



Interreg

Austria-Hungary

European Union – European Regional Development Fund

SMART Pannonia



GRENZÜBERSCHREITENDE VERKEHRSSITUATION ENTLANG DER ATHU GRENZE

Strategisches Dokument



Geographische Fokus der Studie: die grenzüberschreitende funktionale Region

Funktionale Regionen sind:

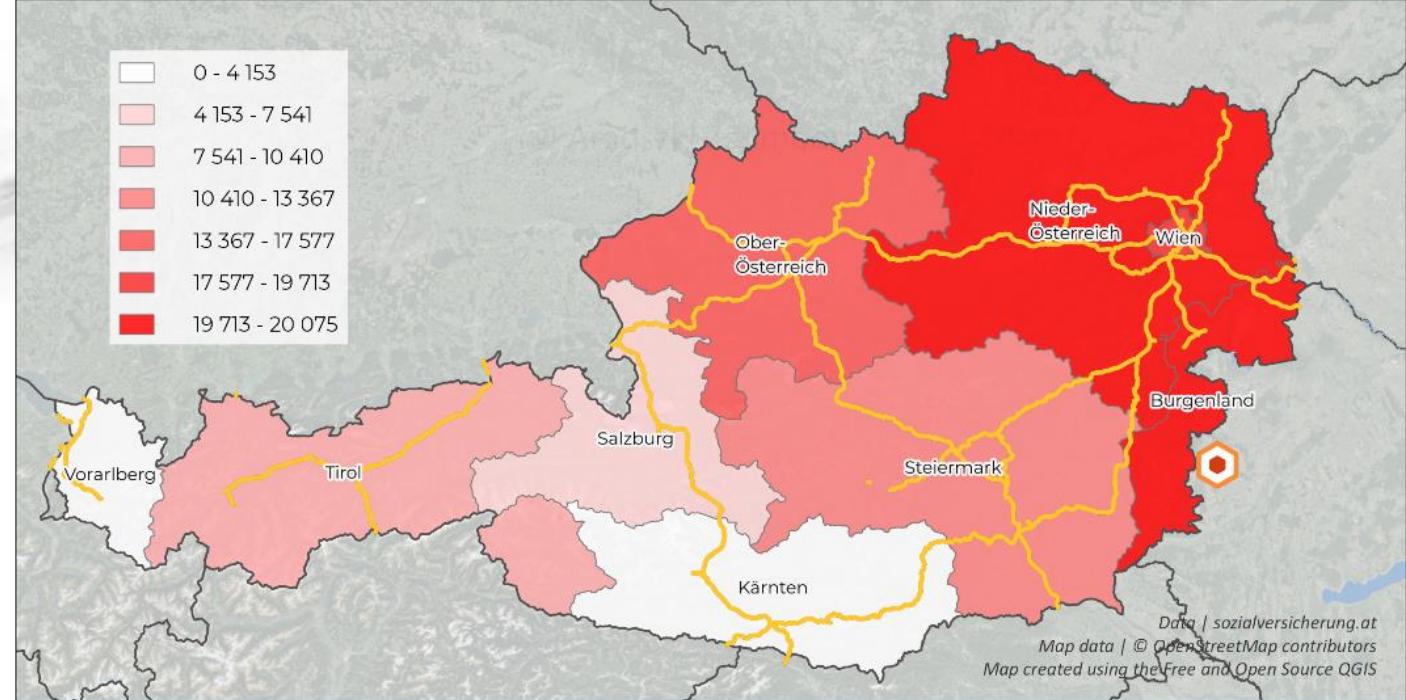
„transnationale Regionen mit gemeinsamen wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Merkmalen, die auf eine gemeinsame Geschichte zurückgehen“

(Luca Ferrarese – Interreg Central Europe JS)

- Gemeinsame Geschichte – s. „k.u.k.“ Erbe, Eiserne Vorhang
- Gemeinsame Gegenwart – wo die Grenze uns zusammenbinden und nicht trennen

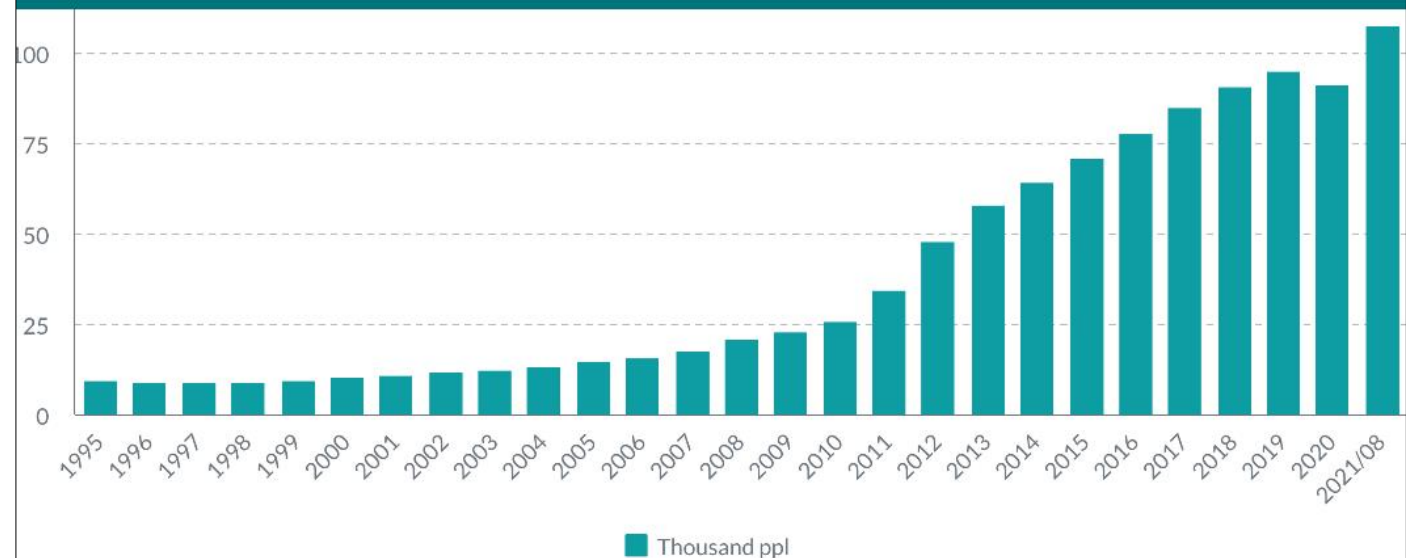
Gemeinsamer Arbeitsmarkt

Seit dem EU-Beitritt Österreichs im Jahr 1995 hat sich die österreichisch-ungarische Grenze zu einer immer dynamischeren Grenze entwickelt. Im Jahr 2021 haben in Österreich schon mehr als **100.000 ungarische ArbeitnehmerInnen** gearbeitet - vor allem in den Bundesländern Burgenland, Wien und Niederösterreich



Hungarian employees in Austria

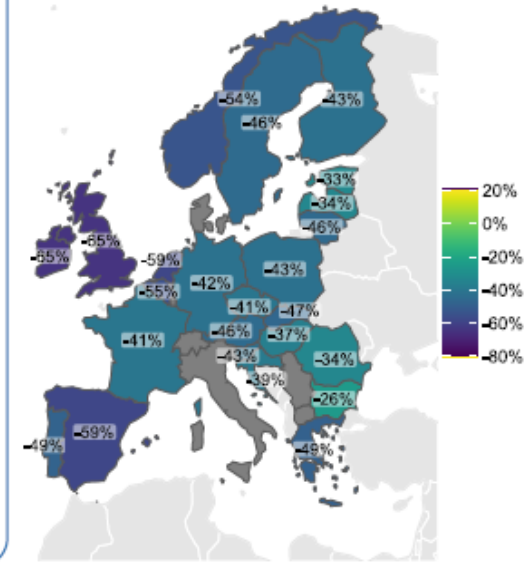
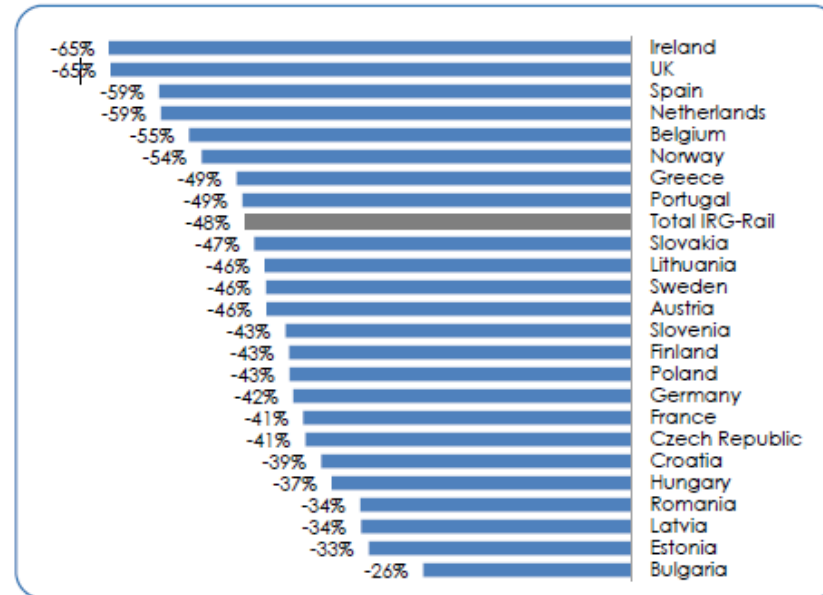
1995-2021





Volumenrücklauf

Der Covid-19 Notfall hat zu drastischen Veränderungen in allen Lebensbereichen geführt, die sich stark auf die Situation und die Leistung des Sektors der Verkehr auswirken. Betrachtet man die Situation in Europa, so ist ein drastischer Rückgang der mit Personenzügen zurückgelegten Kilometer und damit auch der Personenkilometer zu verzeichnen:





Im Rahmen der Studie wurden die Auswirkungen des COVID-19-Notfalls durch eine parallele Analyse von Daten aus verschiedenen Quellen und zu verschiedenen Zeitpunkten in der grenzüberschreitenden funktionalen Region bewertet:

- Anzahl der Grenzübertritte auf der Straße - 2018-2020.
- Anzahl der Grenzübertritte im Schienenverkehr - April 2019, April 2021.
- SMART-Verkehrszählungen - März 2022
- Innovative (geostationäre) Stichprobendaten in der Region Sopron 2020-2021

Die Wirkungen der COVID-Pandemie – grenzüberschreitende Straßenverkehr

Das Volumen der Grenzübertritte auf der Straße ist zurückgegangen - auf etwa 70 % des früheren Volumens auf Jahresbasis.

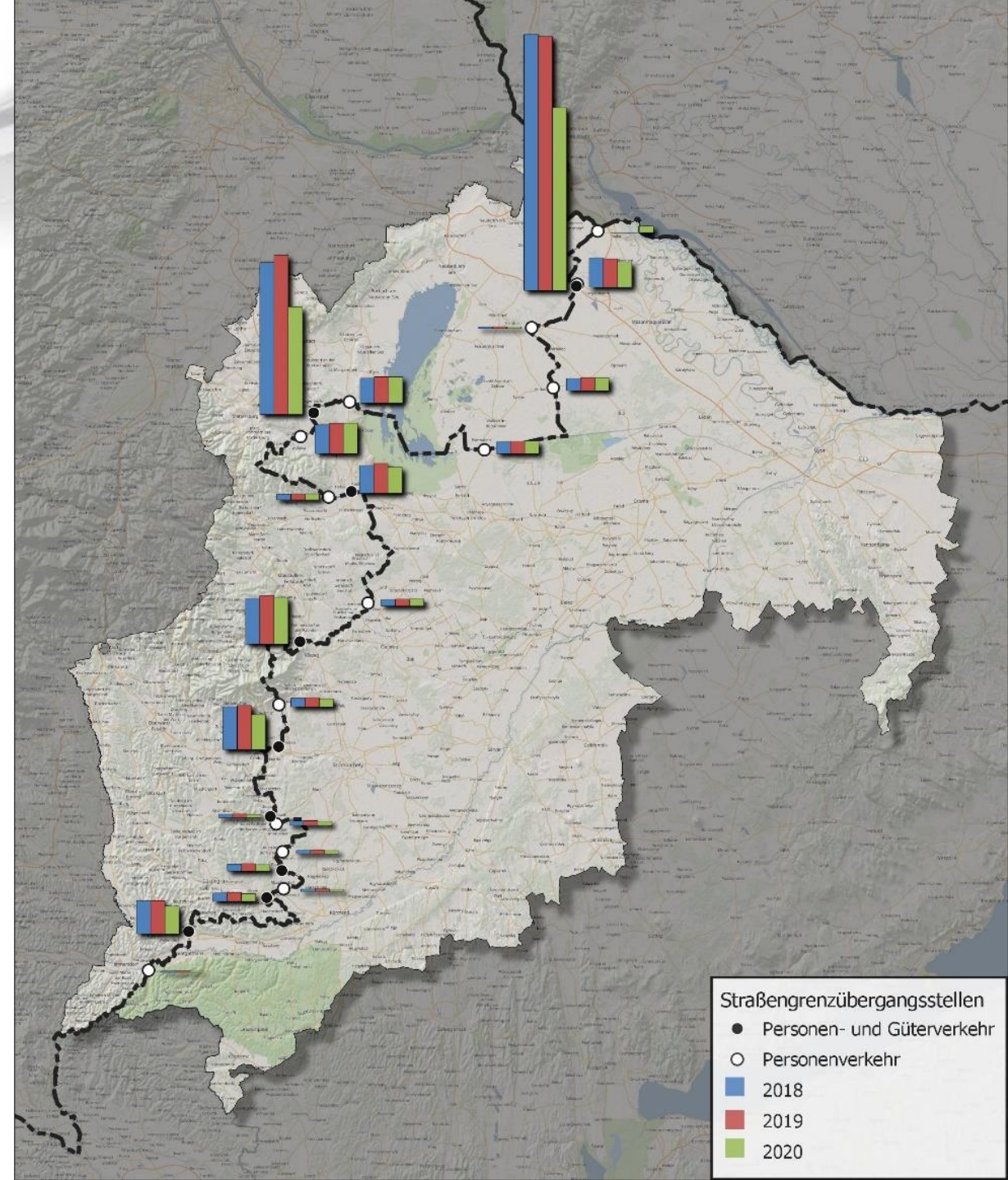
Dieser Rückgang war jedoch bei weitem nicht einheitlich, wobei die beiden größten Grenzübergangsstellen, Sopron und Hegyeshalom, die deutlichsten Rückgänge zu verzeichnen hatten.

Im Fall von Hegyeshalom ging der Verkehr auf rund 67 % zurück, während er im Jahr 2020 auf rund 72 % sank, berechnet auf der Basis von 2019.

Der Rückgang ist weit davon entfernt - in einigen Fällen ist es sogar ein Anstieg! - für kleine Grenzübergänge. Siehe zum Beispiel die Daten für die kleinen Grenzübergänge bei Sopron.

Ein möglicher Grund für das letztgenannte Phänomen könnte darin liegen, dass die durch die verschärften Kontrollen gestiegenen Wartezeiten an den großen Grenzübergängen vom Pendlerverkehr genutzt wurden, um die Wartezeiten zu verkürzen, d. h. mehr Menschen haben sich für den Grenzübertritt an diesen kleineren Übergängen entschieden als zuvor.

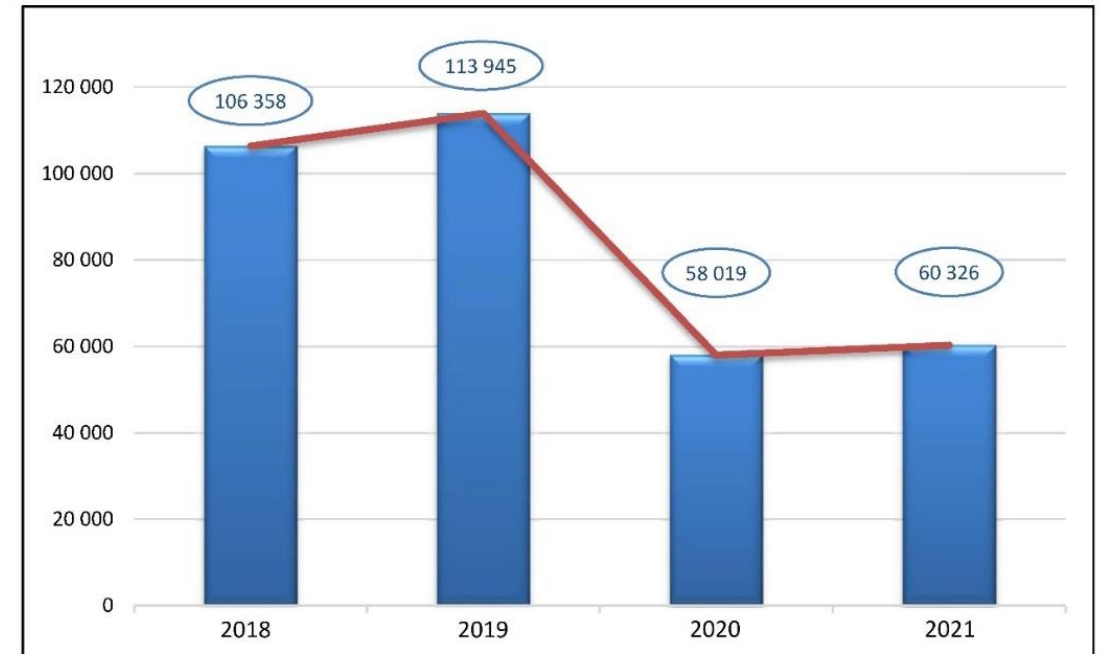
Andererseits wurden diese kleinen Grenzübergänge früher auch von Pendlern aus den umliegenden Gemeinden genutzt. Insgesamt war der Pendlerverkehr von der COVID-Schließung weniger betroffen, da es sich im Grunde um die Arbeitskräfte handelte, die Österreich die ganze Zeit über brauchte, und die somit letztlich die Möglichkeit zum Grenzübertritt boten.





Die Wirkungen der COVID-Pandemie – grenzüberschreitende Schienenverkehr

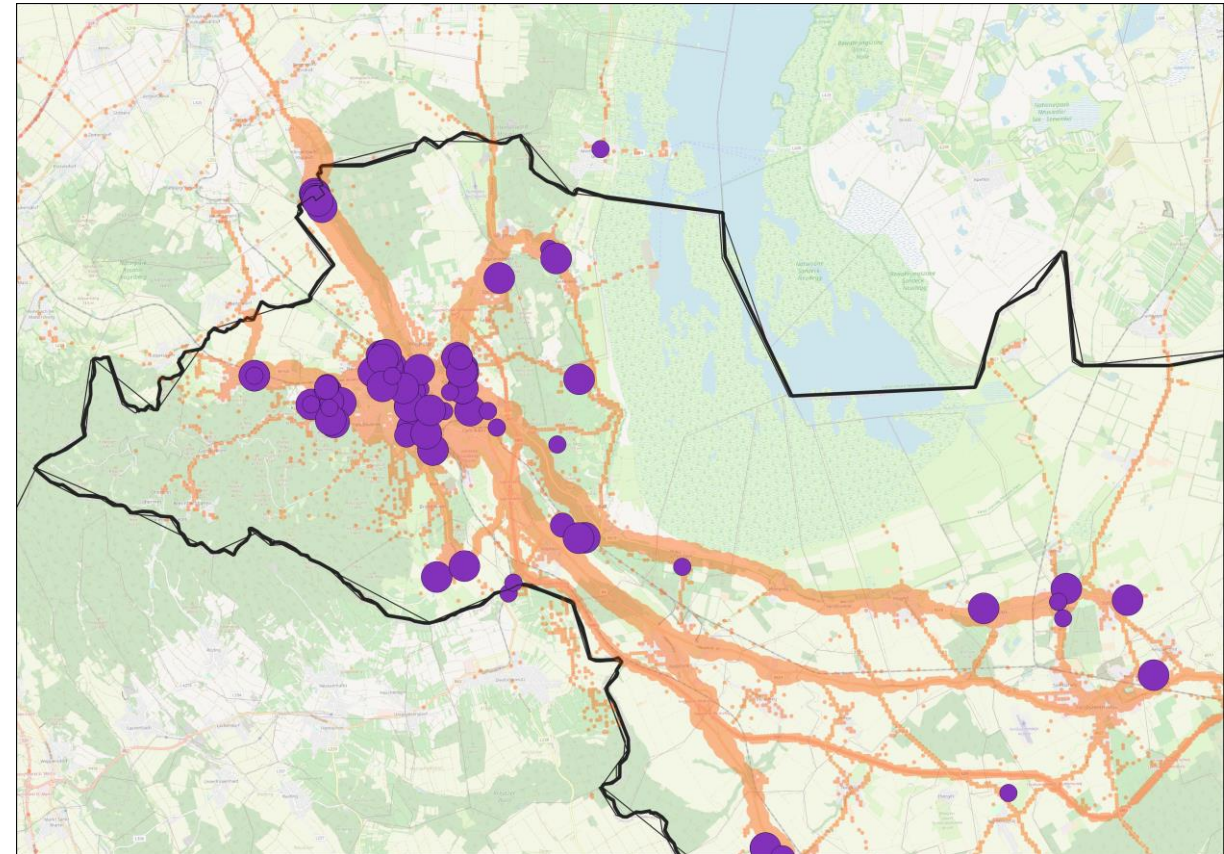
- In Sopron nutzten bei der VOR-Fahrgastzählung vor dem COVID-19-Notfall 2.679 internationale Fahrgäste (am April-Arbeitstag der Erhebung) den Bahnhof, und diese Zahl sank drastisch auf 397 im Jahr 2021 (ebenfalls am April-Arbeitstag der Erhebung).
- Die Einbeziehung der neuesten SMART-Fahrgastzählungsdaten vom März 2022 in die Analyse zeigt, dass sich die internationalen Passagierzahlen aus der Zeit vor der COVID-Initiative noch nicht erholt haben und bei den als Vergleich herangezogenen Wochentagsdaten immer noch leicht unter 2.000 Passagieren liegen. Verglichen mit der Zahl von 397 im April vor weniger als einem Jahr handelt es sich jedoch um eine eindeutige und herausragende Zahl, d. h. die Rückkehr der Reisenden ist teilweise abgeschlossen, auch wenn der Umfang dieser Rückkehr (im Moment?) noch unter der Zahl vor der Pandemie COVID-19 liegt.
- Betrachtet man den grenzüberschreitenden Verkehr auf dem GYSEV-Netz insgesamt, so ist festzustellen, dass das statistische Fahrgastaufkommen der grenzüberschreitenden Fahrten im Verhältnis zu den Gesamtfahrten etwas zurückgegangen ist - die Prozentsätze für 2018-2021 lauten: 17,7%; 19,1%; 13,7%; 15%. Mit anderen Worten: In den letzten beiden "Friedensjahren" stieg der Anteil der Auslandsreisen deutlicher an (auch wenn parallel dazu die zugrunde liegenden Gesamtpassagierzahlen etwas zurückgingen); er fiel von 19,1 % im Jahr 2019 auf 13,7 % im Jahr 2020 und begann dann wieder zu steigen und erreichte 2021 15 %:



Innovative Datenanalyse

Zusätzlich zu den "konventionellen" Daten, wie z. B. Messungen und Zählungen des Personenverkehrs, wurde im Rahmen der Studie auch eine innovative geolokierte Analyse der Pendlerströme im Raum Sopron durchgeführt. In der Studie wurden die Bewegungen über den Straßengrenzübergang Sopron zwischen Mai 2020 und Oktober 2021 analysiert, d. h. im Wesentlichen in der "Haupt"-Periode der COVID, wobei die Bewegungen von Ungarn nach Österreich und von Österreich nach Ungarn erfasst wurden, soweit sie zwischen 5 Uhr morgens und 22 Uhr abends begannen.

Das Bild der Handy-Bewegungen zeigt die wichtigsten Herkunftsgebiete des Pendlerverkehrs (lila Kreise) und die typischen Routen der Handys in den Daten über den oben genannten Zeitraum (braune Linien):





Zukunftspläne

Im Anschluss an die "COVID-Situationsanalyse" werden in der Studie die wichtigsten Entwicklungsrichtungen skizziert, mit denen auf die derzeitige Situation reagiert werden könnte, wobei der Schwerpunkt auf den folgenden Entwicklungsbereichen liegt:

- Infrastrukturmaßnahmen
 - Ausbau der Achse Wiener-Neustadt - Sopron - Deutschkreuz.
 - Modernisierung des Bahnhofs Sopron - "Drehscheibe Sopron"
 - Ausbau der zweiten Gleise zwischen Sopron-Győr
 - Kleinere Infrastrukturinvestitionen

- Klimaschonende Mobilität
 - Das Problem der "letzten Meile" angehen
 - Stärkere Integration von Verkehrsbetrieben und Interessengruppen
 - "Coole Mobilität"