



BESTANDSANALYSE

NICHT-MOTORISIERTER VERKEHR

STADTGEMEINDE MARCHEGG

P2 | Räumliche Entwicklungsplanung
November 2015
Gruppe 5

2. Nicht-Motorisierter und öffentlicher Verkehr

Die folgende Bestandsanalyse zum Thema „nicht-motorisierter Verkehr“ soll einen Überblick über die Voraussetzungen des öffentlichen Verkehrs und des Fußgänger- und Radverkehrs in Marchegg geben.

Dabei wird zu Beginn die Ausgangslage auf Bundes- und Landesebene anhand verschiedenen mobilitätsbezogenen Daten erörtert, ehe sich der Blick auf die Gemeinde richtet. Auf Gemeindeebene wurden schließlich die bestehenden Verbindungen für Fußgänger_innen, Radfahrer_innen, sowie das Angebot und die Anbindung an den öffentlichen Verkehr erfasst und in Karten aufgezeigt. Ebenso wurden die fußläufigen Erreichbarkeiten zentraler Einrichtungen analysiert und mit Isochronen dargestellt.

Bei der Untersuchung kamen sowohl vor-Ort-Erhebungen, Sekundäranalysen in Form von Internetrecherchen, Literaturanalysen,

sowie Interviews und Befragungen als wissenschaftliche Methoden zur Anwendung. So wurde die Ausgangslage anhand Statistiken aus verschiedenen Publikationen zum Thema Verkehr auf Bundes- und Landesebene zusammengefasst und mit eigenen Darstellungen veranschaulicht. Vor-Ort-Erhebungen kamen sowohl bei der Erfassung der Gehsteige, Radwege, Schutzwege, sowie der Wanderrouten zum Einsatz. Eine Kombination aus Sekundäranalysen und vor-Ort-Erhebungen waren für die Bewertung des Radverleihsystems „Next Bike“ die geeignetste Methode, wobei wir uns hier auch auf ein Interview mit dem Bürgermeister stützten. Durch Befragungen von Anrainer_innen wurde weiters versucht auch die auf den ersten Blick vielleicht nicht ersichtlichen Problemfelder des nicht-motorisierten Verkehrs zu erheben und auch Einblick in etwaige Sorgen und Ängste der Bevölkerung zu erlangen.



Abb. 2.1: Stadtzentrum der Altstadt

2	NICHT-MOTORISierter UND ÖFFENTLICHER VERKEHR	
2.1	ALLGEMEINE DATEN ZUR MOBILITÄT	32
2.2	FUßWEGE DES ALLTAGS	38
2.2.1	ZENTRALE EINRICHTUNGEN UND NUTZUNGSCLUSTER	40
2.2.2	BEDINGUNGEN DES FUßVERKEHRS	43
2.2.3	ERREICHBARKEIT ZU FUß	45
2.3	RADVERBINDUNGEN IN MARCHEGG	48
2.3.1	RADWEGBESTAND	51
2.3.2	ERREICHBARKEIT DARGESTELLT DURCH ISOCHRONE	53
2.4	WEGE DER ERHOLUNG UND DES TOURISMUS	58
2.4.1	WANDERROUTEN	60
2.4.2	RADFAHREN IN FREIZEIT UND TOURISMUS	63
2.5	ÖFFENTLICHER VERKEHR IN MARCHEGG	64
2.5.1	STADTBUS	66
2.5.2	REGIONALBUS & SHUTTLE	68
2.5.3	BAHNANBINDUNG	69
2.6	UMBAU BAHNHOF MARCHEGG	70
2.7	PROBLEMSTELLEN DES FUß- UND RADVERKEHRS	72
2.7.1	PROBLEMSTELLEN DES FUßVERKEHRS	74
2.7.2	PROBLEMSTELLEN DES RADVERKEHRS	76
2.7.3	WUNSCHRADROUTEN	79
2.8	RESÜMEE	80
2.9	QUELLEN UND ABBILDUNGSVERZEICHNIS	81
2.9.1	ABBILDUNGSVERZEICHNIS	81
2.9.2	QUELLEN	87



Abb. 2.1.1: Ortsausgang Marchegg-Altstadt

2.1 Allgemeine Daten zur Mobilität

Ausgangslage

Im folgenden Abschnitt soll ein erster Überblick über die Ausgangslage des nicht-motorisierten Verkehrs in der Gemeinde Marchegg gegeben werden. Dabei ist festzuhalten, dass die meisten Daten hier nur auf Bundesländer-Ebene vorhanden sind, weshalb in diesem Abschnitt hauptsächlich Daten für Niederösterreich herangezogen wurden. Neben der Publikation „Verkehr in Zahlen 2011“ des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, war vor allem die „Mobilitätsbefragung Niederösterreich 2008“ wichtigste Grundlage bei der Analyse. Da für das selbe Jahr auch Statistiken für Vorarlberg vorhanden sind („Mobilität in Vorarlberg - Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008“), wurde dieses Bundesland für einen Vergleich mit Niederösterreich herangezogen.



Abb. 2.1.2: Stadtzentrum der Altstadt

Der Modal Split im Bundesländer-Vergleich

Wie man im Bundesländer-Vergleich sieht, ist in Österreich, bis auf die Bundeshauptstadt Wien, das Auto und das Motorrad das beliebteste Fortbewegungsmittel. Wien ist hier die Ausnahme, zurückzuführen ist das auf den guten Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes. Die anderen Bundesländer haben vergleichbare Modal Splits, nur bei Vorarlberg ist der Fahrrad-Anteil in etwa doppelt so groß wie in anderen Bundesländern wie etwa Niederösterreich. Hier greifen die Maßnahmen zur Attraktivierung des Radverkehrs, während sie das in Niederösterreich, obwohl ein Fahrrad-Anteil von 15% bis 2018 angestrebt wird, noch nicht tun.

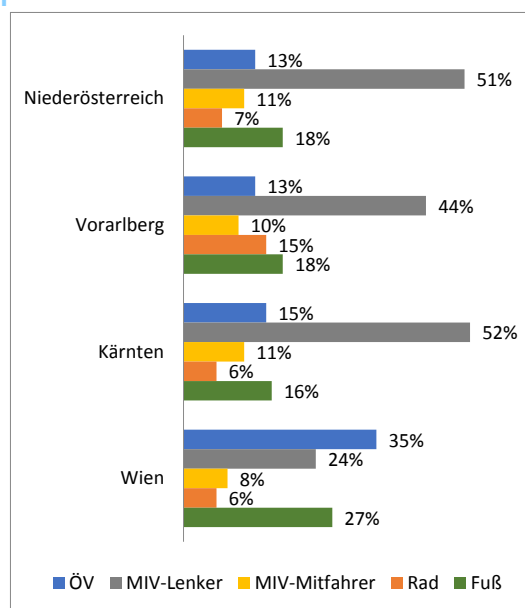


Abb. 2.1.3: Modal Split im Bundesländervergleich

Der Modal Split nach Altersklassen

Der ÖV-Anteil nimmt in Niederösterreich mit zunehmendem Alter stetig ab, während der MIV-Anteil in der Altersgruppe der 35-49 Jährigen am größten ist. In dieser Altersklasse ist das Auto für viele Niederösterreicher_innen von essenzieller Bedeutung um in die Arbeit, zum Einkaufen oder zu anderen Erledigungen zu gelangen. Vor allem in dünner besiedelten Gebieten ist das Auto deshalb nach wie vor die wichtigste Grundlage für Mobilität. Mit zunehmendem Alter nimmt der MIV-Anteil schließlich langsam ab und der Anteil der zu Fuß zurückgelegten Wege steigt in der Altersklasse der über 65-Jährigen auf 27%, was darauf zurückzuführen ist, dass sich vor allem nach dem Ende der Berufstätigkeit die Wegehäufigkeiten verringern und die Wegelängen verkürzen. Auch hier bleibt jedoch der MIV-Anteil dominant, während der öffentliche Verkehr nur noch auf 5% der zurückgelegten Wege benutzt wird.

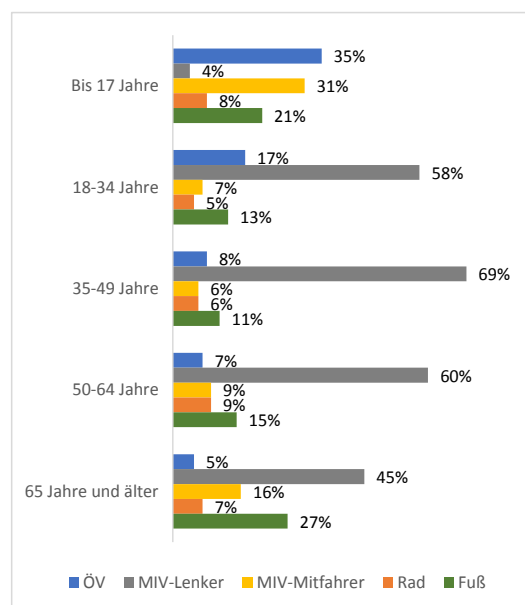


Abb. 2.1.4: Modal Split in Niederösterreich nach Altersklassen

Fahrradbesitz nach Altersklassen

Niederösterreich liegt beim Fahrradbesitz mit 82% österreichweit an zweiter Stelle, knapp hinter Vorarlberg mit 85%. In beiden Bundesländern ist er in der Altersklasse der 6-17-Jährigen am stärksten ausgeprägt. Hier bietet das Fahrrad bei kürzeren Weglängen die beste Mobilität, während sich das in der Altersgruppe der 18-34-Jährigen ein wenig ändert. Hier besitzen noch 83% ein Fahrrad, allerdings wird es mit zunehmendem Führerscheinbesitz und längeren Wegen zusehends unattraktiver. Ab den 50-64-Jährigen beginnt der Fahrradbesitz abzunehmen und sinkt in der Altersklasse „65 Jahre und älter“ auf unter 60%. Mit 69% bleibt der Anteil in Vorarlberg vergleichsweise hoch.

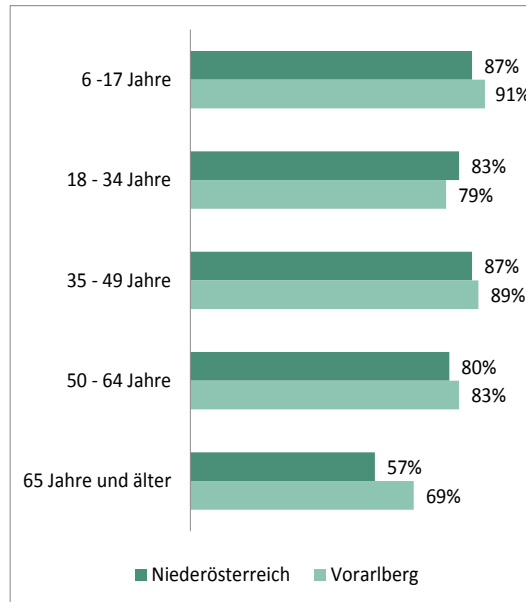


Abb. 2.1.5: Fahrradbesitz nach Altersklassen in Niederösterreich und Vorarlberg

PKW-Anzahl/Haushalt und Motorisierungsgrad

Durchschnittlich besitzt jeder Haushalt in Niederösterreich im Jahr 2008 etwa 1,5 PKWs. Das ist eine Steigerung von 0,1 Prozentpunkten gegenüber dem Jahr 2003. Wenn man die Zahlen Niederösterreichs mit denen Vorarlbergs vergleicht, sieht man, dass in Niederösterreich Haushalte zu einem deutlich höheren Anteil als in Vorarlberg zwei oder mehr PKWs besitzen, während der Anteil der Haushalte mit nur einem PKW in Vorarlberg größer ist. In beiden Bundesländern ist der Anteil der Haushalte mit einem PKW der Stärkste, Haushalte ohne PKW sind dagegen mit nur 5% bzw. 7% selten.

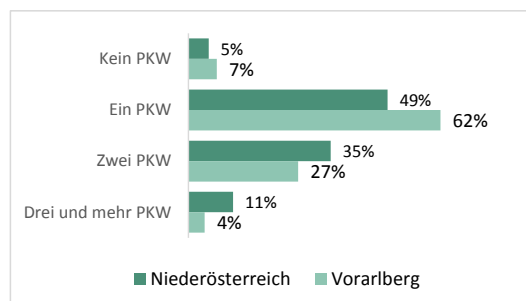


Abb. 2.1.6: PKW-Anzahl je Haushalt in Niederösterreich und Vorarlberg

Auch der Motorisierungsgrad stieg zwischen 2003 und 2008 in Niederösterreich von 570 auf 580 PKW/1.000 Einwohner_innen. Im Bezirksvergleich liegt Gänserndorf mit 628 PKW/1.000 EW im obersten Viertel. Spitzenreiter Waidhofen/Thaya ist ebenfalls ein niederösterreichischer Bezirk.

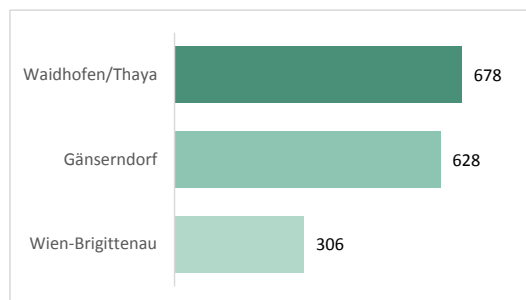


Abb. 2.1.7: Motorisierungsgrad des österreichweit stärksten und schwächsten Bezirks im Vergleich zum Bezirk Gänserndorf

Pendelverhalten in Marchegg und im Bezirk

Die erste der beiden Grafiken stellt die Entwicklung der ein- und auspendelnden Personen in Marchegg zwischen den Jahren 2001 und 2011 in absoluten Zahlen dar. Bei einer geringen Bevölkerungszunahme von 76 Menschen in diesem Zeitraum erhöhte sich die Zahl der Auspendler_innen um 95, während sich die Zahl der Einpendler_innen insgesamt von 227 auf 142 Personen verkleinerte. Die untere Grafik veranschaulicht den Anteil der Auspendler_innen an der Gesamtbevölkerung. Verglichen werden auch hier Daten aus dem Jahr 2001 und 2011, sowohl aus der Gemeinde Marchegg, als auch aus dem gesamten Bezirk Gänserndorf. Es setzt sich der Trend fort, dass der Arbeitsplatz und der Wohnort nicht mehr in der selben Gemeinde oder im selben Bezirk liegen.

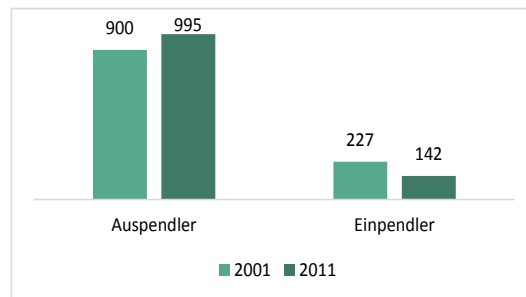


Abb. 2.1.8: Aus- und Einpendler in Marchegg in absoluten Zahlen 2001 und 2011

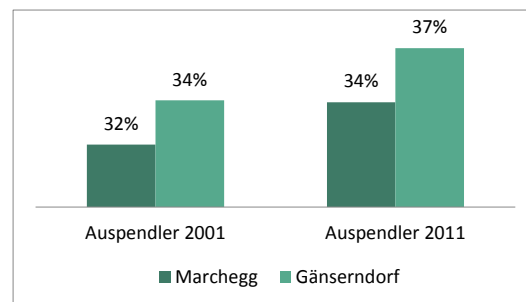


Abb. 2.1.9: Auspendleranteil an der Gesamtbevölkerung von Marchegg und vom Bezirk Gänserndorf 2001 und 2011

Modal Split ausgewählter Pendler-Korridore

Um die täglich über die Wiener Stadtgrenzen hereinströmenden Pendler_innen zu erfassen, hat man anhand der Hauptverkehrsachsen neun Einfahrtskorridore nach Wien festgelegt. Die Grafik zeigt den Modal Split der Pendler_innen aus drei Korridoren, darunter auch Marchegg, im frühen Berufsverkehr und am ganzen Tag zwischen 5 und 24 Uhr. Dabei fällt auf, dass in der Früh wesentlich mehr Menschen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt kommen, während über den ganzen Tag der Anteil des MIV stärker ist. Klosterneuburg hat hier zwischen 5 und 9 Uhr den größten ÖV-Anteil, während im Korridor Marchegg nicht einmal ein Viertel der Wien-Pendler_innen mit dem Zug fährt.

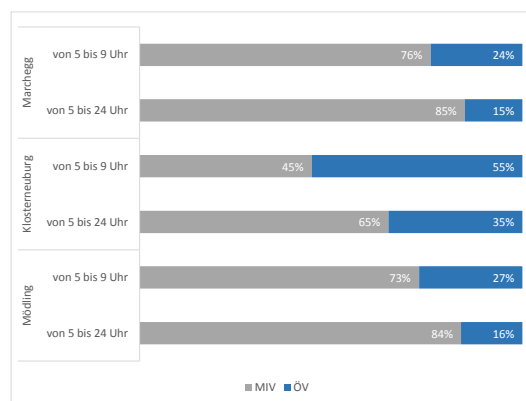


Abb. 2.1.10: Modal Split der Wien-Pendler_innen in ausgewählten Korridoren

ÖV-Zeitkarten-Besitz

Wenig überraschend ist der Zeitkartenbesitz für den öffentlichen Verkehr in der Altersklasse der 6-17-Jährigen am stärksten ausgeprägt. Ohne Führerschein und Auto bietet der ÖV bei längeren Wegen die einzige Möglichkeit um von A nach B zu kommen. Auch die Freifahrt für Schüler_innen trägt zu diesem hohen Anteil bei. Mit voranschreitendem Alter nimmt der Besitz einer Zeitkarte schließlich sehr schnell ab und kommt in Niederösterreich in der Altersklasse der 50-64-Jährigen mit nur noch 15% auf seinen Tiefstand. Auf die Gesamtbevölkerung umgerechnet stehen den 23% Zeitkartenbesitzer_innen in Niederösterreich 29% in Vorarlberg gegenüber.

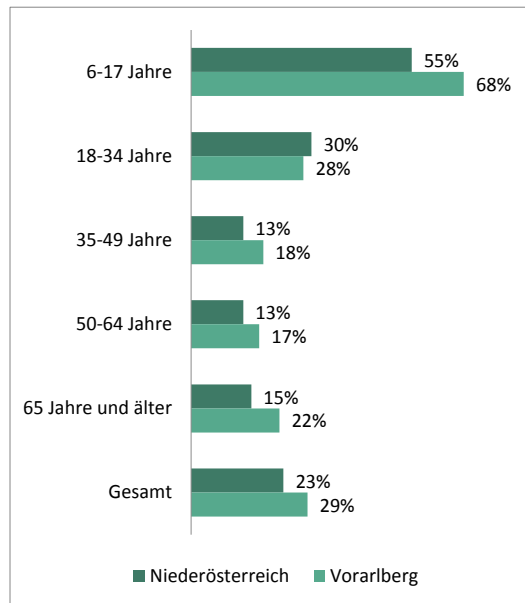


Abb. 2.1.11: Besitz einer Zeitkarte für den ÖV in Niederösterreich und Vorarlberg

Fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen

Ihrer subjektiven Einschätzung nach, würden etwa 91% der Niederösterreicher_innen sagen, dass sich eine Bushaltestelle in fußläufiger Entfernung befindet. Bei der Erreichbarkeit einer Bahn-Haltestelle geben das noch 67% der Bevölkerung an. Die durchschnittlichen Gehzeiten betragen für die nächste Bushaltestelle etwa 7 Minuten und für die nächste Bahnhaltestelle 16 Minuten.

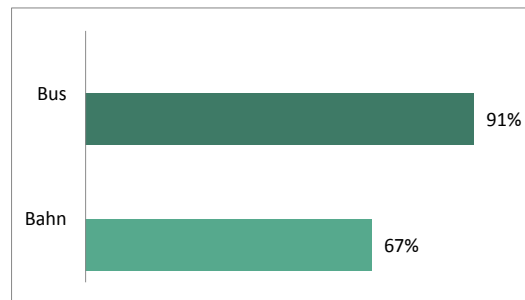


Abb. 2.1.12: Anteil der niederöst. Bevölkerung, der eine Bus- oder Bahnhaltestelle fußläufig erreicht

Zufriedenheit mit dem ÖV-Angebot

Wenn man die Niederösterreicher_innen allerdings nach ihrer Zufriedenheit mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln befragt, antworten zwei Drittel der Befragten, sie seien nicht zufrieden, wie eine Umfrage der Niederösterreichischen Nachrichten vom 14. Oktober 2015 ergab.

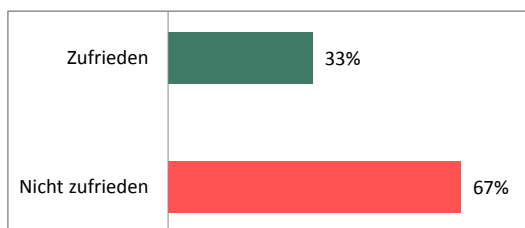


Abb. 2.1.13: Zufriedenheit mit dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln in Niederösterreich



Abb. 2.2.1: Zentrum Marchegg-Altstadt

2.2 Fußwege des Alltags

Besonders in ländlich geprägten Gebieten erscheint das Auto oft als unverzichtbares Verkehrsmittel, dennoch sollte der nicht motorisierte Verkehr keineswegs außer Acht gelassen werden.

Eine allgemeine Bestandsanalyse hinsichtlich des Fuß- und Radverkehrs soll daher Aufschluss über die allgemeine Situation des nicht motorisierten Verkehrs im Alltag geben.

Zumindest auf ein Fahrrad scheinen die Bewohner Marcheggs im Alltag jedenfalls angewiesen zu sein. Wie sich auf den Bildern der folgenden Seite bereits erahnen lässt, ist die Stadt sehr weitläufig und zudem in mehrere

räumliche Teilbereiche zersplittert. Da es sich bei Marchegg um kein einheitliches, zusammenhängendes Stadtgefüge handelt, waren auch für eine verständliche Darstellung im Analysebericht unterschiedliche Kartenausschnitte notwendig. So wurde das Gebiet grob in die Teilbereiche Marchegg Altstadt, Bahnhof-Fünfhaus, sowie Breitensee unterteilt.

Analysiert werden die Teilgebiete hinsichtlich ihrer bestehenden Fuß- und Radwege sowie deren Verbindungen und Erreichbarkeiten. Ausgewiesen werden zudem zentrale Einrichtungen, Schutzwege, sowie Haltestellen.



Abb. 2.2.2: Bahnhofsvorplatz



Abb. 2.2.3: Hauptstraße Marchegg Bahnhof



Abb. 2.2.4: Zentrum Marchegg-Altstadt



Abb. 2.2.5: Zufahrt ins Zentrum Marchegg-Altstadt



Abb. 2.2.6: Schutzweg Marchegg-Altstadt



Abb. 2.2.7: Seitenstraße Marchegg-Altstadt



Abb. 2.2.8: Breitensee. Vom Bahnhof in den Ort



Abb. 2.2.9: Breitensee Ortskern

2.2.1 Zentrale Einrichtungen und Nutzungscluster

In den folgenden drei Karten zum Thema Zentrale Einrichtungen und Nutzungscluster werden wichtige Einrichtungen, wie etwa Nahversorgung, Gesundheits- oder Bildungswesen verortet. Des Weiteren wird das Gebiet zu Nutzungsclustern zusammengefasst. Da die Stadt kein einheitliches räumliches Gefüge bildet, sondern in mehrere räumliche Teilbereiche zersplittert ist, wurden diese in separaten Karten dargestellt. Thematisiert wurden die drei Stadtteile: (1) Von der Stadtmauer umgebene Altstadt, (2) das Bahnhofsgelände mit Fünfhaus und (3) Breitensee.

Die Bahnhofsiedlung bietet im Vergleich zu

den anderen Ortsteilen eine verhältnismäßig gute Nahversorgung mit zwei Supermärkten. Die Altstadt weist hingegen nur einen Greißler auf, während Breitensee keine Nahversorger besitzt.

Des Weiteren wurden die Stadtteile und die Katastralgemeinde in Nutzungscluster unterteilt. Unterschieden wird zwischen Wohngebiet, Gewerbe und Industrie, Bauland-Agrargebiet und Zentrum. Auffällig sind der erhöhte Anteil an Bauland-Agrargebiet in Breitensee, der Zentrumsbereich in der Altstadt Marcheggs und der als Gewerbe- und Industriegebiet ausgewiesene, brach liegende Eco Plus Park.

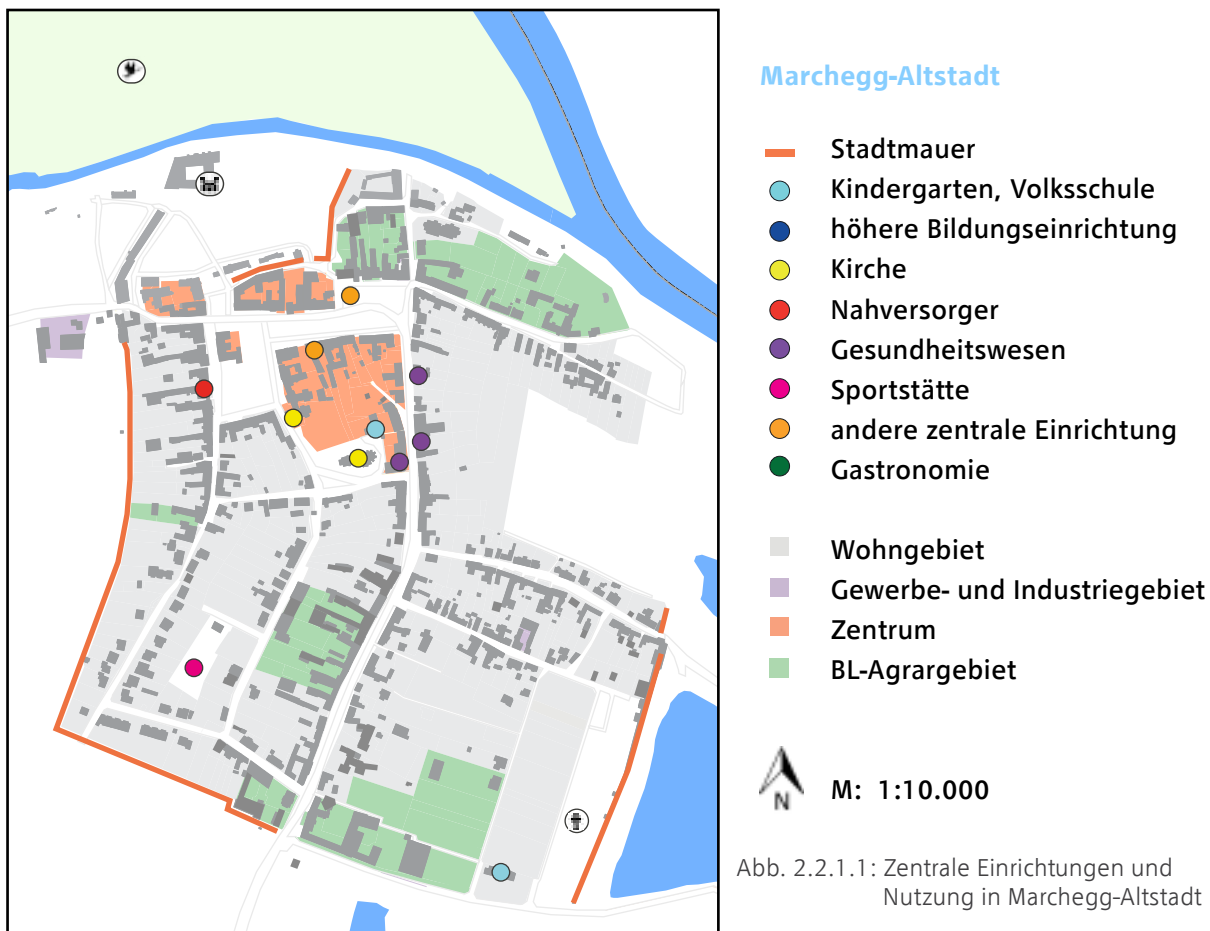


Abb. 2.2.1.1: Zentrale Einrichtungen und Nutzung in Marchegg-Altstadt



Abb. 2.2.1.2: Zentrale Einrichtungen und Nutzung in Marchegg-Bahnhof

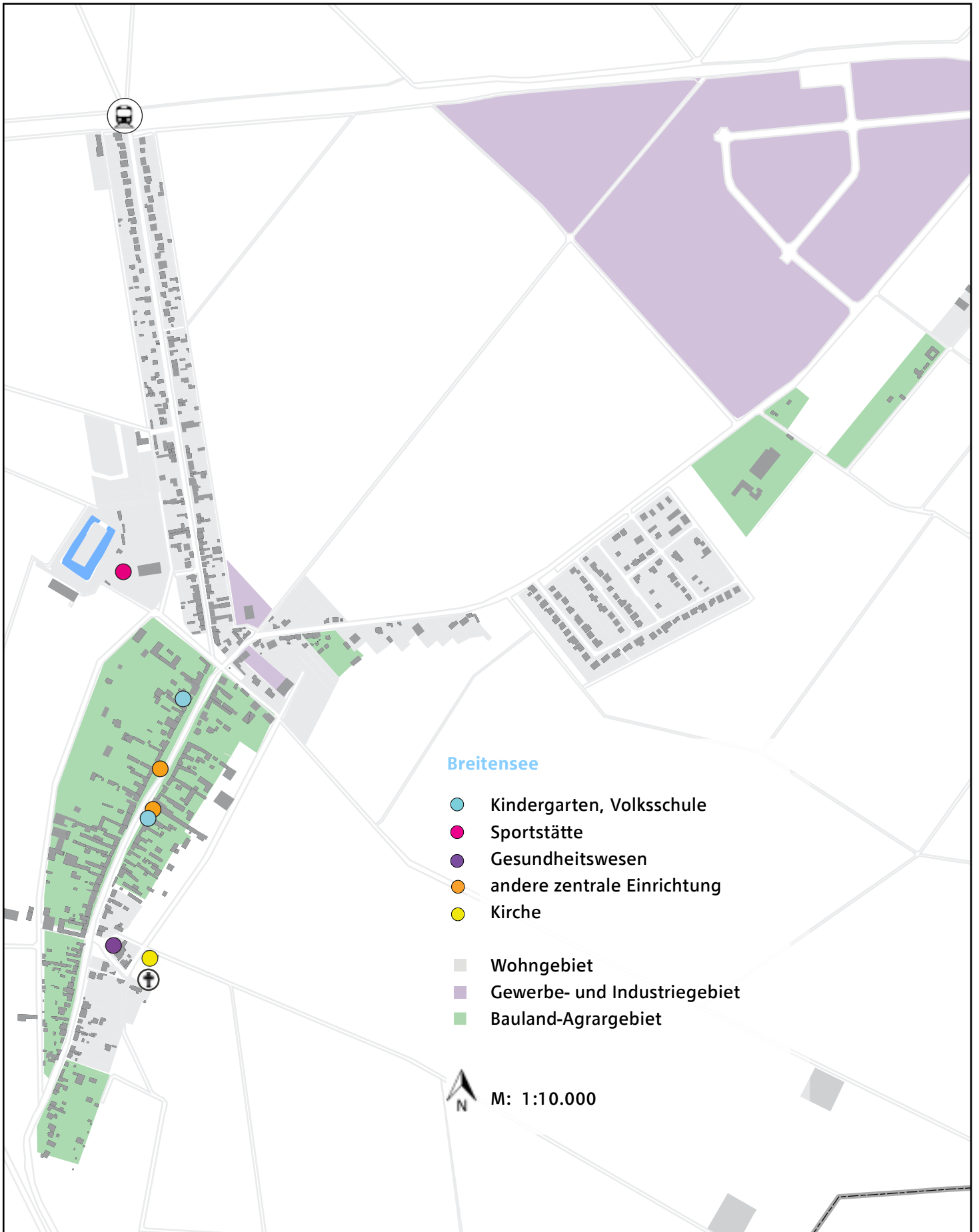


Abb. 2.2.1.3: Zentrale Einrichtungen und Nutzung in Breitensee

2.2.2 Bedingungen des Fußverkehrs

Die Karten zum Thema „Bedingungen des Fußverkehrs“ sind eine Bestandsaufnahme der Gehwege Marcheggs. Verortet wurden einseitige, sowie beidseitige Gehsteige im gesamten Gemeindegebiet.

In der Altstadt gibt es, bis auf die Gehsteige entlang der Hauptstraße, nur kurze vereinzelte Gehsteigpassagen. Zwar sind in ländlichen Gebieten Gehsteige, insbesondere in Wohnsiedlungen, nicht zwingend notwendig, dennoch besteht abschnittsweise ein erhöhtes Gefahrenpotential. Im Gegensatz dazu wurden in Marchegg-Bahnhof Gehwe-

ge in die Planung mit einbezogen und es besteht ganzflächig ein gesichertes Gehwegenetz. Breitenensee besitzt zwar ein ausgebautes Netz an Fußwegen, jedoch ist es auf Grund seiner Weitläufigkeit für den Fußverkehr nicht attraktiv.

Die Entfernungen zwischen den Stadtteilen sind zu groß, um sie regelmäßig zu Fuß zurückzulegen. Zwar besteht eine Fußgängerverbindung zwischen Marchegg-Stadt und Marchegg-Bahnhof, doch benötigt man hierfür etwa eine halbe Stunde.



Abb. 2.2.2.1: Gehwegbestand in Marchegg-Altstadt

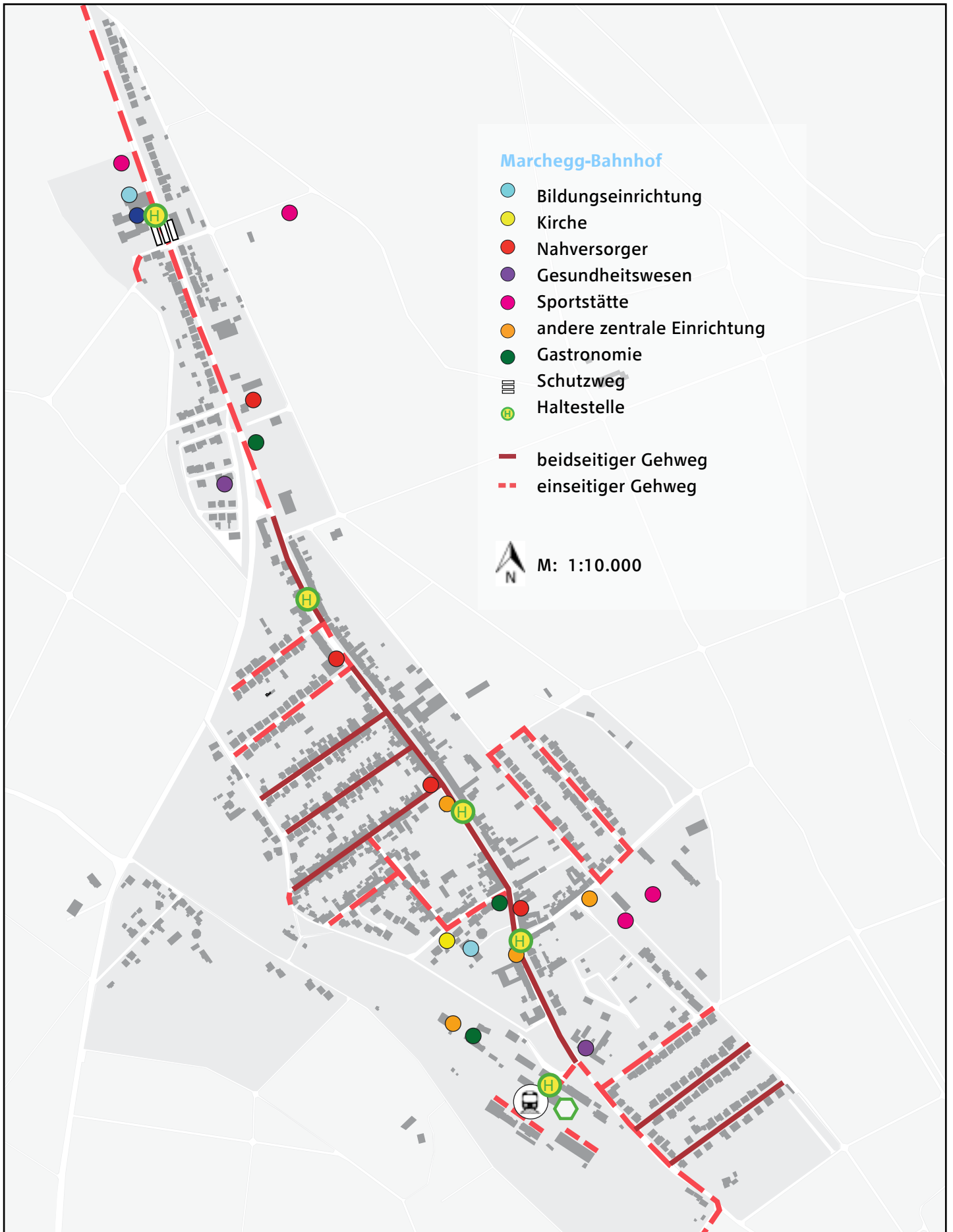


Abb. 2.2.2.2: Gehwegbestand in Marchegg-Bahnhof

2.2.3 Erreichbarkeit zu Fuß

Neben dem zuvor aufgezeigten Bestand des Fußwegenetzes, sind ebenso eine Betrachtung der zurückgelegten Fußwege, sowie deren Dauer für eine nähere Analyse des Fußgängerverkehrs von Bedeutung.

In den folgenden Isochronenkarten wurden drei bedeutende Einrichtungen als Ausgangspunkt (Schule, Bahnhof, Rathaus) gewählt. Von diesen Ausgangspunkten wurden jeweils drei Isochrone dargestellt: (1) 0-450m (unter 5 Minuten), (2) 451-900m (5-10 Minuten) und (3) >900m (über 10 Minuten). Für die Ermittlung der Gehzeit wurde von einer mittleren Gehgeschwindigkeit von 5 km/h ausgegangen.

Bei einer vergleichenden Betrachtung der drei Ausgangspunkte werden die Unterschiede der Ortsteile deutlich. Während in der Altstadt große Teile des Gebiets fußläufig gut erreichbar sind, ist Marchegg-Bahnhof durch eine gewisse Weitläufigkeit gekennzeichnet. Die Distanzen sind somit deutlich größer und nur unter erheblichen zeitlichen Aufwand zu Fuß zu bewältigen. Allgemein ist Marchegg sehr weitläufig und die Bewohner_innen sind somit auf ein Auto, die ÖV-Linien oder zumindest ein Fahrrad angewiesen.

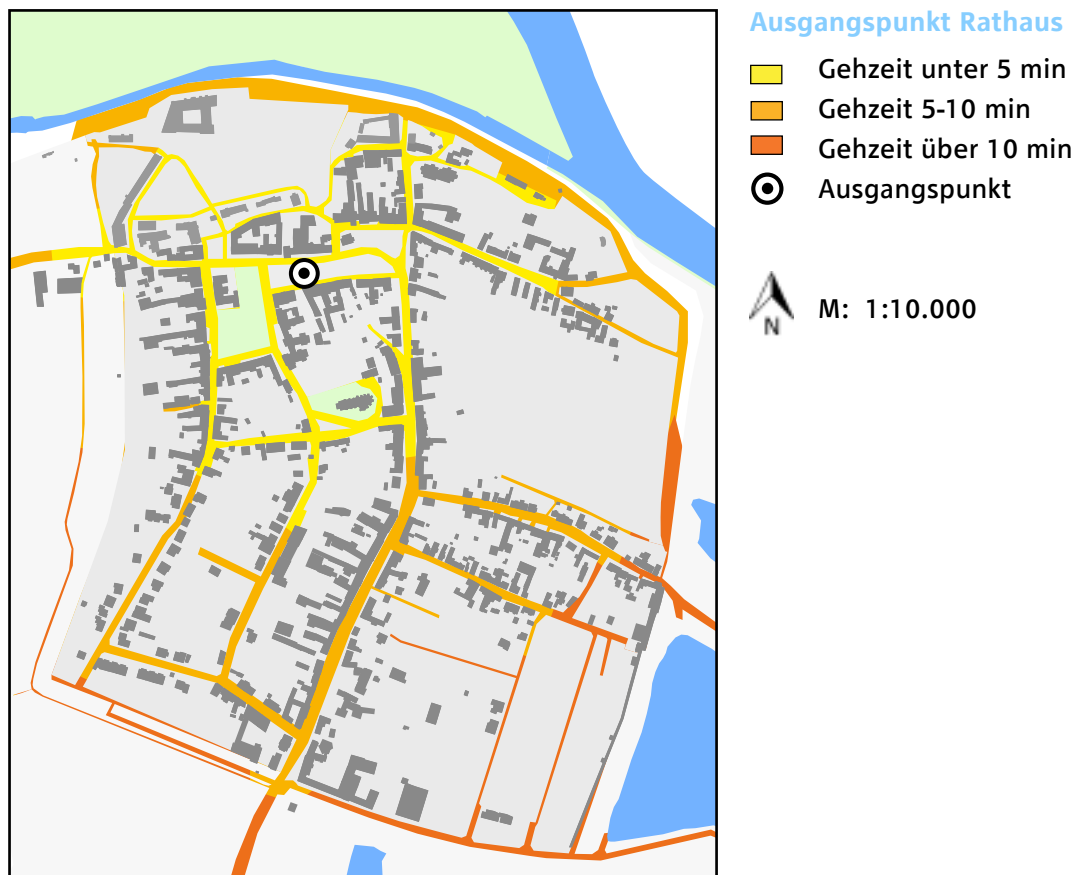


Abb. 2.2.3.1: fußläufige Erreichbarkeit des Rathauses in Marchegg-Altstadt

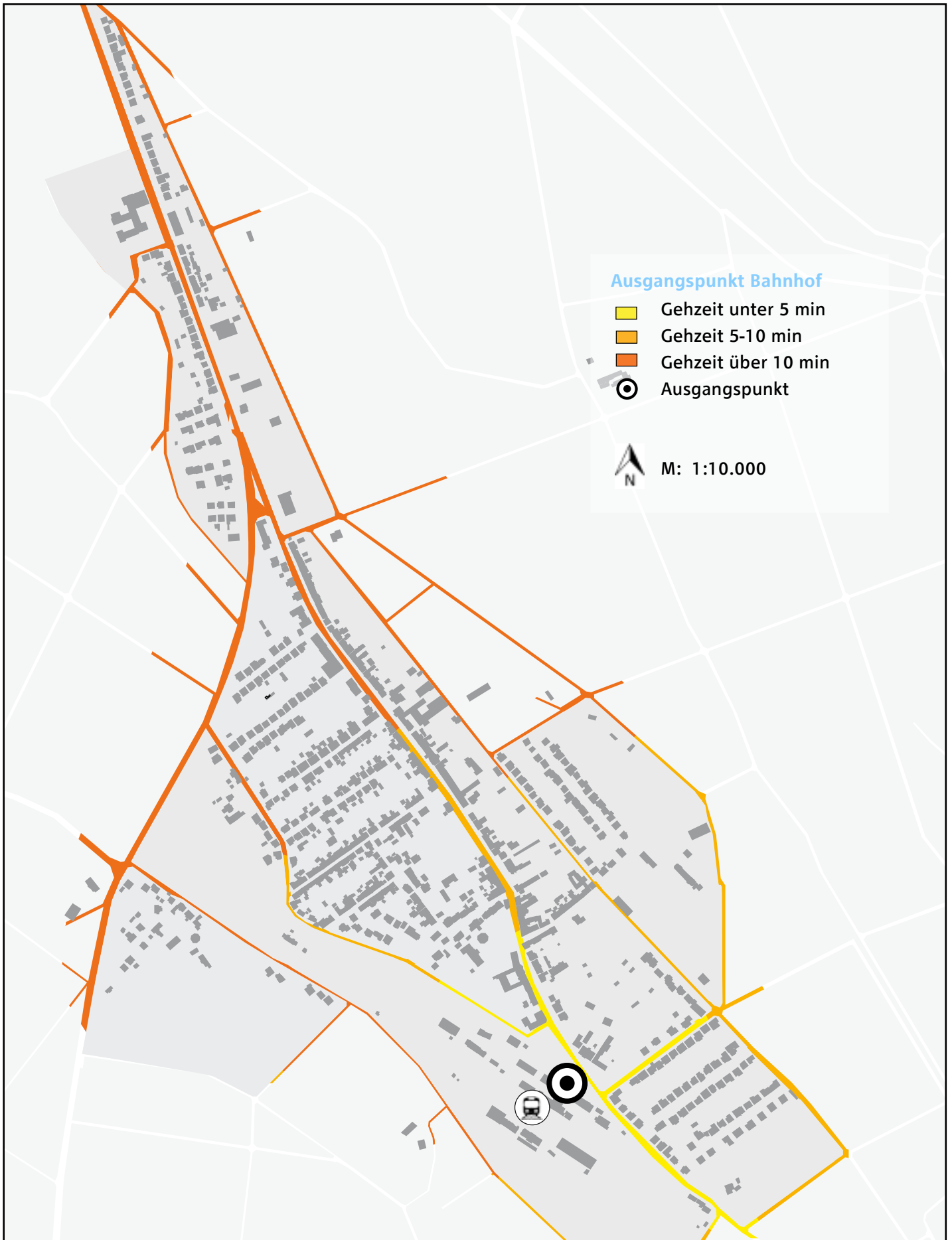


Abb. 2.2.3.2: fußläufige Erreichbarkeit des Bahnhofs in Marchegg-Bahnhof

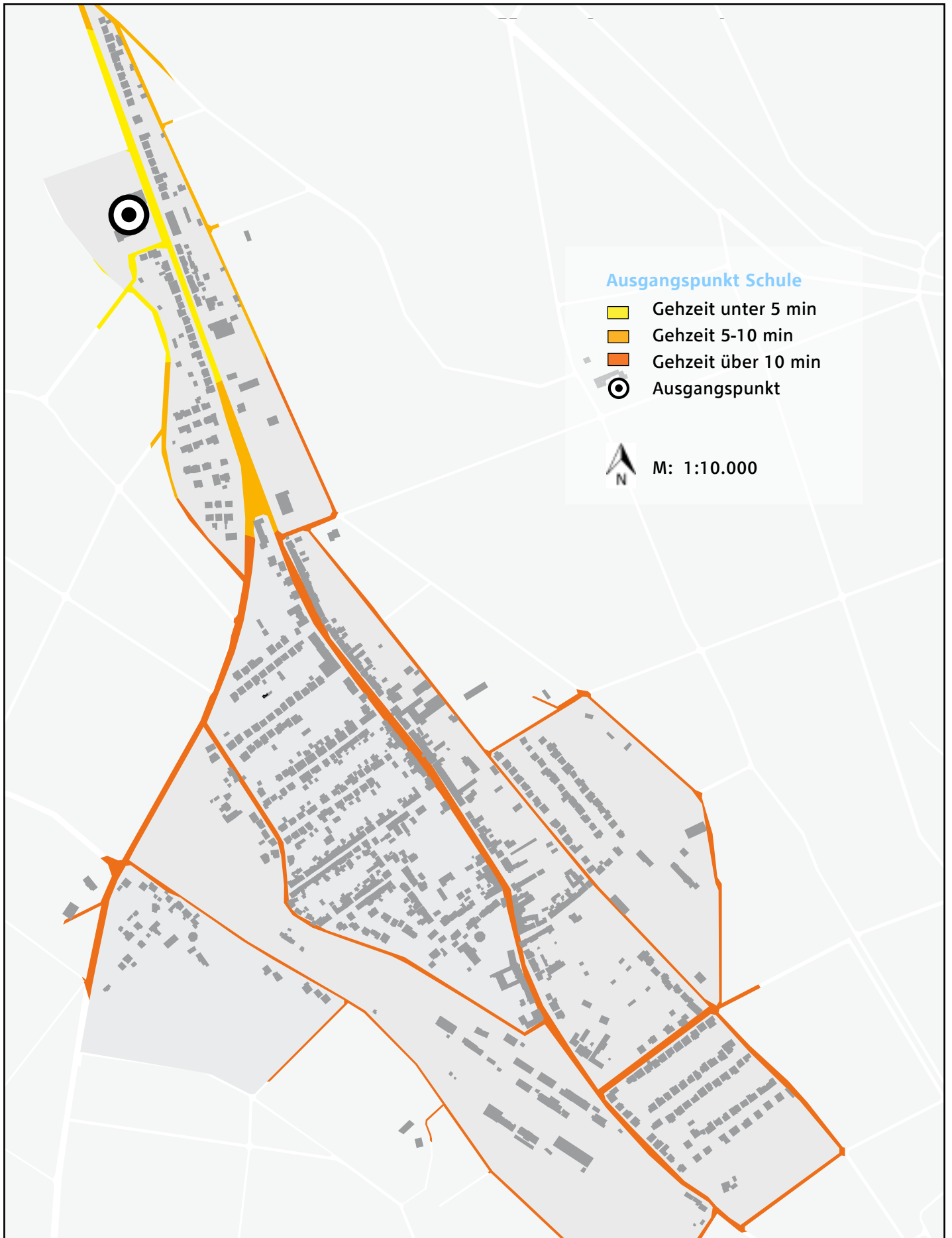


Abb. 2.2.3.3: fußläufige Erreichbarkeit der Schulen in Marchegg-Bahnhof



Abb. 2.3.1: Brückenverbindung Breitensee – Marchegg Bahnhof

2.3 Radverbindungen in Marchegg

Aufgrund der stark zerklüfteten Siedlungsstruktur sind die Wege innerhalb der Stadtgemeinde Marchegg fußläufig meist nicht zu bestreiten. Somit kommt dem Rad als nicht-motorisiertes Verkehrsmittel eine wichtige Rolle zu. Während zwischen den Stadtteilen Marchegg-Altstadt und Marchegg-Bahnhof bereits eine rund 1700 Meter lange Radverkehrsanlage nach der Straßenverkehrsordnung besteht, fehlt dies sowohl innerorts, als auch zwischen Marchegg und der Katastral-

gemeinde Breitensee. Die Radverbindungen innerorts verlaufen auf den Landesstraßen, jene zwischen Breitensee und den Stadtteilen von Marchegg befinden sich entweder auf den Landesstraßen ohne Abgrenzung vom KFZ-Verkehr oder auf Feldwegen, die für das Fahrradfahren nicht gerade die beste Eignung aufweisen. Auch die bereits bestehende Radverkehrsanlage weist diverse Mängel auf. (siehe auch 2.7 Problemstellungen des Fuß- und Radverkehrs)

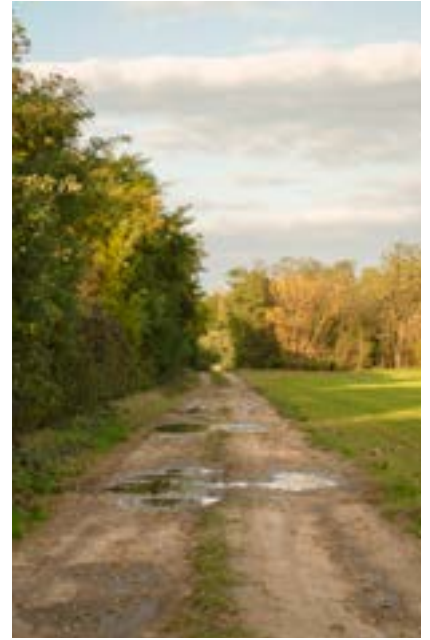


Abb. 2.3.2-4: Wegezustand Breitensee – Fünfhaus



Abb. 2.3.5: Unterführung Breitensee – Fünfhaus



Abb. 2.3.6: Überführung Breitensee – Fünfhaus



Abb. 2.3.7-9: Wegezustand Marchegg-Altstadt – Fünfhaus

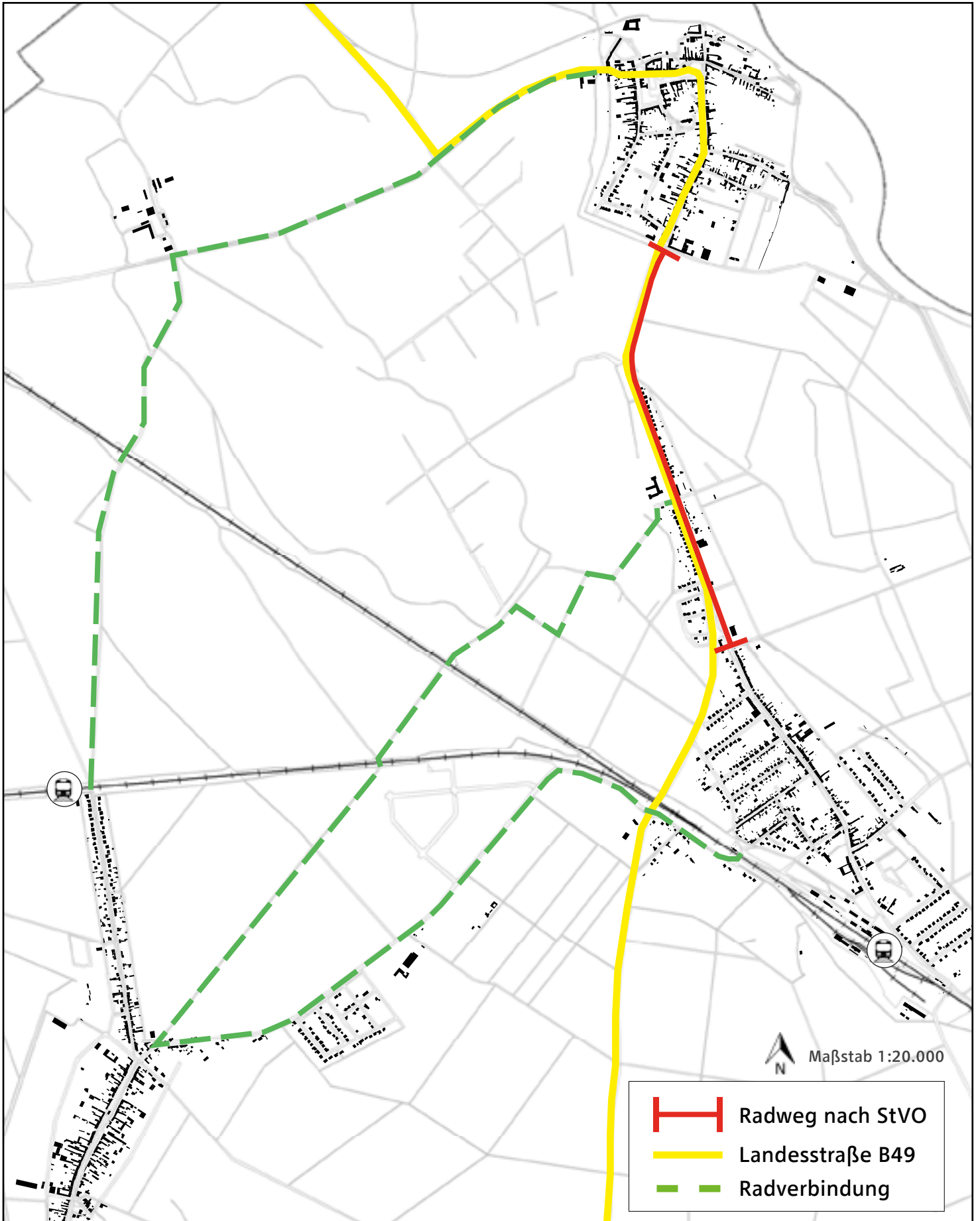


Abb. 2.3.1.1: Radwegbestand in der Stadtgemeinde Marchegg

2.3.1 Radwegbestand



Abb. 2.3.1.2: Luftbild Radweg

Altstadt - Fünfhaus - Bahnhof

Zwischen den beiden Stadtteilen Marchegg-Stadt und Marchegg-Bahnhof über den Ortsteil Fünfhaus befindet sich ein die Landesstraße B49 begleitender, nach der StVO verordneter Geh- und Radweg. Er ist rund 1700 Meter lang. Zwischen Marchegg-Stadt und Fünfhaus ist der Radweg durch einen rund 7 Meter breiten Grünstreifen von der Straße getrennt (siehe S1), während er ab dem Stadtteil Fünfhaus bis zum Ende in Marchegg-Bahnhof direkt neben der Straße verläuft (siehe S2). (siehe hierzu auch Abb. 2.3.7-9)

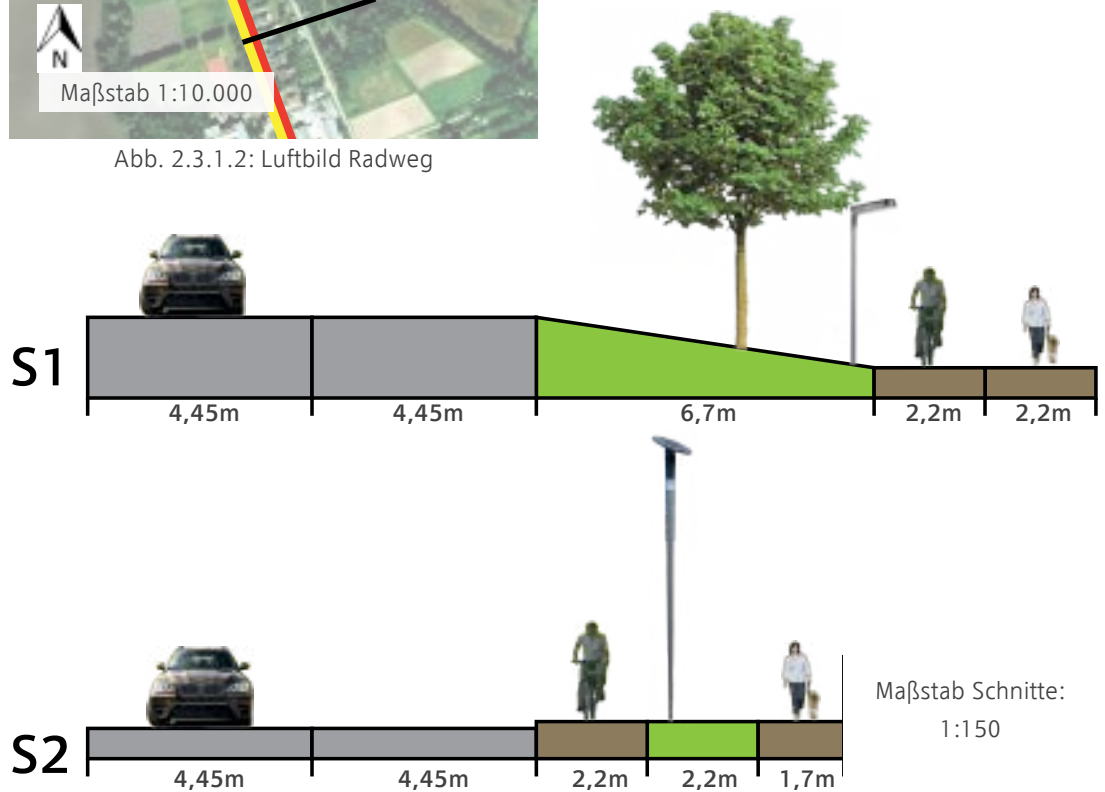


Abb. 2.3.1.3-4: Schnitte Radweg

Breitensee - Marchegg-Bahnhof

Von Breitensee nach Marchegg-Bahnhof kommt man über die Landesstraße, bis sie in die Landesstraße B49 mündet. Dann quert man diese und man gelangt mithilfe einer Brücke über die Gleise in den Stadtteil Marchegg-Bahnhof.



Abb. 2.3.1.5: Brücke Marchegg Bahnhof

Breitensee - Marchegg-Fünfhaus

Von Breitensee nach Fünfhaus führt ein Feldweg direkt zur Schule, welcher die Gleise der Marchegger Ostbahn und der Bahnstrecke Gänserndorf-Marchegg durch Unter- beziehungsweise Überführung quert. Dessen Zustand ist für das Fahrradfahren jedoch nicht optimal.



Abb. 2.3.1.6: Radweg Altstadt-Fünfhaus

Breitensee - Marchegg-Altstadt

Letzterer bietet auch den schnellsten Weg von Breitensee in die Altstadt von Marchegg. Bei der Schule in Fünfhaus quert man die Bundesstraße B49 und nimmt den Radweg bis zum Ortsbeginn. Eine andere Möglichkeit bietet der Feldweg Richtung dem in Norden gelegenen Salmhof. Dieser befindet sich jedoch in ähnlichem Zustand wie jener Richtung Fünfhaus. Ab dem Salmhof fährt man auf der Landesstraße/Landesstraße B49 bis zur nordwestlichen Stadteinfahrt.



Abb. 2.3.1.7: Wegzustand Breitensee-Fünfhaus

2.3.2 Erreichbarkeit dargestellt durch Isochrone

Um die Fahrzeiten mit dem Fahrrad innerhalb der Stadtgemeinde darzustellen haben wir drei wichtige und zentrale Punkte in Marchegg ausgewählt und die Fahrzeiten zu diesen Punkten von allen bedeutenden Siedlungsbereichen der Gemeinde durch Isochrone in vier Klassen dargestellt. Demnach ist in den folgenden drei Karten die Erreichbarkeit des Bahnhofs, der Schule und des Altstadtzentrums abzulesen.

Ausgangspunkt Bahnhof

Der Marchegger Bahnhof ist lediglich von den Bewohnern_innen des Stadtteils Marchegg-Bahnhof in unter 5 Minuten zu erreichen. Von Fünfhaus benötigt man bis zu 10, von Marchegg-Stadt und der Katastralgemeinde Breitensee sogar bis zu 15 Minuten mit dem Fahrrad zum Bahnhof.

Ausgangspunkt Schule

Die Volks- beziehungsweise Hauptschule sind der zentralste der drei gewählten Ausgangspunkte. Von den Stadtteilen Marchegg-Stadt und Marchegg-Bahnhof benötigt man im besten Fall unter 5, jedoch auf jeden Fall unter 10 Minuten mit dem Fahrrad zu den Schulen. Von der Katastralgemeinde Breitensee sind es 10 bis 15 Minuten.

Ausgangspunkt Rathaus

Das Rathaus ist jener der drei gewählten Ausgangspunkte, der mit dem Fahrrad am schlechtesten zu erreichen ist. Von Fünfhaus benötigt man im Schnitt etwa 5, von Marchegg-Bahnhof etwa 10 Minuten. Von der Katastralgemeinde Breitensee kann es jedoch bis zu 20 Minuten dauern um mit dem Fahrrad ins Altstadtzentrum zu gelangen.

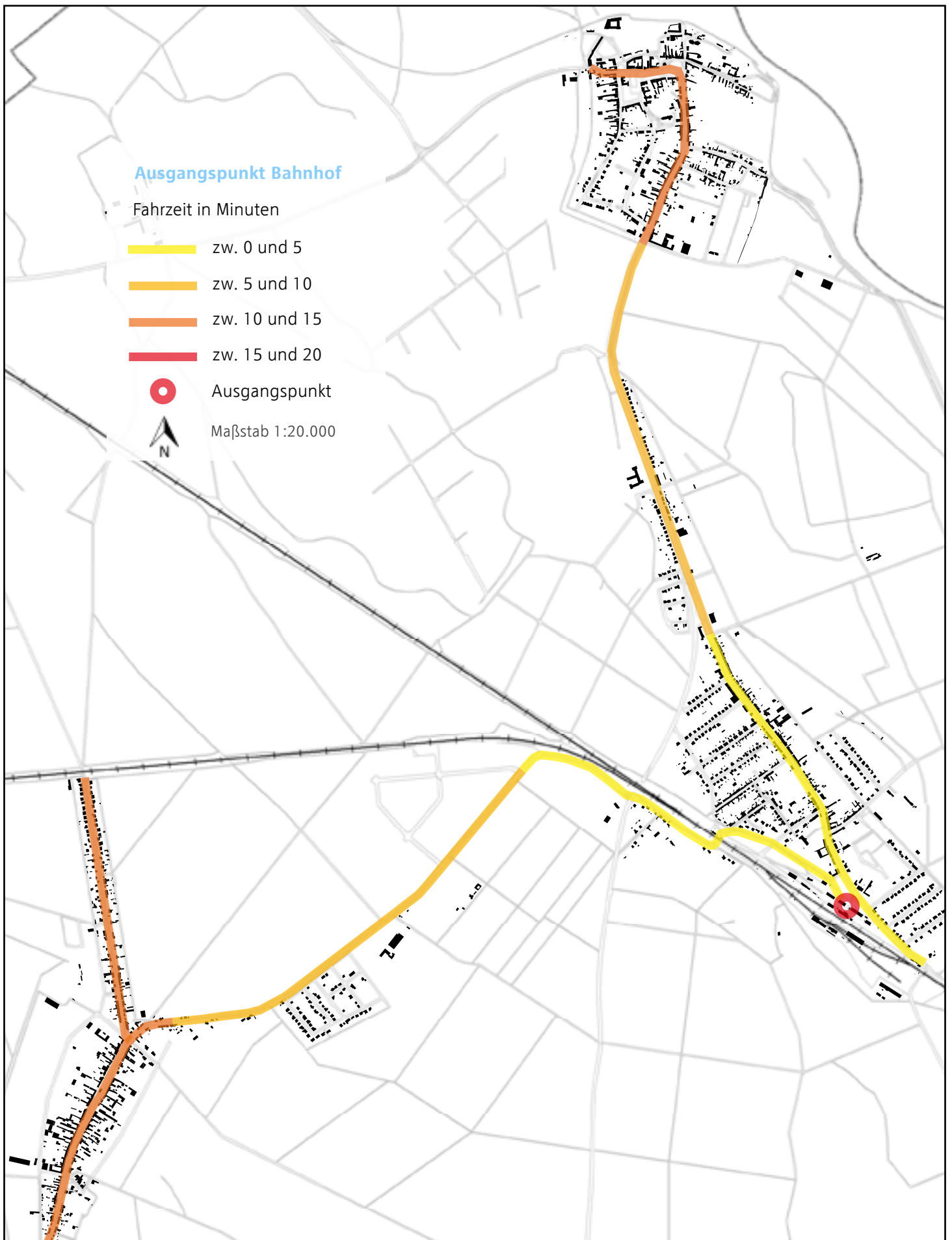


Abb. 2.3.2.1.: Erreichbarkeit des Bahnhofs dargestellt durch Isochrone

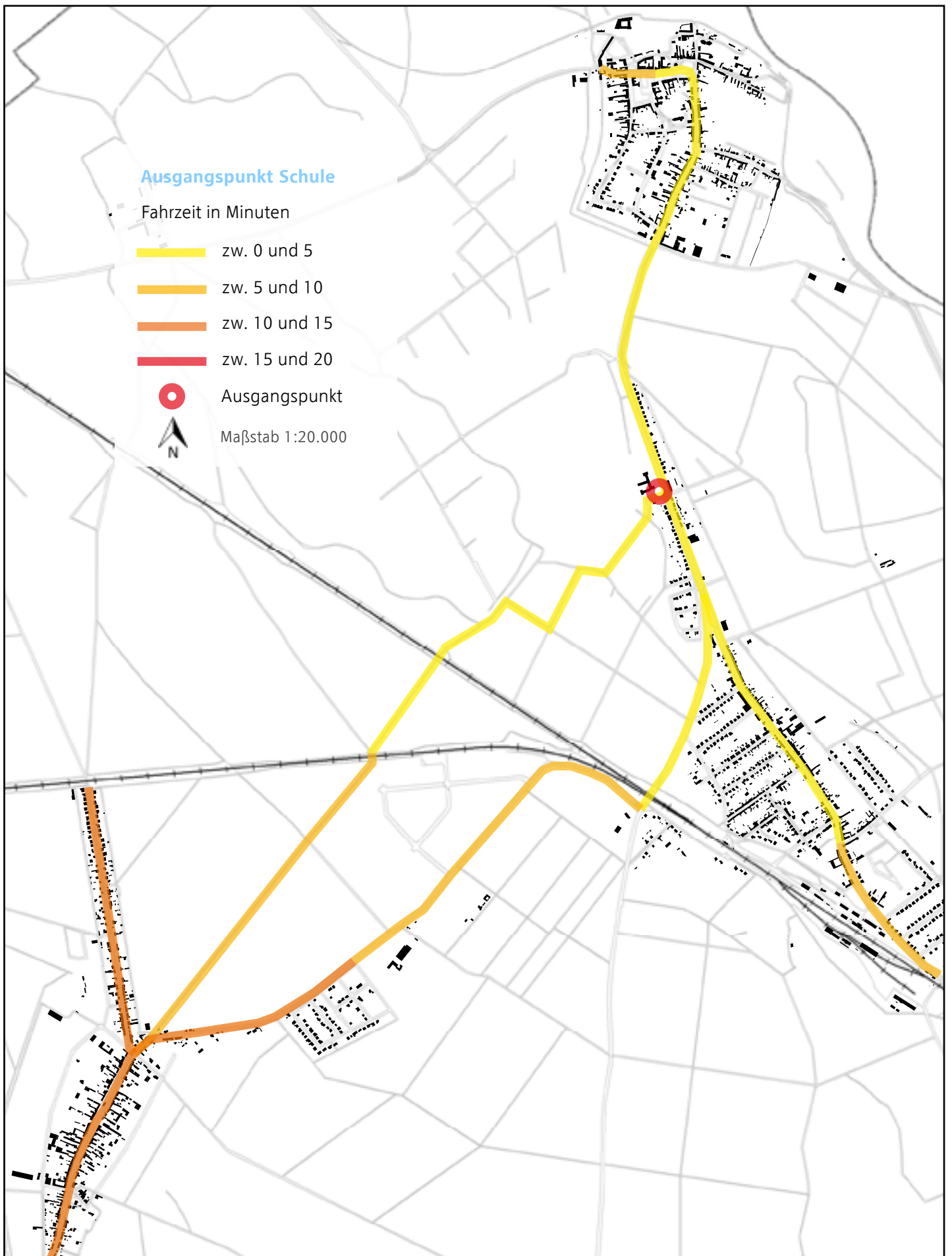


Abb. 2.3.2.2.: Erreichbarkeit der Schulen dargestellt durch Isochrone

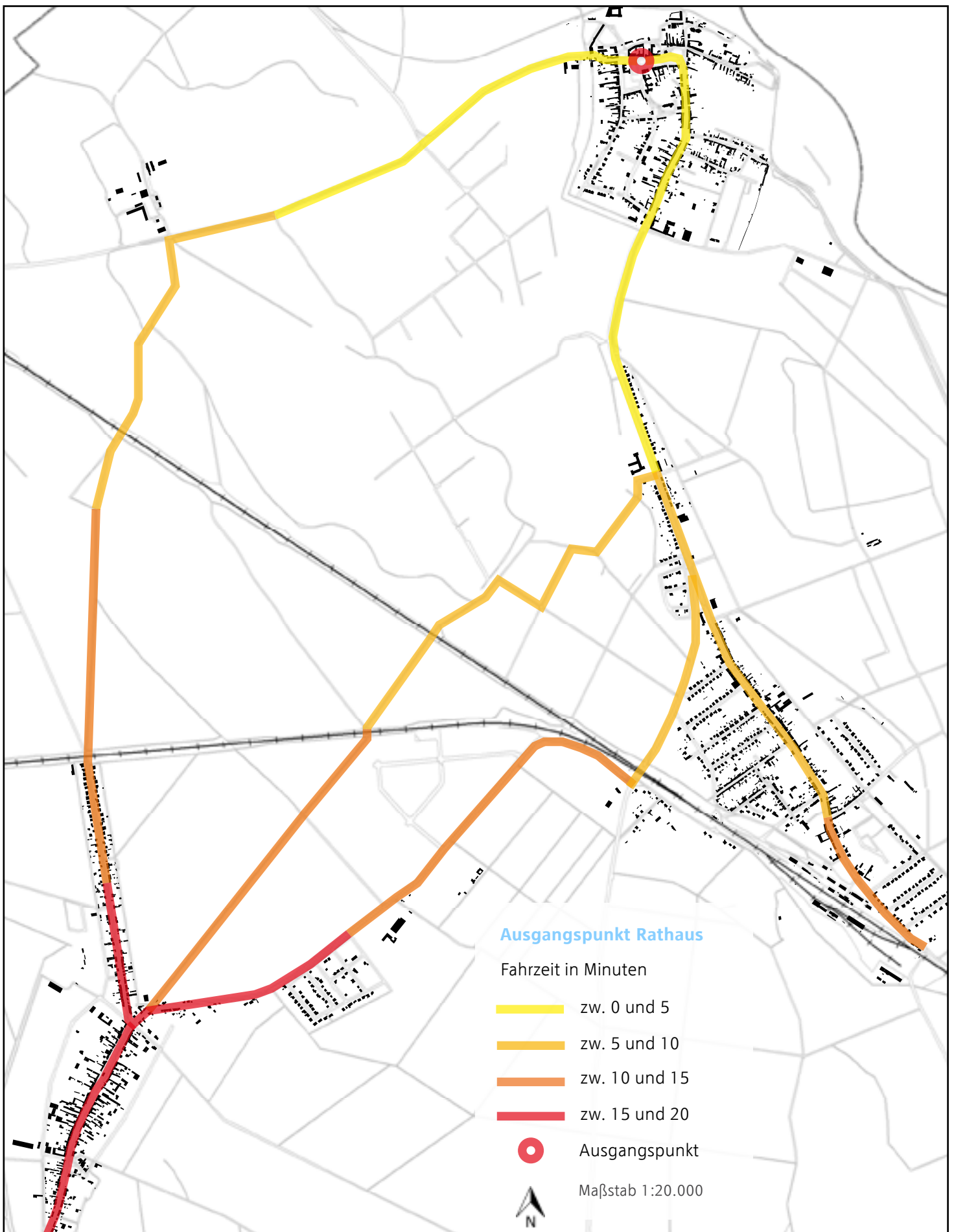


Abb. 2.3.2.3.: Erreichbarkeit des Rathauses dargestellt durch Isochrone



Abb. 2.4.1: Rad- und Wanderweg im Natura 2000 Gebiet March-Thaya Auen

2.4 Wege der Erholung und des Tourismus

Hinsichtlich des Tourismus ist für die als Storchentadt bekannte Stadtgemeinde Marchegg speziell der Naturtourismus, sowie der Faktor Erholung von zentraler Bedeutung. Am Rande des Marchfelds, direkt am Auwald des Grenzflusses gelegen, beherbergt das Gebiet zahlreiche Tier- und Pflanzenarten. So beheimatet Marchegg unter anderem auch die größte, auf Bäumen lebende, Weisstorchkolonie Europas. Diese ist von Mitte März bis Ende August in der Auenlandschaft der March zu bestaunen und die Besichtigung lässt sich gut mit einer Wanderung durch die „Unteren Marchauen“ in Verbindung bringen. Marchegg bietet einige Wanderrouten,

ebenso wie das gut ausgebaute, regionale Radwegenetz durch das Marchfeld, die in diesem Kapitel noch genauer erörtert werden. Die günstige Lage, angrenzend zu Wien steigert die touristische Bedeutung des Marchfelds unbestreitbar. So wird das Stadtumland für eine potentielle "Flucht ins Grüne" für Stadtbewohner attraktiv. Auf kultureller Ebene ist hierbei auch das Marchegg Schloss zu erwähnen, welches zur Marchfeld Schlösnergemeinschaft zu zählen ist. Dieses kann zusammen mit den weiteren geschichtlichen Sehenswürdigkeiten Marcheggs im Rahmen des historischen Rundwanderwegs durch die Stadt besichtigt werden.



Abb. 2.4.2-3: Touristenattraktionen Storchenkolonie und Schloss Marchegg



Abb. 2.4.4: Weg auf dem Hochwasserschutzdamm



Abb. 2.4.5: Historischer Rundwanderweg

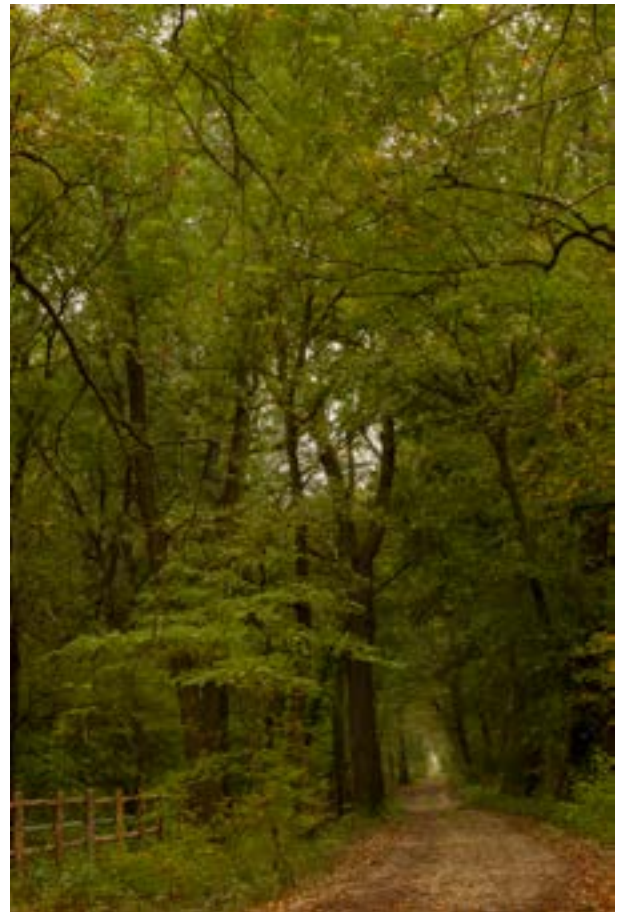


Abb. 2.4.6: Wanderwege im Augebiet

2.4.1 Wanderrouten

- 1 Pfarrkirche zur Hl. Margareta
- 2 Mariensäule (ehemaliger Pranger)
- 3 Rathaus



Historischer Rundwanderweg

Markant für die Altstadt Marcheggs ist die teilweise erhaltene Stadtmauer, die die räumliche Begrenzung für die Stadt vorgibt. Die bauliche Entwicklung findet lediglich innerhalb der Mauern bzw. des stellvertretend dafür angelegten Rundwanderwegs statt. Dieser soll an die historische Geschichte der, einst militärisch bedeutsamen, Stadt erinnern und sehenswerte Orte/Attraktionen Marcheggs in einer 2 km langen Wanderoute zusammenfassen. So verbindet er das Marchfeldschloss mit der Pálffy Gruft und dem Rathaus und verläuft entlang der March und den Auenlandschaften, vorbei an der Storchenkolonie sowie den Stadtmauertoren.

- 4 Johannesstatue Hl. Johannes Nepomuk
- 5 Hochwasserstein
- 6 Überfuhr, Csarda, Badehaus
- 7 Pálffy Gruft
- 8 Schloss (Austellung)
- 9 Heimatmuseum
- 10 Speicher
- 11 Mühlbachbrücke
- 12 Wienerort-Turm
- 13 Stadtmauer
- 14 Stadtmauer-Die südwestliche Ecke
- 15 Groissenbrunnertor
- 16 Pulverturm
- 17 Ungartor
- 18 Storchenkolonie
- 19 Vogelschutzgebiet
- 20 March

Abb. 2.4.1.1: Historischer Rundwanderweg

Wandern in Marchegg

Neben dem historischen Rundwanderweg bietet Marchegg noch drei weitere Wanderrou-ten. Diese befinden sich allesamt im Be-reich des Naturschutzgebiets „Untere Mar-chauen“, einem WWF-Naturreservat, dass ein Teil des Natura 2000 Schutzgebiets March Thaya Auen ist. Es offenbart sich eine einzig-artige, geschützte Tier- und Pflanzenwelt, die mittels der Wanderrouten erkundet werden kann.

Ausgangspunkt ist der Parkplatz beim Mar-chegger Schloss. Auf den Informationstafeln findet man den „Biber-“, „Unken-“ und „Stor-chenweg“, drei verschiedenen lange Wander-wege, die jedoch auch kombiniert werden können.



- ① Biberweg, ca. 7 km
- ② Unkenweg, ca. 2 km
- ③ Storchenweg, ca. 2 km
- ④ Rundwanderweg, ca. 2 km

Abb. 2.4.1.2: Wanderkarte „Untere Marchfeldauen“

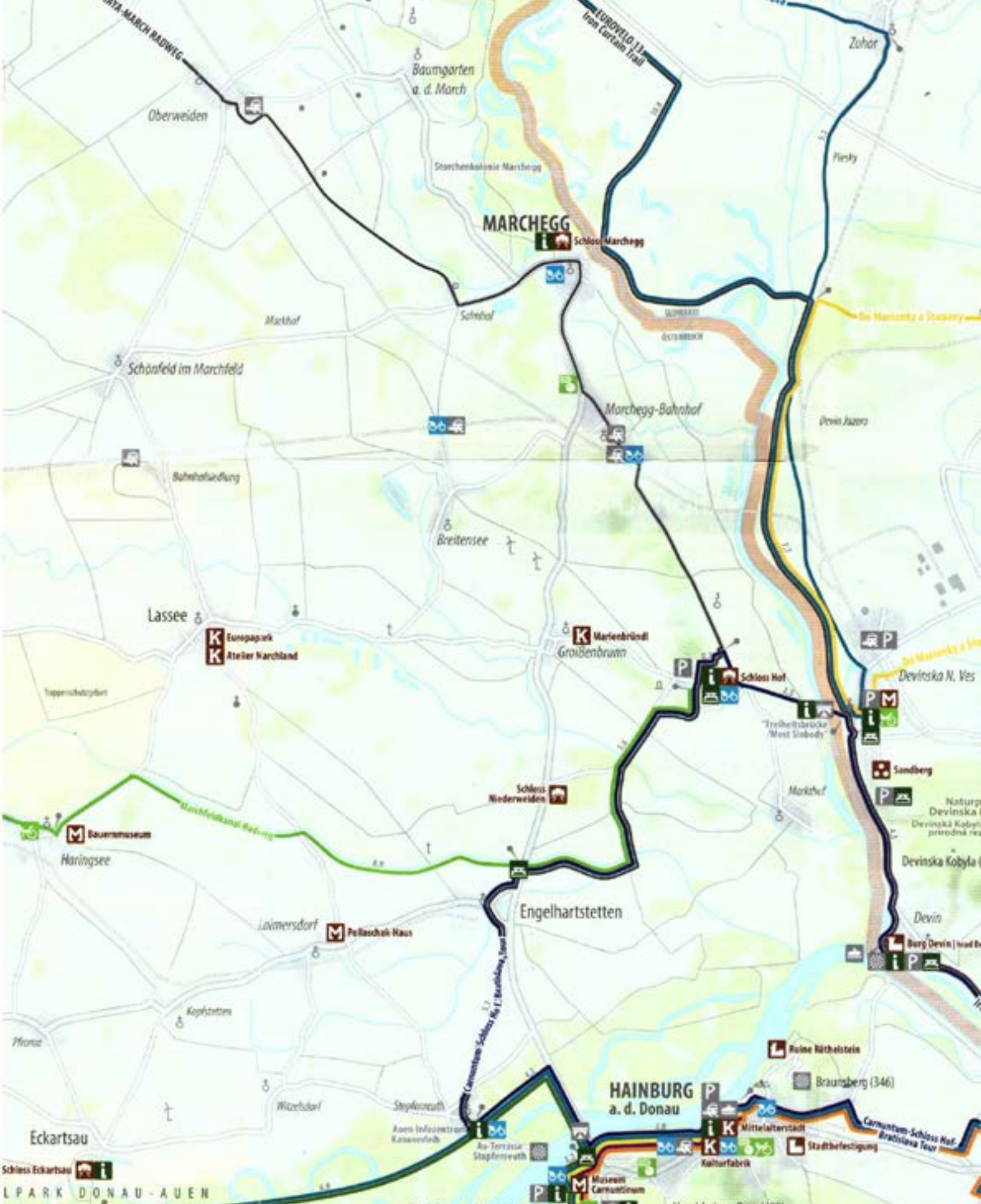


Abb. 2.4.2.1.: regionales Radwegenetz rund um Marchegg

2.4.2 Radfahren in Freizeit und Tourismus



Abb. 2.4.2.2.: Der Marchfeldkanal-Radweg mit dem Abschnitt „Marchfeldschlösser“

Regionales Radwegenetz

Durch den direkt durch Marchegg laufenden Kamp-Thaya-Marchradweg ist die Stadtgemeinde mit dem regionalen Radwegenetz verbunden. Zum Beispiel trifft dieser in Schlosshof auf das Ende des neu gestalteten Marchfeldkanal-Radweges. Dessen östlicher Abschnitt „Marchfeldschlösser“ führt an den Schlössern in Niederweiden und Schlosshof vorbei und repräsentiert damit das gesamte Schlösserreich. Marchegg spielt durch den Bahnhof eine wichtige Rolle für das regionale Radwegenetz.

Nextbike

In der Stadtgemeinde Marchegg gab es ursprünglich drei Nextbike-Standorte, wo man durch Anruf Fahrräder ausborgen und zurückgeben kann. Der Preis dafür beträgt 1€ pro Stunde beziehungsweise 10€ pro Tag. Das Diagramm unten zeigt die Anzahl der ausgeliehenen Fahrräder an allen Stationen in der Region Marchfeld im Jahr 2013. Bis auf den Standort in Breitensee, der mittlerweile eingestellt wurde, befinden sich die Standorte in Marchegg gemeinsam mit jenem in Schlosshof an der Spitze.



Abb. 2.4.2.3.: Anzahl der Ausleihen an den Nextbike-Stationen im Marchfeld (2013)



Abb. 2.5.1: Umgebaute Bahnhofsplattform mit Zügen nach Wien und Gänserndorf

2.5 Öffentlicher Verkehr in Marchegg

Der öffentliche Verkehr spielt in Marchegg sowohl für seine Bewohner_innen, als auch für den Tourismus eine wichtige Rolle. Am Bedeutendsten ist hierbei die Lage direkt an der Marchegger Ostbahn, die von Wien nach Bratislava verkehrt. Des Weiteren führt auch eine Zweigstrecke der Nordbahn von Gänserndorf zum Marchegger Bahnhof, welcher somit sogar einen Bahnknoten darstellt. Während also eine gute Anbindung an das Eisenbahnnetz besteht, ist das Regionalbusangebot in der Region Marchfeld und somit auch in Marchegg stark verbesserungswürdig. Lediglich fünf Regionalbuskurse verkehren täglich montags bis freitags durch die Stadtgemeinde.

Innerhalb des Gemeindegebiets ist Marchegg durch den Stadtbus jedoch gut erschlossen. Dieser verbindet ebenfalls montags bis freitags die Stadtteile Marchegg-Altstadt, -Fünfhaus und -Bahnhof mit der Katastralgemeinde Breitensee, dem Salmhof und der Nachbarortschaft Baumgarten an der March.

Am Wochenende verkehrt ein Shuttlebus zwischen dem Marchegger Bahnhof und dem Ort Schlosshof, welcher wohl vor allem von Touristen_innen genutzt wird.



Abb. 2.5.2: Bahnhof Breitensee



Abb. 2.5.3: Bushaltestelle Marchegg-Bahnhof



Abb. 2.5.4: Fahrplanänderung



Abb. 2.5.5: Bushaltestelle im Zentrum von Marchegg-Altstadt

2.5.1 Stadtbus

Der Stadtverkehr der Stadtgemeinde Marchegg wird von der Firma Blaguss betrieben und gehört als Linie 499 zum Verkehrsverbund Ost-Region (VOR). Montags bis freitags verbindet ein Bus die Stadtteile Marchegg-Stadt und Fünfhaus mit dem Salmhof und dem Nachbarort Baumgarten an der March und ein weiterer Bus die Stadtteile Marchegg-Stadt, Fünfhaus, Marchegg-Bahnhof und die Katastralgemeinde Breitensee. Die Linie beinhaltet 17 Haltestellen, davon befinden sich die meisten, und zwar 7 Haltestellen, in Breitensee, 4 im Stadtteil Marchegg-Bahnhof, 3 in Marchegg-Stadt und jeweils eine in Fünfhaus, beim Salmhof und in Baumgarten an der March. Es besteht kein Taktfahrplan. Der Stadtbus fährt also im Laufe des Tages keine regelmäßige Route, sondern fährt die Ortsteile und Haltestellen zu unterschiedlichen Zeiten in unterschiedlichen Reihenfolgen an. Somit ist der Fahrplan stets zu beachten. Am stärksten frequentiert sind die Strecken zwischen Marchegg-Stadt und Marchegg-Bahnhof über Fünfhaus. Der Bus fährt in der Früh von 5:21 Uhr bis 8:42 Uhr und dann erst wieder ab Mittag von 11:26 Uhr den ganzen Nachmittag bis 18:32 Uhr. Von Marchegg-Altstadt bis nach Fünfhaus fährt man in der Regel 2 bis 4 Minuten, zum Bahnhof 9 Minuten. Die Fahrzeiten sind weitgehend mit jenen der Bahn und den Unterrichtszeiten der Schulen in Fünfhaus abgestimmt. Da der Stadtbus nur montags bis freitags fährt, gibt es am Wochenende keine öffentliche Verbindung zwischen den Stadtteilen. Der Preis für eine Fahrkarte beträgt 2,20€.

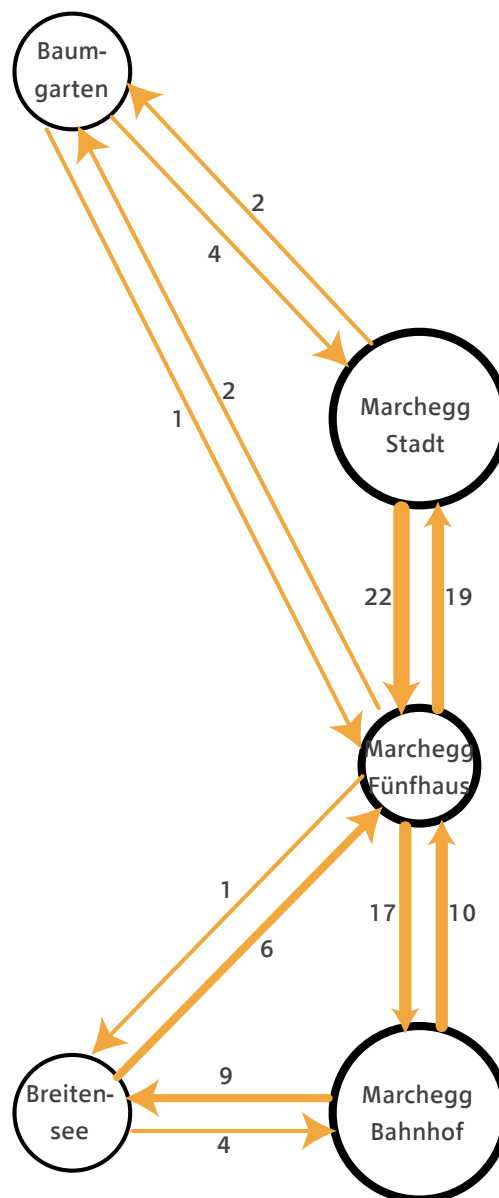


Abb. 2.5.1.1: Frequenzen pro Strecke an Schultagen

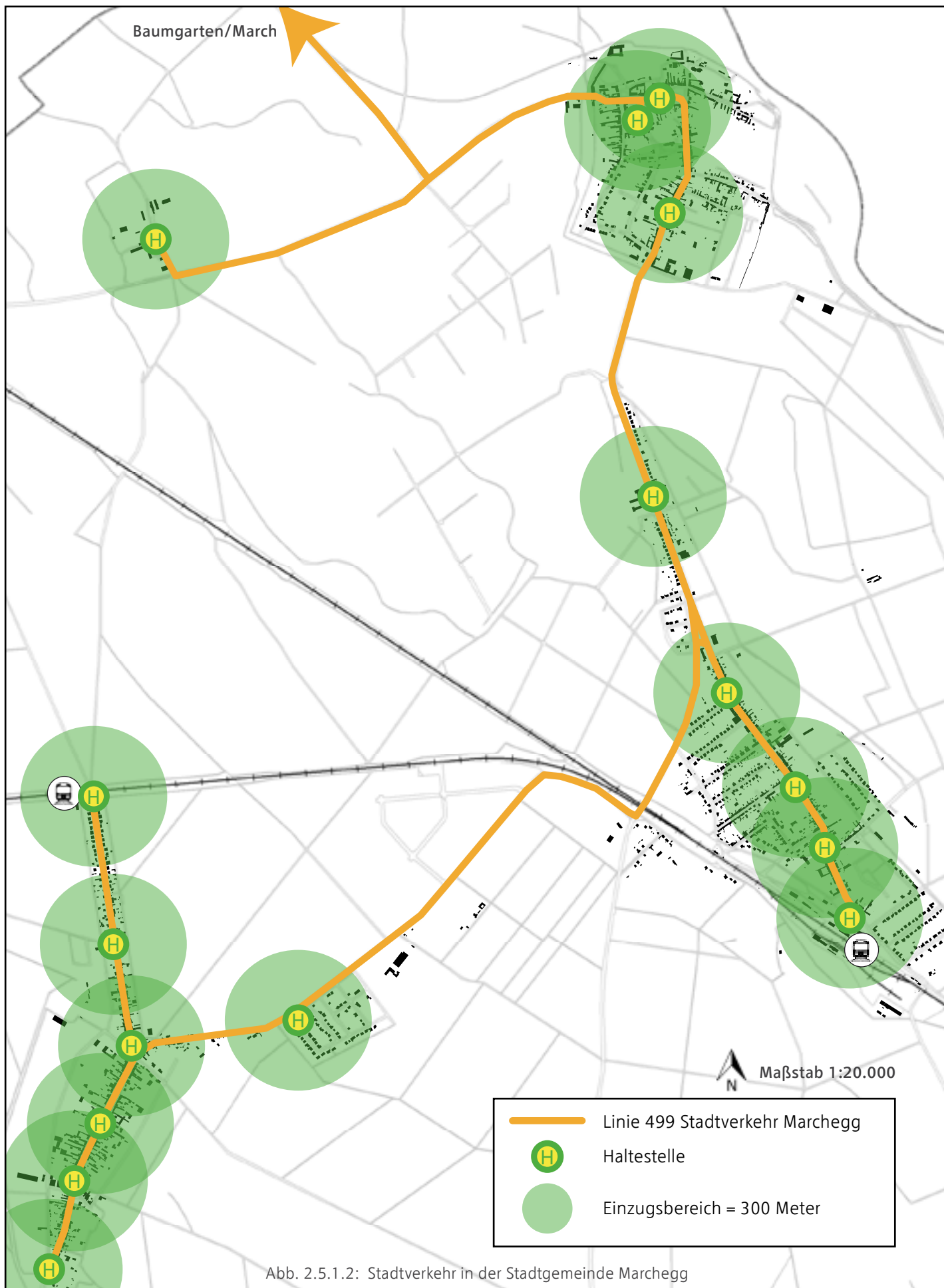


Abb. 2.5.1.2: Stadtverkehr in der Stadtgemeinde Marchegg

2.5.2 Regionalbus & Shuttle

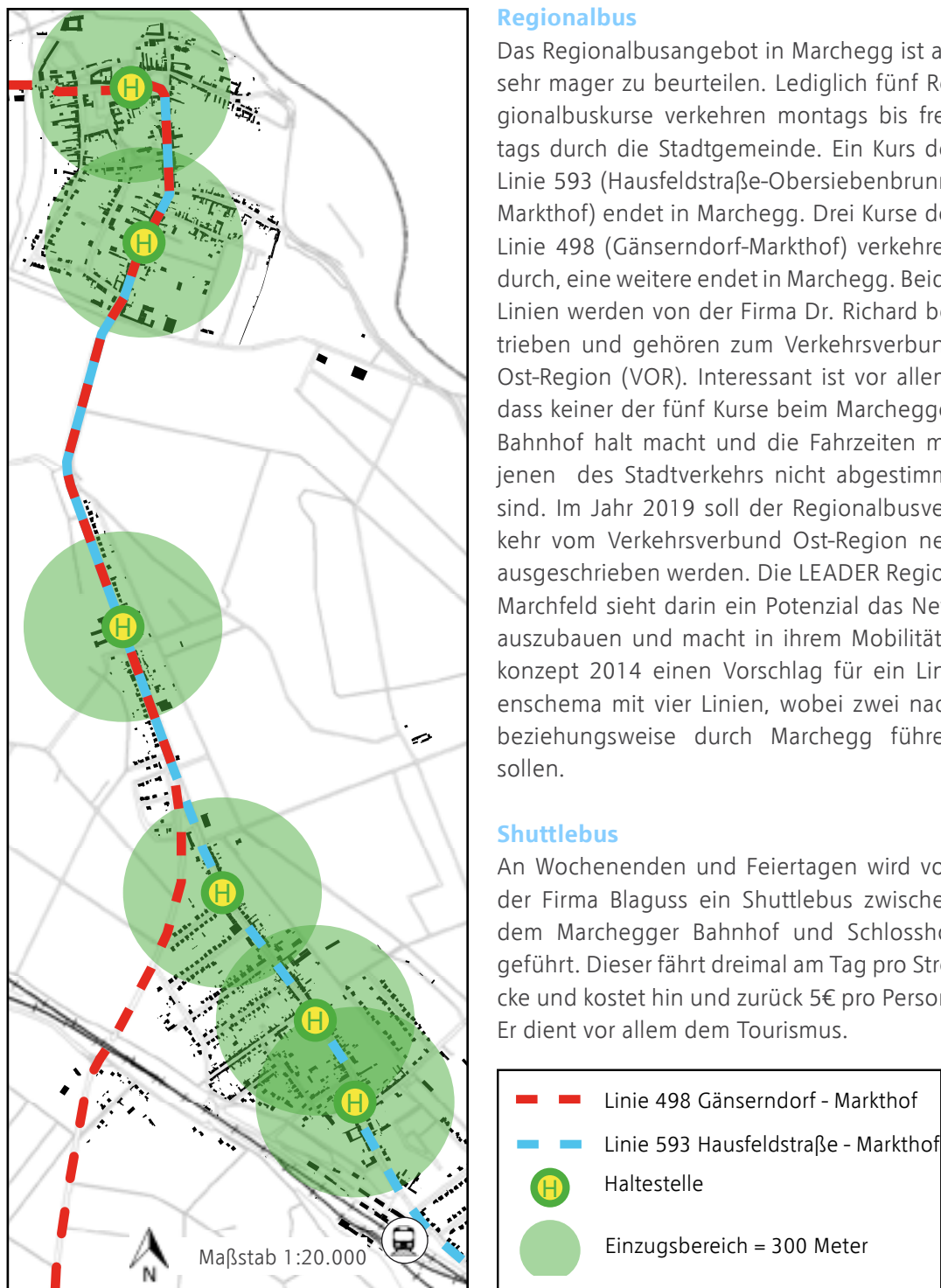


Abb. 2.5.2.1: Regionalbus Streckenverlauf

2.5.3 Bahnanbindung

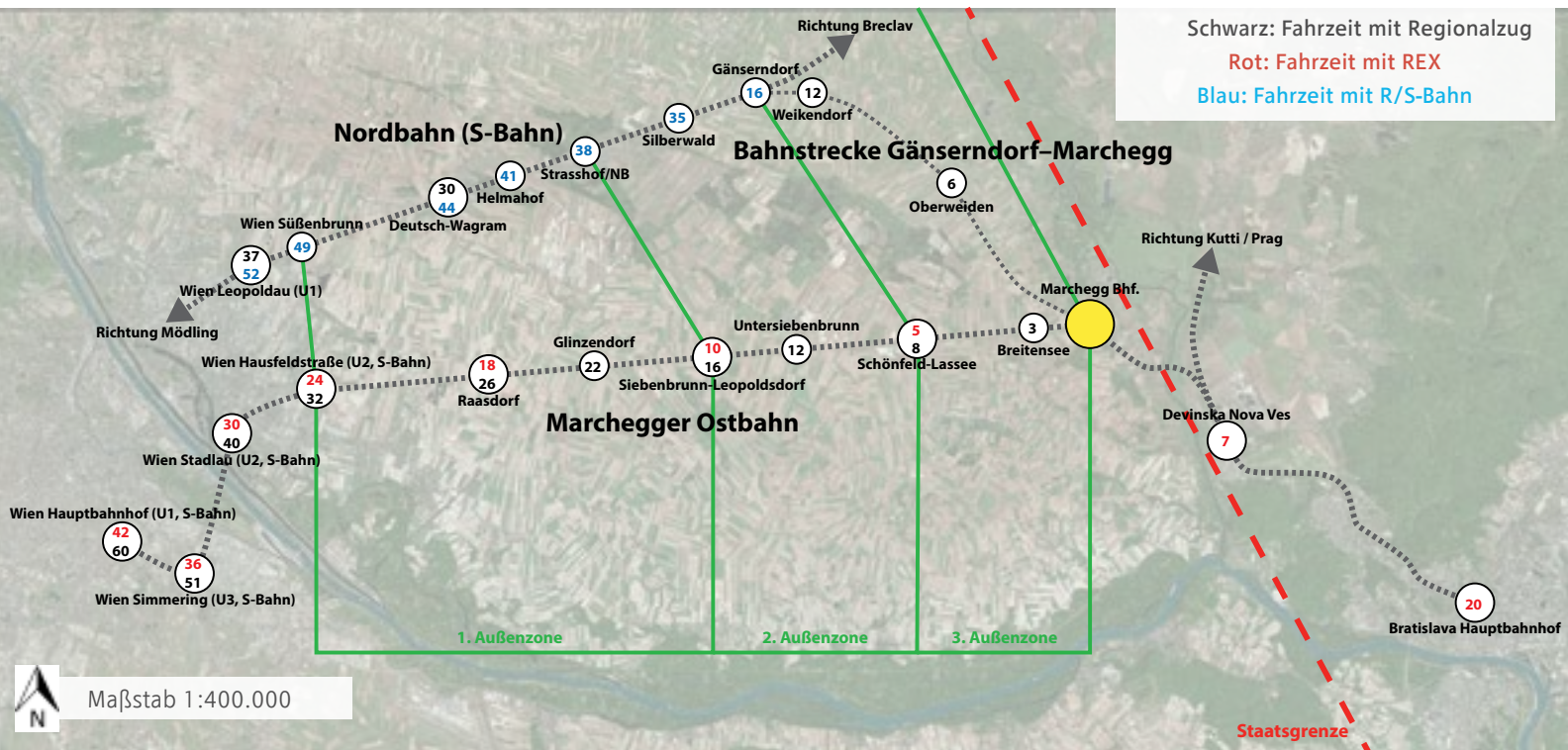


Abb. 2.5.3.1: Bahnanbindung Marcheggs

Die Stadtgemeinde Marchegg spielt durch seinen Bahnhof, der als Eisenbahnknoten zwischen der Marchegger Ostbahn und der Bahnstrecke Gänserndorf-Marchegg dient, sowohl aus touristischer Sicht als auch für den Alltagsverkehr eine wichtige Rolle in der Region.

Die Marchegger Ostbahn verläuft von Wien Stadlau über das Marchfeld bis nach Bratislava. Marchegg bildet dabei den Grenzbahnhof. Auch die Katastralgemeinde Breitensee besitzt einen Bahnhof an der Marchegger Ostbahn. Bis 2030 soll die gesamte Strecke zweigleisig ausgebaut und elektrifiziert werden, was derzeit beim Großteil der Strecke nicht der Fall ist. Der Regionalzug verkehrt von früh bis abends zur Hauptreisezeit stündlich und sonst alle 2 Stunden zwischen Wien und Marchegg. Der Regionalexpress verkehrt

die ganze Woche von früh bis abends stündlich zwischen Wien und Bratislava. Die Bahnhöfe von Marchegg und Breitensee befinden sich in der 3. Wiener Außenzone. Ein Eurio-Ticket von Marchegg nach Bratislava kostet lediglich 4€ inklusive Fahrradmitnahme und Netzkarte in Bratislava.

Die Bahnstrecke Gänserndorf-Marchegg ist eine Zweigstrecke der Nordbahn. Sie ist eingleisig und nicht elektrifiziert. Zwischen Gänserndorf und Marchegg hält sie lediglich in zwei weiteren Ortschaften. Der Regionalzug verkehrt stündlich beziehungsweise am Vormittag und am Wochenende alle 2 Stunden. Die Wartezeit in Gänserndorf auf einen Anschlusszug nach Wien beträgt zwischen 5 und 15 Minuten. Die gesamte Strecke befindet sich in der 3. Wiener Außenzone.



Abb. 2.6.1: Visualisierung des neuen Bahnhof Marchegg

2.6 Umbau Bahnhof Marchegg

Im Zuge des Streckenausbaus zwischen Wien und Bratislava wird im Zeitraum zwischen Februar 2015 und Februar 2016 auch der stark erneuerungsbedürftige Bahnhof in Marchegg umgebaut. So sollen bei laufendem Bahnbetrieb in mehreren Schritten neue Bahnsteige, ein Personendurchgang, Liftanlagen, Leitsysteme und eine Park&Ride-Anlage entstehen. Weiters wird mit dem Streckenausbau zwischen Wien und Bratislava die Bahnstrecke zwischen Stadlau und der Staatsgrenze unweit von Marchegg komplett erneuert und zu einer zweigleisigen, elektrifizierten Hochleistungsstrecke ausgebaut. Bis 2030 entstehen auf einer Länge von rund 37 km 3 Eisenbahnbrücken, 16 Straßenüber- und unterführungen, 2 Fuß- und Radwegunterführungen, sowie 5 Personendurchgänge.



Abb. 2.6.2.: Der Bahnhof Marchegg 2010

Neue Bahnsteige entstehen

Im Zuge des Umbaus soll ein moderner Bahnhof in Marchegg entstehen. So wird ein neuer Hausbahnsteig mit einer Länge von 160 Metern und ein neuer Inselbahnsteig mit einer Länge von 220 Metern errichtet. Durch ihre Bahnsteighöhe von 55 cm soll ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen ermöglicht werden und eine barrierefreie Benutzung durch Rollstuhlfahrer_innen und Personen mit Kinderwägen gewährleistet werden. Ein neues Bahnsteigdach und neue verglaste Wartekojen schützen in Zukunft vor Wind und Regen.



Abb. 2.6.3.: Der Umbau hat bereits begonnen

Ein neuer Personendurchgang

Auf der Höhe des ehemaligen Zollamtsgebäudes entsteht ein neuer Personendurchgang der den Randbahnsteig mit dem neuen Inselbahnsteig verbinden wird. Auch dieser soll mit der Errichtung von Personenaufzügen einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen gewährleisten.

Eine neue Park&Ride-Anlage

Ebenfalls in Bau ist eine neue Park&Ride-Anlage die in Zukunft 120 PKWs Platz zum Parken bieten wird. Von diesen 120 Abstellplätzen sind 3 für mobilitätseingeschränkte Personen und 4 für Familien vorgesehen und sollen sie in einer barrierefreien Nutzung des Bahnhofs unterstützen. Zusätzlich soll eine Fahrradabstellanlage mit 50 Plätzen Anreize für eine Anreise mit dem Fahrrad bieten.



Abb. 2.6.4.: Hier entsteht die Park&Ride- und Fahrradabstellanlage

Bedeutung der Veränderungen

Für die Bevölkerung der Gemeinde Marchegg ist der Umbau des Bahnhofs ein großer Gewinn. Dem Streckenausbau Wien-Bratislava steht man hingegen etwas skeptischer gegenüber. So gibt es Befürchtungen, dass durch die höhere Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h weniger Züge in Marchegg stehen bleiben und die Lärmbelästigung im Umfeld der Bahnstrecke deutlich erhöht wird.



Abb. 2.7.1: Schule in Fünfhaus

2.7 Problemstellen des Fuß- und Radverkehrs

Wo liegen die Problemstellen Marcheggs in Hinblick auf den nicht motorisierten Verkehr? Gibt es potentielle Gefahrenstellen mit erhöhtem Unfallrisiko oder Bedarf zur Erneuerung? Und welche Wunschplanungen lassen sich aus den aufgezeigten Schwächen schließen?

Die Fotokollektion der folgenden Seite bietet greifbares Anschauungsmaterial für die zuvor gestellten Fragen. So zeigen die ersten zwei Bilder beispielsweise einen problematischen Querungsbereich von Rad- und Fußgänger_innen vor der Mittelschule

Marcheggs. Anhand von Karten werden problematische Bereiche verortet und mit ergänzendem Text auf den folgenden Seiten erläutert. Marchegg ist eine sehr durch ländlichen Strukturen geprägte Stadt, die aufgrund dessen einige Fragestellungen zur weiteren Stadtentwicklung aufwirft. Wie mit diesen Schwierigkeiten umgegangen wird ist ein überaus heikles Thema, das in der Analyse noch bewusst außen vor gelassen wird. Dennoch können bereits wichtige Fuß- und Radverbindungen aufgezeigt, sowie eventuelle Wunschrouten grob dargestellt werden.



Abb. 2.7.2-3: Schutzweg bei der Schule



Abb. 2.7.4: Gehweg Marchegg



Abb. 2.7.5: Rad Breitensee-Fünfhaus



Abb. 2.7.6: Gewegszustand Marchegg



Abb. 2.7.7: Fehlender Schutzweg zwischen Stadtzentrum und Schloss Marchegg

2.7.1 Problemstellen des Fußverkehrs

In den folgenden drei Karten zum Thema „Zentrale Einrichtungen und Nutzungscluster“ werden zentrale Einrichtungen hinsichtlich Nahversorgung, Gesundheits- oder Bildungswesen usw. verortet. Des weiteren wird das Gebiet zu zentralen Nutzungsclustern zusammengefasst.

Da die Gemeinde kein einheitliches räumliches Gefüge bildet, sondern in mehrere räumliche Teilbereiche zersplittert ist, wurden diese in separaten Karten dargestellt. Thematisiert wurden zum einen die, von der

Stadtmauer umgebene, Altstadt, die Katastralgemeinde Breitensee, als auch der Stadtteil Marchegg-Bahnhof.

Letzterer bietet vergleichsweise eine gute Nahversorgung. Im Gegensatz zur Altstadt befinden sich hier auch zwei Supermärkte, die als primäre Nahversorger fungieren.

Die noch am ländlichsten erscheinenden Strukturen weist Breitensee auf. Das Linsenger-Dorf verfügt kaum über zentrale Einrichtungen, außerdem ist ein großer Teil des Gebiets als BL-Agrargebiet ausgewiesen.

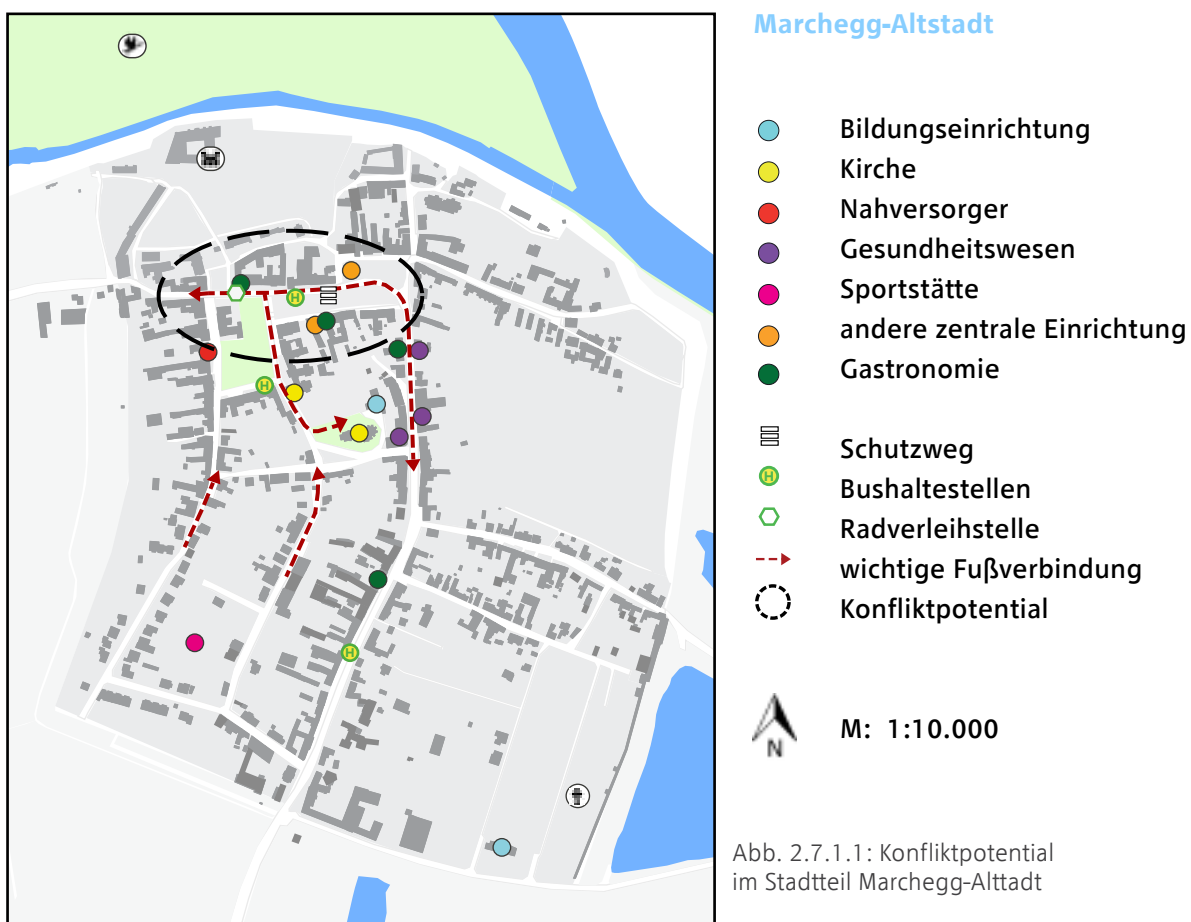


Abb. 2.7.1.1: Konfliktpotential im Stadtteil Marchegg-Altstadt



Abb. 2.7.1.2: Konfliktpotential im Stadtteil Marchegg-Bahnhof und Fünfhaus

2.7.2 Problemstellen des Radverkehrs

Altstadt - Fünfhaus - Bahnhof



Abb. 2.7.2.1: Radwegauffahrt Altstadt



Abb. 2.7.2.2: Stelle P1



Abb. 2.7.2.3: Luftbild Radweg

Die bestehende Radverkehrsanlage zwischen Marchegg-Stadt und Marchegg-Bahnhof beginnt und endet in den Stadtteilen jeweils sehr plötzlich (siehe P1 & P2). In Fünfhaus, im Bereich der Schule, gibt es zwar einen Fußgängerübergang, jedoch keine Radfahrrüberfahrt.

- Landesstraße
- Radweg nach StVO



Abb. 2.7.2.4: Stelle P2

Breitensee - Fünfhaus

Der Feldweg zwischen Breitensee und Fünfhaus stellt zwar mit Abstand die kürzeste Verbindung zwischen den Orten dar, die Qualität des Weges ist, wie in den Abbildungen 2.7.5 und 2.7.1.5-6 ersichtlich, für das Fahrradfahren nicht optimal. Wasserlachen und andere Unebenheiten erschweren das Fahren auf dieser Strecke, außerdem verläuft die Streckenführung teilweise nicht geradlinig.



Abb. 2.7.2.5: Bahnunterführung



Abb. 2.7.2.6: Zustand Radverbindung

Breitensee - Bahnhof

Die Fahrt von Breitensee nach Marchegg-Bahnhof verläuft auf der Landesstraße ohne eigenen Fahrstreifen. Die höherrangige Landesstraße B49 muss dann ohne Querungshilfe überquert werden.

Breitensee - Altstadt

Mit einer Verbesserung der Verbindung zwischen Breitensee und Fünfhaus, wäre diese Verbindung auch eindeutig die schnellste nach Marchegg-Stadt. Bei der Schule in Fünfhaus quert man die Bundesstraße B49 und nimmt den Radweg bis zum Ortsbeginn.

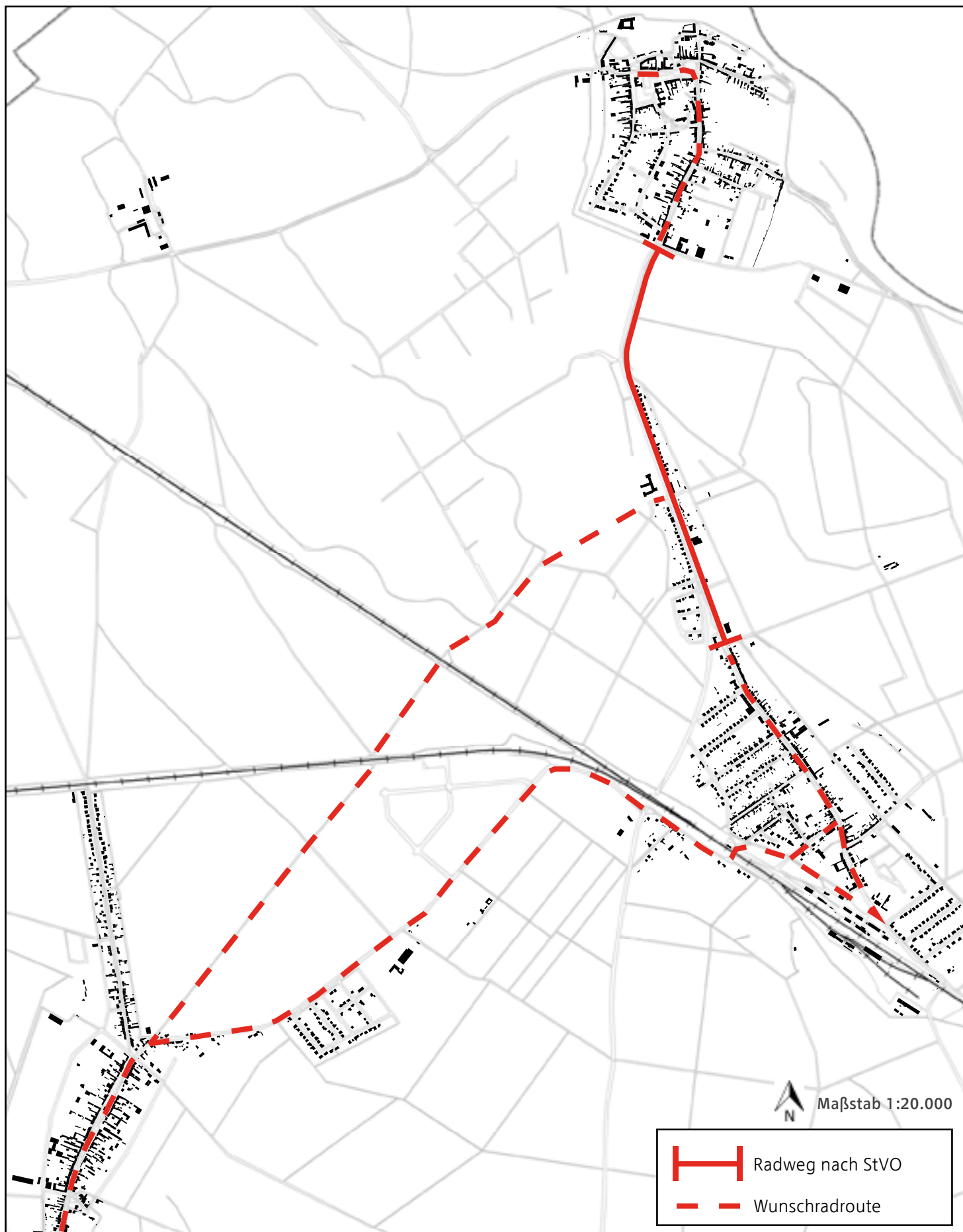


Abb. 2.7.3.1: Wunschrouten in der Stadtgemeinde Marchegg

2.7.3. Wunschrouten

Aus unserer Analyse der Radverbindungen ergeben sich folgende Wunschrouten:

Marchegg-Altstadt – Marchegg-Bahnhof

Die bestehende Radverkehrsanlage zwischen den Stadtteilen Marchegg-Stadt und Marchegg-Bahnhof soll verbessert und die Sicherheit erhöht werden. Die Auf- und Abfahrt kann durch Bodenmarkierungen erleichtert werden und eine Radfahrerüberfahr vom Radweg zu den Schulen in Fünfhaus ist zu errichten.

Breitensee – Fünfhaus – Marchegg-Stadt

Der Feldweg zwischen der Katastralgemeinde Breitensee und den Schulen in Fünfhaus kann zu einer wichtigen Radroute zwischen den Ortschaften optimiert werden. Dabei sind die Unebenheiten und Wasserlachen zu beseitigen und es könnte für eine geradlinigere Verbindung gesorgt werden. Diese Verbindung wäre auch als Verbindung zwischen Breitensee und der Altstadt wichtig, da sie in die bestehende Radverkehrsanlage mündet. Auch hierfür wäre eine Radfahrerüberfahrt im Bereich den Schulen in Fünfhaus von großer Bedeutung.

Breitensee – Marchegg-Bahnhof

Radfahrstreifen auf der Landesstraße und eine Radfahrerüberfahr über die Landesstraße B49 könnten für höhere Sicherheit bei der Fahrt zwischen der Katastralgemeinde Breitensee und dem Stadtteil Marchegg-Bahnhof sorgen.

Innerorts

In den jeweiligen Stadtteilen und in der Katastralgemeinde Breitensee wäre auch die Optimierung der Radverbindungen innerorts wünschenswert. Zum Beispiel durch Radfahrstreifen entlang der Landesstraßen in Marchegg-Stadt, Marchegg-Bahnhof und Breitensee und durch eine Verbesserung der Verbindungen zwischen der Brücke über die Bahngleise und dem Bahnhof beziehungsweise der Hauptstraße in Marchegg-Bahnhof.

2.8 Resümee

Auf Landesebene gilt für Niederösterreich weiter der motorisierte Individualverkehr als das dominante Verkehrsmittel. Zwar wird mit dem Streckenausbau Wien-Bratislava ein wichtiger Schritt gesetzt um den öffentlichen Verkehr im Bezirk Gänserndorf attraktiver zu machen, ob sich dadurch im Denken der Niederösterreicher_innen etwas ändert, ist aber abzuwarten. Der Motorisierungsgrad hat sich in den letzten zehn Jahren weiter erhöht und ist im österreichweiten Vergleich vor allem in den niederösterreichischen Bezirken besonders stark. Auch Gänserndorf ist hier mit 628 Pkws pro 1.000 Einwohner_innen im obersten Viertel zu finden. Zwar wird von der Landesregierung laut Mobilitätskonzept 2030+ schon bis 2018 ein Fahrradfahrer_innen-Anteil von 15% des Modal Splits angestrebt, die Voraussetzungen, wie eine gut ausgebaute Radfahr-Infrastruktur, sind aber zumindest in Marchegg noch nicht gegeben.

Um hier einen wichtigen Schritt zu setzen sollte daher die bisher einzige Radverkehrsanlage zwischen Marchegg-Stadt und Marchegg-Bahnhof als Hauptstrecke optimiert und eventuell in die Ortsteile hinein erweitert werden. Außerdem sind bessere Radverbindungen zwischen Breitenensee und Marchegg wünschenswert. Die Anbindung an das regionale Radwegenetz durch den Kamp-Thaya-March Radweg ist hingegen sehr gut. Auch das Nextbike-Angebot wird vergleichsweise gut angenommen, obwohl man eine der drei Leihstellen, nämlich jene in Breitenensee, auf Grund fehlender Nachfrage schließen musste.

Auch hinsichtlich des Fußgängerverkehrs ist vor allem die Zusammensetzung der Stadt Marchegg aus mehreren örtlich getrennten Ortsteilen, die sich sowohl hinsichtlich ihrer Nutzungen, als auch dem Aufkommen von zentralen Einrichtungen stark unterscheiden, als Herausforderung hervorzuheben.

So bietet die Altstadt Marcheggs zwar einige zentrale Einrichtungen, die auch zu Fuß erreichbar sind, dennoch sind die Bewohner_innen auf die, in Marchegg-Bahnhof befindlichen Nahversorger angewiesen. Der Ortsteil um den Bahnhof weist allgemein ein höheres Aufkommen an zentralen Einrichtungen auf und setzt den Schwerpunkt in der Nutzung Wohnen. Aufgrund der Weitläufigkeit ist in diesem Ortsteil jedoch, ebenso wie auch in Breitenensee, der motorisierte Verkehr noch nicht weg zu denken.

Ebenfalls eine sehr wichtige Rolle für die Stadtgemeinde Marchegg spielt der öffentliche Verkehr. Als Knotenpunkt zwischen der Marchegger Ostbahn und der Bahnstrecke Gänserndorf-Marchegg ist man sehr gut an das Eisenbahnnetz angeschlossen. So erreicht man mit dem Regionalexpress der ÖBB Bratislava in 20 und den Wiener Hauptbahnhof in 42 Minuten. Ein Regionalbusverkehr ist in Marchegg derzeit jedoch kaum vorhanden. Durch den Stadtbus besteht wiederum montags bis freitags eine gute Erschließung innerhalb der Stadtgemeinde. An Wochenenden und Feiertagen gibt es einen Shuttlebus, der vor allem Touristen_innen vom Marchegger Bahnhof nach Schlosshof und zurück befördert.

2.9. Quellen und Abbildungsverzeichnis

2.9.1. Abbildungsverzeichnis

Abb. 2.1: Eigene Aufnahme.

2.1 Allgemeine Daten zur Mobilität

Abb. 2.1.1: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.1.2: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.1.3: Eigene Darstellung. Daten:

M. Herry (2011): Verkehr in Zahlen Österreich, Ausgabe 2011, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.4: Eigene Darstellung. Daten:

M. Herry (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.5: Eigene Darstellung. Daten:

M. Herry (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

M. Herry (2008): Mobilität in Vorarlberg, Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008, im Auftrag der vorarlbergischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.6: M. Herry (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

M. Herry (2008): Mobilität in Vorarlberg, Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008, im Auftrag der vorarlbergischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.7: Eigene Darstellung. Daten:

Motorisierungsgrad in Österreich.

<http://www.vcoe.at/news/details/vcoe-untersuchung-grosse-unterschiede-beim-autobesitz-in-oesterreichs-bezirken-19062013>, 29.10.2015

Abb. 2.1.8: Eigene Darstellung. Daten:

Zahlen & Fakten in Niederösterreich. http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/stat_ssi.asp?NR=30835, 28.09.2015

Abb. 2.1.9: Eigene Darstellung. Daten:

M. Herry (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

M. Herry (2008): Mobilität in Vorarlberg, Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008, im Auftrag der vorarlbergischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.10: Eigene Darstellung. Daten:

A. Dorner, C. Rittler (2011): Kordonerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.11: Eigene Darstellung. Daten:

M. Herry (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

M. Herry (2008): Mobilität in Vorarlberg, Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008, im Auftrag der vorarlbergischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.12: Eigene Darstellung. Daten:

M. Herry (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

Abb. 2.1.13: Eigene Darstellung. Daten: <http://www.noen.at/nachrichten/lokales/aktuell/korneuburg/Gute-Ruecklaufquote-bei-Mobilitaetsbefragung;art2316,676744,A#artTabs>, abgerufen am 03.11.15

2.2 Fußwege des Alltags:

Abb. 2.2.1: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.2: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.3: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.4: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.5: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.6: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.7: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.8: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.2.9: Eigene Aufnahme.

2.2.1 Zentrale Einrichtungen und Nutzungscluster

Abb. 2.2.1.1: Eigene Darstellung. Daten:

<http://www.schloss.marchegg.at/de/sehenswertes>, 18.10.15

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, 18.10.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.2.1.2: Eigene Darstellung. Daten:

<http://www.schloss.marchegg.at/de/sehenswertes>, 18.10.15

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, 18.10.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.2.1.3: Eigene Darstellung. Daten:

<http://www.schloss.marchegg.at/de/sehenswertes>, 19.10.15

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, 18.10.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.2.2 Bedingungen des Fußverkehrs

Abb. 2.2.2.1: Eigene Darstellung. Daten:

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, abgerufen am 17.10.15

Stadt Wien und Österreichische Länder bzw. Ämter der Landesregierung: <http://www.base-map.at/>, 17.10.15

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.2.2.2: Eigene Darstellung. Daten:

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, abgerufen am 17.10.15

Stadt Wien und Österreichische Länder bzw. Ämter der Landesregierung: <http://www.base-map.at/>, 17.10.15

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.2.3 Erreichbarkeit zu Fuß

Abb. 2.2.3.1: Eigene Darstellung. Daten:

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, 16.10.15

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.2.3.2: Eigene Darstellung. Daten:

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, 16.10.15

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.2.3.3: Eigene Darstellung. Daten:

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, 16.10.15

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.3 Radverbindungen in Marchegg

Abb. 2.3.1: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.2: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.3: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.4: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.5: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.6: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.7: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.8: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.9: Eigene Aufnahme.

2.3.1 Radwegbestand

Abb. 2.3.1.1: Eigene Darstellung. Daten:

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.3.1.2: Eigene Darstellung. Daten:

Bing Maps.<https://www.bing.com/maps>, 01.11.2015

Eigene Erhebung

Abb. 2.3.1.3: Eigene Darstellung. Daten:

Google Maps.<https://www.google.at/maps>, 25.10.2015

Frei, W.-D., 2014: 280.143 Techniken der Plangestaltung.Montageelemente. <https://tuwel.tuwien.ac.at/course/view.php?id=5335>, 25.10.2015

eigene Erhebung

Abb. 2.3.1.4: Eigene Darstellung. Daten:

Google Maps.<https://www.google.at/maps>, 25.10.2015

Frei, W.-D., 2014: 280.143 Techniken der Plangestaltung.Montageelemente. <https://tuwel.tuwien.ac.at/course/view.php?id=5335>, 25.10.2015

eigene Erhebung

Abb. 2.3.1.5: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.1.6: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.3.1.7: Eigene Aufnahme.

2.3.2 Erreichbarkeit dargestellt durch Isochrone

Abb. 2.3.2.1: Eigene Darstellung. Daten:

Google Maps.<https://www.google.at/maps>, 22.10.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.3.2.2: Eigene Darstellung. Daten:

Google Maps.<https://www.google.at/maps>, 22.10.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.3.2.3: Eigene Darstellung. Daten:

Google Maps.<https://www.google.at/maps>, 22.10.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.4 Wege der Erholung und des Tourismus

Abb. 2.4.1: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.2: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.3: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.4: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.5: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.4.6: Eigene Aufnahme.

2.4.1 Wanderrouten

Abb. 2.4.1.1: http://www.schloss.marchegg.at/img/was_plan.png, 01.11.15

Abb. 2.4.1.2: Stadtgemeinde Marchegg: http://marchegg.riskommunal.net/gemeindeamt/fotos/218860338_1.jpg, 01.11.2015

2.4.2 Radfahren in Freizeit und Tourismus

Abb. 2.4.2.1: Donau Niederösterreich Tourismus, 2014: Radkarte Römerland Carnuntum – Marchfeld & Region Bratislava

Abb. 2.4.2.2: Der Marchfeldkanal-Radweg. <http://www.donau.com/de/roemerland-carnuntum-marchfeld/ausflug-bewegen/bewegung/marchfeldkanal-radweg/?gclid=CODo7Pbz7cUCFWbKtAodvkgAIA>, 17.10.2015

Abb. 2.4.2.3: Juhász & Markgraf VerkehrsConsulting, 2014.Endbericht Mobilitätskonzept Marchfeld.Nextbike – aktuelle Situation

2.5 Öffentlicher Verkehr in Marchegg

Abb. 2.5.1: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.5.2: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.5.3: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.5.4: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.5.5: Eigene Aufnahme.

2.5.1 Stadtbus

Abb. 2.5.1.1: Eigene Darstellung. Daten:

Storchenstadt Marchegg, 2014: PDF Fahrplan 499 - 2014 Stadtverkehr Marchegg, 01.11.2015

Abb. 2.5.1.2: Eigene Darstellung. Daten:

Storchenstadt Marchegg, 2014: PDF Fahrplan 499 - 2014 Stadtverkehr Marchegg, 01.11.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.5.2 Regionalbus & Shuttle

Abb. 2.5.2.1: Eigene Darstellung. Daten:

Dr. Richard Autobusunternehmen, 2014: PDF 498 Markthof - Marchegg - Gänserndorf Montag - Freitag, 01.11.2015

Dr. Richard Autobusunternehmen, 2014: PDF Markthof - Obersiebenbrunn - Hausfeldstraße 3 2, 01.11.2015

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.5.3 Bahnanbindung

Abb. 2.5.3.1: Eigene Darstellung. Daten:

Bing Maps.<https://www.bing.com/maps>, 10.10.2015

Verkehrsverbund Ost-Region: PDF Tarifzonenplan für die VOR-Zone - bei VOR, 15.10.2015

Österreichische Bundesbahnen: <http://www.oebb.at/de/>, 15.10.2015

2.6 Umbau Bahnhof Marchegg

Abb. 2.6.1: http://blog-oebb.at/backend/wp-content/uploads/2013/11/visualisierung_marchegg_ri-osten-%C2%A9-Zechner-Zechner-ZT-GmbH.jpg, 05.11.15

Abb. 2.6.2: <http://www.bahnbilder.de/1024/5047-031-9-marchegg-am-972010-421504.jpg>, 05.11.15

Abb. 2.6.3: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.6.4: Eigene Aufnahme.

2.7 Problemstellen des Fuß- und Radverkehrs

Abb. 2.7.1: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.2: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.3: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.4: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.5: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.6: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.7: Eigene Aufnahme

2.7.1 Problemstellen des Fußverkehrs

Abb. 2.7.1.1: Eigene Darstellung. Daten:

Befragung von Bürger_innen in Marchegg am:15.10.15 und 07.11.15

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

Abb. 2.7.1.2: Eigene Darstellung. Daten:

Befragung von Bürger_innen in Marchegg am:15.10.15 und 07.11.15

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.7.2 Problemstellen des Radverkehrs

Abb. 2.7.2.1: Eigene Darstellung. Daten:

Bing Maps.<https://www.bing.com/maps>, 01.11.2015

Eigene Erhebung

Abb. 2.7.2.2: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.2.3: Eigene Darstellung. Daten:

Bing Maps.<https://www.bing.com/maps>, 01.11.2015

Eigene Erhebung

Abb. 2.7.2.4: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.2.5: Eigene Aufnahme.

Abb. 2.7.2.6: Eigene Aufnahme.

2.7.3 Wunschrouten:

Abb. 2.7.3.1: Eigene Darstellung. Daten:

Digitale Katastermappe, eigene Erhebung

2.9.2. Quellen

2.1: Allgemeine Daten zur Mobilität

M. Herry (2011): Verkehr in Zahlen Österreich, Ausgabe 2011, im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.), Wien

M. Herry (2008): Mobilität in Niederösterreich, Ergebnisse der Landesweiten Mobilitätsbefragung 2008, im Auftrag der niederösterreichischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

M. Herry (2008): Mobilität in Vorarlberg, Ergebnisse der Verkehrsverhaltensbefragung 2008, im Auftrag der vorarlbergischen Landesregierung (Hrsg.), Wien

Motorisierungsgrad in Österreich. <http://www.vcoe.at/news/details/vcoe-untersuchung-grosse-unterschiede-beim-autobesitz-in-oesterreichs-bezirken-19062013>, 29.10.2015

A. Dorner, C. Rittler (2011): Kordonenerhebung Wien in den Jahren 2008 bis 2010, Planungsgemeinschaft Ost (Hrsg.), Wien

Veronika Löwenstein, 2015: Gute Rücklaufquote bei Mobilitätsbefragung. <http://www.noen.at/nachrichten/lokales/aktuell/korneuburg/Gute-Ruecklaufquote-bei-Mobilitaetsbefragung;art2316,676744,A#artTabs>, 03.11.2015

Zahlen & Fakten in Niederösterreich. http://www01.noel.gv.at/scripts/cms/ru/ru2/stat_ssi.asp?NR=30835, 28.09.2015

2.2 Fußwege des Alltags

2.2.1 Zentrale Einrichtungen und Nutzungscluster

<http://www.schloss.marchegg.at/de/sehenswertes>, 18.10.2015

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, 18.10.2015

G. Simader: <http://www.stadtmauerstaedte.at/content.php?pagelId=7090>, 22.10.2015

Stadt Wien und Österreichische Länder bzw. Ämter der Landesregierung: <http://www.base-map.at/>, 18.10.2015

2.2.2 Bedingungen des Fußverkehrs

Google (2015): <https://www.google.at/maps>, abgerufen am 17.10.2015

Stadt Wien und Österreichische Länder bzw. Ämter der Landesregierung: <http://www.base-map.at/>, abgerufen am 17.10.15

2.2.3 Erreichbarkeit zu Fuß

Google (2015): <https://www.google.at/maps> abgerufen am 16.10.2015

2.3 Radverbindungen in Marchegg

2.3.1 Radwegbestand

Bing Maps.<https://www.bing.com/maps>, 01.11.2015

Google Maps.<https://www.google.at/maps>, 25.10.2015

Frei, W.-D., 2014: 280.143 Techniken der Plangestaltung.Montageelemente. <https://tuwel.tuwien.ac.at/course/view.php?id=5335>, 25.10.2015

2.3.2 Erreichbarkeit dargestellt durch Isochrone

Google Maps.<https://www.google.at/maps>, 22.10.2015

2.4 Wege der Erholung und des Tourismus

2.4.1 Wanderrouten

http://www.schloss.marchegg.at/img/was_plan.png, 01.11.2015

<http://www.schloss.marchegg.at/de/sehenswertes>, 01.11.2015

Stadtgemeinde Marchegg: http://marchegg.riskommunal.net/gemeindeamt/fo-tos/218860338_1.jpg, 01.11.2015

R. Wagner: <http://www.on-tour.at/on-tour%20-%20marchegg.htm>, 02.11.2015

<http://www.bergnews.com/touren/johnnys-hundstouren/marchegg/marchegg.php>, 02.11.2015

<http://www.natuerlich-marchegg.at/rundwanderwege.html>, abgerufen am 02.11.15

2.4.2 Radfahren in Freizeit und Tourismus

Donau Niederösterreich Tourismus, 2014: Radkarte Römerland Carnuntum – Marchfeld & Region Bratislava

Der Marchfeldkanal-Radweg. <http://www.donau.com/de/roemerland-carnuntum-marchfeld/ausflug-bewegen/bewegung/marchfeldkanal-radweg/?gclid=CODo7Pbz7cUCFWbKtAodvkgAIA>, 17.10.2015

Juhász & Markgraf VerkehrsConsulting, 2014.Endbericht Mobilitätskonzept Marchfeld.Next-bike – aktuelle Situation

2.5 Öffentlicher Verkehr in Marchegg

2.5.1 Stadtbus

Storchenstadt Marchegg, 2014: PDF Fahrplan 499 - 2014 Stadtverkehr Marchegg, 01.11.2015

2.5.2 Regionalbus & Shuttle

Dr. Richard Autobusunternehmen, 2014: PDF 498 Markthof - Marchegg - Gänserndorf Montag - Freitag, 01.11.2015

Dr. Richard Autobusunternehmen, 2014: PDF Markthof - Obersiebenbrunn - Hausfeldstraße^{3 2}, 01.11.2015

Storchenstadt Marchegg, 2014: PDF Shuttlebus von Marchegg nach Schlosshof, 01.11.2015

Juhász & Markgraf VerkehrsConsulting, 2014: Endbericht Mobilitätskonzept Marchfeld. Vorschlag für ein Linienschema

2.5.3 Bahnanbindung

Bing Maps. <https://www.bing.com/maps>, 10.10.2015

Verkehrsverbund Ost-Region: PDF Tarifzonenplan für die VOR-Zone - bei VOR, 15.10.2015

Österreichische Bundesbahnen: <http://www.oebb.at/de/>, 15.10.2015

Wikipedia, 2015: Marchegger Ostbahn. https://de.wikipedia.org/wiki/Marchegger_Ostbahn, 9.11.2015

Wikipedia, 2015: Bahnstrecke Gänserndorf-Marchegg. https://de.wikipedia.org/wiki/Bahnstrecke_G%C3%A4nserndorf%E2%80%93Marchegg, 9.11.2015

2.6 Umbau Bahnhof Marchegg

ÖBB Infra (2015), Informationsblatt Umbau Bahnhof Marchegg, ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.), Wien

ÖBB Infra (2013): Projekt-Information Streckenausbau Wien-Bratislava, ÖBB-Infrastruktur AG (Hrsg.), Wien

2.7 Problemstellen des Rad- und Fußverkehrs

2.7.1 Problemstellen des Fußverkehrs

Befragung von Bürger_innen in Marchegg am: 15.10.15 und 07.11.15

2.7.2 Problemstellen des Radverkehrs

Bing Maps. <https://www.bing.com/maps>, 01.11.2015

IMPRESSUM

VERFASSERINNEN

GRUPPE 5

Julian Behmer, BA (0903341)

Maximilian Hejda (1148561)

Denise Lamp (1226160)

Denise Latzer (1225057)

Vincent Linsmeier (1006116)

Betreuungsteam TU Wien, Department für Raumplanung

Arnold Faller, Digital Architecture and Planning

Gerlinde Gutheil-Knopp-Kirchwald, Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik

Bardo Hörl, Verkehrssystemplanung

Helena Linzer, Örtliche Raumplanung

Werner Tschirk, Örtliche Raumplanung

in Zusammenarbeit mit

Edwin Hanak, Regionalberater NÖ. Regional. GmbH

Gernot Haupt, Bürgermeister von Marchegg



Technische
Universität Wien
Department für Raumplanung
Vienna University of Technology
Department of Spatial Planning