

# Inhalt

---

**0**

Einleitung

**RE**

Umlandbeziehungen  
und regionale Posi-  
tionierung

**BE**

Bevölkerungsstruk-  
tur und Entwicklung

**NA**

Naturräumliche  
Gegebenheiten

**SI**

Siedlungsstruktur  
und -entwicklung

**WI**

Wirtschaft und  
Arbeit

**SO**

Soziale Infrastruktur  
und Zivilgesellschaft

**MO**

Mobilität

**TE**

Technische Infra-  
strukturu

# MO

## Mobilität

Grundlagenerhebung / Band 1

# STADTGEMEINDE HOLLABRUNN

Hauptplatz 1, 2020 Hollabrunn



## Örtliches Entwicklungskonzept Stadtgemeinde Hollabrunn

### Verkehrs- und Mobilitätskonzept

### Grundlagenbericht

C					
B					
A					
REV.	DATUM	BEARB.	GEZ.	GEPR.	BESCHREIBUNG DER ÄNDERUNG



Krems/D. | Amstetten | Linz  
T +43 (0)2732/76 900 | office@schneider-consult.at

BEARBEITET	BeM	GZL. <b>20223</b>	MASSSTAB	
GEZEICHNET	BeM		EINLAGEZAHL	DATUM
GEPRÜFT	KG	<b>1.1</b>	PLANGRÖSSE	A4

## INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Unterlagen	2
2. Aufgabenstellung	3
3. Allgemeines	5
4. Bestandsanalyse	7
4.1. Fußgängerverkehr	7
4.1.1. Allgemeines	7
4.1.2. Erhebung der wichtigsten Zielpunkte	7
4.1.3. Bildung des Hauptwegenetzes der Zielorte	9
4.1.4. Bestandsanalyse	11
4.2. Radverkehr	14
4.3. Öffentlicher Verkehr	17
4.3.1. Bus und Bahn	17
4.3.2. AST Hollabrunn	21
4.4. Motorisierter Individualverkehr	22
4.4.1. Verkehrserhebungen	22
4.4.2. Verkehrsprognose 2025	27
4.4.3. Verkehrsmittelwahl	28
4.5. Verkehrssicherheit	31
4.6. Mobilitätsverhalten - Pendlerströme	34
5. Abbildungen	37

## 1. Unterlagen

- /1/ Verkehrskonzept 2016  
Verfasser: IGP-Ziviltechniker GmbH, Retter & Partner ZT GmbH und  
Rosinak & Partner ZT GmbH
- /2/ Entwurfsplanung Schulcampus Hollabrunn, Stand März 2021  
Verfasser: Architekten Maurer & Partner ZT GmbH
- /3/ Freiraumkonzept Hauptplatz und Fußgängerzone Sparkasseplatz Hol-  
labrunn; Stand Dez. 2020  
Verfasser: Architekten Maurer & Partner ZT GmbH
- /4/ Radverkehrskonzept Hollabrunn 2000  
Verfasser: DRIVE Sicherheit-Service GmbH
- /5/ [www.hollabrunn.gv.at](http://www.hollabrunn.gv.at)
- /6/ Diverse Arbeitskreissitzungen mit Kernteam und beratenden Mitglie-  
dern
- /7/ Statistik Österreich; Abfrage Juni 2021
- /8/ Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau RVS  
Verfasser: Forschungsgesellschaft für Verkehrs- und Straßenwesen
- /9/ VCÖ – Verkehrsclub Österreich: Diverse VCÖ-Magazine
- /10/ Verkehrsverbund Ost-Region VOR – Fahrpläne; [www.vor.at](http://www.vor.at)
- /11/ Schriftreihen Land NÖ – Heft 38 – Mobilität in Niederösterreich – Er-  
gebnisse der Mobilitätserhebung 2018
- /12/ Schriftreihen Land NÖ – Heft 37 – Mobilitätskonzepte für Gemeinden  
– Wegweiser
- /13/ ÖV-Güteklassenmodel 2020; ÖROK und AustriaTech; Stand 2020
- /14/ Einreichplanung – Lageplan Wohnhausanlage Znaimerstraße / Müh-  
lenring  
Verfasser: Architekten Maurer & Partner ZT GmbH
- /15/ Einreichplanung – EG und KG Wohnhausanlage Hauptplatz 4  
Verfasser: hnik hempel meler ZT GmbH

## 2. Aufgabenstellung

Im Zuge der Erstellung eines Örtlichen Entwicklungskonzeptes (ÖEK) für Hollabrunn ist ein Verkehrskonzept zu erarbeiten, welches die im ÖEK festgehaltenen Ziele der Verkehrsentwicklung mit Maßnahmen versieht, die in den kommenden Jahren umgesetzt werden sollen.

Die Planung ist im Allgemeinen auf die zukünftigen Entwicklungen gerichtet. Sie soll den Planungsgegenstand so beeinflussen, dass nicht nur vorhandene Mängel beseitigt werden, sondern auch zukünftig möglichst keine Mängel auftreten.

Verkehrsplanung im Speziellen hat die Aufgabe, die Verkehrsentwicklung im jeweiligen Planungsraum, unter Beachtung multidimensionaler Zielkonzepte, zu beeinflussen und zu gestalten. Dies betrifft Verkehrsaufkommen, Verkehrsleistung, Verkehrsverteilung, Verkehrsmittelwahl, Verkehrsabwicklung und vor allem auch die Verkehrsauswirkungen. Verkehrsplanung soll somit einen vorhandenen oder zukünftig zu erwartenden mangelbehafteten Zustand in einen angestrebten zielkonformen Zustand überführen.

Verkehrsplanung ist die Planung des Gesamtsystems Verkehr. Dieses Gesamtsystem im umfassenden Sinn besteht unter anderem aus den Teilverkehrssystemen Fußgängerverkehr, Radverkehr, motorisierter Verkehr und ggf. Schienenverkehr. Verkehrsplanung ist in gesamtplanerische Zusammenhänge eingebettet und Teil der interdisziplinären Regional- und Stadtplanung.

Im Leitfaden „Mobilitätskonzepte für Gemeinden“ des Amtes der NÖ Landesregierung sind Verkehrskonzepte im Örtlichen Entwicklungskonzept wie folgt beschrieben.

- gehören zu den Entscheidungsgrundlagen der örtlichen Raumordnung,
- sind als Gesamtkonzepte oder Schwerpunktkonzepte zu verstehen,
- sind kein Bestandteil der Verordnung zum Örtlichen Entwicklungsprogramm, einzelne Aussagen und Inhalte finden aber direkten Eingang in Örtliche Entwicklungskonzepte,
- stimmen künftige Raumnutzungen mit der Verkehrsplanung ab, zeigen erforderliche Entwicklungen im Verkehrssystem verkehrsträgerübergreifend auf und liefern konkrete Hinweise für die künftige räumliche Entwicklung im Sinne des NÖ Raumordnungsgesetzes,
- haben mindestens einen Plan, der das gesamte Gemeindegebiet abdeckt,
- sind nicht grundstücksbezogen, sondern betrachten die Gesamtentwicklung der Gemeinde.

Da bereits ein Verkehrskonzept aus dem Jahr 2016 /1/ vorliegt, erfolgt Auftragsgemäß keine Neuerstellung eines Verkehrskonzeptes für das örtliche Entwicklungskonzept.

Es erfolgt eine Überarbeitung, Präzisierung und Aktualisierung im Sinne des ÖEK des bestehenden Verkehrskonzept 2016 mit dem Schwerpunkt der Stadt Hollabrunn.

ENTWURF

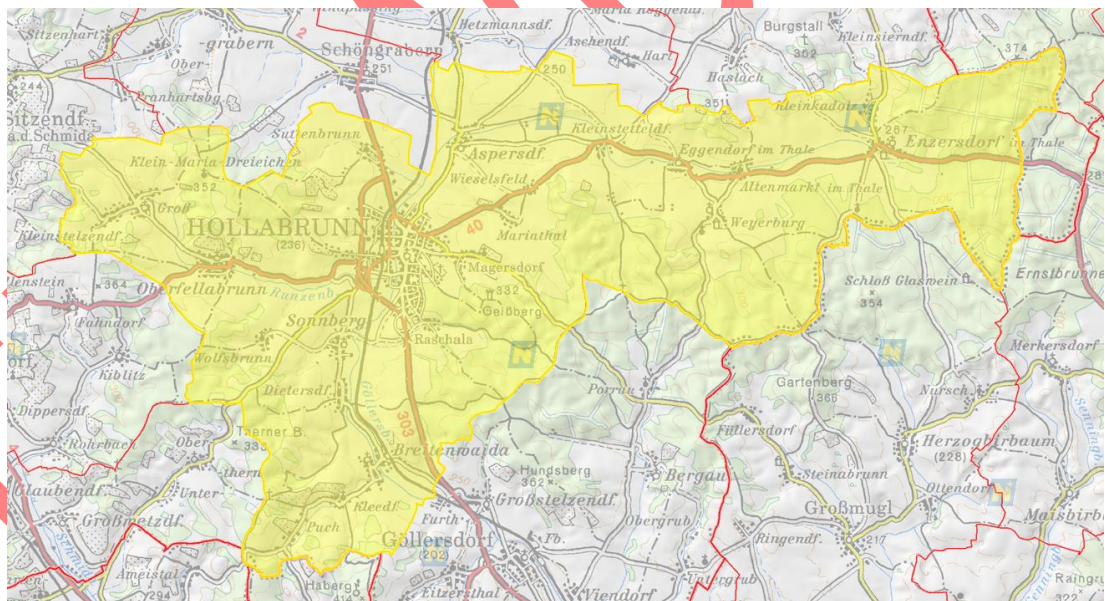
### 3. Allgemeines

Die Stadtgemeinde Hollabrunn ist die Bezirkshauptstadt des politischen Bezirkes Hollabrunn im Weinviertel von Niederösterreich. Die Stadtgemeinde erstreckt sich entlang des Göllersbach von Breitenwaida bis Enzersdorf im Thale und umfasst 22 Ortschaften.

Das übergeordnete Straßennetz im Bereich von Hollabrunn setzt sich aus der S3 Weinviertler Schnellstraße, welche von Süden nach Norden durch das Gemeindegebiet führt, der Landesstraße B40 Mistelbacher Straße, welche von der S3 Richtung Osten – nach Mistelbach führt, sowie der Landesstraße L42, welche von der S3 Richtung Nordwesten führt, zusammen.

Die Anschlussstellen an die S3 Weinviertler Schnellstraße befinden sich im Süden bei Breitenwaida, im Süden von Hollabrunn – Hollabrunn-Süd, der Anschluss an die L43 – Hollabrunn-Mitte, sowie im Norden von Hollabrunn – Hollabrunn-Nord- beim Anschluss an die B40.

Hollabrunn besitzt eine Anbindung an die Nordwestbahn Wien - Znaim, welche fast parallel entlang des Göllersbach durch das Gemeindegebiet verläuft.



**Abbildung 3-1: Gemeindegebiet Hollabrunn; Quelle NÖ-Atlas**

Hollabrunn ist eine attraktive Stadt mit hoher Lebensqualität. Die Stadtgemeinde umfasst eine Vielfalt von städtischen und suburbanen Strukturen. Die Stadt Hollabrunn ist aufgrund der guten Anbindung an das hochrangige Straßennetz sowie der Anbindung an die Nordwestbahnstrecke ein wichtiger Umsteigepunkt für Pendler.



Aufgrund des Göllersbach sowie des Ernstbrunner Wald bietet Hollabrunn eine hohe Qualität der Naherholung. Die Siedlungsstruktur ist über weite Bereiche geprägt durch Einzelhaussiedlungen. Der Zentrumsbereich von Hollabrunn ist dicht bebaut und besitzt eine hohes Potential für kurze und attraktive Wege.

ENTWURF

## **4. Bestandsanalyse**

### **4.1. Fußgängerverkehr**

#### **4.1.1. Allgemeines**

Der Fußgängerverkehr ist ein wesentlicher Bestandteil der Mobilität. Zufußgehen ist nicht nur eine Mobilität für kurze Wege, sondern meist auch ein Bestandteil von anderen Mobilitätsformen (z.B. zum Auto bzw. Bus gehen) sowie des Freizeitverkehrs. Die Attraktivität des Fußgängerverkehrs hängt maßgeblich vom Wegenetz ab.

Eine Planung erfolgt nach folgenden Grundsätzen:

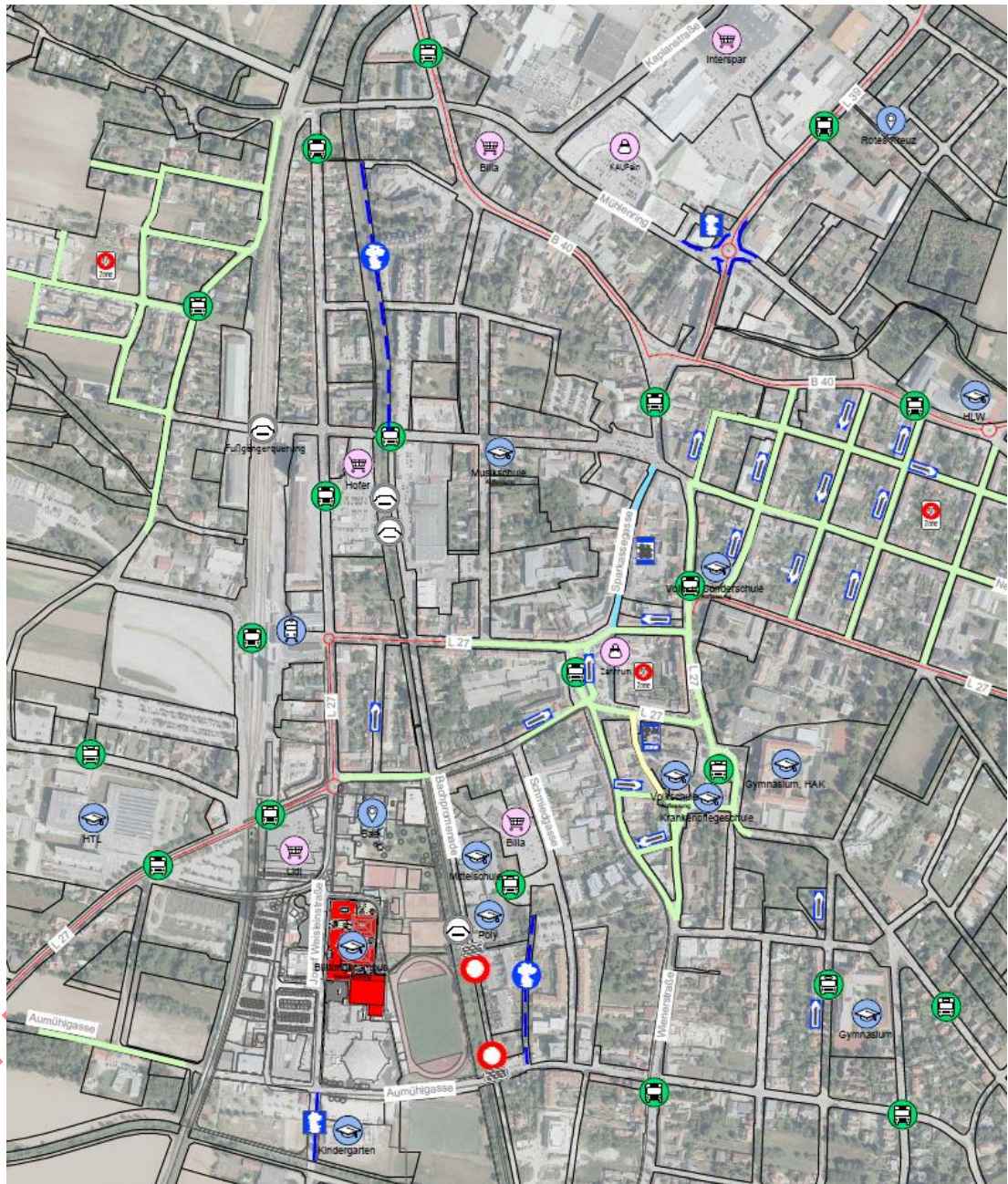
- kurze und direkte Wege zu Ziel- und Quellpunkten
- attraktive Gestaltung
- Barrierefreiheit
- hohes Sicherheitsgefühl
- ausreichende Beleuchtung

#### **4.1.2. Erhebung der wichtigsten Zielpunkte**

Zielpunkte für Fußgänger sind unter anderem Bildungseinrichtungen, Verwaltungs- und Geschäftsgebiete, Nahversorger, Haltestellen ÖV sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen.

Als Einkaufsstadt bietet Hollabrunn vor allem das Einkaufszentrum KAUFen Hollabrunn im Norden und den Hauptplatz mit der angrenzenden Fußgängerzone Sparkassegasse Richtung Norden.

Das Zentrum ist von Wohngebieten umgeben. Im Süden liegt die Bildungseinrichtung HTL sowie die Sporthalle und der Stadtsaal. In diesem Bereich soll auch der neue Schulcampus Hollabrunn errichtet werden.



**Abbildung 4-1: Zielpunkte des Fußgängerverkehrs im Zentrumsbereich**

In Abbildung 4-1 sind die Zielorte im und nahe des Zentrumsbereichs von Hollabrunn dargestellt. Die einzelnen Zielorte sind mit entsprechenden Piktogrammen versehen (siehe Abbildung 4-2).

**LEGENDE:**

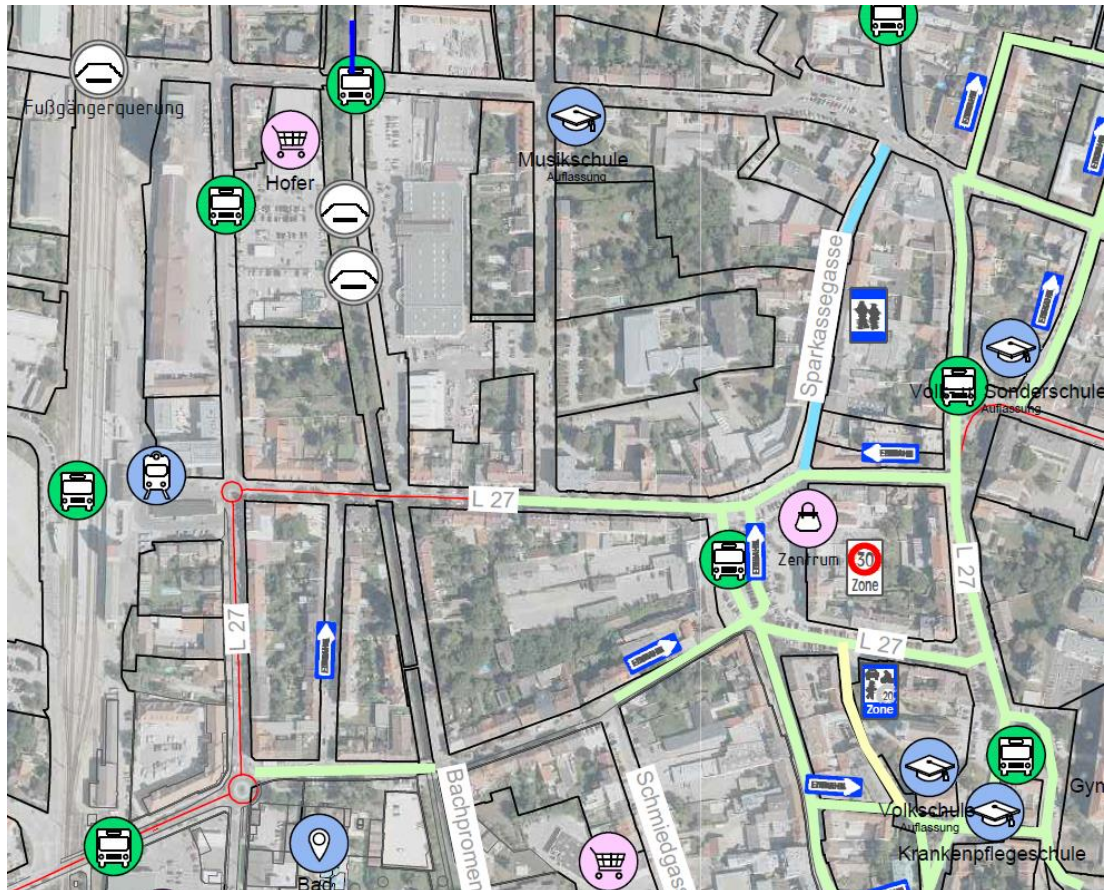


**Abbildung 4-2: Legende Piktogramme**

**4.1.3. Bildung des Hauptwegenetzes der Zielorte**

Gemäß Zielpunktanalyse wurden besonders das Zentrum von Hollabrunn, der Bahnhof, sowie die Schulbereiche als Hauptwegenetz für den Fußgängerverkehr definiert.





**Abbildung 4-3: Hauptwegenetz Fußgängerverkehr Zentrum**

Das Zentrum von Hollabrunn wird besonders durch den Hauptplatz sowie der Fußgängerzone geprägt. Seitens der Stadtgemeinde wurde ein Konzept zur Umgestaltung des Hauptplatzes beauftragt.

Die Achse der L27 Bahnstraße stellt ein wichtiges Eingangstor zum Stadtzentrum durch die Verbindungswirkung des Bahnhofes mit dem Hauptplatz dar.

Die nachfolgende Bestandsanalyse wird besonders auf diese Bereiche eingehen.

#### **4.1.4. Bestandsanalyse**

##### **4.1.4.1. Fußgängerzone Hauptplatz**

Die Fußgängerzone am Hauptplatz sowie der Sparkassegasse bietet eine hohe Aufenthaltsqualität für Fußgänger. Einige Sitzgelegenheiten, Gastgärten und die Oberflächengestaltung bieten ein gutes Maß an Abwechslung zum Verweilen und Abschalten

Dennoch besteht eine große Fläche des Hauptplatzes dem motorisierten Individualverkehr als Parkplatzfläche zur Verfügung..



**Abbildung 4-4: Hauptplatz**



**Abbildung 4-5: FuZo Sparkassegasse**

ENTWURF



#### 4.1.4.2. Bahnstraße

Der Zugang zum Hauptplatz bzw. Zentrum erfolgt unter anderem über den Bahnhof Hollabrunn und die Bahnstraße.



**Abbildung 4-6: Bahnstraße**

Die Bahnstraße weist eine gemeinsame Verbindungsfunktion von motorisiertem Individualverkehr sowie Fußgängerverkehr vom Bahnhof zum Hauptplatz auf. Die Bahnstraße ist als Allee gestaltet und es befinden sich zwei ausreichend breite Gehwege entlang der Achse.



## 4.2. Radverkehr

Aufgrund der geringen Umweltauswirkungen, der nachweislich positiven Auswirkungen auf die Gesundheit sowie die Förderung von kleinräumigen, lebenswerten Siedlungsstrukturen ist das Fahrrad insbesondere innerorts ein wichtiges Verkehrsmittel.

Insbesondere für Strecken bis 2,5 km wird das Rad als Transportmittel gut angenommen. Dies bedeutet eine Wegdauer von 10 min mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 15 km/h.

Durch den Einsatz von elektrisch angetriebenen Fahrrädern – Pedelecs, erhöht sich die akzeptierte Reichweite auf ca. 3,6 km (Durchschnittsgeschwindigkeit 22 km/h).

Infrastruktur- und Fördermaßnahmen für den Radverkehr sind verhältnismäßig günstig und weisen ein hohes Nutzen/Kosten-Verhältnis aus. Besonders im Hinblick auf den Klimaschutz trägt der Ausbau von Radwegnetzen einen wesentlichen Beitrag.

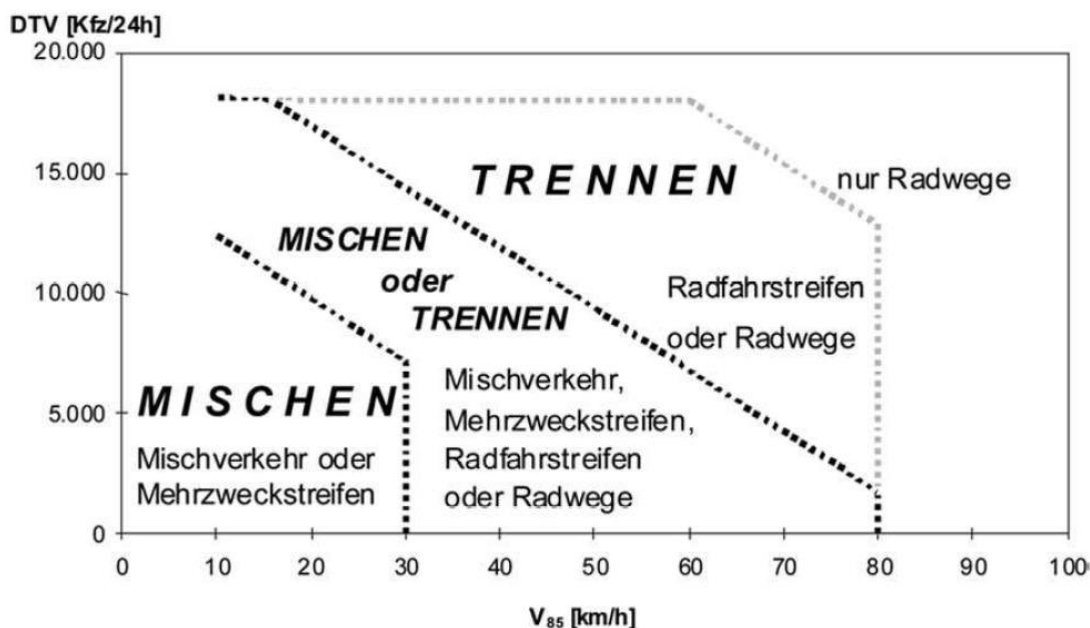
Die Benutzung des Verkehrsmittels Fahrrad ist in hohem Maße vom Radverkehrsnetz abhängig. Ein gutes Radverkehrsnetz soll potenzielle Ziel- und Quellpunkte geschlossen verbinden, sicher sein, möglichst direkt erreichbar und die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen, wie z.B. Fahrradabstellanlagen, aufweisen.

Radfahrer gelten neben Fußgänger als ungeschützte Verkehrsteilnehmer. Daher sind die Belange der Verkehrssicherheit in der Planung vorrangig zu beachten. (Auszug RVS 03.02.13 /8/).

Zu den häufigsten Unfallursachen /8/ zählen:

- Kfz-Verkehr, der im Querverkehr den Vorrang der Radfahrer missachtet
- Sichteinschränkungen
- Rechtsabbiegender Kfz-Verkehr
- Konflikte zwischen Fußgänger und Radfahrer bei gemischten Geh- und Radwegen
- Großer Geschwindigkeitsunterschied zwischen Rad und Kfz
- Ruhender Verkehr (dooring-Effekt)

Für eine direkte Verbindung zwischen Ziel- und Quellpunkten des Radverkehrs dienen Haupttrouten. Diese werden hauptsächlich nach dem Trennprinzip, Radweg oder Radfahrstreifen, bzw. im untergeordneten Straßennetz in 30er Zonen oder Fahrradstraßen geführt. Sie stellen leistungsfähige und umwegfreie Verbindungen dar.



**Abbildung 4-7: Eignung zum Radfahren im Mischverkehr; Quelle: RVS**

Für die Flächenerschließung sind im Allgemeinen Anliegerstraßen und Straßen mit geringer Verkehrsstärke heranzuziehen.

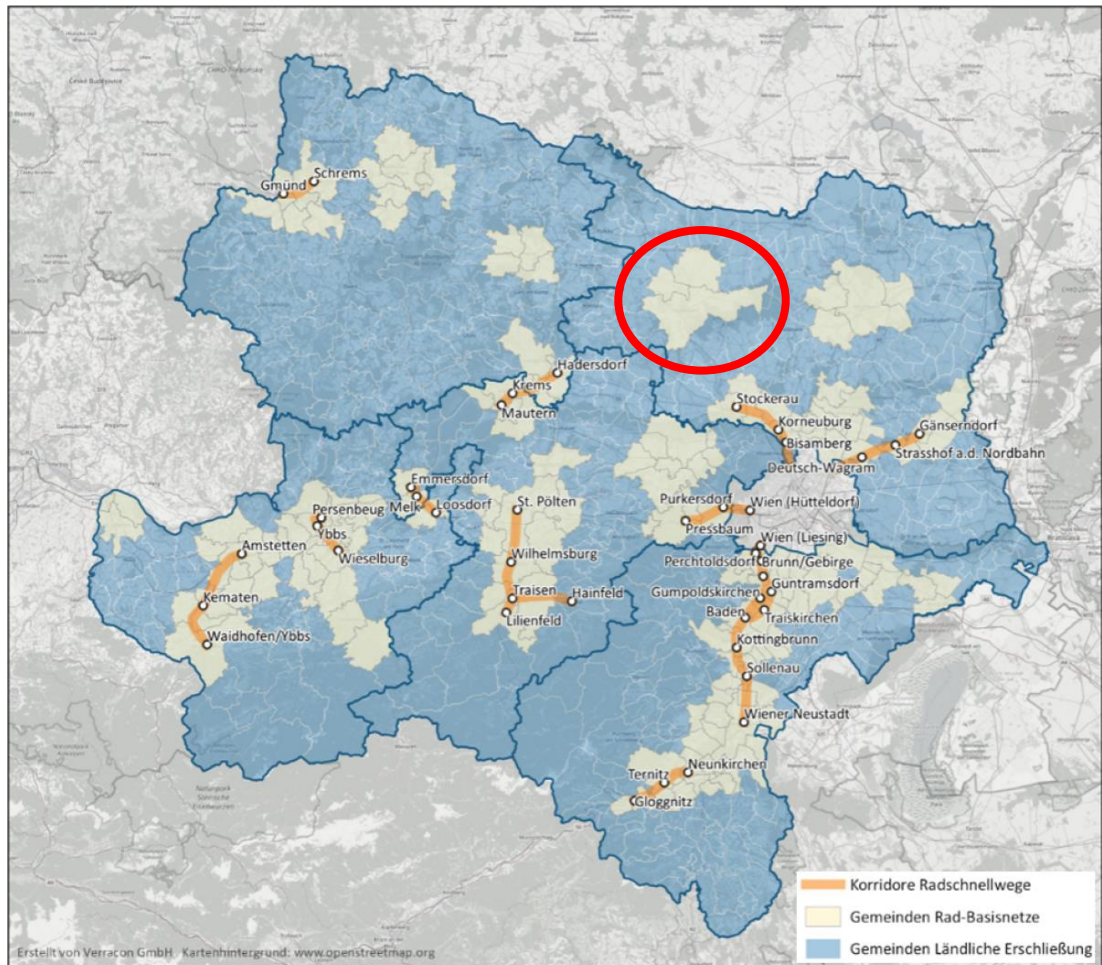
Der Radverkehr in Hollabrunn ist mit 5 % Wegeanteil gemäß der Verkehrserhebung des Verkehrskonzepts 2016 /1/ sehr gering. Hollabrunn weist ein lückenhaftes Netz an Radverkehrsanlagen auf. Eine für die Bevölkerung wichtige und auch beliebte Route ist jene entlang des Göllersbachs in der Bachpromenade. Diese ist jedoch im Abschnitt zwischen der Brunnthalgasse und der Badhausgasse aufgrund von gewerblichen Zufahrten weniger attraktiv.

Die Fußgängerzone Sparkassegasse ist für den Radverkehr befahrbar. In der Wiener Straße gibt es Mehrzweckstreifen für RadfahrerInnen. Im Bereich des Einkaufszentrums wurde der neu gebaute Kreisverkehr Mühlring – Aspersdorferstraße mit straßenbegleitenden Geh- und Radwegen ausgestattet.

Es fehlt ein durchgängiges und erkennbares Netz für den Radverkehr.

Seitens des Landes NÖ wurde eine Potentialanalyse für Radschnellwege und Rad-Basisnetze ausgearbeitet. Diese Potentialanalyse soll eine Steigerung der aktiven Mobilität sowie eine Verbesserung der Radinfrastruktur bis 2030 bewirken.

Hollabrunn befindet sich gemeinsam mit Wullersdorf und Grabern in einer dieser Rad-Basisnetze zur Förderung des Radverkehrs. Die Konzept- und Maßnahmenfestlegung erfolgt im Zuge dieses gesonderten Projektes und wird im Verkehrskonzept integriert.



**Abbildung 4-8: Übersicht Potentialregionen Radbasisnetze; Quelle: Radland NÖ**

Zu den wichtigen Zielpunkten für Radfahrer (ausgenommen Freizeitverkehr) zählen unter anderem die Bildungseinrichtungen, das Stadtzentrum (Hauptplatz), der Bahnhof und Freizeitangebote (z.B. Freizeitzentrum).

## 4.3. Öffentlicher Verkehr

### 4.3.1. Bus und Bahn

Die ÖV-Angebotsanalyse (Fahrplan 2021) umfasst die Erhebung aller Verkehrslinien mit den zugehörigen Haltestellen und Fahrplänen im Gemeindegebiet. Zusätzlich erfolgt eine Betrachtung des ÖV Güteklassenmodells /13/.

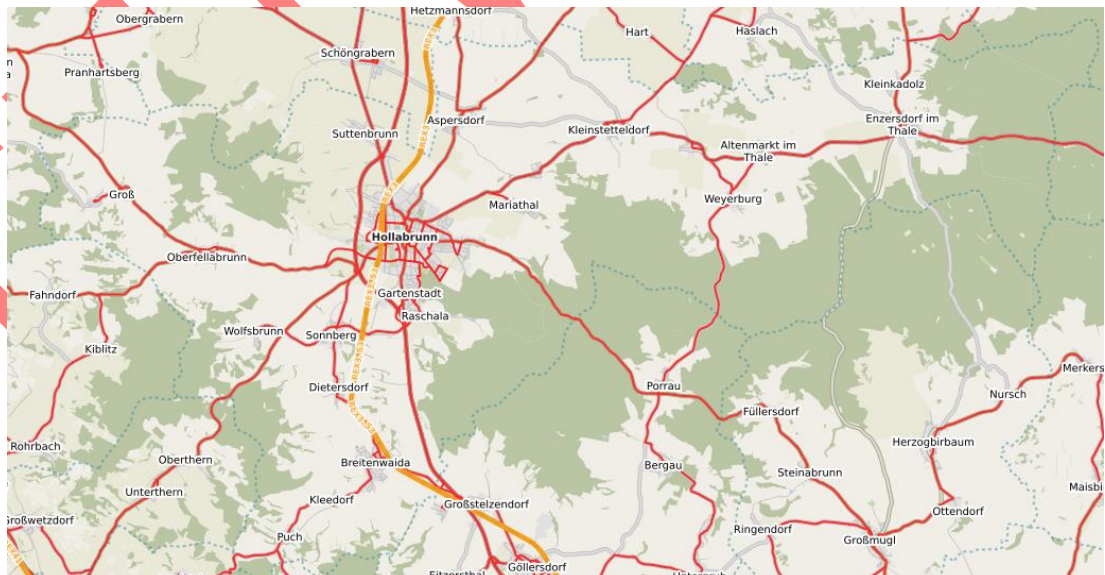
Die analysierten ÖV-Linien sind aus dem Verkehrsverbund Ost-Region (VOR) entnommen /10/.

Folgende Bahn- bzw. Buslinien verkehren im Gemeindegebiet:

- ÖBB – REX3 und S3
  - In der Hauptverkehrszeit annähernd im Halbstundenintervall Richtung Wien
  - In der Nebenverkehrszeit im Stundenintervall
- Wieselbus
- Regionalbus
- Stadtbus
  - Auf den Bedarfsverkehr (Schulen) angepasst

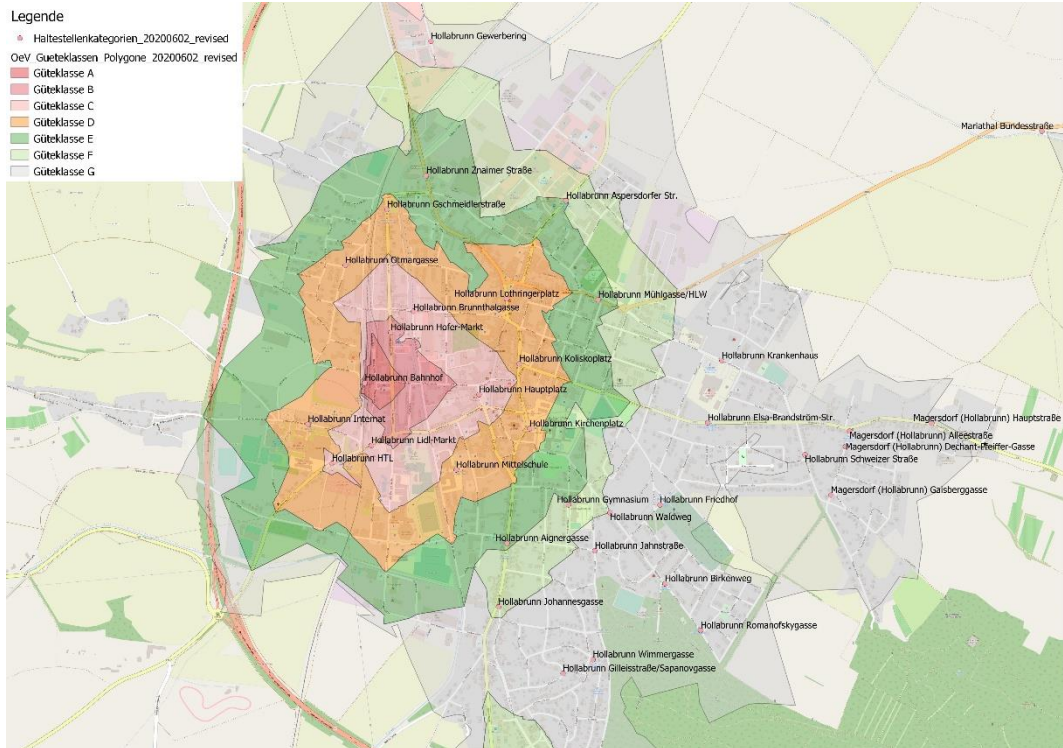
In Abbildung 4-9 ist das Verkehrsnetz im Stadtgemeindegebiet Hollabrunn ersichtlich.

Das Bahnnetz ist in Orange und das Busnetz ist in Rot dargestellt.

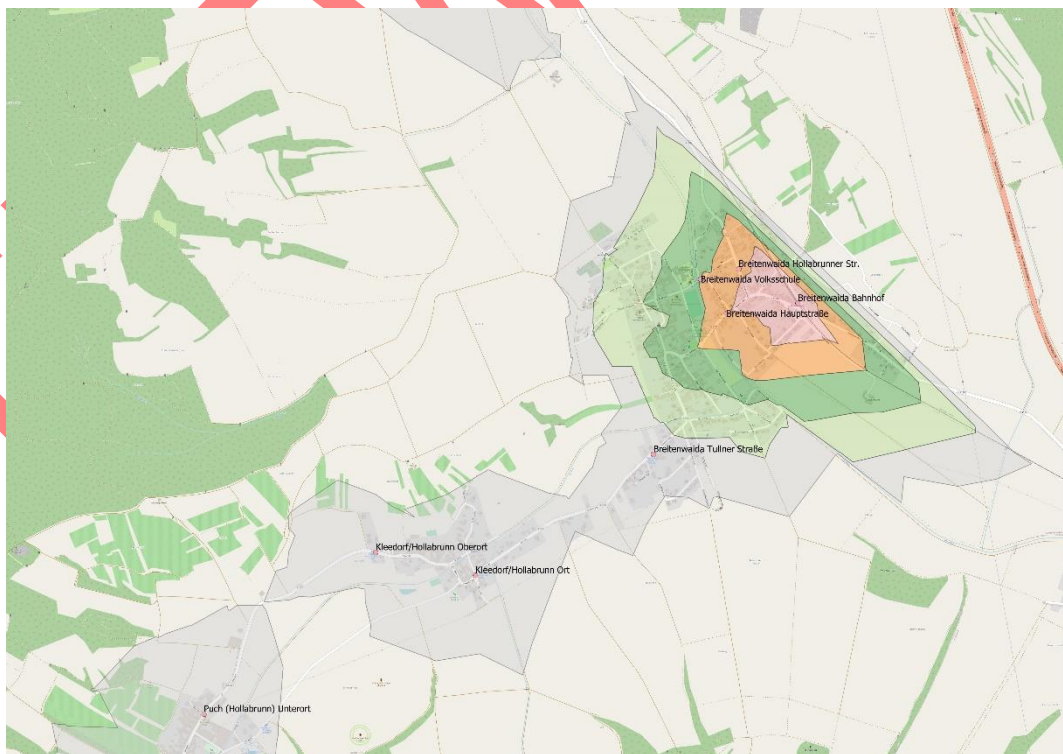


**Abbildung 4-9: Haltestellen und Verkehrsnetz ÖV; Quelle: OpenStreet-Map**

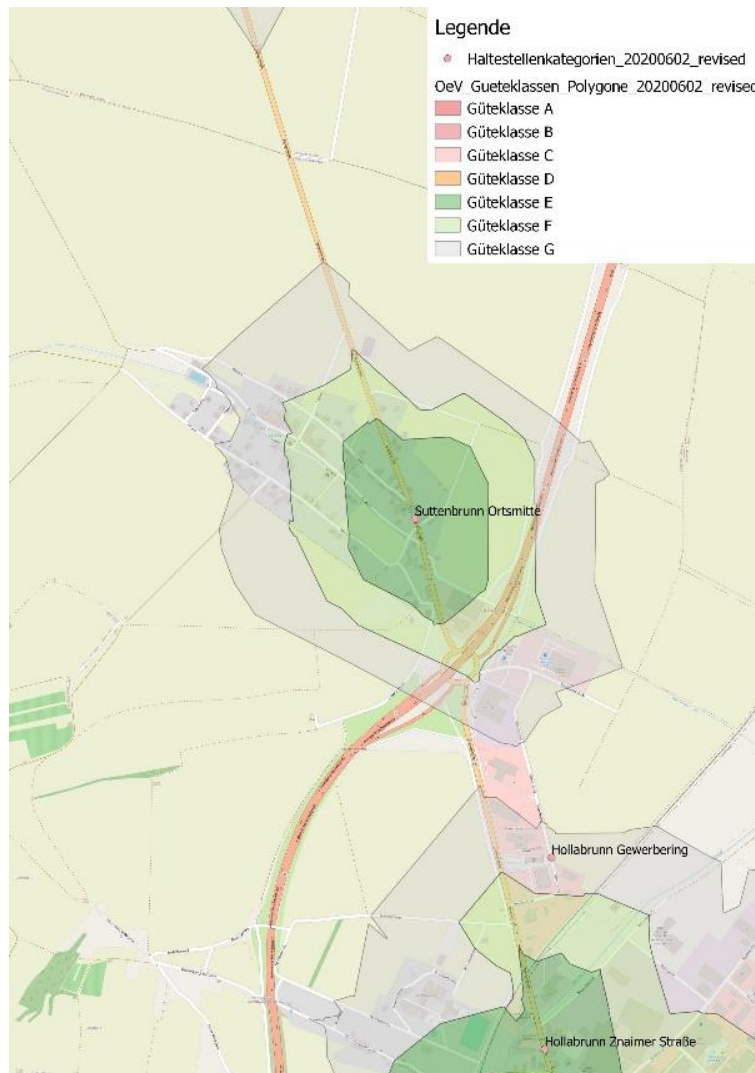




**Abbildung 4-10: Übersicht ÖV Güteklassen Hollabrunn; Quelle: ÖROK, AustriaTech – ÖV Güteklasse 2020**



**Abbildung 4-11: Übersicht ÖV Güteklassen Breitenwaida; Quelle: ÖROK, AustriaTech – ÖV Güteklasse 2020**



**Abbildung 4-12: Übersicht ÖV Güteklassen Suttенbrunn; Quelle: ÖROK, AustriaTech – ÖV Güteklasse 2020**

Das ÖV Güteklassenmodell gibt die Qualität von Haltestellen an, unter Berücksichtigung des durchschnittlichen Intervalls, der Verkehrsmittelkategorie sowie der Entfernung.

Die Güteklassen werden in folgende Bereiche unterteilt:

Güteklasse	Qualitätsbeschreibung	Räumliche Zuordnung
A	Höchstrangige ÖV-Erschließung	städtisch
B	Hochrangige ÖV-Erschließung	städtisch
C	Sehr gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
D	Gute ÖV-Erschließung	städtisch/ländlich, ÖV-Achsen, ÖV-Knoten
E	Sehr gute Basiserschließung	ländlich
F	Gute Basiserschließung	ländlich
G	Basiserschließung	ländlich

**Abbildung 4-13: ÖV Güteklassen; Quelle: ÖROK, Bericht zum Umsetzungskonzept von Österreichweiten ÖV Güteklassen**

Die ÖV-Güteklassen bewerten Haltestellen nicht nach gut oder schlecht, sondern sind immer im Kontext der räumlichen Struktur zu beurteilen.

Anhand des ÖV Güteklassenmodells ist ersichtlich, dass besonders im Zentrum von Hollabrunn eine höchstrangige bis gute ÖV Erschließung (Klasse A bis D) vorhanden ist. Aufgrund der Bahnanbindung in Breitenwaida ist auch hier östlich des Göllersbach eine hochrangige bis gute ÖV Erschließung vorhanden. Der Großteil des restlichen Gemeindegebietes von Hollabrunn besitzt eine ländliche Basiserschließung.

Lediglich ein geringer Teil des Gemeindegebiets befindet sich außerhalb der ländlichen Basiserschließung – Wolfsbrunn, Aspersdorf und Wyerburg.



### 4.3.2. AST Hollabrunn

Seitens VOR besteht die Möglichkeit der Nutzung eines Anrufsammeltaxis.

Das AST verkehrt Montag bis Freitag an Werktagen und holt Nutzer von einer Sammelstelle ab und bringt sie zu einer beliebigen Adresse im Bedienungsgebiet /5/.

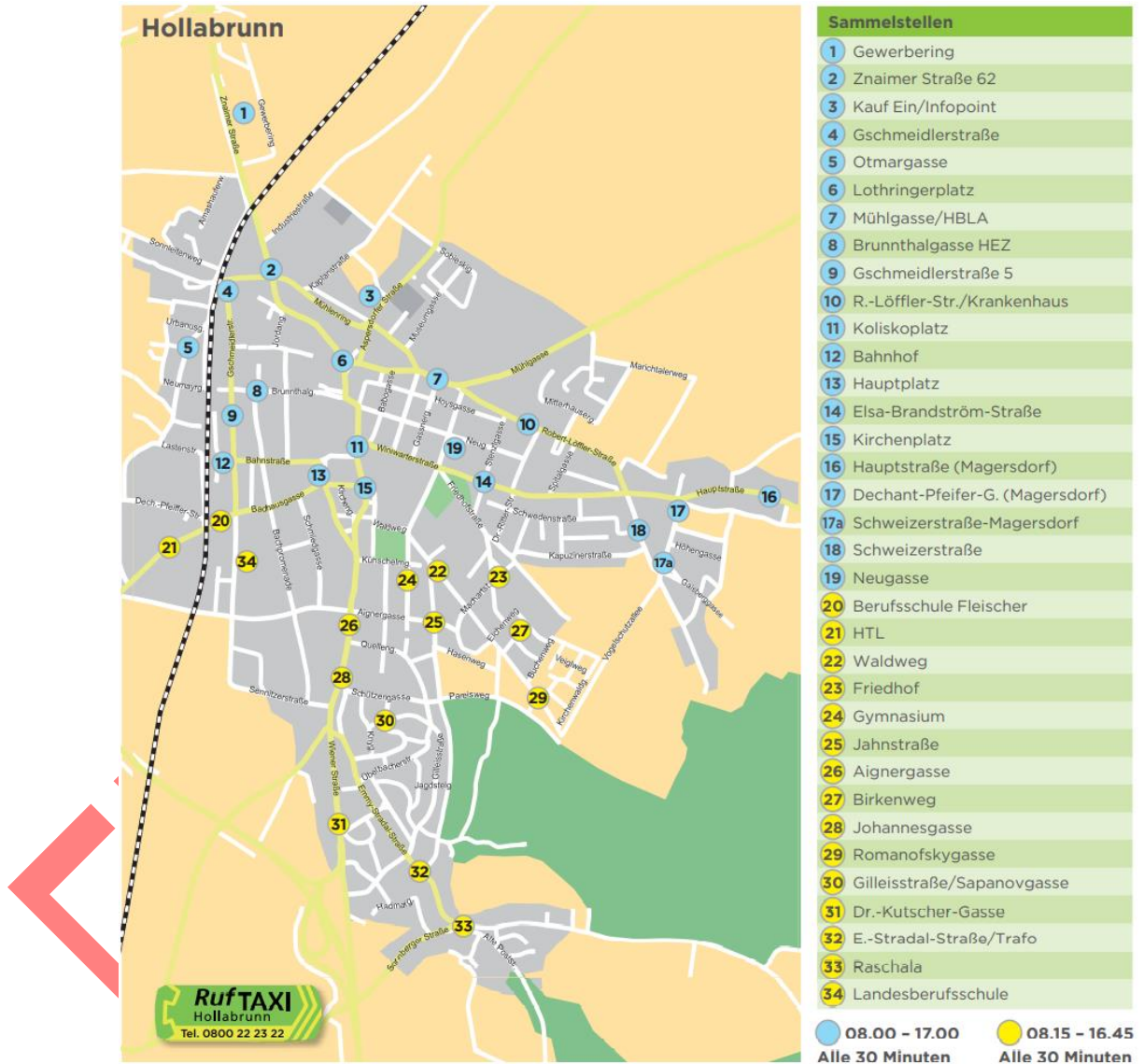


Abbildung 4-14:

Anruftaxi Hollabrunn; Quelle: [www.hollabrunn.gv.at](http://www.hollabrunn.gv.at)



## 4.4. Motorisierter Individualverkehr

### 4.4.1. Verkehrserhebungen

Die Erhebung der tatsächlichen Verkehrsbelastung im Untersuchungsgebiet erfolgt durch Verkehrszählungen an Straßenquerschnitten.

Die Verkehrszählungen stammen vom Land NÖ und aus dem Verkehrskonzept 2016 /1/.

Für das örtliche Entwicklungskonzept wurden vereinbarungsgemäß keine neuerlichen Verkehrszählungen durchgeführt.

Als maßgebende Kennzahl der Verkehrsbelastung im Straßenverkehr wird der jährliche durchschnittliche tägliche Verkehr (JDTV) herangezogen.

Die Daten vom Land NÖ bzw. der Straßenmeisterei Hollabrunn stammen von Dauerzählstellen aus dem Jahr 2019.

1. B303 bei L-km 25,0

JDTV ca. 16.000 Kfz/Tag

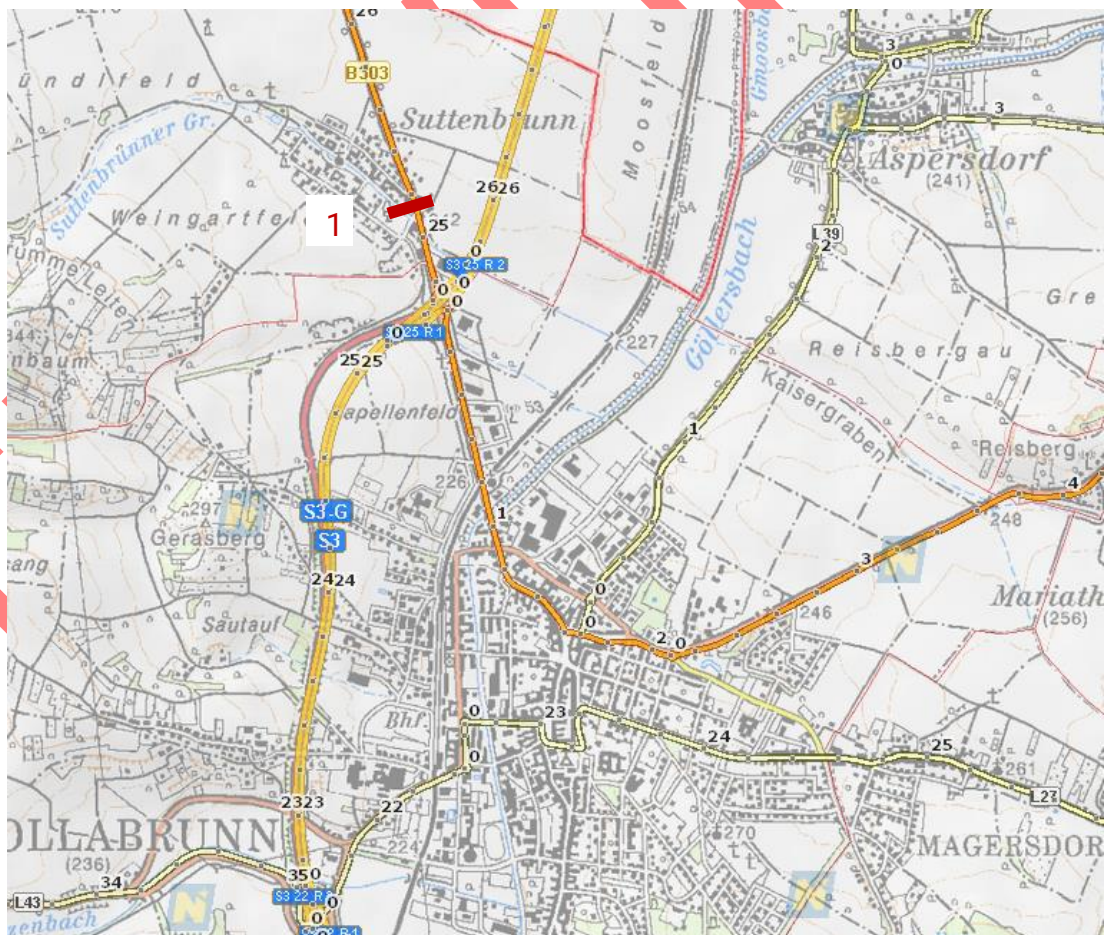


Abbildung 4-15: Übersicht Zählstelle Land NÖ

Im Zuge des Verkehrskonzeptes 2016 wurde eine Verkehrsanalyse im Jahr 2014 durchgeführt.

Es wurden folgende Verkehrszählungen durchgeführt:

- ganztägige Querschnittszählungen in der Gschmeidlerstraße, Meixnergasse und Steinfeldgasse,
- eine Kennzeichenverfolgung an sechs Querschnitten am Rand der Stadtgemeinde (7:30 – 17:30 Uhr),
- Knotenstromzählungen an fünf neuralgischen Kreuzungen, während des Morgen- und Nachmittagsspitzenverkehrs bzw. in den Mittagsstunden.

#### 4.4.1.1. Querschnittszählungen

Erhoben wurde der motorisierte Individualverkehr (PKW und LKW). Diese stündlichen Zählwerte wurden auf den durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehr (DTV<sub>w</sub>) hochgerechnet.

Die Querschnittszählungen weisen folgenden Tagesverkehr aus:

- Gschmeidlerstraße 8.900 Kfz / 24 h
- Meixnergasse 1.800 Kfz / 24 h
- Steinfeldgasse 1.600 Kfz / 24 h

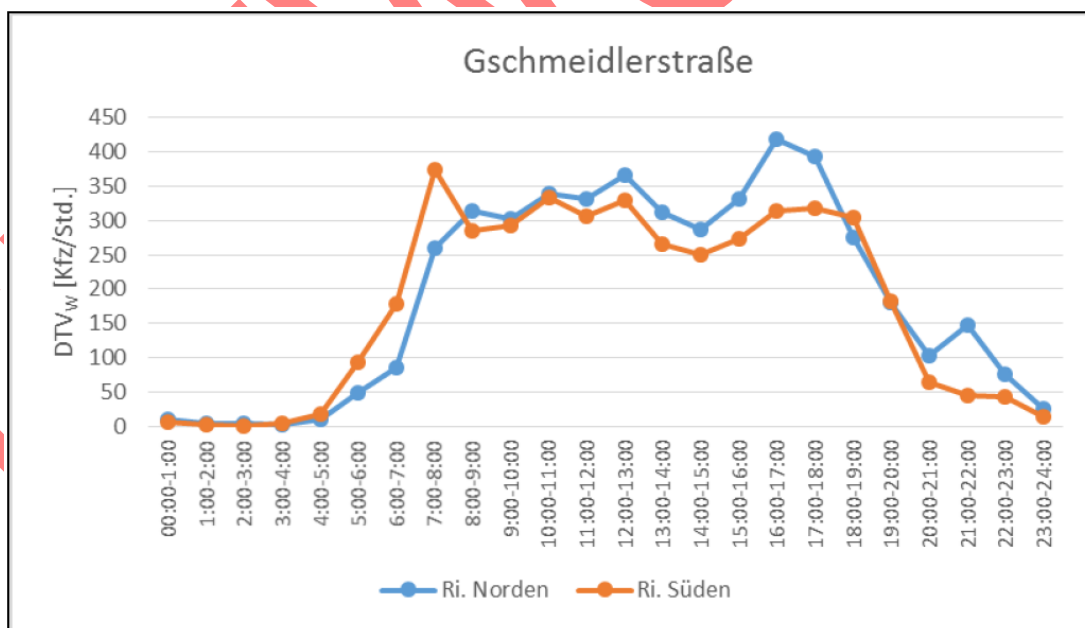
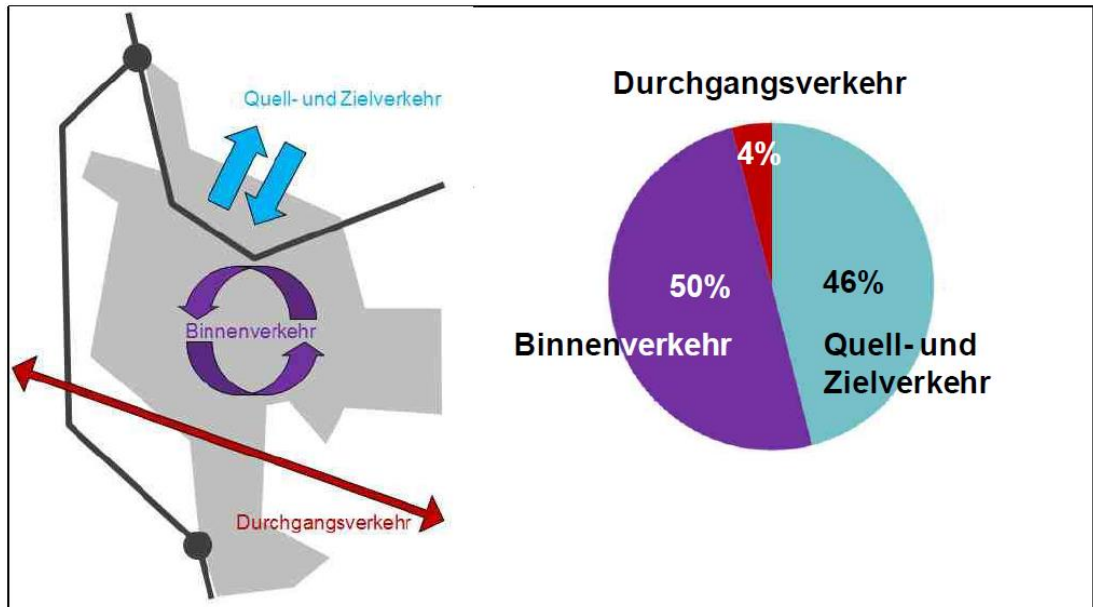


Abbildung 4-16: Tagesganglinie Gschmeidlerstraße; Quelle VK 2016

Die Kennzeichenverfolgung ergab eine Aufteilung der Verkehrsarten in Durchgangsverkehr, Ziel- und Querverkehr sowie Binnenverkehr.

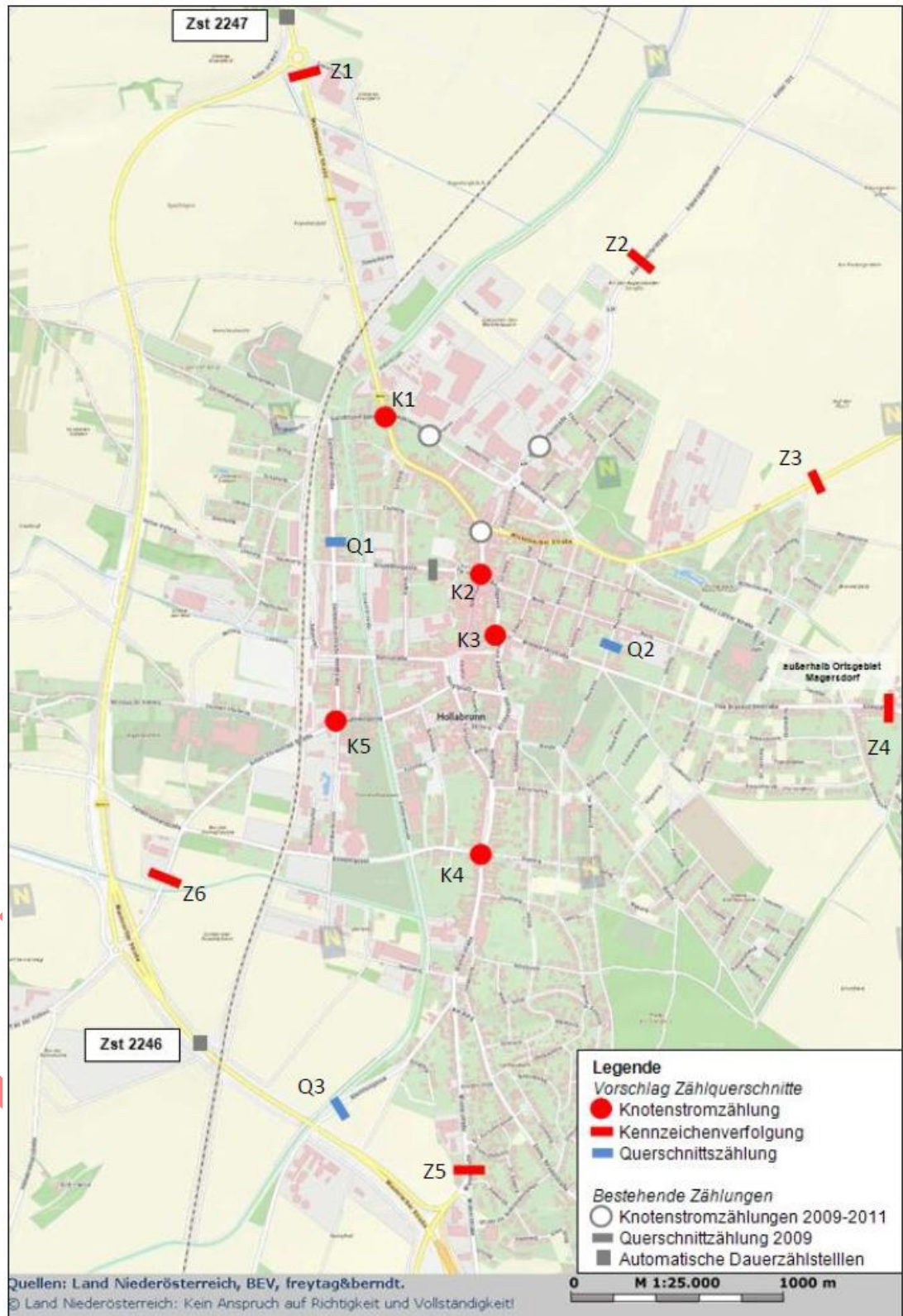


**Abbildung 4-17: Verteilung Verkehrsarten; Quelle VK 2016**

Aufgrund der vorhandenen Umfahrungsstraße im Westen (S3) ist der Durchzugsverkehr mit 4 % sehr gering. Der restliche Anteil teilt sich etwa je die Hälfte in Binnenverkehr sowie Quell- und Zielverkehr.

ENTWURF





**Abbildung 4-18: Standorte Verkehrserhebung; Quelle VK 2016**

Die Knotenstromzählungen ergeben folgende Tagesverkehrsstärken:

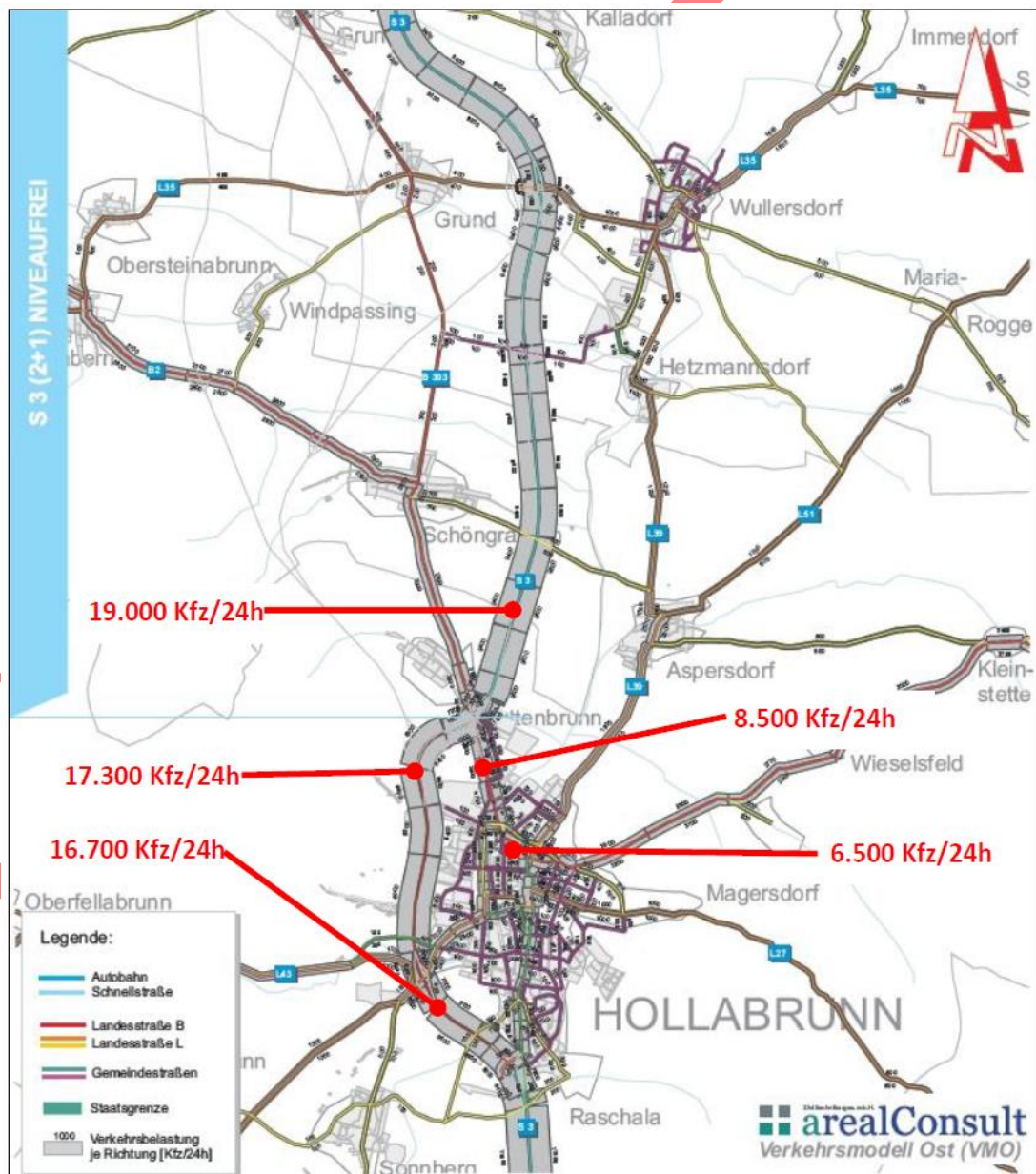
Knoten	Querschnitt	Kfz [Kfz/24 h]	Schwerverkehrs-Anteil [%]
<b>K1</b>	Znaimerstraße Ri. Norden	8.700	9
	Mühlenring	8.900	7
	Znaimerstraße Ri. Süden	5.700	5
	Gerichtsberggasse	8.600	6
<b>K2</b>	Sparkassegasse Ri. Norden	9.200	3
	Neugasse	7.300	3
	Sparkassegasse Ri. Süden	100	11
	Brunnthalgasse	4.600	3
<b>K3</b>	Amtsgasse Ri. Norden	7.600	4
	Winiwarterstraße	4.900	3
	Amtsgasse Ri. Süden	10.100	4
<b>K4</b>	Wiener Straße Ri. Norden	11.400	5
	Aignerstraße	2.400	7
	Wiener Straße Ri. Süden	12.000	5
	Aumühlgasse	3.500	7
<b>K5</b>	Parkgasse	9.000	5
	Badhausgasse	5.100	6
	Josef Weisleinstraße	3.400	3
	Anton Ehrenfriedstraße	10.000	4

**Abbildung 4-19: Knotenstromzählungen; Quelle VK 2016**

#### 4.4.2. Verkehrsprognose 2025

Im Zuge des Verkehrskonzeptes 2016 wurde ebenfalls eine Verkehrsprognose 2025 für das Projekt S3-Verlängerung (welche bereits realisiert wurde) erstellt.

Die Prognose weist auf der S3 eine künftige Verkehrsbelastung von 17.000 bis 19.000 Kfz / 24 h auf, die B40 durch Hollabrunn wird von bis zu 6.500 Kfz / 24 h befahren und im nördlichen Abschnitt der Znaimer Straße, dem Zubringer zum Knoten Hollabrunn Nord von bis zu 8.500 Kfz / 24h.



Quelle: Areal Consult ZT GmbH, S3 Weinviertel Schnellstraße, Einreichprojekt 2012, i.A. der ASFINAG; Planfall S3 mit Spangen L35 Wullersdorf und B30 Guntersdorf

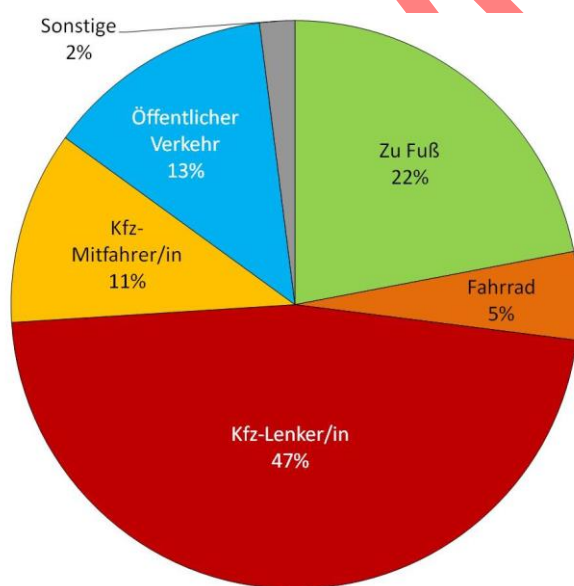
**Abbildung 4-20: Verkehrsprognose 2025; Quelle VK 2016**

#### 4.4.3. Verkehrsmittelwahl

Für das örtliche Entwicklungskonzept wurde vereinbarungsgemäß keine gesonderte Untersuchung des aktuellen Modal-Split für Hollabrunn durchgeführt. Eine Erhebung des aktuellen MIV wäre aufgrund der aktuellen Coronamaßnahmen auch nicht repräsentativ gewesen. Der Modalsplit wurde bereits im Zuge des Verkehrskonzeptes 2016 erhoben.

Nach Wiedererlangen eines „Normalzustandes“ kann auch nachfolgend zur kontinuierlichen Vergleichbarkeit eine Erhebung des MIV mittels Haushaltsbefragung (im Sinne der Kosteneffizienz vorzugsweise online) durchgeführt werden.

Im Zuge des Verkehrskonzeptes 2016 wurde im Jahr 2014/2015 die Mobilität durch Haushaltsbefragungen, Betriebsbefragungen und SchülerInnen-Befragungen durchgeführt. An den Befragungen nahmen damals ca. 3.100 Personen und 52 Betriebe teil /1/.



**Abbildung 4-21: Modal Split 2016; Quelle VK 2016**

Wie in der Folge dargestellt, ist jedoch auf Basis vorhandener Daten eine grundsätzliche Einschätzung des MIV auch für Hollabrunn ableitbar, welche ausreichend für das gegenständliche Verkehrskonzept ist.

Zur Abschätzung des Modal Split kann ebenfalls die durch das Land NÖ durchgeführte Mobilitätserhebung 2018, welche für den Zentralraum NÖ folgende Verkehrsmittelwahl erhoben hat, herangezogen werden.



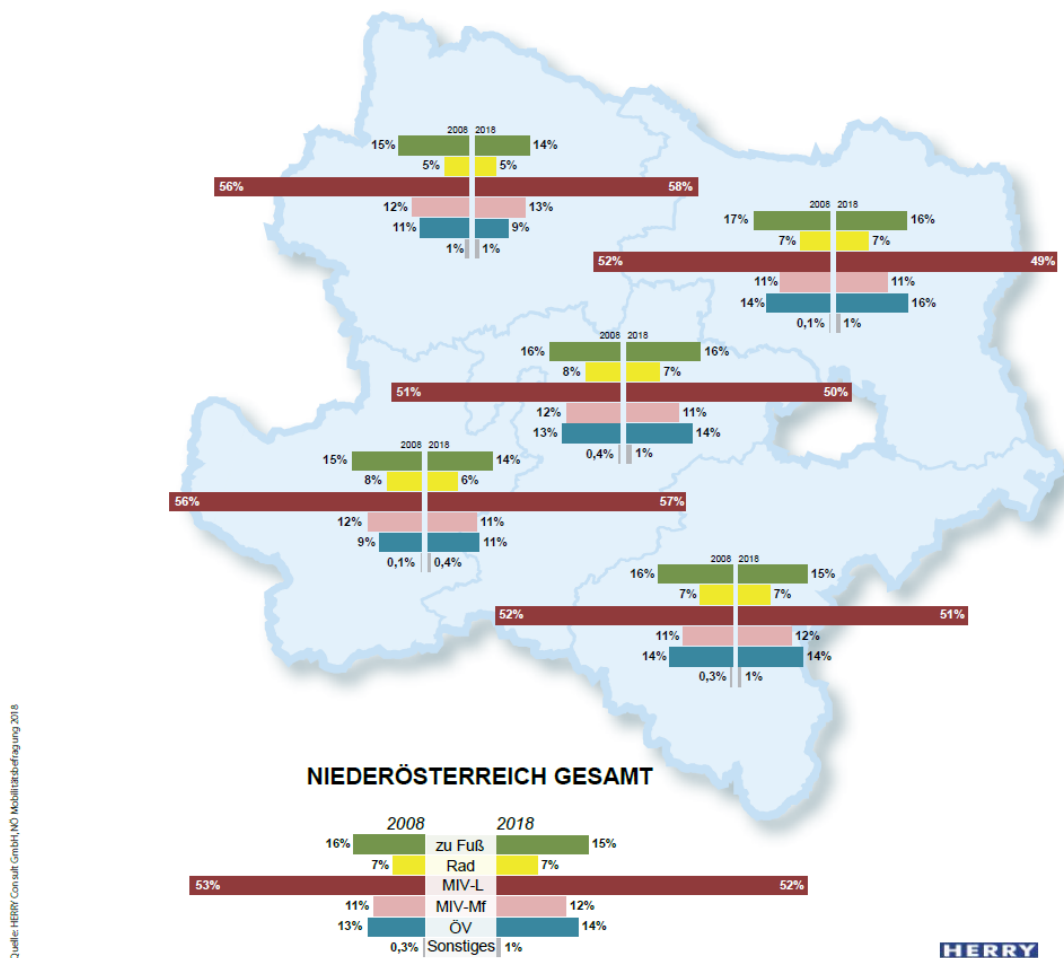


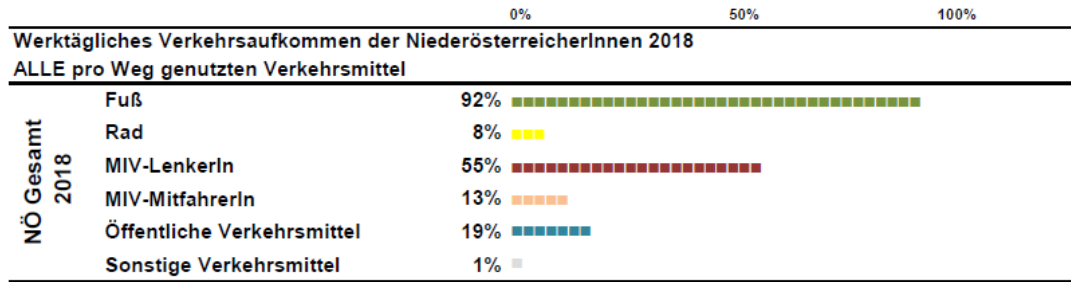
Abbildung 9-4 Verkehrsaufkommen der NÖ-Wohnbevölkerung nach Verkehrsmittelanteilen und Regionen im Vergleich zwischen 2008 und 2018 an Werktagen in [%]

**Abbildung 4-22: Verkehrsmittelwahl NÖ, Mobilitätserhebung NÖ 2018;  
Quelle: Schriftreihe 38 – Mobilität in NÖ**

Auf Basis dieser Erhebungen zeigt sich, dass der Modal-Split von 2015 annähernd der Erhebung der Mobilitätsdaten von NÖ entsprechen und vergleichbare Daten liefern.

Trotz des nach wie vor hohen Anteils des MIV muss jedoch bewusst sein, dass das „zu Fuß gehen“ ein Teil fast aller Wege ist (92%). Dieser Umstand verdeutlicht die Bedeutung und des Potentials des Fußverkehrs.





Alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel der Wohnbevölkerung an Werktagen in [%]

**Abbildung 4-23: Alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel in %, Quelle: Schriftreihe 38 – Mobilität in NÖ**

ENTWURF

#### 4.5. Verkehrssicherheit

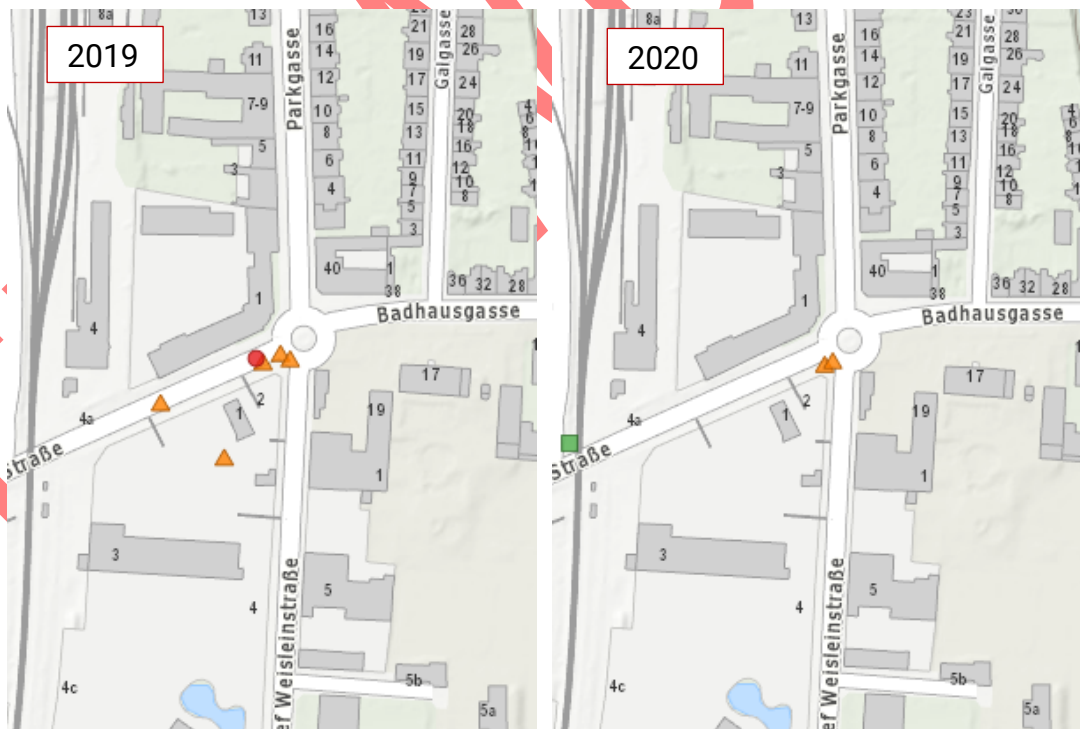
Laut dem STATatlas der Statistik Austria /7/ ereigneten sich in Hollabrunn im Jahr 2020 47 Unfälle im Straßenverkehr. Davon 25 Unfälle im Ortsgebiet und 22 Unfälle im Freiland.

Dabei wurden 55 Personen verletzt und 1 Personen getötet.

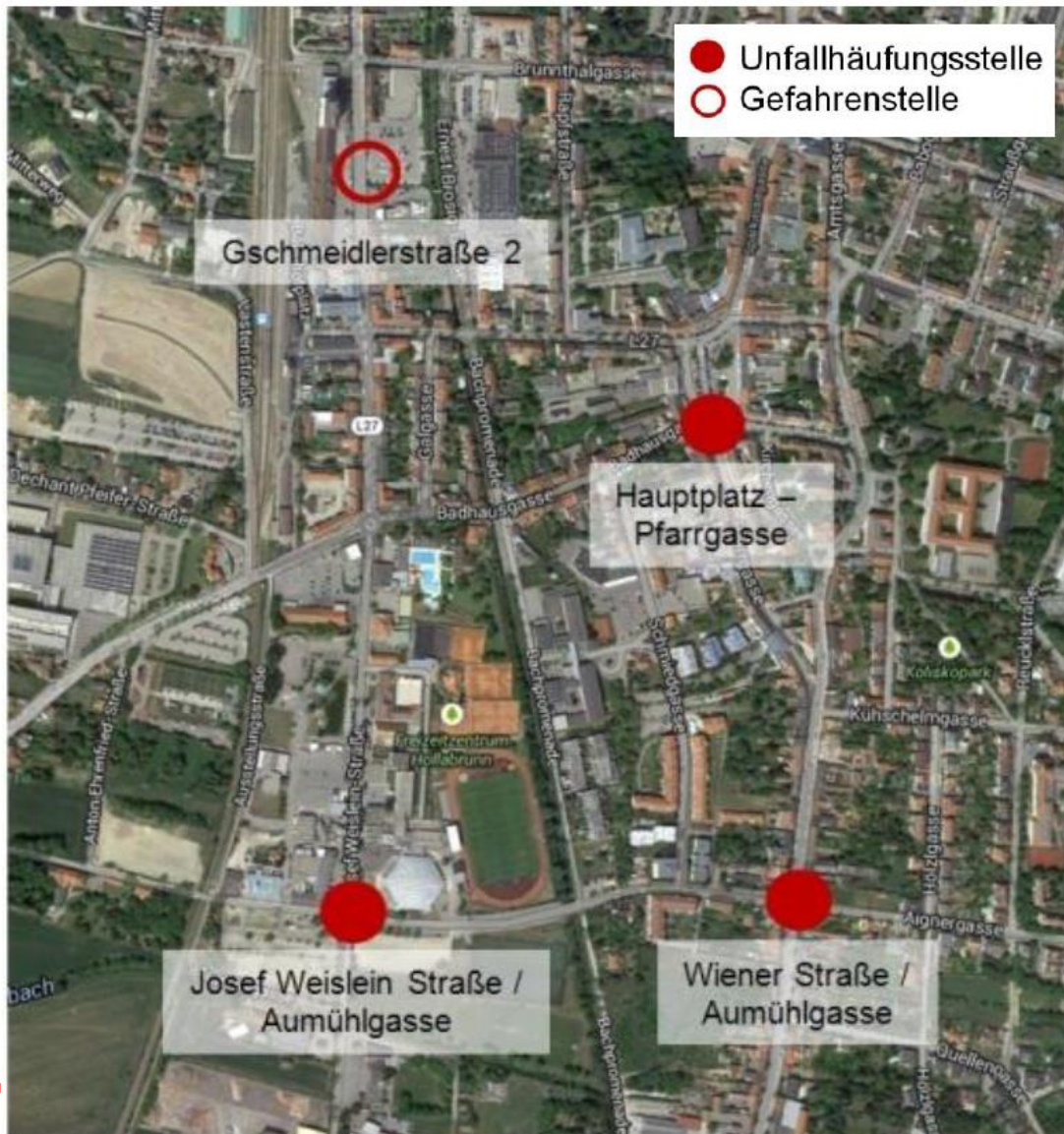
Die Werte von 2020 liegen unter dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre.

JAHR	UNFÄLLE	VERLETZTE	GETÖTETE
2016	58	75	0
2017	43	64	0
2018	65	90	1
2019	45	53	0
2020	47	55	1

Gemäß Verkehrskonzept 2016 befinden sich in Hollabrunn vier Unfallhäufigkeitsstellen. Diese ergeben sich, wenn an Knoten oder Streckenabschnitte von 250m Länge mindestens drei gleichartige Unfälle mit Personenschäden in drei Jahren oder mindestens fünf gleichartige Unfälle (inkl. Sachschäden) in einem Jahr ereignet haben.

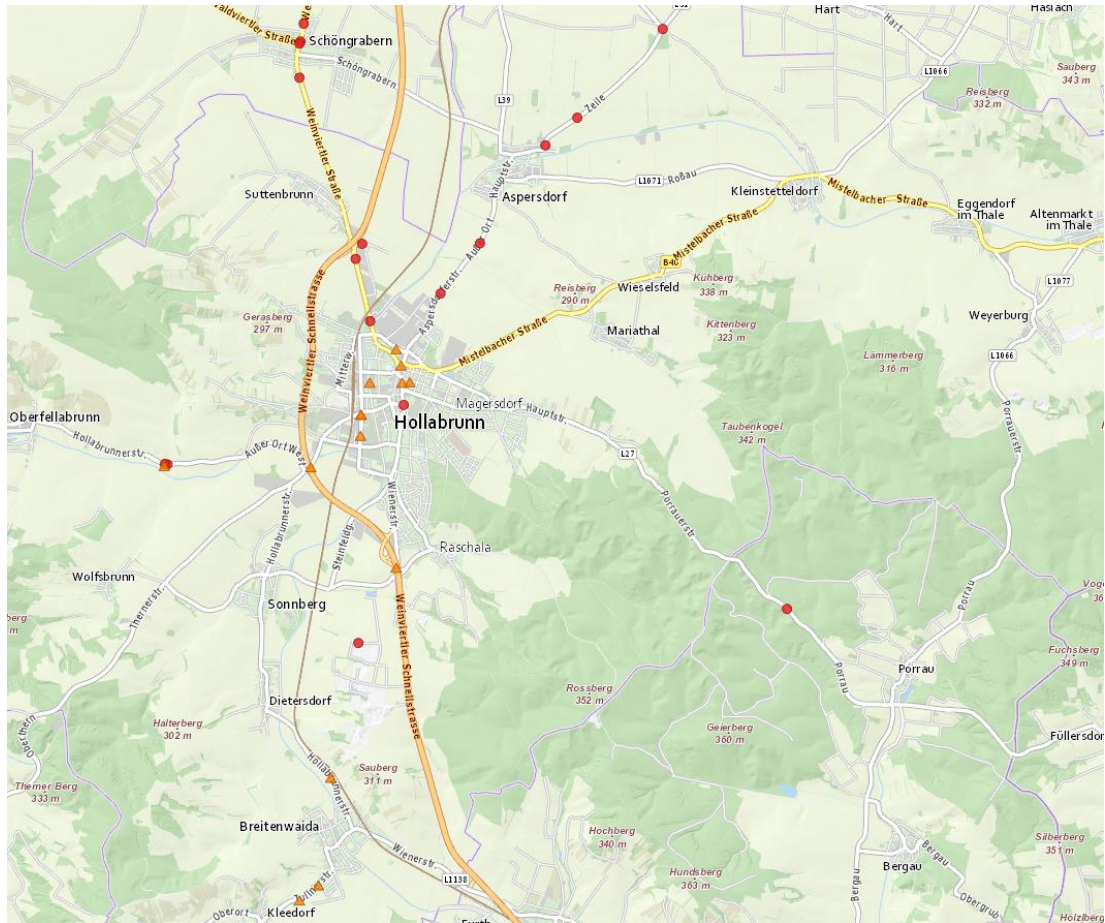


**Abbildung 4-24: Straßenverkehrsunfälle Kreisverkehr L27 2019 und 2020, Quelle: STATatlas**



Hintergrundquelle: [www.google.at/maps](http://www.google.at/maps)

**Abbildung 4-25: Unfallhäufungsstellen, Quelle: VK 2016**



**Abbildung 4-26: Straßenverkehrsunfälle mit MIV-beteiligung 2020, Quelle: STATatlas**

Im STATatlas der Statistik Austria ist eine besondere Unfallhäufigkeit entlang der beiden Hauptverkehrsachsen B40 und L39 sowie im Bereich der Kreisverkehrsanlage Kreisverkehr L27 Anton Ehrenfried Straße/ Parkgasse (jährlicher Unfall von 2020 bis 2015 exkl 2016) ersichtlich.



#### 4.6. Mobilitätsverhalten - Pendlerströme

Laut dem STATatlas der Statistik Austria (Stand 31.10.2019) ist Hollabrunn eine Einpendlergemeinde:

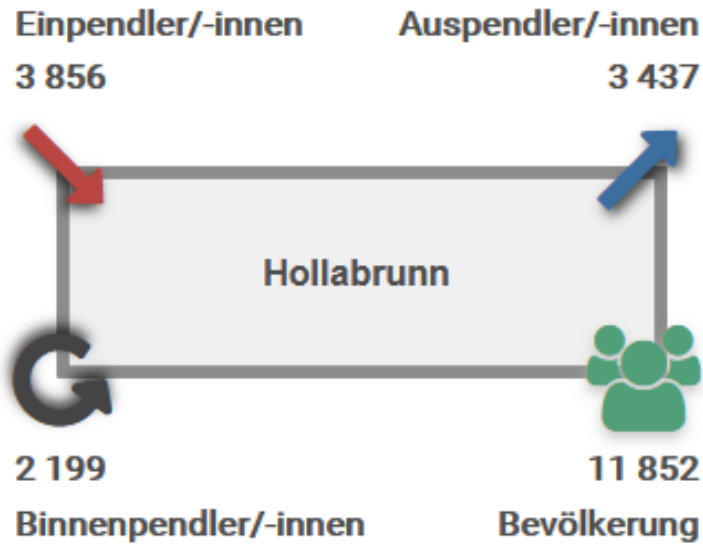
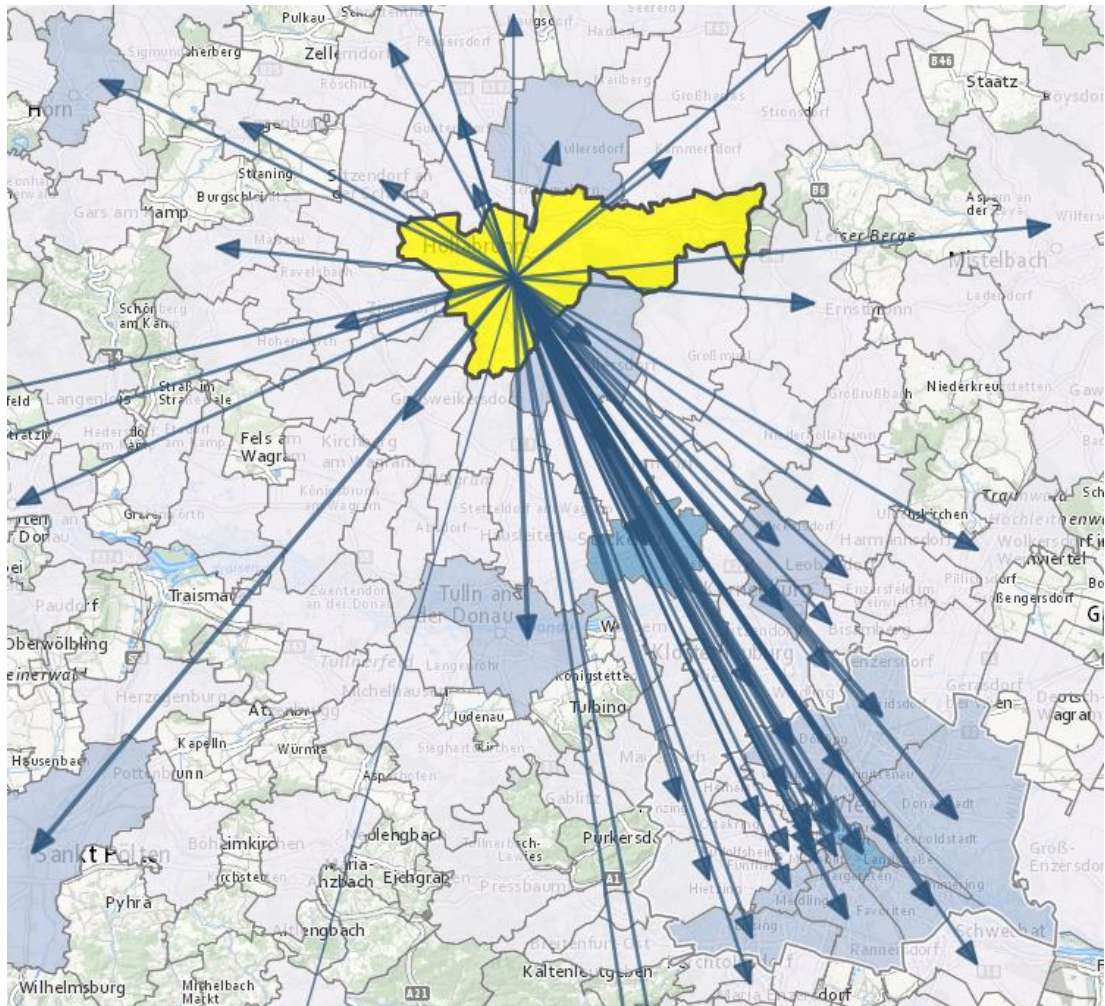


Abbildung 4-27: Pendlerstatistik Stand Okt 2019, Quelle: STATatlas

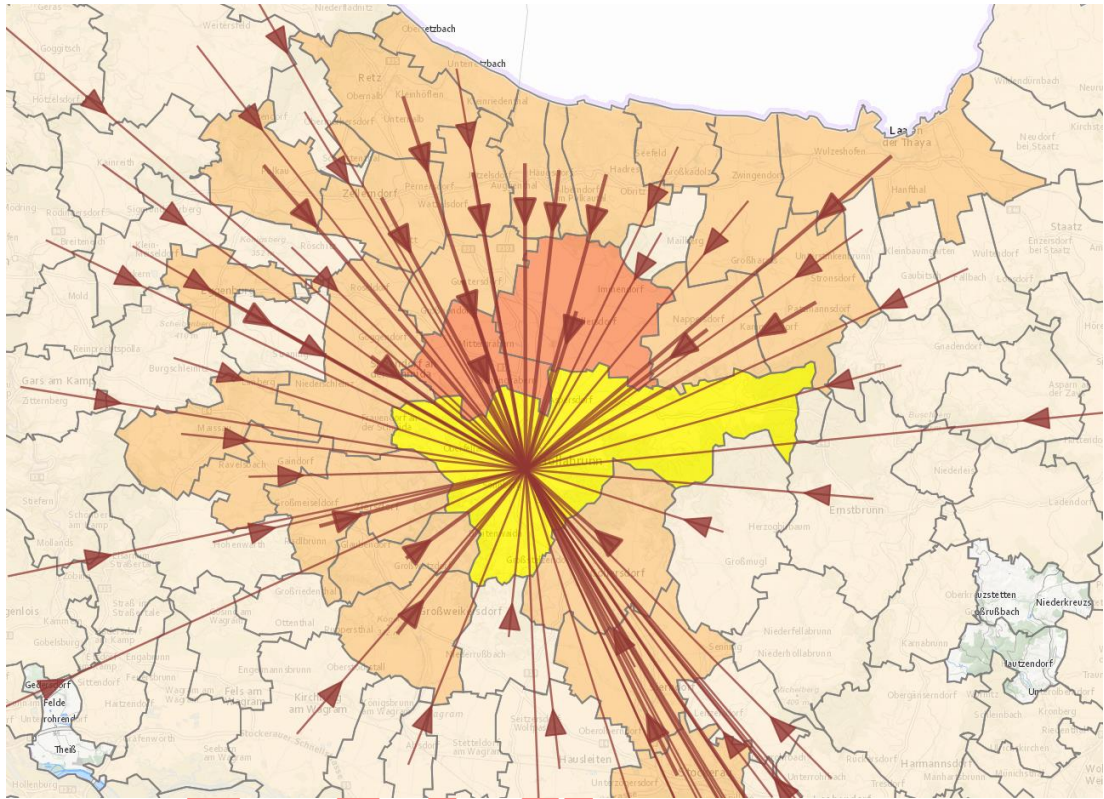
Die meisten AuspendlerInnen pendeln nach Wien bzw. Stockerau.



**Abbildung 4-28: AuspendlerInnen, Quelle: STATatlas**



Im Gegenzug dazu erfolgen die meisten EinpendlerInnen aus den umgrenzen den Gemeinden.



**Abbildung 4-29: EinpendlerInnen, Quelle: STATatlas**

Aufgrund der vorwiegenden Auspendler Richtung Süden nach Wien ist aus verkehrlicher Sicht besonderes Augenmerk auf die Achse Hollabrunn - Wien und die Stärkung der Nordwestbahn zu legen.

Krems, im Juli 2021

Martin Becker

## 5. Abbildungen

Abbildung 3-1:	Gemeindegebiet Hollabrunn; Quelle NÖ-Atlas	5
Abbildung 4-1:	Zielpunkte des Fußgängerverkehrs im Zentrumsbereich	8
Abbildung 4-2:	Legende Piktogramme	9
Abbildung 4-3:	Hauptwegenetz Fußgängerverkehr Zentrum	10
Abbildung 4-4:	Hauptplatz	11
Abbildung 4-5:	FuZo Sparkassegasse	12
Abbildung 4-6:	Bahnstraße	13
Abbildung 4-7:	Eignung zum Radfahren im Mischverkehr; Quelle: RVS	15
Abbildung 4-8:	Übersicht Potentialregionen Radbasisnetze; Quelle: Radland NÖ	16
Abbildung 4-9:	Haltestellen und Verkehrswegenetz ÖV; Quelle: OpenStreetMap	17
Abbildung 4-10:	Übersicht ÖV Güteklassen Hollabrunn; Quelle: ÖROK, AustriaTech – ÖV Güteklasse 2020	18
Abbildung 4-11:	Übersicht ÖV Güteklassen Breitenwaida; Quelle: ÖROK, AustriaTech – ÖV Güteklasse 2020	18
Abbildung 4-12:	Übersicht ÖV Güteklassen Suttensbrunn; Quelle: ÖROK, AustriaTech – ÖV Güteklasse 2020	19
Abbildung 4-13:	ÖV Güteklassen; Quelle: ÖROK, Bericht zum Umsetzungskonzept von Österreichweiten ÖV Güteklassen	20
Abbildung 4-14:	Anruftaxi Hollabrunn; Quelle: www.hollabrunn.gv.at	21
Abbildung 4-15:	Übersicht Zählstelle Land NÖ	22
Abbildung 4-16:	Tagesganglinie Gschmeidlerstraße; Quelle VK 2016	23
Abbildung 4-17:	Verteilung Verkehrsarten; Quelle VK 2016	24
Abbildung 4-18:	Standorte Verkehrserhebung; Quelle VK 2016	25
Abbildung 4-19:	Knotenstromzählungen; Quelle VK 2016	26
Abbildung 4-20:	Verkehrsprognose 2025; Quelle VK 2016	27
Abbildung 4-21:	Modal Split 2016; Quelle VK 2016	28
Abbildung 4-22:	Verkehrsmittelwahl NÖ, Mobilitätserhebung NÖ 2018; Quelle: Schriftreihe 38 – Mobilität in NÖ	29
Abbildung 4-23:	Alle pro Weg genutzten Verkehrsmittel in %, Quelle: Schriftreihe 38 – Mobilität in NÖ	30
Abbildung 4-24:	Straßenverkehrsunfälle Kreisverkehr L27 2019 und 2020, Quelle: STATatlas	31
Abbildung 4-25:	Unfallhäufungsstellen, Quelle: VK 2016	32



Abbildung 4-26: Straßenverkehrsunfälle mit MIV-beteiligung 2020, Quelle: STATatlas	33
Abbildung 4-27: Pendlerstatistik Stand Okt 2019, Quelle: STATatlas	34
Abbildung 4-28: AuspendlerInnen, Quelle: STATatlas	35
Abbildung 4-29: EinpendlerInnen, Quelle: STATatlas	36

ENTWURF