Die verkehrsgeographische Lage und Bedeutung des Burgenlandes.

Von Dr. Hermann Roth, Aufl.

(Schluß.)

Ausdruckslos wie die weite Flachräumigkeit des mittleren Burgenlandes ist auch sein Verkehrsraum. Diese Landschaft ist in ihren verkehrsgeographischen Zielen teils Trabant des nördlichen, teils des südlichen Burgenlandes und strebt mit ihren Verkehrslinien daher teils N.-S. und dem schwerindustriellen Becken, teils Steiermark und der gleichfalls industriereichen Grazer Bucht zu.

Gleichwie die Bahnverbindung des nördlichen und mittleren Burgenlandes nur auf dem Umwege über Ungarn möglich ist, gilt dies in noch weit höherem Maße für die Verbindung des mittleren und südlichen Burgenlandes, die von dem Grenzorte Rattersdorf-Viebing am NE-Abfall der Rechnitzer Schieferinsel über das ungarische Güns und Steinamanger führt, wo der Zug gewechselt werden und man sich der Bahnlinie anvertrauen muß, die bei Rechnitz am SE-Abfalle der Rechnitzer Schieferinsel wieder burgenländischen Boden betrifft und weiterhin das Pinkatal benützt.

Auch für den Fuß- und Wagenverkehr haben wir hier eine Analogie zum Sattel von Marz oder Siegraben. Auch hier führt ein Verkehrsweg über die 600 m überschreitenden Höhen von Bernstein als einzige Verbindungslinie zwischen mittlerem und südlichem Burgenlande, die im Lande selbst verläuft. Sie verknüpft vor allem die als Verkehrsbedeute wichtigen Täler der Zöbern-Güns und Rabnitz mit dem der Pinka. In sie sind Straßenzüge eingeführt, die mit dem Knotenpunkte Kirchschlag in N.-S. gegen W in das Gebiet der „Buckligen Welt“ führen. Diesen Straßen reiht sich noch eine dritte an, die dem Tale des Stooberbaches folgend, ebenfalls nach N.-S. hinausstrebt. Diese drei Straßenzüge, es sind gewöhnliche Landstraßen, der an der Rabnitz sogar nur ein erhaltener Fahrweg, haben natürlich auch ihre einstmals bedeutend wichtigere Fortsetzung nach E. Sie streben weiterhin im W in das Tal der Pitten, der natürlichen Sammelader des Verkehrs-

und Wirtschaftslebens der „Buckligen Welt“ deren Bedeutung durch die in ihr verlaufende Aspangbahn noch erhöht wird. Dem Pittentale folgend, erreichen diese Verkehrslinien samt und sonders ihr natürliches Endziel das Wiener Becken, wo sie mit den Verkehrslinien des nördlichen Burgenlandes zusammentreffen.

Das Fehlen einer West-Ost-Bahn mindert im mittleren Burgenlande die Bedeutung des west-östlich gerichteten Durchgangsverkehres überaus herab und beschränkt ihn gewissermaßen auf einen lokalen Austauschverkehr.

Ein engmaschigeres Straßennetz als im S, begünstigt durch die leichtere Durchgängigkeit der hier breiten unzerschnittenen Platten zwischen den Flüssen, einerseits, eine N-S-Bahn, die eine Anpassung dieses Landstriches an den modernen Schnellverkehr erkennen läßt, andererseits, bessern dem südlichen Burgenlande gegenüber den inneren Verkehr dieser Landschaft und erhöhen seine Bedeutung. Ja noch mehr! In dieser N-S-Bahn ist ein Teil eines fahrtaufende alten Verkehrsweges, der Bernsteinstraße, der Richtung nach wenigstens dem mittleren Burgenlande erhalten geblieben.

Diese Straße ist es, der im nördlichen Burgenlande die beiden Pforten von Odenburg und Bruck a. d. Leitha bereitwillig von der Natur geöffnet waren, sie ließ diese Landschaft zu so besonderer verkehrsgeographischer Bedeutung empormachen. Aber der Boden des nördlichen Burgenlandes war nicht nur seit ältester Zeit Verbindungsland zwischen N und S, sondern auch zwischen dem W und E Europas. Die Bernsteinstraße, die im Schutze der Alpen deren Ostsaum entlang verlaufend, ein sicher schon prähistorischer Verbindungsweg der nebelgrauen Ostseeküste mit dem sonnüberfunkelten Gestade der Adria, traf in der Odenburger Pforte, durch die sie unsere Landschaft betrifft, und ebenso in der Brucker Pforte, wo sie das nördliche

Burgenland wieder verläßt, auf ein breites W=E-Verkehrsbett, das in zwei Linien gespalten durch diese Pforten von E nach W führt. Aber das ungarische Tiefland ergossen sich schon Kelten und Illyrier durch die beiden Verkehrsportale und stießen auf umgekehrtem Wege in breitem, vereinigttem Strome der uralten Völkerverkehrsstraße der Donau folgend, bis ins Herz und an die Ränder Europas vor. Das römische Weltreich hatte sein Straßennetz im Sinne der naturgegebenen Verkehrslinien, wie überall so auch hier, ausgebaut. Auf diesen vorgezeichneten Wegen folgten die germanischen Stämme, die die Donau bei Bruck überschritten und von da im Schatten der Alpen durch unser Land gegen S zogen, später rannten auf den gleichen Wegen, das nördliche Burgenland zuerst erfüllend, Avaren, Slaven, Magyaren und schließlich Mongolen gegen den Ostfuß der Alpen an. Aufgehalten durch ihn, ließen sie sich zum Teil im Lande nieder, zum Teil wurde der Strom gespalten. Die Hauptwelle ergoß sich nördlich der Alpen über den Boden des nördlichen Burgenlandes gegen W, nur ein kleiner Nebenstrom benützte die Verkehrsfurche des Raabtales um mit kleinen Scharen nach Steiermark und bis ins Pustertal zu gelangen. Nach Gründung des Ungarnreiches, als die Grenze zwischen ihm und dem deutschen Reiche, später dem alten Kaiserstaat Österreich, auf dem Ostabhalle der Alpen und den südlichen Schotterplatten festgelegt war, erfuhren die Verkehrsverhältnisse des mittleren und südlichen Burgenlandes mit dem Westen eine künstliche Verschlechterung, woran auch die eben nur vorübergehende Zugehörigkeit einiger Grenzherrschaften wie Eisenstadt, Forchtenstein, Landsee, Kobersdorf und Bernstein nichts ändern konnte.

Der bald offene bald verdeckte Zwiespalt zwischen den westlichen Nachbarreichen und Ungarn im Vereine mit dessen zentralistischer Politik suchte die Front des Verkehrs unsererer Landschaften um jeden Preis nach E zu zwingen. Dies gelang bei der Labilität des Verkehrszieles in diesem Grenzraum nur für jene Teile, die nicht weitspannende Verkehrsaufgaben zu erfüllen hatten. Das von der Natur als

Knotenraum für den europäischen Verkehr bestimmte nördliche Burgenland mußte jedem verkehrsgeographischen Experimente trogen; geht doch über diese Landschaft der Expresverkehr, der die ungeheure Entfernung vom Schwarzen Meere bis zum Atlantischen Ozean zu einem Minimum zusammenschumpfen läßt.

So ist das nördliche Burgenland bis heute Mittler- und Knotenraum der Bahnlagen und sonstigen Verkehrswege geblieben, die den W- und E-Verkehr und, heute wohl verdeckt, doch immerhin nur lebendig begraben unter einem Wust papierener Verträge, die politische Grenzen ohne Rücksicht auf die Landesnatur erstehen ließen, auch den N=S-Verkehr in sich aufzufangen, ist heute ebenso wie in grauer Vorzeit Durchzugsland von europäischer Bedeutung.

Dem Durchzugsverkehr dienen auf dem schmalen Raume von rund 40 km Breite vier Bahnlinien, die sich sowohl in der Brucker wie in der Odenburger Pforte paaren. Zwei von diesen Linien, die nördlichste und die südlichste weisen Schnellzugsverkehr auf. Stichbahnen dienen dem inneren Verkehre unserer Landschaft ebenso wie die Hauptlinien. Die Gleichartigkeit im Aufbau bringt eben auch eine größere Durchgängigkeit mit sich. Neben der jetzt durch politische Grenzen unterbrochenen N=S-Verkehrslinie Odenburg—Preßburg westlich des Neufiedlersees, verläuft eine gleiche Linie östlich des Sees über den Heidoboden. Ein seiner Anlage nach verhältnismäßig engmaschiges Straßennetz unterfließt den Schnellverkehr der Bahnlinien insbesondere auch durch zahlreiche Postautoverbindungen. Auch die ersten bescheidenen Ansätze einer Binnenschiffahrt sehen wir hier auf dem Neufiedlersee entwickelt.

Das Land als Summe der Landschaften u. verkehrsgeographischer Raum.

Nach dem Gesagten erkennen wir ganz deutlich innerhalb des Burgenlandes das nördliche als Verkehrszentrum des Landes, das bezeichnenderweise peripherisch gelegen ist.

Es ist zunächst reich an Verkehrswegen

und Linien für den inneren Verkehr. Dies hat seinen guten Grund in dem reichen, hochwertigen Ertrag dieses Landessteiles, in dem Boden und Klima hervorragende Grundlagen für Erzeugnisse des Ackers und Weingartens bieten.

Die Wege und Linien, die dem inneren Verkehr dienen, sind auch gleichzeitig Mittler vor allem des europäischen W-E-Verkehres, womit das nördliche Burgenland zu kontinentaler Bedeutung in verkehrsgeographischer Beziehung erwächst.

Scharf heben sich ihm gegenüber mittleres und südliches Burgenland ab. Ihnen mangeln offene Pforten im W, ihnen mangelt auch so hervorragende Güte des Bodens und intensive Wirtschaft, ihr Durchzugsverkehr wird zum Austauschverkehre zwischen hüben und drüben. Während das mittlere Burgenland, verkehrsgeographisch gesprochen, dem nördlichen bloße Gefolgschaft leistet, gleich ihm das an Agrarerzeugnissen arme Wiener Becken beliefert und dem weiten Wagen von Wr.-Neustadt, wie dem noch viel größeren von Wien auf seinen Verkehrswegen Lebensmittel zuliefert, so hat das südliche Burgenland gleichfalls ein wichtiges Absatzgebiet für seine bescheidenen Agrarprodukte in der industriellen Grazer Bucht und der Hauptstadt Steiermarks Graz. Auch seine eben erst aus mittelalterlicher Starrheit gelösten Verkehrswege dienen, abgesehen von dem kurzen Stückerchen des Raabtales, wieder ausschließlich lokalen Wirtschaftsinteressen im engsten Kreise.

Eine zusammenfassende Wertung der verkehrsgeographischen Lage und Bedeutung des Burgenlandes muß daher zu dem Schlusse kommen, daß es unmöglich ist, ein naturgegebenes Verkehrsziel im Burgenlande anzugeben. Ist das Land doch ein Grenzsaum nicht nur in morphologischem Sinne, sondern auch in verkehrsgeographischem Sinne. Die Verkehrswege führen ebenso in die Alpen hinein, also gegen W, als sie aus ihnen heraus, somit gegen E verlaufen. Daraus läßt sich auch die im Laufe der Zeit so oft wechselnde Zugehörigkeit des Landes verstehen, läßt sich auch die Möglichkeit des Ausbaues naturgegebener Verkehrslinien nach dieser oder jener Richtung hin begreifen.

An Stelle des naturgegebenen Verkehrszieles, tritt im Burgenland das natürliche. Dieses ist aber aufs engste mit dem natürlichen Wirtschaftsziel verbunden, das in einem Agrarlande wie dem Burgenland nur dort zu suchen ist, wo größte Absatzmöglichkeit mit hohem Geldumsatz sich vereinen, daher einzig und allein im industriellen Westen gelegen sein kann.

Die klaglose Durchführung des Frontwechsels des Verkehrs gibt uns den Beweis für dessen Möglichkeit ebenso, als für das labile Gleichgewicht, in dem sich die Verkehrsverhältnisse des Landes befinden. Daß das neue Verkehrsziel wirklich ein natürliches ist, beweist uns der günstige Einfluß, den die neue Verkehrsfront auf den Wohlstand des Landes ausübt, ganz abgesehen davon, daß dadurch Volksteile, die einander innig verwandt, nunmehr auch innig verbunden sind.

Aber auch die Bildung neuer Anziehungspunkte für Verkehr und Wirtschaft des Burgenlandes, wie es alle anderen überragend Wr.-Neustadt in N.-O. wurde, das Ausgangs- und Zielpunkt eines Großteils des Verkehrs des nördlichen und mittleren Burgenlandes ist, dem in gebührendem Abstände die übrigen Marktorde Steiermarks und Niederösterreichs entlang der burgenländischen Grenze folgen, zeigen die Richtigkeit unserer Annahme, die vielleicht noch deutlicher als aus den positiven Momenten des Aufschwunges, aus den negativen Momenten hervorgeht — ich meine damit den Niedergang einstiger Verkehrscentren. Allen voran ist das aus dem Körper des Burgenlandes herausgeschnittene Herz, sein einstiger Knotenpunkt von Verkehr und Wirtschaft betroffen — Odenburg, das trotz aller Nährklysmen Ungarns der Verödung, Verdorfung anheimgefallen ist.

Das nördliche Burgenland konnte durch diese Operation nie schwer betroffen werden. Ihm stehen ja noch andere Tore offen, sein reiches Wirtschaftsleben, seine mannigfaltigen Verkehrswege und Ziele durchpflügen das Land so kräftig, daß es sich aus eigener Kraft ein neues Herz schuf. Für das mittlere und südliche Burgenland jedoch möchte man fast — verkehrsgeographisch gesprochen — den Ver-

luft Sdenburgs ein Glück nennen. Dieses Verkehrsgebiet mit seiner geringen Mächtigkeit inneren Verkehrs fand so neue und bessere Ausdrucksmöglichkeiten für den vom Burgenländer nicht zu unterschätzenden lokalen Außenverkehr.

Denn die neue Westfront des burgenländischen Verkehrs, die verschüttete und erstarrte Kraftlinien des Verkehrs zu neuem Leben erweckte, muß gerade diesen Gebieten einen besonderen wirtschaftlichen Aufschwung gegenüber der früheren Ostfront bringen. War doch früher die Konkurrenz des Agrarstaates Ungarn für die hier sitzenden vielen Zwerg- und Kleinbesitzer viel zu mächtig, um ihnen ein Emporarbeiten zu ermöglichen.

In den Industriegebieten der Westfront, im Wiener Becken und der Grazer Bucht aber finden die Waren der Burgenländer reißenden Absatz und wird so diese neue

Die Dichte der Verkehrswege des Landes nach natürlichen Landschaften betrachtet.

Eine zahlenmäßige Betrachtung der Dichte der Verkehrswege des Landes, gegliedert nach den drei uns schon bekannten natürlichen Landschaften im Vergleiche zu verschiedenen Landschaften, des Deutschen Reiches, scheinen mir geeignet, das Verständnis für das verkehrsgeographische Bild des Landes zu erhöhen, dieses selbst noch aufzuhellen.

Der Kürze und Übersicht halber habe ich versucht, in der untenstehenden Tabelle eine lapidare Zusammenfassung der von mir durchgeführten Messungen und Berechnungen zu geben.

Ich brauche nicht besonders darauf hinzuweisen, daß der Geschlossenheit des früher geschilderten orographischen, landschaftlichen und verkehrsgeographischen Bildes jeder

Landschaft	Fläche in km ²	Straßenlänge in km	Eisenbahnen in km	Dichte der Verkehrswege auf 100 km ²	Dichte der Straßen auf 100 km ²	Dichte der Eisenbahnen auf 100 km ²	Der Eisenbahndichte ² nach vergleichbare Landschaften des Deutschen Reiches
Nördl. Bgld.	1564·77 ¹⁾ + 271·39 (1836·16)	407	182 ²⁾ (194)	37·64 ¹⁾ (33·33) ²⁾	26·— ¹⁾ (22·22)	11·57 ¹⁾ (10·57) ²⁾	Mittlere Dichte: Schleifische Tieflandsbucht, Brandenburg.
Mittl. Bgld.	752·05	192	62	33·77	25·51	8·24	Zweitgeringste Dichte: Ostpreußen, das Tiefland westl. d. Elbe.
Südl. Bgld.	1378·98	272	69	24·78	19·71	5·01	
Burgenland	3695·80 ¹⁾ (3967·19)	871	313 (325)	32·05 ¹⁾ (30·61) ²⁾	23·74 ¹⁾ (22·48)	8·27 ¹⁾ (7·90) ²⁾	Zweitgeringste Dichte: Ostpreußen, das Tiefland westl. d. Elbe.

Anmerkung: ¹⁾ und ²⁾ Zahlen in Klammern sind die Ergebnisse bei Einbeziehung des österr. Anteiles an der unbewohnten Fläche des Neusiedlersees = 271·39 km² und Hinzuzählung der 12 km langen Schifffahrtslinie auf diesem. ³⁾ Nach E. v. Seydlitzcher Geographie, Sonderjahr-Ausgabe, I. Teil.

Verkehrsfront einstimmal ganz richtig erkannt und ausgenützt, dem Lande zu Ruß und Frommen dienen, es zu Ruhe und Sicherheit, zu Wohlstand, ja Reichtum führen.

einzelnen der drei natürlichen Landschaften unseres Landes naturgemäß auch die trockene zahlenmäßige Untersuchung nicht nur keinen Abbruch tun konnte, sondern

daß gerade die eindeutige Sprache der Zahlen der beste Beweis für die Richtigkeit meiner Ausführungen ist.

Wenn der Vergleich mit den Landschaften des Deutschen Reiches in der Tabelle gezeigt hat, daß das nördliche Burgenland hinsichtlich der Dichte der Eisenbahnlinien — nur diese werden zu einander in Beziehung gestellt, da anderes Material augenblicklich fehlt — der Provinz Brandenburg und der schlesischen Tieflandsbucht gleichgestellt werden kann, ist hiebei zu beachten, daß der Frachtenverkehr, der in unserem Lande auf die Bahnlinien angewiesen ist, in Brandenburg vielfach den Wasserweg (Kanäle) benützt, diese Landschaft daher zum Vergleiche weniger geeignet ist als die schlesische Tieflandsbucht. Diese hat stets, gleich unserer Landschaft, das Gepräge eines Durchgangslandes getragen. Zur Römerzeit durchquerte die Bernsteinsstraße die Bucht von N nach S, später war es die Salzstraße, die von Osten, von Polen her, gegen NW nach Breslau führte, schließlich in neuerer Zeit die ungefähr die gleiche Richtung einschlagende Handelsstraße des Obertales mit der Fortsetzung über Beuthen und Krakau. Verkehrslinien sind heute auch hier vor allem die Bahnen. Wirtschaftlich ähneln beide Gebiete, auf Ackerbau und Wald gestellt — die wirtschaftliche Höherstellung des Industriegebietes von Oberschlesien wird durch den Tiefstand der unfruchtbaren Heidelandschaft Niederschlesiens ausgeglichen — gleichfalls dem nördlichen Burgenland. Das mittlere Burgenland wieder entspricht nicht nur der Dichte der Eisenbahnlinien nach, sondern auch wirtschaftlich, dem Tieflande westlich der Elbe und Ostpreußen. Auch hier ist der Großteil der Bevölkerung auf Wald- und Agrarwirtschaft angewiesen, die Industrie ist sehr gering. Ostpreußen besitzt nur eine Längseisenbahn, ganz wie unsere Landschaft, ebenso fehlt hier wie dort großer Durchgangsverkehr. In beiden genannten deutschen Landschaften wird allerdings, ähnlich wie in Brandenburg, ein Großteil der Frachten vom

breiten Rücken großer Ströme, Weser und Ems einerseits, Pregel und Memel andererseits, getragen. Doch möchte ich immerhin bemerken, daß wir im Burgenlande als Gegenstück zu den Wasserstraßen des deutschen Reiches noch vielfach die Landstraßen als Träger des Frachtenverkehrs antreffen, die große Dichte des Straßennetzes im mittleren Burgenlande ist Beweis dafür, sodaß auch diesbezüglich der Vergleich der Eisenbahnlinien überall ein im wesentlichen richtiges Bild der verkehrsgeographischen Verhältnisse vermittelt. Für die geringe Dichte des Eisenbahnnetzes im südlichen Burgenlande endlich fehlen Vergleichsmöglichkeiten im Deutschen Reiche.

Eine Zusammenfassung der Ergebnisse läßt daher den geographisch hochbedeutenden Schluß zu, daß — zumal das Burgenland als Ganzes in Bezug auf die Eisenbahndichte der Provinz Ostpreußen, bezw. NW-Deutschland ohne Ruhrgebiet, vergleichbar ist — die Gleichartigkeit der durch die Landschaft bedingten Wirtschaft, im Verein mit der weitverbreiteten Lage zu fremden Ländern (dies gilt besonders für das nördliche Burgenland) sowie die fremdstaatliche Umgebung, hier wie dort, von gleichem Einfluß auf Verkehrslage, Verkehrsbedeutung und typische Ausbildung der Verkehrslinien sind. Somit stellen die verkehrsgeographischen Verhältnisse des Burgenlandes — ihr Gesamtkomplex greift mit Betrachtung des Personen- und Güterverkehrs im einzelnen, nicht nur auf Eisenbahnlinien beschränkt, schon stark in das Gebiet der Wirtschaftsgeographie über und konnte daher ohne ungebührlich viel Raum zu beanspruchen nur andeutungsweise aufgezeigt, Vergleiche nur in einer, aber der wichtigsten Hinsicht durchgeführt werden (eingehend die Wirtschafts- und Verkehrsgeographie des Burgenlandes darzulegen behält sich der Verfasser vor) — nicht einen Einzelfall dar, sondern sind nach ewigen ehernen Gesetzen, die durch einen bestimmten Landschaftstypus gegeben erscheinen, vorherbestimmt.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 1928

Band/Volume: [2_1928](#)

Autor(en)/Author(s): Roth Hermann

Artikel/Article: [Die verkehrsgeographische Lage und Bedeutung des Burgenlandes. 102-106](#)