

## Der Beitrag regionaler Verkehrspolitik zur Realisierung der Vision lebenswerter, gesunder und prosperierender Städte für alle: Beispielfall Burgenland

*Elmar Fürst, Verena Matz*

(Dr. Elmar Fürst, Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien, Nordbergstr. 15, 1090 Wien, Österreich,  
elmar.fuerst@wu.ac.at)

(Mag. Verena Matz, c/o Institut für Transportwirtschaft und Logistik, WU Wien, Nordbergstr. 15, 1090 Wien,  
Verena\_Matz@gmx.at)

### 1 EINLEITUNG

Im Rahmen einer Studie der Landesstelle Burgenland der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (ÖVG) und des Instituts für Transportwirtschaft und Logistik der WU Wien wurde die Verkehrspolitik des Burgenlandes einer genauen Betrachtung und Analyse unterzogen. Zahlreiche Interviews mit Entscheidungsträgern auf Landes-, Bezirks- und vor allem auf kommunaler Ebene sowie mit Vertretern von burgenländischen Verkehrsunternehmen zielten darauf ab, die aktuelle Situation und Entwicklungen in der burgenländischen Verkehrspolitik zu analysieren und dadurch die Rolle der regionalen Verkehrspolitik bei der Gestaltung gesunder und prosperierender Lebensräume darzustellen. Es konnten sehr interessante Ergebnisse erarbeitet werden. Unter anderem werden unterschiedliche Maßnahmen aufgezeigt, die Entscheidungsträger aktuell ergreifen, um Städte und Dörfer im Burgenland für die Bevölkerung lebenswert und attraktiv zu gestalten.

### 2 PROBLEMSTELLUNG

Attraktive Lebensräume haben für den Menschen viele unterschiedliche Eigenschaften: gute Erreichbarkeit (sowohl durch Individual- als auch den öffentlichen Verkehr), gesunde Umwelt, (Nah-)Versorgung, bedarfsgerechte Infrastruktur und Nähe zu Ausbildungsstätten und Arbeitsplätzen sind nur Beispiele dafür, was Menschen in Betracht ziehen, wenn es darum geht, ihren idealen Lebensraum zu beschreiben. Diese Faktoren sind auch von großer Bedeutung, um das Grundbedürfnis des Menschen nach Mobilität und Freiheit befriedigen zu können. Um einen optimalen Lebensraum für die Bevölkerung gewährleisten zu können, stehen Entscheidungsträger auf regionaler Ebene vor vielfältigen und teilweise konfliktären Aufgaben. Dabei gilt es, neben den Wünschen und Forderungen der Bevölkerung auch die Anforderungen von Wirtschaft, Umwelt und Politik in Lösungen einzubeziehen und unterschiedliche Interessenlagen zu berücksichtigen. Steht für die Wirtschaft eine maximale Erreichbarkeit und optimale Verkehrsanbindung im Zentrum des Interesses, so beeinflusst dies die Umwelt mitunter aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens negativ. Die Anforderungen einer intakten Umwelt stehen also manchmal im Gegensatz zu jenen von Wirtschaft und Industrie.

Neben den unterschiedlichen Ansprüchen der verschiedenen Akteure („Steakholder-Ansatz“) beeinflussen auch regionale Besonderheiten, demographische Trends (Stichwort „Landflucht“ oder „alternde Bevölkerung“) bzw. auch die sozio-ökonomische Lage das Entscheidungsspektrum von politischen Akteuren. In größeren Ballungsräumen sind dabei naturgemäß andere Maßnahmen notwendig als in kleinen Gemeinden. Entscheidungen müssen also auf der jeweiligen Ebene spezifisch getroffen werden.

Das Burgenland stellt seine Entscheidungsträger dabei vor große Herausforderungen, wie der folgende Überblick zeigen soll:

Die Gesamtfläche von 3.965,5 km<sup>2</sup> ist auf sieben politische Bezirke aufgeteilt<sup>1</sup>. Die Bezirke Neusiedl am See, Eisenstadt-Umgebung und Mattersburg bilden dabei das Nordburgenland, der Bezirk Oberpullendorf das Mittelburgenland, die Bezirke Oberwart, Güssing und Jennersdorf das Südburgenland. Die drei burgenländischen Großregionen weisen dabei äußerst unterschiedliche Siedlungsdichten auf: Das Nordburgenland hat mit 82,29 Einwohnern/km<sup>2</sup> die höchste Siedlungsdichte, im Südburgenland beträgt die Dichte durchschnittlich 66,42 Einwohner/km<sup>2</sup>. Das Mittelburgenland ist mit 53,46 Einwohnern/km<sup>2</sup> am

<sup>1</sup> Vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung (2009), [http://www.burgenland.at/media/file/226\\_flaeche\\_burgenland.pdf](http://www.burgenland.at/media/file/226_flaeche_burgenland.pdf)

Der Beitrag regionaler Verkehrspolitik zur Realisierung der Vision lebenswerter, gesunder und prosperierender Städte für alle: Beispielfall Burgenland

dünnsten besiedelt<sup>2</sup>. Dabei gilt die Streusiedlungsstruktur im Landessüden als besondere Herausforderung für verkehrspolitische Entscheidungen<sup>3</sup>.

Insgesamt beherbergt das Burgenland 171 Siedlungsgebiete, darunter zwei Freistädte, elf Stadtgemeinden, 65 Marktgemeinden und 93 Gemeinden<sup>4</sup>. Die Karte auf der folgenden Seite zeigt das Burgenland mit seinen Gemeinden, Bezirken und Bezirksvororten im Kontext der Nachbarstaaten und -bundesländer.

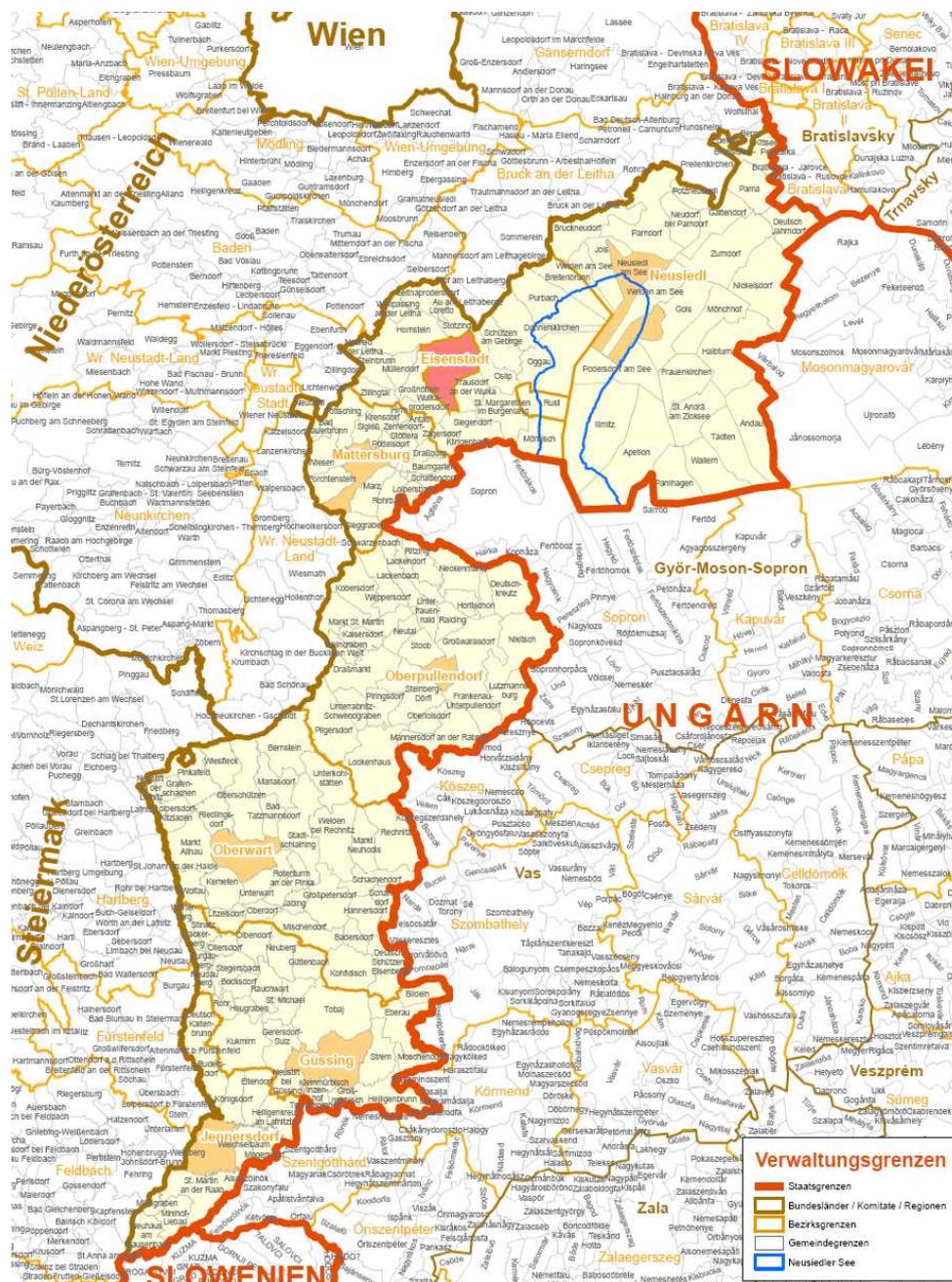


Abbildung: Gemeinden des Burgenlandes [Quelle: Amt der Burgenländischen Landesregierung (2006), [http://www.gis.bglg.vg.at/docs/Verwaltungsgrenzen\\_Bglg.pdf](http://www.gis.bglg.vg.at/docs/Verwaltungsgrenzen_Bglg.pdf)]

<sup>2</sup> Vgl. Statistik Austria (2008), [http://www.statistik.at/web\\_de/static/berechnung\\_des\\_vorlaufigen\\_bevoelkerungsstandes\\_31.10.2008\\_nach\\_gemeinden\\_034212.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/berechnung_des_vorlaufigen_bevoelkerungsstandes_31.10.2008_nach_gemeinden_034212.pdf) und Amt der Burgenländischen Landesregierung (2009), [http://www.burgenland.at/media/file/462\\_Gemeinden\\_Bglg.xls](http://www.burgenland.at/media/file/462_Gemeinden_Bglg.xls)

<sup>3</sup> Vgl. Statistik Austria (2004), [http://www.statistik.at/web\\_de/static/volkszaehlung\\_2001\\_rechtlich\\_verbindliche\\_bezirks-\\_und\\_gemeindeergebniss\\_028029.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/volkszaehlung_2001_rechtlich_verbindliche_bezirks-_und_gemeindeergebniss_028029.pdf) und Statistik Austria (2008), [http://www.statistik.at/web\\_de/static/berechnung\\_des\\_vorlaufigen\\_bevoelkerungsstandes\\_31.10.2008\\_nach\\_gemeinden\\_034212.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/berechnung_des_vorlaufigen_bevoelkerungsstandes_31.10.2008_nach_gemeinden_034212.pdf)

<sup>4</sup> Vgl. Amt der Burgenländischen Landesregierung (2009), [http://www.burgenland.at/media/file/462\\_Gemeinden\\_Bglg.xls](http://www.burgenland.at/media/file/462_Gemeinden_Bglg.xls)

### 3 GESTALTUNGSMÖGLICHKEITEN DER REGIONALEN VERKEHRSPOLITIK

Inwieweit die regionale Verkehrspolitik konkret Einfluss auf die Gestaltung attraktiver Lebensräumen nehmen kann, wird nun im Vorfeld der Besprechung diesbezüglicher Ergebnisse der Studie kurz erläutert.

- Gerade in ländlichen Gebieten sollte verstärkt darauf geachtet werden, dass diese verkehrsmäßig gut erschlossen sind und gute Anbindungen in die nächstgelegenen Ballungszentren – und somit zu Versorgung, Ausbildung oder Arbeitsplatz – geschaffen, erhalten und ggf. weiter ausgebaut werden. Dies sollte sowohl für den Individual- als auch für den öffentlichen Verkehr beachtet werden, um Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen gewährleisten zu können. Individualverkehr und öffentlicher Verkehr können sich dabei ergänzen, um auch umweltpolitischen Zielen gerecht zu werden (Stichwort „Park-and-Ride“). Auf diese Weise erfährt die betroffene Region eine Aufwertung, was die Attraktivität steigert und das Gebiet lebenswerter macht bzw. Entleerungen in Richtung der Ballungsräume hintanhält.
- Betreffend den öffentlichen Verkehr kann Rentabilität nicht im Mittelpunkt des Interesses stehen. Öffentlicher Verkehr kann unter dem gegebenen Regime der Objektfinanzierung – gerade in dünn besiedelten Gebieten mit wenigen Nutzern – oftmals nicht durch die eingehobenen Tarife finanziert werden, die Finanzierung obliegt folglich der öffentlichen Hand im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Leistungsverträge. Aber gerade ÖV-Verbindungen sind vielfach notwendig, um die Lebendigkeit und Attraktivität einer Region zu erhalten.
- Von großer Bedeutung ist auch die Einbeziehung der Bevölkerung in die Gestaltung von Lebensräumen. Neben den Entscheidungsträgern und Fachleuten sind es auch oft Ideen der Bevölkerung, die innovative und kreative Lösungen im Verkehrsbereich ermöglichen. Dabei kann die Politik etwa durch Förderung von Ideen oder auch Bereitstellung von Plattformen (z.B. Bürgerforen, Ideenwettbewerbe, etc.) zu einem verbesserten Verhältnis zwischen Politik und Bevölkerung beitragen und im Zuge dessen mit der Bevölkerung zusammenarbeiten und Verbesserungen erreichen.
- Ein großer Anteil der burgenländischen Bevölkerung pendelt über die Bundeslandgrenzen hinweg zum Arbeitsplatz. Die tägliche Überwindung von langen Strecken wirkt sich naturgemäß auf die Lebensqualität der betroffenen Menschen aus, da durch die langen Anfahrtszeiten wertvolle Freizeit verloren geht. Diese Problematik kann entschärft werden, indem Ansiedlungen von Betrieben angestrebt werden. Diese Vorhaben sollten bereits in der Flächenwidmung berücksichtigt werden, um eine optimale Ausgangsposition für Unternehmensansiedlungen zu schaffen. Der Faktor Zeit wird für die Menschen, die eine gesunde Work-Life-Balance erreichen möchten, immer wichtiger.
- Eine intakte Umwelt bildet die Basis einer lebenswerten Region. Daher sollte bei Verkehrsprojekten stets der Aspekt des Umweltschutzes – über den gesetzlichen Rahmen hinaus – im Auge behalten werden. Starke Eingriffe in die Natur (z.B. durch Trassenführungen), die Führung von sehr stark frequentierten Strecken durch Siedlungsgebiete (Lärm- und Abgasproblematik) oder auch die Verwendung von veralteten Technologien (Fahrzeuge mit hohem CO<sub>2</sub>-Ausstoß) führen zu Effekten, die sich negativ auf den Menschen und dessen Zufriedenheit auswirken. Der Umweltbezug sollte sich nicht auf Aktivitäten von Entscheidungsträgern beschränken, vielmehr sollte die Bevölkerung idealerweise frühzeitig in Planungsprozesse involviert werden, was Planungs- und Zeitkosten aufgrund von Verzögerungen infolge von Widerständen („Bürgerinitiativen“) senkt. Politische Entscheidungsträger können dabei durch Bewusstseinsbildung in der Bevölkerung wichtige Schritte in Richtung lebenswertes Land, Region und Gemeinde erzielen.

## 4 EMPIRISCHER BEFUND

### 4.1 Methode

Um im Rahmen der Befragung Repräsentativität auf allen Ebenen zu gewährleisten, wurde ein detaillierter Stichprobenplan erarbeitet:

Die Landesebene sollte möglichst umfassend berücksichtigt werden, dabei waren vier Referate bzw. Institutionen der burgenländischen Landesregierung für den Verkehrsbereich von Relevanz. Es handelt sich um das Hauptreferat für Verkehrsrecht, das Hauptreferat Straßenausbau und das Referat Gesamtverkehrskoordination. Weiters spielt auch die Mobilitätszentrale Burgenland, welche Teil der

Regionalmanagement Burgenland GmbH ist, eine wichtige Rolle im Verkehrsbereich und wurde ebenfalls miteinbezogen. Alle Instanzen konnten für die Mitarbeit am vorliegenden Projekt gewonnen werden.

Auf Bezirksebene vier von sieben Bezirken erreicht, wodurch auch auf dieser Verwaltungsebene hinreichende Repräsentativität sichergestellt werden konnte.

Auf Gemeindeebene wurde eine Schichtung auf Basis der Einwohnerzahl<sup>5</sup> vorgenommen. Größere Gemeinden mit mehr als 3.000 Einwohnern bilden die eine Gruppe, die bevölkerungsärmeren Gemeinden die andere. Das Burgenland zählt aktuell 15 Gemeinden, mit einem Bevölkerungsstand von über 3.000. Aufgrund der regionalen Unterschiede sollte möglichst eine Vollabdeckung erzielt werden, letztendlich wurden elf Gemeindevertreter erreicht, die verbleibenden vier standen für ein Interview nicht zur Verfügung. In der großen Gesamtheit der kleinen Gemeinden wurden pro politischen Bezirk drei zufällig, ausgewählt im Ablehnungsfall wurde innerhalb des Bezirkes eine Ersatzgemeinde ermittelt. Insgesamt konnten die Vertreter von 18 Gemeinden mit weniger als 3.000 Einwohnern für ein Interview gewonnen werden, elf weitere kontaktierte Gemeinderepräsentanten standen für eine Erhebung in ihrer Gemeinde nicht zur Verfügung.

Die Gruppe der Verkehrsunternehmen bzw. -verbände komplettiert die Stichprobe gleichsam als Kontrollgruppe oder Korrektiv. Es wurden sechs Unternehmen kontaktiert, davon standen vier Vertreter für die Befragung zur Verfügung. Diese Erhebungen wurden zur Reflexion der Ergebnisse der verschiedenen politischen Ebenen durchgeführt, können jedoch nicht als repräsentativ betrachtet werden. Dennoch konnte erreicht werden, dass die Tätigkeitsgebiete der befragten Verkehrsunternehmen bzw. -verbände alle Landesteile des Burgenlandes abdecken.

Im Grundsatz erfolgte die Durchführung der Interviews in den Räumlichkeiten des Gesprächspartners, sämtliche Interviews wurden von der Mitverfasserin des vorliegenden Beitrags persönlich durchgeführt. In Ausnahmefällen wurde – um sich den Meinungen dieser Personen nicht zu verschließen – einer telefonischen bzw. schriftlichen Befragung zugestimmt. Dies ist erhebungstechnisch nicht optimal, ansonsten hätte man auf die Meinungen dieser Befragten gänzlich verzichten müssen. Insgesamt wurden im Zeitraum Februar bis Juli 2009 41 Interviews durchgeführt, von diesen erfolgten 32 persönlich, drei telefonisch und in sechs Fällen erfolgte die Befragung in schriftlicher Form.

Zum Zwecke der Durchführung der Interviews wurden Interviewleitfäden für sämtliche Träger der burgenländischen Verkehrspolitik und auch Verkehrsunternehmen bzw. -verbände entwickelt. Behandelt wurden dabei folgende Themengebiete:

- Zusammenarbeit der unterschiedlichen politischen Ebenen
- Entwicklung der Mobilitätsansprüche der Bevölkerung
- Die unterschiedlichen Verkehrsträger im Detail
- Verkehrspolitische Zielsetzungen
- Güterverkehr
- Luftverkehr
- Aktuelle Verkehrsprojekte
- Finanzierung von Verkehrsprojekten
- Verkehrssicherheit
- Verkehr und Umwelt
- Das Burgenland im Zentrum der Europäischen Union
- EU-Förderungen im Burgenland
- Burgenländische Verkehrspolitik in der Zukunft

---

<sup>5</sup> Bevölkerungsstand vom 31.10.2008, analog zu den Ausführungen in der Problemstellung

Alle Interviewleitfäden zeichnet eine gleich bleibende Struktur aus, kleine Abweichungen waren allerdings notwendig, um den unterschiedlichen Tätigkeitsfeldern auf den verschiedenen Ebenen der Politik und der Unternehmen gerecht zu werden.

## 4.2 Ergebnisse

Die folgende Darstellung der Ergebnisse fokussiert auf ausgewählte Themen, die im Lichte des gegenständlichen Themas relevant sind, also auf den Beitrag regionaler Verkehrspolitik zur Realisierung der Vision lebenswerter, gesunder und prosperierender Städte für alle abstellen. Dabei wird einer konzisen, inhaltlich gesamthaften Darstellung gegenüber einer nach Befragten stark differenzierenden aus Platzgründen hier der Vorzug eingeräumt.

### 4.2.1 Mobilität

Das Mobilitätsbedürfnis der burgenländischen Bevölkerung folgt weiterhin einem steigenden Trend. Die in den 1970er und 80er Jahren im Burgenland angesiedelten Betriebe wanderten im Zuge des Globalisierungstrends wieder ab und verlegten ihre Produktionsstandorte in Länder mit niedrigeren Lohnkosten. Die Menschen wurden somit gezwungen, für ihren Arbeitsplatz weitere Distanzen zu überwinden und das Burgenland avancierte zum Land der Pendler. In kleinen Gemeinden stellt die schwindende Nahversorgung (Geschäfte, Bildungseinrichtungen, ärztliche Versorgung etc.) eine weitere Begründung dar, warum die Bevölkerung immer mobiler wird. Wurde die Versorgung vor diesen Entwicklungen zumeist ortsintern und zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt, so ist heute ein Pkw kaum mehr wegzudenken, um in dünner besiedelten Gebieten versorgt zu sein. Gemeinden versuchen dieses Problem durch ortsinterne Bus- und auch Taxikonzepte zu lösen. Dabei wurde beobachtet, dass größere Gemeinden dahingehend stärker engagiert sind als kleinere. Mit dem Thema bedarfsgerechte Gewährleistung von Mobilität beschäftigen auch viele zukünftige Projekte in den burgenländischen Gemeinden, um der Bevölkerung attraktive Alternativen zum Pkw zu bieten.

### 4.2.2 Die Situation in den einzelnen Regionen

Wie erläutert, sind die einzelnen Regionen des Burgenlandes sehr heterogen. Dies trifft nicht nur auf die Siedlungsdichte zu, sondern wird auch bei der Betrachtung des Modal-split im Personenverkehr deutlich. Im nördlichsten Bezirk des Landes (Neusiedl am See) schlägt der massive Ausbau des öffentlichen Verkehrs auf der Schiene, die ständige Erweiterung der Angebote der Verkehrsverbünde und auch die Parkplatzproblematik bei Arbeitsstätten in Wien sehr stark auf den Modal Split durch: Nach Auskunft der Gesamtverkehrskoordination werden 60% des im Bezirk entstehenden Verkehrs mittels motorisiertem Individualverkehr bewältigt, 12% entfallen auf die Bahn, 6% auf Busverbindungen, 3% auf das Fahrrad und der verbleibende Rest wird zu Fuß bewältigt. Der Anteil von Bahn und Bus ist nicht nur im landesinternen Vergleich sehr hoch, sondern auch österreichweit ist die Beteiligung der öffentlichen Verkehrsmittel am Modal-split im Bezirk Neusiedl am See sehr beachtlich. Der gute Ausbau der Schieneninfrastruktur und auch die zahlreichen Verbindungen (vor allem für Pendler nach Wien) machen dies möglich.

Der gut ausgebaute öffentliche Verkehr trägt zur Lebensqualität in der Region bei, auch die Ende 2007 erfolgte Verkehrsfreigabe der A6 (Nordostautobahn) hat einen großen Anteil daran. Belastete die nördliche Region des Bezirks früher starker Durchzugsverkehr, konnte dieser auf das hochrangige Straßennetz verlagert werden, was zu einer Aufwertung der Region geführt hat.

Die an der A4 (Ostautobahn) gelegenen Gemeinden konnten von dieser positiven Entwicklung allerdings nicht profitieren. Die Autobahn stößt durch das hohe (Güter-)Verkehrsaufkommen an ihre Kapazitätsgrenze, was die Bevölkerung, die den Verkehrsweg täglich zum Pendeln nutzt, stark einschränkt. Hier werden vermehrt Stimmen für eine dritte Spur oder ein Lkw-Überholverbot laut, auf dahingehende Lösungen muss die Region allerdings noch warten. Neben dem Engpass auf der Straße stößt die Park-and-Ride Anlage am Bahnhof in Parndorf Ort seit längerer Zeit ebenfalls an ihre Kapazitätsgrenze. Die verantwortlichen Entscheidungsträger haben die Dringlichkeit des Problems erkannt, ein Ausbau des für die Bevölkerung der umliegenden Gemeinden äußerst wichtigen Verkehrsknotenpunkts befindet sich bereits in Planung.

Auch die Region entlang der B50 ist mit hohem Verkehrsaufkommen konfrontiert. Eine Umfahrung der Ortsgebiete auf der Strecke Neusiedl am See – Eisenstadt wird dabei stark diskutiert, Einigkeit ist allerdings nicht zu beobachten. Stellt eine solche Umfahrung für die einen Gemeinden einen Schritt zur Steigerung der

Lebensqualität dar, empfinden die anderen Gemeinden genau das Gegenteil. Aufgrund der Uneinigkeit konnte hier bisher keine Gesamtlösung gefunden werden. Immerhin ist eine Teillösung bereits in der konkreten Planungsphase, die Gemeinde Schützen am Gebirge im Bezirk Eisenstadt-Umgebung kann voraussichtlich ab 2013 umfahren werden.

Im Bezirk Oberpullendorf ist die Situation rund um die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gespalten. Das Schienennetz ist vom Nordwesten her bis zur Gemeinde Deutschkreutz elektrifiziert und auch gut verkehrlich bedient, allerdings muss die Bevölkerung der weiter südlich gelegenen Gemeinden auf die Dienste der Bahn weitgehend verzichten. Busverbindungen sind hier für regionale und auch überregionale Fahrten vorhanden. Zwar gibt es qualitative Verbindungen nur Richtung Norden (Eisenstadt, Wiener Neustadt, Wien), in Richtung Süden besteht laut Auskunft der betroffenen Gemeindevertreter Verbesserungspotenzial. Die Auslastung der Straßen in der Region wurde weitgehend als angemessen bewertet, lediglich der Vertreter des Bezirksvororts war mit der Verkehrssituation in seiner Stadtgemeinde nicht völlig zufrieden. Dieser Belastung wird allerdings mit der Verlängerung der S31 bis zum Jahr 2011 Rechnung getragen, die Burgenland-Schnellstraße endet künftig nicht mehr vor der Stadt.

Auch im Bezirk Oberwart haben fünf der sechs Vertreter der befragten Siedlungsgebiete mit starkem Durchzugsverkehr zu kämpfen. Speziell die dort angesiedelten Industrie- und Gewerbebetriebe (z.B. Steinbrüche) sorgen für ein starkes Güterverkehrsaufkommen. Teilweise sind Ortsumfahrungen bereits vorhanden und in Kopplung an diese werden Fahrverbote für das Ortsgebiet von den Gemeindevertretern angedacht, teilweise besteht noch der Wunsch nach Ausweichrouten für den starken Güterverkehr. Die von der steirischen Grenze über Pinkafeld nach Oberwart führende Bahnstrecke kann zum Leidwesen der Bevölkerung nur einen Teil des Güterverkehrsaufkommens auf sich konzentrieren. In kleineren Siedlungsgebieten der Region konnte allerdings beobachtet werden, dass Lösungen für das vorliegende Verkehrsproblem vorhanden sind. Eingeschränkte Befahrungszeiten der Durchzugsstraßen oder auch die Einhebung einer tonnenabhängigen Maut, die zweckgebunden für die betroffenen Straßen verwendet wird, sind Beispiele dafür.

Im südlichsten Bezirk des Landes beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Modal Split laut Auskunft der Gesamtverkehrskoordination bereits 80%. Lediglich 4% entfallen auf Busverbindungen, die Bahn bewältigt 2% des anfallenden Verkehrsaufkommens. Dabei muss allerdings die Streusiedlungsstruktur im Landessüden beachtet werden, diese Situation stellt verkehrspolitische Entscheidungsträger vor schwierige Aufgaben. Die Bereitstellung von bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsmitteln gestaltet sich hier naturgemäß schwieriger als im Norden. Dennoch wird durch Busverbindungen versucht, vor allem die Pendler des Südburgenlandes so rasch wie möglich zu ihrem Arbeitsplatz zu bringen. Auch hier sind Verbindungen Richtung Norden und Westen den Befragungen zufolge an die Bedürfnisse der Bevölkerung angepasst, Verbesserungspotenzial ist Richtung Süden vorhanden.

Zur Verbesserung der Lebensqualität im Bezirk Jennersdorf wird ab 2014 die S7 (Fürstenfelder Schnellstraße) beitragen. Interviewte Vertreter der umliegenden Gemeinden haben sehr hohe Erwartungen an diesen bevorstehenden Bau, die Lage auf der Strecke zwischen Graz und Budapest und dem dadurch hohen (Güter-)Verkehrsaufkommen sorgt in der Region für Unmut in der Bevölkerung.

#### 4.2.3 Öffentlicher Verkehr

Mit der bereits erwähnten Problematik der Bereitstellung von bedarfsgerechten öffentlichen Verkehrsmitteln beschäftigen sich die Gesamtverkehrskoordination und die Mobilitätszentrale Burgenland. Die aktuell verfolgte Bahn-Offensive beinhaltet Elektrifizierungen und Sanierungen von bestehenden Strecken im Nord- und Mittelburgenland, die Bevölkerung des Landessüdens kann davon allerdings nicht profitieren. Dort gilt die Erschließung der Fläche mit öffentlichen Verkehrsmitteln als besonders problematisch, denn Kostendeckung kann bei bestehenden Verbindungen oftmals nicht gewährleistet werden. Bedarfskonzepte speziell für die Regionen Mittel- und Südburgenland im öffentlichen Verkehr sind angestrebt und sollten gemeinsam mit den Gemeinden der betroffenen Regionen erarbeitet werden, so ein Vertreter der Mobilitätszentrale. Zielgruppengerechte Lösungen für die eingeschränkt mobilen Bevölkerungsgruppen (Senioren, Jugendliche) sind dabei dringend notwendig, um das Südburgenland für die Bevölkerung attraktiver zu gestalten.

#### 4.2.4 Umwelt und Verkehr

Ein weiteres Augenmerk der Mobilitätszentrale Burgenland liegt auf der Erarbeitung von Konzepten für die Überwindung von kürzeren Distanzen alternativ zum Pkw. Diente das Fahrrad bisher hauptsächlich für Freizeitaktivitäten, so soll dieses auch zum Transportmittel im Alltagsverkehr avancieren. Verbesserungen im Radwegenetz des Landes (Ausbau der Wege und Abstellanlagen) sollen eine Entwicklung dahingehend forcieren. Das Fahrrad gilt dabei als besonders förderungswürdiges Verkehrsmittel, da nicht nur die Kostenersparnis, sondern auch die Gesundheit des Menschen aufgrund der Bewegung und die Schonung der Umwelt überzeugende Argumente darstellen.

Im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel achtet das Land Burgenland beim Abschluss von Verkehrsdienstverträgen darauf, dass Busse mit modernen Dieselmotoren oder auch alternativen Energien (z.B. Erdgas) eingesetzt werden, um die Umweltbelastung so gering wie möglich zu halten. Beim Neubau von Straßen wird der Umweltaspekt miteinbezogen, der Eingriff in die Natur wird für Flora und Fauna möglichst verträglich gestaltet.

Auf kommunaler Ebene ist zu beobachten, dass der Umweltschutz im Verkehr noch nicht jener Stellenwert beigemessen wird, den er auf Landesebene bereits hat. Vertreter größerer Gemeinden beschäftigt der Umweltgedanke im Verkehr stärker als jene der kleineren. Den Status „Klimaschutzgemeinde“ bzw. „Klima-Aktiv Projektpartner“ tragen Gemeinden des Burgenlandes der Erhebung zufolge nur vereinzelt.

#### 4.2.5 Verkehrssicherheit

Bei der Frage nach der Verkehrssicherheit in Burgenlands Gemeinden gaben 28% der befragten Gemeinderepräsentanten an, kritische Bereiche im Ortsgebiet zu haben. In dieser Gruppe sind kleinere Gemeinden allerdings stärker vertreten als größere Siedlungsgebiete. Kritische Kreuzungen, stark frequentierte Straßen im Allgemeinen und ein verstärktes Lkw.-Aufkommen im Speziellen wurden dabei als Gefahrenpotenziale genannt. Um diese Probleme zu lösen, wurde eine Vielzahl an Maßnahmen angeführt, die die Sicherheit für die Bevölkerung in den Gemeinden aktuell bereits gewährleisten bzw. steigern soll. Maßnahmen zur Unfallvermeidung werden in jeder einzelnen der untersuchten Gemeinden getroffen, auch wenn nach Angaben der Vertreter keine kritischen Bereiche vorhanden sind. Der Schutz der Bürger ist auch stark in den definierten verkehrspolitischen Zielsetzungen der Gemeinden verankert.

Auf Landesebene spiegelt nach Auskunft von Landesvertretern das aktuelle Verkehrssicherheitsprogramm „Fair & Sicher“ den Stellenwert dieses Themas wider. Im Rahmen des Programms werden jährlich Schwerpunkte gesetzt und Aktionen durchgeführt, um die Anzahl der Unfälle im Straßenverkehr so gering wie nur möglich zu halten. Dabei soll das Bewusstsein der Bevölkerung geschärft werden und die Aufmerksamkeit im Straßenverkehr gesteigert werden.

Der „Pedi-Bus“ ist ein weiteres Projekt der Mobilitätszentrale, das gemeinsam mit der Landeshauptstadt Eisenstadt umgesetzt wurde. Dabei werden Gruppen von Kindern zu Fuß von Erwachsenen auf dem Weg zur Schule begleitet und auf das richtige Verhalten im Straßenverkehr geschult. Durch diese Aktion werden bereits die jüngsten Gemeindebürger auf die Gefahren des Straßenverkehrs vorbereitet. Dies ging aus den Interviews hervor.

## 5 FAZIT

Die Ergebnisse der diesem Beitrag zugrundeliegenden Studie zeigen, dass die regionale Verkehrspolitik durchaus einen beachtenswerten Beitrag zur Realisierung der Vision lebenswerter, gesunder und prosperierender Städte für alle Menschen leisten kann. Sie muss sich dabei an der Verflechtung der verschiedenen Ebenen orientieren. Im Land selbst ist auf ein gutes Zusammenwirken der Landes-, Bezirks- und Gemeindepolitik zu achten, jedoch müssen dabei die Rahmenbedingungen des Bundes und der EU berücksichtigt werden. Um jedoch ein gesamthaft optimales Ergebnis zu erzielen, ist es sinnvoll, die lokale Bevölkerung in konkrete Maßnahmen einzubinden bzw. ihr die Möglichkeit zu bieten, selbst Initiativen zu setzen.

Wie die Ergebnisse gezeigt haben, ist das vielerorts starke Verkehrsaufkommen auf Burgenlands Straßen ein wichtiges Kriterium für die Lebensqualität im Land. Der bereits erfolgte und in Zukunft stattfindende Ausbau des hochrangigen Straßennetzes trägt in hohem Ausmaß dazu bei, dass die betroffenen Lebensräume entlastet werden. Neben den Verbesserungen im Straßennetz sollen auch die auf Landesebene gesetzten

Schwerpunkte in den Bereichen Bahn- und Radverkehr Verbesserungen für die burgenländische Bevölkerung im Verkehrsbereich herbeiführen. Die schwierige Situation rund um den öffentlichen Verkehr in den südlichen Landesteilen stellt eine große Herausforderung für die Entscheidungsträger der unterschiedlichen politischen Ebenen dar, das vorhandene Engagement muss zu entsprechenden Lösungen führen, um die Lebensqualität der Bevölkerung positiv beeinflussen zu können. Im Bereich der Verkehrssicherheit haben sich sowohl Landes- als auch Kommunalebene der Bevölkerung verpflichtet, die zahlreichen Aktivitäten spiegeln dies wider und tragen dazu bei, um das Burgenland zu einer lebenswerten Region zu machen.

Es liegt in der Natur der Sache, dass eine Befragung von Politikern, respektive Trägern der Verkehrspolitik im Ergebnis politische Aussagen generiert. Die gegenständliche Studie soll daher nur ein erster Schritt in Richtung einer umfassenden Darstellung der verkehrspolitischen Situation im Burgenland gewesen sein. Es ist sinnvoll – und daher angedacht – Erhebungen im Bereich der Unternehmen sowie unter der Bevölkerung durchzuführen um ein vollständiges Lagebild zu erreichen.

## 6 LITERATUR

- Amt der Burgenländischen Landesregierung (2006): Verwaltungsgrenzen Burgenland, in:  
[http://www.gis.bgl.gv.at/docs/Verwaltungsgrenzen\\_Bgld.pdf](http://www.gis.bgl.gv.at/docs/Verwaltungsgrenzen_Bgld.pdf) (20.08.2009)
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (2009): Fläche und Bevölkerungsdichte des Burgenlandes, in:  
[http://www.burgenland.at/media/file/226\\_flaeche\\_burgenland.pdf](http://www.burgenland.at/media/file/226_flaeche_burgenland.pdf) (08.06.2009)
- Amt der Burgenländischen Landesregierung (2009): Gemeinden Burgenland, in:  
[http://www.burgenland.at/media/file/462\\_Gemeinden\\_Bgld.xls](http://www.burgenland.at/media/file/462_Gemeinden_Bgld.xls) (22.08.2009)
- Matz (2010): Burgenländische Verkehrspolitik – Aktuelle Entwicklungen und Perspektiven, ÖVG Spezial, Wien 2010, in  
Erscheinung
- Statistik Austria (2004): Volkszählung 2001 – Rechtlich verbindliche Bezirks- und Gemeindeergebnisse, in:  
[http://www.statistik.at/web\\_de/static/volkszaehlung\\_2001\\_-rechtlich\\_verbindliche\\_bezirks-\\_und\\_gemeindeergebniss\\_029029.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/volkszaehlung_2001_-rechtlich_verbindliche_bezirks-_und_gemeindeergebniss_029029.pdf) (12.05.2009)
- Statistik Austria (2008): Berechnung des vorläufigen Bevölkerungsstandes 31.10.2008 nach Gemeinden, in:  
[http://www.statistik.at/web\\_de/static/berechnung\\_des\\_vorlaeufigen\\_bevoelkerungsstandes\\_31.10.2008\\_nach\\_gemeinden\\_034212.pdf](http://www.statistik.at/web_de/static/berechnung_des_vorlaeufigen_bevoelkerungsstandes_31.10.2008_nach_gemeinden_034212.pdf)