

Mobilität für alle  
BurgenländerInnen

# GESAMT VERKEHRSSTRATEGIE BURGENLAND



GEMEINSAM MEHR ERREICHEN  
nachhaltig – innovativ – sicher



Mobilität für alle  
BurgenländerInnen

# **GESAMT VERKEHRSSTRATEGIE BURGENLAND**

GEMEINSAM MEHR ERREICHEN  
nachhaltig – innovativ – sicher

# Zusammenfassung

## Die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

In den letzten zehn Jahren wurden in allen Teilen des Burgenlands Verbesserungsmaßnahmen sowohl im Straßen- als auch im öffentlichen Verkehr umgesetzt. Die wichtigsten Maßnahmen waren:

- Durchgehende Elektrifizierung der Pannoniabahn (Wulkaprodersdorf – Neusiedl am See) und der Neusiedler Seebahn (Neusiedl am See – Pamhagen – Fertőszentmiklós), die wesentliche Fahrzeiteinsparungen und Direktverbindungen nach Wien ermöglichte.
- Kurze Umsteigezeiten und bessere Verbindungen in den Knoten Neusiedl am See, Wulkaprodersdorf und Weppersdorf
- Das Burgenland ist Vorreiter bei der Einrichtung von bedarfsorientierten Angeboten im lokalen öffentlichen Verkehr („Mikro-ÖV“ wie z. B. die Gmoabusse) als zukunftssträchtige Verkehrslösung für den ländlichen Raum
- Fertigstellung der A6 – Spange Kittsee, von wesentlichen Teilstücken der S31 Burgenland Schnellstraße und der Umfahrung Oberwart
- Eröffnung der Mobilitätszentrale Eisenstadt als Informations- und Koordinationsdrehscheibe für den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr im Burgenland

Da sich die verkehrlichen, wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen seit dem Gesamtverkehrskonzept 2002 stark verändert haben, war es an der Zeit, neue Leitlinien für die zukünftigen Planungen im Verkehrsbereich zu entwickeln. Diese Leitlinien werden in der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland zusammengefasst.

### **Gemeinsam mehr erreichen: Mobilität für alle BurgenländerInnen – nachhaltig – innovativ – sicher**

Im Mittelpunkt der Erstellung der Gesamtverkehrsstrategie standen die Bedürfnisse der Burgenländerinnen und Burgenländer. Über 10.000 Haushalte und damit etwa 24.000 Personen haben an einer Befragung teilgenommen, deren Ziel es war, mehr über das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung herauszufinden und den Burgenländerinnen und Burgenländern die Möglichkeit zu bieten, ihre Wünsche und Anregungen für die weitere Entwicklung des Verkehrssystems im Burgenland zu artikulieren. Darüber hinaus haben über 500 Schülerinnen und Schüler bzw. Lehrlinge an einer speziell auf diese Zielgruppe abgestimmten Online-Befragung teilgenommen.

### **Beim Reden kommen die Leut' zusammen**

Über 500 Burgenländerinnen und Burgenländer haben die Möglichkeit genutzt, im Rahmen von zehn Bürgerversammlungen ihre Anliegen direkt mit den Verantwortlichen auf Seiten des Landes und dem Bearbeiterteam zu diskutieren. Darüber hinaus arbeiteten mehr als 80 Expertinnen und Experten in den beiden Projektbeiratssitzungen an der Entwicklung der Gesamtverkehrsstrategie mit.

### **Bedürfnisse der Nutzergruppen im Mittelpunkt**

Durch die breite Einbindung der Bevölkerung konnten in der fachlichen Bearbeitung die Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen in besonderem Maße berücksichtigt werden. So wurde sichergestellt, dass die Strategie die Mobilitätsmöglichkeiten von Pendlerinnen und Pendlern, Schülerinnen und Schülern sowie Studierenden, der Wohnbevölkerung vor Ort, den Touristinnen und Touristen und der Wirtschaft verbessert.

### **Die richtigen Maßnahmen umsetzen**

Konkrete Ziele tragen dazu bei, dass jene Maßnahmen umgesetzt werden, die zu einer wesentlichen Verbesserung der Mobilität für die einzelnen Nutzergruppen führen. Hinter diesen Zielen stehen die Leitprinzipien der Gesamtverkehrsstrategie: erreichbar, nachhaltig, optimiert, gemeinsam, innovativ und sicher. Im Vergleich zum Gesamtverkehrskonzept 2002 resultiert die vorliegende Gesamtverkehrsstrategie in keiner vollständigen Maßnahmenliste. Vielmehr wurden die aus den Leitprinzipien abgeleiteten Ziele anhand von Umsetzungsfeldern konkretisiert. Diese gehen auf der einen Seite auf die Wünsche und Anliegen der Bevölkerung ein. Auf der anderen Seite zeigen sie auf, wie das Verkehrssystem weiterentwickelt werden muss, um für künftige Entwicklungen gewappnet zu sein.

## **Mobil in der Gemeinde**

Bedarfsgerechte und nachhaltig finanzierbare Mobilitätsangebote sind ein wesentlicher Baustein, um die Mobilität im ländlichen Raum sicherzustellen. Das Burgenland wird seine Vorreiterrolle bei der Entwicklung und Umsetzung von „Mikro-ÖV“-Lösungen (wie beispielsweise die „Gmoabusse“) weiter ausbauen. Darüber hinaus werden Schritte gesetzt, um die Nutzung des Fahrrades im Alltag attraktiver zu gestalten.

## **Unterwegs in der Region**

Das Fahrrad soll aber zunehmend auch dafür genutzt werden, den Arbeitsplatz bzw. den Schulstandort in der Nachbargemeinde zu erreichen. Dafür müssen die Schnittstellen mit dem öffentlichen Verkehr verbessert werden.

Alle Buslinien werden in den nächsten Jahren im Rahmen von Ausschreibungen durch den Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) neu vergeben. Dabei werden die Fahrpläne durch Taktvereinheitlichung und bessere Abstimmung zwischen Bahn und Bus optimiert und höhere Qualitätskriterien etwa in Bezug auf Barrierefreiheit, Abgasnormen oder Fahrgastinformation eingeführt. So wie Bus und Bahn in der Region besser aufeinander abgestimmt werden, muss es auch möglich sein, einfach und unkompliziert vom Fahrrad oder dem Pkw zu Bahn und Bus zu wechseln.

## **Schneller in die Zentren**

Insbesondere Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler bzw. Studierende, sollen leistungsfähige Verbindungen in die wesentlichen Zentren vorfinden, um den Arbeits- bzw. Schulweg bestmöglich zurücklegen zu können. Während es im Straßenverkehr um die Umsetzung erforderlicher Lückenschlüsse im hochrangigen Verkehrsnetz geht, gilt es im öffentlichen Verkehr durch gezielte Infrastrukturmaßnahmen attraktive Fahrzeiten in die regionalen und überregionalen Zentren anzubieten. Durch die Abstimmung zwischen den bestehenden Angeboten in den Verkehrsknoten können dabei wesentliche Effizienzgewinne erzielt werden.

## **Vom Burgenland in die Welt**

Für die burgenländische Wirtschaft ist die Anbindung an die internationalen Zentren von großer Bedeutung. Ob es nun darum geht, den Touristinnen und Touristen die Möglichkeit zu bieten, schnell und mühelos an ihren Urlaubsort zu kommen, oder dass Unternehmen die notwendigen Angebote zum Transport ihrer Güter vorfinden – effiziente und leistbare Verkehrsangebote, die den Zugang zu den internationalen Verkehrsachsen und Logistikknoten gewährleisten, sind eine wesentliche Voraussetzung, um die Standortqualität zu sichern und weiter zu verbessern.

## **Mit Sicherheit in die Zukunft bewegen**

Wesentlich ist, dass die Verbesserungsmaßnahmen auf dem aktuellen Stand der Technik aufbauen. Innovative Lösungen sollen neben einer verbesserten Organisation des bestehenden Systems und einer optimalen Aufbereitung der notwendigen Mobilitätsinformationen auch dazu führen, das burgenländische Verkehrssystem einfacher zugänglich und noch sicherer zu machen. Wie die Vergangenheit gezeigt hat, können Maßnahmen nur dann erfolgreich umgesetzt werden, wenn sie in Abstimmung mit allen Expertinnen und Experten und unter Einbindung der Bevölkerung geplant und realisiert werden. Dementsprechend kommt der Zusammenarbeit mit allen beteiligten Akteurinnen und Akteuren eine wesentliche Rolle bei der Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie zu.

## **Schritte zur erfolgreichen Umsetzung**

Im Sinne der Wirkungsorientierung, die im Rahmen der Haushaltsreform des Landes eingeführt wird, soll die Gesamtverkehrsstrategie als Instrument zur Zieldefinition sowie zur Prüfung der gesetzten Maßnahmen dienen. Diese Prüfung soll anhand einer regelmäßig stattfindenden Erfolgskontrolle auf Basis der definierten Zielgrößen sowie der Evaluierung der umgesetzten Einzelmaßnahmen erfolgen. Dieses Monitoring soll darüber hinaus die Möglichkeit bieten, möglichen Fehlentwicklungen entgegenzusteuern bzw. auf geänderte Rahmenbedingungen zeitnah reagieren zu können.



	<b>Zusammenfassung – Die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland</b>	2
	<b>Vorwort</b>	7
<b>1</b>	<b>GEMEINSAM ZU EINER NEUEN STRATEGIE</b>	8
<b>1.1</b>	<b>Einleitung</b>	10
<b>1.2</b>	<b>Der Beteiligungsprozess</b>	11
	Haushaltsbefragung	5
	Bürgerversammlungen	6
	Projektbeirat	7
	Einbindung der Schülerinnen und Schüler und der Lehrlinge	7
<b>2</b>	<b>AUSGANGSLAGE UND HERAUSFORDERUNGEN</b>	9
<b>2.1</b>	<b>Allgemeine Entwicklungen und Trends</b>	9
	Umwelt und Klimawandel	9
	Sicherheit – Unfallgeschehen	10
	Energie	11
	Europäische Integration	12
<b>2.2</b>	<b>Pendlerinnen und Pendler</b>	14
<b>2.3</b>	<b>Schülerinnen und Schüler sowie Studierende</b>	18
<b>2.4</b>	<b>Die Bevölkerung und ihre Wege vor Ort</b>	21
	Exkurs – Modul Gender Mainstreaming	23
<b>2.5</b>	<b>Touristinnen und Touristen</b>	26
<b>2.6</b>	<b>Die burgenländische Wirtschaft</b>	30
<b>3</b>	<b>LEITPRINZIPIEN UND ZIELSETZUNGEN</b>	32
<b>3.1</b>	<b>Ziele und Zielvorgaben</b>	33
	erreichbar	33
	nachhaltig	35
	optimiert	36
	gemeinsam	37
	innovativ	37
	sicher	38
<b>4</b>	<b>UMSETZUNGSFELDER</b>	40
<b>4.1</b>	<b>Direkte Verbindungen in die Zentren</b>	41
<b>4.2</b>	<b>Einfach ans Ziel mit Bus und Bahn</b>	47
<b>4.3</b>	<b>Flexible Lösungen im ländlichen Raum</b>	49
<b>4.4</b>	<b>Fahrrad im Alltag</b>	52
<b>4.5</b>	<b>Mit Sicherheit!</b>	54
<b>4.6</b>	<b>In die Zukunft bewegen</b>	57
<b>4.7</b>	<b>Wissen wie!</b>	61
<b>4.8</b>	<b>An einem Strang ziehen</b>	63
<b>5</b>	<b>SCHRITTE ZUR ERFOLGREICHEN UMSETZUNG</b>	67
<b>5.1</b>	<b>Monitoring und Erfolgskontrolle</b>	67
<b>5.2</b>	<b>Kooperation mit den Nachbarn</b>	69
	Grenzüberschreitendes Verkehrskonzept Burgenland – Westungarn	69
	Mobilität in der Ostregion – Eine gemeinsame Strategie	70
	<b>GLOSSAR</b>	80
	Summary	88
	Impressum	95





# Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

Das Burgenland hat sich im vergangenen Jahrzehnt als dynamische und prosperierende Region erwiesen. Das zeigt sich auch daran, dass die bisher gültige Basis für die verkehrliche Entwicklung des Landes, das Gesamtverkehrskonzept aus dem Jahr 2002, nicht mehr den Rahmenbedingungen des Jahres 2014 und der Folgejahre entspricht. Das Burgenland ist noch weiter in das Zentrum von Europa gerückt, wir befinden uns im Spannungsfeld der Großräume Wien und Graz, sind aber auch eng mit unseren östlichen Nachbarn verknüpft. Diese spannende Situation gilt es bestmöglich zu nützen und die sich durch diese zentrale Lage bietenden Chancen wahrzunehmen. Dazu ist es in erster Linie auch zwingend notwendig, die besten Voraussetzungen zu bieten, um dem modernen Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung und der Wirtschaft ressourcenschonend nachzukommen.



Aus diesem Grund und um für die kommenden Jahre eine belastbare Basis für die Weiterentwicklung der Verkehrs- und Mobilitätsangelegenheiten zu haben, habe ich die Erarbeitung einer neuen, aktuellen Gesamtverkehrsstrategie angeregt und in Auftrag gegeben. Diese soll Überlegungen anstellen und Vorgaben setzen, wie in Zukunft die verkehrlichen Entwicklungen im Land Burgenland gesteuert werden können. Diese Strategie ist also die Basis für die politische Tagesarbeit und die Tätigkeit der Landesverwaltung. Um die Ziele, die wir uns mit dieser neuen Gesamtverkehrsstrategie gegeben haben, auf einen Punkt zu bringen, wurde der Leitsatz „Gemeinsam mehr erreichen – Mobilität für alle BurgenländerInnen – nachhaltig – innovativ – sicher“ geprägt, der kurz und bündig aussagt, wohin wir uns entwickeln wollen.

Das Burgenland als Land der Pendlerinnen und Pendler muss dabei insbesondere einen Fokus auf effiziente, sichere, leistbare und komfortable Verbindungen in die Ballungsräume setzen. Dazu bekenne ich mich uneingeschränkt und mit der Gesamtverkehrsstrategie wird diese Zielsetzung nochmals betont und festgeschrieben. Wir werden nicht den gesamten Verkehr auf Bus und Bahn verlagern können, obwohl die Verlagerung hin zum öffentlichen Verkehr eines der zentralen Ziele der Verkehrspolitik sein muss. Es muss auch die weitere Entwicklung des Straßennetzes betrieben werden. Wir sind dabei auf einem guten Weg.

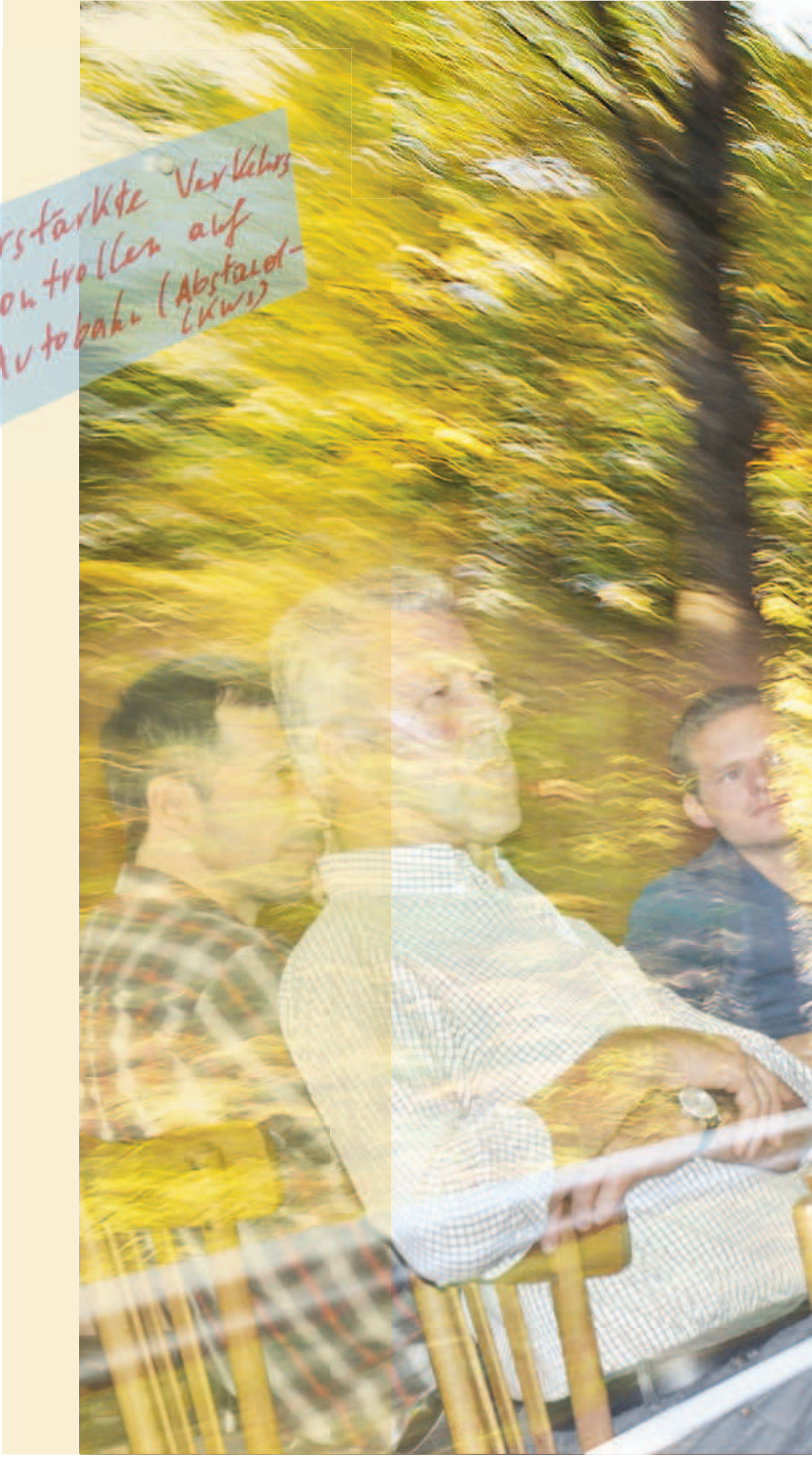
Die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland wurde am 15. Juli 2014 durch die Burgenländische Landesregierung einstimmig beschlossen. Zuvor war ein großangelegter BürgerInnenbeteiligungsprozess Teil ihrer Erstellung – der wohl größte, der je im Land Burgenland durchgeführt wurde. Die Miteinbeziehung der Bevölkerung ist mir immer ein besonderes Anliegen und daher danke ich allen Burgenländerinnen und Burgenländern, die sich am Entstehungsprozess beteiligt haben sehr herzlich. **Gemeinsam können wir mehr erreichen!**

A handwritten signature in black ink that reads "Hans Niessl". The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Hans Niessl  
Landeshauptmann von Burgenland

01

# Gemeinsam zu einer neuen Strategie







Postbus GmbH

POSTBUS

PT 12267

Radswege und finden Alltag:  
- Thematisierung in d. Schritte  
- die Entscheider (Politiker) mit den  
die erstellten Radswege auch  
befahren

Radswegeverbindung  
Karslbad/Leipzig -  
Hilgenbrunn (Böhm.) Hirschberg

## Einleitung

### Warum ist eine Gesamtverkehrsstrategie für das Land Burgenland notwendig?

DAZU BEDARF ES EINER DEFINITION DES STRATEGIEBEGRIFFS. ALS STRATEGIE ...

- wird ein langfristiges, zielorientiertes Rahmenkonzept für eine Folge von Handlungen zur Erreichung von übergeordneten Zielen bezeichnet,
- das aus einem Leitbild bzw. einer Vision abgeleitet wird und
- Vorgabecharakter hat, aber keine Detailregelungen aufweist.

Die Gesamtverkehrsstrategie stellt den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des regionalen Verkehrssystems dar. Anhand der Gesamtverkehrsstrategie kann die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Einzelmaßnahmen im Hinblick auf ihren Beitrag zur Erreichung der definierten Zielsetzungen geprüft werden. Nach der derzeit geplanten Einführung der Wirkungsorientierung im Rahmen der Haushaltsreform des Landes soll die Gesamtverkehrsstrategie in diesem Sinne als Instrument zur Zieldefinition sowie zur Prüfung der gesetzten Maßnahmen dienen.

DIE GESAMTVERKEHRSSSTRATEGIE ERMÖGLICHT ES DEM LAND BURGENLAND ...

- Rahmenbedingungen zu entwickeln, um das bestehende Verkehrssystem noch besser auf die Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen auszurichten
- Maßnahmen und Aktivitäten entsprechend ihrer Wichtigkeit/Wirksamkeit zu priorisieren und somit den Einsatz der beschränkten zeitlichen und budgetären Ressourcen zu optimieren
- abgestimmte Handlungen in anderen Fachbereichen zu setzen und Wechselwirkungen zu berücksichtigen



Abb. 1: Der Strategieprozess

Der methodische Zugang für die Erstellung der Gesamtverkehrsstrategie ist auf zwei wesentliche Grundprinzipien gestützt. Auf der einen Seite steht die Analyse bestehender Konzepte, Daten und Informationen, um einen guten Überblick des Ist-Zustands zu bekommen. Andererseits nehmen die konkreten Bedürfnisse und Anforderungen der Bevölkerung eine zentrale Rolle im Strategieentwicklungsprozess ein.

Um die Bedürfnisse der Burgenländerinnen und Burgenländer bestmöglich berücksichtigen zu können, wurde ein nutzergruppenspezifischer Ansatz gewählt. Neben den Pendlerinnen und Pendlern, die naturgemäß die Hauptzielgruppe der burgenländischen Verkehrspolitik darstellen, zielen die Bearbeitungen auf die Wohnbevölkerung und ihre Wege vor Ort, die Schülerinnen und Schüler bzw. Studierenden sowie die Gäste und die Wirtschaft ab. Sowohl bei der Ist-Analyse, als auch bei der Definition der Ziele und der Ableitung von Umsetzungsfeldern, stehen die spezifischen Bedürfnisse der jeweiligen Nutzergruppen im Mittelpunkt.

## Der Beteiligungsprozess

Das Land Burgenland hat sich zum Ziel gesetzt, auf die veränderten Mobilitätsbedürfnisse der Burgenländerinnen und Burgenländer einzugehen und neuen Herausforderungen in der Mobilität aktiv zu begegnen. Neben einer groß angelegten Haushaltsbefragung über die täglichen Mobilitätsgewohnheiten der Burgenländerinnen und Burgenländer wurde die Bevölkerung auch im direkten Gespräch in die Erarbeitung der Verkehrsstrategie eingebunden. Außerdem wurden Schülerinnen und Schülern sowie Lehrlinge zum Thema „Mobilität der Zukunft im Burgenland“ befragt. Die Ergebnisse der Beteiligung flossen in die Gesamtverkehrsstrategie ein.

### 1.2.1 Haushaltsbefragung

Im November und Dezember 2013 waren die Burgenländerinnen und Burgenländer aufgefordert, sich aktiv an der Entwicklung der Verkehrsstrategie zu beteiligen: In Fragebögen, die an alle Haushalte versendet wurden, oder via Internet konnten Angaben über das tägliche Mobilitätsverhalten gemacht und Wünsche, Anregungen und Beschwerden zum Thema Verkehr und Mobilität im Burgenland deponiert werden. Die aus der Befragung gewonnenen Informationen sind ein wichtiger Baustein für die Entwicklung der Strategie und für die Ableitung von notwendigen Maßnahmen.

Insgesamt haben 10.820 Haushalte an der Befragung teilgenommen, ca. 18 % im Internet, der Rest hat den Papierfragebogen retourniert. Damit konnten Informationen zum Mobilitätsverhalten von 24.331 Personen ausgewertet werden. Das durchschnittliche Alter der online befragten Personen lag bei knapp unter 39 Jahren, bei den Papierfragebögen bei exakt 46 Jahren. Das ergibt insgesamt ein Durchschnittsalter von 44,4 Jahren, welches nur minimal über dem statistischen Durchschnittsalter der Burgenländerinnen und Burgenländer von 43,7 Jahren liegt. Auch das Verhältnis zwischen weiblichen



## 1.2

und männlichen Teilnehmerinnen und Teilnehmern an der Befragung entspricht weitgehend jenem in der Gesamtbevölkerung. Die Bewohnerinnen und Bewohner aller Bezirke haben gleichermaßen an der Befragung teilgenommen, es gibt somit keine Bezirke, die in den Ergebnissen nennenswert über- oder unterrepräsentiert wären. Durch die hohe Teilnahmezahl, die gleichmäßig vertretenen Altersgruppen und die gute räumliche Verteilung ist insgesamt eine hohe Aussagekraft der Daten gegeben.

Im Rahmen der Befragung wurden die Burgenländerinnen und Burgenländer ersucht, Informationen über ihr tägliches Mobilitätsverhalten in Bezug auf Ziele, Wegezwecke und Verkehrsmittelwahl zu geben. Außerdem wurden die Verfügbarkeit bzw. Zugangsmöglichkeiten zu den unterschiedlichen Verkehrsarten und mögliche Erfolgsfaktoren für den öffentlichen Verkehr abgefragt. Besonders wichtige Erkenntnisse für die weitere Bearbeitung der Gesamtverkehrsstrategie konnten aus den individuellen Prioritätenreihungen über die wichtigsten Zukunftsthemen für den Verkehr im Burgenland und vor allem aus den Anregungen, Wünschen und Beschwerden der Burgenländerinnen und Burgenländer aufgrund ihres persönlichen täglichen Mobilitätsverhaltens gewonnen werden.

### 1.2.2 Bürgerversammlungen

Im Jänner/Februar sowie im Mai/Juni 2014 fanden insgesamt zehn Bürgerbeteiligungsveranstaltungen in den burgenländischen Bezirken statt. Insgesamt trafen etwa 500 interessierte und engagierte Personen zusammen, die gemeinsam mit den Expertinnen und Experten über die Zukunft der Mobilität im Burgenland diskutierten. Die Gruppe der Pendlerinnen und Pendler war bei den Bürgerversammlungen zwar unterrepräsentiert, die Wünsche und Anliegen dieser Nutzergruppe konnten jedoch gut über die Haushaltsbefragung eingeholt werden. In der ersten Bürgerbeteiligungsrunde informierten die Expertinnen und Experten über die verkehrliche Ausgangslage und Rahmenbedingungen sowie über die Ergebnisse der landesweiten Haushaltsbefragung. Danach bildeten die Bürgerinnen und Bürger thematische Arbeitsgruppen, die sich mit den eingebrachten Schwerpunkten befassten. Die Themen lauteten zum Beispiel

„bedarfsgerechter regionaler Verkehr“, „Pendlerverkehr“, „Schienenverkehr“, „Straßen und Verkehrssicherheit“ oder „Siedlungsentwicklung und Verkehr“. In der zweiten Beteiligungsrunde im Mai und im Juni 2014 berichteten die Planerinnen und Planer über die in der Zwischenzeit ausgearbeiteten Ziele, Umsetzungsfelder und regionalen Maßnahmenvorschläge, die in Zukunft den Rahmen für alle verkehrspolitischen Handlungen bilden sollen. Gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern wurden die Maßnahmenvorschläge diskutiert und konkretisiert. Neue Ideen wurden von den Anwesenden ebenso eingebracht wie Kritik.

Mit der Bürgerbeteiligung ist es jedoch gelungen, einen offenen Umgang mit den Anliegen und den Bedürfnissen der Bevölkerung vor Ort zu finden und zu gestalten. Dieser Umgang erfordert auch, auf Kritik, Widerspruch und Unstimmigkeiten zu reagieren, um für künftige Maßnahmen und Planungen auf einem gemeinsamen Fundament aufbauen zu können.

### 1.2.3 Projektbeirat

Im Zuge von zwei Projektbeiratssitzungen im Jänner und Mai 2014 wurden Expertinnen und Experten in den Strategieentwicklungsprozess eingebunden. Der Bogen der Teilnehmerinnen und Teilnehmer spannte sich über Vertreterinnen und Vertreter aus der Landes- und Bezirksverwaltung, von Verkehrsunternehmen (z. B. ÖBB Personenverkehr & Infrastruktur AG, GySEV Raaberbahn, Postbus, Blaguss, Dr. Richard) bis hin zu Interessenvertretungen und Lobbyinggruppen (z. B. Arbeiterkammer, Wirtschaftskammer, Industriellenvereinigung, Pendlerforum, Radlobby, Seniorenvertreter, Jugendvertreter, Automobilclubs). In der ersten Veranstaltung leisteten die Expertinnen und Experten in Arbeitsgruppen zu den Themen MIV, ÖV und NMV fundierte Beiträge zur Zielentwicklung. In der zweiten Runde wurden nutzergruppenspezifische Inputs zu den Umsetzungsfeldern geliefert.

Die Einbindung der Expertinnen und Experten in Form des Projektbeirates hat wertvolle Beiträge für die Entwicklung der Gesamtverkehrsstrategie erbracht, sich aber auch als Plattform für Wissensaustausch und Abstimmung bewährt. Die Einbeziehung der Akteurinnen und Akteure aus dem Verkehrsbereich sollte daher in vergleichbarer Form in Zukunft weiter erfolgen.

#### 1.2.4 Einbindung der Schülerinnen und Schüler und der Lehrlinge

Knapp 500 Schülerinnen, Schüler und Lehrlinge im Alter von zehn bis 24 Jahren beteiligten sich im Rahmen der Gesamtverkehrsstrategie an einer anonymen Online-Befragung zur Mobilität im Burgenland. Die Fragebögen wurden ausgewertet und die Ergebnisse in die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland eingebracht (vgl. Kap. 2.3). Zahlreiche konkrete Kommentare und Hinweise der Schülerinnen, Schüler und Lehrlinge wurden vom Projektteam an den Verkehrsverbund Ost-Region übermittelt, der der direkte Ansprechpartner bei Problemen im öffentlichen Verkehr ist. Nachfolgend werden ein paar Blitzlichter aus der Befragung der Jugendlichen angeführt:

\* **Ich fahre gern mit der Bahn, weil es cool ist!**

weiblich, 10 Jahre, Bezirk Güssing

\* **Ich bin mit dem Bus sehr zufrieden, weil ich weiß, dass ich sicher ankomme.**

weiblich, 15 Jahre, Bezirk Oberpullendorf

\* **Ich bin zufrieden, aber für's Gehen gibt es zu wenig Gehwege.**

männlich, 15 Jahre, Bezirk Güssing

\* **Mit dem Bus bin ich unzufrieden, weil er immer zu voll ist. Es gibt nie einen freien Platz und deswegen fahre ich nur mit dem Bus, wenn es nicht anders geht.**

männlich, 17 Jahre, Bezirk Eisenstadt-Umgebung

\* **Ich fahre hauptsächlich mit Öffis. Die Bahn ist dabei sehr praktisch und einfach. Mit dem Handy-App kann man die Bus- und Bahnverbindungen im Überblick ansehen. Der Komfort ist auch sehr gut. Negativ ist, dass manche Bahnen veraltet sind, sie könnten erneuert werden. Insgesamt bin ich sehr zufrieden!**

männlich, 16 Jahre, Bezirk Oberpullendorf

\* **Ich finde das Top-Jugendticket wirklich sehr praktisch, da ich es oft benutze, um nach Wien zu fahren. Hätte ich das Ticket nicht, würde ich wahrscheinlich gar keine weiten Strecken mit dem Bus zurücklegen, da die Preise für Jugendliche viel zu hoch sind.**

weiblich, 15 Jahre, Bezirk Oberpullendorf

\* **Raser gehören vermieden.**

**Die Ampeln sollten schneller umschalten, das würde Stress vermeiden.**

weiblich, 14 Jahre, Bezirk Oberwart

02

## Ausgangslage und Herausforderungen







# 2.1

Wer die Zukunft planen will, muss die heutigen Probleme verstehen und die künftigen Herausforderungen erkennen. Daher stehen zu Beginn der Strategieentwicklung eine detaillierte Betrachtung der Ausgangslage und eine Analyse von Entwicklungstendenzen. Bereits hier soll, neben einer Darstellung allgemeiner Entwicklungen und Trends, eine gesonderte Betrachtung der Gruppen „Pendlerinnen und Pendler“, „Bevölkerung und ihre Wege vor Ort“, „Schülerinnen und Schüler“, „Wirtschaft“ und „Tourismus“ stattfinden.

Für die Analysen wurde auf die umfangreichen Vorarbeiten in Form von bestehenden Konzepten, Planungen und Strategien zurückgegriffen.

Darüber hinaus lieferte die Haushaltsbefragung wichtige und aktuelle Informationen über das Verkehrsverhalten sowie die Wünsche und Anregungen der Burgenländerinnen und Burgenländer. Falls in Folge keine abweichende Quelle angegeben ist, beziehen sich die Aussagen immer auf die Haushaltsbefragung.

## Allgemeine Entwicklungen und Trends

### 2.1.1 Umwelt und Klimawandel

Laut Weltklimarat der Vereinten Nationen (IPCC) gehörten die letzten Jahre zu den wärmsten seit der regelmäßigen Aufzeichnung von Wetterdaten im Jahr 1850. Die Temperatur der Ozeane steigt weltweit, in der Folge nehmen Heftigkeit und Häufigkeit von Wirbelstürmen zu. Auch vermehrte Überschwemmungen und lange Dürreperioden resultieren aus der Klimaveränderung. Die wissenschaftlichen Beweise für den menschengemachten Klimawandel sind überwältigend. Er stellt eine ernst zu nehmende globale Bedrohung dar – mit massiven ökologischen, ökonomischen und sozialen Folgen.

Hauptverantwortlich für den Klimawandel ist das Treibhausgas Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>), das bei der Verbrennung von Kohle, Gas und Öl entsteht. Aber auch die weltweite

Abholzung von Wäldern führt zu einer Anreicherung der Erdatmosphäre mit CO<sub>2</sub>. In Folge der Industrialisierung hat sich der CO<sub>2</sub>-Gehalt der Atmosphäre in den letzten einhundert Jahren von 290 ppm (parts per million) auf 376 ppm erhöht. Der Verkehr trägt als einer der stärksten Verursacher von CO<sub>2</sub> neben der Energiewirtschaft, der Industrie und den Privathaushalten erheblich zum Klimawandel bei.<sup>1</sup>

So lagen die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehr 2010 mit 775.000 Tonnen bei rund 42 % der gesamten Treibhausgas-Emissionen des Burgenlands. Damit ist der Verkehr der bei weitem größte CO<sub>2</sub>-Emittent<sup>2</sup>. Laut Zahlen des VCÖ verursacht über 96 % dieser verkehrsbezogenen Treibhausgase der Straßenverkehr. 38 % stammen vom Güterverkehr, 59 % vom Personenverkehr<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Verkehrsclub Deutschland e.V. (Hrsg.): VCD Materialien: „Klimawandel und Verkehr“, Berlin, 2007

<sup>2</sup> Jahrbuch 2012, Statistik Burgenland, Eisenstadt 2013

<sup>3</sup> VCÖ (Hrsg.): „Klimaschutz, Rohstoffkrise und Verkehr“, Wien 2012

Die Europäische Union hat die Eindämmung von Treibhauseffekt und Klimawandel als zentrale Aufgabe erkannt. Im Zuge des EU-Klimapakets 2007 wurden folgende Ziele festgeschrieben, die bis zum Jahr 2020 zu erreichen sind<sup>4</sup>:

- 20 % Steigerung der Energieeffizienz
- 20 % Verringerung der Treibhausgasemissionen
- 20 % Anteil von erneuerbaren Energiequellen am Gesamtenergieverbrauch der EU (für Österreich: 34 %)
- 10 % Anteil der Biokraftstoffe im Verkehr

Im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) sind Feinstaub-Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. Für PM10 betragen diese 50 µg/m<sup>3</sup> als Tagesmittelwert (wobei seit 2010 25 Überschreitungen pro Kalenderjahr zulässig sind) sowie 40 µg/m<sup>3</sup> als Jahresmittelwert.

Der Grenzwert des IG-L für den PM10-Tagesmittelwert wurde im Jahr 2010 im Burgenland an den gemäß IG-L betriebenen Messstellen Eisenstadt, Illmitz und Kittsee überschritten, im Jahr 2011 an den Messstellen Eisenstadt, Illmitz, Kittsee und Oberschützen. Überschreitungen des EU-Grenzwertes für das Tagesmittel betrafen 2010 Illmitz, 2011 Eisenstadt, Illmitz und Kittsee.

Die Hauptquellen der lokalen PM10-Belastung stellen die Sektoren Straßenverkehr und Raumheizung (Festbrennstoffheizungen) dar. Die Sektoren Industrie und Energie

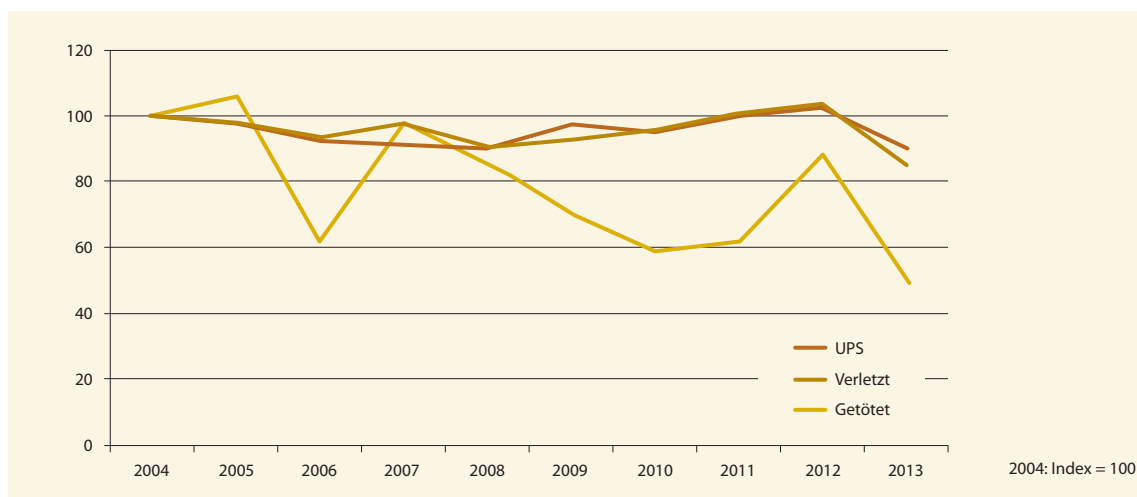
tragen nur in geringem Maße zu den PM10-Emissionen bei. Das Umweltbundesamt schlägt zur Minderung der PM10-Emissionen im Burgenland Maßnahmen im Sektor Straßenverkehr wie beispielsweise Fahrbeschränkungen (bzw. -verbote) für Schwerfahrzeuge der Abgasklassen Euro-I und Euro-II, eine Offensive im öffentlichen Personennahverkehr oder den Aufbau eines Landes-Mobilitätsmanagements vor.

Diese Maßnahmevorschläge zeigen auf, dass diese globalen Probleme auf allen Ebenen bekämpft werden können und müssen. Das Burgenland wird mit der Gesamtverkehrsstrategie einen Betrag zur Verringerung der verkehrsinduzierten Emissionen leisten.

### 2.1.2 Sicherheit – Unfallgeschehen

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden ist im Burgenland in den letzten zehn Jahren trotz jährlicher Schwankungen konstant sinkend: Zwischen 2004 und 2013 ist die Anzahl der Unfälle von 897 auf 809 zurückgegangen.

Ähnliches ist bei der Zahl der Verletzten im Straßenverkehr zu beobachten: Lag 2004 die Zahl der Verletzten durch Unfälle auf Burgenlands Straße noch bei 1.171 Personen, so konnte 2013 mit 1.002 die geringste Zahl an Verletzten seit Einführung der Unfallstatistik verzeichnet werden.



\* Abb. 2: Unfallgeschehen im Burgenland 2004–2013, Statistik Burgenland

<sup>4</sup> The 2020 climate and energy package ([http://ec.europa.eu/clima/policies/package/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/package/index_en.htm))

# 2.1

Insgesamt ist in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten festzustellen, dass trotz zunehmender Motorisierung und steigendem Verkehrsaufkommen vor allem die Unfallschwere deutlich zurückgeht. Starben 1990 noch 85 Personen im Burgenland bei Verkehrsunfällen und verletzten sich knapp 700 schwer oder unbestimmten Grades, so wurde 2013 mit 17 Getöteten der historisch niedrigste Wert verzeichnet. Mit 350 Schwerverletzten (inkl. unbestimmten Grades Verletzten) 2011 konnte dieser Wert gegenüber 1990 halbiert werden.

Trotz relativ niedrigem Anteil am Gesamt-Verkehrsaufkommen sind Lenker einspuriger motorisierter Fahrzeuge überproportional häufig am Unfallgeschehen beteiligt. 2013 saßen 15 % aller im Straßenverkehr im Burgenland Verletzten und sogar beinahe jeder vierte Getötete auf einem Moped oder Motorrad. Ebenso ist der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer am Unfallgeschehen mit knapp 10 % im Vergleich zu deren Anteil am Verkehrsgeschehen relativ hoch.

Auf internationaler Ebene wurde im Rahmen der Verkehrssicherheitsarbeit mit der „Vision Zero“ das ambitionierte Ziel definiert, langfristig Todesopfer im Verkehr gänzlich zu verhindern. Straßen und Verkehrsmittel sollen so sicher gestaltet werden, dass keine Verkehrstoten und Schwerverletzten mehr auftreten. Grundgedanke von Vision Zero ist es, das Verkehrssystem so zu gestalten, dass menschliche Fehler nicht zu lebensbedrohlichen Verletzungen führen. Die Maßnahmen reichen von sicherer Verkehrsinfrastruktur über gesetzliche Regelungen bis zur Bewusstseinsbildung und sollen auch in der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland Berücksichtigung finden.

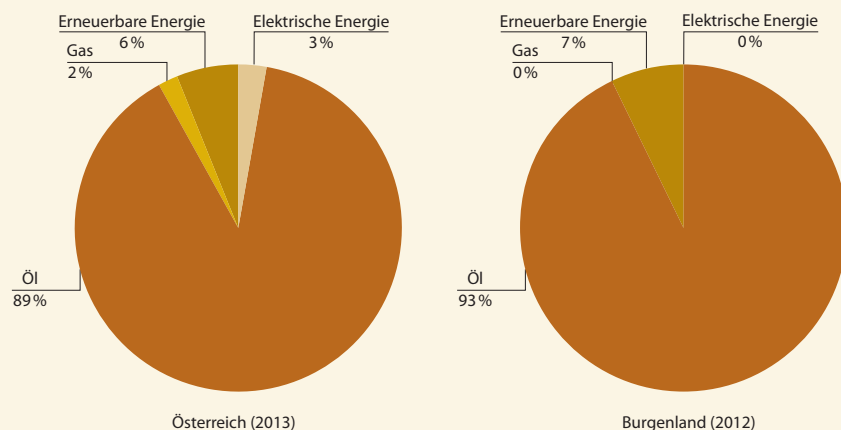
## 2.1.3 Energie

Der weltweite Energieverbrauch ist in den letzten Jahrzehnten stetig gestiegen, oftmals über 20 % in 10-Jahres-Intervallen. Laut Prognosen wird der Energieverbrauch bis zum Jahr 2030 um etwa 60 Prozent zunehmen. Von diesem Zuwachs ist vor allem die Nachfrage nach Erdöl, Gas und Kohle betroffen.

Die österreichische Gesamtenergiebilanz zeigt zwischen den Jahren 2003 und 2013 einen Anstieg des energetischen Endverbrauches, also des Gesamt-Energiebedarfs um ca. fünf Prozent. Im Jahr 2013 betrug der Energiebedarf über 1,1 Mio Terajoule.

Der Verkehrsbereich nimmt knapp ein Drittel des energetischen Endverbrauches in Österreich ein. Beinahe 90 % des Verkehrsenergiebedarfs werden durch Erdölprodukte (Benzin und Diesel) gedeckt, sonstige Energieträger im Verkehr sind elektrische bzw. erneuerbare Energie und Gas.

Das Burgenland hat mit einem Verbrauch von ca. 33.500 Terajoule im Jahr 2012 einen Anteil von ca. drei Prozent am Gesamt-Energiebedarf in Österreich. Der Verkehrsbereich nimmt auch im Burgenland knapp ein Drittel des Energiebedarfes ein. Der Anteil des durch Erdölprodukte gedeckten Energiebedarfes im Burgenland liegt mit 93 % über dem Österreichwert, wohingegen elektrische Energie und Gas (Erdgas, Biogas) als Verkehrsenergieträger im Burgenland noch vollkommen unbedeutend sind. Durch die EU-Klima- und Energieziele bis 2020 sollten diese Energieträger jedoch in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Mit der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland soll auch auf regionaler Ebene ein Beitrag zur Erreichung der EU Klima- und Energieziele geleistet werden.



\* Abb. 3: Abdeckung des Verkehrsenergiebedarfs nach Energieträgern



### 2.1.4 Europäische Integration

Mit der Osterweiterung der EU im Jahr 2005 wurde vollendet, was mit dem Fall des Eisernen Vorhangs begonnen hat: das Burgenland ist von einer Randlage ins Zentrum von Europa gerückt. Durch die Öffnung des österreichischen Arbeitsmarkts für die östlichen Nachbarstaaten wurde der Integrationsprozess maßgeblich vorangebracht. Dieser Prozess hatte weitreichende Auswirkungen auf den Verkehr im Burgenland. Durch die zunehmende Arbeitsteilung in der Wirtschaft hat der grenzüberschreitende Gütertransport massiv zugenommen. Bis 2030 wird europaweit mit einer weiteren Zunahme des Güterverkehrs in der Höhe von 40 % (Basisjahr 2005) gerechnet. Ebenso zugenommen hat die grenzüberschreitende Personenmobilität. Sowohl die Zahl der Erwerbsspendler als auch die Zahl der grenzüberschreitenden Freizeit- und Einkaufswege haben zugenommen. Aufgrund seiner Nähe zu den ausländischen Nachbarn ist das Burgenland besonders stark von diesen Entwicklungen betroffen. So hat der Anteil der unselbständig Erwerbstätigen aus dem Ausland an der Gesamtzahl der Erwerbstätigen im Burgenland seit 2005 von 12 % auf 20 % zugenommen (2013 waren 19.420 Personen aus dem Ausland im Burgenland beschäftigt). Aufgrund des Fehlens von entsprechenden grenzüberschreitenden Angeboten im öffentlichen Verkehr wird ein Großteil dieser Wege mit dem eigenen Pkw zurückgelegt<sup>5</sup>.

### KOOPERATION MIT DEN NACHBARN

Um steuernd auf diese Entwicklungen Einfluss nehmen zu können, hat das Burgenland die Kooperation mit den Nachbarstaaten und Nachbarregionen intensiviert. Als aktiver Player in der Europa Region Mitte (Centropo) sowie in der EuRegio West/Nyugat Pannonia hat das Burgenland gemeinsam mit Partnern aus der Slowakei, Ungarn und den österreichischen Bundesländern Wien, Niederösterreich und Steiermark eine Vielzahl von Projekten umgesetzt. Ein Schwerpunkt dieser grenzüberschreitenden Projekte war es, den negativen Konsequenzen des stark zunehmenden Straßenverkehrs aktiv entgegenzuwirken. Zu nennen sind hier insbesondere die Projekte „GreMo“, „Fertő-Hanság mobil“, SETA (South East Transport Axis), ICT (Iron Curtain Trail) und Transdanube, in denen gemeinsam nachhaltige Mobilitätslösungen entwickelt und auch umgesetzt werden konnten.

### VORTEILE DER EUROPÄISCHEN INTEGRATION FÜR DAS BURGENLAND

In Summe hat das Burgenland sehr stark von der fortschreitenden europäischen Integration profitiert. So wird das Einkaufen im Burgenland für Konsumentinnen und Konsumenten aus dem benachbarten Ausland immer attraktiver. Mit einem Kaufkraftzufluss von ca. € 130 Mio. tragen die Ungarn wesentlich zur geringfügig positiven Kaufkraftbilanz des Burgenlands bei. Vor allem in den stärksten Einkaufsstandorten Eisenstadt und Oberwart/Unterwart lassen sich mehr als 10 % Zuflüsse von Kundinnen und Kunden aus dem benachbarten Ungarn nachweisen. In den anderen Bezirksvororten liegen die Werte zwischen 5 und 10 %.

Durch die Nähe zu den Zentren in der Slowakei und in Ungarn stehen die vormaligen Grenzgebiete vor der Herausforderung, von den Nachbarn vermehrt als Wohnstandorte genutzt zu werden. Im Projekt ERRAM wurde aufgezeigt, dass sich die Ausstattungsqualität der Grenzregionen durch gemeinsame Nutzung der Einrichtungen dies- und jenseits der Grenze deutlich verbessert hat.

<sup>5</sup> Vgl. Projekt EMAH - Ökomobilität in der österreichisch-ungarischen Grenzregion

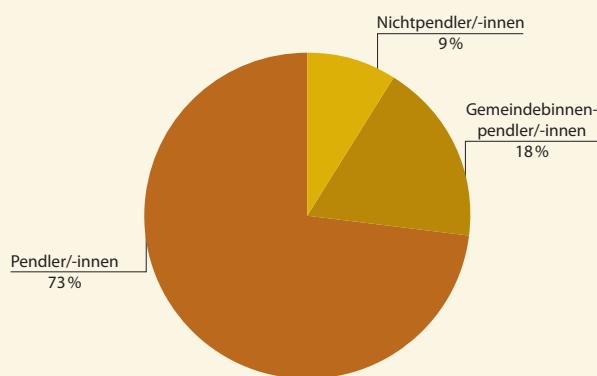
## Pendlerinnen und Pendler



Laut Pendlerstatistik der Statistik Austria haben von den etwa 133.000 erwerbstätigen Burgenländerinnen und Burgenländern knapp 100.000 ihren Arbeitsplatz außerhalb der Wohngemeinde. Der Anteil der Arbeitspendlerinnen und -pendler in eine andere Gemeinde, einen anderen Bezirk, in ein anderes Bundesland oder – in Ausnahmefällen – ins Ausland liegt im Burgenland demnach bei knapp drei Viertel aller Erwerbstätigen.

Umgekehrt pendeln etwa 12.000 Personen aus den benachbarten Bundesländern Wien, Niederösterreich und der Steiermark ins Burgenland. Darüber hinaus kommen ca. 11 % der unselbständig Beschäftigten aus dem Ausland.

Von den Pendlerinnen und Pendlern pendeln 15 % wöchentlich, der überwiegende Teil (85 %) aber täglich. Der Anteil der Wochenpendler ist im Südburgenland (ca. 22 %) sowie im Mittelburgenland (ca. 18 %) erheblich höher als im Nordburgenland, wo nur knapp 11 % wöchentlich pendeln.



\* Abb. 4: Anteil der Pendlerinnen und Pendler 2013, Statistik Austria

### Die wichtigsten Pendlerziele: die Heimatregion und Wien

Nahezu zwei Drittel der Pendlerinnen und Pendler haben ihren Arbeitsplatz im Burgenland. Wien ist das häufigste Ziel außerhalb des Burgenlands (ein Viertel). Die Bedeutung von Wien als Pendlerziel nimmt erwartungsgemäß mit der Distanz ab (Bezirk Neusiedl am See 38 %, Bezirk Jennersdorf 5 % der Pendlerinnen und Pendler).

Mit Ausnahme der benachbarten Bezirke in Niederösterreich und in der Steiermark haben andere Regionen kaum eine nennenswerte Bedeutung als Pendlerziel. Durchschnittlich arbeiten 48 % der Burgenländerinnen und Burgenländer in ihrem Wohnbezirk. Deutlich über diesem Wert liegen der Bezirk Oberwart (65 %) und die Statutarstadt Eisenstadt (61 %), merklich darunter die Bezirke Eisenstadt-Umgebung (24 %) und Mattersburg (37 %).

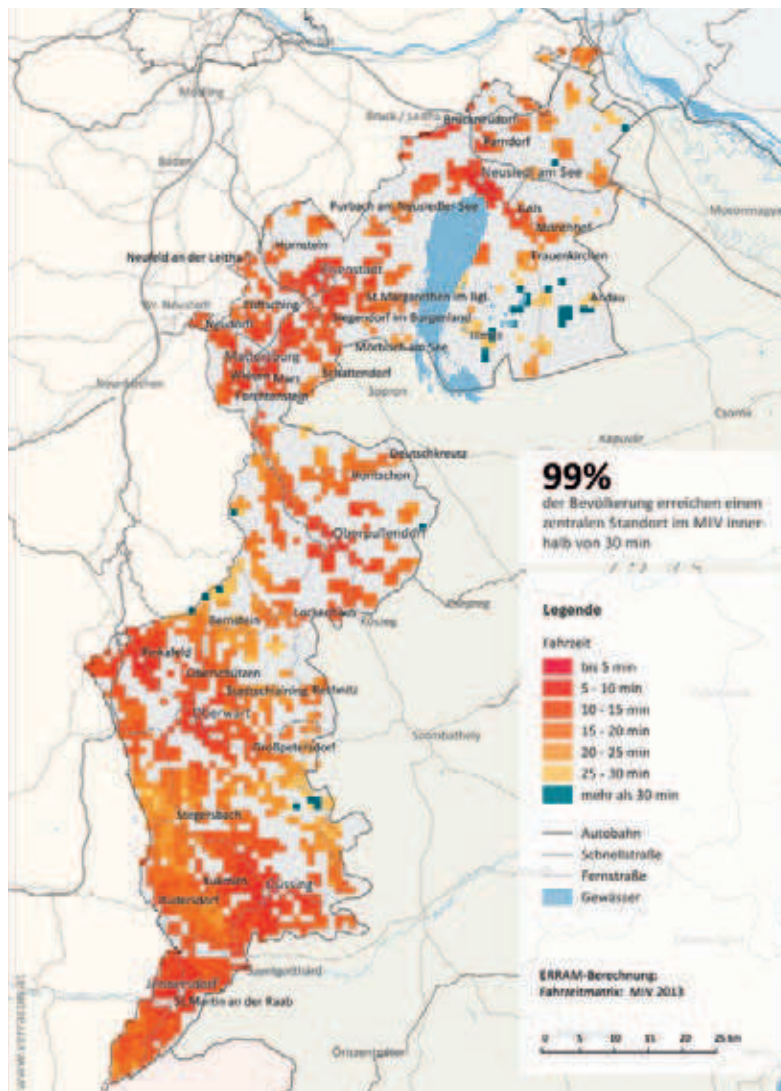
### Autoland Burgenland

Das Burgenland verfügt insgesamt über ein sehr gut ausgebautes Straßennetz und ist auch gut an das nationale

und internationale Autobahn- und Schnellstraßennetz angebunden. Dadurch wird den Pendlerinnen und Pendlern eine gute Erreichbarkeit sowohl von Arbeitszielen innerhalb der Region als auch der wichtigsten Pendlerziele außerhalb des Landes mit dem eigenen Pkw ermöglicht. Bereits heute können 99 % der burgenländischen Bevölkerung den nächstgelegenen Bezirksvorort mit dem Pkw innerhalb von 30 Minuten erreichen. Im öffentlichen Verkehr ist das derzeit für immerhin 60 % der Burgenländerinnen und Burgenländer möglich. Für ihre Wege stehen der Bevölkerung 181.785 im Burgenland angemeldete Pkw zur Verfügung. Bei einer Gesamtbevölkerung von rund 287.354 Personen entspricht dies laut Statistik Austria der höchsten Motorisierungsrate Österreichs (632 Pkw/1.000 Burgenländerinnen und Burgenländer).

Dementsprechend werden die meisten Wege zur Arbeit mit dem Auto (75 %) zurückgelegt. Der Anteil der Mitfahrerinnen und Mitfahrer (5 %) ist dabei sehr gering. Somit kann davon ausgegangen werden, dass nur wenige Fahrgemeinschaften gebildet werden bzw. der Besetzungs-

\* Abb. 5:  
Erreichbarkeit zentraler Standorte im motorisierten Individualverkehr



grad der Pkw am Weg in die Arbeit sehr niedrig ist. In Teilabschnitten des burgenländischen Straßennetzes, wie beispielsweise entlang der Ostautobahn A4 oder entlang der B16 im Bereich des fehlenden Teilstücks der Südostautobahn A3 zwischen dem Kreisverkehr Siegen-dorf und der Staatsgrenze bei Klingenbach, kommt es während der Verkehrsspitzen regelmäßig zu Verkehrsüberlastungen. Auch der grenzüberschreitende Arbeitsverkehr aus Ungarn nimmt kontinuierlich zu. Regelmäßige Verkehrsüberlastungen im Pendlerverkehr treten auch an sämtlichen höherrangigen Ortseinfahrten der Landeshauptstadt Eisenstadt auf.

### Bei längeren Distanzen und gutem Angebot werden Bus und Bahn bevorzugt

Etwa 17 % der Arbeitswege werden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, wobei der Anteil abhängig von der Distanz zu den Zielen und dem Angebot stark schwankt. So verwenden etwa 43 % der Wienpendlerinnen und Wienpendler aus dem Bezirk Neusiedl am See die gut ausgebauten Bahnverbindungen. Noch besser angenommen wird das öffentliche Verkehrsangebot von den Wien-

pendlerinnen und -pendlern aus dem Südburgenland: rund 50 % geben dem gut funktionierenden Bussystem den Vorzug gegenüber dem eigenen Pkw. In Summe wird das bestehende ÖV-Angebot zu den wichtigen Pendlerzielen sehr gut genutzt, sodass die vorhandenen Kapazitäten in den letzten Jahren laufend ausgebaut werden mussten. Vor allem in den Bezirken des Nordburgenlands besteht ein gutes ÖV-Angebot in die überregionalen Zentren Wien und Eisenstadt. Durch das verbesserte Angebot in den Verkehrs- und Umsteigeknoten Parndorf und Neusiedl am See, aber auch in Mattersburg und Weppersdorf, konnte zahlreichen Pendlerinnen und Pendler das Umsteigen vom eigenen Pkw auf Bus und Bahn ermöglicht werden.

### Bedarfsgerechte Lösungen sind gefragt

Abseits der Hauptachsen machen flexible Arbeitszeiten sowie die steigende Zahl der Teilzeitbeschäftigten eine Bedienung mit klassischen öffentlichen Verkehrsangeboten immer schwieriger. Die Nutzung des öffentlichen Verkehrs ist oftmals mit erheblichen Zeitverlusten im Vergleich zum privaten Pkw verbunden.

## 2.2

Reichte es früher noch am Morgen, zu Mittag und am Abend Verbindungen im ÖV anzubieten, so müsste heute über den ganzen Tag bis in die Abend- und Nachtstunden ein gutes Angebot bereitgestellt werden, um den geänderten Anforderungen und Lebensstilen gerecht zu werden. Um die Finanzierbarkeit des Gesamtsystems zu gewährleisten, müssen also bedarfsgerechte Lösungen gefunden werden.

Generell muss bezüglich des pendlerspezifischen Verbesserungspotenzials im öffentlichen Verkehr regional differenziert werden: In den Bezirken des Nord- und Mittelburgenlands besteht in erster Linie Handlungsbedarf im Bereich von Kapazitätsausweitungen und Infrastrukturverbesserungen (Bahn-Direktverbindung Eisenstadt – Wien, Kapazitätsengpässe im Morgenverkehr, überlastete Park&Ride Anlagen, ...). Im Südburgenland bestehen über die Hauptachsen sehr gute Busdirektverbindungen – insbesondere nach Wien. In der Flächenbedienug fehlen vergleichbare ÖV-Angebote. Viele Gemeinden mit ausgeprägter Streusiedlungslage stellen dabei eine besondere Herausforderung dar. Pendlerziele abseits von Wien und den Hauptachsen können in dieser Region kaum ohne eigenen Pkw oder einer Mitfahrgelegenheit erreicht werden.

Entwicklungstendenzen wie beispielsweise steigende Spritpreise, eine Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien u. dgl. sind zu berücksichtigen. Konzepte zur verbesserten ÖV-Erschließung innerhalb der Region sowie zur Anbindung an das überregionale Bahnnetz (ÖV-Verkehrskonzept Südburgenland „GreMo“, ...) haben sich dieser Problematik angenommen und Lösungsansätze entwickelt.

### Burgenland radelt (noch) nicht zur Arbeit

Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung haben gezeigt, dass sich der Zugang der Burgenländerinnen und Burgenländer zum Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel verändert hat. Mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren war im Burgenland bislang eher die Ausnahme als die Regel. Weniger als 5 % der Berufstätigen fahren mit dem Fahrrad zur Arbeit. Gemeindegrenzüberschreitende Arbeitswege werden so gut wie überhaupt nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei würden Radlerinnen und Radler prinzipiell gute Voraussetzungen vorfinden. Viele Ortschaften

### \* Einzugsbereich von Haltestellen bei einer Wegdauer von 10 Minuten

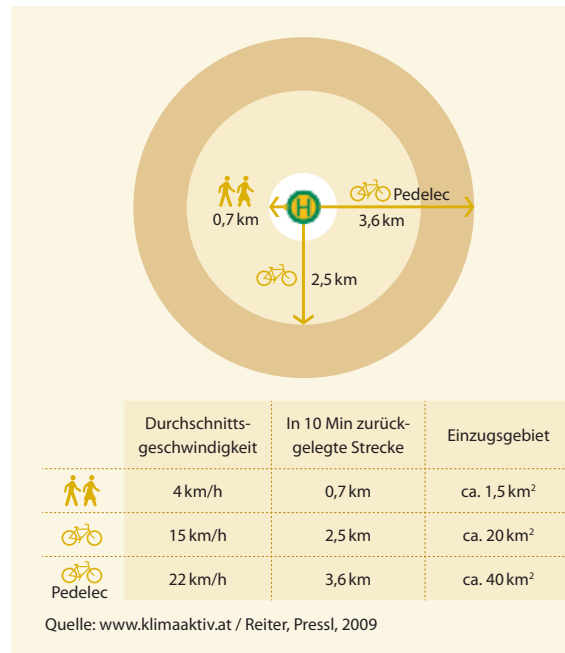


Abb. 6: Einzugsbereich von Haltestellen

sind an das gut ausgebaute Radroutennetz angebunden. Teilweise ist das bestehende Netz sehr stark auf die touristische Nutzung ausgelegt: landschaftlich attraktive Routen abseits der Hauptverkehrsrouten sind zwar für Gäste attraktiv, entsprechen aber nicht immer den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs.

Für die Förderung des Radfahrens auf dem Weg zur Arbeit müssen gewisse Faktoren mit berücksichtigt werden. Die wesentlichsten sind:

- direkte und attraktive Radwegverbindungen zwischen Wohnort und Arbeit,
- Wegelängen von maximal ca. fünf Kilometer (20 Minuten) und
- die Möglichkeit der sicheren Aufbewahrung des Fahrrads am Arbeitsort oder an der ÖV-Haltestelle sowie
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten.



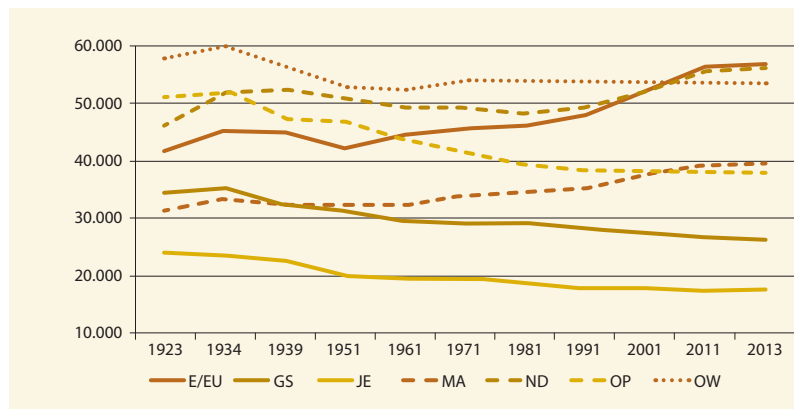
Durch die immer stärkere Verbreitung des Elektrofahrrades (Pedelec) werden einige dieser Faktoren relativiert, da sich das Einzugsgebiet mit einem Pedelec gegenüber einem herkömmlichen Fahrrad in etwa verdoppelt und sich Duschen und Umkleidekabinen am Arbeitsplatz erübrigen könnten.

### Weitere Zunahme der Pendlerzahlen

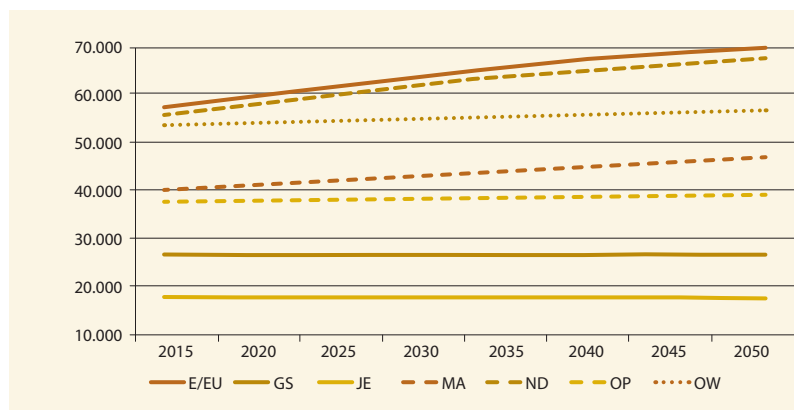
Vor allem die Bezirke des Nordburgenlands haben in den Jahren 2001 bis 2011 zum Teil deutliche Bevölkerungszuwächse erfahren, wohingegen die Bevölkerungsentwicklung in den südlichen Bezirken stagniert bzw. leicht rückläufig ist. Für die kommenden Jahre und Jahrzehnte prognostiziert die Statistik Austria eine weitere Fortschreibung des beobachteten Trends für das Nordburgenland. Im Gegensatz zu den letzten Jahrzehnten, scheint sich

der Abwärtstrend in den südburgenländischen Bezirken in Richtung einer leicht positiven Entwicklung bis 2050 umzukehren.

Aus verkehrlicher Sicht bedeutet dies eine weitere Zunahme der Pendlerströme vor allem aus dem Nordburgenland in Richtung Wien, da ein nicht unwesentlicher Teil des Zuzuges in diese Region aus dem Großraum Wien stammt und diese Personen auch weiterhin in Wien arbeiten werden. Ein ebenfalls beobachtbares Phänomen ist der Zuzug aus dem Großraum Bratislava in die Region rund um Kittsee. Ähnliche Entwicklungen – wenngleich in deutlich abgeschwächter Form – sind in der Region Rechnitz – Schachendorf – Schandorf zu beobachten, wo sich Personen aus dem Großraum Szombathely anzusiedeln beginnen. Die derart neu entstehenden Pendlerströme werden künftig Berücksichtigung in der Verkehrsplanung finden müssen.



\* Abb. 7: Bevölkerungsentwicklung Burgenland 1923–2013 nach Bezirken



\* Abb. 8: Bevölkerungsprognose Burgenland 2015–2050 nach Bezirken

## Schülerinnen und Schüler sowie Studierende

Mehr als 34.000 Burgenländerinnen und Burgenländer besuchen eine Schule oder Universität bzw. Fachhochschule (laut Pendlerstatistik 2011). Im Vergleich zum Jahr 2001 ist diese Zahl um 13 % zurückgegangen. 41 % der Schülerinnen und Schüler bzw. Studierenden haben ihre Ausbildungsstätte in ihrer Heimatgemeinde, wobei die Anteile erwartungsgemäß stark nach dem Ausbildungstyp variieren. Sie bewegen sich zwischen 90 % bei den Mädchen und Buben, die eine Volksschule besuchen und 2 % bei den Studierenden. Dazwischen liegen die Schülerinnen und Schüler Allgemeinbildender Höherer Schulen, die in 19 % der Fälle die Schule in der eigenen Gemeinde vorfinden. In Summe ist der Anteil der Schülerinnen und Schüler bzw. Studierenden, die ihrer Ausbildung außerhalb der Heimatgemeinde nachgehen, seit 2001 leicht gestiegen (+2 %-Punkte).

### Hohe Mobilität in der Ausbildung

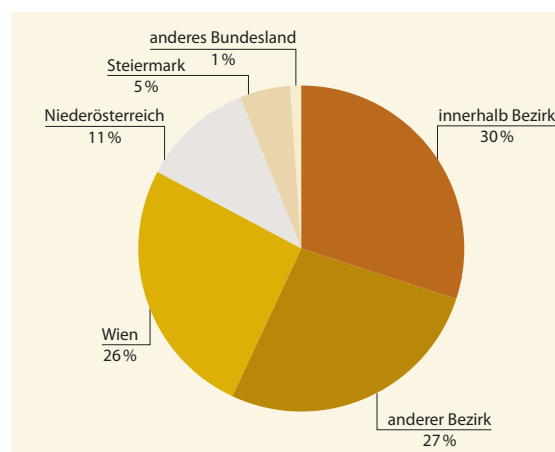
Für die Planung von Verkehrsangeboten ist entscheidend, wohin jene Schülerinnen und Schüler bzw. die Studierenden pendeln, die ihre Ausbildungsstätte nicht in der eigenen Gemeinde vorfinden. Wenn man das ganze Burgenland betrachtet, so pendeln etwa 30 % in eine andere Gemeinde innerhalb desselben Bezirks. Dieser Anteil ist am höchsten im Bezirk Oberwart (über 62 %), gefolgt von den Bezirken Neusiedl am See mit gut 41 % und Güssing mit knapp 36 %.

Im Durchschnitt pendeln 27 % in einen anderen Bezirk im Burgenland. Die Bezirke Eisenstadt-Umgebung (62 %) und Jennersdorf (34 %) führen das Ranking der Bezirke an, wobei der hohe Wert im Bezirk Eisenstadt-Umgebung auf die enge funktionale Verflechtung mit der Freistadt Eisenstadt zurückzuführen ist.

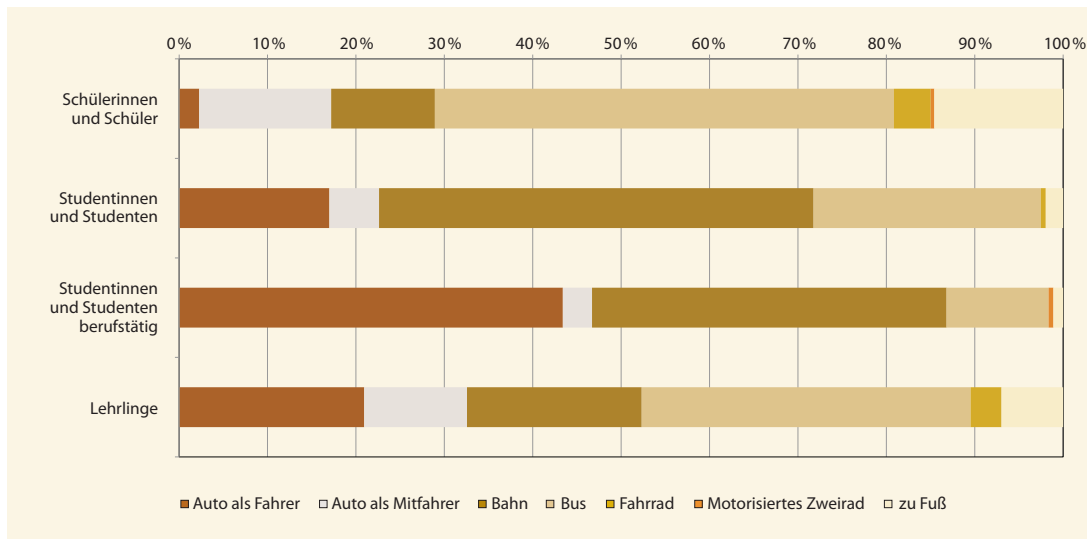
Von den 42 % der Schülerinnen und Schüler sowie Studierenden, die ihre Schule oder Universität/Fachhochschule in einem anderen Bundesland besuchen, pendeln ca. 26 % nach Wien, 11 % nach Niederösterreich und 5 % in die Steiermark. 68 % der Schülerinnen, Schüler und Studierenden aus der Landeshauptstadt Eisenstadt absolvieren ihre Ausbildung in der Bundeshauptstadt Wien. Aus dem Bezirk Jennersdorf pendeln die meisten in die Steiermark (45 %) und aus dem Bezirk Mattersburg sind überwiegend Pendlerinnen und Pendler nach Niederösterreich (34 %) unterwegs.

### 50 % mit Bahn und Bus

Der Weg zur Schule, FH oder Universität wird von knapp zwei Drittel der Schülerinnen und Schüler sowie der Studierenden hauptsächlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bahn und Bus), zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt. Damit liegt der sogenannte „Umweltverbund“ am Schulweg bzw. am Weg zur Uni oder FH deutlich vor dem motorisierten Individualverkehr. Durchschnittlich ca. 17 % der Studierenden fahren selber zur Universität oder Fachhochschule, weitere sechs Prozent sind Mitfahrer. Von den Schülerinnen und Schülern fahren zwei Prozent selber, weitere 16 % kommen als Mitfahrer mit den Pkw zur Schule.



\* Abb. 9: Pendelziele im Schülerverkehr



\* Abb. 10: Verkehrsmittelwahl im Ausbildungsverkehr

Mit einem Anteil von knapp 50 % sind Bus und Bahn die am häufigsten genutzten Hauptverkehrsmittel am Ausbildungsweg, wobei die Verkehrsmittelverteilung im Ausbildungsverkehr in den einzelnen Bezirken (mit Ausnahme der Landeshauptstadt Eisenstadt) ähnlich ist. Einzig in der Verteilung zwischen Bus und Bahn gibt es je nach Angebot Abweichungen. Die Zufriedenheit ist bei etwa 80 % der Schülerinnen und Schüler und der Lehrlinge gegeben. Unzufriedenheit besteht bei fehlenden Anschlüssen, langen Wartezeiten und vor allem dann, wenn Busse unpünktlich, überfüllt und schmutzig sind.

### Noch attraktiver unterwegs mit dem Top-Jugendticket

40 % der Schülerinnen, Schüler und Lehrlinge benützen auch neben dem Schulweg regelmäßig öffentliche Verkehrsmittel, und zwar zum Shoppen, zum Fortgehen am Wochenende und am Abend, aber auch um Freunde und Verwandte zu besuchen. Um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs für diese Wegezwecke noch attraktiver zu gestalten, führte der Verkehrsverbund Ost-Region für Schülerinnen und Schüler aus dem Burgenland, Wien und Niederösterreich das Top-Jugendticket ein. Jugendtickets können von Schülerinnen und Schülern einer Schule mit Öffentlichkeitsrecht und Lehrlingen unter 24 Jahren, deren Schule, Lehrstelle und/oder Wohnsitz in Wien, Nieder-

österreich oder dem Burgenland liegt, genützt werden. Das Top-Jugendticket für € 60 gilt ein ganzes Schuljahr an allen Tagen, auch in den Ferien, für alle öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland. Mit dem einfachen Jugendticket um € 19,60 können öffentliche Verkehrsmittel für den Weg vom Hauptwohnsitz zur Schule oder Lehrstelle genutzt werden. Für Schülerinnen und Schüler gilt das einfache Jugendticket an Schultagen, für Lehrlinge an allen Wochentagen.

### Über die Grenzen gedacht

Der Raum Pinkafeld – Oberwart – Oberschützen ist ein wichtiger Schul- und FH-Standort mit überregionaler Bedeutung. Neben Schülerinnen und Schülern aus allen Landesteilen nutzen zunehmend auch Studierende aus dem Ausland – vor allem aus dem benachbarten Ungarn – die Möglichkeit, einen Hochschulabschluss im Burgenland zu erwerben. Diesem Umstand Rechnung tragend wurde in Kooperation der Autobusunternehmen Südburg auf österreichischer Seite und Vasi Volan auf ungarischer Seite ein grenzüberschreitender Schülerverkehr zwischen Oberwart und Szombathely eingerichtet. In Zukunft kann grenzüberschreitenden Angeboten im Ausbildungsverkehr eine steigende Bedeutung zukommen.



\* Abb. 11: Logo Projekt „Pedibus“

### Gemeinsam mit Pedibus und Fahrrad zur Schule

Weniger als 20 % der Wege zur Schule bzw. zur Universität/FH werden zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt. Insbesondere bei den Volksschulen werden trotz kurzer Schulwege viele Kinder mit dem Auto zur Schule gebracht. Vor diesem Hintergrund wurden in den letzten Jahren verschiedene Projekte und Initiativen ins Leben gerufen, mit dem Ziel, Eltern und Kinder zu motivieren, auf kurzen Schulwegen zu Fuß zu gehen oder mit dem Fahrrad zu fahren.

Im Projekt Pedibus (ein «Schulbus auf Füßen») werden Schulkinder von einer erwachsenen Person auf einer vereinbarten Route zur Schule begleitet. Mit dem Ziel, die Kinder darauf vorzubereiten, alleine zur Schule zu gehen, werden sie von der Begleitperson auf Gefahren im Straßenraum aufmerksam gemacht und dabei unterstützt, mit diesen umgehen zu lernen.

Im Rahmen des Fahrradwettbewerbs BIKEline werden Schüler ab der 5. Schulstufe dazu motiviert, gemeinsam mit dem Fahrrad zur Schule zu fahren. Dabei werden die zurückgelegten Schulwege mittels Helm-Chip elektronisch erfasst und als virtuelle Reise um die Welt dargestellt. Nach dem Zufallsprinzip können die Schülerinnen und Schüler an bestimmten Orten der Reise tolle Überraschungspreise gewinnen, sowie in der „Street-of-Fame“ veröffentlicht werden.

Das spätere Mobilitätsverhalten kann durch Verkehrserziehungsmaßnahmen bei Kindern nachhaltig beeinflusst

werden. Deswegen werden auch künftig vielfältige Initiativen zur Bewusstseinsbildung gefragt sein, um die Wege zur Schule möglichst umweltfreundlich und vor allem sicher zurückzulegen. Darüber hinaus sollte dies als Chance gesehen werden, ÖV- und Fahrradaffine für die Zukunft zu gewinnen.

### Neue Herausforderungen durch Änderungen im Schulsystem

Die Aufhebung der Schulsprengel, neue Schulformen und unterschiedliche Schulzeiten am Nachmittag, hervorgerufen durch ein verstärktes Angebot an Schulaktivitäten und Nachmittagsbetreuung, konfrontieren den Schülerverkehr mit neuen Rahmenbedingungen. Im Gelegenheitsverkehr können auf einzelnen Buskursen die notwendigen Mindestzahlen für einen durch den Familienlastenausgleichsfonds finanzierten Schülertransport nicht mehr erreicht werden. Effizienzsteigerungen im Schulwesen ziehen auch Anpassungen im Schülertransport nach sich. Hier ist es wichtig gemeinsam mit allen Beteiligten auf die jeweilige Situation angepasste Lösungen zum Wohle der Schülerinnen und Schüler zu entwickeln.



## Die Bevölkerung und ihre Wege vor Ort

**B**

Das Burgenland ist ein Land der Pendlerinnen und Pendler. Die weitaus meisten Wege werden allerdings in oder im Nahbereich der Heimatgemeinde zurückgelegt. Neben Wegen zum Einkaufen oder um Familie und Freunde zu besuchen, werden auch über ein Viertel der Arbeitswege innerhalb der Heimatgemeinde zurückgelegt.

### Kurze Wege oft mit dem Auto

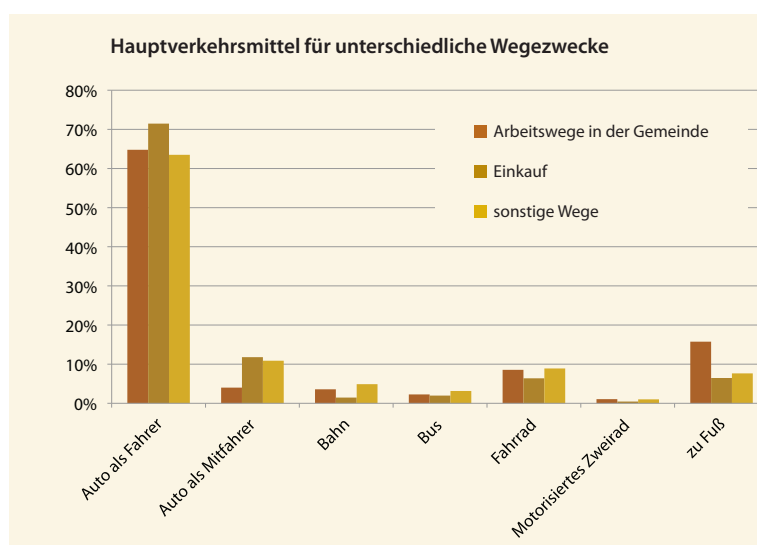
Auch wenn diese lokalen Wege unterschiedlichste Zwecke haben, ist ihnen doch eines gemeinsam: Sie sind meist nur wenige Kilometer lang. Dennoch werden sehr viele davon mit dem Auto zurückgelegt. So sind es 60–70 %, die mit dem Pkw innerhalb der Gemeinde zur Arbeit fahren. Im Einkaufsverkehr ist dieser Anteil sogar noch merklich höher. Der öffentliche Verkehr hat für die Wege in der Gemeinde hingegen derzeit nur eine untergeordnete Bedeutung.

Das Fahrrad wäre für die kurzen lokalen Wege oftmals eine schnelle, kostengünstige und umweltfreundliche Alternative zum Auto. Je nach Fahrtzweck (Arbeit, Freizeit, Einkauf etc.) wird das Fahrrad schon heute für bis zu 9 % der lokalen Wege verwendet. Die Haushaltsbefragung zeigte aber auch, dass nahezu jede Burgenländerin und jeder Burgenländer über ein Fahrrad verfügt, womit beim Radverkehrsanteil noch ein Steigerungspotenzial vorhanden ist. Bereits in der Vergangenheit wurden daher mit dem Masterplan Radverkehr und Initiativen wie „Radeln zur Arbeit“ wesentliche Schritte

zur Förderung des Alltagsradverkehrs gesetzt. Auch die Bevölkerung sieht eine steigende Bedeutung des Fahrrads als Alltagsverkehrsmittel, was sich auch in den in der Haushaltsbefragung geäußerten Wünschen und Anregungen klar widerspiegelte. Insbesondere die Jugendlichen (60% geben an, gerne mit dem Fahrrad zu fahren) fordern unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit mehr Radwege in den Ortsgebieten aber auch zwischen den Gemeinden.

Viele Wege in der Gemeinde werden zu Fuß zurückgelegt. Bei den Arbeitswegen sind das 16 % im landesweiten Durchschnitt. Attraktive und insbesondere sichere Möglichkeiten, sich zu Fuß fortzubewegen, sind den Burgenländerinnen und Burgenländern sehr wichtig.

Die Schaffung nicht nur von bedarfsgerechten infrastrukturellen Möglichkeiten sowohl für den Rad- als auch den Fußgängerverkehr, sondern auch von Bewusstsein für die Vorteile der Alternativen zum Auto bei kurzen Wegen wird eine der zentralen künftigen Herausforderungen auf der Ebene der lokalen Mobilität sein.



\* Abb. 12: Verkehrsmittelwahl im lokalen Verkehr

### Unterschiedliche Bevölkerungsentwicklung und disperse Siedlungsstrukturen

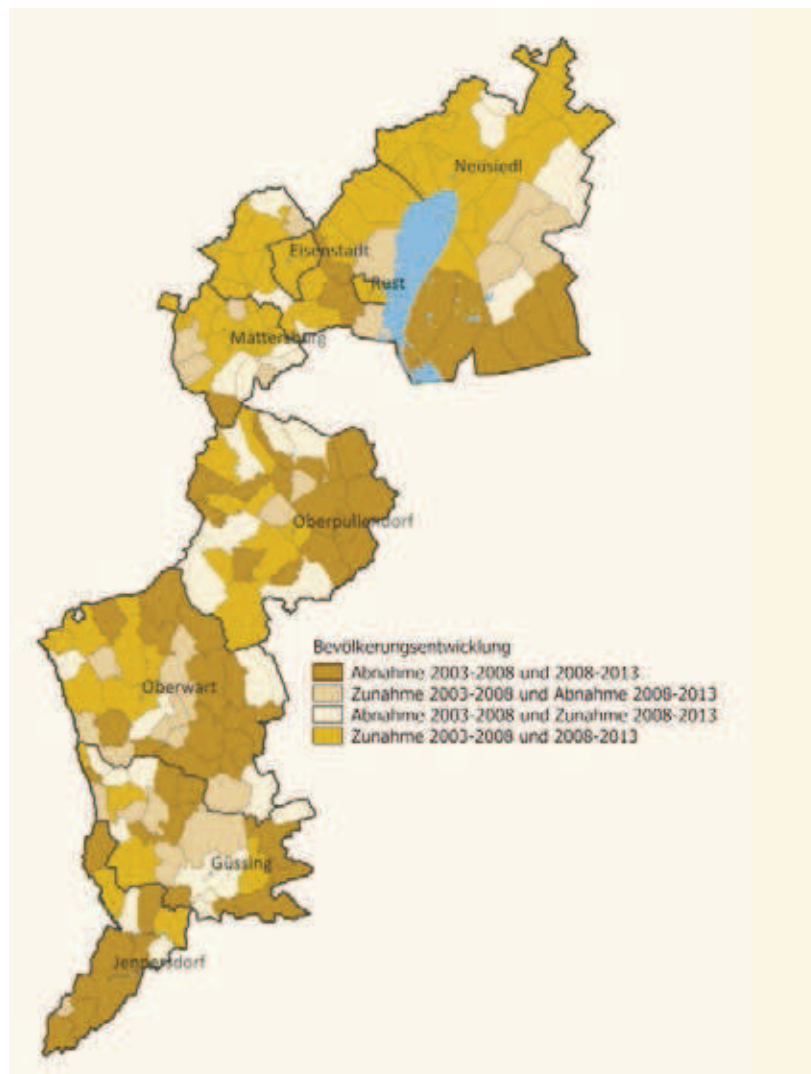
Die Bevölkerungsentwicklung der burgenländischen Gemeinden stellt sich in den letzten Jahren je nach regionaler Lage unterschiedlich dar. Während manche Gemeinden im Umfeld regionaler Zentren und hochrangiger Verkehrsanbindungen ein starkes Bevölkerungswachstum aufweisen, verzeichnen periphere Gemeinden einen weiteren Rückgang. Das Burgenland konnte sich hier dem gesamtösterreichischen Trend nicht entziehen. Mit dem Bevölkerungsverlust geht oftmals eine Ausdünnung der lokalen Angebote, etwa in der Nahversorgung, einher. Dazu kommt, insbesondere im Südburgenland, eine sehr disperse, kleinstrukturierte Siedlungsstruktur, durch die eine Bedienung mit einem klassischen liniengebundenen öffentlichen Verkehr seitens der öffentlichen Hand in vielen Fällen nicht leistbar ist.

Bedarfsgesteuerte Angebote, Stichwort „Mikro-ÖV“, können hier das adäquate Mittel sein, die lokale Mobilität sicherzustellen und an übergeordnete öffentliche Verkehrsmittel anzubinden. Das Burgenland ist bei diesen Angeboten schon seit langem ein Vorreiter. Die erfolgreich eingeführten „Gmoabusse“ sind nur ein Beispiel hierfür. Im Mikro-ÖV-Konzept Burgenland und im Verkehrskonzept Südburgenland wurden Gemeinden und Räume identifiziert, in denen eine Versorgung mit einem derartigen Angebot sinnvoll ist.

Die bestmögliche Nutzung der Synergien aus allen potenziellen Nachfragegruppen aber auch aus der Kooperation benachbarter Gemeinden und der Zusammenarbeit mit der lokalen Wirtschaft werden die Herausforderungen am Weg zu erfolgreichen Mobilitätsangeboten und zur Aufrechterhaltung einer funktionierenden Nahversorgung sein.

### Angebote für Alt und Jung

Österreichweit ist ein kontinuierlicher Anstieg der älteren Bevölkerung festzustellen. Dieser Trend wird in peripheren Abwanderungsgemeinden durch den Wegzug der jungen Bevölkerung weiter verstärkt. So liegt der Anteil der über 65jährigen in einigen Bezirken heute schon über 20 %, in manchen Gemeinden sogar bei bis zu 30 %. Die Verkehrsplanung soll ein Grundangebot für eigen-



\* Abb. 13: Bevölkerungsentwicklung in den burgenländischen Gemeinden

ständige Mobilität auch im Alter sicherstellen. Anteile von über 35 % ohne Führerschein etwa bei den über 65jährigen Frauen zeigen die Notwendigkeit von Angeboten abseits des eigenen Pkw. Die ältere Bevölkerung kann somit ein wesentlicher Profiteur von Mikro-ÖV Angeboten sein. Um ländliche Gemeinden auch für Jugendliche wieder attraktiver zu machen, sollten diese Angebote auch die Bedürfnisse dieser Bevölkerungsgruppe berücksichtigen.



#### Gemeinden mit dem höchsten Anteil älterer Bevölkerung

Gemeinde	Bezirk	Anteil 65+ Jahre
Nikitsch*	Oberpullendorf	30,6%
Schandorf	Oberwart	29,7%
Großwarasdorf	Oberpullendorf	28,0%
Neustift bei Güssing	Güssing	27,6%
Bildein	Güssing	27,5%
Tschanigraben	Güssing	27,3%
Strem*	Güssing	27,2%
Güttenbach*	Güssing	27,1%
Raiding*	Oberpullendorf	26,3%
Hannersdorf	Oberwart	26,3%

\* Gemeinden mit  
Altenbetreuungseinrichtungen  
Quelle: Statistik Burgenland,  
Stand: 1.1.2013

\* Abb. 14: Anteil älterer Bevölkerung (65+ Jahre)

Laut Online-Befragung fühlen sich viele Jugendliche in ländlichen Gemeinden und am Wochenende durch die Fahrpläne und Fahrzeiten öffentlicher Verkehrsmittel derzeit in ihrer Mobilität eingeschränkt. Das Angebot des Discobusses wird von den Jugendlichen positiv hervorgehoben. Es stellt einen wichtigen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit dar.

#### 2.4.1 Exkurs – Modul Gender Mainstreaming<sup>6</sup>

Mobilität und das Unterwegs-Sein von Menschen steht in engem Zusammenhang mit den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen und somit auch mit den Geschlechterverhältnissen. Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Männern und Frauen sind auch bedingt durch die bestehende geschlechterspezifische Arbeitsteilung. Forschungen zeigen, dass Frauen und Männer in Österreich nicht ausgewogen an der bezahlten und unbezahlten Arbeit beteiligt sind. Auch bei den in der Verkehrsplanung relevanten Kennzahlen, wie dem Modal Split, Wegezwecke, Anzahl der Wege, zeigen sich geschlechterspezifische Unterschiede zwischen Frauen und Männern. Menschen, die regelmäßig Hausarbeit und Familienaufgaben übernehmen – und das sind in Österreich immer noch mehrheitlich Frauen – haben vielfältigere Lebens- und Mobilitätsmuster mit größerem Nahraumbezug, mehr Fußwege, vielfältigere Wegezwecke als Vollzeit erwerbstätige Menschen ohne Familien.

In der qualitativen burgenländischen Mobilitätserhebung

(Büro für nachhaltige Kompetenz, 2014) wurden 27 vertiefende persönliche leitfadengestützte Einzelinterviews mit Frauen und Männern, die im Alltag unbezahlt Betreuungsaufgaben für andere, sei es für die eigenen Kinder und/oder ältere Menschen übernehmen, im Raum Eisenstadt sowie im Südburgenland durchgeführt. Durch die Gespräche konnten Wegeketten von Personen, die im Alltag für und mit anderen Personen unterwegs sind, in deren Vielschichtigkeit erfasst werden. So berichtet eine Interviewperson: „Ich muss die Kinder auch in die Schule bringen. Und die haben einen Basketballverein, Fußballverein, Musikschule, und ich muss immer hin und her.“ Weiters wurden auch die besonderen Charakteristika sichtbar, wenn Personen gemeinsam mit anderen unterwegs sind. Situationen, bei denen die Interviewpersonen mehrere Kinder gleichzeitig begleiten, werden als besondere Herausforderung beschrieben: „Ein Kinderwagen ist zu schieben und das andere Kind ist dann schon selbständig mit dem kleinen Rad oder Roller unterwegs.“ Die Ergebnisse zeigen, dass in Eisenstadt die Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs im städtischen Bereich als wesentliche Herausforderungen gesehen werden: „Wir versuchen mittlerweile, weil das ziemlich ins Geld geht, da oben zu wohnen und auch viel Benzin kostet wegen der Umwelt auch, Wege zu verbinden. Das heißt wir planen mittlerweile schon, wenn ich jetzt die Kinder dahin bringe, dann gehe ich einkaufen. Oder wenn ich von der Arbeit heimfahre, dann mache ich gleich den Einkauf mit. Also wir versuchen zu kombinieren.“ Im Süd-

<sup>6</sup> Autorin: Bente Knoll, Büro für nachhaltige Kompetenz B-NK GmbH – Erkenntnisse aus den Projekten „Mobilität von Menschen mit Betreuungsaufgaben im Südburgenland“ und „Gender Modul“, Österreich unterwegs 2013/14

## 2.4

Burgenland werden vorrangig mangelnde kleinräumige, öffentliche Verbindungen als Herausforderungen thematisiert: „Wenn man direkt an der Bundesstraße wohnt, wo der Dr. Richard fährt, das funktioniert super. Aber alles weiter weg, die Ortschaften hinten rum, das funktioniert eher nicht.“ Busverbindungen zwischen den Zentren seien, so die Befragten, vorrangig auf Pendlerinnen und Pendler sowie Schülerinnen und Schüler abgestimmt. Für die anderen Menschen zeigen sich vor allem hinsichtlich der lokalen Mobilität in Streusiedlungsgebieten und zwischen kleineren Ortschaften Defizite (geringe Taktung, keine Verbindung etc.). Insbesondere in den Ferienzeiten und zu Schulzeiten auch nachmittags verschlechtert sich die Situation.

Sowohl im Raum Eisenstadt als auch im Südburgenland wurde ausgeführt, dass die bestehende Infrastruktur zu wenig auf das Unterwegssein mit dem Fahrrad oder zu Fuß ausgelegt ist. Eine Verbesserung des Angebotes an bedarfsorientiertem, öffentlichem Verkehr (Gemeindebusse) wurde durchgehend als Möglichkeit einer großen Qualitätssteigerung gesehen.

Gender Mainstreaming ist eine prozessorientierte politische Strategie mit dem Ziel, Gleichstellung zwischen den Geschlechtern in allen (politischen) Bereichen herzustellen. Bei jedem (politischen) Handeln ist zu hinterfragen, welche Auswirkungen die geplante bzw. realisierte Politik auf Gleichstellung der Geschlechter hat. So wird mit Gender Mainstreaming der Blick auf die vielfältigen und heterogenen Lebens- und Arbeitszusammenhänge von Frauen UND Männern in allen Politikbereichen gerichtet und dies wird zum selbstverständlichen Bestandteil des Verwaltungshandelns. Es gibt in Österreich sowohl auf Bundes- wie auch auf Bundesländer-Ebene Beschlüsse zu Gender Mainstreaming. Im Burgenland hat Gender Mainstreaming im Jahr 2001 erstmals Eingang in den Rechtsbestand des Landes gefunden und ist im Jahr 2003 als Querschnittsaufgabe für alle Bereiche der Landespolitik verankert worden. Seit dem Jahr 2011 wird die Methode des Gender Budgeting auf den gesamten Landesvoranschlag angewendet. Die Implementierung von Gender Mainstreaming im Verkehrsbereich bedeutet, dass jede Entscheidung (zur Planung, Bemessung und Gestaltung von Verkehrssystemen und -anlagen, zur Verkehrsinfrastruktur etc.) daraufhin überprüft wird, ob sie der Gleichstellung von Frauen und Männern hinderlich oder förderlich ist. Als Grundvoraussetzung gilt, dass jede Entscheidung auf einer geschlechter- und lebenssituationsspezifisch differenzierten Datenbasis aufbaut. Gerade im Verkehrsbereich sind auch die Wechselwirkungen zwischen Siedlungsstruktur, Infrastrukturangeboten und Verkehrsangeboten interdisziplinär zu beachten und gezielt zu steuern.

Vor dem Hintergrund der zu Gender Mainstreaming geführten Einzelinterviews sind folgende Themenbereiche von Bedeutung:

- Attraktivierung des innerörtlichen Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens im Alltag
- Bedarfsorientierung und Tarifgestaltung entlang des Bedarfs und der Bedürfnisse von Menschen mit Betreuungsaufgaben (Bedienzeiten auch außerhalb der Morgen- und Abendspitzen, an Samstagen sowie in den Ferienzeiten) – Implementieren von flexiblen Verkehrsangeboten, wie einem bedarfsgesteuerten Mikro-ÖV-System
- Weiterausbau der öffentlichen Verkehrsmittel – in die Zentren und in den Regionen
- Maßnahmen zur Steigerung des Mobilitätsbewusstseins zielgruppen- sowie gender- und diversity-freundlich umsetzen und bei der Umsetzung von Mobilitätslösungen (im ÖV, im Mikro-ÖV, bei gemeinschaftlichen Initiativen) den Fokus auch auf Alltagswege, auf Begleitmobilität sowie auf die unterschiedlichen Nutzungsunterschiede und -anforderungen von Menschen je nach deren Alltagskontext (Erwerbstätigkeit, innerfamiliäre Rollenverteilung, zu begleitende Personen, mitführendes Gepäck, Kinderwagen, Transportlasten etc.) legen
- Umsetzen von Barrierefreiheit auf Wegen, Haltestellen und in Verkehrsmitteln – wobei die Ansprüche von Menschen im Rollstuhl oder mit Gehhilfen, von Blinden, von Gehörlosen, von chronisch Kranken beim Unterwegs-Sein berücksichtigt werden
- Attraktive Gestaltung der öffentlichen Räume, damit auch Kinder oder ältere Menschen sicher und eigenständig unterwegs sein können
- Unterstützung von Initiativen zum gemeinschaftlichen Nutzen und Besitzen von Fahrzeugen (E-Bikes, Lastenräder, Radanhängern, Pkws)
- Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit für langsame Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer (zu-Fuß-Gehende und Radfahrende) sowie (Mikro-)ÖV-Nutzerinnen und Nutzer
- Bei webbasierten Verkehrsinformations- und E-Ticketing-Lösungen u. Ä. auf Usability und User-Experience nach Gender- und Diversity-Kriterien achten
- Fachfrauen und Gender-Expertise in die Verkehrsplanung mit einbeziehen

Durch das Implementieren von Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung wird die Bewegungsfreiheit von allen Menschen – Frauen, Männern, Mädchen, Buben unabhängig von Alter, Herkunft, Behinderung – sowie eine umweltverträgliche Mobilität im Alltag unterstützt.



## Touristinnen und Touristen



In den letzten zehn bis 15 Jahren hat sich die Struktur des burgenländischen Tourismus positiv verändert: Im Vergleich zu Gesamt-Österreich konnte das Burgenland eine deutlich höhere Steigerung des Nächtigungsaufkommens verzeichnen. Zudem konnten in den vergangenen Jahren sowohl regionale als auch saisonale Disparitäten verringert werden. Ehemals tourismusschwächere Regionen werden von den Gästen nun besser wahrgenommen, zugleich konnte die Wintersaison seit der Jahrtausendwende ihren Anteil am Jahresaufkommen deutlich steigern.

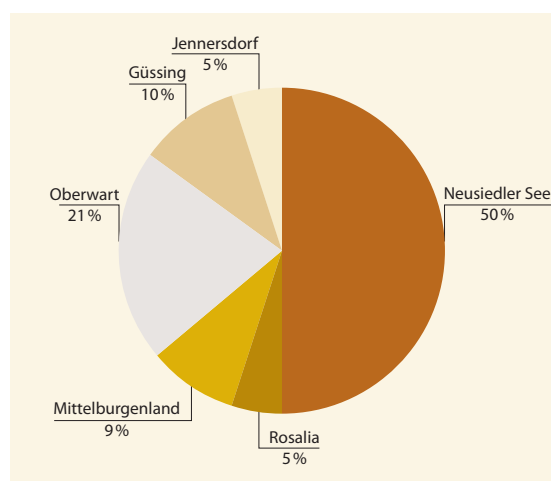
Gleichzeitig ist im burgenländischen Beherbergungs- und Gaststättenwesen der Beschäftigtenstand in den letzten Jahren stark angewachsen. Hilfreich für den Tourismus im Burgenland ist, dass sich die Region Centrope zu einem durchlässigen Wirtschaftsraum mit hoher Kaufkraft in den Ballungszentren entwickelt und Ungarn sowie die Slowakei noch stärker in den Fokus des touristischen Interesses gerückt sind.

In den letzten Jahren ist es aber auch gelungen, das Burgenland nicht nur als Urlaubsland, sondern auch als Ausflugsgebiet ins Gespräch zu bringen. Leitbetriebe haben wichtige Impulse gesetzt, insbesondere die Freizeit-Infrastruktur ist in vielen Bereichen gut ausgebaut. Der Gast kann auf ein breites und vielfältiges Gesundheits-, Wellness- und Thermenangebot auf modernem Entwicklungsstand zurückgreifen.

### Touristenmagneten in allen Landesteilen: Podersdorf, Lutzmannsburg und Bad Tatzmannsdorf

Insgesamt liegt die Zahl der Ankünfte in Tourismusbetrieben bei jährlich ca. 900.000. Die Zahl der Übernachtungen liegt seit 2009 konstant bei rund 2,9 Millionen pro Jahr. 81 % der ankommenden Urlaubsgäste sind Inländer, bei den Übernachtungen liegt der Inländer-Anteil bei etwa 75 %.

Die wichtigste Tourismusregion des Landes ist die Region Neusiedler See mit mehr als 50 % aller Ankünfte und Übernachtungen, gefolgt von den Regionen Oberwart, Güssing und dem Mittelburgenland. Die wichtigsten Tourismusgemeinden des Burgenlands sind die Thermenstandorte Bad Tatzmannsdorf, Stegersbach und Lutzmannsburg sowie die Neusiedler See – Gemeinden Podersdorf, Rust und Illmitz. Bezogen auf Ankünfte liegt Podersdorf mit 118.199 für das Jahr 2013 burgenlandweit an der Spitze, gefolgt von Bad Tatzmannsdorf (102.836), Lutzmannsburg (89.013) und Stegersbach (87.596). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste im Burgenland liegt in den meisten Tourismusgemeinden zwischen zwei und drei Tagen. Ausnahmen bilden die Kurstandorte St. Andrä am Zicksee, Bad Sauerbrunn und Mönchhof mit durchschnittlich ca. 8,5 Übernachtungen. Eine Sonderstellung als Kur- und Thermenstandort nimmt Bad Tatzmannsdorf ein, wo die Gäste im Schnitt 5,2 Nächte bleiben.



\* Abb. 15: Anteil der Regionen an den Übernachtungen 2013 im Burgenland (Statistik Burgenland)

Nach wie vor sind Wiener und Niederösterreicher die wichtigsten Gäste: Jeder zweite Urlaubsgast kommt aus diesen Nachbarbundesländern ins Burgenland. Bei den ausländischen Touristen ist Deutschland das wichtigste Herkunftsland: Mehr als die Hälfte der über 170.000 Ankünfte sind deutsche Urlauberinnen und Urlauber. Von den über 620.000 Übernachtungen ausländischer Gäste entfallen mit etwa 419.000 über zwei Drittel auf Gäste aus Deutschland. Mit knapp 13.000 Ankünften und etwa 27.000 Übernachtungen von ungarischen Touristinnen und Touristen ist das östliche Nachbarland bereits das zweitwichtigste Herkunftsland bezogen auf ausländische Gäste.

Ein Großteil der Gäste aus dem In- und Ausland reist über Wien an, sei es mit dem Auto, dem Bus, der Bahn oder dem Flugzeug. Daher ist eine gut funktionierende Infrastrukturanbindung an die großen Wiener Verkehrsdrehscheiben, dem Wiener Hauptbahnhof und dem Flughafen Wien Schwechat zu den burgenländischen Tourismus-Hotspots auch in Zukunft von großer Bedeutung. Durch den Aufstieg Ungarns zum zweitwichtigsten Herkunftsland werden aber auch die grenzüberschreitenden Verbindungen zum östlichen Nachbarn immer wichtiger.

### Regionen Neusiedler See und Rosalia: gute Erreichbarkeit mit Auto und zum Teil mit ÖV

Vor allem die Tourismusgemeinden rund um den Neusiedler See und der Region Rosalia sind aufgrund des gut ausgebauten Straßen- und Schienennetzes sowohl mit dem Auto als auch mit Bus und Bahn sehr gut aus dem wichtigsten Herkunftsmarkt Wien erreichbar. So gelangt man beispielsweise von Wien zum Neusiedler

See mit der Bahn umsteigefrei in weniger als 45 Minuten, und zwar im Stundentakt. Gäste aus anderen Bundesländern können die meisten Tourismusgemeinden des Nordburgenlands mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Wien erreichen. Ausländische Gäste, die mit der Bahn oder über den Flughafen Wien Schwechat an- bzw. abreisen, sind auf Bus- und/oder Bahnverbindungen über Wien oder einen privat organisierten Flughafentransport angewiesen. Für Touristinnen und Touristen aus Ungarn besteht die Möglichkeit, ab Fertőszentmiklós über die Strecke der Neusiedlersee Bahn in den Seewinkel oder ab Sopron über die Strecken der Raaberbahn und der ÖBB in die restlichen Teile des Nordburgenlandes oder nach Deutschkreutz zu gelangen.

Durch die Ausrichtung des Busverkehrs auf Schülerinnen und Schüler sowie Pendlerinnen und Pendler sind Tourismusziele abseits der Bahnlinien untertags, an Wochenenden und während der Schulferien nur eingeschränkt erreichbar.

### Tourismusziele des Mittel- und Südburgenlands von Pkw-Verfügbarkeit abhängig

Die Tourismusgemeinden des Mittel- und Südburgenlands sind mit dem Auto über Autobahnen und Schnellstraßen sowie ein dichtes Landesstraßennetz ebenfalls gut erreichbar. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist hier jedoch in den wenigsten Fällen ausreichend gegeben. Die wichtigsten Tourismusorte des Mittel- und Südburgenlands (Lutzmannsburg, Bad Tatzmannsdorf und Stegersbach) sind von Wien aus mit dem Bus erreichbar, wobei zum Teil deutliche Unterschiede in der Verbindungsqualität und -häufigkeit zwischen den einzelnen Destinationen auftreten:

ÖV-Angebot und Fahrzeitvergleich ÖV-MIV (Wien nach Mittel- und Südbgld.)

	Anzahl Verbindungen (werktags)	min. Fahrzeit Bus	Fahrzeit MIV
Lutzmannsburg	2	125 min	84 min
Bad Tatzmannsdorf	3	106 min	89 min
Stegersbach	11	107 min	95 min

\* Abb. 16: ÖV-Angebot und Fahrzeitvergleich Mittel- und Südburgenland

Aufgrund dieser Situation ist eine An- und Abreise für Touristinnen und Touristen mit einem Pkw wesentlich attraktiver, was zu einer starken MIV-Konzentration im Tourismusverkehr in das Mittel- und Südburgenland führt. Hervorzuheben ist eine Kooperation zwischen der Firma Südburg und dem E-Bike Paradies Südburgenland: Touristinnen, Touristen und Tagesgäste aus dem Wiener Raum können einen ein- oder mehrtägigen E-Bike Ausflug im Südburgenland mit der öffentlichen Anreise im Rahmen eines Packages kombinieren.

### **Urlaub vom Auto im Burgenland?**

In der Tourismusstrategie 2011 – 2015 des Burgenlands wird der Themenbereich sanfte Mobilität im Tourismus, autofreie An- und Abreise bzw. „Urlaub ohne Auto“ – entgegen der sonstigen Ausrichtung auf die Schwerpunkte Natur und Nachhaltigkeit – nicht dezidiert erwähnt. Allgemeine Trends im Tourismus weisen aber in diese Richtung (es sei auf die oben dargestellte Bedeutung der ÖV-affinen Gäste aus Wien hingewiesen). Marketingmaßnahmen für autofreien Urlaub, besser auffindbare Angebote für die Abholung vom Bahnhof und mehr Angebote für Touristinnen und Touristen wie etwa eine bessere ÖV-Anbindung von touristischen Hotspots werden einen autofreien Urlaub im Burgenland attraktiver machen. Pilotprojekte mit dem Ziel der Verbesserung der Erreichbarkeit touristischer Einrichtungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln sowie der flächigen ÖV-Erschließung von Tourismusregionen für Gäste wie Einheimische scheitern häufig an der Finanzierung. Sowohl von Bundes- als auch Landesseite stehen verschiedene Fördermöglichkeiten für Planung, Betrieb und Vermarktung von touristischen Mobilitätsangeboten zur Verfügung. Ein dauerhafter Betrieb derartiger Angebote kann aber nur dann gewährleistet werden, wenn die Bereitschaft von Gemeinden und Tourismusverbänden besteht, sich dauerhaft finanziell zu beteiligen. Über Eigeninitiative einzelner Tourismusbetriebe,

beispielsweise in Form von Shuttlediensten von und nach Wien oder zum Flughafen, wird der steigenden Nachfrage nach autofreier An- und Abreise Rechnung getragen. Die dadurch entstehenden Parallelverkehre schwächen jedoch insgesamt das bestehende ÖV-System. Stattdessen könnte durch Mikro-ÖV-Angebote die Anbindung der Tourismusbetriebe an Bus und Bahn hergestellt sowie die Flächenversorgung der Tourismusregionen insgesamt verbessert werden.

### **Neusiedler See Card, Euregio-Tickets, Gmoabusse – es gibt sie, die guten Beispiele!**

Dennoch gibt es weit über die Grenzen des Landes hinaus bekannte Angebote für nachhaltige Mobilität im Tourismus: Seit der Inkludierung des öffentlichen Verkehrs in die Neusiedler See Card können sämtliche Inhaberinnen und Inhaber dieser Gästekarte das gesamte Angebot des öffentlichen Verkehrs in den Regionen Neusiedler See und Rosalia gratis in Anspruch nehmen. Dazu kommen eine 50-prozentige Ermäßigung für das Euregio-Ticket nach Bratislava und Vergünstigungen beim Fahrradtransport. Auch die Weiterentwicklung und Aufwertung von Mikro-ÖV-Systemen für touristische Zwecke, wie beispielsweise des Gmoabusses in Purbach zu einem Seeshuttle und Heurigentaxi in der Sommersaison, kann als positives Beispiel für nachhaltige Mobilitätsangebote im Tourismus angeführt werden.

Die Themen Wein und Kulinarik genießen im Rahmen der Angebotsentwicklung der Tourismusstrategie eine hohe Priorität. Für die Vermarktung als Wein- und Kulinarikregion ist jedoch ein gut funktionierendes autofreies Angebot sowohl für Tagesgäste als auch zu den Beherbergungsbetrieben ein wichtiges Asset. Positive Beispiele wie das Shuttleservice im Rahmen der Weinerlebnistage Südburgenland oder des Martinilobens am Neusiedler See können als Best Practice für weitere regionale Initiativen oder überregionale Kooperationen dienen.





### Ausgezeichnete touristische Radverkehrsangebote

Das Thema Radfahren bildet einen wesentlichen Schwerpunkt der touristischen Marketingaktivitäten des Burgenlands. Im Laufe der Jahre wurde ein dichtes Netz an beschilderten und großteils asphaltierten touristischen Radrouten entlang von Güter- oder Begleitwegen bzw. wenig befahrenen Landesstraßen errichtet, das mittlerweile eine Gesamtlänge von über 2.500 km umfasst. Touristisches Highlight ist der „Neusiedler See Radweg (B10)“, der zu den meistbefahrenen Radwanderwegen Österreichs zählt. Neben dem gut ausgebauten Wegenetz steht hier auch hochwertige begleitende Radfahrinfrastruktur wie Designerrastplätze, Radfäher und dergleichen zur Verfügung.

Auch in den übrigen Landesteilen wird dem Thema Radfahren eine immer wichtigere touristische Bedeutung beigemessen und werden thematische bzw. regionsspezifische Angebote geschaffen. So punktet beispielsweise die Region Rosalia mit dem Thema Mountainbiking, das Mittelburgenland mit dem Rotwein-Radwanderweg und das Südburgenland positioniert sich als „E-Bike Paradies“. Mit dem „Iron Curtain Trail – ICT“, einem von Finnland bis zum Schwarzen Meer verlaufenden transnationalen Radfernweg entlang des ehemaligen Eisernen Vorhangs, führt ab 2014 die erste EuroVelo-Route der Europäischen Radfahr-Organisation ECF durch das Burgenland. Dadurch kann die neue, europaweit steigende Zielgruppe der Radfernwanderer angesprochen werden, die besondere

Bedürfnisse etwa bezüglich An- und Abreise oder Gepäcktransport aufweist.

Der während der Fahrradsaison (April bis Oktober) täglich zwischen dem Wiener Hauptbahnhof und dem Bahnhof Neusiedl am See verkehrende „Radtrampler“ ist ein wichtiges touristisches Radverkehrsangebot für die Region Neusiedler See. Diese Spezialzüge verfügen über eigene Fahrradwagen mit 24 Fahrradabstellplätzen und 36 Sitzplätzen. Weitere Möglichkeiten der öffentlichen Anreise mit dem Fahrrad ins Burgenland bestehen mit der Bahn über Wiener Neustadt in die Region Rosalia bzw. ins Mittelburgenland zum Bahnhof Deutschkreutz. Der Fahrradtransport im öffentlichen Buslinienverkehr ist in manchen Fällen (z. B. Linie G1) bei Voranmeldung möglich. Eine andere Möglichkeit der Fahrradnutzung bei Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln bieten verschiedene Angebote im Fahrradverleih. Das bereits erwähnte Kooperationsmodell zwischen dem E-Bike Paradies Südburgenland und einem regionalen Autobusunternehmer bietet eine Kombination zwischen öffentlicher An- und Abreise und der E-Bike Nutzung in Form eines Gesamtpakets. Mit dem automatischen Fahrradverleihsystem „nextbike Burgenland“ besteht an zahlreichen Bahnhöfen und Bushaltestellen sowie den wichtigsten touristischen Zielen rund um den Neusiedler See die Möglichkeit, die Region mit dem Fahrrad in Kombination mit der An- und Abreise mit Bus und/oder Bahn zu erkunden.

## Die burgenländische Wirtschaft



Die wirtschaftliche Entwicklung im Burgenland wurde unter anderem durch den gezielten Einsatz von EU-Fördermitteln und durch die Technologieoffensive vorangetrieben. Dies spiegelt sich auch in deutlichen Zunahmen bei den Arbeitsstätten und den Erwerbstätigen wider. Insgesamt hat die Zahl der unselbständig Beschäftigten seit 1996 um ca. 30 % zugenommen (von ca. 76.000 auf ca. 100.000 im Jahr 2013).

Die Errichtung von neuen Technologiezentren und Fachhochschulen sowie die Entwicklung und Vermarktung von überregionalen Betriebsgebieten haben einen wesentlichen Beitrag zur positiven wirtschaftlichen Entwicklung geleistet.

Trotz seiner Nähe zu den Nachbarn transportieren burgenländische Unternehmen immer noch einen Großteil ihrer Güter in die österreichischen Bundesländer<sup>7</sup>. Von den über 11 Mio. Tonnen, die im Jahr 2012 mit dem Lkw transportiert wurden, hatten über 7 Mio. Tonnen das eigene Bundesland als Ziel. Mit 1,8 Mio. und 1,3 Mio. Tonnen sind die Steiermark und Niederösterreich die mit Abstand wichtigsten Destinationen für Güter außerhalb des Burgenlands. Italien (93.000 Tonnen), Deutschland (70.000 Tonnen) und Slowenien (58.000 Tonnen) sind die wichtigsten ausländischen Ziele, während der direkte Nachbar Ungarn mit ca. 18.000 Tonnen nur an vierter Stelle liegt.

Betrachtet man die Güterströme in Richtung Burgenland, so steht Niederösterreich mit 3,1 Mio. Tonnen an der Spitze. Fast gleich viele Güter werden aus der Steiermark (1 Mio. Tonnen) und Wien (0,9 Mio. Tonnen) ins Burgenland importiert. Bei den Einfuhren aus dem Ausland liegt Ungarn mit über 105.000 Tonnen an der ersten Stelle.

### Leistungsfähige, hochrangige Verkehrsinfrastruktur als Standortfaktor

Um die Standortqualität für bestehende Unternehmen zu sichern und den Wirtschaftsstandort Burgenland weiter zu entwickeln, ist eine leistungsfähige Verkehrsanbindung eine wesentliche Voraussetzung. Dies gilt insbesondere für das Burgenland, das durch die Nähe zur Slowakei sowie zu Ungarn und Slowenien in zunehmendem Maß eine Drehscheibenfunktion zwischen Ost und West einnimmt.

Schon heute sind die meisten Standorte an das hochrangige Straßennetz angebunden (A3, A4 und A6 im Nordburgenland, S31 im Mittelburgenland und A2 im Südburgenland) und verfügen zum Teil auch über Bahnanschluss. Im Umkreis von nur 100 km befinden sich drei internationale Flughäfen: Wien-Schwechat, Bratislava und Graz.

### Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz

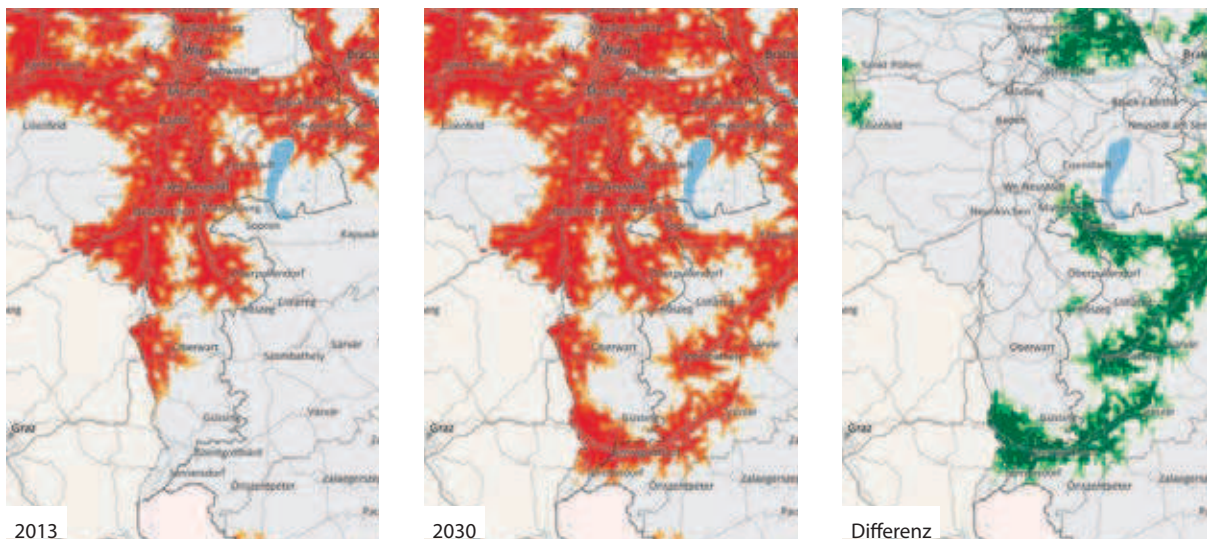
In den nächsten Jahren sind im Burgenland und seiner direkten Nachbarschaft weitere Ausbaumaßnahmen im hochrangigen Straßennetz geplant. Ein möglichst direkter Zugang zu Anschlussstellen an dieses Netz ist für viele Unternehmenstypen ein wesentlicher Standortfaktor. Nachfolgende Grafiken veranschaulichen diese räumliche Nähe (bis 20 Minuten Fahrzeit) zu Autobahn- und Schnellstraßenanschlussstellen und die Verbesserung der Erreichbarkeitssituation durch die geplanten Ausbaumaßnahmen.



<sup>7</sup> Straßengüterverkehr österreichischer Unternehmen 2012



## 2.6



\* Abb. 17: Erreichbarkeit von Anschlussstellen des höchstrangigen Straßennetzes 2013 und 2030 (ERRAM Cross-Border)

### Zugang zu internationalen Transportkorridoren als Erfolgsfaktor

Die Region Centrope und damit auch das Land Burgenland benötigen zur Sicherstellung der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung die Verbesserung der Erreichbarkeit im internationalen Verkehr und vor allem die Anbindung zu den wichtigen adriatischen Seehäfen Rijeka, Triest und Koper. In Verfolgung einer umweltschonenden Verkehrspolitik wird die vorrangige Anbindung an das Schienennetz unterstützt, um den Modal Split zugunsten der Schiene zu verbessern.

Im Projekt SETA wurde ein Maßnahmenprogramm zur Einrichtung schneller und effizienter Zugverbindungen entlang des SETA Korridors (Wien/Bratislava via das Burgenland, Westungarn nach Zagreb-Rijeka bzw. nach Ljubljana-Koper/Triest) bis 2020 entwickelt. Konkrete Maßnahmen für das Burgenland sind der Bau der Schleife Ebenfurth, der Ausweiche Steinbrunn, die Elektrifizierung Wr. Neustadt – Mattersburg – Sopron sowie Nebengleise entlang der Mattersburger Bahn (in Neudörfel, Sauerbrunn und Mattersburg).

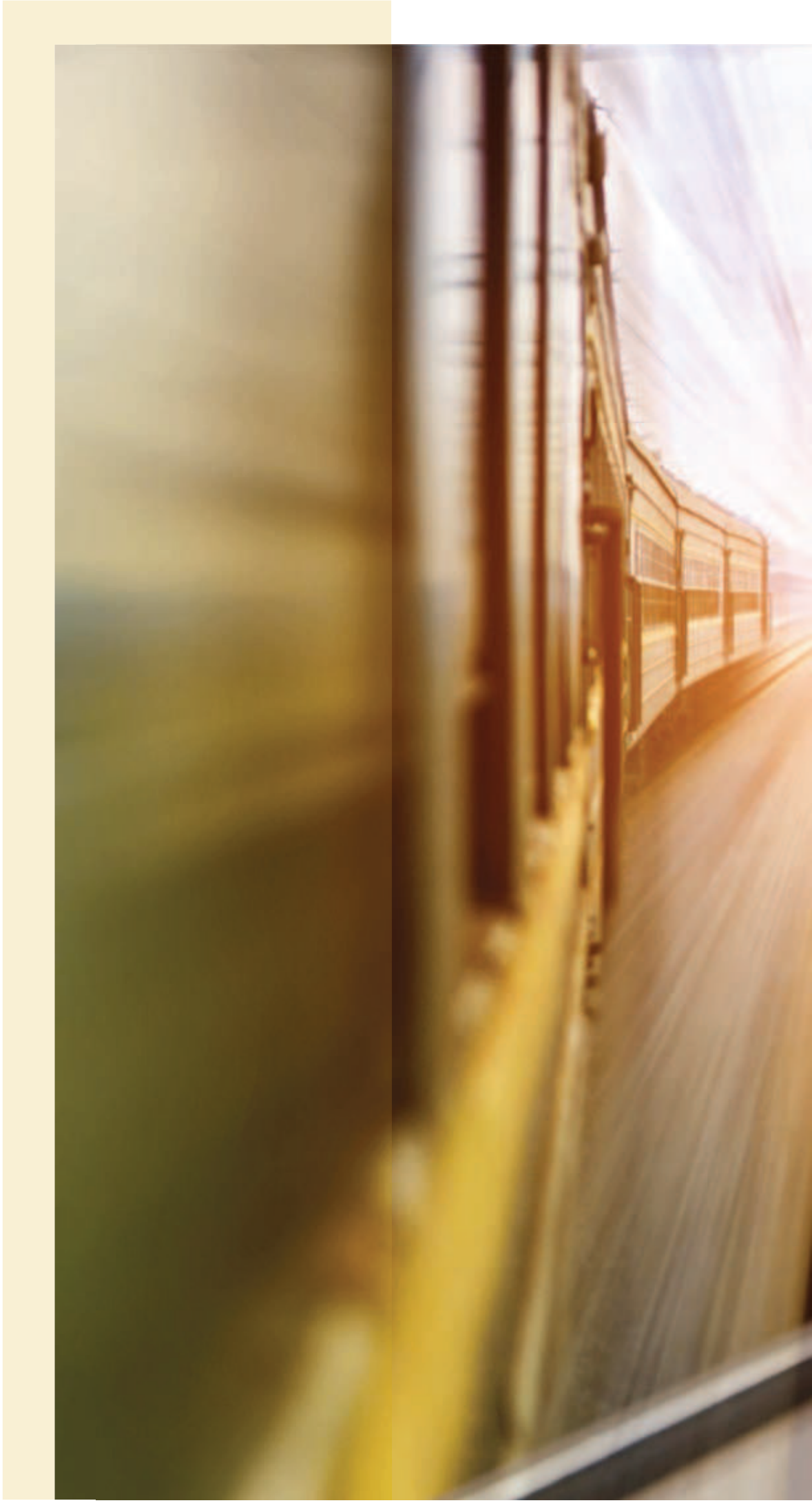
Neben den Infrastrukturmaßnahmen umfasst das Maßnahmenprogramm eine Reihe von organisatorischen Maßnahmen wie die Reduktion der Aufenthalte in Haltestellen, die Reduktion der Anzahl der Haltestellen oder die Optimierung der Grenz- und Zollformalitäten, die wesentlich zur Beschleunigung der bestehenden Verkehre beitragen können. Im Rahmen eines Demonstrationsvorhabens wurde aufgezeigt, dass die Fahrzeit auf der Relation Zagreb – Wien mit Hilfe dieser Maßnahmen von 6:15 Stunden auf 5:00 Stunden reduziert werden kann.

Die Verbesserung der grenzüberschreitenden Schieneninfrastruktur wird die Attraktivität der Standorte im Burgenland sowohl für die Unternehmen als auch für die Bevölkerung weiter verbessern. Projekte wie „Grenzbahn“ oder das grenzüberschreitende Verkehrskonzept gemeinsam mit Ungarn sind wichtige Voraussetzungen, um die sich ergebenden Potenziale für die Unternehmen und die Bevölkerung im Burgenland optimal auszuschöpfen.



# 03

## Leitprinzipien und Zielsetzungen







## \* GEMEINSAM MEHR ERREICHEN Mobilität für alle BurgenländerInnen NACHHALTIG – INNOVATIV – SICHER



Dieser Leitsatz subsummiert alle wesentlichen Leitprinzipien, die den künftigen Planungen des Landes zugrunde liegen werden. Der **gemeinsamen** Arbeit wurde bereits im Erstellungsprozess der Gesamtverkehrsstrategie eine bedeutende Rolle zugemessen. Das Land Burgenland will diesen Weg fortsetzen und auch künftig **gemeinsam** mit der Bevölkerung, den Expertinnen und Experten und den Nachbarregionen daran arbeiten, die Ziele der Gesamtverkehrsstrategie zu **erreichen**.

Das „**Erreichen**“ hat im Zusammenhang mit der Gesamtverkehrsstrategie aber auch noch eine andere Bedeutung. Schon im Gesamtverkehrskonzept 2002 wurde die Erreichbarkeit der regionalen Zentren, der Arbeitsplätze, der Schulstandorte, der Nahversorgungseinrichtungen usw. als wesentliches Planungsprinzip definiert. Das Land Burgenland wird weiter daran arbeiten, dass die Fahrtziele der Burgenländerinnen und Burgenländer **erreichbar** bleiben bzw. die Erreichbarkeit weiter verbessert wird. Dies gilt im besonderen Maße für die Pendlerinnen und Pendler, die täglich zu ihrem Arbeitsplatz im und außerhalb des Burgenlands gelangen müssen.

Die Erreichbarkeit ihrer Fahrtziele soll für alle Burgenländerinnen und Burgenländer verbessert werden, unabhängig davon, ob sie über einen eigenen Pkw verfügen oder nicht. Attraktive öffentliche Verkehrsmittel, alltagstaugliche Radwege und sichere Fußwege stellen nicht nur eine wichtige Alternative zum Auto dar. Sie reduzieren auch negative Wirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt. Aktive Mobilität wie Radfahren und zu Fuß gehen leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag für die Gesundheit der Menschen. Insbesondere für den öffentlichen Verkehr gilt: Er muss leistungsfähig sein – leistungsfähig für die Fahrgäste, aber auch für die öffentliche Hand. In zunehmendem Maße werden bedarfsgesteuerte Mikro-ÖV-Systeme die bestehenden Linienverkehre ergänzen, um der Bevölkerung ein Grundangebot an Mobilität zur Verfügung stellen zu können.

Technische und soziale Innovationen haben in den letzten Jahren einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, das Gesamtsystem Verkehr leichter zugänglich und nutzbar zu machen und sich somit die Mobilitätschancen aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu verbessern. **Innovative** Lösungen werden auch künftig eine wichtige Rolle spielen, wenn es gilt, die Zugangsbarrieren zu Mobilität (Information, Infrastruktur, etc.) weiter abzubauen und alternative Mobilitätsformen (Antriebstechnologien, Organisationsmodelle wie Car-Sharing, etc.) weiter zu entwickeln.

Jede/r Tote oder Schwerverletzte im Straßenverkehr im Burgenland ist eine/r zu viel. Aus diesem Grund muss das Thema **Sicherheit** bei allen Planungen und Baumaßnahmen höchste Priorität haben.

## Ziele und Zielvorgaben

Um den Menschen – sprich die Burgenländerin und den Burgenländer – mit allen Bedürfnissen in den Mittelpunkt stellen zu können, wurden die Zielsetzungen nicht verkehrsmittelspezifisch erarbeitet. Vielmehr wurde der Bezug zu den Nutzergruppen hergestellt. Die Zielsetzungen leiten sich aus den Leitprinzipien ab und beinhalten fixe Zielgrößen – ein wesentlicher Baustein für ein künftiges Erfolgsmonitoring.

### 3.1.1 erreichbar

#### SCHNELLER IN DIE ZENTREN **P T W**

Die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Dienstleistungen, die nur in der Landeshauptstadt Eisenstadt sowie in überregionalen Zentren in den benachbarten Bundesländern oder im Ausland vorhanden sind, soll weiter verbessert werden. Verbesserte Verkehrsangebote nach Wien, in die Zentren Niederösterreichs und der Steiermark aber auch Ungarns und der Slowakei spielen dabei eine wesentliche Rolle.

#### UNTERWEGS IN DER REGION **P S B T W**

Die Erreichbarkeit der Arbeitsplätze, der regionalen Zentren, der Wirtschaftsstandorte, der Schulen, der Gesundheits- und Pflegeeinrichtungen sowie der Seniorinnen- und Senioren- und der Behindertenbetreuungseinrichtungen wird qualitativ und quantitativ weiter verbessert.

Darüber hinaus soll sichergestellt werden, dass die wichtigsten Tourismusdestinationen und Ausflugsziele für die Burgenländerinnen und Burgenländer ebenso wie für die Gäste gut an das (öffentliche) Verkehrsnetz angeschlossen sind.

#### MOBIL IN DER GEMEINDE **S B T W**

Mindeststandards für die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln stellen in Verbindung mit Mikro-ÖV Angeboten die Erreichbarkeit von Einrichtungen in der Gemeinde (Nahversorgung, Ärzte, Schulen, etc.) unabhängig von der individuellen Verkehrsmittelverfügbarkeit sicher. Eine Verbesserung des Radwegenetzes erhöht die Alltagstauglichkeit und somit die Möglichkeit, dieses auf dem Weg zu Arbeit, zur Schule und zu lokalen Nahversorgungseinrichtungen zu nutzen.

#### VOM BURGENLAND IN DIE WELT **T W**

Um die Standortqualität zu halten bzw. weiter zu verbessern, ist die Anbindung an das internationale Straßen- und Schienennetz von Bedeutung. Dazu gehört auch ein optimaler Zugang zu den Häfen Rijeka, Triest und Koper an der nördlichen Adria und zu den internationalen Flughäfen. Den Verflechtungen der burgenländischen Wirtschaft soll bestmöglich Rechnung getragen werden. Die Anbindung an die internationalen Verkehrsknotenpunkte hat darüber hinaus zur Folge, dass Touristinnen und Touristen das Burgenland einfacher erreichen können.

**P** Pendlerinnen und Pendler **S** Schülerinnen, Schüler und Studierende **B** Bevölkerung vor Ort **T** Tourismus **W** Wirtschaft

# 3.1

## \* Zielvorgaben

- Die österreichweiten Mindeststandards im öffentlichen Verkehr<sup>8</sup> werden eingehalten oder übertroffen.

Siedlungskerngröße	Mindestanzahl Kurspaare	Anmerkungen
über 1.000 Einwohnerinnen/Einwohner	6–8 Kurspaare pro Tag	
mit 501–1.000 Einwohnerinnen/Einwohnern	4 Kurspaare pro Werktag	zielunabhängig
	6 Kurspaare pro Werktag bei entsprechender Mindestnachfrage	ins nächste regionale Zentrum
mit 251–500 Einwohnerinnen/Einwohnern	4 Kurspaare pro Werktag bei entsprechender Mindestnachfrage, sonst Mikro-ÖV	zielunabhängig
unter 250 Einwohnerinnen/Einwohner	Mikro-ÖV	

- Gemeinden, die keine oder nur einmal pro Tag die Möglichkeit haben, mit dem öffentlichen Verkehr in den nächsten Bezirksvorort zu fahren und nach einer ausreichend langen Aufenthaltsdauer wieder in die Gemeinde zurückzukommen, erhalten höhere Förderungen für die Einrichtung eines bedarfsgesteuerten Verkehrssystems (Mikro-ÖV).
- Die gute Erreichbarkeit der regionalen und überregionalen Versorgungseinrichtungen im motorisierten Individualverkehr wird zumindest beibehalten. Im öffentlichen Verkehr werden weitere Verbesserungen erzielt.

	MIV 2013	ÖV 2013
Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 30 Minuten das nächstgelegene regionale Zentrum (Bezirksvorort) erreichen kann	99 %	60 %
Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 30 Minuten das nächstgelegene Krankenhaus erreichen kann	100 %	50 %
Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 30 Minuten die nächstgelegene Altenbetreuungseinrichtung erreichen kann	100 %	79 %
Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 30 Minuten den nächstgelegenen Schulstandort (AHS/BHS) erreichen kann	100 %	– <sup>9</sup>
Anteil der Bevölkerung, der innerhalb von 60 Minuten das nächstgelegene überregionale Zentrum (Eisenstadt, Graz, Wien) erreichen kann	83 %	42 %

- Die internationale Erreichbarkeit des Burgenlandes wird weiter verbessert. Dies betrifft:
  - den Zugang zu den nordadriatischen Häfen Rijeka, Triest und Koper
  - die Hauptstädte der Nachbarländer (Bratislava, Budapest, Zagreb, Ljubljana) und
  - die wichtigsten Märkte im Tourismus (v. a. Deutschland aber auch Schweiz und Ungarn)

<sup>8</sup> Beschluss der Verkehrsreferentenkonferenz zu Mindeststandards im öffentlichen Verkehr (2. April 2014)

<sup>9</sup> Erreichbarkeitsberechnung im ÖV für schulfreie Werktage – daher keine Angabe für Erreichbarkeit von Schulstandorten

### 3.1.2 nachhaltig

#### GLEICHBERECHTIGT **P S B T W**

Die Mobilitätsbedürfnisse aller Bevölkerungsgruppen sollen gleichberechtigt befriedigt werden. Ein besonderes Augenmerk wird auf Kinder, ältere Menschen und mobilitätseingeschränkte Personen gelegt.

#### BARRIEREFREI **P S B T**

Bei der Anschaffung von Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr, der Errichtung von Infrastrukturanlagen sowie der Implementierung von Informationssystemen werden die gesetzlichen Regelungen zur Barrierefreiheit berücksichtigt. Es ist darauf zu achten, die spezifischen Bedürfnisse bereits in der Planungsphase konsequent einfließen zu lassen.

#### AUCH OHNE AUTO MOBIL **P S B T**

Das Angebot im öffentlichen Verkehr soll weiter optimiert, der Alltagsradverkehr gefördert und die Attraktivität des Zu-Fuß-Gehens gesteigert werden. Dadurch erhöht sich der Wegeanteil des Umweltverbunds (öffentlicher Verkehr, Radverkehr, Zu-Fuß-Gehen) im Burgenland.

#### EMISSIONS- UND IMMISSIONSARM **P S B T**

Emissionen und Immissionen sind dem Stand der Technik, übergeordneten Zielvorgaben (z. B. Gesamtverkehrsplan Österreich) und gesetzlichen Bestimmungen nach zu reduzieren. Dazu zählen verkehrsinduzierte Luftschadstoffe, die Verringerung der Lärmimmissionen entlang der Verkehrswege sowie die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen.

#### LEISTBAR **P S B T W**

Mobilität muss weiterhin für alle Bevölkerungsschichten leistbar bleiben. Unterstützungsleistungen seitens des Landes und des Bundes sollen dies auch künftig ermöglichen. Der Zugang zu diesen Förderungen ist nutzerfreundlich zu gestalten. Ein entsprechendes Nachfragepotenzial ist eine Grundvoraussetzung für die Einrichtung von neuen Mobilitätsangeboten. Auf diese Weise kann den Prinzipien der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit seitens der öffentlichen Hand entsprochen werden.

#### \* Zielvorgaben

- Die Barrierefreiheit ist integrativer Bestandteil in allen Planungsprozessen.
- Wege unter fünf Kilometer werden vermehrt mit dem Fahrrad zurückgelegt. Bei Wegen innerhalb der Gemeinden liegt der Radverkehrsanteil derzeit bei durchschnittlich 8,5 %. Bei Wegen über die Gemeindegrenzen hinaus liegen die Werte deutlich darunter (Quelle: Haushaltsbefragung 2013).
- Die Möglichkeiten zur kombinierten Nutzung von Fahrrad und dem öffentlichen Verkehr werden weiter verbessert.
- Der Wegeanteil des öffentlichen Verkehrs wird im gemeindegrenzüberschreitenden Pendlerverkehr weiter erhöht (Ausgangslage 21 % HHB 2013). Insbesondere Pendlerinnen und Pendler in die Zentren Wien und Graz sollen verstärkt den öffentlichen Verkehr nutzen (Ausgangslage Wien 46 % und Graz 25 % Haushaltsbefragung 2013).

**P** Pendlerinnen und Pendler **S** Schülerinnen, Schüler und Studierende **B** Bevölkerung vor Ort **T** Tourismus **W** Wirtschaft



# 3.1

## 3.1.3 optimiert

### BEDARFSORIENTIERT **P S B T W**

Mobilitätsangebote sollen die Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und des Tourismus berücksichtigen. Um den Betrieb langfristig absichern zu können, müssen neue Mobilitätsangebote durch eine entsprechende Nachfrage getragen werden.

### ABGESTIMMT UND ZUVERLÄSSIG **P S B T W**

Die multimodalen Nutzungsmöglichkeiten des Verkehrssystems im Burgenland werden weiter verbessert. Dafür ist es notwendig, die vorhandenen Angebote besser aufeinander abzustimmen, um die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit zu erhöhen. Außerdem wird durch technische Innovation die Information über die Verkehrsangebote besser vernetzt und in einfacher Art und Weise dem Fahrgast bereitgestellt. An den Haltestellen sollen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, den Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln zu ermöglichen (Park&Ride, Bike&Ride).

### NACHVOLLZIEHBAR **P S B T W**

Die Planung und Umsetzung von Verkehrsprojekten soll den Zielen der Gesamtverkehrsstrategie entsprechen und basiert auf Fakten, wobei auf die Notwendigkeit sowie auf die Grundsätze der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit zu achten ist. Monitoring und eine laufende Erfolgskontrolle sollen etabliert werden und ermöglichen eine rasche Reaktion auf Fehlentwicklungen.

### \* Zielvorgaben

- Bestehende und künftige Verkehrsangebote werden in den und in die regionalen Zentren besser aufeinander abgestimmt (Bus – Bahn, Bus – Bus, Park&Ride, Bike&Ride).
- Abfahrtszeiten zwischen Bus – Bahn und Bus – Bus werden noch besser aufeinander abgestimmt und die Umsteigezeiten werden optimiert.
- Park&Ride und Bike&Ride Kapazitäten werden erhöht.
- Die Pünktlichkeit der öffentlichen Verkehrsangebote wird weiter verbessert. Somit erhöhen sich der Komfort und die Zuverlässigkeit des Gesamtsystems.



### 3.1.4 gemeinsam

#### MIT DER BEVÖLKERUNG **P S B**

Kooperative Planung und Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen sind eine Selbstverständlichkeit für die burgenländische Verkehrspolitik. Die Einbindung der Bevölkerung gewinnt immer mehr an Bedeutung und soll durch adäquate Kooperationsformate noch verbessert werden. Schließlich ist die Akzeptanz der Bevölkerung notwendig, um Änderungen im Mobilitätsverhalten anzuregen.

#### IN ZUSAMMENARBEIT MIT UNSEREN NACHBARN **P I W**

Die Verkehrsplanung soll mit den regionalen, nationalen und europäischen Entwicklungserfordernissen abgestimmt werden. Gemeinden, Nachbarregionen im In- und Ausland sowie der Bund sind wesentliche Partner in diesem Prozess.

#### INTERDISZIPLINÄR **P S B I W**

Den engen Wechselwirkungen zwischen Verkehr, Raumordnung, Umwelt, Sozialem, Wirtschaft, Tourismus, Kultur, Bildung etc. soll durch optimale Abstimmung in Planungsprozessen und in der Gestaltung der rechtlichen Rahmenbedingungen Rechnung getragen werden.



#### \* Zielvorgaben

- Bestmögliche Berücksichtigung der Bürgerinteressen bei der Umsetzung von Verkehrsmaßnahmen bereits in der Planungsphase.
- Die Ziele der Gesamtverkehrsstrategie werden in allen relevanten Planungsdokumenten des Landes berücksichtigt.
- Die erfolgreiche Verkehrspolitik fußt auf der laufenden Abstimmung innerhalb der Verwaltung, mit den Interessenvertretungen, Verkehrsanbietern und Infrastrukturbereitstellern im Burgenland bei allen grenzüberschreitend wirksamen Planungen in der Zuständigkeit des Landes aber genauso auf der Kooperation mit den anderen Bundesländern und Regionen im benachbarten Ausland.

# 3.1

## 3.1.5 innovativ

### MIT NEUEN TECHNOLOGIEN **P S B T W**

Alternative Formen klimafreundlicher Mobilität wie z. B. Elektromobilität sollen im Burgenland verstärkt berücksichtigt werden. Durch die Verbesserung der technischen und infrastrukturellen Voraussetzungen kann die Akzeptanz in der Bevölkerung gesteigert werden.

Informationssysteme verringern die Zugangshürden bei der Nutzung bestehender Mobilitätsangebote und vereinfachen die betrieblichen Abläufe.

### MIT INNOVATIVEN ORGANISATIONSMODELLEN **P S B T W**

Innovative Organisationsmodelle zur multimodalen Vernetzung vereinfachen künftig die kombinierte Verwendung von ÖV – E-Mobility und Sharing Systemen durch integrierte Verkehrsdienstleistungen. Bestehende Ansätze dazu werden weiter verfolgt und unterstützt. Im Bereich Fahrgemeinschaften und Car-Sharing sollen Lösungen entwickelt und umgesetzt werden, die auf die strukturellen Voraussetzungen im Burgenland abgestimmt sind.

#### \* Zielvorgaben

- Unterstützung innovativer Betreibermodelle zur Sicherstellung und Verbesserung der Mobilität im Burgenland
- Unterstützung von Initiativen zur Verbesserung verkehrsträgerübergreifender Verkehrsinformationen für die Fahrgäste
- Unterstützung von Initiativen zur Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Elektro-Cars, CNG, ...) mit dem Ziel, den Anteil erneuerbarer Energien auf über 50 % des gesamten regionalen Energieverbrauchs zu erhöhen (Energiestrategie Burgenland 2013).

## 3.1.6 sicher

### SICHER IST SICHER! **P S B**

Die Sicherheit im Burgenland soll durch konsequente Arbeit in der Prävention, Erziehung und Bewusstseinsbildung ebenso wie durch infrastrukturelle Maßnahmen weiter erhöht werden.

#### \* Zielvorgaben

- Das Burgenland verfolgt langfristig die „Vision Zero“, das bedeutet: keine Verkehrstoten mehr im Burgenland!
- Darüber hinaus werden durch verkehrstechnische, straßenbautechnische und überwachungstechnische Maßnahmen die Zahl der Schwerverletzten sowie die Unfälle mit Personenschäden weiter reduziert.

**P** Pendlerinnen und Pendler **S** Schülerinnen, Schüler und Studierende **B** Bevölkerung vor Ort **T** Tourismus **W** Wirtschaft

\* Die Leitprinzipien und Ziele der Gesamtverkehrsstrategie:

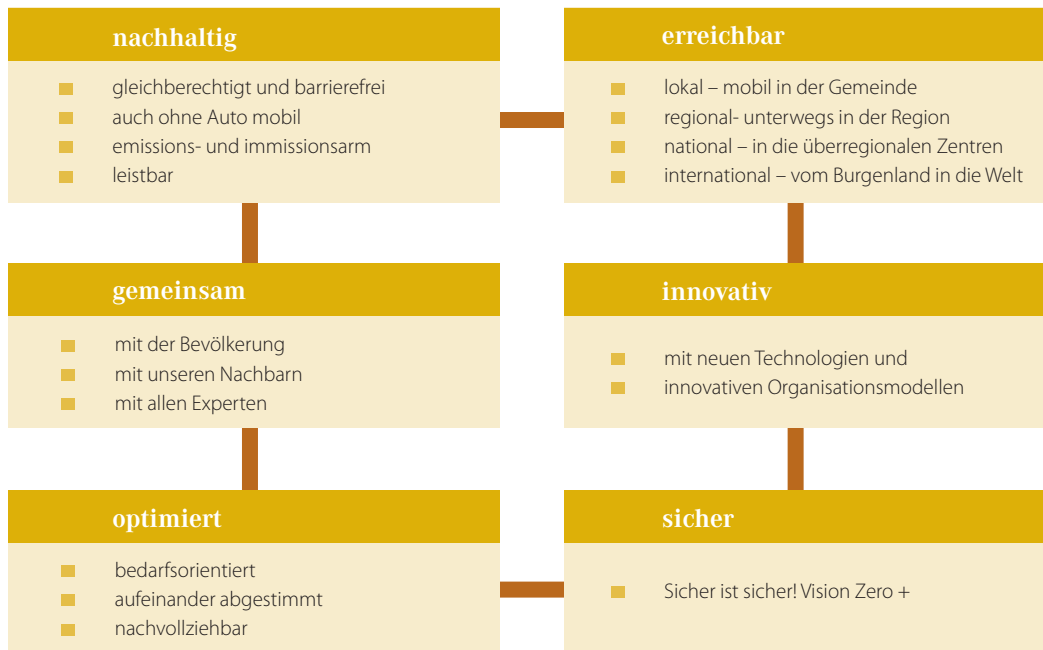
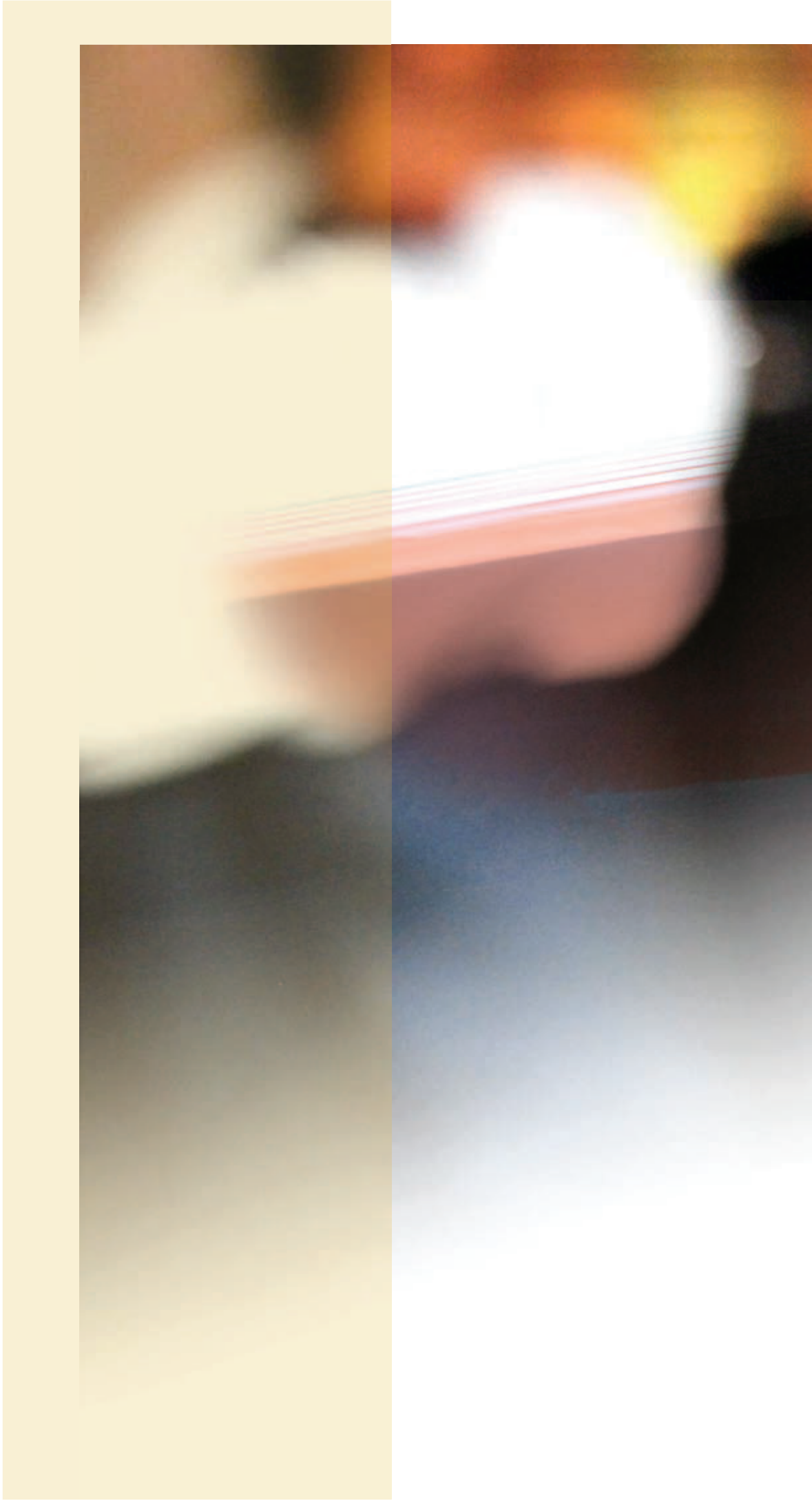


Abb. 18: Leitprinzipien und Ziele der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland



# 04 Umsetzungsfelder









Wie kann aber nun die künftige Entwicklung des Verkehrssystems im Burgenland den festgelegten Leitprinzipien und Zielen gerecht werden?

Die Antwort auf diese Frage sollen nachfolgende Eingriffsbereiche für die burgenländische Verkehrspolitik, die sogenannten „Umsetzungsfelder“ geben. Diese Felder sind als thematische Schwerpunkte zu verstehen, unter denen sich verschiedene Maßnahmen und Initiativen finden können. Jedem Umsetzungsfeld werden beispielhaft Maßnahmen zugeordnet. Diese leiten sich aus der Bürgerbeteiligung und der fachlichen Bearbeitung im Strategieprozess ab, erheben allerdings keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Folgende Umsetzungsfelder werden nachfolgend behandelt:

- **DIREKTE VERBINDUNGEN IN DIE ZENTREN**  
Leistungsfähige Verbindungen in die wesentlichen Zentren sowohl im Individual- als auch im öffentlichen Verkehr
- **EINFACH ANS ZIEL MIT BUS UND BAHN**  
Optimierter und abgestimmter öffentlicher Verkehr in der Region
- **FLEXIBLE LÖSUNGEN IM LÄNDLICHEN RAUM**  
Bedarfsgerechte und nachhaltig finanzierbare Mobilitätsangebote für den ländlichen Raum → „Mikro-ÖV“
- **FAHRRAD IM ALLTAG**  
Das Fahrrad soll als bestgeeignetes Verkehrsmittel für viele kurze Alltagswege weiter gefördert werden.
- **MIT SICHERHEIT!**  
Durch konsequente Verkehrssicherheitsarbeit soll das burgenländische Verkehrssystem noch sicherer werden.
- **IN DIE ZUKUNFT BEWEGEN**  
Innovative Organisationsmodelle und technische Lösungen für die Mobilität der Zukunft
- **WISSEN WIE!**  
Umfassende Mobilitätsinformation, Mobilitätsberatung für alle Zielgruppen und Initiativen zur Bewusstseinsbildung als wesentlicher Baustein zur Erreichung der gesetzten Ziele
- **AN EINEM STRANG ZIEHEN**  
Kooperation und Abstimmung aller Expertinnen und Experten, Fachabteilungen und Interessensvertretungen

Für alle Umsetzungsfelder werden die profitierenden Nutzergruppen angegeben. Auf der Ebene der Beispielmaßnahmen werden auch die Verantwortlichkeiten und ein möglicher Zeithorizont<sup>10</sup> für die Umsetzung genannt.

<sup>10</sup> Zeithorizonte: kurzfristig = in den nächsten zwei Jahren, mittelfristig = in den nächsten fünf Jahren, langfristig = wesentliche Maßnahme, aber Realisierung zeitlich noch nicht abschätzbar

## Direkte Verbindungen in die Zentren

### P S T W

Für über 90 % der Burgenländerinnen und Burgenländer sind die Verbindungen in die überregionalen Zentren sowohl im öffentlichen Verkehr als auch im motorisierten Individualverkehr von entscheidender Bedeutung. Viele pendeln in die Zentren, um zu ihrem Arbeitsplatz zu kommen. So haben beispielsweise knapp 20 % ihren Arbeitsplatz in Wien. Durch Attraktivierung des Angebots im öffentlichen Verkehr konnten in den letzten beiden Jahrzehnten vor allem im Südburgenland beim Ziel, Wochenpendler zu Tagespendlern zu machen, große Erfolge erzielt werden. Auch die Zentren des benachbarten Auslands gewinnen zunehmend an Bedeutung, was durch den stetigen Anstieg im grenzüberschreitenden Verkehr vor allem zwischen dem Burgenland und Ungarn – aber auch in Richtung Bratislava – belegt werden kann.

Um den Pendlerinnen und Pendlern den täglichen Weg zur Arbeit möglichst attraktiv zu gestalten, ist das Burgenland seit Jahren bemüht, leistungsfähige Angebote im MIV und ÖV bereitzustellen. Vor dem Hintergrund des zu erwartenden weiteren Anstiegs im Pendlerverkehr sind diese Angebote weiter zu verbessern. Dazu gehört selbstverständlich auch der weitere Ausbau des Angebots an Fahrzeugabstellplätzen an bestehenden und zusätzlichen Knotenpunkten (Park&Ride, Bike&Ride, Park&Drive). Sämtliche infrastrukturelle Maßnahmen an den Ein- und Umsteigestellen sowie im Fahrzeugbereich (Bus und Bahn) müssen den gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Barrierefreiheit entsprechen. In die Planungs- bzw. Beschaffungsprozesse sollen Vertreterinnen oder Vertreter von Behindertenorganisationen möglichst früh miteinbezogen werden.

Erforderliche Lückenschlüsse im Straßennetz sollen darüber hinaus eine Verringerung der Verkehrsmengen in den Ortschaften und den damit verbundenen Lärm- und Luftschadstoffimmissionen bringen – so der Wunsch der Bevölkerung.

Neben den Pendlerinnen und Pendlern ist auch die burgenländische Wirtschaft auf gute Verbindungen in die großen Zentren angewiesen. Die Anbindung an die Wirtschaftszentren und übergeordneten Verkehrsachsen ist ein essentieller Standortfaktor. Verbesserte Erreichbarkeit unterstützt die Unternehmen und attraktiviert den Wirtschaftsstandort Burgenland.

Die internationale Erreichbarkeit ist ein wichtiger Faktor für die weitere touristische Entwicklung im Burgenland. 70 % der Gäste kommen aus Österreich, wobei die Hälfte aus Wien und Niederösterreich anreist. Dazu kommen 17 % der Gäste aus Deutschland, die – ebenso wie viele Gäste aus Österreich oder aus benachbarten EU-Staaten wie Tschechien – über den Knoten Wien sowie über Niederösterreich anreisen. Um öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen sind schnelle und komfortable Verbindungen eine wichtige Voraussetzung für unsere Gäste.

**P** Pendlerinnen und Pendler **S** Schülerinnen, Schüler und Studierende **B** Tourismus **W** Wirtschaft





## \* Beispiele

### MASSNAHMEN IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

#### 1. Direkte Eisenbahnverbindung von Eisenstadt nach Wien

Die Herstellung einer Bahn-Direktverbindung zwischen Eisenstadt und Wien über Ebenfurth und die Pottendorfer Linie ist bereits seit Jahren ein wesentliches Handlungsfeld der burgenländischen Verkehrspolitik. Mit der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Neusiedl am See – Wulkaprodersdorf wurden dafür bereits wichtige Vorarbeiten geleistet und somit die Voraussetzung für die Einrichtung des Taktknotens Eisenstadt geschaffen. Weitere Maßnahmen, die eine Durchbindung der Züge in Richtung Wien und Fahrzeitverkürzungen ermöglichen, befinden sich derzeit in unterschiedlichen Planungs- und Umsetzungsstadien:

- Neubau der Schleife Müllendorf – Eisenstadt: die Planung ist abgeschlossen, die Behördenverfahren sind im Gange.
- Neubau der Schleife Ebenfurth: Vorplanungen auf Ebene ÖBB – Gebietskörperschaften
- zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie: die Planungen sind abgeschlossen
- Eisenbahnstrecke Sopron – Ebenfurth: Beschleunigungsmaßnahmen und ein Betriebskonzept werden im Rahmen des ETZ-Projekts Grenzbahn untersucht

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Land Bgld, Land NÖ, ÖBB Infrastruktur AG, GySEV/Raaberbahn
<b>Zeithorizont</b>	mittelfristig

#### 2. Elektrifizierung und Beschleunigungsmaßnahmen entlang der Eisenbahnstrecke (Deutschkreutz –) Sopron – Mattersburg – Wr. Neustadt (– Wien)

Die Bahnstrecke Sopron – Mattersburg – Wiener Neustadt ist eine der wichtigsten Pendlerverbindungen des Burgenlandes in Richtung Wien und als Teil des SETA-Korridors für die internationale Erreichbarkeit des Burgenlands von zentraler Bedeutung. Die Elektrifizierung der Strecke inklusive Beschleunigungsmaßnahmen bringt somit den Bahnpendlerinnen und -pendlern aus der Region die Möglichkeit einer schnelleren und umsteigefreien Verbindung nach Wien und eine attraktive Anbindung an das höherrangige Schienennetz und die internationalen Zentren (z. B. Mattersburg – Zagreb in 3 h 15 min).

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Land Bgld, Land NÖ, ÖBB Infrastruktur AG, GySEV/Raaberbahn
<b>Zeithorizont</b>	mittelfristig

#### 3. Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens Wien Schwechat

Die Götzendorfer Spange ist eine geplante, 2012 jedoch aus Kostengründen vom Bund zurückgestellte, ca. 14 km lange Eisenbahnverbindung zwischen dem Flughafen Wien (Schnellbahnlinie S7) und der Ostbahn. Damit wird eine direkte Bahnverbindung vom Hauptbahnhof Wien über den Flughafen Wien nach Bratislava und Budapest ermöglicht.

Für das Burgenland bedeutet die Götzendorfer Spange eine Direktanbindung der Bezirke Neusiedl am See und Eisenstadt über die Neusiedler Seebahn bzw. die Pannoniabahn an den Flughafen Schwechat.



Zwischen den Ländern Wien, Niederösterreich und Burgenland besteht Übereinstimmung, dass die Götzendorfer Spange zur Verbesserung des regionalen Verkehrssystems von großer Bedeutung ist. In Verhandlungen mit dem BMVIT muss die Wiederaufnahme der Spange in den Rahmenplan erwirkt werden.

**Zuständigkeit** Bund, ÖBB Infrastruktur AG, Land NÖ, Land Bgld  
**Zeithorizont** mittel- bis langfristig

#### 4. Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von Wien und Eisenstadt aus dem Südburgenland

Die Wieder-Inbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Oberwart – Friedberg ist eines der am häufigsten formulierten Anliegen bei der Haushaltsbefragung im Raum Oberwart. Mit der Buslinie G1 besteht ein attraktives und beliebtes Angebot im Pendlerverkehr zwischen dem Südburgenland und Wien. Derzeit laufen verschiedene Projekte und Planungen mit dem Hintergrund, diese Region an den SETA-Korridor anzubinden und somit neue Märkte zu öffnen. Dabei wird der Fokus auf die Ermittlung der Rahmenbedingungen gelegt, die für die Wiedererrichtung der Strecke Oberwart – Szombathely bzw. den künftigen Betrieb der Bestandsstrecke Friedberg – Oberwart erforderlich sind. In weiterer Folge kann eine Systementscheidung über die zukünftige Betriebsform der Pendlerverbindungen in Abstimmung mit den Bundesländern Steiermark und Niederösterreich sowie der ÖBB Infrastruktur AG getroffen werden.

- Machbarkeitsstudie für die Wiedererrichtung der Eisenbahnstrecke Oberwart – Szombathely (Projekt „GrenzBahn“)
- Betriebskonzept Friedberg – Oberwart – Szombathely unter Berücksichtigung der Infrastrukturkosten und der laufenden Kosten für die Betriebsführung
- Abgestimmtes ÖV-Betriebskonzept Bus/Bahn für Pendlerverbindungen aus dem Raum Oberwart nach Wien bzw. Eisenstadt und längerfristig nach Graz

**Zuständigkeit** Bund, Land Bgld., Land NÖ, Land Stmk., ÖBB Infrastruktur AG, GySEV/Raaberbahn  
**Zeithorizont** kurzfristig (Machbarkeitsstudien)

Aus dem südlichen und östlichen Bereich des Südburgenlandes können Wien und Eisenstadt durch eine optimierte Verkehrsanbindung an die bestehende Schieneninfrastruktur der GySEV/Raaberbahn in Ungarn deutlich besser und schneller erreicht werden als heute. Aufgrund von Infrastrukturmaßnahmen entlang dieser Bahnstrecke sind technisch Fahrzeiten von Jennersdorf nach Wien von weniger als 2,5 Stunden möglich. Für die burgenländischen Pendlerinnen und Pendler der Region sind jedoch noch zusätzliche Maßnahmen erforderlich, damit diese attraktive Bahnverbindung genutzt werden kann:

- Einrichtung von beschleunigten Pendlerzügen Jennersdorf – Szombathely – Sopron – Wien/ Eisenstadt
- Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Szentgotthárd – Jennersdorf
- Verbesserung der Verkehrsanbindung des Südburgenlands an die Bahnstrecke Szentgotthárd – Szombathely – Sopron (z. B. Park&Ride, Bus-Shuttle, ...)

**Zuständigkeit** Bund, Land Bgld., ÖBB Infrastruktur AG, GySEV/Raaberbahn, Ungarn  
**Zeithorizont** kurz- bis mittelfristig



# 4.1

## 5. Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit von Graz aus dem Südburgenland

Graz ist für große Teile des Südburgenlandes ein wichtiges überregionales Ziel im Arbeits- und Ausbildungsverkehr. Die Fahrzeit von derzeit knapp 1,5 Stunden kann durch Beschleunigungsmaßnahmen vor allem im Abschnitt Jennersdorf – Gleisdorf deutlich reduziert werden. Die durchgängige Elektrifizierung bis Szentgotthárd ist im Zielnetz 2025+ der ÖBB Infrastruktur AG enthalten. Dadurch kann der Lückenschluss zur Strecke der GySEV/Raaberbahn in Ungarn und somit eine durchgängige Anbindung dieses Raumes an den SETA-Korridor erfolgen. Für den Raum Oberwart ist darüber hinaus zu prüfen, wie die Busanbindung an Graz bzw. die vorgelagerten regionalen Zentren (insbesondere Hartberg) verbessert werden kann.

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Land Bgld., Land Strmk., ÖBB Infrastruktur AG, GySEV/Raaberbahn
<b>Zeithorizont</b>	mittel- bis langfristig

### MASSNAHMEN IM KOMBINIERTEN PERSONENVERKEHR

Die Verfügbarkeit von Fahrzeugabstellplätzen bei Bahnhöfen und Haltestellen ist ein wichtiger Faktor für die Benützung des öffentlichen Verkehrs. Die hohe Auslastung der bestehenden Park&Ride-Anlagen an den Bahn- und Buslinien (z. B. Mattersburg, Bruckneudorf, Neusiedl/See) bestätigt dies und lässt ein hohes Potenzial erkennen. Die Kooperation zwischen den Verkehrsunternehmen, dem Land und den Gemeinden bei der Finanzierung von Park&Ride Anlagen soll zukünftig fortgesetzt und bedarfsgerecht weiterentwickelt werden.

Um die Nutzung des Fahrrads auf der „ersten und letzten Meile“ im Pendler- und Ausbildungsverkehr noch attraktiver zu gestalten, ist die Errichtung ansprechender, diebstahlsicherer und wetterfester Fahrradabstellanlagen an Pendlerstrecken von zentraler Bedeutung.

Neben diesen Park&Ride-Anlagen haben sich in den letzten Jahren in der Nähe von Anschlussstellen von Autobahnen und Schnellstraßen Treffpunkte von Fahrgemeinschaften etabliert. Fahrzeuge werden „im Grünland“ abgestellt und die Weiterfahrt erfolgt in einer Fahrgemeinschaft. In der Zwischenzeit konnten durch Kooperation von Gemeinden, Land und ASFINAG zahlreiche dieser „wilden“ Anlagen legalisiert und als offizielle Park&Drive-Anlagen zur Verfügung gestellt werden. Im Rahmen einer gemeinsamen Initiative von Land und ASFINAG sollen weitere Plätze identifiziert und bereitgestellt werden. Ebenso können bei Einkaufs- oder Fachmarktzentren, wie zum Beispiel bei der Arena Mattersburg, bestehende Parkflächen für Park&Drive-Stellplätze reserviert bzw. um diese erweitert werden.

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Land Bgld., ASFINAG, Verkehrsunternehmen, Gemeinden
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig



## MASSNAHMEN IM MOTORISIERTEN INDIVIDUALVERKEHR

### 1. Beseitigung von Kapazitätsengpässen auf dem hochrangigen Straßennetz

Aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens entlang der Ostautobahn (A4) und des hohen Lkw-Anteils von 17 % kommt es im Pendlerverkehr in beiden Fahrtrichtungen häufig zu Verkehrsüberlastungen. Auch das Unfallgeschehen auf der A4 liegt im Vergleich zu anderen Abschnitten des Autobahn- und Schnellstraßennetzes über dem Durchschnitt. Aus diesen Gründen wurde bereits mit einem mehrstufigen Ausbauprogramm begonnen, welches einen dreistreifigen Ausbau der A4 zwischen Flughafen und Neusiedl am See sowie eine Generalsanierung bis zur Staatsgrenze vorsieht.

- Dreistreifiger Ausbau der Ostautobahn A4 Flughafen – Neusiedl am See
- Generalsanierung A4 Neusiedl am See – Staatsgrenze Nickelsdorf

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Länder Bgld, NÖ, ASFINAG
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig

### 2. Anschluss an das internationale Straßenverkehrsnetz

Aufgrund der intensiven grenzüberschreitenden Verkehrsbeziehungen zwischen dem Großraum Sopron und dem Raum Nordburgenland-Wien steigt das Verkehrsaufkommen auf der Südostautobahn A3 stetig an (Steigerung des täglichen Verkehrsaufkommens an der Zählstelle Ebreichsdorf zwischen 2010 und 2013 von 28.048 Kfz auf 35.297 Kfz<sup>11</sup>). Diese Verkehrszunahmen führen in Spitzenzeiten am Kreisverkehr Siegendorf (L212/B16) zu Überlastungen. Auf ungarischer Seite ist eine Nordumfahrung von Sopron und in weiterer Folge ein Anschluss an das ungarische Autobahnnetz geplant. Auf österreichischer Seite wird die A3 im Bundesstraßengesetz bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach gelistet. Es wurden bereits verschiedene Trassenvarianten vorgelegt und diskutiert. Dieser Lückenschluss ist auch im Hinblick auf die großräumige Verkehrsleitung des überregionalen Lkw-Verkehrs von Bedeutung, da derzeit aufgrund des Lkw-Durchfahrverbots in Sopron der Transitverkehr aus Richtung Wien kommend von der A3 am Knoten Eisenstadt über die S31 und ab der Anschlussstelle Weppersdorf über die B62 zum Grenzübergang Deutschkreutz/Kópháza geleitet wird. Durch die Verlängerung der A3 und den Bau der Umfahrung Sopron kann eine Entlastung der Bevölkerung vom Transitverkehr in den Ortsdurchfahrten entlang der B62 erfolgen. Von ungarischer Seite ist außerdem die Errichtung einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung von Szombathely in Richtung Kőszeg und der Staatsgrenze mit Österreich vorgesehen, sodass sich im Zusammenhang mit der Verlängerung der S31 als B61a südlich von Oberpullendorf ebenfalls bis zur Staatsgrenze eine durchgehende Verkehrsachse ergibt. Zudem werden Verkehrsentslastungen im Bestandsnetz in den Ortsdurchfahrten entlang dieser Strecke angestrebt. Die Fürstenfelder Schnellstraße S7 soll abzweigend von der Südautobahn A2 bei Riegersdorf über Fürstenfeld bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz verlaufen. Die Gemeinden entlang der B65 sollen so vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

- Verlängerung der A3 bis Grenzübergang Klingenbach
- Verlängerung der S31 (B61a) von Oberpullendorf bis zur Grenze Rattersdorf/Kőszeg
- Bau der S7 von der A2 bis zum Grenzübergang Heiligenkreuz

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Land Bgld., ASFINAG
<b>Zeithorizont</b>	B61a: kurzfristig, S7: mittelfristig, A3: mittel- bis langfristig

<sup>11</sup> Dauerzählstellenverzeichnis der ASFINAG: <http://www.asfinag.at/unterwegs/dauerzaehlstellen>

## Einfach ans Ziel mit Bus und Bahn

### P S T W

Die effizientere Organisation des öffentlichen Verkehrs war ein Grundpfeiler der burgenländischen Verkehrspolitik der letzten Jahre. Ein abgestimmter öffentlicher Verkehr ermöglicht es nicht nur, besser den Arbeitsplatz zu erreichen, sondern bietet auch für Einkaufsfahrten, Besuche und sonstige Erledigungen eine attraktive Alternative zum Pkw. Ebenso können Gäste ihr Urlaubsziel im Burgenland ohne eigenes Auto erreichen und sind darüber hinaus auch in der Region mobil. Ein Fokus auf Barrierefreiheit und die Leistbarkeit soll die Angebote für alle Burgenländerinnen und Burgenländer nutzbar machen. Die optimale Abstimmung der Angebote leistet aber durch eine höhere Effizienz hinsichtlich zurückgelegter Kilometer und Inanspruchnahme nicht nur einen erheblichen Beitrag zur ökologischen und sozialen, sondern auch zur finanziellen Nachhaltigkeit des öffentlichen Verkehrssystems.

Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den regionalen ÖV-Knoten, welche meist in den Bezirksvororten liegen, sollen ein Umsteigen mit kurzen Wegen und Umsteigezeiten ermöglichen. Das „Rückgrat“ des Systems sind schnelle Bahn- oder Busverbindungen zwischen den Knoten. Weitere Linien- oder Bedarfsverkehre sind Zubringer zu diesen Knoten. Dieses System kommt somit den in der Haushaltsbefragung vielfach geäußerten Wünschen nach, Bus und Bahn besser abzustimmen und kürzere Gesamtreisezeiten in die regionalen Zentren und zwischen diesen zu ermöglichen.

Der erste Taktknoten im Burgenland wurde in Neusiedl am See eingerichtet und führte nicht nur zu Zuwächsen im Fahrgastaufkommen, sondern auch zu Einsparungen in der Verkehrsleistung, die zusätzliche neue Angebote ermöglichten. Das Verkehrssystem wurde somit nicht nur für die Nutzerinnen und Nutzer attraktiver, sondern auch effizienter. Mittlerweile konnten auch Taktknoten in Mattersburg und Weppersdorf eingerichtet werden.

Dieses bewährte Konzept soll weitergeführt und Schritt für Schritt auf das gesamte Burgenland ausgeweitet werden: zumindest alle Bezirksvororte sollen zu abgestimmten ÖV-Knoten ausgebaut werden. Dazu sind allerdings noch einige Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr, wie zum Beispiel die Schleife Müllendorf-Eisenstadt, notwendig.

Die durch die GySEV/Raaberbahn übernommene und mittlerweile elektrifizierte Strecke zwischen Sopron, Szombathely und Szentgotthárd soll gemeinsam mit den ungarischen Partnern zu einer schnellen Verbindung aus dem Großraum Szombathely und dem Südburgenland Richtung Eisenstadt und Wien ausgebaut werden.



P Pendlerinnen und Pendler S Schülerinnen, Schüler und Studierende B Tourismus W Wirtschaft



## \* Beispiele

### Schaffung der infrastrukturellen Voraussetzungen für ein System abgestimmter ÖV-Knoten

Auf jenen Streckenabschnitten zwischen den ÖV-Knoten, entlang derer die Kantenfahrzeiten nicht ausreichend (das heißt nicht unter 30 bzw. 60 Minuten) sind, sollen entsprechende infrastrukturelle Maßnahmen gesetzt werden. Folgende sind von besonderer Relevanz:

- die Errichtung der Schleifen Müllendorf-Eisenstadt und Ebenfurth,
- der Ausbau der Pottendorfer Linie und
- die Elektrifizierung des Abschnitts von Jennersdorf nach Szentgotthárd

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Land, ÖBB Infrastruktur AG, GySEV/Raaberbahn
<b>Zeithorizont</b>	mittelfristig

### Schaffung von attraktiven Verkehrsangeboten

In den nächsten Jahren werden stufenweise alle Bus-Verkehrsleistungen im Burgenland durch den Verkehrsverbund Ost-Region neu ausgeschrieben. In den Ausschreibungen sollen die Grundsätze des Knotenpunktsystems berücksichtigt, unnötige Parallelverkehre zwischen Bus und Bahn vermieden und die Einbeziehung bedarfsgesteuerter Systeme („Mikro-ÖV“) optimiert werden. Alle Kriterien der Barrierefreiheit sollen in den Neuausschreibungen Berücksichtigung finden.

Darüber hinaus hat sich das Burgenland in Abstimmung mit den anderen österreichischen Bundesländern dazu verpflichtet, ab dem Jahr 2019 Mindeststandards in der Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten einzuhalten. Ab einer Siedlungskerngröße von 1.001 Personen sollen der Bevölkerung zumindest 6–8 Kurspaare ins nächstgelegene regionale Zentrum zur Verfügung stehen. Für Siedlungskerne unter 1.001 Personen ist die Einführung von neuen Linienverkehren erst bei Vorliegen einer entsprechenden Mindestnachfrage vorgesehen. Unterhalb der Mindestnachfrage ist eine auf die Bedürfnisse der Bevölkerung abgestimmte Mikro-ÖV-Lösung das indizierte Instrument (→ siehe dazu das Umsetzungsfeld Mikro-ÖV).

<b>Zuständigkeit</b>	Land, VOR, Gemeinden (bei Mikro-ÖV)
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig

### Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr

Derzeit besteht nur ein oftmals auf Bahnverbindungen beschränktes Angebot im öffentlichen Verkehr zwischen dem Burgenland und Westungarn. Wachsende Verflechtungen bei Arbeit, Bildung und Einkauf führen zu einer Zunahme im grenzüberschreitenden Verkehr, was sich auch in entsprechenden Angeboten im öffentlichen Verkehr widerspiegeln muss. Die im Verkehrskonzept für grenzüberschreitende Mobilität im öffentlichen Verkehr (im Rahmen des Projekts „GreMo“) vorgeschlagenen Maßnahmen sollen einer detaillierten Prüfung unterzogen werden. Insbesondere müssen die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen gemeinsam mit den verantwortlichen Stellen in Ungarn geklärt werden. Eine derzeit in Ausarbeitung befindliche gemeinsame, grenzüberschreitende Strategie mit Ungarn liefert hier erste Impulse.

Mögliche Maßnahmen im Busverkehr wären eine Verlängerung der bestehenden Buslinie über Schachendorf und Bucsu nach Szombathely sowie die Anbindung von Güssing über Strem an die GySEV/Raaberbahn-Strecke in Körömend. Diese Maßnahmen würden Sinn machen, wenn die Beschleunigungsmaßnahmen auf dieser Bahnstrecke (wie die Reduktion der Anzahl der Halte) umgesetzt werden und entsprechendes Nachfragepotenzial vorhanden ist.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig

## Flexible Lösungen im ländlichen Raum

### P S B T W

Der Themenbereich Mikro-ÖV wurde bereits im Rahmen der vom Land Burgenland beauftragten bzw. ausgearbeiteten Projekte „ÖV-Verkehrskonzept Südburgenland“ und „Handbuch Mikro-ÖV Burgenland“ intensiv behandelt. Demnach wird der Einsatz von Mikro-ÖV-Systemen dort als sinnvoll eingeschätzt, wo das Fahrgastpotenzial für Linienverkehre nicht ausreichend gegeben ist, beziehungsweise wo ein besonderer Bedarf bestimmter Zielgruppen besteht. Darüber hinaus wurde im Zuge der Definition von Mindeststandards im öffentlichen Verkehr festgelegt, dass für Siedlungskerne unter 251 Einwohnern eine Versorgung mit Mikro-ÖV-Angeboten sinnvoll ist. Dasselbe gilt darüber hinaus für Siedlungskerne mit unter 1.001 Einwohnern, welche keine entsprechende Mindestnachfrage für die Einrichtung von Linienverkehren aufweisen.

Im „Handbuch Mikro-ÖV Burgenland“ werden als die primäre Zielgruppe Personen ohne Verfügbarkeit eines Pkw bzw. ohne Führerschein erkannt. Das sind in erster Linie ältere Personen, Kinder und Jugendliche. Viele dieser Gruppe sind bei der Erledigung ihrer täglichen Wege (Einkauf, Arzt, Behörde, Sozialkontakte) darauf angewiesen,

- dass wichtige Einrichtungen fußläufig oder mit dem Fahrrad zu erreichen sind,
- dass ein passendes Angebot im Linienverkehr gegeben ist, oder
- dass eine Mitfahrgelegenheit im Familien- bzw. Bekanntenkreis zur Verfügung steht.

Bei der Kategorisierung der burgenländischen Gemeinden bezüglich des Bedarfes an Mikro-ÖV-Systemen wurde unter anderem die Erreichbarkeit des Bezirksvorortes mit dem Linienverkehr als Bewertungsgrundlage definiert. Auf diese Weise wurden die Gemeinden in vier Bewertungskategorien eingeteilt. Es wurde festgestellt, dass in vielen Gemeinden des Mittel- und Südburgenlands vor allem an schulfreien Tagen keine oder nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten bestehen, mit dem Linienverkehr in den Bezirksvorort und wieder zurück zu gelangen. In diesen Gemeinden besteht demnach ein besonderer Bedarf an Alternativen zum Linienverkehr.

Je nach Anforderungsprofil in der jeweiligen Gemeinde oder Kleinregion können Mikro-ÖV-Systeme auch auf die spezifischen Bedürfnisse anderer Nutzergruppen ausgerichtet werden. So können neben Kindergarten- und Schülerfahrten bei Bedarf Pendlertransporte zum nächstgelegenen Park&Ride-Standort organisiert werden. In Tourismusgemeinden oder Weingegenden eignen sich Mikro-ÖV-Systeme zudem für den Einsatz als Fahrrad- oder Heurigentaxi.



## \* Beispiele

### **Mikro-ÖV Förderung des Landes Burgenland**

Zur finanziellen Unterstützung von Gemeinden, Gemeindeverbänden, Vereinen u.dgl. die ein Mikro-ÖV-System gemäß der Definition im „Handbuch Mikro-ÖV Burgenland“ umsetzen, fördert das Land Burgenland einen Teil des Betriebsabganges entsprechend einer Förderrichtlinie („Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben“). Dabei sollen jene Gemeinden bevorzugt behandelt werden, die – wie im „Handbuch Mikro-ÖV Burgenland“ erarbeitet – mit besonders niedriger ÖV-Verbindungsqualität an schulfreien Werktagen eingestuft wurden.

Die Anforderungen an das einzusetzende Fahrzeug ergeben sich prinzipiell aus der zu erwartenden Nachfrage unter Berücksichtigung der Anforderungen der Nutzerinnen und Nutzer und der regionalen Gegebenheiten. Dabei ist insbesondere auf die Nutzung von Synergien mit bereits im Einsatz befindlichen Fahrzeugen zu achten.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig

### **Abgestimmte Mikro-ÖV Förderungen zwischen Bund und Land**

Derzeit wird die Ausarbeitung von Mobilitätskonzepten sowie der Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen bzw. die dafür erforderlichen Investitionen von unterschiedlichen Programmen des Bundes (z. B. Infrastrukturministerium (BMVIT), Ministerium für ein lebenswertes Österreich (BMLFUW) – klima:aktiv mobil, Klima- und Energiefonds – Mikro-ÖV-Systeme im ländlichen Raum) und des Landes (Verkehrskoordination, Dorferneuerung) gefördert. Dadurch ergeben sich für Förderwerberinnen und -werber folgende Problemstellungen:

- die Gefahr einer unerlaubten und rückzahlbaren Doppelförderung,
- z. T. einander widersprechende Förderrichtlinien oder Fördervoraussetzungen,
- die Frage, welches Förderprogramm den Anforderungen des Projektwerbers am besten entspricht.

Die dadurch entstehende Rechtsunsicherheit kann die Entwicklung von Mikro-ÖV-Systemen erschweren oder aufgrund widersprüchlicher Aussagen bei den einzelnen Förderstellen sogar verhindern.

Im Zuge eines Abstimmungsprozesses zwischen den einzelnen Förderstellen wird eine abgestimmte Vorgangsweise vereinbart sowie ein Förderleitfaden für die Umsetzung von Mikro-ÖV-Systemen erstellt und allen Gemeinden zur Verfügung gestellt.

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Land
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig

## 4.3

### Rechtssicherheit für den Betrieb von Mikro-ÖV-Systemen

Derzeit befinden sich Mikro-ÖV-Projekte häufig in einem rechtlichen Graubereich zwischen dem Kraftfahrliniengesetz und dem Taxi- und Mietwagengesetz. Klagen und Rechtsstreitigkeiten sind die Folge und führen zu Rechtsunsicherheiten bei der Umsetzung von Mikro-ÖV-Angeboten. Da dieser Problembereich aufgrund der Gesetzeslage nur auf Bundesebene gelöst werden kann, sind die Länder aufgerufen, diesbezüglich Druck auszuüben. Ziel ist es, Mikro-ÖV-Systemen eine rechtlich eigenständige Stellung zwischen der Kraftfahrlinie und dem Taxigewerbe zu bieten, die bestehende Systeme nicht konkurrenziert, sondern eine sinnvolle Ergänzung bietet.

<b>Zuständigkeit</b>	Bund, Verkehrsverbände, Land Bgld.
<b>Zeithorizont</b>	mittelfristig

### Koordinations- und Schnittstellen zwischen ÖV und Mikro-ÖV-Systemen

Die Mobilitätszentrale Burgenland hat sich seit ihrer Eröffnung 2006 als Schnittstelle zwischen den unterschiedlichen Akteurinnen und Akteuren im Verkehrsbereich sowie als Koordinationsstelle für Mobilitätsprojekte im Grenzraum Burgenland – Westungarn etabliert. Die Vorreiterrolle des Burgenlandes im Bereich Mikro-ÖV ist nicht zuletzt auf die zahlreichen Aktivitäten der Mobilitätszentrale (Projekt „Verkehr in sensiblen Gebieten“, Dorfbus Kleinmülbis, Mikro-ÖV Handbuch ...) zurückzuführen. Infolge einer Zunahme von gemeindeübergreifenden Mikro-ÖV-Projekten im Burgenland wird es in Zukunft immer wichtiger, dass die Systeme aufeinander abgestimmt werden und eine zentrale Informationsstelle für Gemeinden und Regionen auf der einen Seite sowie Nutzerinnen und Nutzern auf der anderen Seite zur Verfügung steht. Auch die Schnittstellenfunktion zu Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund Ost-Region wird immer mehr an Bedeutung gewinnen. Zudem besteht mit der Einbindung des Verkehrsverbundes die Möglichkeit einer zentralen Hotline über sämtliche Angebote und Schnittstellen zwischen dem Linienverkehr und den Mikro-ÖV-Angeboten.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig



## Fahrrad im Alltag

### P S B T

Das Burgenland hat weithin den Ruf als attraktives Radfahrland. In den vergangenen Jahren wurde das Radwegenetz weiter ausgebaut und kommt mittlerweile auf über 2.500 km beschilderte Radwege und Radrouten. Im Fokus standen bislang vorwiegend Angebote für Freizeit- und Tourismusverkehre.

Die Nutzung des Fahrrads wird insbesondere für kurze Strecken immer beliebter. Die Haushaltsbefragung zeigt, dass die Burgenländerinnen und Burgenländer das Fahrrad nicht nur als beliebtes Fortbewegungsmittel für Freizeit, Sport und Erholung sehen, sondern es auch als Verkehrsmittel zum Arbeitsplatz oder für Alltagswege wie Einkäufe nutzen bzw. stärker nutzen wollen. Deutlich über ein Viertel der Arbeitswege werden innerhalb der eigenen Gemeinde zurückgelegt. Das Potenzial für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr ist also sehr groß. Der Wunsch nach entsprechenden Angeboten wurde von der Bevölkerung, insbesondere in der Haushaltsbefragung und in den Bürgerversammlungen (insbesondere von jüngeren Teilnehmerinnen und Teilnehmern), klar artikuliert.

Mit dem Masterplan Radverkehr aus dem Jahr 2008 und den Radverkehrsstudien im Rahmen des Projekts „GreMo“ (Qualitätscheck, Grenzüberschreitende Radrouten) wurde bereits ein erster Schritt hin zum Alltagsradverkehr gemacht. Es gilt, die Bedürfnisse auf Alltagswegen zu erkennen und das Angebot dementsprechend weiterzuentwickeln, wobei bestmögliche Synergien mit dem bereits bestehenden, umfangreichen Freizeitradroutennetz gefunden werden sollen.

Für Alltagsfahrten soll ein zusammenhängendes, attraktives und sicheres Radwegenetz zur Verfügung stehen. Dazu werden ergänzende Infrastrukturen wie etwa Radabstellanlagen umgesetzt – begleitet von organisatorischen Maßnahmen und Öffentlichkeitsarbeit. Der Bevölkerung soll ein leichter Umstieg auf das umweltfreundliche Verkehrsmittel Fahrrad ermöglicht werden.

### \* Beispiele

#### Radwege-Basisnetz Burgenland

Aufbauend auf den Bedürfnissen des Alltagsradverkehrs und des Freizeit-/Tourismusradverkehrs soll nach Festlegung entsprechender Qualitätskriterien ein Radwege-Basisnetz für das Burgenland definiert werden. Modelle zur Kooperation in der Umsetzung und Finanzierung dieser Maßnahmen sollen entwickelt werden. Es ist sinnvoll, dieses landesweite Basisnetz auf regionaler, das heißt gemeindegrenzenüberschreitender Ebene zu entwickeln und Anbindungen an die Radrouten in benachbarten Bundesländern und im Ausland zu integrieren.

<b>Zuständigkeit</b>	Land, in Umsetzungspartnerschaften mit den Gemeinden
<b>Zeithorizont</b>	Kriterienkatalog + Konzept kurzfristig, Umsetzung in Pilotregion mittelfristig

P Pendlerinnen und Pendler S Schülerinnen, Schüler und Studierende B Bevölkerung vor Ort T Tourismus

### Begleitende Radverkehrsinfrastruktur

Die im Masterplan Radverkehr 2008 definierte begleitende Radverkehrsinfrastruktur soll weiter konsequent bereitgestellt werden. Dazu zählen einerseits insbesondere attraktive Abstellanlagen entsprechend der Verweildauer und den damit einhergehenden Anforderungen hinsichtlich Diebstahlschutz, Witterungsschutz oder Beleuchtung. Andererseits stellt die Fortführung einer einheitlichen Wegweisung einen entscheidenden Attraktivitätsfaktor für das Radnetz dar. Ein „Umsetzungsfahrplan“ in Kooperation mit allen beteiligten Abteilungen des Landes soll helfen, die Maßnahmen transparent und koordiniert umzusetzen.

<b>Zuständigkeit</b>	Land, Gemeinden
<b>Zeithorizont</b>	laufend

### Kombination Radverkehr – öffentlicher Verkehr erleichtern

Das Fahrrad kann der optimale Zubringer zum öffentlichen Verkehr sein. Daher soll die Kombination dieser Verkehrsmittel weiter gefördert und so eine attraktive Möglichkeit geschaffen werden, auch längere Distanzen im Umweltverbund zurückzulegen. Dazu zählen etwa die Errichtung von zusätzlichen Rad-Abstellanlagen an Bushaltestellen und Bahnhöfen in attraktiver Lage direkt an den Einstiegen und Zugängen. Auch Fahrradverleihsysteme (z. B. „nextbike“) sollen mit weiteren Standorten an Bahnhöfen und Haltestellen weiter forciert werden. Vereinzelt sind Maßnahmen zu setzen, um das Umsteigen mit Fahrrädern in den Bahnhöfen zu erleichtern (z. B. Installation einer Radrinne im Bahnhof Parndorf Ort). Für eine kombinierte Nutzung von Rad und ÖV sind Fahrradmitnahmemöglichkeiten sowohl im Nah- und Regionalverkehr als auch im Fernverkehr in entsprechendem Ausmaß und eingebettet in ein attraktives Tarifsysteem zur Verfügung zu stellen.

<b>Zuständigkeit</b>	Land, Gemeinden, ÖBB Infrastruktur AG, Verkehrsunternehmen
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig, Tarife: mittelfristig

### Organisatorische Maßnahmen, Information und Bewusstseinsbildung

Das Burgenland setzt nicht nur infrastrukturelle Maßnahmen für den Alltagsradverkehr. Entscheidend ist auch, wie Radverkehrsangelegenheiten in der Verwaltung eingebunden sind. Eine koordinierende Stelle für den Radverkehr berät nicht nur Gemeinden, sondern koordiniert und entwickelt auch Initiativen. Ein Netzwerk an Radverkehrsverantwortlichen aus den Gemeinden fördert den Austausch und vereinfacht eine gemeinsame Umsetzung von Maßnahmen. Maßnahmen der Bewusstseinsbildung sollen außerdem das Image des Radfahrens weiter verbessern und das Fahrrad auch abseits von Freizeitaktivitäten als alltägliches Verkehrsmittel in den Köpfen der Bevölkerung verankern. Dazu können etwa Kampagnen für einzelne Zielgruppen, Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder Radveranstaltungen zählen.

<b>Zuständigkeit</b>	Land, Gemeinden, Mobilitätszentrale
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig

## Mit Sicherheit!

### P S B T W

Internationalen und nationalen Trends folgend bleibt die Zahl der Verkehrsunfälle mit Personenschaden auch im Burgenland in den letzten Jahren mehr oder weniger konstant und hat sich zwischen ca. 800 und 900 Unfällen pro Jahr eingependelt. Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr hingegen konnte in den vergangenen Jahrzehnten in Westeuropa deutlich reduziert werden. Durch Maßnahmen im Fahrzeugbereich (ABS, Airbag, ...), in der Verkehrsgesetzgebung (Gurtpflicht, Helmpflicht, Maßnahmen bei Alkohol am Steuer u. dgl.) sowie in den Bereichen Kontrolle, Bewusstseinsbildung und Notfallmedizin konnten deutliche Erfolge vor allem bei der Reduktion der Unfallschwere erzielt werden. Im Burgenland ist die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr seit Jahren tendenziell rückläufig, wenngleich aufgrund der geringen Fallzahlen immer wieder relativ große Schwankungen auftreten.

Verkehrssicherheitsarbeit basiert somit auf mehreren Säulen: Mensch – Fahrzeug – Straße, wobei die Faktoren Mensch und Fahrzeug in erster Linie durch Maßnahmen in den Bereichen Gesetzgebung, Bewusstseinsbildung und Sensibilisierung bzw. technische Entwicklung behandelt werden. Für die Straße sind vor allem Sicherheitsmaßnahmen bei der Straßeninfrastruktur vorgesehen, wie beispielsweise die Vermeidung oder Behebung von Planungs- oder Ausführungsfehlern, die Anpassung an neue Gegebenheiten oder wissenschaftliche Erkenntnisse sowie die vorausschauende, ganzheitliche Überprüfung des Systems Straße durch unabhängige Gutachten. Das Land Burgenland ist für die Verkehrssicherheit auf allen Landesstraßen zuständig, die ASFINAG für die Verkehrssicherheit auf Autobahnen und Schnellstraßen.



**P** Pendlerinnen und Pendler **S** Schülerinnen, Schüler und Studierende **B** Bevölkerung vor Ort **T** Tourismus **W** Wirtschaft



## \* Beispiele

### Verkehrssicherheitsmanagement

Zur Reduktion der Zahl der Unfälle bzw. der Unfallschwere auf dem höherrangigen Straßennetz wurde in den vergangenen Jahren auf internationaler Ebene ein Standard entwickelt, der in Österreich für Autobahnen und Schnellstraßen gesetzlich vorgeschrieben ist und durch die ASFINAG umgesetzt wird. Dieses Verkehrssicherheitsmanagement für Straßennetze soll sicherstellen, dass einerseits bekannte Unfallstellen gesichert, potenzielle Gefahrenabschnitte umgestaltet und mögliche Sicherheitsdefizite von Neubaustrecken schon im Planungsprozess identifiziert und verhindert werden. Diese Vorgangsweise soll auch für das Landesstraßennetz anlassbezogen umgesetzt werden:

- Erfassung und Behebung von Unfallhäufungsstellen gem. RVS 02.02.2112
- Verkehrssicherheitsbauten und -umbauten
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen durch Straßenausrüstung
- Verkehrssicherheitsaudits von Neubaustrecken
- Verkehrssicherheitsinspektionen von Bestandsstrecken
- Betriebliche Sicherheitsmaßnahmen der Landesstraßenverwaltung

<b>Zuständigkeit</b>	Land, (ASFINAG)
<b>Zeithorizont</b>	laufend

### Verkehrssicherheitsprogramm zur Erhöhung der Sicherheit besonders gefährdeter Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer bzw. problematischer Straßenabschnitte

Durch Kooperationen mit Verkehrssicherheitsorganisationen bzw. Verkehrsclubs soll ein Programm erarbeitet werden, welches zur Reduktion der Zahl der Unfälle und der Unfallschwere bei besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern beitragen und Gefahrenstellen reduzieren soll. Das betrifft insbesondere

- Schulwegsicherheit (Schulwegpläne, Pedibus, Bikeline, Tempo 30, ...)
- Verkehrssicherheitsmaßnahmen auf Motorradstrecken
- Verbesserung der Erkennbarkeit und Sicherung von Eisenbahnkreuzungen
- Baustellensicherheit

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig

### Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Landesstraßen

Das Landesstraßennetz bildet die Basis des Straßenverkehrssystems des Landes. Aufgrund der vielfältigen Ansprüche der verschiedenen Verkehrsteilnehmer (Fußgängerinnen und Fußgänger, Radfahrerinnen und Radfahrer, Pkw-, Lkw- und Motorradfahrerinnen und -fahrer etc.) treten zwangsläufig Nutzungskonflikte im Straßenraum auf, die großteils durch gestalterische oder organisatorische Maßnahmen gelöst werden können. Ebenso können überlastete oder unfallträchtige Kreuzungsbereiche durch gestalterische und bauliche Maßnahmen sowohl sicherer als auch leistungsfähiger gemacht werden. Auch das häufig auftretende Problem von Unfällen mit überhöhter

<sup>12</sup> Richtlinien und Vorschriften für das Verkehrswesen – Verkehrssicherheitsuntersuchung (Aug. 2004)

Geschwindigkeit auf weniger stark befahrenen Überlandstrecken kann durch geeignete verkehrsberuhigende Maßnahmen baulicher oder verkehrsorganisatorischer Art behandelt werden:

- Sichere Gestaltung von Ortsdurchfahrten (Querschnittsgestaltung, Querungsstellen, ...)
- Knotenpunktgestaltung (z. B. Kreisverkehrsanlagen)
- Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion auf gefährlichen Abschnitten

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig

### Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Gemeindestraßen und Güterwegen

Das bei weitem umfangreichste Straßennetz bilden die Gemeindestraßen und Güterwege. Die hier auftretenden Nutzungskonflikte und Verkehrssicherheitsprobleme betreffen in erster Linie die Funktion der Straße als Lebens- und Kommunikationsraum gegenüber seiner Verkehrs- und Erschließungsfunktion.

Im Rahmen von Informations- und Kommunikationsmaßnahmen unterstützt das Land die Gemeinden bei der Lösung derartiger Konflikte und bietet Beratung insbesondere zu folgenden Themenbereichen:

- Tempo 30-Zonen, Wohnstraßen und Begegnungszonen, Fahrradstraßen
- Sichere Führung von Fußgängern und Radfahrern im Ortsgebiet und im Freiland
- Baustellensicherheit auf Gemeindestraßen

<b>Zuständigkeit</b>	Land, Gemeinden
<b>Zeithorizont</b>	laufend

### Verkehrskontrollen<sup>13</sup>

Die Verkehrsüberwachung leistet einen wichtigen Beitrag zur Verkehrssicherheit. Eine verstärkte Präsenz der Exekutive auf den Straßen kann dazu beitragen, dass das Verhalten der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer positiv beeinflusst wird. Zu den wichtigsten Überwachungsmaßnahmen gehören Geschwindigkeits- und Sicherheitsabstandskontrollen.

Grundsätzliche technische Mängel am Fahrzeug enthalten insbesondere bei Lkw ein immenses Risikopotential. Hinzu kommen teilweise schlecht gesicherte Ladungen und das Nichteinhalten der Lenk- und Ruhezeiten, dem präventive Maßnahmen wie beispielsweise verstärkte Verkehrskontrollen vor allem entlang von Transitrouten entgegengesetzt werden müssen, um die Unfälle mit Lkw-Beteiligung dauerhaft zu senken.

- (Lkw-) Verkehrskontrollen auf Autobahnen und Schnellstraßen
- Kontrollen der Einhaltung von Lkw-Fahrverboten
- Kontrolle von Geschwindigkeiten und Sicherheitsabständen

<b>Zuständigkeit</b>	Bundesministerium für Inneres, Land
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig

<sup>13</sup> vgl. Verkehrssicherheitsprogramm Burgenland 2011–2015, Amt d. Burgenländischen Landesregierung

## In die Zukunft bewegen

### P B T W

Durch Innovationen in den Bereichen Antriebstechnologie, Information und Kommunikation sowie Verkehrssteuerung konnten in den letzten Jahren große Fortschritte bei der Entwicklung intelligenter Verkehrssysteme einerseits, aber auch nachhaltiger und umweltfreundlicher Alternativen im Individualverkehr geleistet werden.

Vor allem im Bereich der gesteigerten Energieeffizienz im Verkehrsbereich orten Expertinnen und Experten großes Verbesserungspotenzial. Durch eine effiziente Zusammenarbeit aller burgenländischen Akteure aus dem Bereich Forschung und Entwicklung (Fachhochschulen, Energieagentur, diverse Forschungseinrichtungen) können für das Burgenland maßgeschneiderte Lösungen entwickelt und als Pilotprojekte erprobt werden. Dabei kann das Burgenland auf den Erfolgen der letzten Jahre aufbauen und seine Position als Vorreiter im Bereich der Produktion und Nutzung von erneuerbaren Energien weiter stärken.

Folgende Themen werden in Zukunft von großer Bedeutung sein:

- die optimale Vernetzung sämtlicher Verkehrsträger entlang der täglichen Wegekette;
- die Bereitstellung von Echtzeit-Information über das aktuelle Verkehrsgeschehen und die Möglichkeit durch Verkehrsbeeinflussungsmaßnahmen (organisatorisch) bzw. Verhaltensänderungen (Mensch) darauf reagieren zu können;
- die umweltfreundliche und nachhaltige Nutzung des Autos;
- die Nutzung erneuerbarer Energiequellen im Mobilitätsbereich.

### \* Beispiele

#### **Förderung innovativer Organisationsmodelle zur multimodalen Vernetzung**

Im Rahmen von geförderten Pilotprojekten (vgl. eMORAIL, SMILE) konnten in den letzten Jahren Erfahrungen mit innovativen Organisationsmodellen zur multimodalen Vernetzung gesammelt und alltagstaugliche Systeme eingeführt werden. Für die unterschiedlichen Nutzergruppen wird die kombinierte Verwendung von ÖV – E-Mobility und Sharing Systemen durch integrierte Verkehrsdienstleistungen ermöglicht.

<b>Zuständigkeit</b>	Land, Kooperationspartner und Unternehmen
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig



### **Fortführung der Aktivitäten zur Verbesserung der multimodalen Verkehrsinformation und Verkehrsbeeinflussung**

Die drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland bilden eine funktionale Region mit engen Verflechtungen über die Landesgrenzen hinweg – vor allem im Verkehrsbereich. Aktuelle Information und Flexibilität sind daher von zentraler Bedeutung für ein effizientes, ökologisches und sicheres Verkehrsgeschehen – ein besonders wichtiger Standortvorteil für die gesamte Region. ITS Vienna Region ist das gemeinsame Verkehrsmanagement-Projekt der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland und wurde 2006 gegründet. Die Basis dafür bildeten politische Strategien für Verkehr, Umwelt und Stadtentwicklung.

Mit der Verkehrsauskunft Österreich (VAO) steht erstmals eine Datenbank zur Verfügung, die österreichweit Informationen über das Verkehrsgeschehen im MIV und ÖV beinhaltet. Neben der klassischen ÖV-Fahrtauskunft wird es möglich sein, Routen für den MIV und NMV zu berechnen und diese mit den Ergebnissen der ÖV-Fahrplanabfrage (Park&Ride, Kiss&Ride) zu einer multimodalen Auskunft zu verknüpfen. Der VOR ist 2014 auf die VAO-Datenbank umgestiegen und bietet mit seiner Website und App multimodale Verkehrsinformation auf Echtzeitbasis für die drei Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland an.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurzfristig

### **Förderung der Nutzung erneuerbarer Energie (z. B. Windstrom, Biomethan) im Verkehr sowie alternativer Antriebsarten im Individualverkehr**

Das Land Burgenland nimmt hinsichtlich erneuerbarer Energiesysteme eine bedeutende Rolle ein. Die ökologische Energiebereitstellung von thermischer, als auch elektrischer Energie gewinnt immer mehr an Bedeutung. Beim Verkehr bestehen ebenfalls Potentiale zur Nutzung nachhaltig gewonnener Energien. Beispielsweise durch Produktion von Biogas aus biogenen Abfällen, welches nach Aufbereitung, das heißt  $\text{CO}_2$  – Entfrachtung, als Biomethan mit 99,5 % Methangehalt (Erdgas ca. 96 % Methan) als Ersatztreibstoff (direkte Substitution von Benzin und teilweiser Ersatz von Diesel) eingesetzt werden kann.

Sowohl die Energiestrategie des Landes Burgenland 2013 als auch die in Entwicklung befindliche Forschungsstrategie sehen die Erhöhung des Anteils von erneuerbarer Energie auf über 50 % des gesamten regionalen Energieverbrauchs bis 2020 vor. Dieses Ziel soll sowohl durch die Erhöhung von Energieeffizienz u. a. im Mobilitätsbereich als auch durch die Steigerung der Produktion von erneuerbarer Energie erreicht werden. Forschung, Technologie und Innovation (FTI) sollen dabei ebenso zur Erreichung dieses Zieles beitragen. Neue Technologien und Innovationen zur Erhöhung der Energieeffizienz im Verkehr spielen dabei eine zentrale Rolle.

Um die Verbreitung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben (Elektro, CNG, ...) im Burgenland zu erhöhen, kann das Land in Form von Bewusstseinsbildungsmaßnahmen und Vorbildwirkung aktiv werden. Daneben können Vergünstigungen von Kurzparktarifen, die Bereitstellung von Parkraum inkl. Ladeinfrastruktur oder die Errichtung von CNG-Tankstellen unterstützende Maßnahmen darstellen. Eine Vorbildmaßnahme wäre der Einsatz umweltfreundlicher Antriebssysteme in den Fuhrparks von Landesdienststellen bzw. landesnahen Betrieben. Mit Informations- und Bewusstseinsbildungsmaßnahmen kann das Land über praxistaugliche alternative Antriebssysteme aufklären.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig



### E-Ticketing im öffentlichen Verkehr

Für den Fahrgast ist es heute bisweilen sehr schwierig, das richtige Ticket zum richtigen Preis zu kaufen. Der Kaufvorgang kann zeitintensiv sein und es besteht die Gefahr, ein ungültiges oder unzureichendes Ticket zu erwerben. Im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr verliert der ÖV dadurch an Attraktivität.

Durch E-Ticketing sollen elektronische Fahrkarten für den öffentlichen Personennahverkehr mittel- bis langfristig das Papierticket weitgehend ablösen. Diese elektronischen Fahrkarten können sowohl als Chipkarte als auch als Smartphone-App vertrieben werden.

Der Vorteil des E-Ticketings besteht darin, dass es zum einen Zugangshemmnisse bei den Kunden abbauen und zum anderen das Fahrgeldmanagement der Verkehrsunternehmen (Elektronisches Fahrgeldmanagement – EFM) vereinfachen kann. Fahrgäste des öffentlichen Personenverkehrs sollen in die Lage versetzt werden, unter Nutzung eines einzigen Trägermediums (Chipkarte oder Mobiltelefon) eine digitale Fahrtberechtigung für die Nutzung des ÖV zu erwerben (eTicket) und Beförderungsleistungen im ÖV bargeldlos zu bezahlen (eBezahlen). Darüber hinaus sollte es die Möglichkeit geben, dass der Fahrtwunsch automatisch beim Einstieg in das Fahrzeug registriert und entsprechend der Nutzung vom Hintergrundsystem automatisch der ideale Fahrpreis ermittelt wird (Check in/Check out bzw. Be in/Be out).

<b>Zuständigkeit</b>	Verkehrsverbund Ost-Region, Verkehrsunternehmen, Bund, Länder
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig (eTicket, eBezahlen) langfristig (Check in/Check out, Be in/Be out)

### Entwicklung alternativer Betreibermodelle für schwächer ausgelastete Güterverkehrsstrecken

Insbesondere Betriebe aus rohstoffintensiven Branchen sind darauf angewiesen, Güter über die Bahn beziehen bzw. wieder abtransportieren zu können. Neben diesen innerbetrieblichen Abläufen gilt es seitens der Verkehrspolitik des Landes, den negativen Konsequenzen des stark steigenden Güterverkehrsaufkommens auf der Straße entgegenzuwirken. Der Anschluss an das Schienennetz sowie entsprechende Services sind dafür eine Grundvoraussetzung.

In den letzten Jahren wurde der Betrieb von mehreren schwächer ausgelasteten Strecken von der ÖBB Infrastruktur und der Rail Cargo Austria als Betreiber mit Hinweis auf den nicht wirtschaftlichen Betrieb eingestellt. Um zu verhindern, dass Betriebe aufgrund des fehlenden Bahnanschlusses ihren Standort verlagern müssen und wichtige Arbeitsplätze für die betroffene Region verloren gehen, müssen alternative Betreibermodelle entwickelt werden.

Beispielhaft ist die Traisentalbahn zu nennen. Seit 1. April 2012 betreibt die Kleinregion Traisen-Gölsental über die Traisen-Gölsental RegionalentwicklungsgmbH die Infrastruktur der ehemaligen ÖBB Bahnstrecke Freiland – St. Aegydnw. als Anschlussbahn für den Güterverkehr und beschränkten öffentlichen Verkehr (Sonderfahrten). Mit der Übernahme der Bahnstrecke konnte die Einstellung des Schienenverkehrs verhindert und jährlich ca. 4.000 Lkw-Fahrten durch die Gemeinden der Region sowie ca. 1.000 t CO<sub>2</sub> vermieden werden<sup>14</sup>.

<b>Zuständigkeit</b>	ÖBB Infrastruktur, Rail Cargo Austria, Region/Gemeinden, Land Burgenland, SCHIG (Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft mbH – Abwicklungsstelle Anschlussbahnförderung), betroffene Betriebe
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig

<sup>14</sup> <http://www.traisen-goelsental.at/anschlussbahn-traisenta/>



## Wissen wie!

### P S B T

Durch Information, Beratung und Bewusstseinsbildung soll das Mobilitätsverhalten zugunsten eines umweltverträglichen Verkehrs beeinflusst werden. Das Burgenland hat in der Vergangenheit etwa mit der Einrichtung der Mobilitätszentrale Eisenstadt schon erfolgreiche Schritte unternommen.

Diese Bemühungen gilt es weiterzuführen und treffsicher zu verstärken. Die Bevölkerung soll zielgerichtet über ihre Mobilitätsmöglichkeiten informiert werden; Anreize zur Nutzung des Umweltverbunds sollen geschaffen werden. Das Mobilitätsmanagement sollte aber nicht als Negativkampagne gegen die Pkw-Nutzung gesehen werden, sondern viel mehr als intelligente Schnittstelle zwischen allen Verkehrsarten.

### \* Beispiele

#### **Mobilitätszentrale als zentrale Koordinationsstelle des Mobilitätsmanagements**

Die Mobilitätszentrale koordiniert alle Maßnahmen des Mobilitätsmanagements in Zusammenarbeit mit den zuständigen Dienststellen und externen Akteurinnen und Akteuren wie den Verkehrsunternehmen und Interessenvertretungen. Die Mobilitätszentrale fungiert als zentrale Anlaufstelle für Informationen zum Thema Mobilität, die zielgruppenspezifisch aufbereitet an die Nutzergruppen weitergegeben werden. Der Aufbau eines Netzwerks von Mobilitätsbeauftragten in den Gemeinden wird vorangetrieben. Die Mobilitätsbeauftragten werden von der Mobilitätszentrale betreut und die Vernetzung zwischen Gemeinden untereinander und mit anderen Institutionen gefördert.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	laufend

#### **Mobilitätsinformation und Mobilitätsdienstleistungen**

Viele Initiativen der Mobilitätszentralen haben bereits gezeigt, dass eine positive Beeinflussung des Verkehrsverhaltens nur möglich ist, wenn bei den Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern das Wissen über Alternativen vorhanden ist. Daher sollen dementsprechende Angebote weitergeführt und verstärkt werden. Dazu gehören zum Beispiel im öffentlichen Verkehr neben klassischer Fahrplaninformation auch Sonderinformationen zu Themen wie Gepäck&ÖV, Veranstaltungen&ÖV oder Freizeittipps&ÖV. Die Informationen über das bestehende Angebot sollen leicht verständlich aufbereitet und für jede und jeden, Einheimische wie Gäste, zugänglich und dort wo benötigt abrufbar sein. Auch die Handlungsfelder Mikro-ÖV und Alltagsradverkehr sollen durch Informationsmaßnahmen unterstützt werden. Die Angebote für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen sollen gestärkt werden, etwa durch Informationen bzw. eine Datenbank über durchgängig barrierefreie Strecken oder die Verfügbarkeit von barrierefreien Toiletten auf Bahnhöfen.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	laufend

**P** Pendlerinnen und Pendler **S** Schülerinnen, Schüler und Studierende **B** Bevölkerung vor Ort **T** Tourismus

## 4.7

### Mobilitätsberatung und Bewusstseinsbildung

Die Tätigkeiten in der Mobilitätsberatung und die Initiativen zur Bewusstseinsbildung sollen ein breites Feld von den Kindergärten und Schulen über Betriebe (öffentlich und privat), Veranstaltungen bis hin zu Freizeit und Tourismus abdecken und so alle Bevölkerungsgruppen erreichen.

Bei der Mobilitätsberatung in Kindergärten und Schulen wurden bereits erfolgreiche Initiativen wie das Projekt „PediBus“ umgesetzt. Das Spektrum kann hier von Aktionstagen und Wettbewerben bis hin etwa zu Plänen für einen sicheren Schulweg reichen.

In den Betrieben sollen auf Basis einer Erhebung der Ist-Situation maßgeschneiderte Aktionen gefördert und durch Mobilitätsbeauftragte in den Unternehmen umgesetzt werden. Die Palette kann hier von Schnupperangeboten im ÖV über Radinfrastruktur, wie etwa attraktiven Abstellanlagen, Dienstfahrrädern bis hin zu bevorzugten Parkplätzen für Fahrgemeinschaften reichen. Auszeichnungen wie ein Mobilitätspreis könnten entsprechende Fördermaßnahmen unterstützen.

Im Bereich der Freizeitaktivitäten und Veranstaltungen sollen bewährte Angebote wie der Discobus weitergeführt werden. Veranstalterinnen und Veranstalter sollen bei der Schaffung umweltfreundlicher Angebote, wie etwa Shuttlebussen, beratend unterstützt werden. Im Tourismus ist die Integration des öffentlichen Verkehrs in Angebotspakete weiter zu verstärken. Erfolgreiche Konzepte wie die Neusiedlersee-Card, die eine Benutzung des regionalen öffentlichen Verkehrs für Übernachtungsgäste inkludiert, können hier als Vorbild dienen.

Initiativen und Kampagnen sollen die Schwerpunkte der Gesamtverkehrsstrategie, wie z. B. Radfahren im Alltag, Verkehrssicherheit oder Fahrgemeinschaften unterstützen. Das kann von „Autofreien Tagen“ über einen „Tag des Fußgängers“ hin zu Kampagnen mit positiver Vorbildwirkung reichen, etwa Politikerinnen und Politiker fahren mit dem Rad etc.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	laufend

### Maßnahmenpaket zur Erhöhung des Besetzungsgrades

Der Besetzungsgrad der Autos insbesondere bei den Fahrten zur Arbeit ist sehr gering, obwohl das Potenzial für Fahrgemeinschaften im Burgenland besonders hoch erscheint. Eine Kombination aus Informationsangeboten und Infrastrukturmaßnahmen wird vorgeschlagen. Im Fokus soll die Information über Mitfahrmöglichkeiten und bestehende Mitfahrbörsen, aber auch der Ausbau von Park&Drive-Anlagen und deren Vermarktung stehen.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	kurz- bis mittelfristig



## An einem Strang ziehen

### P S B T W

Die Gesamtverkehrsstrategie steckt den Rahmen für die Verkehrspolitik des Landes Burgenland in den kommenden Jahren ab. Für eine erfolgreiche Umsetzung gilt es aber, weiterhin einen ganzheitlichen Blick auf den Mobilitätsbereich zu behalten.

Die Wechselwirkungen der Verkehrspolitik mit anderen Fachbereichen sind vielschichtig und komplex. Diese Komplexität führt zu einer Vielzahl an Beteiligten, seien es Gemeinden, die Fachabteilungen des Landes, Partner in der grenzüberschreitenden Kooperation mit den Nachbarregionen, oder aber auch Verkehrsunternehmen, Interessensvertretungen und Bürgerinitiativen.

Die Verkehrspolitik des Burgenlandes bekennt sich zu einer abgestimmten und kooperativen Vorgehensweise. Neben der Einbeziehung aller Akteurinnen und Akteure sollen aber auch schon die Rahmenbedingungen abgestimmt sein. Verwaltungsinterne Abläufe sollen so organisiert sein, dass Wechselwirkungen erkannt und Lösungen im Sinne der Leitprinzipien und Ziele dieser Strategie umgesetzt werden.

### \* Beispiele

#### Forum Verkehr

Im Laufe der Strategieerstellung hat sich die Einrichtung einer begleitenden Expertengruppe (Projektbeirat) bewährt. Eine Koordinationsgruppe (Forum Verkehr) in ähnlicher Zusammensetzung mit Expertinnen und Experten aus den Fachabteilungen, den Bezirken, Interessenvertretungen und Verkehrsunternehmen soll künftig in regelmäßigen Abständen zusammentreten, über die aktuellen Projekte informiert werden und wertvolle Inputs zur Verbesserung und Ergänzung angedachter Projekte liefern oder neue Ideen einbringen.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	laufend

#### Abstimmung zwischen Raum- und Verkehrsplanung

Immer größer werdende Distanzen zum nächsten Nahversorger am Ortsrand oder zum Arbeitsplatz und folglich steigende Verkehrsbelastungen machen deutlich, dass der Verkehr im Burgenland ganzheitlich behandelt werden muss. Junge wie ältere Menschen sind auf nachhaltige Raumstrukturen angewiesen, die die Mobilität angesichts von Rohstoffverknappung und steigenden Energiepreisen langfristig auch ohne eigenen Pkw sicherstellen. Gemeinsam sollen Grundlagen für das Erreichen der Ziele der Gesamtverkehrsstrategie und des Landesentwicklungsplans geschaffen werden.

**P** Pendlerinnen und Pendler **S** Schülerinnen, Schüler und Studierende **B** Bevölkerung vor Ort **T** Tourismus **W** Wirtschaft

## Mögliche Maßnahmen sind:

- Standortentwicklungen in Ortskernen, die eine entsprechende Anbindung an den öffentlichen Verkehr aufweisen,
- Instrumente wie der Ortskernzuschlag im Burgenländischen Wohnbauförderungsgesetz 2006<sup>15</sup> und der Ausbau vergleichbarer Initiativen,
- Prüfung der Reduktion der Stellplatzverpflichtung bei einem guten Anschluss an den öffentlichen Verkehr und einer guten Infrastruktur für das Radfahren in den Bezirksvororten, sowie
- die verstärkte Berücksichtigung einer guten ÖV-Erschließung im Planungsverfahren von Bauprojekten mit künftig großem Verkehrsaufkommen („Verkehrserreger“).

<b>Zuständigkeit</b>	Land, Gemeinden
<b>Zeithorizont</b>	mittelfristig – laufend

## Einbindung der Fachabteilungen/Koordinierte Planungen

Die Fachabteilungen des Landes sowie deren ausgelagerte Stellen (Regionalmanagement Burgenland, Burgenland Tourismus, etc.) sollen umfangreich über die Leitprinzipien, Ziele und Umsetzungsfelder der Verkehrsstrategie informiert werden. Die Ziele der Strategie müssen in allen Bereichen der Verwaltung verwurzelt sein. Fact-Sheets, Informationsveranstaltungen und Workshops zur Festlegung gemeinsamer Vorgehensweisen und Schnittstellen können geeignete Mittel sein. In weiterer Folge muss sichergestellt sein, dass landesinterne Vorhaben hinsichtlich ihrer Übereinstimmung mit den Zielen der Verkehrsstrategie geprüft werden können.

<b>Zuständigkeit</b>	Land
<b>Zeithorizont</b>	laufend



<sup>15</sup> Das Land Burgenland gewährt zusätzliche Förderungsbeträge, wenn die betroffenen Objekte in einem als Ortskern definierten Bereich liegen sowie eine gewisse Versorgungsqualität aufweisen. Unter anderem muss sich das betreffende Objekt in max. 300 m Entfernung zu einer Bushaltestelle bzw. einem Bahnhof befinden.

Alle künftig in den Umsetzungsfeldern gesetzten Maßnahmen sollen zur Erreichung der Ziele der Gesamtverkehrsstrategie beitragen. Dieser Beitrag wird in der nachfolgenden Zielmatrix für die angeführten Beispielsmaßnahmen geprüft (dunkelrote Markierung bei wesentlichem Zielbeitrag).

		erreichbar	nachhaltig	optimiert	gemein-sam	inno-vativ	sicher
		mobil in der Gemeinde unterwegs in der Region schneller in die Zentren vom Burgenland in die Welt gleichberechtigt barrierefrei auch ohne Auto mobil emissions- und Immissionsarm leistungsfähig bedarfsorientiert abgestimmt und zuverlässig nachvollziehbar mit der Bevölkerung zusammen mit unseren Nachbarn interdisziplinär mit neuen Technologien mit innovativen Organisationsmodellen sicher ist sicher!					
Direkte Verbindungen in die Zentren	Direkte Bahnverbindung Eisenstadt – Wien						
	Elektrifizierung Sopron – Mattersburg – Wr. Neustadt						
	Anbindung Flughafen Wien						
	ÖV Erreichbarkeit von Wien und Eisenstadt aus dem Südburgenland						
	ÖV Erreichbarkeit von Graz aus dem Südburgenland						
	Intermodale Angebote						
	Beseitigung von Kapazitätsengpässen im hochrangigen IV-Netz						
	Anschluss an das internationale Straßennetz						
Mit Bus und Bahn	Infrastruktur für abgestimmte Taktknoten						
	Attraktive Verkehrsangebote						
	Grenzüberschreitender öffentlicher Verkehr						
Flexible Lösungen für den ländlichen Raum	Förderung kommunaler Regionalverkehrsvorhaben						
	Abgestimmtes Vorgehen bei Förderungen						
	Schaffung von rechtlichen Grundlagen für Mikro-ÖV- Systeme						
	Koordinations- und Schnittstellen zwischen ÖV und Mikro-ÖV						
Fahrrad im Alltag	Radwege Basisnetz Burgenland						
	Begleitende Radverkehrsinfrastruktur						
	Erleichterung Kombination Rad – öffentlicher Verkehr						
	Organisatorische Maßnahmen, Information, Bewusstseinsbildung						

\*Abb. 19: Umsetzungsfelder – Maßnahmen – Ziele (Teil 1)



		erreichbar	nachhaltig	optimiert	gemein-sam	inno-vativ	sicher													
		mobil in der Gemeinde	unterwegs in der Region	schneller in die Zentren	vom Burgenland in die Welt	gleichberechtigt	barrierefrei	auch ohne Auto mobil	emissions- und immissionsarm	leistbar	bedarfsorientiert	abgestimmt und zuverlässig	nachvollziehbar	mit der Bevölkerung	zusammen mit unseren Nachbarn	interdisziplinär	mit neuen Technologien	mit innovativen Organisationsmodellen	sicher ist sicher!	
Mit Sicherheit!	Verkehrssicherheitsmanagement																			
	Verkehrssicherheitsprogramm																			
	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Landesstraßen																			
	Verkehrsberuhigung auf Gemeindestraßen und Güterwegen																			
	Verkehrskontrollen																			
In die Zukunft bewegen	Förderung innovativer Organisationsmodelle zur multimodalen Vernetzung																			
	Multimodale Verkehrsinformation und Verkehrsbeeinflussung																			
	Förderung der Nutzung regenerativer Energie und alternativer Antriebsarten																			
	E-Ticketing im öffentlichen Verkehr																			
Wissen wie!	Mobilitätszentrale als zentrale Koordinationsstelle																			
	Mobilitätsinformation und Mobilitätsdienstleistungen																			
	Mobilitätsberatung und Bewusstseinsbildung																			
	Maßnahmenpaket zur Erhöhung des Besetzungsgrades																			
An einem Strang ziehen	Forum Verkehr																			
	Abstimmung mit der Raumordnung																			
	Einbindung der Fachabteilungen/ Koordinierte Planungen																			

\*Abb. 20: Umsetzungsfelder – Maßnahmen – Ziele (Teil 2)



05

## Schritte zur erfolgreichen Umsetzung







## Monitoring und Erfolgskontrolle

Die Gesamtverkehrsstrategie soll im verkehrspolitischen und verkehrsplanerischen Alltag gelebt werden und über einen längeren Zeitraum ein adäquater und aktueller Leitfaden für das Handeln aller beteiligten Stellen sein. Dazu ist es einerseits unumgänglich, dass die Umsetzung der Strategie laufend begleitet wird, was insbesondere durch das „Forum Verkehr“ (siehe Kap. 4.8) erfolgen soll. Andererseits muss für den langfristigen Erfolg der Strategie eine regelmäßige Evaluierung stattfinden. Diese sollte die nachfolgend beschriebenen Kernelemente enthalten:

### Evaluierungszyklus für die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland

Als sinnvoller Zeitraum für eine Evaluierung der Gesamtverkehrsstrategie werden fünf Jahre vorgeschlagen. In dieser Zeitspanne können bereits Auswirkungen der gesetzten Maßnahmen gesehen und bewertet werden. Es besteht aber auch noch die Möglichkeit, Fehlentwicklungen entgegenzuwirken. Dieser Evaluierungsprozess soll aus drei wesentlichen Teilbereichen bestehen: Erster Schritt soll eine Erfolgskontrolle sein, als zweites soll die Übereinstimmung der gesetzten Maßnahmen mit den Zielen der Verkehrsstrategie geprüft werden. Ein dritter wesentlicher Punkt ist eine Fortschreibung, die geänderte äußere Rahmenbedingungen berücksichtigt und die Verkehrsstrategie auf diese Weise zukunftsfit hält.



\*Abb. 21: Evaluierungszyklus Gesamtverkehrsstrategie

### 1. ERFOLGSKONTROLLE

In der Gesamtverkehrsstrategie wurden für die einzelnen Leitprinzipien sowie die zugeordneten Ziele entsprechende **Zielgrößen** definiert. Im Zuge der Erfolgskontrolle soll das Erreichen dieser Vorgaben geprüft werden. Falls Zielvorgaben nicht erreicht werden konnten oder die Entwicklungen sogar gegenläufig sind, sollen Ursachen identifiziert und notwendige Korrekturmaßnahmen getroffen werden.

Um eine umfassende Erfolgskontrolle durchführen zu können, müssen entsprechende Grundlagen vorhanden sein bzw. geschaffen werden. Dazu können eine Mobilitätserhebung, neue Erreichbarkeitsauswertungen oder die Analyse von Planungen und Konzepten gehören. Die Mobilitätserhebung sollte so gestaltet werden, dass

vergleichbare Informationen zur Verfügung stehen. Dabei ist zu prüfen, ob man sich auf die Ergebnisse einer erneuten Haushaltsbefragung oder auf die Ergebnisse der künftig kontinuierlich aktualisierten Mobilitätserhebung Österreich beziehen wird.

Mithilfe des grenzüberschreitenden Erreichbarkeitsmodells ERRAM wird es möglich sein, die Wirkungen der umgesetzten Maßnahmen auf die Erreichbarkeitsverhältnisse der Bevölkerung zu prüfen.

Außerdem werden die entwickelten Planungen und Konzepte auf ihre Übereinstimmung mit den Zielen der Gesamtverkehrsstrategie geprüft. Idealerweise erfolgt diese Prüfung laufend (z. B. im Forum Verkehr).



## 2. KOHÄRENZ DER VERKEHRSPOLITIK

Unabhängig vom Gesamterfolg der Gesamtverkehrsstrategie, also der Erreichung der gesetzten Ziele, sollen auch die umgesetzten Maßnahmen hinsichtlich ihres Beitrags zur Zielerreichung geprüft werden.

Hierzu wird eine Zielmatrix vorgeschlagen, mit der für jede Maßnahme die Übereinstimmung mit den Strategiezielen geprüft wird. Es sollten nur Maßnahmen umgesetzt werden, die zu den Zielen der Gesamtverkehrsstrategie einen wesentlichen Beitrag leisten und keinem Ziel entgegenstehen.

## 3. FORTSCHREIBUNG

Die vorliegende Strategie ist auf einer aktuellen Bestandsaufnahme und einer eingehenden Analyse vorhandener Trends aufgebaut. Diese Rahmenbedingungen können sich aber über die Jahre verändern.

Damit die Gesamtverkehrsstrategie nicht an Aktualität verliert, gilt es, veränderte Rahmenbedingungen zu identifizieren und entsprechende Auswirkungen auf die Strategie abzuleiten. Dort wo notwendig und begründbar, müssen Ziele und Zielvorgaben nachjustiert werden.

		erreichbar	nachhaltig	optimiert	gemeinsam	innovativ	sicher
		mobil in der Gemeinde	unterwegs in der Region	schneller in die Zentren	vom Burgenland in die Welt	gleichberechtigt	barrierefrei
		auch ohne Auto mobil	emissions- und immissionsarm	leistbar	bedarfsorientiert	abgestimmt und zuverlässig	nachvollziehbar
		mit der Bevölkerung	zusammen mit unseren Nachbarn	interdisziplinär	mit neuen Technologien	mit innovativen Organisationsmodellen	sicher ist sicher!
Direkte Verbindungen in die Zentren	Direkte Bahnverbindung Eisenstadt – Wien						
	Elektrifizierung Sopron – Mattersburg – Wr. Neustadt						
	Anbindung Flughafen Wien						
	ÖV Erreichbarkeit von Wien und Eisenstadt aus dem Südburgenland						
	ÖV Erreichbarkeit von Graz aus dem Südburgenland						
	Intermodale Angebote						
	Beseitigung von Kapazitätsengpässen im hochrangigen IV-Netz						
	Anschluss an das internationale Straßennetz						

\*Abb. 22: Beispiel Zielmatrix

## Kooperation mit den Nachbarn

### 5.2.1 Grenzüberschreitendes Verkehrskonzept Burgenland – Westungarn<sup>16</sup>

Im Sommer 2013 wurde ein „Memorandum of Understanding“ zwischen Ungarn und dem Burgenland unterzeichnet. Inhaltlicher Schwerpunkt ist die Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Verkehrskonzepts, welches, finanziert durch Kohäsionsmittel der EU, als Grundlage zur Förderung von grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen durch die EU und die Europäische Investitionsbank dienen soll.

Während Ungarn den Fokus der Bearbeitungen stärker auf den kleinräumigen, grenzüberschreitenden Straßenverkehrsverbindungen sieht, liegt der Schwerpunkt des Burgenlands auf der Untersuchung größerer Infrastrukturvorhaben im Schienenverkehr (z. B. Projekte Eisenbahnausbau Oberwart – Szombathely, Elektrifizierung Mattersburger Linie, Schleife Ebenfurth). Das Verkehrskonzept folgt den Vorgaben der EU, die im Rahmen der Donaunraumstrategie ausgearbeitet wurden.

Ein Team aus ungarischen und österreichischen Expertinnen und Experten hat in den letzten Monaten die Möglichkeiten für neue Übertrittspunkte in einem 15 km breiten Streifen beiderseits der gemeinsamen Grenze erhoben. Die Erhebung erfolgte in enger Abstimmung mit den ungarischen und burgenländischen Gemeinden sowie den Vertreterinnen und Vertretern auf Landesebene. Im nächsten Schritt werden für bis zu 50 mögliche neue Grenzübertrittspunkte detaillierte Teilnehmbarkeitsstudien erstellt und ein Aktionsplan festgelegt. Ziel ist es, eine durchlässige Grenze zwischen Österreich und Ungarn zu schaffen, die den Grenzübertritt auf der Straße möglichst ohne Hindernisse ermöglicht.

In einem weiteren Planungsschritt soll für eine größer angelegte funktionelle Region und für alle Verkehrsformen ein umfassendes Gesamtverkehrskonzept erstellt werden, welches Grundlage der zukünftigen grenzüberschreitenden Verkehrsentwicklungen (und der Verteilung der Fördermittel) sein soll.

### 5.2.2 Mobilität in der Ostregion – Eine gemeinsame Strategie

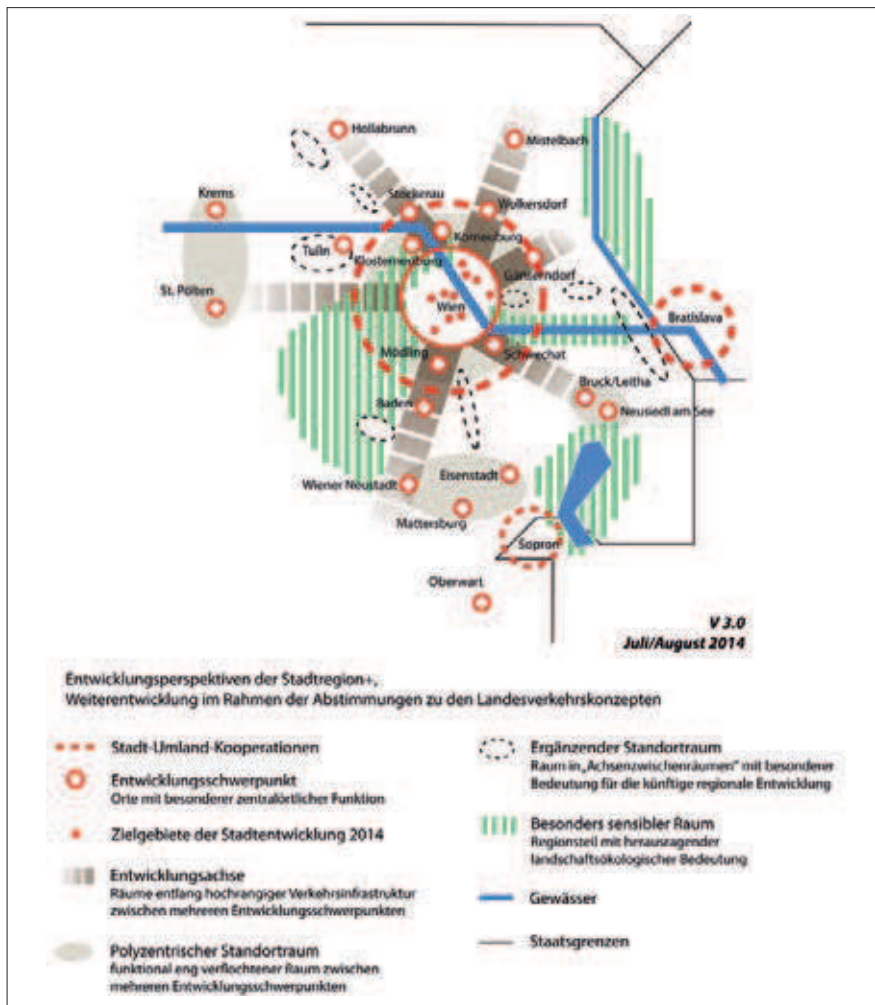
Die Bundesländer Wien, Niederösterreich und das Burgenland haben vereinbart, eine gemeinsame regionale Mobilitätsstrategie in ihren neuen Mobilitätskonzepten zu verankern. Diese Konzepte werden derzeit erarbeitet und sollen im Laufe des Jahres 2014 fertig gestellt werden. Gemeinsames Handeln ergibt sich aus den gemeinsamen Herausforderungen, insbesondere durch den Pendlerverkehr innerhalb der so genannten Stadtregion+ und durch weiträumige funktionale Verkehrsbeziehungen. Als österreichische Ostregion wird das Gesamtgebiet der drei Bundesländer bezeichnet, als Stadtregion+ gelten die Wachstumsgebiete Wiens, Niederösterreichs und des Burgenlands. Im Übrigen stärkt eine abgestimmte Mobilitätsstrategie die Position der Ostregion innerhalb Österreichs und im internationalen Kontext. Deshalb ist die Vertiefung der Kooperation zwischen den Bundesländern und – ganz generell – die Abstimmung von verkehrspolitischen Positionen und Interessen zweckmäßig und wichtig.

Die vorliegende gemeinsame Strategie ist Ergebnis eines Diskurses mit den Vertreterinnen und Vertretern der Länder und dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR), wobei auf strategische Aussagen in den entstehenden Mobilitätskonzepten zurückgegriffen werden konnte.

#### Herausforderungen und Aufgaben

Die Ostregion ist durch gemeinsame Herausforderungen und Aufgaben, aber auch durch strukturelle und verkehrsgeografische Unterschiede geprägt. Räumlich lassen sich der Ballungsraum mit einer dynamischen Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung (Stadtregion+), Siedlungs- und Verkehrsachsen sowie so genannte Zwischenräume ohne ausgeprägte Wachstumsdynamik unterscheiden. Angesichts dieser Entwicklungstendenzen gibt es mehrere besondere Herausforderungen.

<sup>16</sup> AT-HU Transport Study



\*Abb. 23: Entwicklungsperspektiven der Stadtregion+  
Quelle: PGO, 2011, eigene Ergänzungen

## EINE WACHSENDE REGION

Wien soll längerfristig (2030+) um 270.000 Einwohner wachsen – auf insgesamt knapp 2 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner. Das dynamische Wiener Umland in Niederösterreich und im Burgenland lässt einen weiteren Zuwachs von etwa 170.000 Personen erwarten, sodass nach 2030 in der „Stadtregion+“ mehr als 3 Millionen Menschen leben werden. Die größte Herausforderung ist – angesichts bereits vorhandener Kapazitätsprobleme im Verkehrssystem – die Bewältigung des dadurch induzierten Verkehrs.

Die steigende Attraktivität der Stadtregion+ lässt darüber hinaus auch zusätzliche Pendlerströme in der gesamten Ostregion bzw. zu den östlichen Nachbarstaaten erwarten.

Angesichts dessen ist eine abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung auch über die Ländergrenzen hinweg wichtig, insbesondere in der dynamischen Stadtregion+. Neue Siedlungsschwerpunkte und urbane Verdichtungen sollen an (hochrangigen) öffentlichen Verkehrsmitteln ausgerichtet sein. Dabei ist die Raumplanung und Raumordnung besonders gefordert, schließlich bestehen zwischen Siedlungsstruktur, Verkehrsangeboten und dem Mobilitätsverhalten Zusammenhänge mit langfristigen Wirkungen. Eine räumlich zersplitterte und nicht abgestimmte Entwicklung zieht hohe öffentliche Kosten für Infrastruktur und ÖV-Angebote, aber auch hohe individuelle Kosten für die Nutzerinnen und Nutzer nach sich.

## 5.2

### WIEN UND DAS UMLAND

Eine abgestimmte Mobilitäts- und Verkehrspolitik insbesondere in der Stadtregion+ ist eine besondere Herausforderung, schließlich gilt es, einen Teil der stark auf Wien ausgerichteten Verkehrsströme auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern. Erhebungen zeigen im Übrigen, dass Wege zwischen Wien und den angrenzenden Umlandgemeinden überwiegend mit dem Auto zurückgelegt werden, während bei längeren Distanzen in der gesamten Ostregion der ÖV-Anteil zunimmt.

### ATTRAKTIVITÄT UND STELLENWERT DES ÖFFENTLICHEN PERSONENNAH- UND -REGIONALVERKEHRS

Angesichts des gesamten Verkehrszuwachses in der Stadtregion+ gibt es verkehrspolitische Positionen und Interessen der Länder, die eine gemeinsame Initiative erfordern:

- Die Stadt Wien strebt gemäß dem Stadtentwicklungsplan 2025 (beschlossen 2014) für den Binnenverkehr einen Weegeanteil der Wienerinnen und Wiener von 80 % im Umweltverbund (öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) an; auch der Pendlerverkehr soll – mit Hinweis auf ökologische Ziele – verstärkt als öffentlicher Verkehr stattfinden.
- Für Niederösterreich und das Burgenland ist die Erreichbarkeit in die und innerhalb der Stadtregion+ wesentlich. Auch das Niederösterreichische Klima- und Energieprogramm 2020 (2014) und die Energiestrategie Burgenland (2013) erfordern Initiativen im öffentlichen Verkehr.

Im Bewusstsein dieser Herausforderung wurden bereits mehrere Prozesse abgewickelt:

- In der Nah- und Regionalverkehrsstrategie Ostregion (NRSO, 2012) wurden überwiegend erforderliche Koordinations- und Abstimmungsprozesse im öffentlichen Verkehr behandelt,
- im Schienenverkehrskonzept Region Wien (ÖBB, 2012) sind Verbesserungen des ÖV-Angebotes in der Region bis 2025 enthalten, mit dichteren Intervallen auf den Verkehrsachsen, attraktiveren und leistungsfähigeren Fahrzeugen und einer höheren Kapazität im innerstädtischen ÖV-Angebot (Planfall „Bypass light“).

In der Stadtregion+ ist darüber hinaus die Verbesserung bzw. Schaffung tangentialer ÖV-Angebote wesentlich und im gemeinsamen Interesse der Bundesländer. Die Attraktivität des Standortes Wien für Arbeitsplätze und zentrale Einrichtungen sowie die Wohnqualität im Umland, geprägt durch im Allgemeinen geringeren Wohnkosten, erzeugen starke, auf Wien gerichtete Verkehrsströme. Hochwertige Verkehrsangebote – insbesondere im öffentlichen Verkehr – sind deshalb ein zentrales Interesse der Bundesländer Niederösterreich und Burgenland.

### ÖFFENTLICHER VERKEHR ABSEITS DES BALLUNGSRAUMES

Außerhalb der Stadtregion+ und abseits der Verkehrsachsen nimmt die Angebotsqualität im öffentlichen Verkehr ab, Linienverkehre werden mittelfristig laut bundesweiter ÖV-Standards bei entsprechender Siedlungsdichte und Nachfrage angeboten. Daraus erwächst die Herausforderung, durch neue Angebotsformen – dem so genannten bedarfsorientierten ÖV bzw. Mikro-ÖV – kostengünstigere und dennoch attraktive Angebote zu schaffen. Diese bedarfsorientierten Systeme sind mit dem Linienverkehr mit Bahn und Bus zu einem attraktiven Angebot zu verknüpfen.

### GÜTERVERKEHR

Für den grenzüberschreitenden Straßengüterverkehr werden laut Bericht des „Centropo Infrastructure Needs Assessment Tool“ Zunahmen von mehr als 100 % vorausgesagt (2005–2025/30). Deshalb ist für die Grenzregionen Niederösterreichs und des Burgenlands eine umweltschonende Abwicklung des Güterverkehrs, also eine Verlagerung auf die Schiene angesichts der verkehrspolitischen Ausgangslage in den Nachbarstaaten eine große Herausforderung. In Niederösterreich wird der Güterverkehr (Straße, Schiene, Schiff) laut „Güterverkehr in Niederösterreich – Prognose von Angebot und Nachfrage“ von 2008 bis 2030 um 30 % wachsen. Dazu kommen die Zielvorstellungen im Weißbuch der Europäischen Kommission, die bis 2030 anstrebt, 30 % des Güterverkehrs mit Fahrweiten größer als 300 km auf die Schiene zu verlagern. Deshalb soll im Zusammenwirken der relevanten Handlungsträger (Länder, Verkehrsunternehmen, Transportwirtschaft) ein längerfristiger Handlungsrahmen für den Güterverkehr in der Ostregion erarbeitet werden.



In der City-Logistik gibt es neue, innovative Impulse und erfolgsversprechende Kooperationen. Die drei Bundesländer sollen an diesen Initiativen mitwirken und diese durch begleitende verkehrspolitische Maßnahmen unterstützen.

### EIN TARIF- UND INFORMATIONSSYSTEM FÜR DIE MULTIMODALITÄT

Für die Veränderung des Mobilitätsverhaltens reichen Angebote allein nicht aus, daher müssen sie durch bewusstseinsbildende Maßnahmen ergänzt werden. So ist für persönliche Mobilitätsentscheidungen die Information über die verfügbaren Alternativen erforderlich. Die drei Länder planen, gemeinsame Aktivitäten im Bereich Bewusstseinsbildung und Information zu ergreifen. Dazu zählen:

- ein intermodales Auskunftssystem unter Einbeziehung multimodaler Mobilitätsangebote,
- ein neues, kundenorientiertes und einfaches Tarifsystem (Tarifreform), das auf die Individualisierung der Gesellschaft reagiert und differenzierte, zielgruppenorientierte Angebote enthält,
- die Integration der Mikro ÖV-Systeme in das ÖV Auskunftssystem.

Insgesamt soll der Trend zur persönlichen Multimodalität durch ein umfassendes Mobilitäts-Informationssystem unterstützt werden.



### Transnationale Initiativen

Die Centrope Region mit den Zentren Wien, Brno, Bratislava sowie Győr und Sopron hat ein erhebliches Wachstumspotenzial. Im Bewusstsein dessen wurden und werden mehrere Prozesse abgewickelt, die operativ entsprechend geschärft werden sollen, sodass absehbare Handlungen festgelegt werden können. Kooperationsprozesse mit den östlichen Nachbarstaaten sind dort zu intensivieren, wo mittelfristige Handlungen zu erwarten sind.

### REGIONALE INTERESSEN

Nach mehreren Prozessen und Projekten besteht eine umfangreiche Liste an Vorschlägen und Ideen, um die Mobilität von Gütern und Menschen in der Region nachhaltig und effizient zu gestalten. Die Donauroaumstrategie als abgestimmte, überregionale Strategie der Raum- und Verkehrsentwicklung stellt den Rahmen für weiterführende und konkretere Prozesse und Projekte dar. Weitere Prozesse stützen sich im Wesentlichen auf diese Strategie. Aus Sicht der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind folgende Initiativen besonders relevant:

#### Grenzüberschreitendes, intermodales Verkehrsinformationssystem

Das innerhalb der österreichischen Ostregion bewährte regionale, dynamische und intermodale Verkehrsinformations- und Routenplanungssystem AnachB.at findet in ganz Österreich und in Europa Anklang. Für Reisen über Schnittstellen hinweg sind gute Informationen erforderlich. Schrittweise soll daher die Verfügbarkeit von Mobilitätsinformationen für Reisende in der gesamten Centrope Region verbessert werden. Langfristiges Ziel ist eine Ausweitung des Angebotes analog AnachB.at in der Centrope Region.

#### Attraktive Tickets für den grenzüberschreitenden Personenverkehr

Leicht verständliche, günstige Ticketangebote erleichtern das grenzüberschreitende Reisen. Die EURégio-Tickets stellen dabei schon ein Erfolgsmodell dar, sie ermöglichen Personen das Umsteigen auf Bus und Bahn. Diese Angebote sollen weiterentwickelt werden, etwa durch ein EURégio-Angebot bis Brunn ebenso wie weitere Verknüpfungen zwischen regionalen und lokalen Mobilitätsangeboten.



## 5.2

### Umsetzung der Projekte auf den TEN-Schienenkorridoren

Ein attraktiver Wirtschaftsstandort benötigt gute internationale Verbindungen sowie ein attraktives Netz innerhalb der Region. Um die Verkehre möglichst nachhaltig abzuwickeln, setzt die Region auf die Schiene. Leistungsfähige Netzelemente des transeuropäischen Verkehrsnetzes sind Voraussetzung für internationale und regionale Angebotsverbesserungen. Am wichtigsten sind die Projekte am Südbahnkorridor, der Ausbau der Nordbahn, die Aufwertung der Verbindungen nach Bratislava, insbesondere via Marchegg, sowie – als Verbindung zu den TEN-Korridoren – eine bessere ÖV-Anbindung von Eisenstadt durch die Schleifen Ebenfurth und Eisenstadt.

### Intensivierung der Kooperation im Donauverkehr

Die Bundesländer Wien und Niederösterreich bekennen sich zur Donau als Güterverkehrsträger. Das setzt leistungsfähige Umschlagterminals in Österreich und den östlichen Nachbarstaaten – bis zum Schwarzen Meer – voraus. Neben der Verbesserung der Infrastruktur zur Stärkung der Intermodalität (Schiff – Bahn, Schiff – Lkw) ist eine transnationale Zusammenarbeit der Donauhäfen wichtig.

### Position zur Breitspurbahn

Seit einigen Jahren gibt es Initiativen zur Führung einer Breitspurbahn bis Bratislava bzw. in die Region Wien. Lange Transportzeiten für Güter zwischen Asien und Europa könnten um etwa die Hälfte reduziert werden. Die Trassenfindung und die Standortwahl für eine Schnittstelle zum TEN-Schienennetz ist Gegenstand einer Machbarkeitsstudie.

Für die Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland sind folgende Aspekte bei der Beurteilung dieses Projektes von Bedeutung:

- Flächenverbrauch der erforderlichen Infrastrukturen und Opportunitätskosten
- Verkehrs- und Umweltbelastungen im Einzugsbereich des Terminals
- Leistungsfähigkeit des TEN-Schienennetzes
- Regionalwirtschaftliche Auswirkungen
- Standorteignung eines Terminals
- Höhe allenfalls erforderlicher Zuschüsse aus öffentlichen Mitteln für Finanzierung und Betrieb

Aus derzeitiger Sicht hat das Projekt im Hinblick auf andere, bereits genannte verkehrspolitische Herausforderungen und Aufgaben in der Ostregion keine Priorität.

### TRANSNATIONALE PROZESSE UND KONZEPTE

#### Infrastructure Needs Assessment Tool (INAT)

Die INAT-Kooperationsagenda soll als international abgestimmtes Verkehrskonzept im Rahmen von Centrope zukünftig weiterhin für den Infrastrukturausbau und für gemeinsame Verkehrsmanagementprojekte genutzt werden. Die „Infrastruktur Vision 2030“ ist als gemeinsame Basis zu verstehen, die in der konkreten Umsetzung intensiver bilateraler Kooperation bedarf. Diese Initiative sollte aus der Sicht der Länder weitergeführt werden.

#### Bratislava Umland Management (BAUM)

Im EU-Projekt BAUM „Bratislava Umland Management – Koordination der Raumentwicklung“ wurden Strategien für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Bratislava und der umliegenden Gemeinden entwickelt. Die Endergebnisse liegen Ende 2014 vor.

#### Verkehrskonzept Burgenland – Westungarn

Im Rahmen eines grenzüberschreitenden Verkehrskonzeptes Burgenland – Westungarn werden sowohl Schienen- als auch Straßenverbindungen sowie die Kooperation bei staatsgrenzenüberschreitenden Angeboten im öffentlichen Verkehr (Verkehrsverbund und Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen) diskutiert. Dabei geht es vor allem um Maßnahmen, die die Erreichbarkeit innerhalb der Region und die Anbindung an die ungarischen und österreichischen Ballungsräume verbessern sollen.

#### South East Transport Axis (SETA)

Das EU-Projekt SETA untersuchte die Attraktivierungs- und Ausbaumöglichkeiten der Schieneninfrastruktur von Wien über Bratislava und Westungarn nach Zagreb beziehungsweise an die nördliche Adria. Für die Stadtregion+ sind dabei insbesondere die Attraktivierung der Strecke Wiener Neustadt – Mattersburg – Sopron und die Schleife Ebenfurth vorrangig; mit der Wiederherstellung der Eisenbahnstrecke Oberwart – Szombathely kann gemeinsam mit der bereits umgesetzten Elektrifizierung und Geschwindigkeitserhöhung zwischen Sopron und Szombathely die Pendlererreichbarkeit des Südburgenlandes nach Wien verbessert werden.

## Regionale Mobilitäts- und Verkehrsstrategie

Innerhalb einer gemeinsamen Strategie der Bundesländer Wien, Niederösterreich und Burgenland werden folgende Handlungsmöglichkeiten unterschieden:

- **Informationsaustausch** und Abstimmungen ohne wechselseitige Handlungsverpflichtung,
- **Kooperationsprozesse**, die in gemeinsame, akkordierte Projekte und Maßnahmen oder in Vorgangsweisen münden,
- **Projekte**, die überwiegend in den Landesmobilitätskonzepten bzw. Landesverkehrsstrategien konkretisiert werden,
- **organisatorische und strukturelle Maßnahmen**, die eine Verbesserung von Schnittstellen, die Schärfung von Abläufen und die klare Zuordnung von Aufgaben betreffen.

Die gemeinsame Strategie umfasst – im Einklang mit den Mobilitätskonzepten der Länder – einen Zeitraum von 15 Jahren.

### INFORMATIONSAUSTAUSCH UND ABSTIMMUNGEN

Eine gemeinsame Mobilitätsstrategie erfordert – unabhängig von weitergehenden Initiativen – Vertrauen zwischen den wesentlichen Handlungsträgern in den Bundesländern. Dazu bedarf es:

- eines regelmäßigen, dauerhaften **Informations- und Erfahrungsaustausches** über Initiativen im eigenen Wirkungsbereich; dieser Informationsaustausch betrifft auch **Vereinbarungen**, die von den Bundesländern mit Dritten geschlossen werden, sofern sie die Mobilitäts- und Verkehrspolitik betreffen. Dazu zählen Vereinbarungen und Verträge mit dem Bund, den Verkehrsunternehmen oder dem Verkehrsverbund Ost-Region sowie regionale Mobilitätspartnerschaften.
- **Konsultationen** bei Initiativen, die auch die anderen Bundesländer betreffen (u. a. Parkraumbewirtschaftung, Vereinbarungen mit den ÖBB, Verträge über Park & Ride und neue Mobilitätsdienstleistungen).

### KOOPERATIONSPROZESSE

Die Planungsabteilungen der Länder sind für die strategische Steuerung und Priorisierung von konkreten Projekten verantwortlich. In Wien ist die Finanzierung

und Planung von Verkehrsprojekten unterschiedlichen Ressorts zugeordnet.

Die PGO unterstützt die strategische Planung organisatorisch. Die zentrale Aufgabe des VOR ist die operative ÖV-Planung, dazu gehört auch die Bereitstellung eines intermodalen Informationssystems. Das Stadt-Umland-Management ist vorrangig für die kooperative Entwicklung konkreter Projekte zuständig.

Grundsätzlich sollen die vorhandenen Einrichtungen bzw. Organisationen (Planungsgemeinschaft Ost, Verkehrsverbund Ost-Region, Stadt-Umland-Management) für gemeinsame Aufgaben herangezogen werden.

### Strategische Steuerung

Für komplexe Aufgaben mit unterschiedlichen, aber auch mit gemeinsamen Interessen sind entsprechende Kooperationsprozesse notwendig. Für derartige Prozesse, aber auch für die Vorbereitung konkreter Projekte bedarf es einer kooperativen Steuerung auf strategischer Ebene. Diese Steuerung wird von den Planungsabteilungen der Länder wahrgenommen. Folgende Aufgaben stellen sich jedenfalls:

- **Einvernehmen** über den Stellenwert der Klima-, Umwelt- und Energiepolitik für die Mobilitäts- und Verkehrspolitik, bis hin zur Vereinbarung geeigneter Indikatoren als Grundlage für gemeinsame politische Beschlüsse,
- ein abgestimmtes **Controlling- und Monitoring** der gemeinsamen Verkehrspolitik, sowohl für qualitative bzw. quantitative Ziele, als auch für Maßnahmen.

### „Regionale Mobilitätspartnerschaften“ für das Wiener Umland

Die Aktivitäten und Kooperationsprozesse der Planungsgemeinschaft Ost und des Stadt Umland Managements im Verkehrsbereich sollen in diesem Zusammenhang in einem ersten Schritt reflektiert werden – als Grundlage für eine Neuformulierung bzw. Schärfung der Aufgaben. Den Zielen der Mobilitätskonzepte der Bundesländer entsprechend sollen entlang von Korridoren sogenannte „Regionale Mobilitätspartnerschaften“ entwickelt werden – ähnlich der Pilotaktivität „Regionales Mobilitätskonzept Korridor Schwechat-Wien-Flughafenregion“, welche im Rahmen des EU geförderten Projekts PUMAS bearbeitet wurde. Das Stadt-Umland-Management Wien – Niederösterreich kann dabei eine koordinierende Rolle einnehmen. Nunmehr sollen auch andere Korridore innerhalb eines grenzüberschreitenden Kooperationsprozesses behandelt werden – mit gemeinsamen Zielen, Maßnahmen

und Projekten. In diese Prozesse sollen die Gemeinden, die Bundesländer, der Verkehrsverbund Ost-Region und die Verkehrsunternehmen eingebunden werden. Vorhandene Projekte, wie die in Wien erarbeiteten Rad-Langstrecken, Initiativen zur ÖV-Tarifpolitik, Vorschläge für Park & Ride-Anlagen oder die Ausweitung von „nextbike“ sind in diese multimodal orientierten Prozesse einzubringen.

### Mobilitäts- und Verkehrskorridore

Für die Straßen- und Schienenkorridore in der Stadtregion+ sind Angebotsqualitäten und die dazu notwendige Infrastruktur festzulegen. Für die Erschließung abseits der Korridore sind attraktive Schnittstellen Bahn-Bahn, Bahn-Bus und Park & Ride- sowie Bike & Ride-Anlagen notwendig. Derartige ÖV-Knoten sind unter Berücksichtigung des Haltepunktregimes S-Bahn/REX festzulegen.

### Bedarfsorientierter öffentlicher Verkehr

Die Finanzierung attraktiver Linienverkehre außerhalb der Verkehrsachsen wird immer schwieriger, deshalb sind neue Formen der ÖV-Erschließung zu entwickeln. Über den vorhandenen, bundesweiten Informationsaustausch hinaus sollen die unterschiedlichen Aufgaben

- ÖV-Versorgung in dünn besiedelten Gebieten (Niederösterreich und Burgenland)
- ÖV-Angebote in Schwachlastzeiten (alle Bundesländer)

in einem gemeinsamen Prozess münden, in dem der VOR als Informationsträger aller ÖV-Angebote einbezogen werden soll. Aus diesem Prozess werden Projekte im Bereich der Landesgrenzen abzuleiten sein, ebenso wird eine einheitliche Qualität und Organisationsform bzw. Rechtsgrundlage des so genannten Mikro-ÖV angestrebt.

### Schnittstellen

Die Finanzierung, Organisation und Planung im Verkehr ist komplex und unübersichtlich. Aus einer systematischen Analyse derzeitiger Aufgaben und Prozesse sollen klare Schnittstellen, etwa zwischen dem Bund, den Bundesländern und dem VOR sowie der ÖBB und der ASFINAG, definiert werden.

### PROJEKTE

Die Bundesländer bekennen sich zum Flughafen Wien als wichtiger Standort und bedeutsame Drehscheibe im internationalen Flugverkehr sowie zur Wasserstraße Donau. Der neue Hauptbahnhof Wien ist für alle drei Bundesländer ein wichtiger Meilenstein für zukünftige Mobilitätsangebote. Darüber hinaus sind mittelfristig folgende Projekte vorrangig und wichtig:

### Verkehrsdienstevertrag 2019

Die Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) hat als Aufgabenträgerorganisation der Länder mit der ÖBB-Personenverkehr AG Verkehrsdiensteverträge für die Länder Wien und Niederösterreich jeweils mit einer Laufzeit bis Ende 2019 abgeschlossen, mit denen konkret jene Leistungen bestellt werden, die über das vom Bund gemäß §7 ÖPNRV-Gesetz 1999 sicherzustellende Grundangebot hinausgehen. Der Verkehrsdienstevertrag für das Burgenland wurde seinerzeit direkt vom Land mit einer Laufzeit bis Ende 2020 abgeschlossen.

Ziel der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland ist es, eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage für die Leistungsbestellung nach dem Auslaufen der derzeit geltenden Verträge auf Basis der NRSO-Vereinbarungen zu erarbeiten. Den derzeit einzelnen Verträgen soll dann ein gemeinsamer Vertrag für alle drei Bundesländer nachfolgen. Diese Verträge müssen Qualitätskriterien und ein Controlling-Instrument enthalten.

Mit der Verkehrswirksamkeit des Wiener Hauptbahnhofes im Dezember 2015 werden neue Durchbindungen im Schnellbahnverkehr möglich. Langfristig wird ein 15-Minuten-Schnellbahntakt auf den radialen Außenästen während der Hauptverkehrszeit angestrebt.

### Regionale Verkehrsachsen

In den Verkehrsstrategien und Mobilitätskonzepten der drei Bundesländer sind Infrastrukturprojekte auf der Schiene und auf der Straße enthalten. Die angestrebten Verkehrs- und Angebotsqualitäten auf diesen Verkehrsachsen sind zwischen den Bundesländern abzustimmen.

### Langfristiges ÖV-Netz

Das Netz des schienengebundenen Nah- und Regionalverkehrs ist mit ausreichend Kapazitäten auszustatten und mit den regionalen und lokalen Bus- oder Straßenbahnsystemen sowie der U-Bahn in Wien zu verknüpfen. Dazu sind verkehrsorganisatorische und bauliche Maßnahmen notwendig, die im Rahmen der bundesländerübergreifenden Steuerung gemeinsam mit den

Verkehrs- und Infrastrukturunternehmen und dem VOR weiterverfolgt werden sollen.

#### Angebote an ÖV-Knoten

Die Abstimmung des Angebotes an Verkehrsachsen mit den ÖV-Angeboten in den Zwischenräumen ist für den Zugang zur Mobilität besonders wichtig. Dazu gehören:

- Definition von ÖV-Knoten durch Festlegung der Aufgabenteilung im schnellen und langsameren Nahverkehr (REX, S-Bahn),
- abgestimmte Angebotsqualitäten (Intervalle, kurze Wartezeiten) zwischen Achsen- und Flächenerschließung,
- Park & Ride-Angebote an attraktiven Knoten so nah wie möglich am Wohnort – im Sinne einer regionalen Angebotsstrategie – als wesentlicher Beitrag zur Erhöhung der ÖV-Nachfrage im Pendlerverkehr sowie
- durchgängige intermodale Informationssysteme.

#### Radverkehr

In Städten und Ballungsräumen nimmt der Radverkehr stark zu. Alle drei Länder bekennen sich zu einer Förderung des Radverkehrs, insbesondere des Alltagsradverkehrs. Das beinhaltet Aktivierungskampagnen und Öffentlichkeitsarbeit seitens der Länder und Kommunen, aber auch den Ausbau von wichtigen Radrouten für den Alltagsradverkehr. Wien setzt dabei unter anderem auf den Ausbau und die Verbesserung von Hauptradrouten, insbesondere auf Radlangstreckenverbindungen, die auch dem stadtgrenzenüberschreitenden Radverkehr (z. B. als Zubringer zu ÖV-Haltestellen) dienen sollen. Diese Radlangstrecken werden gemeinsam mit den Wiener Bezirken und den angrenzenden Gemeinden entwickelt. In Niederösterreich wird ein sogenanntes RADLgrundnetz entwickelt, das Burgenland definiert Basisradrouten. Alle drei Bundesländer entwickeln Mitfinanzierungen bzw. Förderungen, die die Gemeinden bzw. die Gemeindebezirke Wiens bei der Umsetzung von Maßnahmen unterstützen. Von hoher Bedeutung ist die Abstimmung der Anschlusspunkte zwischen den Netzen sowie die Weiterentwicklung der Radverleihsysteme.



## Glossar

<b>Bahnschleife</b>	Im Eisenbahnwesen versteht man unter einer Bahnschleife (auch Verbindungskurve oder Verbindungslinie) ein kurzes Streckenstück, das bei zwei zusammentreffenden oder kreuzenden Eisenbahnstrecken Zügen eine zusätzliche direkte Übergangsmöglichkeit von einer Strecke auf die andere bietet.
<b>Begegnungszone</b>	Eine Verkehrsfläche, auf der sich alle Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer gleichberechtigt bewegen können. Rechtliche Grundlage im § 76c StVO.
<b>Besetzungsgrad</b>	Anzahl der Personen pro Fahrzeug
<b>Bike &amp; Ride</b>	Anlage zum Abstellen von Fahrrädern an Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
<b>Car-Sharing</b>	Organisierte, gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge
<b>Centrope-Region</b>	Centrope ist eine Europaregion, die aus dem tschechischen Kreis Südmähren, den slowakischen Selbstverwaltungskreisen Bratislava und Trnava, den westungarischen Komitaten Győr-Moson-Sopron und Vas und den österreichischen Bundesländern Burgenland, Niederösterreich und Wien besteht.
<b>CNG</b>	Compressed Natural Gas – komprimiertes Erdgas
<b>E-Mobility</b>	Kurzform für Elektromobilität – die Nutzung von Elektrofahrzeugen zur Befriedigung individueller Mobilitätsbedürfnisse
<b>E-Ticketing</b>	Nutzung elektronischer Tickets im öffentlichen Verkehr
<b>Emission</b>	Ausstoß von Störfaktoren (Schadstoffe, Lärm) in die Umwelt
<b>ERRAM</b>	„Erreichbarkeitsbasiertes Raum-Analyse-Modell“ – ein Berechnungsmodell zur Ermittlung von Erreichbarkeitspotenzialen von Standorten
<b>Fahrgemeinschaft</b>	Eine Gruppe von zwei oder mehreren Personen, von denen eine mit dem eigenen Auto die anderen zum Arbeitsplatz oder auf eine andere Fahrt mitnimmt. Fahrgemeinschaften können privat oder durch Mitfahrportale (z. B. im Internet) organisiert werden.
<b>Fertő-Hanság mobil</b>	Beim Projekt „Umweltfreundliche Mobilität Fertő-Hanság – Fertő-Hansági Környezetbarát Mobilitás“ kurz „Fertő-Hanság mobil“ handelt es sich um ein grenzüberschreitendes Projekt im Rahmen des Programms für Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ) Österreich – Ungarn.



<b>Gmoabusse</b>	Mikro-ÖV-System (bedarfsgesteuerter öffentlicher Verkehr) in den Gemeinden Breitenbrunn, Mörbisch, Pötttsching und Purbach
<b>GreMo</b>	Kurzform für das vom Programm für Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ) „creating the future“ geförderte Projekt „Grenzenlose Mobilität Burgenland – Westungarn – GreMo Pannonia“ (2008–2012).
<b>Grenzbahn</b>	Kurzform für das vom Programm für Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ) „creating the future“ geförderte Projekt Grenzbahn (ETZ HU-AT 2007–2014), im Rahmen dessen eine finanzielle, ökonomische, regionalwirtschaftliche und ökologische Bewertung von Ausbaumaßnahmen sowie des Bahnbetriebes auf den Bahnstrecken Oberwart – Szombathely (Neubau) sowie Sopron – Ebenfurth (Kapazitätserweiterungen) als Grundlage der Finanzierung von infrastrukturellen Maßnahmen erfolgt.
<b>GVS</b>	Abkürzung für die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland
<b>Immission</b>	Einwirkung von Störfaktoren aus der Umwelt auf Mensch und/oder die natürliche Umwelt
<b>Individualverkehr (IV)</b>	Im Individualverkehr wird ein individuell zur Verfügung stehendes Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad, Motorrad etc.) weitgehend frei bezüglich Zeit und Weg genutzt
<b>Iron Curtain Trail (ICT)</b>	Der „Euro Velo 13-ICT Radwanderweg“ wird im Rahmen des SEE-Projektes „Iron Curtain Trail“ ( <a href="http://www.ict13.eu">www.ict13.eu</a> ) durchgeführt. Das Land Burgenland ist Projektpartner in diesem EU-Projekt
<b>Kiss&amp;Ride</b>	Anlage zum Abliefern oder Abholen von Fahrgästen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
<b>Kurspaare</b>	Man spricht im Bahn- und Busverkehr von einem Kurspaar (auch Intervall-Paar), wenn sowohl die Möglichkeit zur Hin-, als auch zur Rückfahrt von einem Ausgangspunkt zu einem bestimmten Ziel gegeben ist.
<b>Linienverkehr</b>	Das fahrplanmäßige Verkehren von Fahrzeugen der Personen- oder Güterbeförderung auf vorgegebenen Linien auf Basis des Kraftfahrliiniengesetzes
<b>Mikro-ÖV</b>	Lokale und klein(st)regionale ÖV-Systeme (Mikro-ÖV-Systeme) sollen vorhandene Defizite in der regionalen Mobilitätsversorgung ausgleichen und kleinräumige, bedarfsgesteuerte und nutzerinnen- und nutzerorientierte Alternativen anbieten, die das bestehende ÖV-Angebot (Linienverkehr) ergänzen.

<b>MIV</b>	Abkürzung für „motorisierter Individualverkehr“ (z. B. Pkw, Motorrad)
<b>Mobilitätsmanagement</b>	Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens zugunsten eines effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs durch Information, Beratung und Bewusstseinsbildung
<b>Mobilitätszentrale</b>	Informationsstelle für regionale Fahrplan- und Tarifauskunft und Anlaufstelle zu Themen des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) für Einzelpersonen, Schulen und Kindergärten, Gemeinden, (Tourismus-)Betriebe, Verkehrsunternehmen und Interessensvertretungen. Sie erfüllt organisatorische, koordinative und verkehrsplanerische Aufgaben. Im Bereich des Mobilitätsmanagements ist sie Schnittstelle zwischen Kunden, Verkehrsbetreibern und Politik.
<b>Modal Split</b>	Verkehrsmittelwahl im Personenverkehr
<b>Motorisierungsrate</b>	Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner
<b>nextbike</b>	Ein automatisches Radverleihsystem
<b>NMV</b>	Nicht motorisierter Verkehr (zu Fuß, Fahrrad etc.)
<b>Öffentlicher Verkehr (ÖV)</b>	Jener Verkehr, der für jede Nutzerin und jeden Nutzer öffentlich zugänglich ist. In konkretem Fall insbesondere die öffentliche Personenbeförderung mit Bus und Bahn.
<b>Parallelverkehr</b>	Betrieb von mehreren Bus- und/oder Bahnlinien mit räumlich und zeitlich ähnlicher Linienführung
<b>Park&amp;Drive</b>	Anlage zum Abstellen des Autos zur Bildung von Fahrgemeinschaften
<b>Park&amp;Ride</b>	Anlage zum Abstellen des Autos bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
<b>Pedelec/E-Bike</b>	Fahrrad mit unterstützendem Elektroantrieb
<b>Pendlerin/Pendler</b>	Person mit Arbeitsort außerhalb der Wohngemeinde
<b>SETA</b>	Kurzform für das Projekt „South-East-Transport-Axis“. Das Projekt SETA (South East Europe Programme 2007–2014) hatte die Verbesserung der Bahnverbindungen von Wien/Bratislava zu den nordadriatischen Häfen Koper und Rijeka über das Burgenland und Westungarn im Güter- und Personenverkehr zum Ziel

<b>Siedlungskerne</b>	Siedlungskerne sind zusammenhängende, geschlossene Siedlungseinheiten, die nach einer einheitlichen, österreichweiten Methode auf Rasterzellenbasis mit GIS (Geografisches Informationssystem) ermittelt werden. Siedlungskerne werden nach Siedlungskerngrößen klassifiziert.
<b>Transdanube</b>	Das Ziel dieses SEE-Projektes ist es, entlang der Donau Angebote für klimafreundliche Mobilität im Tourismus zu entwickeln.
<b>Verkehrsträger</b>	Verkehrsträger wird hier im Sinne von Leistungsträger (Medium „auf dem“ oder „in dem“ Transport- oder Verkehrsdienstleistungen durchgeführt werden) verstanden. Verkehrsträger sind die Straße, die Schiene, die Wasserstraße und der Luftraum.
<b>VOR</b>	Kurzform für die Verkehrsverbund Ost-Region GmbH

## General Transport Strategy Burgenland

The last ten years brought forward improvements for all parts of Burgenland. The most important measures have been:

- Electrification of the Pannoniabahn (Wulkaprodersdorf – Neusiedl am See) and the Neusiedler Seebahn (Neusiedl am See – Pamhagen – Fertőszentmiklós) resulted in major travel time reductions and direct connections to Vienna
- Short changing times and better connections in the transport nodes Neusiedl am See, Wulkaprodersdorf and Weppersdorf
- Forerunner in the field of demand driven mobility offers (e.g. call-a-bus systems) closing the gap on the last mile and providing the people with demand driven transport offers in remote rural regions
- Finalisation of the highway A6, major parts of the S31 and bypass Oberwart
- Establishment of the mobility center Burgenland acting as an information and coordination platform for public transport and cycling in the whole region

As the framework conditions have changed significantly since the development of the last general transport concept in 2002 the decision has been taken to elaborate a new strategy and guideline for the future development of the mobility system in the region.

### **Acting jointly: mobility for all – sustainable–innovative–safe**

The requirements of the inhabitants played the crucial role in the elaboration of the general mobility and transport strategy. More than 10.000 households representing around 24.000 people took part in a region wide survey. In addition to that 500 pupils participated in an online survey. The information gained through these surveys provided the experts with the necessary information about the mobility behavior as well as wishes and requirements.

### **The participation process**

During 10 public workshops in the regions more than 500 people joined the experts, discussing the findings of the strategy process against the background of their personal needs. In addition stakeholders from different fields of work have been invited to participate in two steering committee meetings. 80 experts followed the invitation and brought in their valuable expertise into the strategy development process.

### **User group-driven approach**

With the information gained during the most comprehensive public participation process ever organized in the region, it was possible to concentrate the activities on the specific requirements of the different user groups. The objectives as well as the selected measures focus on improving the mobility options of commuters, pupils and students, local residents of all age, tourists as well as the economy.

### **Focus on the most efficient measures**

Tangible objectives set the ground for the selection of those measures which bring the highest benefit for the different user groups. For the definition of the strategy's objectives, the following planning principles have been taken into account: accessibility, sustainability, efficiency, cooperation, innovation and safety.

Contrary to the previous concept this strategy development process didn't result in a comprehensive list of necessary development measures. This time rather broad fields of action have been defined, deducted from the planning principles and the objectives. On the one hand these fields of action reflect the requirements of the people. On the other hand they take into account the overall development necessities of the transportation system.

### **Mobility on the local level**

Demand driven mobility offers (like call-a-bus systems) act as an important component securing mobility on the local level. Based on the experience gained during the last years, the region is aiming to strengthen its role as a forerunner in the development and implementation of these micro-public transport systems. Increasing the usability of bicycles everyday usage is another important puzzle stone to provide local people with adequate mobility offers.

### **Being mobile within the region**

Providing adequate infrastructure and improving the interfaces to public transport offers are supposed to improve the possibility to use the bicycle for trips to work, to school, etc. even if these facilities are outside the own municipality.

Non-harmonized timetables of busses and trains are a major constrain for an efficient public transport system. The upcoming tendering process for all bus lines in the region will be a great opportunity to harmonize the current transport offers. The tender specification will force transport companies to fulfil certain quality standards. Experiences from other regions have shown that this results in more comfort and better information for passengers. In order to provide seamless mobility offers for the people, it is necessary to facilitate changing between the different modes of transport. This does not end with bus and train, but also has to take motorists and cyclists into account. The provision of adequate park-and-ride and bike-and-ride facilities is as important as of infrastructures accessible for handicapped people.

### **Fast access to the centers**

Efficient transport connections to the most important centers are of major importance for commuters as well as for pupils and students. While action in road transport has to be focused on closing the last gaps in road infrastructure or increasing the capacity of specific sections of the road network, major efforts have to be taken in order to provide adequate infrastructure for efficient public transport offers. Selected infrastructure development measures (especially in the railway network) will result in attractive travel times into the regional and supra-regional centers. Organizational measures aiming at harmonizing the existing transport offers especially in the major transport nodes will result in further reductions of travel time and increased efficiency of the overall transportation system.

### **Access to the world**

Access to the most important international centers is crucial for the regional economy. This is true for companies which need to have efficient connections to international transport axes and logistic nodes but also for tourists which would like to get at their destination in the fastest and most comfortable way. Providing access to the main transport axes (which are mostly passing by the region) and to the main transport hubs is an important precondition to improve the region's competitiveness.

### **Future mobility**

Innovations will improve the organizational and technical framework conditions in the years to come. New information systems bringing together data from different transport operators and transport modes will increase the efficiency of operation and provide users with comprehensive and up-to-date information. This will reduce existing barriers and increase safety and reliability in the overall transportation system.

Experiences in the past have clearly highlighted that successful projects have to involve all relevant stake-holders. Public participation plays a crucial role in the planning and implementation phase. Therefore cooperation will be the success factor in the now starting implementation phase of the strategy.

### **Successful implementation**

The objectives defined in the general transport strategy will support the responsible departments within the regional administration to select the most efficient measures in terms of their contribution to achieve the defined targets. A continuous monitoring makes sure that negative developments can be identified and counteractions can be set in a very early stage.





## **Impressum**

### **Herausgeber und Medieninhaber**

Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH  
Europaplatz 3/3, 1150 Wien

### **Inhaltliche Koordination und Projektleitung**

Peter Zinggl  
Amt der Burgenländischen Landesregierung –  
Landesamtsdirektion – Stabsstelle Raumordnung und Wohnbauförderung –  
Gesamtverkehrskoordination/Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH

### **Inhaltliche Bearbeitung**

Andreas Friedwagner, Benedikt Hahn und Thomas Langthaler  
Verracon GmbH, Eschenbachgasse 11, 1010 Wien  
Roman Michalek  
EBE Solutions GmbH, Technologiezentrum Eisenstadt, Marktstraße 3, 7000 Eisenstadt

### **Öffentlichkeitsarbeit und Bürgerbeteiligung**

Andrea Weninger, Oliver Wurz, Werner Rosinak  
Rosinak & Partner ZT GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien

### **Lektorat**

Benedikt Hahn, Andrea Weninger

### **Grafisches Konzept und Gestaltung**

Atelier Unterkircher Jankoschek

### **Bildnachweis**

Archiv, iStockphoto, Fotolia.com, Friedl Jankoschek, Mobilitätszentrale Burgenland,  
ÖBB – Harald Eisenberger | RCG, Rosinak & Partner

### **Druck**

Druckerei Wograndl, Mattersburg

### **Besonderer Dank gilt**

allen Burgenländerinnen und Burgenländern, die sich an der Erstellung der Gesamtverkehrsstrategie aktiv beteiligt haben, insbesondere den Jugendlichen, die an der Online-Befragung für Schülerinnen, Schüler und Lehrlinge teilgenommen haben; den Mitgliedern des Projektbeirates für ihre wertvollen fachlichen Beiträge; Martina Jauck und Ivan Grujic von der Mobilitätszentrale Burgenland; Bente Knoll und ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern vom Büro für nachhaltige Kompetenz und dem Verkehrsverbund Ost-Region.

Eisenstadt, Sept. 2014





[www.b-mobil.info](http://www.b-mobil.info)

