

# CONNECT2CE

---

Pilot Action No. 4

Grenzüberschreitender Verkehrsdienstevertrag (PSO)

Version 1

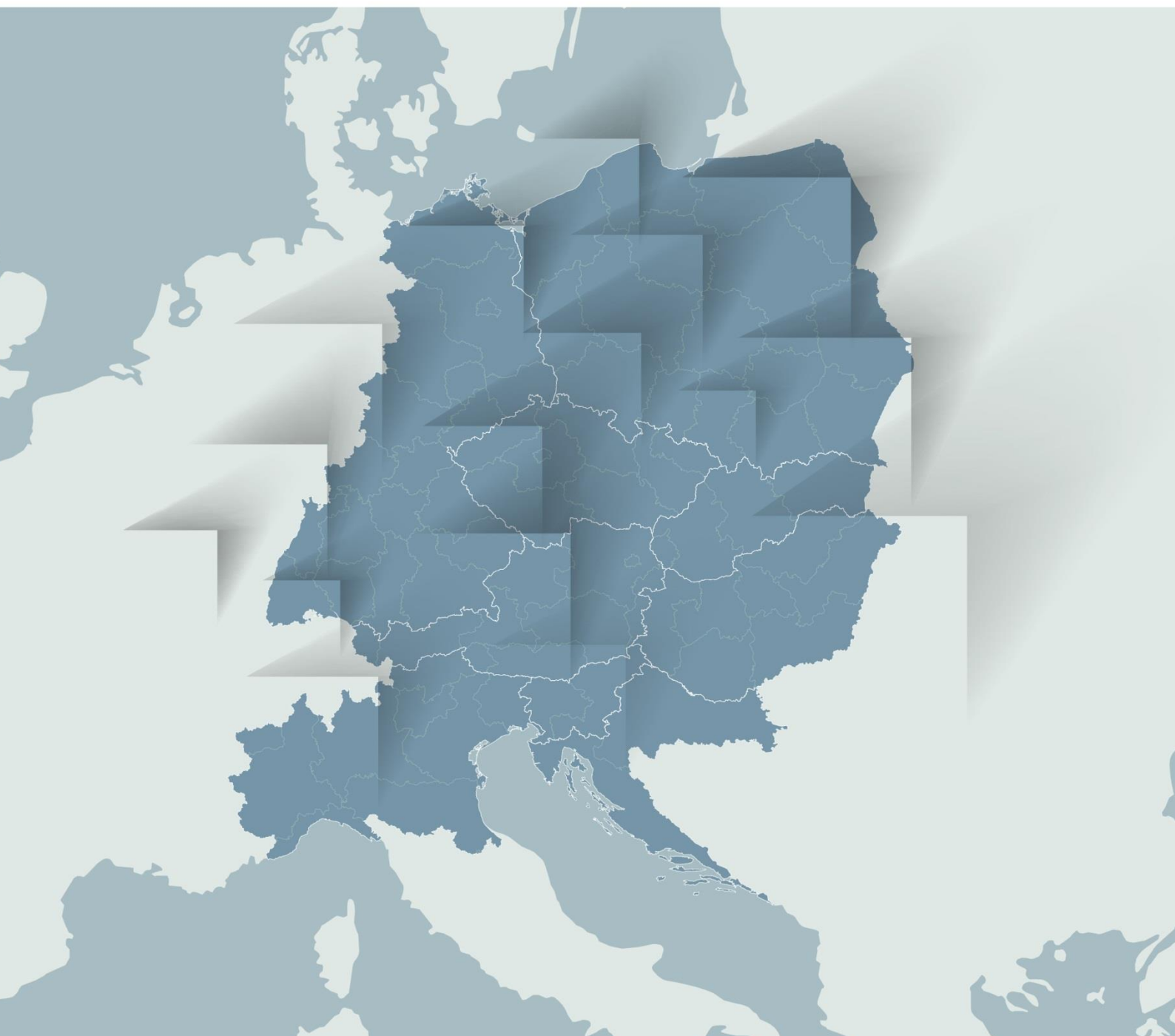
Kurzfassung

06|2019

Ungarn - Südburgenland - Graz

---

PP9 - Regionalmanagement Burgenland



# 1. Einleitung

Im Rahmen des Projekts CONNECT2CE arbeiten 13 Projektpartner an der Weiterentwicklung grenzüberschreitender ÖV-Erreichbarkeiten. Hauptergebnis ist die Verbesserung der ÖV-Planungskapazitäten, vor allem in Bezug auf die Erreichbarkeit der ländlichen und grenzüberschreitenden Gebiete zu Ballungsräumen, in denen sich TEN-T-Verkehrsknotenpunkte befinden. Um dies zu erreichen, ist von jedem der 13 Projektpartner eine vorab definierte Pilot Action umzusetzen. Der vorliegende Projektbericht beschreibt die Pilot Action No. 4, für welche die Regionalmanagement Burgenland GmbH verantwortlich ist. Inhalt dieser Pilot Action No. 4 ist das Entwickeln einer Public Service Obligation (PSO) bzw. eines Verkehrs-dienstvertrags für grenzüberschreitende Busverkehre zwischen Österreich und Ungarn (AT-HU).

Das Burgenland ist gemeinsam mit Wien, Bratislava, Westungarn und der Steiermark Teil einer grenzüberschreitenden, funktionalen Region. Als Rückgrat des ÖV verläuft der sogenannte SETA-Korridor (South-East-Transport-Axis) von Norden nach Süden durch die Region. Zur Stärkung dieses SETA-Korridors und eingebettet in das strategische Gesamtentwicklungskonzept zur Weiterentwicklung des ÖV der burgenländischen-westungarischen Region, sollen nun im Rahmen der Pilot Action Nr.4 zwei neue Buslinien entwickelt werden. Die neuen Buslinien sollen die Stadt Graz über die lokalen Zentren des Südburgenlandes (Oberwart und Güssing) mit dem SETA-Korridor (Körmend und Szombathely) verbinden. Folgende Linienführungen sind angedacht:

1. Graz - Oberwart - Szombathely (HU)
2. Graz - Fürstenfeld - Güssing - Körmend (HU)

Nach Abklärung der rechtlichen Grundlagen erfolgte eine Bestandsanalyse der bestehenden Verkehrs- und Pendlerströme innerhalb des Projektgebiets. Darauf aufbauend wurde ein Anforderungsprofil an ein attraktives Busangebot inklusive einer Potenzialabschätzung der kurz- bzw. mittel- und langfristig zu erwartenden Fahrgäste definiert. Die Analyse der Fahrgastpotenziale basiert dabei u. a. auf Erfahrungswerten einer bestehenden Buslinie vom Südburgenland nach Wien (Linie G1). Anschließend wurde eine Machbarkeitsstudie über ein vergleichbares System zwischen den Bezirken Oberwart, Güssing und Jennersdorf sowie dem angrenzenden ungarischen Raum und Graz ausgearbeitet. Schließlich wurde in laufender Abstimmung mit den relevanten regionalen und sektoralen Stakeholdern ein umsetzungsfertiges Betriebs- und Finanzierungskonzept ausgearbeitet.

## 2. Grundlagen, Bestandsanalyse, Potenzialabschätzung

Hinsichtlich der rechtlichen Grundlagen ist vor allem die Verordnung Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße („PSO-Verordnung“) für das vorliegende Projekt von Relevanz. Basierend auf dieser Verordnung bzw. ihrer nationalen Umsetzungen gibt es ein europäisches Finanzierungs- und Vergütungssystem - Public Service Obligation (PSO) bzw. Public Service Contract (PSC) - welches die oft verlustbringenden aber für das öffentliche Interesse so wichtigen Services auf transparente, vergleichbare und wettbewerbsfähige Weise regeln soll. Drei so genannte Transnational Tools helfen dabei, die Verordnung in grenzüberschreitenden Mobilitätsprojekten umzusetzen. Sie betreffen die Harmonisierung von Fahrplänen, multimodal integrierte Ticketing- und Tarifsysteme sowie Fahrgastinformationssysteme.

Im Zuge von gemeinsamen Gesprächen zwischen VertreterInnen von GySEV, KTI und dem ungarischen Ministerium für Innovation und Technologie mit VertreterInnen des Landes Burgenland bzw. des VOR, wurden diese Transnational Tools zur Anwendung gebracht und Lösungsvorschläge bezüglich der Projektträgerschaft, der Abstimmung der Fahrplankonzeption sowie eines einheitlichen Tarifsystems entwickelt und abgestimmt. So wurde beispielsweise die Einbindung der Bahn-Taktknoten in Szombathely und Körmend in die Fahrplankonzeption der Buskorridore berücksichtigt und Lösungsvorschläge zu einem elektronischen Ticketsystem sowie eine Eingliederung der Buskorridore in den VOR als kurzfristig umsetzbare Übergangslösung erörtert.

Die Bestandsanalyse der bestehenden Verkehrs- und Pendlerströme innerhalb des Projektgebiets ergab, dass es im Südburgenland große regionale Disparitäten bezüglich des Pendlersaldos gibt. Neben einem allgemein deutlichen Stadt-Land-Gefälle im Projektgebiet, ist v.a. im Südburgenland zu sehen, dass nur die Bezirkshauptstädte, sowie einzelne weitere Gemeinden Einpendlergemeinden, alle anderen Gemeinden jedoch Auspendlergemeinden sind. Generell gilt: Je weiter sich eine Gemeinde im Süden befindet, desto mehr übersteigt die Anzahl der Erwerbstätigen die Anzahl an Arbeitsplätzen. Von den drei Bezirken des Südburgenlandes (Oberwart, Güssing und Jennersdorf) weist derzeit v. a. Oberwart einen hohen Wienbezug auf. Generell legen viele Auspendler aus dem Südburgenland weite Wege bis zu ihrer Arbeitsstätte zurück. Bei den Einpendlern ist in der Regel hingegen ein viel kleinerer Einzugsbereich erkennbar. Was die Auspendler aus dem Südburgenland nach Graz anbelangt, so kommen die meisten davon aus dem Bezirk Jennersdorf. Bei den grenzüberschreitenden Pendlerströmen war in den letzten Jahren ein starker Anstieg an Pendlern aus Ungarn ins Südburgenland zu beobachten. Der Großteil davon entfällt auf den Bezirk Oberwart und davon wiederum die Mehrheit auf die Bezirkshauptstadt. In Oberwart leben auch die meisten Ausbildungspendler, deren Ausbildungseinrichtung sich in einem anderen Bundesland befindet. Spitzenreiter bei den Ausbildungspendlern nach Graz (nämlich 48 % der Ausbildungspendler) ist hingegen der Bezirk Jennersdorf.

Die Analyse des bestehenden Verkehrsangebots zeigt, dass sowohl zwischen Graz und Hartberg als auch zwischen Graz und Fürstenfeld attraktive Expressbus-Verbindungen für Pendler zur Verfügung stehen. Weiterführende Verbindungen in Richtung Oberwart bzw. Güssing sind nur in sehr geringem Ausmaß (jeweils 1-2 Kurspaare pro Tag) vorhanden. Zwischen Güssing und Graz (über Fürstenfeld bzw. Stegersbach) beträgt die Fahrzeit für Pendler mit dem Bus beispielsweise um die zwei Stunden, weshalb die vorhandenen Linien außerdem nur geringe Akzeptanz aufweisen. Von Jennersdorf über Fehring nach Graz gibt es hingegen eine gut funktionierende Bahnverbindung. Zwischen Graz und Fehring wird die Strecke als steirische S-Bahnlinie S3 geführt, die seit ihrer Einführung über sehr starke Zuwächse aufweisen kann. Östlich von Jennersdorf führt diese Bahnlinie weiter in Richtung Ungarn, wo sie am Bahnhof Szentgotthárd in das Schienennetz der GySEV eingebunden wird. Somit besteht entlang dieser Bahnstrecke die Möglichkeit, Graz mit den ungarischen Regionalzentren Körmend und Szombathely zu verbinden.

Bei der Abschätzung der Fahrgastpotenziale wird im ersten Schritt auf die bestehenden Daten zur Linie G1 zwischen dem Südburgenland und Wien aufgebaut. Diese Buslinie stellt ein umfangreiches öffentliches Verkehrsangebot mit bis zu 23 Kurspaaren dar. Durch diese zahlreichen, auf die Pendler abgestimmten Kurse, die hohe Servicequalität der Busse, die schnellen Verbindungen über die Autobahn sowie die Endstation im Zentrum von Wien wird die Linie G1 von vielen Südburgenländern genutzt, was sich in den Fahrgastzahlen niederschlägt. Die Auswertung der vorliegenden Daten, unter Berücksichtigung des Modal Split

der Pendlerfahrten, ergibt für diese Strecke einen ÖV-Anteil von 15 % zwischen Wien und dem Südburgenland.

Basierend auf einem grenzüberschreitenden ÖV-Verkehrskonzept (Teil des grenzüberschreitenden Mobilitätsprojekts für die Region Burgenland - Westungarn „GreMo-Pannonia“), das für das Burgenland berechnet hat, dass 17 % aller Berufsfahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln durchgeführt werden, wird auch für das vorliegende Projekt ein potenzieller ÖV-Anteil von 17 % im Projektgebiet angestrebt. Die Abschätzung der Fahrgastpotenziale wurde dabei v. a. anhand der folgenden zwei Achsen beschrieben:

- Achse 1: Szombathely - Oberwart - Hartberg - Graz
- Achse 2: Körmend - Güssing - Fürstenfeld - Graz

Entlang der Achse 1 pendeln derzeit etwa 1.800 Personen aus Ungarn zu einem Arbeitsort im Bezirk Oberwart. Unter der Annahme eines ÖV-Potenzials von ca. 17 % im Tagespendlerverkehr könnten bis zu 300 dieser Einpendler aus dem ungarischen Grenzgebiet ein attraktives Busangebot nutzen. Entlang der Achse Oberwart - Szombathely beträgt das ÖV-Potenzial ca. 110 bis 120 Personen. Von Oberwart in die Steiermark gibt es vor allem auf der Strecke nach Hartberg ein hohes Fahrgastpotenzial. Bei einem angenommenen ÖV-Potenzial von 17 % ergeben sich ÖV-Potenziale von 70 Fahrgästen nach Hartberg und ca. 50 Fahrgästen nach Graz. Ausgehend von Hartberg bzw. Hartberg Umgebung sind sowohl das Fahrgastpotenzial in Richtung Graz als auch jenes nach Osten, in den Bezirk Oberwart von Interesse. Hier zeigt sich, dass die Stadt Hartberg für Einpendler aus Oberwart wesentlich attraktiver ist als umgekehrt Oberwart für Einpendler aus Hartberg. Die Pendlerzahlen - und somit das ÖV-Potenzial in Richtung Graz - ist mit ca. 50-55 Personen mit den Abschätzungen aus Oberwart vergleichbar.

Auf Achse 2 pendeln derzeit ca. 713 Personen aus Ungarn in den Bezirk Güssing ein. Das Fahrgastpotenzial im Berufsverkehr am Abschnitt Körmend - Güssing beträgt bei einem angenommenen ÖV-Anteil von 17 % somit ca. 30 Personen. Etwa gleich viele Personen, nämlich ca. 250, pendeln jeweils aus dem Bezirk Güssing nach Fürstenfeld bzw. Graz, wobei ein hoher Anteil der Einpendler nach Fürstenfeld vor allem aus den nahegelegenen Gemeinden Kukmirn und Burgauberg-Neudauberg kommt. Dieser Raum sollte eher mittels kleinräumiger ÖV-Systeme bedient werden. In Richtung Graz besteht aus dem Bezirk Güssing ein ÖV-Potenzial von ca. 50 Personen. Ausgehend von Fürstenfeld ist vor allem das Fahrgastpotenzial in Richtung Graz (ca. 79 Personen) zu berücksichtigen.

### 3. Machbarkeitsstudie

Nach Abschluss der Bedarfsermittlung erfolgte im nächsten Schritt die Ausarbeitung möglicher Fahrpläne. Wie die Analyse zeigte, ist die bestehende Routenführung innerhalb Österreichs grundsätzlich gut, es mangelt jedoch an grenzüberschreitenden Verbindungen. Die Fahrplanentwicklung optimiert deshalb das bestehende Angebot und ergänzt die nötigen Erweiterungen der bestehenden Linien um den grenzüberschreitenden Aspekt. Für alle Achsen und Varianten wurden außerdem Kostenschätzungen durchgeführt. Die Ermittlung der Kosten erfolgte anhand der voraussichtlich zu fahrenden Kilometer basierend auf den ausgearbeiteten Fahrplänen. In Abhängigkeit von den jährlichen Betriebstagen und einem angenommenen Kilometerpreis von 3,00 € ergeben sich so die voraussichtlichen Kosten pro Jahr.

### 3.1. Achse 1: Fahrplangestaltung, Kostenschätzung und Finanzierung

Für jede Achse wurden mehrere Varianten entwickelt. Die Zielvariante für Achse 1 wurde im Rahmen einer Besprechung zwischen Vertretern des Verkehrsverbundes Steiermark und des Landes Steiermark sowie Vertretern des Landes Burgenland entworfen. Sie sieht vor, dass die Linienführung auf dem in der Steiermark liegenden Streckenteil zwischen Hartberg und Gleisdorf weiterhin über die B 54 und nicht über die Autobahn erfolgt. Die Anzahl der bedienten Haltestellen zwischen Hartberg und Gleisdorf soll sich jedoch auf die beiden Park & Ride-Anlagen in Kaindorf und Großpesendorf beschränken. Dies bedeutet eine deutliche Beschleunigung im Vergleich zur bestehenden Verbindung bei gleichzeitiger Aufrechterhaltung einer guten Bedienqualität für steirische Pendler. Für den grenzüberschreitenden Verkehr sowie Pendler aus dem Südburgenland ergeben sich ebenfalls Verbesserungen: Nicht nur, dass Szombathely und Oberwart nun zur Hauptverkehrszeit im Stundentakt miteinander verbunden sind, dank einer Schleife und einer zusätzlichen Stadtlinie wird auch die Stadt Oberwart mit öffentlichen Verkehrsmitteln versorgt.

Im Wesentlichen sieht diese Variante vor, dass in der Morgen- und Abend-Hauptverkehrszeit (HVZ) drei Expressbusse zwischen Oberwart, Hartberg und Graz verkehren. Es wurden eine Fahrzeit von maximal 90 Minuten und pendlerfreundliche Ankunftszeiten in Graz zwischen 6:30 und 8:00 definiert. Auf Basis der oben angeführten Zielsetzungen (Kursführung über B 54, Haltestellen in Hartberg und P&R-Anlagen) ergeben sich je drei Expresskurse in der Morgen- und Abend-HVZ (5:00, 6:00 und 6:30 ab Oberwart). Die Rückfahrten von Graz erfolgen in der Abend-HVZ um 15:30, 16:30, 17:30 und 19:00 (bis Hartberg). Aufgrund des festgestellten regen (Pendler-)Verkehrs zwischen Oberwart und Hartberg wird vorgeschlagen, die Expresslinien durch zusätzliche Kurse der bestehenden Linie 310 zu ergänzen und während des gesamten Tages als Pendellinie zwischen diesen beiden Städten zu führen.

In Anbetracht des Umstandes, dass zwischen Ungarn und Graz keine aussagekräftigen Daten zu den bestehenden Pendlerströmen vorliegen, wurde bei der Entwicklung der Anbindung nach Ungarn der Fokus auf eine attraktive Verbindung zwischen Szombathely und Oberwart gelegt. Auch eine Weiterfahrt mit dem Expressbus nach Graz wurde als Umsteigeverbindung eingeplant. Die voraussichtliche Fahrzeit dieser Verbindung beträgt 2h 20 min. Demgegenüber besteht bereits die Möglichkeit einer Bahnverbindung zwischen Szombathely und Graz in 2h 47min mit 22 Minuten Aufenthalt in Szentgotthárd. Aus Planersicht sollte daher eine Beschleunigung der Bahnstrecke Graz - Szombathely als zukünftige ÖV-Achse zwischen diesen beiden Städten bevorzugt werden.

Gemäß den Zielsetzungen der Transnational Tools wurde bei der Fahrplanentwicklung sowohl das zukünftige Fahrplankonzept am Bahnhof Szombathely (Knotenzeit Minute 30) als auch die bestehende Buslinie berücksichtigt, entlang derer eine zukünftige grenzüberschreitende Line ohne zusätzliche Kraftfahrlinekonzession geführt werden könnte. Die Linie 6690 - betrieben durch das Busunternehmen ÉNYKK Zrt. - fährt einen dichten Fahrplan zwischen dem Busbahnhof Szombathely und der Gemeinde Bucsu, unmittelbar an der österreichisch-ungarischen Grenze.

Ergänzt werden könnte der Fahrplan, der auch die wichtigsten Ziele in der Stadtgemeinde Oberwart erschließt, durch eine gegenläufig geführte Stadtbuslinie. Dadurch könnte mit relativ geringem Aufwand ein kombinierter Stadt- und Regionalverkehr für den Großraum Oberwart - Szombathely mit Anschluss an die Expressbuslinie Oberwart - Hartberg - Graz geschaffen werden.

Das Betriebs- und Finanzierungskonzept dieser abgestimmten Variante sieht vor, dass im Zuge der Neuausschreibungen des VOR und des Steirischen Verkehrsverbundes einerseits neue Schnellkurse zwischen Hartberg und Graz über die B 54 beauftragt und andererseits die bestehende Linie 310 zwischen Hartberg und Oberwart zu einem Taktverkehr verdichtet werden. Zusätzlich soll im Zuge einer grenzüberschreitenden PSO ein Taktverkehr zwischen Oberwart und Szombathely auf Basis der bestehenden Kraftfahrlinien 7910 (Fa. Südburg) und 6690 (ÉNYKK Zrt.) etabliert werden. Die Kostenaufstellung basiert auf den für Österreich geschätzten Kilometerkosten. Die Beauftragung sollte bis zur Etablierung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes durch den VOR erfolgen und mit der zuständigen ungarischen Behörde verrechnet werden.

Der Betrieb dieser Variante würde bei einem angenommenen Kilometersatz von € 3,00 und einem werktäglichen Betrieb zwischen Montag und Freitag jährlich ca. € 1.590.000,- kosten, wovon etwa € 60.000 auf den Stadtverkehr der Stadtgemeinde Oberwart fallen.

Ausgehend von der Annahme, dass die Kosten für Busleistungen in Österreich und Ungarn nur von der jeweiligen Gebietskörperschaft getragen werden, wurde für die Verbindung Szombathely - Oberwart ein Kostenschlüssel auf Basis der Kilometerleistungen in den beiden Ländern kalkuliert. Demnach entfallen auf Österreich jährlich Kosten von ca. € 390.000,- und auf Ungarn ca. € 240.000,-. Dabei ist zu erwähnen, dass die geplanten Verbindung sich auf ungarischer Seite im Wesentlichen in den bereits bestehenden Verkehr der Linie 6690 eingliedert, wodurch die beschriebene Summe für Ungarn kaum Zusatzkosten darstellen würde.

Auf der Strecke Oberwart - Hartberg wurde für die zusätzlichen Busleistungen auf Basis der wechselseitigen Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken Oberwart und Hartberg ein höherer Nutzwert für das Burgenland angenommen. Dementsprechend könnten die jährlichen Gesamtkosten von ca. € 345.000,- für diesen Abschnitt in einem Verhältnis von 40 % (Steiermark) zu 60 % (Burgenland) zwischen den beiden Bundesländern aufgeteilt werden.

Für den Abschnitt Hartberg - Graz wird ein Nutzwertverhältnis von 60:40 zugunsten des Landes Steiermark gegenüber dem Burgenland angenommen. Dies wird einerseits dadurch begründet, dass wesentlich mehr Pendler aus der Steiermark die neuen Busangebote nutzen, andererseits besteht bereits ein dichtes Angebot an Busleistung für steirische Pendler aus der Region und die aktuelle Planung stellt in erster Linie eine attraktive Angebotsplanung für Pendler aus dem Burgenland dar.

## 3.2. Achse 2: Fahrplangestaltung, Kostenschätzung und Finanzierung

Für die Zielvariante der zweiten Achse wurden folgende Parameter für die Ausarbeitung des Fahrplans berücksichtigt: Auf der Strecke Güssing - Fürstenfeld - Graz soll es zur morgendlichen Hauptverkehrszeit drei Verbindungen mit Ankunft in Graz um jeweils 6:30, 7:30 und 8:00 Uhr geben. Die Fahrzeiten betragen dabei zwischen Güssing und Graz ca. 90 Minuten und zwischen Fürstenfeld und Graz ca. 55 Minuten. Die Buslinie verläuft dabei von Güssing über Heiligenkreuz und Rudersdorf bis zur geplanten P&R-Anlage Fürstenfeld Interspar. Von dort erfolgt die Weiterfahrt über die A 2 ab der Anschlussstelle Ilz. Zusätzlich soll es auf der Strecke Graz - Fürstenfeld - Güssing zwischen 16:30 und 18:30 Uhr drei Abendverbindungen geben. Ergänzend dazu entsteht eine Regionalbusverbindung Körmend - Güssing - Fürstenfeld mit insgesamt 13 Verbindungen (beide Richtungen). Am Bahnhof Körmend wird ein Taktknoten zur Minute 00 einge-

richtet. Deshalb sollte die Ankunft der Busse etwa zur Minute 55 und die Abfahrt zwischen Minute 05 und 10 erfolgen.

Die abgestimmte Variante sieht vor, dass im Zuge der Neuausschreibungen des VOR und des Steirischen Verkehrsverbundes einerseits neue Schnellkurse zwischen Fürstenfeld und Graz über die A 2 (Anschlussstelle Ilz) beauftragt und andererseits die bestehenden Regionalbuskurse zwischen Fürstenfeld und Güssing über Heiligenkreuz zu einem Taktverkehr verdichtet werden. Zusätzlich soll im Zuge einer grenzüberschreitenden PSO die Regionalbuslinie zwischen Fürstenfeld und Güssing über Heiligenkreuz nach Körmend erweitert werden. Hierfür ist sowohl auf österreichischer als auch auf ungarischer Seite die Erteilung einer Kraftfahrlinienkonzession durch die jeweilige Kraftfahrlinienbehörde erforderlich. Die Beauftragung könnte bis zur Etablierung eines grenzüberschreitenden Verkehrsverbundes durch den VOR erfolgen und mit der zuständigen ungarischen Behörde verrechnet werden. Die Kostenaufstellung basiert auf den für Österreich geschätzten Kilometerkosten.

Der Betrieb dieser Variante würde bei einem angenommenen Kilometersatz von € 3,00 und einem werktäglichen Betrieb zwischen Montag und Freitag jährlich € 958.875,- kosten, aufgeteilt auf die beteiligten Länder bzw. Verkehrsverbände.

Entsprechen der Vorgangsweise für Achse 1 werden Busleistungen in Österreich und Ungarn nur der jeweiligen Gebietskörperschaft zugeordnet, wodurch für die Verbindung Körmend - Güssing auf das Burgenland jährliche Kosten von ca. € 166.500,- und auf Ungarn von ca. € 213.000,- entfallen.

Für die Verbindung Güssing - Fürstenfeld wurde für die zusätzlichen Busleistungen auf Basis der wechselseitigen Pendlerbeziehungen zwischen den Bezirken Güssing und Fürstenfeld ein deutlicher Überhang der in Richtung Steiermark pendelnden Personen festgestellt und daher ein höherer Nutzwert für das Burgenland angenommen. Dementsprechend könnten die jährlichen Gesamtkosten von ca. € 521.400,- für diesen Abschnitt in einem Verhältnis von 90 % (Burgenland) zu 10 % (Steiermark) zwischen den beiden Bundesländern aufgeteilt werden.

Für den Abschnitt Fürstenfeld - Graz wird ein gleichwertiges Nutzwertverhältnis von 50:50 zwischen den beiden Bundesländern angenommen. Dies kann zum einen mit der relativ geringen Anzahl an Pendlern aus dem Burgenland im Vergleich zur Steiermark begründet werden, die diese Leistungen in Anspruch nehmen können. Einen deutlichen Zusatznutzen zum aktuellen Busangebot bringt das System andererseits für jene Pendler aus der Steiermark, die im Großraum Fürstenfeld wohnen und beschleunigt ab der Anschlussstelle Ilz über die Autobahn nach Graz gelangen.