Regionalbuslinie 391 im Stadtgebiet von Schönau an der Donau. Quelle: Eigene Aufnahme

BESTANDSANALYSE STADTGEMEINDE GROSS-ENZERSDORF NICHT-MOTORISIERTER VERKEHR UND ÖFFENTLICHER VERKEHR

P2 | Räumliche Entwicklungsplanung
November 2019

TU WIEN
Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung
raum

Inhaltsverzeichnis

9 Nicht-motorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr **435**

9.1 Mobilitätsdaten **436**
9.1.1 Modal-Split 436
9.1.2 PendlerInnenbewegungen 436
9.1.3 Aktuelles Verkehrskonzept 438

9.2 Öffentlicher Verkehr **439**
9.2.1 Liniennetz 439
9.2.2 Bedienungshäufigkeit 442
9.2.3 Marchfeld mobil 444
9.2.4 Fahrzeitenvergleich 446
9.2.5 Attraktivität der Bushaltestellen 446
9.2.6 Planungen & Ausbau 449

9.3 NMIV **450**
9.3.1 Überörtliche Fuß- und Radwegverbindungen 450
9.3.2 Nextbike-Fahrradverleih 450
9.3.3 Städtische Hauptkorridore für den nicht-motorisierten Verkehr 451
9.3.4 Fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums 456
9.3.5 Problemstellen im städtischen NMIV-Netz 458

9.4. Handlungsempfehlungen für den Fuß- und Radverkehr **459**
9.4.1. Fußverkehr 459
9.4.2. Radverkehr 460

9.5 Fazit & Handlungsempfehlungen **463**

9.6 Quellenverzeichnis **464**

Stadtbuslinie 26A im Busbahnhof Groß-Enzersdorf. Quelle: Eigene Aufnahme

9 Nicht-motorisierter Verkehr und öffentlicher Verkehr

Dieses Kapitel widmet sich den Teilaspekten des nicht-motorisierten Verkehr (NMIV) und dem Öffentlichen Verkehr (ÖV). Einführend soll auf die Mobilitätsdaten der Gemeinde eingegangen werden, wobei der Modal-Split und die PendlerInnenbewegungen genauer betrachtet werden sollen. Die Verflechtung mit der Region soll basierend auf den PendlerInnenströmen dargelegt werden.

Daran anschließend wird der ÖV hinsichtlich des aktuell bestehenden Liniennetzes, der Bedienhäufigkeit und dem Vergleich der Fahrtzeit zu anderen Verkehrsträgern untersucht. Die Betrachtung erfolgt hier sowohl für die Werktage als auch für das Wochenende getrennt, sodass eine Gegenüberstellung möglich ist. Zeitgleich soll auch das Projekt von „Marchfeld Mobil" vorgestellt werden, welches Sammelpunkte im Gemeindegebiet von Groß Enzersdorf aufweist und somit Bestandteil der Mobilitätskette der GemeindebürgerInnen ist.

Als Zu- und Abbringer zum öffentlichen Verkehr spielt der NMIV eine große Rolle, weshalb sowohl die überörtliche Netze und Verbindungen aufgezeigt und analysiert werden sollen. Eine Kurzbeschreibung des „Nextbike"-Systems, ergänzt um die städtischen Hauptkorridore des NMIVs bildet die nächsten Abschnitte des Kapitels. Eine detaillierte Beschreibung der unterschiedlichen Korridore soll dazu führen, den Ist-Zustand und die aktuell bestehenden Schwächen und Konfliktpunkte zu beschreiben und die Potenziale sowie Stärken darzutun. Ergänzend werden die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und die Problemstellen im Netz als jeweils eigener Analysepunkt behandelt.

Aus den einzelnen Analysepunkte resultieren die Handlungsempfehlungen zur Attraktivitätsverbesserung durch Ausschöpfung der vorhandenen Potenziale und etwaige Ergänzungen im Netz, sowohl für den Fuß- als auch den Radverkehr. Abschließend wird das Kapitel mit einer Schlussfolgerung, welche die Teilanalysen zusammenfasst und somit die Arbeitsgrundlage für die nächsten Bearbeitungsschritte bildet.

9.1 Mobilitätsdaten

Im ersten Kapitel soll ein grober Überblick über die wichtigsten Mobilitätsdaten gegeben werden, die für die weiteren Verkehrsplanungen im Gemeindegebiet von Bedeutung sein können.

9.1.1 Modal-Split

Als Umlandgemeinde von Wien ist anzunehmen, dass sich die Modal-Split-Anteile von Groß-Enzersdorf im Mittelfeld zwischen jenen von Niederösterreich und Wien bewegen (siehe Abb. 1.1). Zudem werden sich die Katastralgemeinden eher an jene Daten von Niederösterreich orientieren - der Stadtkern von Groß-Enzersdorf hingegen eher den Wiener Daten, aufgrund der hohen Taktdichte des Wiener Stadtbusses und der Integration in die Wiener Kernzone.

Während der Radanteil anteilsmäßig recht gleich verteilt ist, unterscheiden sich die Anteile beim Fußverkehr und ÖV sehr stark. Beide Mobilitätsformen gemeinsam sind in Wien um in etwa ein Drittel häufiger vertreten. In Niederösterreich wandern diese Aneile zum stark dominierenden MIV. Dies lässt sich auf die Zersiedelungstendenzen, die teils größeren Entfernungen und geringere Takte der öffentlichen Verkehrsmittel zurückführen.

9.1.2 PendlerInnenbewegungen

In Abbildung 1.2 lassen sich die Ströme der ErwerbspendlerInnen in die wichtigsten Umlandgemeinden ablesen. Von den AuspendlerInnen nach Groß-Enzersdorf steuern in etwa 80% das Ziel Wien an. Dies unterstreicht die Stellung von Groß-Enzersdorf als attraktiver Wohnstandort mit einem Arbeitsplatz in Wien.

Bei den EinpendlerInnen kommen hingegen nur in etwa 50% aus Wien, der Rest aus den Umlandgemeinden, wobei die meisten Personen aus Orth an der Donau und Gänserndorf einpendeln.

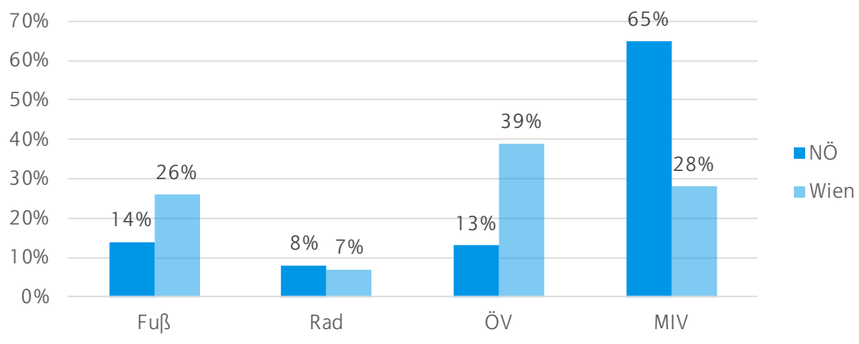


Abb. 9.1: Modal-Split von Wien und NÖ im Vergleich (2014), Quelle: Stadt Wien, Amt der NÖ-Landesregierung

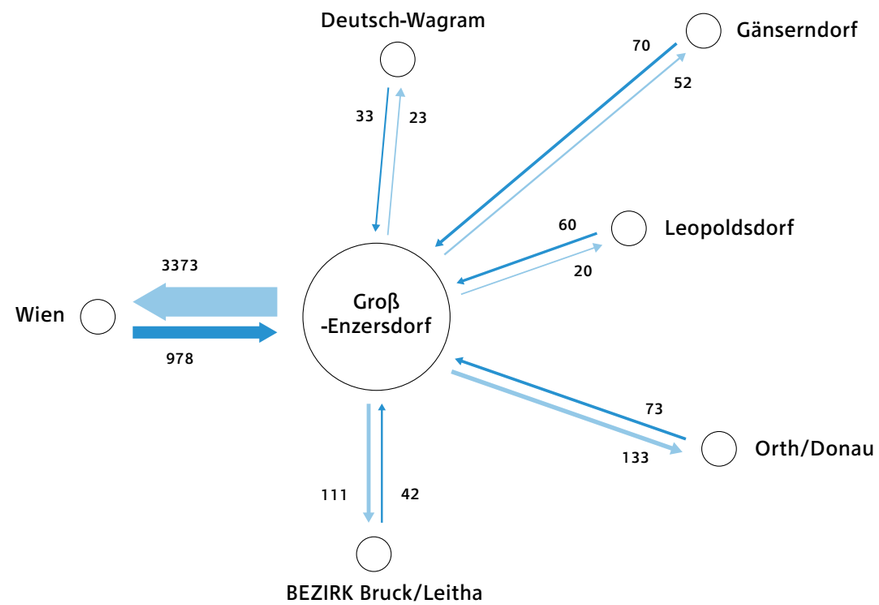


Abb. 9.2: ErwerbspendlerInnen ausgehend von der Gemeinde Groß-Enzersdorf, Quelle: Statistik Austria (Stand 2017)

Von den Erwerbstätigen am Wohnort (siehe Abb. 1.3) arbeiten nur rund 20% in der eigenen Gemeinde. Anders verhält es sich bei den Erwerbstätigen am Arbeitsort (siehe Abb. 1.4). Hier haben zirka 40% der Personen ihren Arbeitsort in Groß-Enzersdorf. Laut der Statistik Austria sind NichtpendlerInnen Erwerbstätige, deren Wohn- und Arbeitsstätte sich im gleichen Haus bzw. auf dem gleichen Grundstück befindet.

Daraus resultiert in weiterer Folge einen Index des Pendlersaldos von 57,5. Da sich dieser Wert unter 100 befindet,

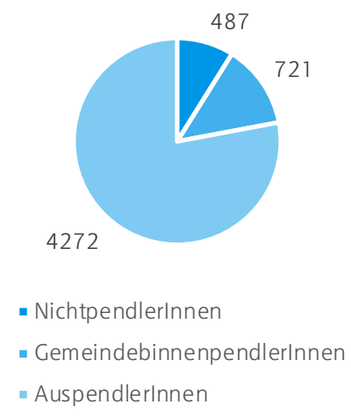
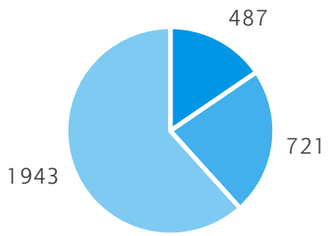


Abb. 9.3: Erwerbstätige am Wohnort, Quelle: Statistik Austria (Stand 2017)

bedeutet dies, dass es in der Gemeinde einen deutlichen AuspendlerInnenüberschuss gibt. Weiters beträgt der Index der Pendlermobilität durch die hohen Werte von Ein- und AuspendlerInnen 113,4 (vgl. Statistik Austria 2019: online).



- NichtpendlerInnen
- GemeindebinnenpendlerInnen
- EinpendlerInnen

Abb. 9.4: Erwerbstätige am Arbeitsort, Quelle: Statistik Austria (Stand 2017)

9.1.3 Aktuelles Verkehrskonzept

Die Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf verfügt aktuell über kein eigenes Verkehrskonzept, welches mit dem Hintergrund der eventuellen Verlängerung der S1 und dem Bau einer Ortsumfahrung als mangelhaft zu bewerten ist. Das örtliche Entwicklungskonzept aus dem Jahr 2007 beinhaltet lediglich folgende Formulierung:

"Das öffentliche Verkehrs- angebot ist zu attraktivieren und zu intensivieren"

Verordnungstextentwurf, Gemeinderat Groß-Enzersdorf, 2007

Die Aussage lässt großen Interpretationsspielraum zu und liefert keine konkreten Handlungsempfehlungen. Mit der Zunahme der Bevölkerung und der weiteren Bautätigkeit im Gemeindegebiet ist die Erstellung eines eigenen Verkehrskonzeptes anzuraten.

9.2 Öffentlicher Verkehr

Der aktuelle Bestand des ÖV-Angebotes in der Gemeinde soll im folgenden Kapitel erläutert werden. Dabei wird sowohl auf die Netzstruktur, als auch auf Bedienungshäufigkeiten und die Accessibility für die NutzerInnen eingegangen.

9.2.1 Liniennetz

In Abbildung 2.2 erkennt man die topographische Liniennetzübersicht rund um das Gemeindegebiet von Groß-Enzersdorf. Die wichtigsten schienengebundenen Verkehrsmittel in der Umgebung sind einerseits die U-Bahnen der Linien U1 und U2, sowie die Marchegger Ostbahn, welche von Wien bis nach Bratislava verläuft. Auf dieser Bahnlinie mit der Kursnummer 910 verkehren drei unterschiedliche Zugkategorien.

Der Regionalexpress (REX) wird annähernd stündlich von Wien Hbf. bis nach Bratislava geführt. Die S-Bahn-Linie S80 verkehrt von Wien Hüttteldorf bis nach Wien Aspern Nord und wird danach häufig als Regionalzug (R) bis nach Marchegg weitergeführt. Der Takt dieser Linie beträgt in der Hauptverkehrszeit 30 Minuten.

Die Bundeshauptstadt Wien wird mit dem Stadtbus „26A" der Wiener Linien in einem sehr dichten Takt angebunden. Mit dieser Linie kann man zur U1, U2 und S80 umsteigen und erreicht damit die Wiener Innenstadt.

Der Bahnhof „Wien Aspern Nord" ist jedoch nur mit zweimaligem Umsteigen erreichbar (26A, 88A, U2). Von dort gelangt man mit dem REX in 45 Minuten nach Bratislava, nach dem Ausbau der Marchegger Ostbahn soll sich diese Fahrzeit auf 25 Minuten verringern und stellt somit eine attraktive Alternative zum eigenen PKW dar.

Der Bahnhof Raasdorf ist durch die Linie 593 angebunden. Eine Verbindung nach Groß-Enzersdorf besteht jedoch nur in etwa 3x am Tag. Die restlichen Bahnhöfe an der Bahnlinie besitzen keine direkte Busverbindung vom Gemeindegebiet.

Die Katastralgemeinden werden primär durch die Regionalbuslinie 391 erschlossen. Wie man im Liniennetzplan erkennen kann, verlaufen viele Kurse dieser Linie unterschiedlich (siehe auch Abb. 2.1) und erschweren somit das Lesen des Fahrplanes erheblich. Die Haltestelle „Rutzendorf Ort" erscheint z.B. auf einem Fahrplanbild gleich drei Mal pro Richtung (bedingt durch Schleifenfahrten und unterschiedliche Kursvarianten). (vgl. VOR 2019: online)

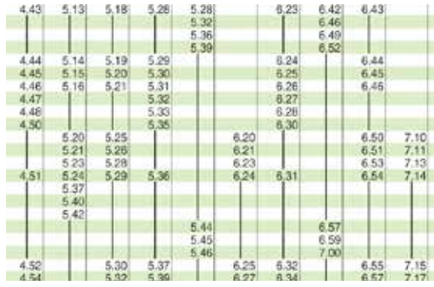


Abb. 9.5: Fahrplanauszug Linie 391, Quelle: VOR

Überörtlicher Liniennetzplan

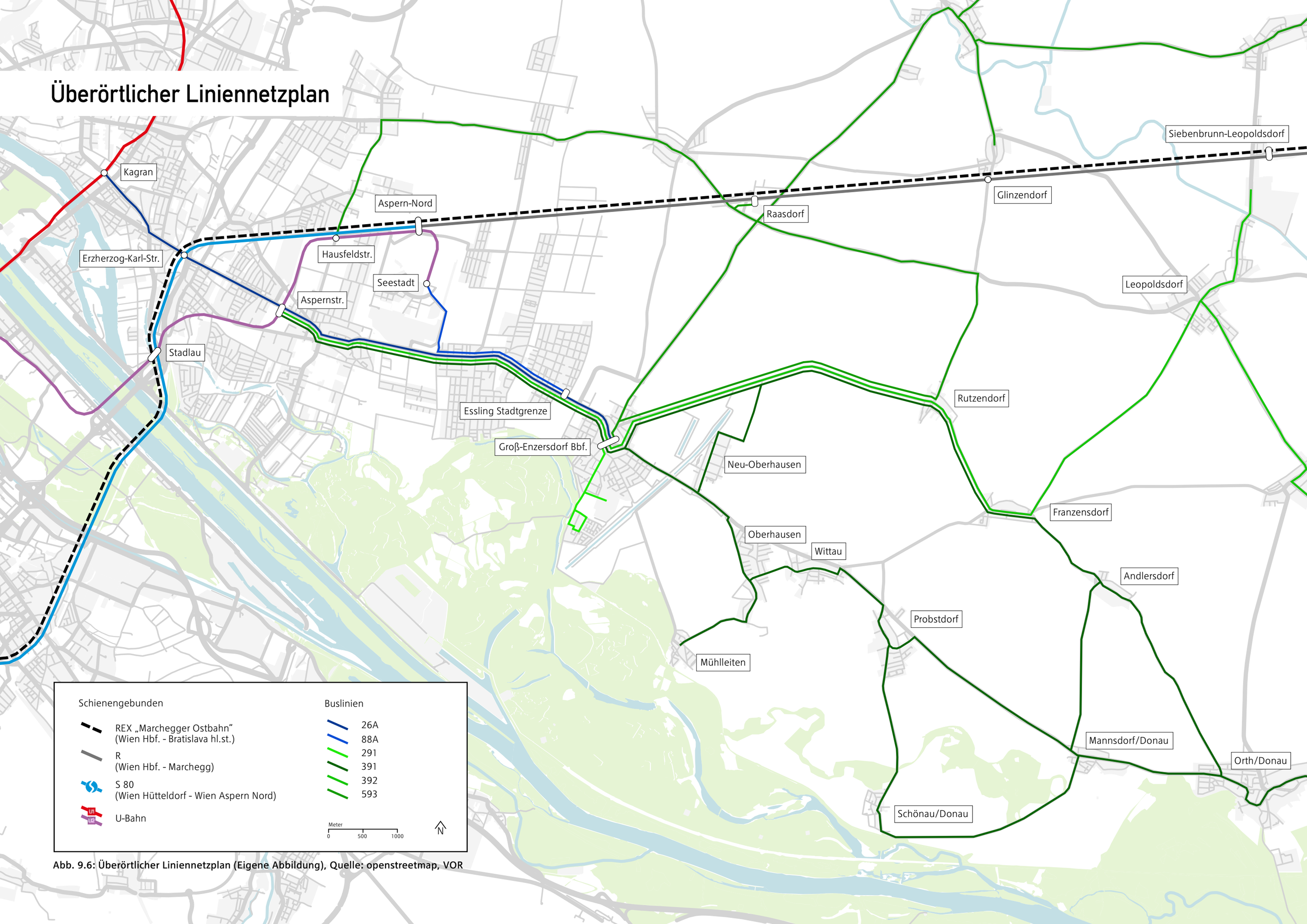


Abb. 9.6: Überörtlicher Liniennetzplan (Eigene Abbildung), Quelle: openstreetmap, VOR

9.2.2 Bedienungshäufigkeit

Diverse Regionalbuslinien, welche im Liniennetzplan aufgetragen wurden, verkehren nur recht selten. Um einen Überblick über die Anzahl der Kurse pro Richtung zu erhalten, wurde in den Abbildungen 2.3 bis 2.5 eine schematische Übersicht vom Gemeindegebiet erstellt.

Die Verbindung vom Busbahnhof Groß-Enzersdorf nach Wien Aspernstraße und darüber hinaus wird täglich über 100 Mal angeboten und resultiert primär aus dem dichten Takt der Linie 26A ergänzt zur einzelne Kurse der Regionalbuslinien, die jedoch nicht in jeder Station halten.

Entlang der Bundesstraße 3 werden in etwa 25 Verbindungen pro Richtung angeboten - entlang der nördlichen Katastralgemeinden (Rutzendorf und Franzensdorf) sind es in etwa 15 (dies entspricht annähernd einem Stundentakt).

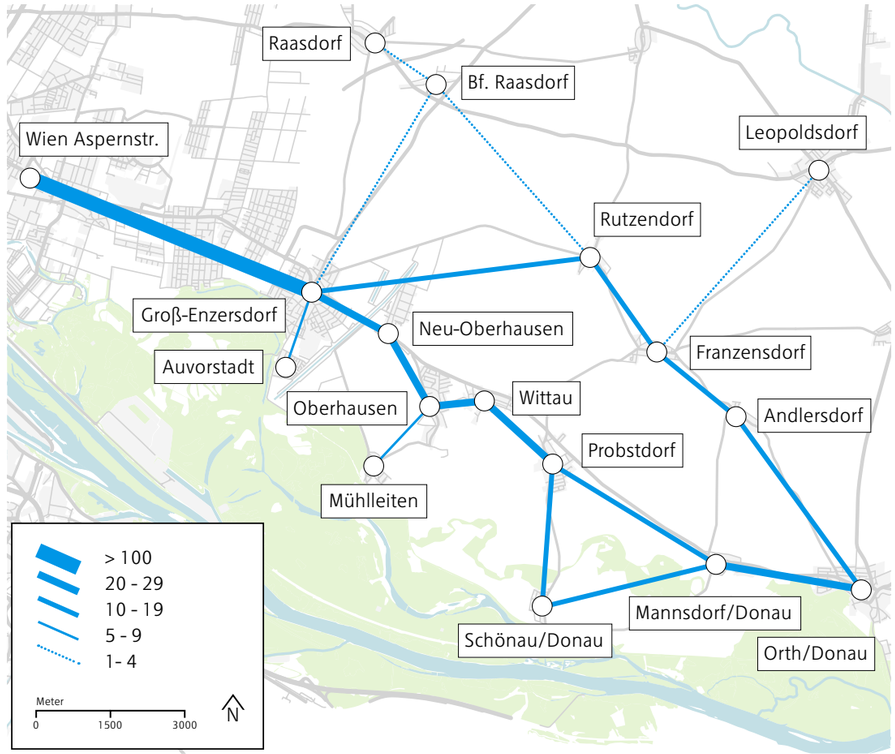


Abb. 9.7: Bedienungshäufigkeit MO-FR (werktags) pro Richtung, Quelle: VOR

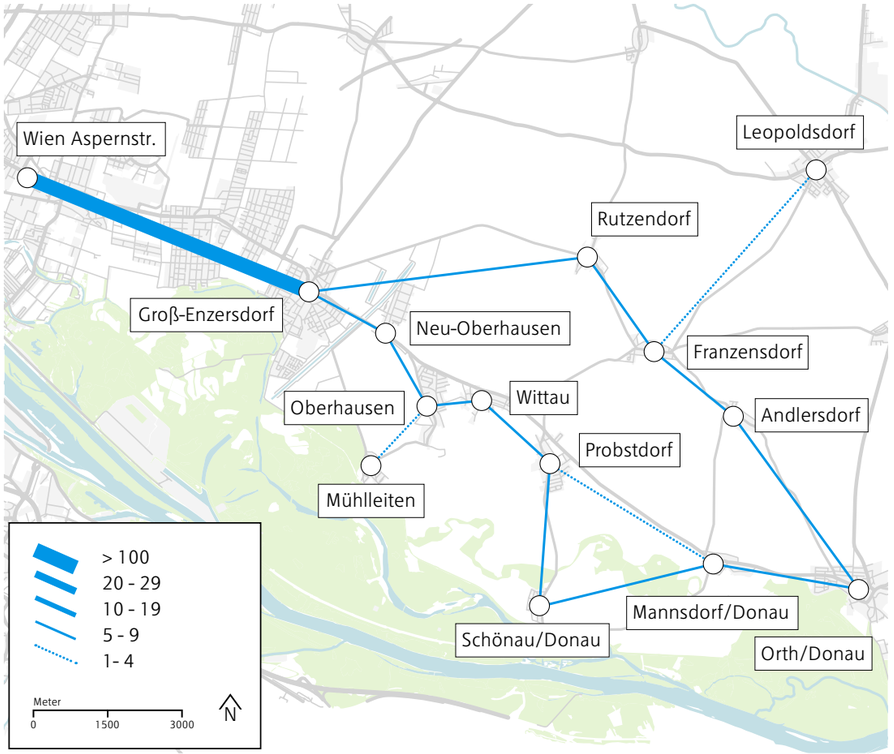


Abb. 9.8: Bedienungshäufigkeit SA (werktags) pro Richtung, Quelle: VOR

Am Samstag (siehe Abb. 2.4) verschmälert sich das Angebot, wobei auch weiterhin noch alle Katastralgemeinden bedient werden. Einzig und allein die Verbindung nach Raasdorf wird nicht mehr angeboten.

An Sonn- und Feiertagen fallen die Katastralgemeinden nördlich der B3 weg, und es wird nur mehr der „B3-Korridor" bedient, wobei Schönau an der Donau noch angefahren wird. Der Takt ist mit fünf Verbindungen pro Richtung sehr dünn. Es werden vormittags zwei und nachmittags bzw. abends drei Verbindungen angeboten. Um in den nicht bedienten Regionen dennoch ein Mindestmaß an öffentlichem Verkehr zu ermöglichen wurde das Marchfeld mobil (auch ISTmobil genannt) ins Leben gerufen.

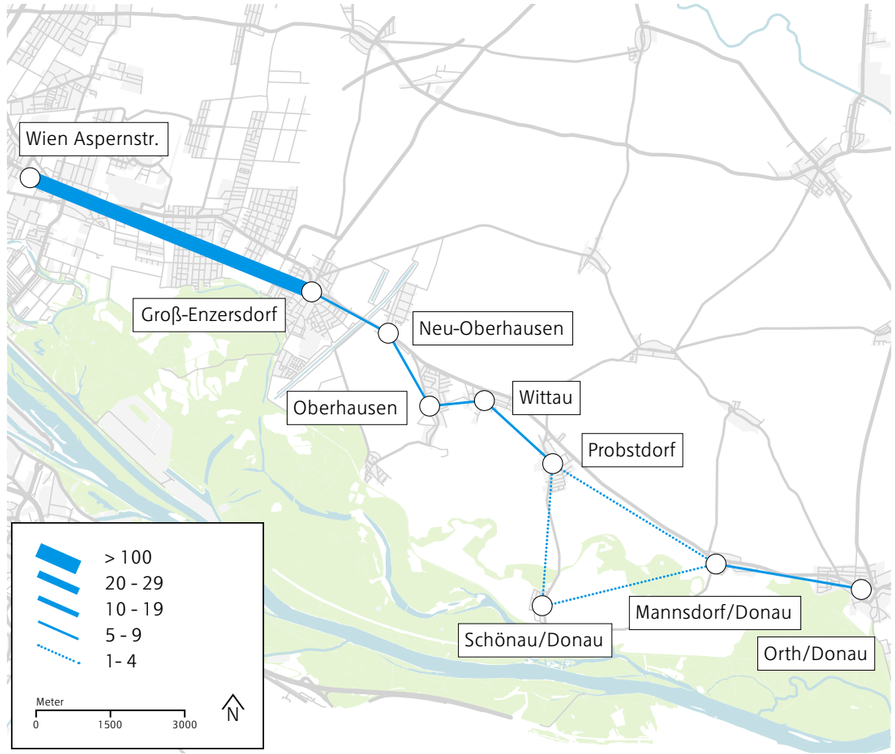


Abb. 9.9: Bedienungshäufigkeit Sonn- und Feiertag pro Richtung, Quelle: VOR

9.2.3 Marchfeld mobil

Auf Relationen mit geringer Nachfrage bzw. in der Nacht wurde seit April 2019 von 20 Gemeinden ein Anruf-Sammel-Taxi (AST), das sogenannte „Marchfeld mobil", eingerichtet (vgl. ISTmobil 2019: online). Es gibt drei Routen (siehe Abb. 2.6) mit einem vorgegebenen Fahrplan.

Ein Zustieg ist nur bei einer der 634 Sammelstellen möglich, ein Ausstieg hingegen an einer beliebigen Adresse im Bedienungsgebiet der Gemeinden. Im Marchfeld nehmen beinahe alle Gemeinden außer Groß-Enzersdorf teil, als wichtiger Umstiegsknoten Richtung Wien gibt es im Stadtgebiet von Groß-Enzersdorf und in den Katastralgemeinden dennoch Sammelstellen. Die Bürgermeisterin Monika Obereigner-Sivec begründet diese Entscheidung damit, dass man den Hauptfokus auf den öfflichen Linienverkehr legen will und diesen nicht gezielt durch ein AST schwächen will.

Um im Marchfeld mobil zusteigen zu können, muss man mindestens 30 Minuten vor der geplanten Abfahrtszeit bei einer Hotline die Route und weitere persönliche Daten bekanntgeben. Alternativ dazu kann auch die „ISTmobil-App" oder die Homepage von ISTmobil verwendet werden um eine Fahrrt zu buchen.

Die Fahrpreise setzen sich aus einem sogenannten „Komfortzuschlag" (2€ am Tag, 4€ in der Nacht) und dem Streckenentgelt (Tarifmatrix) zusammen.

Für die Relation von Groß-Enzersdorf nach Orth an der Donau wären somit in der Nacht 8,70€ fällig.

Bei Besitz eines Top-Jugendtickets reduziert sich der Fahrpreis auf 2€ (nur an Werktagen von 14 bis 20 Uhr). Mit einer VOR-Zeitkarte ist nur der Komfortzuschlag zu bezahlen - dafür muss man jedoch die „mobilCard" beantragen und einen Scan der Zeitkarte an den VOR übermitteln (vgl. ISTmobil 2019: online).

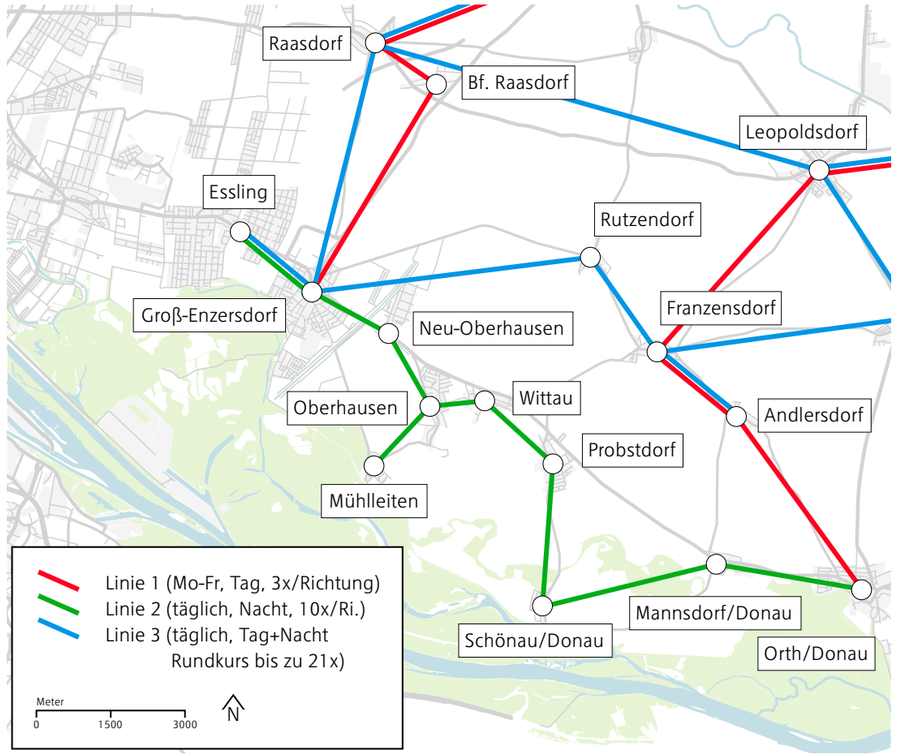


Abb. 9.10: Routen des Marchfeld mobils, Quelle: ISTmobil (Stand 2019)

9.2.4 Fahrzeitenvergleich

In Abbildung 2.7 ist ersichtlich, dass in allen wichtigen Relationen der ÖV mehr Zeit benötigt. Ausgangspunkt einer jeden Relation ist meist eine Fahrt mit dem 26A. Dieser hat zwar einen dichten Takt - er benötigt allerdings 36 Minuten bis Kagran und ist damit nicht gerade konkurrenzfähig zum PKW.

Besonders groß ist der Unterschied in Richtung Gänserndorf und Mistelbach (mehr als eine Stunde). Neben der hohen Fahrzeit des 26A verlängern hier das zusätzliche Umsteigen in Leopoldau und die teils langsame S-Bahn die Fahrzeit. Ebenfalls verlängern das zweimalige Umsteigen zum Bahnhof Aspern Nord in der Relation nach Bratislava die Fahrzeit erheblich.

9.2.5 Attraktivität der Bushaltestellen

Im Gemeindegebiet befinden sich wie der Abbildung 2.7 zu entnehmen ist, insgesamt neun Bushaltestellen, welche teilweise von den Regionalbuslinien des VOR als auch von den Bussen der Wiener Linien bedient werden. Die Zugänglichkeit als auch die Ausstattung der Haltestellen variiert jedoch stark, weshalb ein Bewertungsschema für die Haltestellen festgelegt worden ist, dieses folgt den vom Land Niederösterreich definierten Haltestellenstandards aus dem Konzept „Bushaltestellen -Leitfaden Für Gemeinden".

Die Relevanz des Themas wird durch folgendes Zitat aus ebendem Konzept untermauert.

„Um die öffentlichen Verkehre für die Kunden gut zugänglich zu machen sowie ein angenehmes und sicheres Gefühl bei der Nutzung dieser Verkehrsmittel zu schaffen, ist die Gestaltung der Zugänge und Wartebereiche wesentlich. [...] Neben Sauberkeit und zweckmäßiger Ausstattung von Haltestellen spielen die Ausgestaltung und vor allem das Sicherheitsgefühl beim Warten an der Haltestelle für die Fahrgäste, vor allem für die weiblichen Fahrgäste, eine Rolle bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln."
(Amt der NÖ-Landesregierung 2019: online)

	MIV	ÖV	Mehraufwand ÖV
Wien Stephansplatz	33	53	+20
Wien Hauptbahnhof	23	55	+32
Seestadt Aspern (U2)	13	22	+9
Flughafen Schwechat	37	73	+36
Raasdorf Bahnhof	6	15	+9
Glinzendorf Bahnhof	10	28	+18
Siebenbrunn-Leopoldsdorf Bahnhof	17	26	+11
Gänserndorf Rathausplatz	23	85	+62
Mistelbach Krankenhaus	41	113	+72
Bratislava hl.st. (Hauptbahnhof)	48	81	+33

Tab. 9.1: Fahrzeitenvergleich ausgehend vom Hauptplatz in Groß-Enzersdorf
Quelle: ÖBB Scotty, Google Maps

Abb. 9.11: Bushaltestellen im Stadtzentrum von Groß-Enzersdorf, Quelle: Eigene Erhebung

Bei der Haltestellenbewertung soll anlehnend an das Fachkonzept nach folgenden Funktionen unterschieden werden.

- Basisfunktion:
  Witterungsschutz, Sitzgelegenheit, Sicherheitsgefühl, Beleuchtung, Barrierefreiheit, Zu-/Abgänge Verkehrssicherheit, lesbare Fahrpläne, Tarifinformationen
- Mobilitätsfunktionen:
  Fahrradabstellplätze, Park+Ride-System, Fahrradverleih (Bsp. „Nextbike")
- Zusatzfunktionen:
  Touristische Informationen, Wartebereiche auch für WanderInnen bzw. RadfahrerInnen, Schnittstelle für unterschiedliche Verkehrssysteme

~ = teilweise erfüllt X = erfüllt	Stadtmauer	Busbahnhof	Hauptschule	Volksschule	Fliedergasse	Auvorstadt	Bellegardegasse	Hotel am Sachsengang	Austria Frost
Basisfunktion									
Witterungsschutz		X				X	X	X	
Sitzgelegenheit	X	X			~	X	X	X	
Beleuchtung	~	X						X	
Barrierefreiheit	X	~							
Verkehrssicherheit	X	~							
lesbare Fahrpläne	X	X	X		X	X	X	X	X
Mobilitätsfunktionen									
Fahrradabstellplätze		X							
Park+Ride-System									
Fahrradverleih in der Nähe (Bsp. „Nextbike")		X				X	X	X	
Zusatzfunktionen									
touristische Informationen	~	X							
Schnittstelle für unterschiedliche Verkehrssysteme		X							

Tab. 9.2: Einzelbewertung der Haltestellen, Quelle: Eigene Aufnahme

Als Mindestausstattung einer Haltestelle gelten eine Haltestellentafel, der Haltestellenname, und ein aktueller Fahrplan, diese ist durch das Verkehrsunternehmen zu gewährleisten. Es ist jedoch auch darauf zu verweisen, dass je nach Bedeutung der jeweiligen Haltestelle eine unterschiedliche Haltestellenform zu wählen ist, sodass ein sicherer und flüssiger Betrieb ermöglicht wird, zugleich soll der Stand der Technik dazu gehören Hochboarde bzw. Auftritts-/Fahrgastaufstellflächen beachtet und bei Neuausschreibungen berücksichtigt werden (vgl. Amt der NÖ-Landesregierung 2019: online).

Der Tabelle 2.2 sind die Einzelbewertungen der Haltestellen zu entnehmen, dabei ist zu erkennen, dass die Haltestelle „Busbahnhof Groß Enzersdorf" die umfangreichste Ausstattung aufweist (siehe auch das Negativbeispiel in Abb. 2.8). Dies ist auf die zentrale Funktion für den ÖV der Gemeinde und die Fahrgastzahlen zurückzuführen. Dennoch sind auch hier Mängel im Bereich der Barrierefreiheit und der Zugänglichkeit zu erkennen. Die anderen Haltestellen sind zumeist minimal ausgeführt, was die Attraktivität des ÖV gegenüber dem MIV noch weiter abschwächt. Es sollte dafür gesorgt werden, dass bei allen Haltestellen ein Witterungsschutz und Sitzgelegenheiten vorhanden sind, diese können je nach Fahrgaststärke unterschiedlich ausgeführt werden, dürfen jedoch die Mindestnormen nicht unterschreiten.

9.2.6 Planungen & Ausbau

Mit dem Fahrplanwechsel 2021 bekommt die Region „Weinviertel Ost" und „Wien Umgebung" einen neuen Regionalbus-Fahrplan. Laut der Bürgermeisterin soll hierbei die Linie 391 optimiert werden und es soll eine neue Linie „Groß-Enzersdorf - Raasdorf - Gänserndorf" eingerichtet werden. Diese Linie wäre eine attraktive Nord-Süd-Verbindung und würde vor allem die Fahrzeit nach Gänserndorf erheblich reduzieren (derzeit 85 Minuten).

Im schienengebundenen ÖV soll die Marchegger Ostbahn ausgebaut werden. Hierbei ist geplant, die Geschwindigkeit von 120 auf 160 km/h anzuheben. Dadurch erreicht man zwischen Wien und Bratislava eine Verkürzung der Fahrzeit um 25 Minuten. Zudem sind dichtere Takte, längere Betriebszeiten und eine Verlängerung der Linie S80 geplant. Die Baumaßnahmen wurden bereits eingeleitet und eine Fertigstellung wird für 2023 angestrebt (vgl. ÖBB Infra 2019: online).

Abb. 9.12: Haltestelle „Fliedergasse", Quelle: Eigene Aufnahme

9.3 NMIV

Nach dem ÖV soll nun in weiterer Folge auf den nicht-motorisierten Verkehr (NMIV) eingegangen werden. Dies erfolgt auf unterschiedlichen Maßstabsebenen - überörtlich und auf den Stadtkern bezogen.

9.3.1 Überörtliche Fuß- und Radwegverbindungen

Um einen groben Überblick über die Anschlüsse und Verbindungen an das überörtliche Netz zu erhalten, wurden die Wegverläufe in Abbildung 3.2 aufgetragen.

Abb. 9.13: Naturdenkmal „Lobaustraße", Quelle: Eigene Aufnahme

Die wichtigsten Radwegverbindungen, welche über das Gemeindegebiet von Groß-Enzersdorf verlaufen sind der Eurovelo-Radweg 6 (entlang der Donau in der Lobau; tangiert Schönau an der Donau) und der Weinviertel-Radweg 5 (verläuft durch Franzensdorf und Rutzendorf). In der Lobau gibt es ein sehr gut beschildertes Rad- und Wanderwegenetz, um auch Ausflugstouristen in den Nationalpark zu locken. Der österreichische Weitwanderweg 7 tangiert ebenfalls das Gebiet der Lobau sowie das Naturdenkmal „Lobaustraße" (siehe Abb. 3.1).

Im Stadtkern von Groß-Enzersdorf gibt es außer den Radwegverbindungen in Richtung Wien und Uferhaus keine nennenswerten Routen. Ein gemischter Geh- und Radweg Richtung Neu-Oberhausen ist jedoch derzeit in Bau. Weiters gibt es rund um die Stadtmauer einen sogenannten „Tut gut!"- Weg mit Informationstafeln zur Geschichte der Stadt.

9.3.2 Nextbike-Fahrradverleih

Mit den Nextbike-Stationen verfügt die Gemeinde Groß Enzersdorf über ein modernes Bikesharing-System. Im folgenden Abschnitt soll ein kurzer Überblick über die Funktionsweise des Systems und der Bestandssituation in der Gemeinde vermittelt werden. Insgesamt können an drei Stationen in Groß Enzersdorf (Busbahnhof, Auvorstadt [siehe Abb. 3.2], Hotel am Sachsengang) drei Fahrräder ausgeliehen und zurückgegeben werden.

Aufgrund von Baumaßnahmen entlang der B3 steht die Station „Hotel am Sachsengang" aktuell nicht zur Verfügung, mit Abschluss der Arbeiten im Jahr 2020 wird diese Station jedoch wieder in Betrieb genommen. Es ist in der Analysephase auffällig gewesen, dass an der Station am Busbahnhof keine Fahrräder zum Entleihen vorhanden waren, sondern diese stets an der Station

Abb. 9.14: Nextbike Standort „Auvorstadt", Quelle: Eigene Aufnahme

Nachdem nun eine Übersicht über die Bestandsituation in der Gemeinde vermittelt worden ist, soll nun die Funktionsweise des Systems vorgestellt werden. Um die Fahrräder nutzen zu können ist eine einmalige Registrierung notwendig, welche sowohl auf der Website als auch in der Nextbike-App erfolgen kann.

Dazu müssen neben personenbezogenen Daten auch Zahlungsmittel hinterlegt werden, zudem ist es möglich Karten von Kooperationspartnern (ÖBB, VOR, Land Niederösterreich, Land Burgenland) zum Account zu zuordnen. Durch diese Zuordnung ist die Nutzung der Fahrräder kostenlos bzw. vergünstigt. Der Ausleihprozess kann entweder durch die App oder einer Telefonhotline gestartet werden. Es wird die Radnummer eingegeben bzw. übermittelt und man erhält einen Entsperrungscode, zur Rückgabe des Rades wird dieses angeschlossen und in der App eingetragen oder telefonisch bekanntgegeben. Es ist überdies möglich bis zu vier Fahrräder zeitgleich über einen Account auszuleihen, außerdem können alle Fahrräder im Nextbikesystem weltweit genutzt werden.

Die Fahrräder stehen in Niederösterreich vom 20. März bis zum 15. November bereit, was die Nutzung des Systems durch PendlerInnen stark einschränkt. Einzige Ausnahme sind Tulln und Sankt Pölten, wo die Räder ganzjährig zur Verfügung stehen. Eine Ausweitung der Betriebszeiten und der Anzahl der Fahrräder wäre wünschenswert, sodass ganzjährig eine flexible Ergänzung der Mobilitätskette zur Verfügung steht (vgl. Grüne Groß-Enzersdorf 2019: online).

9.3.3 Städtische Hauptkorridore für den nicht-motorisierten Verkehr

Im Stadtgemeindegebiet wurden insgesamt fünf Korridore definiert, welche jeweils unterschiedliche Funktionen übernehmen, teilweise gehen die Korridore fließend ineinander über bzw. überlagen sich gewisse Korridore. Sie verbinden unterschiedliche Teilgebiete innerhalb der Stadtgemeinde und sind für unterschiedliche NutzerInnen von Relevanz.

Der erste Korridor ist der Routine-/ Alltagskorridor, welcher vom Marchfeldcenter kommend (siehe Abb. 3.4) der B3 weiter bis zum Hauptplatz folgt, dort knickt der Korridor Richtung Süden ab und folgt der Rathausstraße bis zum Busbahnhof. Vom Marchfeldcenter kommend ist der Weg entlang der nördlichen Seite vor der Kaserne

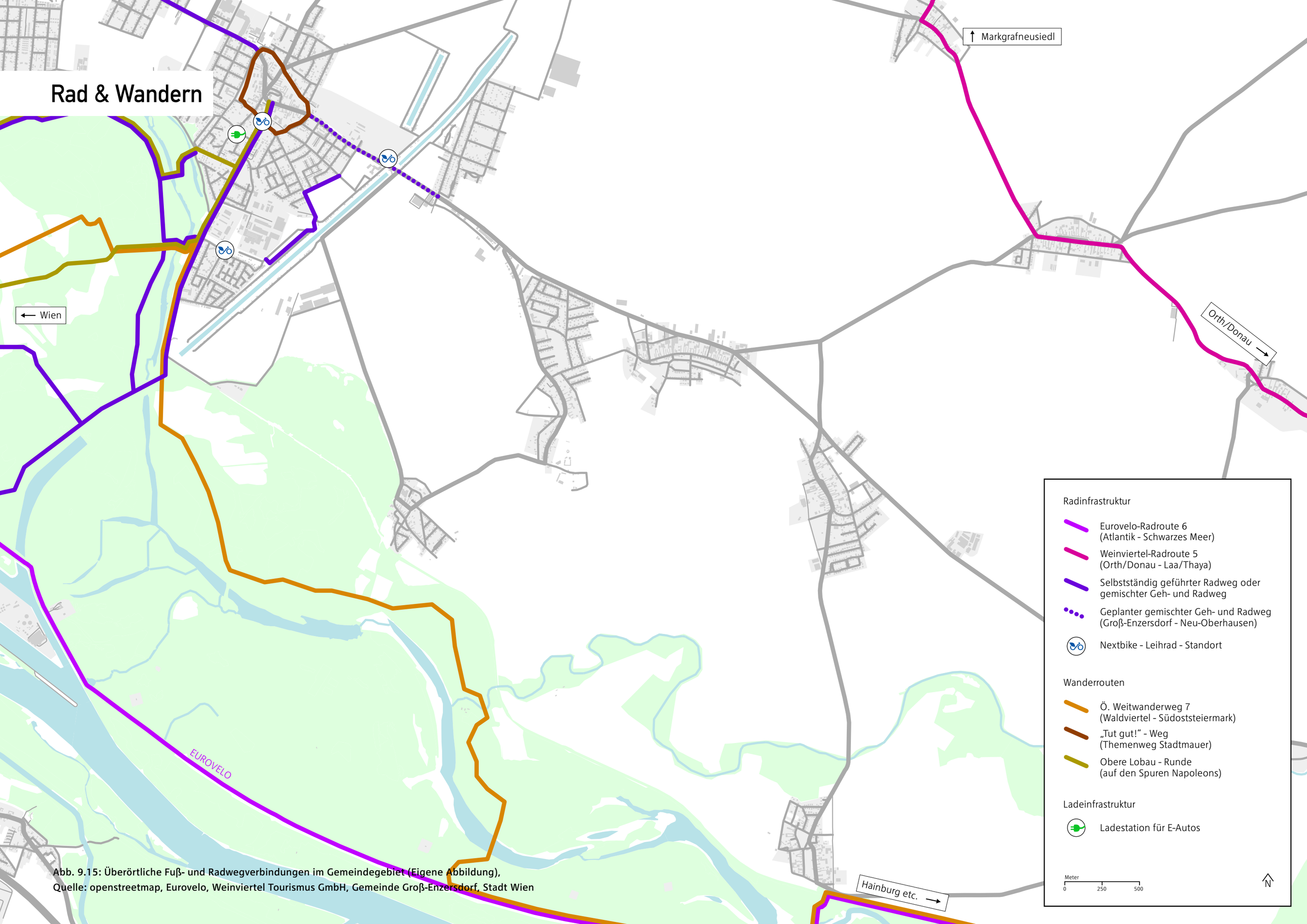


Abb. 9.15: Überörtliche Fuß- und Radwegverbindungen im Gemeindegebiet (Eigene Abbildung), Quelle: openstreetmap, Eurovelo, Weinviertel Tourismus GmbH, Gemeinde Groß-Enzersdorf, Stadt Wien

verlaufend als Mischverkehrsfläche ausgeführt. Im Kreuzungsbereich Wiener Straße/ Dr. Karl-Renner-Ring endet die Mischverkehrsfläche, dort teilt sich der Korridor auf, FußgängerInnen folgen zumeist der B3, RadfahrerInnen nutzen den Josef-Reither-Ring um zum Busbahnhof zu gelangen.

Abb. 9.16: „Routinekorridor“, Quelle: Eigene Aufnahme

Im Innenstadtbereich befinden sich kleinere Fachgeschäfte im Erdgeschoss, welche zumeist über Auslagen und großflächige Schaufenster verfügen, dennoch wirkt der Korridor bis zum Hauptplatz eher unattraktiv, da die Gehwege schmal ausgeführt sind und der starke Durchgangsverkehr die Aufenthaltsqualität einschränkt. Der Durchgang in Verlängerung der Elisabethstraße zur Wiener Straße weist weder eine gut Aufenthaltsqualität auf, noch einen großen Mehrwert für die FußgängerInnen, da diese an der Stelle die Wiener Straße nicht sicher überqueren können. Generell ist das Queren der Fahrbahn von der Stadtmauer bis zum Hauptplatz für FußgängerInnen nur sehr schwer möglich, die B3 weist in Kombination mit den Parkplatzflächen einen sehr zensierenden Charakter auf.

Der zweite Korridor geht vom Kreuzungsbereich beim Wassertot aus und folgt der Lobaustraße, dieser dient sowohl der Verbindungs- als auch der Erholungs-/Freizeitfunktion, da er die direkte Verbindung zur Lobau herstellt. Der Anschluss der weiter südlich gelegenen Auvorstadt als auch der anderen südlicheren Siedlungsgebiete erfolgt ebenfalls über diesen Korridor. Der Korridor ist teilweise sehr gut auf die Bedürfnisse des nicht-motorisierten Verkehrs ausgelegt, so finden sich hier sowohl Zweirichtungsmischverkehrsflächen von FußgängerInnen und RadfahrerInnen, andererseits sind getrennte Verkehrsflächen vorhanden.

Zunächst beginnt der Korridor vom Zentrum aus auf der östlichen Seite als Mischverkehrsfläche, welche sich jedoch kurz darauf in einen getrennten Weg für RadfahrerInnen und FußgängerInnen aufteilt. Auf der westlichen Seite ist der Weg den FußgängerInnen vorbehalten und wird direkt an den Häuserfassaden entlang geführt. Der Weg ist durch Hecken bzw. Rasenflächen von der Straße abgetrennt. Auf Höhe der Auvorstadtstraße wechselt der Radweg von der östlichen auf die westliche Seite um dort bis zur Lobau fortgeführt zu werden. Der Gehsteig bleibt jedoch auf beiden Seiter erhalten. Der Korridor ist von allen Korridoren die am besten auf die NMIV-NutzerInnen angepasst und ermöglicht ein sicheres Fortbewegen.

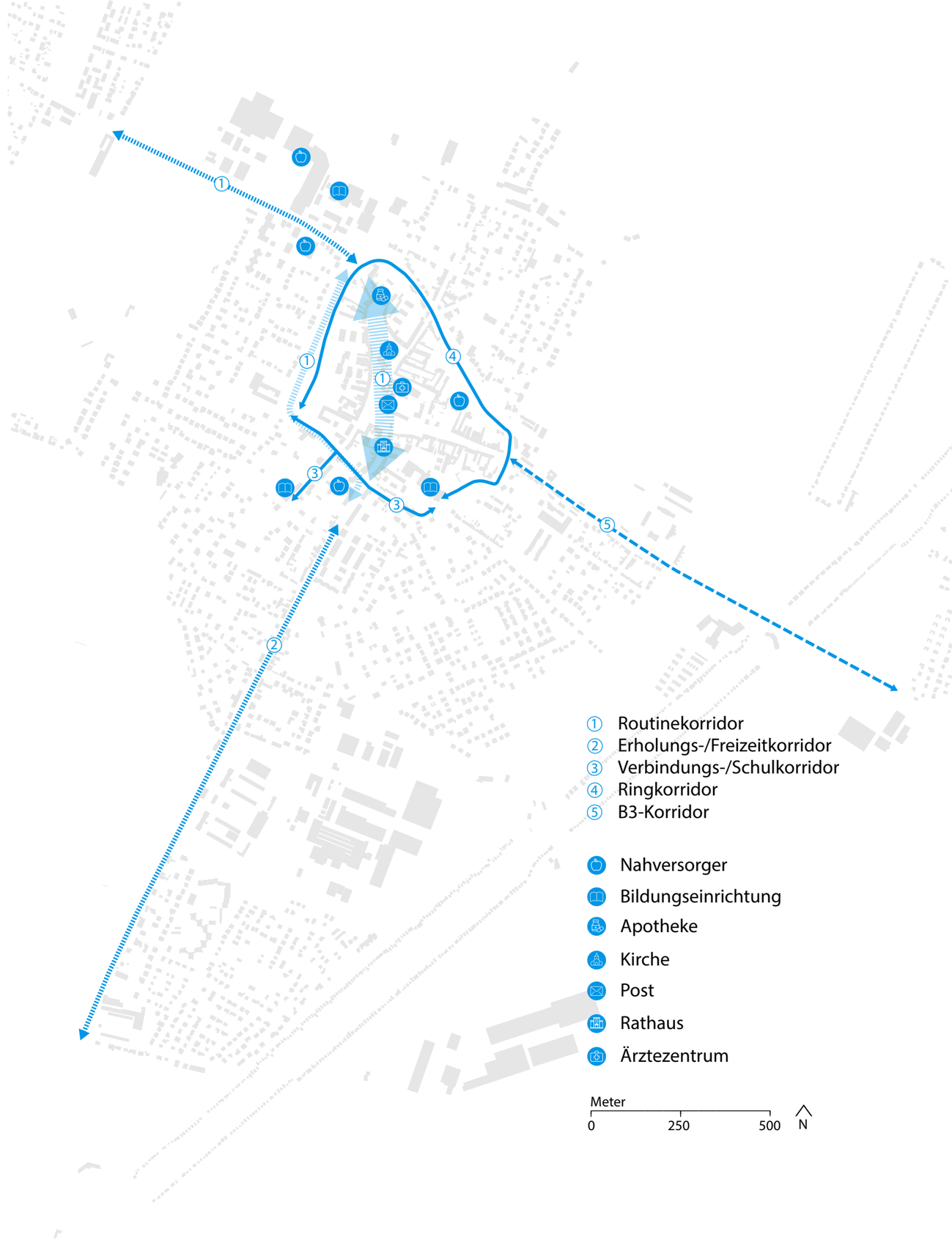


Abb. 9.17: NMIV-Korridore, Quelle: openstreetmap

Südlich der Stadtmauer erstreckt sich der dritte Korridor (Verbindungs-/ Schulkorridor), dieser verbindet den Busbahnhof mit den nahegelegenen Schulen (Volksschule in der Kaiser-Franz-Josef-Straße, NMS & PTS am Schießstatt-Ring), zeitgleich wird die Route von PendlerInnen genutzt, welche den Busbahnhof erreichen wollen. Die Kreuzungsbereiche ringsum den Busbahnhof sind jeweils durch Schutzwege gesichert, jedoch kreuzen hier sowohl Busse, Landmaschinen als auch LKW den Korridor, wenn sich diese auf dem Weg zum ARDO-Werk bzw. dem Busbahnhof befinden.

Am Kreuzungsbereich beim Wassertor befindet sich außerdem die größte und am stärksten frequentierte Radabstellanlage, welche bis in die Abendstunden eine hohe Auslastung aufweist. Das Rad dient als Zu- und Abbringer in die umliegenden Wohngebiete, wobei die RadfahrerInnen vorrangig den zweiten Korridor nutzen. Daneben befindet sich hier eine der aktuell zwei in Betrieb befindlichen Nextbike-Stationen, welche sowohl von PendlerInnen aus der Auvorstadt genutzt werden. Grundsätzlich ist die Route im Vergleich zur Route entlang der B3 attraktiver, dies liegt unter anderem an der grünen Infrastruktur, welche den Korridor begleitet, andererseits auch an der geringeren Verkehrsdichte. Nichtsdestotrotz weist auch diese Route gewisse Mängel auf, welche bei den Problemstellen im NMIV-Netz (Kapitel 9.3.5) näher behandelt werden sollen.

Der vierte Korridor verläuft entlang der Stadtmauer, dieser Korridor hat vorrangig die Funktion als Freizeitweg, jedoch bildet er abschnittsweise auch eine Verbindungsfunktion aus. Er überlagert sich mit dem Schulkorridor bzw. schließt unmittelbar an diesen an. Die Einbindung der umliegenden Gebiete und deren Wegestrukturen ist teilweise mangelhaft, da diese häufig nur durch informelle Trampelpfade ausgebildet sind.

Generell ist festzustellen, dass dieser Korridor aktuell nur mäßig genutzt wird, was auf die beschriebenen Defizite (grobes Oberflächenmaterial, Wegeschäden, wenige Sitzgelegenheiten, schlechte Einbindung des Umfeldes, keine Beleuchtung) zurückzuführen ist. Nichtsdestotrotz wird der Weg durch die Gemeinde beworben, um das tägliche Schritteziel leichter zu erlangen. Diese Wahrnehmung deckt sich auch mit dem Gutachten zum Mauerpark aus dem Jahr 2017 (Entwicklungskonzept Stadtmauernpark Gross-Enzersdorf).

Der fünfte Korridor ist aktuell im Ausbau, er stellt eine wichtige FußgängerInnen- und RadfahrerInnenverbindung zwischen Groß Enzersdorf und Neu-Oberhausen dar.

9.3.4 Fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums

Wie in Abbildung 3.6 ersichtlich, erreicht man ausgehend vom Hauptplatz in einer Viertelstunde die wichtigsten Siedlungsgebiete von Groß-Enzersdorf. Die Gebiete südlich der alten Kaserne an der Lobaustraße (z.B. die Auvorstadt) bedingen allerdings einen längeren Fußweg - ebenso die Siedlungsgebiete am Donau-Oder-Kanal und die östlich gelegenen Katastralgemeinden Oberhausen und Wittau.

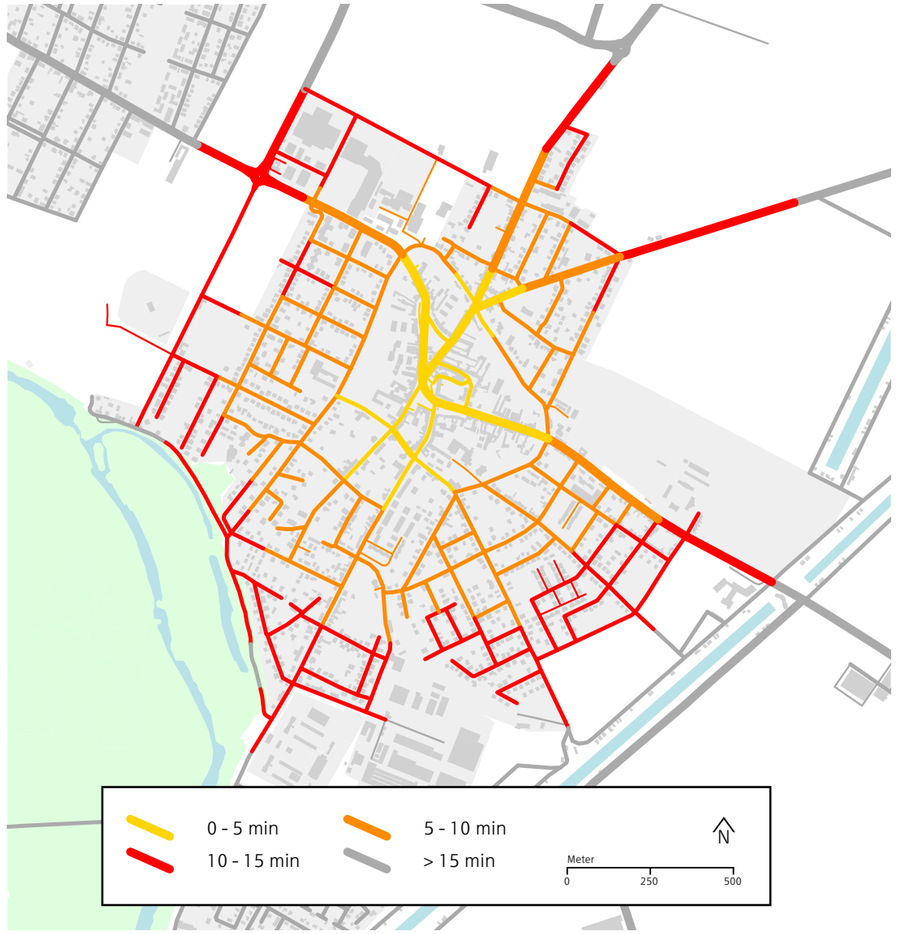


Abb. 9.18: Fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums ausgehend vom Hauptplatz in Groß-Enzersdorf, Quelle: openstreetmap, Google Maps

Innerhalb des 15-Minuten-Bereichs erkennt man einige schwierig erreichbare Stellen im Netz. Ein Beispiel hierfür wäre der Kreuzungsbereich „Asperngasse/Prinz-Eugen-Straße“ nordwestlich der Stadtmauer. Um zu

diesen Staßenbereichen zu gelangen, muss man einen Umweg entlang der Stadtmauer gehen, da nur an fünf Stellen Verbindungen nach außen bestehen.

9.3.5 Problemstellen im städtischen NMIV-Netz

Die B3 als verkehrsstärkste Straße ist auch Konzentrationspunkt der Problemstellen im Netz des NMIV, so ist das Überqueren der Straße nur an wenigen ausgewählten Stellen problemlos möglich und die Wege sind teilweise sehr schmal ausgeführt. Dies führt dazu, dass NutzerInnen mit Gehhilfen oder Kinderwägen die Wege nur eingeschränkt nutzen können. Die gleiche Situation ist bei den Stadttoren erkennbar, dort sind die Durchgänge sehr schmal.

Des Weiteren ist zu bemängeln, dass die vorhandenen Rampenbauwerke, so etwa vor der Postfiliale oder im Bereich des Schulkorridors nicht normgerecht ausgeführt sind und die eigenständige Nutzung nicht bzw. nur bei trockenen Witterungsbedingungen möglich.

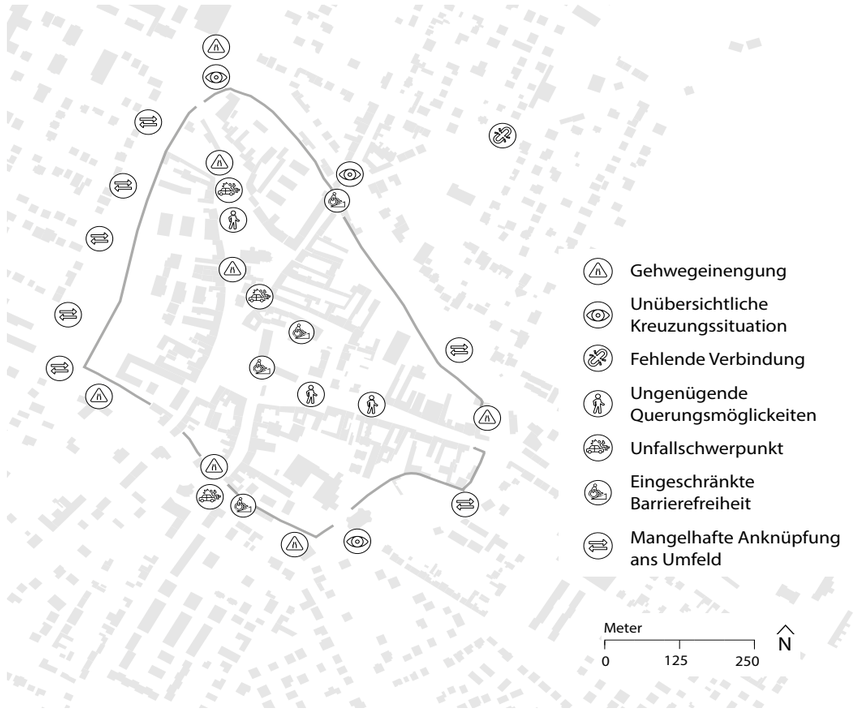


Abb. 9.19: Verortung der Problemstellen im städtischen NMIV-Netz, Quelle: openstreetmap

9.4. Handlungsempfehlungen für den Fuß- und Radverkehr

Aufgrund der aufgezeigten Stärken und Schwächen im vorigen Kapitel gilt es nun Handlungsempfehlungen für die Attraktivierung vom NMIV-Netz auszuarbeiten.

9.4.1. Fußverkehr

Im Bereich der Innenstadt besteht der größte Handlungsbedarf für den Fußverkehr, so geht es neben der Entschärfung der Problemstellen auch um die Attraktivierung von Wegekorridoren, so etwa durch eine Bessere Beleuchtung des Mauerkorridors. Außerdem soll die Möglichkeit geprüft werden um neue Durchgänge zu schaffen und somit die Erreichbarkeit der Innenstadt und die Wegedauer zu verbessern bzw. zu verkürzen. Die bessere Verzahnung der innenstadtnahen Bereichen ist anzustreben.

Im erweiterten Innenstadtumgebungsbereich sind die Lücken entlang der Rutzendorfer Straße zu schließen und somit eine attraktive Verbindung vom Ortsrand bis zum Stadtzentrum zu erzeugen und der bestehende Korridor in Richtung Lobau weiter zu

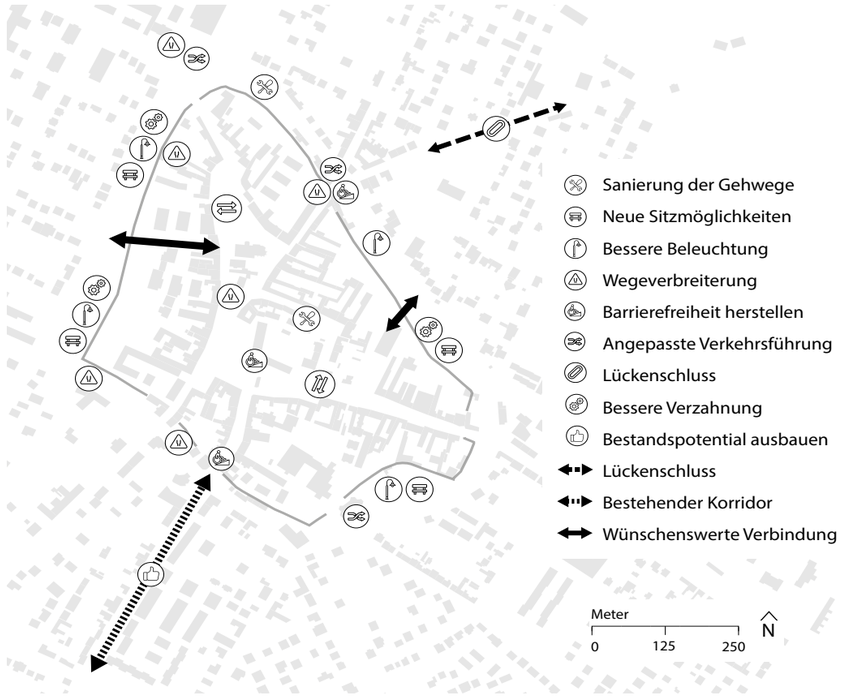


Abb. 9.20: Handlungsempfehlungen für den Fußverkehr, Quelle: openstreetmap

attraktivieren. Mit dem Hintergrund einer alternden Bevölkerung soll bei Um- und Neubauten der Wegeinfrastruktur auf eine barrierefreie Ausgestaltung geachtet werden.

9.4.2. Radverkehr

Ausgehend vom Bestandsnetz aus dem Kapitel „9.3.1 Überörtliche Fuß- und Radwegverbindungen“ erfolgt eine Ausarbeitung von möglichen Verbesserungsvarianten für den Radverkehr in Abbildung 4.2 und 4.3.

Vor allem die Schulstandorte gilt es mittels attraktiver und sicherer Radinfrastrukur anzubinden. Lückenschlüsse im Netz sollten an das restliche Wegenetz angebunden werden und die Errichtung der wichtigsten Korridore in das Umland würden eine Alternative zum ÖV bieten.

Aufgrund der hohen Attraktivität der Nationalparkregion Lobau und der Nähe zum Eurovelo-Radweg entlang der Donau, hat der Freizeitradverker in Groß-Enzersdorf eine erhöhte Bedeutung. Um auch dem Trend der E-Bikes Rechnung zu tragen, sollten im Gemeindegebiet Ladestationen eingerichtet werden. Vor allem in der Nähe von Gaststätten und Einkaufsmöglichkeiten bieten sich solche an.

Abb. 9.21: Problemstelle: Radfahrerüberfahrt mündet in „Trampelpfad“, Quelle: Eigene Aufnah-

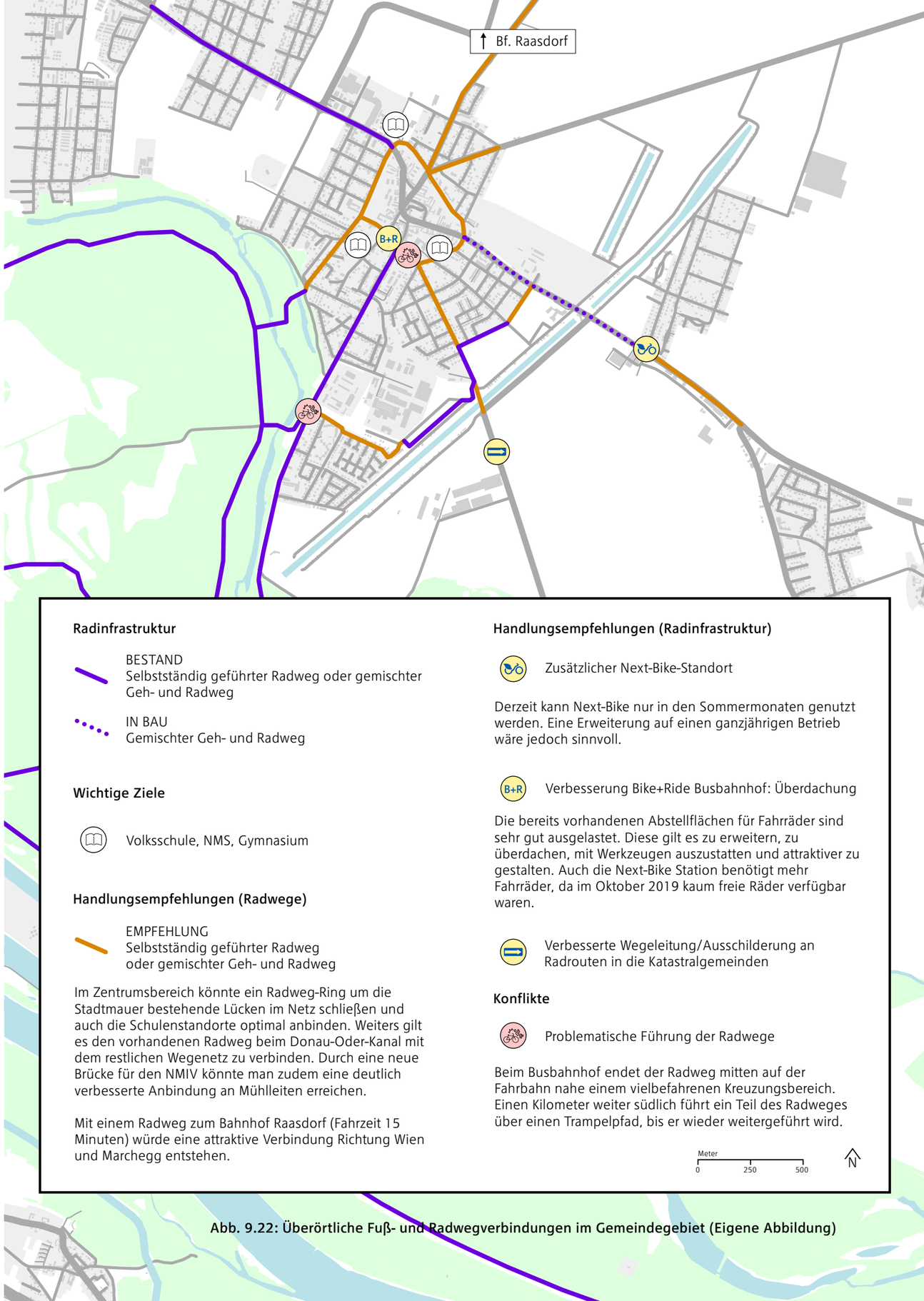


Abb. 9.22: Überörtliche Fuß- und Radwegverbindungen im Gemeindegebiet (Eigene Abbildung)

Abb. 9.23: Radabstellplätze beim Busbahnhof Groß-Enzersdorf, Quelle: Eigene Aufnahme

9.5 Fazit & Handlungsempfehlungen

Abschließend muss man erwähnen, dass Groß-Enzersdorf prinzipiell sehr gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln bedient wird. Der dichte Takt des 26A und werktags in den Katastralgemeinden, sowie der Nachtverkehr des Marchfeld mobil sind als positiv zu bewerten.

Am Wochenende besteht jedoch taktmäßig Verbesserungsbedarf. Ebenso sollten die vielen Kursvarianten der Linie 391 „entwirrt" werden - z.B. indem man für den Nordkorridor (über Rutzen- und Franzensdorf) ein neues Liniensignal einführt. Auch beim Marchfeld mobil könnte man sowohl von Tarifstruktur (Zuschläge, zwei unterschiedliche Tarifmatrizen) als auch Netzlogik das System kundenfreundlicher gestalten z.B. indem man die VOR-Linien mit den Marchfeld-Linien in einem Fahrplan kombiniert oder einen Netzplan veröffentlicht.

Vergleicht man wie in Kapitel 9.2.4 die Fahrzeiten mit dem MIV, so muss man feststellen das der ÖV in Zukunft schneller werden muss, um gegenüber dem MIV konkurrenzfähig zu werden. Direkte Busverbindungen zu den wichtigen Umstiegsknoten (z.B. Wien Aspern Nord) wären bereits eine wesentliche Verbesserung.

Beim Radwegenetz besteht vor allem bei den Pendlerrelationen Verbesserungsbedarf. Derzeit orientiert sich das gesamte Angebot sehr an touristischen Angeboten bzw. Freizeitangeboten. Der Radweg Richtung Neu-Oberhausen ist der erste Schritt in die richtige Richtung und sollte weitergeführt werden. Zudem gilt es, die Radwege im Stadtzentrum fortzuführen und sie nicht an der Stadtmauer enden zu lassen.

Der Busbahnhof spielt im Stadtzentrum die wichtigste Drehscheibe für nachhaltige Mobilität. Neben einem Umbau der Haltestellenbereiche benötigen die zugehörigen Radabstellanlagen (siehe Abb. 4.4) eine Erweiterung der Kapazitäten, sowie eine Verbesserung der Ausstattung. Das gleiche gilt für den Next-Bike-Standort, welcher nur recht wenig verfügbare Räder in den Sommermonaten bereitstellt (ganzjähriger Betrieb wäre hier sinnvoll).

In den Katastralgemeinden ist eine eigenständige Radweginfrastruktur aufgrund der geringen Verkehrsstärken der Landstraßen nicht unbedingt erforderlich - mit Ausnahme der B3, an der ein gemischter Geh- und Radweg sinnvoll wäre. Dennoch könnte man absteits der B3 Radrouten etablierten und diese mit einer passenden Beschilderung ausstatten.

Weiters weist auch das Fußwegenetz Mängel auf. Zum einen kann die Barrierefreiheit an einzelnen Punkten nicht garantiert werden und zum anderen fehlen Gehsteige vor allem entlang der Hauptverkehrsstraßen.

Gerade in Zeiten des Klimawandels sollte auf nachhaltige Mobilitätsformen verstärkt gesetzt werden und diese gegenüber dem MIV Priorität haben.

9.6 Quellenverzeichnis

Quellen

Statistik Austria (2019): Blick auf die Gemeinde. URL: *www.statistik.at/web_de/services/ein_blick_auf_die_gemeinde/index.html* (01.11.2019).

VOR (2019): *Fahrpläne*. URL: www.vor.at (09.10.2019).

ISTmobil (2019): *Marchfeld mobil*. URL: istmobil.at/istmobil-regionen/marchfeldmobil/ (01.11.2019).

ÖBB Infra (2019): *Infrastrukturprojekte*. URL: infrastruktur.oebb.at (01.11.2019).

Grüne Groß-Enzersdorf (2019): *Leih dir ein Rad*. URL: https://grossenzersdorf.gruene.at/themen/lebensqualitaet/leih-dir-ein-rad (22.10.2019).

Amt der NÖ-Landesregierung (2019): *Bushaltestellen*. URL: www.noel.gv.at/noe/P57975_Bushaltestellen_140115.pdf (20.10.2019).

Abbildungen

Abb. 9.1: Modal-Split von Wien und NÖ im Vergleich (2014),
Quelle: Stadt Wien (2019): *Stadtplan*. URL: wien.gv.at/Stadtplan (20.10.2019), Amt der NÖ-Landesregierung (2016): *Mobilität in NÖ - Ergebnisse der landesweiten Mobilitätserhebung 2013/2014*.

Abb. 9.2: ErwerbspendlerInnen ausgehend von der Gemeinde Groß-Enzersdorf, Quelle: Statistik Austria (2019): Blick auf die Gemeinde. URL: *www.statistik.at/web_de/services/ein_blick_auf_die_gemeinde/index.html* (01.11.2019).

Abb. 9.3: Erwerbstätige am Wohnort, Quelle: Statistik Austria (2019): Blick auf die Gemeinde. URL: *www.statistik.at/web_de/services/ein_blick_auf_die_gemeinde/index.html* (01.11.2019).

Abb. 9.4: Erwerbstätige am Arbeitsort, Statistik Austria (2019): Blick auf die Gemeinde. URL: *www.statistik.at/web_de/services/ein_blick_auf_die_gemeinde/index.html* (01.11.2019).

Abb. 9.5: Fahrplanauszug Linie 391,Quelle: VOR (2019): *Fahrpläne*. URL: www.vor.at (09.10.2019).

Abb. 9.6: Überörtlicher Liniennetzplan (Eigene Abbildung), Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019), VOR (2019): *Fahrpläne*. URL: www.vor.at (09.10.2019).

Abb. 9.7: Bedienungshäufigkeit MO-FR (werktags) pro Richtung, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019), VOR (2019): *Fahrpläne*. URL: www.vor.at (09.10.2019).

Abb. 9.8: Bedienungshäufigkeit SA (werktags) pro Richtung, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019), VOR (2019): *Fahrpläne*. URL: www.vor.at (09.10.2019).

Abb. 9.9: Bedienungshäufigkeit Sonn- und Feiertag pro Richtung, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019), VOR (2019): *Fahrpläne*. URL: www.vor.at (09.10.2019).

Abb. 9.10: Routen des Marchfeld mobils, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019), ISTmobil (2019): *Marchfeld mobil*. URL: istmobil.at/istmobil-regionen/marchfeldmobil/ (01.11.2019).

Abb. 9.11: Bushaltestellen im Stadtzentrum von Groß-Enzersdorf, Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 9.12: Haltestelle „Fliedergasse“, Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 9.13: Naturdenkmal „Lobaustraße“, Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 9.14: Nextbike Standort „Auvorstadt“, Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 9.15: Überörtliche Fuß- und Radwegverbindungen im Gemeindegebiet (Eigene Abbildung), Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019), Eurovelo 2019: *Radwege*. URL: de.eurovelo.com (21.10.2019), Weinviertel Tourismus GmbH (2007): *Radkarte Weinviertel Ost*, Gemeinde Groß-Enzersdorf (2019): *Verkehr*. URL: gross-enzersdorf.gv.at (22.10.2019), Stadt Wien (2019): *Stadtplan*. URL: wien.gv.at/Stadtplan (20.10.2019)

Abb. 9.16: „Routinekorridor“, Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 9.17: NMIV-Korridore, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019)

Abb. 9.18: Fußläufige Erreichbarkeit des Stadtzentrums ausgehend vom Hauptplatz in Groß-Enzersdorf, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019), Google Maps (2019): *Kartenmaterial*. URL: maps.google.at (23.11.2019).

Abb. 9.19: Verortung der Problemstellen im städtischen NMIV-Netz, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019)

Abb. 9.20: Handlungsempfehlungen für den Fußverkehr, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019)

Abb. 9.21: Problemstelle: Radfahrerüberfahrt mündet in „Trampelpfad", Quelle: Eigene Aufnahme

Abb. 9.22: Überörtliche Fuß- und Radwegverbindungen im Gemeindegebiet, Quelle: Openstreetmap (Grundlagenkarte, 2019): *Kartenmaterial*. URL: openstreetmap.at (15.10.2019)

Abb. 9.23: Radabstellplätze beim Busbahnhof Groß-Enzersdorf, Quelle: Eigene Aufnahme

Tabellen

Tab. 9.1: Fahrzeitenvergleich ausgehend vom Hauptplatz in Groß-Enzersdorf Quelle: ÖBB Scotty (2019): *Fahrplandaten*. URL: scotty.oebb.at (20.10.2019), Google Maps (2019): *Kartenmaterial*. URL: maps.google.at (23.11.2019).

Tab. 9.2: Einzelbewertung der Haltestellen, Quelle: Eigene Erhebung

IMPRESSUM

VerfasserInnen

Jan Buchacher | 11704374
Adriana Busch | 11705345
Sophie Hofbauer | 11714912
Erich Mayr | 11701318
Stefan Schäfer | 11775197

Betreuungsteam TU Wien, Institut 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

Technische Universität Wien
Institut für Raumplanung