

# MOBILITÄT UND VERKEHR

## Ausgangslage

Aufgrund seiner geografischen Situation weist das Burgenland einen hohen Anteil beim Individualverkehr auf. Im Rahmen der Ökologisierung des Verkehrswesens ist es die Zielsetzung der Landesregierung, den öffentlichen Verkehr weiter auszubauen sowie den Anteil von alternativen Antriebsformen beim Individualverkehr in den kommenden Jahren zu erhöhen. Angesichts eines hohen Anteils an Pendlern spricht sich die Landesregierung dafür aus, dass bei politischen Steuerungsmaßnahmen weiterhin soziale Faktoren entsprechend berücksichtigt werden.

### 125. Ausbau des Bahnverkehrs

Unser Ziel ist es, die Anzahl der Bahnfahrten im Burgenland weiter zu erhöhen. Durch die Modernisierung der Bahnhöfe und dem weiteren Ausbau von Park&Ride-Anlagen wollen wir Bahnfahren für noch mehr Burgenländer attraktiv machen. Mittel- bis langfristig wollen wir jeweils einen Verkehrsknotenpunkt im Nordburgenland sowie im Südburgenland errichten, um so insbesondere die öffentliche Verkehrsverbindung in den Großraum Wien weiter auszubauen. Neben diesen Maßnahmen kann auch die Errichtung einer Eisenbahnschleife beim Bahnhof Ebenfurth zu wesentlichen Verbesserungen der burgenländischen Pendlerinnen und Pendler führen, weshalb diese vom Land Burgenland ausdrücklich unterstützt wird. Bis spätestens Ende 2020 muss daher geklärt werden, ob die Errichtung der Schleife Ebenfurth bis 2026 umgesetzt werden kann. Durch die Verdichtung des Bahnangebotes (Taktlückenschließungen, zusätzliche Bestellungen) vor allem im Nord- und Mittelburgenland sollen zusätzliche Anreize für tausende Burgenländerinnen und Burgenländer geschaffen werden, auf den Zug umzusteigen und bequem von daheim in die Arbeit und wieder retour zu kommen. Im Südburgenland wollen wir mit der Elektrifizierung und Gesamtertüchtigung der Strecke Jennersdorf – Graz eine erhebliche Fahrzeitverkürzung (auf ca. 1 Stunde) erreichen.

### 126. Verhinderung eines Breitspur-Güterterminals im Nordburgenland

Einer angedachten Errichtung eines Güterterminals in der Grenzregion Bruck an der Leitha - Neusiedl am See als Knotenpunkt der chinesischen Seidenstraße nach Europa stehen wir sehr skeptisch gegenüber. Wir sprechen uns klar gegen das Projekt aus. Die Verkehrsbelastung in der Region würde durch das Güter-Terminal ins Unerträgliche steigen, das ist der Bevölkerung keinesfalls zumutbar. Daher werden wir uns intensiv für die Interessen der Anrainer einsetzen.

#### Maßnahmenplan

Modernisierung der Bahnhöfe  
(laufend)

Ausbau Park&Ride-Anlagen (laufend)

Bis Ende 2020: Evaluierung  
Errichtung Eisenbahnschleife  
Ebenfurth – sonst Verstärkung  
Busmodelle für Pendler

Schaffung zwei zentraler  
Verkehrsknotenpunkte im Nord-  
und Südburgenland (langfristig)

Verdichtung des Taktangebots  
(laufend)

Elektrifizierung Strecke  
Jennersdorf-Graz

## 127. Evaluierung und Überarbeitung der Gesamtverkehrsstrategie

Grundlage für alle Aktivitäten zum Thema Mobilität und Verkehr im Burgenland ist die im Jahr 2014 ausgearbeitete Gesamtverkehrsstrategie. Diese wurde im Jahr 2014 im bisher größten Bürgerbeteiligungsprozess des Landes unter Miteinbeziehung aller relevanten Stellen und Organisationen erarbeitet. Die Gesamtverkehrsstrategie stellt den übergeordneten Rahmen für die mittel- und langfristige Entwicklung des regionalen Verkehrssystems dar. Anhand der Gesamtverkehrsstrategie kann die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit von Einzelmaßnahmen im Hinblick auf ihren Beitrag zur Erreichung der definierten Zielsetzungen geprüft werden. Diese Gesamtverkehrsstrategie soll nun evaluiert und an die neuen Gegebenheiten (vor allem im Sinne von Klimaschutz und alternativer Mobilität) angepasst werden. In der Gesamtverkehrsstrategie 2020 soll auch verankert sein, dass sämtliche Maßnahmen der Verkehrskoordination von einer landesnahen Stelle gesteuert werden.

Diese Gesamtverkehrsstrategie soll insbesondere unter Bedachtnahme auf eine angestrebte Ökologisierung im Verkehrsbereich erstellt werden.

Ein wichtiger Punkt dieser Gesamtverkehrsstrategie wird daher die Stärkung von regionalen Verkehrslösungen mit Bus und Rad sein. Mit der Einführung eines ersten Mikro-ÖV-Systems ist im Jahr 2000 ein wichtiger Grundstein für den öffentlichen Nahverkehr geschaffen worden. Heute legen die burgenländischen Gemeindebusse im Jahr durchschnittlich ca. 350.000 Kilometer zurück und befördern etwa 100.000 Personen. Um Lücken im öffentlichen Verkehrsnetz zu schließen, soll dieses weiterentwickelt werden. Um die Gemeinden dabei besser finanziell zu entlasten, wollen wir auch die Förderquoten anheben. Das Mikro-ÖV-System soll von einer zentralen Stelle aus koordiniert werden. Das Ziel, welches im Masterplan Radfahren gesetzt wurde – die Verdopplung des Anteils am Radverkehr bis 2030 – soll in den nächsten fünf Jahren konsequent weiterverfolgt werden. Es ist geplant, ein alltagstaugliches Radgrundnetz zu konzipieren. Weiters soll bei allen Straßenerrichtungen und Straßensanierungen die Radfahrer- und Fußgängerfreundlichkeit geprüft werden. Bei Gebäuden der öffentlichen Hand ist es das Ziel, auch die Bedürfnisse von Radfahrern zu berücksichtigen (z.B. Duschen und Spinde für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, sichere und überdachte Radabstellplätze beim Eingang). Fünf Dienst-E-Bikes sollen für Mitarbeiter des Amtes der Burgenländischen Landesregierung für Dienstoffahrten innerhalb von Eisenstadt bereitgestellt werden. Weiters soll die Förderung für Elektromobilität (E-Bikes, Elektroautos) angehoben werden.

### Maßnahmenplan

Bis 1.7.2021:  
Überarbeitung  
Gesamtverkehrsstrategie

### **128. Forderung nach Reform der Pendlerpauschale**

Das derzeitige Modell der Pendlerpauschale bevorzugt Spitzenverdiener und benachteiligt Arbeitnehmer, die weitere Fahrtstrecken zurücklegen müssen. Die derzeitige Formulierung im Regierungsprogramm der Bundesregierung „Ökologisierung und Erhöhung der Treffsicherheit der Pendlerpauschale“ lässt einigen Interpretationsspielraum zu. Das Land Burgenland setzt sich für ein kilometerbezogenes Pendlergeld ein. Dieses würde auch mehr Fairness und Transparenz bedeuten.

Konkrete Forderungen:

- Jeder gefahrene Kilometer zählt und ist gleich viel wert
- Nicht die Einkommenshöhe, sondern die tatsächliche Fahrtstrecke entscheidet.
- Kleine und mittlere Einkommen profitieren im Vergleich zur derzeitigen Regelung überdurchschnittlich – es gibt keine Verlierer!
- Steuergutschrift (= Negativsteuer-Wirkung) für Geringverdiener und Teilzeitbeschäftigte.
- Die derzeitige Differenzierung von „großer“ und „kleiner“ Pauschale fällt ebenso weg wie der damit verbundene Nachweis der „Zumutbarkeit“ öffentlicher Verkehrsmittel: Das System wird einfacher und transparenter!
- Harmonisierung mit dem geplanten 1-2-3 Ticket der Bundesregierung.

Die zentrale Zielsetzung der Landesregierung ist klar: Eine etwaige Ökologisierung der Pendlerpauschale darf nicht dazu führen, dass jene, die auf das Auto angewiesen sind, benachteiligt werden.

#### **Maßnahmenplan**

Abstimmungsmaßnahmen mit der Bundesregierung

### **129. Evaluierung zweite Mobilitätszentrale**

Die Mobilitätszentrale am Domplatz in Eisenstadt fungiert als wichtige Informationsstelle für Gemeinden, Schulen, Betriebe, Touristen, Pendler, usw. Diese soll weiterhin erhalten und durch das Additionalitätsprogramm finanziert werden. Eine Zweigstelle im Südburgenland wäre eine gute Ergänzung als Service für die Südburgenländerinnen und Südburgenländer. Eine Umsetzung ist abhängig von der Ausgestaltung der EU-Förderrichtlinien in der neuen Förderperiode.

#### **Maßnahmenplan**

Evaluierung und Umsetzung abhängig von den künftigen Förderrichtlinien der EU

### **130. Stärkung Buslinie Südburgenland – Graz**

Derzeit werden die Buslinien (Betriebsstart 1.3.2020) von Güssing nach Graz sowie von Oberwart nach Graz durch die ÖBB Postbus GmbH betrieben. Sofern wirtschaftlich darstellbar, sollen diese im Eigenbetrieb (durch das Land bzw. eine Landes-tochter) organisiert werden. Synergien durch die Mobilitätszentrale (Bürostandort, Verwaltungsmitarbeiter), Straßenmeistereien (Betankung, Wartung, Reparaturen, Reinigung der Fahrzeuge) und Baudirektion (z.B. Lenkpersonal) könnten genutzt werden.

#### **Maßnahmenplan**

Ende 2020:  
Evaluierung Eigenbetrieb der Buslinie

### **131. Modernisierung und Sicherheitsausbau des Straßennetzes**

Neben dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs bedarf es aber auch eines klugen Mix an Maßnahmen im Straßenbau. Denn: Aufgrund der regionalen Struktur sind noch immer viele Burgenländerinnen und Burgenländer bei ihrem täglichen Weg zur Arbeit auf den PKW angewiesen. Daher müssen wir weiter für ein gut ausgebautes Straßennetz sorgen, damit jeder im Burgenland sicher unterwegs sein kann. Neben der Sanierung und dem Ausbau von Landes- und Gemeindestraßen unterstützt das Land daher den Neubau der S7-Schnellstraße, die Verbreiterung der A4-Ostautobahn, die Errichtung von Lärmschutzeinrichtungen entlang hochrangiger Straßenwege sowie den Sicherheitsausbau der S31 und S4 durch eine bauliche Trennung der Fahrstreifen.

#### **Maßnahmenplan**

Neubau S7-Schnellstraße (laufend)

Verbreiterung der A4

Sicherheitsausbau S31 und S4

### **132. Lärmschutzmaßnahmen an der A3**

Mit der Errichtung der Lärmschutzwand entlang der A3 bei Großhöflein setzen wir einen wichtigen Schritt, um die Anrainer deutlich zu entlasten. Die nunmehr gefundene Lösung bedeutet weniger Lärm und mehr Lebensqualität für die Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde. Zudem ist diese Einigung ein Musterbeispiel dafür, wie wir im Burgenland Politik – gerade im Verkehrsbereich – verstehen: Wir fahren nicht über die Bevölkerung drüber, sondern nehmen ihre Anliegen und Sorgen ernst und suchen gemeinsam nach Wegen, die uns zum Ziel führen - und das zur Zufriedenheit aller Beteiligten. Als weiterer Bestandteil des Lärmschutz-Paketes wird der gesamte Streckenabschnitt zwischen Müllendorf und Eisenstadt mit lärm-minderndem Asphalt ausgestattet.

#### **Maßnahmenplan**

Bis Ende 2020:

Bauvorbereitende Maßnahmen

Bis Ende 2021:

Errichtung Lärmschutzwand

### **133. Einsatz gegen Verlängerung der A3**

Die im Bundesstraßengesetz gelistete Verlängerung der Südostautobahn A3 vom Knoten Eisenstadt bis zur Staatsgrenze bei Klingenbach ist seit Jahren ein vieldiskutiertes Projekt im Nordburgenland. Ein Ausbau der A3 hätte eine Steigerung des Verkehrsaufkommens, vor allem durch Transit- und Schwerverkehr, zur Folge und bringt damit große Nachteile für die Bevölkerung in der gesamten Region. Derzeit orte wir keine Zustimmung in den Gemeinden. Die Burgenländische Landesregierung wird daher an die Bundesregierung herantreten, um eine zu erwartende Mehrbelastung der betroffenen Gemeinden endgültig zu verhindern und daher den Passus „Verlängerung der A3 - Wulkaprodersdorf – Staatsgrenze bei Klingenbach“ aus dem Bundesstraßengesetz zu streichen.

#### **134. Sicherheitsausbau der S31 bis Oberpullendorf**

Für noch mehr Sicherheit auf der S31 sollen die zwölf Kilometer von Weppersdorf/ Markt St. Martin bis zur Anschlussstelle Oberpullendorf Süd und Zubringer Stoob saniert und bis Oberpullendorf Nord ein Sicherheitsausbau mit einer Mitteltrennung umgesetzt werden.