

# **FÖRDERUNG EINER NACHHALTIGEN VERKEHR UND EINSTELLUNG DER KAPAZITÄTSKRISE IN DER HAUPTNETZ- INFRASTRUKTUR**

**ConnReg AT-HU Projekt (ATHU030)**

## **3. Strategisches Dokument**

im Rahmen der Auftragsvereinbarung „**Expertenaktivitäten zur Begleitung der fachlichen Umsetzung des Projektes ConnReg AT-HU und Erstellung von sechs strategischen Dokumenten**“

Erstellt durch: HÉTFA Elemző Központ Korlátolt Felelősségű Társaság

Budapest, den 31. Mai 2018

## Inhalt

1. Einleitung.....	3
2. Erhebung der aktuellen Situation des Fachbereiches anhand der Daten aus der bisherigen Vorgeschichte .....	4
<b>2.1. Die österreichischen (insbesondere die burgenländischen und niederösterreichischen) Verhältnisse</b> .....	4
<b>2.2. Die Lage in Westungarn</b> .....	6
<b>2.3. Grenzüberschreitende Verbindungen</b> .....	6
3. Fachpolitische Zielsetzungen und Richtungen in Österreich (insbesondere im Burgenland und in Niederösterreich) und in Ungarn.....	10
<b>3.1. Ungarns Nationalstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die anknüpfende Studie KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026</b> .....	10
<b>3.2. Burgenländische Gesamtverkehrsstrategie – 2014</b> .....	13
<b>3.3. Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+</b> .....	15
<b>3.4. Anknüpfende internationale Initiative und Strategien</b> .....	15
4. Institutionelle Struktur, Stakeholder-Analyse .....	16
<b>4.1 Österreich (insbesondere Burgenland und Niederösterreich)</b> .....	16
<b>4.2 West-Transdanubien</b> .....	20
<b>4.3 Grenzüberschreitende Verbindungen</b> .....	23
SO31 Verbesserung der grenzüberschreitenden Anschlüsse von regionalen Zentren an das TEN-T Netzwerk .....	23
SO32 Verbesserung der nachhaltigen Mobilität auf der lokalen und regionalen Ebene.....	24
5. Evaluierung von nationalen und internationalen Best Practice Beispielen und Raumentwicklungsmaßnahmen .....	26
6. Strategische Kooperationsrichtungen.....	28
<b>6.1 Grenzüberschreitende strategische Ziele und Richtungen</b> .....	28
<b>6.2 Fachbereichspezifische Empfehlungen</b> .....	34

## 1. Einleitung

Bei diesem Papier handelt es sich um das im Auftrag der West-Pannonischen Raumentwicklungs- und Wirtschaftsförderungs Nonprofit Gesellschaft mit beschränkter Haftung erstellte Strategische Dokument (Kapitel) des im Rahmen des Programms INTERREG V-A Österreich-Ungarn umgesetzten Projektes AT-HU-Projektes ConnReg.

Die Verkehrsentwicklung zwischen den beiden Mitgliedstaaten muss grundsätzlich auf die aktuelle Ausgangssituation aufbauen, und den jüngsten Entwicklungsrichtungen und den aus diesen resultierenden Bedürfnissen Rechnung tragen. So gesehen hat sich die 356 km lange gemeinsame Grenze der beiden Staaten in letzter Zeit stark verändert:

- Ab **1995** - dem Beitritt Österreichs zur Europäischen Union – verlief hier die EU-Außengrenze, wobei die Beziehungen im Vergleich zur Zeit des Eisernen Vorhangs immer enger wurden.
- Ab dem **1. Mai 2004** wird diese Außengrenze durch den EU-Beitritt Ungarns zu einer Binnengrenze.
- Ab dem **21. Dezember 2007** tritt Ungarn dem Schengener Abkommen mit der Folge der Abschaffung der Binnengrenzkontrollen – der Kontrolle von Personen und Gütern an den Grenzen – bei.
- Schließlich wurde sieben Jahre nach dem EU-Beitritt Ungarns die österreichische (bzw. EU) Ausnahmeregelung hinsichtlich Freizügigkeit auf dem Arbeitsmarkt am **1. Mai 2011** aufgehoben, d.h. ungarische Arbeitnehmer dürfen seitdem uneingeschränkt in Österreich arbeiten.

Durch diesen Prozess ist die österreichisch-ungarische Grenze immer durchgängiger geworden und wird auch tatsächlich oft passiert, wo der Trend des dynamischen Wachstums der Bewegungen sich auch in den letzten Jahren ununterbrochen fortgesetzt und die auf die Zukunft bezogenen Entwicklungsvorstellungen grundlegend bestimmt hat.

Der Zweck dieses Fachdokumentes besteht daher darin, die aktuellen strategischen Richtungen der Verkehrsentwicklung zu erheben und auf dieser Grundlage potentielle grenzüberschreitende Verknüpfungsmöglichkeiten sowohl bezüglich Straße und Schiene als auch was sektorübergreifende Bereiche wie "sanfte Mobilität" oder die an diese anknüpfenden (intelligenten) Verkehrs- und Verkehrsmanagement-lösungen angeht, zu bestimmen.

Dieses Fachdokument zielt darauf ab, für Stakeholder dies- und jenseits der Grenze Informationen zusammenzufassen:

- durch die sie - aus der gegenwärtigen Situation ausgehend - einen Überblick zu den Entwicklungsrichtungen der beiden Mitgliedstaaten auf Nationalebene inklusive eines breiteren (EU-)Kontextes erhalten;
- auf deren Grundlage (potenziell gemeinsame) Entwicklungsrichtungen mit grenzübergreifender Relevanz identifiziert,

- und dadurch notwendige Interventionen zur weiteren Verbesserung der Durchlässigkeit der Grenzen skizziert werden können.

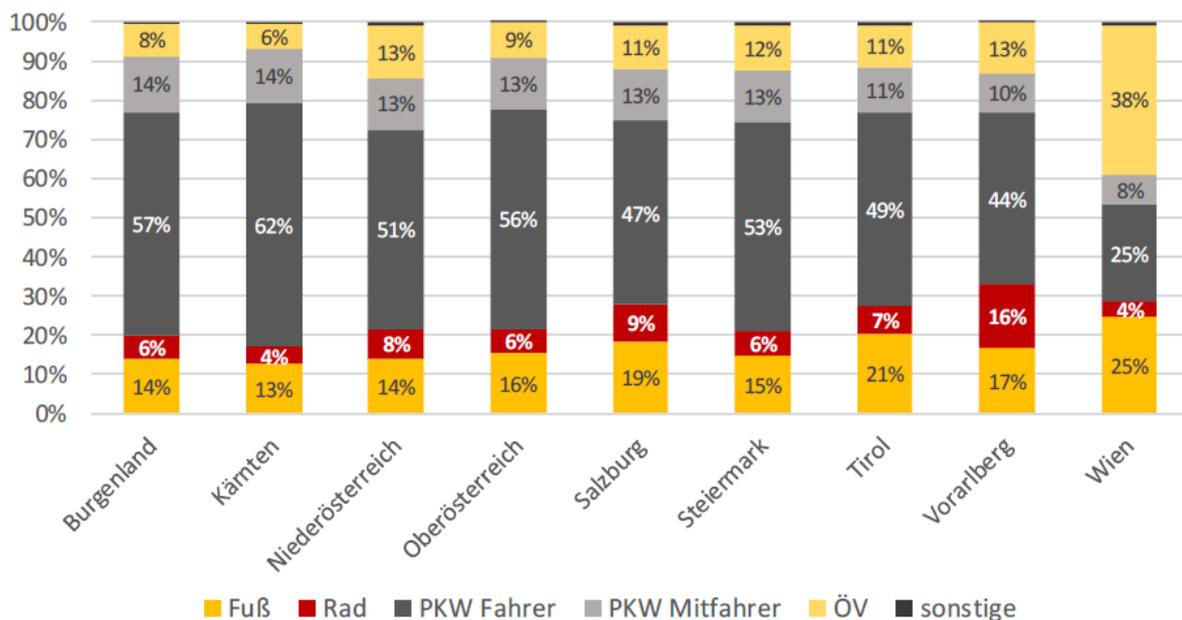
Dies ermöglicht letztlich auf beiden Seiten der Grenze die Konzipierung von sinnvollen und erfolgreichen Verkehrsprojekten, die auf der genauen Kenntnis der Situation und der Entwicklungsrichtungen beider Mitgliedstaaten und der auf dieser Grundlage identifizierten gemeinsamen Entwicklungsbedürfnisse gründen.

## 2. Erhebung der aktuellen Situation des Fachbereiches anhand der Daten aus der bisherigen Vorgeschichte

### 2.1. Die österreichischen (insbesondere die burgenländischen und niederösterreichischen) Verhältnisse

In einigen Bundesländern Österreichs - mit Ausnahme der Hauptstadt Wien – zeigt in vielerlei Hinsicht ein homogenes Bild, wo der motorisierte Individualverkehr eine maßgebliche Rolle spielt:

Abbildung 1 – Modal Split je Bundesland in Österreich



Quelle: Land Burgenland

Die spezifische Situation Wiens ergibt sich aus ihrer Rolle als Metropole, wo dem öffentlichen Verkehr und den Fußwegen eine wesentlich größere Rolle als in den "ländlichen" Gebieten Österreichs zukommt, der Pkw-Anteil nämlich in der österreichischen Hauptstadt nur etwa halb so groß wie in anderen Bundesländern ist. Die Untersuchung der weiteren drei Bundesländer des Zielgebietes - Burgenland, Niederösterreich, Steiermark – erlaubt folgende Feststellungen:

- Das Burgenland ist von einem deutlich geringeren Anteil des öffentlichen Verkehrs gekennzeichnet, (8% versus 13% und 12%), was sicherlich mit seiner geografischen Lage und mit den Mängeln des Schienennetzes zusammenhängt (siehe weiter unten.)
- Der Pkw-Anteil ist in den besagten Ländern fast gleich.
- Was die Bedeutung des Radfahrens angeht, steht Niederösterreich besser da (8% gegenüber 6% der anderen beiden Länder).

Da von einem ausgeprägten grenzüberschreitenden Charakter des Verkehrs naturgemäß am stärksten das Burgenland betroffen ist, macht es Sinn, bei der Betrachtung der Situation kurz auf die Rahmenbedingungen im Burgenland einzugehen, die wie folgt aussehen:

- Es gibt rund 184.000 Personenkraftwagen, d.h. 639 PKWs je 1.000 Einwohner;
- 5.813 Straßenkilometer;
- 265,8 km Bahnstrecke (78 km ohne Personenverkehr);
- und ein Radnetz von rund 2.500 km Länge
- rund 50.000 Personen pendeln in andere Länder aus - insbesondere nach Wien – und ebenso viele innerhalb des Landes.
- rund 13.000 Personen pendeln aus anderen Ländern ins Burgenland,
- und ca. 18.000 Personen sind Grenzgänger aus Slowenien, der Slowakei und vor allem aus Ungarn<sup>1</sup> (siehe unten).

Neben diesen „Hard Facts“ des Burgenlandes ist es auch sinnvoll sich die Soft Facts näher anzuschauen:

- auf der Linie G1<sup>2</sup> (Südburgenland – Wien) fahren täglich rund 1.300 Passagiere.
- auf der NSB-Linie (Pamhagen - Neusiedler See) beträgt die Anzahl der Fahrgäste im Jahr ca. 700.000; im österreichischen Betriebsteil der Raaberbahn (GYSEV) ca. 900.000; während auf der Strecke Deutschkreuz - Sopron - Mattersburg - Wien jährlich ca. 1,5 Mio. Fahrgäste reisen.

Sowohl in Verbindung mit dem Burgenland als auch mit Niederösterreich und insbesondere mit Wien ist der Verkehrsverbund Ostregion (VOR)<sup>3</sup> zu erwähnen, der seit seiner Gründung im Jahr 1984 als größter Verkehrsverbund in Österreich auch den Verkehr der gegenständlichen Region organisiert, und der von den drei genannten Bundesländern getragen wird<sup>4</sup>. Auch Sopron ist Teil des VOR-Systems, die von hier organisierten Fahrten haben eine direkte grenzüberschreitende Relevanz. VOR verwaltet rund 900 Verbindungen mit ca. 11.500 Haltestellen und einer jährlichen Fahrgastzahl von mehr als 1 Milliarde.

---

<sup>1</sup> Datenlieferung vom Land Burgenland

<sup>2</sup> <https://www.verkehrsmittel.info/linie-g1-vor/>

<sup>3</sup> Verkehrsverbund Ost-Region GmbH.

<sup>4</sup> Wien – 44%; Niederösterreich 44%; Burgenland – 12%.

## 2.2. Die Lage in Westungarn

Das Verkehrsnetz West-Transdanubiens ist im Wesentlichen von der Kreuzung von zwei Hauptverkehrsrichtungen - Ost-West und Nord-Süd (Bernsteinstraße/Baltisch-Adriatischer Korridor/SETA) - geprägt. Im grenzüberschreitenden Verkehr des Zielgebiets dominiert die Ost-West-Verbindung, die hinsichtlich der Durchgängigkeit der Grenze und der Infrastruktur nicht ausgeglichen ist; das nördliche Gebiet (Hegyeshalom bzw. Sopron) und der südliche Teil des Komitats Vas (Szentgotthárd) sind wesentlich besser durchgängig als die dazwischen liegenden Gebiete<sup>5</sup>.

Das Bahnnetz der Region wurde ausgedehnt saniert, wodurch heute praktisch alle wichtigen Linien elektrifiziert sind. Diese werden von den Ungarischen Staatseisenbahnen MÁV und der Raaberbahn (GYSEV) betrieben.

Das aktuelle Modal Split sieht in West-Transdanubien wie folgt aus: 27% Bus, 11% Bahn, 56% Auto, 5% Rad<sup>6</sup>. Gleichzeitig ist der Anteil des aus den beiden betroffenen Komitaten ausgehenden grenzüberschreitenden Busverkehrs praktisch zu vernachlässigen, während der Bahnanteil auch nur bei rund 3% liegt. **Eines der größten Probleme im Grenzgebiet ist, dass die verbleibenden 97% des grenzüberschreitenden Verkehrs mit dem Auto realisiert werden.**

Der grenzüberschreitende Anteil des Pendlerverkehrs betrug im Bezirk Győr-Moson-Sopron 2011 rund 14,78%. Das ist der höchste Anteil auf nationaler Ebene. Der Durchschnittwert liegt in Ungarn bei 2,1%. Rund 80% derjenigen, die von hier pendeln, fahren täglich höchstens 1 Stunde zu Ihrem Zielort. In Gesamtungarn fahren im Durchschnitt 71% der Pendler bis zu 1 Stunde, wobei im Jahr 2011 die durchschnittlich Pendelfahrtzeit 28 Minuten betrug. Es pendeln 41,8% der Einwohner vom Komitat Győr-Moson-Sopron, was etwas über dem nationalen Durchschnitt von 34% liegt.

Von dem Pendelverkehr machte der grenzüberschreitende Anteil im Komitat Vas ca. 10% aus, was etwa das Fünffache des oben erwähnten nationalen Durchschnitts ist. Hier verbringen rund 80% der Grenzgänger höchstens 1 Stunde mit dem Pendeln.

## 2.3. Grenzüberschreitende Verbindungen

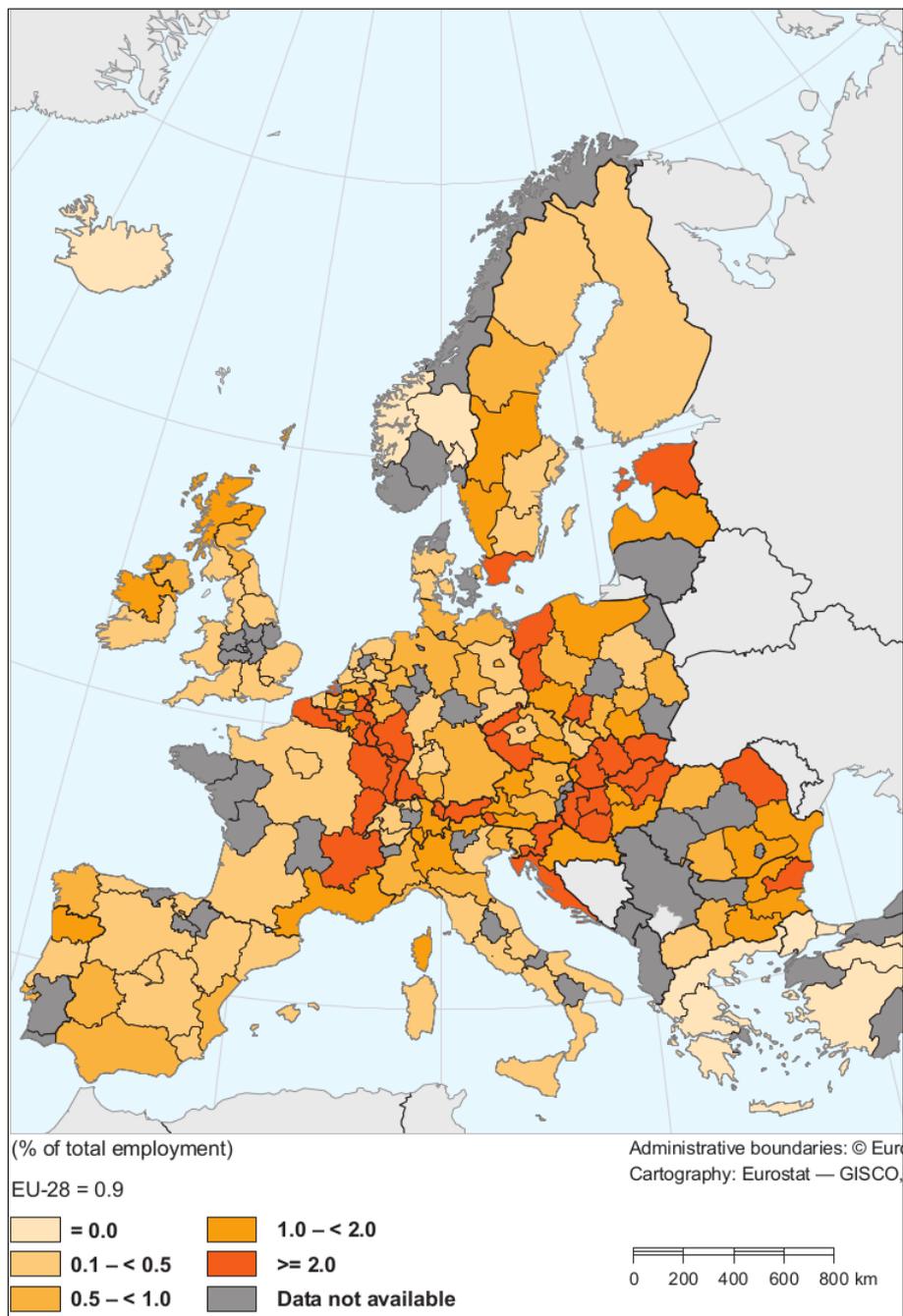
Die folgende Grafik veranschaulicht die spezifische Lage in der österreichisch-ungarischen Grenzregion - sie zeigt den Anteil der Grenzgänger von allen Beschäftigten:

---

<sup>5</sup> Siehe das Problem der „GrenzBahn“ Verbindung (Oberwart-Szombathely), welches Vorhaben eigentlich auf den Ausbau einer fehlenden Querverbindung zwischen den Nord-Süd-Routen abzielt.

<sup>6</sup> Zum Vergleich die nationalen Daten: 22,6%, 9,9%, 67,5%.

Abbildung 2 – Anteil der Grenzgänger unter den Beschäftigten (NUTS-II)



Quelle: Eurostat - [http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share\\_of\\_total\\_employment\\_commuting\\_across\\_national\\_borders,\\_by\\_NUTS\\_2\\_regions,\\_2015\\_\(%C2%B9\)\\_\(%25\\_of\\_total\\_employment\)\\_RYB2016.png](http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Share_of_total_employment_commuting_across_national_borders,_by_NUTS_2_regions,_2015_(%C2%B9)_(%25_of_total_employment)_RYB2016.png)

Es ist auf der Grafik klar ersichtlich, dass die Region West-Transdanubien – wie oben beschrieben und im Einklang mit den tagtäglichen Erfahrungen der Einwohner der

Grenzregion – auch im europäischen Vergleich eine erhebliche Anzahl von Grenzgängern aufweist.

Entlang des 365 km langen österreichisch-ungarischen Grenzabschnitts gibt es **34 Grenzübertrittsmöglichkeiten auf der Straße**<sup>7</sup>, was einer Dichte von einem Grenzübergang je 11 km entspricht. Diese sind jedoch derart ungleichmäßig verteilt, dass man zwischen benachbarten Siedlungen, die kooperieren könnten, häufig lange Umwege hinterlegen muss.

**Grenzüberfahrende Bahnverbindungen gibt es insgesamt sechs**, von denen fünf im nördlichen Teil des Zielgebietes liegen - Hegyeshalom, Pamhagen, bzw. Sopron / Deutschkreuz / Mattersburg / Ebenfurth –, hiervon drei im Raum Sopron. Weiter im Süden hat nur Szentgotthárd/Jennersdorf eine direkte Bahnverbindung.

Für die Verkehrsentwicklung ist neben der Infrastruktur eine langfristige Zusammenarbeit zwischen den beiden Mitgliedstaaten mindestens genauso wichtig, die auch auf höchster Ebene eindeutig Priorität genießt, was sich in einer Reihe von Verkehrsabkommen und gemeinsamen politischen Auftritten zu diesem Thema widerspiegelt:

- **17. Juni 2013**; Győr: Der burgenländische Landeshauptmann Hans Niessl und Péter Szijjártó, der ungarische Staatssekretär für äußere Angelegenheiten und Außenwirtschaft unterzeichneten eine Absichtserklärung über die umfassende Verbesserung der Verkehrsverbindungen zwischen Ungarn und dem Burgenland.

Abbildung 3 – Pressekonferenz mit Hans Niessl und Szijjártó Péter nach Unterzeichnung des Letter of Intent



- **15. Oktober 2014**; Budapest: Der burgenländische Landeshauptmann Hans Niessl und Staatssekretär Levente Magyar unterzeichneten eine gemeinsame Absichtserklärung.

---

<sup>7</sup> Daten aus dem Jahr 2015, aus der weiter unten genannten KÖZOP-Studie.

- **November 2015:** Der burgenländische Landeshauptmann Hans Niessl und Staatssekretär Levente Magyar richteten in Verbindung mit der Finanzierung der grenzüberschreitenden Verkehrsprojekte ein gemeinsames Schreiben an Wilhelm Molterer, den verantwortlichen Geschäftsführer der Europäischen Investitionsbank EFSI (Europäischer Strategischer Investitionsfonds) und Simon Barnes, Direktor für Beratungsdienste beim Sekretariat der Europäischen Investitionsbank.
  
- **24. Oktober 2017;** Brüssel: Die Vertreter des Burgenlandes, des Ministeriums für auswärtige Angelegenheiten und Außenwirtschaft, des Ministeriums für Nationalentwicklung und der Raaberbahn trafen sich mit Vertretern der GD Move und der GD Regio zwecks Abstimmung. Im Rahmen des Brüsseler Treffens waren zwei wichtige Punkte auf der Tagesordnung:
  - Präsentation der engen Zusammenarbeit zwischen dem Burgenland und West-Ungarn als funktionale Region, in den Bereichen Mobilität und Verkehr. Es wurden anhand der während der vorherigen und der aktuellen Förderperiode umgesetzten bzw. in Umsetzung begriffenen Projekten die Projektvorhaben für die Zukunft skizziert, um die Durchgängigkeit der Grenzen weiter zu verbessern.
  - Als wichtiges Signal wurde das strukturelle Problem angesprochen, dass die in den grenzüberschreitenden INTERREG-Programmen verfügbaren Ressourcen weder hinsichtlich des österreichisch-ungarischen noch anderer Grenzabschnitte ausreichen, um die in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit festgelegten Verkehrsziele zu realisieren. Andererseits kann auch das CEF-Tool<sup>8</sup>, trotz seiner höheren Ressourcen diese Projekte nicht fördern, da wiederum seine minimale Größenordnung nicht erreicht wird; d.h. dass zwischen den verschiedenen Fonds der Förderperiode 2014-2020 ein wesentliches „Gap“ existiert, wo durch beide Mitgliedstaaten unterstützte, zur Entfaltung von echten Wirkungen geeignete grenzüberschreitende Verkehrsprojekte nicht umgesetzt werden können. Dieses Problem könnte in der nächsten Förderperiode durch eine Lockerung der CEF-Einreichkriterien behoben werden, so dass auch regionale Verkehrsprojekte von geringerem Förderbedarf finanziert werden können. Eine andere Option ist die Gewährung von höheren Interreg-Förderungen, die auch für nicht TEN-T-relevante Projekte infrage kommen.

Über das oben dargestellte Kooperationsspektrum hinaus ist das **Projekt "Smart Pannonia"** hervorzuheben, das im Rahmen des Interreg VA Österreich-Ungarn-Programms gefördert wird, und dessen Ziel es ist den öffentlichen Verkehr der österreichisch-ungarische Grenzregion – als funktionale Region - nachhaltig und

---

<sup>8</sup> CEF – Connecting Europe Facility. Der CEF ist ein neuer EU-Fonds (2014-2020), mit dem die Entwicklung transeuropäischer Netze im Zeitraum 2014-2020 beschleunigt werden soll. Der Gesamtfinanzrahmen für den Verkehrssektor beläuft sich auf 24,05 Mrd. EUR, von denen 11,30 Mrd. EUR nur von den Kohäsionsländern verwendet werden können.

"smart", entlang der Interessen beider Staaten weiterzuentwickeln<sup>9</sup>. Das Projekt basiert auf einer breiten Partnerschaft und soll auch eine grenzüberschreitende Plattform für Verkehrsakteure schaffen, die die Grundlage für strategische Konsultationen bildet.

### **3. Fachpolitische Zielsetzungen und Richtungen in Österreich (insbesondere im Burgenland und in Niederösterreich) und in Ungarn**

Im Kontext der politischen Zusammenhänge, die im vorigen Kapitel erörtert wurden, wird in diesem Kapitel mit Fokus auf die grenzüberschreitenden Verbindungen ein Überblick über die folgenden fachpolitischen Dokumente geliefert:

- Ungarns Nationalstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur - 2014; und die anknüpfende Studie KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026<sup>10</sup>
- Verkehrsstrategie Burgenland – 2014
- Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+<sup>11</sup>

#### **3.1. Ungarns Nationalstrategie für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur und die anknüpfende Studie KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026**

Die Nationale Verkehrsinfrastruktur-Entwicklungsstrategie (Strategie)<sup>12</sup> und das darin inkludierte Radkonzept, die von der ungarischen Regierung nach einer Vorbereitungszeit von anderthalb Jahren am 28. August 2014 im Rahmen des Regierungsbeschlusses 1486/2014.(VIII.28.) Korm. verabschiedet wurden, entstanden unter der Leitung des Ministeriums für Nationalentwicklung und der Koordinierungsstelle für Verkehrsentwicklung als Ergebnis umfangreicher fachlicher Grundlagenarbeit und eines ebensolchen gesellschaftlichen Abstimmungsprozesses.

Bei der Erstellung der Grundlagen der Strategie wurden das aktuelle und das für die Zukunft prognostizierte wirtschaftliche Umfeld sowie die Lage und die potenzielle Zukunft des Verkehrs evaluiert. Von der Struktur her gilt die Analyse des Verkehrssystems mit dem Schwerpunkt **funktionale, territoriale Zusammenarbeit** als Novum.

In der im Jahr 2015 im Rahmen des **KÖZOP-3.5.0-09-11-2012-0026** Projektes erstellten Studie wurde diese Art von funktionaler Analyse fortgeführt und die grenzüberschreitende Dimension detaillierter ausgearbeitet. Die Studie war auf die Erhebung der die Grenze übertretenden Abschnitte der KÖZOP-Projekte auf dem

---

<sup>9</sup> Ld. <http://www.westpannon.hu/hu/projektek/smart-pannonia>

<sup>10</sup> [https://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Mobilitaet\\_und\\_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie\\_Burgenland\\_Web\\_9MB.pdf](https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf)

<sup>11</sup> [http://www.noel.gv.at/noel/NOEL\\_Mobilitaetskonzept\\_180815\\_Druckversion.pdf](http://www.noel.gv.at/noel/NOEL_Mobilitaetskonzept_180815_Druckversion.pdf)

<sup>12</sup> <http://www.kormany.hu/download/b/84/10000/Nemzeti%20K%C3%B6zleked%C3%A9si%20Infrastrukt%C3%BAra-fejleszt%C3%A9si%20Strat%C3%A9gia.pdf>

Niveau einer Machbarkeitsstudie und ihrer netzbezogenen Wirkungen im ungarisch-österreichischen Grenzgebiet gerichtet.

Das Zielsystem der im Rahmen des Projektes erstellten Studie wurde auf vier Hauptzielrichtungen basierend aufgebaut. Der wichtigste Bereich ist, dass die Förderung der Wirtschafts- und Verkehrsintegration der derzeit von einander angeschnittenen ungarisch-österreichischen Grenzregionen so intensiv erfolgt, dass der Grenzverlauf zwischen den Schengen-Ländern Österreich und Ungarn keine physischen Hindernisse zwischen den beiden Ländern für den Personen- und Güterverkehr von jedweder Ebene, Frequenz und jedwedem Ziel darstellt.

Ein weiteres Ziel der Strategie ist eine angemessene und ausreichend tiefgehende Interpretation des Grenzgebietes als potentiell einheitlicher Wirtschaftsraum im Sinne eines einheitlichen Verkehrsnetzes, dessen Kerngedanke nicht konkret die Herstellung von Verbindungen, sondern die Bildung eines kohärenten Systems im Rahmen von integriertem Denken und Planen ist.

Die Aufgaben wurden von der Firma Fömterv von März 2014 bis Mai 2015, in enger Kooperation mit dem Amt der burgenländischen Landesregierung umgesetzt.

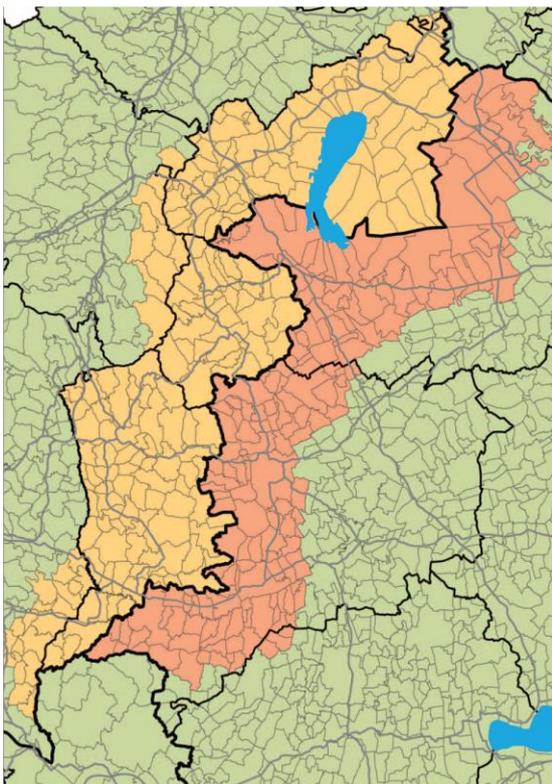


Abbildung 4 – Untersuchungsgebiet der funktionalen Region (KÖZOP)

Im Rahmen der Studie wurde als Grenzgebiet im breiteren Sinne, als den grenzüberschreitenden Verkehr beeinträchtigender potentiell einheitlicher Wirtschaftsraum das durch die Komitate Győr-Moson-Sopron, Vas und Zala, das Burgenland, die Region Pomurska, die Gespanschaft Medimurska, die zum Kreis Bratislava gehörenden Bezirke Bratislava und Senec und dem zum Kreis Trnava (Tyrnau) gehörenden Bezirk Dunaszerdahely (Niedermarkt) gebildete Gebiet in Betracht gezogen.

Die Studie wurde auf der Ebene der funktionalen Region begonnen, und konzentrierte sich dann innerhalb dieser auf beiden Seiten der ungarisch-österreichischen Grenze auf ein engeres Grenzgebiet von 2x15 km Größe.

**Einer der wichtigsten und gleichzeitig innovativsten Teile der Studie ist die Analyse der funktionalen Region.**

Als funktional kooperierende Regionen/Räume werden Gebietseinheiten bezeichnet, in deren räumlicher Struktur und Image die Wahrnehmung von bedeutenden

wirtschaftlichen, sozialen oder ökologischen Aufgaben in Erscheinung tritt, die Auswirkungen auf die soziale und territoriale Arbeitsteilung haben. Es handelt sich dabei nicht um exklusive Territorien und diese weisen auch auf keinen Fall einen regulativen Charakter auf. Die funktionale Region ist auf den folgenden logischen und physischen Ebenen auszulegen:

- **Soziale und wirtschaftliche Verbindungsnetze:** soziale (z. B. Minderheiten-) und wirtschaftliche, Forschungs- und Bildungsoperationen (z. B. Industriecluster), die einen Einfluss auf die Raumstruktur ausüben.

- **Mobilitätsbedürfnisse:** Die Mobilitätsbedürfnisse der Gesellschaft, die aus den Verbindungsnetzwerken oder aus den - diese abbildenden - institutionellen und wirtschaftlichen Kooperations- und Regulierungsformen resultieren (hauptsächlich der Zugang zu auf territorialer Basis organisierten Leistungen, Pendlerverkehr), einschließlich der Anbindung an Freizeit- und Tourismusdestinationen.

- **Verkehrsnetze und -strecken:** Infrastruktur- und Angebotskomplex, das die Bedienung der aus den Mobilitätsbedürfnissen resultierenden Verkehrsströme ermöglicht, von denen in erster Linie diejenigen Netzelemente bestimmend sind, die die Verkehrsströme des Fern- und Regionalverkehrs ableiten.

Es ist zu betonen, dass funktionale Regionen unabhängig von Verwaltungs- und Ländergrenzen sind. Funktionale Regionen überschneiden sich normalerweise, da einige Agglomerationen gleichzeitig in verschiedene Richtungen kommunizieren.

*Textbox 1 – Die funktionale Region*

Wie aus den obigen Ausführungen ersichtlich, kann der **Begriff „funktionale Region“ bei starken Verkehrsverbindungen bzw. bei einer starken einschlägigen Nachfrage verwendet werden.** Um diese zu verbessern, skizziert das Papier die folgenden strategischen Ziele (*nebst Nennung der Projekte mit direkter grenzüberschreitender Relevanz*):

- Reduzierung der Unfallrisiken die infolge der Fahrkilometer (Fahrzeit), die wegen der derzeit fehlenden Verkehrsverbindungen zu hinterlegen sind, auftreten.
- Behebung der durch den Verkehr verursachten lokalen Umweltproblemen, ohne diese zum Problem in anderen Siedlungen werden zu lassen.
- Verteilung der lokalen, möglicherweise ungünstigen Verkehrslasten auf mehrere Überleitungen.
- Verbesserung der bestehenden Nebenstraßenverbindungen, Schaffung neuer Nebenstraßenverbindungen.
- **Einbindung der sekundären und tertiären Knotenpunkte des Grenzgebiets in das TEN-T Kern- oder Gesamtnetz.**
- **Beseitigung von „Sackgemeinden“ durch den Ausbau von neuen - grenzüberschreitenden - Nebenstraßen.**
- **Lückenschluss bei fehlenden Verbindungen zwischen benachbarten Siedlungen durch den Ausbau von - grenzüberschreitenden - Nebenstraßen;**
- **Verbesserung der Erreichbarkeit von vorhandenen und geplanten Schnellstraßenelementen jenseits der Staatsgrenze, durch die Entwicklung von - grenzüberschreitenden - Nebenstraßen;**

- Neue Schnellstraßenverbindungen (Errichtung von neuen Knotenpunkten mit bestehenden und geplanten Elementen der Schnellstraßen).
- Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und umweltfreundlicher Verkehrsmittel;
- **Entwicklung neuer Elemente der Eisenbahninfrastruktur.**
- Entwicklung von Eisenbahn- und Busverbindungen (neue Verbindungen auf bestehenden Strecken);
- **Maßnahmen zur Verbesserung der Koordination der Angebote im öffentlichen Verkehr und zur Unterstützung integrierter Informationssysteme, Tarife und Fahrpläne.**

Um die oben genannten Ziele zu erreichen, sind in der Studie auch folgende operative Schritte angeführt:

- Eine umfassende Machbarkeitsstudie enthält die Beschreibung, die im Netzwerk eingenommene Rolle, die allgemeine Analyse und die Datenblätter der bisher erhobenen und zur Weiterplanung geeigneten Projekte.
- Es wurden 48 Teil-Machbarkeitsstudien erstellt. Diese beschreiben detailliert und auf dem Niveau eines Vorentwurfes infrage kommende Trassenführungen oder deren Alternativen, technische Merkmale, wirtschaftliche, ökologische, verkehrstechnische und auf den Schutz des historischen/kulturellen Erbes bezogene Aspekte, ferner die voraussichtliche Effizienz und die Risiken des Vorhabens
- Es wurde ein Aktionsplan erstellt, in dem die an die Umsetzung anknüpfenden Aufgaben dargelegt, potenzielle Finanzressourcen aufgelistet und eine Reihenfolge der Aufgaben entlang verschiedenster Kriterien definiert wurde. Es handelt sich hierbei nicht um Wichtigkeitsprioritäten, sondern um eine planerseitige Einschätzung, in der die Zusammenschau der technischen, wirtschaftlichen und entwicklungspolitischen Überlegungen quantifiziert wird.

### 3.2. Burgenländische Gesamtverkehrsstrategie – 2014

Die Gesamtverkehrsstrategie Burgenland wurde nach breit angelegter Diskussion 2014 verabschiedet<sup>13</sup>, nachdem sich die wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und politischen Rahmenbedingungen des Verkehrskonzepts von 2002 grundlegend änderten.

Die Gesamtverkehrsstrategie, deren Ziel die Festlegung eines langfristigen, zielorientierten Rahmensystems als Grundlage von Entwicklungsprojekten ist, ermöglicht es

- Rahmenbedingungen zu entwickeln, um das bestehende Verkehrssystem noch besser auf die Bedürfnisse der einzelnen Nutzergruppen auszurichten

---

<sup>13</sup> [https://www.burgenland.at/fileadmin/user\\_upload/Downloads/Mobilitaet\\_und\\_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie\\_Burgenland\\_Web\\_9MB.pdf](https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Mobilitaet_und_Sicherheit/Mobilitaet/Gesamtverkehrsstrategie_Burgenland_Web_9MB.pdf)

- Maßnahmen und Aktivitäten entsprechend ihrer Wichtigkeit/Wirksamkeit zu priorisieren und somit den Einsatz der beschränkten zeitlichen und budgetären Ressourcen zu optimieren
- abgestimmte Handlungen in anderen Fachbereichen zu setzen und Wechselwirkungen zu berücksichtigen

Der methodische Zugang für die Erstellung der Gesamtverkehrsstrategie ist auf zwei wesentliche Grundprinzipien gestützt. Auf der einen Seite steht die Analyse bestehender Konzepte, Daten und Informationen. Andererseits nahmen die konkreten Bedürfnisse und Anforderungen der Bevölkerung eine zentrale Rolle im Strategieentwicklungsprozess ein.

In der Strategie werden die folgenden wichtigen Entwicklungskonzepte formuliert (Betonung der Elemente mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen):

- Direkte Bahnverbindung von Eisenstadt nach Wien

Die Verbindung zwischen der Landeshauptstadt und Wien über die Ebenfurther und die Pottendorfer Linie ist seit vielen Jahren ein grundlegendes Ziel der Landesverkehrspolitik<sup>14</sup>.

- Elektrifizierung und Modernisierung der Strecke (Deutschkreutz –) Sopron – Mattersburg – Wr. Neustadt (– Wien)

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

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens Wien Schwechat

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

---

<sup>14</sup> In diesem Zusammenhang wurden in einem Arbeitspaket des Interreg-Projekts GrenzBahn die Investitions- und Betriebspläne und -möglichkeiten für den Abschnitt zwischen Sopron und Ebenfurth untersucht.

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

Basierend auf der Bevölkerungsumfrage stellt die Bahnverbindung Oberwart-Friedberg eines der Hauptbedürfnisse in der Region dar. In einem breiteren Kontext ist das Thema mit der Frage des bereits erwähnten SETA-Korridors und der grenzüberschreitenden Verbindung Szombathely - Oberwart ("GrenzBahn") verbunden.

Die Raaberbahn-Linie Szentgotthárd-Szombathely (Sopron) GYSEV, die parallel zur Grenze verläuft, verbirgt auch ein bedeutendes Potenzial für das Südburgenland, da diese idealerweise Verbindungen mit unter 2,5 Stunden Fahrtzeit nach Wien bieten kann. Um diese Möglichkeit zu nutzen, sind jedoch noch zahlreiche Investitionen erforderlich, und zwar in erster Linie:

- Einführung von beschleunigten Wendezügen zwischen Jennersdorf – Szombathely – Sopron – Wien/ Eisenstadt
- Elektrifizierung des Streckenabschnitts Szentgotthárd-Jennersdorf
- bessere Verbindung der südburgenländischen Siedlungen mit den Haltestellen der Strecke

### **3.3. Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+**

Im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ werden eine Reihe von Initiativen mit erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen genannt, und es wird der Entwicklungsbedarf des Centropo-Gebietes, das durch Wien-Brno-Bratislava-Győr/Sopron abgegrenzt ist, besonders betont. Die Strategie berücksichtigt auch die Auswirkungen der Donaunraumstrategie als übergeordnete regionale Planungseinheit. Die ins Auge gefassten – auch von grenzüberschreitender Relevanz gekennzeichneten – Initiativen sind folgende:

- Aufbau eines grenzüberschreitenden intermodalen Verkehrsinformationssystems – perspektivistisch für die gesamte Centropo-Region.
- Entwicklung eines attraktiven Ticket-Systems für den grenzüberschreitenden Personenverkehr.
- TEN-Netzentwicklungen.
- Entwicklung der Donau als Schifffahrtsweg.

### **3.4. Anknüpfende internationale Initiative und Strategien**

**Infrastructure Needs Assessment Tool (INAT):**

Die INAT-Strategie, die im Rahmen der Centrepe-Initiative entwickelt wurde<sup>15</sup> ist eine Rahmenstrategie für die Verkehrsentwicklungsinvestitionen und das Verkehrsmanagement der gesamten Region. Die "Vision der Infrastruktur" von 2030 kann als eine gemeinsame Basis interpretiert werden, die den Grundstein für konkrete bilaterale Investitionen legen kann.

### **Bratislava Umland Management (BAUM)**

Im EU-Projekt BAUM und BAUM2020 „Bratislava Umland Management – Koordination der Raumentwicklung“ wurden Strategien für die zukünftige räumliche Entwicklung der Stadt Bratislava und der umliegenden Gemeinden entwickelt.

Obwohl die BAUM-Projekte in österreichisch-slowakischem Kontext umgesetzt werden, hat die räumliche Entwicklung von Bratislava eine direkte grenzüberschreitende Dimension für das gesamte Gebiet des „Dreiländerecks“, einschließlich Ungarns. Es ist kein Zufall, dass diese Entwicklungstrends in diesem Projekt sowohl im Rahmen der "normalen" als auch in der "rollenden" Bildungsakademie vom 9. April 2018 diskutiert worden sind<sup>16</sup>, die Suburbanisierungstrends von Bratislava besitzen ja eine ebenso ausgeprägte grenzüberschreitende Dimension, wie die Arbeitsmarkt- und Wirtschaftstrends der Region.

### **South East Transport Axis (SETA)**

Das EU-Projekt SETA untersuchte die Attraktivierungs- und Ausbaumöglichkeiten der Schieneninfrastruktur von Wien über Bratislava und Westungarn nach Zagreb beziehungsweise an die nördliche Adria<sup>17</sup>. Für die grenzüberschreitende Region sind dabei insbesondere die Attraktivierung der Strecke Wiener Neustadt–Mattersburg–Sopron und die Schleife Ebenfurth vorrangig; mit der Wiederherstellung der Eisenbahnstrecke Oberwart–Szombathely (Grenzbahn) kann auch die Erreichbarkeit Wiens aus dem Südburgenland verbessert werden.

## **4. Institutionelle Struktur, Stakeholder-Analyse**

### **4.1 Österreich (insbesondere Burgenland und Niederösterreich)**

Von der institutionellen Seite ist in Österreich mit folgenden Stakeholdern zu rechnen:

---

<sup>15</sup> <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/studien/pdf/b008393z.pdf>

<sup>16</sup> <http://www.westpannon.hu/hu/hirek/connreg-at-hu--gordulo-kepzesi-akademia-gazdasag-kozlekedes-turizmus-kornyezet-es-termeszeti-vedelem-teruleteken>

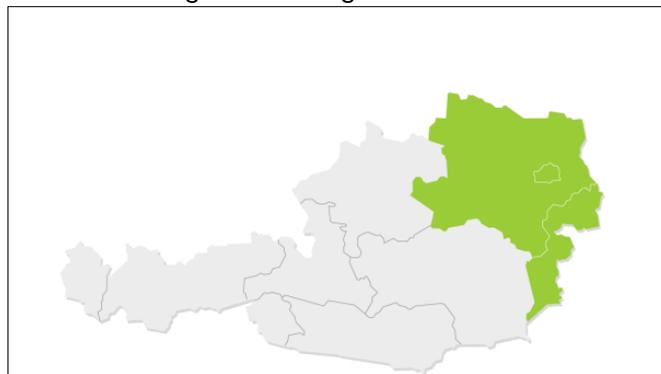
<sup>17</sup> <http://www.seta-project.eu/start>

- **VOR GmbH Verkehrsverbund Ost-Region Gesellschaft m.b.H. (VOR)**

Der erste und größte Verkehrsverbund Österreichs wurde 1984 gegründet. Am Verkehrsverbund sind folgende Partner beteiligt:

- ÖBB Personenverkehr AG 
- Wiener Lokalbahn AG 
- Wiener Linien GmbH & Co KG 
- Raaberbahn AG 
- NÖ Verkehrsorganisationsgesellschaft 

Abbildung 5 – Betriebsgebiet des VOR



Quelle: VOR

Bevölkerung:	3,7 Mio.
Flächengröße:	23.562,71 km <sup>2</sup>
Fahrgastzahl:	1,027 Mrd.
Mitarbeiter:	11.948
Verbindungen:	881
Haltestellen:	11.784
Kilometer/Jahr:	Bahn ~38 Mio., Bus ~65 Mio., Wiener Linien ~135 Mio.

Es geht auch aus den obigen Zahlen hervor, dass die Verkehrsverbund Ost-Region Gesellschaft m.b.H. (VOR) für ein koordiniertes Angebot der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien, Niederösterreich und dem Burgenland sorgt. Als Schnittstelle zwischen Fahrgästen, Verkehrsunternehmen, Gebietskörperschaften und Politik sorgt VOR für eine umfassende und bestmögliche Unterstützung der Mobilitätsbedürfnisse im urbanen wie auch im ländlichen Raum.

- **ÖBB**

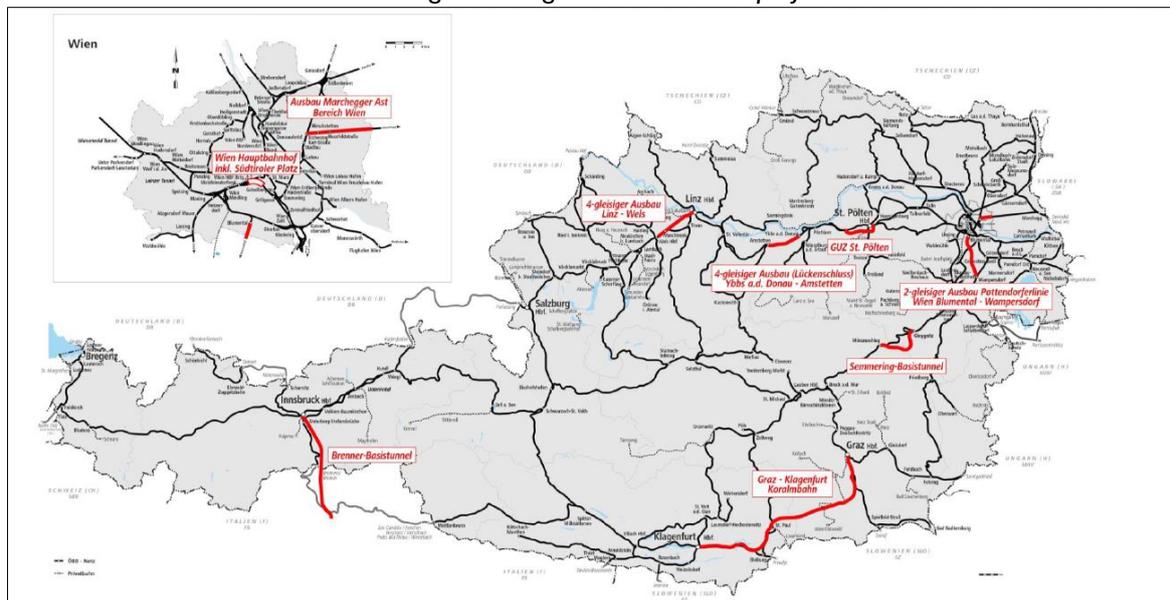
Mehr als 40.000 ÖBB MitarbeiterInnen sorgen bei der größten Bahngesellschaft Österreichs dafür, dass täglich rund 1,3 Mio. Fahrgäste befördert sowie rund 300.000 Tonnen Güter bewegt werden. Allein durch den ÖBB Schienenverkehr

werden jährlich 3 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> eingespart. 461 Mio. Fahrgäste<sup>18</sup> haben 2016 die Mobilitätsdienste der ÖBB in Anspruch genommen – davon rund 209 Mio. in Zügen des Nah- und Regionalverkehrs, 35 Mio. im Fernverkehr und 217 Mio. mit Bussen.

Von den 4.826 Kilometern des ÖBB Streckennetzes befinden sich drei Prozent, also 156 Kilometer, im Burgenland, und mehr als 30 Prozent, also 1.455 Kilometer, in Niederösterreich. Außerdem verlaufen drei Kernnetz-Korridore der wichtigen transeuropäischen Netze durch letzteres Bundesland.

Auf der folgenden Karte werden die wichtigsten Investitionen der ÖBB einschließlich der Projekte Pottendorf und Semmering mit direkter österreichisch-ungarischer Relevanz, sowie der Großinvestitionen in Wien, die sich ebenfalls auf den Grenzraum auswirken, gezeigt:

Abbildung 6 – Die größten Investmentprojekte der ÖBB



Quelle: ÖBB Infrastruktur AG

Bis 2022 investieren die ÖBB rund 93 Millionen Euro in das Burgenland. Grundsätzlich geht es um die Modernisierung der lokalen Bahnstrecken, der Bahnhöfe und Park&Ride-Anlagen. Ein Schlüsselprojekt wäre dabei die Fahrzeitverkürzung auf der Strecke Eisenstadt-Wien (von derzeit 60 auf 45 Minuten) durch den Bau der Schleife Eisenstadt.

Bis 2022 investieren die ÖBB rund 3,3 Milliarden Euro in Niederösterreich, wovon das größte Projekt der Ausbau des Semmering Basistunnels ist. Weitere Projekte von strategischer Bedeutung sind die bereits erwähnte Investition in Pottendorf, die

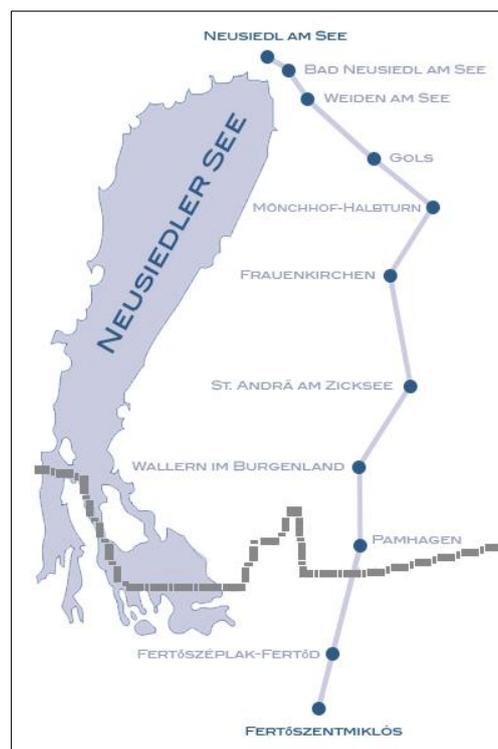
<sup>18</sup> Zum Vergleich: Die Leistung der Ungarischen Staatseisenbahnen MÁV beträgt etwa ein Viertel dessen: 2017 wurden 110,8 Mio Passagiere befördert (Quelle: Railway Statistics Synopsis.) Es gehört aber dazu, dass rund die Hälfte der ÖBB-Leistung aus dem Busverkehr resultiert.

Entwicklungsprojekte im Raum St. Pölten und der Ausbau der Verbindung Wien-Bratislava.

- **Neusiedler Seebahn GmbH**

Die Neusiedler Seebahn GmbH wurde als Nachfolgersgesellschaft der 1897 gegründeten Neusiedler Seebahn AG 2010 ins Firmenbuch eingetragen. An der Neusiedler Seebahn GmbH sind die Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH als Mehrheitseigentümerin (50,1 %) und die Republik Österreich (49,9 %) beteiligt. Der ungarische Streckenabschnitt wurde am 1.7.2015 an die GYSEV AG verkauft.

Abbildung 7 – Bahnstrecke der NSB GmbH (inkl. des ungarischen Abschnittes im Eigentum der Raaberbahn)



Quelle: NSB

Die Verbindung Fertőszentmiklős-Neusiedl am See ist - sowohl aus touristischer Hinsicht als auch was die Mobilität der Arbeitskräfte angeht - von hoher grenzüberschreitender Relevanz. Wichtig ist außerdem darauf hinzuweisen, dass in diesem Streckenabschnitt das größte Projekt des österreichisch-

ungarischen Interreg-Programms der Förderperiode 2014-2020, das auf die Modernisierung dieser Bahnstrecke gerichtet ist, umgesetzt wird<sup>19</sup>.

## 4.2 West-Transdanubien

- **ÉNYKK**

Durch die Gründung der Nordwest-Ungarischen Verkehrszentrale AG (Északnyugat-magyarországi Közlekedési Központ Zártkörűen működő Részvénytársaság) wurden die lokalen ÖPNV-Dienstleister der Komitate Győr-Moson-Sopron, Vas, Veszprém und Zala unter einem Dach zusammengeführt. Der Geschäftssitz der Gesellschaft befindet sich in Szombathely.

Die Umstrukturierung der betroffenen Busgesellschaften erfolgte unter der Aufsicht des Ministeriums für Nationalentwicklung, nebst Koordination der Ungarischen Nationalen Treuhandgesellschaft (Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt.).

Im Zuge der Umwandlung wurden die Staatsanteile der zur Region Nordwestungarn gehörenden Volán-Busgesellschaften - wie auch in allen anderen Regionen Ungarns - durch den Gründerbeschluss 72/2013 (III.20.) der Nationalen Treuhandgesellschaft MNV am 20. März 2013 als Sachleistung in die zentralisierte regionale Gesellschaft eingebracht.

Die vollständige organisatorische Integration erfolgte zum Ende des Jahres 2014. Die Nordwest-Ungarische Verkehrszentrale GmbH betreibt als Nachfolger der früher eigenständigen Busgesellschaften Bakony, Balaton, Kisalföld, Somló, Vasi sowie Zala Volán 1424 Busse und 27 Busbahnhöfe, und beschäftigt 4243 Mitarbeiter.

Somit ist die Nordwest-Ungarische Verkehrszentrale die größte unter den sechs integrierten regionalen Unternehmen.

Im Dezember 2004 wurden vom Verkehrsminister und den Busgesellschaften Verkehrsdienstverträge abgeschlossen, die aufgrund der Verlängerung im Jahr 2016 bis zum 31. Dezember 2019 in Kraft sein werden.

- **GYSEV Zrt. (Raaberbahn)**

Die Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt. auf Deutsch: Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG, ist eine in Ungarn und in Österreich wirkende integrierte Bahngesellschaft mit Sitz in Sopron, deren österreichische Zentrale sich in Wulkaprodersdorf befindet.

---

<sup>19</sup> CrossBorder Rail - Ausbau der Schieneninfrastruktur zwischen Österreich und Ungarn zur Anbindung von regionalen Zentren an das TEN-T-Netzwerk; ATHU16.

Abbildung 8 – Streckennetz der Raaberbahn



Quelle: GYSEV Zrt.

Die Geschichte der Bahngesellschaft begann 1872, als Baron Viktor Erlanger die Genehmigung zur Gründung der Aktiengesellschaft erhielt. Ziel der Gründung der Bahngesellschaft war es, durch die Umfahrung von Wien eine möglichst kurze Getreidetransportroute zwischen Győr und dem westeuropäischen Aufnahmemarkt zu schaffen. Der erste Streckenabschnitt wurde am 2. Januar 1876 zwischen Győr und Sopron eröffnet. Der Abschnitt zwischen Sopron und Ebenfurt wurde am 28. Oktober 1879 für den Verkehr übergeben. Die anschließende Neusiedlerseebahn nahm ihre Tätigkeit am 19. Dezember 1897 auf. Zu dieser Zeit gehörte das gesamte betroffene Gebiet noch gänzlich zu Ungarn.

Die Veränderung brachte die Grenzverlegung nach dem Ersten Weltkrieg. Daraufhin wurde die Eisenbahnlinie geteilt, die eine Hälfte gehörte auch weiterhin zu Ungarn, der andere Teil kam aber zu Österreich. Die nach dem Ersten Weltkrieg abgeschlossenen Pariser Friedensverträge rüttelten am Fundament der Bahngesellschaft, gleichzeitig verdanke sie diesen aber auch ihre Zukunft, der Österreichische Staat trat nämlich 1923 aufgrund der Friedensverträge in die Konzession ein, und stimmte so der Änderung des Konzessionsbriefes des Unternehmens zu, wobei hinsichtlich des in österreichischem Hoheitsgebiet liegenden Streckenteiles – als eine österreichische Privatbahn, ein eigener Konzessionsbrief ausgestellt. Auf den Fahrzeugen erschien der Schriftzug Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn, die Fahrpläne wurden zweisprachig und die österreichischen Haltestellen wurden in deutsche Sprache beschildert.

Die oben dargelegte Struktur hat sich seither nicht verändert, d.h. die Raaberbahn AG ist eine integrale Gesellschaft mit Sitz in Sopron, die auf den Gebieten der beiden Staaten zwei Unternehmen betreibt, die hinsichtlich ihrer Eigentumsfragen, der Managementstruktur und der Buchhaltungssysteme jeweils im Sinne der Rechtsvorschriften des betroffenen Staates agieren.

Eigentümerstruktur

Ungarischer Staat 65,6 % Republik Österreich 28,2 % sowie Strabag SE 6,1 %

In Eigentum der Raaberbahn befindliches Streckennetz:

Győr – Sopron – Ebenfurt

Fertőszentmiklós – Staatsgrenze (FHÉV)

Alle sonstigen Teile des inländischen Raaberbahn-Netzes sind in ungarischem Staatseigentum und werden von der Raaberbahn verwaltet und betrieben.

Die Länge des Streckennetzes beträgt 509 km, davon befinden sich 439,5 km in Ungarn und 69,5 km in Österreich.

In den 1980er Jahren richtete das Unternehmen als erste Firma eine Beziehung zwischen der österreichischen und der ungarischen Seite der Region ein, indem es den Raum Sopron und Umgebung in den Verkehrsverbund Ostregion (VOR) mit Sitz in Wien involvierte.

- **FHÉV Zrt.**

Am 1. Juli 2015 erwarb die Raaberbahn AG die FHÉV Zrt. von der österreichischen NSB GmbH. So gelangte der 11 Kilometer lange Abschnitt zwischen Fertőszentmiklós und Pamhagen in das Eigentum der Bahngesellschaft GYSEV (Raaberbahn) mit Sitz in Sopron.

Der ungarische und der österreichische Abschnitt der Neusiedlerseebahn wird auch weiterhin von der Raaberbahn betrieben.

Auf der 111 km lange Bahnstrecke der FHÉV, die ursprünglich über die Station Celldömölk (Kisczell) über Eszterháza-Fertőszentmiklós bis Parndorf reichte, wurde der Verkehr am 19. Dezember 1897 aufgenommen. Nach den Pariser Friedensverträgen wurde ein 38 km langer Abschnitt Österreich zugesprochen. Ein Großteil des ungarischen Streckenabschnitts wurde 1979 aufgelöst. Seitdem verbindet die Bahn die Siedlungen Fertőszentmiklós und Neusiedl am See. Die Linie wird von Anfang an sowohl im ungarischen als auch im österreichischen Betriebsteil von der Raaberbahn betrieben.

Die Elektrifizierung der Strecke wurde 2004 abgeschlossen, allerdings mit ungarischem Stromsystem. Desungeachtet verkehren auf dieser Strecke auch Zweisystem-Lokomotiven der ÖBB. Der Personenverkehr im Sinne der Verkehrsdienstverträge wird von der Raaberbahn AG mit den von den ÖBB angemieteten elektrischen Triebwagen und Wendezügen abgewickelt.

Die Aktien der FHÉV Zrt. Wurden im Jahr 2010 auf die NSB GmbH übertragen, wozu ein österreichisches Gesetz die Rechtsgrundlage lieferte. Die GYSEV Zrt. (Raaberbahn AG) kaufte diese Gesellschaft dann von der FHÉV Zrt., die seitdem als hundertprozentige Tochtergesellschaft der GYSEV Zrt. funktioniert.

### 4.3 Grenzüberschreitende Verbindungen

Der Überblick über die Akteure wird an die hier behandelte Frage der Netzwerkbildung anknüpfend, auf die Feststellungen und die Methodik der RECOM Vorgängerprojekte – primär auf dessen Netzwerkanalyse<sup>20</sup> - aufbauend geliefert. Im Rahmen dessen wurde aufgrund der Datenlieferung des Gemeinsamen Sekretariats<sup>21</sup> eine interaktive Karte erstellt, dessen an den Themenbereich des nachhaltigen Verkehrs und der Beseitigung der Engpässe der grenzüberschreitenden Verbindungen (TO7) anknüpfende Inhalte unter folgendem Link erreichbar sind:

[https://qgiscloud.com/250M81/Interreg\\_V\\_A\\_AT\\_HU\\_2014\\_2020\\_Cloud\\_online2019/?bl=mapnik&st=&l=Priority%203&t=Interreg\\_V\\_A\\_AT\\_HU\\_2014\\_2020\\_Cloud\\_online2019&e=1683594%2C5934784%2C2089994%2C6122903](https://qgiscloud.com/250M81/Interreg_V_A_AT_HU_2014_2020_Cloud_online2019/?bl=mapnik&st=&l=Priority%203&t=Interreg_V_A_AT_HU_2014_2020_Cloud_online2019&e=1683594%2C5934784%2C2089994%2C6122903)

Bis einschließlich des oben genannten Stichtages fand zu diesem Themenbereich im Rahmen von fünf Projekten eine Kooperation von insgesamt 21 Partnern, darunter naturgemäß 5 Lead Partnern statt; während zwei strategische Partner und 14 „normale“ Projektpartner mitwirkten:

Abbildung 9 – Projektes des Themenbereiches nachhaltiger Verkehr- und die Beseitigung der Engpässe bei den grenzüberschreitenden Verbindungen (TO7)

	Projekttitel	Rolle der Partner	Name der Einrichtung	Sitz/Standort des Partners
SO31 Verbesserung der grenzüberschreitenden	<b>CrossBorder Road</b>	Projektpartner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
		Lead Partner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
		Projektpartner	Neusiedler Seebahn GmbH	Wulkaprodersdorf
		Projektpartner	Regionalmanagement Burgenland Ltd	Eisenstadt
		Lead Partner	Győr-Sopron-Ebenfurth Railway Corp	Sopron

<sup>20</sup> [http://www.recom-huat.eu/files/sk-recom-huat2014-130917\\_nwa\\_bericht.pdf](http://www.recom-huat.eu/files/sk-recom-huat2014-130917_nwa_bericht.pdf)

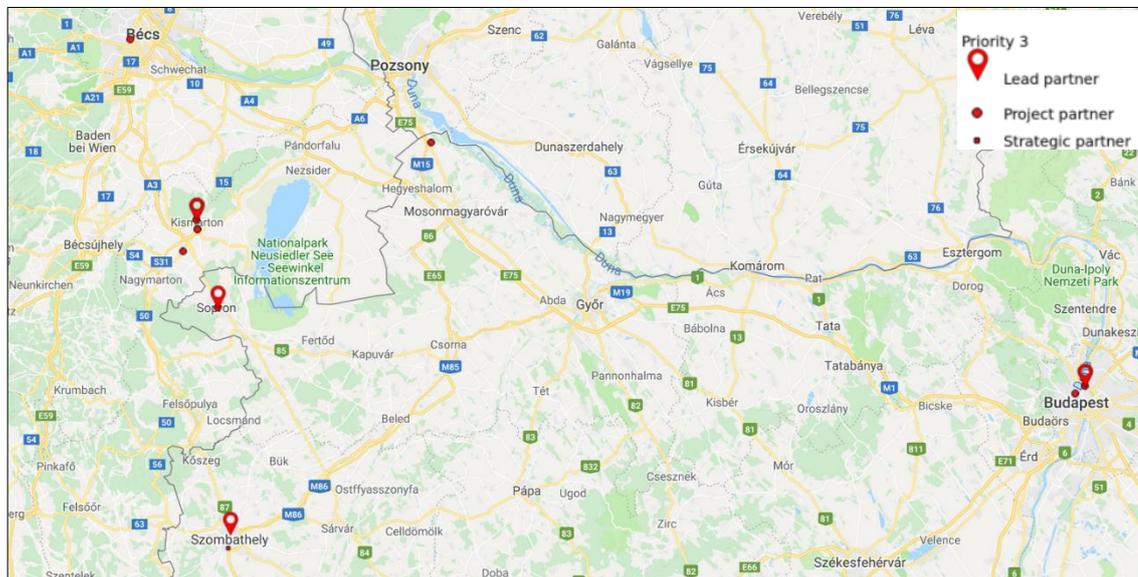
<sup>21</sup> die mit 11. Mai 2018 datiert ist, die Angaben beziehen sich also auch auf Projekte, die bis einschließlich diesem Tag eine Förderung erhielten.

SO32 Verbesserung der nachhaltigen Mobilität auf der lokalen und regionalen Ebene	<b>Várbalog-Halbturn</b>	Lead Partner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
		Projektpartner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
	<b>St.Margarethen-Fertőrákos</b>	Lead Partner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
		Projektpartner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
	<b>Rajka – Deutsch Jahrndorf</b>	Lead Partner	NIF National Infrastructure Developing Private Company Limited	Budapest
		Projektpartner	Municipality of Rajka	Rajka
		Projektpartner	Federal Government of Burgenland	Eisenstadt
	<b>SMART-Pannonia</b>	Projektpartner	Győr-Sopron-Ebenfurth Railway Corp	Sopron
		Projektpartner	Regional Government of Burgenland	Eisenstadt
		<i>Strategischer Partner</i>	<i>Hungarian Cycling Alliance</i>	<i>Budapest</i>
		Projektpartner	Regionalmanagement Burgenland Ltd.	Eisenstadt
		Projektpartner	Transport Infrastructur Burgenland Ltd.	Eisenstadt
Lead Partner		West Pannon Regional and Economic Development Public Nonprofit Ltd.	Szombathely	
<i>Strategischer Partner</i>		<i>Centre for Northwest Hungarian Transport</i>	<i>Szombathely</i>	
Projektpartner		Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH	Wien	
Projektpartner		Ministry of Foreign Affairs and Trade	Budapest	

Was die Lead Partner angeht, zeigt sich eine Dominanz der ungarischen Seite (4:1), während bei Betrachtung aller Partner das Ergebnis 11:10 ausgeglichener ist, und nur leicht „zugunsten“ Ungarns ausfällt.

Hier ein Auszug aus der oben erwähnten kartierten Darstellung:

Abbildung 10 – Projekte für nachhaltigen Verkehr und die Beseitigung der Engpässe bei den grenzüberschreitenden Verbindungen (TO7)



Die oben eingehend vorgestellten Stakeholder sind gleichzeitig auch aktive Teilnehmer des Interreg-Programms. Verglichen mit anderen Themenbereichen und Prioritäten ist das Spektrum der Akteure im Verkehr viel konzentrierter – daraus resultierend gibt es natürlich auch weniger potentielle Interessenten bei derartigen Projekten.

Auch das Vorhandensein von direkten grenzüberschreitenden Kontakten ist eine wichtige Voraussetzung für diese Projekte, was auch aufgrund des geographischen Standortes der Akteure nachvollziehbar ist - der südliche Teil des Zielgebiets nimmt an diesen Projekten nämlich überhaupt nicht teil. Eine wichtige Ausnahme bildet jedoch Wien, da die Stadt im den VOR involviert ist – letzterer ist ein Akteur, der in Niederösterreich und auch im gesamten Burgenland aktiv ist -; infolge der zentralisierten ungarischen Verwaltungsstruktur spielen auch Partner in Budapest eine wichtige Rolle. Einerseits scheint auf operativer Seite die Nationale Infrastrukturlentwicklungs AG (NIF) auf, andererseits ist es wichtig, die **aktive strategische Rolle des Außenministeriums**<sup>22</sup> zu unterstreichen, was eine aktive Förderung der Verkehrsentwicklung von höchster Ebene bedeutet.

Im Vergleich zu anderen Themenbereichen ist es hier noch wichtiger, dass die einschlägigen Projekte miteinander EU-Förderperioden übergreifend verknüpft sind. In dieser Hinsicht kann eine Reihe von Synergien nachgewiesen werden, wo die Projekte der aktuellen Periode die Aktivitäten aus der früheren Förderperiode - naturgemäß auf höherer Ebene - weiterführen. Solche Projekte waren in erster Linie die folgenden:

- **Grundlagenstudie NSB AG:** Im Rahmen des Projektes wurden die Betriebs- und Investitionskosten der AG erhoben. Ziel des Projektes war die Festlegung

<sup>22</sup> Vgl. mit den Ausführungen in Abschnitt 2.3.

der anstehenden Maßnahmen und der anknüpfenden Kosten, die als Grundlage des oben erwähnten, aktuelle laufenden Projektes CrossBorder Rail dienen.

- **Fertő-Hanság Mobil.** Ziel des Projekts ist die Sicherstellung eines modernen und leistungsfähigen Schienenverkehrs und die Verbesserung der Betriebssicherheit auf der NSB-Strecke nach Maßgabe der Ergebnisse des ETZ-Projektes „NSB-Grundlagenstudie“. Wichtige Zielsetzungen sind außerdem die Errichtung eines geschlossenen, grenzüberschreitenden Radwegenetzes auf Basis des im Projekt „GreMo Pannonia“ erarbeiteten Radverkehrskonzeptes, sowie die Positionierung der Region als „Öko-touristische Modellregion“.
- **GreMo Pannonia 2008-2011:** Das Projekt sah ein umfassendes Maßnahmenpaket zur Verbesserung der Öko-Mobilität und der regionalen Erreichbarkeit im Raum Burgenland – Westungarn vor, und fundierte damit auch die Arbeitspakete des auch in der aktuellen Förderperiode laufenden Projektes Smart Pannonia.
- **EMAH:** Das primäre Ziel des Projekts war es, das Mobilitätsverhalten der PendlerInnen aus der österreichisch-ungarischen Grenzregion zu verstehen und die Menschen zu einem umweltfreundlichen Verkehrsverhalten anzuregen. Die im Rahmen des Projektes erstellte umfassende Studie ist bis heute ein wichtiger Ausgangspunkt der grenzüberschreitenden Aktivitäten.
- **GrenzBahn:** Im Rahmen des Projektes „Grenzüberschreitende Eisenbahnverbindungen Burgenland - Westungarn“ wurden für die bereits behandelte geplante Bahnverbindung Oberwart-Szombathely und für die vorhandene Strecke Sopron-Ebenfurt die technische und finanzielle Machbarkeit des jeweiligen Streckenneubaus, bzw. -ausbaus berechnet und die Sinnhaftigkeit der Investitionen im Rahmen einer Kosten-Nutzen-Analyse überprüft. Die im Projekt begonnenen Aktivitäten werden als Arbeitspaket des Projektes Smart Pannonia auch in der Programmperiode 2014-2020 fortgesetzt.

## **5. Evaluierung von nationalen und internationalen Best Practice Beispielen und Raumentwicklungsmaßnahmen**

Bei der Prüfung der Best Practices werden beispielhafte Initiativen vorgestellt, die auch im österreichisch-ungarischen Grenzgebiet von Zukunftsrelevanz sind, bei denen es sich jedoch nicht notwendigerweise um Projekte dieses Grenzraumes handelt.

### **„Südtiroler Modell“ – grenzüberschreitende Abstimmung der Fahrpläne**

Durch dieses Best Practice Beispiel wird es veranschaulicht, wie man auch bei verschiedenen Leistungsanbietern die Fahrpläne grenzüberschreitend abstimmen und die öffentlichen Verkehrsdienste betreiben kann. Das Beispiel hat eine direkte Relevanz für Sopron, wo auf der Bahnstation nicht nur Züge verschiedener Gesellschaften und Auftraggeber verkehren, sondern es auch unterschiedliche Fahrpläne gibt, die derzeit nur geringfügig miteinander kompatibel sind. Aus einer breiteren Perspektive betrachtet ist das Grenzgebiet insgesamt betroffen, wo es - wie

bereits erwähnt – derzeit praktisch keinen fahrplanmäßigen grenzüberschreitenden Busverkehr gibt.

Bei dem Beispiel aus Südtirol erfolgt die Organisation der Leistungen der öffentlichen Hand grundsätzlich im ländlich Gebiet, wo die Siedlungen typischerweise zwischen 1500 und 5000 Einwohner haben. Der Busverkehr wurde getaktet, und mit direktem Zubringen zu den Bahnhöfen nebst entsprechenden Verbindungsangeboten organisiert. Das grenzüberschreitende Verkehrsmanagement funktioniert sowohl in Richtung der Schweiz als auch nach Österreich hin, ihr Tarifsystem haben die Auftraggeber aber nicht integriert - so kann man mit der Südtiroler Mobilitätskarte zwar auch für die Fahrten auf den anschließenden österreichischen Strecken zahlen, der km-basierte Tarif ist dort aber deutlich höher als auf der italienischen Seite.

*Abbildung 11 – Bus-Endhaltestelle und interaktive Info-Tafel in Südtirol*



Diese Art der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit ist nicht allumfassend, d.h. sie funktioniert nicht mit den gleichen Anbietern und Auftraggebern und nicht unter in allen Facetten gleichen Rahmenbedingungen, sondern werden nur die Mindestelemente koordiniert (getakteter Fahrplan im grenzüberschreitenden Verkehr, Zahlungssystem), die für die Passagiere am wichtigsten sind.

### **Grenzüberschreitender Verkehrsverbund**

Im Vergleich zum vorherigen Punkt gilt die Schaffung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes als Fortschritt, der eine koordinierte Planung und

Leistungserbringung einschließlich eines gemeinsamen Tarifsystems, nicht mehr nur bei einigen grenzüberschreitende Linie, sondern auf ein größeres Gebiet ausgedehnt ermöglicht. Verkehrsverbunde kommen in der Regel im Verkehrsmanagement des deutschsprachigen Raumes vor. Im grenzüberschreitenden Kontext gilt der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (in Richtung Polen) zweifelsohne als ein erfolgreiches Best Practice Beispiel. Im bayerisch-österreichischen Raum ist dies der Raum Salzburg, es funktioniert aber auch am Bodensee ein erfolgreiches integriertes grenzüberschreitendes System. Was unser Grenzgebiet angeht, liefert die Nähe von VOR – bzw. seine Präsenz in Sopron – eine äußerst wichtige und zukunftssträchtige Perspektive, ebenso wie auch die in den letzten Jahren in Bezug auf die Kooperation der Raaberbahn und den ÉNYKK erzielten Fortschritte<sup>23</sup>.

### **Anwendung von Open Source Lösungen – Plattform ÖV Schweiz<sup>24</sup>**

Die Nutzung von Open-Source-Lösungen sollte auch in Verbindung mit den Verkehrsdaten immer mehr an Raum gewinnen – dies auch schon in Verbindung mit den Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 2017/1926 der Kommission. In diesem Zusammenhang bieten mehrere Anbieter aus dem Westen, darunter auch die als Beispiel gebrachten Schweizer, im GTFS-Format vollen Zugriff auf die gesamten Schweizer Fahrplandaten<sup>25</sup>. Die Software-Entwickler können nämlich auf deren Grundlage eigene Programme und Anwendungen entwickeln und auf der Plattform veröffentlichen, wodurch quasi eine Online-(Reise)Gemeinschaft entstehen kann. Das Einrichten von ähnlichen, mehrsprachigen Plattformen ist für Grenzräume sicherlich eine zukunftssträchtige Option, da auf diese Weise verkehrsbezogene öffentliche Daten eines bestimmten geografischen Gebietes hoch- und heruntergeladen werden können; es wird hinsichtlich der betreffenden Daten ein Kommunikations- und technisch-fachliches Forum sowohl für den Alltagsanwender als auch für den Softwareentwickler geschaffen. Außerdem werden durch das Webportal und die dort verfügbaren Daten die Grundlagen zur freien Entwicklung von Anwendungen durch andere geliefert, die auf diese Dateninfrastruktur aufbauen.

## **6. Strategische Kooperationsrichtungen**

### **6.1 Grenzüberschreitende strategische Ziele und Richtungen**

Auf der Grundlage der Ausführungen in den vorigen Kapiteln - vor allem was die Situation der funktionalen Region mit permanent wachsendem grenzüberschreitendem Personen- und Warenverkehr angeht - ist das wichtigste strategische Ziel die Beseitigung der Hindernisse für diese Mobilität:

---

<sup>23</sup> Hier meinen wir primär die Kombitickets auf Basis von Einzelvereinbarungen zwischen den beiden Unternehmen.

– Id. <http://www.enykk.hu/data/files/177.pdf>.

<sup>24</sup> <https://opentransportdata.swiss/de/dataset/bhlist>

<sup>25</sup> Zum Vergleich: Diese Art der Datenlieferung existiert auf der österreichischen Seite des Grenzgebietes nur für Wien; weder VOR noch die ÖBB veröffentlichen derartige Fahrplandaten außer Wien.

**Strategisches Ziel: Beseitigung der Engpässe im grenzüberquerenden Verkehr**

Als Engpässe kommen einerseits konkrete physische Hindernisse oder auch Mängel und das Fehlen der Infrastruktur infrage; andererseits gibt es auch "weiche" Faktoren, wie zum Beispiel die fehlende Abstimmung bei der Fahrplangestaltung:

<b>Beseitigung der Engpässe im grenzüberquerenden Verkehr</b>	
<b>Infrastruktur</b>	<b>„Soft Mobility“</b>

Die Entwicklung der Infrastruktur kann natürlich entweder eine Relevanz für die Schiene oder für die Straße haben – inklusive Kreuzungen und Verkehrssicherheit –; während die Durchgängigkeit des Grenzgebiets auch durch eine Reihe "sanfter" Interventionen verbessert werden kann, die auch die Bereiche Verkehrsmanagement und Verkehrscoordination sowie die stärkere Einbeziehung der Zielgruppe, einschließlich den fahrradbezogene Aktivitäten, umfassen:

<b>Beseitigung der Engpässe im grenzüberquerenden Verkehr</b>			
<b>Infrastruktur</b>		<b>„Soft Mobility“</b>	
<b>Schiene</b>	<b>Straße</b>	<b>Verkehrsmanagement und Koordination (intelligente Systeme; Fragen der Verkehrsverbunde, Mobility Center, usw.)</b>	<b>Beteiligung der Bevölkerung (Radfahrer-Aktivitäten, IT-Systeme)</b>

Die Beseitigung der dargelegten Engpässe kann durch konkrete Maßnahmen in folgenden Bereichen gerechtfertigt sein:

**Modernisierung der "Mattersburger Bahn": Harka – Sopron – Mattersburg – Wiener Neustadt**

Engpass: Zwar ist laut Aussage der Verkehrszählungsdaten aus dem EMAH-Projekt die Verbindung Sopron - Wiener Neustadt eine der wichtigsten grenzüberschreitenden Bahnverbindungen, gleichzeitig aber – sowohl was Sopron, als auch was Wiener Neustadt angeht - die einzige nicht elektrifizierte Strecke. Ein ähnlicher Engpass findet sich wegen dem nur eingleisigen Ausbau zwischen Sopron und Harka, wo deswegen die Ausdehnung des getakteten Fahrplanes nicht möglich ist. Die Elektrifizierung der Strecke wird schon seit langem in Aussicht gestellt, hinsichtlich des Zeitpunktes der Umsetzung teilen jedoch die ÖBB noch keine Informationen mit. Gleichzeitig ist dieses Thema für das Land Burgenland von grundlegender Bedeutung<sup>26</sup>.

Begründung des Entwicklungsbedarfes:

<sup>26</sup> Vgl. mit den Ausführungen in Abschnitt 3.2. sowie dem Papier „Verkehrsstrategie Burgenland“.

Derzeit nutzen etwa 9.500 Passagiere (2015) die Mattersburger Bahn. Infolge der Investition werden kürzere Fahrzeiten und häufigere Züge direkt nach Wien zum Anstieg der Fahrgastzahlen führen.

Das Frachtaufkommen von Sopron nach Ebenfurth und weiter nach Wien beträgt 15.000 Tonnen pro Tag, während zwischen Sopron und Wr. Neustadt wegen der fehlenden Elektrifizierung nur 500 Tonnen pro Tag transportiert werden.

Gemeinsam mit dem Land Burgenland wurde von den ÖBB und VOR mit der Ausarbeitung von einem "Strategischen Angebotskonzept" für die Bahnstrecke Wiener Neustadt - Mattersburg – Sopron begonnen, in dem ab 2027 gravierende Fahrplanänderungen vorgesehen sind. Das Konzept beschäftigt sich mit der weitest möglichen Ausdehnung des Wiener Vorortsverkehrs (um den Mobilitätsbedürfnissen der burgenländischen Bevölkerung besser gerecht zu werden), wodurch die Fahrgäste schneller und direkter nach Wien reisen können.

Inhalt der vorgesehenen Maßnahme: Modernisierung der vorhandenen Infrastruktur und Elektrifizierung der Strecke Sopron-Wiener Neustadt; zweigleisiger Ausbau des Streckenabschnittes Harka-Sopron, der bereits heute als Engpass gilt. Die Umsetzung wirft eine Reihe von Fragen auf, die mit den ÖBB zu klären sind (soll die Umsetzung auf das österreichische oder das ungarische Stromsystem abgestellt erfolgen oder in Österreich mit dem dortigen und in Ungarn mit dem hiesigen Stromsystem; ist ein Spannungswandler notwendig oder nicht, etc.). Voraussetzung für die Elektrifizierung ist für die Raaberbahn der Bau der Ebenfurther Schleife, was im Sinne der bisherigen Konsultationen auch von der österreichischen Seite akzeptiert wird.

### **„Drehscheibe Sopron“**

Engpass: Die derzeitige Infrastrukturkapazität des Bahnhofs Sopron ist für die weitere grenzüberschreitende Ausdehnung des getakteten Fahrplans und zur Umsetzung der mittelfristigen Fahrplankonzepte der ÖBB ungeeignet. Mit der aktuellen Infrastruktur kann der Bahnhof die geplante Anzahl an Zügen im Taktverkehr nicht empfangen.

Begründung des Entwicklungsbedarfes: Die Stadt Sopron ist auch schon derzeit die wichtigste Station des österreichisch-ungarischen Grenzabschnittes, die aufgrund ihrer besonderen geographischen Lage sowohl für Österreich als auch für Ungarn die Rolle einer "Drehscheibe" spielt.

Inhalt der vorgesehenen Maßnahme: Die Infrastruktur des Bahnhofs Sopron erfordert einen großen Umbau, um die auch von den drei österreichischen Strecken (Deutschkreuz, Ebenfurt und Wiener Neustadt) kommenden/dorthin fahrenden Züge abwickeln zu können, so dass der inländische Verkehr in zwei Richtungen – nach Győr und nach Szombathely - auch reibungslos funktionieren kann. Anstelle des bestehenden Bahnsteiges müssen ein neuer behindertengerechter Bahnsteig und eine ebensolche Unterführung gebaut, ein Aufzug installiert und außerdem im Streckennetz bedeutende Umgestaltungen bei den Oberleitungen und den Sicherheitsanlagen erfolgen.

## **Gewährung der besseren Durchgängigkeit des südlichen Teils des Zielgebiets**

Engpass: Wie bereits beschrieben, ist die Verkehrssituation im Süd- und Mittelburgenland sowohl was die Durchgängigkeit der Grenze als auch was die Erreichbarkeit Wiens anbelangt, deutlich schlechter als in den nördlichen Gebieten; außerdem sind auch die Bahngrenzüberfahrten im Norden konzentriert.

Begründung des Entwicklungsbedarfes: Eine bessere Verbindung der Einwohner des Süd- und Mittelburgenlandes und der Komitate Vas (und Zala) - wechselseitig bzw. in Richtung der Metropolen - zeigt sich als grundlegendes Bedürfnis.

- **Elektrifizierung des Streckenabschnitts Szentgotthárd-Jennersdorf.** Unter Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen, VOR, SCHIG, Raaberbahn und den Ländern Burgenland und Steiermark erfolgte die Erhebung des langfristigen Potentials und der Möglichkeiten der Verkehrs- und Infrastrukturentwicklung der Steirischen Bahn zwischen Szentgotthárd und Graz; dazu wurde von der Technischen Universität Graz ein Konzept erstellt, in dem für verschiedene Varianten Prognosen bis 2030 hinsichtlich der Fahrgastpotentiale und der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen inkl. Kosten erstellt wurden.

- **Grenzbahn.** Was die Verbindungen im südlichen Teil des Grenzgebietes angeht, ist auch die bereits erwähnte GrenzBahn (Oberwart-Szombathely) von großer Bedeutung, mit Hilfe derer der Verkehr im Mittelburgenland auf die Achse Szombathely-Sopron-Wien verlagert werden könnte. In diesem Zusammenhang sind dank dem ehemaligen GrenzBahn-Projekt und dem einschlägigen Arbeitspaket des Smart Pannonia-Projekts detaillierte Grundlagenstudien verfügbar.

### Inhalt der vorgesehenen Maßnahme:

- Elektrifizierung der Bahnstrecke Szentgotthárd-Jennersdorf-Fehring (Graz), was den Zugverkehr zwischen dem Südburgenland und Wien auf der Raaberbahn-Strecke ermöglichte, und so eine direkte elektrifizierte Bahnverbindung zwischen dem Südburgenland, Eisenstadt und Wien-Zentrum schaffte (die Entfernung Szentgotthárd-Graz beträgt 81,8 km, wovon die Strecke von Szentgotthárd bis zur Staatsgrenze 1,6 km und die von der Staatsgrenze bis Jennersdorf 9,9 km beträgt). Durch die Elektrifizierung dieses kurzen Abschnittes würde die Verbindung zwischen dem ungarischen elektrifizierten Kernnetz und der im Bau befindlichen Koralm-Bahn<sup>27</sup> hergestellt, was auch zu einer erheblichen Verbesserung des Güterverkehrspotentials führen würde.
- GrenzBahn-Investition, einschließlich der Modernisierung des bestehenden Streckenabschnitts zwischen Friedberg und Großpetersdorf; Errichtung einer neuen Bahninfrastruktur auf der bestehenden Strecke zwischen Großpetersdorf und Schandorf in Österreich; und der Bau einer neuen Bahnstrecke zwischen Schandorf und Szombathely.

---

<sup>27</sup> Siehe Abb. 6 über die Entwicklungsprojektes der ÖBB

## **Beseitigung der Engpässe bei den Straßen**

Engpass: Wie auch in Abschnitt 2.3 beschrieben, gibt es im Schnitt je 11 km einen Grenzübergang für den Straßenverkehr zwischen den beiden Mitgliedstaaten, was unter dem westeuropäischen Durchschnitt liegt.

Begründung des Entwicklungsbedarfes: Die Erhöhung der Zahl der Grenzübertrittspunkte über Infrastrukturprojekte in kleinem Maßstab, einschließlich des Radwegenetzes, ist zweifelsohne auch ein gerechtfertigter Entwicklungsbedarf, wie es auch durch die in der aktuellen Förderperiode laufenden, in Kapitel 4.3. beschriebenen Projekte belegt wird.

Inhalt der vorgesehenen Maßnahme: Kleine Straßenprojekte, einschließlich des Baus von Radwegen, aufgrund der Vereinbarung zweier Mitgliedstaaten im Sinne der in Abschnitt 2.3 dargelegten Richtungen der strategischen Zusammenarbeit zwischen Ungarn und dem Burgenland.

## **Stärkung der grenzüberschreitenden Verkehrskooperation**

Engpass: Wie wir gesehen haben, hat die grenzüberschreitende Abwicklung und Organisation des öffentlichen Verkehrs in der Region mit grundlegenden Mängeln zu kämpfen. Dabei existieren zahlreiche einschlägige Best Practice Beispiele in Europa<sup>28</sup>.

Begründung des Entwicklungsbedarfes: Durch die einschlägigen Projekte kann der hohe grenzüberschreitende Verkehr, der zurzeit weitgehend auf dem Individualverkehr basiert, eher auf den öffentlichen Verkehr umgeleitet werden.

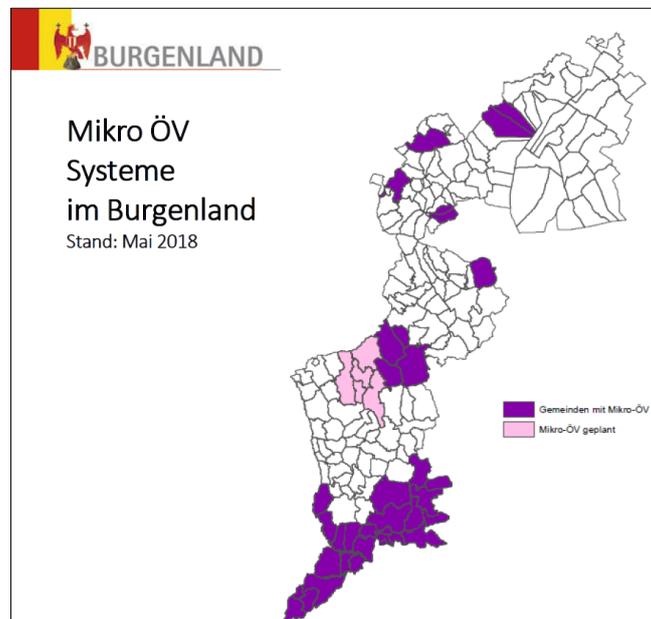
Inhalt der vorgesehenen Maßnahme: Die Intervention umfasst alle Aktivitäten, die zur Befriedigung des Entwicklungsbedarfes beitragen, wie zum Beispiel:

- Entwicklung gemeinsamer Finanzierungssysteme im grenzüberschreitenden Verkehr, inklusive der grenzüberschreitenden Ausdehnung der Mikro-Öffisysteme<sup>29</sup>. Derartige Systeme gab es im Burgenland im Mai 2015 in folgenden Ortschaften:

---

<sup>28</sup> Vgl. Hauptkapitel 5

Abbildung 12 – „Mikro-Öffis im Burgenland (dunkel: bestehende; hell: vorgesehene)



Quelle: Land Burgenland

- Eine harmonisierte Verkehrsplanung für das gesamte Grenzgebiet ist als nächster Schritt hin zu einer gemeinsamen Grenzentwicklung unverzichtbar. Viele der einschlägigen Initiativen sind bereits erfolgreich umgesetzt worden - wie z.B. auch zum oben bereits behandelten Thema "Drehscheibe Sopron" oder in den Verkehrsplattformen des Projektes Smart Pannonia. Als logische Fortsetzung dieser Arbeit kommen folgende Maßnahmen infrage:
  - Entwicklung gemeinsamer fahrplanmäßiger Zugverbindungen, Einsatz innovativer Methoden des Verkehrsmanagements, z.B. Schaffung eines "kreisenden Zuges" um den Neusiedler See über Sopron bzw. Wien. Umgestaltung der bestehenden Verbindung Deutschkreuz-Sopron-Wien-Bratislava- über Rajka<sup>30</sup> nach Sopron, u.a. auf die Investitionen im CBRail-Projekts aufbauend;
  - Abstimmung der Fahrpläne nebst Berücksichtigung der Anschlüsse;
  - langfristig: Schritte hin zu einem Verkehrsverbund
- Unterstützung der klimafreundlichen Mobilität, einschließlich kleinstrukturierter Infrastrukturprojekten.

<sup>30</sup> Mit besonderer Hinsicht darauf, dass seit Dezember 2017 der Personenverkehr auf der Strecke Rajka-Bratislava wiederaufgenommen wurde, wo die Endstation (Petrzalka/Ligetfalu) mit der Endstation der Züge der Strecke Deutschkreuz-Sopron-Wien-Bratislava identisch ist.

## **Stärkere Nutzung von IT-Tools und Beteiligung der Bevölkerung**

Engpass: Die grenzüberschreitende, mehrsprachige Verfügbarkeit von Reisedaten ist stark mangelhaft - vgl. die obigen Ausführungen zu dem GTFS-Format - Beispiele aus Westeuropa zeigen es aber anschaulich auf, wie viel Potenzial in diesem Bereich steckt<sup>31</sup>.

Begründung des Entwicklungsbedarfes: In der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 der Kommission vom 31. Mai 2017<sup>32</sup> sind die Spezifikationen festgelegt, die erforderlich sind, um die Richtigkeit und grenzüberschreitende Verfügbarkeit von EU-weiten multimodalen Reiseinformationsdiensten für IVS (Intelligente Verkehrssysteme)-Nutzer zu gewährleisten.

Nach der Verordnung muss jeder Mitgliedstaat einen nationalen Zugangspunkt einrichten. Der nationale Zugangspunkt ist die zentrale Anlaufstelle, die den Nutzern den Zugang mindestens zu den im Anhang genannten statischen Reise- und Verkehrsdaten und historischen Verkehrsdaten verschiedener Verkehrsträger ermöglicht, die von Verkehrsbehörden, Verkehrsbetreibern, Infrastrukturbetreibern oder Anbietern von nachfrageorientierten Verkehrsangeboten innerhalb des Gebiets eines bestimmten Mitgliedstaats bereitgestellt werden, einschließlich der Datenaktualisierungen.

Inhalt der vorgesehenen Maßnahme: Nach der Verordnung können auch zwei oder mehr Mitgliedstaaten einen gemeinsamen nationalen Zugangspunkt einrichten, so dass es Sinn macht die Konformität mit der Verordnung gemeinsam und in grenzüberschreitender Art und Weise zu interpretieren. Neben der Einhaltung der Verordnung sollte auch in der freien Verfügbarkeit von Open-Source-Daten ein Instrument gesehen werden, das gegebenenfalls die Bevölkerung der Grenzregion in Richtung der sanften Mobilität zu dynamisieren in der Lage ist – vgl. mit den obigen Ausführungen zu dem Schweizer Best Practice Beispiel.

## **6.2 Fachbereichsspezifische Empfehlungen**

Aufgrund der oben detailliert beschriebenen spezifischen Situation können folgende fachspezifische Empfehlungen formuliert werden:

- Mit Hinsicht auf den besonderen Charakter des Fachbereichs und die relativ geringe Anzahl an Stakeholdern wird eine weitere Institutionalisierung der bereits begonnenen Abstimmungsprozesse empfohlen. Somit ist die Verkehrsplattform des Smart Pannonia Projektes auf jeden Fall ein Werkzeug, das auch längerfristig Raum zur Abstimmung der Ansichten im Fachbereich geeignet ist.

---

<sup>31</sup> Vgl. mit dem unter den Best Practices vorgestellten Plattform ÖV Schweiz.

<sup>32</sup> zur Ergänzung der Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste

- Im Rahmen des Abstimmungsverfahrens ist die Beteiligung der politischen Entscheidungs- (Auftraggeber-) Ebene noch stärker, parallel zur Expertenebene erforderlich. Die Gewährleistung des grenzüberschreitenden Dialogs der beiden Bereiche ist eine grundlegende Voraussetzung der Realisierung der vorgesehenen grenzüberschreitenden Entwicklungsvorhaben.
- Die vorgesehenen Projekte müssen infolge der Eigenheiten des Fachbereiches auch in den breiteren makroregionalen Raum eingebettet werden - vgl. die behandelten europäischen Korridore, bzw. die Frage der INAT-Strategie.