



BESTANDSANALYSE **STADTGEMEINDE GROSS-ENZERSDORF** **VERKEHRSORGANISATION**

P2 | Räumliche Entwicklungsplanung
November 2019

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|------------|
| 8 Verkehrsorganisation | 403 |
| 8.1 Regionale Verkehrsanbindung | 404 |
| 8.1.1 Überregionales Verkehrsnetz | 404 |
| 8.1.2 Regionales Verkehrsnetz | 405 |
| 8.1.3 Erreichbarkeit von wichtigen Zentren | 406 |
| 8.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes | 409 |
| 8.2.1 Straßenhierarchie | 409 |
| 8.3 Verkehrsströme | 410 |
| 8.3.1 Verkehrsaufkommen und Verkehrsarten | 410 |
| 8.4 Verkehrsregelungen | 418 |
| 8.5 Ruhender Verkehr | 420 |
| 8.5.1 Stellplatzanlagen | 420 |
| 8.5.2 Stellplatzauslastung | 423 |
| 8.6 Wirtschaftsverkehr | 426 |
| 8.7 Fazit und Handlungsempfehlungen | 428 |
| 8.8 Abbildungen, Tabellen und Quellen | 429 |



8 Verkehrsorganisation

Im Zuge der Analysephase des P2-Projektes wurde sich in diesem Kapitel gezielt mit den vielfältigen Eigenschaften des motorisierten Verkehrs auseinandergesetzt. Dabei wurde das Hauptaugenmerk auf die Verkehrsstrukturen, sowie deren Funktionen in Bezug auf die Stadt Groß-Enzersdorf gelegt. Die umliegenden Katastralgemeinden wurden jedoch ebenfalls in der Erforschung miteingebunden. Ebenfalls wurde sowohl auf die Verbindungen innerhalb der Gemeinde, als auch auf die Einbettung in den überregionalen und regionalen Kontext näher eingegangen. Die folgenden Seiten vermitteln die erhobene Bestandsanalyse über die Verkehrsorganisation in Groß-Enzersdorf.

Groß-Enzersdorf liegt 18 km östlich vom Zentrum Wien im Marchfeld und grenzt unmittelbar an die Bundeshauptstadt, Donaustadt und dessen Stadtteil Eßling. Die Stadtgemeinde verfügt über neun Ortschaften und setzt sich aus folgenden acht Katastralgemeinden zusammen: Großenzersdorf, Franzensdorf, Matzneusiedl, Mühlleiten, Oberhausen, Probstdorf, Rutzendorf, Schönau an der Donau, Wittau. Groß-Enzersdorf befindet sich im Bezirk Gänserndorf in Niederösterreich. Die Stadtgemeinde ist durch die L2 mit der Bezirkshauptstadt verbunden.

Im Vergleich zu den Katastralgemeinden fungiert Groß-Enzersdorf als sogenannte Mobilitätsdrehscheibe für die umliegenden Nachbargemeinden. Grund hierfür stellt unter anderem die direkte Verbindung über die Landesstraße B3 nach Wien dar. Außerdem bietet sich die Möglichkeit ausgehend von der Stadtgemeinde über die Landesstraßen L11, L3015, L3019 die umliegenden Ortschaften zu erreichen.

Groß-Enzersdorf ist mit 80% landwirtschaftlich genutzter Fläche und 115 bäuerlichen Betrieben auch eine landwirtschaftlich geprägte Gemeinde. Dies wird optisch unter anderem durch den Straßenraum, anhand von diversen landwirtschaftlichen Fahrzeugen und LKWs, sichtbar. Durch das starke Bevölkerungswachstums in Groß-Enzersdorf ist auch künftig mit einem höheren, beziehungsweise veränderten Verkehrsaufkommen, zu rechnen. Auf den folgenden Seiten wird nun auf die verschiedenen Aspekte des Themas „Verkehrsorganisation“ näher eingegangen.

8.1 Regionale Verkehrsanbindung & Erreichbarkeit

8.1.1 Überregionales Verkehrsnetz

Groß-Enzersdorf liegt im Bezirk Gänserndorf im Weinviertel. Die Stadt grenzt an den unter Naturschutz stehenden Nationalpark Donau-Auen. Der Eingang des Augebietes Lobau und liegt wenige Kilometer östlich von Wien im Marchfeld. Aus diesem Grund lässt sich die relativ gute Erreichbarkeit nach Wien erklären. Bei diversen Beobachtungen und Erhebungen wurde die hohe PendlerInnenanzahl nach Wien sichtbar. Über diverse Autobahnen, Schnellstraßen, sowie Landesstraßen B und L sind die ausgewählten Städte über einigermaßen gute Verkehrsverbindungen erreichbar. Die B3 ermöglicht eine Anbindung sowohl

nach Wien als auch nach Bratislava. Die Landesstraße L2 gewährleistet eine Verbindung nach Gänserndorf und zu weiter entfernten Städten wie Klosterneuburg, Korneuburg und Stockerau. Die Stadtgrenze Wien ist nur nach wenigen Minuten erreichbar. Bis ins Zentrum (Wien Mitte Landstraße) wurde mit dem PKW jedoch eine Fahrzeit von 36 Minuten eruiert. Die längste Fahrzeit der ausgewählten Städte (Tab. 8.1) konnte mit knapp einer Stunde nach Bratislava festgestellt werden. Bei der öffentlichen Verkehrsanbindung konnten jedoch Defizite bei der Strecke nach Gänserndorf festgestellt werden.

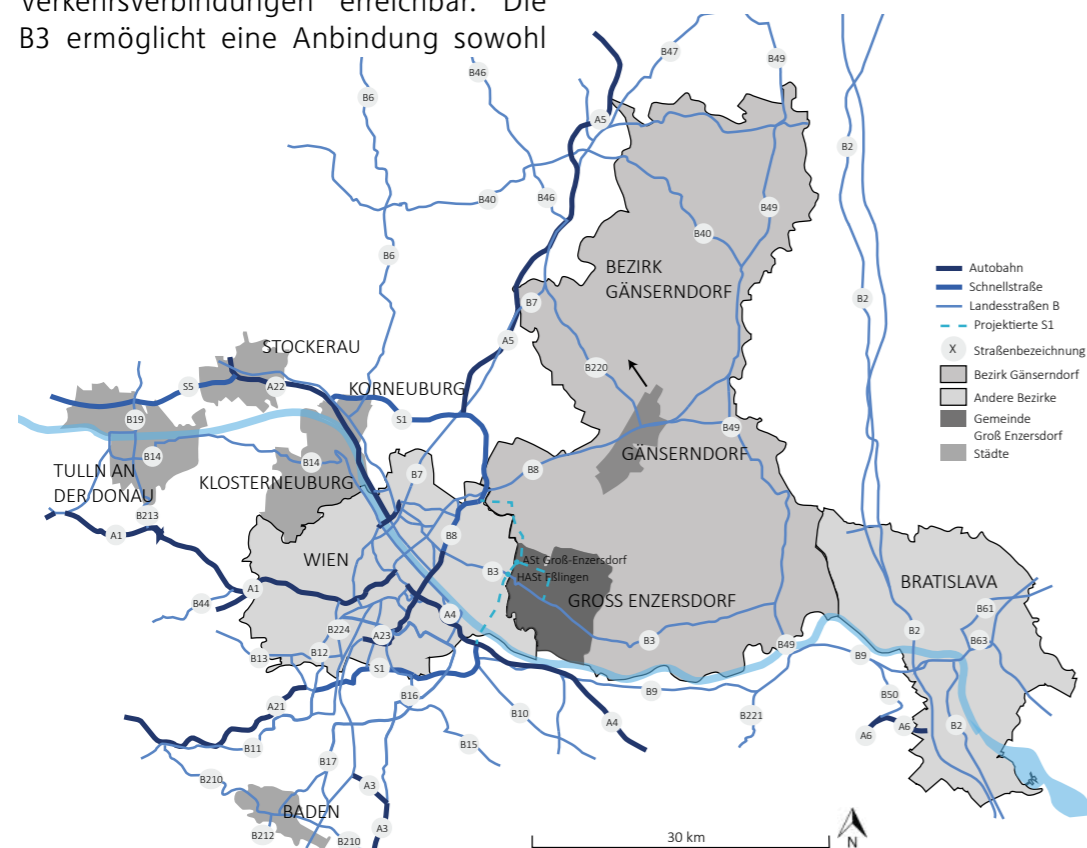


Abb. 8.1: Überregionales Verkehrsnetz, Quelle: eigene Darstellung

8.1.2 Regionales Verkehrsnetz

In Betracht auf die regionale Ebene bietet Groß-Enzersdorf diverse raumprägende Verkehrsstraßen, die als Verbindung zur Umgebung dienen. Die B3, die durch die Stadtgemeinde verläuft, fungiert als wichtige Verkehrsachse zu den umliegenden Katastralgemeinden. Durch diese wird eine Anbindung nach Neu-Oberhausen, Oberhausen, Wittau, Probsdorf und Mannsdorf möglich. Die anderen Katastralgemeinden werden durch diverse Landesstraßen L miteinander verbunden. Die Verbindung zwischen Schönau a.d. Donau und Mannsdorf, sowie zwischen Mannsdorf

und Adlersdorf wird über eine Gemeindestraße geführt. Die Landesstraßen L2 und L11 gewährleisten eine Verbindung nach Gänserndorf. Aderklaa und Deutsch-Wagram können durch die L2 und L3019 mit dem PKW erreicht werden. Die künftige S1 verläuft ebenfalls rund um Groß-Enzersdorf, wodurch eine Halbinschlussstelle in Eßlingen und eine Anschlussstelle Groß-Enzersdorf realisiert wird. Zusätzlich ist eine neue Umfahrungsstraße geplant, die vom S1-Knoten (Ast Groß-Enzersdorf) Richtung Osten und am Nord-Ende des Donau-Oder-Kanals in Richtung Süden zwischen Oberhausen und Wittau in die B3 mündet.

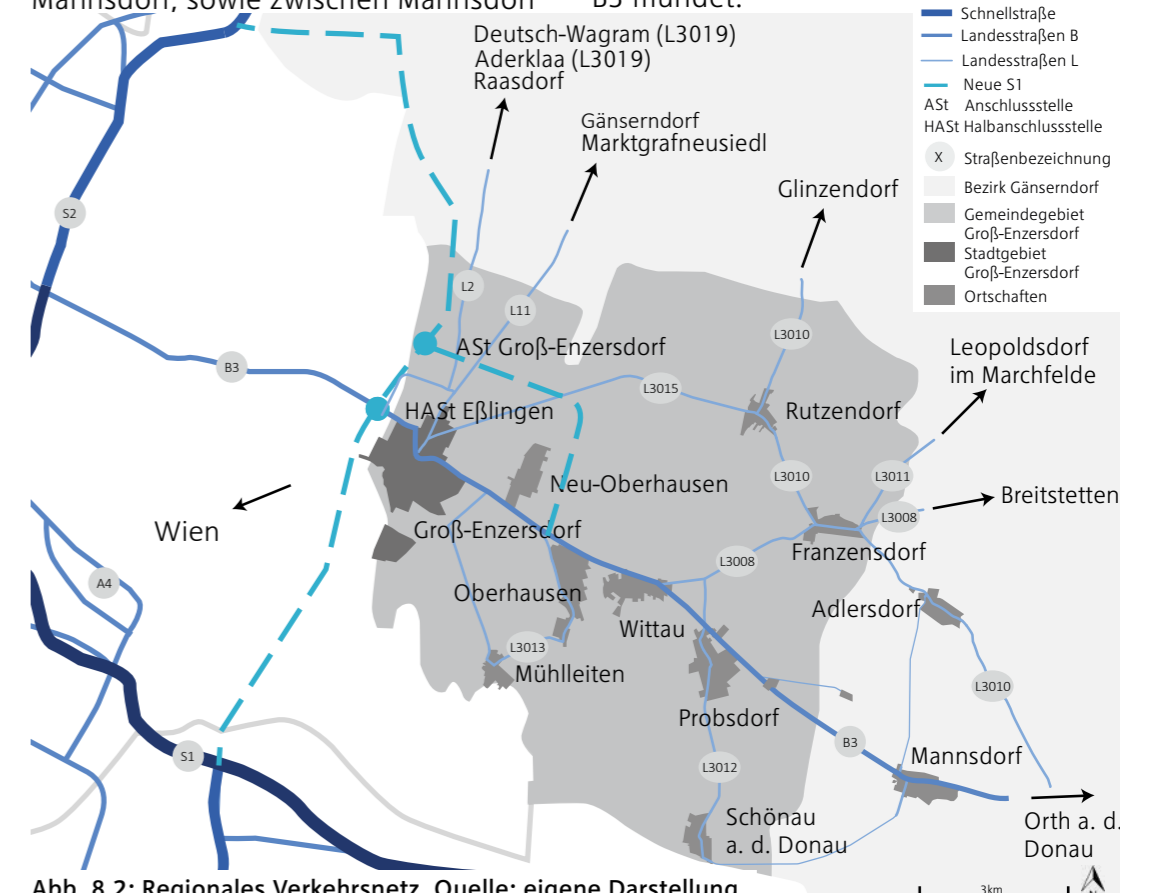


Abb. 8.2: Regionales Verkehrsnetz, Quelle: eigene Darstellung

8.1.3 Erreichbarkeit von wichtigen Zentren

In dem folgenden Kapitel werden die jeweiligen Fahrstrecken, sowie die Fahrzeiten und Entfernungen zu den ausgewählten Städten wie Wien, Gänserndorf, Klosterneuburg, Korneuburg, Stockerau, Tulln a. d. Donau, Baden, Bratislava, eruiert. Bis nach Wien-Mitte (Landstraße) wird mit dem PKW eine Fahrtzeit von 36 Minuten berechnet, während Bratislava nach 55 Minuten erreichbar ist.

Hierbei ist jedoch der Bau der künftigen S1 zu berücksichtigen, da sich durch diese Realisierung Verkürzungen bei den Fahrtzeiten ergeben. Die Entfernungen zu den jeweiligen Städten mit anderen Verkehrsmitteln zurückzulegen, erfordert jedoch verhältnismäßig mehr Zeitaufwand. Dies ergibt sich aus dem mehrmaligen Umsteigen während einer Fahrtstrecke, sowie aufgrund des Wechsels in ein anderes Verkehrsmittel.

Erreichbarkeit von wichtigen Zentren (MIV)

| Von | Nach | Über | Dauer | Streckenlänge |
|------------------|-------------------|---------------------------|---------|---------------|
| Gross-Enzersdorf | Wien Mitte | B3,A23,A4,B227 | 00:36 h | 19,5 km |
| Gross-Enzersdorf | Gänserndorf | B3,L2,B8,B220 | 00:23 h | 22,3 km |
| Gross-Enzersdorf | Klosterneuburg | B3,A22,B14 | 00:40 h | 27,4 km |
| Gross-Enzersdorf | Korneuburg | L2,L3019,B8,S1,B6 | 00:33 h | 37,0 km |
| Gross-Enzersdorf | Stockerau | L2,L3019,B8,S1,A22,B3 | 00:39 h | 45,9 km |
| Gross-Enzersdorf | Tulln a. d. Donau | L2,L3019,B8,S1,A22,S5,B29 | 00:46 h | 61,4 km |
| Gross-Enzersdorf | Baden | B3,A23,E59,B210 | 00:52 h | 48,5 km |
| Gross-Enzersdorf | Bratislava | B3,L8,B49,Route 61 | 00:55 h | 52,2 km |

Tab. 8.1: Erreichbarkeit mittels MIV, Quelle: <https://www.google.at/maps/>

Erreichbarkeit von wichtigen Zentren (andere Verkehrsmittel)

| Von | Nach | Über | Dauer |
|------------------|-------------------|--|---------|
| Gross-Enzersdorf | Wien Mitte | Groß-Enzersdorf - (Bus 26A) Wien Aspernstraße - (U2) Wien Praterstern - (S7) Wien-Mitte-Landstraße | 00:48 h |
| Gross-Enzersdorf | Gänserndorf | Groß-Enzersdorf - (Bus 593) Gänserndorf | 00:35 h |
| Gross-Enzersdorf | Klosterneuburg | Groß-Enzersdorf - (Bus 391) Wien Aspernstraße - (U2) Wien Schottenring - (U4) Wien Heiligenstadt - (S40) Klosterneuburg-Weidling | 00:40 h |
| Gross-Enzersdorf | Korneuburg | Groß-Enzersdorf - (Bus 26A) Wien Aspernstraße - (U2) Wien Praterstern - (S4) Korneuburg | 00:59 h |
| Gross-Enzersdorf | Stockerau | Groß-Enzersdorf - (Bus 26A) Wien Aspernstraße - (U2) Wien Praterstern - (S3) Stockerau | 01:17 h |
| Gross-Enzersdorf | Tulln a. d. Donau | Groß-Enzersdorf - (Bus 26A) Wien Aspernstraße - (U2) Wien Schottenring - (U4) Wien Heiligenstadt - (REX2810) Tulln | 01:24 h |
| Gross-Enzersdorf | Baden | Groß-Enzersdorf - (Bus 26A) Wien Aspernstraße - (U2) Wien Praterstern - (R2315) Baden | 01:24 h |
| Gross-Enzersdorf | Bratislava | Groß-Enzersdorf - (Bus 26A) Wien Seefeldergasse - (Bus 99A) Wien Aspern Nord - (REX2506) Bratislava | 01:17 h |

Tab. 8.2: Erreichbarkeit mittels anderen Verkehrsmitteln, Quelle: <https://www.vor.at/>

8.2 Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Beispielhafte Arbeitsreise

Um eine beispielhafte Arbeitsreise ausgehend von Groß-Enzersdorf zu rekonstruieren, wurden folgende drei Arbeitsorte ausgewählt: Wien, Gänserndorf und Korneuburg. Es wird von einem Arbeitsbeginn um 08:00 Uhr an den jeweiligen Arbeitsorten ausgegangen. In den folgenden Darstellungen wird sowohl zwischen dem Arbeitsweg mit

dem PKW als auch mit dem öffentlichen Verkehr unterschieden. Es konnte festgestellt werden, dass die Fahrtstrecken, die mit dem Pkw zurückgelegt werden, etwas schneller am gewünschten Ankunftsort sind. Obwohl alle drei Orte mit anderen Verkehrsmitteln erreicht werden können, sind die Strecken mit dem motorisierten Individualverkehr aufgrund der kürzeren Dauer für die NutzerInnen attraktiver.

Beispiel: Arbeitsbeginn 8:00 Korneuburg

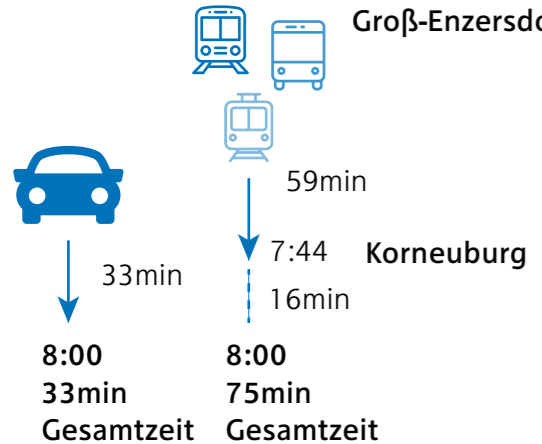


Abb. 8.3: Arbeitsbeginn Korneuburg 8:00, Quelle: google maps, vor.at

Beispiel: Arbeitsbeginn 8:00 Wien Mitte (Landstraße)

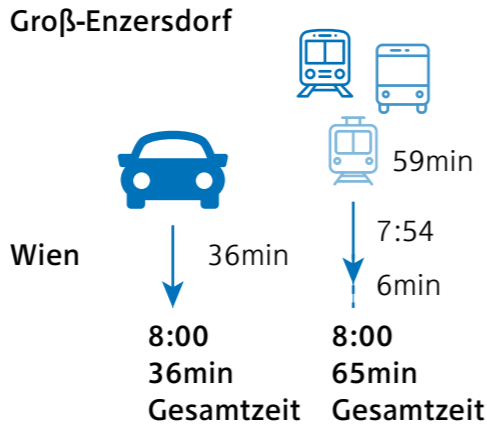


Abb. 8.4: Arbeitsbeginn Wien 8:00, Quelle: google maps, vor.at

Beispiel: Arbeitsbeginn 8:00 Gänserndorf

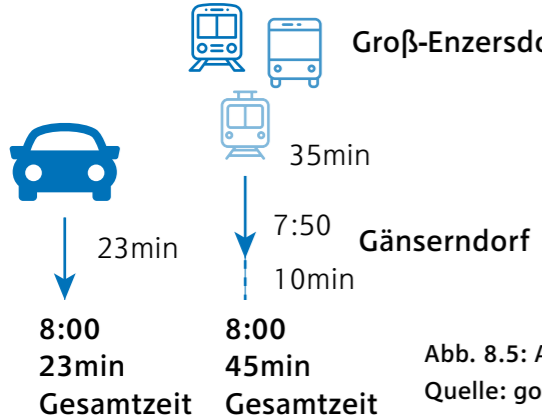


Abb. 8.5: Arbeitsbeginn Gänserndorf 8:00, Quelle: google maps, vor.at

8.2.1 Straßenhierarchie (Stadtzentrum)

Das übergeordnete Straßennetz von Groß-Enzersdorf setzt sich aus mehreren Landesstraßen zusammen. Die B3, die sogenannte „Donau-Straße“ führt von Linz über Groß-Enzersdorf und Orth an der Donau bis nach Engelhartstetten. Die Erschließung der umliegenden Nachbargemeinden erfolgt durch weitere Landesstraßen, wie die L11, L3019 und die L3015. (Abb. 8.2) Die restlichen Gemeindestraßen, die als Sammel-

und Erschließungsstraßen fungieren, spielen für den regionalen Kontext eine untergeordnete Rolle. Sie dienen zur Erreichbarkeit und Erschließung von Wohngebäuden. Groß-Enzersdorf ist mittelmäßig bis gut für den motorisierten Individualverkehr angebunden, jedoch muss Bedacht auf den künftigen Bau der S1 genommen werden.

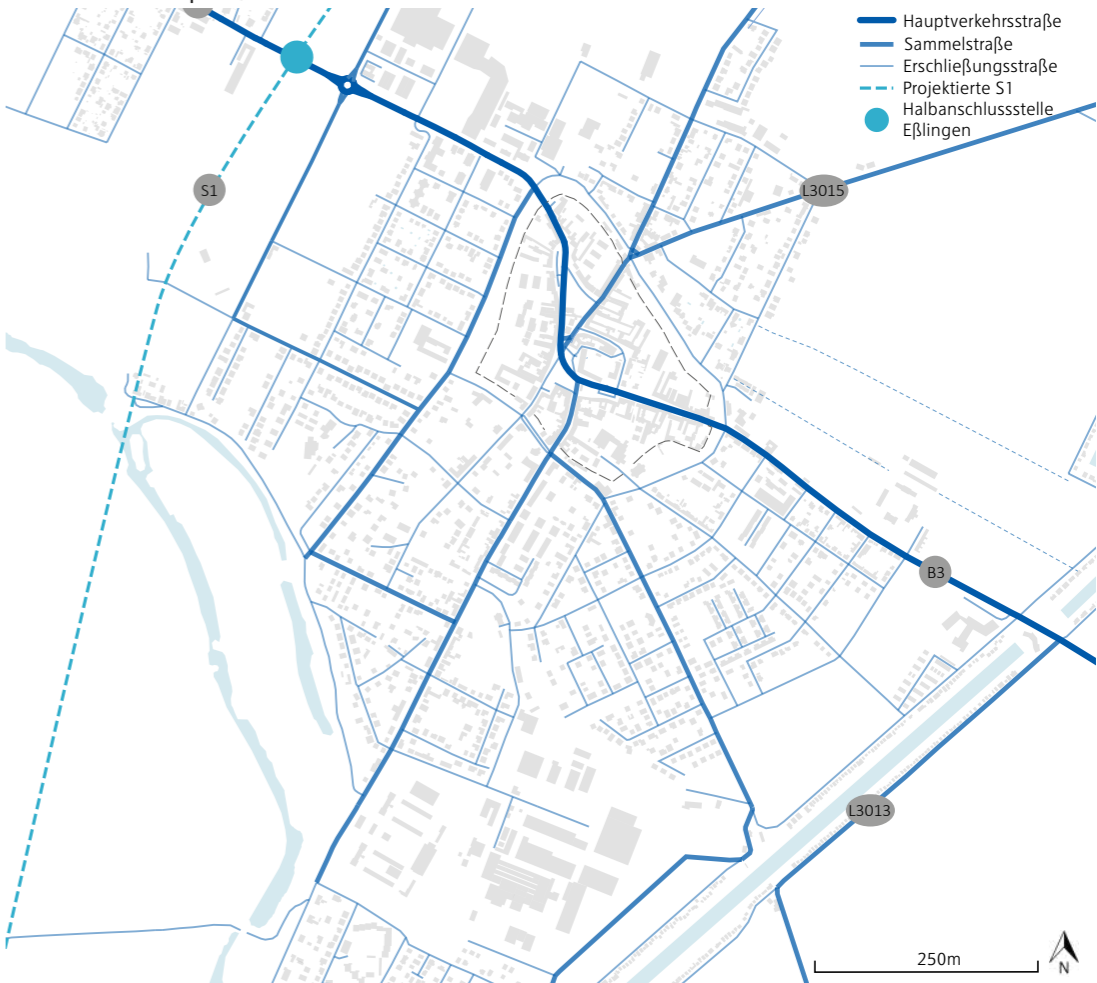


Abb. 8.6: Straßenhierarchie, Quelle: eigene Darstellung

8.3 Verkehrsströme & Verkehrsaufkommen

8.3.1 Verkehrsaufkommen

Um das Verkehrsaufkommen eruieren zu können, wurden zwei verschiedene Wochentage (werktags) und unterschiedliche Tageszeiten vom Bearbeitungsteam ausgewählt. Im Zentrum von Groß-Enzersdorf und in dessen unmittelbarer Nähe wurden jene vier Kreuzungen ausgesucht, die Schnittpunkte von Hauptverkehrsstraßen sind und als wichtige Verkehrsknotenpunkte für die Stadt fungieren. Aus diesem Grund fanden die Verkehrszählungen auf folgenden Knotenpunkten statt: (1) Kreisverkehr B3

(Nordwesten), (2) Kreuzung Hauptplatz, (3) Kreuzung Rathausstraße, (4) Kreuzung Schloßhofstraße/Franz-Lehar-Gasse (Abb. 8.7). Bei jeder Verkehrserhebung wurden die verschiedenen Relationen der Strombelastungen aufgliedert nach den jeweiligen Verkehrsmitteln durchgeführt. In nachfolgenden Tabellen werden die gezählten Relationen mit einer zweistelligen Zahl nummeriert. Die erste Ziffer kennzeichnet den Einfahrtspunkt der gezählten Relation und die zweite den Ausfahrtspunkt.



Abb. 8.7: Verortung der Verkehrsknotenpunkte der Verkehrszählung
Quelle: www.google.at/maps/

Kreisverkehr B3 (Knoten 1)

Der Kreisverkehr an der B3 bei der Landesgrenze ist der Pass nach Wien. Täglich passieren ihn mehrere Tausend KFZ. Es zeichnet sich ein klarer Trend in der morgendlichen Spitzenstunde ab. Die

Menschen pendeln nach Wien wo die Arbeitsplätze sind. Am Nachmittag wendet sich dieser Trend. Die Bewohner pendeln wieder zurück nach Groß-Enzersdorf. Die Relationbezeichnung

| Dienstag 15.10.2019 von 07:00 bis 08:00 | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------|
| Kreisverkehr B3 (Nordwesten) | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 91 | 82 | 8 | 1 | 0 | 8,8% |
| 13 | 362 | 326 | 21 | 15 | 0 | 5,8% |
| 14 | 12 | 11 | 0 | 0 | 1 | 0% |
| 21 | 99 | 91 | 7 | 0 | 1 | 7,1% |
| 23 | 20 | 18 | 2 | 0 | 0 | 10,0% |
| 24 | 7 | 6 | 1 | 0 | 0 | 14,3% |
| 31 | 645 | 601 | 11 | 18 | 15 | 1,7% |
| 32 | 20 | 20 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 34 | 3 | 2 | 1 | 0 | 0 | 33,3% |
| 41 | 88 | 85 | 1 | 0 | 2 | 1,1% |
| 42 | 23 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 43 | 24 | 23 | 1 | 0 | 0 | 4,2% |
| Summe | 1394 | 1288 | 53 | 34 | 19 | 3,8% |

Tab. 8.3: Knoten 1 Verkehrszählung 7:00Uhr
Quelle: eigene Erhebung

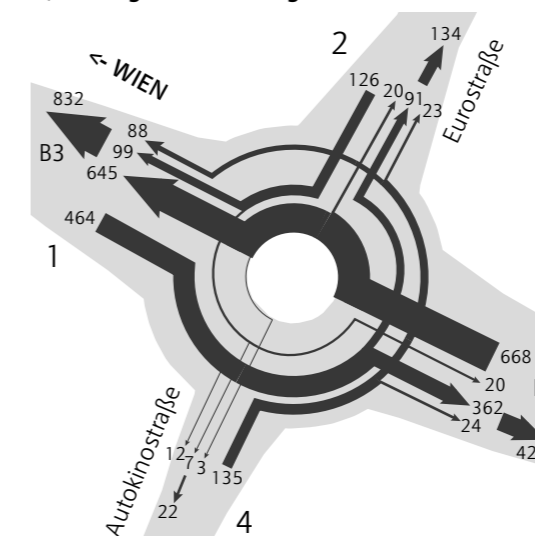


Abb. 8.8: Knoten 1 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr
Quelle: eigene Darstellung

| Dienstag 15.10.2019 von 16:30 bis 17:30 | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|
| Kreisverkehr B3 (Nordwesten) | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 141 | 139 | 2 | 0 | 0 | 1,4% |
| 13 | 695 | 678 | 11 | 6 | 0 | 1,6% |
| 14 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 21 | 187 | 174 | 13 | 0 | 0 | 7,0% |
| 23 | 38 | 38 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 24 | 8 | 8 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 31 | 495 | 473 | 8 | 12 | 2 | 1,6% |
| 32 | 14 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 34 | 2 | 2 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 41 | 17 | 17 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 42 | 6 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 43 | 29 | 29 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Summe | 1640 | 1586 | 34 | 18 | 2 | 2,1% |

Tab. 8.4: Knoten 1 Verkehrszählung 16:30Uhr
Quelle: eigene Erhebung

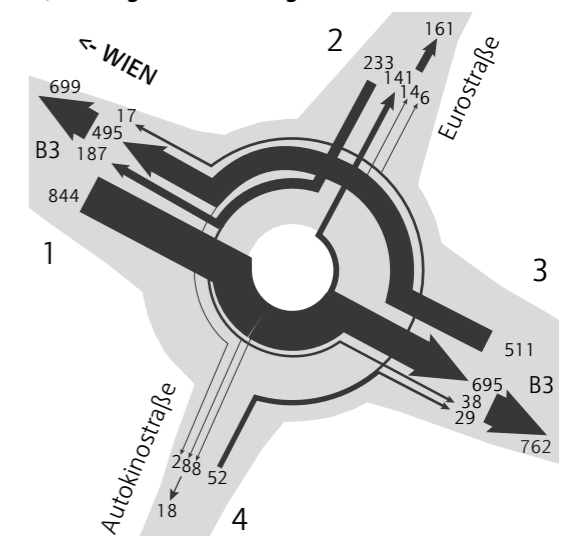


Abb. 8.9: Knoten 1 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr
Quelle: eigene Darstellung

Kreuzung Hauptplatz (Knoten 2)

Ähnlich aber nicht mehr ganz so deutlich zeichnen sich diese Pnedlerstöme auch

am Hauptplatz ab. Hier ist die Anschlussstelle nach Gänserndorf und Raasdorf.

| Donnerstag 17.10.2019 von 07:00 bis 08:00 | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|
| Kreuzung Hauptplatz | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 22 | 22 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 13 | 407 | 385 | 14 | 3 | 5 | 3,4% |
| 14 | 43 | 29 | 0 | 14 | 0 | 0% |
| 21 | 18 | 18 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 23 | 57 | 54 | 3 | 0 | 0 | 5,3% |
| 24 | 35 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 31 | 502 | 465 | 23 | 10 | 4 | 4,6% |
| 32 | 63 | 60 | 3 | 0 | 0 | 4,8% |
| 34 | 35 | 35 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Summe | 1182 | 1103 | 43 | 27 | 9 | 3,6% |

Tab. 8.5: Knoten 2 Verkehrszählung 7:00Uhr

Quelle: eigene Erhebung

| Donnerstag 17.10.2019 von 16:30 bis 17:30 | | | | | | |
|---|-------------|-------------|----------|-----------|----------|-------------|
| Kreuzung Hauptplatz | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 56 | 56 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 13 | 564 | 557 | 2 | 4 | 1 | 0,4% |
| 14 | 83 | 74 | 0 | 8 | 1 | 0% |
| 21 | 23 | 23 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 23 | 53 | 53 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 24 | 55 | 55 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 31 | 541 | 520 | 2 | 19 | 0 | 0,4% |
| 32 | 103 | 103 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 34 | 31 | 27 | 0 | 4 | 0 | 0% |
| Summe | 1509 | 1468 | 4 | 35 | 2 | 0,3% |

Tab. 8.6: Knoten 2 Verkehrszählung 16:30Uhr

Quelle: eigene Erhebung

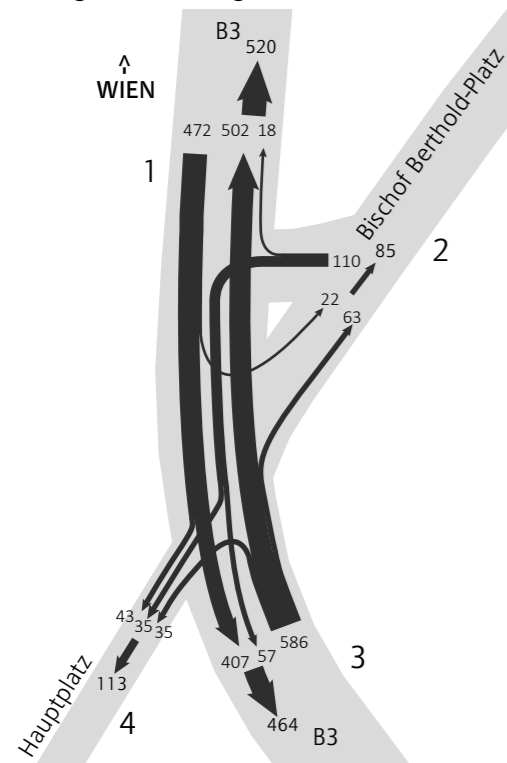


Abb. 8.10: Knoten 2 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr Quelle: eigene Darstellung

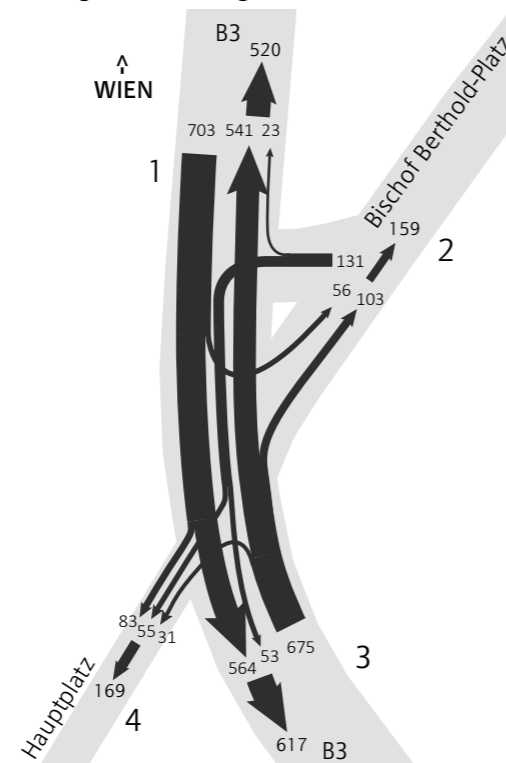


Abb. 8.11: Knoten 2 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr Quelle: eigene Darstellung

Kreuzung Rathausstraße (Knoten 3)

Am Beispiel der Kreuzung von B3 und Rathausstraße erkennt man den Unterschied des Schwerververkehrs am Morgen mit zwar auch nur 4,2% und nachmittags mit 0,5% sehr deutlich. Dieses Phänomen ist auch an Knoten 1 sehr deutlich zu erkennen. Eine mögliche Erklärung für diesen Unterschied könnte die zeitliche Konzentration des Schwerververkehrs am

Morgen sein, wenn in der Früh alle Betriebe zeitgleich den Betrieb starten. Auf der B3 entsteht somit ein Schwerververkehrsanteil von über 15% Richtung Wien. Im Vergleich dazu entsteht in der Nachmittagsspitzenstunde in die Gegenrichtung nur ein Anteil von knapp über einem Prozent.

| Dienstag 22.10.2019 von 07:00 bis 08:00 | | | | | | |
|---|-------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|
| Kreuzung Rathausstraße | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 310 | 291 | 17 | 2 | 0 | 5,5% |
| 13 | 83 | 77 | 6 | 0 | 0 | 7,2% |
| 21 | 446 | 432 | 12 | 0 | 2 | 2,7% |
| 23 | 26 | 22 | 4 | 0 | 0 | 15,4% |
| 31 | 187 | 157 | 4 | 22 | 4 | 2,1% |
| 32 | 30 | 24 | 2 | 4 | 0 | 6,7% |
| Summe | 1082 | 1003 | 45 | 28 | 6 | 4,2% |

Tab. 8.7: Knoten 3 Verkehrszählung 7:00Uhr

Quelle: eigene Erhebung

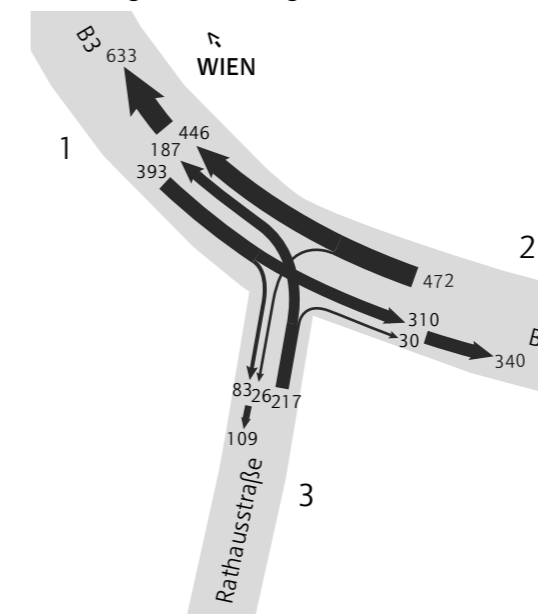


Abb. 8.12: Knoten 3 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr Quelle: eigene Darstellung

| Dienstag 22.10.2019 von 16:30 bis 17:30 | | | | | | |
|---|-------------|-------------|----------|-----------|----------|-------------|
| Kreuzung Rathausstraße | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 539 | 537 | 0 | 2 | 0 | 0% |
| 13 | 47 | 47 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 21 | 541 | 525 | 7 | 9 | 0 | 1,3% |
| 23 | 32 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 31 | 170 | 162 | 0 | 6 | 2 | 0% |
| 32 | 48 | 48 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Summe | 1377 | 1351 | 7 | 17 | 2 | 0,5% |

Tab. 8.8: Knoten 3 Verkehrszählung 16:30Uhr

Quelle: eigene Erhebung

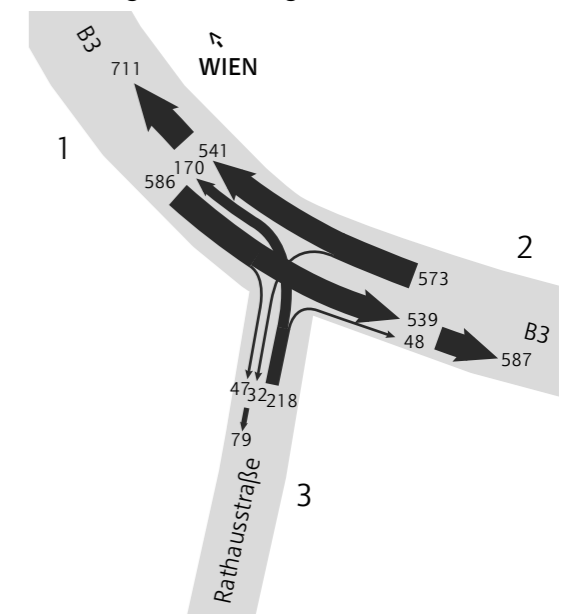


Abb. 8.13: Knoten 3 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr Quelle: eigene Darstellung

Kreuzung Schloßhofstraße / Franz-Lehar-Gasse (Knoten 4)

Die Kreuzung Schloßhofstraße / Franz-Lehar-Gasse befindet im Südosten der Stadt Groß-Enzersdorf. Viel KFZ aus den Katastralgemeinden kommend mit dem Zielort Wien, Raasdorf oder Deutsch-Wagram passieren diesen Knotenpunkt und sorgen für ein hohes Verkehrsaufkommen mit 1210 KFZ in zwischen 7:00Uhr

und 8:00Uhr und 1284 KFZ zwischen 16:30Uhr und 17:30Uhr. Der Schwerververkehrsanteil ist allerdings, ähnlich wie bei den anderen Messstellen, mit 3% zwischen 7:00Uhr und 8:00Uhr und mit gerade mal 0,6% zwischen 16:30Uhr und 17:30Uhr, sehr gering.

Kurz zusammengefasst

Wenig überraschend ist der Hauptverkehrsfluss am Morgen in Richtung Wien von Groß-Enzersdorf aus höher und am Nachmittag jener von Wien nach Groß-Enzersdorf. Die Arbeitsplätze in Wien sind hierfür ausschlaggebend. Der Schwerververkehrsanteil ist gegen aller Erwartungen, zumindest in den Hauptverkehrszeiten relativ gering(Tab. 8.3 - 8.10).

| Donnerstag 24.10.2019 von 07:00 bis 08:00 | | | | | | |
|--|-------------|-------------|-----------|-----------|----------|-------------|
| Kreuzung Schloßhofstraße / Franz-Lehar-Gasse | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 494 | 466 | 20 | 8 | 0 | 4,0% |
| 13 | 12 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| 21 | 655 | 630 | 16 | 8 | 1 | 2,4% |
| 23 | 12 | 12 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| 31 | 3 | 3 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| 32 | 34 | 34 | 0 | 0 | 0 | 0,0% |
| Summe | 1210 | 1157 | 36 | 16 | 1 | 3,0% |

Tab. 8.9: Knoten 4 Verkehrszählung 7:00Uhr
Quelle: eigene Erhebung

| Donnerstag 24.10.2019 von 16:30 bis 17:30 | | | | | | |
|--|-------------|-------------|----------|----------|----------|-------------|
| Kreuzung Schloßhofstraße(B3) / Franz-Lehar-Gasse | | | | | | |
| Relation | Σ KFZ | PKW | LKW | BUS | Sonstige | LKW % |
| 12 | 737 | 725 | 6 | 3 | 3 | 0,8% |
| 13 | 21 | 21 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 21 | 439 | 431 | 2 | 6 | 0 | 0,5% |
| 23 | 40 | 40 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 31 | 15 | 15 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| 32 | 32 | 32 | 0 | 0 | 0 | 0% |
| Summe | 1284 | 1264 | 8 | 9 | 3 | 0,6% |

Tab. 8.10: Knoten 4 Verkehrszählung 16:30Uhr
Quelle: eigene Erhebung

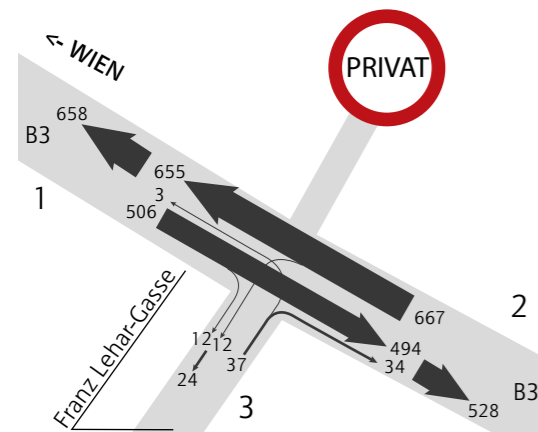


Abb. 8.14: Knoten 4 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr Quelle: eigene Darstellung

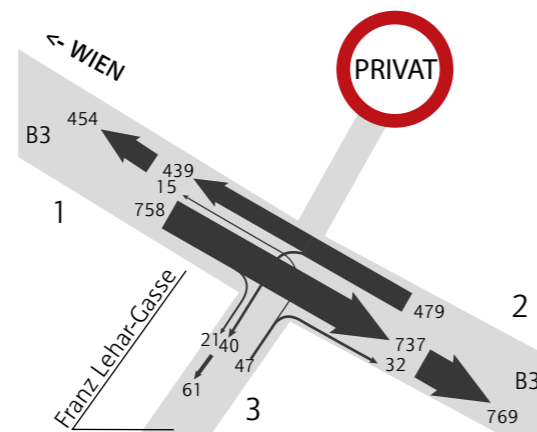


Abb. 8.15: Knoten 4 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr Quelle: eigene Darstellung

Verkehrsstrom 07:00 bis 08:00Uhr

Deutlich zu erkennen ist, dass die Hauptverkehrsachse die B3 ist. Nur sehr wenige KFZ verlassen die B3 an den gemessenen Knotenpunkten. Die Anbindung an Wien durch die B3 ist der Grund dafür. In dieser Grafik ist der Pendlerstrom zwischen 7:00Uhr und 8:00Uhr in Richtung Wien, geradem am Beispiel des Kreisverkehrs deutlich zu sehen. Auffällig ist jedoch der Unterschied der Verkehrsstromstärke am Hauptplatz und an der B3 auf Höhe der Franz Lehar-Gasse. Der Grund dafür könnten die vielen Querstraßen entlang der B3 zwischen den beiden Knotenpunkten sein.

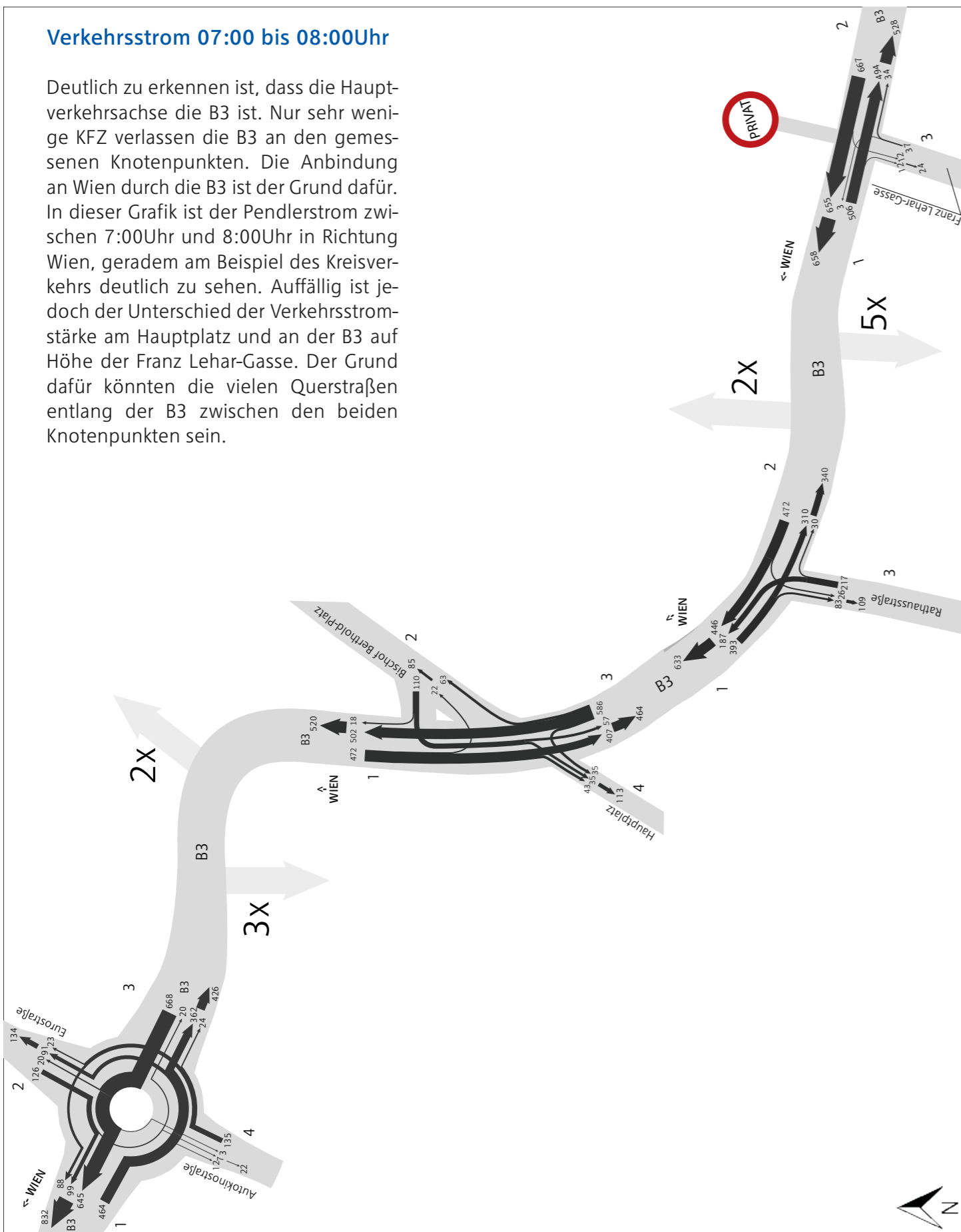


Abb. 8.16: Knoten 1-4 Verkehrsstromanalyse 7:00Uhr bis 8:00Uhr Quelle: eigene Darstellung

Verkehrsstrom 16:30 bis 17:30Uhr

Auch die Zählung zwischen 16:30Uhr und 17:30Uhr ist die B3 die meist genutzte Straße in Groß-Enzersdorf. Der Pendlerstrom hat sich jedoch um 180 Grad gedreht. Die Menschen pendeln von ihren Arbeitsstätten in Wien zurück nach Groß-Enzersdorf. Auch zu dieser Uhrzeit sind deutliche Unterschiede zwischen der Verkehrsbelastung an der B3 am Hauptplatz und auf Höhe der Franz Lehar-Gasse.

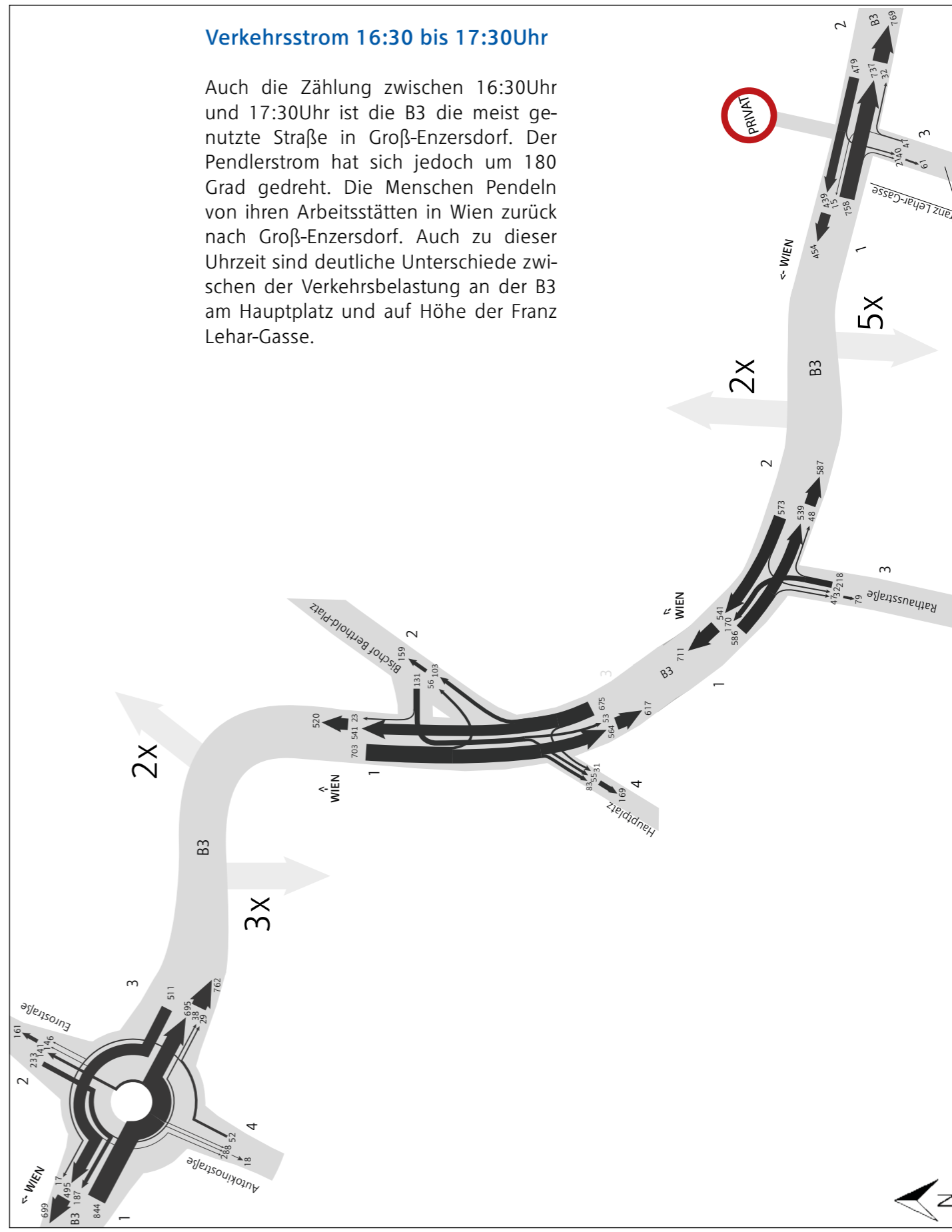


Abb. 8.17: Knoten 1-4 Verkehrsstromanalyse 16:30Uhr bis 17:30Uhr Quelle: eigene Darstellung

8.4 Verkehrsregelung

Fahrverbot am Sonntag

Das Fahrverbot beschränkt sich ausschließlich auf Sonntage zwischen 0h und 15h (Abb. 8.18). Das Fahrverbot verhindert den von Südost einfallenden Verkehr, während das Durchfahren von Nordwest, laut Verkehrsschilderordnung, gestattet ist. Die Fahrverbotsrichtung ist in der Karte mit kleinen Pfeilen dargestellt.



Abb. 8.18: Fahrverbot Sonntag

Quelle: Litschauer Aufnahme vom 15.10.19

3,5t Beschränkung

Aufgrund des Standortes der Firma Ardo, lässt sich der Schwerverkehr im Stadtgebiet nicht vermeiden. Durch gezielt platzierte Höchstgewichtsgrenzen (Abb. 8.19) soll der Schwerverkehr auf die Sammelstraßen begrenzt und von den Anliegerstraßen ferngehalten werden.



Abb. 8.19: Fahrverbot über 3,5t

Quelle: Litschauer Aufnahme vom 12.11.19

30er Zone

Groß-Enzersdorf definiert sich durch die vorwiegende Wohnnutzung. Die negativen Auswirkungen des MIV werden in diesen Gebieten durch eine großflächige Zonengeschwindigkeitsbegrenzung von 30km/h beschränkt (Abb. 8.19). Auffällig ist, dass gerade im Ortskern keine Beschränkung vorhanden ist.



Abb. 8.20: Privatstraße

Quelle: Litschauer Aufnahme vom 12.11.19

Privatstraßen

Im Bereich des Donau-Oder-Kanals befinden sich Privatstraßen, die den Anrainer Lärmbelastung durch den Durchzugsverkehr ersparen sollen (Abb. 8.20).

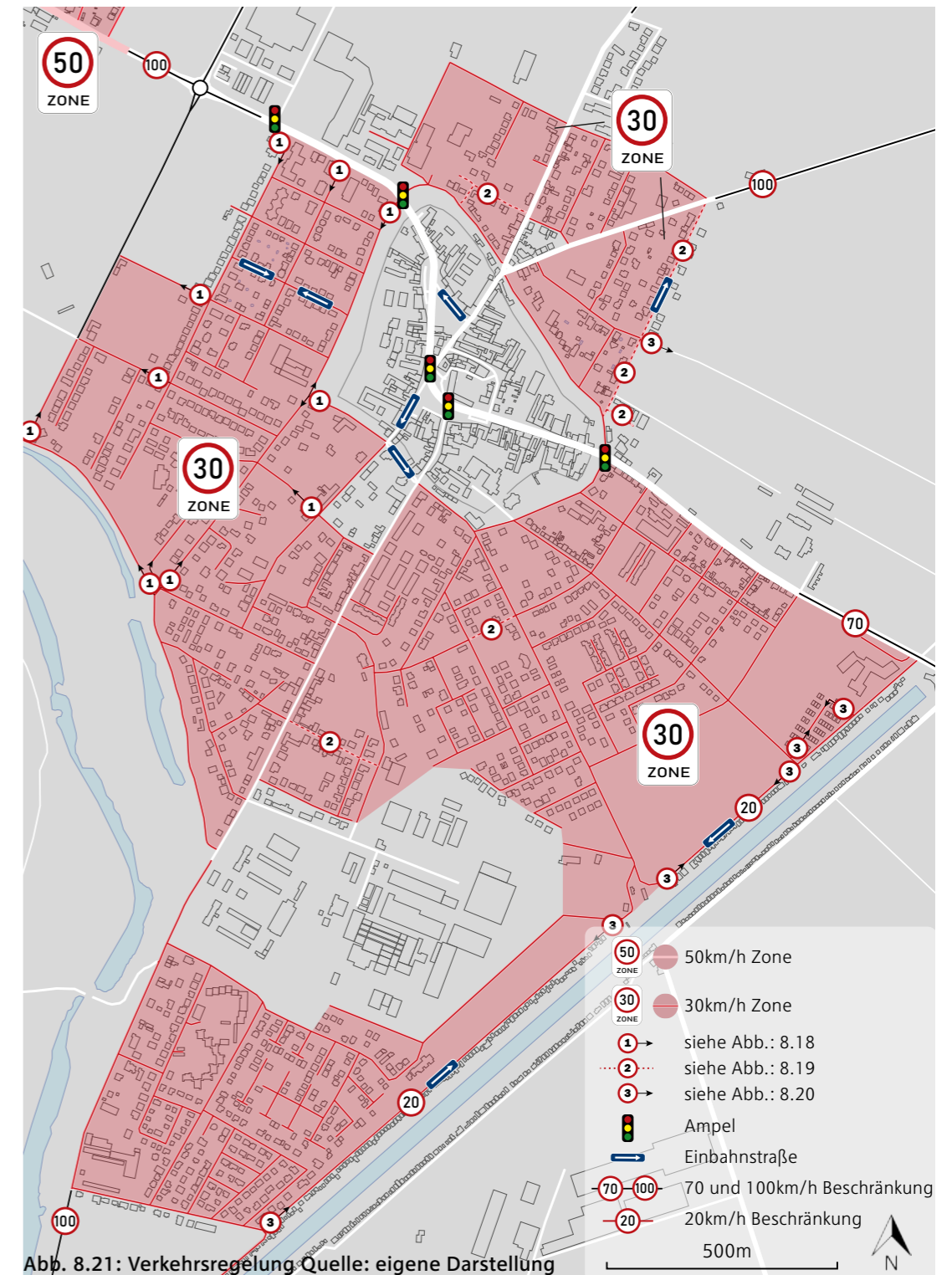


Abb. 8.21: Verkehrsregelung. Quelle: eigene Darstellung

8.5 Ruhender Verkehr

8.5.1 Stellplatzanlagen

In dem folgenden Kapitel werden die Parkflächen für den ruhenden Verkehr näher beleuchtet. Innerhalb der Grenzen der Stadtmauer, sowie der direkt umliegenden Straßen wurden die Anzahl der Parkplätze eigens analysiert und erhoben. Direkt im Stadtzentrum bietet Groß-Enzersdorf diverse öffentliche Parkplätze. Jedoch sollte Bedacht darauf genommen werden, dass sich wenige davon in der Kurzparkzone befinden. Diese ist gebührenfrei, jedoch auf eine Parkdauer von 90 Minuten beschränkt. Ausnahmen hierbei sind die Kurzparkzonenparkplätze am Hauptplatz und vor der Apotheke, die eine zeitliche Begrenzung von 30min vorsehen. Alle Regelungen gelten von Montag- Freitag von 8:00- 18:00 und an Samstagen von 8:00- 12:00 Uhr. Die öffentlich gebührenfreien Kurzparkplätze werden hauptsächlich für Erledigungen oder durch AnwohnerInnen genutzt. Entlang der B3 gibt es ebenfalls eine Vielzahl von Parkplätzen, wobei einige auch ohne Parkzeitbeschränkungen zur Verfügung stehen. Entlang den Erschließungsstraßen zu den Wohngebieten befinden sich ebenso diverse Längs-, beziehungsweise Schrägparkmöglichkeiten. Da diese großteils zwar weiter entfernt vom Stadtzentrum liegen, aber nicht unter die Kurzparkzone fallen, werden sie häufiger von PendlerInnen genutzt. Aus diesem Grund sind sie tagsüber auch meistens belegt. Vereinzelt sind auch private Parkplätze vorzufinden, die jedoch nur auf bestimmte NutzerInnen beschränkt sind.

Das Marchfeldcenter wurde bei den Stellplatzanlagen auch miteinbezogen, da es über 400 Parkmöglichkeiten verfügt.

Insgesamt gibt es in der Innenstadt innerhalb der Stadtmauern und den anliegenden Straßen 959 öffentliche Stellplätze. 129 befinden sich jedoch in der Kurzparkzone und ungefähr 206 stehen für private Abstellplätze zur Verfügung.



Abb. 8.22: P Hauptplatz,
Quelle: Schalko Aufnahme vom 17.10.19



Abb. 8.23: P Burgplatz,
Quelle: Schalko Aufnahme vom 17.10.19



Abb. 8.24: P Kirche
Quelle: Schalko Aufnahme vom 17.10.19

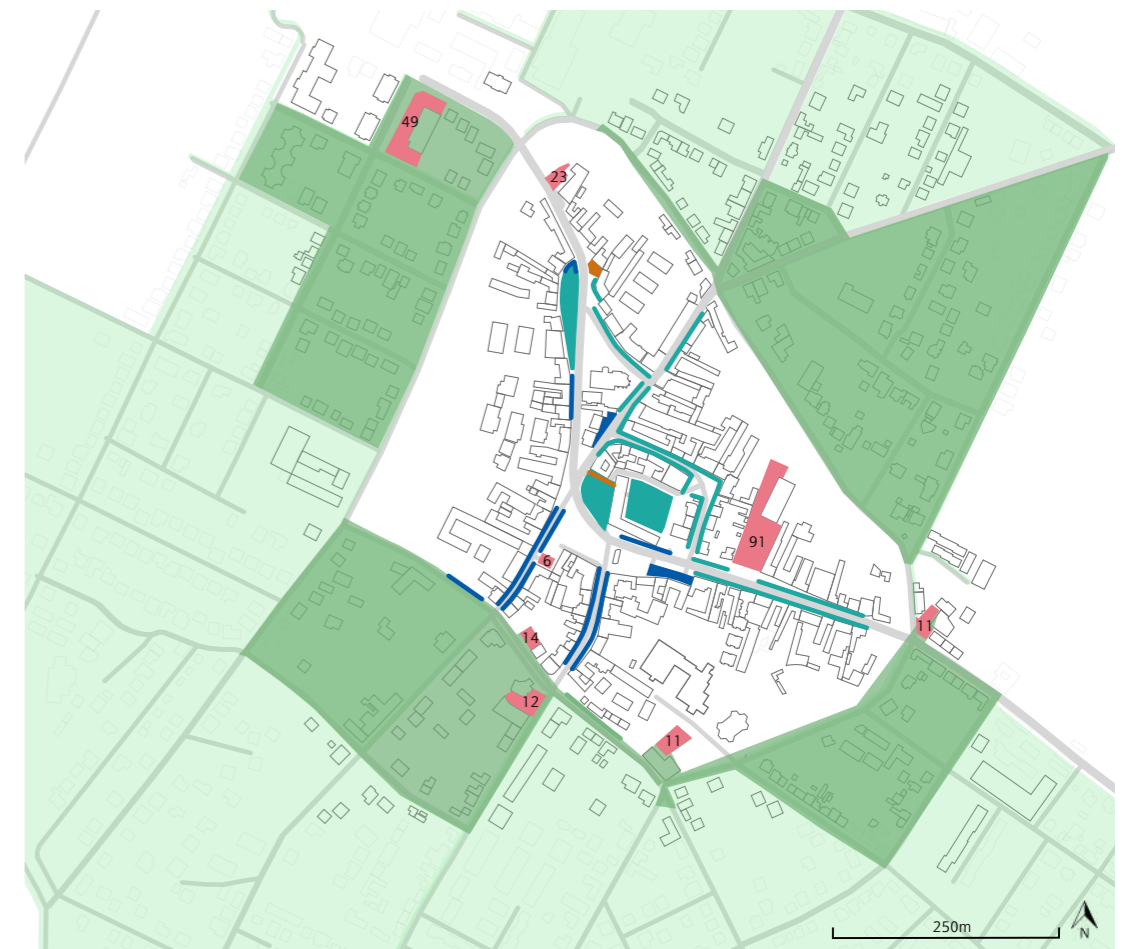


Abb. 8.25: Untersuchung der Parkraumanalyse (Stadtzentrum) ,Quelle: eigene Darstellung

- Kurzparkzone 30min
- Kurzparkzone 90min
- Freie Parkplätze ohne Beschränkungen
- Privatparkplätze
- erhobene Parkplätze
- nicht erhobene Parkplätze

In der unten angeführten Grafik werden die zuvor beschriebenen Parkflächen innerhalb der Stadtmauern und im näheren Umfeld in verschiedene Parkplätze eingeteilt. Diese werden mit einem Namen versehen, um in späterer

Folge bei der Stellplatzanlagenauslastung die Parkflächen einzuteilen und zu verorten. Zusätzlich wird für jede Parkfläche die Stellplatzanzahl eruiert.

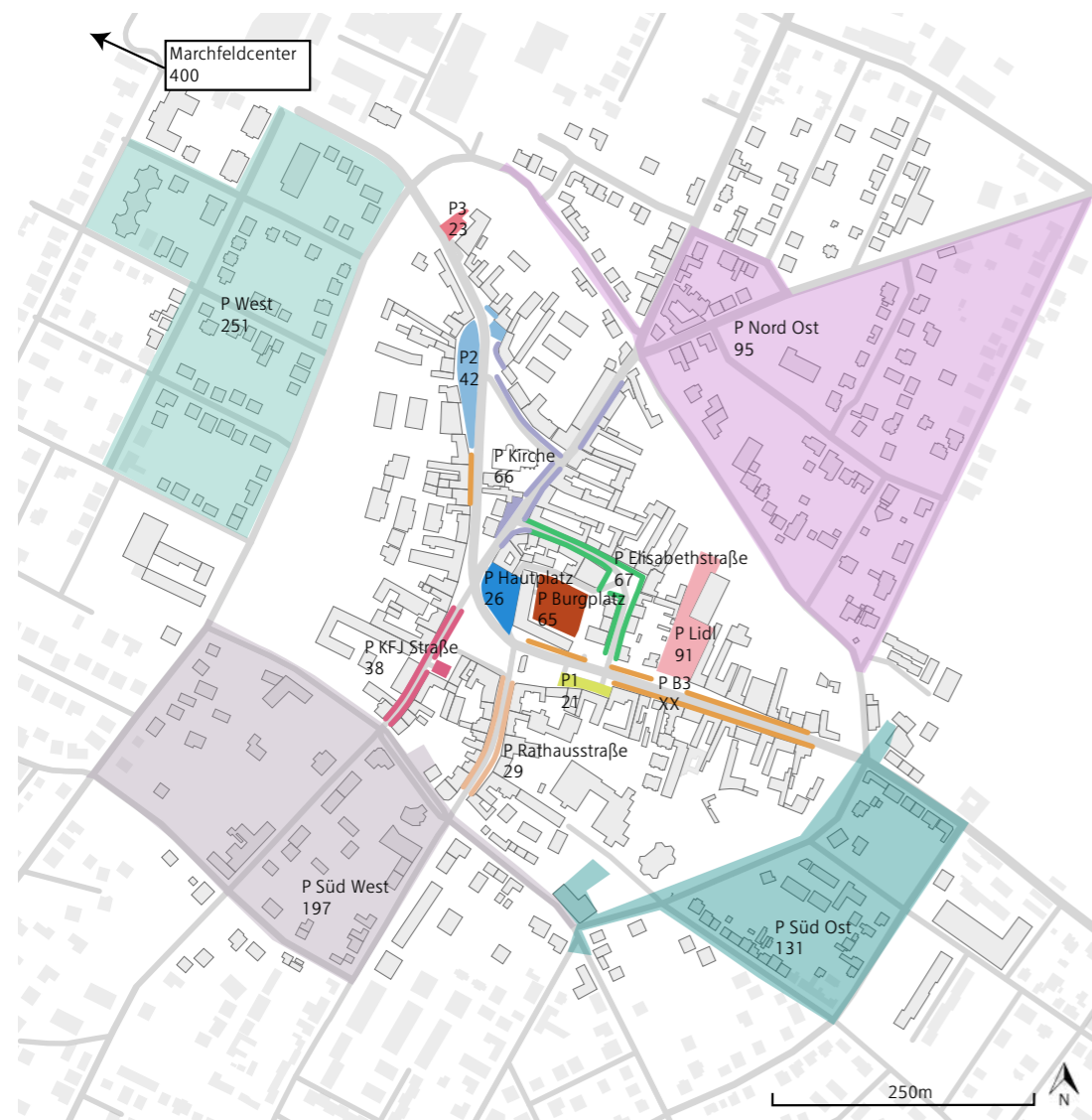


Abb. 8.26: verfügbare Stellplätze in den einzelnen Parkraumanalysegebieten , Quelle: eigene Darstellung

8.5.2 Stellplatzauslastung

Aufbauend auf die zuerst durchgeführte Stellplatzzählung wurde anschließend eine Stellplatzauslastung der jeweiligen Parkplätze vollzogen. Um diese bestmöglich zu erfassen, wurde an zwei verschiedenen Tagen zu unterschiedlichen Tageszeiten die Erhebung eruiert. Die erste Zählung fand am Dienstag, den 15.10.2019 zwischen 9:30-10:30 und die zweite am Dienstag, den 29.10.2019 zwischen 15:00-16:30 statt. Vormittags war die Auslastung am Parkplatz P1 am höchsten, da von 21 verfügbaren Stellplätzen 18 genutzt wurden. Am Nachmittag in der Elisabethstraße wahrgenommen, da bis auf drei Parkplatzmöglichkeiten alle belegt waren. Die größte Differenz zwischen der Vormittags- und der Nachmittagszählung konnte beim Parkplatz real West festgestellt werden.

In diesem Fall ist die Auslastung mit 110 PKWs am Vormittag um einiges höher, als am Nachmittag mit 71 Fahrzeugen. Das untenliegende Balkendiagramm erläutert die Parkplatzauslastung der ausgewählten Stellplätze an unterschiedlichen Tagen und Zeiten. Außerdem wurden auf der folgenden Seite von vier Parkplätzen, die Anteile der freien und belegten Stellplätze analysiert. Alle befinden sich im Zentrumsinneren. Auffallend hierbei ist, dass eine höhere Vormittagsauslastung auf Parkplätzen um die Kirche und beim P1 herrscht. Am Nachmittag hingegen sind beim Parkplatz entlang der B3 und in der Rathausgasse mehr Stellplätze belegt. Die größte Differenz der vier ausgewählten Stellplatzmöglichkeiten wird beim Parkplatz Kirche festgestellt.

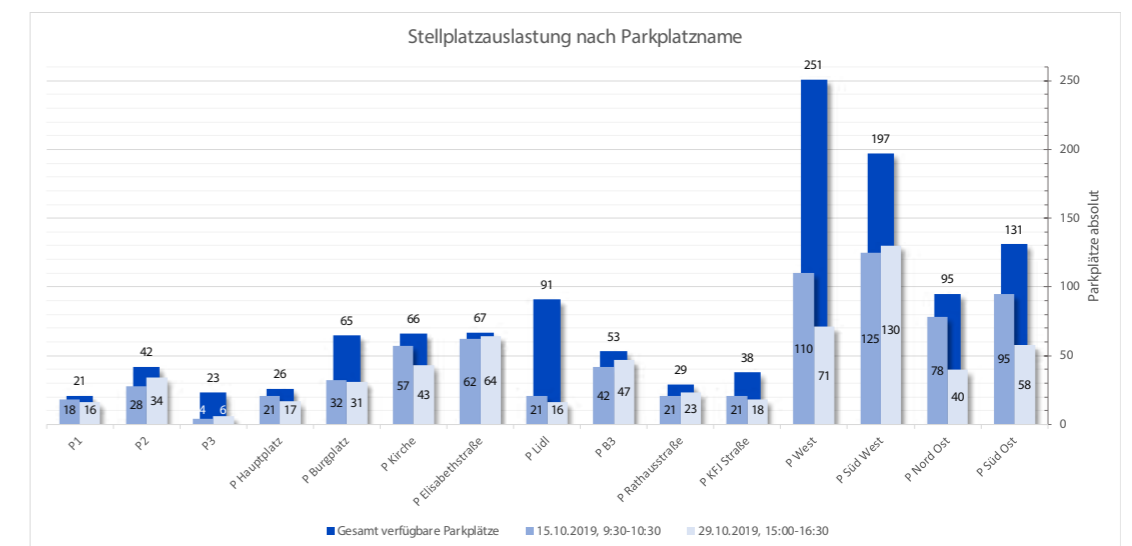


Abb. 8.27: Stellplatzauslastung nach Parkplatzname ,Quelle: eigene Darstellung

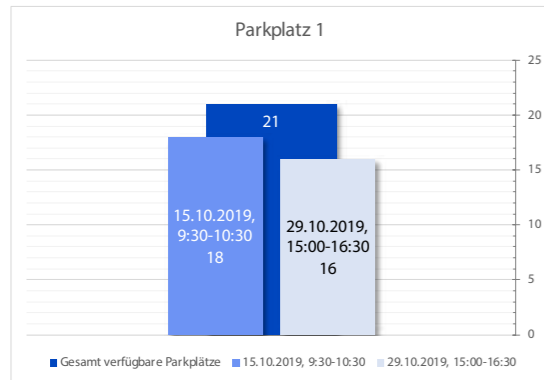


Abb. 8.28: P 1
Quelle: Schalko Aufnahme vom 22.10.19

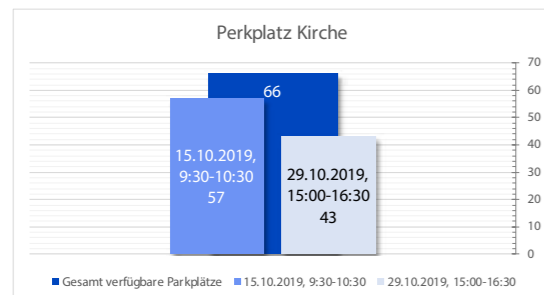


Abb. 8.29: P Kirche
Quelle: Schalko Aufnahme vom 22.10.19

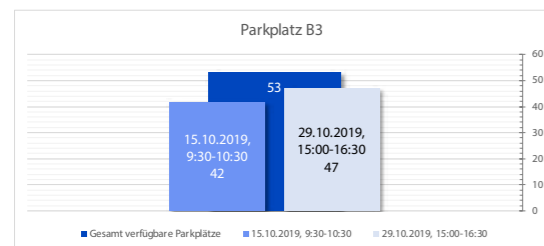


Abb. 8.30: P B3
Quelle: Schalko Aufnahme vom 22.10.19

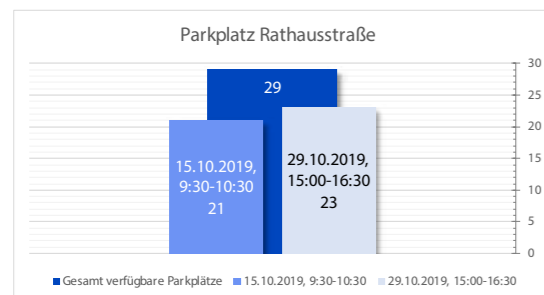


Abb. 8.31: P Rathausstraße
Quelle: Schalko Aufnahme vom 22.10.19

Parkplätze Marchfeldcenter

Sehr viele Parkplätze befinden sich im Gewerbepark von Groß-Enzersdorf, dem sogenannten Marchfeldcenter. Dieses liegt im Westen außerhalb der Stadt. Es verfügt über einen enorm großen Parkplatz, der über eine Stellplatzkapazität bis zu 400 PKWs verfügt. Das Marchfeldcenter fungiert als Nahversorgungsquelle,

wodurch die Parkplätze von unzähligen Einkaufsmöglichkeiten begrenzt sind. Während der Geschäftszeiten sind einige davon belegt, jedoch ist die Auslastung bei weitem nicht problematisch. Außerhalb der Öffnungszeiten befinden sich kaum Fahrzeuge auf der Parkfläche.



Abb. 8.32: Marchfeldcenter, Quelle: Litschauer Aufnahme vom 27.10.19



Abb. 8.33: Marchfeldcenter,
Quelle: Litschauer Aufnahme vom 27.10.19



Abb. 8.34: Marchfeldcenter,
Quelle: Litschauer Aufnahme vom 27.10.19

8.6 Wirtschaftsverkehr

Der Wirtschaftsstandort Groß-Enzersdorf ist durch den fruchtbaren Boden nicht nur für die lokalen Bauern interessant, sondern auch internationale und nationale Unternehmen siedeln sich in Groß-Enzersdorf an, um die frischen Produkte direkt weiter zu verarbeiten.

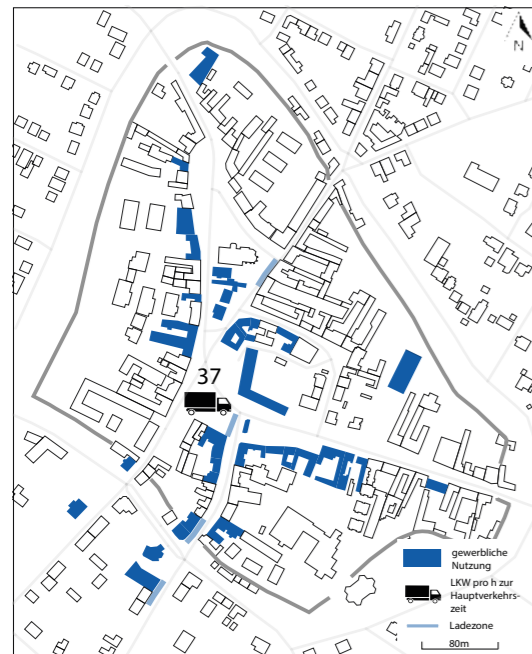


Abb. 8.35: Wirtschaftsstandorte Zentrum,
Quelle: eigene Darstellung

Die gute Verbindung über die B3 nach Wien und der Slowakei nutzen viele Unternehmen und wählen ihren Standort direkt an dieser Landesstraße. Mehrmals täglich werden die verschiedensten Wirtschaftsstandorte mittels LKW beliefert. Die meisten Handelsunternehmen, wie zum Beispiel Billa, Hofer und Marchfeld Center, besitzen ihre eigenen Ladezonen auf privaten Flächen. Dennoch, wie die Abb.8.36, zeigt sind einige öffentliche Ladezonen in Groß-Enzersdorf zu

finden, um vor allem die im Zentrum angesiedelten Unternehmen und gastronomischen Lokale zu beliefern. Dennoch ist aufgrund der B3, die direkt durch Groß-Enzersdorf führt, der größte Anteil des Schwerverkehrs ein Durchzugsverkehr. Die meisten LKW durchqueren den historischen Stadtkern von Groß-Enzersdorf um die angesiedelten Unternehmen an der B3 Richtung Oberhausen zu beliefern oder überhaupt die Weiterreise Richtung Slowakei antreten. Ebenfalls ist die Firma Ardo nicht zu übersehen, die direkt in Groß-Enzersdorf ihre Produktionsstätten besitzt, die täglich ebenfalls sehr viele LKWs abwickeln. Die Abb.1.39 verortet die Wirtschaftsbetriebe in Groß-Enzersdorf und die Anzahl der LKWs die einen Knotenpunkt zur Hauptverkehrszeit in beide Richtungen passiert, ist symbolisch mittels eines LKWs dargestellt.

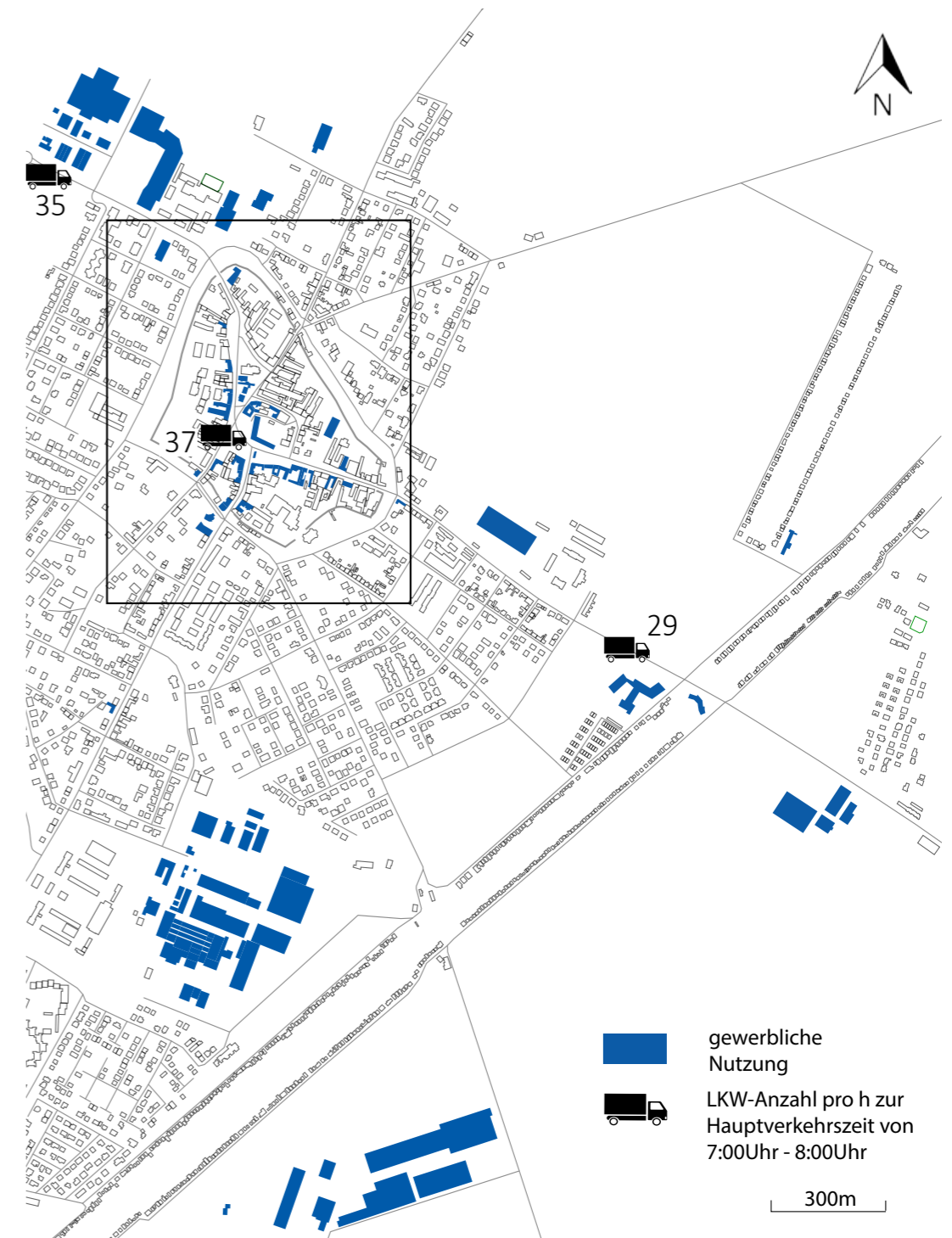


Abb. 8.36: Wirtschaftsstandorte,
Quelle: eigene Darstellung

8.7 Fazit und Handlungsempfehlungen

Nachdem alle erhobenen Informationen über die Verkehrsorganisation eruiert und analysiert wurden, lässt sich folgendes raumplanerisches Fazit davon ableiten: Im Grunde genommen erfolgt die überregionale Anbindung von Groß-Enzersdorf größtenteils durch den motorisierten Individualverkehr. Aufgrund dessen entsteht ein starkes Verkehrsaufkommen, das sich vor allem entlang der B3, die als Verkehrsachse der Kernstadt dient, bemerkbar macht. Jedoch ist auf die künftige Realisierung der S1 Bedacht zu nehmen, da sich dadurch, die Anbindung nach Wien deutlich verbessert und sich daraus neue Verkehrsverbindungen ergeben. Wenig überraschend ist die hohe Anzahl an Pendlern nach Wien. Dies zeigt auch in den durchgeführten Verkehrszählungen. Am Morgen ergibt sich daher ein sehr hohen Verkehrsaufkommen Richtung Wien und am Nachmittag von Wien nach Groß-Enzersdorf. Der Schwerverkehr hält sich dabei in den Spitzenstunden des

Verkehrsaufkommens in Grenzen. Die Verkehrsregelung in Groß-Enzersdorf zielt besonders darauf ab in den Wohngebieten die Verkehrsbelastung, durch Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverboten, gering zu halten. Im Hinblick auf den ruhenden Verkehr konnte folgendes Fazit herausgearbeitet werden: In den Wohngebieten stehen für den ruhenden Verkehr ausreichende Möglichkeiten zur Verfügung, da im Vergleich zu der innerstädtischen Parkmöglichkeit, eine geringere Auslastung zu erkennen ist. Die öffentlichen Parkplätze und die Kurzparkzone im Stadtzentrum sind laut Stellplatzauslastungsanalyse zeitweise sehr stark ausgelastet. Jedoch besteht momentan keine Parkplatzüberlastung. Die zeitliche Beschränkung, die bei den meisten Kurzparkzonen einer Dauer von 90 Minuten entspricht, sind für kurzweilige Aufenthalte oder Erledigungen ausreichend bemessen.

8.8 Quellenverzeichnis

Quellen

je nach Medium - siehe Template_Bestandsanalyse.docx
<https://www.google.at/maps/>
<https://www.vor.at/>
<https://www.openstreetmap.org/#map=14/48.1990/16.5599&layers=T>
<https://www.flaticon.com/>

Abbildungen

Titelbild 1: B3 Hauptplatz, Schalko Aufnahme vom 17.10.19
Titelbild 2: Hauptplatz, Schalko Aufnahme vom 17.10.19
Abb. 8.1: Überregionales Verkehrsnetz, eigene Darstellung
Abb. 8.2: Regionales Verkehrsnetz, eigene Darstellung
Abb. 8.3: Arbeitsbeginn Korneuburg, eigene Darstellung
Abb. 8.4: Arbeitsbeginn Wien, eigene Darstellung
Abb. 8.5: Arbeitsbeginn Gänserndorf, eigene Darstellung
Abb. 8.6: Straßenhierarchie, eigene Darstellung
Abb. 8.7: Verortung der Knotenpunkte der Verkehrszählung, eigene Darstellung
Abb. 8.8: Knoten 1 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.9: Knoten 1 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.10: Knoten 2 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.11: Knoten 2 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.12: Knoten 3 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.13: Knoten 3 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.14: Knoten 4 Verkehrszählung 7:00Uhr bis 8:00Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.15: Knoten 4 Verkehrszählung 16:30Uhr bis 17:30Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.16: Verkehrsstromanalyse 7:00Uhr bis 8:00Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.17: Verkehrsstromanalyse 16:30Uhr bis 17:30Uhr, eigene Darstellung
Abb. 8.18: Fahrverbot Sonntag, Litschauer Aufnahme vom 15.10.19
Abb. 8.19: Fahrverbot über 3,5t, Litschauer Aufnahme vom 12.11.19
Abb. 8.20: Privatstraße, Litschauer Aufnahme vom 12.11.19
Abb. 8.21: Verkehrsregelung, eigene Darstellung
Abb. 8.22: P Hauptplatz, Schalko Aufnahme vom 17.10.19
Abb. 8.23: P Burgplatz, Schalko Aufnahme vom 17.10.19
Abb. 8.24: P Kirche, Schalko Aufnahme vom 17.10.19
Abb. 8.25: Parkplätze innerhalb der Stadtmauern(Stadtzentrum), eigene Darstellung
Abb. 8.26: Parkplatzgliederung, eigene Darstellung
Abb. 8.27: Stellplatzauslastung nach Parkplatzname, eigene Darstellung

Abbildungen

Abb. 8.28: P1, Schalko Aufnahme vom 22.10.19
Abb. 8.29: P Kirche, Schalko Aufnahme vom 22.10.19
Abb. 8.30: P B3, Schalko Aufnahme vom 22.10.19
Abb. 8.31: P Rathausstraße, Schalko Aufnahme vom 22.10.19
Abb. 8.32: Marchfeldcenter, Litschauer Aufnahme vom 27.10.19
Abb. 8.33: Marchfeldcenter, Litschauer Aufnahme vom 27.10.19
Abb. 8.34: Marchfeldcenter, Litschauer Aufnahme vom 27.10.19
Abb. 8.35: Wirtschaftsstandorte Zentrum, eigene Darstellung
Abb. 8.36: Wirtschaftsstandorte, eigene Darstellung

Tabellen

Tab. 1.1: Erreichbarkeit mittels MIV, Quelle: <https://www.google.at/maps/>
Tab. 1.2: Erreichbarkeit mittels anderen Verkehrsmitteln, Quelle: <https://www.vor.at/>
Tab. 1.3: Knoten 1 Verkehrszählung 7:00Uhr, eigene Erhebung
Tab. 1.4: Knoten 1 Verkehrszählung 16:30Uhr, eigene Erhebung
Tab. 1.5: Knoten 2 Verkehrszählung 7:00Uhr, eigene Erhebung
Tab. 1.6: Knoten 2 Verkehrszählung 16:30Uhr, eigene Erhebung
Tab. 1.7: Knoten 3 Verkehrszählung 7:00Uhr, eigene Erhebung
Tab. 1.8: Knoten 3 Verkehrszählung 16:30Uhr, eigene Erhebung
Tab. 1.9: Knoten 4 Verkehrszählung 7:00Uhr, eigene Erhebung
Tab. 1.10: Knoten 4 Verkehrszählung 16:30Uhr, eigene Erhebung

IMPRESSUM

VerfasserInnen

Iris Cramer | 01560619
Mario Litschauer | 11771196
Florian Rabl | 11705350
Christina Schalko | 11776229
Maximilian Schranz | 01568787

Betreuungsteam TU Wien, Department für Raumplanung

Arnold Faller, Digital Architecture and Planning
Bardo Hörl, Verkehrssystemplanung
Helena Linzer, Örtliche Raumplanung
Kerstin Pluch, Örtliche Raumplanung
Arthur Schindelegger, Bodenpolitik und Bodenmanagement
Andreas Voigt, Örtliche Raumplanung

in Zusammenarbeit mit

Monika Obereigner-Sivec, Bürgermeisterin von Groß-Enzersdorf
Michaela Krämer, Amtsleiter-Stellvertreterin; Stadt- und Ortsplanung; BürgerInnenbeteiligung

