

Gesamtverkehrskonzept Burgenland

GVK BURGENLAND 2002:

**Nachführung und Anpassung des Gesamtverkehrskonzeptes 1994
an die geänderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen**

**Neupositionierung des Burgenlandes im nationalen und
internationalen Verkehr**

Endbericht

TEXTBAND

Wien, Mai 2002

Auftraggeber:

Amt der

Burgenländischen Landesregierung



Integrierte Planung und Entwicklung regionaler Transport- und Versorgungssystem
Ges.m.b.H

Impressum

Bearbeitung:

Roland Beier
Gernot Gmeinhard
Dipl. Ing. Nikola Hochholdinger
Dr. Gerhard Platzer
Dipl. Ing. Tobias Vanicek

Wien, Feber 2002

Medieninhaber:

IPE
Integrierte Planung und Entwicklung regionaler Transport- und
Versorgungssystem Ges.m.b.H

Hersteller:

IPE Ges.m.b.H., Kaiserstraße 45, A-1070 Wien

Aktualisierung:

Amt der Burgenländischen Landesregierung,
LAD-Verkehrskoordination, Mai 2002

INHALTSANGABE

| | | |
|-------|---|----|
| 1. | EINLEITUNG | 3 |
| 2. | AUFGABENSTELLUNG FÜR DAS GVK-B 2002 | 4 |
| 3. | AUSGANGSSITUATION | 5 |
| 3.1 | Maßnahmen des GVK-B 1994 – | 5 |
| 3.2 | Änderungen der internationalen Rahmenbedingungen 1994-1999 | 8 |
| 3.3 | Änderungen der nationalen Rahmenbedingungen 1994 - 1999 | 8 |
| 3.4 | Maßnahmen der regionalen Wirtschaftsentwicklung im Burgenland | 10 |
| 4. | VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSETZUNGEN | 11 |
| 4.1 | Ziele der burgenländischen Verkehrspolitik | 11 |
| 4.2 | Prinzipien der Verkehrserschließung | 12 |
| 5. | NEUE RAHMENBEDINGUNGEN | 14 |
| 5.1 | Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur - | 16 |
| 5.1.1 | die Festlegung der hoch/höherrangigen Verkehrserschließung in Europa (TEN, Paneuropäische Korridore) | 16 |
| 5.1.2 | Schienerverkehrs-Infrastruktur - Österreich, Nachbarstaaten | 17 |
| 5.1.3 | Straßenverkehrs-Infrastruktur - Österreich, Nachbarstaaten | 19 |
| 5.1.4 | Flugverkehr | 21 |
| 5.2 | Maßnahmen der regionalen Wirtschaftsentwicklung | 23 |
| 5.3 | Die EU-Erweiterung | 25 |
| 5.4 | Auswirkungen auf das Burgenland | 26 |
| 5.4.1 | Auswirkungen auf die Standortqualität im Burgenland | 26 |
| 5.4.2 | Auswirkungen auf die regionale Entwicklung im Burgenland | 27 |
| 5.4.3 | Auswirkungen auf die Qualität der Verkehrsdienstleistungen | 28 |
| 5.4.4 | Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung | 32 |
| 6. | DIE POSITIONIERUNG DES BURGENLANDES IN EUROPA | 34 |
| 6.1 | Positionierungschancen | 34 |
| 6.2 | Standortqualität und Erreichbarkeit | 36 |
| 6.3 | Die bestehenden Erreichbarkeitsverhältnisse im Burgenland | 39 |
| 6.3.1 | Europäische Wirtschaftsräume – internationale Märkte – Güterverkehrsverflechtungen des Burgenlandes | 39 |
| 6.3.2 | Erreichbarkeitsverhältnisse im Güterverkehr | 40 |
| 6.3.3 | Erreichbarkeitsverhältnisse im Personenverkehr | 41 |

| | | |
|-------|---|----|
| 7. | VERKEHRSPROGRAMM BURGENLAND..... | 45 |
| 7.1 | Konsequenzen der geänderten Rahmenbedingungen für die Verkehrspolitik | 45 |
| 7.2 | Verkehrswegekonzept Infrastruktur | 46 |
| 7.2.1 | Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr..... | 46 |
| 7.2.2 | Maßnahmen im Schienenverkehr..... | 48 |
| 7.3 | Maßnahmen der Verkehrsorganisation | 52 |
| 7.3.1 | die Strukturierung des öffentlichen Verkehrs im Burgenland | 52 |
| 7.3.2 | Park and Ride | 54 |
| 7.3.3 | Neuordnung der Verkehrsverbünde | 57 |
| 7.3.4 | Logistik, Verkehrsdienstleistungen Güterverkehr..... | 59 |
| 7.3.5 | Telematik und Verkehr..... | 59 |
| 8. | ZUSAMMENFASSUNG | 63 |
| 9. | VERZEICHNISSE | 70 |
| 9.1 | Quellenverzeichnis..... | 70 |
| 9.2. | Anhang..... | 71 |

1. EINLEITUNG

Als Folge der grundlegenden wirtschaftlichen und politischen Neuordnung Europas seit 1989 (Ostgrenzöffnung, EU-Erweiterung, EU-Beitritt Österreichs) haben sich die internationalen Wettbewerbsbedingungen, die wirtschaftlichen und raumstrukturellen Entwicklungsvoraussetzungen wesentlich geändert.

Diese bereits eingetretenen und die noch künftig zu erwartenden weiteren Änderungen der internationalen, nationalen und regionalen Rahmenbedingungen erfordern eine **Neupositionierung des Burgenlandes**, die eines der wichtigsten landespolitischen Ziele darstellt.

Neupositionierung bedeutet, die aus den Änderungen der Rahmenbedingungen erwachsenden **Chancen für die Entwicklung** der burgenländischen Wirtschaft und der burgenländischen Regionen zum Wohle der Landesbevölkerung **zu nutzen**, und gleichzeitig die auch zu erwartenden Risiken zu verringern.

Aufgabe des Verkehrssystems ist es dabei, die Wahrnehmung dieser Entwicklungschancen zu ermöglichen, bzw. optimal zu unterstützen. Um dieser Aufgabe gerecht zu werden müssen **Verkehrspolitik** und Verkehrsplanung laufend an den **sich ändernden Rahmenbedingungen** überprüft und gegebenenfalls an diese Rahmenbedingungen angepasst werden.

Infolge der Lage an der EU-Außengrenze und der Festlegung des Landesgebietes als Ziel-1-Fördergebiet erfährt gerade das Burgenland **starke Veränderungen durch die gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen und Entscheidungen im europäischen Raum**.

Aus den geänderten Rahmenbedingungen, insbesondere der EU-Erweiterung auf die Nachbarstaaten Ungarn, Slowakei und Slowenien und den Auswirkungen der Projekte (Investitionen) im Rahmen der Strukturfondsförderung ergeben sich neue Anforderungen an das Gesamtverkehrskonzept Burgenland.

Zudem ergäben sich nach einem Beitritt Ungarns zur EU aufgrund der räumlichen Lage inmitten des Raumes zwischen Wien - Bratislava - Budapest – Laibach **enorme Entwicklungspotentiale und Standortvorteile** im internationalen Wettbewerb, sofern frühzeitig die Voraussetzungen für die optimale Erreichbarkeit der Absatzmärkte und Arbeitszentren im bestehenden Verkehrsnetz geschaffen werden.

Aus diesen Gründen hat die burgenländische Landesregierung die Nachführung und **Anpassung des Gesamtverkehrskonzeptes aus dem Jahre 1994** an die neuen Gegebenheiten und die geänderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen beauftragt.

2. AUFGABENSTELLUNG FÜR DAS GVK-B 2002

Aufgabe und Ziel der GVK-B 2002 sind neben der Erfassung und Bereitstellung aller Entscheidungsgrundlagen die Ableitung eines **kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmenkonzeptes** insbesondere für den hoch/höherrangigen Verkehr im Burgenland, sowie Ableitung von Maßnahmen zur Realisierung des Konzeptes in Abstimmung mit den Maßnahmen in den sekundären Netzen.

Hauptaugenmerk bei der Nachführung und Anpassung des GVK-B 1994 liegt in der Berücksichtigung der **Transnationalität** (transeuropäische Netze und paneuropäische Korridore), und den verkehrlichen Anforderungen, die von der EU-Erweiterung und den laufenden Projekten und Initiativen zur Strukturförderung gestellt werden.

Die Erarbeitung des GVK-B 2002 wurde von der **Arbeitsgruppe Gesamtverkehrsplanung beim Amt der Burgenländischen Landesregierung** unterstützt, in der alle relevanten Fachabteilungen des Amtes vertreten sind. Die Abstimmung der burgenländischen Interessen mit jenen der angrenzenden westungarischen Komitate wird im Rahmen Euregio West/Nyugat Pannonia vorgenommen.

Das GVK-B 2002 ergänzt und erweitert die bereits im GVK-B 1994 angeführten Maßnahmen vor allem um **die internationalen hoch/höherrangigen Verkehrsverbindungen** (Darstellung 2), die für die Positionierung des Burgenlandes im erweiterten EU-Raum von hoher Bedeutung sind.

In Bezug auf die veränderten Rahmenbedingungen sind

- die verkehrspolitischen Zielsetzungen nach wie vor unumschränkt gültig
- die Prinzipien der Neuordnung des regionalen und internationalen Verkehrs weiterhin aufrecht zu erhalten
- das übergeordnete Konzept der Knotenoptimierung im ÖV ist weiterhin konsequent zu verfolgen und auf die zunehmende Bedeutung der Ost-West-Verkehrsnachfrage abzustimmen
- die regionalen Verkehrskonzepte für das nördliche, mittlere und südliche Burgenland in erster Linie um die hoch/höherrangigen Verkehrsverbindungen zu erweitern und die Realisierung der bereits begonnen Maßnahmen fortzusetzen.

3. AUSGANGSSITUATION

Durch die Änderungen der internationalen, nationalen und regionalen Rahmenbedingungen haben sich die Voraussetzungen nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung des Burgenlandes sondern auch die Voraussetzungen für die 1995 begonnene Umsetzung der Maßnahmen im GVK - B 94 wesentlich geändert.

3.1 Maßnahmen des GVK-B 1994 – Entwicklungsstand – Realisierung - Änderungsanforderungen

Basis für die Neuauflage und Anpassung des Gesamtverkehrskonzeptes Burgenland 2002 bilden die Inhalte des Gesamtverkehrskonzeptes 1994.

Das GVK-B 1994 umfaßte im wesentlichen

- die verkehrspolitischen Zielsetzungen (als Grundlage der Beurteilung aller verkehrspolitischen Maßnahmen)
- daraus abgeleitete Prinzipien für die Neuordnung des regionalen, nationalen und internationalen Verkehrs (sowie für die Anbindungen an die höherrangigen Verkehrsnetze)
- regionale Verkehrskonzepte für das Nord-, Mittel- und Südburgenland, die sich jeweils in konkrete Maßnahmen für den öffentlichen Verkehr und den Straßenverkehr gliedern. Eine Reihe von Maßnahmen wurden bereits realisiert.

Von den im GVK-B 1994 vorgeschlagenen **Maßnahmen wurden realisiert** (vgl. Darst.3)

- der **durchgehende Ausbau der A4** (von/bis zur Landesgrenze). Dieser Ausbau brachte eine merkbare Reduzierung der Verkehrsbelastungen auf der B10.
- Der **durchgehende Ausbau der A3** mit Anschluß an die A2.
Diese Maßnahme brachte vor allem für den Raum Eisenstadt eine wesentliche Verbesserung der Erreichbarkeit von Wien.
- Der **Grenzübergang Kittsee**.
Der Grenzübergang wurde für den internationalen Pkw-Verkehr und den Güterverkehr geöffnet, bis zur Realisierung eines entsprechenden Konzeptes der Straßenverbindung Kittsee - A4 (Spange Kittsee A6) bleibt dieser Grenzübergang im Güterverkehr auf 7,5 t beschränkt.
- Die Fortführung der S31 bis Oberpullendorf (im Bau).
- Die Umfahrungen Oberwart, Großpetersdorf, Klingebach und Wulkaprodersdorf.
- Die LKW-Entlastungsstraßen Deutschkreutz und Heiligenkreuz.

Neben den Maßnahmen im Straßenverkehr wurden **auch Maßnahmen des GVK 1994 im öffentlichen Verkehr** realisiert.

Grundlage für die Maßnahmen im öffentlichen Verkehr bildete das im GVK-B 1994 entwickelte und vorgestellte **Knotenpunkt-Konzept**. Dieses Konzept sieht die regionale flächenhafte Bündelung der Verkehrsströme auf neun Knotenpunkte im Burgenland vor, von diesen Knotenpunkten aus sollen die hoch/höherrangigen Zentren bzw. die anderen Knoten im linienhaften schnellen Verkehr bedient werden. Die dazu erforderlichen Maßnahmen sind organisatorischer Natur und erfordern auch Eingriffe in die betriebswirtschaftliche Abwicklung der öffentlichen Verkehre. Die für die Realisierung dieses Knotenpunkt-Konzeptes notwendigen organisatorisch-rechtlichen Grundlagen wurden mit den Verkehrsdienstverträgen (ÖBB, ROEE) geschaffen:

- ⇒ Der **Verkehrsdienstvertrag des Burgenlandes mit den ÖBB** wurde 1995 abgeschlossen. In diesem Vertrag bestellt das Land Burgenland nach einem entsprechend ausgearbeiteten Fahrplan Bahnverkehrsleistungen und bezahlt dafür die durch die Einnahmen nicht gedeckten Kosten für diese bestellten Leistungen. Neu an diesem Vertrag war, daß zusätzliche Einnahmen, die aufgrund von Maßnahmen des Landes von den ÖBB erzielt werden, den Kostenbeitrag des Landes reduzieren (Bruttobestellung)
- ⇒ Mit der **Raab-Ödenburger-Ebenfurter-Eisenbahn** wurde ebenfalls **ein Verkehrsdiensetvertrag** für ihr Streckennetz abgeschlossen. Auch hier erfolgte die Bestellung der Leistungen nach einem vorgegebenen, vom Land ausgearbeiteten Fahrplan
- ⇒ Mit der Gründung des **Verkehrsverbund südliches Burgenland** wurde der Verkehrsverbundraum auf das gesamte Landesgebiet des Burgenlandes ausgedehnt

Auf der Grundlage dieser Verträge sowie der bestehenden Verbundverträge VOR (Verkehrsverbund Ostregion) und NBV (Verkehrsverbund Niederösterreich Süd/Burgenland Mitte) konnten konkrete Maßnahmen des GVK-B 94 im öffentlichen Verkehr umgesetzt werden:

- ⇒ **Knoten Neusiedl**, der Bahnhof Neusiedl wurde zum ÖV-Verbundknoten ausgebaut. Neue stündliche Schnellzugsverbindungen nach Wien verringerten den Fahrzeitaufwand Neusiedl – Wien – Neusiedl. Aus dem Seewinkel wurde die Anzahl der nach Wien verkehrenden Busse reduziert, minus 20 % der Verkehrsleistung des Busverkehrs (als Zubringer) zum Bahnhof Neusiedl. Die Verkehre wurden räumlich (Umsteigen auf dem selben Bahnsteig) und zeitlich mit dem Bahnverkehr optimal abgestimmt. Durch diese Maßnahmen konnten gleichzeitig Busleistungen reduziert werden und eine deutliche Steigerung der Inanspruchnahme der Bahn erzielt werden (die Anzahl der Bahnfahrgäste nahm von 1995 auf 1996 um 28 % (!) zu).

Ein **durchgehender Taktverkehr für das gesamte Gebiet des Seewinkels konnte realisiert** werden.

⇒ Neu installiert wurde auch der **Busknoten Weppersdorf**. Zugleich mit der Einrichtung von **Schnellverbindungen im Busverkehr nach Wien und Eisenstadt** wurde eine Park & Ride-Anlage im Knoten errichtet. Der Erfolg dieser Maßnahme bestand ebenfalls in einer wesentlichen Anhebung der Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs (Busverkehr).

In allen anderen Knoten konnten die entsprechenden Maßnahmen noch nicht zur Gänze realisiert werden:

⇒ Im Südburgenland wurde 1996 der **Verkehrsverbund Südburgenland** eingerichtet, zu einer Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs im Sinne des Knotenpunkt-Konzepts kam es im Südburgenland aber bislang noch nicht.

⇒ Im Bahnverkehr wurde weiters auf der eingleisigen Dieselstrecke Eisenstadt-Wulkaprodersdorf eine **durchgehende Verbindung Eisenstadt-Wien** (über die elektrifizierte Bahnstrecke Sopron-Ebenfurth-Meidling) eingerichtet. Mit der Einführung der elektrischen Wendezüge Wien-Wulkaprodersdorf-Sopron mußte die durchgehende Verbindung Eisenstadt-Wien in eine Umsteigeverbindung umgewandelt werden. Ebenso erzwang die dieselpetriebene Strecke Deutschkreutz–Sopron ein zusätzliches Umsteigen auf die elektrischen Züge in Sopron. Beide Änderungen brachten Verschlechterungen der Fahrtbedingungen im Bahnverkehr aus dem Raum Eisenstadt und Deutschkreutz nach Wien.

⇒ Zur Verbesserung dieser Situation wurde die **Elektrifizierung Deutschkreutz-Sopron** beschlossen. Nach Fertigstellung der entsprechenden Bauarbeiten (Fahrplan Mai 2001) wurden wieder durchgehende (elektrische) Züge von Deutschkreutz nach Wien geführt (Fahrzeitgewinne).

Im Güterverkehr wurde der **Güterverkehrsterminal Sopron** eingerichtet, von dem aus auch das Burgenland bedient werden kann.

Im Straßenverkehr wird zur Zeit eine Trasse für die Spange Kittsee-A4 (zur Entlastung der Anrainer durch den neuen internationalen Grenzübergang Kittsee) erarbeitet.

3.2 Änderungen der internationalen Rahmenbedingungen 1994-1999

- **1995: Österreich ist seit 1.1.1995 Vollmitglied der EU**, die legislativen Grundlagen Österreichs wurden dem Besitzstand der EU angepaßt. Die Wettbewerbsbestimmungen der EU treten auch für den österreichischen Verkehrsmarkt in Kraft, (Liberalisierung des Verkehrsmarktes, Privatisierung der ÖBB, Förderungsbestimmungen)
- **1995:** das Burgenland wird für 5 Jahre **Ziel-1-Fördergebiet** (1. Programmplanungsperiode 1995-1999)
- **1997: “Schengener” Abkommen:** Die österreichische Landesgrenze stellt die östliche Außengrenze der EU dar, EU-Regelungen für den grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehr (Kontingentierung) treten in Kraft.
- **1998 (Paneuropäische) Helsinki-Konferenz:** Festlegung der Verkehrsausbaukorridore in den Reformstaaten (Paneuropäische Korridore) und Verknüpfung mit den TEN-Netzen (Transeuropäische Netze) zu einem hoch/höherrangigen gesamteuropäischen Verkehrsnetz (TINA-Prozeß Transport Infrastructure Needs Assessment)
- **1999:** das Burgenland bleibt **weiterhin Ziel-1-Fördergebiet** (2. Programm-planungsperiode 2002-2006)

3.3 Änderungen der nationalen Rahmenbedingungen 1994 - 1999

- **1998/99:** Das Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr legt das längerfristige international wirksame **Ausbauprogramm für den Schienenverkehr in Österreich** (Masterplan-Schiene) als Teil des österreichischen Bundesverkehrswegeplanes vor
- **1998:** Die vom BMfWuV und den Ländern B, K, NÖ, W **einggerichtete Expertengruppe “Nord-Süd Korridore”** empfiehlt den Ausbau einer HL-Strecke Wien-Flughafen-Wampersdorf-Raum Eisenstadt-Sopron-Szombathely-Graz, die Planungen für alle Teilstrecken wurden in Angriff genommen (1999)
- **1999:** Das Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten legt das längerfristige **Ausbauprogramm für das hoch/höherrangige Straßennetz in Österreich** vor (GSD-Studie:

Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich).

- **2002:** Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie legt den Generalverkehrsplan für Österreich vor, in dem die Ausbaumaßnahmen im Burgenland insbesondere im Hinblick auf die EU-Osterweiterung ausgewiesen sind.

3.4 Maßnahmen der regionalen Wirtschaftsentwicklung im Burgenland

1. Programmplanungsperiode 1995-1999

Das zukünftige Verkehrssystem muß nicht nur langfristig die Neupositionierung des Burgenlandes sichern, sondern muß auch kurz- und mittelfristig die Versorgung jener Standorte mit adäquaten Verkehrsdiensten gewährleisten, die im Rahmen der Ziel-1-Programmperiode 1995 – 1999 entstanden sind und weiter ausgebaut werden. Im Land Burgenland wurden im Rahmen der 1. Programmplanungsperiode Investitionen in die regionale Wirtschaftsentwicklung getätigt.

- ⇒ Handelszentrum und Technologiezentrum Eisenstadt – Fertigstellung November 1997
- ⇒ Erweiterung der Fachhochschule Eisenstadt und Pinkafeld
- ⇒ Erweiterung bestehender Gewerbeparks in Heiligenkreuz Siegendorf, Mattersburg und Pinkafeld
- ⇒ Förderung der Tourismusstandorte (Ausbau Therme Lutzmannsburg – massiver Anstieg des Tourismus; Bad Tatzmannsdorf – touristisches Zentrum, Therme und Gолfschaukel Stegersbach, Erneuerung der Seebäderinfrastruktur am Neusiedlersee, Ausbau des Rad- und Reitwegenetzes)
- ⇒ Grenzüberschreitender Gewerbepark Kittsee
- ⇒ Eröffnung des Designer Outlet Centers zwischen Parndorf und Neusiedl Ende August 1998 inmitten des Industriegebietes Parndorf.
- ⇒ Naturpark Weinidylle (Bereich Gemeinden Strem, Deutsch Schützen-Eisenberg, Eberau - Eröffnung 1999), Geschriebenstein, Raab

Diese Investitionen in neue und bestehende Betriebe wurden vom Land Burgenland getätigt, um in den bislang benachteiligten Regionen neue Arbeitsplätze zu schaffen und die regionale Wertschöpfung zu erhöhen. Um jedoch deren Existenz nachhaltig zu sichern, ist ein gewisser Mindesteinzugsbereich, sowie die Erreichbarkeit, bzw. die Nähe zu den Märkten unabdingbare Voraussetzung und auch im hoch/höherrangigen Netz sicherzustellen.

4. VERKEHRSPOLITISCHE ZIELSETZUNGEN

Die grundsätzlichen Ziele der burgenländischen Verkehrspolitik bleiben auch unter Beachtung der Änderung der Rahmenbedingungen bestehen. Nach wie vor stellt die Herstellung der internationalen Erreichbarkeit und die Verbesserung der nationalen Erreichbarkeit das wichtigste der verkehrspolitischen Ziele dar. Die geänderten Rahmenbedingungen, das Beitrittsansuchen Ungarns zur EU und der geförderte Zusammenschluß der West- und Osteuropäischen Verkehrsnetze erfordert nun jedoch eine verstärkte Ausrichtung und Konzentration der Infrastrukturmaßnahmen und –investitionen in grenzüberschreitende **Straßen- und Schienenverbindungen** mit dem Ziel der Schaffung eines Anschlusses der burgenländischen Regionen an die hoch/höherrangigen europäischen Verkehrsnetze.

4.1 Ziele der burgenländischen Verkehrspolitik

1. Die **Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft** sind bestmöglich zu befriedigen.
2. Die **großräumige Verkehrslage** des Burgenlandes soll im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr nachhaltig¹ **verbessert** werden.
3. Die **Erreichbarkeit der zentralen Orte und der Arbeitszentren** soll für alle Landesteile **verbessert** werden.
4. **Sichere, energiesparende und umweltfreundliche Verkehrsabläufe** sind anzustreben.
5. Die optimale Nutzung der spezifischen Vorteile einzelner Verkehrsträger ist durch **Kooperation der Verkehrsträger** zu erreichen.
6. Der **finanzielle Gesamtaufwand** zur Erbringung der Verkehrsleistung ist v.a. im öffentlichen Verkehr (ÖV) zu **optimieren**.
7. Durch ein **Maximum an Informationen für die Betroffenen** ist in der Verkehrsplanung die größtmögliche Akzeptanz der Bevölkerung anzustreben.
8. **Raumordnung und Verkehrsplanung** sind optimal aufeinander **abzustimmen**.

¹ bhg. Burgenland – Report: Nachhaltig = Verkehrssystem, wirtschaftlich, sozial und ökologisch auf Dauer vertretbar

9. Die Verkehrspolitik ist in **Abstimmung mit der wirtschaftlichen Entwicklung und den nationalen, internationalen und regionalen und überregionalen Entwicklungserfordernissen** festzulegen.

4.2 Prinzipien der Verkehrserschließung

Die im GVK-B 1994 angeführten Prinzipien, nach denen die Maßnahmen im (v.a.regionalen) Straßen- und Schienenverkehr bisher durchgeführt wurden, sollen weiterverfolgt werden:

1. **Stärkung der burgenländischen Zentren: (vgl. Darst. 4)**

Verkehrsmaßnahmen werden auch weiterhin so gesetzt, daß sie die in den räumlichen Entwicklungskonzepten angestrebte **Regionalentwicklung optimal fördern**. Im Rahmen der **weiteren Realisierung des Knotenpunktkonzeptes** wird die Verkehrsausrichtung so gestaltet, daß

- die Zentren aus ihrem Umland (=Zuordnungsbereiche der Zentralen Orte) optimal erreicht werden können (flächenhafte Bedienung),
- die Zentren selbst untereinander und v.a. zu übergeordneten Zentren durch schnelle linienhafte Verkehrsverbindungen verbunden sein sollen (linienhafte Bedienung),
- hohe Verkehrsbelastungen in sensiblen Zonen – wie zum Beispiel Nationalpark oder Tourismusregionen - vermieden werden.

2. **Optimierung der Verkehrsleistungen im öffentlichen Verkehr:**

- Realisierung des **Knotenpunktkonzeptes**: Regionale Zentren und andere Verkehrsknoten (z. B. Parndorf, Wulkaprodersdorf, Deutschkreutz, Weppersdorf, Großpetersdorf und Stegersbach) stellen die Umsteigeschwerpunkte im öffentlichen Verkehr dar, von denen aus attraktive und schnelle Verbindungen zu den benachbarten und übergeordneten Zentren bestehen.
- Umsteigewege und -zeiten in den Knoten müssen minimiert werden.
- In den Knoten ist eine enge Abstimmung der Fahrpläne des Nahverkehrs mit dem Regionalverkehr vorzunehmen ("Taktknoten", Verkehrsleitsystem).
- V.a. im Regionalverkehr sind Parallelbedienungen zu vermeiden.
- Im öffentlichen Verkehr ist die Linien- und Haltestellenoptimierung weiterzuführen.

3. **Nachfragegerechte Verkehrsbedienung**

- Verkehrsdienstleistungen im regionalen Personenverkehr sollen entsprechend der zeitlichen und räumlichen Verkehrsnachfrage angeboten werden.
- In Regionen, wo eine wirtschaftliche Führung des Verkehrs nicht mehr möglich ist, sollen die herkömmlichen Verkehrsangebote optimiert und durch bedarfsgesteuerte Systeme ergänzt werden.

- Verkehrsdienstleistungen im Güterverkehr sollen gemäß der derzeitigen und künftig zu erwartenden Wirtschaftsentwicklung standortspezifisch angeboten werden.

4. Bündelung des Transit- und Durchgangsverkehrs im hoch/höherrangigen Straßennetz

- Insbesondere der LKW-Schwerverkehr soll auf den hoch/höherrangigen Straßen konzentriert werden.
- Diese hoch/höherrangigen Straßen sind derzeit die A2, die A3, die A4, die Spange Kittsee sowie die S31 und im Süden des Landes die B65.

5. NEUE RAHMENBEDINGUNGEN

Auswirkungen auf das Burgenland

Die für die Positionierung des Burgenlandes in Europa erforderliche Qualität an Verkehrsdienstleistungen, die dadurch ausgelösten Anforderungen an die burgenländische Verkehrsinfrastruktur sowie die Bedingungen für eine, den verkehrspolitischen Zielsetzungen entsprechende Verkehrsorganisation werden sich in hohem Maße an den neuen Rahmenbedingungen orientieren müssen. Konkrete Anforderungen an die Verkehrsdienstleistungen, Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation ergeben sich insbesondere

- durch die vorgesehenen Investitionen in die internationale Verkehrsinfrastruktur (TEN-Netze, Paneuropäische Korridore), Abstimmung und Verknüpfung beider Netze im Rahmen des TINA-Prozesses (Transport Infrastructure Needs Assessment), Neufestlegung der TEN-Netze 2002
- durch die vorgesehenen Investitionen in die nationale Verkehrsinfrastruktur - Generalverkehrsplan (Österreich, Ungarn, Slowakei, Tschechien, Slowenien)
- durch die EU-Erweiterung
- durch die zweite Programmplanungsperiode des Ziel 1-Gebietes Burgenland
- durch Änderungen der nationalen rechtlichen Rahmenbedingungen
 - Neuregelung der Finanzierung und Organisation des öffentlichen Verkehrs in Österreich ("Nahverkehrsfinanzierungsgesetz" - Bundesgesetz über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs)
 - Neuordnung des Kraftfahrlineiengesetzes
 - Einführung der LKW-Maut auf hoch/höherrangigen Straßen

Änderungen in der Verkehrsinfrastruktur bewirken in der Regel eine Änderung der Standortqualität. Vor allem dann, wenn es sich um Investitionen in die hoch/höherrangige Verkehrsinfrastruktur handelt, sind erhebliche Erreichbarkeitsunterschiede zwischen Standorten, die im unmittelbaren Bereich der "neuen" Infrastruktur liegen und solchen, die weitab liegen, zu erwarten. Die im Rahmen des GVK-B 2002 durchgeführten Analysen der Rolle der Erreichbarkeit weisen eindeutig nach, daß die betrieblichen Standortinvestitionen den Bereichen der besten Erreichbarkeit folgen.

Die EU-Erweiterung wird die regionale Standortqualität der burgenländischen Wirtschaftsstandorte stark beeinflussen. Diesen und den Anforderungen an die Verkehrsdienstleistungen durch die Ziel-1-Gebiet-Maßnahmen muß die Ausrichtung der Verkehrsinfrastruktur und Verkehrsorganisation entsprechen.

Veränderte Rahmenbedingungen werden auch im öffentlichen Verkehr eine Neuorganisation des Angebotes erforderlich machen.

5.1 Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur -

5.1.1 die Festlegung der hoch/höherrangigen Verkehrserschließung in Europa (Transeuropäische Netze, Paneuropäische Korridore)

Es entspricht der Absicht der EU zusammenhängende Transversalen in Europa zu schaffen (vgl. Darst. 5/1). Das nach diesem Anspruch abgegrenzte übergeordnete hoch/höherrangige Verkehrsnetz in West-, Zentral- und Osteuropa, in das vorrangig investiert werden soll, setzt sich aus zwei Netzen bzw. Stufen zusammen.:

- die transeuropäischen Netze (TEN-Netze) und Knoten (TEN-Knoten) (Festlegung der Transversalen im EU-Bereich)
- die paneuropäischen Korridore, bzw. „Helsinki-Korridore“ (Festlegung der Transversalen im Bereich der Beitrittsländer und in Osteuropa)

Die Verknüpfung der beiden Netze miteinander ist Aufgabe des TINA-Prozesses (Transport Infrastructure Needs Assessment)

Für das Burgenland relevant sind die **TEN-Netzabschnitte Straße** (festgelegt durch die EU 1996) mit den bereits vorhandenen höchstrangigen Straßenzügen der A2 (Südautobahn) und der A4 (Ostautobahn).

- Nur im Norden und Osten wird das Burgenland von den übergeordneten Netzen tangiert, die A3 und die S31 führen als Stichstrecken ins Innere des Burgenlandes nach Eisenstadt und Oberpullendorf. Auch durch den Ausbau der europäischen Verkehrsnetze wird das Burgenland keine hoch/hoch/höherrangige Straßenverbindung in die Reformstaaten erhalten

Von den **TEN-Netzabschnitten Schiene** tangieren

⇒ die Ostbahn Wien – Parndorf – Budapest und

⇒ Wien – Parndorf – Bratislava

das burgenländische Landesgebiet im äußersten Norden und die Linie

⇒ Graz – Jennersdorf – Szombathely

im äußersten Süden. Die zentralen Wirtschaftsräume des Landes weisen keine hoch/höherrangigen Bahnverbindungen auf.

Nur die Korridore IV und VII (und ihre Fortsetzung im EU Raum) tangieren das Burgenland im äußersten Norden. Die Korridore V und X (und ihre Fortsetzung im EU-Raum) verlaufen zwar in räumlicher Nähe aber nicht über burgenländisches Landesgebiet.

In der paneuropäischen Konferenz 1994 in Kreta wurden **9 paneuropäische Korridore** (Kreta-Korridore) festgelegt (1997 in der Helsinki-Konferenz um den Korridor X ergänzt). Von den Korridore IV, V, VII und X ist das Burgenland direkt oder indirekt betroffen:

- **Korridor IV:** Dresden – Nürnberg – **Prag – (Wien)/Bratislava – Győr – Budapest** – Arad – Konstanza/Craiova – Sofia – Thessaloniki/Plovdiv – Istanbul
- **Korridor V:** Venedig - Triest/Koper – Laibach – **Marburg - Budapest** – Uzgorod – Lvov mit einem Seitenarm von Bratislava über Zilina und Kosice nach Uzgorod
- **Korridor VII:** entspricht dem **Verlauf der Donau**, wobei eine Verbindung zur Nordsee über den **Rhein-Main-Donau-Kanal** hergestellt werden soll.
- **Korridor X:** Salzburg – Laibach - Zagreb – Belgrad – Thessaloniki

5.1.2 Schienenverkehrs-Infrastruktur - Österreich, Nachbarstaaten

Die Absicht der österreichischen Bundesregierung in das österreichische Verkehrsnetz zu investieren, wurde im Bundesverkehrswegeplan - Masterplan Schiene (BM für Wissenschaft und Verkehr) und im Ausbaukonzept für das hoch/höherrangige Straßennetz (GSD-Studie, BMfWA) und nunmehr mit 25.1.2002 im Generalverkehrsplan vorgelegt.

Generalverkehrsplan für Österreich (D.5/2)

Bis zum Jahr 2012 sind im GVP-Ö folgende Maßnahmen betreffend das Burgenland berücksichtigt:

- Die Südostspange (Version Machbarkeitsstudie 1991) in der Streckenführung Wien – Flughafen – Eisenstadt – Oberwart – Graz
- Parndorf – Kittsee – Petrzalka: HL-Strecke, eingleisig elektrifiziert – in Betrieb seit 31.05.1999
- Wien – Flughafen – Raum Eisenstadt – Sopron: HL-Strecke zweigleisig elektrifiziert
- Wiener Neustadt – Mattersburg – Sopron: eingleisige Ausbaustrecke, elektrifiziert
- Steirische Ostbahn: Fehring – Jennersdorf – Heiligenkreuz / Szgotthart: eingleisiger Ausbau – Elektrifizierung – (in Planung)

Die Realisierung dieser Maßnahmen würde dem Burgenland den Anschluß an das internationale Eisenbahnnetz sichern und die Standortqualität erheblich verbessern. Diesem Umstand trug die Bundesregierung mit der Verordnung der in der Machbarkeitsstudie vorgeschlagenen Trasse der Südostspange zur HL-Strecke Rechnung.

Von BM Einem und den Landeshauptleuten von Wien, NÖ, Burgenland, Steiermark und Kärnten wurde am 5.6.1998 eine **Expertengruppe** zur Beurteilung unterschiedlicher Nord-Süd-Verbindungs-Varianten eingesetzt, mit dem Ziel, Empfehlungen für eine schnell verkehrswirksame, gute und leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung mit kurz-mittel- und langfristigen Realisierungszeitraum zu erarbeiten. Die Expertengruppe empfahl in ihrem Schlußbericht:

- ⇒ Die **Bahnverbindung Wien-Flughafen-Wampersdorf-Raum Eisenstadt-Sopron** soll als hoch/höherrangige Bahnverbindung ausgebaut werden,
- ⇒ der **Ostteil der Südostspange in der Variante der Machbarkeitsstudie (1991)** wird derzeit nicht als zweckmäßig angesehen,
- ⇒ die geänderten Rahmenbedingungen, (Güterverkehrsentwicklung, EU-Erweiterung, konkurrierende paneuropäische Korridore), **erfordern eine Einbindung Ungarns in die Trassenüberlegungen** (im Abschnitt Sopron-Graz, z.B. Anschluß an den Korridor V). Die technische Machbarkeit der Verbindung Sopron-Szombathely-Oberwart-Hartberg-Graz ist zu überprüfen.
- ⇒ die **Aspangbahn** soll eingleisig ausgebaut und elektrifiziert werden
- ⇒ Innerhalb der nächsten Jahre soll nun nach Vorliegen dieser Untersuchungsergebnisse eine **endgültige Entscheidung über die geeignetste Ausbauplanung des Systems Südbahn** getroffen werden

Ausbauplanungen im Schienennetz zu und in den Nachbarstaaten

- Der **Streckenabschnitt Sopron- Deutschkreuz** wurde elektrifiziert
- Die **HL-Strecke Parndorf - Kittsee - Bratislava (Petrzalka)** ist seit 1999 in Betrieb.

Diese Verbindung stellt in der derzeitigen Form wegen ihrer unbefriedigenden Anbindung in Bratislava und der mangelnden Einbindung in das slowakische internationale Eisenbahnnetz keine attraktive, den international üblichen Standard entsprechende Bahnverbindung dar. Erst nach der Behebung dieser Mängel kann von dieser Bahnverbindung auch eine internationale Verbindungsfunktion für das Burgenland ausgehen.

In **Ungarn** werden innerhalb der nächsten Jahre die derzeit eingleisigen Dieselstrecken im Hauptnetz elektrifiziert. Wichtig für das Burgenland ist insbesondere die Elektrifizierung der Strecke Budapest – Szombathely – Szentgotthart.

Langfristig wird die ungarische Teilstrecke des **Korridors V** Triest – Laibach – Budapest – Kiew hoch/hoch/höherrangig ausgebaut. Andere konkrete Ausbauplanungen im Schienennetz mit Relevanz für das Burgenland bestehen zur Zeit nicht.

Im Rahmen der EUREGIO WEST/NYUGAT PANNONIA wurden die Ausbauplanungen zwischen Westungarn und dem Burgenland abgestimmt (vgl. Abb. 7.2).

Als wichtigste internationale Bahnverbindungen des gesamten Raumes wurden festgelegt:

- ⇒ die Strecke Budapest-Szombathely-Oberwart-Hartberg-Graz-(Koralmbahn) als hoch/höherrangige Ausbaustrecke.
- ⇒ die Strecke (Wien-Flughafen-Raum Eisenstadt) - Sopron - Oberwart - Szombathely (und Anschluß an den Korridor V) als hoch/höherrangige Ausbaustrecke
- ⇒ die Bahnlinie Szombathely-Szentgotthart-Jennersdorf-Graz wurde als Ausbaustrecke mit vornehmlich regionalen Erschließungscharakter festgelegt

5.1.3 Straßenverkehrs-Infrastruktur - Österreich, Nachbarstaaten

Für die Ausbaumaßnahmen im österreichischen Straßennetz wurden Konzepte sowohl vom BmfWuV (Bundesverkehrswegeplan, - Masterplan Straße) als auch vom ressortzuständigen BmfWA (Masterplan Straße GSD) und nunmehr vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie ein Generalverkehrsplan für Österreich festgelegt.

Der Masterplan Straße (Bundesverkehrswegeplan)

Vornehmlich auf der Grundlage des abgeschätzten Kapazitätsbedarfs sowie den Überlegungen zur stärkeren Verlagerung des Straßenverkehrs auf die Schiene wurden die Ausbaumaßnahmen im österreichischen Straßennetz festgelegt

Der Masterplan Straße GSD (Gestaltung des Straßenverkehrs im Donaueuropäischen Raum) - Ausbauplanungen im österreichischen Straßennetz)- Darst. 5.3)

Maßgebend für die Ausbauplanungen im burgenländischen Straßennetz (Darst.5.4) ist der **Generalverkehrsplan für Österreich**

Das **Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie** hat mit dem GVP-Ö einen in erster Linie auf die Sicherung der **internationalen Erreichbarkeit** abgestellten **Erstvorschlag für ein Ausbaukonzept** vorgelegt.

Der neueste Netzvorschlag weist im Burgenland für die Schaffung folgender **hoch/höherrangiger internationalen Straßenverbindungen** Maßnahmen aus.

- ⇒ Spange Kittsee A6
- ⇒ Verlängerung der S31 (B61) nach Rattersdorf / Kőszeg (- Szombathely)
- ⇒ Ausbau der S31 zwischen Eisenstadt und Schützen am Gebirge (Umfahrung Schützen – in der Volksbefragung am 30. September 2001 in den Gemeinden entlang der B 50 zwischen

Eisenstadt und Parndorf hat sich nur Schützen am Gebirge für eine kleinräumige Umfahrung ausgesprochen; Umfahrung Schützen im GVP-Ö enthalten.)

⇒ Ausbau S 7 (B65 Gleisdorfer Straße)

⇒ Ausbau der A3 Eisenstadt – Klingenbach-Staatsgrenze

☺ **Hochrangige Straßenverbindungen sind Autobahnen und Schnellstraßen**

Darüberhinaus ist für das Burgenland die Herstellung von weiteren hoch/höherrangigen Straßenverbindungen von Bedeutung. Als **Standard einer hoch/höherrangigen Straßenverbindung** wird seitens des Burgenlandes definiert

- Straßenverbindungen die nicht durch Ortschaften führen (möglichst kreuzungsfrei)
- die Dimension des Ausbaus ist so anzuordnen, daß entsprechend der zu erwartenden Verkehrsnachfrage die Kapazitäten entsprechend erweitert werden können

In dieser Hinsicht sollten für folgende Straßenverbindungen ebenfalls Korridoruntersuchungen eingeleitet werden:

⇒ auf der B63 (Pinkafeld-Oberwart- Szombathely),

⇒ sowie wie im Bereich der B62 (Mattersburg-S31-Weppersdorf-Deutschkreutz-Sopron)

Für eine adäquate Verkehrsabwicklung im Straßenverkehr ist der **Ausbau der B301** (Verbindung A4 - Außenringautobahn) zwischen Schwechat und der A2 eine wichtige Voraussetzung.

Ausbauplanungen im Burgenland

Das Burgenland weist im Straßenverkehr zwar eine gute innere Erschließung auf, die internationalen Verbindungen laufen dagegen nicht durch das Burgenland, sondern sind nur über "Stichstrecken" zu erreichen.

Die **Ausbaumaßnahmen für ein hoch/höherrangiges Straßennetz** sind teilweise im Realisierungsstadium teilweise noch im Projektstadium:

⇒ A6 SPANGE KITTSEE - A4

- Projekt ; Baubeginn 2003

⇒ S31 EISENSTADT – SCHÜTZEN AM GEBIRGE

- Projekterstellung 2002

⇒ A3 - WULKAPRODERSDORF- KLINGENBACH

- Erweiterung Grenzübergang mit zusätzlichen LKW-Spuren 1999
- großräumige Umfahrung Sopron: Trassenfestlegung erfolgt

⇒ S 31 ST.MARTIN- WEPERSDORF - GÜ RATTERSDORF

- Ast Neutal- Ast Oberpullendorf Verkehrsfreigabe 2003 erwartet
- Verlängerung S 31 bis Grenzübergang Rattersdorf:

⇒ S 7 RUDERSDORF-HEILIGENKREUZ

- Generelles Projekt für Ortsumfahrungen Königsdorf-Heiligenkreuz, Rudersdorf-Dobersdorf

⇒ B 62 LACKENDORF – DEUTSCHKREUZ

⇒ B 63 GROSSPETERSDORF - GÜ SCHACHENDORF

Ausbauplanungen im Straßennetz der Nachbarstaaten

Ab dem Grenzübergang in Kittsee wurde in der Slowakei die D2 als 4-spurige Autobahn von Petrzalka/Donauquerung über Jarovce und Rusovce bis Heygyeshalom (Anschluß an die M15) halbseitig ausgebaut.

Zur Zeit liegen für das ungarische Hauptstraßennetz nur Planungen für die Sanierung des Bestandes und für Ortsumfahrungen vor

5.1.4 Flugverkehr (vgl. Darst. 5/5)

Die Nähe zu einem internationalen Flughafen ist insbesondere für die derzeit getätigten Förderungen der Tourismusregionen im Burgenland von Bedeutung da damit auch ein internationales Gästepotential angesprochen werden kann. Wie die Abbildung 5/5 veranschaulicht, sind sämtliche Flughäfen vom Mittel- und Südburgenland zu weit entfernt, um Touristen beispielsweise aus Norddeutschland ansprechen zu können.

Eineinhalb bis zwei Stunden Fahrzeit im Individualverkehr und zumindest zweieinhalb Stunden im Öffentlichen Verkehr stellen keine attraktive Erreichbarkeit vom Flughafen Wien Schwechat und vom Flughafen Graz dar.

Aus diesem Grund sind in den letzten Jahren Pläne entstanden, für die Entwicklung des Fremdenverkehrs im Süd- und Mittelburgenland einen **regionalen Flugplatzstandort** in Verbindung mit anderen Nutzungen zu schaffen. Konzipiert wäre ein "Incoming-Charter-

Flugplatz", d.h. Passagierflugzeuge mit Kapazitäten von 30 bis 50 Sitzplätzen mit Herkunftsgebieten innerhalb von Europa. Primäre Zielgruppen wären die Charter-Carrier und die Reiseveranstalter mit dem Schwerpunkt Thermen, Wellness- und Sport-Tourismus.

Der Einzugsbereich sollte die Bezirke Oberpullendorf, Güssing, Jennerdorf, Oberwart, Fürstenfeld, Feldbach und Hartberg sowie auch die benachbarte Stadt Szombathely umfassen.

5.2 Maßnahmen der regionalen Wirtschaftsentwicklung

2. Programmplanungsperiode 2002-2006 (vgl. Darst. 5.6)

Die wesentlichen Ergebnisse der ersten Programmperiode bestanden in der Verbesserung der Infrastruktur, der Entwicklung neuer hochwertiger Standorte und in der Neuausrichtung der burgenländischen Wirtschaft auf technologieintensive Produktionen und Dienstleistungen. Dieser Weg soll in der nächsten Programmplanungsperiode fortgeführt und um einige Aspekte ergänzt und intensiviert werden. Dies betrifft vor allem

- ⇒ die Betonung und Verstärkung der Technologieorientierung in allen Maßnahmenbereichen, von Unternehmensförderung über Infrastruktur bis hoch/höherrangigen Qualifizierungsangeboten
- ⇒ die verstärkte Ausrichtung der Maßnahmen auf Klein- und Mittelbetriebe und die Unterstützung von Unternehmensgründungen
- ⇒ die Unterstützung des Netzwerkansatzes und der Kooperation von Unternehmen bei der Produktentwicklung, Herstellung und Vermarktung von Gütern und Leistungen
- ⇒ die Ausweitung der **Aktivitäten zur Internationalisierung der burgenländischen Wirtschaft**, vor allem in Hinblick auf Markterschließung und Unternehmenskooperationen in den Nachbarländern
- ⇒ die Nutzung modernster Technologien auch zur ökologischen Neuausrichtung und Positionierung der burgenländischen Wirtschaftsstruktur

Als Zielindikatoren für die 2. Programmplanungsperiode (Auswahl) werden angegeben²:

- ⇒ Wertschöpfungssteigerung in der Region
- ⇒ Schaffung und Sicherung von 4000 Arbeitsplätzen
- ⇒ Gründung von 500 Jungunternehmen
- ⇒ Heranführen der Wirtschaftskraft des Mittel- und Südburgenlandes an den Durchschnitt der EU um 4%
- ⇒ Steigerung der weiblichen Erwerbsquote um 2%
- ⇒ nachhaltige Sicherung der natürlichen Ressourcen als Basis der Sozial- und Wirtschaftsentwicklung

Für die Umsetzung dieser Ziele und Ansätze wird die Nutzung der internationalen Verkehrslage als wesentlicher Rahmen und Voraussetzung angesehen. Die Realisierung der lagebedingten Potentiale wird wesentlich von der **internationalen verkehrsmäßigen Anbindung des Burgenlandes** abhängen. Vor allem die **Anschlüsse an die hoch/höherrangigen europäischen Verkehrswege und die Herstellung von hoch/höherrangigen Verbindungen**

² Programmplanungsdokument 2000 -2006

zu den nahegelegenen westungarischen Wirtschaftszentren sind Vorgaben, die parallel zum Ziel 1-Programm mit landes- und bundesweit abgestimmten Maßnahmen erreicht werden soll.

Grundsätzlich soll eine Fortsetzung der begonnenen Entwicklung zur zentraleuropäischen Region mit hoher Entwicklungsdynamik angestrebt werden mit den Prioritätsachsen:

- **Industrie und Gewerbe**
- **Forschung, Technologie und Innovation:** Kompetenzzentren- und knoten (Telekommunikation, erneuerbare Energie, automotiver Cluster, Textil)
- **Tourismus:** Gesundheitstourismus im Mittel- und Südburgenland, Qualitätssicherung und forciertes Marketing im Tourismus des Burgenlandes
- **Land- und Forstwirtschaft, Naturschutz**
- **Humanressourcen:** Beschäftigung und Qualifikation
- **Technische Hilfe und Evaluierung**

Es ist eines der vorrangigen Ziele der burgenländischen Verkehrspolitik die für die Realisierung aller Maßnahmen erforderlichen Verkehrsdienstleistungen auf einer guten Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung zu stellen.

5.3 DIE EU-ERWEITERUNG

Die Weichen zur EU-Osterweiterung sind unwiderruflich gestellt: elf Staaten des ehemaligen Planwirtschaftssystems streben einen Beitritt zur Europäischen Union an. Nach dem derzeitigen Verhandlungsstand werden diese Staaten in mehreren Schritten als Mitglieder in die EU aufgenommen; die **erste Phase wird aller Voraussicht nach die mittel- und osteuropäischen Länder (MOEL) Polen, Tschechien, Ungarn, Slowakei und Slowenien ("MOEL") und Estland** umfassen und soll bis 2006 erfolgen. Diese Staaten befinden sich zurzeit in Verhandlungen mit der EU - den "Besitzstand der EU" als Grundlage ihrer Integration in die Europäische Union zu übernehmen (Angleichung an EU-Recht). Damit wird nach der Ostöffnung 1989/90 und nach den zwischenzeitlich mit der EU abgeschlossenen Assoziierungsabkommen der endgültige Schritt zur vollständigen Integration ehemaliger Oststaaten in das westliche Wirtschaftssystem vollzogen werden. Mit dem Beitritt dieser Länder rückt die Ostgrenze der EU nach Osten, die Freiheiten der EU gelten ab diesem Zeitpunkt auch für die MOEL (Niederlassungsfreiheit, Freiheit der Wohnsitzwahl, Freiheit des Handels). Die restlichen Staaten sollen in weiteren Phasen folgen; über Zeitpunkt und Modalität der Integration kann derzeit keine Aussage gemacht werden

Die EU-Osterweiterung wird längerfristig einen **einheitlichen Wirtschaftsraum** schaffen, in dem gezielte Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur strömen und neue Voraussetzungen für regionale Entwicklungsmöglichkeiten geschaffen werden.

5.4 Auswirkungen auf das Burgenland

Die geänderten Rahmenbedingungen bieten hervorragende Chancen für eine sehr dynamische Regionalentwicklung in allen Landesteilen des Burgenlandes. Zweifellos sind mit der Wahrnehmung der Entwicklungschancen auch Risiken und Nachteile verbunden. Die Aussichten sind jedoch groß, diese Risiken und Nachteile bei rechtzeitiger Positionierung des Landes im Verkehrsbereich und im Bereich der regionalen Entwicklung zu minimieren oder zu vermeiden

5.4.1 Auswirkungen auf die Standortqualität im Burgenland (Darst.5.7)

Durch den Ausbau der Verkehrsnetze wird die Erreichbarkeit verändert, die die Qualität eines Wirtschaftsstandortes maßgeblich mitbestimmt. Über die zu erwartenden Erreichbarkeitsänderungen in bezug auf die großen internationalen Rohstoff- und Absatzmärkte und über die Partizipation des Burgenlandes ist festzuhalten:

- ⇒ Das zurzeit durch die **TEN-Netze und Paneuropäischen Korridore** festgelegte hoch/höherrangigen internationale Straßennetz tangiert das Burgenland lediglich im Norden und im Süden.(A4 und A2)
- ⇒ die Ausrichtung nach Westen (im Schienen- und Straßenverkehr) ist nur über einen gut funktionierenden **(TEN)-Knoten Wien** möglich
- ⇒ im hoch/höherrangigen Schienennetz wird das Burgenland überhaupt nur durch die langfristig realisierbaren **Ausbauvarianten der Südostspange** direkt erschlossen
- ⇒ für eine hoch/höherrangige Ausrichtung nach Süden ist eine gut ausgebaute **Koralmbahn** Voraussetzung
- ⇒ durch den vorgesehenen Ausbau des hoch/höherrangigen europäischen Straßen- und Schienennetzes wird vor allem außerhalb des Burgenlandes die Erreichbarkeit verbessert und die **Standortqualität des Burgenlandes tendenziell schlechter**. Für Standorte abseits der hoch/höherrangigen Erreichbarkeit bedeutet das eine Verminderung der Standortqualität.

5.4.2 Auswirkungen auf die regionale Entwicklung im Burgenland

(Darstellungen 5.8 und 5.9)

In den Jahren 1990 bis 1997 betrug das Wachstum der österreichischen Wirtschaft rund 20 % (im Jahresdurchschnitt 2,6 %).

Als Folge der Ostöffnung wurden in diesem Zeitraum 3,5 % des Wirtschaftswachstums, rund 27.000 neu geschaffene Arbeitsplätze und eine um 0,4 % verminderte Staatsverschuldung ursächlich der wirtschaftlichen Belebung infolge der Ostöffnung zugeschrieben (PALME, 1998). Bei Außerachtlassung der dynamisierenden Effekte der Ostöffnung wäre im gleichen Zeitraum ein Wachstum von rund 16,5 % (im Jahresdurchschnitt 2,2 %) zu verzeichnen gewesen. Die österreichische Wirtschaft hat die Entwicklung im Osten mitgetragen und daraus Nutzen gezogen. Im Burgenland wird das Wirtschaftswachstums um rund 1,7% (p.a.) höher angegeben als ohne Ostgrenzöffnung.

Durch die geplante Erweiterung der EU wird die EU-Außengrenze zur Binnengrenze mit freiem Warenaustausch. Der Entfall der entwicklungs- und austauschhemmenden Grenze (Entfall der Grenzformalitäten und Kontingentierungen im LKW-Verkehr) läßt einen weiteren Anstieg der zwischenstaatlichen wirtschaftlichen und auch verkehrlichen Beziehungen erwarten.

⇒ **Langfristig gesehen werden die bislang benachteiligten peripheren Regionen des Mittel- und Südburgenlandes an der EU-Außengrenze durch den ungehinderten Zugang zu den nahen städtischen Märkten Sopron bzw. Szombathely eine Änderung ihrer regionalen Ausrichtung erfahren.**

Für die peripheren, also derzeit abseits des guten Zugangs zu einem großen Zentrum liegenden Regionen im Mittel- und Südburgenland wird sich diese Situation mit dem EU-Beitritt Ungarns (und der Slowakei) mit dem Zugang zu den Städten Sopron und Szombathely grundsätzlich ändern. Die **peripheren Regionen** (definiert als Regionen ohne zumutbaren Zugang zu höherrangigen Zentren - ÖROK 1990) haben dadurch die Chance ihre regionale Lage nachhaltig zu verbessern.

Ein Vergleich der langfristigen Wirtschaftsentwicklung zeigt (Entwicklung der Anzahl der Arbeitsplätze 1971-1991), daß die Wirtschaftsinvestitionen vornehmlich in den zentralen Regionen getätigt wurden und nicht in den peripheren Regionen. Erst in den Jahren nach der Ostgrenzöffnung (1991-1997) hatten die peripheren Regionen einen Zuwachs an Wirtschaftsbetrieben zu verzeichnen (Darst.5.10/1 und 5.10/2).

Mittelfristig kann daher von der EU-Erweiterung auch für das Mittel- und Südburgenland eine ungleich höhere Investitionsbereitschaft erwartet werden. Aus dieser Änderung ergeben sich gleichermaßen **Entwicklungschancen und -risiken** für die künftige Entwicklung dieser Regionen.

Für die optimale **Nutzung der Chancen**, die sich durch die Marktausweitung und die geänderte neue Zentrenstruktur für nahezu alle Regionen des Burgenlandes ergeben, und der gleichzeitigen **Minimierung der Risiken** (=negative Effekte; Abwanderung von Betrieben, die kurzfristig das noch bestehende unterschiedlich hohe Lohnniveau nutzen), sind mit den Nachbarländern koordinierte Entwicklungskonzepte zu erarbeiten, die es erlauben, die einzelnen Maßnahmen im Bereich der Raumentwicklung, der Wirtschaftsentwicklung und der Verkehrsentwicklung zu konkretisieren und eine Neuausrichtung der Regionen zu operationalisieren.

Die 1999 vom Burgenland und den westungarischen Komitaten Győr-Moson-Sopron, Vas und Zala gegründete **EUREGIO WEST/NYUGAT PANNONIA** verfolgt die koordinierte Abstimmung aller Maßnahmen auf der politischen Ebene.

Alle Regionen des Burgenlandes werden von der Neuorientierung der Regionen betroffen sein. Insbesondere für die peripheren Regionen des Südburgenlandes sind gravierende Änderungen ihrer regionalen Entwicklungschancen zu erwarten.

Die Abbildungen 5.8, 5.9, 5.10.1, 5.10.2 veranschaulichen die möglichen Veränderungen der räumlichen Beziehungen bei vollständiger Liberalisierung des Austausches von Waren, Dienstleistungen und Arbeitskräften.

5.4.3 Auswirkungen auf die Qualität der Verkehrsdienstleistungen

Eine wesentliche Zielsetzung des Gesamtverkehrskonzeptes ist es, standortspezifische Verkehrsdienstleistungen verfügbar zu machen. Die konkreten standortspezifischen verkehrlichen Anforderungen der Ziel-1-Projekte lassen sich zurzeit noch nicht für alle Projekte ermitteln. Dies sollte im Zuge der Realisierung dieser Projekte noch im Detail erhoben werden. Für das F.O.C Parndorf läßt sich die Struktur der notwendigen Verkehrsdienste und die damit verbundenen Erfordernisse für den Verkehrsausbau konkret ermitteln

Unter **Verkehrsdienstleistungen** wird im Folgenden die Qualität des an einem Standort verfügbaren Verkehrsangebotes im Güter- und Personenverkehr verstanden.

Die Verfügbarkeit über ein Verkehrsangebot wird im **Güterverkehr** nicht allein von einem Verkehrsträger (Schiene, Straße, Luftverkehr) bestimmt sondern **im Zusammenspiel aller Verkehrsträger (Logistik)**. Die wirtschaftlichen Vorteile die sich an Standorten ziehen lassen, an denen eine Belieferung just-in-time möglich ist (Anlieferung genau zu jenem Zeitpunkt in dem Lieferware benötigt wird), sind in betriebswirtschaftlichen Größen meßbar, wie z.B. Verringerung/Vermeidung der Kosten für Lager - und Lagerhaltung, kürzere Kapitalbindungen für Lieferungen bei kürzeren Transportzeiten, etc. Es ist daher auch das Ziel des GVK-B an den

burgenländischen Wirtschaftsstandorten Voraussetzungen für eine hohe Qualität der Verkehrsdienstleistungen zu schaffen.

Ableitung der Anforderungen der Klein- und Mittelbetriebe (KMU) an die Verkehrsdienstleistungen im Güterverkehr

Die Großbetriebe (über 250 Arbeitnehmer) haben in den letzten 10-15 Jahren zunehmend ausgeklügelte spezifisch auf den Bedarf der jeweiligen Unternehmen abgerundete Logistikkonzepte realisiert, die es erlauben

- ⇒ die Flexibilität des Produktionsangebotes wesentlich zu erhöhen (vermehrtes Eingehen auf Spezial- und Sonderwünsche der Kunden)
- ⇒ die Produktionskosten durch Verringerung der Lagerhaltungskosten und durch Outsourcing von Teilleistungen (zu Klein- und Mittelbetrieben zu optimieren)

Dadurch kommen die Klein- und Mittelbetriebe unter mehrfachen Handlungsdruck, weil:

- ⇒ die „Großen“ zunehmend in die Domäne der KMU's (Flexibilität, Nischenprodukte) eindringen
- ⇒ für die KMU's keine spezifischen Logistikkonzepte existieren und dadurch ihre Kosteneinsparungsmöglichkeiten wesentlich reduziert werden
- ⇒ durch die Übernahmen von Teilleistungen der „Großen“ die Abhängigkeit der KMU's von wirtschaftlichen Erfolg der „Großen“ nur durch Kooperationen und Ausweitung der Tätigkeiten (und somit einer Verringerung der Fertigungstiefs) vermieden werden kann.

Unter diesen Umständen ist die Marktausweitung der KMU's für den Weiterbestand nahezu zwingende Voraussetzung.

Die EU-Erweiterung bietet gerade für die KMU's an der derzeitigen EU-Außengrenze hervorragende Chancen diese Marktausweitung auch tatsächlich zu erzielen.

Grenzüberschreitende Kooperationen, die bereits nach der Ostgrenzöffnung von den burgenländischen Betrieben vorgenommen wurden, werden nach der EU-Erweiterung eine erheblich größere Rolle spielen.

Nicht nur das Verkehrsaufkommen wird dadurch zunehmen, sondern vor allem der Bedarf an Verkehrsdienstleistungen.

Grenzüberschreitende Wirtschaftskooperationen werden im Rahmen der 2. Programmplanungsperiode unterstützt, durch:

- den Ausbau der Telekommunikation
- durch Zugangsleistungen zu Informationen für die Suche nach Kooperationspartner
- spezifische Förderungen

Im Verkehrsbereich müssen kurz- und mittelfristig speziell auf den Bedarf der KMU's abgestimmte Logistikkonzepte entwickelt werden, die es erlauben:

- ein gemeinsames Bestell- und Lieferwesen und Kosteneinsparungen durch die Bündelung der Transporte zu erzielen
- die Konzentration der Produktion auf mehrere Standorte zu ermöglichen
- kostenintensive Lagerhaltungen zu vermeiden
- die Erfordernisse an betriebseigenen Fuhrparks zu minimieren

Die derzeitig grenzüberschreitenden Verkehrsnetze sind für diese Anforderungen nur unzureichend gerüstet.

Die Straßen (Ausnahme A4) führen durch Siedlungsgebiete – ein verstärktes Verkehrsaufkommen auf diesen Straßen führt zu teils empfindlichen Störungen der Wohnqualität, Ortsdurchfahrten behindern den Güteraustausch zwischen Kooperationspartnern.

Grundlage für die Planung adäquater Verkehrsdienstleistungen sind:

- gut ausgebaute Verkehrswege (Schiene und Straße)
- die Kenntnis des zeitlichen und mengenmäßigen Liefer- und Bezugsbedarfs des produzierenden Gewerbes, der produzierenden Industrie an einem Standort
- die Kenntnis des zeitlichen und mengenmäßigen Bezugsbedarfs von Dienstleistungsstandorten (z.B. Einkaufszentren)

Auf der Kenntnis dieser Grundlagen können auch die erforderlichen Verkehrsdienstleistungen im Detail angegeben werden. Im Rahmen der Realisierung der Maßnahmen des GVK-B 2002 werden diese Grundlagen erarbeitet.

⇒ **Für die klein- und mittelständische Struktur (KMU) der burgenländischen Wirtschaftsunternehmen existieren keine umfassenden logistischen Angebote, wie sie die just-in-time Bedienung für Großunternehmen darstellt.**

⇒ Der Aufbau **der logistischen Kompetenz für Klein- und Mittelbetriebe** wäre eine wichtige Grundlage, die standortspezifischen Nachteile nicht nur im Burgenland sondern des Binnenstandortes Österreich insgesamt zu verringern.

Verkehrsdienstleistungen im **Personenverkehr** müssen auf einer gut ausgebauten Verkehrsinfrastruktur auf der Grundlage der Erreichbarkeitsanforderungen

- der im Burgenland angebotenen Service- und Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen
- der Berufstätigen in bezug auf die Arbeitsplätze innerhalb und außerhalb des Burgenlandes

im Straßenverkehr und im öffentlichen Verkehr eingerichtet und dimensioniert werden. Eine optimale Koordination aller Verkehrsträger ist unter Zugrundelegung der **verkehrsmittelspezifischen Eignung** anzustreben. Das Verkehrsangebot im öffentlichen Verkehr soll dabei unter Wahrung der Wirtschaftlichkeit in allen Landesteilen optimiert werden.

Im Zuge der Realisierung des Verkehrsprogrammes Burgenland sind die Anforderung an die Verkehrsdienstleistungen standortspezifisch zu ermitteln (vgl. Beispiel F.O.C.Parndorf – Factory Outlet Center Parndorf).

Ableitung der Anforderungen an die Verkehrsdienstleistungen im Personenverkehr am Beispiel des FOC.Parndorf (Darstellung 5.11/1 und 5.11/2)

- ⇒ Ein F.O.C. ist **fast ausschließlich straßenverkehrsorientiert**, da **die Fahrten eher Ausflugscharakter** (Verbindung mit einer touristischen Fahrt) und weniger Einkaufscharakter aufweisen.
- ⇒ Bei guter öffentlicher Erschließung können maximal 5% ÖV-Anteil für einen derartigen Standort erreicht werden, dies bedeutet, daß **das Center zwar ins öffentliche Verkehrsangebot eingebunden werden muß, die Neukonzeption jedoch nicht zielführend ist.**
- ⇒ Pro Tag kommt es zu etwa 3.000 bis 3.500 zusätzlichen PKW-Fahrten,
- ⇒ wobei der Großteil auf das überregionale Verkehrsnetz (Autobahn) entfallen, jedoch im Fall von Parndorf **zumindest 20 Prozent das regionale Straßennetz belasten (Verbindung nach Eisenstadt, Sopron und Bratislava)**

- ⇒ Am **Samstag** ist die Kundenfrequenz überdurchschnittlich hoch - **5.000 bis 5.500 Fahrten** pro Tag und 850 Fahrten in der Spitzenstunde.
- ⇒ Das Maximum der Einfahrten erfolgt zwischen 10 und 11 Uhr - die Spitzenverkehrsbelastung liegt somit außerhalb der Spitzenstunden des Berufs-/Pendelverkehrs.
- ⇒ Der Einzugsbereich umfaßt Wien, große Teile Niederösterreichs, das Burgenland sowie Bratislava und Sopron.

Gemeinsam mit dem geplanten Freizeitpark Parndorf ist damit zu rechnen, daß im Jahr 5,5 bis 6 Mio. Personen in die Region kommen, so daß sich nach dem Vollausbau an den Spitzentagen (Samstag) bis zu 24.000 pro Fahrzeuge zusätzlich in dieser Region bewegen sollen.

Daraus ergibt sich eine **Mehrbelastung insbesondere der B50** durch die Verkehrsströme von Sopron, Eisenstadt und Bratislava zum F.O.C nach Parndorf. Dieser Mehrbelastung wird kurzfristig durch eine neue Anschlußstelle der A4 und den Kreuzungsausbaue mit der B50 Rechnung getragen. Eine störungsfreie Abwicklung dieses Verkehrs wird längerfristig eine kreuzungsfreie, nicht durch die Siedlungen führende Trassierung, der B 50 erfordern.

5.4.4 Auswirkungen auf die Verkehrsentwicklung

Die Abwehrhaltungen gegenüber der EU-Erweiterung werden mit zunehmendem Gütertausch und steigendem Aufkommen im Personenverkehr begründet. Zwangsläufig führen die genannten Entwicklungen in Richtung gemeinsamer Wirtschaftsraum zu erhöhtem Verkehrsaufkommen, dessen Folgewirkungen die Auslastung der Infrastruktur (vermehrt Stau auf "unseren" Straßen), die Qualität des Verkehrsablaufes, sowie die Umwelt- und Verkehrssicherheit betreffen. Tatsächlich ist **die Befürchtung einer "Verkehrslawine" aus der bisherigen Entwicklung des (grenzüberschreitenden) Verkehrs nicht nachzuvollziehen**. Regional hohe Belastungen waren außerhalb des hoch/höherrangigen Straßennetzes, vor allem dort festzustellen, wo die Verkehrswege nicht an die Entwicklung seit der Ostöffnung angepaßt wurden. (Belastungen B 9, B 10- Darst. 5.12/1 und 5.12/2)

An **Effekten der bisherigen Änderungen der wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen** seit der Ostöffnung konnten eindeutig nachgewiesen werden: (vgl. Darstellungen 5.13/1-5.13/5)

- Eine rasante Zunahme des grenzüberschreitenden **Personenverkehrs** von 1988-1994 (allerdings von einer sehr geringen Basisgröße ausgehend) vor allem hervorgerufen durch den "Neugiereffekt" und den Nachholbedarf an Konsumgütern seitens der östliche Nachbarstaaten
- Ein kontinuierlichen Rückgang des grenzüberschreitenden Personenverkehrs seit 1994, obwohl in den östliche Nachbarstaaten die Motorisierung (und die Mobilität der Bevölkerung) sprunghaft zugenommen haben
- Im **Güterverkehr** hatte österreichweit eine **Verdreifachung des Außenhandels** (gemessen in Geldwert) mit den MOE-Staaten und eine Vervierfachung des Außenhandels dieser Länder mit der EU zu einer rund **50% Zunahme des Güterverkehrsvolumens** (gemessen in Tonnen) zwischen Österreich und den MOE-Staaten geführt. Diese Entwicklung macht deutlich, daß die Wertedichte (Preis pro Tonne) im Warenaustausch enorm zugenommen hat. Wertvolle Waren haben im allgemeinen eine höhere Affinität für die LKW-Beförderung.
- Die Aufgliederung der ehemaligen Staatsbetriebe in eine Vielzahl kleinerer Unternehmen und die Wirtschaftsinvestitionen der EU-Staaten in den MOE-Staaten sowie der wahrgenommene Marktzugang zur österreichischen Ostregion haben insbesondere in Westungarn zu einer starken **Zunahme der kleinräumigen grenzüberschreitenden Wirtschaftsverflechtung** geführt, die in einer 400%-igen Zunahme des grenzüberschreitenden Klein-LKW-Verkehrs (1993-1997) seinen Niederschlag fand:

- Beteiligt an dieser Entwicklung sind die Transportbestimmungen an der EU-Außengrenze, die eine **Kontingentierung** aller EU-Grenzen überschreitende **Schwertransporte (38/40 t Lkw)** vorschreiben. Kleine Lkw sind von dieser Regelung ausgenommen, was zweifellos zu vermehrten „Ersatzfahrten“ und dem überproportionalen LKW-Zuwachs beigetragen hat.

Vom EU-Beitritt der MOE-Staaten sind zwar keine enorm hohen Zunahmen der Langstreckenverkehre, wohl aber eine höhere Zunahme des Kurzstreckenverkehrs (sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr) zu erwarten:

- weil die Kontingentierung nicht für EU-Binnenländer gilt (und Ersatzfahrten von mehreren Klein-Lkw um die Kontingentierung zu „unterlaufen“ unterbleiben können)
- weil die Ausrichtung der Handelsbeziehungen der MOE-Staaten mit der EU bereits heute einen sehr hohen Integrationsgrad erreicht hat (und eine so hohe Handelszunahme wie seit 1989 nicht mehr wahrscheinlich ist) - Darstellung 5.13/5)
- weil die Wertedichte (Preis/Tonne) im Import und Export weiter steigen wird (und der Handelsausweitung zunehmend weniger „Tonnage“ gegenüberstehen wird)
- Kurzstreckenverkehre im Güterverkehr werden mit ziemlicher Sicherheit, als Folge der vermehrten grenzüberschreitenden Wirtschaftskooperationen zunehmen
- Ebenso ist damit zu rechnen, daß Kurzstreckenfahrten im Personenverkehr (Pendlerwanderung, werktäglicher Verkehr) als Folge der Neupositionierung der Grenzregionen recht erheblich zunehmen werden.

6. DIE POSITIONIERUNG DES BURGENLANDES IN EUROPA

6.1 Positionierungschancen

Chancen für eine positive regionale Entwicklung im gesamten Burgenland sind aus mehreren Gründen zu erwarten.

- ⇒ Einerseits wird die EU-Erweiterung einen verbesserten Marktzugang der burgenländischen Wirtschaft erlauben (wobei die Maßnahmen im Rahmen der 2. Programmplanungsperiode umfangreiche grenzüberschreitende Kooperationshilfen vorsehen)
- ⇒ Andererseits „erhalten“ die derzeitigen peripheren (d.h. weitab von größeren überregionalen Zentren liegenden) Regionen des Mittel- und Südburgenlandes mit Sopron und Szombathely langfristig hoch/höherrangige Zentren und damit günstige Voraussetzungen für eine positive räumliche Entwicklung

Aufgrund der Ziel1-Strukturfondsförderungen hat das Burgenland nach dem Prinzip der Produktions- und Wirtschaftscluster Leitprojekte für alle Regionen des Landes definiert und im Rahmen der 1. Programmplanungsperiode (1995-1999) z.T. bereits umgesetzt. Die Nutzung der neuen Marktchancen steht auch bei den Projekten der 2. Programmplanungsperiode (1999-2003) im Vordergrund, so daß auch für die peripheren Regionen gute Standortvoraussetzungen für eine positive Wirtschaftsentwicklung gegeben sind und die befürchteten negativen Entwicklungsaspekte wie die Abwanderung von Betrieben, die das (noch bestehende) unterschiedliche Lohnniveau nutzen, minimiert werden können.

Verbesserung des Marktzuganges der burgenländischen Wirtschaft (Darst. 6.1/1 – 6.1/4)

Im Allgemeinen geht man davon aus, daß die Intensität der Güterverkehrsbeziehungen eines Standortes innerhalb einer LKW-Fahrzeit von 5 Stunden am höchsten ist. Für einen Standort, von dem aus innerhalb dieser Isochrone keine wesentlichen Märkte liegen, bedeutet die Lage abseits des hoch/höherrangigen Verkehrsnetzes, daß erhebliche Standortnachteile bestehen.

Die Ergebnisse der Erreichbarkeitsauswertungen nach EU-Erweiterung (Entfall der Grenzaufenthalte im LKW-Verkehr) und der Netzausbaumaßnahmen (in Österreich) zeigen ein **grundsätzlich positives Bild der internationalen Erreichbarkeitschancen** für das Burgenland

- Im Bereich einer 5-Stunden-Isochrone im LKW-Verkehr (innerhalb der sich der Großteil des standortspezifischen Güterverkehrs abspielt) wird **die Erreichbarkeitszone bis in den Raum Brünn und Budapest** ausgeweitet
- Für Wirtschaftsstandorte im Südburgenland wird innerhalb dieser Isochrone sogar der **Hafenstandort Koper (SLO)** erreichbar.

Innerhalb 1 Stunde werden allein aufgrund der entfallenden Grenzaufenthalte alle großen Zentren Westungarns im LKW-Verkehr erreichbar sein. (vgl. Darstellung 6.2/1 – 6.2/4).

Die Chancen für die notwendige Marktausweitung der KMU's im Burgenland sind daher außerordentlich günstig. Neben der Förderung grenzüberschreitender Kooperation wie sie im Rahmen der 2. Programmplanungsperiode vorgesehen sind, wird die Realisierung des Marktzuganges von der Herstellung der entsprechenden Verkehrsinfrastruktur abhängen.

Verbesserung der räumlichen Entwicklungschancen

Die bisherigen Analysen der regionalen Wirtschaftsdynamik ergeben ein eindeutiges positives Bild der **regionalen und räumlichen Entwicklungschancen, die von einer verstärkten zentrenorientierten Entwicklung der burgenländischen Regionen in bezug auf die grenznahen städtischen Zentren in Westungarn erwartet werden können.**

- Im Hinblick auf das Wachstum einer Region kann der Vernetzungsgrad mit anderen Agglomerationen die fehlende Größe (Population) substituieren³. Das bedeutet, daß die Entwicklungschancen kleinerer Regionen von einer guten verkehrlichen und funktionellen Vernetzung zu sich dynamisch entwickelnden größeren Zentren abhängig sind.
- Für die peripheren Regionen des Südburgenlandes kann durch eine erhöhte Attraktivität als Wohn- und Wirtschaftsstandort erwartet werden, die langfristig
 - eine Änderung des Wanderungsverhaltens zur Folge haben wird (Verringerung der Abwanderung, Zuwanderung – Darst. 6.3)
 - eine Zunahme des regionalen Kaufkraft- und Versorgungspotentials
 - eine Änderung des Pendlerverhaltens (insbesondere Rückgang der Nichttagespendlerwanderung) und Neuausrichtung der Pendlerziele erwarten läßt

Die **Verkehrspolitik des Burgenlandes** muß dem Umstand Rechnung tragen, daß der Ausbau der europäischen Transversalen (im derzeitigen Planungszustand) keine unmittelbare Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit im Burgenland erbringen wird und dadurch die Nutzung der durch die neuen Rahmenbedingungen erwarteten Entwicklungschancen erheblich erschwert wird.

³ Regional Consulting, 1999, Seite 46.

⇒ **Die Schaffung hoch/höherrangiger Straßenverbindungen zu den Nachbarregionen und den TEN und paneuropäischen Korridoren ist daher vorrangiges Ziel der burgenländischen Verkehrspolitik.**

⇒ **Der vorliegende Generalverkehrsplan Straße entspricht dieser Zielsetzung. Der Generalverkehrsplan Schiene berücksichtigt die Belange des Burgenlandes nicht ausreichend.**

Zwar wurde der dringliche Ausbau einer HL-Verbindung Wien-Flughafen- Raum Eisenstadt-Sopron beschlossen, die Schaffung hoch/höherrangiger Bahnverbindungen, die die Entwicklungschancen auch des Südburgenlandes nachhaltig sichern können, ist dagegen (noch) nicht beschlossen.

Mit der Gründung der EUREGIO NYUGAT/WEST PANNONIA wurde zur optimalen Nutzung der durch die EU-Erweiterung erwarteten regionalen Neuordnung für die ganze Grenzregion Burgenland/Westungarn eine enge Zusammenarbeit der Planungen in Verkehr und Wirtschaft beschlossen.

6.2 Standortqualität und Erreichbarkeit

Als Erreichbarkeit wird allgemein der **Zeitaufwand von Personen und Gütern** bezeichnet, der von einem Standort aus erforderlich ist, um mit einem bestimmten Verkehrsmittel zu einem definierten Zielpunkt zu kommen.

Dementsprechend kann zwischen der **internationalen** (Erreichbarkeit der großen europäischen Wirtschaftsräume und Standorte) der **nationalen** (Erreichbarkeit der zentralen österreichischen Wirtschaftsräume und Standorte) und **regionalen** Erreichbarkeit (Erreichbarkeit der burgenländischen Wirtschaftsstandorte und regionalen Zentren) unterschieden werden.

Bestimmend für die Erreichbarkeit eines beliebigen Standortes ist nicht nur der Fahrzeitaufwand, sondern ebenso die Zugänglichkeit zum jeweiligen Transportmittel (Zugangsweg zum Verkehrsmittel (Haltestelle), Zufahrtsweg zur Verladestation (Hafen, Flughafen), Umsteigewege etc.) und die Häufigkeit der Fahrtgelegenheiten (z.B. Anzahl der bestehenden Verbindungen).

Im wesentlichen bestimmt die Erreichbarkeit

- die an einem Standort verfügbare Qualität der Verkehrsdienstleistungen
- die Qualität des Marktzuganges und damit
- die Größe des an einen Standort verfügbaren Marktpotentials

Sie schafft damit unterschiedlich (gute) Voraussetzungen für die Wirtschaftsentwicklung eines Standortes, einer Region.

Unter den Kriterien, die die Qualität eines Wirtschafts- bzw. Betriebsstandortes ausmachen, stellt die Erreichbarkeit zwar eine wichtige aber nicht die einzige Voraussetzung dar.

Je nach Betriebsart, Branchenzugehörigkeit und Unternehmensgröße existieren seitens der Unternehmen eine Vielzahl unterschiedlicher räumlicher (geographischer) und sachlicher (Ausstattung) Anforderungen an den jeweiligen Standort.

Die Standortqualität kann systematisch durch folgende Faktoren beschrieben werden⁴:

1. **Lage im Großraum/Erreichbarkeitsverhältnisse** (Lage zu Wirtschaftszentren, Absatzmärkten und Verkehrsknoten)
2. Wirtschaftsstruktur/Absatzmarktpotential (Ansässige Betriebe und Absatzmarktpotential vor Ort)
3. Naturraum/Rohstoffquellen/Umweltbelastungen
4. **Technische Infrastruktur (Verkehrerschließung**, - Angebot, Telekommunikation, Energieversorgung, Wasserversorgung/Abwasser/Abfall)
5. Regionaler Arbeitsmarkt
6. Industriebedarfsspezifisches Ausbildungswesen
7. Betriebliche Führungsvorteile (Agglomerationsvorteile aus Nähe zu unternehmungs- und betriebsbedarfsspezifischer Dienstleistungs- und Gewerbebezüge, Zulieferbeziehungen, etc.)
8. Wohn- und Freizeitwert
9. Öffentliche Industrie- und Gewerbeförderung

Von den bestimmenden Standortfaktoren, die die Voraussetzung für die Niederlassung von Betrieben darstellen, wurden im Burgenland

- die technische Infrastruktur,
- das Ausbildungswesen und
- öffentliche Industrie- und Gewerbeförderungen

in den letzten Jahren im Rahmen der Ziel 1-Förderprogramme forciert, sodaß heute bereits neben dem hohen Freizeitwert ein gut ausgebildetes Arbeitskräftepotential besteht. Als weiterer Anreiz für Betriebsdienstleistungen stehen im Burgenland ausreichend relativ günstige Betriebsansiedelungsflächen zur Verfügung.

Nach wie vor jedoch ist das Mittel- und Südburgenland von Standortnachteilen betroffen, die unmittelbar durch die Verkehrsdienste und die Erreichbarkeit bestimmt werden:

- fehlende Marktnähe;
- schlechte Anbindung von Teilen des Mittel- und Südburgenlandes an das hoch/höherrangige Verkehrsnetz;
- Fehlen von hoch/höherrangigen Verkehrsverbindungen zu den benachbarten Regionen, eines Anschlusses an das ungarische Verkehrsnetz

Durch den Wegfall der langen Grenzaufenthalte nach einer EU-Osterweiterung erhält insbesondere das Mittel- und Südburgenland die bislang fehlende Marktnähe zu den Agglomerationen Sopron und Szombathely als Absatzmärkte und es ist größtenteils eine Frage der zur Verfügung gestellten Verkehrsdienste bzw. - Infrastruktur, inwieweit diese Chance für eine positive Wirtschaftsentwicklung genutzt werden kann.

⁴ Standortkatalog Region Westliches Mostviertel – Eisenwurzten für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen; Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Wien 1988.

6.3 Die bestehenden Erreichbarkeitsverhältnisse im Burgenland

6.3.1 Europäische Wirtschaftsräume – internationale Märkte – Güterverkehrsverflechtungen des Burgenlandes

Ein großes Wachstum wird den maßgebenden Wirtschaftsräumen in den mittel- und osteuropäischen Ländern attestiert (vgl.auch GSD-Studie- Darst.6.4):

- Nordböhmen/Ostdeutschland/Südwestpolen (Dreieck Leipzig – Prag – Breslau),
- Schlesien/Ostmähren (Dreieck Brünn – Czstochowa – Krakau),
- Bratislava/Westungarn/Budapest (Bratislava – Sopron – Szekesfehervar – Budapest),
- Laibach/Koper/Triest/Rijeka/Zagreb,

Zurzeit ist die burgenländische Wirtschaft aber nur im geringen Ausmaß auf diese Märkte ausgerichtet (Darstellung 6.5/1-6.5/2).

- Die derzeitigen Betriebe im Burgenland sind vorwiegend auf den lokalen Markt ausgerichtet. 50 Prozent der Transporte erfolgen innerhalb des Burgenlandes, 8% nach Wien, und weitere 32% zu und von anderen Regionen in Österreich. Im internationalen Verkehr verlaufen nur 10% des Güterverkehrs der burgenländischen Transporte ins Ausland, die Hälfte davon nach Ungarn.
- Die an das Burgenland angrenzenden Regionen in Niederösterreich weisen demgegenüber eine fast doppelt so starke Auslandsverflechtung der Betriebe auf (20%).
- Die zukünftigen wirtschaftlichen Chancen (Export) liegen in den mittel-osteuropäischen Ländern⁵. Der österreichische Außenhandel verschiebt sich zunehmend vom Westen nach Osten, sodaß das Burgenland künftig inmitten einer dynamischen Wachstumsregion liegt – ohne jedoch durch hoch/höherrangige Verkehrsnetze an diese Entwicklung angekoppelt zu sein.
- Damit auch das Burgenland von diesen Entwicklungen profitieren kann, muß die Verkehrsinfrastruktur nicht nur im Nordburgenland (optimale Erreichbarkeit des TEN-Knotens Wien) ausgebaut werden, sondern auch im Mittel- und Südburgenland, sodaß Direktverbindungen zu den benachbarten Zentren auf hoch/höherrangigen Verkehrswegen möglich sind.

⁵ Während das durchschnittliche Wirtschaftswachstum in den westeuropäischen Ländern 1992 – 2010 bei ca. 2,3 % p.a. liegt, wird dasjenige der Länder Mittel- und Osteuropas durchschnittlich 5,2 % p.a. betragen. Die höchste Wachstumsrate wird mit 7 % p.a. für den direkten Nachbarn des Burgenlandes, für Ungarn prognostiziert. (BMV: „Prognose der Europäischen Strukturdaten Wien 1997“)

6.3.2 Erreichbarkeitsverhältnisse im Güterverkehr

Im **internationalen grenzüberschreitenden Güterverkehr** zu den dynamischen Märkten im Norden, Osten und Süden weist das Burgenland erhebliche Mängel in der Güterverkehrserreichbarkeit auf. Die attestierten günstigen regionalen und wirtschaftlichen Entwicklungsvoraussetzungen die sich aus der EU-Erweiterung für das Burgenland ergeben, können mit dem derzeitigem Netz nicht genutzt werden.

Der Vergleich der Beförderungsdauer zwischen dem derzeit angebotenen internationalen Schienenverkehr (Wagenladungsverkehr) und dem Straßenverkehr zu den wichtigsten europäischen Güterumschlagszentren/-märkten, macht erhebliche Mängel im Schienenverkehr deutlich (Darst.6.6):

- Während der **Transport auf der Schiene in das westliche und südliche Ausland zumeist doppelt oder dreimal länger dauert als auf der Straße, dauert der Transport auf der Schiene in das nördliche und östliche Ausland** oftmals 5-10 mal länger als der Straßentransport.
- Angesichts der Erwartung, daß nach einem EU-Beitritt Ungarns Grenzwarzeiten von 2 bis zu 5 Stunden im Lkw-Verkehr entfallen und dadurch die Beförderungszeit der Waren im Lkw-Verkehr in und aus den östlichen Nachbarländern wesentlich verkürzt werden kann, kann die Bahn auch über längere Distanzen im derzeitigen Ausbauzustand keine echte Alternative zum Straßengüterverkehr darstellen. (vgl.Darstellungen 6/2-6/4)

Die schlechte Erschließung des Burgenlandes im Bahnverkehr zeigt sich auch im Zugang zur Bahnverladung. Geht man davon aus, daß die Nutzung der Nachtsprungverbindungen im Bahnverkehr von überall in Österreich möglich ist, dann unterscheiden sich die Regionen in Österreich durch unterschiedliche Zugangsqualitäten zur Bahnverladung. Diese Zugangsqualität wurde nach Kategorien gemessen (vgl.Darstellung 6.7):

- Kategorie 1: Die Verladung ist mehrmals am Tage möglich, zuletzt nach 18 Uhr (Nachtsprungnutzung am selben Tag, Verladung kann mit Produktion desselben Tages erfolgen; Abholung mehrmals am Tag)
- Kategorie 2: Die Verladung ist einmal täglich bis 17 Uhr möglich (Eingeschränkte Versendung der Tagesproduktion)
- Kategorie 3: Die Verladung ist einmal täglich bis 15 Uhr möglich (Versendung der Tagesproduktion nicht möglich)
- Kategorie 4: Die Verladung ist nicht mehr täglich und dann nur bis 11.30 möglich

- Auf burgenländischem Landesgebiet ist ein guter Zugang zur Bahnverladung die Ausnahme ¹⁾. Die Transportzeit mit der Bahn dauert in der Regel um nahezu einen ganzen Tag länger als bei direktem Zugang zu einer häufiger bedienten Ladestelle außerhalb des Burgenlandes
- **Im Falle des unlimitierten grenzüberschreitenden Warenverkehrs würde den burgenländischen Betrieben die nahegelegenen Terminals (für den Kombinierten Verkehr) in Sopron, Szombathely und Bratislava und künftig der Terminal Inzersdorf zur Verfügung stehen.** Dafür ist allerdings eine Verbesserung der diesbezüglichen ungarischen und innerösterreichischen Verkehrsdienste und –infrastruktur unbedingte Voraussetzung.

Die ungünstigen Erreichbarkeitsverhältnisse im Bahnverkehr spiegeln sich auch in der Verkehrsmittelbenützung der burgenländischen Wirtschaft wieder.

- Im innerösterreichischen Güterverkehr spielt die Bahn aufgrund der zum Teil geringen Entfernungen überall in Österreich eine geringe Rolle (Beförderungsanteil der Bahn Österreichweit 8%).
- Rund 90% der burgenländischen Wirtschaftsanforderungen spielen sich im innerösterreichischen Verkehr ab (Bahnanteil 3%).
- Im grenzüberschreitenden Ost-Güterverkehr ist der Bahnanteil in Österreich mit rund 60% relativ hoch.
- Im Burgenland wird für solche Relationen die Bahn nur für 20% der Transporte herangezogen.

Für größere produzierende Unternehmens stellt die Nähe zu einer qualitativ guten Bahnverladestelle in der Regel ein wichtiges Kriterium für die Standortentscheidung dar. Ein derartiges Kriterium ist im ganzen Burgenland zurzeit nicht erfüllbar.

6.3.3 Erreichbarkeitsverhältnisse im Personenverkehr

Der Vergleich **der internationalen Erreichbarkeiten** (vgl.Darst.6.8) zeigt für die Erreichbarkeit der Wirtschaftsräume und -zentren im Osten und im Süden erhebliche Mängel des derzeitigen Straßen- und Schienennetzes:

¹⁾.Nur rund 36 der burgenländischen Betriebe verfügen über Anschlußgleise

- Die Reisezeiten für das Mittel- zum Südburgenland sind sowohl im Individualverkehr als auch im Bahnverkehr nicht nur aufgrund der Lage beträchtlich höher als im Nordburgenland. So beträgt beispielsweise die Fahrzeit mit dem PKW von Neusiedl nach Budapest (2 Stunden) um ein Drittel weniger als diejenige von Oberwart und Jennersdorf (3:15 bzw. 3:38), obwohl die Entfernungen ähnlich sind.
- Dementsprechend liegen die durchschnittlichen Reisegeschwindigkeiten zu internationalen Zielen sowohl mit der Bahn als auch dem PKW vom Mittel- und Südburgenland im Individualverkehr deutlich unter denjenigen von Eisenstadt oder Neusiedl.
- Dies bedeutet insbesondere für die nähergelegenen Ziele einen erheblichen Nachteil. Nach Budapest und Győr reist man mit dem PKW etwa 20 km/h schneller von Neusiedl und Eisenstadt als von Oberwart und Jennersdorf. Die Städte Szombathely und Sopron sind derzeit aus allen Regionen mit dem PKW in etwa gleich schlecht erreichbar (55-65 km/h Reisegeschwindigkeit).
- Ursache dafür ist der relativ lange Zufahrtsweg vom Raum Oberwart und Jennersdorf auf "langsamen" Straßenzügen zu den Knotenpunkten der hoch/höherrangigen Netze.
- Mit der Bahn sind Ziele, die räumlich wesentlich näher liegen zeitlich gleich weit oder sogar weiter entfernt, z.B.: Szombathely.
- Als besonders schlecht fallen insbesondere die schienenbezogenen Verbindungen aus den burgenländischen Regionen in die benachbarten Städte Sopron (mit Ausnahme von Eisenstadt), Szombathely und Bratislava auf.

Aus dem Vergleich der Reisezeiten mit der Bahn und dem PKW werden die Mängel im derzeitigen Bahnnetz und –angebot in den ehemaligen Ostländern deutlich.

- Während auf langen **Reiserelationen in den Westen** - die Länder der EU – infolge der Systemvorteile der Bahn (linienhafte, schnelle Verbindungen auf langen Distanzen) zumeist zeitlich gleichwertige und vereinzelt sogar bessere Verbindungen bereitgestellt werden,
- muß in den **Osten und den Süden** die doppelte Fahrzeit in Kauf genommen werden. Im derzeitigen Zustand ist die Bahn daher auch im Personenverkehr in den Osten und Süden nicht sinnvoll nutzbar.

Räumliche Konzentrationen größerer Betriebe zeichnen sich auch im Bereich Parndorf-Neusiedl ab, wo aber ungleich bessere Voraussetzungen für den Zugang zum hoch/höherrangigen Straßen- und Schienennetz bestehen.

Standortnachteile sind auch im Mittelburgenland (Deutschkreutz – Weppersdorf) gegeben.

⇒ **Die Schaffung von hoch/höherrangigen Straßenverbindungen sowie der Ausbau der Verbindungen von allen Regionen nach Sopron bzw. Szombathely ist für die Erhaltung, Sicherung und Förderung dieser Wirtschaftsräume im südlichen Burgenland erforderlich.**

Die Region Pinkafeld – Oberwart – Großpetersdorf stellt mit etwa 4000 Arbeitsplätzen neben Eisenstadt (ca. 8000 Arbeitsplätze) den zweitbedeutendsten Wirtschaftsstandort des Burgenlandes dar, der sowohl abseits des hoch/höherrangigen Straßennetzes als auch des hoch/höherrangigen Bahnnetzes liegt.

Benachteiligt ist eine Vielzahl der burgenländischen Gemeinden auch in Bezug auf die Erreichbarkeit der österreichischen hoch/höherrangigen (=überregionalen) Zentren wie Graz, Wr. Neustadt, Eisenstadt und Wien.

- Die Bewohner von mehr als zwei Drittel der burgenländischen Gemeinden benötigen länger als 45 Minuten mit dem PKW zu einem zentralen Ort der Stufe 5 und höher (=überregionale Zentren).
- Aus dem Raum Jennersdorf – Güssing - Rechnitz erreicht man innerhalb einer Stunde kein einziges der hoch/höherrangigen Zentren.

⇒ **Auch durch den Entfall der Grenzwarzeiten alleine wird sich diese Situation unter Nutzung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur besonders für das Südburgenland nicht wesentlich ändern.**

- Obwohl das hoch/höherrangige Zentrum Szombathely (ca. 100.000 EW) von Güssing nur 46 Straßenkilometer, das höherrangige Zentrum Graz aber beinahe das Doppelte – 88 km – entfernt liegt, benötigt man von Güssing 56 Minuten nach Szombathely und nach Graz nur 73 min.
- Einer derzeitigen durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit von 72 km/h nach Graz steht somit die langsame Durchschnittsgeschwindigkeit von nur 49 km/h nach Szombathely gegenüber, obwohl in den Berechnungen keine Grenzwarzeiten berücksichtigt sind!!

Erreichbarkeitsvorteile erwachsen dem Raum Oberwart und bisherigen Grenzgemeinden zwischen Rechnitz und Güssing durch die völlige Liberalisierung des Grenzverkehrs. Sie lukrieren eine Zeitersparnis von ca. 30 Minuten in ein überregionales Zentrum (vgl. Darst. 6.9 und 6.10).

Unter der Annahme eines annähernd gleich gut ausgebaute Verkehrsnetzes wie im Umkreis von Wiener Neustadt, müßte das Südburgenland innerhalb des 45-Minuten-Einzugsbereiches von Szombathely liegen. Weiterhin benachteiligt bleiben jedoch die Gemeinden südlich von Jennersdorf.

Auch im **öffentlichen Verkehr** zeigt sich ein ähnliches Bild. (Darst.6.11/1 und 6.11./2)

- Nur im Nordburgenland bestehen teilweise attraktive Bahnverbindungen in die übergeordneten Zentren:

- Wien als wichtigstes Ziel für den öffentlichen Verkehr ist nur von einigen Gemeinden im Bezirk Neusiedl am See innerhalb einer Stunde Bahnfahrzeit erreichbar (der Isochronendarstellung der Reisezeiten liegt die Annahme einer Gehgeschwindigkeit von 3 km/h für den Haltestellenzugang zugrunde).
- Alle anderen Gemeinden benötigen etwas über eine Stunde.
- Die Landeshauptstadt Eisenstadt ist im öffentlichen Busverkehr gut aus ihrem Umland erreichbar, nach Wien bestehen zurzeit nur Busverbindungen, aber keine direkte Bahnverbindung

Als bestes ausländisches Zentrum ist mit der Bahn Sopron erreichbar, es führen drei Eisenbahnlinien dorthin. Mit der Eröffnung der Strecke Parndorf - Petrzalka erreichen die östlichen Gemeinden im Bezirk Neusiedl am See auch rasch die slowakische Hauptstadt Bratislava.

Das Angebot an grenzüberschreitenden Verbindungen im Öffentlichen Verkehr ist nur zwischen Eisenstadt und Sopron passabel. Sonst sind seit der Grenzöffnung keine wesentlichen Änderungen eingetreten.

- **Die wenigen existenten Busverbindungen nach Ungarn dienen lediglich dem Ausflugsverkehr bzw. dem Gesundheitstourismus nach Ungarn und orientieren sich keineswegs an täglichen Verkehrsbedürfnissen.**
- Insbesondere aus dem Raum Oberwart kann derzeit das nächste Zentrum – Szombathely - mit einem öffentlichen Verkehrsmittel an einem beliebigen Werktag nicht erreicht werden. Die bestehenden Linien verkehren lediglich an ausgewählten Wochentagen.

7. VERKEHRSPROGRAMM BURGENLAND

Die Maßnahmen zur optimalen Positionierung des Burgenlandes umfassen im Verkehrsbereich sowohl Infrastrukturinvestitionen als auch organisatorische Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsabläufe.

7.1 Konsequenzen der geänderten Rahmenbedingungen für die Verkehrspolitik

Aus den bisherigen Analysen lassen sich für die Verkehrspolitik des Burgenlandes eindeutige Konsequenzen ableiten:

- ⇒ Der Ausbau der internationalen Verkehrsverbindungen betrifft das Burgenland nicht direkt. Erreichbarkeitsverbesserungen werden außerhalb des Burgenlandes (Darst.7.1) größer sein.
- ⇒ Wenn das Burgenland nicht direkt von den Netzinvestitionen in die hoch/höherrangige europäische Infrastruktur partizipieren kann, müssen Maßnahmen ergriffen werden, so schnell wie möglich einen **hoch/höherrangigen Anschluß an diese internationalen Netze** zu finden.
- ⇒ Eine Verbesserung der Erreichbarkeitssituation des Burgenlandes **kann kurz- und mittelfristig** lediglich durch die Herstellung **hoch/höherrangiger Straßenverbindungen zu den TEN-Netzen und den Paneuropäischen Korridoren** erzielt werden. Die Verkehrswege müssen derart ertüchtigt werden, daß eine Zufahrt ohne Schaden der Bevölkerung und der Umwelt ermöglicht wird.
- ⇒ Von der EU-Erweiterung werden die regionalen Entwicklungschancen in allen Teilen des Burgenlandes insbesondere dann realisiert werden können, wenn **gute hoch/höherrangige Verkehrsverbindungen aus dem Burgenland zu den benachbarten großen Zentren** einen problemlosen Austausch von Gütern und Personen gewährleisten können. Die derzeitigen Verkehrsverbindungen entsprechen diesen Anforderungen nicht und müssen deshalb hoch/höherrangig (im Straßenverkehr kreuzungsfrei und ohne Ortsdurchfahrten) ausgebaut werden.

- ⇒ Das Burgenland besitzt zurzeit nur im äußersten Norden (Parndorf) eine internationale Schienenverkehrsverbindung. Die **Schaffung hoch/höherrangiger Schienenwege** auf dem übrigen Landesgebiet bedeutet daher in der Regel einen Neubau von Eisenbahnstrecken. Mit Ausnahme der Ertüchtigungsmaßnahmen im bestehenden Bahnnetz des Burgenlandes ist **der Ausbau hoch/höherrangiger Bahnverbindungen nur langfristig möglich. Für diesen Ausbau stellen die Empfehlungen der Expertengruppe und der Masterplan Schiene sowie der Generalverkehrsplan für Österreich – des BMVIT, die Grundlagen dar.**
- ⇒ Die im Rahmen des Ziel-1-Programmes entwickelten und geförderten Projekte zur Verbesserung der regionalen Wirtschaft des Landes benötigen neben den internationalen Verkehrsanschlüssen standortspezifische Verkehrsdienstleistungen. Im Rahmen der Realisierung der Maßnahmen des GVK-B-2002 sollen diese Verkehrsdienstleistungen definiert werden. Zur Erbringung dieser Leistungen ist **eine verstärkte Einbindung der Logistik (Güterverkehr)** vorzusehen.
- ⇒ Im öffentlichen Verkehr werden durch die vorgesehenen logistischen Änderungen Verkehrsabläufe und -organisation neu zu definieren sein. Mit der strikten Weiterverfolgung des burgenländischen Knotenpunkt-Konzeptes (unter Nutzung der Möglichkeiten der Telekommunikation) und unter Einschluß bedarfsorientierter Bedienungsformen müssen entsprechende Bedienungskonzepte entwickelt werden.

7.2 Verkehrswegekonzept Infrastruktur

7.2.1 Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr (vgl. Darstellung 7.2)

Der Zielsetzung zur Verbesserung der Erreichbarkeit im internationalen und nationalen Verkehr sowie der Definition einer hoch/höherrangigen Straßenverbindung entsprechen die vorgesehenen Maßnahmen im Straßenverkehr

Diese Ausbauerfordernisse ergeben sich aus Erreichbarkeitsgründen, nicht aus Gründen der mangelnden Kapazität. Somit sollen Kapazitätsüberlegungen v.a. bei der Dimensionierung der hoch/höherrangigen Straßen maßgebend sein, und nicht bei der Begründung für die Ausbauerfordernisse. In Anbetracht der Länge der Bauzeiten und -Verfahren ist dringender Handlungsbedarf gegeben, zumal eine Herstellung der Erreichbarkeiten im Bahnverkehr noch längere Vorlaufzeiten benötigt.

Schwerpunkt der Maßnahmen liegt folglich im Ausbau von hoch/höherrangigen grenzüberschreitenden West-Ost-Verbindungen in Abstimmung mit dem Ausbau des hoch/höherrangigen ungarischen Verkehrsnetzes.

Unterschieden werden

- Kurzfristige Maßnahmen (bis 2006 realisierbar)
- Mittelfristige Maßnahmen (bis 2012 realisierbar)
- Langfristige Maßnahmen (nach 2012 realisierbar)

Straßenverkehr: Kurzfristige Maßnahmen 2002-2006

Aufnahme folgender Straßenzüge in das hoch/höherrangige Straßennetz:

- A3 - Klingenbach-Staatsgrenze
- S31 Eisenstadt – Oberpullendorf – GÜ Rattersdorf
- S 31 Schützen am Gebirge
- A6 – Spange Kittsee
- S 7 – Anbindung an Heiligenkreuz A2

Durchführung von Netz- und Korridoruntersuchungen für:

- B 63 Pinkafeld - Oberwart – Szombathely
- B 62 Deutschkreutz – S 31
- Durchführung entsprechender Untersuchungen für alle mittel- und langfristigen Ausbauprojekte

Ausbaumaßnahmen

- Ausbau der Spange Kittsee - A4 (bis 2006)
- A3 – B16 mit Grenzübergang in Klingenbach
- S31 Eisenstadt (B50) – Oberpullendorf (B50)– GÜ Rattersdorf (B61)
- S 31 Schütze am Gebirge
- S 7 – Anbindung an Heiligenkreuz A2
- Untersuchung und Ausbau L250 zur B57 und Direktanbindung an geplante S7
- Untersuchung und Ausbau kleinräumiger Umfahrungen von Oberwart und Stegersbach sowie Überholspuren an der Burgenlandstraße B50 über das Bernsteiner Gebirge

Straßenverkehr: mittel- und langfristige Maßnahmen (2006-2012 und später)

Die konkreten Ausbaumaßnahmen für die folgenden Abschnitte, sowie die Festlegung des zeitlichen Realisierungsrahmen werden als Ergebnis der z.T.laufenden Untersuchungen festzulegen sein.

- Schaffung einer hoch/höherrangigen Anbindung an die A2 Oberwart – Richtung Steinamanger (Szombathely) (B 63)
- Hoch/höherrangige Anbindung Weppersdorf – Deutschkreutz (B 62) - Sopron
- Schaffung einer höherrangigen Straßenverbindung A2-Mkt.Allhau-Güssing-Strem

7.2.2 Maßnahmen im Schienenverkehr

Ausbaumaßnahmen im Schienenverkehr müssen insbesondere bei Neubaustrecken als mittel/langfristige Maßnahmen betrachtet (vgl. Darstellung 7.3 und 7.3/1) werden.

Modifizierte Variante der Süd-Ost-Spange als mittelfristige Maßnahme

Im Hinblick auf die EU-Erweiterung und die enorme Bedeutung eines hoch/höherrangigen Eisenbahnanschlusses an die Pan- und Transeuropäischen Netze für die regionale Entwicklung des Burgenlandes wird **eine modifizierte Variante der Süd-Ost-Spange vorgeschlagen**.

Das Burgenland kann nur von (den Planungsvarianten) der Südostspange eine direkte Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit in Bezug auf die großen internationalen Rohstoff- und Absatzmärkte erwarten, wobei die Ausrichtung nach Westen (im Schienen- und Straßenverkehr) nur über einen gut funktionierenden (TEN)-Knoten Wien möglich ist.

Durch die **projektierte Trasse über den Flughafen Wien, Ebenfurth, (Eisenstadt), Sopron, Szombathely und Hartberg nach Graz** könnte nicht nur das Mittel- und Südburgenland an das hoch/höherrangige europäische Schienenverkehrsnetz angebunden und somit die Erreichbarkeit wesentlich verbessert werden, sondern ebenso eine schnelle Verbindung zwischen den Ballungsräumen Wien (1 Mio. EW), Sopron (80.000 EW), Szombathely (100.000 EW) und Graz geschaffen werden. Die Sinnhaftigkeit der Streckenführung über das Burgenland unter Einschluß von westungarischen Zentren zeigt schon alleine der Vergleich der Bevölkerungspotentiale entlang der Strecke (die im 1.500m – Korridor wohnhafte Bevölkerung).

Tabelle 1 Wohnbevölkerung in 1.500m – Korridoren nach Streckenabschnitten und Varianten

| | | |
|--|---------------------------------|----------------|
| Aspangbahn: Wr. Neustadt–Hartberg– Fürstenfeld–Graz | Burgenland- Variante | Südbahn |
|--|---------------------------------|----------------|

Verkehrskonzept Burgenland 2002

| | | | |
|--|---------------|----------------|----------------|
| Wampersdorf - Sopron - (Teil Österreich) | 36.900 | | |
| Sopron-Szombathely Oberwart - (Teil Ungarn) | 152.500 | | |
| Oberwart - Graz | 78.200 | | |
| Wr. Neustadt - Bruck a. d. Mur | | | 127.500 |
| Bruck a.d.Mur - Graz | | | 68.310 |
| Wr. Neustadt - Aspang | 28.400 | | |
| Aspang - Fürstenfeld | 18.600 | | |
| Fürstenfeld - Graz | 17.500 | | |
| SUMME | 64.500 | 267.600 | 195.810 |

Im gesamten österreichischen Schienennetz kann auf einer gleich langen Schienenstrecke kein annähernd so großes Potential erschlossen werden.

Diese Trassenführung läßt sich in verschiedenen Teilabschnitten mit unterschiedlichem Handlungsbedarf folgendermaßen darstellen:

1. **Wien – Flughafen Schwechat – Wampersdorf – Raum Eisenstadt – Sopron:** Die Vorbereitungen für die Ausschreibung der Planung sind bereits im Gange.
2. **Graz – Hartberg:** Diese Strecke stellt eine Alternative zu den aufwendigen Kunstbauten in der Südost-Spangen-Variante von 1990 dar. Für diese autobahnnaher Trasse liegt bereits eine technische Machbarkeitsstudie (DI. Oismüller) vor.
3. **Hartberg – Oberwart – Szombathely:** Auch für diesen Abschnitt existieren bereits Studien zur technischen Machbarkeit dieser Neubaustrecke von der Universität Graz (Prof. Rießberger)

Gemäß den vorliegenden Studien ist die technische Machbarkeit der Abschnitte 2 und 3 gegeben, eine Aktualisierung der Untersuchungen ist eventuell erforderlich (Lückenschluß Sopron und Szombathely).

4. **Lückenschluß zwischen Sopron und Szombathely,** (ROeEE Betriebspflicht seit 1.12.2001). Führung der HL-Strecke über Deutschkreutz – Oberpullendorf nach Köszeg als Neubaustrecke, von Köszeg nach Szombathely (bzw. in weiterer Folge nach Oberwart) unter Verwendung der bestehenden Strecken und Streckenteile wäre zu überprüfen:

Diese Variante würde einer Anbindung des Wirtschaftsrates Oberwart an das hoch/höherrangige internationale Bahnnetz unter Einbindung der westungarischen Städte Sopron und Szombathely entsprechen. Mit dieser Streckenführung wäre für die bisher verkehrsgeographisch benachteiligten Regionen des Mittel- und Südburgenlandes eine nachhaltige Verbesserung gegeben.

Gleichzeitig ist über diese Strecke die Anbindung an den Korridor V (Kiew – Budapest – Slowenien – Oberitalien) sowohl über Szombathely und Körmend als auch über Graz – Marburg möglich. Die internationale Erreichbarkeit des gesamten Raumes wäre gesichert.

Die Realisierung dieser Strecke ist in mehreren verkehrswirksamen Abschnitten möglich. Dabei kann eine im Bestand ertüchtigte Aspangbahn als "Bypasstrecke" zum Semmering fungieren, aber auch zwischenzeitlich die Verbindung zwischen Hartberg und Wien sowie zwischen dem Raum Oberwart und Wien (nach Ausbau der HL-Strecke Hartberg-Graz), sowie der Strecke nach Oberwart sicherstellen. Nach Realisierung der gesamten Streckenführung zwischen Sopron und Graz bliebe die Aspangbahn als regionale Verbindung erhalten und stellt damit keinen verlorenen Aufwand im Hinblick auf die gesamte Strecke dar.

Kurz- bis mittelfristige Maßnahmen

- **Ausbau Pottendorfer Linie 2-gleisig, elektrifiziert**

Ziel: Eisenstadt – Wien in 40 Minuten

- **Ausbau der Schleife Müllendorf**

- **Ausbau der Schleife Ebenfurth**

Zur Verringerung der Fahrzeiten Deutschkreutz - Wien, Eisenstadt Wien)

- **Abschluß der Machbarkeitsstudien über den HL-Ausbau (Variantenprüfung, Festlegung der Trassenführung, Erarbeitung der UVE-Grundlagen)**

⇒ der Strecke Wien (Bf.Wien) - Flughafen Wien-Schwechat - Wampersdorf

⇒ der Strecke Wampersdorf - Raum Eisenstadt - Sopron

⇒ der Strecke Sopron – Szombathely

⇒ der Strecke Szombathely - Graz

- **Ausbau der Schleife Parndorf**

Zur Führung durchgehender Zugverbindungen Eisenstadt-Bratislava (nach Elektrifizierung Eisenstadt – Neusiedl)

- **Ertüchtigung der Aspangbahn Wiener Neustadt - Aspang - Friedberg (- Fehring – Graz) (Ziel: Oberwart – Wien in 90 Minuten)**

- **Erarbeitung eines Konzeptes der "flankierenden" Maßnahmen**

In Abhängigkeit von der Entscheidung über die zeitliche Realisierung des Bahnausbaus im Burgenland sind Zeitpunkt und Kosten festzulegen für

⇒ die Elektrifizierung des Bahnabschnittes Eisenstadt - Wulkaprodersorf

⇒ die Elektrifizierung des Bahnabschnittes Eisenstadt - Neusiedl

- ⇒ die Elektrifizierung des Bahnabschnittes Pamhagen - Neusiedl
- ⇒ die Elektrifizierung des Bahnabschnittes Sopron – Mattersburg – Wiener Neustadt
- ⇒ die Einbindung der Strecke Oberwart - Friedberg in die elektrifizierte Aspangbahn

- **Erstellung eines Ausbaukonzeptes und Ausbau der Strecke Oberwart-Szombathely**
(nach Fertigstellung Festlegung der Trassenführung im Rahmen des Ausbaukonzeptes für die Strecke Szombathely-Graz)

- **Ausbau der Steirischen Ostbahn Graz - Fehring - Jennersdorf – Szentgotthard -**
(Szombathely) Machbarkeitsstudie 1999

- **Machbarkeitsstudie Eisenbahnverbindung Oberpullendorf – Köszeg** in Auftrag gegeben (Neutrassierung zum Teil entlang der S31)

Zur **Sicherung der internationalen und überregionalen Erreichbarkeit** sind somit im Hinblick auf eine **Süd-Ost-Spange** mit der Trasse Flughafen Wien – Ebenfurth - (Eisenstadt) – Sopron - Szombathely - Hartberg - Graz vorgesehen:

- **Neubau der HL-Strecke Wien – Flughafen - Sopron (2012)**
- **Neubau einer HL-Strecke von Sopron – Oberwart – Szombathely – Graz**
- Neubau einer Hochleistungsstrecke von **Szombathely über Oberwart und Hartberg nach Graz** (vgl. Darst. 5/2)
- Lückenschluss **Deutschkreutz – Oberpullendorf – Köszeg - Szombathely**

7.3 Maßnahmen der Verkehrsorganisation

7.3.1 die Strukturierung des öffentlichen Verkehrs im Burgenland

Die Maßnahmen zur Strukturierung des öffentlichen Verkehrs sind alle kurz-mittelfristig durchzuführen

Zielsetzungen zur Strukturierung des öffentlichen Verkehrs im Burgenland

Die Strukturierung des öffentlichen Verkehrs im Burgenland ist nach den folgenden Zielen ausgerichtet: (vgl. GVK-B 1994)

- Verbesserung der Erreichbarkeit der zentralen Orte und Arbeitszentren im Burgenland
- sichere, energiesparende und umweltfreundliche Verkehrsabläufe
- Nutzung der spezifischen Vorteile der einzelnen Verkehrsträger durch geeignete Kooperationsformen
- Minimierung des finanziellen Gesamtaufwandes zur Erbringung der Verkehrsleistungen

Diesen Zielsetzungen soll entsprochen werden durch

⇒ die weitere **Umsetzung des Knotenpunktkonzeptes (Darst. 7.4/1 und 7.4/2)**, in dem die wichtigsten zentralen Orte des Burgenlandes gleichzeitig auch die Verkehrsknoten darstellen, in denen der regionale Verkehr in diesen Knoten gebündelt wird. Schnelle ÖV-Verbindungen sollen diese Knoten untereinander und nach Wien und Graz verbinden (vgl. Darstellung 5/3)

⇒ Dazu ist es erforderlich

- in den Verkehrsknoten Eisenstadt, Mattersburg, Oberpullendorf, Oberwart, Großpetersdorf, Stegersbach, Güssing und Jennersdorf einen zentralen „Umsteigeplatz“ einzurichten (z.B. Neusiedl Bf.)
- die Fahrpläne von Bus und Bahn so auszurichten, daß in dieser „zentralen Umsteigestelle“ ein Umsteigen von/nach allen Relationen möglich ist (Errichtung symmetrischer Taktknoten)
- Umsteigewege zu minimieren („Umsteigen am selben Bahnsteig“) (vgl. Neusiedl Bf., Parndorf Bf.)
- Schnellverbindungen zwischen den Verkehrsknoten einzurichten (vgl. Neusiedl, Weppersdorf)
- Räume mit geringen Verkehrsaufkommen mit bedarfsgesteuerten Systemen (AST, Taxi, etc.) zu bedienen (Zufahrt zu Schnellverbindungen)

⇒ durch die **Optimierung des Gesamtangebotes** an Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Verkehr (Linienoptimierung im öffentlichen Verkehr)

- ⇒ durch die **Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs auf die wichtigen Benutzergruppen**,
- ⇒ durch die **Anpassung des ÖV an die Änderungen der Verkehrswege** im Zuge des Ausbaues der technischen Infrastruktur (Schiene, Straße)

Ausrichtung des ÖV auf die wichtigsten Benutzergruppen (vgl. Darst. 7.4/3 und 7.4/4)

Rund 80 % der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr sind Schüler oder Berufspendler, Hauptziel im öffentlichen Verkehr ist Wien und die regionalen Zentren des Burgenlandes. In den Schwachlasträumen insbesondere des südlichen Burgenlandes müssen in den öffentlichen Verkehr Bedarfsverkehre für die Flächenerschließung und Gelegenheitsverkehre miteinbezogen werden. Somit sind dem ÖV 3 wichtige Funktionen zuzuordnen:

- o Die optimale Verkehrsbedienung im Berufsverkehr insbesondere nach Wien und die regionalen Zentren
- o Die Verkehrsbedienung der Schüler
- o Die regionale Flächenbedienung unter Berücksichtigung von geeigneten Bedarfsverkehren

Die Maßnahmenempfehlungen im öffentlichen Verkehr betreffen daher

- o die Netzgestaltung im öffentlichen Verkehr (Bahnnetz, Busliniennetz)
- o die Kooperationsformen (Verkehrsverbünde)

Maßnahmen im öffentlichen Nahverkehr - Integration des ÖV-Konzeptes

Wie auf nachfolgenden Abbildungen 7.2, 7.4/2, 7.4/3 und 7.4/4 erkennbar, führen der Großteil der täglichen Berufs- und Schülerfahrten – welche für den öffentlichen Verkehr bestimmend sind - innerhalb des Burgenlandes sternförmig in die Zentren Neusiedl, Eisenstadt, Mattersburg, Oberpullendorf, Oberwart und Güssing, während die Fahrten aus diesen Zentren selbst vorrangig in die übergeordneten Zentren Wien, Wr. Neustadt und teilweise auch nach Graz führen.

Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

Die Maßnahmen sind in Hinblick auf die Verbesserung der grenzüberschreitenden Verbindungen zu erweitern.

- **Optimierung der ÖV-Knoten** (insbesondere in Oberwart)

- **Ausbildung von 4 Haupt- und 8 Nebenachsen im Busverkehr** (siehe nachfolgende Liste und Abbildung 7.4/2)

Hauptachsen im Busverkehr Südburgenland:

1. Jennersdorf – Güssing – Kukmirn – Stegersbach – Kemetten – Oberwart
2. Güssing – St. Michael – Großpetersdorf – Oberwart
3. Oberwart – Pinkafeld – Wien
4. Oberwart – Bad Tatzmannsdorf – Oberschützen – Oberpullendorf – (Eisenstadt/Wien)

Nebenachsen im Busverkehr Südburgenland:

1. Neuhaus – Neumarkt – Jennersdorf
2. (Güssing) – Heiligenkreuz – Fürstenfeld
3. Güssing – Kukmirn – Fürstenfeld
4. Oberwart – Stadtschlaining – Neumarkt
5. Pinkafeld – Hartberg – (Graz)
6. Stegersbach – Olberndorf – Oberwart
7. Oberwart – Markt Allhau – Hartberg – (Graz)
8. Oberwart – Rechnitz

- **Verstärkung und Attraktivierung der Schnellbusverbindungen** von Güssing über Oberwart und Pinkafeld nach Wiener Neustadt und Wien.
- Substitution von Buskursen bzw. –linien und Erschließung von derzeit nicht erreichbaren Siedlungsgebieten durch **flexible Verkehrssysteme** (AST-System, Burgenland Taxi, Car-Sharing).
- **Optimierung der Werksverkehre** (Zusammenlegung von Kursen unterschiedlicher Unternehmer bei gleichzeitiger Ausdehnung des Bedienungsraumes)
- Einrichtung von **regelmäßigen grenzüberschreitenden Buslinien** aus dem Mittel- und Südburgenland nach Szombathely.

Alle Maßnahmen, die den Bahnverkehr betreffen sind mit der Ausbauplanung zur SO-Spange abzustimmen.

7.3.2 Park and Ride

Die Benützung des eigenen PKW (Park & Ride - P & R) sowie des Fahrrades (Bike & Ride-B&R) für die Zufahrt zu den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gewinnt neben dem fußläufigen Zugang und der Zufahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine immer größere Bedeutung für die Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs insgesamt.

Eine wichtige Voraussetzung für die Durchführung von P & R ist die Verfügbarkeit über Parkmöglichkeiten bei den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (Darst.7.6)

Bisheriger P&R Ausbau

Im Zuge der Realisierung des Knotenpunktconceptes wurden P & R-Anlagen bereits

- o an der Bahnhaltestelle Neusiedl,
 - o im Bereich des Busknotens Weppersdorf und in Markt Allhau
 - o sowie im Bereich der Autobahnauffahrt Mkt. Allhau (für die Bildung von Fahrgemeinschaften) P&R-Anlagen
- neu eingerichtet, bzw. erweitert und modernisiert.

Aufbauend auf einer Bedarfsberechnung der notwendigen Stellplätze für PKW und Rad, wurden in den letzten Jahren

- o ca. 450 Stellplätzen (PKW) und
- o ca. 400 Fahrradabstellplätzen errichtet.

Ein großer Teil der Planungen bezieht sich auf neu ausgebaute oder im Ausbau befindliche Bahnstrecken.

Umgesetzt sind:

| | | |
|------------------------|---------|------------------------|
| Gattendorf/Nickelsdorf | (ÖBB) | 75 Stellplätze |
| Kittsee | (ÖBB) | 50 Stellplätze |
| Neudorf | (ÖBB) | 40 Stellplätze |
| Pama | (ÖBB) | 70 Stellplätze |
| Donnerskirchen | (ÖBB) | 30 Stellplätze in Bau |
| Deutschkreutz | (ÖBB) | 103 Stellplätze in Bau |
| Mattersburg Hst. | (ÖBB) | 50 Stellplätze in Bau |
| Wulkaprodersdorf | (ROeEE) | 30 Stellplätze |
| Müllendorf | (ROeEE) | 65 Stellplätze |
| Weppersdorf | (Bus) | 55 Stellplätze |

Priorität 1:

Eisenstadt und Parndorf sind zu untersuchen und Anlagen zu errichten.

Ausbauplanung

Das längerfristige Planungskonzept muß laufend den Änderungen im ÖV-Programm für das Burgenland und den sich ändernden Rahmenbedingungen angepaßt werden.

Das weiterführende Ausbauprogramm von P & R-Anlagen nach dem Jahr 2002 sieht vor:

Verkehrskonzept Burgenland 2002

- o den Bau und Ausbau von P & R-Anlagen im Bereich der Busachsen (Güssing, Stegersbach, Oberpullendorf)
- o den Bau und Ausbau von P & R-Anlagen im Bahnbereich
- o den Bau und Ausbau von P & R-Anlagen im Hauptknoten

| | | |
|----------------|---------|----------------|
| Jois | (ÖBB) | 10 Stellplätze |
| Neusiedl/See | (ÖBB) | 25 Stellplätze |
| Sauerbrunn | (ÖBB) | 80 Stellplätze |
| Wiesen-Sigless | (ÖBB) | 50 Stellplätze |
| Baumgarten | (ROeEE) | 15 Stellplätze |
| Frauenkirchen | (ROeEE) | 40 Stellplätze |
| Podersdorf | (ROeEE) | 50 Stellplätze |
| Gols | (ROeEE) | 5 Stellplätze |
| Neufeld | (ROeEE) | 20 Stellplätze |

Priortität 2:

| | | |
|--------------------------|-----------------|----------------|
| Breitenbrunn | (ÖBB) | 40 Stellplätze |
| Marz-Rohrbach | (ÖBB) | 15 Stellplätze |
| Winden | (ÖBB) | 20 Stellplätze |
| Loipersbach/Schattendorf | (ÖBB) Bike&Ride | 120 Fahrräder |
| Pamhagen | (ROeEE) | 50 Stellplätze |
| Weiden/See | (ROeEE) | 25 Stellplätze |

Weiters sollten im Zuge von Straßenausbauten bzw. –verbesserungen an folgenden vier Standorten **P & R- Anlagen für den kombinierten PKW-Bus – Verkehr und Fahrgemeinschaften (PKW-PKW)** erweitert bzw. neu errichtet werden:

| | |
|----------------|----------------|
| Großpetersdorf | 50 Stellplätze |
| Neutal | 40 Stellplätze |
| Walbersdorf | 20 Stellplätze |
| Weppersdorf | 30 Stellplätze |

Im Zuge des Ausbaues des hoch/höherrangigen Straßennetzes wäre es erforderlich auch im Hinblick auf die Neuorganisation des öffentlichen Verkehrs im neuen Verkehrsverbund neue Standorte für Park & Ride zu untersuchen

7.3.3 Neuordnung der Verkehrsverbände

Verkehrsverbundformen im Burgenland

Im Burgenland ist der öffentliche Verkehr in 3 Verkehrsverbände gegliedert (Darst.7.6/1):

- der **Verkehrsverbund Ostregion VOR** (für die polit. Bez. Eisenstadt, Mattersburg, Neusiedl)
- der **Verkehrsverbund Niederösterreich Süd/Burgenland Mitte NBV** (Bezirk Oberpullendorf)
- der **Verkehrsverbund südliches Burgenland SB V** (polit. Bez. Güssing, Jennersdorf, Oberwart)

Wesentliche **Unterschiede bestehen zwischen VOR und NBV + SBV** :

- bei der Gestaltung (Bestellung) von Leistungen und den Möglichkeiten zur Optimierung des Verkehrsangebotes
- bei der Einnahmenaufteilung
- bei der Beteiligung des Burgenlandes an der Finanzierung der Verbände

Allen Verbundformen zu eigen ist die

- **Alteinnahmengarantie**
- Das Tragen des Durch- und Abtarifizierungsverlustes durch die Gebietskörperschaften
- **Ständig steigender Finanzierungsbedarf ohne adäquate Verbesserung des Verkehrsangebotes**

Grundlagen für die Neuregelung der Verkehrsverbände

Durch das neue "Nahverkehrsfinanzierungsgesetz" sind auch seitens des Burgenlandes Überlegungen zur Neuordnung der Verkehrsverbände anzustellen.

Durch das "**Nahverkehrsfinanzierungsgesetz**" (Bundesgesetz über die Ordnung und Finanzierung des öffentlichen Personennah- und Regionalverkehrs - (Öffentlicher Personennah- und Regionalverkehrsgesetz 1999, ÖPNRV-G) soll die Finanzierung und die Organisation des öffentlichen Verkehrs (Nahverkehr + Regionalverkehr) neu geregelt werden. Als wichtigste Änderungen zu den bestehenden Organisationsformen sieht das Gesetz vor:

- ⇒ *die "Deckelung" der Bundesmittel bei den geltenden Grund- und Finanzierungsverträgen der bestehenden Verkehrsverbände in der Höhe des Bundesvoranschlags 1998 bis 31.12.2009*
- ⇒ *den Ersatz der Alteinnahmengarantie durch eine auf Bestellung von Verkehrsdiensten ausgerichtete Struktur (bis 2009). Dazu sollen die gedeckelten Bundesmittel um jährlich 10 % verringert werden und diese Summe*

Verkehrskonzept Burgenland 2002

grundsätzlich für die Förderung von Bestellungen verwendet werden, sofern die Gebietskörperschaften die nicht mehr für die Zwecke der Verkehrsverbände verwendeten Mittel ebenfalls für die Bestellung von Verkehrsdiensten verwendet.

- ⇒ Innerhalb von 3 Jahren sollen die GK Regionalverkehrspläne entwickeln
- ⇒ Verbundgesellschaften als Landesgesellschaften oder private Gesellschaften sollen gegründet werden (ihnen obliegt u.a. der Vorschlag an die GK als Grundlage für deren Leistungsbestellung)
Das Land Burgenland gründet mit den Ländern Niederösterreich und Wien einen Verkehrsverbund (VOR).

Auf der Grundlage dieses Gesetzes ist eine Änderung der Verkehrsorganisation und der Verbundorganisationen, die das Burgenland betreffen, durchzuführen.

Zielsetzung für die Neuregelung der Verkehrsverbände

Folgende Problempunkte sollen im neuen VOR gelöst werden

- ⇒ **Gemeinwirtschaftlichkeit versus Eigenwirtschaftlichkeit:** Bestellungen erfolgen in der Regel für gemeinwirtschaftliche Leistungen (die von den VU definiert werden) eigenwirtschaftlich zu erbringende Leistungen sind nicht bekannt. Bei Bestellung von gemeinwirtschaftlichen Leistungen soll das VU die eigenwirtschaftlich erbrachten Leistungen nachweisen
- ⇒ Die **Optimierung des Angebotes** unter Nutzung aller Synergien ist möglich (vgl. Projekt Neusiedl) wurde in den Verbänden aber bislang nicht oder nur unzureichend durchgeführt. Durch die bestehenden Verträge wird eine Optimierung des Verkehrsangebotes erheblich erschwert bzw. unmöglich gemacht. Leistungsverbesserungen erfolgen in der Regel als zusätzliche (abzugeltende) Leistungen und nicht durch bessere Organisation des vorhandenen Angebotes. In der neuen Verbundregelung sollte die regionale Leistungsoptimierung Kernpunkt der Angebotsgestaltung sein.
- ⇒ Durch die Hereinnahme aller vor der Verbundregelung bestehenden Leistungen der Verkehrsunternehmen in die Verkehrsverbände werden den GK **unnötig hohe Finanzierungskosten** aufgebürdet (Optimierung als Aufgabe der Verbände !!).

Burgenland Verbund 2002

Im Rahmen des GVK-B 2002 sollen in Abstimmung mit den angestrebten Verbundregelungen in NÖ und Wien alle Grundlagen bereitgestellt werden, die es ermöglichen **die Auswirkungen aller Regelungen auf die Bevölkerung des Burgenlandes** zu überprüfen, sowie **für das Land entstehenden Kosten** zu berechnen. (Darstellungen 5/8 und 5/9)

Im derzeitigen Stadium der österreichweiten Diskussion erfüllen Lösungen im Rahmen der **Bruttobestellung** die **Zielsetzungen** am besten (*Bruttobestellung: VU erstellt Kosten für ein bestimmtes Leistungsangebot, Einnahmen gehören de facto der GK. Finanzierungsbedarf = Kosten - Einnahmen (vgl. Verkehrsdienstevertrag B - ÖBB).*)

Zielsetzung im neuen Verkehrsverbund VOR

- ⇒ Keine Schlechterstellung der burgenländischen Bevölkerung (Pendler)
- ⇒ Keine Erhöhung des Finanzmittelbedarfes ohne Erhöhung des Verkehrsangebotes
- ⇒ Ausrichtung des Angebotes nach der regionalen Nachfrage und Kriterien der Wirtschaftlichkeit des Betriebes

7.3.4 Logistik, Verkehrsdienstleistungen Güterverkehr

Die Wirtschaftsstruktur des Burgenlandes wird auch in Zukunft durch Klein- und Mittelbetriebe bestimmt sein. Eine optimale Bedienung dieser Struktur ist allein durch Infrastrukturausbaumaßnahmen nicht gewährleistet. **Derzeitige Logistikkonzepte** existieren vor allem für Großbetriebe (z.B.M-Werk Szentgotthart). Merkmal dieser Konzepte ist Kooperation aller Verkehrsträger, Unternehmen und Zulieferer für die standortgerechte Bedienung des jeweiligen Großbetriebes.

Im Rahmen des GVK-B sollen daher die Möglichkeiten eines auf die KMU des Burgenlandes **abgestimmten Logistikkonzeptes** überprüft werden. Grundlage dafür stellt jedenfalls ein **kurzmittelfristiges Konzept der Güterverteilung** im Burgenland dar, das ebenfalls im Rahmen des GVK-B auszuarbeiten ist.

Die Güterverkehrsbedienung ist als ein wichtiges Kriterium der Standortgunst vor allem für Produktionsstandorte wichtig und sollte daher auf die Wirtschaftsprojekte im Burgenland abgestimmt werden und so schnell als möglich den Wirtschaftsunternehmen für ihre Standortentscheidungen zur Verfügung gestellt werden.

7.3.5 Telematik und Verkehr

Bereits im GVK-B 1994 wurde ein Konzept für den öffentlichen Verkehr entwickelt, das **die Optimierung des ÖV-Verkehrsangebotes** im Rahmen der Realisierung des Knotenpunktkonzeptes auf der Grundlage der telematischen Abstimmung der Fahrpläne vorschlägt. Dabei werden die Fahrzeuge im ÖV mit entsprechenden Einrichtungen ausgerüstet, die eine jederzeitige Ortung des Fahrzeuges ermöglicht und die Einhaltung aller Umsteigeverbindungen gewährleistet. Dieses **Verkehrslitsystem für den öffentlichen Verkehr** ist in einer weiteren Ausbaustufe in der Lage als **on-line-Informationssystem über den ÖV** zu agieren, was die jederzeitige Kenntnis über ÖV-Verbindungen seitens der Nutzer gewährleistet. Damit könnte die Qualität des öffentlichen Verkehrs schon allein aufgrund des Wegfalls von Zugangsschwellen (Fahrplankenntnis, etc.) erheblich angehoben werden. Das System ist bis zur Bereitstellung eines umfassende **regionalen Informationssystems** ausbaubar. Im Rahmen des GVK-B-2002 sollte dieses Konzept auf den derzeitigen technischen Entwicklungsstand gebracht werden, wobei im Rahmen der EU-Projekte auch ein Pilotprojekt für ein solches System möglich sein sollte.

Telematik und Verkehr betrifft auch das vorgesehene road pricing zumindest im Lkw-Güterverkehr.

Im Rahmen des GVK-B soll eine Zusammenstellung der Anwendungsbereiche von Telematik im Verkehr auf die spezifische Problemstellungen für das Burgenland durchgeführt werden.

Verkehrsprogramm Burgenland (Darst. 7.7)

Generalverkehrsplan**STRASSE****Investitionsprogramm Straße in Mio EUR (Mrd. ATS)**

| Land | Nr. | Name | Gesamt- kosten | Kosten bis 2001 | Kosten ab 2002 | 2002– 2006 | 2007– 2011 | 2012– 2021 | nach 2021 |
|------|-----|---|-------------------|--------------------|-------------------|---------------|---------------|---------------|--------------|
| B | 51 | S31: Neutal – Oberpullendorf - Staatsgrenze | 61,8 (0,85) | 5,1 (0,07) | 56,7 (0,78) | × | × | | |
| B | 49 | A6: Nordost-Autobahn, Kn. A4 – Staatsgrenze (Spange Kittsee), Abschn. Burgenland | 50,9 (0,70) | | 50,9 (0,70) | × | × | | |
| B | 800 | S31: Eisenstadt – Schützen/Gebirge | 29,1 (0,40) | | 29,1 (0,40) | × | × | | |
| B | 69 | S7: Fürstenfelder Schnellstraße (Fürstenfeld / Rudersdorf – Staatsgrenze Heiligenkreuz), Abschn. Burgenland | 64,0 (0,88) | | 64,0 (0,88) | × | × | | |
| B | 184 | A3: Wulkaprodersdorf Klingenbach/Staatsgrenze | 15,3 (0,21) | | 15,3 (0,21) | × | × | | |

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, GVP-Ö Generalverkehrsplan

Generalverkehrsplan

SCHIENE

Investitionsprogramm Straße in Mio EUR (Mrd. ATS)

| Land | Nr. | Name | Gesamt- Invest. | Kosten ab 2002 | 2002– 2006 | 2007– 2011 | 2012– 2021 | nach 2021 | Zuständig- keit |
|------|-----|--|--------------------|-------------------|------------------------|---------------|---------------|--------------|--------------------|
| B | 336 | Schleife Müllendorf | 7,3 (0,10) | 7,3 (0,10) | × | | | | ÖBB |
| B | 433 | Elektrifizierung Wiener Neustadt – Sopron | 21,8 (0,30) | 21,8 (0,30) | × | | | | ÖBB |
| B | 998 | Oberwart – Szombathely, Stufe 1 | 21,8 (0,30) | 21,8 (0,30) | × | × | | | ÖBB |
| B | 434 | Elektrifizierung Neusiedlerseestrecke | 58,1 (0,80) | 58,1 (0,80) | | × | | | ÖBB |
| B | 804 | Neusiedl – Pamhagen, Elektrifizierung | 21,8 (0,30) | 0,0 (0,00) | Privat- bahnen- gesetz | | | | ROEE |
| B | 26 | Eisenbahnverbindung Wampersdorf – Eisenstadt – Sopron (EWESO), (Abschn. B) | 356,1 (4,90) | 356,1 (4,90) | | | × | × | HL-AG |
| B | 207 | Sopron – Szombathely, Neubaustrecke | 290,7 (4,00) | 290,7 (4,00) | | | | × | HL-AG |
| B | 507 | Oberwart – Szombathely, Reaktivierung, Stufe 2 | 72,7 (1,00) | 72,7 (1,00) | | | × | | ÖBB |
| B | 803 | Ostschleife Parndorf | 7,3 (0,10) | 7,3 (0,10) | | | × | | ÖBB |

Quelle: Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, GVP-Ö Generalverkehrsplan

8. ZUSAMMENFASSUNG

KURZFASSUNG INHALT

Grundsätze

Ziele

Analysen

Maßnahmen – Straßenverkehrsinfrastruktur

Maßnahmen - Schienenverkehrsinfrastruktur

Maßnahmen – öffentlicher Verkehr

**Verkehrsverbund Burgenland 2002 – VOR-neu
(Verkehrsverbund Ostregion)**

Telematik im öffentlichen Verkehr

GRUNDSÄTZE

- ⇒ Nachführung und Anpassung des Gesamtverkehrskonzeptes 1994 an die geänderten wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen
- ⇒ Neupositionierung des Burgenlandes im nationalen und internationalen Verkehr

ZIELE

- ⇒ Nachhaltige Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit des Burgenlandes im Straßen-, Schienen- und Luftverkehr
- ⇒ Sicherung und Verbesserung der Lebensqualität im Burgenland durch Gewährleistung einer ausreichenden, umweltverträglichen und kostengerechten Mobilität der Bevölkerung und der Wirtschaft
- ⇒ Sicherung der Nutzung der regionalen Entwicklungschancen, die sich durch die erwarteten Änderungen der Rahmenbedingungen (Ausbau der TEN Netze und Paneuropäische Korridore sowie der EU-Erweiterung) ergeben, durch standortspezifisch - adäquate Verkehrsdienstleistungen im Güter- und Personenverkehr
- ⇒ Schaffung der notwendigen Verkehrsinfrastruktur, um optimale Verkehrsdienstleistungen zur Umsetzung der Regional- und Wirtschaftsentwicklungsprogramme des Burgenlandes (insbesondere der Planungen für die 2. Programmplanungsperiode 2002-2006) zu ermöglichen
- ⇒ Gezieltes, auf Nutzergruppen abgestimmtes, betrieblich optimiertes Mobilitätsangebot im öffentlichen Verkehr

ANALYSEN

- ⇒ Die bisher geplanten internationalen Verkehrsverbindungen führen am Burgenland vorbei. Die Erreichbarkeit wird dadurch im Burgenland kaum verbessert .
- ⇒ Dort, wo das Burgenland nicht direkt von den Netzinvestitionen in die hoch/höherrangige europäische Infrastruktur partizipieren kann, müssen Maßnahmen ergriffen werden, für alle Landesteile so schnell wie möglich einen **hoch/höherrangigen Anschluß an diese internationalen** Netze zu schaffen.
- ⇒ Die von der EU-Erweiterung zu erwartenden regionalen Entwicklungschancen werden in allen Teilen des Burgenlandes insbesondere dann realisiert werden können, wenn **gute hoch/höherrangige Verkehrsverbindungen aus dem Burgenland zu den benachbarten großen Zentren** einen problemlosen Austausch von Gütern und Personen gewährleisten können. Die derzeitigen Verkehrsverbindungen entsprechen diesen Anforderungen nur teilweise und müssen deshalb - wo erforderlich -hoch/höherrangig (im Straßenverkehr in der Regel kreuzungsfrei und ohne Ortsdurchfahrten) ausgebaut werden.
- ⇒ Eine Verbesserung der Erreichbarkeitssituation des Burgenlandes **kann kurz- und mittelfristig** vor allem durch die Herstellung **hoch/höherrangiger Straßenverbindungen zu den TEN-Netzen und den Paneuropäischen Korridoren** erzielt werden. Diese Straßenverbindungen müssen derart ausgebaut werden, daß die Zufahrt zum hoch/höherrangigen Netz ohne wesentliche Beeinträchtigung der Bevölkerung und der Umwelt möglich wird.
- ⇒ Das Burgenland verfügt zurzeit nur im äußersten Norden (Parndorf) über eine internationale, hoch/höherrangige Schienenverkehrsverbindung. Die **Schaffung hoch/höherrangiger Schienenwege** auf dem übrigen Landesgebiet bedeutet daher in der Regel einen Neubau von Eisenbahnstrecken. Mit Ausnahme der Ertüchtigungsmaßnahmen im bestehenden Bahnnetz des Burgenlandes ist **der Ausbau hoch/höherrangiger Bahnverbindungen nur mittel- und langfristig möglich.**
- ⇒ Die im Rahmen des Ziel-1-Programmes entwickelten und geförderten Projekte zur Verbesserung der regionalen Wirtschaft des Landes benötigen neben dem internationalen Verkehrsanschluß spezifische Verkehrsdienstleistungen. Im Rahmen der Realisierung der Maßnahmen des GVK-B-2002 sollen diese Verkehrsdienstleistungen definiert werden. Diese Verkehrsdienstleistungen sind unter **verstärkter Einbindung erweiterter Formen der Güterverkehrslogistik (Gesamtorganisation Güterverkehr für Klein- und Mittelbetriebe)** vorzusehen.

- ⇒ Im öffentlichen Verkehr werden durch die vorgesehenen legislativen Änderungen Verkehrsablauf und -organisation neu zu definieren sein. Mit der strikten Weiterverfolgung des burgenländischen Knotenpunktconceptes – (unter Einschluß bedarfsorientierter Bedienungsformen und unter Nutzung der Möglichkeiten der Telekommunikation) müssen die vorliegenden Bedienungskonzepte für alle Landesteile weiterentwickelt werden

MASSNAHMEN -Straßenverkehrsinfrastruktur

Straßenverkehr

AUSBAUMAßNAHMEN GENERALVERKEHRSPLAN ÖSTERREICH

- ⇒ S31 -Eisenstadt – Schützen/Gebirge
- ⇒ S7 - A2 Südautobahn - Rudersdorf - Heiligenkreuz/Szentgotthard (B 65)
- ⇒ S31 Oberpullendorf - Rattersdorf/Köszeg
- ⇒ A3 Wulkaprodersdorf – Klingenbach/Staatsgrenze
- ⇒ A6 Ausbau der Spange Kittsee - A4 Ostautobahn/Bruck a.d.Leitha (bis 2004)

AUSBAUMASSNAHMEN - langfristig

- ⇒ Schaffung einer hoch/höherrangigen Verbindungsstraße Eisenstadt - Parndorf - Bruck a.d.Leitha (Umfahrung Schützen)
- ⇒ Hoch/höherrangige Anbindung S31Weppersdorf - Deutschkreutz/Sopron
- ⇒ Schaffung einer hoch/höherrangigen Anbindung A2 Südautobahn- Oberwart - Schachendorf/Szombathely
- ⇒ Schaffung einer hoch/höherrangigen Straßenverbindung A2 Südautobahn - Güssing - Strem (Grenzpunkt C 62)/Körmend

MASSNAHMEN - Schienenverkehrsinfrastruktur

Schienenverkehr: Kurz- und mittelfristige Maßnahmen

REGIONALES EISENBAHNNETZ:

- ⇒ Bau der **Schleife Müllendorf**
- ⇒ Bau der **Schleife Ebenfurth**
- ⇒ Elektrifizierung der **Strecke Eisenstadt – Neusiedl/See**
- ⇒ Elektrifizierung der **Strecke Eisenstadt – Wulkaprodersdorf**
- ⇒ Elektrifizierung der **Strecke Neusiedl/See – Pamhagen**
- ⇒ Elektrifizierung der **Strecke Sopron – Mattersburg – Wiener Neustadt**
- ⇒ Bau der **Schleife Parndorf**
- ⇒ Bau Lückenschluß Oberwart-Szombathely (Ertüchtigung Oberwart-Großpetersdorf)
- ⇒ **Einbindung** in die elektrifizierte Aspangbahn **und Ertüchtigung** (Elektrifizierung und bestandsnaher Ausbau) **der Strecke Friedberg - Oberwart**, Weiterführung bis Jabing/Großpetersdorf – Szombathely (90 Minuten Oberwart – Wien)

- ⇒ **bestandsnaher Ausbau der Steirischen Ostbahn Graz - Fehring - Jennersdorf – Szentgotthard/Szombathely**
- ⇒ **Ertüchtigung (Elektrifizierung und bestandsnaher Ausbau) der Aspangbahn Wiener Neustadt - Aspang - Friedberg- Hartberg**

HOCH/HÖHERRANGIGES EISENBAHNNETZ

- ⇒ Abschluß der Machbarkeitsstudien über den Bau einer **Hochleistungs (HL) Bahnstrecke Wien - Flughafen Wien -Graz** (Variantenprüfung, Festlegung der Trassenführung, Erarbeitung der Grundlagen für die Umweltverträglichkeitserklärung bis 2002/2003)

Streckenabschnitte:

- Wien (Bf.Wien) - Flughafen Wien-Schwechat (VIE)- Wampersdorf
- Wampersdorf - Raum Eisenstadt - Sopron
- Sopron - Szombathely
- Szombathely - Graz

Schienenverkehr: langfristige Maßnahmen

Zur **Sicherung der internationalen und überregionalen Erreichbarkeit** ist langfristig der Bau der **Süd-Ost-Spange** Wien - Graz vorgesehen:

- ⇒ **Neubau der HL-Strecke Bf.Wien - Flughafen Wien -Raum Eisenstadt -Sopron (2012)**
- ⇒ **Neubau der HL-Strecke Sopron - Szombathely - Oberwart - Hartberg - Graz**
- ⇒ Lückenschluß Oberpullendorf-Köszeg (zu prüfen, ob bei Bau S 31 / Bahn gemeinsam mit Straße geplant/gebaut werden kann)

MASSNAHMEN Öffentlicher Verkehr

- ⇒ Weitere **Umsetzung des Knotenpunktkonzeptes**, in dem die wichtigsten zentralen Orte des Burgenlandes gleichzeitig auch die ÖPNV-Verkehrsknoten dargestellt werden, in denen der regionale Verkehr gebündelt wird. Schnelle ÖV-Verbindungen sollen diese Knoten untereinander und nach Eisenstadt, Wien, Graz Sopron und Szombathely verbinden
- ⇒ **Optimierung des Gesamtangebotes** an Verkehrsdienstleistungen im öffentlichen Verkehr
- ⇒ **Ausrichtung des öffentlichen Verkehrs auf die wichtigen Benutzergruppen**
- ⇒ **Anpassung des ÖV an die Änderungen der Verkehrswege** im Zuge des Ausbaues der technischen Infrastruktur (Schiene, Straße)
- ⇒ Weiterführung des Park -and-Ride- Ausbaues
- ⇒ **Evaluierung der burgenländischen Verkehrsverbände** unter dem Gesichtspunkt der optimalen Kundenorientierung
- ⇒ Ausarbeitung eines **Konzeptes für die Neugestaltung des VOR** im Burgenland

TELEMATIK IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Für Einsatz der Telematik im öffentlichen Verkehr soll

- ⇒ zur Optimierung des öffentlichen Verkehrsangebotes
- ⇒ und zur Verbesserung der Kundeninformation über das Verkehrsangebot
- ⇒ das **Konzept für die Einführung eines landesweiten Verkehrsleitsystems für den öffentlichen Verkehr** neu adaptiert werden

Siehe Maßnahmentabelle

9. VERZEICHNISSE

9.1 Quellenverzeichnis

Amt der Burgenländischen Landesregierung, 1994:

Dokument für Programmplanung Burgenland 1995-1999, Amt der Burgenländischen Landesregierung, Eisenstadt, 1994.

Amt der Burgenländischen Landesregierung, 1994:

Gesamtverkehrskonzept Burgenland, IPE im Auftrag der Burgenländischen Landesregierung, Wien, 1994.

Amt der Burgenländischen Landesregierung, 1994:

Planung und Bauvorbereitung für Straßeninfrastrukturmaßnahmen im Burgenland, Amt der Burgenländischen Landesregierung Abteilung XII/2 – Straßen und Brückenbau, Eisenstadt 1998.

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 1988:

Standortkatalog Region Westliches Mostviertel – Eisenwurzten für Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Wien, 1988.

Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, 1998:

Der Masterplan 2015 des Österreichischen Bundesverkehrswegeplans – Eine Information des Verkehrsministeriums, Bundesministerium für Wissenschaft und Verkehr, Wien, 1998.

CEMAT, 1992:

European Regional Planning Strategy, European Conference Of Ministers Responsible For Regional Planning, Straßburg, 1992

Regional Consulting, 1999:

GSD Die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Beachtung des Wirtschaftsstandortes Österreich – Schlußbericht, Regional Consulting im Auftrag des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten, Wien 1999.

Regionalmanagement Burgenland GmbH, 1998:

Voruntersuchung zur Verkehrsstudie Burgenland, Regionalmanagement Burgenland, Eisenstadt 1998.

ÖGUT-Ostinfostelle:

EU-Region Wien-Bratislava, ÖGUT-Ostinfostelle, Wien, 1997.

ÖROK, 1981:

Österreichisches Raumordnungskonzept 1981, Österreichische Raumordnungskonferenz, Schriftenreihe der Österreichischen Raumordnungskonferenz Nr. 28, Wien 1981.

Stadtplanung Wien, 1997:

Das Transeuropäische Verkehrsnetz – TEN, Teil 1 – Studienergebnisse, Teil 2 – Fachtagungsdiskussion; Stadtplanung Wien, Beiträge mehrerer Autoren, Wien, 1997.

Vogels, Paul-Heinz u. Will, Joachim, 1999:

Raumordnerische und städtebauliche Auswirkungen von Factory-Outlet-Center – Grundlagenuntersuchung im Rahmen des Forschungsfeldes "Zenrum" des experimentellen Wohnungs- und Städtebau im Auftrag des Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Bonn, Vogels, Paul-Heinz u. Will, Joachim, Stadtforschung aktuell, Band 70, Basel, 1999.

Generalverkehrsplan Österreich 2002, Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, Januar 2002, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

9.2 Anhang

Abbildungsverzeichnis, Tabellenverzeichnis (vgl. Band 2: Darstellungen und Tabellen)