemeinden Neuberg im Burgenland, Güttenbach, Sankt Michael im Burgenland und Tobaj  
Anschluss an Linie G1 in Güttenbach, Sankt Michael, Ortszentrum Tobaj

Bedarfsverkehr 6 Pinka- und Stremtal:

Gebiet der Gemeinden Strem, Moschendorf, Eberau, Bildein, Deutsch Schützen-Eisenberg  
Anbindung von Güssing, Anschluss an Busse Richtung Oberwart, Stegersbach und Jennersdorf. Eine etwaige Einrichtung von Bedarfsverkehren in diesem Raum ist mit der beabsichtigten Ausweitung der Verkehre Güssing – Körmend abzustimmen  
Anschluss in Kohfidisch Richtung Großpetersdorf, Oberwart

Bedarfsverkehr 7:

Gebiet der Gemeinden Neustift bei Güssing, Kleinmürbisch, Großmürbisch, Tschanigraben, Inzenhof, Heiligenbrunn  
Anbindung von Güssing, Anschluss an Busse Richtung Oberwart, Stegersbach und Jennersdorf

Bedarfsverkehr 8:

Gebiet der Gemeinden Jennersdorf, Weichselbaum, Mogersdorf, Königsdorf, Eltendorf, Heiligenkreuz im Lafnitztal  
Anbindung von Jennersdorf, Anschluss an Bahn Graz-Szentgotthárd sowie Bedarfsverkehr 6  
Anschluss an Bus Richtung Güssing in Heiligenkreuz  
Anbindung von Fürstenfeld, Anschluss an Bus und Bahn

Bedarfsverkehr 9:

Gebiet der Gemeinden St. Martin an der Raab, Mühlgraben, Minihof-Liebau, Neuhaus am Klausenbach

## Anbindung von Jennersdorf, Anschluss an Bahn Graz-Szentgotthard und Bus Richtung Güssing sowie Bedarfsverkehr 5

Die Ausdehnung der einzelnen bedarfsorientierten Systeme ist als Vorschlag zu verstehen und hängt davon ab, ob und welche Gemeinden beim Betrieb eines solchen Systems kooperieren wollen.

Aufgrund der derzeitigen Förderrichtlinien des Landes für von Gemeinden betriebene Verkehre bzw. der vorgeschlagenen Größe der Systeme muss man Kosten von ca. 20.000 EUR pro Jahr annehmen, die durch das Land Burgenland zu tragen wären. Somit ist mit einer zusätzlichen Finanzierung für die bedarfsorientierten Systeme, wenn alle Systeme im Südburgenland umgesetzt würden, von 180.000 – 200.000 EUR pro Jahr zu rechnen. Bei einer derartigen Kostenhöhe ist zu empfehlen 2 Bereiche auszuwählen und im Rahmen eines Pilotprojektes die beste Betreiberform zu finden und den Betrieb entsprechend zu testen. Eine begleitende Kontrolle als Grundlage für entsprechende Anpassungen ist vorzusehen.