

# GVVS 21

**Gesamtverkehrsstrategie Burgenland**  
Zukunftsthemen der Mobilität



# GVS 21

**Gesamtverkehrsstrategie Burgenland**  
Zukunftsthemen der Mobilität

# Inhalt

<b>VORWORT</b>	4
<b>HIGHLIGHTS DER GVS21 – KURZZUSAMMENFASSUNG</b>	6
<b>GVS21 – ZUKUNFTSTHEMEN DER MOBILITÄT</b>	8
<b>DIE NEUE AUSGANGSLAGE</b>	9
Aufbauen auf Erreichtem – Ein kurzer Rückblick	9
Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Burgenland	12
Globale Trends und neue Zielvorgaben	16
<b>FOKUS AUF SCHLÜSSELTHEMEN</b>	18
Handeln mit klarer Ausrichtung	18
Handeln nach klaren Prinzipien	19
<b>ZUKUNFTSTHEMA 1 – ACHSEN, DER SCHNELLE UND DIREKTE WEG IN DIE ZENTREN</b>	20
Zielgerichteter Ausbau der Bahninfrastruktur	24
Bus- und Bahnangebote auf einem neuen Niveau	26
Sicher unterwegs auf hochrangigen Straßenachsen	28
<b>ZUKUNFTSTHEMA 2 – MULTIMODALE KNOTEN, ANBINDUNG FÜR ALLE</b>	30
Multimodale Drehscheiben und Knoten	34
„Burgenland Mobil“ in der Region und zu den Knoten	36
Sicherer und umweltfreundlicher PKW-Verkehr zu den Knoten	37
Ausbau Park&Ride, Bike&Ride sowie Park&Drive	38
Begleitpaket Multimodalität	39
Umschlagplätze für den Güterverkehr	39
<b>ZUKUNFTSTHEMA 3 – UNSERE ORTE, LEBENDIG UND LEBENSWERT</b>	40
Durchgängige und sichere Infrastruktur für Aktive Mobilität	44
Attraktive und sichere Ortszentren	45
Zusammenspiel von Raumentwicklung und Mobilität	47
<b>ZUKUNFTSTHEMA 4 – STRUKTUREN, DIE VIELES ERMÖGLICHEN</b>	48
Die Mobilitätsdienstleister des Burgenlandes	52
Öffentlicher Verkehr aus einem Guss	53
Kooperation für beste Ergebnisse	54
Exkurs – Gemeinsame Strategie mit Niederösterreich und Wien	55
<b>ZUKUNFTSTHEMA 5 – MOBILITÄTSMANAGEMENT, DAS HÜRDEN ABBAUT</b>	56
Mobilitätsmanagement-Offensive	60
Kampagnen und Information	62
<b>ALLE MASSNAHMEN IM DETAIL</b>	64
<b>IMPRESSUM</b>	84

# Vorwort



Seit der Erarbeitung der letzten Gesamtverkehrsstrategie Burgenland 2014 sind sieben Jahre vergangen, in welchen sich die globalen wie auch regionalen Rahmenbedingungen deutlich verändert haben.

Eine Vielzahl an Projekten und Maßnahmen wurde in unserem Bundesland im Bereich Verkehr und Mobilität bereits wirkungsvoll umgesetzt. Auf diesen Erfolgen möchten wir weiter aufbauen und so eine Vorreiterrolle im Klimaschutz übernehmen. Bei der Produktion von Elektrizität aus Windkraft hat sich unser Land schon sehr gut positioniert, und auch der Ausbau der Photovoltaik wird verstärkt fortgesetzt. Darüber hinaus haben wir uns das Ziel gesetzt, bei der Elektromobilität und bei der Aktiven Mobilität – zum Beispiel Radfahren – eine führende Position einzunehmen.

Die neue Gesamtverkehrsstrategie 2021 liegt nun als Landesstrategie für den Verkehrs- und Mobilitätsbereich vor. Wir schaffen damit die Grundlagen, um den Klimaschutz im Burgenland weiter voranzutreiben, den Wirtschaftsstandort nachhaltig und sozial verträglich weiterzuentwickeln sowie die hohe Lebensqualität zu sichern. Mobilität muss weiterhin für jede und jeden im Burgenland leistbar bleiben. Die neue Gesamtverkehrsstrategie bietet daher konkrete Ansätze für ein neues, attraktives System des öffentlichen Verkehrs, das die Zugänglichkeit erleichtert, die Versorgung aller Gemeinden wesentlich verbessert und mit der Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH einen neuen Player im Bereich des öffentlichen Verkehrs etabliert. Wesentlich ist, dass auch in den peripheren Regionen für eine gute Anbindung gesorgt wird.

Bei der Erstellung der Strategie war mir die aktive Beteiligung der Burgenländerinnen und Burgenländer ein großes Anliegen, denn wir wollen uns an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientieren. Die Interessen der Bevölkerung stehen im Vordergrund, und hier setzt die Strategie mit ihren fünf identifizierten Zukunftsthemen auch direkt an. Damit einher gehen letztendlich 141 innovative und zukunftssichere, aber auch mutige Maßnahmen mit klar definierten Zuständigkeiten und Umsetzungshorizonten für die nächsten Jahre.

Gerade im ländlich geprägten Burgenland ist es besonders wichtig, klimafreundliche und leistbare Mobilitätsangebote für jede und jeden zu kombinieren und das Angebot im öffentlichen Verkehr zu verbessern.

Ich bedanke mich sehr herzlich bei allen Burgenländerinnen und Burgenländern, die sich am Prozess der Strategieentwicklung beteiligt haben!

**Hans Peter Doskozil**  
Landeshauptmann von Burgenland

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname, likely 'H. P. Doskozil'.



Das Burgenland, einerseits östlichstes Bundesland Österreichs, andererseits im Herzen Europas gelegen, steht aufgrund seiner Lage und seiner Struktur stets vor der Herausforderung, Verkehr und Mobilität anhand der gegenwärtigen Rahmenbedingungen weiterzuentwickeln. Es hat sich der Anforderung zu stellen, dass seine Bewohnerinnen und Bewohner möglichst schnell und sicher in die Zentren kommen wollen. Dies setzt ein Verkehrssystem voraus, zu dem alle Burgenländerinnen und Burgenländer uneingeschränkt Zugang haben. In den vergangenen Jahren konnten bereits große Schritte gemacht und wichtige Ziele erreicht werden. Nun gilt es, sich den Zukunftsthemen der Mobilität zuzuwenden.

Für uns Burgenländerinnen und Burgenländer ist die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes, aber auch des Bildungszentrums, der Einkaufsmöglichkeit, des Freizeitentrums u. v. m. ein wesentliches Anliegen. Mindestens genauso wichtig ist jedoch ein lebenswertes und sicheres Wohnumfeld. Eine Ende 2020 breit angelegte Online-Befragung hat gezeigt, dass neben dem Wunsch nach mehr Verkehrsverbindungen auch die Themen Radinfrastruktur, Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung die Menschen bewegen. Die Heimatgemeinde, die aufgrund von verkehrsberuhigenden Maßnahmen als lebendiger und lebenswerter Ort wahrgenommen werden will, gewinnt mehr und mehr an Bedeutung. Hier möchte man auf kurzen Wegen mit Freunden und Familie ins Zentrum gelangen und anschließend dort verweilen! Durch Aktive Mobilität, Radfahren oder Zufußgehen wird auch das Leben im Ort gestärkt – man fährt mit einem Fahrrad automatisch weniger zum Supermarkt am Ortsrand und kauft beim Greißler im Ort, weniger, aber öfter. Dafür sind u. a. attraktive Radwege nötig, die das Land fördert und baut, aber auch ein kluges Ineinandergreifen von Verkehrsplanung und Raumordnung.

Um dieses Idealbild zu erreichen, benötigt es klare und starke Strukturen sowie integrierte Planungsprozesse, bei denen vorhandene Räume und notwendige Infrastruktur nicht konträr zueinander stehen, sondern sich Raumstrukturen, Mobilitätsbedürfnisse und Verkehrsinfrastruktur optimal ergänzen.

Die neue Gesamtverkehrsstrategie Burgenland, GVS21 – Zukunftsthemen der Mobilität, liefert dafür die notwendige strategische Grundlage und ist ein wichtiges Instrument für zukünftige Planungen des Verkehrssystems!

**Heinrich Dorner**  
Landesrat

# Highlights der GVS21

## Kurzzusammenfassung

Klimaschutzziele und damit einhergehend die notwendige Ökologisierung des Verkehrssystems stellen eine große Herausforderung dar. Das Land Burgenland stellt sich dieser und will bei der Elektromobilität und dem Radverkehr zu den führenden Bundesländern gehören. Auch der öffentliche Verkehr soll weiter gestärkt werden. Dies alles erfordert mutige neue Lösungen. Die GVS21 bringt daher eine Neuaufstellung des Verkehrssystems im Burgenland mit sich. Klare Entscheidungen für die zukünftige Mobilität wurden getroffen, umfangreiche Mittel werden dafür bereitgestellt.

Das Handeln wird auf fünf Zukunftsthemen fokussiert. Einem klaren Zielbild folgend werden Lösungen umgesetzt, mit denen das Burgenland neue Wege gehen und alte Pfade zurücklassen will. Lösungen, die das Mobilitätssystem auf zukünftige Herausforderungen vorbereiten.

Die fünf Zukunftsthemen sind:

- **1. Achsen, der schnelle und direkte Weg in die Zentren** – Es werden Infrastrukturen und neue Angebote geschaffen, die den öffentlichen Verkehr zur attraktiven Wahl machen.
- **2. Multimodale Knoten, Anbindung für alle** – Erschließung der Fläche über neue Angebote und reibungslose Verknüpfung aller Verkehrsmittel in neuen Drehscheiben.
- **3. Unsere Orte, lebendig und lebenswert** – Ein sicheres und attraktives Umfeld lässt die Menschen gerne zu Fuß gehen und mit dem Rad fahren.
- **4. Strukturen, die vieles ermöglichen** – Klare und zielgerichtete Strukturen und Herangehensweisen ermöglichen Verkehrsangebote in neuer Qualität.
- **5. Mobilitätsmanagement, das Hürden abbaut** – Bewusstsein und Wissen über die Vorzüge der neuen Mobilitätsangebote wird geschaffen.



Insgesamt umfasst das ehrgeizige Maßnahmenprogramm der GVS21 über 140 konkrete Maßnahmen für die künftige Mobilität im Burgenland. Einige ausgewählte Schlüsselprojekte davon sind:

- **umfangreiches Ausbaupaket Bahninfrastruktur**, das Angebote von gänzlich neuer Qualität ermöglicht (z. B. aus dem Raum Eisenstadt in nur knapp über einer halben Stunde nach Wien)
- **Linienbusverkehr neu** – „RegioPlus“- und „Regio“-Busse mit einheitlichem Takt und ausgedehnten Betriebszeiten
- **Mobilitätsdrehscheiben** als die höchstrangigen Knotenpunkte mit vielfältigen Angeboten, erstes Projekt dabei ist die neue Mobilitätsdrehscheibe Region Eisenstadt
- **Burgenland Mobil<sup>1</sup>** – als gänzlich neues, vollwertiges, aber zugleich flexibles ÖV-Angebot für alle Regionen abseits der ÖV-Achsen
- **Ausbau Radinfrastruktur** für den Alltagsradverkehr – Die Radbasisnetze werden konsequent umgesetzt und in weiteren Regionen neue konzipiert
- **Leuchtturmprojekte für Ortszentren mit hoher Aufenthaltsqualität** – in Pilotgemeinden werden Vorzeigeprojekte für ein fußgänger- und radfahrerfreundliches Umfeld in Ortskernen geschaffen
- **VBB als neuer Verkehrsdienstleister** – Die Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH (VBB) als Landestochter ermöglicht als burgenländischer Arbeitgeber flexibles Handeln und Verkehrsangebote, die sonst nicht möglich wären
- **Integrierter öffentlicher Verkehr** – Der ÖV wird erstmals vollkommen integriert gedacht, von Planung über Auskunft bis Ticketing, egal ob Linienverkehr oder flexible Angebote
- **Mobilitätsmanagement-Offensive** – die Gemeinden, Betriebe, den Tourismus und die Schulen am Weg zu nachhaltiger Mobilität intensiv einbindet

<sup>1</sup>Arbeitstitel

# GVS21

## Zukunftsthemen der Mobilität

Nachdem eine Evaluierung der Verkehrsstrategie aus 2014 anstand, zeigte sich recht bald, dass es mit einer bloßen Fortschreibung nicht getan sein wird. In diesen sieben Jahren haben sich die Rahmenbedingungen in einer Art und Weise geändert, die nach neuen und mutigen Antworten verlangt. Der Verkehrsbereich im Burgenland muss neu gedacht werden. Dieser Herausforderung stellt sich diese nun hier vorliegende Gesamtverkehrsstrategie 2021 (GVS21). Trotz aller pandemiebedingten Erschwernisse ist es gelungen, in einem kompakten und fokussierten Strategieprozess die Bevölkerung mittels breit angelegter Online-Befragung ebenso einzubinden wie mittels Fach-Workshops Expertinnen und Experten aus dem Verkehrs-, Umwelt- und Raumplanungsbereich. So gelang es, Wünsche, Bedürfnisse und Know-how abzuholen und die Strategie auf breite Beine zu stellen.

Im Gegensatz zu thematisch breit angelegten Strategieprozessen wurde auf wenige, aber umso ausschlaggebendere Themen fokussiert. Jene Themen, welche für das Verkehrssystem im Burgenland in Zukunft entscheidend sein werden.

Für diese Themen wurden Lösungen erarbeitet, die:

- attraktiv für die Burgenländerinnen und Burgenländer sind, sprich die passende Lösung für ihre Mobilitätsbedürfnisse liefern,
- spezifische Stärken des Burgenlandes für eine Vorreiterrolle nutzen,
- innovativ sind und damit neue, bessere Organisationsformen, Produkte und Prozesse anstoßen,
- Entwicklungen nicht hinterherrennen, sondern gleichermaßen robust und flexibel für künftige Herausforderungen sind.



Abb. 1: Strategieprozess GVS21



# Die neue Ausgangslage

## Aufbauen auf Erreichtem Ein kurzer Rückblick

Vor sieben Jahren wurde die letzte Gesamtverkehrsstrategie des Landes Burgenland beschlossen und präsentiert. Vieles ist seither geschehen. Nicht nur die Rahmenbedingungen haben sich geändert (dazu später), es wurde auch eine Vielzahl an Projekten umgesetzt, von Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr (ÖV) über Sicherheitsmaßnahmen im Straßenverkehr bis hin zum immer mehr ins Blickfeld rückenden Radverkehr. All dies bildet ein Fundament, auf dem bei künftigen Maßnahmen aufgebaut werden kann.

Und auch die eine oder andere noch nicht umgesetzte Maßnahme liefert wertvolle Erkenntnisse für den Strategieprozess zur Erarbeitung der neuen Gesamtverkehrsstrategie.

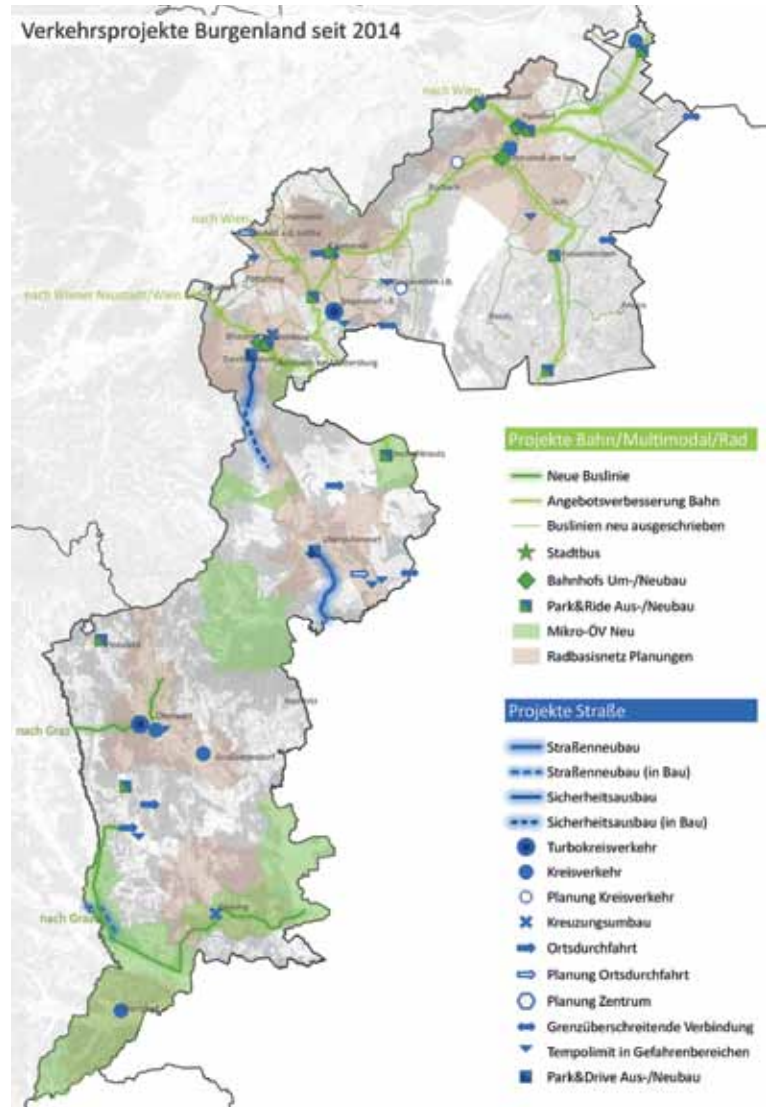


Abb. 2: Umgesetzte Verkehrsprojekte (Auswahl) von 2014 bis 2021

# Schlüsselprojekte

Umgesetzte Schlüsselprojekte der letzten Jahre waren:

- Verdichtungen im Bahnangebot
- Neuvergabe der Busleistungen im Nordburgenland
- Umbau bzw. Neubau der Bahnhöfe Mattersburg, Neusiedl am See, Parndorf Ort und Bruckneudorf
- Direktverbindungen von der Mattersburger Bahn nach Wien
- Südburgenland-Busse direkt nach Graz
- Ausbau von Park&Ride- und Park&Drive<sup>2</sup>-Stellplätzen und Erstellung der P&R-Strategie
- Fertigstellung der B 61a bis zur Staatsgrenze
- Baustart der S 7 Fürstenfelder Schnellstraße
- Konsequente Umsetzung von Verkehrssicherheitsvorhaben im Bundes- und Landesstraßennetz
- Lehrgänge für kommunale Mobilitätsberaterinnen und -berater
- Erstellung E-Mobilitätsstrategie
- Neue Förderschiene für Mikro-ÖV<sup>3</sup> und Umsetzung von Projekten im Mittel- und Südburgenland
- Erstellung des Masterplans Radfahren und Konzeption von Radbasisnetzen rund um alle Bezirksvororte
- Neue Förderrichtlinie für den Alltagsradverkehr
- Motivations-Offensive Radverkehr (von Burgenland radelt über Radfeste bis hin zu Radpilotgemeinden)



<sup>2</sup> Parkplatz für die Weiterfahrt in selbstorganisierten Fahrgemeinschaften

<sup>3</sup> bedarfsgesteuertes, flexibles Verkehrsangebot mit Sammelfahrten nach Voranmeldung



Die maßgeblichen Verbesserungen lagen im Bereich des öffentlichen Verkehrs in der Verdichtung der Angebote bzw. in der Qualitätssteigerung bei Fahrzeugen und Fahrgastinformation und im Straßenverkehr in den vielen Maßnahmen zu einer erhöhten Verkehrssicherheit. Auch Bewusstseinsbildung und Information sowie Planungsprozesse wurden konsequent vorangetrieben. Lange Vorbereitungsprozesse haben hingegen Fortschritte im Bereich der Bahninfrastruktur gebremst. Hier stehen Grundsatzentscheidungen aus, deren Umsetzung nun konsequent in Angriff genommen wird.

Bei allen Formen der individuellen Mobilität muss im Vordergrund stehen, dass sich die Menschen sicher bewegen kön-

nen. Daher hatte die Strategie aus 2014 auch einen Schwerpunkt auf das Thema Verkehrssicherheit gesetzt.

Viele Maßnahmen wurden realisiert oder befinden sich in Umsetzung (wie etwa der Sicherheitsausbau der S31).

Die Zahl der Unfälle mit Personenschaden ist im mehrjährigen Durchschnitt<sup>4</sup> trotz eines höheren Verkehrsaufkommens leicht zurückgegangen. Für das langfristige Ziel, Verkehrstote im Burgenland gänzlich zu vermeiden, muss die Verkehrssicherheit als Querschnittsmaterie auch in dieser Gesamtverkehrsstrategie eine prioritäre Rolle im gesamten Handeln spielen.

## Die Mobilitätsbedürfnisse der Menschen im Burgenland

Wie bewegen sich die Burgenländerinnen und Burgenländer heute? Welche Anforderungen und Wünsche haben sie an Mobilitätsangebote? Eine Strategie, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren will, braucht Antworten auf diese Fragen. Daher wurde im November und Dezember 2020 eine breit angelegte Online-Befragung<sup>5</sup> durchgeführt, an der sich über 6.000 Personen beteiligt haben.

Mehr als 2.900 über die vorgegebenen Fragen hinausgehende Anregungen zeichneten ein umfangreiches und teils auch kontroverses Bild der individuellen Vorstellungen über die zukünftigen Mobilität im Burgenland. Diese Strategie greift all diese Wünsche und Anregungen bestmöglich auf und begründet auch, warum die eine oder andere Maßnahme keinen Eingang fand.

Rückschlüsse, die bereits die Bevölkerungsbefragung nahelegt, lassen sich auch in weiteren Statistiken und Datengrundlagen der vergangenen Jahre ablesen:

Das Burgenland ist und bleibt ein Land der Pendlerinnen und Pendler. Von einer bereits hohen Ausgangslage nahm der Anteil der Berufstätigen, die ihren Arbeitsplatz außerhalb ihres Heimatbezirks bzw. sogar außerhalb des Burgenlandes haben, weiter auf nunmehr knapp 74.000 Personen oder über 52% zu. Den Verbindungen in die großen Arbeitszentren wie Wien, den Wiener Südraum bis Wiener Neustadt, die Flughafenregion Wien oder den Raum Graz und in die grenznahen, steirischen Bezirkshauptorte kommt somit ebenso weiterhin große Bedeutung zu, wie jenen in die innerburgenländischen Arbeitszentren, insbesondere den Bezirksvororten.

Wenngleich die Online-Befragung nicht vollständig repräsentativ sein kann, konnte eine klare Richtung für den Strategieprozess mitgenommen werden. Die wichtigsten Erkenntnisse im Überblick:

### So bewegen sich die Burgenländerinnen und Burgenländer fort ...

- 90% der Befragten haben Zugang zu mindestens einem PKW, für 3% der Befragten steht dabei ein E-PKW zur Verfügung
- 68% nutzen ein klassisches Fahrrad, 18% haben ein E-Fahrrad
- 67% aller Befragten kennen bedarfsorientierten Verkehr, nutzen ihn aber nicht; nur 3% nutzen ihn mehrmals pro Monat
- Car-Sharing wird von 91% der Befragten gekannt, lediglich 1% der Befragten nutzt Car-Sharing jedoch regelmäßig.

<sup>4</sup> Unfälle mit Personenschaden (Bgl.) im Durchschnitt 2012–2014 bzw. 2017–2019 845 bzw. 825 (Quelle: Statistik Austria)

<sup>5</sup> Online-Befragung 21. Nov.–10. Dez. 2020 6.115 Teilnehmende, davon 5.979 Fragebögen auswertbar, Ø-Alter: 48 Jahre

### Das Burgenland pendelt

Rund die Hälfte aller Befragten (47%) hat die Arbeits-/Ausbildungsstätte in einem anderen Bundesland. 70% fahren mit dem Auto zur Arbeits-/Ausbildungsstätte, rund 20% nutzen den ÖV.

### Gerne auch einmal zu Fuß und mit dem Rad

Kurze Wege in der Gemeinde werden zu über einem Drittel (36%) zur Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt.

### Top-3-Gründe für die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel

#### PKW

1. Schnell am Ziel
2. Zeitlich unabhängig
3. Kein geeigneter ÖV-Anschluss vorhanden

#### Fahrrad

1. Gesundheitsaspekt
2. Umweltschonend
3. Finanziell günstiger

#### Bus und Bahn

1. Komfortabler
2. Umweltschonend
3. Finanziell günstiger

### E-Mobilität noch nicht für alle ein Thema

13% der Befragten könnten sich vorstellen, in den nächsten 5 Jahren einen E-PKW anzuschaffen. Vor allem die Anschaffungskosten müssten dabei bei E-PKWs geringer sein. Es gibt aber auch noch Vorbehalte.

### Fahrtangebot wichtiger als der Preis für eine häufigere Nutzung der Öffis

1. Häufigere Verbindungen
2. Mehr Direktverbindungen
3. Kürzere Fahrzeiten

### Sichere Infrastruktur ausschlaggebend für häufigere Fahrradnutzung

1. Durchgängiges Radwegenetz
2. Mehr verkehrsberuhigte Bereiche
3. Bessere/diebstahlsichere Radabstellanlagen

### Die Themen öffentlicher Verkehr und Anbindung der Zentren werden als wichtigste der grundlegenden Handlungsbereiche gesehen. Straßenneubau wird als weniger relevant erachtet.

#### 1. Öffentlicher Verkehr

2. Verkehrsverbindungen im Burgenland
3. Verkehrssicherheit
4. Verkehrsverbindungen in Ballungszentren
5. Umsteigefreie Verbindungen im öffentlichen Verkehr
6. Erhaltung (Sanierung) von Straßeninfrastruktur

### Als spezifische Themen werden ein attraktives und auch für Kinder sicheres Umfeld im eigenen Ort am häufigsten genannt

#### 1. Sichere Schulwege in der Wohngemeinde

2. Lebendiges Ortszentrum in der Wohngemeinde
3. Schnelle Direktverbindungen in die Ballungszentren über attraktive regionale Umsteigeknoten

Mehr als 2.900 über die vorgegebenen Fragen hinausgehende Anregungen zeichneten ein umfangreiches und teils auch kontroverses Bild der individuellen Vorstellungen über die zukünftige Mobilität im Burgenland. Diese Strategie greift all diese Wünsche und Anregungen bestmöglich auf und begründet auch, warum die eine oder andere Maßnahme keinen Eingang fand.

Rückschlüsse, die bereits die Bevölkerungsbefragung nahelegt, lassen sich auch in weiteren Statistiken und Datengrundlagen der vergangenen Jahre ablesen:

Das Burgenland ist und bleibt ein Land der Pendlerinnen

und Pendler. Von einer bereits hohen Ausgangslage nahm der Anteil der Berufstätigen, die ihren Arbeitsplatz außerhalb ihres Heimatbezirks bzw. sogar außerhalb des Burgenlandes haben, weiter auf nunmehr knapp 74.000 Personen oder über 52% zu. Den Verbindungen in die großen Arbeitszentren wie Wien, den Wiener Südraum bis Wiener Neustadt, die Flughafenregion Wien oder den Raum Graz und in die grenznahen steirischen Bezirkshauptorte kommt somit ebenso weiterhin große Bedeutung zu wie jenen in die innerburgenländischen Arbeitszentren, insbesondere den Bezirksvororten.

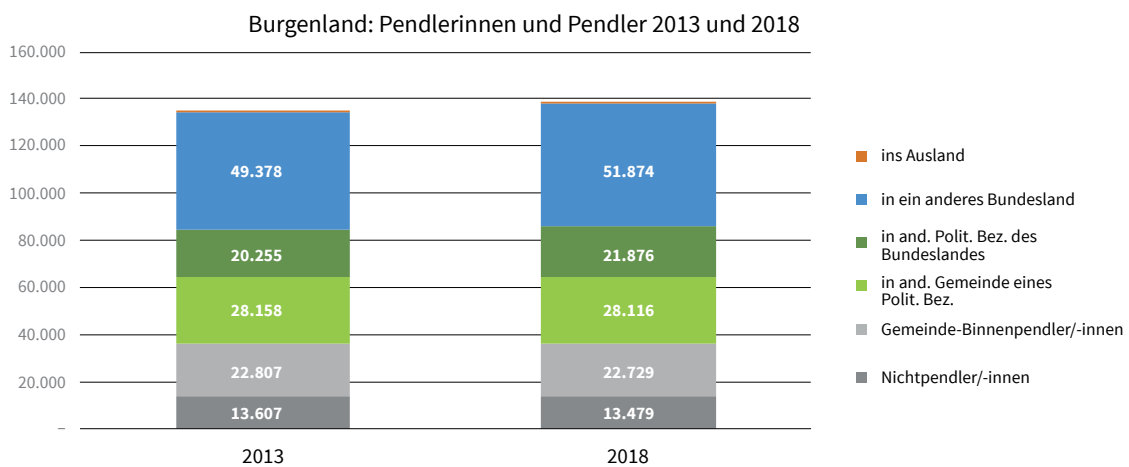


Abb. 3: Pendlerinnen und Pendler in den Jahren 2013 und 2018 (Erwerbsstatistik 2013/2018, Statistik Austria)

Kleine Ortschaften, dünn besiedelte Streusiedlungen und das Fehlen großer Ballungsräume kennzeichnen die Struktur über weite Strecken des Landes. Dies macht eine Erschließung im öffentlichen Linienverkehr schwierig. Viele Burgenländerinnen und Burgenländer sind daher für ihre Wege auf den PKW angewiesen.

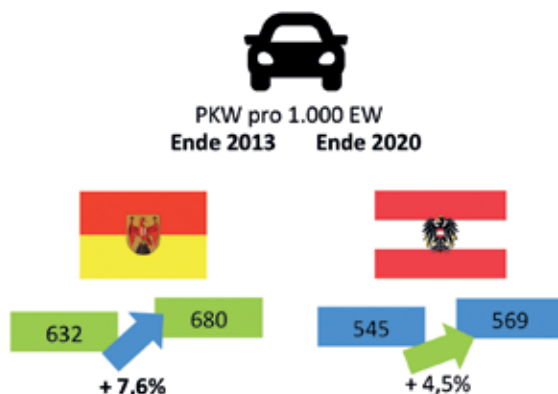


Abb. 4: PKW pro 1.000 Personen im Burgenland und österreichweit (Statistik Austria, 2013 und 2019)

Das Burgenland ist daher das Bundesland mit dem höchsten PKW-Bestand pro Kopf. Durch einen überdurchschnittlichen Zuwachs in den letzten Jahren ist an dieser Position vorerst nicht zu rütteln. Im Jahr 2020 waren erstmals über 200.000 PKW im Burgenland zugelassen.

Für die Verkehrsstrategie lassen sich daraus zwei Schlüsse ziehen: Erstens braucht es, wie auch von der Bevölkerung gewünscht, attraktive Alternativangebote im öffentlichen Verkehr, aber zweitens dürfen die Bedürfnisse der Menschen, die auf das Auto angewiesen sind, nicht aus den Augen verloren werden. Hier kann die Elektromobilität die klimafreundliche Lösung sein.

Die Elektromobilität hat bislang nur langsam an Schwung aufgenommen. Gerade einmal 1.150 rein elektrisch betriebene PKW waren 2020 im Burgenland zugelassen, ein Wert, der auch unter dem österreichweiten Anteil liegt. In der Befragung wurden als Gründe, mit einem Umstieg noch zuzuwarten, häufig Sorgen hinsichtlich einer mangelnden Reichweite und zu hohe Anschaffungskosten genannt. Auch Bedenken hinsichtlich der tatsächlichen CO<sub>2</sub>-Bilanz und der Abbaubedingungen bei benötigten Rohstoffen wurden als Hemmnisse genannt.

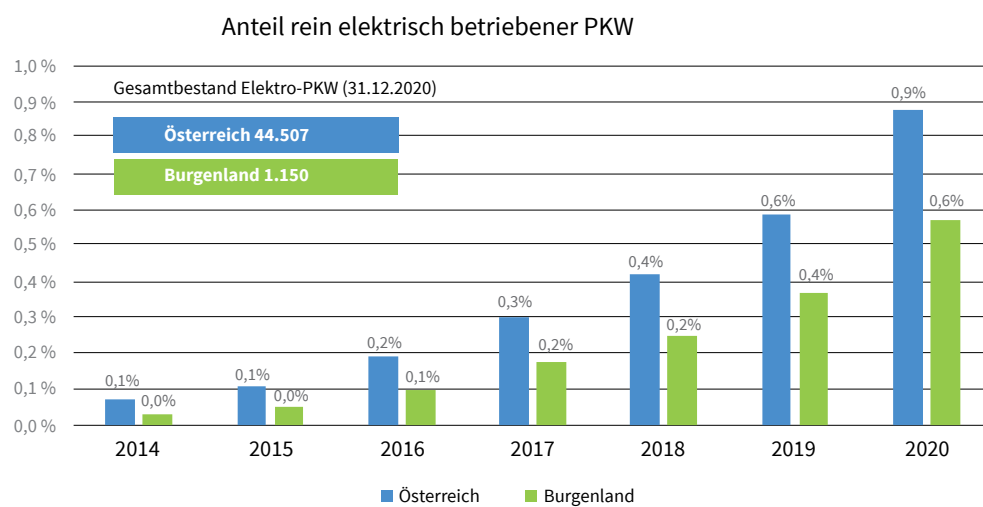


Abb. 5: Anteil von reinen Elektro-PKW am Gesamtbestand 2014 bis 2020 (Statistik Austria)

Die Voraussetzungen für die Elektromobilität wären im Burgenland ausgezeichnet. Nachhaltig erzeugte Energie, das Einfamilienhaus – und damit einhergehend unkomplizierte Möglichkeiten zur Ladung – als vorherrschende Wohnform und Wegelängen in der Region und zu Park&Ride-Anlagen, die mit der heutigen Reichweite von Elektroautos leicht zu bewerkstelligen sind.

Dieses Potenzial soll genutzt werden. Das Land Burgenland hat sich im „Zukunftsplan Burgenland“<sup>6</sup> und in der E-Mobilitätsstrategie ehrgeizige Ziele gesetzt. So soll die Anzahl der zugelassenen E-Autos im Burgenland bis 2030 auf über 50.000 erhöht und das Burgenland das Bundesland mit dem höchsten E-Mobilitätsanteil im Ländervergleich werden. Um dies zu erreichen, wurde ein umfangreiches Paket an Maßnahmen entwickelt, die in der Verkehrsstrategie aufgegriffen werden. Zudem zeigte die Bevölkerungsbefragung, dass es darüber hinaus eine klare und glaubwürdige Kommunikation der Vorteile der E-Mobilität brauchen wird.

<sup>6</sup>Regierungsprogramm der Legislaturperiode 2020 bis 2025



## Globale Trends und neue Zielvorgaben

### Klimaschutz

Der Kampf gegen die globale Erwärmung hat seit der letzten Gesamtverkehrsstrategie deutlich an Fahrt aufgenommen. Mit dem Pariser Abkommen hat sich die Weltgemeinschaft 2015 erstmals ein rechtsverbindliches Vertragswerk gegeben, das eine Begrenzung des Temperaturanstiegs auf deutlich unter 2 °C über dem vorindustriellen Niveau zum Ziel hat. Die EU, Österreich und das Burgenland haben die Ziele aus dem Pariser Abkommen in entsprechenden Zielvorgaben und Klimastrategien aufgegriffen.

Die EU will mit dem „Green Deal“ Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent machen und dabei Klima- und Umweltschutz in einem ganzheitlichen Ansatz mit Gerechtigkeit und Wirtschaftswachstum vereinen. Entsprechend verankert das im Juni 2021 verabschiedete Europäische Klimagesetz das Ziel einer klimaneutralen EU bis 2050

erstmals gesetzlich. Auch eine Reduktion von zumindest 55% der Netto-Treibhausgasemissionen bis 2030 (gegenüber 1990) wird darin festgelegt. Zur Erreichung dieser Zielsetzungen hat die Europäische Kommission den Plan „Fit for 55“ vorgelegt, der etwa im Verkehrsbereich ab 2035 nur mehr Neuzulassungen emissionsfreier PKW oder den massiven Ausbau von Ladekapazitäten vorsieht.

Die Klimapolitik des Burgenlandes wird durch die 2019 beschlossene Klima-Strategie „Burgenland 2050, die Klima- und Energie Strategie“ vorgegeben, die sich eine Klimaneutralität des Burgenlandes bis 2050 zum Ziel gesetzt hat. Als größter Treibhausgasemittent ist der Verkehrsbereich besonders gefordert. Eine Ökologisierung ist notwendig und die Maßnahmen der GVS21 müssen in der Lage sein, diese Aufgabe zu erfüllen und zu einer Erreichung der übergeordneten Zielsetzungen entsprechend beizutragen.

### Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung

Unter dem Titel „Transformation unserer Welt: die Agenda für nachhaltige Entwicklung“ haben sich alle 193 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen verpflichtet, auf die Erreichung von 17 nachhaltigen Entwicklungszielen (Sustainable Development Goals – SDG) auf internationaler, nationaler sowie regionaler Ebene bis zum Jahr 2030 hinzuarbeiten.

Das Burgenland bekennt sich zu diesen Zielen und dem Bestreben eine lebenswerte Welt für uns alle zu schaffen. Die GVS21 wird mit innovativen Maßnahmen das burgenländische Mobilitätssystem in eine klimaneutrale Zukunft führen und gleichen und fairen Zugang zu Mobilität für alle Menschen im Burgenland sicherstellen. Sie trägt durch ihre Maßnahmen insbesondere zur Erreichung folgender Ziele der Agenda 2030 bei:





### Corona-Pandemie und eine neue Arbeitswelt

Auch für das Verkehrssystem können und müssen aus der Corona-Pandemie wesentliche Schlüsse gezogen werden. Das Verkehrssystem muss gleichermaßen robust als auch flexibel genug sein, um auf unvorhersehbare Herausforderungen reagieren zu können. Die Pandemie hat vieles vorweggenommen und Trends verstärkt. Eine Arbeitswelt mit Home-Office und flexiblen Arbeitszeiten abseits der klassischen Hauptverkehrszeiten wird uns auch in Zukunft begleiten. Pendlerangebote ausgerichtet auf die Hauptverkehrszeiten (frühmorgens und am späteren Nachmittag), wie wir sie über Jahrzehnte im Öffentlichen Verkehr gewohnt waren, werden in Zukunft jedenfalls nicht mehr ausreichen.

Die finanziellen Herausforderungen, die die Pandemie für die Gebietskörperschaften mit sich gebracht hat, zeigen die Bedeutung eines zielgerichteten Mitteleinsatzes, die Notwendigkeit bestehende Strukturen zu hinterfragen und neue Lösungsansätze zu entwickeln.

### Zukunftsplan Burgenland

Mit dem Zukunftsplan Burgenland, dem Arbeitsprogramm der Landesregierung für die aktuelle Legislaturperiode, wurden neue Schwerpunkte gesetzt und diese in klar definierte Maßnahmen und Umsetzungszeiträume gegossen. Im Verkehrsbereich soll die Verkehrsstrategie aus dem Jahr 2014 überarbeitet und der Ökologisierung des Verkehrssystems noch höhere Bedeutung beigemessen werden. Öffentlicher Verkehr und Radverkehr sollen dabei eine bedeutende Rolle spielen, wesentliche Entscheidungen zum Ausbau der Bahninfrastruktur getroffen werden. Im Straßenverkehr

rücken Sicherheitsausbauten (z.B. S4 und S31) in den Vordergrund. Eindeutige Absagen finden sich im Zukunftsplan zu einem Breitspurterminal im Nordburgenland, als Endpunkt einer neuen „Chinesischen Seidenstraße“, sowie zu einer Verlängerung der Autobahn A3 bis zur Staatsgrenze bei Klingebach.

Somit wurde ein klarer Auftrag für die Erstellung und Ausrichtung der vorliegenden Gesamtverkehrsstrategie gegeben, der vollinhaltlich aufgegriffen wird.

### Fachkonzepte des Landes

Mit der übergeordneten Zielsetzung der Ökologisierung des Verkehrsbereichs wurden als Maßnahmen aus der Gesamtverkehrsstrategie 2014 bzw. der Klimastrategie des Burgenlandes in den letzten Jahren der Masterplan Radfahren („Burgenland radelt...“, 2018), die Park&Ride-Strategie Burgenland (2019) und die E-Mobilitätsstrategie (2021) erstellt. Diese enthalten umfassende Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs, der Multimodalität bzw. der Elektromobilität, die den Weg zur Erreichung ehrgeiziger Ziele bis 2030 ebnen sollen. Im Radverkehr ist das Hauptziel eine Verdoppelung der täglich mit dem Fahrrad zurückgelegten Wege, in der Elektromobilität, das Burgenland zum Bundesland mit den meisten Neuzulassungen von Elektroautos pro Kopf werden zu lassen. Im Bereich des Park&Ride und Bike&Ride soll es zu einer konsequenten Qualitätsverbesserung und bedarfsgerechten Erweiterung kommen. Die Ziele dieser Fachkonzepte haben Bestand und die dafür notwendigen Maßnahmen werden nun von der GVS21 in einen aktualisierten Gesamtkontext gesetzt.



Abb. 6: Radbox am Bahnhof Wulkaprodersdorf

# Fokus auf Schlüsselthemen

## Handeln mit klarer Ausrichtung

Die Verkehrsstrategie ist mit einem klaren Vorsatz an den Start gegangen – anstatt sich in der Breite zu verlieren, sollen jene Themen identifiziert werden, die für ein zukunftsfittes Mobilitätssystem im Burgenland vorrangig ausschlaggebend sein werden. Jene Themen, die sich aus den Mobilitätswünschen und -bedürfnissen der Bevölkerung herauskristallisiert haben und jene Themen, die eine Wende zu einem nachhaltigen Verkehrsbereich wirksam voranbringen können.

Zwei Blickwinkel, die absolut kein Widerspruch sind: Die Menschen im Burgenland wünschen sich vor allem bessere Angebote im Öffentlichen Verkehr und ein sicheres und attraktives Umfeld für die Aktive Mobilität, sprich das Zufußgehen und das Radfahren, also Angebote, die längere Wege in die Arbeit ebenso abdecken sollen, wie kurze Einkaufs- und Freizeitwege im Heimatort.

**Genau hier setzt die Strategie mit ihren fünf identifizierten Zukunftsthemen an:**

- **1. Achsen, der schnelle und direkte Weg in die Zentren**
- **2. Multimodale Knoten, Anbindung für alle**
- **3. Unsere Orte, lebendig und lebenswert**
- **4. Strukturen, die vieles ermöglichen**
- **5. Mobilitätsmanagement, das Hürden abbaut**

Gut ausgebaute Achsen ermöglichen ein schnelles Vorankommen auf längeren Wegen. Gut ausgestattete Mobilitätsknoten und passende Angebote am Weg dahin stellen den komfortablen Zugang aus der Region zu den Achsen sicher. Für die kurzen Wege im Ort wird ein ansprechendes und vor allem für jede Altersgruppe sicheres Umfeld geschaffen. Um dies alles zu bewerkstelligen, braucht es entsprechende Strukturen, von der Planung über die Finanzierung bis zur Umsetzung. Und letztlich müssen die Burgenländerinnen und Burgenländer die neuen Angebote auch gerne annehmen, hierzu braucht es umfangreiche Information und Bewusstsein über die Vorzüge.

Für jedes dieser fünf Zukunftsbilder wird ein Zielbild gezeichnet, eine klare Vorstellung welches Ergebnis die gesetzten Maßnahmen bringen sollen. Diese Maßnahmen werden in einem umfassenden Maßnahmenkatalog inklusive Zuständigkeiten und Umsetzungshorizonten klar definiert. Der Erfolg dieser Strategie wird an der erfolgreichen Umsetzung dieses Maßnahmenprogramms zu messen sein.

## Handeln nach klaren Prinzipien

Die Maßnahmen der neuen Gesamtverkehrsstrategie sollen keineswegs ein „weiter wie bisher“ in neuen Worten sein. Es sollen vielmehr mutige und innovative Ansätze sein, um die Mobilität im Burgenland fit für die Zukunft zu machen. Lösungen, die auf den Stärken des Burgenlandes aufbauen und die Antworten auf künftige Herausforderungen vorwegnehmen. Alle Maßnahmen für die fünf Zukunftsthemen orientieren sich daher an eindeutigen Handlungsprinzipien. Steht eine Maßnahme im Widerspruch zu diesen Prinzipien, findet sie auch keinen Eingang in das Maßnahmenprogramm.

### Fokussiert

Die Maßnahmen sind detailliert festgelegt mit klaren Umsetzungshorizonten und Zuständigkeiten. Ihnen allen ist der konkrete Beitrag zur Erreichung des in den fünf Zukunftsthemen gezeichneten Zielbildes gemein. So wird sichergestellt, dass die vorhandenen Mittel effizient eingesetzt und die wirkungsvollsten Maßnahmen umgesetzt werden. Die Kostenschätzung ist nach vorliegenden Informationen plausibel und die Finanzierung nachhaltig gesichert.

### Klimaneutral

Das Burgenland geht konsequent den Weg der Dekarbonisierung und der Einhaltung der übergeordneten Klimaziele. Im Bereich der Elektromobilität und der Aktiven Mobilität (Zufußgehen und Radfahren) will das Burgenland eine Führungsrolle übernehmen. Die Maßnahmen unterstützen den damit einhergehenden Umbau des Verkehrssystems, indem sie den Menschen im Burgenland attraktive Alternativen zur Verfügung stellen und die Abhängigkeit insbesondere von Zweit- und Drittautos verringern.

### Inklusiv

Die Maßnahmen gehen auf die Mobilitätsbedürfnisse aller Burgenländerinnen und Burgenländer ein – unabhängig von Geschlecht, sozialem Status/Einkommen, Nord, Süd oder Mitte. Alle können im Burgenland sicher unterwegs sein.

### Innovativ

Neue Organisationsformen, Produkte und Prozesse werden angestoßen. Dabei wird auf spezifische Stärken des Burgenlandes zurückgegriffen. Alles mit dem Ziel, aus den zur Verfügung stehenden Ressourcen das Bestmögliche für das Burgenland herauszuholen.

### Zukunftssicher

Die Maßnahmen denken künftige Herausforderungen mit. Das Verkehrssystem ist dementsprechend robust und kann auf Veränderungen flexibel reagieren.



# ZUKUNFTSTHEMA 1



# Achsen, der schnelle und direkte Weg in die Zentren

## **ZIELBILD 1**

Hochwertige Verkehrsachsen verbinden die Zentren des Burgenlandes untereinander und mit überregionalen Zentren in anderen Bundesländern und dem Ausland. Das Burgenland profitiert dadurch als attraktiver Wohn- und als Wirtschaftsstandort.

Direkte und schnelle Angebote im öffentlichen Verkehr bieten entlang der Achsen eine konkurrenzfähige Alternative zum PKW. Eine regelmäßige Bedienung über den ganzen Tag schafft auch für geänderte Lebensstile und eine Arbeitswelt im Wandel die notwendige Flexibilität.

Einheitliche Takte und klare Linienführungen machen den öffentlichen Verkehr für jeden einfach nutzbar. Moderne Fahrzeuge und zeitgemäße Zusatzangebote tragen das Ihre zu einem positiven Image bei.

Im Straßenverkehr wird die Sicherheit weiter erhöht, Sicherheitsausbauten haben in der Umsetzung Priorität. Qualitätsverbesserungen wie Kriechspuren haben Vorrang gegenüber Neutrassierungen. Auf den hochwertigen Erhalt der bestehenden Straßeninfrastruktur wird ein wesentlicher Fokus gelegt.



BURGENLAND MOBIL, BITTE!



# Lösungen

## Zielgerichteter Ausbau der Bahninfrastruktur

Eckpfeiler des Zukunftsthemas „Starke Achsen“ sind hochwertige, konkurrenzfähige Angebote auf potenzialstarken Bahn- und Busachsen. Ein verbessertes Angebot setzt eine entsprechende Infrastruktur voraus. Einige der notwendigen Infrastrukturvorhaben sind bereits im ÖBB-Rahmenplan 2021–2026 enthalten, andere müssen dort erst Aufnahme finden.

### „Burgenland-Sprinter“ ermöglichen

Mit einer Fahrzeit von nur knapp über einer halben Stunde nach Wien-Meidling wird die neue „Mobilitätsdrehscheibe Raum Eisenstadt“ für die Fahrgäste besonders attraktiv sein. Auch die Pendlerinnen und Pendler aus dem Raum Deutschkreutz werden von diesen Verbesserungen profitieren. Eine verbesserte Anbindung von Sopron bietet eine Alternative zum stark ausgelasteten Straßennetz. Voraussetzung für ein derartiges Angebot sind mehrere Infrastrukturmaßnahmen entlang der Pottendorfer Linie bzw. Raaberbahnstrecke. Dazu gehören neben dem weit fortgeschrittenen Ausbau der Pottendorfer Linie auch die Schleife Ebenfurth sowie Begradigungen und ein selektiver zweigleisiger Ausbau an der Raaberbahnstrecke. Im Raum Sopron sind die Ausbauten des Bahnhofs mit zusätzlichen Bahnsteigen für die grenzüberschreitenden Züge sowie der zweigleisige Ausbau der Strecke Sopron–Harka von großer Bedeutung für die Verkehre über Sopron nach Deutschkreutz sowie für Verbindungen mit Umstieg Richtung Szombathely.

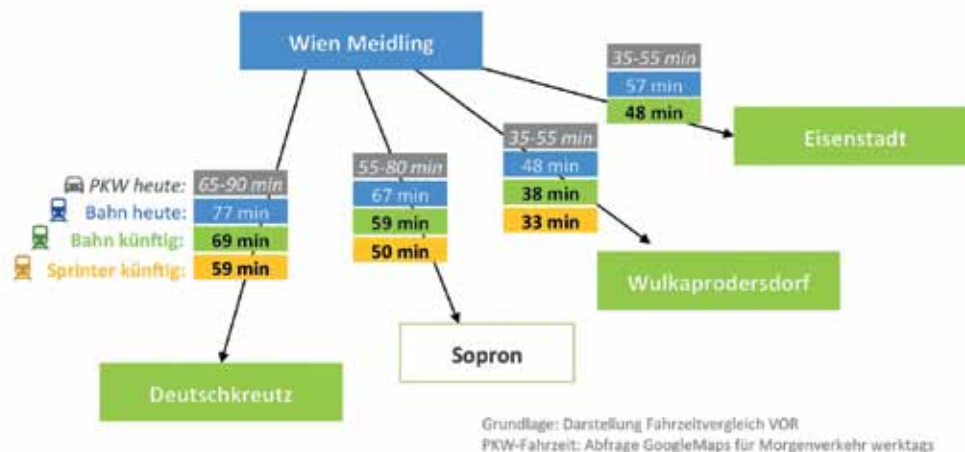


Abb. 6: Ausgewählte Zielfahrzeiten nach Bahninfrastrukturausbau (nach trassentechnischer Machbarkeit)

### Voraussetzungen für Direktverbindungen zum Flughafen Wien schaffen

Die Flughafenregion ist Arbeitsplatz von über 2.500 Burgenländerinnen und Burgenländern, und auch für den Tourismus und die Wirtschaft im Burgenland wäre eine Direktanbindung an den Flughafen Wien ein großer Gewinn. Durch die geplante Errichtung der „Flughafen-Spange“ ergibt sich nun die Chance, Eisenstadt und Neusiedl am See direkt per Bahn anzubinden. Ein zweigleisiger Ausbau zwischen den Bahnhöfen Parndorf-Ort und Neusiedl am See sowie notwendige Adaptierungen im weiteren Verlauf der Pannoniabahn (Bahnsteiglängen, Beschleunigung) sind nicht nur für diese Direktverbindungen die Voraussetzung, sondern würden auch höhere Kapazitäten und damit ein Viertelstundenintervall nach Wien sowie einen Halt direkt beim Gewerbepark Parndorf mit dem dortigen Outlet Center ermöglichen. Um den größtmöglichen Nutzen aus der „Flughafen-Spange“ für das Burgenland zu ziehen, sollten derartige Maßnahmen im Zuge des Zielnetz 2040-Prozesses vertiefend betrachtet und untersucht werden.



## Neue Angebotsmöglichkeiten durch Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn und Mattersburger Bahn

Die Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn ermöglicht direkte, beschleunigte Züge im schnellen Nahverkehr von Jennersdorf nach Graz mit einer Fahrzeit von rund einer Stunde und mit Anschluss an den Fern- und Nahverkehr im Knoten Graz Richtung Wien und Kärnten über die Koralmbahn. Auf der Mattersburger Bahn ist die Elektrifizierung Voraussetzung für die Beibehaltung von Direktverbindungen nach Wien auch über 2027 hinaus. Die Vorhaben stärken die Mobilitätsknoten Mattersburg bzw. Jennersdorf und sind beide bereits im ÖBB-Rahmenplan enthalten.

## Voraussetzung für weitere Angebotsverbesserungen auf der Ostbahn-Achse

Um auch aus dem Raum Kittsee künftig im Halbstundentakt Richtung Wien fahren zu können, soll diese Strecke bis 2023 selektiv zweigleisig (Phase 1) und bis 2035 durchgehend zweigleisig (Phase 2) ausgebaut werden. Im Zuge des Zielnetz2040-Prozesses sollen die dafür notwendigen Maßnahmen im Bereich der Ostbahn-Achse Richtung Kittsee und Bratislava untersucht werden.

In der letzten Gesamtverkehrsstrategie war eine Prüfung der Möglichkeiten zur Wiederinbetriebnahme der Strecke Friedberg–Oberwart–Szombathely vorgesehen, die in den Projekten Grenzbahn 2015 und SMART Pannonia 2020 auch durchgeführt wurde. Aufgrund des nachweislich zu geringen Fahrgastpotenzials und der hohen Kosten wird diese Maßnahme im Sinne eines fokussierten Mitteleinsatzes nicht mehr weiterverfolgt. Eine verbesserte Anbindung der Region Oberwart/Güssing auch an das Bahnnetz soll künftig durch eine neue „Mobilitätsdrehscheibe Süd“ erfolgen.

Nicht weiterverfolgt wird auch der Bau der Schleife Eisenstadt, die durch das Projekt „Mobilitätsdrehscheibe Raum Eisenstadt“ (siehe dazu auch Zukunftsthema 2) ersetzt wird, welche für die Stadt und Region Eisenstadt eine attraktive Bahnverbindung nach Wien und darüber hinaus bieten wird.

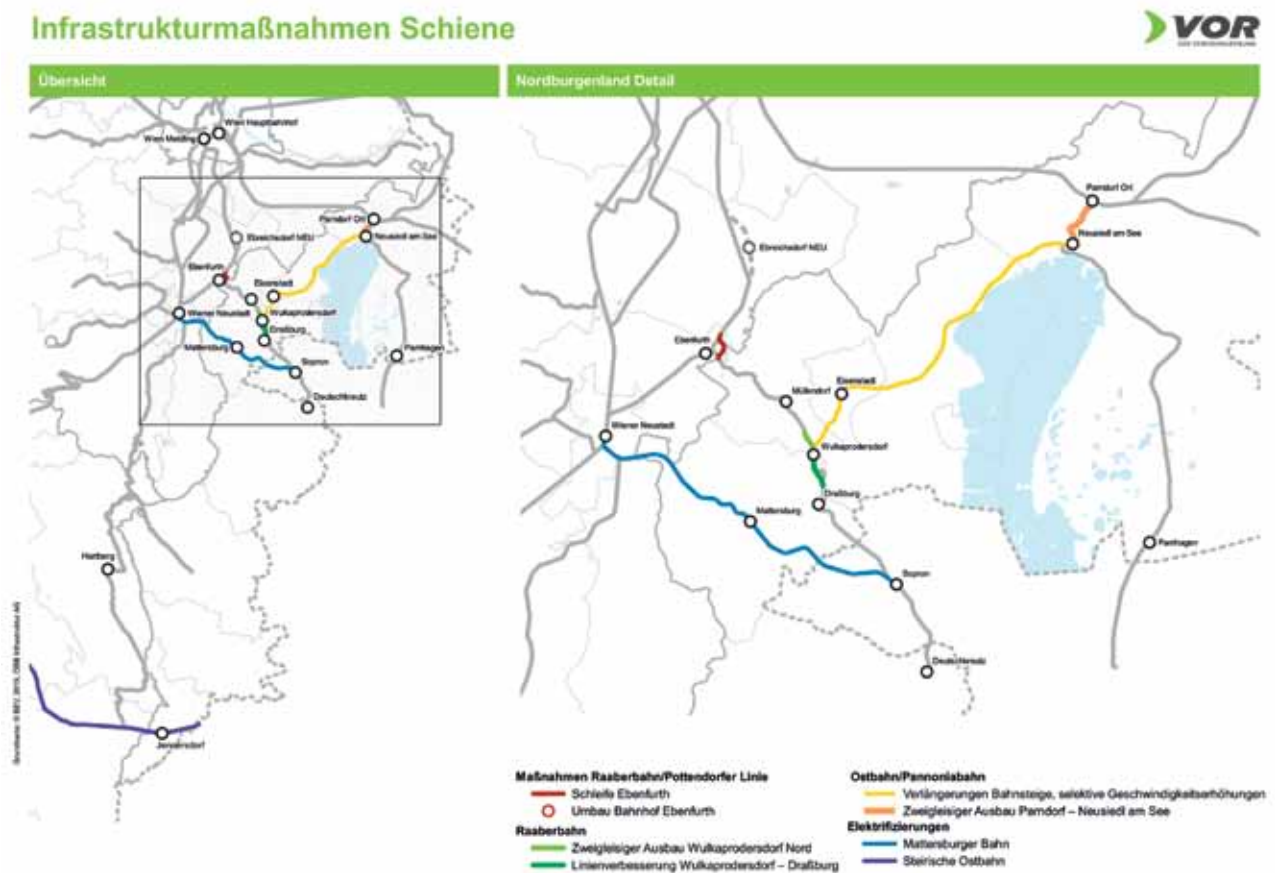


Abb. 7: Infrastrukturmaßnahmen Schiene (Karte: VOR – Verkehrsverbund Ost-Region)

## Bus- und Bahnangebote auf einem neuen Niveau

### Ein neues Angebotsschema

Die Bevölkerung hat sich in der Bevölkerungsbefragung sehr deutlich für häufigere, direkte und schnelle Verbindungen ausgesprochen. Die Qualität des Angebots ist für die Burgenländerinnen und Burgenländer stärker ausschlaggebend für eine ÖV-Nutzung als die Ticketpreise. Tageszeitliche Lücken im Angebot oder eingeschränkte Betriebszeiten können ebenso ein Grund sein, den öffentlichen Verkehr nicht zu nutzen, wie schwer merkbare, unregelmäßige Abfahrtszeiten. Das ÖV-System muss nicht nur auf eine Arbeitswelt im Wandel, die immer öfter Mobilität auch außerhalb der klassischen Pendlerzeiten erfordert, vorbereitet sein, sondern flexibel und robust auf unvorhergesehene Entwicklungen reagieren können. Das beinhaltet auch, dass das Angebot für den Kunden barrierefrei, qualitativ hochwertig, komfortabel und zuverlässig sein muss – beginnend bei der Information, über die Haltestellen- und Fahrzeugausstattung bis hin zu Echtzeitinformationen und Anschlussicherung.

Daher wird schrittweise burgenlandweit ein klares Angebotsschema im öffentlichen Verkehr umgesetzt, wobei in der Angebotsqualität zwischen den Bahnstrecken und den hochrangigen „RegioPlus“-Busachsen nicht unterschieden wird.

	Bahnstrecken RegioPlus-Busachsen	Regio-Busachsen
Regelmäßigkeit	einheitlicher Takt über den Tag (Verdichtungen in der Hauptverkehrszeit möglich)	
Takt durchgehend	mind. stündlich	mind. zweistündlich
Hauptverkehrszeit	halbstündlich	zusätzl. Kurse
Betriebszeitraum	mind. 5 bis 22 Uhr	

Der Linienverkehr wird klar entlang der Achsen ausgerichtet. Sammelfahrten und damit einhergehende lange und somit wenig attraktive Fahrzeiten entfallen. Abseits der Achsen erfolgt die Flächenbedienung im öffentlichen Verkehr in einer erheblich besseren Angebotsqualität als heute durch das flexible System „Burgenland Mobil“<sup>8</sup> (siehe Zukunftsthema 2). Das bestehende Angebot im Schülerverkehr bleibt vorerst unverändert bestehen bzw. wird nach Möglichkeit bei Neuvergaben entsprechend der Bedürfnisse der Schulen und der Schülerinnen und Schüler angepasst.

Das gesamte Angebot wird schrittweise auf Fahrzeuge mit nachhaltigen Antriebsformen (z. B. Elektrobusse oder Wasserstoffbusse) umgebaut. 2030 werden im Burgenland auf den wichtigsten Verbindungen keine dieselpbetriebenen Busse und Züge mehr im öffentlichen Verkehr unterwegs sein.<sup>9</sup>

<sup>8</sup> Arbeitstitel

<sup>9</sup> Nur in begründeten Fällen kann aus betrieblichen/organisatorischen Notwendigkeiten von dieser Vorgabe abgewichen werden.

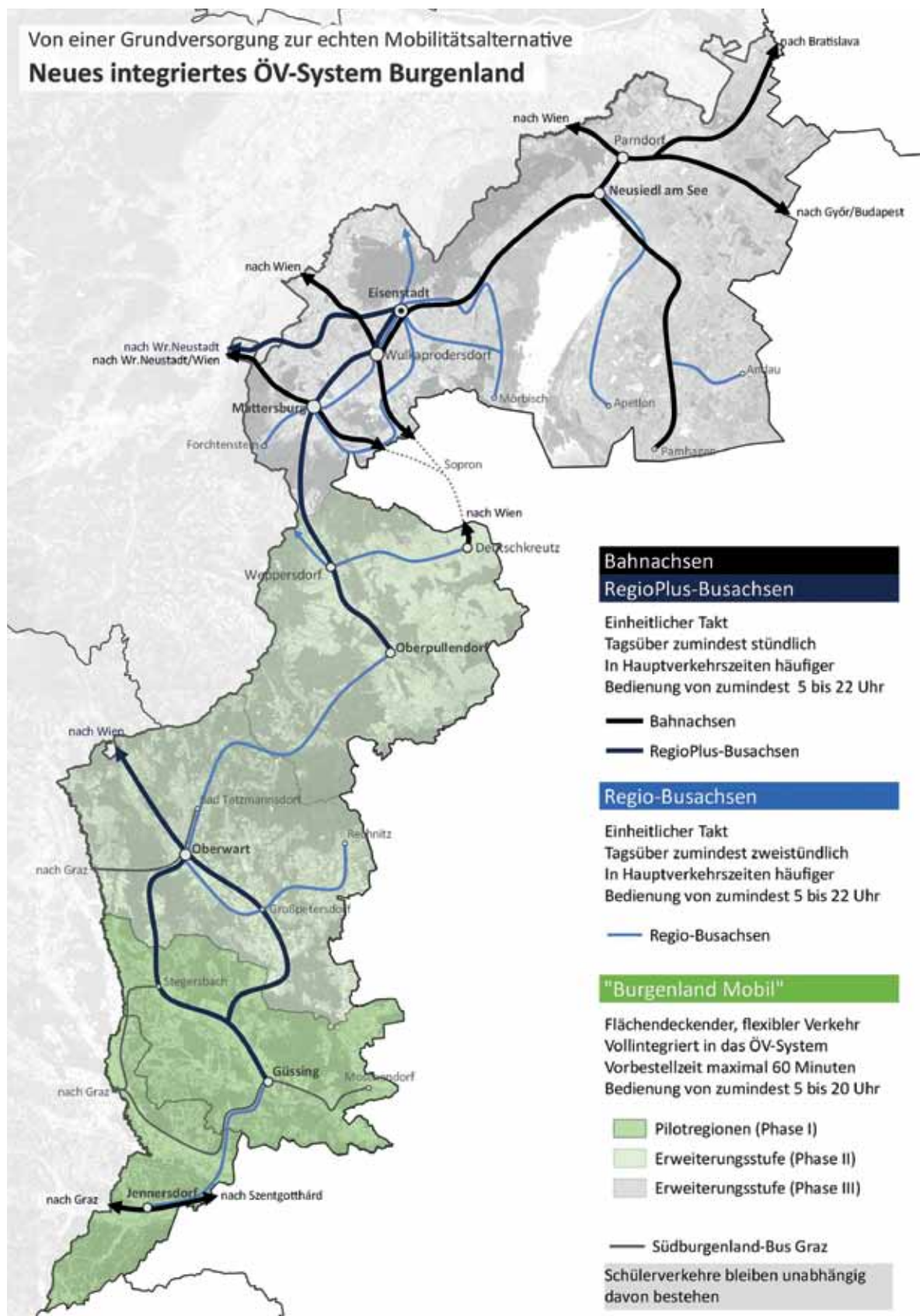


Abb. 8: Schema ÖV-System Neu Burgenland (Kartenhintergrund [www.basemap.at](http://www.basemap.at))

### Neue und schnellere Direktverbindungen

Der öffentliche Verkehr wird durch neue bzw. beschleunigte Direktverbindungen seiner Funktion als klimafreundliche Alternative zum PKW künftig noch mehr gerecht, und auch dem ausdrücklichen Wunsch der Bevölkerung nach schnelleren und direkten Verbindungen wird auf diese Weise nachgekommen. Neue „Burgenland-Sprinter“ auf der Bahnstrecke Deutschkreutz – Wulkaprodersdorf – Wien können mit erheblich verkürzten Fahrtzeiten eindeutig mit dem PKW konkurrieren. Die vorgesehenen Elektrifizierungen ermöglichen Direktzüge von Mattersburg nach Wien über den ganzen Tag und von Jennersdorf nach Graz mit einer attraktiven Fahrtzeit von nur knapp über einer Stunde. Langfristig können auch auf der Pannoniabahn neue und schnellere Direktzüge von Eisenstadt über Neusiedl und den Flughafen nach Wien geführt und so zusätzliche Kapazitäten bereitgestellt werden.

## Sicher unterwegs auf hochrangigen Straßenachsen

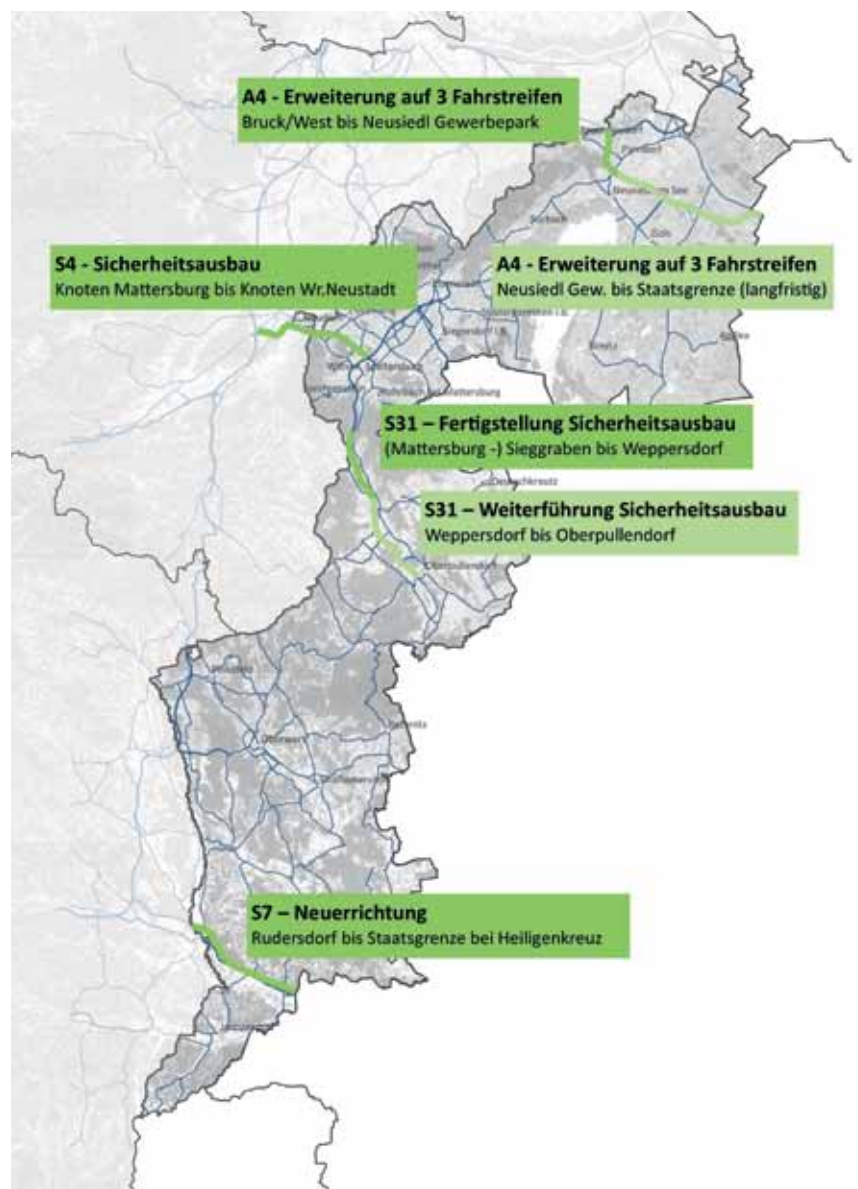
Nach Fertigstellung des Neubauvorhabens S7 Fürstenfelder Schnellstraße hat das Netz an hochrangigen Straßenachsen im Burgenland einen Ausbauzustand erreicht, der keine weiteren großräumigen Neutrassierungen notwendig macht.

### Schwerpunkte Sicherheit und Erhalt

Der Schwerpunkt liegt nun sowohl im Bundes- als auch Landesstraßenbereich eindeutig in der Erhöhung der Verkehrssicherheit und dem hochwertigen Erhalt der bestehenden Infrastruktur. An ausgewählten Stellen können auch Kapazitätsverbesserungen oder kleinräumige Umfahrungen noch einen Beitrag zu mehr Verkehrssicherheit leisten.

Im Bundesstraßennetz sind die größten anstehenden Vorhaben der Sicherheitsausbau der S 4 von Mattersburg nach Wiener Neustadt, die Fertigstellung von ebendiesem auf der S 31 zwischen Sieggraben und Weppersdorf und danach weiter bis Oberpullendorf sowie die Fahrstreifenenerweiterung der A 4 in einem ersten Schritt bis zum Gewerbepark Neusiedl.

Entlang der hochrangigen Landesstraßenachsen werden entsprechend des 7-Punkte-Programms der Baudirektion des Landes Verkehrssicherheitsmaßnahmen gesetzt. Eine Maßnahme für einen verbesserten Verkehrsfluss wird eine Kriechspur an der B 50 im Raum Bernstein sein.



Eine Maßnahme, die nicht mehr weiterverfolgt wird, ist die Verlängerung der A 3 bis zur Staatsgrenze. Eine neue Transitachse widerspräche der angestrebten Klimaneutralität und den Wünschen der Anrainergemeinden. Daher spricht sich das Land für eine Streichung aus dem Bundesstraßengesetz aus. Um der dynamischen Verkehrsentwicklung in dieser Region zu begegnen, werden gemeinsam mit den relevanten Akteuren auf beiden Seiten der Grenze Lösungen gesucht. Diese umfassen Angebotsausweitungen und -verbesserungen auf den Bahnachsen von Sopron nach Wien ebenso wie eine verstärkte Kooperation mit den Entscheidungsträgern auf der ungarischen Seite im Rahmen der „Stadtregion Sopron“ (siehe Zukunftsfeld Strukturen).

## Schwerpunkte Verkehrssicherheitsprogramm

### 1. Erfassung und Behebung von Unfallstellen

### 2. Verkehrssicherheitsbauten und -umbauten

### 3. Mehr Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen

### 4. Aus- und Nachrüstung von Schutzwegen

### 5. Verkehrssicherheit durch Straßenausrüstung

### 6. Wildwechselmaßnahmen

### 7. Betriebliche Sicherheitsmaßnahmen der Landesverwaltung

#### Pilotprojekt zur Nutzung des Pannestreifens für Pendlerbusse

Das Land Burgenland hat mit Direktbussen in die großen Zentren, wie etwa den G1-Bussen aus dem Südburgenland nach Wien, ein umfangreiches und gerne genutztes Angebot für die Pendlerinnen und Pendler geschaffen. Während die ersten Busse am Morgen mit sehr attraktiven Fahrzeiten aufwarten können, verlängern sich diese staubedingt in der Morgenspitze insbesondere auf Linien, die die Wiener Südeinfahrt passieren müssen.

Eine Lösung für diese Problematik könnte die temporäre Freigabe von Pannestreifen für Busverkehre sein. Ein Ansatz, den das Land Burgenland zur Qualitätsverbesserung der Pendlerverkehre auf den Hauptachsen vorantreiben will. Hierzu wird eine Arbeitsgruppe mit der ASFINAG, den Ländern Niederösterreich und Wien sowie den betroffenen Busunternehmen eingerichtet. In einer Machbarkeitsstudie werden bestehende Ansätze (z. B. A 7 in Oberösterreich) evaluiert, die verkehrliche, technische sowie rechtliche Umsetzbarkeit für einen konkreten Anwendungsfall z. B. an der A 2 in Richtung Wien geprüft und wenn möglich ein Pilotbetrieb realisiert. Nach erfolgreichem Pilotbetrieb soll dieser in den Regelbetrieb übergeführt werden.

## EXKURS – LÄRMSCHUTZ ALS QUERSCHNITTMATERIE

Das Thema verkehrsinduzierter und gesundheitsschädlicher Lärm ist bei allen Maßnahmen der Gesamtverkehrsstrategie mitzudenken. Das Thema Lärmschutz wird in mehreren Rechtsgrundlagen und Planungsinstrumenten auf EU-, Bundes- und Landesebene adressiert. Auf europäischer Ebene stellt die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm die rechtliche Grundlage dar. Die Umsetzung auf nationaler Ebene erfolgt durch die Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (BGBl. II 144/2006) sowie das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz (BGBl. I Nr. 60/2005).

Abgeleitet aus Letzterem, hat das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Erstellung des „Umgebungslärm-Aktionsplans“ koordiniert. Ziel des Aktionsplans ist, schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm auf die menschliche Gesundheit sowie unzumutbaren Belästigungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder entgegenzuwirken. Gebiete, die auf Grund ihrer Ausweisung bzw. Nutzung einen besonderen Schutzanspruch hinsichtlich Lärm aufweisen, sind zu erhalten und vor einer weiteren Lärmbelastung zu schützen. Bei der Ausarbeitung des Umgebungslärm-Aktionsplans kommt der Information der Bevölkerung eine besondere Bedeutung zu. Der Aktionsplan wird im Abstand von fünf Jahren evaluiert, letztmalig geschah dies im Jahr 2018.

Die Verordnung der Burgenländischen Landesregierung vom 20. November 2007 über die Erstellung von strategischen Lärmkarten und Aktionsplänen betreffend den Umgebungslärm legt für den durch Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen verursachten Lärm einen  $L_{den}^{10}$  von 60 dB und  $L_{night}^{11}$  von 50 dB als verbindliche Schwellenwerte fest (§ 4 Bgld. Umgebungslärmschutzverordnung, LGBl. Nr. 71/2007).

Darüber hinaus ist das Land Burgenland im Dialogforum Flughafen Wien-Schwechat engagiert und hat in diesem Gremium die Möglichkeit, die burgenländischen Interessen hinsichtlich Reduktion von Lärm insbesondere im Bereich des Landeanfluges zum Flughafen zu vertreten.

<sup>10</sup>  $L_{den}$  bzw. day-evening-night noise level – Index für den durchschnittlichen Lärm über 24 Stunden mit strengerer Beurteilung abendlichen/nächtlichen Lärms

<sup>11</sup>  $L_{night}$  – Index für den durchschnittlichen Lärm in den Nachtstunden (22–6 Uhr)

# ZUKUNFTSTHEMA 2



## Multimodale Knoten, Anbindung für alle

### **ZIELBILD 2**

Über gut angebundene und attraktiv ausgestattete Knotenpunkte haben alle Menschen im Burgenland Zugang zu den hochrangigen Achsen und den Zentren. Egal, ob sie den ÖV, das Fahrrad oder lieber ein Elektroauto für ihre Wege nutzen.

Im öffentlichen Verkehr sind Linienverkehre und flexible Bedienformen aus einem Guss und bieten bedarfsgerechte Angebote, die weit über eine reine Grundversorgung hinausgehen. Eine optimale Abstimmung, eine einheitliche Funktionsweise, gemeinsame Fahrgastinformation und ggf. Fahrtbestellung sowie ein integriertes Ticketing machen die Nutzung für alle einfach. Bei passender Distanz gelangt man zu Fuß oder mit dem Rad über direkte, durchgängige und sichere Verbindungen zu den Knoten, wo für die Räder qualitativ hochwertige Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl vorhanden sind.

PKW-Lenkerinnen und Lenker erreichen die Knoten über ein sicheres und gut erhaltenes Straßennetz. Ausreichend Stellplätze in den P&R-Anlagen ermöglichen einen unkomplizierten Umstieg. Elektroautos werden zur Selbstverständlichkeit. Für sie finden sich an den Knoten einfach nutzbare, auf die Abstelldauer abgestimmte Lademöglichkeiten.

In Summe bieten neue und besser vernetzte Angebote für immer mehr Menschen eine logische Alternative zum herkömmlichen PKW. Zweit- und Drittautos sind dadurch kein Muss mehr.







# Lösungen

## Multimodale Drehscheiben und Knoten

Der Schlüssel zu einem unkomplizierten und komfortablen Zugang zu den hochwertigen Angeboten auf den ÖV-Achsen sind Multimodale Drehscheiben und Multimodale Knoten. Passende Angebote sorgen für eine optimale Vernetzung der Verkehrsmittel, egal ob man mit dem öffentlichen Linienverkehr, mit den flexiblen Kleinbussen von „Burgenland Mobil“<sup>12</sup>, dem eigenen PKW, dem Rad oder zu Fuß kommt. Der Verkehrsmittelwechsel erfolgt reibungslos.

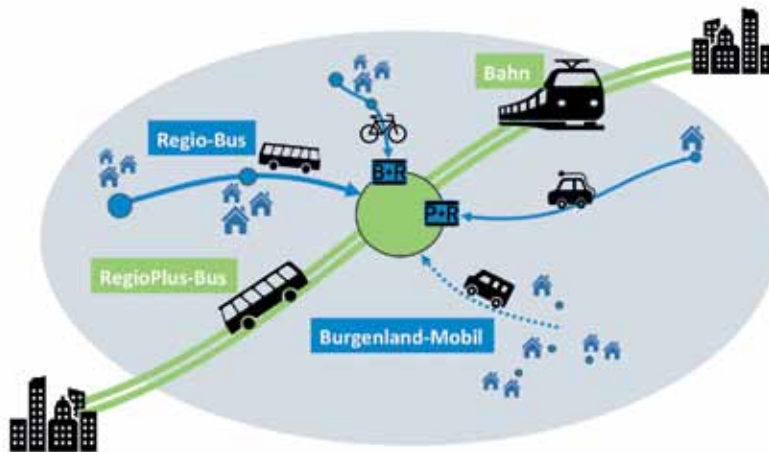


Abb. 12: Funktionsschema Multimodale Drehscheibe / Knoten

		Multimodale Drehscheibe	Multimodaler Knoten
Öffentlicher Verkehr	Angebot	Bahnachsen oder „RegioPlus“-Busachsen mit zumindest Stundentakt	
	Extra Schnellverbindungen	jedenfalls	möglich
	Zubringer-Linienverkehr	Prioritäre Ausrichtung der Verkehre auf die Drehscheibe	Abstimmung der Zubringer für kurze Umsteigezeiten
	Flexibler Verkehr „Burgenland Mobil“	Zubringer aus gesamter Region mit Anschlussgarantie	
MIV	Anbindung	Angebunden an höherrangiges Netz ohne Ortsdurchfahrt	Aus der Region gut erreichbar
	Park&Ride	Hochwertige Park&Ride-Anlagen mit ausreichenden Kapazitäten	
	Elektromobilität	Ausstattung mit Ladepunkten abgestimmt auf Abstelldauer (11 kW)	
Aktive Mobilität	Anbindung	Einbindung in Radbasisnetze – sichere und durchgängige Verbindungen in die Region; sichere und ansprechende Zugangswege zu Fuß	
	Bike&Ride	Hochwertige Abstellanlagen in ausreichender Anzahl	
	Radboxen/Radgaragen	Sichere Abstellmöglichkeit für E-Bikes/teure Fahrräder	
	Zusatzangebote Fahrrad	Servicepunkt (Werkzeug/Luftpumpe), Schließfächer, Lademöglichkeit E-Bikes etc.	
Mögliche Zusatzangebote		Kindergarten, Supermarkt etc.	Bäcker, Nahversorger etc.

<sup>12</sup>Arbeitstitel

### Multimodale Drehscheiben als Kristallisationspunkt der Mobilität im Burgenland

Die Drehscheiben sind die höchstrangige Form des Zugangs zum überregionalen öffentlichen Verkehr. Direkte Straßenanbindungen und ein auf sie ausgerichtetes ÖV-Angebot sorgen für eine bestmögliche Erreichbarkeit.

Schnelle Bahnverbindungen mit konkurrenzfähigen Fahrzeiten in die überregionalen Zentren machen die Drehscheiben für alle Pendlerinnen und Pendler attraktiv. Ergänzende Einrichtungen wie Kindergärten oder Supermärkte geben den Drehscheiben einen zusätzlichen Mehrwert.

Im Bezirk Neusiedl werden die Bahnhöfe Parndorf-Ort und Neusiedl am See zu einer Drehscheibe mit Funktionsteilung weiterentwickelt.

Im Raum Eisenstadt entsteht eine neue Mobilitätsdrehscheibe mit einer Anbindung nach Wien in vollkommen neuer Qualität.

Für das Südburgenland werden die Möglichkeiten einer Drehscheibe im Raum Friedberg und die dafür notwendigen Bahninfrastrukturmaßnahmen (wie eine Teilelektrifizierung der Aspangbahn Wr. Neustadt–Aspang), Angebotsverdichtungen und umsteigefreie Verbindungen bis Wien geprüft.

### Hochrangige Vernetzung in Multimodalen Knoten

Eine Stufe unter den Multimodalen Drehscheiben finden sich die Multimodalen Knoten. Ebenfalls an den Hauptachsen gelegen, zeichnen sich diese auch durch eine intelligente Bündelung unterschiedlichster Mobilitätsangebote aus. Solche hochwertigen Multimodalen Knoten finden sich in Bruckneudorf (Bhf. Bruck/Leitha), Deutschkreutz, Mattersburg, Weppersdorf, Oberwart und mit der Elektrifizierung der Steirischen Ostbahn und der damit einhergehenden Angebotsverbesserung auch in Jennersdorf.

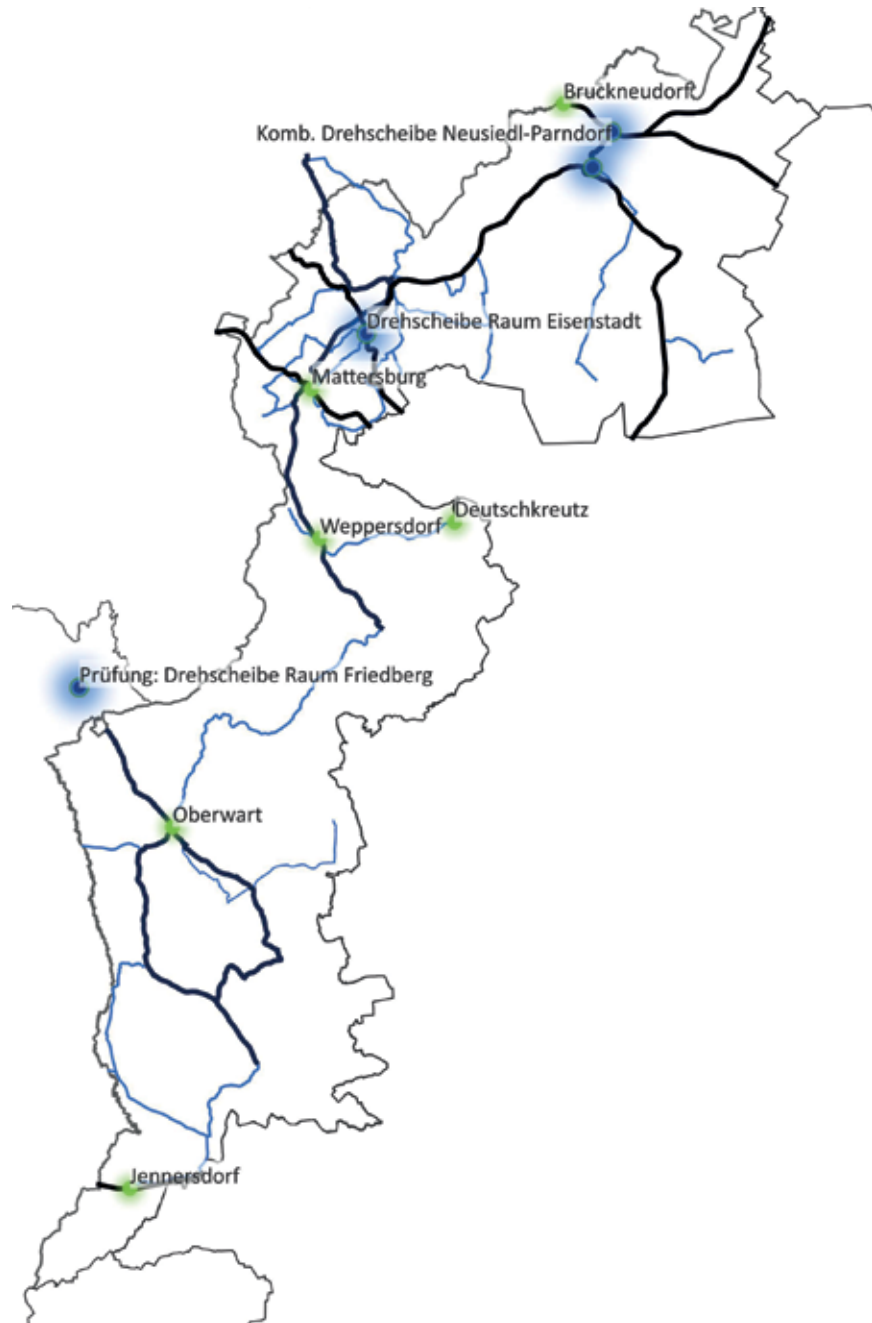


Abb 13: Geplante Multimodale Drehscheiben und Knoten

## „Burgenland Mobil“ in der Region und zu den Knoten

Für regelmäßigen Linienverkehr mit großen Bussen ist auf vielen Strecken bzw. in Gebieten flächenhafter Besiedlung nicht genug Nachfrage vorhanden. Ein paar über den Tag verteilte Kurse auf Nebenlinien mit leeren Bussen nutzen den Menschen in der Region wenig, verursachen aber erhebliche Kosten.

Daher wird das Mobilitätssystem neu gedacht und mit Burgenland Mobil für alle ein flexibles System mit bedarfs-gesteuert eingesetzten Kleinbussen geschaffen. Kurze Zugangswege zu den Sammelpunkten und Fahrtmöglichkeiten über den ganzen Tag – in der Gemeinde, in der Region, zu den Knoten – schaffen eine Alternative für alle, die auch einmal auf den PKW verzichten wollen oder müssen. Burgenland Mobil ist weit mehr als ein klassisches, einer Grundversorgung dienendes Mikro-ÖV-Angebot, es ist ein vollwertiges, ins ÖV-System vollständig integriertes Mobilitätsangebot.



Abb 14: Funktionsschema „Burgenland Mobil“

Die Umsetzung erfolgt regionsweise gemeinsam mit der Neugestaltung des Bus-Linienverkehrs. Betreiber von Burgenland Mobil wird die Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH (VBB) sein. Die Fahrten werden in Kooperation mit lokalen Verkehrsunternehmen durchgeführt. Durch den Betreiber VBB ist sichergestellt, dass Fahrzeuge unterschiedlicher Größe flexibel eingesetzt werden und nachfrageabhängig auf ausgewählten Relationen auch in den Linienbetrieb gewechselt werden kann.

Bestehende Mikro-ÖV-Angebote sollen in Burgenland Mobil integriert werden, was einerseits die Gemeinden hinsichtlich Finanzierungsrisiko und Organisationsaufwand entlastet und andererseits den Menschen in der Region ein deutlich besseres und einheitliches Angebot zur Verfügung stellt.

## Schlüsselfakten zu Burgenland Mobil

Burgenland Mobil
• vollintegriert in ÖV-System (Planung, Ticketing, Beauskunftung etc.)
• Zubringer zu den Achsen und flexible Mobilität in der Region
• lange Betriebszeiten von 5 bis 20 bzw. 22 Uhr
• Vorbestellzeit von maximal 60 Minuten
• Koordination und Disposition durch VBB in Zusammenarbeit mit Partnern
• Betrieb durch VBB in Kooperation mit lokalen Verkehrsunternehmen
• Start in Pilotregionen im Südburgenland, danach schrittweise Ausweitung

Wann immer möglich, werden für „Burgenland Mobil“-Fahrzeuge mit Elektroantrieb eingesetzt. Für eine künftige Weiterentwicklung zu einem autonom verkehrenden Angebot werden die technologischen Entwicklungen laufend beobachtet.

## Sicherer und umweltfreundlicher PKW-Verkehr zu den Knoten

Das Burgenländische Landesstraßennetz ist gut ausgebaut und hat eine bedeutende Funktion in der Erschließung der Fläche und als Zubringer zu den Hauptachsen und Knotenpunkten. Maßnahmen zur Sicherheitsverbesserung und hochwertigen Instandhaltung helfen dem Straßennetz, dieser Funktion gerecht zu werden. Auch in Zukunft wird es Burgenländerinnen und Burgenländer geben, die insbesondere auf dem Weg zur Arbeit auf den PKW angewiesen sind. Hier kommt der Elektromobilität für ein nachhaltiges Verkehrssystem eine hohe Bedeutung zu. Gerade als Zubringer zu den Knoten sind Fahrzeuge mit Elektroantrieb aufgrund der geringeren Distanzen und den im Burgenland oftmals einfach möglichen Lademöglichkeiten beim privaten Haushalt schon heute eine gut geeignete Lösung.

Für eine sichere Mobilität in der Region wird das Landesstraßennetz auch abseits der großen Achsen dem 7-Punkte-Verkehrssicherheitsprogramm folgend weiter optimiert. Eine verstärkte Nutzung und ein schnellerer Umstieg auf die Elektromobilität werden mit Lademöglichkeiten an den Park&Ride-Anlagen und der laufenden Förderaktion für die „Burgenland Wallbox“ für sicheres Laden zu Hause unterstützt.

## Ausbau Park&Ride, Bike&Ride sowie Park&Drive

Schnelle, hochwertige Angebote auf den ÖV-Achsen werden in Zukunft einen Umstieg noch attraktiver machen. Park&Ride- und Bike&Ride-Anlagen in ausreichender Anzahl und mit guter Ausstattung ermöglichen einen komfortablen Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln.

Daher wird mit einem proaktiven Ausbauprogramm die Quantität und Qualität der Anlagen an den Burgenländischen Haltestellen auch abseits der hochrangigen Multimodalen Drehscheiben und Knoten kontinuierlich erweitert und so ausreichende Kapazitäten sichergestellt.

Park&Drive-Anlagen an wichtigen Anschlussstellen sind bereits heute eine gern genutzte Möglichkeit, um Fahrgemeinschaften zu bilden. Auch hier werden Anlagen bedarfsgerecht erweitert und neue Anlagen entlang der Hauptachsen, wie etwa der neuen S 7, geschaffen. So befindet sich eine Anlage im Bereich Königsdorf bereits in Planung.

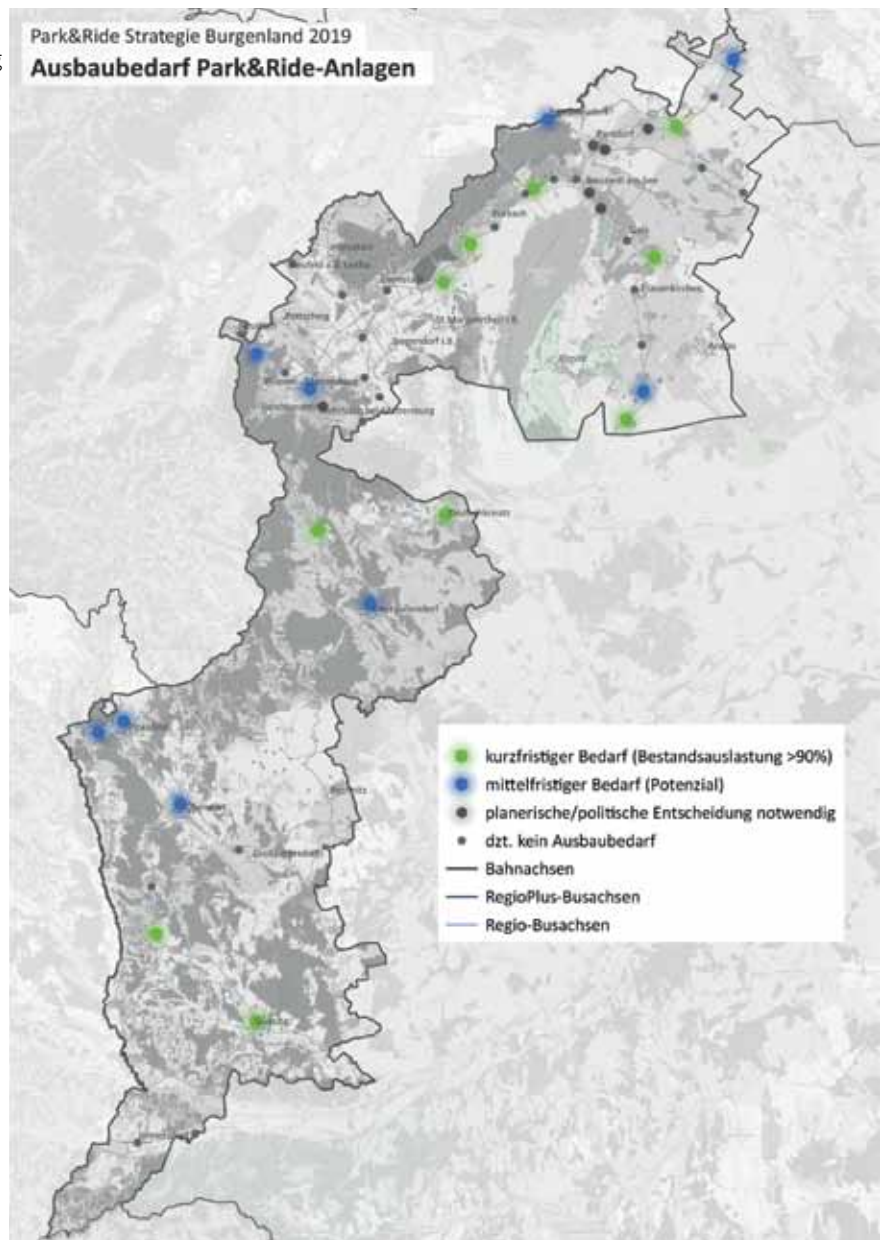


Abb. 15: Ausbaubedarf P&R/B&R (P&R-Strategie Burgenland)

## Begleitpaket Multimodalität

Neben den großen Bausteinen braucht es für ein reibungsloses multimodales Fortkommen weitere Bausteine. Ein zusätzliches Begleitpaket wird die Bemühungen zur Vernetzung der Verkehrsmittel abrunden und den Burgenländerinnen und Burgenländern für unterschiedlichste Situationen ein passendes Angebot bereitstellen.

Das Radverleihsystem nextbike ist derzeit ein saisonales Angebot mit wenigen Standorten je beteiligter Gemeinde. Daher ist es für den Alltagsverkehr nur beschränkt tauglich und eine gute Inanspruchnahme findet sich nur an wenigen (tages-)touristischen Standorten. Daher wird das Thema Radverleih in enger Zusammenarbeit mit interessierten Gemeinden neu ausgerichtet. Der Schwerpunkt soll dabei auf größere Gemeinden und Städte gelegt werden, in denen dann ganzjährig Räder an einer größeren Anzahl an Standorten und mit modernen Ausleihmöglichkeiten zur Verfügung stehen werden. Die Ausstattung mit modernen E-Bikes wird dabei mitgedacht und situationsadäquat geprüft. So kann die Funktion für die „letzte Meile“ von der Haltestelle zum Ziel besser erfüllt werden. Zusätzlich soll das Leihrad-Angebot bei Beherbergungsbetrieben und beim klassischen Radverleih ausgebaut werden.

Die Fahrradmitnahme in der Bahn hat sich insbesondere im Freizeitverkehr im Nordburgenland in der Vergangenheit als Flaschenhals erwiesen. Hier wird geprüft, welche Möglichkeiten bestehen, die Platzkapazitäten weiter zu erhöhen, ohne dass es im Pendlerverkehr zu Komforteinbußen kommt. Hierzu gibt es Überlegungen, die Bestuhlung im bestehenden Wagenmaterial kurzfristig (für das Wochenende) zur Schaffung von mehr Radstellplätzen flexibel zu adaptieren. Darüber hinaus wird mit besserer Information über bestehende Kapazitäten im Zugang zu den wichtigsten Radrouten eine bessere Verteilung der Radfahrenden ermöglicht. So können mit dem Fahrrad im Zug Reisende etwa von überfüllten Direktzügen Richtung Neusiedl am See auf das bestehende Angebot auf der Ostbahn, bis Parndorf Ort verlagert werden, von wo aus ebenfalls und ohne größere Verzögerungen in das attraktive Radroutensystem des Nordburgenlandes eingestiegen werden kann. Wenn der Bedarf gegeben ist, besteht die Möglichkeit – unter finanzieller Beteiligung des Tourismus – insbesondere am Wochenende spezielle Radzüge bzw. -busse einzuführen.

Darüber hinaus werden Fuß- und Radverkehrs-Checks (siehe Zukunftsthema 3) helfen, den Weg zur Haltestelle attraktiver und sicherer zu machen. Auch abseits der Knoten werden laufend Haltestellen und Bahnhöfe fahrgastgerecht umgestaltet. Neue Services und Technologien (Mobility as a Service – MaaS) werden helfen, die unterschiedlichen Mobilitätsangebote noch einfacher, komfortabler und vernetzter zu nutzen.

## Umschlagplätze für den Güterverkehr

Bei der Ökologisierung des Verkehrssystems kommt dem Güterverkehr auf der Schiene eine wesentliche Bedeutung zu. Hierfür braucht es entsprechende Verlademöglichkeiten. Deshalb wird der Güterverkehr auf der Pinkatabahn aufrechterhalten. Initiativen sollen zur verstärkten Nutzung der bestehenden Verladepunkte (z. B. des neuerrichteten Verladeplatzes in Rotenturm an der Pinka) beitragen. In Deutschkreutz ist die Errichtung eines neuen Güterverladeplatzes außerhalb des Ortsgebietes geplant. Darüber hinaus sollen Wirtschaftstreibende verstärkt auf die vielfältigen Services am nahe gelegenen Güterterminal in Sopron hingewiesen werden.

Durch die Errichtung eines Güterterminals in der Grenzregion Bruck an der Leitha - Neusiedl am See als Knotenpunkt der chinesischen Seidenstraße nach Europa („Breitspurterminal“) würde es hingegen zu einem stark steigenden LKW-Verkehrsaufkommen und somit zu einer erheblichen Mehrbelastung der Bevölkerung kommen. Das Land Burgenland spricht sich daher im Sinne der Anrainergemeinden und ihrer Bevölkerung gegen einen Breitspurterminal im Nordburgenland aus.

# ZUKUNFTSTHEMA 3









MARKT

WILLKOMMEN

OBST & GEMÜSE

CAFE



# Lösungen

## Durchgängige und sichere Infrastruktur für Aktive Mobilität

Die Burgenländerinnen und Burgenländer, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren wollen, sollen das in einem sicheren und durchgängigen Wegenetz tun können. Um möglichst viele der kurzen Wege im Ort oder im näheren Umfeld hin zur Aktiven Mobilität verlagern zu können, kommt der Fußgänger- und Radinfrastruktur somit eine Schlüsselrolle zu. Daher wird konsequent weiter an dem Ausbau der Radinfrastruktur für den Alltagsverkehr gearbeitet. Verkehrsberuhigte Ortszentren werden diese auch für Fußgängerinnen und Fußgänger ansprechender machen. Die Gemeinden werden bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Aktive Mobilität bestmöglich unterstützt. Kostenlose Fuß- und Radverkehrs-Checks helfen, Mängel aufzudecken und Lösungen zu entwickeln.

### Konsequente Umsetzung der Radbasisnetze

Die in den letzten Jahren entwickelten Radbasisnetze für den Alltagsverkehr werden kontinuierlich in enger Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gemeinden weiter umgesetzt. In den aktuell vorliegenden Radbasisnetzen sind unterschiedliche Maßnahmen von neuer Radinfrastruktur bis hin zu Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf einer Länge von insgesamt 150 Kilometern enthalten. Für deren Realisierung wird die neue Förderschiene für den Alltagsradverkehr mit einem erhöhten Fördersatz von bis zu 60% beibehalten. Die Gemeinden werden zudem mit Know-how unterstützt, um für ihre Vorhaben zusätzliche Bundesförderungsmittel zu lukrieren.

In Regionen mit Potenzial für den Alltagsradverkehr sollen weitere Radbasisnetze konzipiert werden – so wird noch 2021 ein neues Radbasisnetz für die Gemeinden in der Region um Deutschkreutz erstellt.

### Beratungsangebote und regionale

#### Ansprechpartner

Mit den Fuß- und Radverkehr-Checks wird eine neue Beratungsleistung des Landes für die Gemeinden entwickelt. Erkennen von Mängeln im Fuß- und Radverkehr und das Entwickeln von Lösungsideen stehen im Mittelpunkt dieser Checks.

Durch die neuen 11 Regionalstandorte der Baudirektion des Landes stehen den Gemeinden in der Region kompetente Ansprechpartner für daraus resultierende Infrastrukturfragen zur Verfügung. Die Baudirektion unterstützt Planungen für die Aktive Mobilität der Gemeinden bestmöglich.

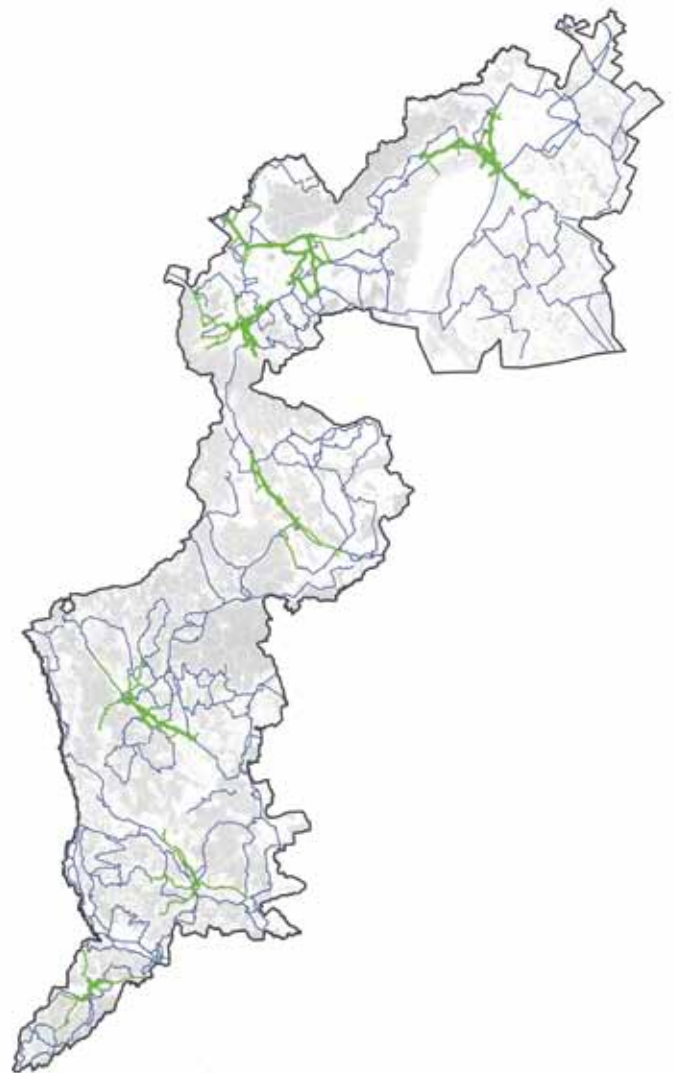


Abb. 16: Bereits konzipierte Radbasisnetze im Burgenland (grün = Radbasisnetze, blau = touristische Haupttrouten)

## Attraktive und sichere Ortszentren

Ortskerne können nur lebendig sein, wenn sich Menschen in ihnen gerne bewegen und aufhalten. Menschen, die zu Fuß gehen oder mit dem Rad fahren, sorgen nicht nur für Leben in den Ortszentren, sondern sind auch treue Kundinnen und Kunden der lokalen Geschäfte.

Verkehrssicherheit, ausreichend Platz, ansprechende Gestaltung und hohe Aufenthaltsqualität sind wesentliche Gründe, sich gerne aktiv mobil in der Gemeinde zu bewegen.

Hierzu kann die Verkehrsplanung durch mehrere Maßnahmen aus den Feldern der Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung beitragen.



Abb. 17: Stadtschlaining – Verkehrsberuhigung Hauptplatz, Begegnungszone

### **Leuchtturmprojekte für eine neue Aufenthaltsqualität**

In vorerst drei Pilotgemeinden werden Vorzeigeprojekte für Ortskerngestaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung geplant und umgesetzt. Diese Vorzeigeprojekte dienen anderen Gemeinden als Inspiration und bieten dem Land als Möglichkeit, Planungsinstrumente weiterzuentwickeln und ggf. eine spezifische Förderschiene zu etablieren.

Mit den Erkenntnissen dieser Pilotprojekte werden ganzheitliche Verkehrsberuhigungskonzepte der Gemeinden vom Land unterstützt. Für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Landesstraßen werden einheitliche Richtlinien erarbeitet, die die Förderung der Aktiven Mobilität, die Funktionsvielfalt der Ortskerne, aber auch ggf. die Notwendigkeit von Durchgangsverkehr gleichermaßen berücksichtigen.

### **Vorrang für Verkehrssicherheitsprojekte in den Orten**

Ein wesentlicher Bereich des bestehenden 7-Punkte-Verkehrssicherheitsprogramms des Landes sind Maßnahmen in Ortsgebieten. Alle sollen sich sicher in den Orten des Burgenlandes bewegen können, egal in welcher Verkehrsart sie unterwegs sind. So machen etwa sichere Querungsmöglichkeiten das Netz für Zufußgehende durchlässiger. In den jährlichen Bauprogrammen haben Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Ortskernen hohe Priorität.



# Zusammenspiel von Raumentwicklung und Mobilität

Raumstrukturen, Mobilitätsbedürfnisse und Verkehr sind untrennbar miteinander verbunden. Durch die Raumentwicklung werden künftiges Mobilitätsverhalten der Menschen und Eingriffsmöglichkeiten der Verkehrsplanung vordefiniert. Daher werden gezielt Maßnahmen gesetzt, bestehende Raumordnungsinstrumente auf eine zukunfts-fähige Mobilitätsentwicklung auszurichten, Raum und Mobilität werden ganzheitlich gedacht.

## **Mobilitätsaspekte in den Örtlichen Entwicklungskonzepten (ÖEK)**

In Planungsworkshops wird gemeinsam mit den örtlichen Raumplanerinnen und -planern daran gearbeitet, eine entsprechende Berücksichtigung der Bedürfnisse aller am Verkehr Teilnehmenden in den Raumplanungsinstrumenten (insbesondere den örtlichen Entwicklungskonzepten und darauf aufbauenden Flächenwidmungsplänen) sicherzustellen.

Ein Kriterienkatalog wird die in der örtlichen Raumplanung zu berücksichtigende Mobilitätsaspekte wie z. B. eine Schwachstellenanalyse Nachhaltige Mobilität in den ÖEKs, Maßnahmen zur Flächensicherung von Durchwegungen für Fuß- und Radverkehr sowie eine angemessene Erschließung von neuen Siedlungen und Betriebsgebieten zu Fuß, mit dem Rad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln zusammenfassen. Dieser Kriterienkatalog wird im Leitfaden zur Erstellung der ÖEKs für die Gemeinden Eingang finden.

## **Mobilitätsaspekte in den Regionalen Entwicklungsprogrammen (REP)**

Falls es zu Festlegungen von Vorranggebieten für Siedlungsentwicklung in den REPs (Plan und Verordnungstext) kommt – insbesondere zur Sicherung von leistbarem Wohnen an attraktiven Standorten-, sollen die ÖV-Güteklassen Berücksichtigung finden. Notwendige Flächen für hochrangige Infrastrukturausbauvorhaben werden in Form von Korridoren zur Errichtung von Verkehrsinfrastrukturen frühzeitig gesichert. Durch Übernahme der Zielbilder und Maßnahmen der GVS21 in die Leitbilder der REPs orientieren sich diese an der angestrebten Mobilitätsentwicklung.

## **Mobilitätsaspekte im Raumplanungsgesetz**

In der nächsten Überarbeitung des burgenländischen Raumplanungsgesetzes soll es zu einer stärkeren Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten kommen. So sollen Aspekte wie die Flächensicherung für Verkehrskorridore, Anforderungen der Aktiven Mobilität, Verkehr in Zusammenhang mit Betriebsgebietsentwicklung oder Erreichbarkeit des ÖV in Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung thematisiert werden. Um sicherzustellen, dass diese Punkte stärkere Berücksichtigung finden, sollten im Raumplanungsgesetz die Erstellung eines Verkehrskonzepts oder die Prüfung von verkehrlichen Auswirkungen von Planungsvorhaben festgeschrieben werden.





# ZUKUNFTSTHEMA 4



## Strukturen, die vieles ermöglichen

### **ZIELBILD 4**

Eine starke Organisationsstruktur ebnet den Weg zu einem zukunftsfiten Verkehrssystem mit cleveren, auf den Stärken des Burgenlandes aufbauenden Lösungen. Neue Ansätze holen das Beste aus den zur Verfügung stehenden Mitteln heraus.

Im öffentlichen Verkehr geschehen alle Planungsprozesse abgestimmt, in der Umsetzung wird vor neuen Betreiberkonzepten nicht zurückgeschreckt, egal ob im Linien- oder bedarfsgesteuerten Verkehr. Dadurch werden Mobilitätsangebote in gänzlich neuer Qualität im gesamten Burgenland möglich.

Durch gezielte Kooperation innerhalb des Landes und auch darüber hinaus wird das Beste für das Verkehrssystem im Burgenland herausgeholt. Passende Rahmenbedingungen machen die Elektromobilität attraktiv und das Burgenland nach der Energieerzeugung auch hier zum nachhaltigen Vorreiter.

Entsprechende Ressourcen ermöglichen die aktive Unterstützung der Gemeinden und sorgen für eine rasche Umsetzung einer Vielzahl an Infrastrukturprojekten für den Rad- und Fußverkehr. Es entsteht eine positive Dynamik, durch die sich das Burgenland künftig auch im Alltagsradverkehr mit den Besten messen kann.





# Lösungen

## Die Mobilitätsdienstleister des Burgenlandes

Mit der neu gegründeten Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH (VBB) und der Mobilitätszentrale Burgenland decken zwei starke Partner eine breite Palette an Mobilitätsdienstleistungen ab und sind so tragende Säulen zum Erreichen der Zielbilder dieser Strategie.



Abb. 18: Team der neugegründeten Verkehrsbetriebe Burgenland

Die VBB verstehen sich als Verkehrsunternehmen aus dem Burgenland für die Menschen im Burgenland und als zuverlässiger burgenländischer Arbeitgeber. Auf die Kooperation mit etablierten regionalen Verkehrsunternehmen wird dabei aber keinesfalls vergessen. Durch den Eigenbetrieb des Landes werden Verkehrsangebote ermöglicht, die sonst nicht realisierbar wären. Nachfrageabhängig kann unkompliziert und flexibel reagiert werden, sei es bei der Größe der eingesetzten Fahrzeuge oder auch bei der Bedienform vom Linienverkehr bis zur flexiblen Flächenbedienung.

Verkehrsbetriebe Burgenland Verkehrsdienste aus einer Hand	Mobilitätszentrale Burgenland Die Drehscheibe von Mobilitäts-Know-how
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrierte ÖV-Planung (gemeinsam mit dem VOR)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilitätsmanagement (Gemeinden/Betriebe/Tourismus/Schulen)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Burgenland Mobil – Koordination, Disposition und Betrieb (mit regionalen Partnern)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Koordination und Beratung Aktive Mobilität (Rad- und Fußverkehr)</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrieb ausgewählter Buslinien (wie die Südburgenlandbusse nach Graz, „RegioPlus“- und „Regio“-Achsen innerhalb des Burgenlandes)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kampagnen und Bewusstseinsbildung</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Management EU-Förderprojekte</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrieb der Mobilitätsinfo in Oberwart (neu)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Betrieb der Mobilitätsinfo in Eisenstadt/Domplatz (bestehend)</li> </ul>

Die Mobilitätszentrale Burgenland hat sich als Wissensdrehscheibe für den Mobilitätsbereich im Burgenland etabliert, das Leistungsspektrum wuchs über die Jahre kontinuierlich. Künftig wird die Mobilitätszentrale vier Kernbereiche – das Mobilitätsmanagement, die Koordination Aktive Mobilität, den Bereich Bewusstseinsbildung und die Abwicklung von EU-Förderprojekten – bedienen.

Die Mobilitätsinfo am Domplatz in Eisenstadt ist eine gerne genutzte Auskunftsstelle für Burgenländerinnen und Burgenländer mit unterschiedlichsten Fragen zum Thema Mobilität. Um auch im Südburgenland eine Anlaufstelle bei Fragen zu den neuen und verbesserten Mobilitätsangeboten zu haben, wird eine neue Mobilitätsinfo in (voraussichtlich) Oberwart geschaffen.

Mit der VIB (Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH), in die auch die Landesanteile an der Neusiedler Seebahn eingebracht wurden, übernimmt das Land Burgenland zudem Verantwortung als Infrastrukturbetreiber und sichert so den Erhalt von Bahninfrastruktur.

## Öffentlicher Verkehr aus einem Guss

### Integrierte Planung des ÖV-Angebots

In der Vergangenheit fand die Planung des öffentlichen Linienverkehrs zumeist losgelöst von den Überlegungen für bedarfsgesteuerte Angebote statt. Die Angebote waren dadurch oft nur mangelhaft aufeinander abgestimmt, auf potenzielschwachen Linien verkehrten langfristig schwer finanzierbare, vielfach weitgehend leere Busse, während der Mikro-ÖV oftmals bereits entstandene Lücken in der Grundversorgung schließen musste.

In einer neuen, integrierten Herangehensweise wird künftig ein Gesamtsystem aus Linienverkehren auf den Achsen, dem Schülerverkehr und den bedarfsgesteuerten, flächenhaften Verkehren von Burgenland Mobil geplant. Der Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) und die VBB sind Partner in diesem kooperativen Planungsprozess am Weg zu einer echten Mobilitätsalternative für das gesamte Burgenland. Hinsichtlich der Ausschreibung von Verkehrsleistungen wird eine Harmonisierung der Ausschreibungsintervalle angestrebt.

### Eine Auskunft und ein Ticket für alle Angebote

Alle Mobilitätsangebote, egal ob Linienverkehr oder Burgenland Mobil werden Eingang in die häufig genutzten Informations- und Ticketingplattformen wie jene des VOR (AnachB<sup>13</sup>/VAO<sup>14</sup>) oder der ÖBB finden – und dies jeweils bereits ab Betriebsstart der jeweiligen Angebote. Jede und jeder findet alle Mobilitätsangebote in der individuell bevorzugten App oder Plattform. Künftige Ausweitungen der Informationsangebote werden durch das Land Burgenland aktiv unterstützt.

Als vollwertiger Bestandteil des ÖV-Systems werden für Burgenland Mobil keine gesonderten Tickets notwendig sein. Durchgängige Fahrten sind mit VOR-Tickets inkl. Zeitkarten (wie Monats- oder Jahreskarten) möglich. Für den Ticketverkauf werden auch die neuen, unkomplizierten Möglichkeiten von Check-in/Check-out-Systemen zur Verfügung stehen. Systeme wie FAIRTIQ<sup>15</sup> werden nach erfolgreichem Pilotbetrieb als weiterer Vertriebskanal angeboten.

Attraktive, häufige und schnelle Fahrtangebote sind den Burgenländerinnen und Burgenländern für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs am wichtigsten. Stimmen die Voraussetzungen, kann ein günstiges länderübergreifendes Ticketangebot ein zusätzlicher Nutzungsanreiz sein. Das Burgenland unterstützt die Umsetzung eines Klimatickets unter der Bedingung, dass burgenländische Pendlerinnen und Pendler nicht benachteiligt und der Ausbau von Angebot und Infrastruktur entsprechend unterstützt werden. Darüber hinaus muss der Bund in seiner Eigenschaft als führende und koordinative Stelle für die Umsetzung des Klimatickets die nötigen finanziellen Mittel zur Abgeltung der Einnahmenverluste zur Verfügung stellen und für einen gleichberechtigten, transparenten Zugang zu den Vertriebskanälen und Datenströmen sorgen.

<sup>13</sup> [www.AnachB.vor.at](http://www.AnachB.vor.at)

<sup>14</sup> Die Verkehrsauskunft Österreich VAO ist eine verkehrsmittelübergreifende gemeinsame Informationsdrehscheibe für ganz Österreich und bietet eine Schnittstelle für diverse Auskunfts- und Routingservices

<sup>15</sup> Smartphone-App zum Ticketkauf, die nur eine Wischbewegung bei Ein- und Ausstieg erfordert

## Kooperationen für beste Ergebnisse

Eine kooperative Vorgehensweise, die nach gemeinsamen Lösungen sucht, vorhandenes Wissen bestmöglich einbindet und Reibungsverluste an den Schnittstellen abbaut, wurde im Burgenland schon in der Vergangenheit hochgehalten. Dies reicht von der landesinternen Abstimmung über die Einbindung von Stakeholdern aus Interessenvertretungen und der burgenländischen Wirtschaft bis hin zu den Nachbarn des Burgenlandes. Bewährte Kooperationen sollen beibehalten und in neuen Themenfeldern neue Abstimmungsprozesse etabliert werden.

Die gute Zusammenarbeit der Bundesländer, sei es in der laufenden Abstimmung oder in der Durchführung von Kooperationsprojekten wie der Kordonerhebung Wien, wird beibehalten – mit den Bundesländern Wien und Niederösterreich im Rahmen der PGO<sup>16</sup> bzw. des VOR und mit der Steiermark in bilateraler Form.

Weiters wird das Burgenland aktiv an den gemeinsamen Initiativen der Landesverkehrsreferentinnen und -referenten aus den österreichischen Bundesländern und dem Bund mitarbeiten. Auch die erfolgreiche Zusammenarbeit mit den relevanten Institutionen in Ungarn und der Slowakei, egal ob auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene, wird fortgesetzt, und auch grenzüberschreitende Verkehrsunternehmen werden in die Abstimmungsprozesse eingebunden. In der „Stadtregion Sopron“ wird diese Zusammenarbeit noch weiter intensiviert, um gemeinsam Lösungen für diese sich dynamisch entwickelnde Region zu erarbeiten.

Zur Förderung der Elektromobilität wird eine Abstimmungsgruppe („Task-Force E-Mobility“) eingerichtet, um die E-Mobilitäts-Aktivitäten zu koordinieren, von der Abstimmung mit der Landespolitik über die Koordination mit externen Stakeholdern bis hin zum Monitoring der E-Mobilitäts-Strategie Burgenland. Sie baut auch ein „Netzwerk E-Mobilität“ auf, in dem Stakeholder aus den Energieversorgern, dem Fahrzeughandel sowie dem Verkehrs- und Tourismusbereich an einer Stärkung der Elektromobilität durch kooperatives Vorgehen und die Entwicklung innovativer Pilotprojekte arbeiten.

## Evidenz und Evaluierung – Handeln auf fundierter Grundlage

Für ein zielgerichtetes Handeln ist eine umfassende Kenntnis über die Mobilitätsbedürfnisse, vorhandene Verkehrsströme und die Wirkung der gesetzten Maßnahmen notwendig. Das Burgenland arbeitet daher kontinuierlich an einer Verbesserung der Datengrundlagen für alle Formen der Mobilität. Um auf neue Erkenntnisse und geänderte Rahmenbedingungen reagieren zu können, ist eine genaue Beobachtung der Fortschritte und eine regelmäßige Prüfung eines Anpassungsbedarfs bei den gesetzten Maßnahmen für eine erfolgreiche Umsetzung dieser Strategie essenziell.

### **Schaffen von besseren Datengrundlagen**

Das Land Burgenland beteiligt sich an Mobilitätserhebungen auf Bundesebene bzw. in der Ostregion (z. B. Kordonerhebung Wien), um aktuelle, valide Planungsgrundlagen zur Verfügung zu haben. Aus diesem Grund werden auch Initiativen zur Erhebung von grenzüberschreitenden Mobilitätsdaten unterstützt. Viele Maßnahmen der Strategie zielen auf eine Stärkung des Radverkehrs ab. Um auch in diesem Bereich genaue Kenntnisse über die Wirkung der gesetzten Schritte zu haben, wird ein Zählstellennetzwerk für den Radverkehr gespannt, das wichtige Routen des Alltagsverkehrs ebenso abdeckt wie touristische Hauptradrouten.

### **Monitoring und Evaluierung**

Wie die letzten Jahre gezeigt haben, können sich die Rahmenbedingungen schneller ändern, als die sorgsamste Planung vorhersehen könnte. Daher gilt es, die GVS21 regelmäßig auf ihre Aktualität zu prüfen und gegebenenfalls auch zu adaptieren, wo dies notwendig ist. Gleiches gilt hinsichtlich der Erreichung der Zielbilder. Zeigen sich in Teilbereichen nicht die gewünschten Fortschritte, gilt es auch hier gegenzusteuern.

<sup>16</sup>Planungsgemeinschaft Ostregion, eine Kooperationsplattform der Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien

Ein Instrument dazu werden regelmäßige „Fortschrittsberichte Mobilität“ sein, die zumindest zweijährig die Fortschritte in der Umsetzung des Maßnahmenprogramms überprüfen. Spätestens in fünf Jahren soll die Gesamtverkehrsstrategie einer umfassenden Evaluierung unterzogen und entsprechend der Zielerreichung und geänderter Rahmenbedingungen fortgeschrieben werden. Jedenfalls wird dann das Maßnahmenprogramm für fünf weitere Jahre präzisiert.

## EXKURS – GEMEINSAME STRATEGIE MIT NIEDERÖSTERREICH UND WIEN

Die Länder Burgenland, Niederösterreich und Wien stehen durch ihre zahlreichen funktionalen Verflechtungen vor einer Reihe von Herausforderungen im Mobilitätssektor, die sich nur mittels enger Zusammenarbeit und intensiver Abstimmung lösen lassen. Daher haben sich die drei Länder im Rahmen vergangener Strategieprozesse auf gemeinsame Handlungsfelder und Kooperationsmechanismen verständigt. In den jeweiligen Landesmobilitätskonzepten und Landesverkehrsstrategien der drei Länder aus 2014 und 2015 wurde im deckungsgleich abgebildeten Kapitel „Mobilität in der Ostregion – Eine gemeinsame Strategie“ eine Basis für die Zusammenarbeit formuliert und der hohe Stellenwert für einen attraktiven, bundesländerübergreifenden öffentlichen Personen- und -regionalverkehr hervorgehoben. Erfolgreiche Eckpfeiler der Zusammenarbeit sind etabliert und sollen auch in Zukunft weiterverfolgt werden:

**Kooperationsprozesse**, die in gemeinsame, akkordierte Projekte und Maßnahmen oder in Vorgangsweisen münden. Hierfür wird auf die bewährten Einrichtungen wie die Planungsgemeinschaft Ost oder den Verkehrsverbund Ost-Region zurückgegriffen

**Informationsaustausch** und Abstimmungen ohne wechselseitige Handlungsverpflichtung bei Themen der Mobilitäts- und Verkehrspolitik mit bundesländerübergreifenden Wirkungen, sei es bei eigenen Initiativen als auch bei Vereinbarungen und Verträgen mit Dritten, wie dem Bund oder beispielsweise Eisenbahninfrastrukturbetreibern

**organisatorische und strukturelle Maßnahmen**, die eine Verbesserung von Schnittstellen, die Schärfung von Abläufen und die klare Zuordnung von Aufgaben betreffen

**Projekte**, die überwiegend in den Landesmobilitätskonzepten bzw. Landesverkehrsstrategien konkretisiert werden.

Für die kommenden Jahre sind exemplarisch folgende Kooperationsprojekte in der Ostregion vorgesehen:

### Infrastrukturentwicklung Bahn

- **Verkehrsachsen:** Über die bereits erfolgreich beschlossenen Ausbauprojekte hinausgehende Entwicklung gemeinsamer Positionen zu künftigen Ausbauprojekten (unter Berücksichtigung der bestehenden Planungen im Rahmen des Projekts SPNV Stadtregion+).
- **Mobilitätsknoten:** Entwicklung von Mobilitätsknoten im Falle ländergrenzüberschreitender Einzugsbereiche unter Berücksichtigung der dafür notwendigen infrastrukturellen Voraussetzungen, koordiniertes Auftreten gegenüber dem Bund hinsichtlich Finanzierungsfragen.

**Verkehrsdiensteverträge 2029+** – Vorbereitungen für die künftigen Verkehrsdiensteverträge, mit abgestimmten Angebotsqualitäten auf den Verkehrsachsen zwischen den Bundesländern mit dem Ziel, eine gemeinsame Verhandlungsgrundlage für die Leistungsbestellung nach Auslaufen der derzeitigen Verträge zu erarbeiten.

**Kordonenerhebung Wien** – Aktualisierung der Mobilitätsenerhebung für die wichtigsten Verkehrsachsen nach Wien zur Schaffung einer gemeinsamen ländergrenzüberschreitenden Planungsgrundlage mit hoher Datenqualität.

### Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr

Entwicklung und Prüfung von Maßnahmen sowie Koordination dieser mit betroffenen Institutionen zur Verbesserung der Fahrplantreue im Buslinienverkehr, vor allem im Nahbereich auf Autobahnen um Wien auf ausgewählten Autobahnabschnitten als Pilotprojekte.

**Flexible ÖV-Angebote** – Im Sinne eines integrierten ÖV-Gesamtsystems gemeinsame Planung von bedarfsgesteuerten Angeboten mit dem Linienverkehr im Rahmen vom Verkehrsverbund Ost-Region und Umsetzung von gemeinsamen Lösungen etwa für die Disposition der Fahrten im flexiblen ÖV.



ZUKUNFTSTHEMA 5

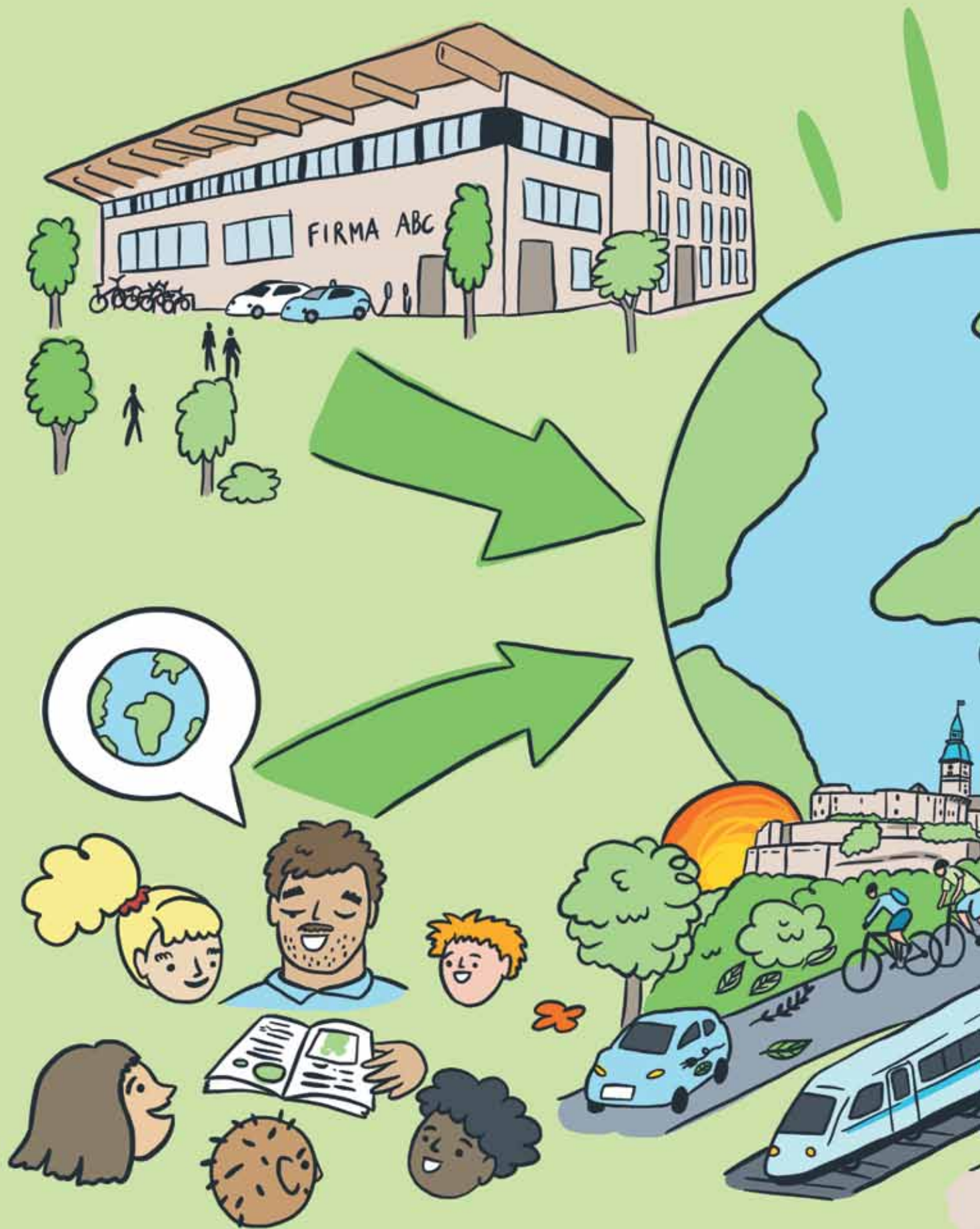


## Mobilitätsmanagement, das Hürden abbaut

### **ZIELBILD 5**

Gemeinsam mit der Wirtschaft und dem Tourismus, mit den Schulen und mit den Gemeinden werden die Hürden zur Nutzung umweltfreundlicher und gesunder Mobilitätsformen abgebaut – egal ob sie infrastrukturell, organisatorisch oder einfach in den Köpfen sind.

Information erfolgt einheitlich, leicht zugänglich und genau dort, wo sie benötigt wird. Die Kenntnis der regionalen Gegebenheiten ist die Basis für eine zielgerichtete Beratung. Sachliche Aufklärung setzt sich gezielt mit bestehenden Zweifeln und Informationslücken auseinander. Initiativen und Aktionen erzeugen die notwendige Aufmerksamkeit für Mobilitätsalternativen. Die umfangreichen neuen Mobilitätsangebote und ihre Vorzüge sind den Menschen im Burgenland bekannt und sie nehmen sie daher auch gerne in Anspruch.

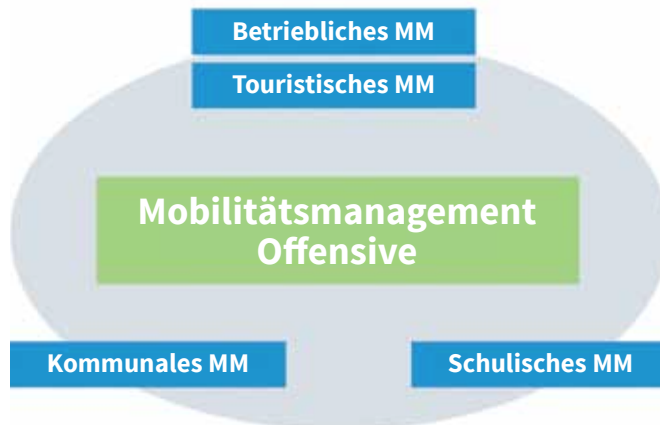




# Lösungen

## Mobilitätsmanagement – Offensive

Die Kooperationsaktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements haben drei Hauptstoßrichtungen: Als wesentlicher Aufgabenträger im Verkehrsbereich werden die Gemeinden adressiert. Gemeinsam mit der Wirtschaft werden Lösungen gesucht, um die Rahmenbedingungen für einen umweltfreundlich zurückgelegten Arbeitsweg sowie das nachhaltig mobile Reisen zu verbessern. In Zusammenarbeit mit den Schulen wiederum werden Kinder schon früh mit unterschiedlichen Mobilitätsformen vertraut gemacht und für nachhaltige Formen der Fortbewegung sensibilisiert.



Kooperationsaktivitäten im Bereich des Mobilitätsmanagements (MM)

### Kommunales Mobilitätsmanagement

Die Gemeinden sind Trägerinnen vieler Maßnahmen für ein nachhaltiges Mobilitätssystem, insbesondere im Bereich der Aktiven Mobilität. Durch Beratungs-, Informations- und Förderangebote werden sie bei dieser Aufgabe aktiv unterstützt. Der in den vergangenen Jahren begonnene Aufbau eines Netzwerks kommunaler Mobilitätsbeauftragter als Ansprechperson und Kümmerer vor Ort wird fortgeführt und weiter intensiviert. Der Informationszugang wird durch neue Online-Formate, Informations- und Weiterbildungsveranstaltungen, Test-Events (z. B. für Transportfahrräder) und regelmäßige Informationen per Newsletter weiter verbessert. Die Wertschätzung für die Bemühungen seitens der Gemeinden wird durch Veranstaltungen wie ein Mobilitätsfrühstück mit den politisch Verantwortlichen noch stärker zum Ausdruck gebracht.



Zur Förderung des Radverkehrs werden die drei derzeit bestehenden Radpilotgemeinden weiter betreut. In diesen Gemeinden konnten viele Erfahrungen gesammelt werden, die das Beratungsangebot weiter verbessern werden. Dies soll nun weiteren Gemeinden zugutekommen, die auf ihrem Weg zur radfreundlichen Gemeinde von der Mobilitätszentrale als zentrale Koordinierungsstelle für Angelegenheiten des (Alltags-)Radverkehrs im Burgenland begleitet werden.

### **Betriebliches und touristisches Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsmanagement bietet große Chancen für Betriebe: Zufriedenheit und Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, aktiver Beitrag zum Klimaschutz oder auch die Reduktion von Kosten und Imagegewinn sind nur einige Aspekte. Durch Information werden Betrieben diese Vorteile aufgezeigt, passende Maßnahmen entwickelt und bei der Umsetzung unterstützt. Im touristischen Bereich geht es im ersten Schritt darum, allen Stakeholdern (Beherbergungsbetriebe, Tourismusverbände, Gaststätten etc.) die Relevanz und das Potenzial für Nachhaltigen Tourismus aufzuzeigen. In weiterer Folge werden durch Beratung und Information Angebote entwickelt und die relevanten Akteure bei deren Umsetzung unterstützt.

2020 wurde in einem Pilotprojekt in der RMB<sup>17</sup> pilothaft ein neues Schema für ein betriebliches Mobilitätsmanagement getestet. Aufbauend auf diesen Erfahrungen wird nun ein Beratungsangebot aufgebaut, das in Zusammenarbeit mit dem bestehenden klimaaktiv-mobil-Beratungsprogramm des Bundes kontinuierlich auf weitere Betriebe im Burgenland ausgerollt wird. Die Landesverwaltung und die Landesholding werden mit der Umsetzung entsprechender Konzepte und der Einrichtung von Mobilitätsbeauftragten mit gutem Beispiel vorangehen.

Durch Trainings und Schulungen für Touristiker werden das Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität im Tourismussektor gestärkt und gemeinsam Maßnahmen (z. B. Mobilitätscoaches, Test-Events, Mobilitätsinformation für Gäste) entwickelt, deren Umsetzung unterstützt wird.

### **Schulisches Mobilitätsmanagement**

Mobilitätsbildung für Kinder und Jugendliche ist ein wesentlicher Erfolgsfaktor für die Erreichung der Klimaziele im Verkehrsbereich. Schon vom Kindergartenalter an sollen Kinder alle Mobilitätsformen kennenlernen und sich mit der klimafreundlichen Mobilität altersadäquat auseinandersetzen. Für Schulen wurden bereits in den vergangenen Jahren laufend Maßnahmen gesetzt, wie z. B. die Straßenmalaktionen in den Volksschulen während der Europäischen Mobilitätswoche, die Mobilitätspässe für Volksschulen, Fortbildung für Pädagoginnen und Pädagogen, Workshop an Schulen etc. Diese Aktivitäten werden ausgebaut und auf den Bereich der Elementarpädagogik erweitert.

Im Mittelpunkt werden Beratungsangebote für einen sicheren Schulweg (Schulwege-Check, Schulstraßen) und eine verstärkte Einbindung der Eltern als positive Vorbilder stehen. Die Bewerbung der freiwilligen Radfahrprüfung und die Mitmachkampagne „Burgenland radelt zur Schule“ werden helfen, Kinder schon früh zu aktiven Verkehrsteilnehmenden zu machen. Gemeinsam mit Jugendlichen und in Zusammenarbeit mit den SchülerInnenvertretungen werden Projekte initiiert, die z. B. zum Ziel haben, den Sprung vom Top-Jugendticket hin zur dauerhaften ÖV-Nutzung zu schaffen.

<sup>17</sup>Regionalmanagement Burgenland GmbH

## Kampagnen und Information

Das Land Burgenland schafft mit der GVS21 umfangreiche neue Angebote einer klimafreundlichen Mobilität. Die Menschen müssen diese aber auch kennen und gerne nutzen – hierzu werden professionelle Kampagnen gestartet. In der Befragung festgestellte Informationsdefizite werden damit ebenso behoben, wie zur Nutzung neuer Angebote oder Mobilitätsformen motiviert wird.

Insgesamt wird ein positives Bewusstsein für ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten geschaffen. Themen, die jedenfalls mit eigenen Kampagnen adressiert werden, sind der Alltagsradverkehr, die Elektromobilität („Fact versus Fake“) und das neue flexible Mobilitätsangebot von Burgenland Mobil. Diese Kampagnen basieren auf einem abgestimmten Corporate Design und beinhalten Social-Media-Aktivitäten ebenso wie die Durchführung von Events und Veranstaltungen. Abseits dieser themenspezifischen Kampagnen werden alle Neuerungen im Verkehrssystem durch eine proaktive Öffentlichkeitsarbeit begleitet.

Neben den Kampagnen soll auch der laufende Informationsfluss im Verkehrsbereich kontinuierlich verbessert werden. Mit AnachB und der Datenplattform VAO wurde in den vergangenen Jahren ein immer umfangreicheres Angebot einer multimodalen Mobilitätsinformation geschaffen. Multimodales Routen, Echtzeit-Information, Verkehrsmeldungen und -kameras sowie ÖV-Ticketing sind nur ein Auszug der Funktionen, die per Web-Plattform oder Smartphone-App schon zur Verfügung stehen.

Laufend werden Verbesserungen umgesetzt, wie 2021 die Berechnung der möglichen CO<sub>2</sub>-Einsparung und die Verbesserung des barrierefreien Zugangs. Als Partner in ITS Vienna Region setzt das Land Burgenland auch in Zukunft auf den Ausbau der Mobilitätsinformation entsprechend der neuesten technischen Möglichkeiten.





Alle Maßnahmen im Detail



## Beteiligte an den Maßnahmen – Nachfolgend verwendete Abkürzungen:

Abkürzung	Vollständige Bezeichnung
ASFINAG*	ASFINAG - Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft
Baudirektion	Land Burgenland, Abt. 5 – Baudirektion
Energie Burgenland	Energie Burgenland AG
EVU*	beauftragtes Eisenbahnverkehrsunternehmen
GVK	Land Burgenland, Abt. 2, Referat Gesamtverkehrskoordination
ITS Vienna Region	ITS Vienna Region im Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
KfV*	Kuratorium für Verkehrssicherheit
Landesholding	Landesholding Burgenland GmbH
Landesplanung	Land Burgenland, Abt. 2, Hauptreferat Landesplanung
Mobilitätszentrale	Mobilitätszentrale Burgenland
NSB	Neusiedler Seebahn GmbH
ÖBB-Infra*	ÖBB-Infrastruktur AG
ÖBB-PV*	ÖBB-Personenverkehr AG
One Mobility	One Mobility GmbH.
PGO	Planungsgemeinschaft Ost
Raaberbahn*	Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn AG / Győr-Sopron-Ebenfurti Vasút Zrt.
Ref. Tourismus	Land Burgenland, Abt. 2, Referat Tourismus
RMB	Regionalmanagement Burgenland GmbH
VBB	Verkehrsbetriebe Burgenland GmbH.
VIB	Verkehrsinfrastruktur Burgenland GmbH.
VOR	Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) GmbH
WKO*	Wirtschaftskammer Österreich / Wirtschaftskammer Burgenland

\* Externe Akteure (keine Dienststelle des Landes bzw. keine Beteiligung des Landes)

# Maßnahmen zum Zukunftsfeld 1 – Achsen

A1 – Ausbau der Bahninfrastruktur			
Nr.	Task	Beteiligte <sup>18</sup>	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
A1.1	<b>Raaberbahn/Pottendorfer Linie</b> – Planung/Errichtung der Schleife Ebenfurth	<b>ÖBB-Infra</b> , Raaberbahn, Bund, Länder NÖ u. Bgld., VOR	bis 2028
A1.2	<b>Raaberbahn</b> – Planung/Errichtung selektive Zweigleisigkeit Wulkaprodersdorf–Müllendorf	<b>Raaberbahn</b> , Bund, Land Bgld., VOR	bis 2028
A1.3	<b>Raaberbahn – Planung/Errichtung</b> Begradigung und ggf. selektive Zweigleisigkeit Wulkaprodersdorf–Draßburg	<b>Raaberbahn</b> , Bund, Land Bgld., VOR	bis 2028
A1.4a	<b>Mattersburger Bahn</b> – Planung/Errichtung Elektrifizierung Wiener Neustadt–Sopron	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, VOR, Land Bgld.	2023–2026
A1.4b	<b>Mattersburger Bahn</b> – Attraktivierung und Ertüchtigung (inkl. fahrgastgerechte Umgestaltung der Bahnhöfe Neudörf, Bad Sauerbrunn und Loipersbach–Schattendorf)	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, VOR, Land Bgld., Gemeinden	2023–2026
A1.5	<b>Steirische Ostbahn</b> – Planung/Errichtung Elektrifizierung	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, VOR, Länder Stmk. u. Bgld.	2024–2028
A1.6a	<b>Ostbahn Parndorf - Staatsgrenze b. Kittsee</b> – Planung/Errichtung selektiv zweigleisiger Ausbau	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, VOR, Länder NÖ u. Bgld.	bis 2023
A1.6b	<b>Ostbahn Parndorf - Staatsgrenze b. Kittsee</b> – Planung/Errichtung zweigleisiger Ausbau	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, VOR, Länder NÖ u. Bgld.	bis 2035
A1.7a	<b>Pannoniabahn</b> – Vorprojekt/Aufnahme Rahmenplan: Verlängerung von Bahnsteigkanten auf 100 m, selekt. Geschwindigkeitserhöhungen	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, Land Bgld., VOR	kurzfristig
A1.7b	<b>Pannoniabahn</b> – Planung/Errichtung: Verlängerung von Bahnsteigkanten auf 100 m, selekt. Geschwindigkeitserhöhungen	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, Land Bgld., VOR	bis 2029
A1.8a	<b>Ostbahn/Pannoniabahn</b> – Machbarkeitsstudie/ Vorprojekt/Aufnahme Zielnetz 2040 zweigleisiger Ausbau Parndorf–Neusiedl am See	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, Länder NÖ u. Bgld., VOR	kurzfristig
A1.8b	<b>Ostbahn/Pannoniabahn</b> – Planung/Umsetzung zweigleisiger Ausbau Parndorf–Neusiedl am See	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, Land Bgld., VOR	nach 2030
A1.9	<b>Neusiedler Seebahn</b> – Ausweiche Gols	<b>NSB</b> , Raaberbahn, Bund, Land Bgld., VOR	2021
A1.10	<b>Aspangbahn-Wechselbahn</b> – Prüfung der Möglichkeiten/infrastrukturellen Voraussetzungen für Angebotsausweitungen von Wiener Neustadt–Aspang–Friedberg–Hartberg	Bund, VOR, ÖBB-Infra, Länder NÖ, Bgld. und Stmk, EVU	bis 2028
A1.11	<b>„Flughafen-Spange“</b> – Verbindung vom Flughafen Wien (Pressburger Bahn) zur Ostbahn im Raum Bruck a. d. Leitha/Bruckneudorf	<b>ÖBB-Infra</b> , Bund, Länder NÖ u. Bgld., VOR	bis 2034 <sup>19</sup>

<sup>18</sup>Hauptverantwortliche jeweils in Fettdruck

<sup>19</sup>Eine Vorziehung dieses Projekts ist in Diskussion

A2 – Verbesserung Bahnangebot			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
A2.1	<b>Deutschkreutz–Wulkaprodersdorf–Wien</b> – Tagesdurchgängiger Stundentakt mit einer Fahrzeit Wulkaprodersdorf nach Wien Meidling von 38 Min. <sup>20</sup>	<b>VOR (Land Bgld.),</b> Raaberbahn, ÖBB-Infra, EVU	2028
A2.2	<b>Deutschkreutz–Wulkaprodersdorf–Wien</b> – Beschleunigte „Burgenland-Sprinter“ in Hauptverkehrszeit mit einer Fahrzeit Wulkaprodersdorf nach Wien Meidling von 33 Min. <sup>21</sup>	VOR (Land Bgld.), Raaberbahn, ÖBB-Infra, EVU	Phase I 2024, Phase II 2028
A2.3	<b>Mattersburger Bahn</b> – Halbstundentakt im Regionalverkehr mit stündlichen Direktverbindungen über Wr. Neustadt nach Wien (aufgrund der Rahmenbedingungen sind Direktverbindungen nach Wien absehbar nur mit elektrischen Fahrzeugen möglich)	<b>VOR (Land Bgld.),</b> ÖBB-Infra, EVU	2028
A2.4	<b>Steirische Ostbahn</b> – Deutlich schnellere (rund eine Stunde Fahrzeit) stündliche direkte Anbindung von Jennersdorf an Graz mit schnellem Nahverkehr	<b>VOR (Land Bgld.),</b> Land Steiermark, ÖBB-Infra, EVU	2026
A2.5	<b>Neusiedler Seebahn</b> – Tagesdurchgängiger Stundentakt Pamhagen–Wien mit Verdichtung auf Halbstundentakt in der HVZ mit verkürzten Reisezeiten im Zuge Errichtung Ausweiche Gols	<b>VOR (Land Bgld.),</b> NSB, EVU	2022
A2.6	<b>Pannoniabahn/Ostbahn</b> – Möglichkeit zur Verdichtung des Angebots auf einen exakten Halbstundentakt. Anbindung Flughafen: Jeder zweite Zug könnte mit 5–7 Minuten kürzerer Fahrzeit über den Flughafen Wien nach Wien geführt werden.	<b>VOR (Land Bgld.),</b> ÖBB-Infra, EVU	nach 2030
A2.7	<b>Pannoniabahn/Ostbahn</b> – Zielangebot eines 15-Min.-Takttes Neusiedl–Parndorf–Wien (Halbstundentakt über Flughafen VIE, Halbstundentakt über Gramatneusiedl). Zumindest REX-Halbstundentakt mit einer überlagerten beschleunigten S-Bahn.	<b>VOR (Land Bgld.),</b> ÖBB-Infra, EVU	nach 2030
A2.8	<b>Ostbahn</b> – Umsetzung Halbstundentakt im schnellen Nahverkehr für Pendlerinnen und Pendler aus dem nördlichen Burgenland ab Kittsee morgens/abends von/nach Wien	<b>VOR (Land Bgld.),</b> ÖBB-Infra, EVU	Phase I ab 2024, Phase II bis 2035
A2.9	<b>Prüfung der Möglichkeiten der verbesserten (inter-)nationalen Anbindung des Burgenlandes</b> – durch Direktzüge Wien–Südburgenland sowie weiter über Westungarn nach Zagreb, Direktzüge Westösterreich–Burgenland etc.	<b>Bund, VOR, Land Bgld., EVU,</b> ggf. Ungarn, Kroatien	kurzfristig
A2.10	<b>Grenzverkehr Sopron</b> – Prüfung der Möglichkeiten von zusätzlichen Verkehren durch weitere Halte im Stadtgebiet von Sopron (Ágfalva / Sopron Déli / Jereván)	<b>Bund, VOR, EVU,</b> ungarische Besteller	bis 2028

<sup>20</sup>Abhängig von trassentechnischer Machbarkeit (Trassenprüfung ausständig)

<sup>21</sup>Abhängig von trassentechnischer Machbarkeit (Trassenprüfung ausständig) – Fahrzeit von 33 min nach Phase II

## Maßnahmen zum Zukunftsfeld 1 – Achsen

A3 – Busangebot – Fokus auf klare Achsen			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
A3.1	<b>Neue/zusätzliche Busangebote auf den Achsen</b> – Ausweitungen der Südburgenlandbusse nach Graz, Neukonzeption der Expressbuslinien nach Wien, verdichtete Angebote auf der Achse Oberwart–Oberpullendorf–Weppersdorf–Eisenstadt sowie auf der Achse Oberwart–Rechnitz; neues Angebot Güssing-Jennersdorf (mit zusätzl. Zubringerverkehren)	VBB, Land Bgld., VOR	ab 2022
A3.2	<b>ÖV Südburgenland Umsetzung</b> – Integrierter ÖV-Neu Region Südburgenland (Planung/Ausschreibung siehe Maßnahme S2)	VBB, beauftragte Verkehrsunternehmen, VOR	ab 2022
A3.3	<b>ÖV Mittelburgenland Umsetzung</b> – Integrierter ÖV-Neu Region Mittelburgenland (Planung/Ausschreibung siehe Maßnahme S2)	VBB, beauftragte Verkehrsunternehmen, VOR	ab 2022
A3.4	<b>ÖV Nordburgenland Umsetzung</b> – Integrierter ÖV-Neu Region Nordburgenland (Planung/Ausschreibung siehe Maßnahme S2)	VBB, beauftragte Verkehrsunternehmen, VOR	ab 2023
A3.5	<b>Optimierung G1</b> – Verknüpfung der Linie G1 mit der Aspangbahn (nach Elektrifizierung) zur besseren Erreichbarkeit des Wiener Südraums (Mödling-Baden-Wr. Neustadt). Direktverbindungen nach Wien bleiben dabei mit gleicher Fahrzeit erhalten.	VOR, Land Burgenland, Land NÖ, beauftragtes Verkehrsunternehmen	angestrebt 2027
A3.6	<b>Wasserstoff-Bus Pilotprojekt</b> – Forcierung des Projektes zum Bau einer Elektrolyseurs im Raum Neusiedl am See und der pilothaften Umstellung der Busflotte im Raum Neusiedl/Eisenstadt auf Wasserstoffantrieb.	<b>Energie Burgenland,</b> Land Burgenland, VOR, Verkehrsunternehmen	2023

## A4 – Straßenachsen – Sicherheit, selektive Kapazitätsverbesserungen, Erhalt

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
A4.1	<b>7-Punkte-Verkehrssicherheitsprogramm für Landesstraßen</b> – Konsequente Umsetzung des 7-Punkte-Programms der Baudirektion entlang der Achsen gem. jährlichem Bauprogramm mit den Schwerpunkten Verkehrssicherheitsmanagement, Verbesserung von Knoten, Geschwindigkeitsreduktion in Gefahrenabschnitten, Sicherheit durch Straßenausrüstung, Verkehrskontrollen (inkl. Überprüfung von LKW-Fahrverboten), Wildwechselmaßnahmen sowie betriebliche Sicherheitsmaßnahmen	<b>Baudirektion</b>	laufend
A4.2	<b>Landesstraßennetz</b> – Laufende Sanierung; gemäß jährlicher Sanierungsprogramme	<b>Baudirektion</b>	laufend
A4.3a	<b>A 4 Ostautobahn</b> – Erweiterung auf drei Fahrstreifen zwischen Ast. Bruck-West und Ast. Neusiedl Gewerbepark	<b>ASFINAG, Bund</b>	ab 2027
A4.3b	<b>A 4 Ostautobahn</b> – Erweiterung auf drei Fahrstreifen zwischen Ast. Neusiedl Gewerbepark und GÜ Nickelsdorf	<b>ASFINAG, Bund</b>	langfristig
A4.4	<b>S 4 Mattersburger Schnellstraße</b> – Sicherheitsausbau Knoten Mattersburg bis Knoten Wiener Neustadt	<b>ASFINAG, Bund</b>	2022–2024
A4.5	<b>S 7 Fürstenfelder Schnellstraße</b> – Neuerrichtung	<b>ASFINAG, Bund</b>	2015–2024
A4.6a	<b>S 31 Burgenland Schnellstraße</b> – Sicherheitsausbau Knoten Mattersburg bis Anschlussstelle Weppersdorf/St. Martin	<b>ASFINAG, Bund</b>	2019–2022
A4.6b	<b>S 31 Burgenland Schnellstraße</b> – Sicherheitsausbau Anschlussstelle Weppersdorf/St. Martin bis Oberpullendorf	<b>ASFINAG, Bund</b>	bis 2025
A4.6c	<b>S 31 Burgenland Schnellstraße</b> – Kapazitätserweiterung im Bereich der Talübergänge Sieggaben	<b>ASFINAG, Bund</b>	bis 2025
A4.7a	<b>Machbarkeitsstudie Beschleunigung Pendlerbusse</b> – Machbarkeitsstudie zur Nutzung des Pannestreifens für den Busverkehr in der Hauptverkehrszeit auf der Südeinfahrt Wien	ASFINAG, Bund, Länder Bgl./NÖ/Wien, Busunternehmen	2021/22
A4.7b	<b>Pilotbetrieb Pendlerbusse auf Pannestreifen</b> – Umsetzung eines Pilotbetriebs auf der Südeinfahrt Wien, wenn die Erkenntnisse aus der Machbarkeitsstudie dies zulassen	<b>ASFINAG, Bund, Länder Bgl./NÖ/Wien, Busunternehmen</b>	frühestens 2022
A4.8	<b>Lärmschutzmaßnahmen</b> im hochrangigen Straßennetz insbesondere Autobahn Müllendorf–Großhöflein	<b>ASFINAG, Bund</b>	2021

## Maßnahmen zum Zukunftsfeld 2 – Multimodale Knoten

MK1 – Multimodale Drehscheiben und Knoten			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MK1.1	<b>Ausbaukonzept Multimodale Drehscheiben und Knoten</b> – Festlegung von einheitlichen Qualitäts- und Ausstattungsstandards für Multimodale Drehscheiben und Knoten und Ableitung von Maßnahmen	<b>GVK,</b> ÖBB-Infra, Raaberbahn, Standortgemeinden, VOR	2021/2022
MK1.2	<b>Multimodale Drehscheibe Raum Eisenstadt – Planung</b>	<b>Raaberbahn,</b> Land Burgenland, Bund, VOR	2021–2023
MK1.3	<b>Multimodale Drehscheibe Raum Eisenstadt – Umsetzung</b> (P&R-Anlagen, Personenunterführung/ Aufzüge, Adaption Gleisbereich etc.)	<b>Raaberbahn,</b> Land Burgenland, Bund	2023–2025
MK1.4	<b>Straßenanbindung Multimodale Drehscheibe Raum Eisenstadt</b> – Planung der straßenseitigen Anbindung der Drehscheibe	<b>Baudirektion,</b> Raaberbahn	2022–2023
MK1.5	<b>Straßenanbindung Multimodale Drehscheibe Raum Eisenstadt</b> – Errichtung der straßenseitigen Anbindung der Drehscheibe	<b>Baudirektion</b>	2024–2025
MK1.6	<b>Machbarkeitsstudie Multimodale Drehscheibe SÜD</b> – Einbindung in ÖV-System, Standortfestlegung, Beschleunigungsmöglichkeiten/Ausbaubedarf Bahn und Umfeldmaßnahmen	<b>GVK,</b> ÖBB-Infra, VOR, externe Planer	2021/2022
MK1.7	<b>Multimodaler Knoten Deutschkreutz</b> – Bahnhofsumbau Planung/Errichtung	<b>ÖBB-Infra,</b> Bund, Land Bgld., VOR	2023–2025

MK2 – „Burgenland Mobil“ in der Region und zu den Knoten			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MK2.1	<b>Betriebskonzept Burgenland Mobil</b> – Erstellung eines Betriebskonzepts für Burgenland Mobil inkl. Disposition und Integration bestehender Mikro-ÖV-Angebote und in Abstimmung mit der Linienverkehrsplanung des VOR und der VBB	<b>VBB, GVK, VOR</b>	2021
MK2.2	<b>Umsetzungsvorbereitung Burgenland Mobil Phase I</b> – Vorbereitung für einen Betriebsstart in den Pilotregionen im Südburgenland (Bez. Jennersdorf, Güssing)	<b>VBB, GVK, VOR,</b> Gemeinden der Region	bis 2022
MK2.3	<b>Betriebsstart Burgenland Mobil Phase I</b> – Start des Betriebs in den Pilotregionen im Südburgenland	<b>VBB, VOR,</b> regionale Verkehrsunternehmen	2022
MK2.4	<b>Umsetzungsvorbereitung Burgenland Mobil Phase II</b> – Vorbereitung für einen Betriebsstart in Regionen des Mittel- und Südburgenlands (Bezirke Oberpullendorf, Oberwart)	<b>VBB, GVK, VOR,</b> Gemeinden der Region	2023
MK2.5	<b>Betriebsstart Burgenland Mobil Phase II</b> – Start des Betriebs in Regionen des Mittel- und Südburgenlandes	<b>VBB, VOR,</b> regionale Verkehrsunternehmen	ab 2024

MK2.6	<b>Weitere Ausbaustufen</b> – Planung für die Ausweitung von Burgenland Mobil auf weitere Regionen (Phase III+) und schrittweiser Betriebsbeginn	<b>VBB, GVK, VOR,</b> Gemeinden der Region	ab 2025
MK2.7	<b>Vorbereitung autonomer Betrieb</b> – laufende Beobachtung der technologischen Entwicklungen im Hinblick auf den Einsatz von automatisiert verkehrenden Fahrzeugen/Bussen auf der ersten und letzten Meile	<b>VBB, GVK, VOR</b>	laufend
MK2.8	<b>Mobilitätsangebote für Jugendliche</b> – In Kooperation mit Gemeinden und Veranstaltern werden Fahrtangebote zu Events und Großveranstaltungen (z. B. NovaRock) geschaffen	<b>VBB, GVK, Gemeinden,</b> Veranstalter	ab 2022

### MK3 – Sicherer, umweltfreundlicher MIV zu den Knoten und Achsen

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MK3.1	<b>7-Punkte-Verkehrssicherheitsprogramm</b> für regionale Zubringer im Landesstraßennetz – Konsequente Umsetzung des 7-Punkte-Programms der Baudirektion (Verkehrssicherheitsmanagement, Verbesserung Knoten, Geschwindigkeitsreduktion in Gefahrenabschnitten, Sicherheit durch Straßenausrüstung, Verkehrskontrollen (inkl. Überprüfung von LKW-Fahrverboten), Wildwechselmaßnahmen, betriebliche Sicherheitsmaßnahmen; jährliches Ausbauprogramm	<b>Baudirektion</b>	laufend
MK3.2	<b>Zielnetz der Ladeinfrastruktur</b> (gem. E-Mobilitätsstrategie) – Für die Ladeinfrastruktur im halböffentlichen und öffentlichen Bereich wird ein Zielnetz 2030 basierend auf im Strategieprozess festgelegten Kriterien ausgearbeitet. Dieses Zielnetz bildet die Basisgrundlage für die Förderung von halböffentlichen Ladestationen.	<b>Energie Burgenland,</b> Land Bgld., WKO, Fahrzeughandel, Verkehrsinfrastruktur- betreiber	2021
MK3.3	<b>Förderaktion „Burgenland-Wallbox“</b> – Im Zuge einer Investitionsoffensive wird das Land Burgenland den Einbau von sicheren Wallboxen zum Laden in der heimischen Garage unterstützen. Finanzielle Unterstützung (über den Bgld. Ökoenergiefonds) bei der Anschaffung einer speziell geeigneten „Burgenland-Wallbox“ als auch bei der Installation der Anlage im Rahmen des Handwerkerbonus. (siehe E-Mobilitätsstrategie)	<b>Energie Burgenland,</b> Land Bgld., WKO	laufend

### MK4 – Ausbau Park&Ride, Bike&Ride und Park&Drive

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MK4.1	<b>Proaktiver Ausbau Park&amp;Ride</b> – Frühzeitiger Ausbau der Park&Ride-Anlagen gemäß der Park&Ride-Strategie Burgenland vor Eintreten von Kapazitätsproblemen und abgestimmt auf neue Angebotsentwicklungen im ÖV (Ergänzung bestehender Planungen)	<b>Land Burgenland,</b> ÖBB-Infra, Raaberbahn, Standortgemeinde	laufend

## Maßnahmen zum Zukunftsfeld 2 – Multimodale Knoten

MK4.2	<b>Ausbau und Qualitätsverbesserung Bike&amp;Ride</b> – Laufende Verbesserung der Bike&Ride-Angebote an den Haltestellen im Burgenland gemäß der Bike&Ride-Strategie Burgenland mit Fokus auf dzt. unzureichend (Kapazität/Qualität) ausgestattete Haltestellen (Ergänzung bestehender Planungen)	<b>Land Burgenland,</b> ÖBB-Infra, Raaberbahn, Standortgemeinde	laufend
MK4.3	<b>Mobilitätsdrehscheibe Parndorf Ort</b> – Ausbau Phase II mit 300 bis 320 PKW-Stellplätzen und 40 bis 50 zusätzlichen Radstellplätzen	<b>ÖBB-Infra,</b> Land Burgenland, Standort- gemeinde	bis 2027
MK4.4	<b>Mobilitätsdrehscheibe Region Eisenstadt</b> – Schaffung entsprechender Park&Ride-/Bike+Ride-Kapazitäten	<b>Raaberbahn,</b> Land Burgenland, Standort- gemeinde	bis 2023
MK4.5	<b>Mobilitätsknoten Deutschkreutz</b> – Ausbau mit 100 bis 130 PKW-Stellplätzen und 30 bis 40 Radstellplätzen	<b>ÖBB-Infra,</b> Land Burgenland, Standort- gemeinde	ab 2026
MK4.6	<b>Mobilitätsknoten Jennersdorf</b> – Ausbau mit 20 bis 30 PKW-Stellplätzen und 10 bis 20 Radstellplätzen	<b>ÖBB-Infra,</b> Land Burgenland, Standortgemeinde	2027
MK4.7	<b>Ausbau an weiteren Bahnhöfen/Haltestellen</b> – Erweiterung Park&Ride und/oder Bike&Ride an den Bahnhöfen Eisenstadt (2025), Eisenstadt Schule (2021), Donnerskirchen (2023), Schützen am Gebirge (2024), Purbach (2027) sowie Halte an der Mattersburger Bahn (Marz-Rohrbach, Neudörf, Bad Sauerbrunn, Loipersbach-Schattendorf – alle bis 2027)	<b>ÖBB-Infra,</b> Land Burgenland, Standort- gemeinden	2021–2027
MK4.8	<b>Neuerrichtung einer kombinierten Park&amp;Ride- und Park&amp;Drive-Anlage an der S7</b> – Standortwahl und Errichtung einer neuen Anlage an der S7 mit gleichzeitiger Anbindung an die Südburgenlandbusse nach Graz (möglicher Standort im Bereich der Anschlussstelle Eltendorf/Königsdorf)	<b>Land Burgenland,</b> (GVK, Baudirektion), VBB, ASFINAG, Standortgemeinde	2022–2024
MK4.9	<b>Neuerrichtung Park&amp;Drive Mönchhof</b> – Errichtung eines Parkplatzes im Bereich der A4-Anschlussstelle Mönchhof	<b>Land Burgenland</b> (GVK, Baudirektion), Standortgemeinde	2023

### MK5 – Begleitpaket Multimodalität

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MK5.1	<b>Neuausrichtung Radverleihsystem</b> – Weiterentwicklung zu einem ganzjährigen Angebot insbesondere für die „letzte Meile“ von der Haltestelle zum Ziel mit Fokus auf größere Gemeinden/Städte. Konzepterstellung und schrittweise Umsetzung	<b>Mobilitätszentrale,</b> GVK, Burgenland Tourismus	2021/2022
MK5.2	<b>Fahrgastgerechte Umgestaltung von Bahnhöfen</b> – Auch abseits der Drehscheiben und Knoten wird es zu einer Verbesserung für die Fahrgäste kommen u. a. in Mattersburg Nord, Marz-Rohrbach und Eisenstadt. Zudem werden im Rahmen der Attraktivierung Mattersburger Bahn (Maßnahme A1.4b) die Bahnhöfe Neudörf, Bad Sauerbrunn und Loipersbach-Schattendorf umgestaltet	<b>ÖBB-Infra, Bund,</b> Land Bgl., Gemeinden	2023–2027



MK5.3	<b>Fahrradmitnahme in der Bahn</b> – Prüfung der Möglichkeiten, die Bestuhlung im bestehenden Wagenmaterial kurzfristig (für das Wochenende) zu adaptieren, um mehr Platz für Fahrräder zu schaffen. Darüber hinaus bessere Information über bestehende Kapazitäten im Zugang zu den wichtigsten Radrouten (z. B. Neusiedl a. S. und Parndorf)	VOR, GVK, Mobilitätszentrale, ÖBB-PV, Raaberbahn	laufend
MK5.4	<b>Fuß- und Radverkehrs-Checks</b> mit Fokus auf Haltestellen – insbesondere im Zuge von Umbauten bzw. Angebotsausweitungen werden Umfeld-Prüfungen für die Aktive Mobilität (siehe Maßnahme UO1.4) für die Wege von und zur Haltestelle durchgeführt, Mängel aufgezeigt und Verbesserungsvorschläge erarbeitet.	<b>Mobilitätszentrale,</b> Baudirektion	ab 2021
MK5.5	<b>Mobility as a Service (MaaS)</b> – Das Burgenland wird an die frei verfügbaren Services und Technologien aus den beiden Leitprojekten DOMINO und UL-TIMOB anknüpfen. Damit sollen Mobilitätsangebote für alle Nutzerinnen und Nutzer einfacher, komfortabler und vernetzt nutzbar gemacht werden.	<b>Land Burgenland,</b> ITS Vienna Region, VOR, Technologiepartner	laufend

## MK6 – Umschlagplätze für den Güterverkehr

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MK6.1	<b>Güterverladeplatz Deutschkreutz</b> – Planung und Errichtung eines neuen Güterverladeplatzes außerhalb des Ortsgebiets	ÖBB-Infra, Land Burgenland, Standortgemeinde	2023–2025
MK6.2	<b>Güterverkehr Pinkatalbahn</b> – Aufrechterhaltung und Stärkung des Güterverkehrs zwischen Friedberg und Rotenturm und Initiativen zur verstärkten Nutzung der Verladepunkte sowie Prüfung des Anschlusses von Betriebsgebieten	VIB, Land Burgenland, Standortgemeinden, verladende Wirtschaft, Güterverkehrsunternehmen	laufend
MK6.3	<b>Sicherung Verladepunkte</b> – Aufrechterhaltung der bestehenden Verladepunkte, um die Verlagerung von Straße auf Schiene zu fördern (z. B. Holzverladeplatz Rotenturm)	VIB, Land Burgenland, Standortgemeinden, verladende Wirtschaft, Güterverkehrsunternehmen	laufend
MK6.4	<b>Güterterminal Sopron</b> – Verstärkte Nutzung des Güterterminals in Sopron durch die verladende Wirtschaft des Burgenlandes	Land Bgld., WKO, Raaberbahn	laufend

## Maßnahmen zum Zukunftsfeld 3 – Unsere Orte

UO1 – Durchgängige und sichere Infrastruktur für die Aktive Mobilität			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
UO1.1	<b>Umsetzung eines Alltagsradverkehrsnetzes</b> – Die Radbasisnetze werden weiter umgesetzt. In den Radbasisnetzen sind unterschiedliche Maßnahmen auf einer Länge von 150 km vorgesehen. Die neue Förderschiene für den Alltagsradverkehr wird hierfür beibehalten. Für die Planung werden ausreichende Personalressourcen bereitgestellt.	<b>Baudirektion,</b> Mobilitätszentrale, GVK, Gemeinden	laufend
UO1.2	<b>Konzeption weiterer Radbasisnetze</b> – in Regionen mit Potenzial für den Alltagsradverkehr. Beginn mit einem Radbasisnetz für die Region um Deutschkreutz (im Rahmen des Projekts Smart Pannonia)	<b>Mobilitätszentrale,</b> Gemeinden der Region	ab 2021
UO1.3	<b>Regionale Ansprechpartner Infrastruktur</b> – Durch die neuen 11 Regionalstandorte der Baudirektion stehen den Gemeinden direkte Ansprechpartner für Infrastrukturfragen zur Verfügung. Die Baudirektion unterstützt Planungen für die Aktive Mobilität der Gemeinden bestmöglich.	<b>Baudirektion</b>	laufend
UO1.4a	<b>Entwicklung Fuß- und Radverkehr-Checks</b> – Entwicklung der Methodik und Anwendung an fünf Pilotstandorten im Rahmen des Projekts Clean Mobility	<b>Mobilitätszentrale,</b> Pilotgemeinden	2021
UO1.4b	<b>Beratungsangebot Fuß- und Radverkehr-Checks</b> – Etablierung der Checks als Beratungsleistung des Landes für die Gemeinden. Erkennen von Mängeln im Fuß- und Radverkehr und Aufzeigen von Lösungsansätzen. Maßnahmen im Landesstraßennetz werden in das Bauprogramm aufgenommen, jene im Gemeindestraßennetz in der Umsetzung unterstützt.	Mobilitätszentrale, Baudirektion, Gemeinden	ab 2022

UO2 – Ortszentren mit Aufenthaltsqualität			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
UO2.1	<b>Leuchtturmprojekte für Verkehrsberuhigung und Aufenthaltsqualität in Ortskernen</b> – In drei Pilotgemeinden werden Vorzeigeprojekte für Ortskerngestaltung, Aufenthaltsqualität und Verkehrsberuhigung geplant und umgesetzt. Diese Leuchtturmprojekte dienen anderen Gemeinden als Inspiration und bieten dem Land als Möglichkeit, Planungsinstrumente weiterzuentwickeln und ggf. eine spezifische Förderschiene zu etablieren.	<b>Baudirektion,</b> Pilotgemeinden	ab 2022
UO2.2	<b>Richtlinien für Verkehrsberuhigung in Ortszentren</b> – Ganzheitliche Verkehrsberuhigungskonzepte der Gemeinden werden vom Land unterstützt. Für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf Landesstraßen werden einheitliche Richtlinien entworfen, die die Förderung der Aktiven Mobilität, die Funktionsvielfalt der Ortskerne, aber auch ggf. die Notwendigkeit von Durchgangsverkehren berücksichtigen	<b>Baudirektion,</b> Verkehrssachverständige, Gemeinden	ab 2022

U02.3	<b>Konsultationsprozess Aktive Mobilität</b> – Durch eine Vorab-Konsultation mit der Radverkehrskoordination wird sichergestellt werden, dass bei allen Bauprojekten im Einflussbereich des Landes (z. B. Straßen, Brücken, aber auch Gebäuden) die Bedürfnisse von Fuß- und Radverkehr berücksichtigt werden	<b>Mobilitätszentrale,</b> zuständige Landesabteilungen	laufend
U02.4	<b>Verkehrssicherheitsmaßnahmen in den Orten</b> – Ein wesentlicher Bereich des 7-Punkte-Programms der Baudirektion sind Verkehrssicherheitsmaßnahmen in Ortsgebieten. So machen etwa sichere Querungsmöglichkeiten das Netz für Zufußgehende durchlässiger. Für die Umsetzung werden jährliche Bauprogramme erstellt.	<b>Baudirektion</b>	laufend

### U03 – Integrierte Planung Mobilität und Raumordnung

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
U03.1	<b>Planungsworkshops</b> mit örtlichen Raumplanerinnen- und planern – Workshops mit dem Ziel einer verstärkten Berücksichtigung zeitgemäßer Mobilitätsplanung in allen Raumplanungsinstrumenten	<b>Landesplanung,</b> Planungsbüros, Gemeinden	2021
U03.2	<b>Kriterienkatalog für örtliche Raumplanung</b> – Berücksichtigung der Schwachstellenanalyse, Nachhaltige Mobilität in den Örtlichen Entwicklungskonzepten (ÖEK), Maßnahmen zur Flächensicherung, fußläufige Durchwegungen, die Erschließung im Radverkehr und mit öffentlichen Verkehrsmitteln etc. + Integration des Kriterienkatalogs in den Leitfaden zur Erstellung der ÖEKs für die Gemeinden	<b>Landesplanung,</b> Planungsbüros, Gemeinden	2021
U03.3	<b>Mobilität in den Regionalen Entwicklungsprogrammen (REP)</b> – Berücksichtigung der ÖV-Güteklassen; vorausschauende Flächensicherung für Verkehrskorridore; Berücksichtigung der Zielbilder/ Maßnahmen der GVS21 in den Leitbildern der REPs	<b>Landesplanung</b>	2021/2022
U03.4	<b>Mobilitätsaspekte im Raumplanungsgesetz</b> – Stärkere Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten in der Raumordnung (Flächensicherung für Verkehrskorridore, Anforderungen der Aktiven Mobilität, stärkere Berücksichtigung von Mobilitätsaspekten bei Betriebsgebietsentwicklungen, Erreichbarkeit des ÖV in Zusammenhang mit Siedlungsentwicklung); Festschreiben von Verkehrskonzepten bzw. der Prüfung verkehrlicher Auswirkungen	<b>Landesplanung</b>	laufend

## Maßnahmen zum Zukunftsfeld 4 – Strukturen

S1 – VBB und Mobilitätszentrale als Mobilitätsdienstleister des Landes			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
S1.1	<b>Aufbau VBB</b> – Die VBB haben bereits kurz nach ihrer Gründung die Südburgenland-Busse nach Graz aufgenommen. Nun werden schrittweise die notwendigen Strukturen aufgebaut, um künftig die Aufgaben in der integrierten ÖV-Planung, in der Koordination, Disposition und dem Betrieb von Burgenland Mobil und der Führung ausgewählter Buslinien übernehmen zu können (siehe A3.1)	VBB, GVK, VOR	ab 2021
S1.2a	<b>Mobilitätsinfo Oberwart (Vorbereitung)</b> – Gemeinsam erarbeiten die relevanten Akteure ein Konzept (inkl. Businessplan) für die Einrichtung einer Anlaufstelle für Mobilitätsinformationen nach dem Vorbild der Mobilitätsinfo am Domplatz/ Eisenstadt.	VBB, Mobilitätszentrale, GVK	2021
S1.2b	<b>Mobilitätsinfo Oberwart (Umsetzung)</b> – Die VBB richten in Oberwart eine Anlaufstelle für Mobilitätsinformation ein. Die Mobilitätszentrale Burgenland bringt insbesondere ihre Kompetenz im Bereich der Aktiven Mobilität ein.	VBB, Mobilitätszentrale	2022
S1.3	<b>Weiterentwicklung Organisationsstruktur Mobilitätszentrale</b> – Um ihren Aufgaben gerecht werden zu können, werden die Organisationsstruktur und Personalressourcen der Mobilitätszentrale Burgenland ausgehend von den definierten Kernaufgaben kontinuierlich weiterentwickelt. Dies passiert in enger Abstimmung mit den anderen Mobilitätsdienstleistern und Dienststellen des Landes	Mobilitätszentrale, RMB, VBB, GVK, Baudirektion	ab 2021

S2 – Integriertes ÖV-System			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
S2.1	<b>Festlegung Planungsprozesse</b> – Evaluierung der bestehenden Planungsprozesse und Festlegung der notwendigen Abläufe für eine integrierte Planung und Ausschreibung des künftigen ÖV-Angebots in den Regionen des Burgenlandes	VOR, VBB, GVK	2021
S2.2	<b>Planung/Ausschreibung ÖV Südburgenland</b> – Integrierte Planung des künftigen ÖV-Angebots für das Südburgenland, die Linienverkehre und flexible Angebote gleichermaßen umfasst, Ausschreibung der nicht von der VBB betriebenen Linien (siehe auch A3.2)	VBB, VOR, GVK	2021/2022

S2.3	<b>Planung/Ausschreibung ÖV Mittelburgenland</b> – Integrierte Planung des künftigen ÖV-Angebots für das Mittelburgenland, die Linienverkehre und flexible Angebote gleichermaßen umfasst, Ausschreibung der nicht von der VBB betriebenen Linien (siehe auch A3.3)	<b>VBB, VOR, GVK</b>	2021/2022
S2.4	<b>Planung/Ausschreibung ÖV Nordburgenland</b> – Integrierte Planung des künftigen ÖV-Angebots für das Nordburgenland, die Linienverkehre und flexible Angebote gleichermaßen umfasst, Ausschreibung der nicht von der VBB betriebenen Linien (stufenweise nach Ende der aktuellen Ausschreibungsperioden – siehe auch A3.4)	<b>VOR, VBB, GVK</b>	nach 2022
S2.5	<b>Monitoring der Inanspruchnahme</b> – Entsprechend der konkreten Inanspruchnahme kann es zu einer Umwandlung von bestehenden Linienverkehren in bedarfsgesteuerte Angebote bzw. bei entsprechend hoher Nachfrage von Burgenland Mobil auf ausgewählten Routen zur Einführung von neuen Linienverkehren kommen.	<b>VBB, VOR, GVK</b>	laufend
S2.6	<b>Umfassende Mobilitätsauskunft</b> – Integration aller Verkehrsangebote (inkl. Burgenland Mobil) mit dem jeweiligen Betriebsstart in alle häufig genutzten Auskunftssysteme (AnachB, wegfinder, ÖBB etc.)	<b>VOR, VBB, Mobilitätszentrale, GVK, ÖBB-PV</b>	ab 2022
S2.7	<b>Einheitliche, zeitgemäße Tarifierung / Ticketing</b> – Als vollwertiger Bestandteil des ÖV-Systems sind die Angebote von Burgenland Mobil vollständig in den VOR-Tarif integriert. Für den Ticketverkauf werden auch die neuen, unkomplizierten Möglichkeiten von Check-in/Check-out-Systemen zur Verfügung stehen. Systeme wie FAIRTIQ werden nach erfolgreichem Pilotbetrieb (dzt. laufend) als weiterer Vertriebskanal angeboten.	<b>VOR, VBB, GVK</b>	laufend
S2.8	<b>Klimaticket</b> – Umsetzung eines kostengünstigen, länderübergreifenden Tickets bei Erfüllung entsprechender Voraussetzungen durch den Bund (Abgeltung der Einnahmenverluste, transparenter Zugang zu Vertriebskanälen/Datenströmen).	<b>Bund, VOR, One Mobility, Länder Burgenland, NÖ, Wien</b>	2021/2022

## Maßnahmen zum Zukunftsfeld 4 – Strukturen

S3 – Abstimmung und Kooperation auf allen Ebenen			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
S3.1	<b>Evaluierung und Optimierung der Abläufe</b> zwischen den verantwortlichen internen und externen Dienststellen des Landes – Abgleich der bestehenden Planungs- und Entscheidungsabläufe, Identifikation von Synergien und Adaption der bestehenden Prozesse, ohne die Abläufe zu verlängern/zu verkomplizieren	GVK, Baudirektion, Landesplanung, Mobilitätszentrale. Ref. Tourismus etc.	laufend
S3.2	<b>Kooperation der Bundesländer</b> – Laufende Abstimmung und Durchführung von Kooperationsprojekten (z. B. Aktualisierung Kordonenerhebung Wien) mit den Bundesländern Wien, Niederösterreich (im Rahmen der PGO bzw. des VOR) und bilateral mit der Steiermark. Aktive Mitarbeit an den gemeinsamen Initiativen der LandesverkehrsreferentInnen aus den österreichischen Bundesländern und dem Bund.	Länder Burgenland, Niederösterreich, Steiermark, Wien; PGO/VOR	laufend
S3.3	<b>Abstimmung mit Institutionen in Ungarn und der Slowakei</b> – Fortsetzung der erfolgreichen Zusammenarbeit mit allen relevanten Akteuren in Ungarn (national, regional, lokal sowie Verkehrsunternehmen). Intensivierung der Zusammenarbeit in der „Stadtregion Sopron“, um gemeinsam Lösungen für diese sich dynamisch entwickelnde Region zu erarbeiten. Aufbau von effektiven Kooperationsformaten mit Institutionen aus der Slowakei	Land Burgenland, Bund, Partner aus HU und SK	laufend
S3.4	<b>Task-Force E-Mobility</b> – Einrichtung einer Abstimmungsgruppe zur Koordination der E-Mobilitätsaktivitäten, Abstimmung mit Landespolitik, Koordination mit externen Stakeholdern und Monitoring der E-Mobilitäts-Strategie Burgenland	<b>Land Burgenland</b>	2021
S3.5	<b>Aufbau Netzwerk E-Mobilität</b> – Die Task-Force E-Mobility wird ein E-Mobilitätsnetzwerk mit Stakeholdern aus den Energieversorgern, dem Fahrzeughandel sowie Vertreterinnen und Vertretern aus Verkehr und Tourismus aufbauen. Dabei sollen innovative Pilotprojekte entwickelt und umgesetzt sowie Kooperationen zur Förderung der E-Mobilität eingegangen werden.	<b>Land Burgenland</b>	ab 2022

## S4 – Evidenz und Evaluierung – Handeln auf fundierter Grundlage

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
S4.1	<b>Mobilitätserhebungen Ostregion/national</b> – Das Land Burgenland beteiligt sich an Mobilitätserhebungen auf Bundesebene bzw. in der Ostregion (z. B. Kordonerhebung Wien), um aktuelle, fundierte Planungsgrundlagen zur Verfügung zu haben.	<b>Land Burgenland,</b> PGO, Bundesländer, Bund	laufend
S4.2	<b>Mobilitätserhebungen grenzüberschreitend</b> – Das Land Burgenland unterstützt Initiativen zur Erhebung von grenzüberschreitenden Mobilitätsinformationen	<b>Land Burgenland,</b> Mobilitätszentrale	laufend
S4.3	<b>Verbesserung der digitalen Planungsgrundlagen</b> – laufende Verbesserung des Datenbestandes und der Datenqualität in System wie der GIP oder dem GIS-System des Landes	<b>Land Burgenland,</b> ITS Vienna Region	laufend
S4.4	<b>Verbesserung/Erweiterung Verkehrsmodelle Ostregion</b> – fachliche Unterstützung von Initiativen zur Verbesserung des bestehenden Verkehrsmodells für die Ostregion (z. B. Prognosefähigkeit) sowie zur Erstellung eines Güterverkehrsmodells (siehe dazu Projekt GÜMORE)	<b>ITS Vienna Region / VOR,</b> Land Burgenland	2021/2022
S4.5	<b>Konzeption Zählstellen-Netzwerk Radverkehr</b> – Planung für ein Netzwerk an Zählstellen entlang von wichtigen Haupttrouten im Radverkehr	<b>Mobilitätszentrale,</b> Baudirektion	2021
S4.6	<b>Umsetzung Zählstellen-Netzwerk Radverkehr</b> – schrittweiser, auf die Infrastrukturmaßnahmen abgestimmter Aufbau der Zählstellen mit regelmäßiger Auswertung der Zählzeiten	<b>Baudirektion,</b> Mobilitätszentrale	ab 2022
S4.7	<b>Fortschrittsberichte Mobilität</b> – In regelmäßigen Berichten (zumindest zweijährig) werden die Fortschritte in der Umsetzung des Maßnahmenprogramms evaluiert und bei Änderung der Rahmenbedingungen ggf. eine Adaption desselben vorgenommen.	<b>GVK,</b> alle Akteure der GVS21	ab 2023
S4.8	<b>Evaluierung Gesamtverkehrsstrategie</b> – Die vorliegende Gesamtverkehrsstrategie soll spätestens in 5 Jahren evaluiert und fortgeschrieben werden. Das Maßnahmenprogramm für die folgenden 5 Jahre wird in der Fortschreibung präzisiert.	<b>GVK,</b> alle Akteure der GVS21	2026

# Maßnahmen zum Zukunftsfeld 5 – Mobilitätsmanagement

<b>MM1 – Kommunales Mobilitätsmanagement</b>			
<b>Nr.</b>	<b>Task</b>	<b>Beteiligte</b>	<b>Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt</b>
MM1.1	<b>Betreuung Netzwerk Mobilitätsbeauftragte</b> – Betreuung des Netzwerks der kommunalen Mobilitätsbeauftragten als Ansprechperson und Kümmerer vor Ort (neue Online-Formate, Mobilitätsfrühstück etc.) inkl. Information/Weiterbildung (Informationsveranstaltungen, Test-Events, Schulungen, Newsletter)	<b>Mobilitätszentrale,</b> Gemeinden, politisch Verantwortliche	laufend
MM1.2	<b>Ausbau Netzwerk Mobilitätsbeauftragte</b> – Ausbildung interessierter Personen aus den Gemeinden, mit dem Ziel, bis 2030 in 60 Gemeinden aktive Ansprechpersonen für Mobilitätsthemen zu haben	<b>Mobilitätszentrale,</b> Gemeinden	laufend
MM1.3	<b>Weiterbetreuung Radpilotgemeinden</b> – laufende Betreuung der drei bestehenden Radpilotgemeinden bei Verbesserungen für den Radverkehr	<b>Mobilitätszentrale,</b> Gemeinden	laufend
MM1.4	<b>Neue Radpilotgemeinden</b> – Adaption des Beratungsangebots aufgrund der Erfahrungen aus den ersten Pilotgemeinden und Unterstützung weiterer Gemeinden bei der Forcierung des Radverkehrs	<b>Mobilitätszentrale,</b> Gemeinden	ab 2021
MM1.5	<b>Good Practice Exkursionen</b> – Themenspezifische Exkursionen (z. B. Radverkehr, Verkehrsberuhigung, Platzgestaltung etc.) mit Gemeindeverantwortlichen zu Vorzeigeprojekten	<b>Mobilitätszentrale,</b> Gemeinden	ab 2022
MM1.6	<b>Umsetzungsunterstützung</b> – Unterstützung bei der Anwendung der vom Land zur Verfügung gestellten Instrumente (Mobilitätschecks, Radbasernetze, Aktionspläne E-Mobilität etc.)	<b>Mobilitätszentrale,</b> Gemeinden	ab 2021



## MM2 – Betriebliches und touristisches Mobilitätsmanagement

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MM2.1	<b>Umsetzung Beratungsprogramm für Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM)</b> aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Pilotprojekt im RMB unter Nutzung von Synergien mit dem bundesweiten Beratungsprogramm von klimaaktiv mobil in drei ausgewählten Betrieben im Jahr 2022, danach laufender Ausbau.	<b>Mobilitätszentrale,</b> Land Burgenland, WKO, Betriebe	ab 2022
MM2.2	<b>BMM Landesverwaltung</b> – Erstellung eines Konzepts inkl. Definition der erforderlichen Maßnahmen (z. B. Umstellung des Fuhrparks, Anschaffung von Dienststrädern, Schulungen für Mobilitätsbeauftragte) und Umsetzung.	<b>Mobilitätszentrale,</b> Land Burgenland	ab Q3 2021
MM2.3	<b>Mobilitätsbeauftragte Landesholding</b> – in den Unternehmen der Landesholding werden Mobilitätsbeauftragte benannt. Durch Schulungen wird diesen Personen das Thema nähergebracht und gemeinsam werden Umsetzungsmaßnahmen entwickelt.	<b>Mobilitätszentrale,</b> Landesholding	ab Q3 2021
MM2.4	<b>Prüfung verpflichtendes BMM bei Großvorhaben</b> – Prüfung der Möglichkeiten zur Einführung eines verpflichtenden BMM bei Großvorhaben mit erheblicher Verkehrsauswirkung (Raumordnungs-/Bauverfahren) und ggf. Umsetzung einer Verpflichtung	Landesplanung, Baudirektion	2021
MM2.5	<b>Trainings für Personen aus der Tourismusbranche</b> – Durch Trainings und Schulungen wird das Bewusstsein für klimafreundliche Mobilität gestärkt, Maßnahmen (Mobilitätscoaches, Test-Events, Gästeinformation, ...) entwickelt und bei deren Umsetzung unterstützt.	<b>Mobilitätszentrale,</b> Tourismusverbände	ab Q3 2021

# Maßnahmen zum Zukunftsfeld 5 – Mobilitätsmanagement

MM3 – Schulisches Mobilitätsmanagement			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MM3.1	<b>Fortbildungsangebot für Pädagoginnen/ Pädagogen</b> – Bestehende Fortbildungsangebote werden weiter ausgebaut (z. B. für Naturparkschulen, Ökolog-Schulen) und auch für Elementarpädagoginnen/-pädagogen soll ein Angebot entwickelt werden	<b>Mobilitätszentrale,</b> externe Vortragende	ab Schuljahr 2021/22
MM3.2	<b>Aktivitätenpaket Schule</b> – Die Aktionen in der Mobilitätswoche werden weiter ausgebaut: Blühende Straße (21 Volksschulen im Jahr 2020), Mobilitäts-pass Mia und Max; die Mitmach-Kampagne „Burgenland radelt zur Schule“ startete im März 2021	<b>Mobilitätszentrale</b>	laufend
MM3.3	<b>Sicherer Schulweg</b> – Beratung und Unterstützung durch Schulwegcheck und bei Überlegungen zur Einrichtung von Schulstraßen und Elternhaltestellen; verstärkte Einbindung der Eltern unter Nutzung bestehender Informationsangebote (z. B. KfV Handbuch „Vorbild sein im Straßenverkehr“)	<b>Mobilitätszentrale, KfV,</b> Baudirektion,	laufend
MM3.4	<b>Jugendprojekte</b> – Initiierung von gemeinsamen Mobilitätsprojekten mit Jugendlichen in Zusammenarbeit mit den SchülerInnenvertretungen	<b>Mobilitätszentrale</b>	ab Q3/ 2021
MM3.5	<b>Freiwillige Radfahrprüfung</b> – Bewerbung des Angebots zur freiwilligen Fahrradprüfung, um Kinder früh zu aktiven Verkehrsteilnehmern machen	<b>Mobilitätszentrale</b>	laufend

MM4 – Kampagnen			
Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MM4.1	<b>Begleitende Öffentlichkeitsarbeit / Marketing</b> – alle maßgeblichen Änderungen im Verkehrssystem des Landes Burgenland werden proaktiv, einem einheitlichen Schema folgenden Marketing- und Öffentlichkeitsmaßnahmen begleitet.	<b>Landesmedienservice,</b> GVK, Mobilitätszentrale	laufend
MM4.2	<b>Kampagne Rad im Alltag</b> – Entwicklung und Umsetzung von Kampagnen zur Förderung des Alltagsradverkehr (z. B. mit dem Rad zum ÖV) auf Basis der bereits erarbeiteten Marketingstrategie.	<b>Mobilitätszentrale,</b> GVK, Landesmedienservice	Start 2022

MM4.3	<b>Startkampagne „ÖV Neu inkl. Burgenland Mobil“</b> – Entwicklung und Umsetzung einer Kampagne zur Bewerbung des neuen flächen-deckenden bedarfsgesteuerten Mobilitätsangebots „Burgenland Mobil“ (regional abgestimmt auf Betriebsstart)	<b>Mobilitätszentrale,</b> VBB, GVK, Landesmedienservice	Start 2022
MM4.4	<b>Informationskampagne Elektromobilität</b> – Entwicklung und Umsetzung einer Kampagne zur Förderung der Elektromobilität mit dem Ziel, die Bevölkerung über die Vorteile derselben zu informieren („Fact versus Fake“).	<b>Mobilitätszentrale,</b> GVK, Landesmedienservice	Start 2021
MM4.5	<b>Burgenland radelt</b> – Die Teilnahme an der österreichweiten Radfahrkampagne wird weitergeführt und die Zahl an Teilnehmenden und Veranstaltenden weiter gesteigert.	<b>Mobilitätszentrale,</b> Land Burgenland, Landesmedienservice	laufend

## MM5 – Mobilitätsinformation auf neuestem Stand

Nr.	Task	Beteiligte	Laufzeit/ Umsetzungszeitpunkt
MM5.1	<b>Integrierte Mobilitätsinformation</b> – Sicherstellung, dass alle relevanten Informationen über bestehende oder neue Mobilitätsangebote laufend in alle gängigen Informationssysteme eingepflegt werden und damit den Nutzerinnen und Nutzern bei der Planung ihrer Wege zur Verfügung stehen. (siehe auch S.2.4)	<b>ITS Vienna Region,</b> Land Burgenland, VOR und weitere Partner	laufend
MM5.2	<b>Erweiterungen AnachB</b> – Verkehrsmeldungen künftig aus dem zentralen EVIS-Service; Navigationsfunktion; Europarouting; Integration von Leihvarianten und MaaS über standardisierte Schnittstellen	<b>ITS Vienna Region,</b> Land Burgenland, VOR und weitere Partner	laufend
MM5.3	<b>EVIS.AT Echtzeit Verkehrsinformation Straße Österreich</b> – österreichweite, einheitliche Plattform für Verkehrslage, Reisezeiten und Ereignismeldungen als Grundlage für verbesserte Informationsangebote. In einem ersten Schritt wird ein aktuelles Verkehrslagebild zur Verfügung stehen, später auch eine Prognosemöglichkeit	<b>ASFINAG,</b> ITS Vienna Region, Bundesländer und weitere Partner	laufend

## **Impressum**

### **Herausgeber und Medieninhaber**

Amt der Burgenländischen Landesregierung  
A-7000 Eisenstadt, Landhaus, Europaplatz 1

### **Inhaltliche Koordination und Projektleitung**

Amt der Burgenländischen Landesregierung,  
Abteilung 2 – Landesplanung, Gemeinden und Wirtschaft, Referat Gesamtverkehrscoordination

### **Inhaltliche Bearbeitung**

Verracon GmbH, Mariahilfer Straße 47/5/2, 1060 Wien  
Rosinak & Partner ZT GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien

### **Grafisches Konzept und Gestaltung**

Atelier Unterkircher Jankoschek

### **Illustrationen**

Petra Holländer

### **Lektorat**

Ernst Böck

### **Bildnachweis**

VBB, Land Burgenland, Mobilitätszentrale/RMB, ÖBB (Harald Eisenberger, Alexandra Wallner),  
Raaberbahn, Werner Wild, Verracon, Verein Zukunft Schläining, iStock, Friedl Jankoschek

### **Druck**

Druckerei Wograndl, Mattersburg

### **Besonderer Dank gilt**

allen Burgenländerinnen und Burgenländern, die an der Online-Befragung teilgenommen haben;  
den Mitgliedern des Projektbeirats sowie des Fachbeirats für ihre wertvollen fachlichen Beiträge;  
sowie der Mobilitätszentrale Burgenland und dem Verkehrsverbund Ost-Region.

Eisenstadt, September 2021

[www.b-mobil.info/de/gvs21](http://www.b-mobil.info/de/gvs21)

