

Nach den politischen Turbulenzen nach Ende des 1. Weltkrieges und dem dreijährigen zähen Ringen um das Werden des Burgenlandes zwischen der Ausrufung der 1. Republik am 12. November 1918 und dem endgültigen Anschluss Deutschwestungarns als Bundesland Burgenland an Deutschösterreich am 5. Dezember 1921 war die verkehrstechnische Erschließung des neuen Bundeslandes eine der vordringendsten Aufgaben der politischen Entscheidungsträger auf Bundes- und Landesebene.

Verkehrswege 1921



Durch den Verlust von Ödenburg/Sopron, dem jahrhundertelangen politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Zentrum, fehlte nicht nur die natürliche Landeshauptstadt, sondern auch die Infrastruktur zur verkehrstechnischen Verbindung der einzelnen Landesteile als Voraussetzung einer notwendigen wirtschaftlichen Entwicklung.

Als vordringlich wurde allerdings nicht nur der Bau einer Nord-Süd-Straßenverbindung, sondern auch einer Bahnlinie gesehen. Bereits ab 1922 behandelte der neue Burgenländische Landtag mehrere regionale Verkehrsprojekte, insbesondere den Bau einer ca. 25 km langen Lokalbahn von Mattersburg nach Markt St. Martin und eine weitere, ca. 6 km lange Verbindungsbahn von Weppersdorf nach Lackenbach.

Die politischen Verhandlungen und erforderlichen Beschlüsse auf Landes- und Bundesebene für eine Lokalbahnverbindung dauerten bis zum Jahr 1925. Im August 1926 lag schließlich der detaillierte Entwurf einer Planungsfirma für Trassenführung und Stationspläne einschließlich der erforderlichen detaillierten Beilagen und einem technischen Bericht vor. Die geplante Streckenführung entsprach jener der heutigen Schnellstraße S 31. Zur Überwindung des Sieggrabener Sattels waren 2 Viadukte mit 6 Öffnungen zu je 18 m Weite und mit 5 Öffnungen zu je 15 m Weite vorgesehen.

An der Hottergrenze Tschurndorf – Kalkgruben war eine Halte- und Ladestation für den Personen- und Gütertransport geplant:



Am 18. und 19. Jänner 1927 fand die Verhandlung der geplanten Trassenführung und Bahnstationen mit allen Anrainergemeinden statt. Die Gemeindevertretung von Tschurndorf stimmte den Plänen zu. Das Bundesministerium für Handel und Verkehr genehmigte zwar noch am 14. Dezember 1927 die vorliegenden Pläne und beauftragte eine Detailplanung, trotzdem wurde das Bahnprojekt letztlich aus budgetären Gründen nicht realisiert.

Inzwischen wurde nämlich im Jahr 1926 mit dem Bau einer Nord-Süd-Straßenverbindung durch das gesamte Burgenland (B 50) begonnen. Am 7. April 1929 fand die feierliche Eröffnung des 30 km langen Straßenstückes über den Sieggrabener Sattel mit einer Fahrt der höchsten Repräsentanten der damaligen 1. Republik (Bundespräsident Wilhelm Miklas, Bundeskanzler Ignaz Seipel und Landeshauptmann Anton Schreiner) statt.