



BESTANDSANALYSE

VERKEHRSORGANISATION

STADTGEMEINDE MARCHEGG

P2 | Räumliche Entwicklungsplanung
November 2015
Gruppe 6

1. Verkehrsorganisation Marchegg

In der folgenden Analyse wird die Verkehrsorganisation in Marchegg bearbeitet. Diese soll zunächst einen Überblick über den motorisierten Individualverkehr in, als auch um Marchegg geben.

Zu Beginn wird die Straßenhierarchie auf unterschiedlichen Ebenen dargestellt. Daraufhin geht es von der überregionalen Ebene immer weiter ins Detail bis zur regionalen und schließlich bis in die örtliche Ebene.

Außerdem werden die unterschiedlichen Verkehrsregelungen in den einzelnen Ortsgebieten von Marchegg-Stadt, der Bahnhofsiedlung und der Katastralgemeinde Breitensee bearbeitet. Dafür ist es notwendig Kennzahlen bezüglich der Verkehrsstärke zu ermitteln, denn für uns als PlanerInnen ist es von großer Bedeutung, ob die Verkehrssicherheit eines Ortes gewährleistet ist oder nicht. Dies lässt sich unter anderem durch die Verkehrsstärke beurteilen. Ist diese beispielsweise ohnehin niedrig und werden selten Unfälle vermerkt, kann man im ersten

Schritt annehmen, dass die Sicherheit von Seiten des Verkehrs gewährleistet ist. Da keine bestehenden Daten von der Gemeinde Marchegg zur Verfügung stehen, werden diese mittels einer Verkehrszählung selbst erhoben und ausgearbeitet.

Die Zusammensetzung des fließenden Verkehrs wird gleichzeitig mit der Verkehrsstärke erhoben, also wie groß der Anteil des PKWs, des LKWs und anderen Verkehrsarten ist.

Im Anschluss an die Auswertungen der Verkehrserhebungen folgt die Auseinandersetzung mit dem ruhenden Verkehr in Marchegg. Dabei wird einerseits auf Park- und Halteverbote und jegliche andere Abstellplatzregelungen im öffentlichen Raum geachtet, andererseits wird detaillierter auf die Bereiche Bahnhof und Schloss eingegangen, indem deren Abstellflächen näher beschrieben werden. Es wird unter anderem auch auf die Auslastung der Abstellplätze geachtet. In diesem Abschnitt fließen großteils eigene Wahrnehmungen und Beobachtungen ein.



1	VERKEHRSORGANISATION MARCHEGG	5
1.2	FUNKTIONALE GLIEDERUNG DES STRAßENNETZES	8
1.2	REGIONALER STRAßENVERKEHR	8
1.2.2	STRAßENHIERARCHIE	9
1.2.3.	LOKALER MIV - STRAßENHIERARCHIE	10
1.2.3.1	LOKALER MIV - STRAßENHIERARCHIE MARCHEGG-STADT	11
1.2.3.2	LOKALER MIV - STRAßENHIERARCHIE FÜNFHAUS; MARCHEGG BAHNHOF	12
1.2.3.3	LOKALER MIV - STRAßENHIERARCHIE BREITENSEE	13
1.3	NUTZUNGEN MIT SCHWER- UND LIEFERVERKEHR, SCHWERVERKEHRSVERBOT	14
1.4	RUHENDER VERKEHR	15
1.4.1	RUHENDER VERKEHR SCHLOSS MARCHEGG	16
1.4.2	RUHENDER VERKEHR BAHNHOF	17
1.4.3	PARK- UND HALTEVERBOT	18
1.5	FLIESSENDER VERKEHR	19
1.5.1	VERKEHRSTÄRKE ZÄHLPUNKTE	20
1.5.2	VERKEHRSTÄRKE	21
1.5.3	VERKEHRSTÄRKE ZÄHLUNGEN	22
1.5.4	ZUSAMMENSETZUNG DES FLIESSENDEN VERKEHRS	24
1.6	ABBILDUNGS-, QUELLENVERZEICHNIS	25

1.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

1.2.1 Regionaler Straßenverkehr

Obwohl die Gemeinde Marchegg etwas abgelegen im Osten Niederösterreichs liegt, ist sie hervorragend mit dem Auto zu erreichen. Die wichtigsten Verkehrsbeziehungen von Marchegg sind auf einem Blick gut erkennbar.

Im Südosten liegen die internationalen Verbindungen der B9 und B61 in die Slowakei, im Süden die Verbindung zum Knoten der Ostautobahn Richtung Wien und im Westen die Anbindung nach Gänserndorf, über die B8.

Dank der durchgehenden Verbindungen mit Bundesstraßen und Autobahnen ist Marchegg von der Hauptstadt Wien in nur etwa 56 Minuten erreichbar.

Mit der geplanten S8, die in der Abbildung 1 zu sehen ist, wird die Verbindung nach Wien in Zukunft noch mehr verbessert. Die Verkehrsfreigabe der S8 soll voraussichtlich im Jahr 2019 erfolgen.

Der Weg von Marchegg nach Bratislava wird vom Routenplaner mit etwa 35 Minuten, nach Gänserndorf mit 27 Minuten und nach Hainburg mit ca. 18 Minuten angegeben. Allerdings können sich die Fahrtenzeiten, aufgrund der variierenden Verkehrsstärken, zu bestimmten Tageszeiten stark erhöhen.



Abb. 1: Regionaler Straßenverkehr

von	nach	Strecken	Fahrzeit
Marchegg	Wien	52 - 64 km	51 - 56 min
	Gänserndorf	22 - 27 km	23 - 27 min
	Hainburg	17 km	17 min
	Bratislava	33 km	34 min

Abb. 2: Entfernung von Marchegg zu wichtigen Zielen
Quelle: Google Maps

Legende

- Staatsgrenze
- B** Landesstraße B
- Landesstraße L5
- A** Autobahn
- S** Schnellstraße 8 in Planung
- ➔ MIV - Verbindung in die Slowakei

1.2.2 Straßenhierarchie Überblick

Die regionale Karte, welche in Abbildung 3 zu finden ist, bietet einen Überblick der verschiedenen Straßentypen in dem Analysegebiet.

Die Hauptverkehrsstraßen bestehen aus der Landesstraße L und der Landesstraße B.

Die Landesstraße B war früher eine Bundesstraße, die Zuständigkeit ist allerdings zu den Ländern übergegangen. Des Wei-

teren werden die Sammelstraßen und die Erschließungsstraßen dargestellt.

Zusätzlich erkennt man in der Karte aus Abbildung 3, wohin die jeweiligen Straßen hinführen. Wichtig zu erwähnen wäre noch, dass es im regionalen Verkehrsbereich keine Verbindung zum Nachbarland, der Slowakei, gibt.

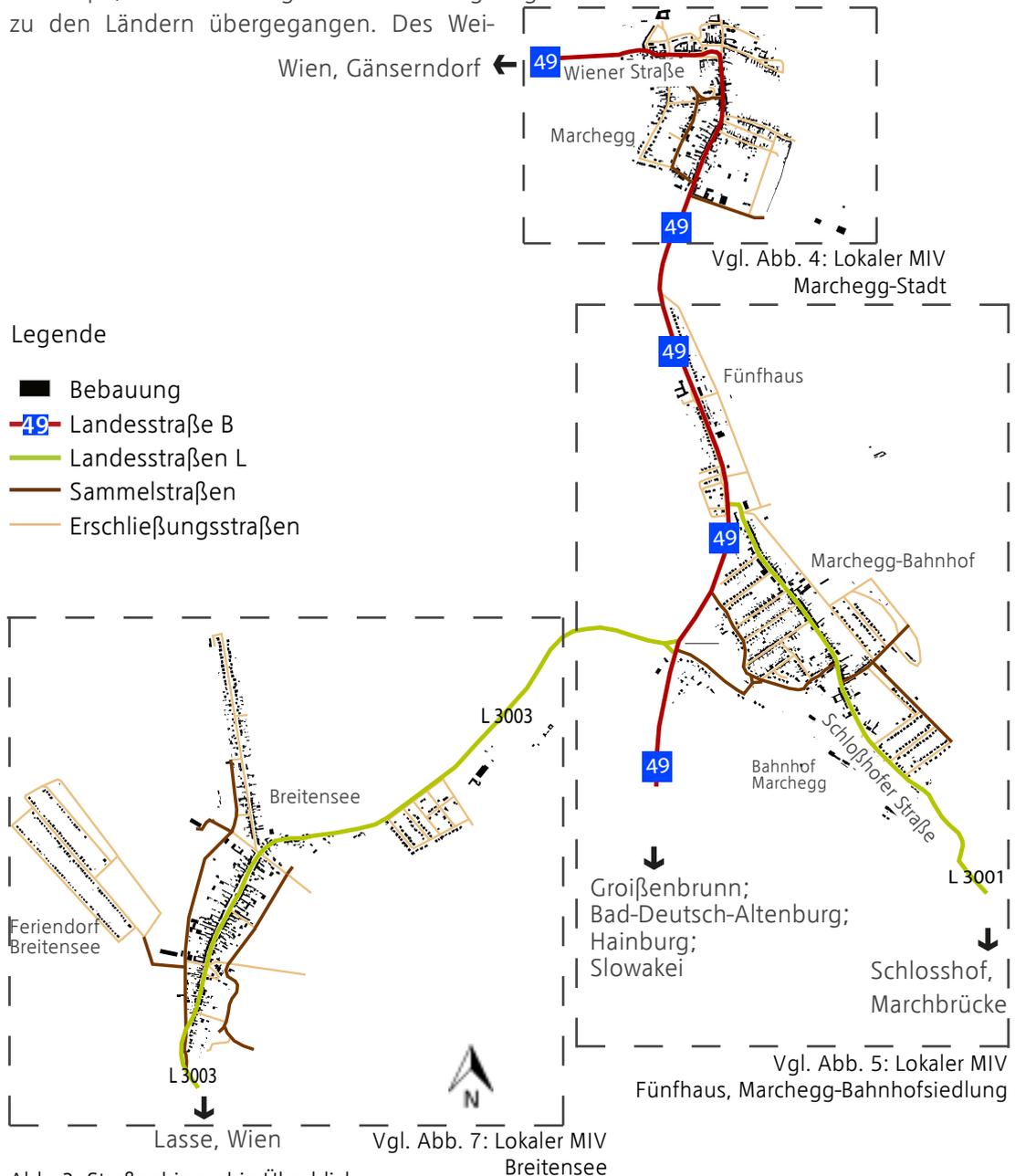


Abb. 3: Straßenhierarchie Überblick

1.2.3 Lokaler MIV - Straßenhierarchie

Die Stadt Marchegg gilt als regionaler Verkehrsknotenpunkt des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die meistbefahrene Straße ist die Landesstraße B49, welche entlang der Staatsgrenze zur Slowakei verläuft. Die Landesstraße beginnt bei der Donau, überquert diese, verläuft zunächst durch das Marchfeld, dann durch das Weinviertel und endet schließlich in Niederösterreich nördlich von Marchegg, kurz vor der Staatsgrenze zu Tschechien.

Die Landesstraße L3001, welche direkt zum Bahnhof und auch zum Sportplatz führt, ist ebenfalls stark befahren. Beim Verlassen der Stadt über die Bahnhofsiedlung führt diese zum Beispiel zum naheliegenden, gern besuchten Schlosshof (siehe Abbildung 5).

Die L3003 ist vor allem für die BewohnerInnen Breitensees von großer Bedeutung, da es die einzige Verbindung zu den anderen Stadtteilen und auch die einzige Straße ist, welche aus Breitensee hinaus führt.

Prinzipiell ist die Stadt Marchegg für den MIV gut erschlossen, denn man kommt als AutofahrerIn überall gut und einfach hin.

Die Altstadt ist historisch bedingt vom Westen durch das alte Wienertor oder vom Süden befahrbar.

Als Innenstadt haben wir das gesamte Gebiet innerhalb der alten Stadtmauer definiert, welches auf der Abbildung 4 zu sehen ist. In der Innenstadt wird der Hauptplatz durch die Hauptstraße geteilt. Diese ist die Hauptschlagader der Stadt, an die das restliche Straßennetz gebunden ist. Außerdem findet die Hauptverkehrsfrequenz entlang der Hauptstraße statt, wohingegen die Erschließungs- und Sammelstraßen eher in sel-

tenen Fällen, wie beispielsweise als Zufahrt zum Wohnhaus, genutzt werden.

Aus den folgenden drei Karten, in den Abbildungen 4, 5 und 7, kann man herauslesen, dass es nur sehr wenige Sackgassen in den einzelnen Stadtteilen gibt. Diese zwingen die AutofahrerInnen jedoch zu keinen Umwegen.

In der gesamten Gemeinde Marchegg befindet sich nur eine einzige Einbahnstraße. Diese wurde am Hauptplatz, in der Gasse vor dem Rathaus positioniert (siehe Abbildung 4).

Das Analysegebiet weist viele unterschiedliche Geschwindigkeitsbeschränkungen auf. Im Stadtzentrum herrscht eine 50er Zone (siehe Abbildung 4). Diese ändert sich sobald man Richtung Fünfhaus fährt, da dieser Bereich auf 70km/h beschränkt ist (siehe Abbildung 4 und 5).

Bei der Schule gibt es einen Abschnitt, in welchem die Begrenzung auf 50km/h sinkt (siehe Abbildung 5).

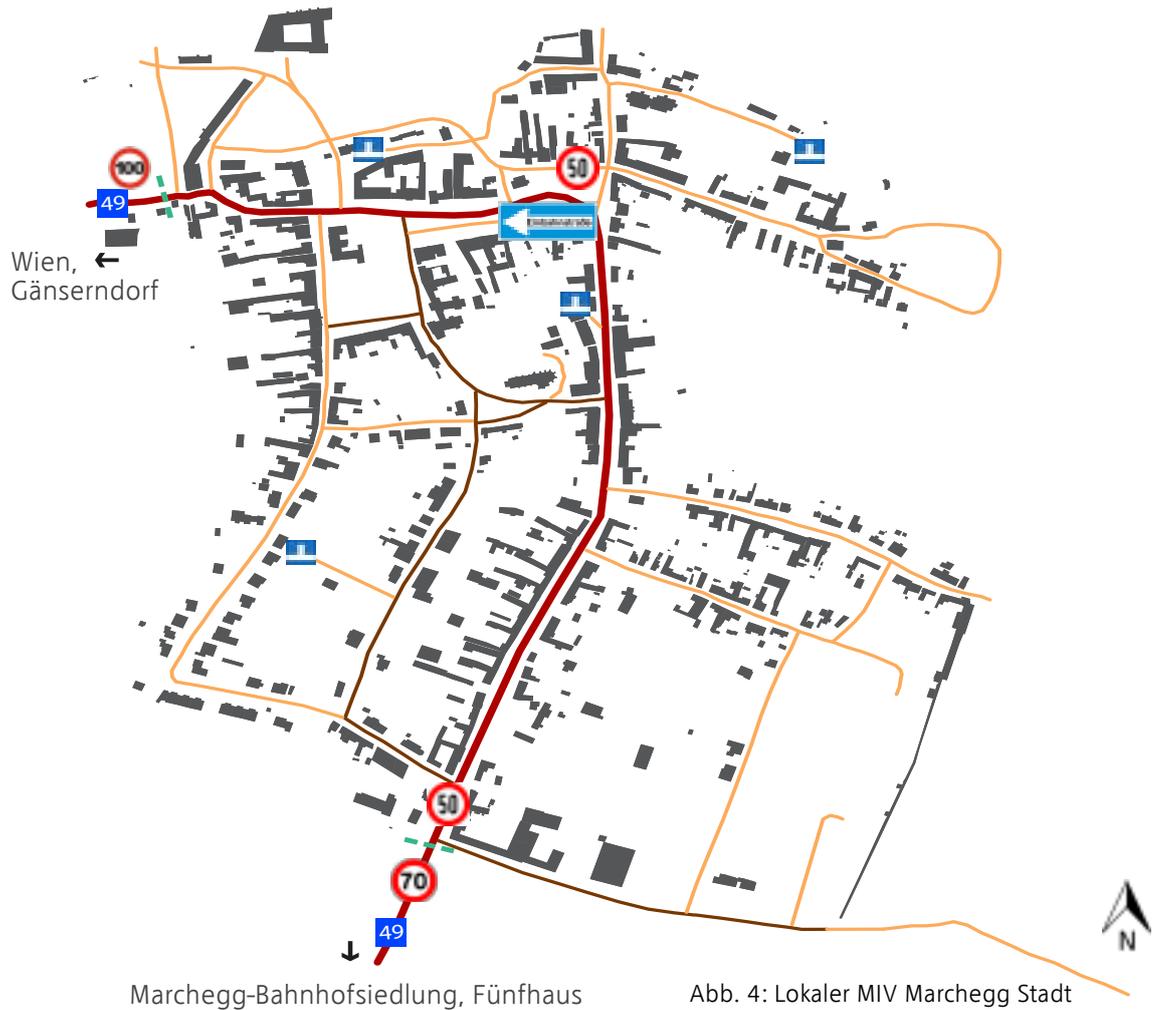
Beim Erkunden der Stadt fiel auf, dass in den Bereichen der 50er Zonen oftmals Schutzwege fehlen.

Da die Verkehrsstärke, verglichen mit dem Niederösterreich-Durchschnitt, gering ist, sind Schutzwege nicht unbedingt an jeder Querungsmöglichkeit notwendig. Der Mangel ist jedoch als Schwachpunkt zu sehen.

Wie der Abbildung 5 und der Abbildung 7 zu entnehmen ist, sind das Feriendorf und die Abstellfläche des Bahnhofes die einzigen Bereiche, in welchen eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 10 km/h herrscht.

1.2.3.1 Lokaler MIV - Straßenhierarchie Marchegg-Stadt

Marchegg-Stadt



Marchegg-Bahnhofsiedlung, Fünfhaus

Abb. 4: Lokaler MIV Marchegg Stadt

Legende

-  Bebauung
-  Landesstraße B
-  Sammelstraßen
-  Erschließungsstraßen
-  Geschwindigkeitsbeschränkung 70
-  Sackgassen
-  Einbahnstraße
-  Geschwindigkeitsbeschränkungsgrenze

1.2.3.2 Lokaler MIV - Straßenhierarchie Fünfhaus; Marchegg-Bahnhof

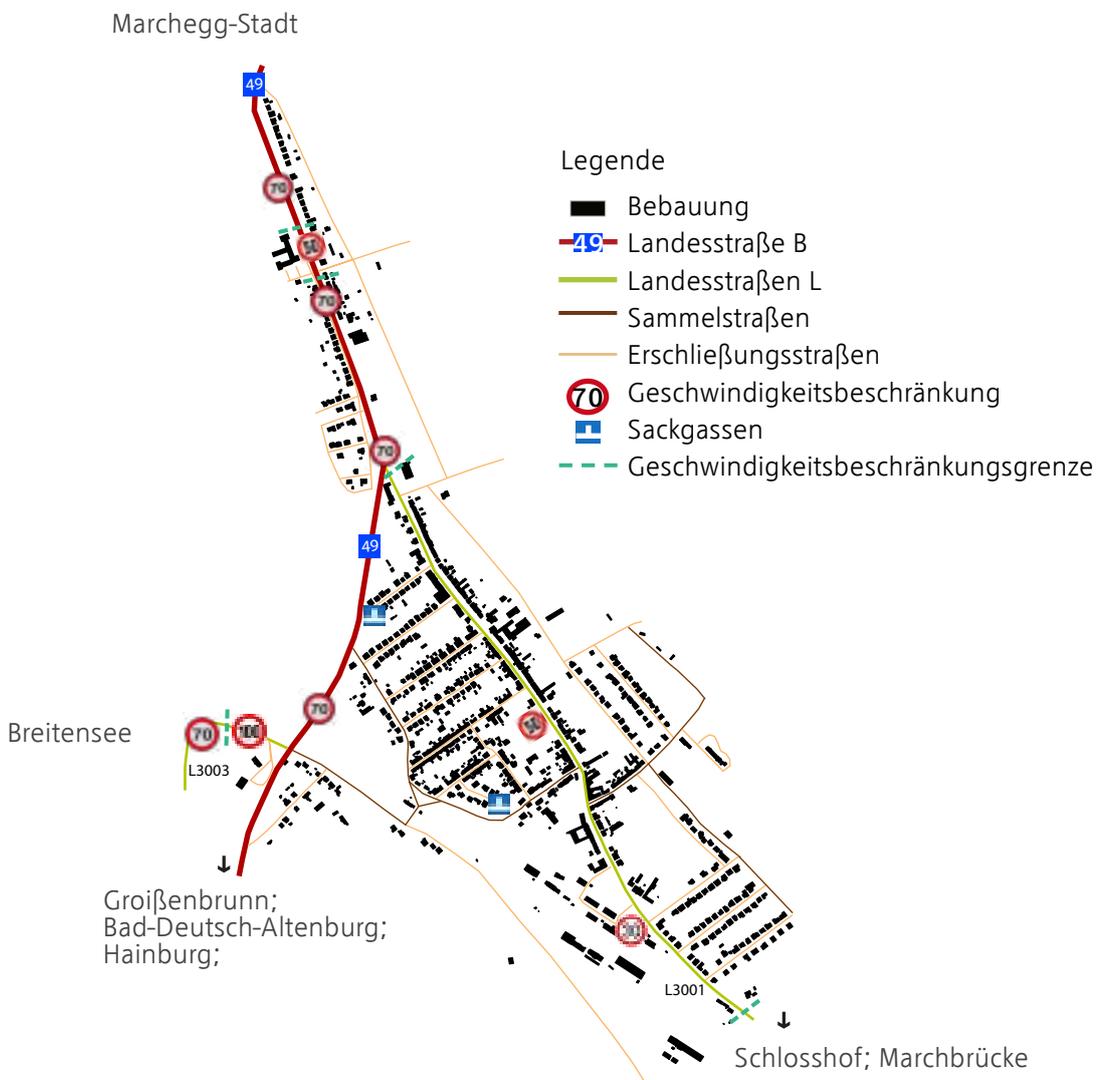


Abb. 5: Lokaler MIV Fünfhaus; Marchegg-Bahnhof



Abb. 6: Geschwindigkeits-beschränkung in Fünfhaus

1.2.3.3 Lokaler MIV - Straßenhierarchie Breitensee

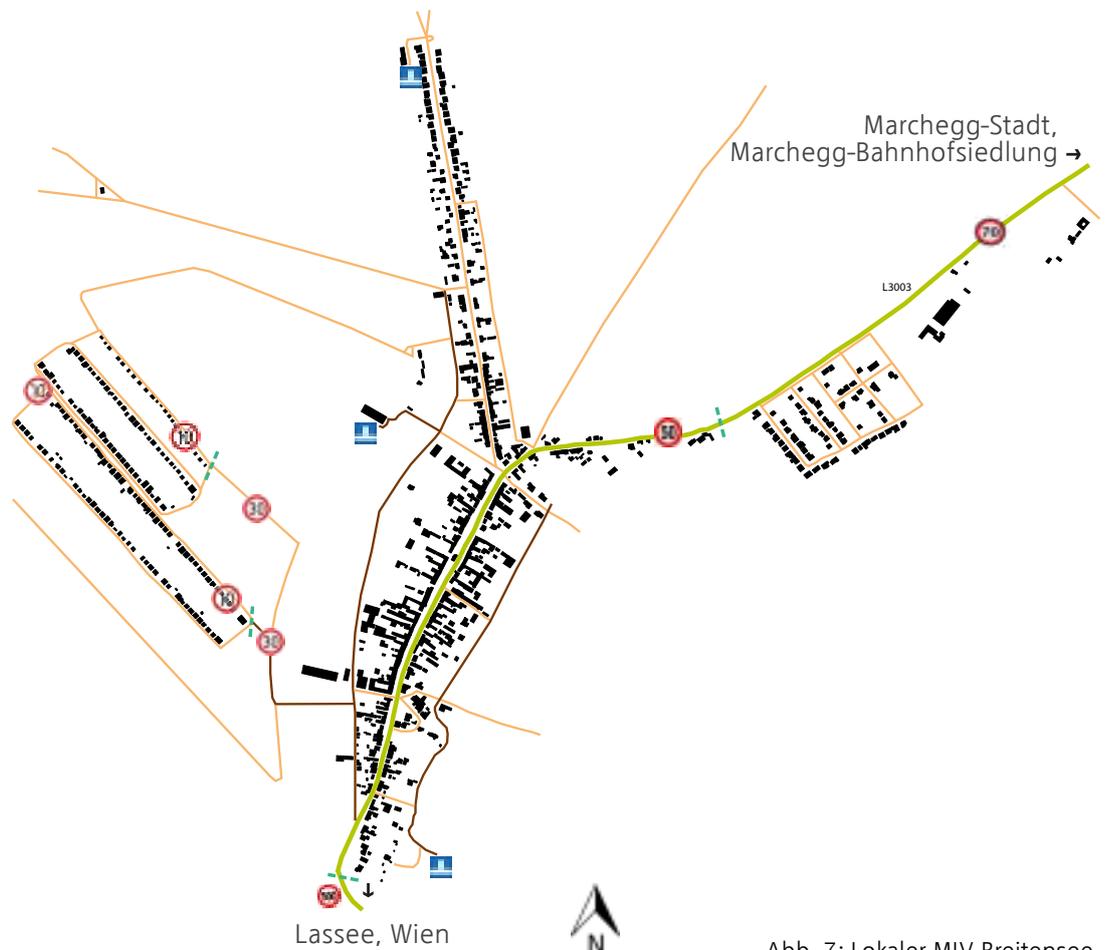


Abb. 7: Lokaler MIV Breitensee



Abb. 8: Geschwindigkeitsbeschränkung im Feriendorf

Legende

- Bebauung
- Landesstraße L
- Sammelstraßen
- Erschließungsstraßen
- 70 Geschwindigkeitsbeschränkung
- Sackgasse
- Geschwindigkeitsbeschränkungsgrenze

1.3 Nutzungen mit Schwer- und Lieferverkehr, Schwerverkehrsverbot

Der Wirtschaftsverkehr setzt sich aus dem Schwer- und Lieferverkehr zusammen. In Marchegg überwiegt der Lieferverkehr und der Schwerverkehr beschränkt sich großteils auf den Durchzugsverkehr. In Marchegg gibt es für Lastkraftwagen bloß ein generelles Fahrverbot. Dieses befindet sich westlich vom Bahnhof, in der Breitenseer Straße. In der Stadt fahren die LKWs direkt durch das Ortszentrum, der Hauptstraße entlang. Aufgrund des geringen LKW-Aufkommens sind keine Umfahrungsstraßen notwendig, welche den Verkehr aus dem Stadtkern lenken würden. Das Verkehrsaufkommen von Lastkraftwagen in Marchegg ist vor allem in den frühen Morgenstunden hoch und ist zum

Teil auf die Zulieferung zu den Betrieben im Ortskern zurückzuführen. Einen weiteren Anteil machen die ausländischen LKWs aus, welche durch Marchegg fahren, um die Autobahn zu vermeiden. Auffällig dabei ist, dass der Großteil davon slowakische Kennzeichen besitzt. Ein Grund dafür könnte beispielsweise das Einsparen der Autobahngebühr sein. Bei den verkehrsinduzierenden Nutzungen sind in erster Linie die großen Nahversorger, wie zum Beispiel „Billa“ und „Penny Markt“ zu erwähnen, welche täglich beliefert werden.



Abb. 9: Geschwindigkeitsbeschränkung und Schwerverkehrsverbot



Abb. 10: Verkehrsrelevante Nutzungen und Schwerverkehrsverbot in Marchegg

1.4 Ruhender Verkehr

Betrachtet man in Marchegg den ruhenden Verkehr, erkennt man, dass dieser sehr überschaubar ist. Man findet nur wenige Verkehrsschilder, welche Regelungen für das Abstellen von Fahrzeugen betreffen.

Im Grunde sind die Abstellplätze folgendermaßen geregelt: an breiteren Straßen kann man Fahrzeuge beidseitig, also sowohl an der rechten als auch der linken Straßenseite, abstellen, bei schmalere Straßenstücken nur einseitig.

In der Nähe der Polizei findet sich eine Kurzparkzone. Diese diente einem Geschäft, welches nicht mehr vorhanden ist, die Kurzparkzone jedoch wurde nicht mehr abgeschafft. Wenige Abstellflächen sind in der Nähe des Schlosses zu finden.

Signifikant ist, dass das Angebot überhaupt nicht ausgelastet ist. Dabei stellt sich die Frage, ob man den Abstellraum nicht anders nutzen könnte.

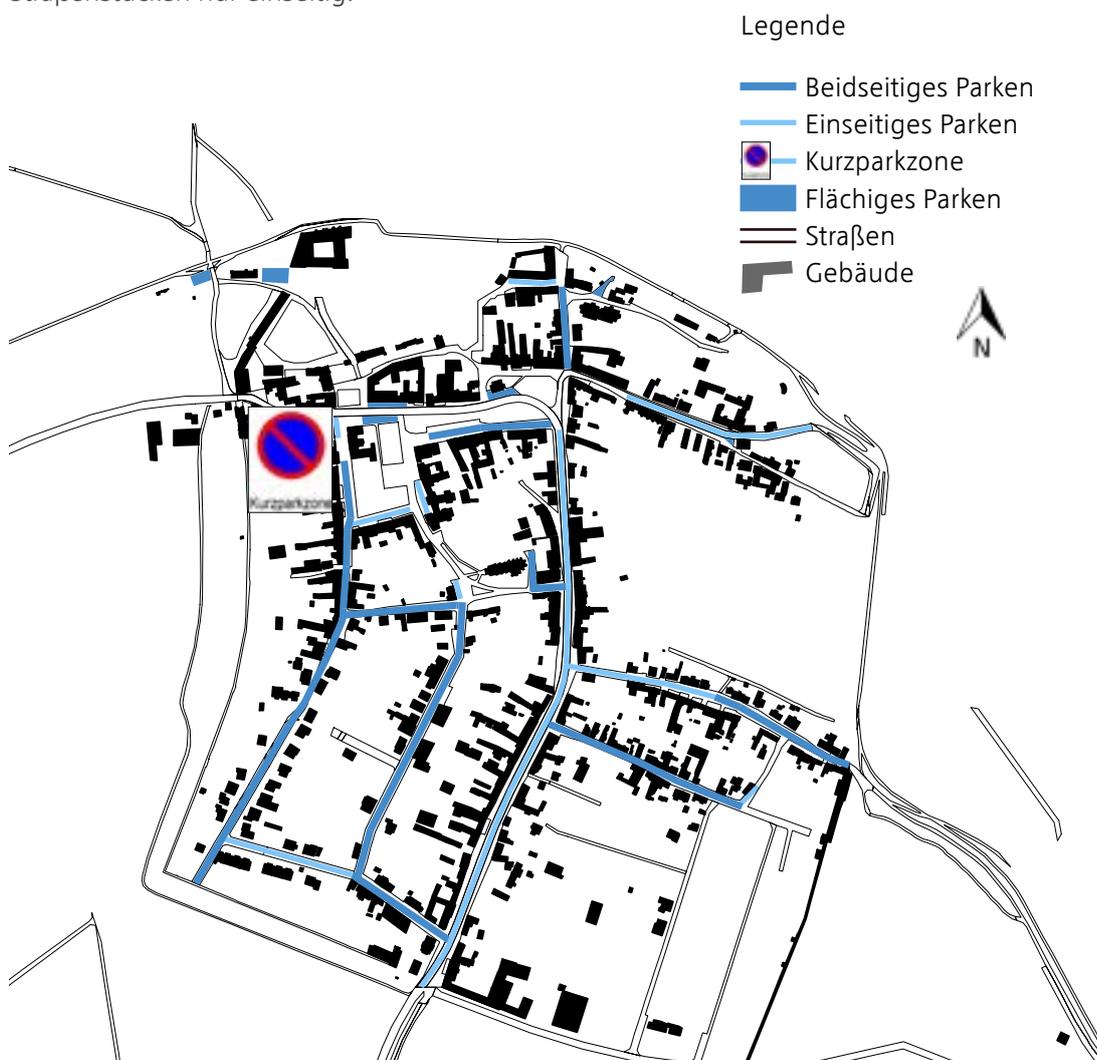


Abb. 11: mögliche Flächen zum Abstellen von Fahrzeugen im öffentlichen Raum

1.4.1 Ruhender Verkehr Schloss Marchegg



Abb. 12: Abstellplätze bei der Polizei

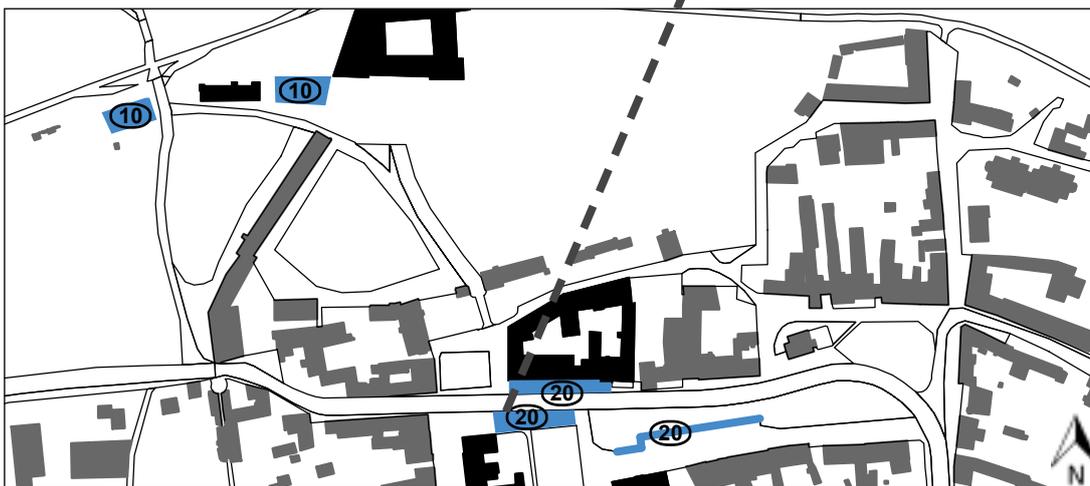


Abb. 13: Parken im Bereich Schloss und Zentrum

Das Schloss mit seinem umliegenden Areal ist vor allem im Sommer eine gerne besuchte Sehenswürdigkeit. Viele der BesucherInnen reisen mit dem Auto an, wofür ausreichend Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrzeugen vorhanden sein müssen. Zählt man alle Abstellmöglichkeiten in der Nähe des Schlosses zusammen, kommt man auf in etwa auf 60 Parkplätze.

Diese setzen sich aus den folgenden zusammen: In etwa 10 direkt beim Schloss,

10 neben dem Meierhof, 20 vor dem Gasthaus und 20 gegenüber dem Gasthaus bei der Polizeistation. Diese Areale sind der Abbildung 13 zu entnehmen. Beachtet man zusätzlich die ca. 20 Abstellplätze vor dem Rathaus, kommt man auf in etwa 80 Abstellmöglichkeiten in Schlossnähe. Wie in der Abbildung 12 zu sehen ist, sind es senkrechte Abstellplätze. Bloß vor dem Rathaus gibt es auch wenige Querparkmöglichkeiten.

1.4.2. Ruhender Verkehr Bahnhof



Abb. 14: neu geplante Park and Ride Anlage beim Bahnhof



Abb. 15: Parken im Bereich Bahnhof

Im Bereich des Bahnhofes stehen derzeit in etwa 120 Abstellmöglichkeiten für PendlerInnen zur Verfügung. Diese 120 Stellplätze sind zum senkrechten Parken vorgesehen und tagsüber voll ausgelastet. Dabei muss jedoch beachtet werden, dass ein Teil dieser Möglichkeiten zum Abstellen von Fahrzeugen willkürlich gewählt werden, wie beispielsweise auf einer Wiese, ohne festen Untergrund. Zu diesen, in der Abbildung 15 zu sehenden Abstellplätzen, kommen 16 Fahrradabstellplätze, wovon

sechs für Leihfahrräder direkt am Bahnhof vorgesehen sind.

Diese Fläche liegt nicht im Eigentum der ÖBB.

Der Bahnhof befindet sich derzeit im Umbau. Es ist eine neue Abstellfläche für PendlerInnen geplant, genauer eine betonierte Park and Ride Anlage. Diese wird zukünftig 150 Abstellplätze für Autos und 50 Fahrradabstellplätze zur Verfügung stellen. In der Abbildung 15 ist diese geplante Fläche mit Punkten umrandet.

1.4.3 Park- und Halteverbote



Abb. 16: Park- & Halteverbote
Marchegg-Stadt

In der Bahnhofsiedlung sind insgesamt sechs Park- und Halteverbote zu finden. Diese sind der rechts befindlichen Karte zu entnehmen. Die Park- und Halteverbote befinden sich einerseits an schmäleren Straßenabschnitten, bei welchen ein beidseitiges Abstellen von Fahrzeugen nicht möglich ist. Andererseits in Bereichen von öffentlichen Einrichtungen und Dienstleistungen, wo der Platz freigehalten werden soll.

In der links stehenden Karte sind die Park- und Halteverbote für die Altstadt von Marchegg dargestellt. Davon gibt es bloß eines. Die Straße, in welcher dieses Verbot zu finden ist, ist ziemlich schmal. Hinzu kommt noch eine Kurve.

Aufgrund dieser unübersichtlichen Situation wurde an dieser Stelle ein Park- und Halteverbotsschild platziert.

Legende

 Bereich des Park- & Halteverbotes



Abb. 17 Park- & Halteverbote Marchegg-Bahnhofsiedlung

1.5 Fließender Verkehr

Die Verkehrsstärke spielt in jeder Gemeinde eine sehr große Rolle. Somit war es auch hier notwendig eine Verkehrszählung durchzuführen, um dadurch erforderliche Maßnahmen für die Zukunft setzen zu können.

Die nebenstehende Karte zeigt an welchen Punkten unsere Daten erhoben wurden.

Der erste Zählpunkt wurde gewählt, weil sich an diesem drei wichtige Verbindungen befinden. Zum einen die Abzweigung zum Bahnhof, zum anderen kann man gut erheben, wie viele in etwa nach Marchegg einpendeln und wie viele Marchegg verlassen, um an ihren Arbeitsplatz zu gelangen.

Der zweite Zählpunkt gibt einen guten Überblick über die drei Stadtkerne, die Marchegg kennzeichnen. An diesem ist gut zu erkennen, wie viele in Richtung Altstadt fahren, wie viele zum Bahnhofsiedlung und wie viele in Richtung Breitensee fahren.

Unseren dritten Standort haben wir gewählt, um in etwa die wichtigsten Destinationen innerhalb der Altstadt ausfindig zu machen. Dieser befindet sich nämlich bei einem der „Einfahrtstore“ nach Marchegg-Stadt, dem „Wiener Tor“ direkt im Zentrum. An diesem Punkt konnte man ziemlich gut einschätzen, welche der Fahrzeuge die Stadt bloß als Durchzugsort nutzen und welche eine Zeit in der Stadt verweilen, um beispielsweise Bersorgungen zu tätigen.

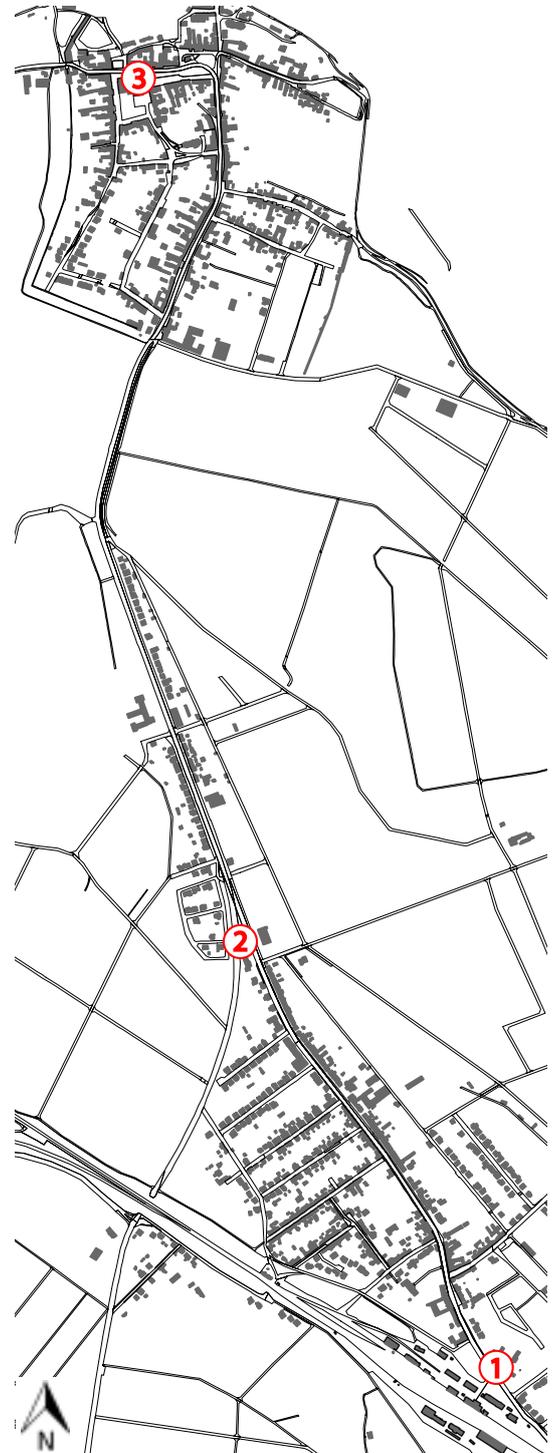


Abb. 18: Zählstellen zur Ermittlung der Verkehrsstärke

1.5.1 Verkehrsstärke Zählpunkte

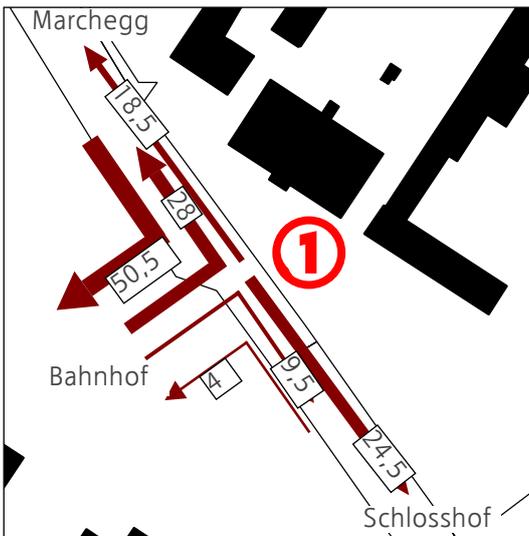


Abb. 19: Zählstelle 1, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 07:00 - 8:00

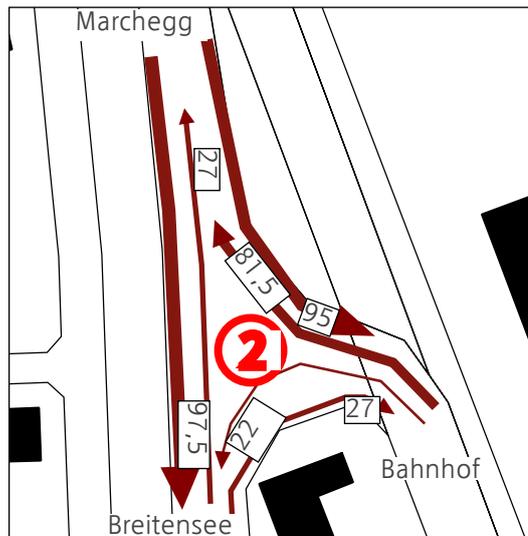


Abb. 20: Zählstelle 2, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 07:00 - 8:00

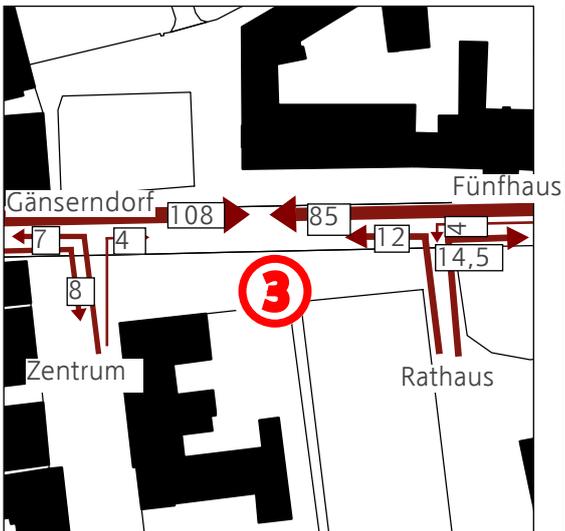


Abb. 21: Zählstelle 3, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 07:00 - 8:00

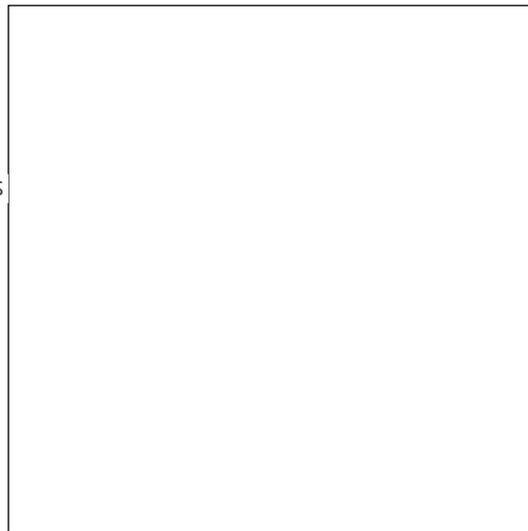


Abb. 22: Verkehrsstärke am Zählpunkt 3

1.5.2 Verkehrsstärke

Die Zählungen wurden am Montag, den 19.10.2015, zur Stoßzeit in der Früh um 07:00 Uhr und zu Mittag, um 13:00 Uhr durchgeführt. Bei der ersten Zählung war das Wetter heiter. Aufgrund des herannahenden Herbstes war es etwas kühler und mit der Zeit kam ein wenig die Sonne heraus. Bei der zweiten Zählung war es bewölkt und später fing es während der zweiten Zählung an zu regnen.

Bei unseren Verkehrszählungen ist herausgekommen, dass die Verkehrsstärke an den verschiedenen Zählpunkten sehr unterschiedlich ist. Der Unterschied liegt zwischen 200 und 500 Autos in der Stunde. Diese Zahlen verdeutlichen, dass ein Vergleich und somit ein durchschnittliche Verkehrsstärke für ganz Marchegg einen ziemlich verfälschten Wert ergeben würde.

Am Zählpunkt 1 haben wir durchschnittlich 200 Fahrzeuge in der Stunde festgehalten, am 2. Zählpunkt waren es in etwa 720 und am 3. knapp unter 500 Fahrzeuge in der Stunde.

Laut „Lärmschutz für Österreich“ herrscht keine erhöhte Lärmbelastigung im Raum Marchegg, was vor allem in der Altstadt erkennbar ist.



Abb. 23: Verkehrsraum Marchegg



Abb. 25: Zählpunkt 3, Verkehrsstärke



Abb. 24: Zählpunkt 1, Verkehrsstärke



Abb. 26: Verkehrsraum im Bereich der Schule

1.5.3 Verkehrsstärke Zählungen

ZÄHLPUNKT 1

	PKW/h	LKW/h	Fahrrad/h	Bus/h	Traktor/h
Marchegg -> Bahnhofssiedlung	43	2	4	1	0
Marchegg -> Schlosshof	19	2	3	0	0
Schlosshof -> Bahnhofssiedlung	4	0	0	0	0
Schlosshof -> Marchegg	12	3	1	0	0
Bahnhofssiedlung -> Marchegg	25	0	0	2	0
Bahnhofssiedlung -> Schlosshof	8	0	0	1	0

Abb. 27: Zählpunkt 1, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 07:00 - 08:00

ZÄHLPUNKT 2

	PKW/h	LKW/h	Fahrrad/h	Bus/h	Traktor/h
Marchegg -> Breitensee	79	8	1	0	2
Marchegg -> Bahnhofssiedlung	89	3	0	0	0
Breitensee -> Marchegg	25	1	0	0	0
Breitensee -> Bahnhofssiedlung	25	1	0	0	0
Bahnhofssiedlung -> Marchegg	79	1	1	0	0
Bahnhofssiedlung -> Breitensee	17	2	0	0	1

Abb. 28: Zählpunkt 2, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 07:00 - 08:00

ZÄHLPUNKT 3

	PKW/h	LKW/h	Fahrrad/h	Bus/h	Traktor/h
Gänserndorf -> Fünfhaus	82	13	0	0	0
Gänserndorf -> Zentrum	8	0	0	0	0
Fünfhaus -> Gänserndorf	73	6	0	0	0
Fünfhaus -> Rathaus	4	0	0	0	0
Zentrum -> Gänserndorf	7	0	0	0	0
Zentrum -> Fünfhaus	4	0	0	0	0
Rathaus -> Gänserndorf	12	0	0	0	0
Rathaus -> Fünfhaus	13	0	0	1	0

Abb. 29: Zählpunkt 3, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 07:00 - 08:00

ZÄHLPUNKT 1

	PKW/h	LKW/h	Fahrrad/h	Bus/h	Traktor/h
Marchegg -> Bahnhofsiedlung	13	0	0	1	0
Marchegg -> Schlosshof	11	6	1	0	0
Schlosshof -> Bahnhofsiedlung	1	0	0	0	0
Schlosshof -> Marchegg	14	3	1	2	0
Bahnhofsiedlung -> Marchegg	10	0	0	1	0
Bahnhofsiedlung -> Schlosshof	0	0	0	0	0

Abb. 30: Zählpunkt 1, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 13:00 - 14:00

ZÄHLPUNKT 2

	PKW/h	LKW/h	Fahrrad/h	Bus/h	Traktor/h
Marchegg -> Breitensee	71	5	0	0	2
Marchegg -> Bahnhofsiedlung	53	0	3	0	1
Breitensee -> Marchegg	65	10	0	0	1
Breitensee -> Bahnhofsiedlung	22	0	0	0	1
Bahnhofsiedlung -> Marchegg	56	2	3	0	1
Bahnhofsiedlung -> Breitensee	21	1	0	0	0

Abb. 31: Zählpunkt 2, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 13:00 - 14:00

ZÄHLPUNKT 3

	PKW/h	LKW/h	Fahrrad/h	Bus/h	Traktor/h
Gänserndorf -> Fünfhaus	61	5	0	0	4
Gänserndorf -> Zentrum	1	0	0	0	1
Fünfhaus -> Gänserndorf	77	11	0	1	3
Fünfhaus -> Rathaus	2	0	0	0	0
Zentrum -> Gänserndorf	4	0	0	0	0
Zentrum -> Fünfhaus	1	0	0	0	0
Rathaus -> Gänserndorf	7	0	0	0	0
Rathaus -> Fünfhaus	8	0	0	1	0

Abb. 32: Zählpunkt 3, Verkehrsstärke, 19.10.2015, 13:00 - 14:00

1.5.4 Zusammensetzung des fließenden Verkehrs

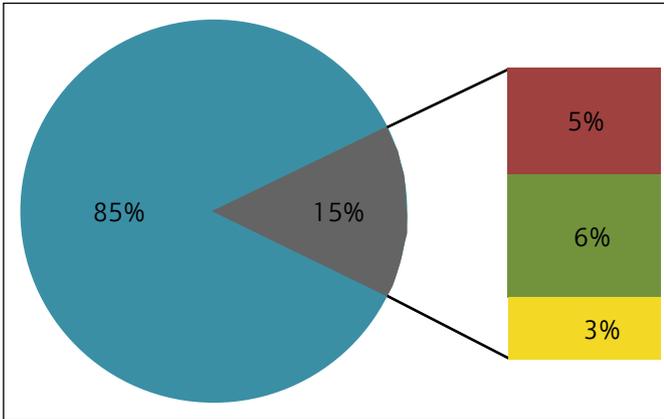


Abb. 33: Zählpunkt1, Zusammensetzung fließender Verkehr, 19.10.2015, 07:00 - 08:00

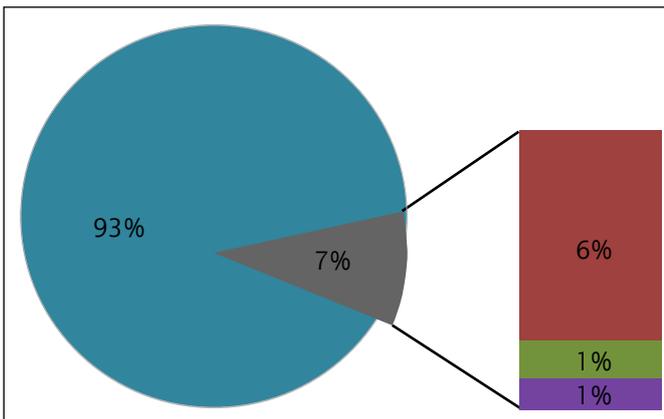


Abb. 34: Zählpunkt2, Zusammensetzung fließender Verkehr, 19.10.2015, 07:00 - 08:00

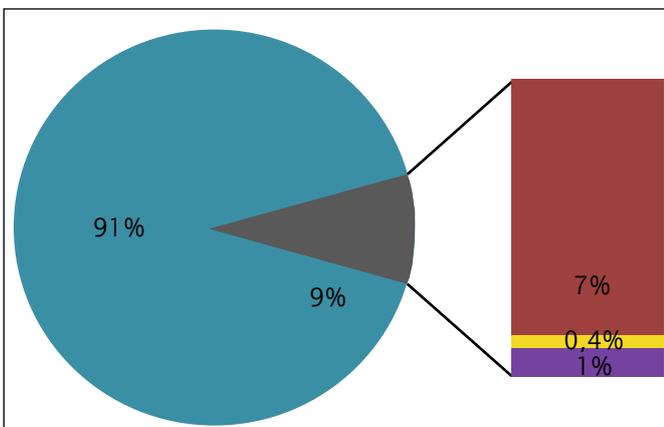


Abb. 35: Zählpunkt3, Zusammensetzung fließender Verkehr, 19.10.2015, 07:00 - 08:00

Den nebenstehenden Grafiken ist zu entnehmen, dass der PKW den größten Anteil am Individualverkehr in Marchegg ausmacht. An allen drei Zählpunkten beträgt dieser weit mehr als 80 Prozent. Die restlichen Verkehrsarten nehmen bloß 7,9 und 15 Prozent des Gesamtverkehrs ein. Demnach folgt dem PKW mit einem weiten Sprung der LKW mit weniger als 10 Prozent je Zählpunkt, was verglichen mit dem Anteil in gesamt Niederösterreich sehr gering ist. Darauf folgen das Fahrrad, der Bus, und der Traktor mit den geringsten Anteilen. Die zuletzt genannten Fahrzeuge waren jedoch nicht an allen drei Zählpunkten präsent, sondern flossen bloß an einer oder zwei Punkten in die Zählung mit ein.

Legende:

- PKW
- LKW
- Rad
- Bus
- Traktor

1.6 Abbildungs-, Quellenverzeichnis

Abbildung: 1 - Eigene Grafik - Quelle: asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/niederoesterreich/

Abbildung: 2 - Eigenes Foto

Abbildung: 3 - Eigene Grafik - Quelle: <http://www.marchegg.at/system/web/>

Abbildung: 4 - Eigene Grafik

Abbildung: 5 - Eigene Grafik

Abbildung: 6 - Eigenes Foto

Abbildung: 7 - Eigene Grafik

Abbildung: 8 - Eigenes Foto

Abbildung: 9 - Eigenes Foto

Abbildung: 10 - Eigene Grafik - Quelle: Informationen von dem Bürgermeister persönlich erhalten

Abbildung: 11 - Eigene Grafik

Abbildung: 12 - Eigenes Foto

Abbildung: 13 - Eigene Grafik

Abbildung: 14 - Eigenes Foto

Abbildung: 15 - Eigene Grafik - Quelle: www.bmvit.gv.at/verkehr/gesamtverkehr/ausbauplan/projekteOebbAsfinag/wien.pdf

Abbildung: 16 - Eigene Grafik

Abbildung: 17 - Eigene Grafik

Abbildung: 18 - Eigene Grafik

Abbildung: 19- Eigene Grafik

Abbildung: 20 - Eigene Grafik

Abbildung: 21 - Eigene Grafik

Abbildung: 22 - Eigenes Foto

Abbildung: 23 - Eigenes Foto

Abbildung: 24 - Eigene Foto

Abbildung: 25 - Eigenes Foto

Abbildung: 26- Eigenes Foto

Abbildung: 27 - Eigene Grafik

Abbildung: 28 - Eigene Grafik

Abbildung: 29 - Eigene Grafik

Abbildung: 30 - Eigene Grafik

Abbildung: 31 - Eigene Grafik

Abbildung 32 - Eigene Grafik

Abbildung: 33 - Eigene Grafik

Abbildung: 34 - Eigene Grafik

Abbildung: 35 - Eigene Grafik

Alle Karten sind genordet und maßstabslos.

IMPRESSUM

Verfasser_innen

GRUPPE 6

Julia Daraban | 1305407
Jovana Kremenovic | 1325310
Nadine Kelani | 1326753
Kerem Özgan | 1126106
Nancy Refaei | 1327278

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