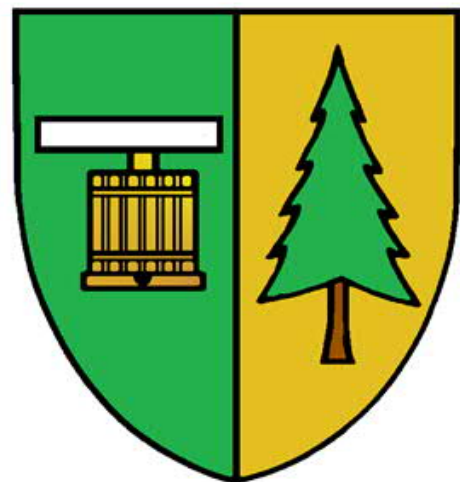


# Verkehrskonzept Pressbaum

GZ 2460



Wien, August 2020

Projekt: Verkehrskonzept Pressbaum

Auftraggeber: Stadtgemeinde Pressbaum  
Hauptstraße 58  
A-3021 Pressbaum

Auftragnehmer: SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPLANUNGS GMBH  
Ingenieurbüro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft  
Bergensammgasse 7, 1130 Wien  
Tel: 01/876 68 11, Fax: 01/876 68 14  
e-mail: [office@snizek.at](mailto:office@snizek.at), web: [www.snizek.at](http://www.snizek.at)

Bearbeitung: DI Gunter Stocker  
DI (FH) Sabine Deusch  
DI Gabriel Vogel

Wien, August 2020

GZ 2460

20200825\_2460\_VK Pressbaum.docx

## INHALTSVERZEICHNIS

1	ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN.....	5
2	BESTANDSANALYSE .....	6
2.1	Allgemein .....	6
2.2	Verkehrserhebungen Qualitäten, Angebot und Nachfrage .....	7
2.2.1	Öffentlicher Verkehr – Erschließungsqualität.....	7
2.2.2	Öffentlicher Verkehr – Bahn.....	11
2.2.3	Öffentlicher Verkehr – Bus .....	14
2.2.4	Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Querschnittszählungen .....	16
2.2.5	MIV-Geschwindigkeitsmessungen Zentrum.....	18
2.2.6	MIV - Kennzeichenverfolgung.....	20
2.2.7	Sacré Coeur .....	24
2.2.8	Erhebungen Ruhender Verkehr – MIV .....	25
2.2.9	Nicht motorisierter Verkehr im Zentrum .....	27
2.2.10	Radverkehr .....	27
2.2.11	Straßenraum Hauptstraße - Querschnittsgestaltung.....	29
2.2.12	E-mobil Pressbaum.....	33
2.3	Mobilitätserhebung .....	33
3	BESTEHENDE STRATEGIEN UND KONZEPTE .....	42
3.1	Mobilitätskonzept NÖ 2030+ .....	42
3.2	Niederösterreichische Mobilitätserhebung.....	43
3.3	Hauptregionsstrategie 2024 .....	45
3.4	Energieleitbild Marktgemeinde Pressbaum (September 2012).....	45
4	ORTSENTWICKLUNG PRESSBAUM .....	47
5	VERKEHRSKONZEPT PRESSBAUM .....	48

5.1	Leitsätze, Ziele und Maßnahmen .....	48
5.2	Verkehrsberuhigung Zentrum .....	48
5.2.1	Geschwindigkeitsbeschränkung .....	49
5.2.2	Begegnungszone .....	49
5.2.3	Parken im Zentrum .....	55
5.3	Förderung der Elektromobilität .....	55
5.4	Radmobilitätskonzept .....	58
5.4.1	Bike & Ride – Anlagen .....	58
5.4.2	Attraktivieren der Radabstellanlagen im Stadtzentrum und bei P&R-Anlagen	59
5.4.3	Errichtung eines weiteren Radwegs zu Naherholungszwecken und zur touristischen Angebotserweiterung .....	60
5.5	Attraktivierung der Park & Ride-Anlagen .....	63
5.6	Verkehrslösung Sacré Coeur .....	64
5.7	Parkraumbewirtschaftung .....	70
5.8	Motorisierter Individualverkehr MIV .....	70
5.8.1	Steigerung der Effizienz .....	70
5.8.2	Anschlussstelle Wolfsgraben Heimbautal .....	70
5.9	Lärmschutz .....	70
5.10	Sanierung von Unfall (häufungs) stellen .....	72
5.11	City Bus zur gezielten ÖV-Taktverdichtung und -ergänzung .....	74
5.12	Maßnahmenübersicht .....	76
5.13	Kosten und Verantwortlichkeiten .....	77
6	ABBILDUNGSVERZEICHNIS .....	79
7	TABELLENVERZEICHNIS .....	82

# 1 ZUSAMMENFASSUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die Stadtgemeinde Pressbaum hat im Jahr 2019 beschlossen ein Verkehrskonzept ausarbeiten zu lassen. Nach einem Ausschreibungsprozess mit mehreren Bewerbern wurden die Snizek+Partner Verkehrsplanungs GmbH mit dieser Aufgabe betraut.

Die Arbeiten begannen mit einer Analysephase im Juni und Juli 2019, wobei einerseits Verkehrszählungen und Beobachtungen durchgeführt wurden. Im Herbst folgte die Mobilitätsbefragung, bei der das Verkehrsverhalten der Bevölkerung sowie Anregungen zur Verbesserung abgefragt wurden. Annähernd 13% der Bevölkerung haben an dieser Befragung teilgenommen.

Das Ergebnis zeigt, dass etwa die Hälfte aller Wege mit den Pkw zurückgelegt wird und dass das Fahrrad nur für etwa 2,5% der Wege verwendet wird.

Abgeleitet aus den Erkenntnissen der Untersuchungen wurden folgende Ziele und Maßnahmen definiert:

Verlagerung des Verkehrs auf aktive und nachhaltige Mobilitätsformen

- Erhöhung des Fußgänger- und Radverkehrsanteils
- Attraktivierung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr
- Etablierung unterschiedlicher Formen der Elektromobilität

Gestaltung des Straßenraums als Lebensraum

- Verbesserung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Beruhigung des Verkehrs und Vermeidung von Lärm

Gemäß der Leitsätze und Ziele werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ausbau P&R- und B&R-Anlagen an den Bahnstationen und
- Schaffung von sicheren Radabstellplätzen zur Stärkung der multimodalen Knoten
- Verdichtung der Rad-Abstellanlagen in zentralen Lagen
- Durchgehende Radwege auf den Hauptachsen
- Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen abseits der Hauptverkehrsachsen
- Stärkung der e-Mobilität bzw. alternativer Mobilitätsformen

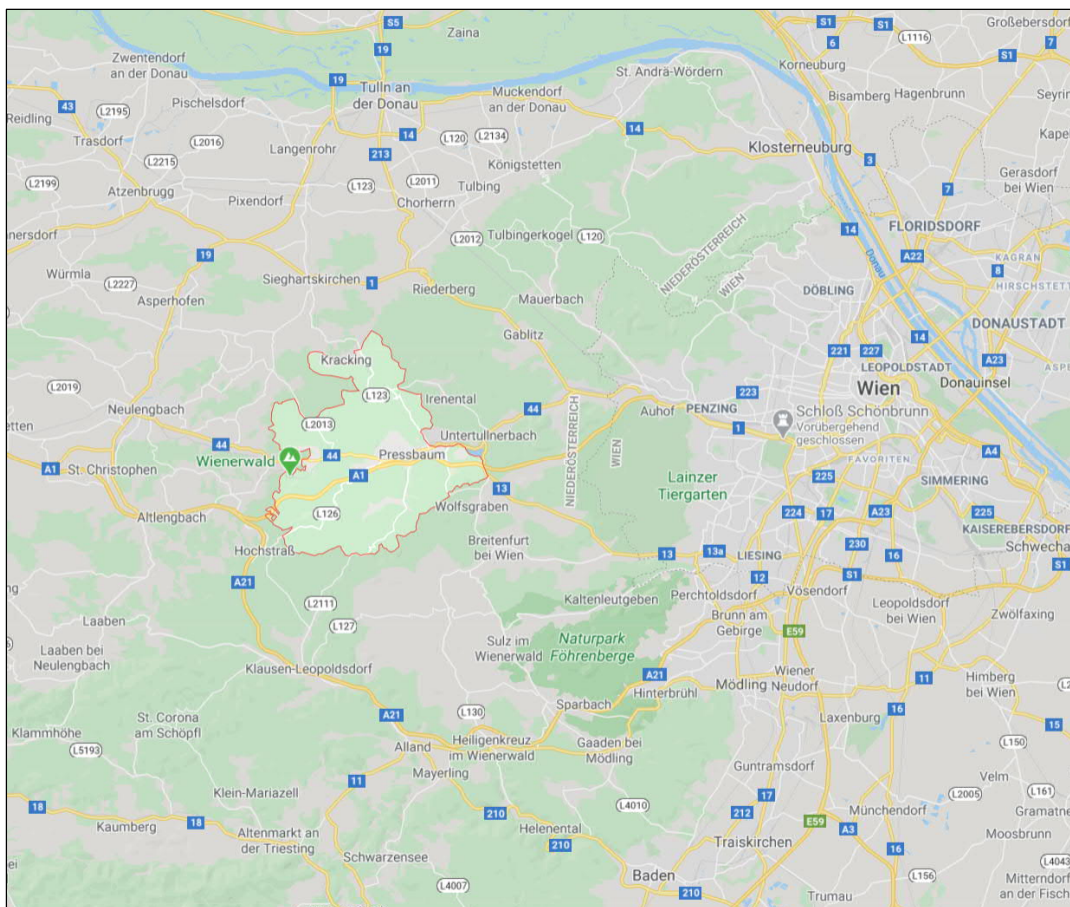
## 2 BESTANDSANALYSE

### 2.1 Allgemein

Pressbaum ist eine Stadtgemeinde mit 7.770 EinwohnerInnen (Stand 2019) im Bezirk St. Pölten, und liegt etwa 12 km westlich von Wien. Die Zahl der Einwohner hat zwischen 2001 und 2019 um 33% zugenommen, was deutlich stärker als die Nachbargemeinden ist. Im Jahr 2017 verzeichnete Pressbaum 3.687 Erwerbstätige am Wohnort, von denen 2.815 Personen auspendelten. Gleichzeitig gab es 1.008 Einpendler. (Quelle: [www.noel.gv.at](http://www.noel.gv.at)).

Pressbaum liegt am Hauptkamm des Wienerwaldes im Industrieviertel. Im Gemeindegebiet entspringt die Wien, die durch das von ihr gebildete Wiental bis in den Wiener Donaukanal fließt. Pressbaum selbst liegt zum größten Teil im Wiental und in anschließenden Seitentälern wie der Pfalzau, dem Weidlingbachtal und der Brentenmais. Höher gelegene Ortsteile sind Dürriwien, Haitzawinkel, in der Bonna, Rekawinkel und Schwabendörfel, wobei letztere beiden direkt am Hauptkamm des Wienerwaldes liegen. Die Fläche der Stadtgemeinde umfasst 58,89 Quadratkilometer, 78 Prozent der Fläche sind bewaldet. (Quelle: Wikipedia, 23.4.2020)

Abbildung 1: Lage im Raum



Pressbaum ist verkehrlich wie folgt erschlossen:

- A1 West Autobahn
- B44 Neulengbacher Straße
- Westbahnstrecke alt

## 2.2 Verkehrserhebungen Qualitäten, Angebot und Nachfrage

### 2.2.1 Öffentlicher Verkehr – Erschließungsqualität

Die folgenden Kartendarstellungen zeigen einerseits die flächige Erschließung des Gemeindegebiets und geben zudem Auskunft über die Häufigkeit der Bedienung der einzelnen Haltestellen. Der Einzugsbereich der Bahnhaltestellen wurde mit 1000 m Radius festgelegt, jener der Bushaltestellen mit 300 m Radius.

Die Systematik der Qualitäten ist aus „Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen“ (Helmut Hiess i.A.d. ÖROK, Wien, 2017) abgeleitet.

Tabelle 1: Haltestellenkategorien

Durchschnittliches Kursintervall aus der Summe aller Abfahrten pro Richtung	Verkehrsmittelkategorie der Haltestelle nach höchstrangigem Verkehrsmittel			
	Fernverkehr REX	S-Bahn / U-Bahn, Regionalbahn, Schnellbus, Lokalbahn	Straßenbahn, Metrobus, 0-Bus	Bus
< 5 min.	I	I	II	III
5 ≤ x ≤ 10 min.	I	II	III	III
10 < x < 20 min.	II	III	IV	IV
20 ≤ x < 40 min.	III	IV	V	V
40 ≤ x ≤ 60 min.	IV	V	VI	VI
60 < x ≤ 120 min.	V	VI	VII	VII
120 < x ≤ 210 min. <sup>1)</sup>		VII	VIII	VIII
> 210 min. <sup>1)</sup>				

<sup>1)</sup> entspricht dem Angebotsmindeststandard von 4 Abfahrten / Richtung

Quelle: Entwicklung eines Umsetzungskonzeptes für österreichweite ÖV-Güteklassen, Helmut Hiess i.A.d. ÖROK, Wien, 2017

Anhand der Karten ist ablesbar, dass bis auf kleine Bereiche der Gemeinde, eine flächige Erschließung der als Bauland gewidmeten Bereiche mit öffentlichen Verkehrsmitteln vorhanden ist und, dass die Qualität der Erschließung in den meisten Bereichen in der Hauptverkehrszeit gegeben ist. In sehr peripheren Bereichen (z.B. Rauchengern oder Weidlingbach) liegt die Bedienungsqualität zur Hauptverkehrszeit teilweise unter einem 60´-Takt. Das Gebiet Bartberg liegt etwas außerhalb des Einzugsbereiches, jedoch weisen die nächstgelegenen Haltestellen eine gute Bedienungsqualität auf.

Abbildung 2: ÖV-Erschließungsqualität (6 - 8 Uhr)

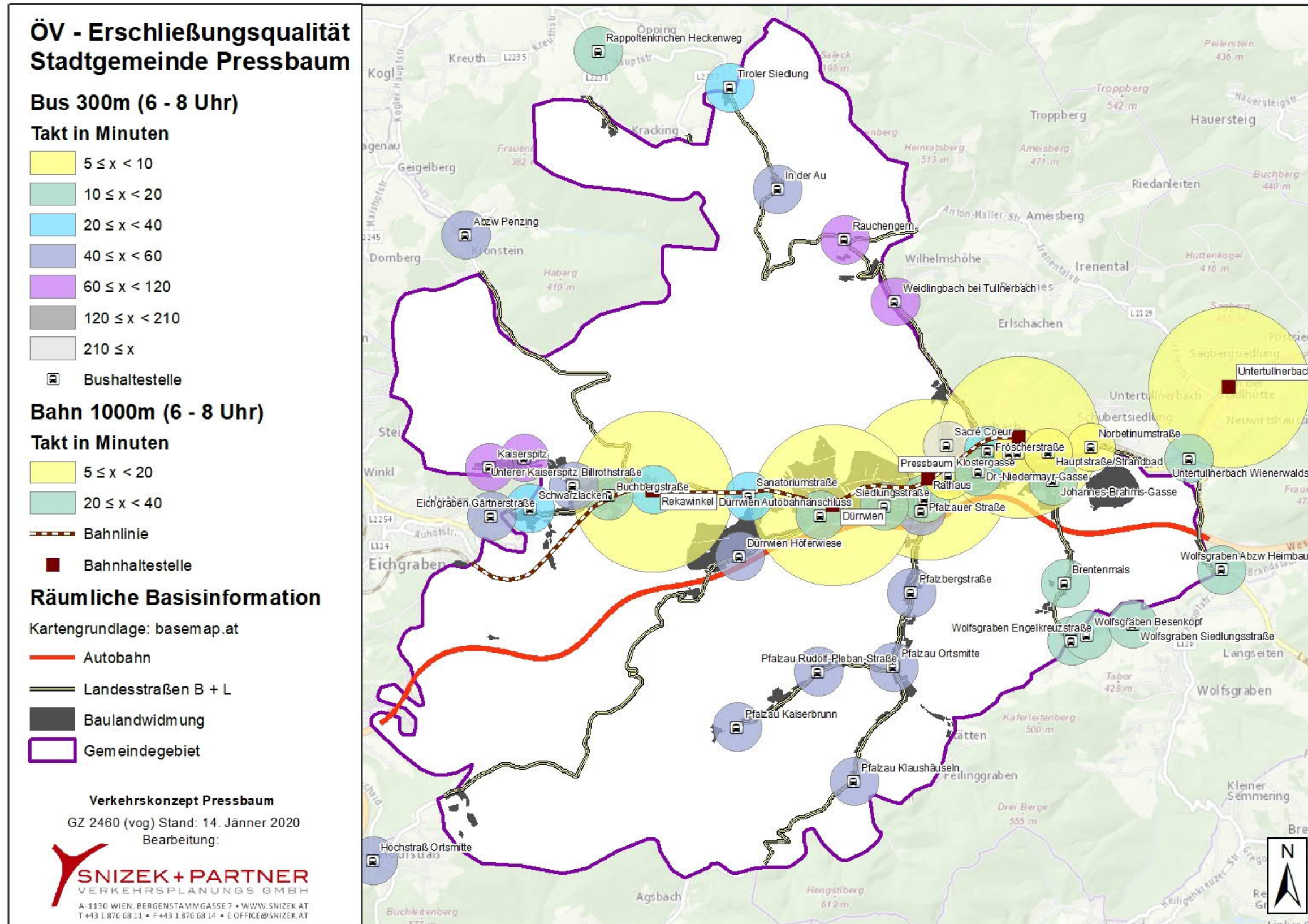
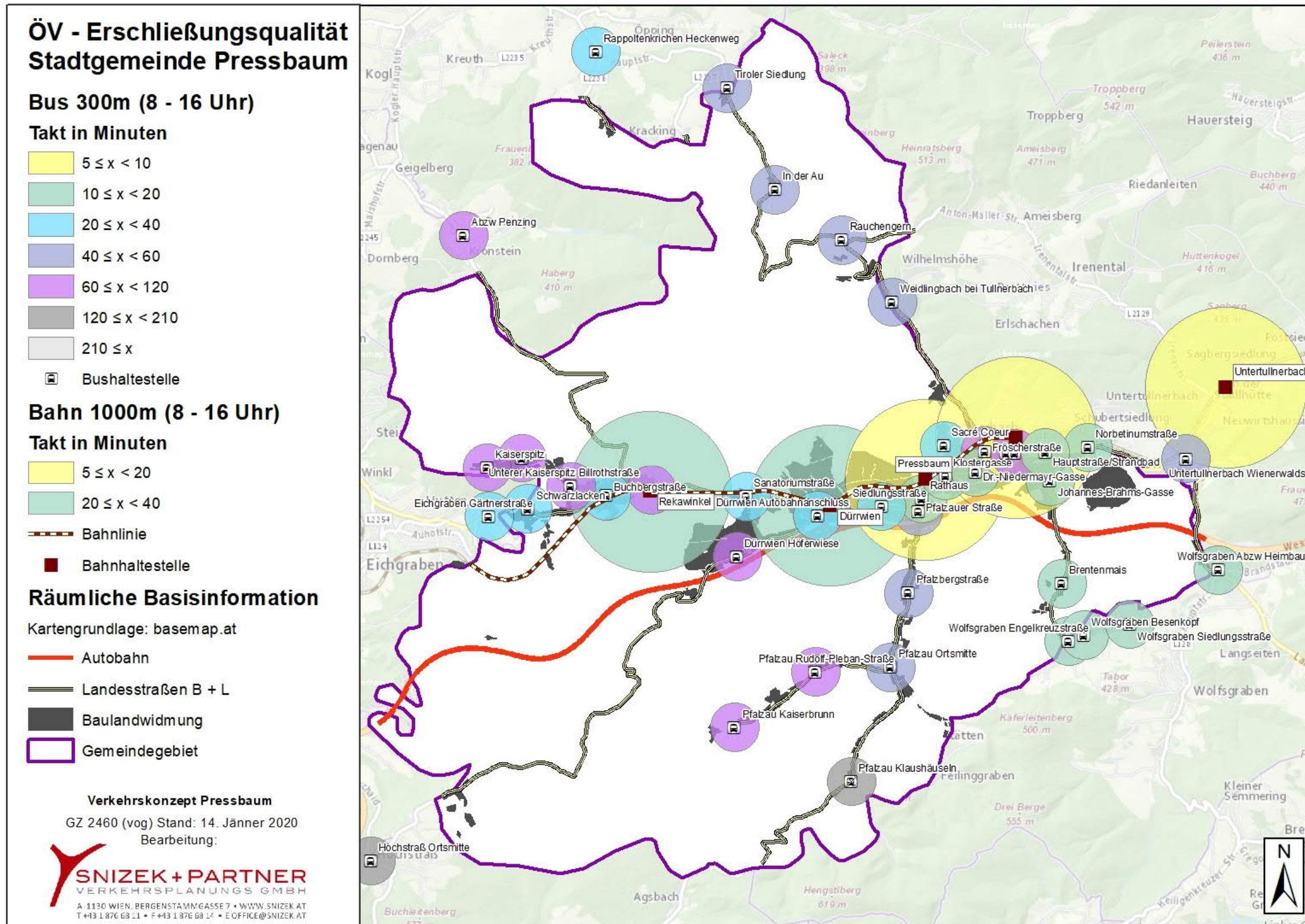


Abbildung 3: ÖV-Erschließungsqualität (8 – 16 Uhr)



## 2.2.2 Öffentlicher Verkehr – Bahn

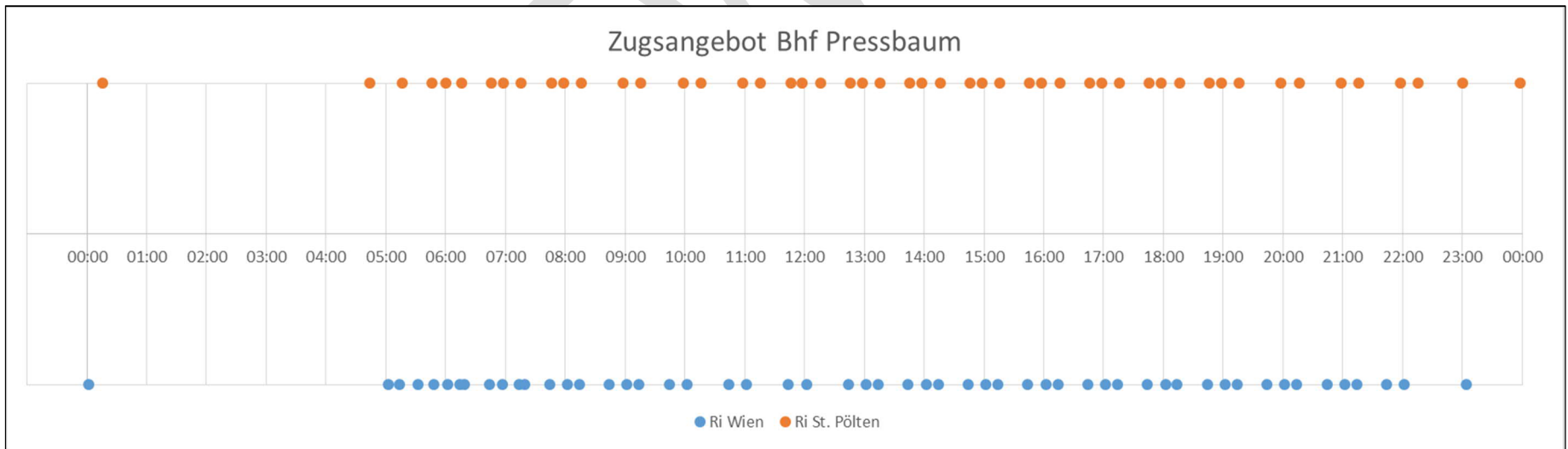
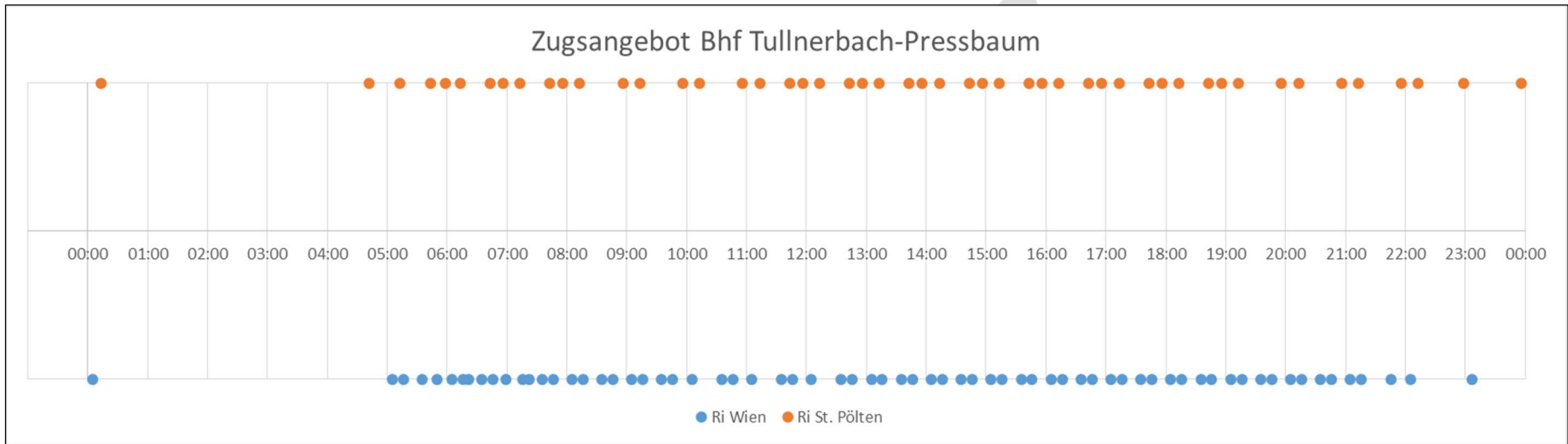
In der Gemeinde Pressbaum gibt es 4 Bahnhaltstellen:

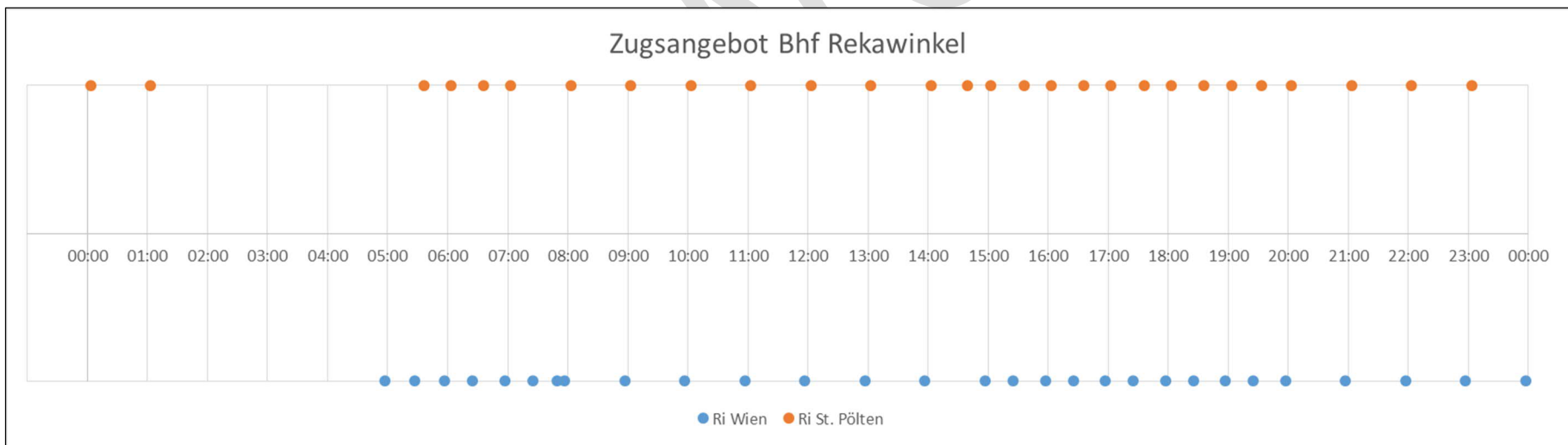
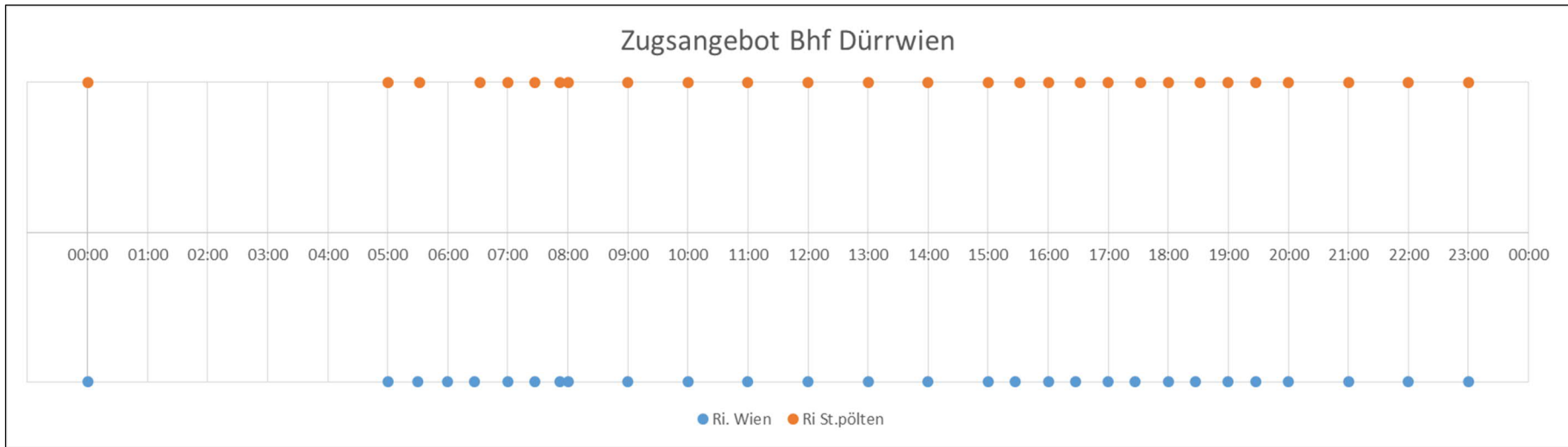
- Tullnerbach-Pressbaum
- Pressbaum
- Dürrwien
- Rekawinkel

Diese Stationen werden von Regionalzügen und Schnellbahnzügen bedient. Folgendes Zugsangebot konnte im Herbst 2019 verzeichnet werden:

- Tullnerbach-Pressbaum: 69 Züge Richtung Wien, 50 Züge Richtung St. Pölten
- Pressbaum: 54 Züge Richtung Wien, 50 Züge Richtung St. Pölten
- Dürrwien: 29 Züge Richtung Wien, 28 Züge Richtung St. Pölten
- Rekawinkel: 29 Züge Richtung Wien, 28 Züge Richtung St. Pölten

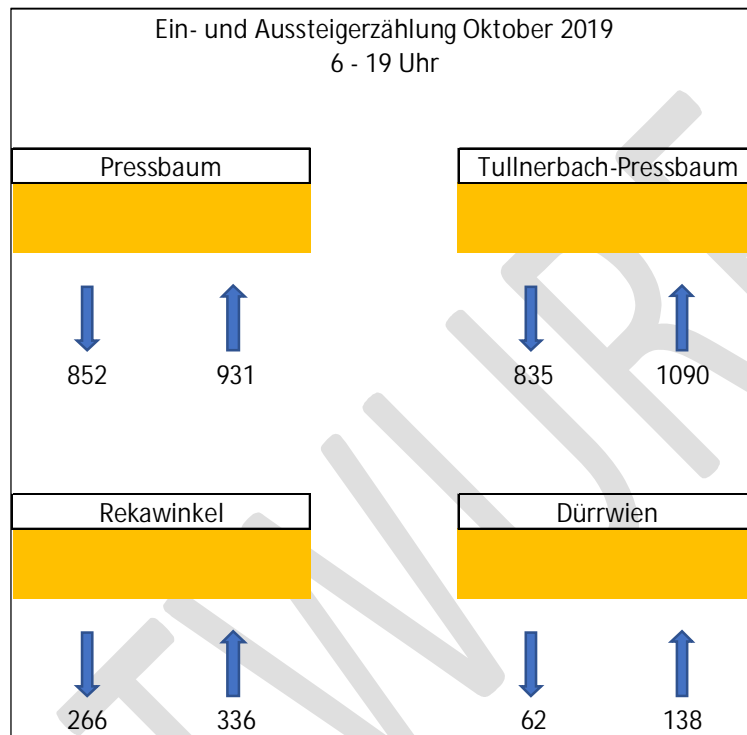
Abbildung 4: Werktägliches Zugangebot Pressbaum





Das Fahrgastaufkommen auf der Bahn wurde im Oktober an 2 Tagen erhoben. Es wurden in Summe etwa 2500 Einsteiger und 2000 Aussteiger gezählt. Das Ungleichgewicht ergibt sich durch die Erhebungszeit, die um 19 Uhr geendet hat.

Abbildung 5: Ein- und Aussteiger Bahn



### 2.2.3 Öffentlicher Verkehr – Bus

In der Gemeinde Pressbaum verkehren 6 Regionalbuslinien und eine Wieselbuslinie. Die Nachfrage auf diesen Buslinien wurde vom Verkehrsverbund Ostregion erhoben und zur Verfügung gestellt:

Linie 253 ca. 440 Fahrgäste pro Tag

Linie 408 ca. 200 Fahrgäste pro Tag

Linie 454 ca. 320 Fahrgäste pro Tag

Linie 457 ca. 220 Fahrgäste pro Tag

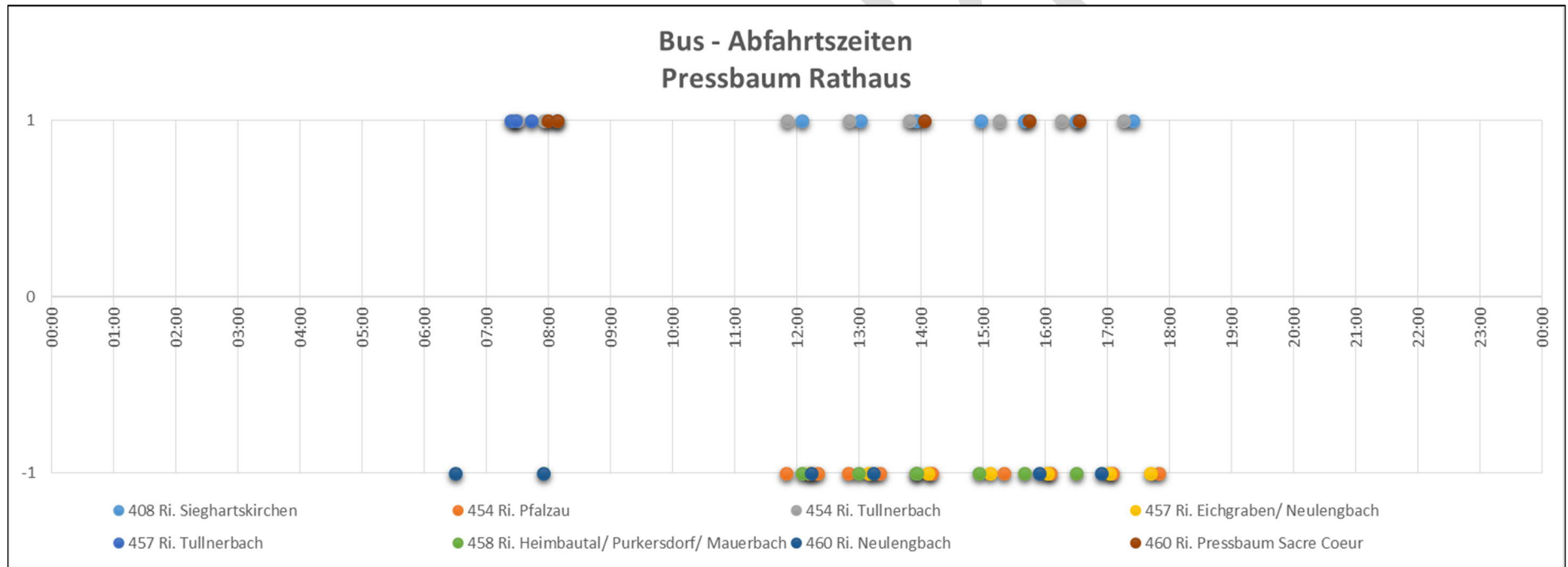
Linie 458 ca. 240 Fahrgäste pro Tag

Linie 460 ca. 110 Fahrgäste pro Tag

Linie M Ri. St. Pölten ca. 65 Fahrgäste pro Tag

Während das Zugangebot relativ gleichmäßig über den Tag verteilt ist und auch abends Angebote vorhanden sind, weist das Busangebot große Lücken am Vormittag auf und endet bereits am späten Nachmittag.

Abbildung 6: Busangebot Haltestelle Rathaus Pressbaum



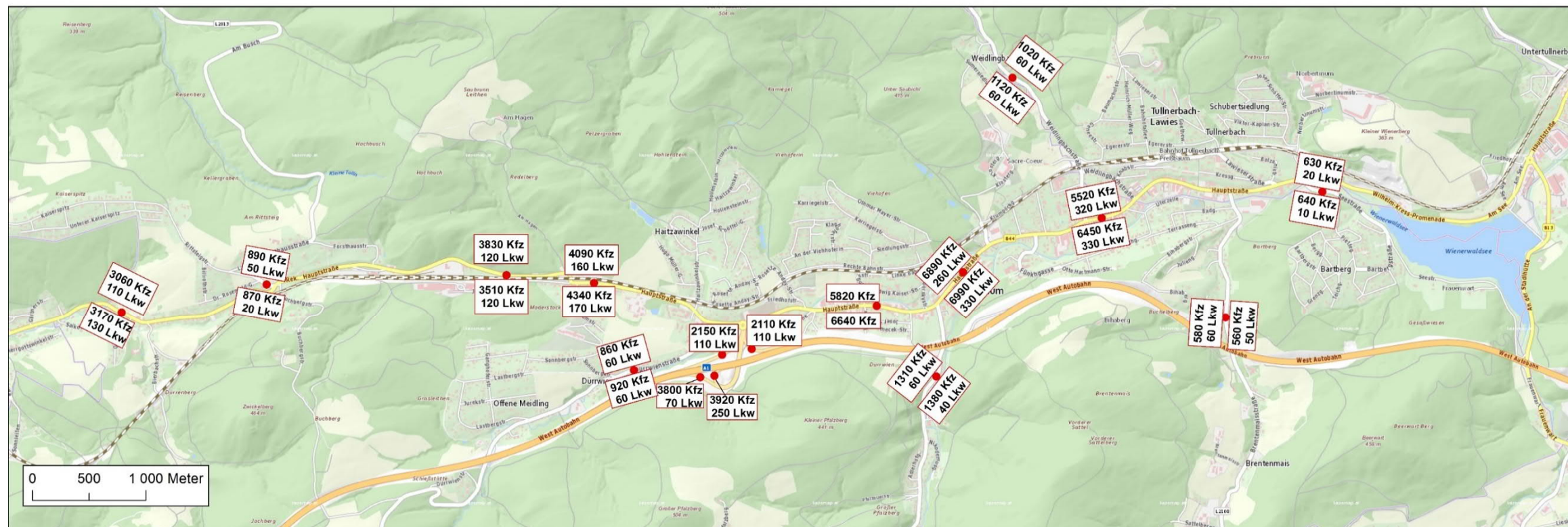
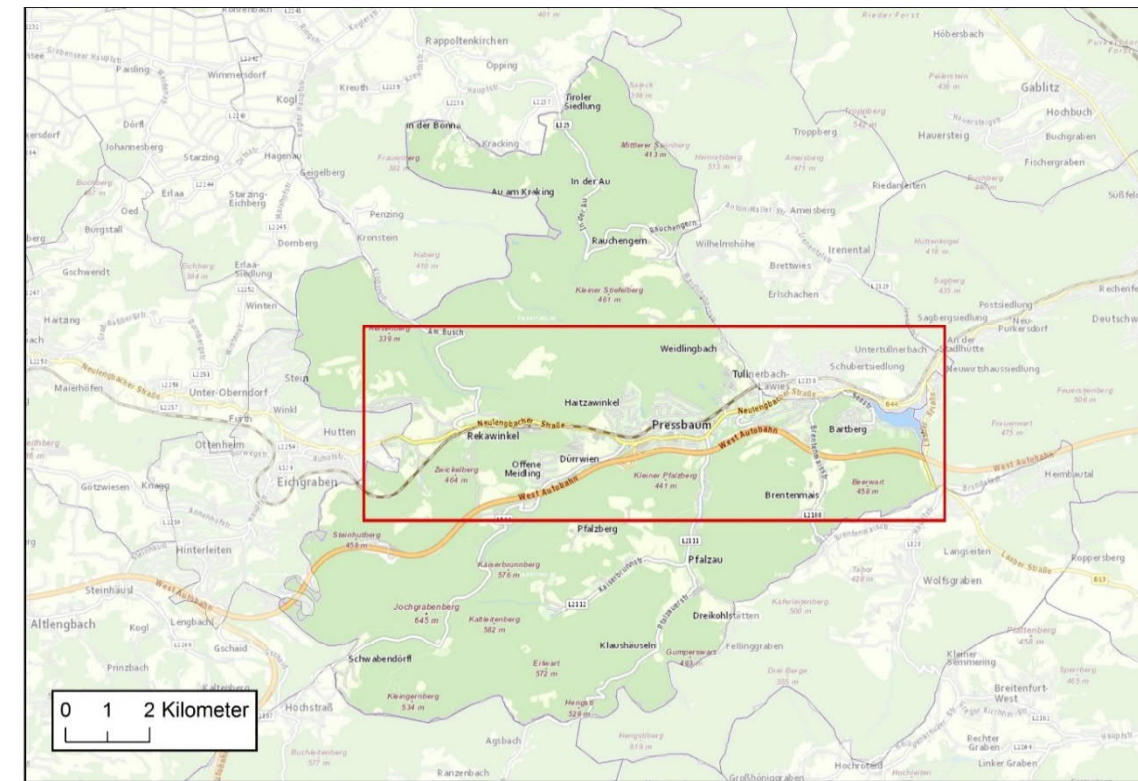
#### 2.2.4 Motorisierter Individualverkehr (MIV) – Querschnittszählungen

Zur Erhebung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wurden Radarzählungen an elf Straßenquerschnitten sowie an allen vier Rampen der Autobahnanschlussstelle Pressbaum durchgeführt. Die Verkehrszählungsergebnisse wurden nach Fahrtrichtung und in die Fahrzeugkategorien Pkw-ähnliche und Lkw-ähnliche Fahrzeuge (PkwÄ bzw. LkwÄ) unterschieden.

Im ANHANG sind die Detailergebnisse hinsichtlich des Werktagsverkehrs je Zählstandort dargestellt. Abbildung 7 ist eine Überblickskarte, welche den Tagesverkehr an allen Zählstellen abbildet.

Auf der A1 West Autobahn betrug die Verkehrsbelastung am durchschnittlichen Werktag (DTVw Mo-Fr) 2019 im Abschnitt Auhof – Pressbaum 27.746 Kfz/Tag, wovon 746 Fahrzeuge Schwerverkehr waren (Quelle: Asfinag).

Abbildung 7: Übersicht über die MIV-Zählungen



## 2.2.5 MIV-Geschwindigkeitsmessungen Zentrum

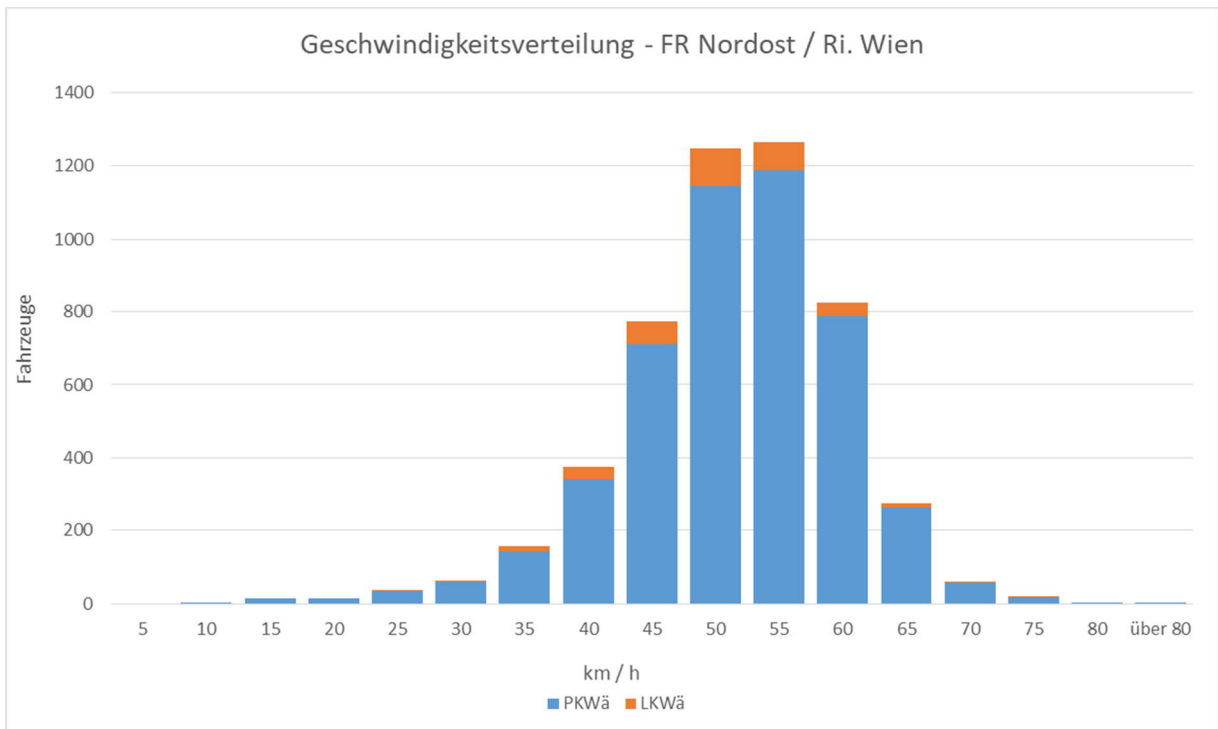
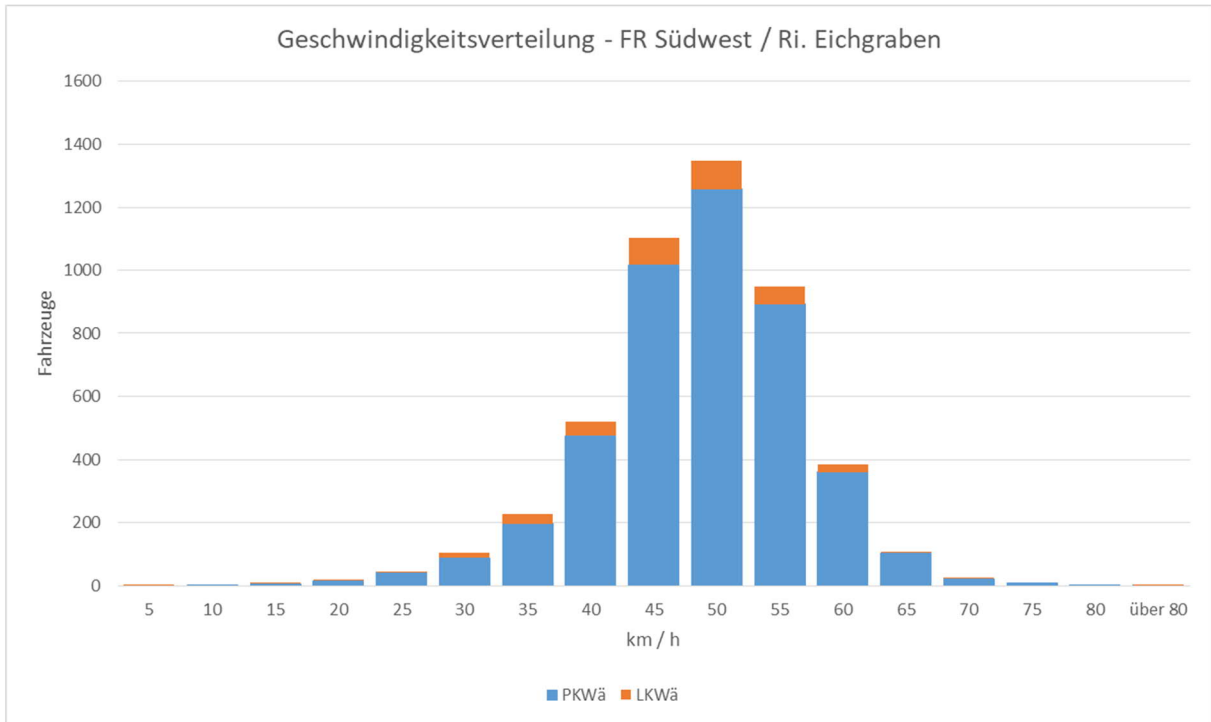
Tabelle 2: Kfz-Verkehrszählung Mi.26.6.-Do.27.6.2019

Q16		B44 Hauptstraße (zw. Klostergasse und Gemeindeamt)								
Durchschnittlicher Werktagsverkehr		FR Osten			FR Westen			Querschnitt		
26. - 27. Juni 2019		Kfz	PkwÄ	LkwÄ	Kfz	PkwÄ	LkwÄ	Kfz	PkwÄ	LkwÄ
00:00	01:00	21	21	0	21	20	1	42	41	1
01:00	02:00	14	13	1	12	11	1	26	24	2
02:00	03:00	6	5	1	5	4	1	11	9	2
03:00	04:00	8	5	3	12	10	2	20	15	5
04:00	05:00	35	27	8	14	13	1	49	40	9
05:00	06:00	132	122	10	80	75	5	212	197	15
06:00	07:00	319	294	25	269	258	11	588	552	36
07:00	08:00	640	600	40	422	405	17	1062	1005	57
08:00	09:00	531	502	29	538	515	23	1069	1017	52
09:00	10:00	399	385	14	430	414	16	829	799	30
10:00	11:00	365	349	16	392	372	20	757	721	36
11:00	12:00	464	439	25	459	441	18	923	880	43
12:00	13:00	437	416	21	490	471	19	927	887	40
13:00	14:00	389	356	33	417	396	21	806	752	54
14:00	15:00	410	385	25	459	432	27	869	817	52
15:00	16:00	458	431	27	470	449	21	928	880	48
16:00	17:00	503	485	18	536	520	16	1039	1005	34
17:00	18:00	512	501	11	530	517	13	1042	1018	24
18:00	19:00	442	435	7	441	429	12	883	864	19
19:00	20:00	314	305	9	334	333	1	648	638	10
20:00	21:00	239	235	4	218	214	4	457	449	8
21:00	22:00	171	168	3	159	158	1	330	326	4
22:00	23:00	118	115	3	107	103	4	225	218	7
23:00	00:00	66	66	0	70	69	1	136	135	1
<b>Tagessumme</b>		<b>6993</b>	<b>6660</b>	<b>333</b>	<b>6885</b>	<b>6629</b>	<b>256</b>	<b>13878</b>	<b>13289</b>	<b>589</b>

Tabelle 3: Ergebnisse Geschwindigkeitsmessung Pressbaum Hauptstraße (Bereich Rathaus), eigene Erhebungen Juni 2020

Geschwindigkeitskennzahlen Pressbaum Hauptstraße Bereich Rathaus									
Messung von 22. 23.6.2020	Querschnitt			FR St. Pölten			FR Wien		
	Kfz	Pkwä	Lkwä	Kfz	Pkwä	Lkwä	Kfz	Pkwä	Lkwä
Vzulässig	50			50			50		
Vmittel	48	48	46	47	47	45	49	50	48
V85	56	56	54	54	54	53	57	58	56
V95	61	61	59	59	59	58	62	62	60
Vmax	101	101	96	101	101	96	82	82	72

Abbildung 8: Geschwindigkeitsverteilung der gemessenen Fahrzeuge



## 2.2.6 MIV - Kennzeichenverfolgung

Im Zuge der Erstellung des vorliegenden Konzepts wurden mittels Kennzeichenverfolgung die Hauptverkehrsströme im Gebiet der Stadtgemeinde Pressbaum an einem Werktag im Juni 2019 erhoben. Hierbei wurden die Kennzeichen an drei Stellen und jeweils 2 Fahrrichtungen (nach Pressbaum und aus Pressbaum) erfasst. Jene Fahrzeuge, die an 2 Stellen innerhalb einer definierten Zeit erfasst wurden, wurden als Durchgangsverkehr ausgewiesen, der Rest war Zielverkehr.

Tabelle 4: Verkehrsmatrix Ziel- und Durchgangsverkehr Gesamtverkehr

Zählstelle			Ziel								Summe
			Z1O A1 nach Wien in Richtung Osten		Z2W A1 nach St. Pölten in Richtung Westen		Z3W B44 bei Quellenhof in Richtung Westen		Z4O B44 bei Fröscherstr. in Richtung Osten		
			gesamt	auswertbar	gesamt	auswertbar	gesamt	auswertbar	gesamt	auswertbar	
Start	KFZ		3172	3102(1)	1878	1852(1)	2568	2455(1)	5766	5557(1)	
	gesamt	auswertbar	davon stimmen mit Ziel überein								
Z1W A1 von Wien in Richtung Westen	3040 100%	3040 <sup>(2)</sup> 100%			8 0%	<sup>(2)</sup> <sup>(3)</sup>	930 31%	<sup>(2)</sup>	264 9%	<sup>(2)</sup>	1202 40%
Z2O A1 von St. Pölten in Richtung Osten	1706 100%	1698 100%	7 0%	<sup>(3)</sup>		8 0%			829 49%		844 50%
Z3O B44 bei Quellenhof in Richtung Osten	2753 104%	2644 100%	1137 43%		7 0%				543 21%		1687 64%
Z4W B44 bei Fröscherstr. in Richtung Westen	5583 105%	5326 100%	143 3%		859 16%		516 10%				1518 29%

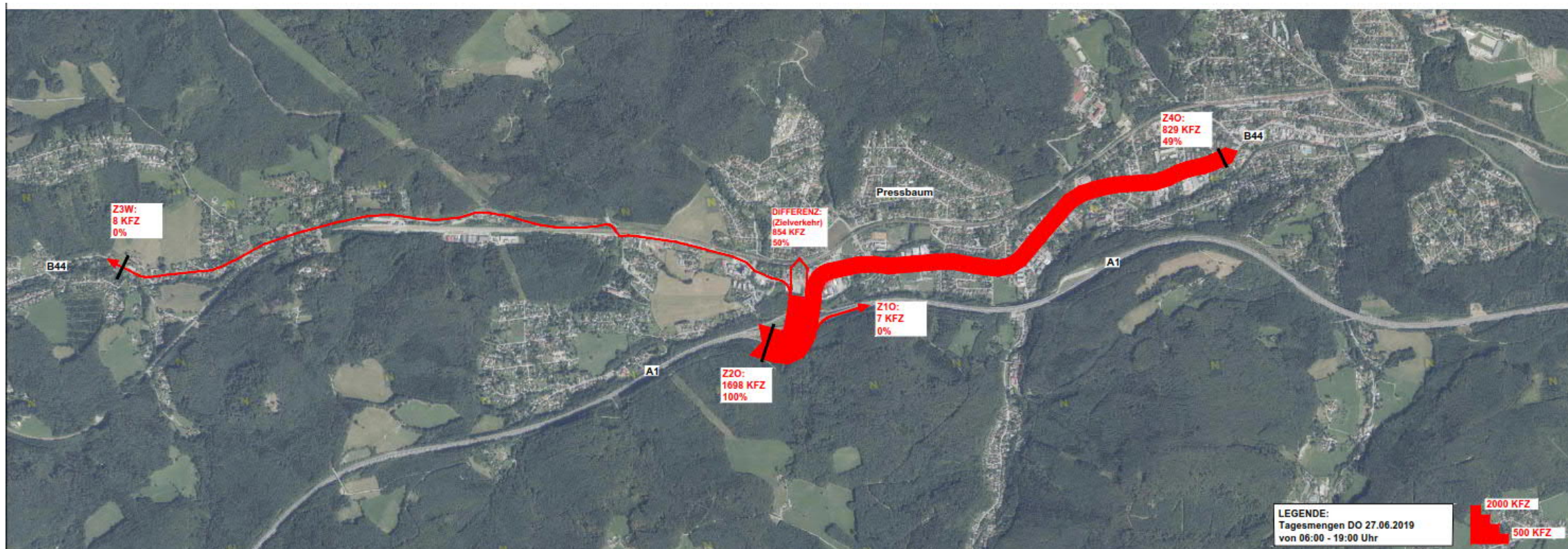
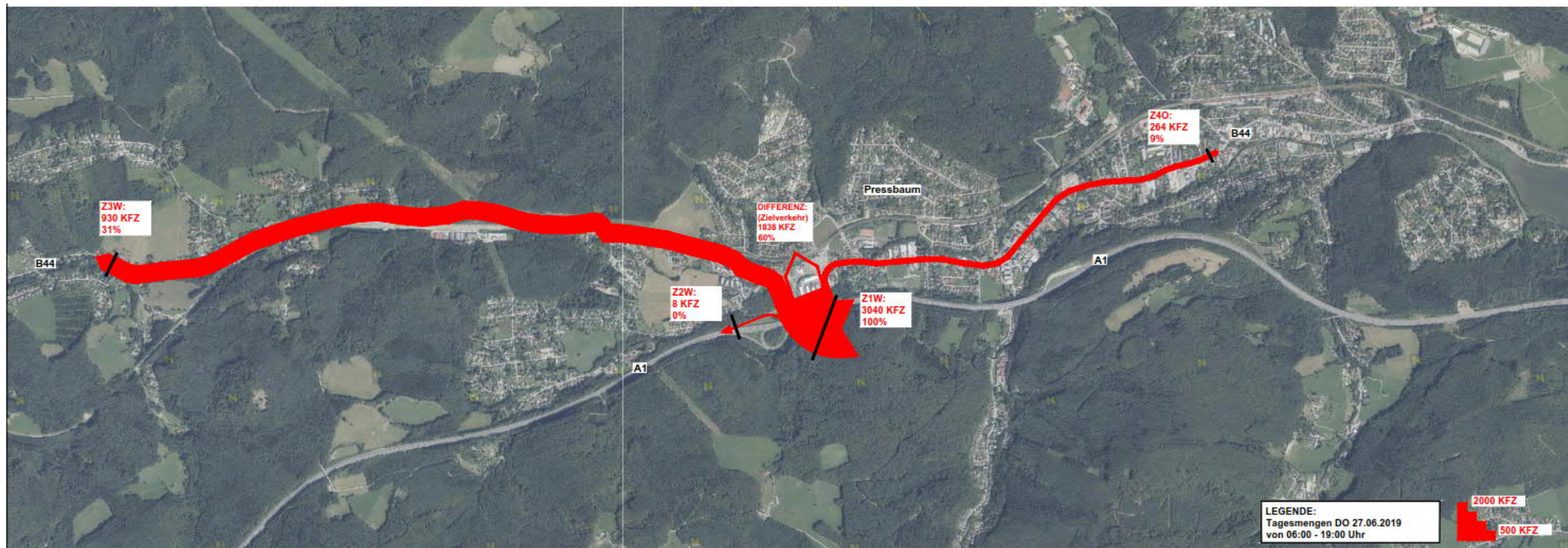
Tabelle 5: Verkehrsmatrix Ziel- und Durchgangsverkehr Lkw-verkehr

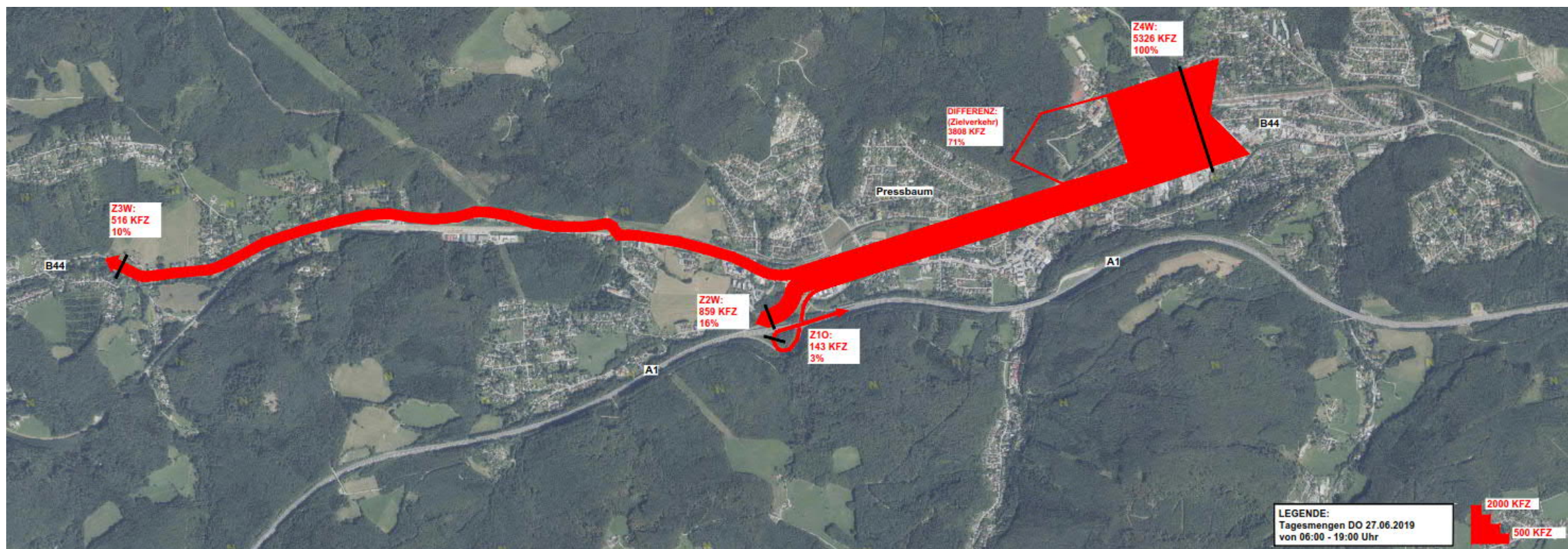
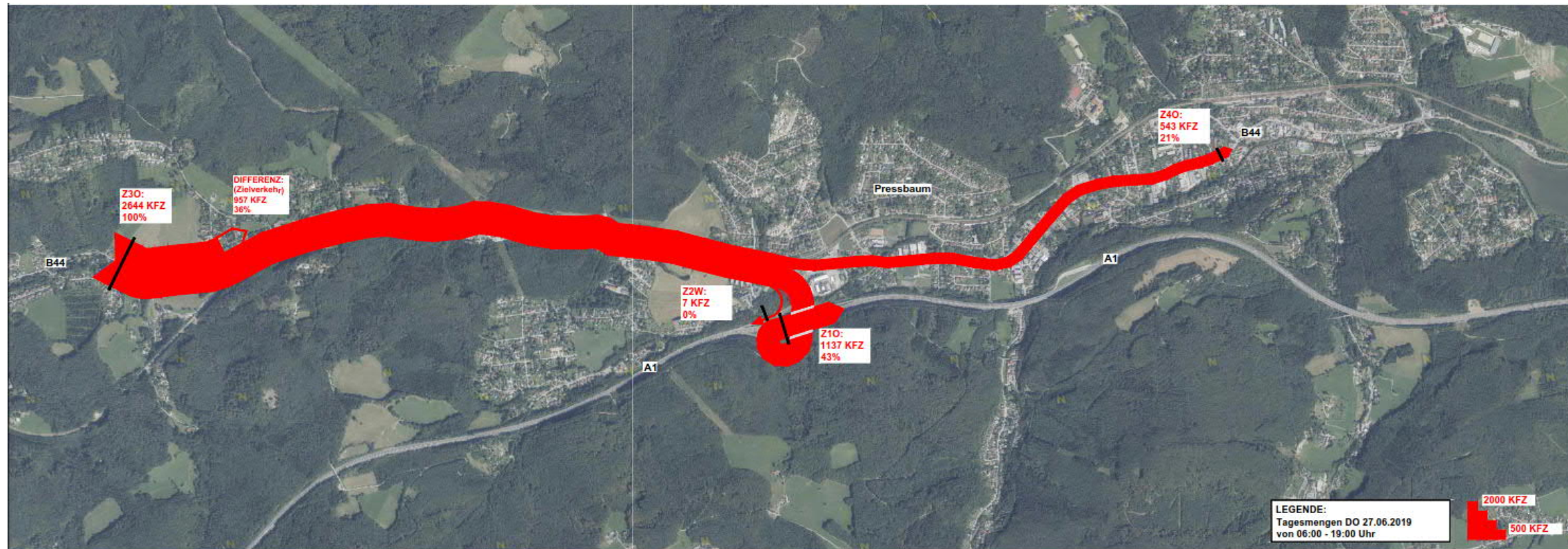
Zählstelle			Ziel								Summe
			Z1O A1 nach Wien in Richtung Osten		Z2W A1 nach St. Pölten in Richtung Westen		Z3W B44 bei Quellenhof in Richtung Westen		Z4O B44 bei Fröscherstr. in Richtung Osten		
			gesamt	auswertbar	gesamt	auswertbar	gesamt	auswertbar	gesamt	auswertbar	
Start	LKW		51	49 (1)	78	76 (1)	57	55 (1)	151	145 (1)	
	gesamt	auswertbar	davon stimmen mit Ziel überein								
Z1W A1 von Wien in Richtung Westen	52 100%	52 (2) 100%				(2) (3)	8 15%	6 12%	14 27%		
Z2O A1 von St. Pölten in Richtung Osten	108 101%	107 100%		(3)				61 57%	61 57%		
Z3O B44 bei Quellenhof in Richtung Osten	56 106%	53 100%	5 9%					15 28%	20 38%		
Z4W B44 bei Fröscherstr. in Richtung Westen	107 105%	102 100%	4 4%		42 41%		12 12%		58 57%		

Die folgenden Abbildungen sind „Verkehrsspinnen“, die die Verkehrsströme auf den jeweiligen Querschnitten im Erhebungszeitraum darstellen. Man erkennt die Durchgangsverkehre und den Zielverkehr nach Pressbaum.

Von allen im Erhebungszeitraum nach Pressbaum einströmenden Fahrzeugen sind etwa 25% als Durchgangsverkehr am Querschnitt Hauptplatz zu werten.

Abbildung 9: Verkehrsspinnen Ziel- und Durchgangsverkehr





2.2.7 Sacré Coeur

Der Verkehr zum Sacré Coeur stellt eine spezifische Problemstellung in Pressbaum dar, da dieser Verkehr sehr geballt in der Morgenspitze auftritt. Das Problem liegt einerseits in der innerhalb kurzer Zeit auftretenden Menge an Fahrzeugen und andererseits in der Straßenführung. Die Klosterstraße ist eine Sackgasse mit an sich ausreichender Breite für den Begegnungsverkehr, aber einer Engstelle bei der lichtsignalgeregelten Bahnunterführung, was in den Spitzenzeiten zu Stauungen führt.

Abbildung 10: Verkehrserhebung Sacre Coeur

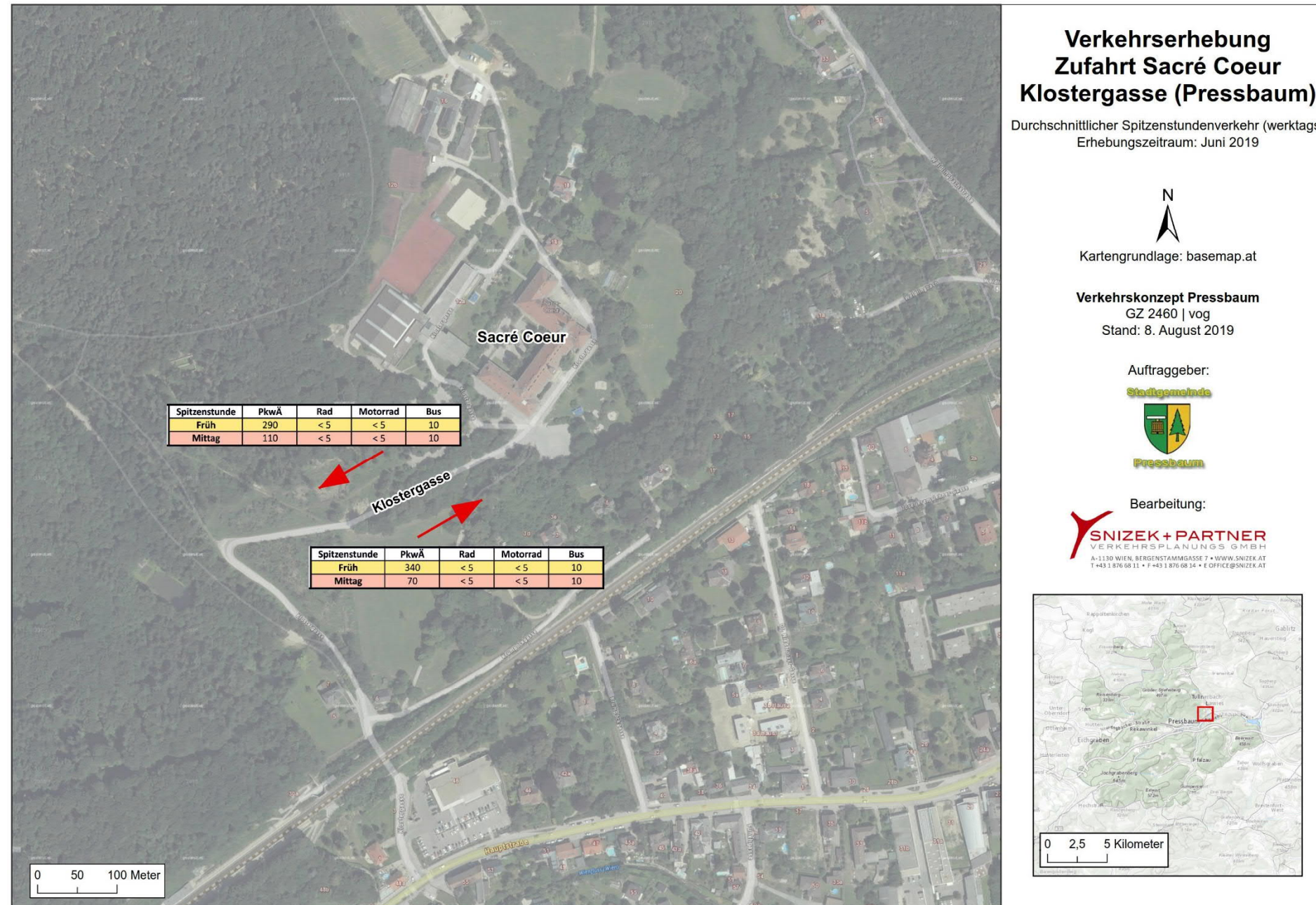


Abbildung 11: Unterführung Klostergasse

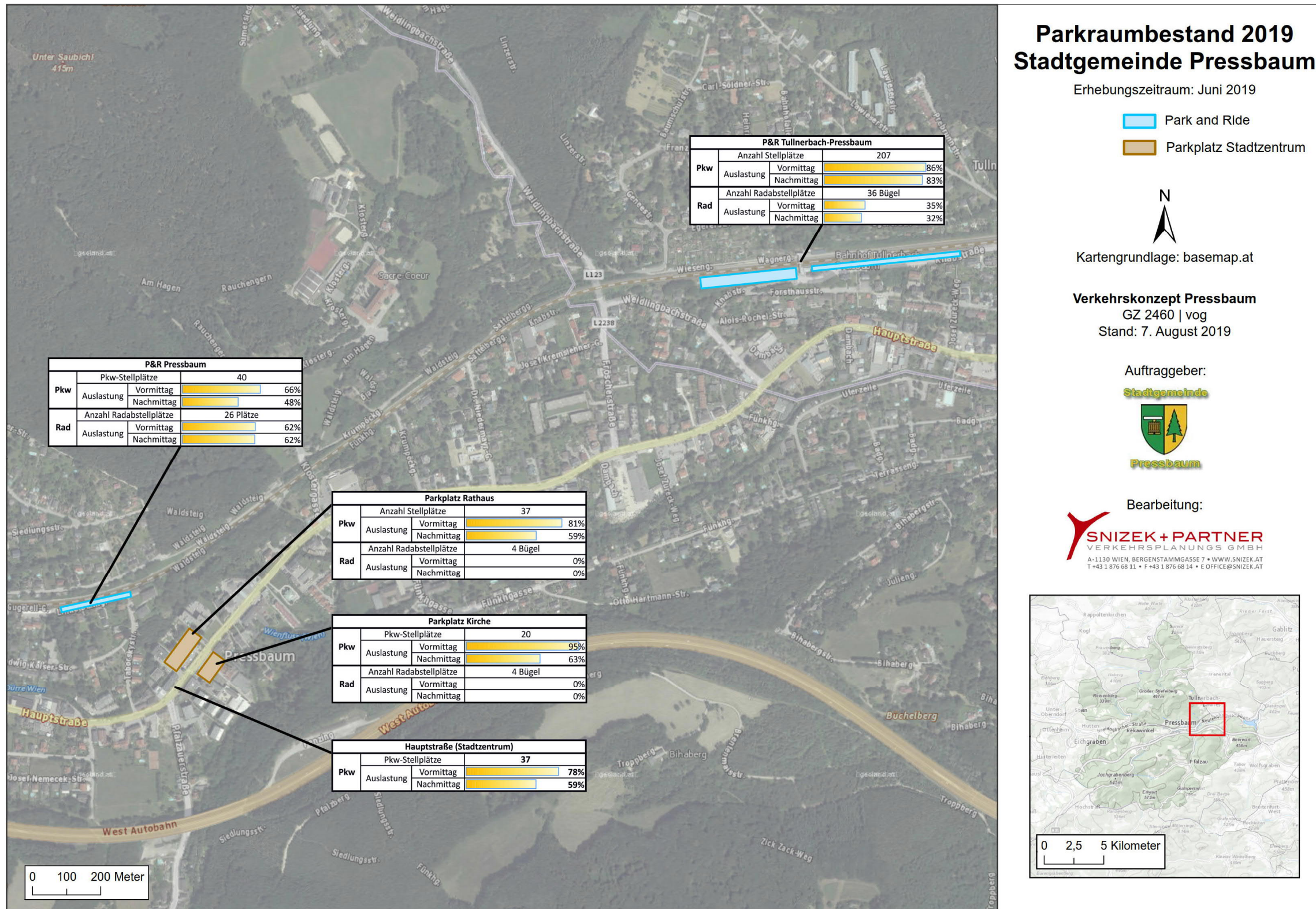


### 2.2.8 Erhebungen Ruhender Verkehr – MIV

Als weitere Punkt wurde der ruhende Verkehr analysiert. Es wurden die Stellplätze im Zentrum auf ihre Auslastung am Vormittag und am Nachmittag überprüft und die P&R-Anlagen an den Bahnhöfen analysiert.

Abbildung 12 zeigt die Ergebnisse der Analysen.

Abbildung 12. Stellplatzanalyse



### 2.2.9 Nicht motorisierter Verkehr im Zentrum

Um Kenntnisse der Nachfrage im nicht motorisierten Verkehr im Zentrum zu erlangen, wurden an einem Schultag in der Morgenspitze diesbezügliche Zählungen durchgeführt.

Tabelle 6: Ergebnisse Fußgänger und Radfahrerzählung Hauptstraße Pressbaum (Bereich Rathaus), eigene Erhebungen Juni 2020

Hauptstraße Pressbaum (Bereich vor Rathaus)											
Dienstag, 23. Juni 2020		Fußgänger			Radfahrer			Tretrollerfahrer			GESAMT SUMME
von	bis	Schüler Fußgänger	Sonstige Fußgänger	GESAMT	Schüler Radfahrer	Sonstige Radfahrer	GESAMT	Schüler Tretroller	Sonstige Tretroller	GESAMT	
07:30	07:45	42	29	71	0	5	5	8	1	9	85
07:45	08:00	39	25	64	1	6	7	4	0	4	75
08:00	08:15	1	17	18	0	3	3	0	0	0	21
08:15	08:30	1	21	22	0	4	4	0	0	0	26
08:30	08:45	1	14	15	0	2	2	0	0	0	17
08:45	09:00	0	17	17	0	2	2	0	0	0	19
07:30	09:00	84	123	207	1	22	23	12	1	13	243

### 2.2.10 Radverkehr

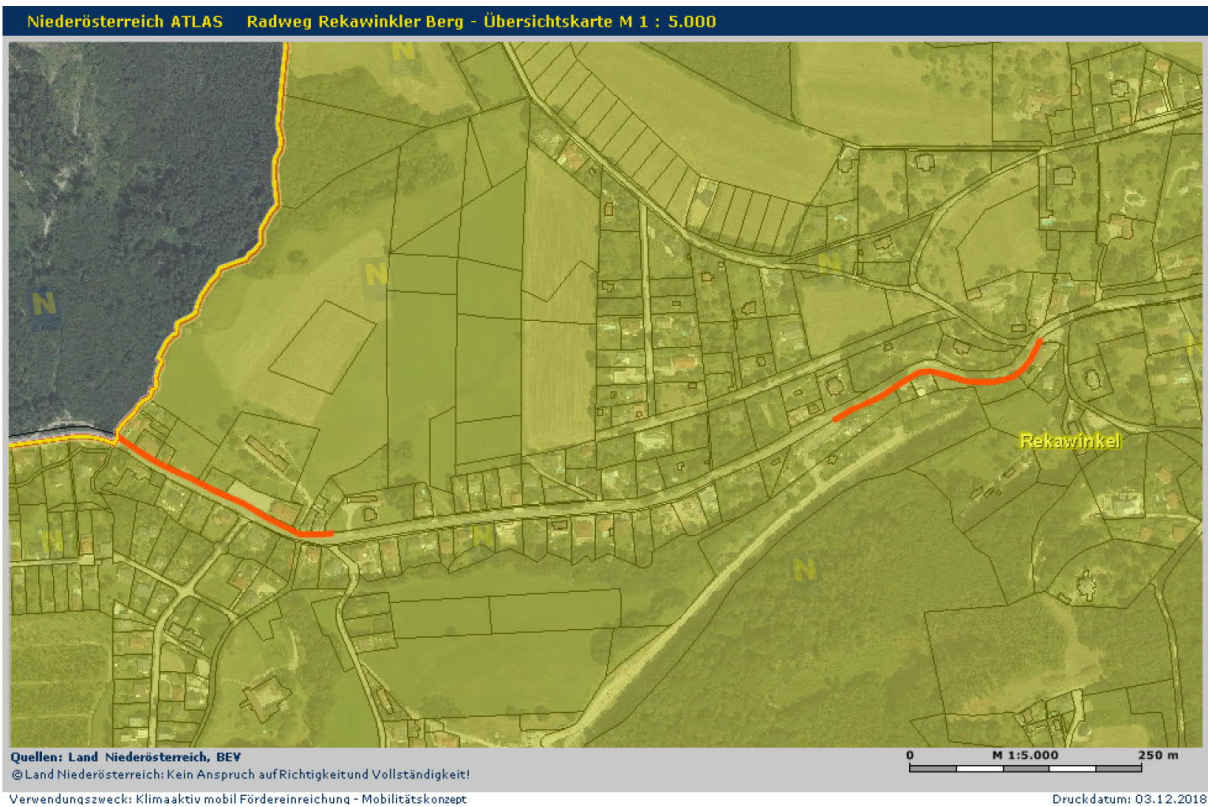
Der Radverkehr ist in Pressbaum im Wesentlichen auf die Hauptachse entlang der B44 beschränkt, da nur in dieser Achse eine Radinfrastruktur (Mehrzweckstreifen) vorhanden ist. Weite Teile des Straßennetzes von Pressbaum weisen erhebliche Steigungen auf, die im Alltagsverkehr mit dem Rad kaum bewältigt werden. Dies zeigt sich auch in der geringen Auslastung der B&R-Anlagen an den Bahnstationen.

Der bestehende ca. 1, 3 m breite Mehrzweckstreifen im Zentrum zeigt deutliche Abnutzungserscheinungen und ist von der Qualität her nicht am letzten Stand der Technik. Am Rekawinkler Berg wurden kürzlich 2 Abschnitte eines Radwegs fertiggestellt (siehe Abbildung 13).

Abbildung 14: Mehrzweckstreifen



Abbildung 15: Radweg Rekawinkler Berg

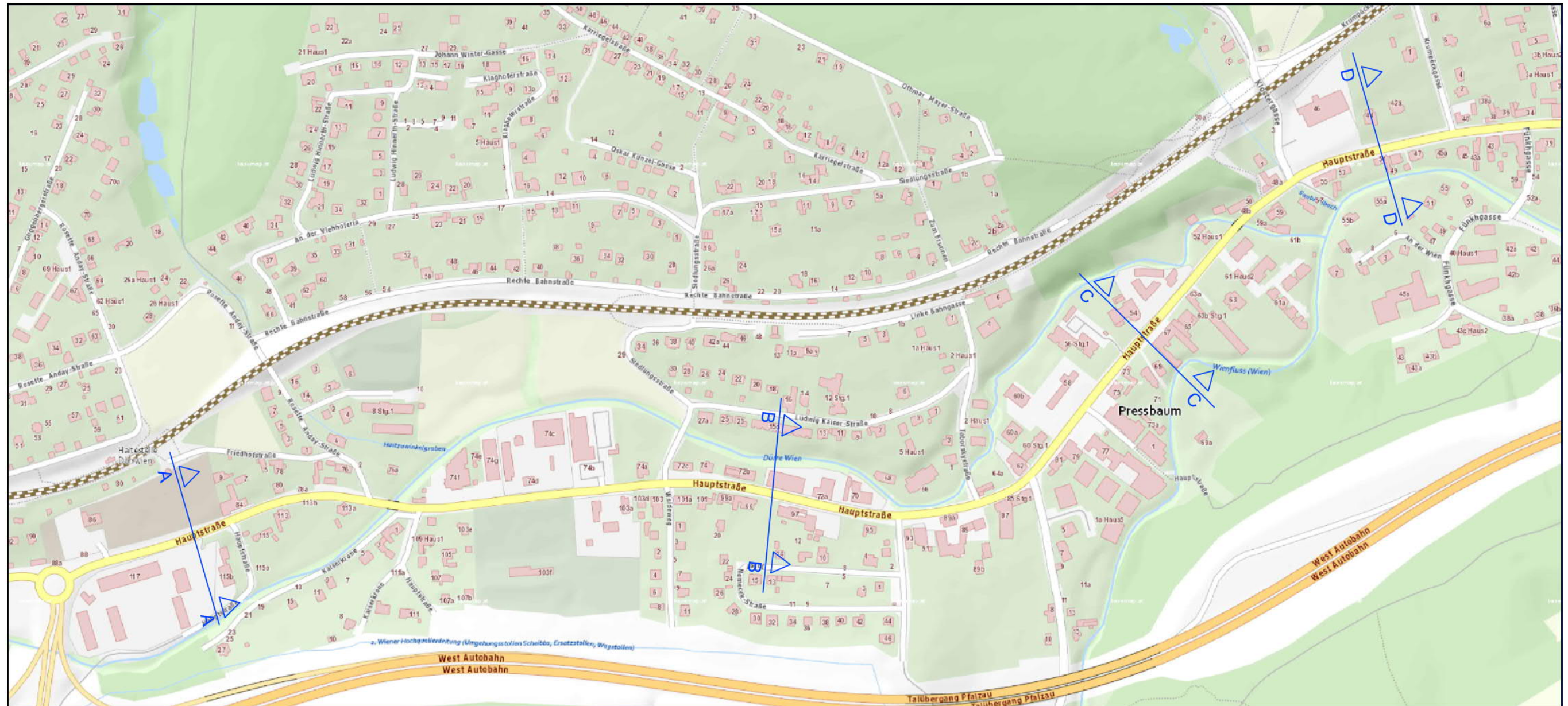


### 2.2.11 Straßenraum Hauptstraße - Querschnittsgestaltung

Der Straßenraum entlang der Hauptstraße wurde einer hinsichtlich der Ausgestaltung der Querschnitte näheren Untersuchung unterzogen. Die folgenden Seiten zeigen Querprofile der Hauptstraße an vier ausgewählten Stellen.

Es zeigt sich, dass sowohl Gehsteige als auch Mehrzweckstreifen nicht dem Stand der Technik hinsichtlich ihrer Breite entsprechen.

Abbildung 16. Querprofile Hauptstraße Pressbaum (Übersicht)



<b>Verkehrskonzept Pressbaum</b>			
<b>Querprofile Hauptstraße (Übersicht)</b>			
24.08.2020	A3	-	vog
 SNIZEK + PARTNER VERKEHRSPLANUNGS GMBH A-1130 WIEN, BERGENSTAMMGASSE 7 • WWW.SNIZEK.AT T +43 1 876 68 11 • F +43 1 876 68 14 • E OFFICE@SNIZEK.AT			

Abbildung 17. Querprofile Hauptstraße Pressbaum (1/2)

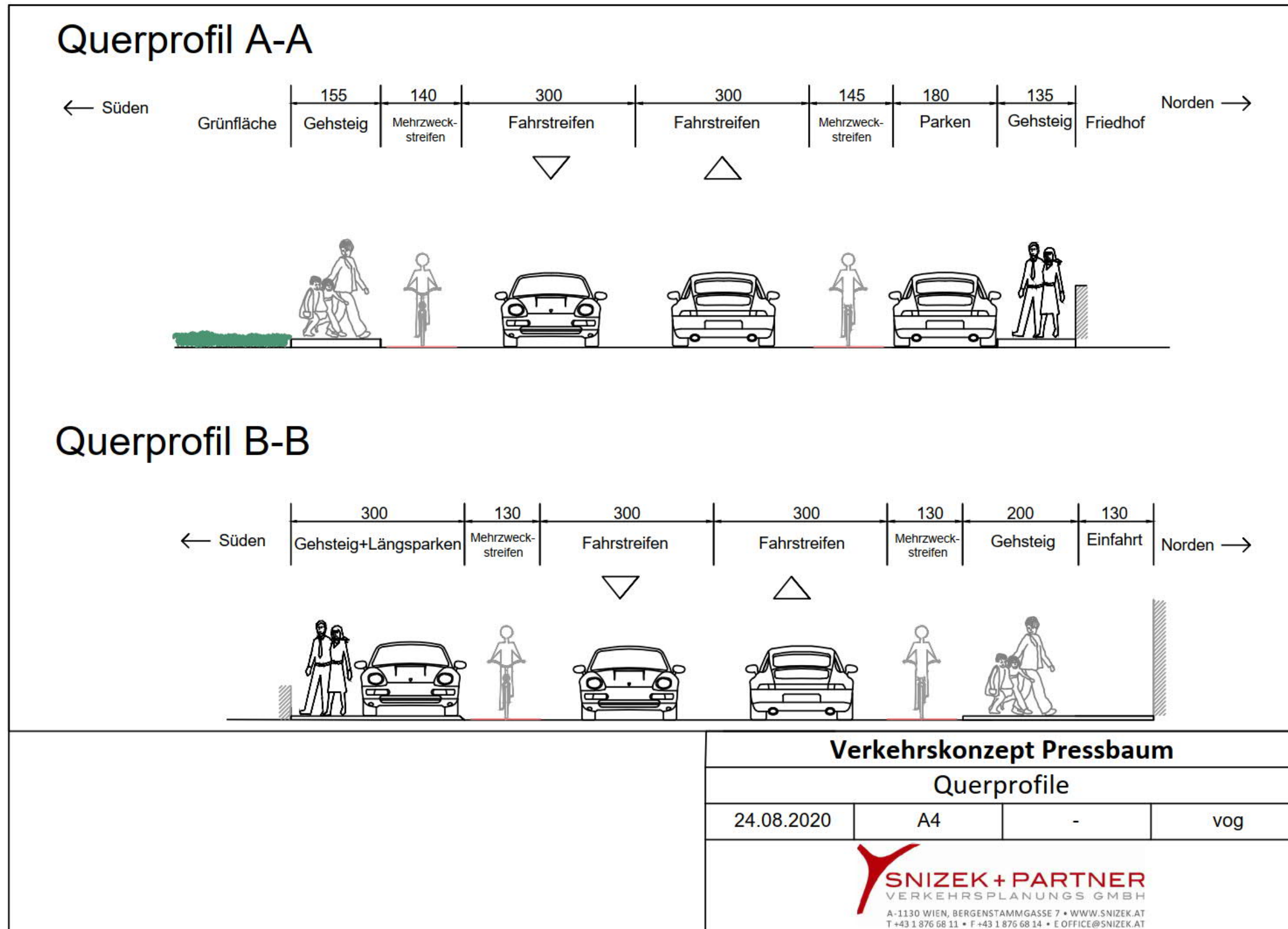
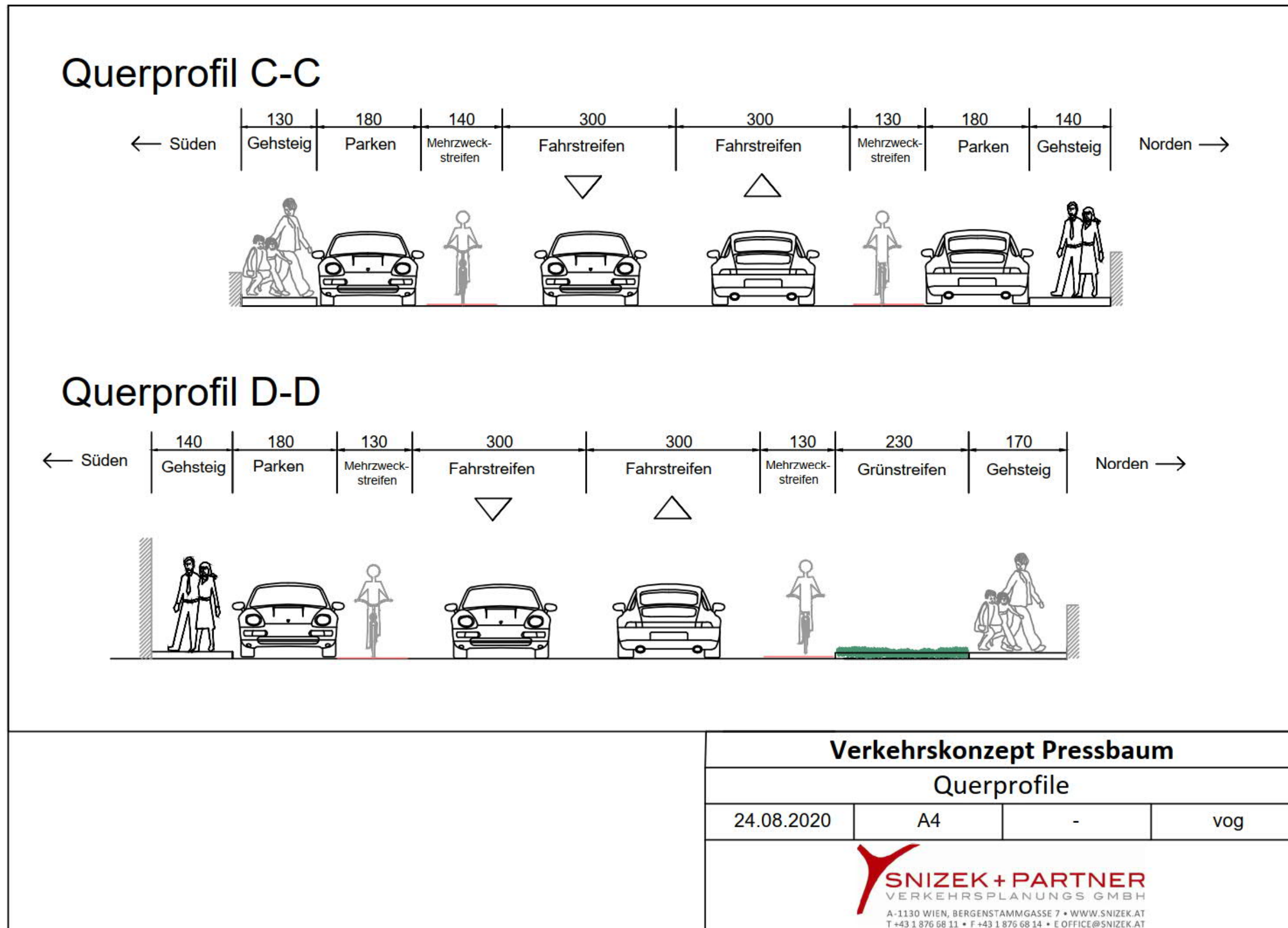


Abbildung 18. Querprofile Hauptstraße Pressbaum (2/2)



### 2.2.12 E-mobil Pressbaum

Im Herbst 2016 wurde in Pressbaum das e-mobil eingerichtet, hierbei handelt es sich um einen Fahrtendienst für Vereinsmitglieder, der sich erfolgreich etabliert hat.

Der Verein bietet Einwohnern der Gemeinden Pressbaum und teilweise auch Tullnerbach, die noch nicht oder nur mehr eingeschränkt mobil sind, umweltfreundliche Mobilität mit Elektrofahrzeugen. Sie holen die Menschen ab und bringen sie dorthin, wo sie hinwollen: zum Arzt, zur Apotheke, zum Einkauf oder zu anderen Fahrtzielen in Pressbaum oder Tullnerbach. Außerhalb der Fahrteinsätze kann ein Fahrer das Elektromobil – genauso wie alle anderen Vereinsmitglieder – für sich nutzen und sich fahren lassen, um eigene Autokosten zu sparen. Weitere Infos auf: <http://www.elektromobil-pressbaum.at>

Der Verein verfügt derzeit über rund 50 Mitglieder, die als FahrerInnen fungieren können. Seit Mai 2018 fährt der Verein mit zwei E-Autos der Marke Nissan Leaf und zwar werktäglich von Mo bis Sa jeweils zwischen 08:30 bis 21:00. Die Fahrtbestellungen werden von freiwilligen Personen in Home-Office über eine einheitliche Telefonnummer entgegengenommen und in ein elektronisches Buchungssystem eingegeben. Die Buchungen werden dabei über Internet an je einen Tablet-PC in die Autos übertragen. Sie werden dann vom Fahrer abgearbeitet und nach Durchführung am Tablet-PC quittiert. Seit Sommer 2019 wird auch das gesamte Gemeindegebiet von Tullnerbach bedient.

An Leistungen wurden 2017 mit einem Auto: 6.083, 2018 tw. mit zwei Autos 10.301 und 2019 mit zwei Autos 12.304 Personenfahrten durchgeführt. 2019 wurden dabei zuletzt 70.806 km gefahren.

## 2.3 Mobilitätserhebung

Um das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung von Pressbaum zu analysieren, wurde eine Haushaltsbefragung durchgeführt. Die Befragung war in einen Haushaltsbogen und einen Personenbogen geteilt. Es wurde das Verkehrsverhalten an einem Werktag von Personen, die älter als 6 Jahre sind, abgefragt. Der Fragebogen konnte auf Papier und online ausgefüllt werden.

Der Rücklauf war mit auswertbaren 470 Haushaltsbögen, das entspricht einem Anteil von etwa 16% nach dem Stand 2011.

Im Jahr 2019 waren 7770 Personen in Pressbaum wohnhaft, davon haben 997 (12,8 % der Gesamtbevölkerung) einen verwertbaren Fragebogen ausgefüllt.

43% der Fragebögen wurden online und 57% auf Papier ausgefüllt.

52% der befragten Personen waren weiblich und 48% männlich.

Die Verteilung der Altersklassen war wie in Tabelle 7 ersichtlich.

Tabelle 7: Altersverteilung der Erhebung

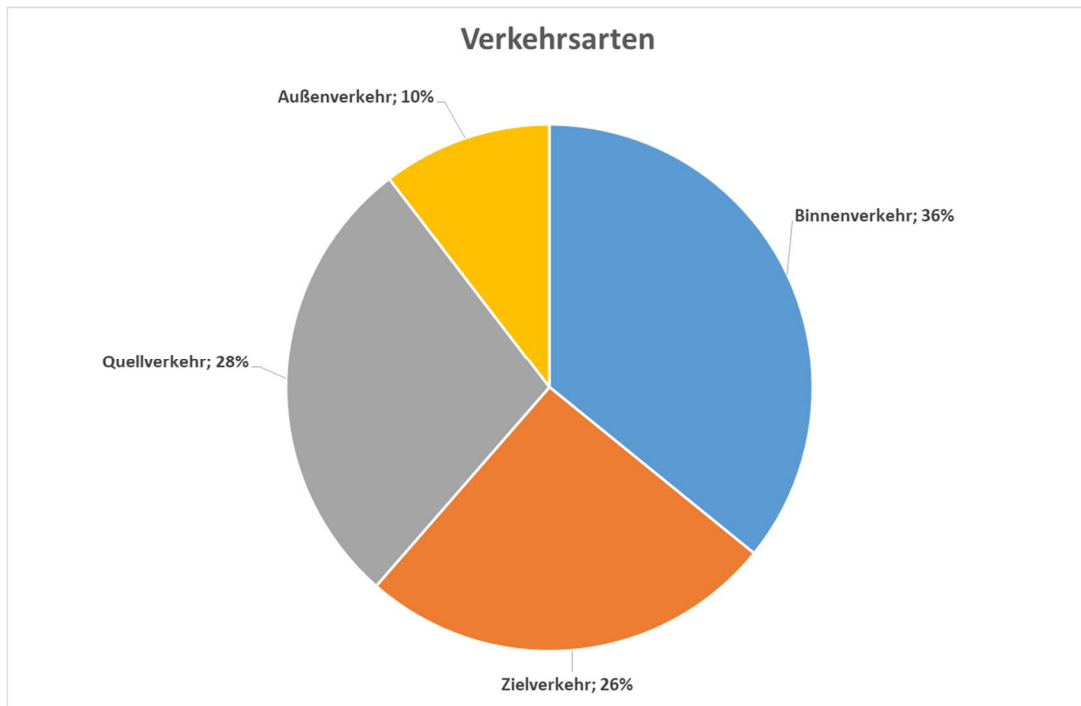
Altersklasse	Alter	befragt				
		Männer	Frauen	Anteil männl.	Anteil weibl.	
1	< 14	37	40	8%	8%	77
2	15 - 24	41	41	9%	8%	82
3	25 - 34	41	44	9%	8%	85
4	35 - 44	57	77	12%	15%	134
5	45 - 54	95	102	20%	20%	197
6	55 - 64	76	81	16%	16%	157
7	> 65	130	135	27%	26%	265
		477	520	100%	100%	997

Die Hochrechnung der Personendaten erfolgte nach Altersgruppe und Geschlecht.

Der Anteil der Personen, die am Befragungstag das Haus verlassen haben war 77%. Die Anzahl der Wege pro mobiler Person und Tag liegt bei 3,1.

36% der Wege werden im Binnenverkehr innerhalb der Gemeinde zurückgelegt. 28% sind Quellverkehr aus der Gemeinde hinaus und 26% sind Zielverkehr in die Gemeinde. 10% der genannten Wege wurden mit Quelle und Ziel außerhalb der Gemeinde zurückgelegt.

Abbildung 19: Anteile der Verkehrsarten



Bei den verwendeten Verkehrsmitteln im Gesamtverkehr dominiert der Pkw mit rd. 40% als FahrerIn und rd. 10% als MitfahrerIn. Der öffentliche Verkehr kommt in Summe auf 26% und der nichtmotorisierte Verkehr auf rd. 21% Anteil. Das Rad verzeichnet hierbei lediglich 2,4%.

Betrachtet man ausschließlich die Verkehrsmittelwahl des Binnenverkehrs (innerhalb Pressbaums), so sieht man, dass der öffentliche Verkehr mit rd. 6% Anteil eine weitaus geringere Rolle spielt, während der nichtmotorisierte Verkehr mit 31% im Binnenverkehr gewichtiger ist, was ein hohes FußgängerInnenaufkommen bedeutet, da der Radverkehrsanteil mit 2,6% sehr niedrig ist.

Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl (Gesamtverkehr)

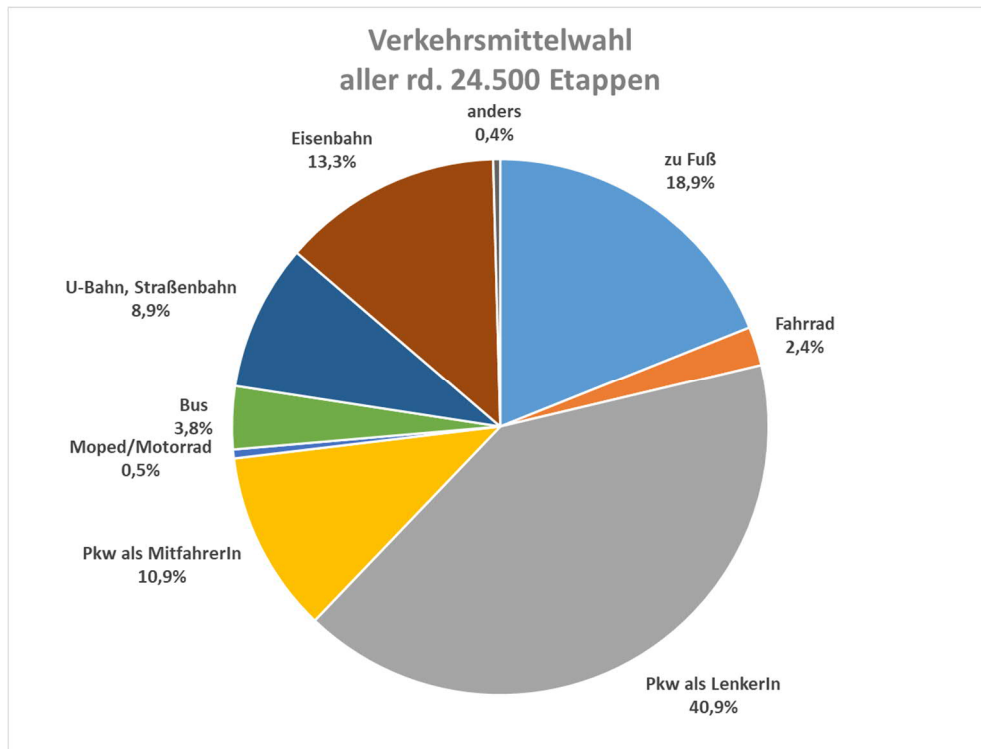


Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl (Binnenverkehr)

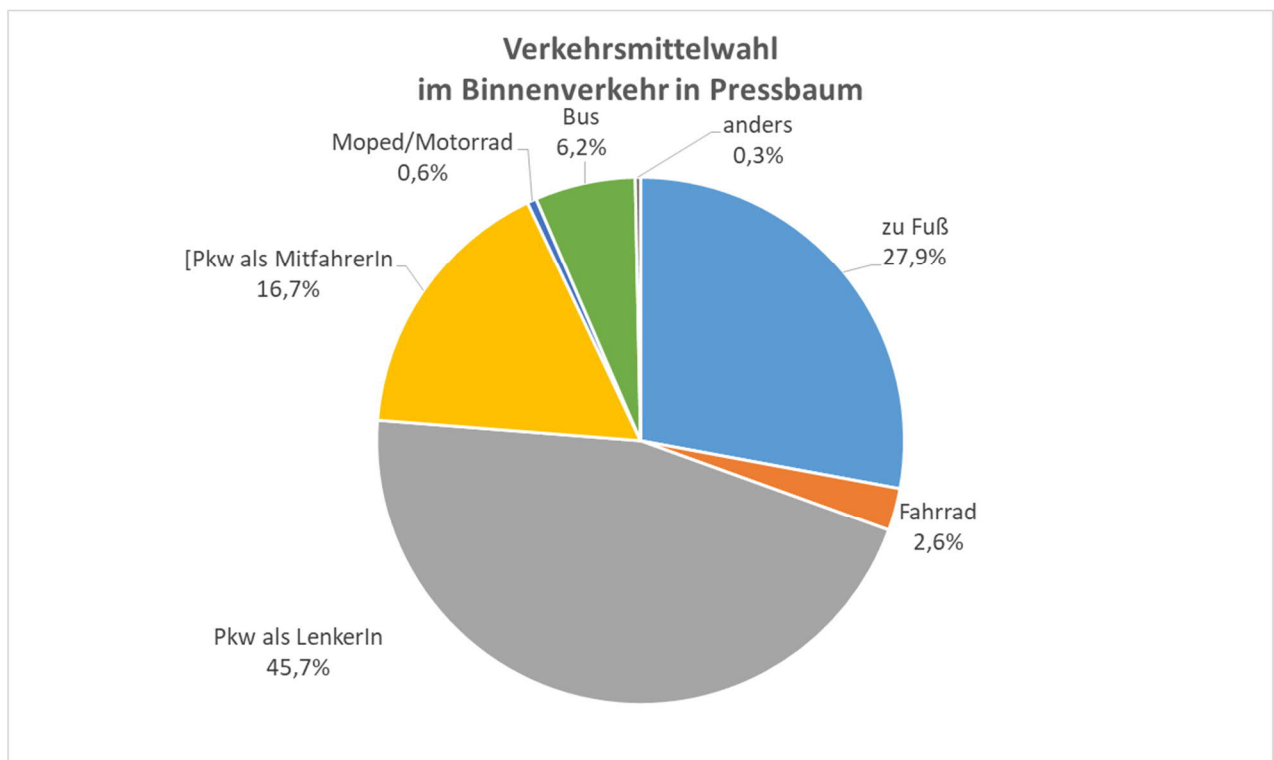


Abbildung 22: Wegzweck (Gesamtverkehr)

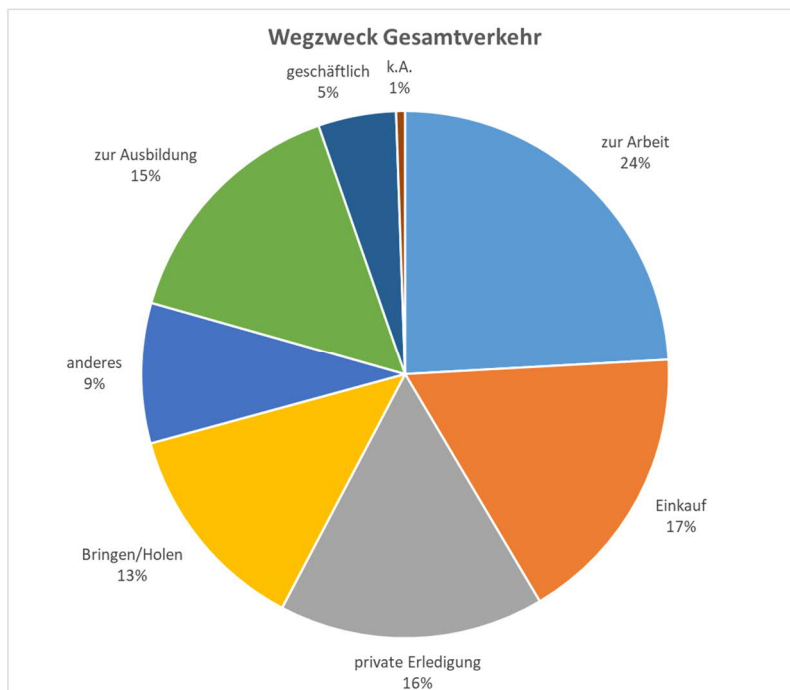


Abbildung 23: Wegzweck (Binnenverkehr)

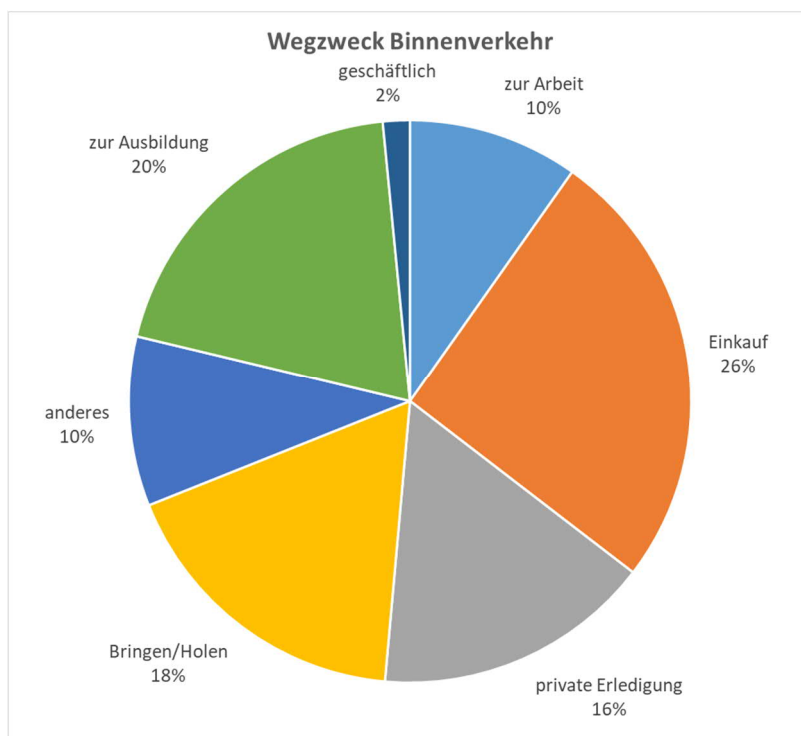


Abbildung 24: Quellverkehr aus Pressbaum – Ziele der Wege

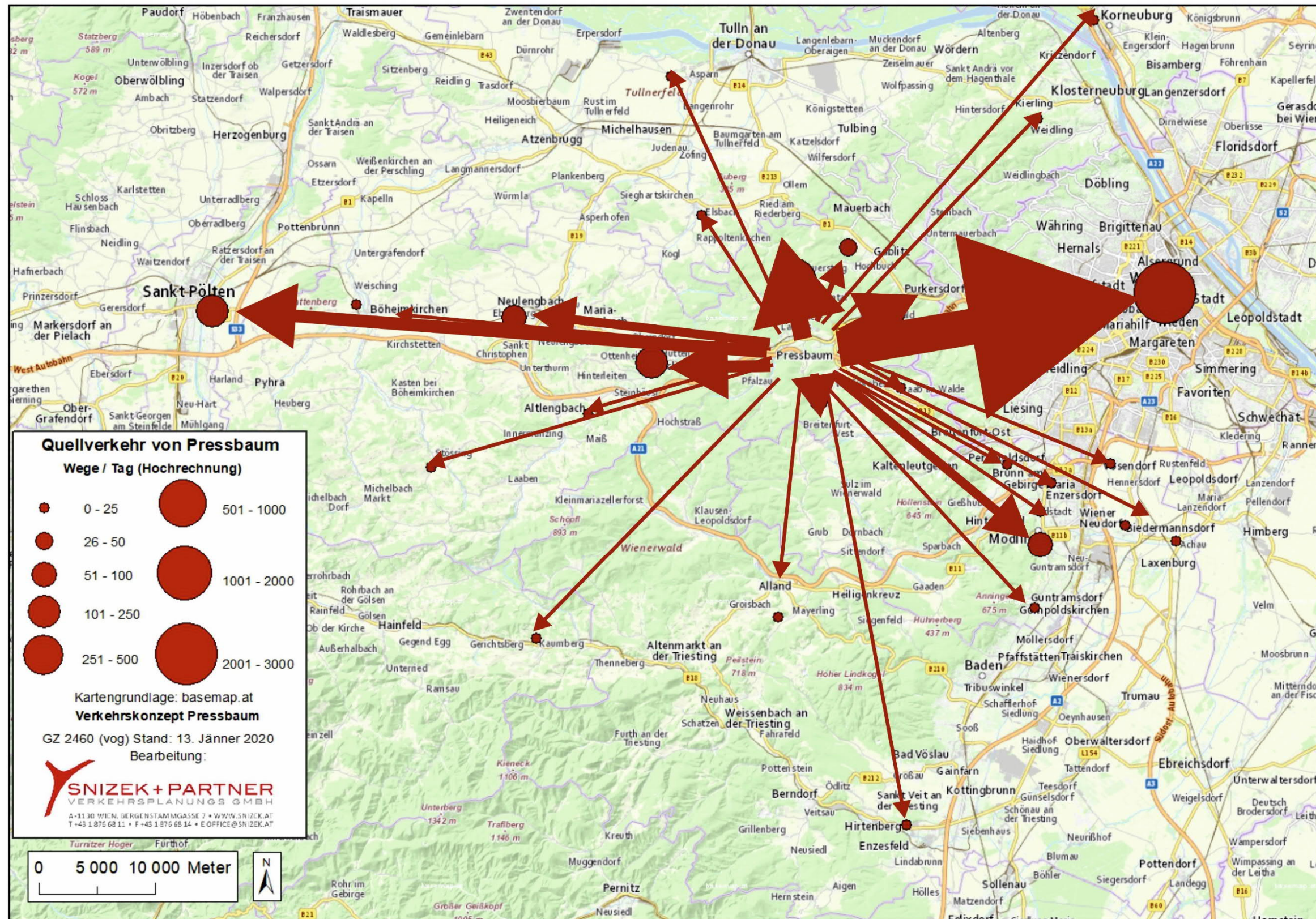


Abbildung 25: Zielverkehr nach Pressbaum – Quelle der Wege

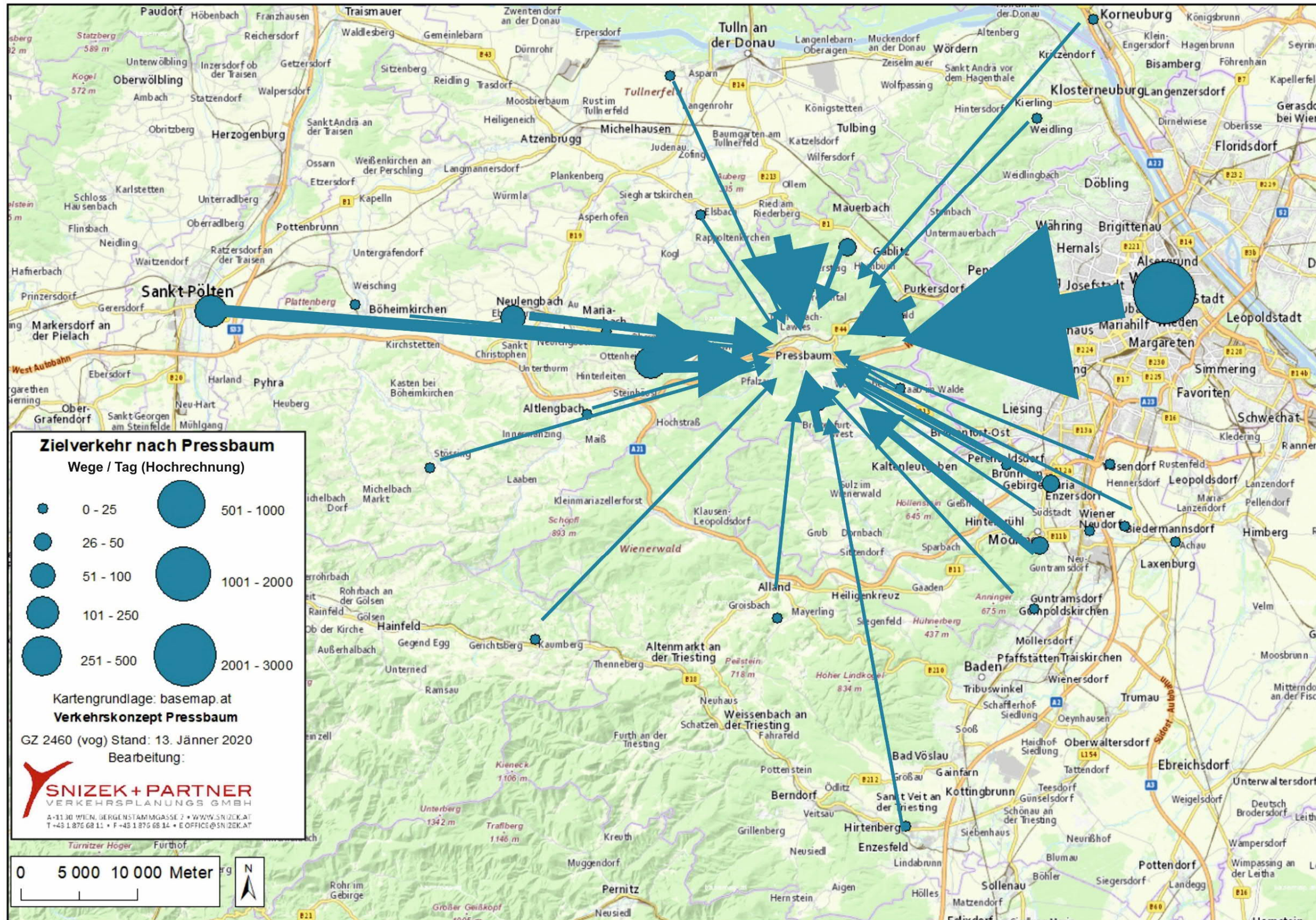


Abbildung 26: Zustimmung zu Vorschlägen, n=470 Haushalte

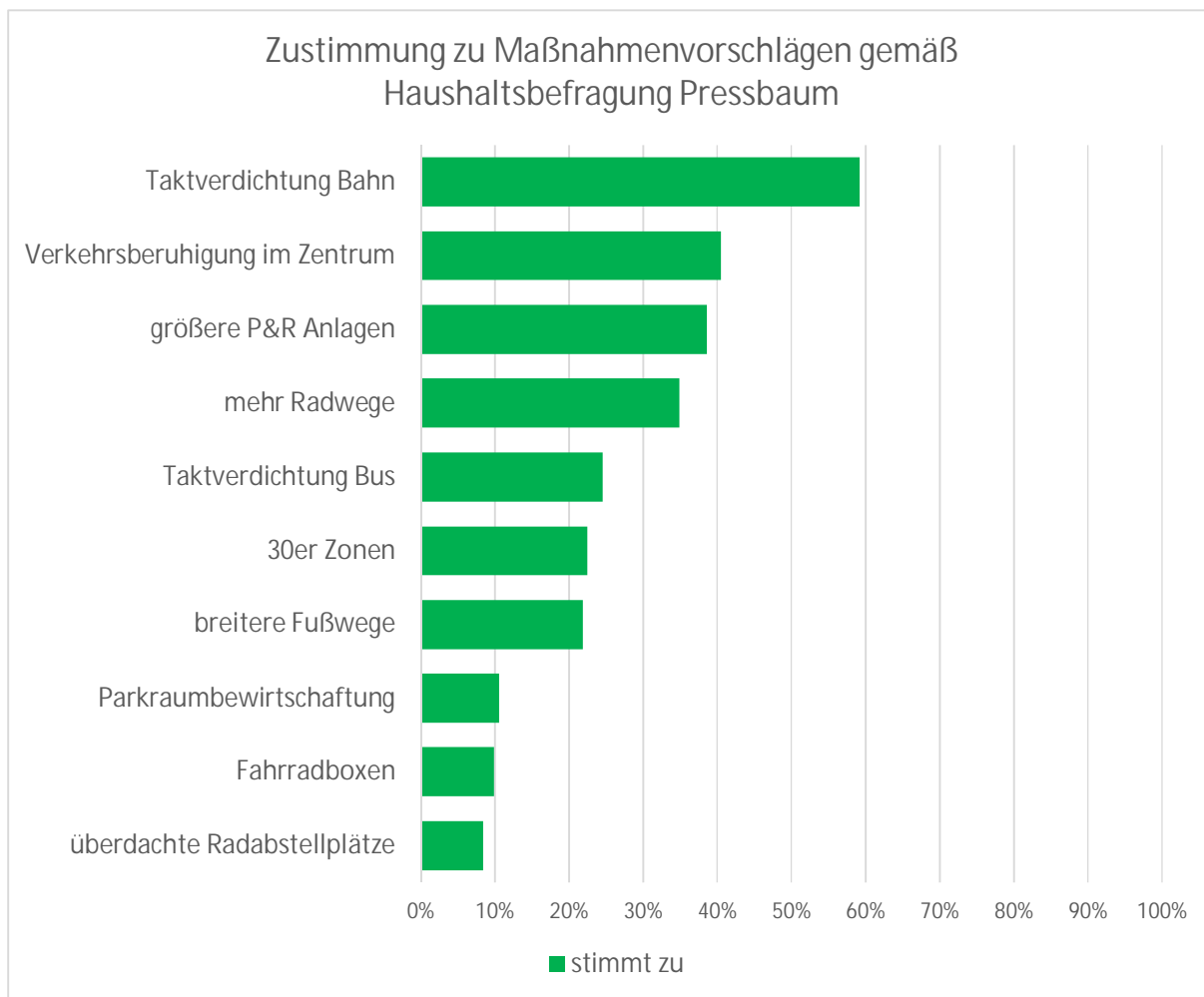


Abbildung 27: Maßnahmenvorschläge der Bevölkerung, n=470 Haushalte davon 170 Antworten

**Verkehrsberuhigung im Zentrum** Kiss & Ride bei Volksschule  
 30er Zonen bei Kindergärten und Volksschule  
 mehr 30er Zonen weniger 30er Zonen  
**Geschwindigkeitskontrollen**  
 30er Zonen gestalten Tempolimit 40 km/h Hauptstraße  
**E-mobilität fördern** mehr E-Tankstellen  
 E-Roller & E-Fahrräder zum Ausleihen  
 Car-Sharing  
 Beschränkung für LKW **Lärmschutz**  
 Lärmschutz vor Autobahn Lärmschutz-  
 Lärmschutz Brentenmaisstraße wände  
**Alternative / Lösung für: Mehrzweckstreifen Hauptstraße**  
 Öffentlichen Verkehr attraktivieren  
**Verbindung** mehr Zugverbindungen  
 nach Wien verbessern Citybus  
 bessere Taktung P&R Anlagen verbilligen  
**P&R Anlagen ausbauen**  
 mehr Sitzgelegenheiten  
**breitere Fuß- und Radwege**  
**mehr Schutzwege**  
 Zebrastreifen Radweg bis Wien  
**Radwege ausbauen**  
 Auto- **Anschlussstelle**  
 bahn  
**Ast Wolfsgraben / Heimbautal**

### 3 BESTEHENDE STRATEGIEN UND KONZEPTE

#### 3.1 Mobilitätskonzept NÖ 2030+

Das NÖ Mobilitätskonzept hat folgende Schwerpunkte definiert

Schwerpunkte in den Zentren	zugehöriges Ziel
Die Multimodalität fördern	Der öffentliche Raum soll im Sinne einer Förderung des Umweltverbundes gestaltet werden; die Potenziale zur Stärkung der Aktivverkehre wie das Zufußgehen und das Radfahren sollen ausgeschöpft und die gemeindeübergreifende Netzentwicklung soll unterstützt werden. Im öffentlichen Verkehr gilt es, attraktive und effiziente ÖV-Systeme in den und in die Zentren anzubieten. Die RADLgrundnetze stellen wichtige Zubringer zu diesen ÖV-Knoten dar, die entsprechend auszustatten sind.
Das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel etablieren	In Zentren und urbanen Gebieten nehmen Radverkehrsanteile kontinuierlich zu. Das Straßennetz soll fahrradfreundlich gestaltet werden, besondere bewussteinbildende Initiativen der Städte und Gemeinden zur Steigerung des Radverkehrs sollen unterstützt werden.
Emissionsarme Verkehrsmittel fördern	In Ballungsräumen und stark vom Kfz-Verkehr geprägten Gebieten sind die Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe hoch. Emissionsarme Verkehrsmittel und Fahrzeuge sollen daher gefördert werden. In diese Richtung weist unter anderem die Landesstrategie für E-Mobilität.
Erreichbarkeit für die Bevölkerung und die Wirtschaft sichern	Für die niederösterreichische Wirtschaft ist die Erreichbarkeit innerhalb der Ostregion ein besonderes Anliegen, sowohl im Durchgangs- als auch im Ziel- und Quellverkehr. Die Infrastrukturnetze sollen daher entlastet und neue gemeinsame Initiativen, etwa bei der Citylogistik, sollen gesetzt werden. Im öffentlichen Verkehr gilt es, auch für Zentren landesweite Erreichbarkeitsstandards in Form von Taktverkehren zu entwickeln.

Schwerpunkte an den Verkehrsachsen	zugehöriges Ziel
ÖV-Knoten als modale und intermodale Schnittstellen verbessern	Im öffentlichen Verkehr müssen die Effizienz und die Wirksamkeit des Angebots weiter optimiert werden – an den modalen und intermodalen Schnittstellen der Verkehrsachsen („Bahnhof 2.0“) sowie zwischen den Linienangeboten und dem bedarfsorientierten öffentlichen Verkehr.
Verkehrsachsen ausbauen und effizient nutzen	Attraktive Taktangebote und die Optimierung des ÖV-Netzes sollen die Erreichbarkeiten, insbesondere für PendlerInnen, in Niederösterreich verbessern. Beim Straßenverkehr sind hohe Verkehrsbelastungen von AnwohnerInnen durch die Förderung des Umweltverbundes, die Bündelung von Verkehrsströmen und durch Ortsumfahrungen zu reduzieren.
Intermodale Knoten für den Güterverkehr schaffen	Entlang der Verkehrsachsen sollen intermodale Knoten für den Güterverkehr geschaffen werden, um Güterverkehre aus dem ländlichen Raum besser an diese Verkehrsachsen anzubinden.
Infrastrukturprojekte effizient und umweltfreundlich abwickeln	Infrastrukturprojekte, die entlang von Verkehrsachsen vorgesehen sind, müssen so gestaltet werden, dass Lärm- und Schadstoffgrenzwerte unterschritten und der Flächenverbrauch minimiert werden. Die Siedlungsentwicklung ist u. a. auch an der Straßenfunktion auszurichten. Schnellladeinfrastruktur für E-Mobilität wird entlang der Achsen zur Verfügung gestellt, um eine Grundversorgung mit E-Mobilität sicherzustellen.

### 3.2 Niederösterreichische Mobilitätserhebung

Die Ergebnisse der Mobilitätserhebung 2018 sind zum Zeitpunkt der Erstellung des vorliegenden Berichts noch nicht veröffentlicht. Die Ergebnisse der Mobilitätserhebung von 2013/2014 stellen die Ergebnisse u.a. auf Regionsebene dar, wobei die Marktgemeinde Pressbaum der Region NÖ Mitte zuzuordnen ist.

Tabelle 8: Kennwerte aus der NÖ Mobilitätserhebung, 2013/14

Verkehrsmittel	Region NÖ Mitte	NÖ Gesamt
Zu Fuß	17%	14%
Rad	9%	8%
MIV-L	48%	51%
MIV-M	14%	13%
ÖV	12%	13%
Anderes Verkehrsmittel	1%	1%

Wegezweck	Region NÖ Mitte	NÖ Gesamt
Arbeitsplatz	23%	25%
Dienstlich/geschäftlich	4%	5%
Ausbildung	7%	8%
Bringen/Holen v. Personen	8%	8%
Einkauf	20%	18%
private Erledigung	12%	13%
Freizeit	18%	16%
Besuch	8%	8%

Quelle: Herry 2016, NÖ Mobilitätsenerhebung 2013/2014

### 3.3 Hauptregionsstrategie 2024

Im Aktionsfeld Daseinsvorsorge wird im Themenbereich Verkehr & Mobilität folgendes Ziel definiert:

„Bedarfsorientierte Mobilitätsketten sicherstellen

- Die „letzte Meile“ ist im Bewusstsein der regionalen Akteure verankert und entsprechende Maßnahmen zur öffentlichen Anbindung ländlicher Gemeinden sind unter Berücksichtigung des Radverkehrs gesetzt.
- Die gesamte Hauptregion ist an die Bildungsorte über eine entsprechende Infrastruktur angeschlossen.
- Es gibt Maßnahmen zur Optimierung der Mobilität in Zentren.
- Es gibt Transportsysteme für Jugend am Wochenende: Abstimmung auf die regionalen Veranstaltungen, hohe Flexibilität notwendig.“

### 3.4 Energieleitbild Marktgemeinde Pressbaum (September 2012)

Im Energieleitbild der Marktgemeinde Pressbaum sind Ziele und Maßnahmen für den Themenbereich Mobilität bis zum Jahr 2020 definiert (Ergebnisse der Bürgerbeteiligung):

Ziele bis 2020 zum Themenbereich Mobilität

Ziele - Öffentlicher Verkehr:

Die Zuganbindung soll bis 2020 „kundenfreundlich“ sein.

Ein „echter“ Taktverkehr ist zu realisieren.

Bessere Versorgung der Seitentäler mit Öffentlichem Verkehr, Anrufsammetaxi, Einkaufstaxi, etc.

Haltepunkte Bahn/Bus sind qualitativ zu verbessern.

Ziele - MIV (motorisierter Individualverkehr):

Temporeduktion und Reduktion des LKW-Anteils.

Messbare Reduktion des Anteils des MIV (motorisierter Individualverkehr).

Forcierung der Bewußtseinsbildung/Sensibilisierung zum Thema.

Ziele - zu Fuß u. Radverkehr

Sukzessive Attraktivierung der Geh- u. Radwege inklusive entsprechender Beleuchtung bis 2020.

Bewusstseinsbildung/Sensibilisierung zu den Themengebieten Zu Fuß gehen und Radfahren.

„Stadt der kurzen Wege“, Aufrechterhaltung und Öffnung kurzer Verbindungswege. Forcierung der Bewusstseinsbildung zum Thema - „nicht mit dem Auto in die Schule“ („Schulisches Mobilitätsmanagement“).

Steigerung des Radverkehrsanteils allgemein und bei Schülerinnen, sowie Steigerung der Verkehrssicherheit.

Forcierung des E-Räderverleihs und der Förderungen zur Anschaffung bei Umstieg von PKW auf E-Rad.

Ziele ohne Zuordnung (über alle Mobilitätsbereiche)

Schaffung eines Hauptplatzes (z.B. shared space), der den Namen verdient.

Bei Neuerrichtung von öffentlichen u. betrieblichen Gebäuden ist ein verpflichtendes Mobilitätskonzept zu erstellen.

Bis 2020 ist der Platz für Autos/Fahrräder/Fußgeher im „Gleichgewicht“ („Flächenaufteilung“).

Alternative Formen der Mobilität werden propagiert und angeboten.

Maßnahmen zur Zielerreichung:

Maßnahmen - Öffentlicher Verkehr:

Jump on / jump off Fahrzeug

Sammeltaxi

Forcierung E-Räder: Verleih, Förderung

Citybus

Rikscha / Pferdekutsche

Maßnahmen - Motorisierter Individualverkehr:

Ausbau der Mitfahrgelegenheit

Temporeduktion durch entsprechende Straßengestaltung

Geschwindigkeitsbeschränkung auf Hauptstraße 40 km/h, auf

Seitenstraßen/Nebenstraßen 30km/h

Öffnung der Autobahnauffahrt u. -abfahrt Heimbautal

Einrichtung einer Kurzparkzone / Zentrumszone

Parkraumbewirtschaftung

Zweitnutzung der Supermarktparkplätze

Lidl - Sportplatz

Hofer - Veranstaltungen

Maßnahmen - zu Fuß / mit dem Rad

Fußwege erhalten, pflegen, sichtbar machen, neue Verbindungen suchen und entwickeln

Sanierung des Radstreifens

Radwegenetz erweitern, Abstellmöglichkeiten schaffen und erweitern (Dürrwien), mehr Sicherheit

Maßnahmen ohne Zuordnung (über alle Bereiche)

Errichtung „shared space“

Gesamtverkehrskonzept

## 4 ORTSENTWICKLUNG PRESSBAUM

Die zukünftige Entwicklung von Pressbaum ist laut Aussagen des Ortsplaners (Büro DI Siegl) ohne spezifische Besonderheiten.

Es gibt noch freie gewidmete Flächen, die für zukünftige Nutzungen zur Verfügung stehen, deren Zeitpunkt der Nutzung derzeit aber nicht feststehen.

## 5 VERKEHRSKONZEPT PRESSBAUM

### 5.1 Leitsätze, Ziele und Maßnahmen

Verlagerung des Verkehrs auf aktive und nachhaltige Mobilitätsformen

- Erhöhung des Fußgänger- und Radverkehrsanteils
- Attraktivierung des Umsteigens auf den öffentlichen Verkehr
- Etablierung unterschiedlicher Formen der Elektromobilität

Gestaltung des Straßenraums als Lebensraum

- Verbesserung des Straßenraums für alle Verkehrsteilnehmer
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Beruhigung des Verkehrs und Vermeidung von Lärm

Gemäß der Leitsätze und Ziele werden die folgenden Maßnahmen vorgeschlagen:

- Ausbau P+R Anlagen an den Bahnstationen und Schaffung von sicheren Radabstellplätzen zur Stärkung der multimodalen Knoten
- Verdichtung der Rad-Abstellanlagen in zentralen Lagen
- Durchgehende Radwege auf den Hauptachsen
- Begegnungszone im Zentrumsbereich
- Stärkung des Öffentlichen Verkehrs
- Schaffung von verkehrsberuhigten Zonen abseits der Hauptverkehrsachsen

### 5.2 Verkehrsberuhigung Zentrum

Die Verkehrssituation im Zentrum wurde im Rahmen der Mobilitätsbefragung am häufigsten als Problem und Gefahrenquelle für Verkehrsteilnehmer genannt. Insbesondere für Radfahrer wird die Hauptstraße (B44), welche über Mehrzweckstreifen verfügt, als unsicher bewertet. Mehrzweckstreifen werden zum Mischverkehr gezählt und sind laut „Radlobby“ leider oft falsch eingesetzt. Das betrifft insbesondere Stellen wo Tempo 50 erlaubt ist und es eine starke Verkehrsbelastung mit Kraftfahrzeugen gibt. Es zeigte sich bspw. bei der Erhebung der Radabstellanlagen im Zentrum Pressbaums bei der Hauptstraße (vor der Kirche und vor dem Rathaus) auch, dass diese wenig genutzt werden.

Vor diesem Hintergrund soll die Hauptstraße im Bereich beginnend bei der Pfalzastraße ca. 200 Meter lang Richtung Wien verkehrsberuhigt werden (siehe Abbildung 28). Dafür eignet

sich z.B. die Einrichtung einer Begegnungszone oder die Verordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h mit baulichen Maßnahmen im Straßenraum.

### 5.2.1 Geschwindigkeitsbeschränkung

Eine Verkehrsberuhigung kann auch durch „klassische“ Mittel wie einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h und bauliche Maßnahmen wie der Verschwenkung des Straßenverlaufs und der Gestaltung des Straßenumfelds erreicht werden. Durch die Verschwenkung des Straßenverlaufs, der auch bei einer Begegnungszone sinnvoll ist, wird vor der Kirche ein Platz geschaffen, der bis zu 2200 m<sup>2</sup> groß ist, und ausreichend Raum für Veranstaltungen und Märkte bietet.

### 5.2.2 Begegnungszone

Die Begegnungszone verbindet zentrale Einrichtungen im Stadtzentrum und sorgt für eine Verbesserung der Verkehrssicherheit - insbesondere für Kinder. Die Volksschule, der Kindergarten und der Kinderspielplatz werden über die geplante Begegnungszone verbunden. Weitere zentrale Einrichtungen sind die Kirche, das Rathaus sowie eine Bankfiliale. Zudem wird eine sichere Situation für den Radverkehr geschaffen.

Die Gestaltung der Zone soll durch zusätzliche Baumpflanzungen und Sitzmöglichkeiten eine weitere Aufwertung des Stadtzentrums bewirken. Trinkbrunnen und Wasserspiele können als zusätzliche Gestaltungselemente fungieren. Zudem ist auf Barrierefreiheit zu achten, etwa durch Blindenleitsysteme und Busanlegekanten auf beiden Seiten bei der Busstation „Pressbaum Rathaus“. Parken soll in der Begegnungszone nur in dafür vorgesehenen Bereichen erlaubt sein. Bei der Ausgestaltung des Parkraums können unterschiedliche Bodenbeläge ergänzend zu Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen eingesetzt werden.

Das rechtliche Regelwerk für den Einsatz von Begegnungszonen auf Straßen innerhalb eines Ortsgebietes i.S. der StVO bildet das von der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) veröffentlichte RVS-Arbeitspapier Nr. 27 „Einsatzkriterien für Begegnungszonen“. Anschließend an die vertiefte Prüfung dieser Kriterien ist ein Einreich- und Bauprojekt durchzuführen. Dabei soll - im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der Stadtgemeinde - die Bevölkerung miteinbezogen werden.

Abbildung 28: Plandarstellung der Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigter Bereich in der Hauptstraße Variante 1

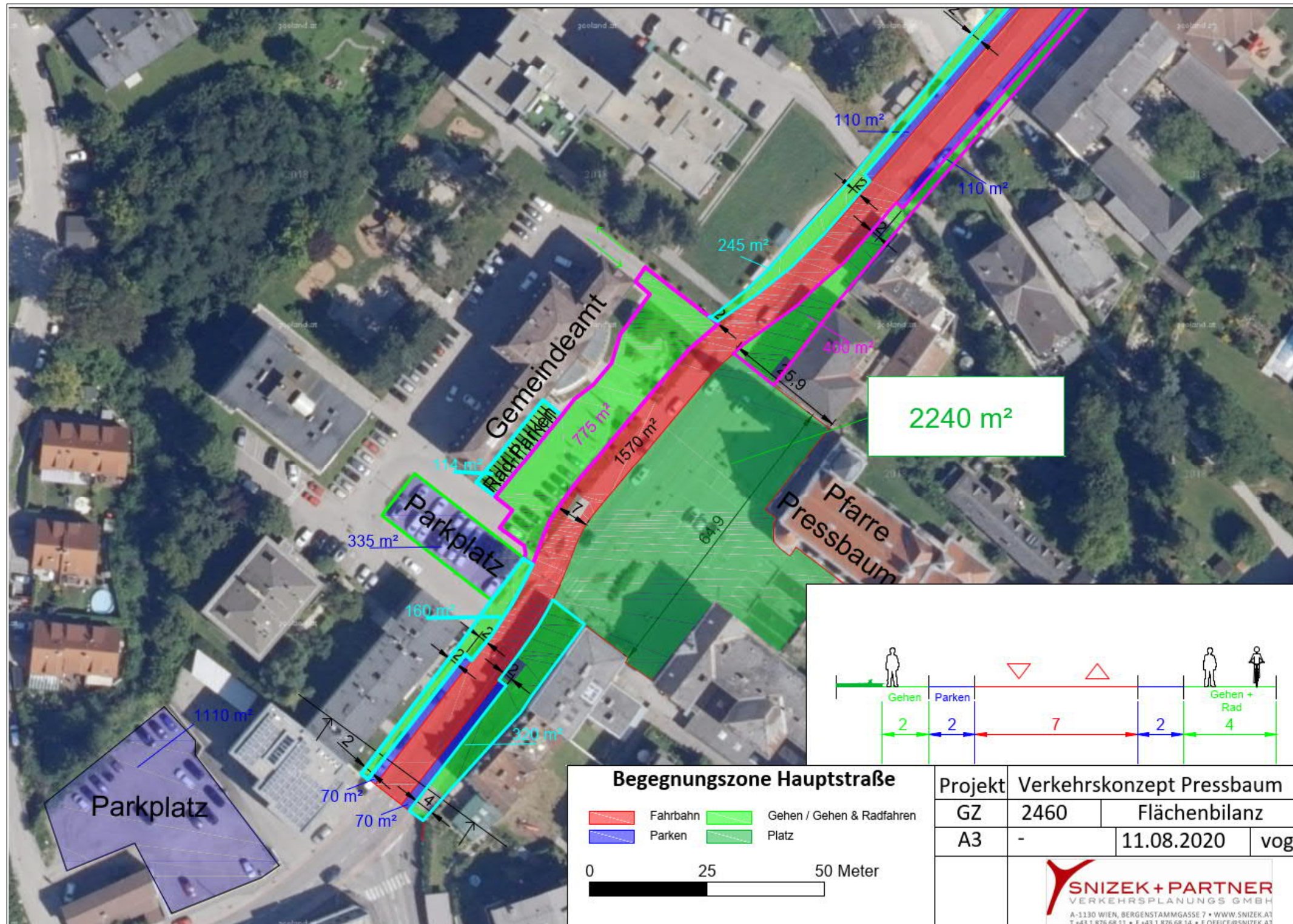


Abbildung 29: Plandarstellung der Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigter Bereich in der Hauptstraße Variante 2

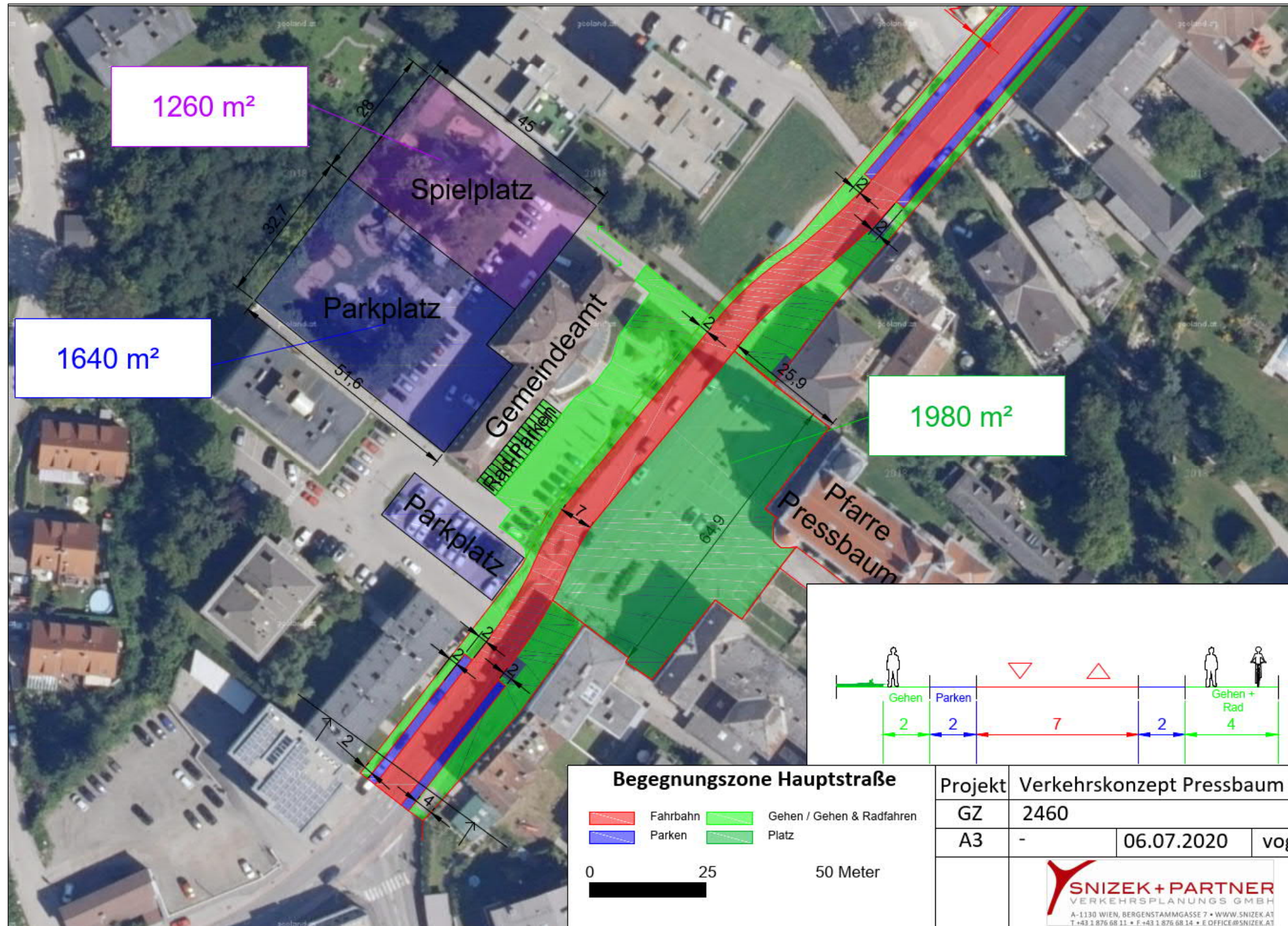
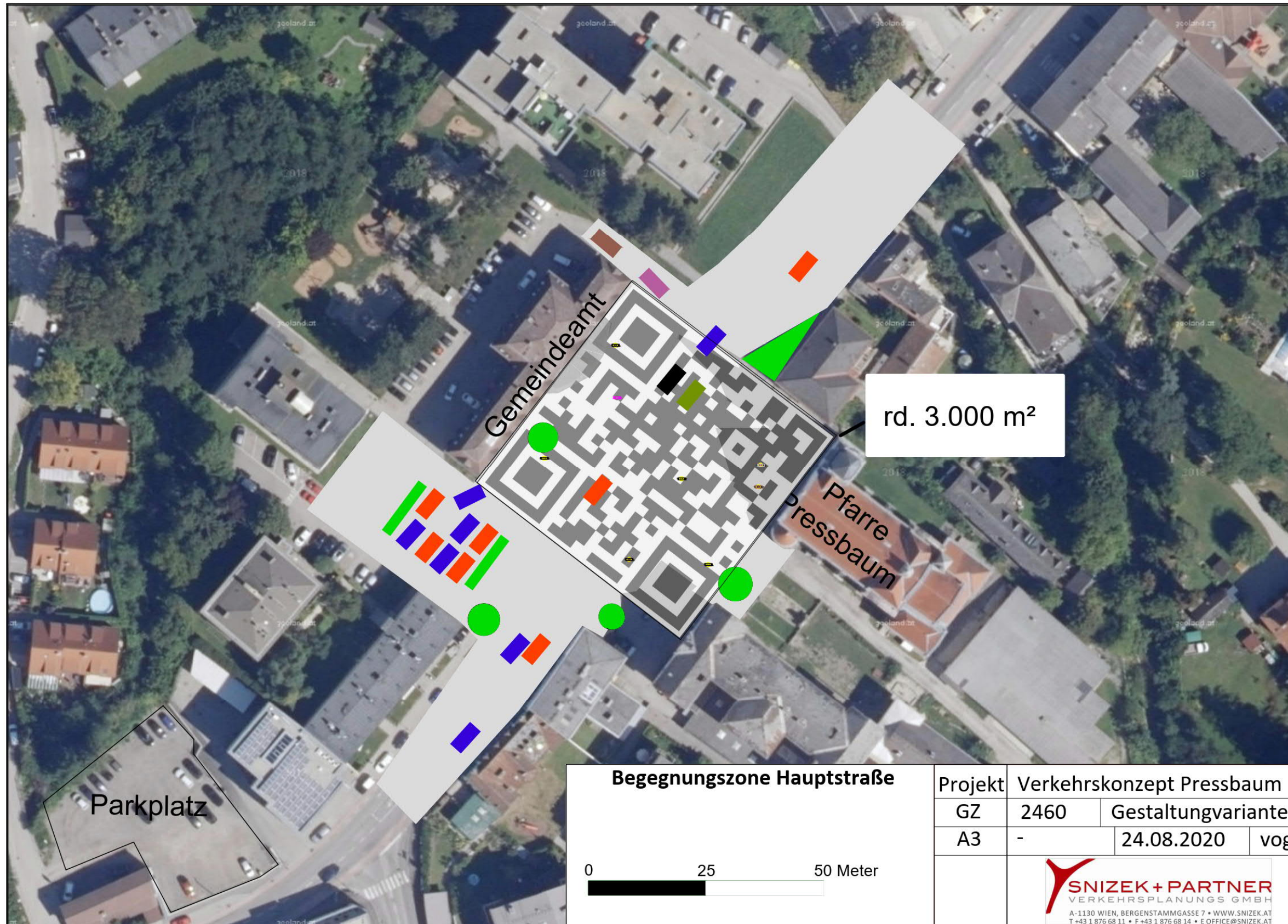


Abbildung 30: Gestaltungsvariante „QR-Pressbaum“ der Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigter Bereich in der Hauptstraße



## Realisierte vergleichbare Begegnungszonen

Bei der Planung und Gestaltung der Begegnungszone entlang der Hauptstraße in Pressbaum soll auf Erfahrungswerte aus anderen Städten und Gemeinden aus Österreich zurückgegriffen werden. In der Dokumentation von Walk-space.at – dem österreichischen Verein für FußgängerInnen - werden zahlreiche realisierte Begegnungszonen angeführt. In Österreich sind zudem bereits mehrere Abschnitte von Landesstraßen (Landesstraßen L und B) in Ortszentren als Begegnungszonen umgestaltet worden. So gibt es bereits in sechs Bundesländern Begegnungszonen-Projekte entlang von Landesstraßen. Beispielsweise in Gmunden, Feldkirchen bei Graz, Velden und Thalgau ist die Landesstraße durch das Zentrum als Begegnungszone geregelt.

### Praxisbeispiel: Begegnungszone Wolfurt Cubus (Vorarlberg)

Insbesondere die Umgestaltung des Ortszentrums von Wolfurt in Vorarlberg kann beispielgebend für eine Begegnungszone in Pressbaum sein. So gibt es auf der Landesstraße in Wolfurt mit 11 000 Kfz/Tag ein vergleichbar hohes Verkehrsaufkommen wie auf der B44 in Pressbaum. In Wolfurt war es das Ziel insbesondere für Fußgänger und Radfahrer die Verkehrsqualität zu verbessern. Die Landesstraße L3 in Wolfurt wurde im Rahmen einer Studie in verschiedene Abschnitte unterteilt, welche einzeln betrachtet wurden. Schließlich wurde eine 300 Meter lange Begegnungszone umgesetzt. (begegnungszonen.or.at)

Abbildung 31: Begegnungszone in Wolfurt



Quelle: Besch und Partner, Marktgemeinde Wolfurt

Praxisbeispiel	Begegnungszone Wolfurt Cubus (Vorarlberg)
Kategorie der Straße	Landesstraße
Typ / Umfeld	Wohnen, Geschäfts-/Zentrenbereich, Verkehrsknotenpunkt ÖV, Bildung / Schule / Soziales
Länge und Geschwindigkeit	ca. 300 Meter lang; erlaubte Geschwindigkeit: 30 km/h
Verkehrsaufkommen pro Tag	ca. 11 000 Kfz, ca. 300 Rad, ca. 1 300 Fußgänger
Öffentlicher Verkehr	Bus, Längsverkehr
Verkehrsregelung	Parken erlaubt; keine Einbahn
Längsneigung größer als 2%	Nein
Elemente für Aufenthaltsqualität	zusätzliche Baumpflanzungen, Sitzmöglichkeiten sowie ein Brunnen/Wasserspiel im Bereich Vereinshaus
Bauliche Gestaltung	Verschwenkung der Fahrbahn, multifunktionaler Mittelstreifen, niveaufreie Gestaltung mit Granitrinnen, Blindenleitsystem, barrierefreie Busanlegekanten
Öffentlichkeitsarbeit / BürgerInnenbeteiligung / Partizipation	Entwicklung des Konzepts mit Beteiligung der Bevölkerung; Bevölkerungsinformationen; Einbindung der Anrainer; Durchführung von Befragungen
Sonstige relevante Projektdetails	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zentrale ÖV-Haltestelle mit 6 Buslinien</li> <li>- Neugestaltung Parkplatz Cubus und weitere Parkplätze in den Randbereichen</li> <li>- zusätzliche überdachte Radabstellanlagen und -bügel</li> <li>- Tempo (V85): vorher: 52 km/h, nachher: 39 km/h</li> <li>- keine signifikante Erhöhung der Reisezeit</li> <li>- weniger Stop-and-Go-Verkehr, nachher keine Unfälle</li> <li>- Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf Autobahn, keine Verlagerung ins untergeordnete Straßennetz</li> <li>- positive Rückmeldungen aus der Bevölkerung</li> </ul>

### 5.2.3 Parken im Zentrum

Durch die Umgestaltung des Straßenraums und die Schaffung eines zentralen Platzes gehen rd. 50 Stellplätze vor der Kirche und vor dem Rathaus verloren. Dieser Stellplatzverlust soll zumindest teilweise durch die Errichtung neuer Parkmöglichkeiten kompensiert werden. Es sind zwei Flächen als neuer Parkplatz denkbar:

Variante 1 – neben der Raiffeisenbank (Abbildung 28)

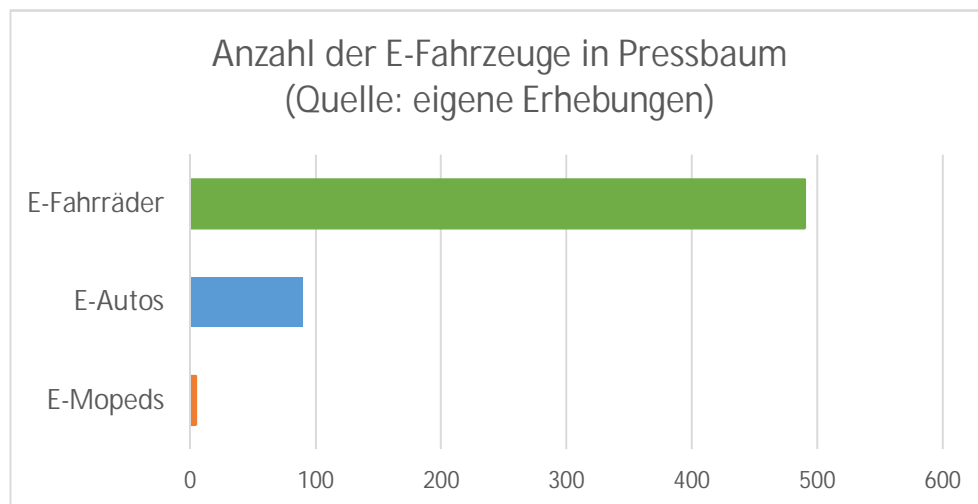
Variante 2 – hinter dem Rathaus (Abbildung 29)

Die konkrete Größe und Ausgestaltung sind Inhalt weiterführender Planungen.

## 5.3 Förderung der Elektromobilität

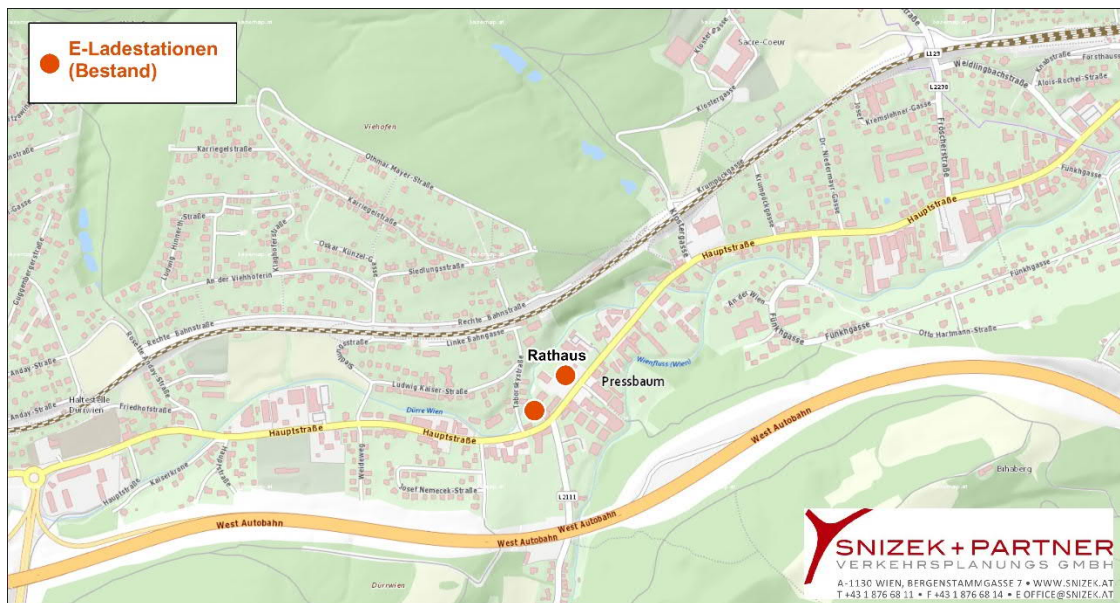
In Pressbaum erfreuen sich insbesondere E-Fahrräder großer Beliebtheit, während E-Mopeds kaum genutzt werden. So gibt es laut der durchgeführten Mobilitätsenerhebung einen hochgerechneten Bestand an knapp 90 Elektroautos, 5 E-Mopeds und 490 E-Fahrrädern in Pressbaum.

Abbildung 32: Anzahl der E-Fahrzeuge in Pressbaum (Bestand)



Im Gebiet der Stadtgemeinde Pressbaum gibt es laut dem E-Tankstellen-Verzeichnis des BMK und der E-control (ladestellen.at) im Stadtzentrum Lademöglichkeiten für E-Autos. (Die E-Tankstellen werden von den Firmen EVN und A1 angeboten.)

Abbildung 33: Bestehende E-Ladestellen finden sich im Zentrum (Quelle: ladestellen.at)



## Verleih von E-Bikes und Errichten von Lademöglichkeiten für E-Fahrräder

E-Fahrräder ermöglichen emissionsfreie und aktive Mobilität. In Pressbaum gibt es bereits heute eine große Anzahl an E-Fahrrädern. In Österreich war im Jahr 2018 schon fast jedes dritte verkaufte Rad ein E-Fahrrad. Durch das Errichten von sicheren Fahrradboxen sollen auch die vergleichsweise teureren E-Fahrräder genutzt werden können um auf den ÖV umzusteigen (siehe Radmobilitätskonzept).

Ebenso sollen Ladestationen an Fahrradabstellanlagen errichtet werden um den Gebrauch von E-Bikes im Alltag zu fördern.

Pressbaum setzt es sich zudem zum Ziel das Fahren mit E-Fahrräder in der Stadtgemeinde zu fördern. Hierzu sollen finanzielle Anreize für die Anschaffung eines E-Fahrrads erarbeitet werden – neben Privatpersonen sollen die Anreize auch auf Vereine und Betriebe abzielen. Zudem soll ein Verleih-System für E-Fahrräder etabliert werden. Hierbei soll eine Kooperation mit der NÖ Energie- & Umweltagentur, welche in Pressbaum nextbike anbietet, angestrebt werden.

## Ausbau der Infrastruktur zum Laden von E-Autos

Aufgrund der bereits im Bestand großen Anzahl an E-Autos und der zunehmenden Bedeutung dieser Antriebsform sollen bei allen Park & Ride-Anlagen E-Ladestellen errichtet werden. Zudem sollen Neubauten durch die öffentliche Hand genutzt werden um E-Ladestellen zu errichten.

## Unterstützung des Vereins "e-mobil Pressbaum"

Der gemeinnützige Verein „E-mobil Pressbaum“ ermöglicht es Bewohnern von Pressbaum sowie des Gebiets von Tullnerbach als Mitglied Fahrtendienste in Anspruch zu nehmen. Hierfür stehen derzeit zwei Elektro-Autos zur Verfügung. Die Fahrtendienste werden von geschulten Vereinsmitgliedern, die sich als ehrenamtliche Fahrer angemeldet haben, durchgeführt. Das Vereinsziel ist die Förderung umweltfreundlicher Mobilität in Pressbaum v.a. für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen oder Personen ohne Kraftfahrzeug. Der Verein fördert auch die Solidarität in Pressbaum.

Gemäß der Mobilitätserhebung wird bereits in rd. 160 Haushalten das „e-mobil Pressbaum“ genutzt. Der Verein soll als Vorzeigeprojekt weiter unterstützt und der bedarfsgerechte Ausbau des Angebots forciert werden.

## 5.4 Radmobilitätskonzept

### 5.4.1 Bike & Ride – Anlagen

Beim Bike & Ride dient das Fahrrad als Zubringer zum ÖV. Diese Form der umweltfreundlichen Verknüpfung soll im Bereich der Bahnhöfe in Pressbaum ausgebaut werden. Als Anreiz auch mit hochwertigen Rädern zum Bahnhof zu fahren, sollen Boxen errichtet werden. Bspw. könnten dann auch teure E-Fahrräder (von denen es in Pressbaum gemäß der Erhebung bereits rd. 490 gibt) sicher abgestellt werden. Im Folgenden sind Beispiele von Fahrradboxen dargestellt:

Abbildung 34: Fahrradboxen – Symbolfoto (Quelle: Ziegler Außenanlagen GmbH)



Abbildung 35: Fahrradabstellanlagen am Bhf. Baden bei Wien



Quelle: <http://www.baden-bei-wien.at/de/unsere-stadt/energie-klima/klimamodellregion-baden/7-weitere-radboxen-am-bahnhof-baden.html>, Abfrage am 20.3.2020

Es gibt bereits in vielen österreichischen Städten Fahrradboxen. Die Boxen erfreuen sich großer Beliebtheit und es gibt eine hohe Nachfrage. In den meisten Fällen werden sie auf Dauer vermietet. In der Stadtgemeinde Baden gibt es bereits seit dem Jahr 2010 Fahrradboxen, wobei aufgrund der Nachfrage immer wieder weitere Boxen errichtet wurden. Die Boxen werden in Baden zu einem Preis von 100 EUR pro Jahr vermietet.

#### 5.4.2 Attraktivieren der Radabstellanlagen im Stadtzentrum und bei P&R-Anlagen

Radfahranlagen und Radabstellanlagen bilden die zwei wesentlichen Eckpfeiler der Radinfrastruktur. Am Beginn und am Ende jeden Radweges besteht die Notwendigkeit das Fahrrad sicher abstellen zu können. Derzeit ist die Radabstellanlage bei der P&R-Anlage des Bahnhofs Pressbaum mit ca. 60-65 Prozent gut ausgelastet. Die Radabstellanlage beim Bahnhof Tullnerbach-Pressbaum ist rund zu einem Drittel ausgelastet. Zudem gibt es beim Rathaus und bei der Kirche je 4 Bügel zum Abstellen von Fahrrädern, welche kaum genutzt werden.

Um das bestehende Angebot attraktiver zu gestalten, soll eine Überdachung der Abstellplätze die Situation für Radfahrer verbessern.

Abbildung 36: Überdachte Abstellanlage (Quelle: Klimabündnis Österreich GmbH)



Zudem kann die Errichtung von Radabstellplätzen nahe von Bushaltestellen multimodale Knoten schaffen, an denen - im Sinne von Bike & Ride - das Verkehrsmittel gewechselt werden kann.

### 5.4.3 Errichtung eines weiteren Radwegs zu Naherholungszwecken und zur touristischen Angebotserweiterung

Die bestehende Hauptverkehrsachse im Radverkehr in der Stadtgemeinde Pressbaum ist wie folgt zu definieren:

- Achse B44 zwischen Eichgraben und Purkersdorf

Wie in der Abbildung 37 zu sehen ist, gibt es entlang dieser Achse einen separaten Radweg bzw. im östlichen Bereich einen Mehrzweckstreifen. Im zentralen Bereich der Gemeinde soll eine verkehrsberuhigte Zone bzw. eine Begegnungszone die Situation für Radfahrer deutlich verbessern.

Langfristig wird eine weitere Radwegverbindung angestrebt. Zielsetzung hierbei soll einerseits ein verbessertes Freizeitportangebot für die Bevölkerung sein. Zudem soll die im Biosphärenpark Wienerwald gelegene Gemeinde touristisch zusätzlich attraktiver werden. Für die Prüfung für einen möglichen Radweg kommen insbesondere die Hauptachsen des motorisierten Individualverkehrs in Frage (siehe Abbildung 37). So wird ist die nördliche Achse, welche entlang der Weidlingbachstraße führt, bereits heute z.T. als Rad-/Mountainbikestrecke empfohlen (Quelle: [anachb.vor.at](http://anachb.vor.at)).

Abbildung 37: Kartendarstellung Radwege



Die Richtlinien RVS 03.02.13 „Radverkehr“ der Österreichischen Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr (FSV) enthält Anleitungen für die Errichtung von Radverkehrsanlagen. Wie in der folgenden Tabelle ersichtlich ist die Art der Anlage vom Straßentyp abhängig und wie in der Abbildung erkennbar auch von der Verkehrsstärke und dem Geschwindigkeitsniveau.

Tabelle 9: Anzustrebendes Organisationsprinzip des Radverkehrs im Ortsgebiet

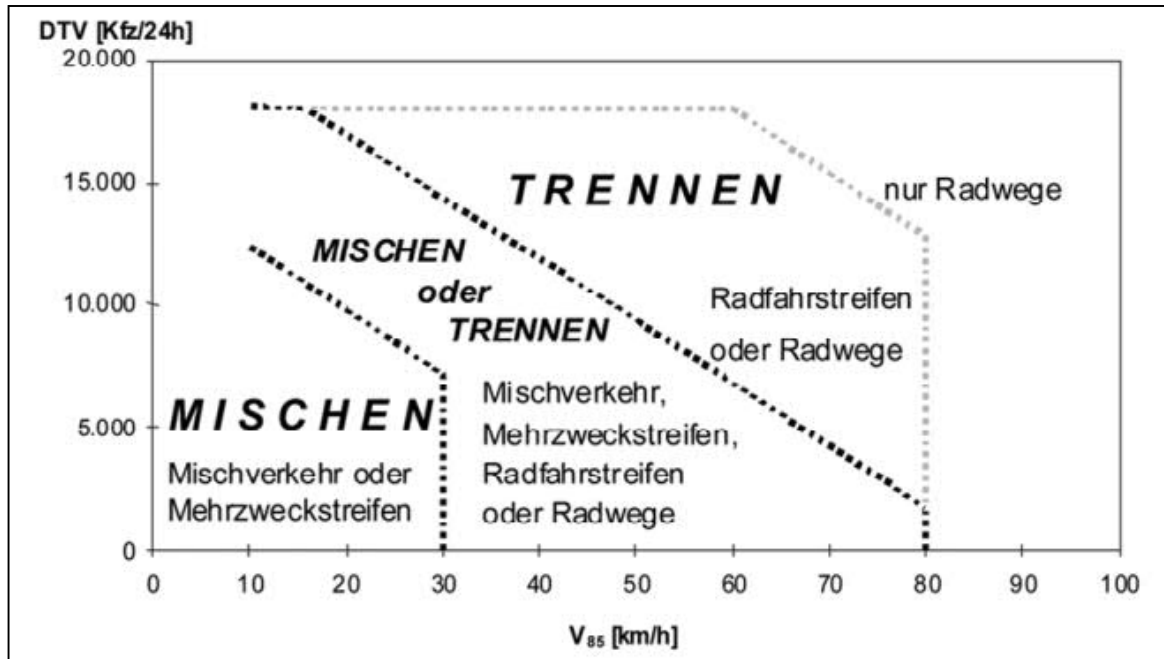
	<b>Straßentyp</b>	<b>Erlaubte Höchstgeschw.</b>	<b>Anzustrebendes Organisationsprinzip</b>	<b>Querschnitt</b>
<b>Untergeordnete Straßen</b>	Fußgängerzone (ausgen. Radfahrer)*	Schrittgeschw. (bis 10 km/h)	Mischprinzip Fußgänger und Rad	Niveaugleiche Verkehrsfläche
	Wohnstraße*	Schrittgeschw. (bis 10 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Begegnungszone*	≤ 20 km/h (≤ 30 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Anliegerstraße, Sammelstraße	≤ 30 km/h (≤ 40 km/h)	Mischprinzip Rad und Kfz	Fahrbahn
<b>Untergeordnete Straße für MIV, übergeordnete Straße für Fahrrad</b>	Fahrradstraße*	Anrainer ≤ 30 km/h	Mischprinzip Rad und Kfz	Fahrbahn
<b>Übergeordnete Straßen</b>	Begegnungszone*	≤ 20 km/h (≤ 30 km/h)	Mischprinzip Fußgänger, Rad und Kfz	Niveaugleiche Verkehrsfläche od. Fahrbahn
	Sammelstraße, Hauptstraße	≤ 50 km/h	Trennprinzip Kfz - Rad getrennt oder Mischprinzip Rad und Kfz	Radfahr- od. Mehrzweckstreifen, straßenbegleitende Radwege
	Hauptstraße, Hochleistungsstraße	> 50 km/h	Trennprinzip Kfz - Rad getrennt	Radwege, evtl. Radfahrstreifen

\*) werden als solches verordnet

Quelle: RVS 03.02.13, FSV, Tab. 2, S. 11 ff

Abbildung 38: Zusammenhang von Verkehrsstärke und Radfahranlagen

Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen



Quelle: RVS 03.02.13, FSV, Abb. 4, S.13

Aus der obigen Tabelle lässt sich ablesen, dass in Straßen mit hohem Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeiten von 50 km/h die Erreichung von Radfahranlagen empfohlen sind.

Aus den Analysen im vorigen Kapitel ist erkennbar, dass in solchen Bereichen in Pressbaum bereits begleitende Radfahranlagen vorhanden sind. In den meisten Bereichen der Gemeinde ist zwar die Geschwindigkeit, aber nicht das Verkehrsaufkommen so hoch, dass sich eine getrennte Führung der RadfahrerInnen zwingend ergeben würde.

## 5.5 Attraktivierung der Park & Ride-Anlagen

Eine Erhöhung der Attraktivität der Nutzung der Bahn ist die Errichtung von P&R Anlagen an Bahnhöfen, um das Umsteigen zu erleichtern. Im Zuge des geplanten Umbaus des Bahnhofs Tullnerbach-Pressbaum wird die bestehende P&R-Anlage, die derzeit über 229 Pkw-Stellplätze und 92 2-Radabstellplätze verfügt, vergrößert. Um die Attraktivität für RadfahrerInnen zu erhöhen, sollte das Augenmerk auf sichere Radabstellplätze gelegt werden. Erfahrungen aus anderen Gemeinde zeigen, dass sich Radboxen bewähren (siehe auch Kapitel 5.4.1.).

Die P&R-Anlage an der Haltestelle Pressbaum ist mit 35 Pkw und 16 2-Radstellplätzen relativ klein. Es sind hier aber auch die Platzverhältnisse derzeit nicht für eine relevante Vergrößerung geeignet.

An den Haltestellen Dürrwien und Rekawinkel sind etwa 20 bzw. 40 Pkw-Abstellplätze vorhanden.

## 5.6 Verkehrslösung Sacré Coeur

Die Verkehrssituation beim Institut Sacré Coeur ist als problematisch zu beurteilen. Zur Spitzenstunde in der Früh fahren laut eigenen Erhebungen 340 Pkw die Klostergasse zum Sacré Coeur hinauf. Zusätzlich fahren etwa 10 Busse sowie einige Radfahrer und Motorräder zur Schule. Gleichzeitig fahren knapp 300 Pkw wieder die Klostergasse hinunter. D.h. dass etwa 600 Fahrten in der Früh durch das Bringen von Schulkindern verursacht werden.

Zur mittäglichen Spitzenstunde nach Unterrichtsende ist die Situation weniger kritisch zu bewerten. Zur Mittagsspitze fahren rd. 70 Pkw zum Sacré Coeur hinauf und rd. 110 Pkw fahren von der Schule hinunter.

Insbesondere die Verkehrsbelastung vor Unterrichtsbeginn ist - wie oben dargestellt - äußerst problematisch, weshalb eine nachhaltige Lösung dafür anzustreben ist.

Die Problematik liegt einerseits in der VLSA-geregelten Kreuzung der B44 mit der Klostergasse zu suchen, die in der Morgenspitze überlastet ist und Stau in Richtung Zentrum Pressbaum aufweist, und andererseits in der einstreifigen, ebenfalls VLSA-geregelten, Bahnunterführung.

Eine mögliche Lösung für die Kreuzungsproblematik könnte die Errichtung eines Mini-Kreisverkehrs sein, der die Stauproblematik verringern könnte. Dazu ist aber die Inanspruchnahme von Fremdgrund der Fa. Hofer erforderlich. Hier ist eine enge Abstimmung mit dem Straßenerhalter notwendig.

Eine weitere zusätzliche mögliche Lösung könnte der Neubau einer Verbindungsstraße von zur Weidlingbachstraße sein, hierzu gibt es schon mehrere Vorschläge (siehe Abbildung 39 und Abbildung 40). Die Straße würde als Einbahn von der Klostergasse zur Weidlingbachstraße verlaufen und dort eine T-Kreuzung bilden. Diese zusätzliche Verbindung würde eine Entlastung für die bestehende Klostergasse bedeuten, die Verkehrsbelastung würde sich verteilen. Die Straße soll insbesondere den Schülern einen sicheren Schulweg ermöglichen und neben einem Radweg auch über einen entsprechend dimensionierten Gehweg verfügen. Die Bahnunterführung im Zuge der Weidlingbachstraße soll in den nächsten Jahren aufgeweitet werden, was die Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit deutlich verbessern wird.

Zusätzlich sollen Maßnahmen direkt an der Schule erarbeitet und umgesetzt werden. Der Leitfaden „Mobilitätsmanagement für Kinder, Eltern und Schulen – Aktionsideen für und von Bildungseinrichtungen“ des BMK zeigt hierfür zahlreiche Beispiele auf, welche im Kindergarten, bzw. in der Volksschule oder dem Gymnasium des Sacré Coeur Pressbaum realisiert werden können.

Eine zusätzliche einfache Möglichkeit wäre eine Mobilitätsberatungsaktion in der Schule zum Thema „Klimafreundlich unterwegs zur Schule“, wobei Informationen zu Verkehr, Gesundheit und Klima vermittelt werden können. Ziel dieser Aktion ist eine Verhaltensänderung der Eltern. Zudem kann eine Mobilitätsanalyse durchgeführt werden und deren Ergebnisse präsentiert werden. Im Zuge des Elternabends können Maßnahmen zur klimafreundlichen Gestaltung des Schulwegs entwickelt werden. Hierbei sollte auch die Gemeindevertretung anwesend sein.

Ergänzende Informationen dazu können unter [www.klimaaktivmobil.at/bildung](http://www.klimaaktivmobil.at/bildung) abgerufen werden. Unter <https://www.klimaaktiv.at/mobilitaet/mobilitaetsmanagem/bildung/Prozessbegleitung.html> sind Informationen zu einer kostenlosen Prozessbegleitung und ein Leitfaden zu Mobilitätsmanagement an Schulen dazu erhältlich.

Abbildung 41: Kreisverkehr B44 – Kloostergasse

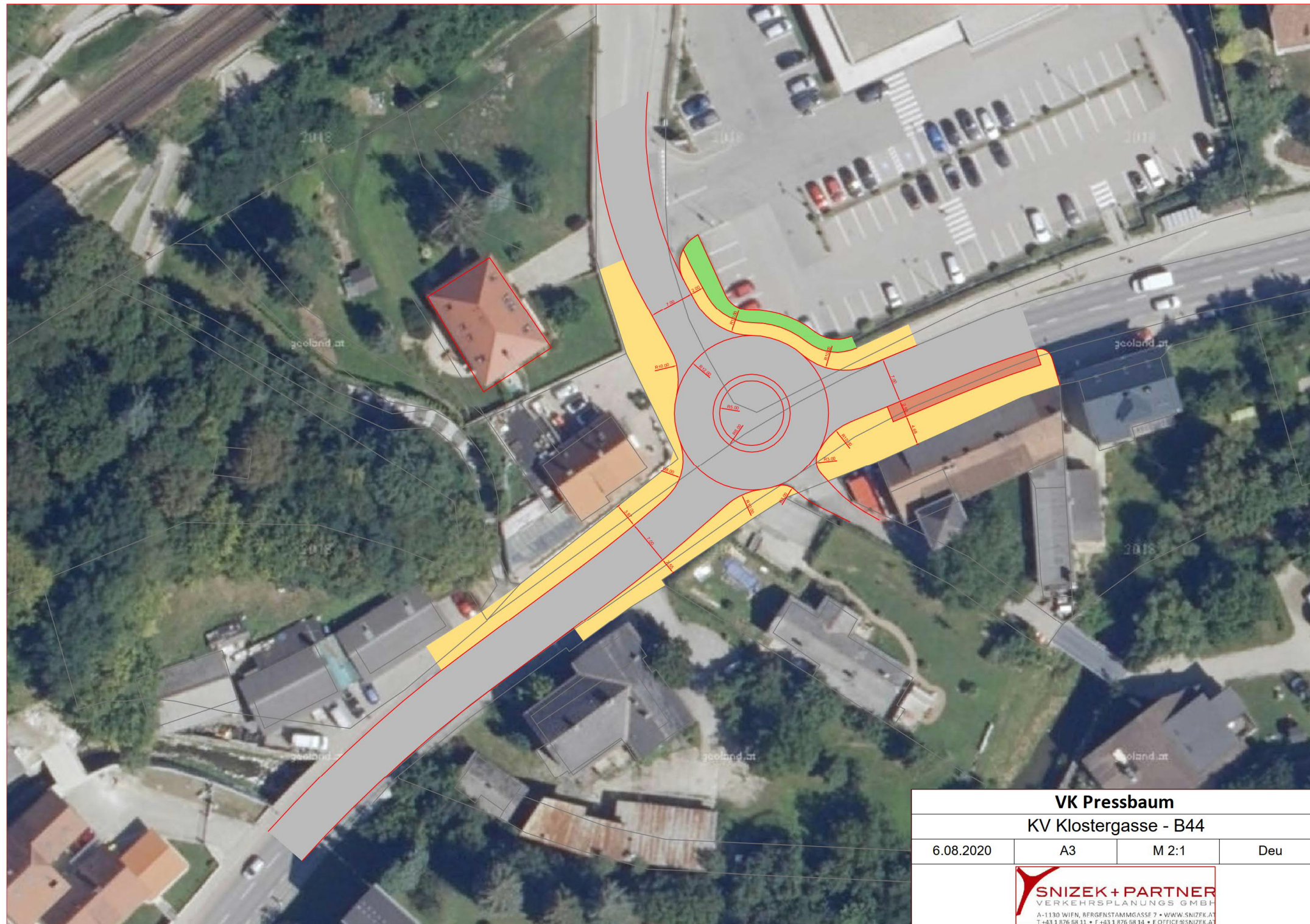


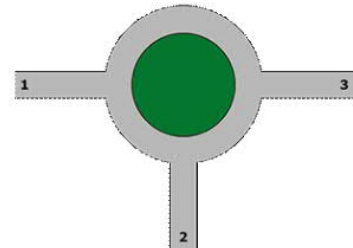
Abbildung 42: Leistungsfähigkeitsnachweis Kreisverkehr B44 – Klostergasse (Bestand 2019)

**Forschungsgesellschaft Strasse - Schiene - Verkehr** Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.14  
**Knotenpunkt: KV B44 / Klostergasse**  
 Datengrundlage: Morgenspitze 2019

Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 3 Arme

Arm	Bezeichnung	Fußg.	$Q_{FG}$ [Fg/h]	Bemerkung
1	B44 (Osten)	k. A.		
2	Klostergasse (Norden)	k. A.		
3	B44 (Westen)	k. A.		



Ergebnisse

Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt $Q_E$ [PKW-E/h]	Anzahl der querenden Fußgänger $Q_{FG}$ [Fg/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn $Q_K$ [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt $L_E$ [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt $L_A$ [PKW-E/h]	Leistungs- fähig- keitsreserve R [PKW-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualität	95%- Staulänge $L_{St,95}$ [m]	99%- Staulänge $L_{St,99}$ [m]
1	366		267	987	1400	621	0,37	6	gut	10,5	16,1
2	304		278	980	1400	676	0,31	5	gut	8,1	12,4
3	660		152	1053	1400	393	0,63	9	gut	29,5	44,7

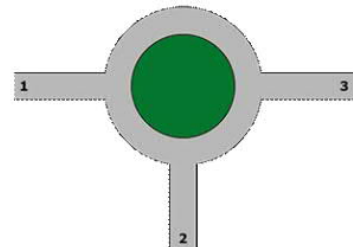
Abbildung 43: Leistungsfähigkeitsnachweis Kreisverkehr B44 – Klostergasse (Prognose 2030)

**Forschungsgesellschaft Strasse - Schiene - Verkehr** Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.14  
**Knotenpunkt: KV B44 / Klostergasse**  
 Datengrundlage: Morgenspitze Prognose 2030

Lage und Geometrie

Kreisverkehr, 3 Arme

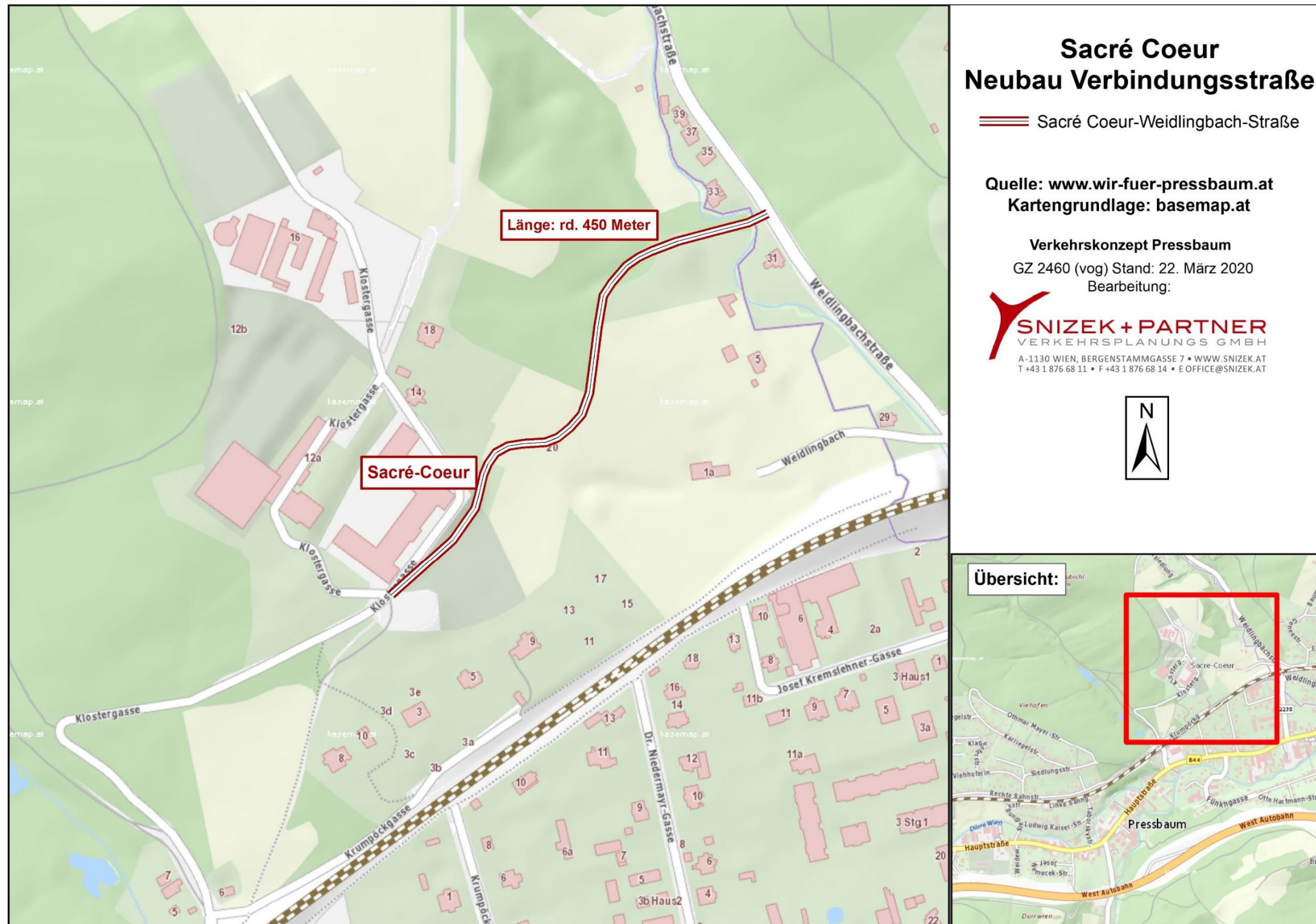
Arm	Bezeichnung	Fußg.	$Q_{FG}$ [Fg/h]	Bemerkung
1	B44 (Osten)	k. A.		
2	Klostergasse (Norden)	k. A.		
3	B44 (Westen)	k. A.		



Ergebnisse

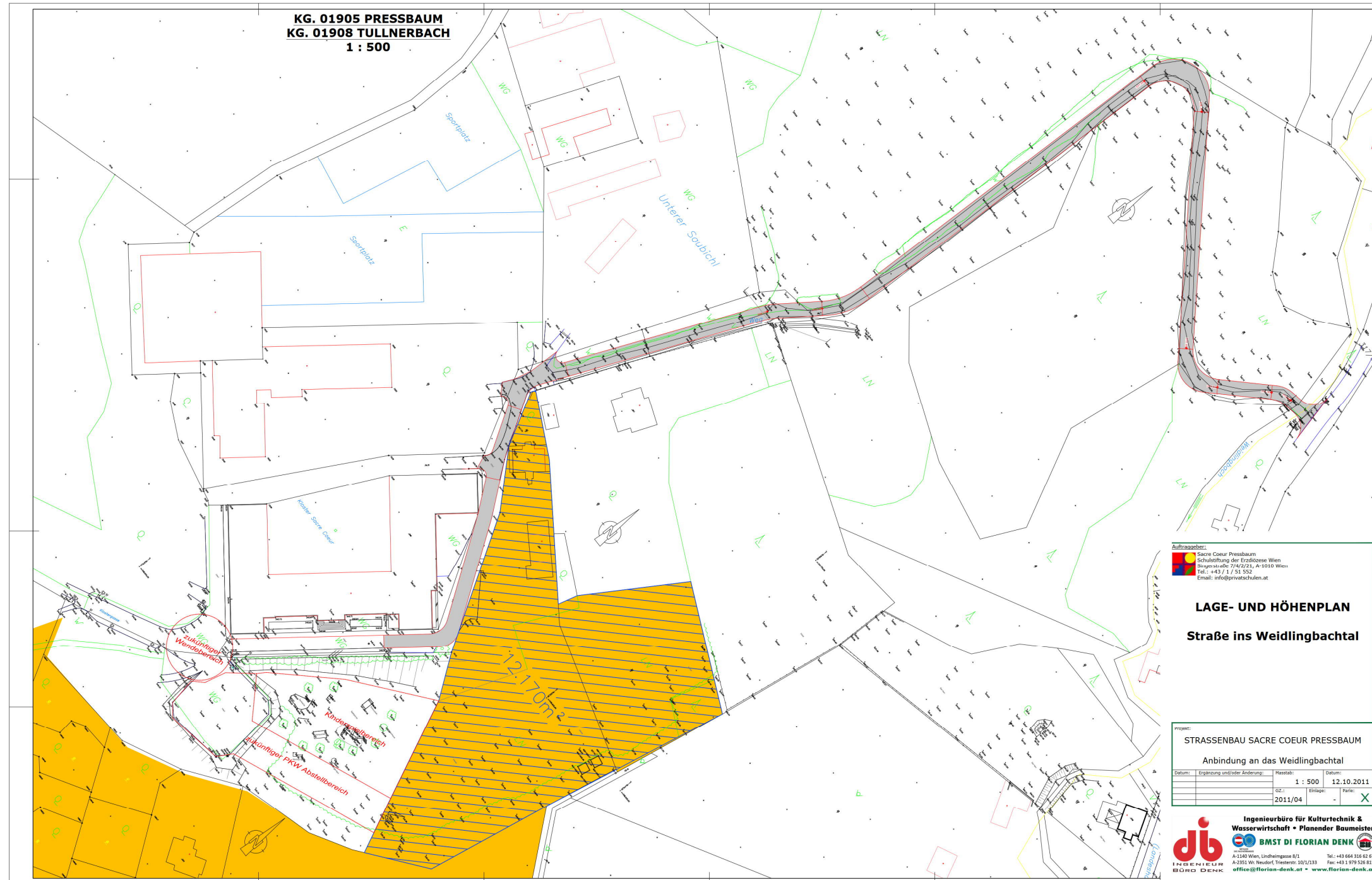
Arm	Bemessungs- verkehrsstärke Einfahrt $Q_E$ [PKW-E/h]	Anzahl der querenden Fußgänger $Q_{FG}$ [Fg/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Kreisfahrbahn $Q_K$ [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Einfahrt $L_E$ [PKW-E/h]	Leistungs- fähigkeit der Ausfahrt $L_A$ [PKW-E/h]	Leistungs- fähig- keitsreserve R [PKW-E/h]	Sättigungsgrad g [-]	mittlere Wartezeit w [s]	Qualität	95%- Staulänge $L_{St,95}$ [m]	99%- Staulänge $L_{St,99}$ [m]
1	403		294	971	1400	568	0,42	6	gut	12,7	19,4
2	338		306	964	1400	626	0,35	6	gut	9,7	14,8
3	726		169	1043	1400	317	0,70	11	gut	39,5	59,6

Abbildung 44: Neue Straße Sacré Coeur Var. 1



Quelle: Wir für Pressbaum, eigene Darstellung

Abbildung 45: Neue Straße Sacré Coeur Var. 2



Quelle: DI Florian Denk i.A. Sacré Coeur Pressbaum

## 5.7 Parkraumbewirtschaftung

Eine Maßnahme zur Eindämmung des Straßenverkehrs ist die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung in zentralen Bereichen. Einerseits werden dadurch Einnahmen lukriert und andererseits ist eine Steuerung des Verkehrsaufkommens möglich.

Diese Maßnahme ist in jedem Fall gründlich zu prüfen und politisch anzustimmen.

## 5.8 Motorisierter Individualverkehr MIV

### 5.8.1 Steigerung der Effizienz

Der Besetzungsgrad im Pkw liegt im Pendlerverkehr bei etwa 1,3 Personen pro Pkw. Um diesen Wert zu erhöhen und dadurch die Anzahl der Fahrzeuge auf den Straßen zu verringern, gab und gibt es international zahlreiche Initiativen.

Mittel zur Erhöhung des Besetzungsgrades sind u.a. diverse Mitfahrbörsen, die auch vom Verkehrsverbund Ostregion (VOR) propagiert werden. In Pressbaum könnte die Bildung von Fahrgemeinschaften u.a. durch Vernetzungsveranstaltungen gefördert werden.

### 5.8.2 Anschlussstelle Wolfsgraben Heimbautal

Im Jahr 2011 wurde eine Verkehrsuntersuchung zur ASt Wolfsgraben von Snizek+Partner im Auftrag der NÖ Landesregierung durchgeführt. Die Verkehrsmodellberechnungen zeigten bei Errichtung der ASt einerseits eine Abnahme der Verkehrszahlen auf der B44 im Zentrum von Pressbaum, aber andererseits Zunahmen vor allem im Bereich Wolfsgraben.

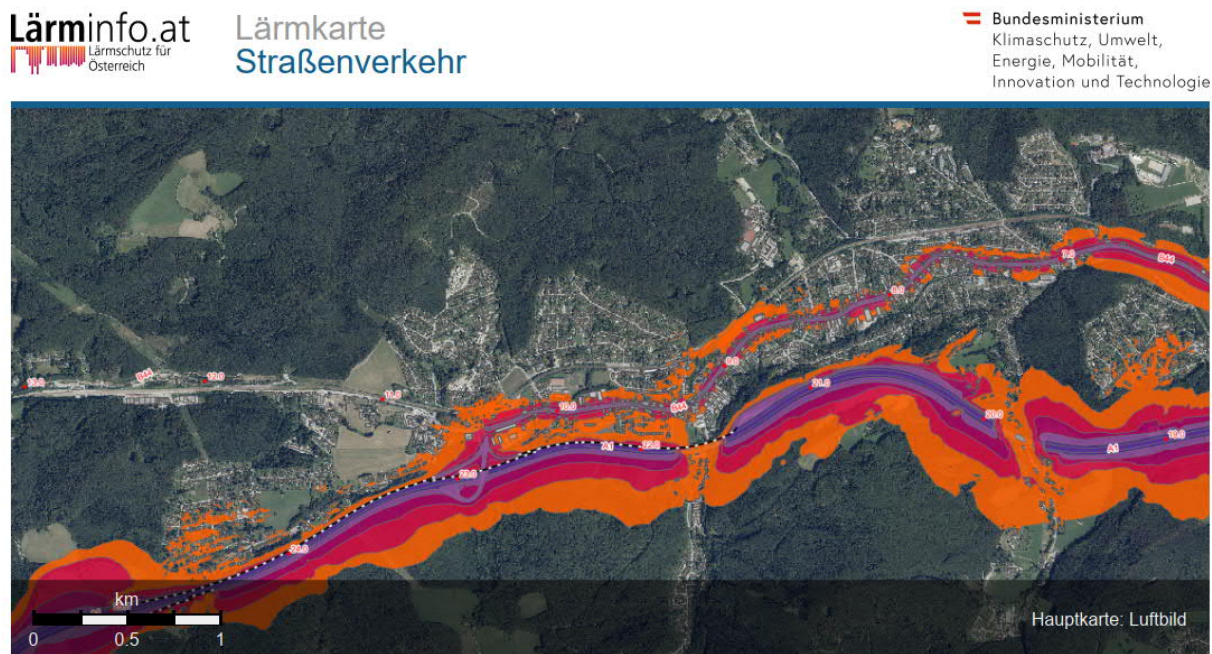
Derzeit gibt es von keiner Seite aus Bestrebungen, die Errichtung dieser Anschlussstelle weiter zu verfolgen.

## 5.9 Lärmschutz

Straßenverkehr ist für viele die häufigste Ursache für Lärmbelästigung und wurde bei der Mobilitätsstudie häufig als Handlungsfeld angegeben.

Viele Maßnahmen des Verkehrskonzeptes zielen darauf ab, Verkehr zu vermeiden (Verlagerung auf andere Verkehrsmittel) oder emissionsarm zu gestalten (Verringerung der Geschwindigkeit). Dies stellt den wirksamsten Schutz vor einer Störung durch Lärm dar.

Abbildung 46: Straßenverkehrslärm der Westautobahn und der B44 (Abschnitt) in Pressbaum



**LEGENDE**

2017 Straßenverkehr: 24h-Durchschnitt 4m		
> 75 dB	70 - 75 dB	65 - 70 dB
60 - 65 dB	55 - 60 dB	Linienquellen Autobahnen und Schnellstraßen
Linienquellen Landesstraßen	Gebäude	Lärmschutzwände
Kilometrierung	Ballungsraum	Ballungsraumgrenzen

Passiver Lärmschutz, wie Lärmschutzwände, die innerörtlich nicht sinnvoll sind, oder Lärmschutzfenster sollen das letzte Mittel gegen Verkehrslärm sein.

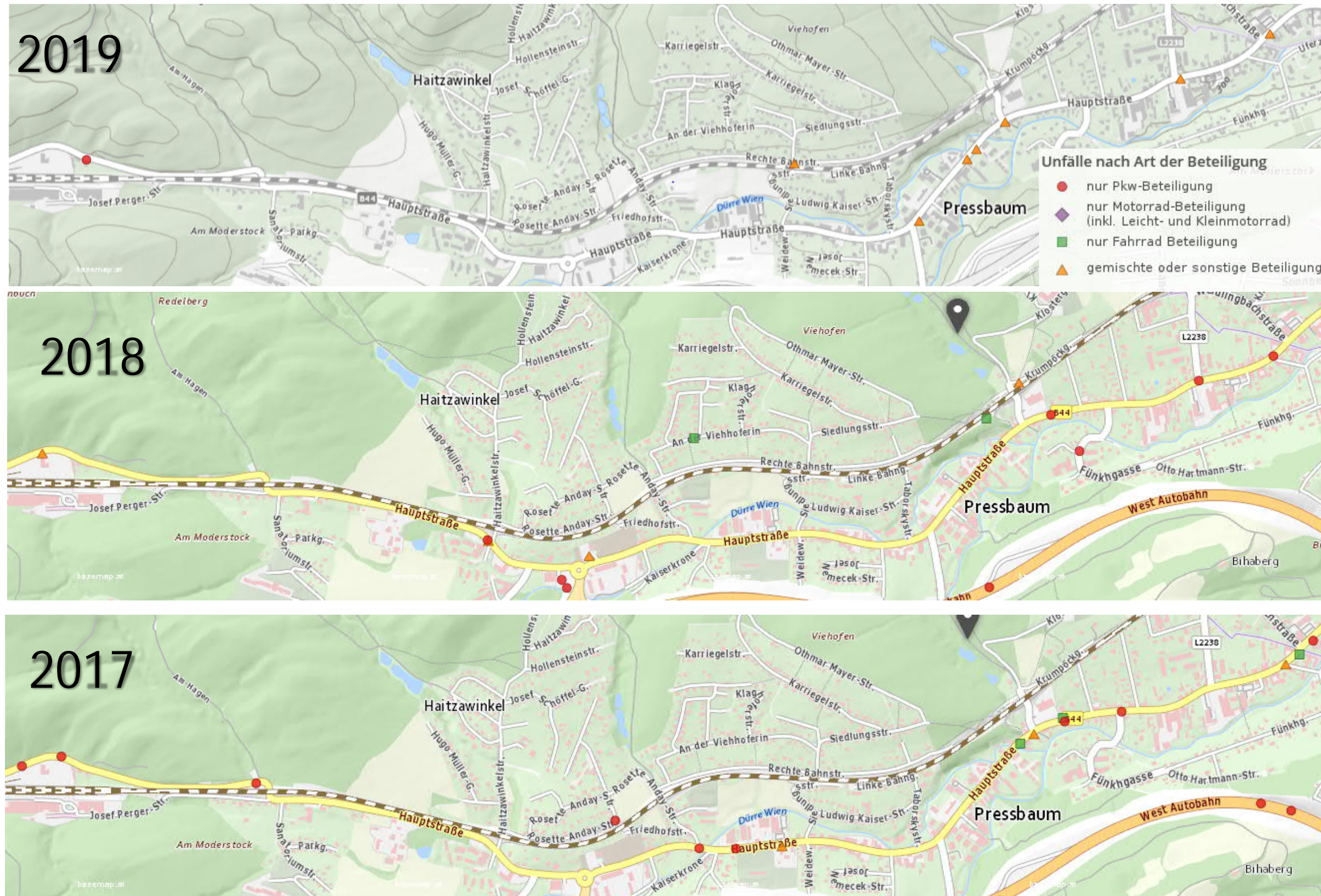
## 5.10 Sanierung von Unfall (häufungs) stellen

Die Verkehrssicherheit zu erhöhen ist ein Ziel, welches Verkehrskonzepten auf allen Ebenen gemeinsam ist. Auf Ebene des Bundes und des Landes wird Themen der Verkehrssicherheit und Unfallvermeidung hohe Priorität beigemessen.

Die Stadtgemeinde Pressbaum ist in Sachen Verkehrssicherheit bereits heute engagiert und soll sich weiterhin aktiv für die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer einsetzen. So werden weiterhin z.B. im Rahmen von Umbaumaßnahmen Unfallhäufungspunkte saniert.

In Pressbaum gab es in der Vergangenheit einige Unfälle mit Personenschaden. Die meisten dieser Unfälle wurden entlang der Hauptstraße (B44) registriert (siehe Abbildung 47). Hier sollen weitere Sicherheitsverbesserungen umgesetzt werden. Beispielsweise sollen weitere Querungshilfen für Fußgänger, Geschwindigkeitsbeschränkungen und bauliche Maßnahmen vor diesem Hintergrund geprüft und realisiert werden.

Abbildung 48: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden entlang der Hauptstraße in Pressbaum 2017-2019 (Quelle: Straßenverkehrsunfallkarte, Statistik Austria, www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/)



## 5.11 City Bus zur gezielten ÖV-Taktverdichtung und -ergänzung

Wie bereits in der Bestandsanalyse dargestellt, verkehren mehrere Buslinien im Gemeindegebiet. Zudem zählt die Bahn zum ÖV-Angebot in Pressbaum. Die Erschließungsqualität ist dabei ausgehend von den Taktfrequenzen der einzelnen Linien in unterschiedlicher Qualität ausgeprägt.

Um den öffentlichen Verkehr innerhalb des Gemeindegebiets entlang der Achse der B44 zu stärken, kann neben den bestehenden Regionalbuslinien und dem e-Mobil Pressbaum die Einrichtung eines Citybusses zwischen dem Bhf. Rekawinkel und dem Bhf. Tullnerbach-Pressbaum zur Taktverdichtung und ÖV-Ergänzung sein. Bei der Erstellung des Fahrplans und der Linienführung sollen die Verbesserung der Erschließungsqualität und die Verkürzung von Wartezeiten als maßgebende Kriterien fungieren. Der Citybus soll ausschließlich bestehende Haltestellen anfahren. Der Ergänzungscharakter der Citybuslinie ist durch das Vermeiden von Konkurrenzwirkung auf das bestehende ÖV-Angebot sicherzustellen. Gemeinsam mit dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) soll eine praxistaugliche Lösung der tariflichen Gestaltung und gegenseitigen Anrechenbarkeit von Fahrtickets erarbeitet werden.

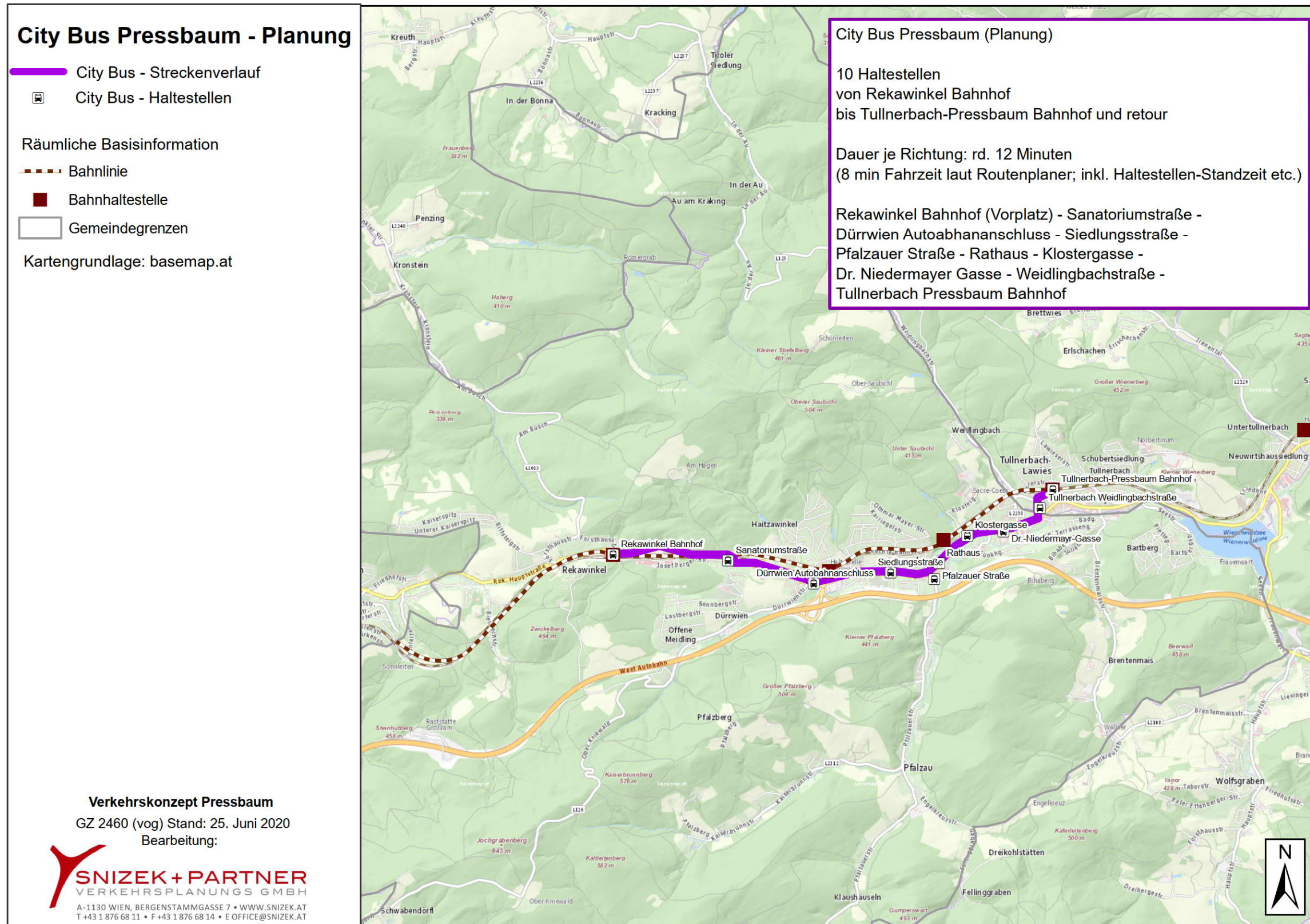
Der Citybus könnte als Pilotbetrieb mit einem autonomen Fahrzeug betrieben werden. Beispiele für solche Pilotbetriebe sind Meran (I), Koppl (Ö) Monheim (D), Seestadt Apern (Ö).

[https://www.comune.merano.bz.it/de/Selbstfahrender\\_Bus\\_eine\\_Reise\\_in\\_die\\_Zukunft](https://www.comune.merano.bz.it/de/Selbstfahrender_Bus_eine_Reise_in_die_Zukunft)

<https://www.wienerlinien.at/eportal3/ep/channelView.do/pageTypeld/66528/channelld/-4400525>

<https://www.digibus.at/koppl/>

Abbildung 49 Citybus Pressbaum



## 5.12 Maßnahmenübersicht

### Nicht motorisierter Verkehr:

- Schaffung von Radwegen entlang der Hauptachsen
- Schaffung von Radabstellplätzen an den Bahnhöfen und im Zentrum
  - Boxen für Fahrräder an den Bahnhöfen (Vorschlag 10 – 20 Boxen pro Bahnhof)
  - Überdachte Abstellplätze im Zentrum und an wichtigen Punkten
- Schaffung von Fußgängerquerungshilfen

### Öffentlicher Verkehr

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhöfe mit Rädern
- Attraktivierung der B&R-Anlagen
- Attraktivierung der P&R-Anlagen
- Einführung eines autonomen Citybusses zwischen Bhf. Rekawinkel und Bhf. Tullnerbach-Pressbaum

### E-Mobilität

- Unterstützung des e-mobil Pressbaum
- Verdichtung der Ladestationen an zentralen Punkten

### Motorisierter Individualverkehr

- Verkehrsberuhigung im Zentrum
- Verbesserung der Anbindung an das Sacre Coeur
  - Kreisverkehr
  - Neue Straße
- Neuen Parkordnung im Zentrum

### 5.13 Kosten und Verantwortlichkeiten

In Folge werden die Kosten für die Umsetzung einzelner Maßnahmen abgeschätzt. Hierbei handelt es sich um entweder um reine Baukosten oder beispielhafte Kaufpreise. Grundstücksankäufe oder Kosten für Einbautenverlegungen sind nicht berücksichtigt.

Da manche Maßnahmen nicht ausschließlich in die Umsetzungskompetenz der Stadtgemeinde fallen, sondern die Kooperation mit anderen Institutionen erforderlich ist, wird dies hier ebenfalls dargestellt.

Radwege: rd. 25.000 € pro 100 Laufmeter, 3 m breit, ohne eigene Beleuchtung

Fahrradboxen: rd. 500 - 1.000€ pro Stück (rd. 40 – 80.000 € um die Bahnhöfe auszustatten)

Quelle: <https://www.ziegler-metall.at>

Überdachte Abstellplätze: für 10 Räder rd. 1.500 €

Für die Errichtung von Radwegen ist in Abhängigkeit der Lage des Radweges die Gemeinde und ggf. auch die Straßenbauabteilung verantwortlich. Derzeit gibt es in Niederösterreich ein Förderangebot für die Errichtung von überregionalen Radwegen.

Nähere Informationen zu den Landesförderungen: <https://www.radland.at/foerderungen>

Citybus:

Annahmen: Fahrstrecke rd. 5,5 km pro Richtung, 12 Kurse pro Tag, 250 Tage pro Jahr,

Kosten:  $2 \cdot 5,5 \cdot 12 = 132$  km pro Tag, 33.000 km pro Jahr, 3 € pro km = rd. 100.000 € pro Jahr mit einem herkömmlichen Minibus (13 Sitzer)

Die Kosten für den Betrieb eines autonom fahrenden Busses sind derzeit noch nicht bekannt.

Für die Umsetzung eines Citybusses ist die Gemeinde zuständig. Es muss jedoch eine Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Ostregion stattfinden, damit es nicht zu konkurrierenden Angeboten kommt. Maßnahmen im ÖV bzw. Mikro-ÖV können durch das Land oder den Bund gefördert werden.

Nähere Informationen zu den Landesförderungen: [http://www.noe.gv.at/noe/Oeffentlicher-Verkehr/Foerd\\_NOE\\_NVFP.html](http://www.noe.gv.at/noe/Oeffentlicher-Verkehr/Foerd_NOE_NVFP.html)

Nähere Informationen zu den Bundesförderungen: <https://www.schig.com/aufgaben/foerderungsprogramme#c1291>

Motorisierter Individualverkehr:

Verkehrsberuhigung

- Straßenumbau: 250.000.-
- Platzgestaltung: 0,5 bis 2,0 Mio € je nach Ausführung
- Kreisverkehr: 150.000.-
- Neue Straße Sacre Coeur: 400.000.-
- Parkhaus: 5.000 € pro Stellplatz

Der Umbau der B44 liegt in der Kompetenz des Landes. Die gilt auch für den Kreisverkehr B44 – Klostergasse.

Die Gemeinde kann sich hier in die Planung einbringen und die Gestaltung der Straße beeinflussen. Die Platzgestaltung im Zentrum geht mit dem Straßenverlauf einher und muss mit der Straßenbauverwaltung abgestimmt werden.

Die neue Erschließungsstraße des Sacre Coeur liegt in Gemeindekompetenz in Abstimmung mit dem Schulbetreiber und dem Grundeigentümer.

## 6 ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Lage im Raum .....	6
Abbildung 2: ÖV-Erschließungsqualität (6 - 8 Uhr).....	9
Abbildung 3: ÖV-Erschließungsqualität (8 – 16 Uhr).....	10
Abbildung 4: Werktägliches Zugangebot Pressbaum .....	12
Abbildung 5: Ein- und Aussteiger Bahn .....	14
Abbildung 6: Busangebot Haltestelle Rathaus Pressbaum .....	15
Abbildung 7: Übersicht über die MIV-Zählungen.....	17
Abbildung 8: Geschwindigkeitsverteilung der gemessenen Fahrzeuge .....	19
Abbildung 9: Verkehrsspinnen Ziel- und Durchgangsverkehr .....	22
Abbildung 10: Verkehrserhebung Sacre Coeur .....	24
Abbildung 11: Unterführung Klostergasse.....	25
Abbildung 12: Stellplatzanalyse.....	26
Abbildung 13: Mehrzweckstreifen .....	28
Abbildung 14: Radweg Rekawinkler Berg .....	29
Abbildung 15: Querprofile Hauptstraße Pressbaum (Übersicht) .....	30
Abbildung 16: Querprofile Hauptstraße Pressbaum (1/2).....	31
Abbildung 17: Querprofile Hauptstraße Pressbaum (2/2).....	32
Abbildung 18: Anteile der Verkehrsarten .....	35
Abbildung 19: Verkehrsmittelwahl (Gesamtverkehr).....	36
Abbildung 20: Verkehrsmittelwahl (Binnenverkehr).....	36
Abbildung 21: Wegzweck (Gesamtverkehr).....	37
Abbildung 22: Wegzweck (Binnenverkehr).....	37
Abbildung 23: Quellverkehr aus Pressbaum – Ziele der Wege .....	38

Abbildung 24: Zielverkehr nach Pressbaum – Quelle der Wege.....	39
Abbildung 25: Zustimmung zu Vorschlägen, n=470 Haushalte.....	40
Abbildung 26: Maßnahmenvorschläge der Bevölkerung, n=470 Haushalte davon 170 Antworten 41	
Abbildung 27: Plandarstellung der Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigter Bereich in der Hauptstraße Variante 1 .....	50
Abbildung 28: Plandarstellung der Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigter Bereich in der Hauptstraße Variante 2 .....	51
Abbildung 29: Gestaltungsvariante „QR-Pressbaum“ der Begegnungszone bzw. verkehrsberuhigter Bereich in der Hauptstraße .....	52
Abbildung 30: Begegnungszone in Wolfurt .....	53
Abbildung 31: Anzahl der E-Fahrzeuge in Pressbaum (Bestand) .....	55
Abbildung 32: Bestehende E-Ladestellen finden sich im Zentrum (Quelle: ladestellen.at) .....	56
Abbildung 33: Fahrradboxen – Symbolfoto (Quelle: Ziegler Außenanlagen GmbH) .....	58
Abbildung 34: Fahrradabstellanlagen am Bhf. Baden bei Wien.....	58
Abbildung 35: Überdachte Abstellanlage (Quelle: Klimabündnis Österreich GmbH) .....	59
Abbildung 36: Kartendarstellung Radwege .....	61
Abbildung 37: Zusammenhang von Verkehrsstärke und Radfahranlagen .....	63
Abbildung 38: Kreisverkehr B44 – Klostergasse.....	66
Abbildung 39: Leistungsfähigkeitsnachweis Kreisverkehr B44 – Klostergasse (Bestand 2019) 67	
Abbildung 40: Leistungsfähigkeitsnachweis Kreisverkehr B44 – Klostergasse (Prognose 2030) 67	
Abbildung 41: Neue Straße Sacré Coeur Var. 1.....	68
Abbildung 42: Neue Straße Sacré Coeur Var. 2.....	69
Abbildung 43: Straßenverkehrslärm der Westautobahn und der B44 (Abschnitt) in Pressbaum 71	

Abbildung 44: Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden entlang der Hauptstraße in Pressbaum 2017-2019 (Quelle: Straßenverkehrsunfallkarte, Statistik Austria, <a href="http://www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/">www.statistik.at/verkehrsunfallkarte/</a> ) .....	73
Abbildung 45 Citybus Pressbaum .....	75

## 7 TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Haltestellenkategorien.....	7
Tabelle 2: Kfz-Verkehrszählung Mi.26.6.-Do.27.6.2019 .....	18
Tabelle 3: Ergebnisse Geschwindigkeitsmessung Pressbaum Hauptstraße (Bereich Rathaus), eigene Erhebungen Juni 2020.....	18
Tabelle 4: Verkehrsmatrix Ziel- und Durchgangsverkehr Gesamtverkehr.....	20
Tabelle 5: Verkehrsmatrix Ziel- und Durchgangsverkehr Lkw-verkehr.....	21
Tabelle 6: Ergebnisse Fußgänger und Radfahrerzählung Hauptstraße Pressbaum (Bereich Rathaus), eigene Erhebungen Juni 2020 .....	27
Tabelle 7: Altersverteilung der Erhebung .....	34
Tabelle 8: Kennwerte aus der NÖ Mobilitätserhebung, 2013/14 .....	43
Tabelle 9: Anzustrebendes Organisationsprinzip des Radverkehrs im Ortsgebiet .....	62