

LAND]schaft[STADT

Regionales Entwicklungskonzept

Oberwart
Burgenland

Februar
2019



Gezielter Rückbau

Regionale Koordination

Qualitatives Wachstum

Schutz von Natur-
und Kulturlandschaften

Planungs- &
Prozessqualität

Vernetzung der Zentren

Vermarktung regionaler
Produkte & Qualitäten

Regionale
Wirtschaftsschwerpunkte

Kollaboration & Innovation

- 2.1 Errichtung eines Radschnellweges
- 2.2 Einführung eines Leihrad-Systems
- 2.3 Errichtung von Bicycle Hotels an ÖV-Stationen
- 2.4 Intensivierung des Busverkehrs
- 2.5 Pinkatalbahn wird reaktiviert
- 2.6 Etablierung eines Ruftaxis

C 2.1 Errichtung eines Radschnellweges

entlang der Bahntrasse der Pinkatalbahn von Friedberg nach Großpetersdorf

Akteur*innen
 Mobilitätszentrale Burgenland
 Land Burgenland, Land Steiermark,
 BMNT, EU

Instrumententyp
 Gesamtverkehrsstrategie
 Burgenland

Wirkungsbereich

 lokal regional überregional

Priorität

 niedrig mittel hoch

Umsetzungsdauer
 in Jahren

 0 - 4 4 - 8 8 - 12

Finanzierung

Investitionssumme
 in Euro

 < 25k 25k - 50k > 100k

laufende Kosten
 in Euro

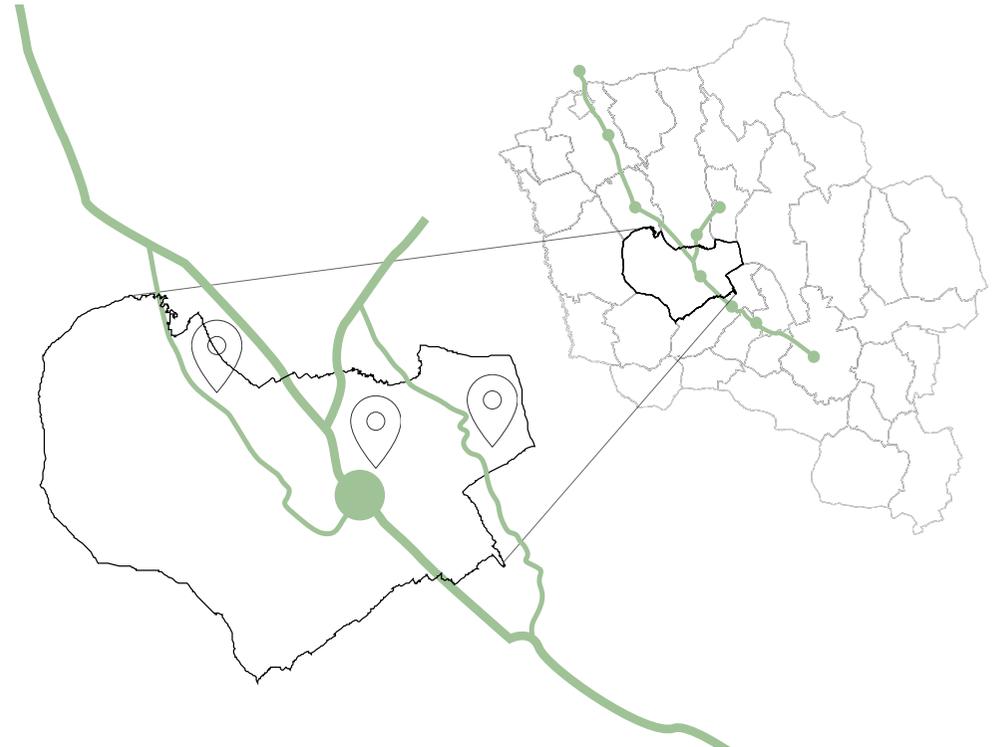
 < 1k 1k - 10k > 10k

„Radschnellwege machen Radfahren für Pendlerinnen und Pendler attraktiv, weil sie schnell und sicher größere Distanzen überwinden können. Österreichs Großstädte könnten dadurch einen beträchtlichen Anteil des Pkw-Verkehrs aufs Fahrrad verlagern“ (Urbanek 2012)

Radschnellwege sind eine neue Form der Radverkehrsinfrastruktur. Sie besitzen spezielle bauliche Standards, welche einen möglichst durchgängigen und störungsfreien Radverkehr bei erhöhten Geschwindigkeiten ermöglicht. Laut ADAC (Allgemeiner Deutscher Automobil-Club) sollte der Radschnellweg eine Mindestbreite von vier Metern aufweisen, um einen Zweirichtungsverkehr zu ermöglichen. (vgl. adac.de) Einen geregelten Winterdienst und die Reinigung auf dem Schnellradweg sowie eine ausreichende Beleuchtung und Service-Stellen sind weitere Qualitätsmerkmale die der Regionalverband Ruhr fordert. (vgl. rst.ruhr) Mit der Errichtung eines Radschnellweges sollen vor allem Berufspendler*innen eine attraktive Alternative zum Privatauto geboten werden. Außerdem können negative Verkehrsfolgen wie bspw. Schadstoffemissionen reduziert werden.

Der Radschnellweg Friedberg-Großpetersdorf soll entlang der Bahntrasse der ehemaligen Pinkatalbahn verlaufen (siehe Abb. 41) und den vorhin erwähnten Qualitätsmerkmalen entsprechen. Die Durchführung soll durch den Regionalverband, mithilfe externer Verkehrsplanungsbüros sowie der Mobilitätszentrale Burgenland stattfinden. Die Finanzierung soll durch die beiden Länder Burgenland und Steiermark sowie die Umweltförderung Im Inland (UFI) geleistet werden. Bei der UFI werden Fördermittel vom Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, die teilweise von der EU kofinanziert werden, bereitgestellt. (vgl. umweltfoerderung.at)

Der Radschnellweg soll nicht nur für Berufspendler:innen attraktiv sein, sondern ebenso als Freizeitradweg genutzt werden. Folglich gibt es in jedem Ort, welchen der Radschnellweg durchquert, auch die Möglichkeit eine Route ins Ortszentrum hinein zu fahren oder eine längere Route zu wählen, auf welcher verschiedene Highlights zu sehen sind. Somit wird der Radschnellweg ebenso für Familien, Senior:innen und Kinder und Jugendliche attraktiv.



C 2.2 Einführung eines Leihrad-Systems entlang des Pinkatales



Während Leihradsysteme meist in Städten zu finden sind, gibt es mittlerweile auch Angebote in Niederösterreich und im Burgenland. Dieses wird vom deutschen Unternehmen nextbike, welches weltweit Fahrradleihsysteme betreibt, angeboten. An unterschiedlichen Radstationen können die Räder entlehnt und wieder an einer beliebigen Station zurückgegeben werden. Die Stationen besitzen zudem Pläne und Wegbeschreibungen. Zur Zeit gibt es die Fahrräder im Burgenland nur rund um den Neusiedler See. (vgl. nextbike.at)

In Kopenhagen wird seit 2014 ein Leihradsystem mit E-Bikes angeboten. Diese E-Bikes besitzen sowohl einen elektrischen Motor als auch ein Tablet, welches ein GPS-System besitzt. (vgl. bycyklen.dk)

Um alltägliche Wege, welche zur Zeit meist mit dem Auto bewältigt werden zu bestreiten, soll entlang der Orte im Pinkatal ein Leihradsystem eingeführt werden. In Kombination mit der Errichtung des Schnellradweges entlang der Pinkatalachse, wird hiermit eine attraktive und kostengünstige Alternative angeboten, welche aktiv den Anteil des Radverkehrs am Modal Split erhöhen kann. Zusätzlich zu den üblichen 3-Gang Radmodellen sollen außerdem E-Bikes angeboten werden. Diese sind vor allem für ältere Personen attraktiv.

Die Akteur*innen zur Umsetzung dieser Maßnahme wären die Mobilitätszentrale Burgenland (welche schon 2008 das nextbike-System in Neusiedl am See initiierte), sowie die betroffenen Gemeinden. Diese Initiative sollte vom Land Burgenland und mit Werbeeinnahmen (durch vorhandene Werbetafeln auf den Rädern) finanziert werden.

Das Leihrad-System soll durch Workshops der Bevölkerung vorgestellt werden, um mögliche Fragen zur Benutzung klären zu können. Bei Zimmern, die von Tourist:innen in der Umgebung gebucht werden, ist die Gebühr des Leihrades bereits im Zimmerpreis enthalten. So können die Tourist:innen während ihres gesamten Aufenthalts in der Region die Räder nutzen. Ebenso wird der Bevölkerung durch Förderungen ein billiger Fixpreis garantiert.



Abb. 121: nextbike Fahrradstation Neusiedl am See, neusiedlersee.com



Abb. 122: Bycyklen E-Bikestation Kopenhagen, zdnet.com

C 2.3 Errichtung von Bicycle Hotels an hochrangigen ÖV-Stationen

Akteur*innen
Mobilitätszentrale Burgenland
Land Burgenland

Instrumententyp
Gesamtverkehrsstrategie
Burgenland

Wirkungsbereich
lokal regional überregional

Priorität
niedrig mittel hoch

**Umsetzungsdauer
in Jahren**
0 - 4 4 - 8 8 - 12

Finanzierung

**Investitionssumme
in Euro**
< 25k 25k - 50k > 100k

**laufende Kosten
in Euro**
< 1k 1k - 10k > 10k

Um den Umstieg aufs Fahrrad im Pendler- und Ausbildungsverkehr noch attraktiver zu gestalten, sollen wetter- und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, sogenannte Bicycle Hotels, errichtet werden. Diese sind an entsprechenden Knotenpunkten von Pendlerstrecken lokalisiert (siehe Abb. 45).

Das Bicycle Hotel in Lillestrøm (nahe Oslo) besitzt über 464 Quadratmeter Platz für Fahrräder und ein begehbare, begrüntes Dach, welches öffentlich zugänglich ist. Es ist außerdem direkt mit der umliegenden Bahnstation verbunden und energieeffizient gebaut. (vgl. inhabilit.com)

Das Zusammenspiel vom Radschnellweg (siehe C 1.1) und der in Zukunft fahrenden Pinkatalbahn (siehe C1.6) bieten ein qualitativ hochwertiges Radverkehrsangebot für die „erste und letzte Meile“ und fördern eine nachhaltige Entwicklung des Modal Splits in der Region.

Das Bicycle-Hotel-System soll durch Workshops der Bevölkerung vorgestellt werden, um mögliche Fragen zur Benutzung klären zu können. Bei Zimmern, die von Tourist:innen in der Umgebung gebucht werden, ist die Gebühr des Bicycle-Hotels bereits im Zimmerpreis enthalten. Ebenso wird der Bevölkerung durch Förderungen ein billiger Fixpreis garantiert. Dadurch soll die Verbindung von Rad und Bahn effizienter genutzt werden können.



Abb. 123: Mögliche Radhotelanlagen in der Region



C 2.4 Intensivierung des Busverkehrs innerhalb des Pinkatals

Akteur*innen
Mobilitätszentrale Burgenland, Dr. Richard

Instrumententyp
Konzept

Wirkungsbereich
lokal regional überregional

Priorität
niedrig mittel hoch

Umsetzungsdauer in Jahren
0 - 4 4 - 8 8 - 12

Finanzierung
Investitionssumme in Euro
< 25k 25k - 50k > 100k
laufende Kosten in Euro
< 1k 1k - 10k > 10k

Entlang des Pinkatals ist in den zentralen Orten eine stetige Siedlungsentwicklung zu beobachten. Um innerhalb des Pinkatals die Angebote der jeweiligen Gemeinden, vor allem ohne Auto, in Anspruch nehmen zu können, soll eine neue Buslinie eingeführt werden.

Einige Stationen werden zurzeit schon von der Buslinie G1 angefahren, jedoch gibt es bspw. nur täglich (an Werktagen) 5 Direktverbindungen von Pinkafeld und Großpetersdorf. Ein reguläres Busticket für diese Route beträgt 5,70 Euro. (vgl. anachb.vor.at) Das unregelmäßige Angebot und der damit verbundene Preis sind Faktoren, welche den Anreiz zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr erschweren.

Das Ziel ist, so viele Personen wie möglich dazu zu bringen, ihre täglichen Wege mit dem öffentlichen Verkehr zu bewältigen, die Verkehrsbelastung zu reduzieren und die Umwelt zu entlasten. Der Ausbau des öffentlichen Verkehrs kommt insbesondere schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen wie Kindern und älteren Personen zu Gute.

Die neugeführte Buslinie soll alle zentralen Orte, von Pinkafeld bis nach Großpetersdorf, bedienen. Eine tagesbedarfsorientierte Taktung wäre sinnvoll. Außerdem wäre, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zu attraktivieren, eine Taktung von 30-40 Minuten so wie ein verlängertes Fahrangebot bis in die Abendstunden wünschenswert. Die Fahrt entlang der neuen Buslinie dauert, mit Haltezeiten rund 35 Minuten. Wichtig ist, die Fahrzeiten mit den anderen, vor allem in Oberwart und Pinkafeld, Regionalbussen abzugleichen und bestehende Fahrplanlücken zu füllen.

Eine Senkung des Fahrpreises, oder spezielle Angebote für Bewohner*innen der Region würde den Umstieg auf den Bus sicherlich fördern.

Die Intensivierung des Busverkehrs ist sowohl für Arbeitnehmer:innen als auch besonders für schwächere Verkehrsteilnehmer:innen eine wichtige Maßnahme. In Kombination mit dem Ruftaxi soll der Bezirk verkehrstechnisch abgedeckt sein. Unter der Woche soll der Busverkehr von 6 Uhr bis 21 Uhr laufen, während die Randzeiten vom Ruftaxi abgedeckt werden. Ebenso soll eine Senkung des Fahrpreises zur Attraktivierung beitragen.



Abb. 127: Neue Buslinie, eigene Darstellung



Abb. 128: Busplan der neuen Linie, eigene Darstellung

C 2.5 Die Pinkatabahn wird reaktiviert und an das überregionale Schienennetz angeschlossen

Akteur*innen
 Mobilitätszentrale Burgenland, Land Burgenland, Land Steiermark, OEBB, EU

Instrumententyp
 Konzept

Wirkungsbereich
 lokal regional überregional

Priorität
 niedrig mittel hoch

Umsetzungsdauer in Jahren
 0-4 4-8 8-12

Finanzierung

Investitionssumme in Euro
 < 25k 25k - 50k > 100k

laufende Kosten in Euro
 < 1k 1k - 10k > 10k

Seit 2011, nach Beendigung des Personenverkehrs auf der Strecke Friedberg-Oberwart, gibt es keinen Schienenpersonenverkehr im Bezirk Oberwart. Das Land Burgenland hat 2017 die Strecke zwischen Friedberg und Oberwart gekauft um den Güterverkehr aufrecht zu halten. Die Übergabe der Strecke wurde jedoch um drei Jahre verschoben. Grund dafür ist die Errichtung einer Teststrecke für selbstfahrende Züge zwischen Friedberg und Oberwart. Mit dem Projekt „GrenzBahn“, welches im Rahmen des Programmes für Europäische Territoriale Zusammenarbeit (ETZ) Österreich - Ungarn von der EU gefördert wurde, wurden grenzüberschreitende Verkehrsuntersuchungen von Infrastrukturprojekten durchgeführt. (vgl. b-mobil.info) Unter anderem wurde der Neu- und Ausbau der Pinkatabahn „Friedberg-Oberwart-Szombathely“ überprüft.

Das Projekt zeigt anhand verschiedener Modellrechnungen, dass im Güterverkehr zwischen Friedberg und Szombathely 455.000 Nettotonnen im Jahr befördert werden können. Diese bedeute konkret eine Reduktion des Straßenverkehrs um 150 Lkws am Tag. (vgl. GrenzBahn EFRE 2015, S. 12)

Das Projekt nimmt, bei durchgeführter Trassenplanung, eine Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h und somit eine Gesamtfahrzeit von 56 Minuten an. So sollen die Verkehrsknotenpunkte Friedberg und Szombathely im Stundentakt bedient werden. Für die Strecke Friedberg - Oberwart wurde eine tägliche Fahrgastzahl von rund 2900 Fahrgästen errechnet. (vgl. GrenzBahn EFRE 2015, S. 10)

Das Betriebskonzept des Personenverkehrs sieht auf der Strecke Friedberg-Szombathely 36 Fahrten pro Tag vor. Somit ergeben sich 674082 km Gesamtkilometer pro Jahr im österreichischen Streckenteil. Die Gesamtkosten ergeben sich aus mehreren Faktoren. Diese sind die Anzahl der Garnituren, die Anzahl der Triebwagenführer, der Kaufpreis, Leasing und die Versicherung der Garnituren, die Wartung, Reinigung und Energiekosten der Garnituren. Insgesamt ergibt die Summe rund 7 Euro pro gefahrenen Kilometer. Multipliziert mit den Gesamtkilometern pro Jahr ergeben sich Gesamtkosten im Personenverkehr von ca. 4.720.000 Euro. Die Investitionskosten auf österreichischer Seite betragen etwa 89 Millionen Euro. (vgl. GrenzBahn EFRE 2015, S. 31)

Die angeführte Tabelle (siehe Abb. 51) zeigt die Kosten und Erlöse der Bahnverbindung Friedberg - Szombathely. Hier ist eine durchaus positive Rentabilität zu erkennen.

Der Baubeginn für das Projekt wurde erstmals 2019 angesetzt, jedoch auf das Jahr 2020 verschoben. Die Umsetzung des Projekts stand immer wieder in Kritik, da auch in der Vergangenheit immer wieder Bahnprojekte im Süburgenland in der „Papierphase“ stecken geblieben sind. (vgl. burgenland.orf.at)

Sollte jedoch das Projekt nach Gründung des Regionanverbandes noch immer in seiner „Papierphase“ stecken, wird empfohlen, dass dieser die Koordination übernimmt um eine entsprechende politische Sicherheit und Umsetzung zu gewährleisten.

STRECKE FRIEDBERG - OBERWART - SZOMBATHELY													
	Strecke	Infrastrukturkosten in 1000 €			Erlöse Infrastruktur			Kosten des Fahrbetriebs*)		Erlöse aus dem Fahrbetrieb			
		Länge in km	Investitionskosten gesamt	Wartungskosten/yr	Betriebskosten der Infrastruktur/yr	SE-Personenverkehr/yr	SE-Güterverkehr/yr	Gesamt/yr	Betriebskosten (Personenverk.***)	Betriebskosten (Güterverk.****)	Gesamt	Tarifliche Erlöse PVK	Tarifliche Erlöse GVK (****)
Teilstrecke Friedberg - Staatsgrenze													
Bestand 2015	28,5	150.000,00	260.000,00	10.000,00		16.000,00	16.000,00		84.545,73	84.545,73		85.641,30	85.641,30
RC 2030	28,5	2.150.000,00	300.000,00	15.000,00		46.000,00	46.000,00		279.012,35	279.012,35		282.627,85	282.627,85
Variante 2030 Schachend_NORD	51,23	88.928.964,87	941.281,66	292.627,50	1.238.445,00	129.500,00	1.367.945,00	4.890.577,54	1.146.728,84	6.037.306,38	5.701.263,50	1.154.795,50	6.856.059,00
Variante 2030 Schandorf_SUD**)	47,27	82.575.507,25	879.565,43	292.627,50	1.139.895,00	115.645,26	1.255.540,26	5.167.344,37	1.058.088,47	6.225.432,84	5.248.941,04	1.065.531,59	6.314.472,63
Variante 2030 max.								0,00					0,00
Teilstrecke Staatsgrenze - Szombathely													
Bestand 2015							0,00						0,00
RC 2030							0,00						0,00
Variante 2030 Schachend_NORD	16,6	30.130.000,00	228.856,63	70.012,80	565.020,00	33.083,33	598.103,33	1.346.784,70	247.410,28	1.594.194,98	402.284,75	249.150,69	651.435,44
Variante 2030 Schandorf_SUD**)	22,3	40.070.000,00	293.411,51	70.012,80	745.895,00	44.311,61	790.006,61	1.371.407,38	331.379,80	1.702.787,21	536.379,67	333.710,92	870.090,59
Variante 2030 max.							0,00						0,00

Abb. 129: Bahnverbindung Friedberg - Szombathely Kosten & Erlöse, b-mobil.info

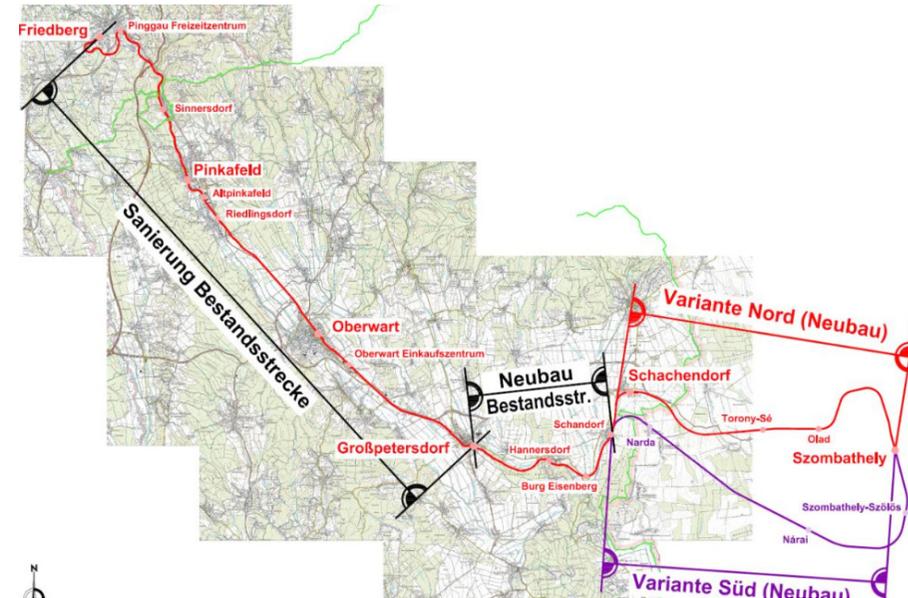
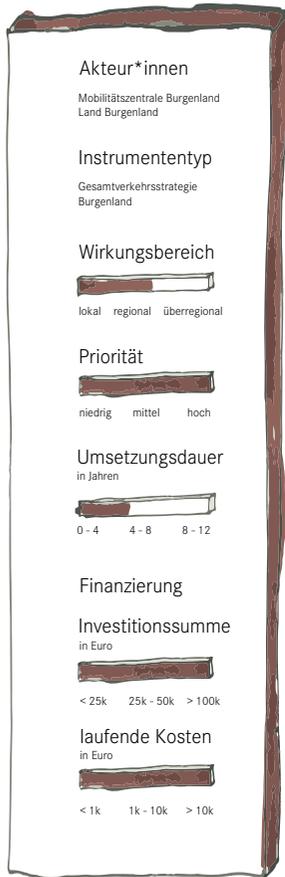


Abb. 130: Bahnverbindung Friedberg - Szombathely, b-mobil.info

C 2.6 Etablierung eines innovativen Ruftaxis

um die erste und letzte Meile zu bedienen



In peripheren Gebieten ist die Abhängigkeit vom privaten PKW oft sehr hoch, da es kaum bis schlechte Anbindungen an den höherrangigen Verkehr gibt. Für schwache Verkehrsteilnehmer*innen, wie etwa Kindern und älteren Personen ist dies oft eine große Herausforderung. Ziel der Maßnahme ist es, ein innovatives Ruftaxi einzuführen. Das Ruftaxi soll vor allem schwächeren Verkehrsteilnehmer*innen, natürlich aber sämtlichen Bevölkerungsschichten zu Gute kommen.

Die Gemeinde Unterkohlstätten besitzt das „aktiv Taxi“, welches bedarfsorientiert an flexiblen Abholorten in der gesamten Gemeinde fährt. Zudem bietet die Gemeinde preisreduzierte Taxigutscheine und Jahreskarten an. (vgl. unterkohlstatten.at)

Um jedoch flächenhaft die peripheren Orte zu versorgen, sollte eine einheitliches, gemeindeübergreifendes System eingeführt werden. Das innovative Ruftaxi bietet ähnlich wie das „aktiv Taxi“, einen bedarfsorientierten und flexiblen Service an. Zur Orientierung hierfür kann der Kussbuss aus Luxemburg herangezogen werden. Anhand einer Handy-App werden wenige Stunden vor der Fahrt der gewünschte Zeitpunkt und die eigene Adresse, sowie das Reiseziel angegeben. Danach wird eine Haltestelle ermittelt, die leicht zugänglich ist und von weiteren Personen, welche den Service in Anspruch genommen haben, erreicht werden kann. Anhand eines speziellen Algorithmus wird eine Route berechnet, die Personen, die in die gleiche oder ähnliche Richtung fahren, in einen gemeinsamen Shuttlebus gesetzt, um somit kosten- und preiseffizient zu fahren. (vgl. kussbus.lu)

Um jedoch mehrere Personen transportieren zu können, sollten Mikro-Shuttles mit mindestens 7 Sitzplätzen zur Verfügung stehen. Um den Service möglichst effizient auszulasten, sollten geregelte Fahrzeiten, wie etwa in der Früh (7 bis 9 Uhr) und am Nachmittag (14- bis 16 Uhr) angeboten werden.

In Kombination mit der Intensivierung des Busverkehrs soll der Bezirk verkehrstechnisch abgedeckt sein. Besonders in Stoß- und Randzeiten soll das Ruftaxi als Verstärkung für den Bus sowie als letztmögliche Fahrgelegenheit zum Einsatz kommen. Von 7-9 Uhr, von 14-16 Uhr sowie von 21-24 Uhr bietet das Ruftaxi eine weitere Möglichkeit ans Ziel zu gelangen. Für mobilitätseingeschränkte Personen soll das Ruftaxi jedoch nicht nur in den Stoß- und Randzeiten, sondern über den ganzen Tag zur Verfügung stehen.



Abb. 131: Kussbus Luxemburg, bus-bild.de

Das Land Burgenland bietet eine Förderung von kommunalen Regionalverkehrsvorhaben an. Einzelne Gemeinden bekommen eine Förderung von 25 bis 50 Prozent, mit einem Maximalbetrag von 10.000 vom Land Burgenland. Schließen sich mehrere Gemeinden zusammen, werden höhere Summen, mit maximal 30.000 Euro ab fünf Gemeinden, dotiert.

Die weitere Finanzierung erfolgt durch die Einnahmen und Erlöse des Services. (vgl. Förderungsausmaß, Land Burgenland 2015, S. 2)

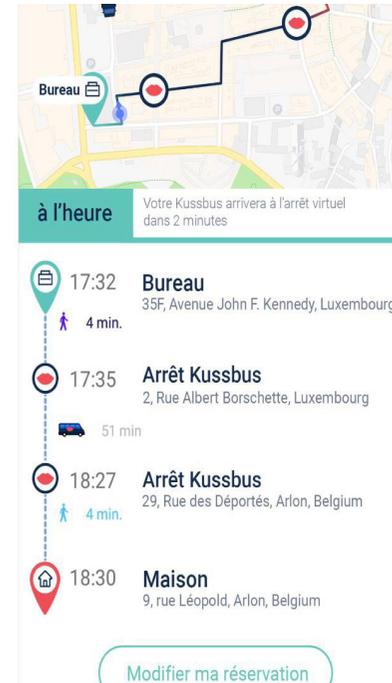


Abb. 132: Kussbus-App, apkpure.com

C 2.7 Chancengleichheit

für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen

Die als Ziel verankerte Chancengleichheit soll gleiche Möglichkeiten für alle ohne Rücksicht auf Herkunft und soziale Verhältnisse ermöglichen. Dies betrifft diverse Ausbildungs- sowie Aufstiegsmöglichkeiten, aber auch generell den gleichwertigen Zugang zu allen Lebenschancen.

C 2.8 Workshop & Kooperation

für alle Alters- und Bevölkerungsgruppen, um deren Sichtweisen und Probleme einbinden zu können

Die Workshops und Kooperationen dienen vor allem dazu, die einzelnen Sichtweisen und Probleme der verschiedenen Bevölkerungsgruppen verstehen und in die Ausarbeitung der Maßnahmen miteinbinden zu können. Die Workshops sollen ebenso gendergerecht stattfinden, das heißt sie werden zu unterschiedlichen Zeitpunkten in unterschiedlichen Arbeitsgruppen durchgeführt, um jedem:jeder Raum für seine:ihre Meinung geben zu können.

C 2.9 Förderprogramme

spezifisch für jede Alters- und Bevölkerungsgruppe

Die Förderprogramme sollen die in 2.8 erarbeiteten Maßnahmen mit der Bevölkerung finanziell unterstützen. Dadurch erhält jede Bevölkerungsgruppe einen gleichen Anteil an Förderungen, was wiederum das Ziel der Chancengleichheit bekräftigt.