Diplomarbeit

Nachher-Untersuchung Verkehrskonzepte FVV

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grads
Diplom-Ingenieurin
eingereicht an der TU Wien, Fakultät für Bau- und Umweltingenieurwesen

.

Diploma Thesis

After-Analysis transport masterplans at FVV

Submitted in satisfaction of the requirements for the degree of
Diplom-Ingenieurin
of the TU Wien, Faculty of Civil and Environmental Engineering

von

Yuliia Babailova, BSc
Matr.Nr.: 01329037

Betreuung: Ao.Univ.Prof. Univ. Prof. Mag. Dr. **Günter Emberger**
Univ.Ass. Dipl.-Ing. **Ulrich Leth**
Institut für Verkehrswissenschaften
Forschungsbereich Verkehrsplanung und Verkehrstechnik
Technische Universität Wien,
Karlsplatz 13/230-01, 1040 Wien, Österreich

Wien, im August 2025 _____

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Danksagung

Für die fachliche und organisatorische Unterstützung möchte ich mich herzlich bei Herrn Ao. Univ.-Prof. Univ.-Prof. Mag. rer. soc. oec. Dr. rer. soc. oec. Günter Emberger sowie bei meinem Betreuer, Herrn Dipl.-Ing. Ulrich Leth, bedanken. Ihre Expertise und Begleitung haben maßgeblich zum Gelingen dieser Arbeit beigetragen.

Außerdem möchte ich mich bei den Bürgermeistern und Mitarbeiter: innen der untersuchten Gemeinden für die informativen und wertvollen Interviews bedanken. Diese Gespräche bilden eine wichtige Grundlage meiner Diplomarbeit.

Mein besonderer Dank gilt auch meinem Arbeitgeber, der mir nicht nur verantwortungsvolle Aufgaben anvertraute, sondern mir zugleich die notwendige Flexibilität ermöglichte, um Studium und Beruf erfolgreich zu verbinden. Diese Unterstützung hat wesentlich zu meinem Studienfortschritt beigetragen – vielen Dank dafür.

Der größte Dank gebührt meinen Eltern und meinem Ehemann, die mir während meines Studiums mit bedingungsloser Unterstützung, Motivation und Liebe zur Seite gestanden haben. Ohne sie wäre dieser Weg für mich nur schwer zu bewältigen gewesen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abstract

In the last 40 years, a multitude of traffic concepts for municipalities and cities have been developed in the field of traffic planning and traffic engineering research. These serve as a basis for the future development of the communities.

The aim of this work is a post-analysis of the implementation and effects of these traffic concepts. Among other things, it should be analysed why not all measures have been implemented. Six municipalities in Austria were selected for the study (Bad Vöslau, Ober-Grafendorf, Seekirchen am Wallersee, Spittal an der Drau, Traiskirchen, and Waidhofen an der Ybbs).

To answer the research questions, the first step involved conducting inventories and analysing the progress of the implementation of measures on-site. In the second step, interviews were conducted with the responsible individuals from the municipal administration and the mayors. The interviews provide the essential information for evaluating the reasons for the non-implementation of the measures proposed in the traffic concepts.

The work has shown that the implementation of the examined traffic concepts was only partial and varied greatly depending on the municipality. Furthermore, it became clear that the implementation of the traffic concepts in the municipalities is influenced by structural framework conditions. External dependencies and lack of responsibilities limited financial resources, as well as changed political priorities were the main reasons for the non-implementation. Project-related delays, technical and legal obstacles, as well as subsequent content revaluations of individual measures were added. Where there were clear responsibilities, sufficient resources, and continuous political support, successful implementations were evident.

The results provide significant insights for evaluating success and further developing transportation concepts in the context of sustainable mobility planning.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Inhaltsverzeichnis

Danksagung ... 3
Abstract ... 4
1 Einleitung ... 7
1.1 Problemstellung ... 7
1.2 Zielsetzung und Abgrenzung der Arbeit ... 8
1.3 Methodik und die Vorgehensweise ... 8
2 Bestandsaufnahmen und Bestandanalyse (Stand 2024) ... 10
2.1 Bad Vöslau ... 10
2.1.1 Variante 1: Begegnungszone nach dem Berner Modell ... 10
2.1.2 Variante 2a/2b - Verkehrsberuhigte Zone mit/ohne Minikreisverkehr ... 18
2.1.3 Variante 3 - Verkehrsberuhigte Zone mit VLSA ... 21
2.1.4 Analyse Maßnahmen Bad Vöslau ... 23
2.2 Ober-Grafendorf ... 24
2.2.1 Fußgänger ... 24
2.2.2 Radverkehr ... 31
2.2.3 Öffentlicher Verkehr ... 34
2.2.4 Motorisierter Individualverkehr ... 35
2.2.5 Neugestaltung Zentrumsbereich ... 37
2.3 Seekirchen am Wallersee ... 38
2.3.1 Fuß- und Radverkehr ... 39
2.3.2 Motorisierter Individualverkehr ... 40
2.3.3 Stadtentwicklungsgebiete ... 42
2.3.4 Straßenraumgestaltung ... 43
2.4 Spittal an der Drau ... 44
2.4.1 FußgängerInnenverkehr ... 44
2.4.2 Motorisierter Individualverkehr ... 48
2.4.3 Radverkehr ... 51
2.4.4 Öffentlicher Verkehr ... 53
2.5 Traiskirchen ... 54
2.5.1 Maßnahmenanalyse Abschnitt Karl Adlitzer-Straße ... 54
2.5.2 Maßnahmenanalyse Abschnitt Möllersdorf/Eigenheimsiedlung ... 57
2.5.3 Maßnahmenanalyse Abschnitt Tribuswinkel ... 58
2.6 Waidhofen an der Ybbs ... 63
2.6.1 Bereich Altstadt (Bereich A) ... 64
2.6.2 Bereich zwischen Graben und Durstgasse (Bereich B) ... 67

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

2.6.3 Bereich zwischen Durstgasse und Hammerschmiedstraße (Bereich C) 71
2.6.4 Bereich nordöstlich der Ybbs (Bereich D) 72
3 Auswertung des Interviews 73
3.1 Analyse der gewonnen Daten Stand 2025 73
3.1.1 Bad Vöslau 73
3.1.2 Ober-Grafendorf 78
3.1.3 Seekirchen am Wallersee 80
3.1.2 Spittal an der Drau 82
3.1.4 Traiskirchen 85
3.1.5 Waidhofen an der Ybbs 87
4 Diskussion 90
4.1 Erfolgsanalyse der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen 90
4.1.1 Bad Vöslau 91
4.1.2 Ober-Grafendorf 92
4.1.3 Seekirchen am Wallersee 93
4.1.4 Spittal an der Drau 94
4.1.5 Traiskirchen 96
4.1.6 Waidhofen an der Ybbs 97
5 Fazit 98
5.1 Zusammenfassung 98
5.2 Limitationen 100
5.3 Ausblick 101
Literaturverzeichnis 102
Tabellenverzeichnis 104
Abbildungsverzeichnis 106
Anhang 109

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

1 Einleitung

1.1 Problemstellung

Eine nachhaltige Mobilitätsplanung ist das Fundament für eine zukunftsorientierte Stadt- und Regionalentwicklung. Die Europäische Union hat mit dem „Sustainable Urban Mobility Plan“ (SUMP) ein strategisches Rahmenkonzept eingeführt, um Städten und Regionen dabei zu helfen, integrierte, umweltfreundliche und sozial gerechte Verkehrssysteme zu gestalten. Ein zentrales Instrument sind Verkehrskonzepte: Sie legen Leitbilder, Maßnahmenpakete und Handlungsstrategien fest, die eine langfristige und nachhaltige Steuerung von Mobilitätsprozessen ermöglichen.

Die *„Guidelines – Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan“* [1] (SUMPs-Leitfaden) beschreiben die notwendigen Schritte für eine nachhaltige Mobilitätsplanung in Städten. Sie enthalten Praxisbeispiele, Empfehlungen zu Methoden und Instrumenten sowie weiterführende Quellen zu jedem der acht Schritte. Adressiert ist das Dokument an Verkehrsplanerinnen und Verkehrsplaner sowie weitere Akteure, die am Planungsprozess und an der Umsetzung nachhaltiger urbaner Mobilitätspläne beteiligt sind.

Die Praxis der Verkehrsplanung unterscheidet sich in den europäischen Städten deutlich. In einigen Ländern, etwa in Frankreich oder England, sind städtische Mobilitätspläne seit Jahren verpflichtend, sodass diese Staaten sowohl in Bezug auf die Verfahren als auch auf die Umsetzung als Vorreiter gelten. In vielen anderen Teilen Europas hingegen steckt die strategische urbane Verkehrsplanung noch in den Anfängen [2]. Die Erhebung der EU hat ergeben, dass die Verbreitung von SUMPs in Europa sehr ungleich ist: Im Jahr 2017 hatten nur 37 % der Städte eine SUMP – mit Höchstwerten in Frankreich (78 %) und Tiefstwerten in Griechenland (6 %) [3]. Projekte wie das Interreg-Projekt „SUMPs for BSR“ betonen daher die Wichtigkeit eines systematischen Monitorings und eines einheitlichen Evaluierungsrahmens, um die Umsetzung von Maßnahmen transparent zu verfolgen und Barrieren frühzeitig zu identifizieren [4].

Die Problematik, dass ambitionierte SUMPs zwar erstellt werden, deren Umsetzungen jedoch oft hinter den Planungen zurückbleiben, wird durch mehrere empirischen Studien gestützt. Eine Fallstudie aus Ljutomer (Slowenien) hält die Wirkungen eines integralen Verkehrsberuhigungsprojekts fest, das im Rahmen des kommunalen SUMP umgesetzt wurde: Eine messbare Zunahme der aktiven Mobilität, eine Verbesserung der Lebensqualität sowie geringere Fahrzeugbewegungen und Unfallraten sind die Ergebnisse dieser Maßnahme – ihr Erfolg ist somit eindeutig belegt [5]. Im Gegensatz dazu zeigt eine Untersuchung zur Mobilitätspolitik in britischen, niederländischen, deutschen und schwedischen Städten Folgendes: Maßnahmen wie Parkraummanagement und Verkehrsreduktion werden oft nur zentral umgesetzt, während periphere Stadtgebiete autoorientiert bleiben. Dies schränkt die Möglichkeiten für eine nachhaltige Planung ein [6]. Die Beispiele zeigen die Vielfalt der Umsetzungspraxis – von erfolgreicher Stadtgestaltung bis hin zur selektiven Anwendung.

In vielen Gemeinden ist trotz sorgfältiger Planung ein erheblicher Unterschied zwischen den formulierten Konzepten und deren tatsächlicher Umsetzung zu beobachten. Es gibt viele Gründe dafür, die von finanziellen und organisatorischen Herausforderungen über politische Prioritäten bis hin zu fehlende gesellschaftliche Akzeptanz reichen. Es ist von besonderer Bedeutung, die Differenz zwischen Planung und Umsetzung zu betrachten. Denn nicht realisierte Maßnahmen können die Zielerreichung im Sinne des SUMPs gefährden und die Fortschritte der Gemeinden in der nachhaltigen Mobilität beeinträchtigen.

In diesem Zusammenhang ist eine systematische Nachuntersuchung erforderlich. Sie erlaubt es, die Umsetzung geplanter Maßnahmen zu bewerten, Hindernisse und Barrieren zu finden und Erfolgsfaktoren für eine effektive Umsetzung zu definieren. Eine solch kritische Analyse ist der einzige Weg, um zu beurteilen, wie wirksam die Verkehrskonzepte als Steuerungsinstrument sind und welche Anpassungen für die zukünftige Planung notwendig werden.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Daher ist das Ziel dieser Arbeit, einen Schritt in Richtung Verbesserung der nachhaltigen Mobilitätsplanung zu machen. Es ist zu analysieren, welche der vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt wurden, wie sehr die Konzepte in den Gemeinden Wirkung zeigen konnten und welche Gründe zur Nicht-Umsetzung geführt haben. Um die Lehren aus der Vergangenheit zu berücksichtigen und zukünftige Verkehrskonzepte praxisnäher, effizienter und langfristig umsetzbar zu gestalten, sind diese Forschungsfragen von großer Bedeutung.

Daraus ergeben sich folgende Forschungsfragen:

1. Welche der vorgeschlagenen Verkehrskonzepte wurden tatsächlich realisiert?
2. In welchem Umfang wurden die vorgeschlagenen Maßnahmen umgesetzt?
3. Welche Gründe führten dazu, dass nicht alle Maßnahmen umgesetzt wurden?

1.2 Zielsetzung und Abgrenzung der Arbeit

Ziel der Arbeit ist es, die Umsetzung und Effektivität von Verkehrskonzepten in sechs österreichischen Gemeinden zu analysieren. Dabei sollen sowohl die Realisierungsrate als auch die Gründe für die Nicht-Umsetzung bestimmter Maßnahmen identifiziert werden. Die Ergebnisse sollen zur Weiterentwicklung nachhaltiger Verkehrslösungen beitragen.

Der Umfang der Arbeit ist in gewisser Weise begrenzt. Die inhaltliche Analyse der Studie beschränkt sich auf die sechs Gemeinden – siehe Tab. 1 – und die damit verbundenen Verkehrskonzepte und -maßnahmen. Der räumliche Rahmen der Studie beschränkt sich auf die Gemeindegebiete und deren unmittelbare Umgebung, um Fehler zu minimieren und Ähnlichkeiten zu finden.

Inhaltlich konzentriert sich die Arbeit hauptsächlich auf die Themen Fußgänger- und Fahrradverkehr, öffentlicher Verkehr und motorisierter Individualverkehr. Die anderen Verkehrsträger, einschließlich des Güterverkehrs, werden nur am Rande berücksichtigt.

Der Zeithorizont der Analyse umfasst die Periode seit der Entstehung der relevanten Verkehrskonzepte bis zur aktuellen Nachverfolgung (Stand: Sommer 2025). Veränderungen und Entwicklungen, die außerhalb dieser Jahre stattgefunden haben, werden in der Analyse nicht erfasst.

Methodisch beschränkt sich diese Arbeit auf die qualitative und quantitative Analyse und Bewertung von Daten und Dokumenten sowie auf die iterative Auswertung von Interviews, die durchgeführt wurden.

1.3 Methodik und die Vorgehensweise

Diese Untersuchung verfolgt einen mehrstufigen Forschungsansatz, der qualitäts- und quantitätsbasierte Elemente kombiniert. Die Analyse der von der TU Wien entwickelten Verkehrskonzepte und relevanten Fachliteratur dient als Ausgangspunkt. Diese Unterlagen sind die inhaltliche Grundlage und erklären die Zielsetzungen, Leitbilder und die Ansätze, die bislang im Bereich der nachhaltigen Mobilitätsplanung verfolgt wurden.

Auf dieser Grundlage erfolgten in den untersuchten Gemeinden umfassende Bestandsaufnahmen (siehe Tab. 1). Ihr Zweck ist es, den aktuellen Umsetzungsstand der vorgeschlagenen Maßnahmen zu erfassen und die örtlichen Gegebenheiten zu dokumentieren. Die Bestandsaufnahmen sind daher die Grundlage, um später zu analysieren, weshalb bestimmte Maßnahmen nicht umgesetzt wurden. In diesem Zusammenhang wurde auch eine umfassende Literatur- und Internetrecherche zu dem Thema durchgeführt.

Die Erkenntnisse aus diesen Prozessen dienten als Basis für die Erstellung der Fragebögen (siehe Anhang – Beispiel Gemeinde Ober-Grafendorf), die als strukturierendes Instrument für die anschließenden Interviews verwendet wurden. Im Anhang ist exemplarisch der Fragebogen für die Gemeinde Ober-Grafendorf dargestellt; die übrigen Fragebögen wurden auf Basis der gewonnenen Daten aus der Bestandsanalyse in ähnlicher Form aufgebaut.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Im letzten Schritt erfolgten Gespräche mit zentralen Akteuren – darunter Bürgermeisterinnen, Fachbereichsleiterinnen und Mitarbeiter*innen der Verwaltung – (Tab. 2). Die Befragungen hatten zum Ziel, die Gründe für die Nichtumsetzung einzelner Maßnahmen zu ermitteln und zugleich Informationen über die zukünftige Entwicklungsperspektive der Gemeinden zu erhalten. Die Ergebnisse der Interviews fügen sich in die vorherige Analyse ein und erlauben so eine umfassende Bewertung des Verkehrskonzeptes. Die Identifizierung zentraler Einflussfaktoren, die darüber entscheiden, ob die Umsetzung von Verkehrskonzepten gelingt oder nicht, erfolgte durch die Verbindung der Bestandsaufnahmen mit den qualitativen Ergebnissen der Interviews.

Tab. 1: Übersicht der untersuchten Gemeinden und der Daten der Bestandsaufnahmen

Gemeinde / Verkehrskonzept	Bestandsaufnahmen
Bad Vöslau 2017	28.07.2024
Ober-Grafendorf 2017	01.09.2024
Seekirchen 2016	21.09.2024
Spittal an der Drau 2019	05.10.2024
Traiskirchen 2018	20.08.2024
Waidhofen an der Ybbs 2014	14.09.2024

Tab. 2: Übersicht der Interviews zu Verkehrs- und Mobilitätskonzepten in den Gemeinden

Gemeinde	Jahr Verkehrskonzept	Datum Interview	Interviewte*r	Position
Bad Vöslau	2017	06.05.2025	Interviewpartner Bad Vöslau	Leiter Fachgebiet Umwelt, Verkehr und Infrastruktur
Ober-Grafendorf	2017	03.06.2025	Interviewpartner Ober-Grafendorf	Bürgermeister
Seekirchen am Wallersee	2016	26.05.2025	Interviewpartner A Seekirchen am Wallersee Interviewpartner B Seekirchen am Wallersee	1.Vizebürgermeister Stadtgemeinde Seekirchen Angestellter im Bauamt der Stadtgemeinde Seekirchen
Spittal an der Drau	2019	Keine persönliche Befragung – Austausch per E-Mail und Telefon (der Fragebogen wurde vom Interviewpartner ausgefüllt und übermittelt)	Interviewpartner Spittal an der Drau	Leiter Abteilung 4 – Hochbau, Stadtentwicklung, kommunale Betriebe
Traiskirchen	2018	16.05.2025	Interviewpartnerin Traiskirchen	Abteilung Energie, Ökologie & nachhaltige Stadtentwicklung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Waidhofen an der Ybbs	2014	19.05.2025	Interviewpartner Waidhofen an der Ybbs	Bürgermeister der Stadt Waidhofen an der Ybbs

2 Bestandsaufnahmen und Bestandanalyse (Stand 2024)

2.1 Bad Vöslau

In den letzten Jahren wurden beachtliche Anstrengungen unternommen, um den Verkehr in Bad Vöslau zu entwickeln und die Herausforderungen der Modernisierung zu bewältigen. Das untersuchte Verkehrskonzept aus dem Jahr 2017 [7] baut auf dem, im Jahr 2012 von Prof. Scheuvens ausgearbeiteten, Masterplan zur räumlichen und verkehrlichen Entwicklung der Innenstadt von Bad Vöslau auf. Die Attraktivierung und Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich Bad Vöslau ist das übergeordnete Ziel des untersuchten Verkehrskonzeptes.

Aufgrund der zentralen Lage legt das Verkehrskonzept einen Schwerpunkt auf den Schloßplatz. Die Achse Rathaus-Café Mages bietet ein erhebliches Potenzial für Veränderungen: Der Wegfall öffentlicher Parkplätze kann etwa 3.200 m^2 Fläche für neue Möglichkeiten bieten, die Aufenthaltsqualität der Besucher und die Attraktivität für Kunden zu verbessern.

In dem Konzept wurden vier Varianten zur Verkehrsberuhigung des Zentrumbereiches erarbeitet. Dabei wurden zwei Arten der Verkehrsberuhigung untersucht. Die Erste sieht eine Reduktion der Fahrbahnbreiten und baulich getrennte Radwege vor. Begegnungszonen mit Tempo 20 oder 30 werden als zweite Art der Verkehrsberuhigung untersucht. Hervorzuheben ist, dass in der Umsetzung Mischformen der Verkehrsberuhigungsarten möglich sind und gestalterische Elemente und Aspekte der Platzgestaltung nicht an eine Variante gebunden sind.

2.1.1 Variante 1: Begegnungszone nach dem Berner Modell

Die erste Variante empfiehlt eine Verkehrsberuhigung und Neugestaltung nach dem Berner Modell. Das Berner Modell erzielt dies durch Begegnungszonen. Die Hauptmerkmale des Berner Modells sind eine reduzierte Geschwindigkeit (meist 20 km/h), niveaugleiche Verkehrsflächen und durchgängige Mittelstreifen als Querungshilfe. Zudem zeichnet sich das Modell durch den Verzicht auf klassische Verkehrsregelungen (wie Ampeln oder Zebrastreifen) und eine ansprechende Gestaltung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität aus. Diese Veränderungen sollen die Sicherheit erhöhen, die gegenseitige Rücksichtnahme in den Vordergrund stellen und eine gleichberechtigte Nutzung des Verkehrsraumes gewährleisten.

Wie auch im Konzept wird für die Analyse der Umsetzung der Varianten der zu untersuchende Bereich in Abschnitte aufgeteilt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

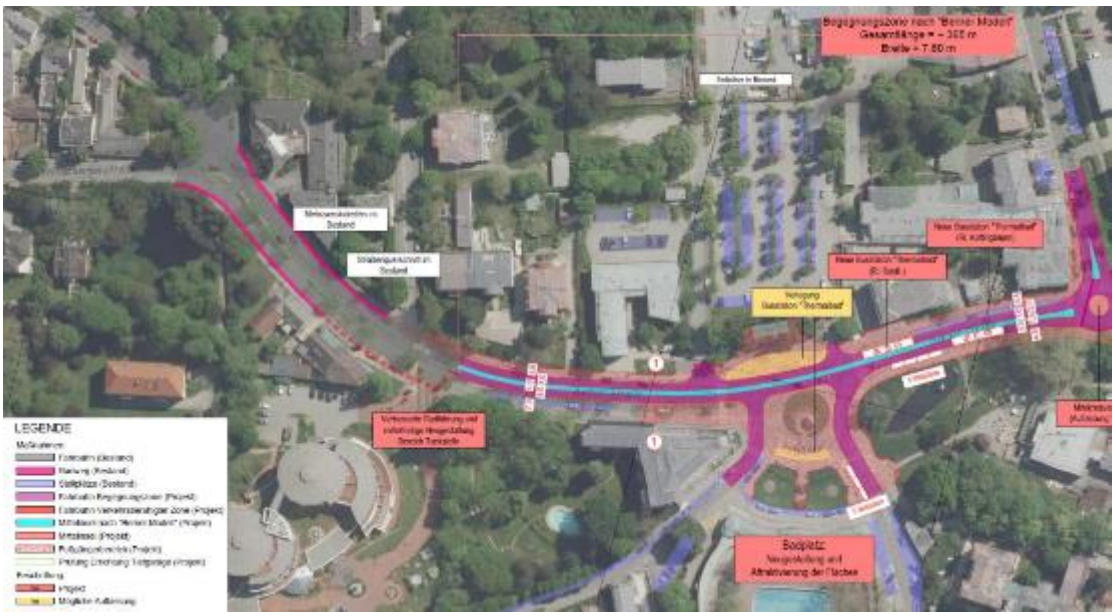

Abb. 1: Lageplan Teil 1 der Variante 1 (Ausschnitt Bereich Schlumbergerstraße → Badplatz) [7]

In dem rund 365 m langen Abschnitt wurden folgende Maßnahmen zur Umgestaltung vorgeschlagen:

3.1.1.1 Badner Straße

Tab. 3: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badner Straße, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Begegnungszone im Bereich vom Kurzentrum Bad Vöslau bis zum Schlossplatz/Kreuzung Hochstraße/Wiener Neustädter Straße. Die Begegnungszone mit einem konstanten Querschnitt und mit einer Breite von 7,80 m und folgendem Aufbau: Richtungsfahrbahnen (B = 3,00 m), Mittelstreifen (B = 1,80 m)	Nicht umgesetzt	Abb. 2
Einführung von Tempo 20 im Bereich der Begegnungszone zwischen Badplatz und Schloßplatz	Nicht umgesetzt	Abb. 2
Flächendeckende Querungsmöglichkeiten (Auflassung der bestehenden Schutzwege) → Mittelinsel für mehr Sicherheit beim Überqueren	Nicht umgesetzt	Abb. 2
Auflassung der Nebenfahrbahn der Badner Straße im Bereich vom Kurzentrum Bad Vöslau bis zum Badplatz → Neugestaltung und Attraktivierung der Fläche (Schaffung von Aufenthalts- und Grünflächen)	Nicht umgesetzt	Abb. 3
Höhengleiche Ausbildung des Straßen- und Fußgängerbereichs Badner Straße	Nicht umgesetzt	Abb. 2
Fußgängerflächen erhöhen (jetzt ca. 3.600 m^2 → auf rund 9.500 m^2)	Nicht umgesetzt	-

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb.2: Badner Straße Richtung Badplatz → keine Begegnungszone, Radwegführung → nicht baulich getrennt

Abb. 3: Badplatz → keine Auflassung der Nebenfahrbahn, keine Verlegung der Busstation.

3.1.1.2 Badplatz

Tab. 4: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badplatz, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Reduktion der Fahrbahnbreite	Nicht umgesetzt	Abb. 3
Neugestaltung und Attraktivierung des Platzes (Schaffung von Aufenthalts- und Grünflächen)	Nicht umgesetzt	Abb. 3

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Verlegung der Bushaltestellen – südlich vom Badplatz für beide Fahrtrichtungen (Kap-Haltestellen bzw. nach dem Prinzip Busschleuse)	Nicht umgesetzt	Abb. 3
Umplanung Anschluss Malfattiweg /Badner Straße	Nicht umgesetzt	Abb. 4

Abb. 4: Anschluss Malfattiweg/Badner Straße → keine Maßnahmen umgesetzt

3.1.1.3 Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße/Kernstockgasse

Tab. 5: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Auflassung der Lichtsignalanlage	Nicht umgesetzt	Abb. 5
Planung eines Minikreisverkehrst mit Durchmesser von D = 20 m (Detailprüfung der Geometrie und Umsetzbarkeit erforderlich) sowie überfahrbarer Mittelinsel (Geometrie ist durch Detailplanung festzulegen)	Nicht umgesetzt	Abb. 5
Anpassung des Straßenquerschnitts der Bahnstraße im Kreuzungsbereich	Nicht umgesetzt	Abb. 5
Umplanung des Anschlusses Kernstockgasse/Badner Straße	Nicht umgesetzt	Abb. 5
Linksabbiegestreifen in der Bahnstraße durch Mittelinsel ersetzen; als Querungshilfe für Fußgänger	Nicht umgesetzt	Abb. 6

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 5: Kreuzung Badner Straße/Bahnstraße → keine Maßnahmen umgesetzt

Abb. 6: Kreuzung Badner Straße/Bahnstraße → keine Änderungen vorgenommen

3.1.1.4 Schloßplatz – Umgestaltungsschwerpunkt des Konzeptes

Tab. 6: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Auflassung der Lichtsignalanlage	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Planung eines Kreisverkehrs mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m und einem Durchmesser von D = 28 m	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Auflassung der direkten Zufahrt zum Parkplatz vor dem Café Mages (Privatparkplätze werden über die Kernstockgasse erreichbar)	Nicht umgesetzt	Abb. 9
Reduktion der öffentlichen PKW-Stellplätze auf beiden Seiten der Badner Straße	Umgesetzt auf einer Seite	Abb. 8

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Ende der Begegnungszone beim Kreisverkehr, klare optische Trennung zwischen der Begegnungszone und der Landesstraße (Hochstraße/Wiener Neustädter Straße)	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Parkplatzanalyse → Prüfung der Möglichkeiten zur Errichtung einer Tiefgarage am Schloßplatz	umgesetzt	-

Abb. 7: Kreuzung Badner Straße/Hochstraße/Schloßplatz → keine Änderungen vorgenommen

Abb. 8: Schloßplatz → Reduktion der Parkplätze, Attraktivierung des Platzes

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 9: Schloßplatz (Westseite) – Zufahrt über Kernstockgasse und die Parkplätze wurden nicht reduziert →keine Änderungen

3.1.1.5 Wiener Neustädter Straße (B212)

Tab. 7: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Wiener Neustädter Straße, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Klare optische Trennung zwischen der Begegnungszone und der Landesstraße B212 (Hochstraße/Wiener Neustädter Straße)	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Konstante, zweispurige Straßenführung mit einer Breite von 7,00 m und einseitigem Längsparkstreifen im Bereich Hochstraße/Wiener Neustädter Straße bis Tattendorfer Straße	Umgesetzt	Abb. 10
Ersetzen der Schrägparkplätze im Bestand durch Längsparkplätze in unmittelbarer Schlossplatznähe	Nicht umgesetzt	Abb. 11
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	Nicht umgesetzt	Abb. 7

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 10: Wiener Neustädter Straße – konstante, zweispurige Straßenführung und einseitiger Längsparkstreifen

Abb. 11: Wiener Neustädter Straße – Schrägparkplätze → keine Änderungen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

2.1.2 Variante 2a/2b - Verkehrsberuhigte Zone mit/ohne Minikreisverkehr

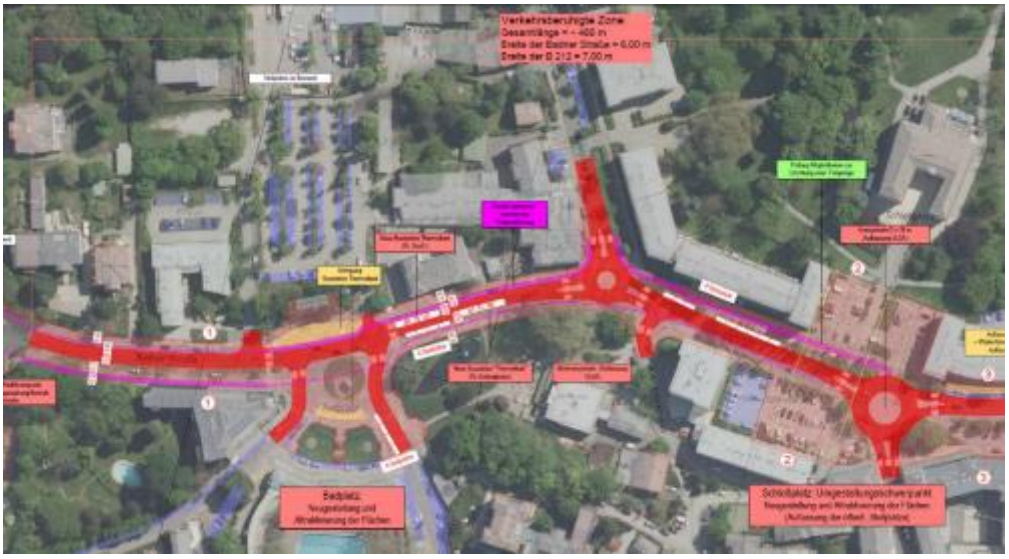

Abb. 12: Lageplan Teil 2 der Variante 2a [7]

Die Variante 2 sieht eine Umgestaltung der Badner Straße zwischen Badplatz und t nach den Prinzipien einer verkehrsberuhigten Zone vor. Der betroffene Abschnitt erstreckt sich über rund 480 Meter. Die Gemeindestraße wird im Bereich vom Kurzentrum Bad Vöslau bis zum Schloßplatz deutlich verschmälert und als zweispurige Fahrbahn mit einer konstanten Breite von 6,00 Metern ausgeführt. Um den Verkehrsraum zugunsten von Fußgängern und Radfahrern zu optimieren, entfallen gesonderte Abbiegestreifen.

Der Unterschied zwischen den Untervarianten 2a und 2b liegt in der Gestaltung der Kreuzung Badner Straße/Bahnstraße:

- **Variante 2a**: Beide Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) in diesem Abschnitt werden entfernt. Stattdessen sind – analog zu Variante 1 – ein Minikreisverkehr an der Kreuzung Badner Straße/Bahnstraße sowie ein einstreifiger Kreisverkehr am Schloßplatz vorgesehen.
- **Variante 2b**: Auch hier entfallen die beiden VLSA. Die Kreuzung Badner Straße/Bahnstraße wird jedoch in einer kompakteren und übersichtlicheren Form neugestaltet. Gesonderte Abbiegestreifen werden ebenfalls nicht vorgesehen. Am Schloßplatz entsteht ein einstreifiger Kreisverkehr. Zur Förderung einer sicheren und einheitlichen Radinfrastruktur ist ein baulich getrennter, zweispuriger Radweg geplant. [7]

3.1.1.1 Badner Straße - Verkehrsberuhigte Zone

Tab. 8: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badner Straße, Variante 2, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Verkehrsberuhigte Zone im Bereich vom Kurzentrum Bad Vöslau bis zum Schloßplatz mit einer Gesamtlänge von ca. 400m	Nicht umgesetzt	Abb. 2
Konstanter Straßenquerschnitt mit einer Breite von 6,00 m	Nicht umgesetzt	Abb. 2
Baulich getrennter, zweispuriger Radweg mit einer Breite von 2,00 m	Nicht umgesetzt	Abb. 2
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	Nicht umgesetzt	Abb. 2

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Auflassung der Nebenfahrbahn der Badner Straße im Bereich Kurzentrum Bad Vöslau → Badplatz	Nicht umgesetzt	Abb. 3

3.1.1.2 Badplatz

Tab. 9: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badplatz Variante 2, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Neugestaltung und Attraktivierung der Flächen (Schaffung von Aufenthalts- und Grünflächen).	Nicht umgesetzt	Abb. 3
Verlegung der Bushaltestellen – südlich vom Badplatz für beide Fahrtrichtungen (Kaphaltestellen)	Nicht umgesetzt	Abb. 13
Baulich getrennter, zweispuriger Radweg mit einer Breite von 2,00 m.	Nicht umgesetzt	Abb. 2, Abb. 3
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	Nicht umgesetzt	Abb. 2, Abb. 3
Umplanung des Anschlusses Malfattiweg/Badner Straße	Nicht umgesetzt	Abb. 4

Abb. 13: Badplatz – Kaphaltestelle → keine Änderungen

3.1.1.3 Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße/Kernstockgasse

Tab. 10: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße, Variante 2, Stand 2024

Maßnahme	*Variante*	*Umsetzung*	*Abbildung*
Auflassung der Verkehrslichtsignalanlage	2a	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Planung eines Minikreisverkehrs mit einem Durchmesser von D = 20 m (Detailprüfung der Geometrie und Umsetzbarkeit erforderlich) sowie einer überfahrbaren Mittelinsel	2a	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Verengung des Straßenquerschnittes der Bahnstraße im Kreuzungsbereich	2a	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Umplanung des Anschlusses Kernstockgasse/Badner Straße	2a	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	2a	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Auflassung der Verkehrslichtsignalanlage	2b	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Verengung des Straßenquerschnittes der Bahnstraße im Kreuzungsbereich	2b	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Umplanung des Anschlusses Kernstockgasse/Badner Straße	2b	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr	2b	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6

3.1.1.4 Schloßplatz – Umgestaltungsschwerpunkt des Konzeptes

Tab. 11: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz Variante 2, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Auflassung der Verkehrslichtsignalanlage	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Planung eines Kreisverkehrs mit einer Fahrbahnbreite von 7,00 m und einem Durchmesser von D = 28 m	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Auflassung der direkten Zufahrt zum Parkplatz vor dem Café Mages (Privatparkplätze werden über die Kernstockgasse erreichbar)	Nicht umgesetzt	Abb. 7, Abb. 9
Auflassung der öffentlichen PKW-Stellplätze auf beiden Seiten der Badner Straße	Umgesetzt auf einer Seite	Abb. 8, Abb. 9
Klare optische Trennung von B212/Badner Straße (Linienführung, Farbasphalt, Pflasterung etc.)	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Baulich getrennter Radweg mündet in den Kreisverkehr ein (Zufahrt Parkplatz Schloßplatz)	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Verbesserung und Attraktivierung der Querung (Achse Rathaus – Café Mages)	umgesetzt	Abb. 14

Abb. 14: Schloßplatz → Maßnahmen teilweise umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3.1.1.5 Umgestaltung Wiener Neustädter Straße (B212)

Tab. 12: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Wiener Neustädter Straße, Variante 2, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Klare optische Trennung von B212/Badner Straße (Linienführung, Farbasphalt, Pflasterung, etc.)	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Konstante, zweispurige Straßenführung mit einer Breite von 7,00 m und einem einseitigen Längsparkstreifen im Bereich Hochstraße/Wiener Neustädter Straße bis Tattendorfer Straße	umgesetzt	Abb. 10
Ersetzen der Schrägparkplätze im Bestand durch Längsparkplätze in unmittelbarer Schlossplatznähe	Nicht umgesetzt	Abb. 11
Überlegungen zur Nutzung und Neugestaltung der Potenzialflächen im Bereich Wiener Neustädter Straße 2–6 (eventuell Auflassung der Nebenfahrbahn)	Nicht umgesetzt	-
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten	Nicht umgesetzt	Abb. 7

2.1.3 Variante 3 - Verkehrsberuhigte Zone mit VLSA

Diese Variante beschreibt eine verkehrsberuhigte Zone mit einer Länge von etwa 480 Metern. In diesem Bereich bleiben die bestehenden Ampelanlagen erhalten und es wird auf die Einrichtung von Kreisverkehren verzichtet.

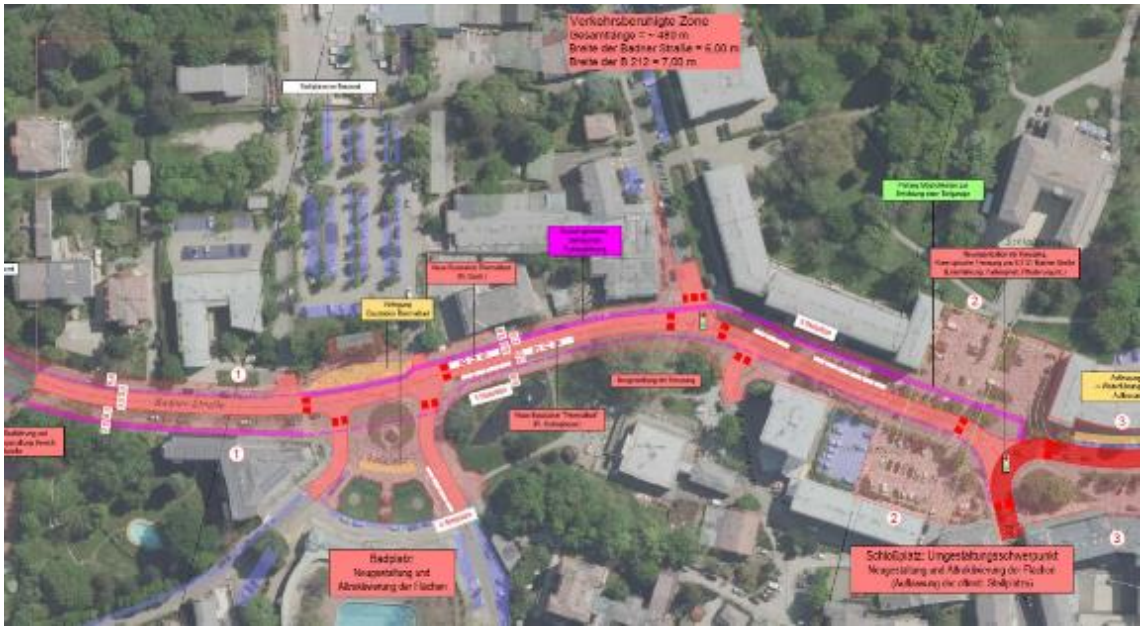

Abb. 15: Lageplan Variante 3 (Ausschnitt Bereich Badplatz → Schloßplatz) [7]

3.1.1.1 Badner Straße - Verkehrsberuhigte Zone

Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind analog zur Variante 2.

3.1.1.2 Badplatz

Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind analog zur Variante 2.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3.1.1.3 Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße/Kernstockgasse

Tab. 13: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße, Variante 3, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Auflassung der Linksabbiegespur in der Badner Straße	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6
Reduktion des Fahrbahnquerschnittes in der Bahnstraße im Kreuzungsbereich	Nicht umgesetzt	Abb. 5, Abb. 6

3.1.1.4 Schloßplatz – Umgestaltungsschwerpunkt des Konzeptes

Tab. 14: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz Variante 3, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Auflassung der Rechtsabbiegespur in die Hochstraße	Nicht umgesetzt	Abb. 7
Auflassung der direkten Zufahrt zum Parkplatz vor dem Café Mages (Privatparkplätze werden über die Kernstockgasse erreichbar)	Nicht umgesetzt	Abb. 9
Auflassung (oder Reduktion) der öffentlichen PKW-Stellplätze auf beiden Seiten der Badner Straße	Umgesetzt auf einer Seite	Abb. 8
Klare optische Trennung von B212/Badner Straße (Linienführung, Farbasphalt, Pflasterung etc.)	Nicht umgesetzt	Abb. 7 Abb. 14
Neuorganisation der Stellplätze	Umgesetzt	Abb. 8
Verbesserung und Attraktivierung der Querung (Achse Rathaus – Café Mages)	Umgesetzt	Abb. 14

3.1.1.5 Umgestaltung Wiener Neustädter Straße (B212)

Die Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung sind analog zur Variante 1.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 16: (links) Kreuzung Wiener Neustädter Straße/Tattendorfer Straße → neue Mittelinsel gegenüber Busstation

Abb. 17: (rechts) Kreuzung Wiener Neustädter Straße/Tattendorfer Straße → neue Mittelinsel gegenüber Busstation

Abb. 18: Tattendorfer Straße/Friesstraße/Bahnstraße → Aufpflasterung im Kreuzungsbereich – 30er-Zone wurde nicht gemacht

2.1.4 Analyse Maßnahmen Bad Vöslau

Wie auf den Bildern zu erkennen ist, wurde keine der vorgeschlagenen Varianten vollständig umgesetzt. Dennoch sind auch positive Veränderungen sichtbar, wie beispielsweise die Aufwertung des Schlossplatzes in Richtung Rathaus und der Wegfall der Parkplätze.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

2.2 Ober-Grafendorf

Das Strategiehandbuch zur Standortentwicklung „Unser Ober-Grafendorf gestalten“ legt das Leitbild sowie die Zielsetzungen des Standortmanagements fest und definiert Maßnahmen für kurz-, mittel- und langfristige Zeiträume. Im Zuge der Erarbeitung dieses umfassenden Programms wurde zudem eine Bürgerbefragung durchgeführt. Diese dient einerseits als Referenz für das Verkehrskonzept und erfasst andererseits weitere verkehrsrelevante Themenbereiche [8].

Im Verkehrskonzept wurden insgesamt 41 Maßnahmen vorgeschlagen, die den öffentlichen Verkehr (ÖV), den motorisierten Individualverkehr (MIV), den Radverkehr sowie den Fußgängerverkehr betreffen und in Abbildung 19 dargestellt sind. Auch die Zuständigkeiten – Gemeinde oder Land – wurden entsprechend berücksichtigt.

5 ÜBERBLICK MASSNAHMEN

Nr.	Maßnahmen	Zuständigkeiten		Prioritäten
		Gemeinde	Land	1=hoch, 2=mittelfristig, 3=langfristig
1	Gestaltung Hauptplatz gemäß Konzept zur Zentrumsentwicklung			1
2	Neugestaltung Vorplatz Gemeindeamt (im Rahmen der Zentrumsentwicklung)			1
3	Begegnungszone Adolf-Wimmer Straße (im Rahmen der Zentrumsentwicklung)			3
4	Radwegverlängerung Hauptstraße bis Pielach Brücke			1
5	Verkehrsberuhigung Bahnhofstraße (Fahrbahnverschwenkungen)			2
6	Gehtsteigverbreiterung Bahnhofstraße (zw. Bahnhof und Bahnhofallee)			1
7	Verkehrsberuhigung Austraße (Fahrbahnverschwenkungen)			2
8	Wohnstraßen Süd (Roseggergasse, Weingartgasse, Josef-Wehrer-Gasse, Grillparzergasse, Robert-Stolz-Gasse)			2
9	Wohnstraßen Nord (Irisgasse, Nelkengasse, Leopold-Kunschak-Straße, Sighartstraße, Josef-Haydn-Straße)			2
10	Radwegverbindung Hans-Herbst-Gasse/Johann Holz Straße prüfen (Grundstücksverfügbarkeit)			2
11	Radroute Austraße/Haltergasse/Marktgasse/Sportplatz (Kennzeichnung mit Sharrows)			1
12	Schutzweg Hauptstraße/Marktgasse			2
13	Querungsmöglichkeit Gemeindeamt/Schulstraße/Kirchengasse verbessern			1
14	Schutzweg Hauptstraße/Hafnergasse (Pielachbrücke)			2
15	Schutzweg Siedlungsstraße/Bahnhofplatz/Manker Straße			2
16	Gehsteig Friedhofsmauer/Manker Straße bzw. Gehsteigverbreiterung Gemeindeamt bis Bahnhofsplatz			3
17	Kennzeichnung kombinierter Geh-/ Radwege (Piktogramme) - Schulstraße und Hauptstraße			1
18	durchgehender Radweg Hauptstraße (ohne Unterbrechungen bei Ausfahrten, etc.)			1
19	Radwegverlängerung Schulstraße/Hauptstraße			1
20	Aufhebung der Radwegbenützungspflicht (für kombinierte Geh- und Radwege) - Schulstraße und Hauptstraße			1
21	Kennzeichnung Radwegüberfahrt Austraße/Raiffeisengasse			1
22	Kaphaltestellen anstatt Busbuchten			2
23	Schutzweg Schulstraße/Bahnhofstraße			1
24	Radroute Dr.Karl-Renner Straße (Kennzeichnung mit Sharrows)			2
25	Radwegüberfahrt + Umgestaltung Kreuzungsbereich Mariazeller Straße/Julius-Raab-Straße/Aquilin Hacker Straße			2
26	Schutzwege mit Radfahrüberfahrt (Hauptstraße)			1
27	Aufpflasterung Siedlungsstraße/Schubertstraße			2
28	Machbarkeit Kreisverkehr Ebersdorfer Straße/Liliengasse			3
29	Durchfahrtssperre Haltergasse (Höhe Johann Holz Straße) in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung Ebersdorfer Feld			3
30	Durchfahrtssperre Haltergasse (vor Marktgasse) in Abhängigkeit der Siedlungsentwicklung Ebersdorfer Feld			3
31	Radwegüberfahrt mit Schutzweg (Ebersdorfer Straße bei Ritzersdorfer Straße)			1
32	Radwegverbindung Manker Straße zw. Gemeindeamt und Bahnhofplatz			1
33	Kiss&Ride Schulstraße			1
34	Fahrradstraße Raiffeisengasse			2
35	Fahrradabstellanlagen (z.B. Bahnhof, Geschäfte, Haltestellen, etc.)			1
36	Ausstattung ÖV-Knoten Bahnhof			1
37	Querungsrelationen zum Bahnhof		NÖVOG	1
38	Fußgängerinfrastruktur Bahnübergang		NÖVOG	1
39	Nextbike		Nextbike	1
40	Querung/Verbindung Fridau			1
41	Parkraumbewirtschaftung			1

44

Abb. 19: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept Ober-Grafendorf 2017 [8]

Ferner wurden die im Verkehrskonzept, im Teil 3 enthaltenen „Maßnahmen“ [9], aus dem Jahr 2017, Problembereiche vor Ort eingehend analysiert. Dies ermöglicht weitere Aussagen zur Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen.

2.2.1 Fußgänger

In der Haushaltserhebung hat die Bevölkerung bestehende Problemstellen für Fußgänger benannt und Vorschläge zu deren Behebung gemacht.

3.1.1.1 Querungshilfen/Schutzwege

Die Abstände zwischen den Zebrastreifen auf der Hauptstraße sind zu weitläufig. Allein aus Sicherheitsgründen ist mindestens ein Schutzweg an der Kreuzung mit der Marktgasse notwendig. → **nicht umgesetzt**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 20: Kreuzung Hauptstraße B29 – Marktgasse (Raiffeisenbank – Erste Bank) → kein Schutzweg

Schutzweg beim Gemeindeamt, an der Einmündung der Schulstraße in die Manker Straße → **nicht umgesetzt**

Abb. 21: Kreuzung Gemeindeamt/Schulstraße → kein Schutzweg

Im Bereich der Pielachbrücke ist ein Schutzweg Hauptstraße/Hafnergasse erforderlich, um einen sicheren Übergang zu ermöglichen, welcher auch behindertengerecht auszubilden ist. → **umgesetzt**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 22: Bereich Pielachbrücke → kein Schutzweg umgesetzt. Verlängerung des Radweges

Schutzweg über die Mankerstraße beim Bahnübergang → **nicht umgesetzt**

Abb. 23: Manker Straße/Werkstättenstraße (links) → keine Querungshilfe
Abb. 24: Manker Straße – Richtung Bahnhofplatz (rechts)→ keine Querungshilfe

3.1.1.2 Querung/Verbindung Fridau

Die Verbindung des Bereichs Fridau/Neustift mit dem Zentrum ist derzeit für Fußgänger und Radfahrer unzureichend.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3.1.1.3 Gehsteigbreiten

In mehreren Abschnitten sind die Gehsteige nicht breit genug. Besonders in Bereichen mit öffentlichen Einrichtungen oder Nahversorgungsangeboten sollten ausreichend breite und ansprechende Gehwege geschaffen werden.

Schmale Gehsteige auf beiden Seiten der Manker Straße → **keine Maßnahmen umgesetzt**

Abb. 25: Manker Straße mit dem Zebrastreifen auf Friedhofshöhe → schmale Gehsteige

Schmale Gehsteige entlang der Mariazeller Straße erschweren die Nutzung für Rollstuhlfahrer → **keine Änderungen**

Abb. 26: Mariazeller Straße → schmale Gehsteige

3.1.1.4 Kennzeichnung von kombinierten Geh- und Radwegen

Im Verkehrskonzept von 2017 wurde vorgeschlagen, mehr Bodenmarkierungen für Geh- und Radwege anzubringen. Zwar wurden an einigen Stellen neue Piktogramme aufgetragen, jedoch nicht in ausreichendem Umfang. → **teilweise umgesetzt**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 27: (links) Hauptplatz → neue Piktogramme
Abb. 28: (rechts) Raiffeisengasse → neue Piktogramme

3.1.1.5 Schutzstreifen

Im Verkehrskonzept wurde empfohlen, Schutzstreifen dort anzubringen, wo keine Gehsteige vorhanden sind. Diese Empfehlung wurde nicht berücksichtigt. → **nicht umgesetzt**

3.1.1.6 Aufpflasterung im Zuge der Neugestaltung des Hauptplatzes

Der Niveauunterschied zur Fahrbahn – Erhöhung im Gestaltungsbereich – ist an die Einfahrt zum Hauptplatz auf Höhe des Gemeindeamtes zu legen [8]. Der Gestaltungsbereich sollte sich von der Schulstraße bis zur Kirche erstrecken und den Vorplatz des Gemeindeamtes einbeziehen. → **nicht umgesetzt**

Abb. 29: (links) Hauptplatz/Manker Straße → keine Maßnahmen zur Temporeduktion
Abb. 30: (rechts) Bereich Gemeindeamt → keine Maßnahmen zur Temporeduktion

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3.1.1.7 Querungsrelationen Bahnhof

Neue Querungsmöglichkeiten für Fuß- und Radverkehr wurden nicht geschaffen. Die Bahntrasse und die Gleise stellen weiterhin eine erhebliche Barriere für die Gebiete auf beiden Seiten dar.

Abb. 31: Mariazeller Bahn → keine Maßnahmen zur Querungshilfe zwischen Siedlungsgebieten und Nahversorgung/Zentrumsbereich.

3.1.1.8 Weitere allgemeine Maßnahmen

Tab. 15: Übersicht Umsetzung allgemeine Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Eigene, durchgehende und klar erkennbare Wegweisung und Markierung von Fuß- und Radwegen.	Teilweise umgesetzt	Abb. 30
Fußgänger, Rad- und öffentlicher Verkehr müssen sichtbar gemacht werden, auch in der Wegweisung/Beschilderung.	Teilweise umgesetzt	Abb. 33
Mehr Sitzmöglichkeiten im öffentlichen Raum schaffen.	Umgesetzt	Abb. 34
Bei den Schrägparkplätzen auf der Hauptstraße ist zu verhindern, dass Fahrzeuge in den Fuß- und Radweg hineinragen.	Nicht umgesetzt	Abb. 35
Benennung von Fußwegen, welche noch keinen Namen haben, durch Schulen/Schulwettbewerbe.	Keine Angabe	

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 32: Luegerpark – Bereich Pielachbrücke → neue Schilder, Verlängerung des Radweges

Abb. 33: Hauptstraße/Mariazeller Straße → Attraktivierung des Platzes (neue Sitzmöglichkeiten, neu gepflastert)

Abb. 34: Hauptstraße → keine Änderungen bei den Schrägparkplätzen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

2.2.2 Radverkehr

Im untergeordneten Straßennetz teilt sich der Radverkehr die Fahrbahn mit dem motorisierten Individualverkehr. Da hier geringere Verkehrsaufkommen und eine Tempobeschränkung auf 30 km/h vorliegen, ist eine baulich getrennte Radinfrastruktur nicht erforderlich. Stattdessen kann größtenteils durch Bodenmarkierungen eine klare Verkehrsführung geschaffen werden [8].

3.1.1.1 Schließen von Radweglücken

Tab. 16: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Verlängerung des Radweges von der Schulstraße zur Hauptstraße. Ausreichende Breiten im Falle eines kombinierten Geh- und Radweges sind sicherzustellen.	Teilweise umgesetzt	Abb. 30 (links)
Verlängerung des Radweges bis zur Pielachbrücke	Umgesetzt	Abb. 25

3.1.1.2 Aufhebung der Radwegbenützungspflicht

Die Radwegbenützungspflicht auf den kombinierten Geh- und Radwegen entlang der Manker Straße und Schulstraße sollte aufgehoben werden. Da die Gehsteige dort schmal sind, nutzen Radfahrer bereits die Fahrbahn. Die Aufhebung der Radwegbenützungspflicht ist jedoch bisher nicht erfolgt. → **keine Änderung**

Abb. 35: Schulstraße → gemeinsamer Geh- und Radweg
Abb. 36: Schulstraße → gemeinsamer Geh- und Radweg

3.1.1.3 Durchgehende Radwege

Entlang der Hauptstraße wird der Radweg an Ein- und Ausfahrten wiederholt unterbrochen („kombinierter Geh- und Radweg Anfang/Ende“). Diese Unterbrechungen zugunsten des Autoverkehrs

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

beeinträchtigen die durchgängige Führung des Fuß- und Radwegs und führen zu gefährlichen Situationen für Radfahrer.

Dieser Zustand wurde im Verkehrskonzept 2017 ausführlich beschrieben und mit Fotos dokumentiert. Bis 2024 wurden keine umfassenden Verbesserungen umgesetzt. Lediglich die Einfärbung des Fuß- und Radwegs im Querungsbereich wurde vorgenommen (siehe Abbildung 37).

Abb. 37: Hauptstraße Querungsbereich → neue Einfärbung des Fuß-Radweges

3.1.1.4 Bodenmarkierungen

Die Bodenmarkierungen für den Radverkehr wurden an mehreren Stellen besser sichtbar gemacht. Dennoch fehlen an einigen Straßen und Abschnitten weiterhin die Fahrradpiktogramme (Sharrows). **→ teilweise umgesetzt**

Abb. 38: Austraße → neue Bodenmarkierung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3.1.1.5 Weitere allgemeine Maßnahmen

Tab. 17: Übersicht Umsetzung allgemeine Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Mehrzweckstreifen & Sharrows, wo keine Radwege möglich sind (z. B. Manker Straße zwischen Schulstraße und Bahnhof)	Nicht umgesetzt	Abb. 37
Radwegweisung – Informationssystem	Umgesetzt	Abb. 38
Überdachte Fahrradabstellplätze anstelle der Autoabstellplätze in der Nähe des Schuleinganges an der Schulstraße.	Umgesetzt, wobei keine überdachten Abstellplätze	Abb. 39
Nextbike – Fahrradverleihsystem	Nicht umgesetzt	-
Radabstellmöglichkeiten an anderen Stellen – z. B. Hauptstraße neben Café	Umgesetzt	Abb. 40

Abb. 39: Schulstraße → nicht überdachte Fahrradabstellplätze

Abb. 40: Hauptstraße → neue Fahrradabstellplätze

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

2.2.3 Öffentlicher Verkehr

3.1.1.1 Maßnahmen öffentlicher Verkehr

Tab. 18: Übersicht Umsetzung Maßnahmen öffentlicher Verkehr Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Fahrradabstellanlagen im Bereich der öffentlichen Haltestellen in ausreichender Zahl (15–20 Bügel, überdacht).	Umgesetzt, nicht überdacht	Abb. 41
Ausreichende Beleuchtung	Umgesetzt	-
Gut sichtbare Fahr- und Linienpläne	Umgesetzt	-
Zeitgemäße Adaptierung des Bahnhofes einschließlich des Vorplatzes mit aktuellen Anzeigen der Abfahrtszeiten von Bahn und Bus.	Nicht umgesetzt	Abb. 42, Abb. 43
Haltestellenkaps anstelle von Busbuchten	Teilweise umgesetzt	Abb. 44

Abb. 41: Hauptplatz → neue Fahrradabstellplätze

Abb. 42: Bahnhofplatz → alte nicht überdachte Fahrradabstellplätze

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 43: Bahnhofplatz → Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurde nicht umgesetzt

Abb. 44: Hauptstraße → neue Kaphaltestelle

2.2.4 Motorisierter Individualverkehr

Das Auto nimmt in der Gemeinde weiterhin eine dominante Rolle ein. Nach wie vor gibt es für Autofahrer viele Vorteile, wie ein reichhaltiges Fahr- und Parkangebot sowie höhere Geschwindigkeiten. In diesem Zusammenhang wurden Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sowie Fahrbahnverschwenkungen oder die Einführung einer Fahrradstraße (Raiffeisengasse) in der Stadt vorgeschlagen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3.1.1.1 Maßnahmen Verkehrsberuhigung

Tab. 19: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Bahnhofstraße – Es wurden Fahrbahnverschwenkungen, wechselseitiges Parken und Gehsteigverbreiterungen vorgeschlagen.	Nicht umgesetzt	Abb. 45
Austraße – hier wurden auch Fahrbahnverschwenkungen vorgeschlagen.	Nicht umgesetzt	Abb. 46
Raiffeisengasse – hierzu wurde die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen, als auch die Einrichtung einer Begegnungszone.	Nicht umgesetzt	Abb. 47
Kiss&Ride Schulstraße.	Nicht umgesetzt	Abb. 37, Abb. 40

Abb. 45: Bahnhofstraße → keine Änderung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 46: Austraße → keine Änderungen
Abb. 47: Raiffeisengasse → keine Änderungen

2.2.5 Neugestaltung Zentrumsbereich

Der Bereich rund um die Hauptstraße, den Hauptplatz und den Kirchplatz (Abb. 44) wurde renoviert. Dabei wurden die im Verkehrskonzept 2017 vorgeschlagenen Planungsparameter berücksichtigt (Tab. 20).

Abb. 48: Neuer Zentrumsbereich für Ober-Grafendorf gemäß dem Konzept zur Zentrumsentwicklung – rot markiert.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Tab. 20: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Umgestaltung Zentrumsbereich Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*
Tempo 30 und eine darauf abgestimmte Gestaltung.	Nicht umgesetzt
Einheitliche Oberflächengestaltung (Pflasterung im Gehbereich).	Umgesetzt
Reduktion von Stellplätzen auf ein Minimum (ausschließlich Ladetätigkeit).	Umgesetzt
Einbindung der Siedlungsstraße und Mariazeller Straße.	Umgesetzt
Dr. Karl-Renner-Straße als Sackgasse (ausgenommen Radverkehr).	Nicht umgesetzt
Fahrbahn und Gehbereich niveaugleich gestalten.	Nicht umgesetzt
Haltestellenkaps anstelle von Busbuchten.	Umgesetzt
Gestaltung nach dem Prinzip „Begegnungszone“.	Nicht umgesetzt

Im Bereich der Albert-Wimmer-Straße wurden bislang keine Änderungen vorgenommen. Die Begegnungszone wurde nicht eingeführt, und die Stellplätze bleiben weiterhin bestehen.

Abb. 49: Bereich der Albert-Wimmer-Straße → keine Änderungen

2.3 Seekirchen am Wallersee

In diesem Kapitel werden die im Fachkonzept Verkehr „Seekirchen am Wallersee 2020+“ vorgeschlagenen Maßnahmen analysiert. Das Fachkonzept aus dem Jahr 2016 wurde unter Berücksichtigung der Ausgangslage und bereits vorhandener Konzepte (ISEK, 2014) sowie zukünftiger Entwicklungen evaluiert und fortgeschrieben [10].

Im Rahmen der Bestandsaufnahmen wurde die Stadt besucht und fotografisch dokumentiert.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

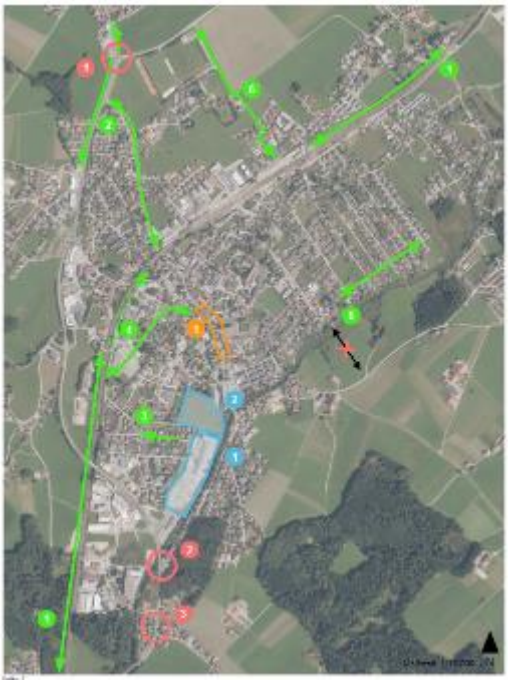

Abb. 50: Übersicht – Verortung der Maßnahmen [10]

2.3.1 Fuß- und Radverkehr

Tab. 21: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Fuß- und Radverkehr Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Bahnbegleitende Fuß- und Radwege zum Schloss Seeburg bzw. nach Eugendorf	nicht umgesetzt	Abb. 50
Fuß- und Radwege ins nördliche Erschließungsgebiet. Neue Fahrbahnteiler entlang der Landesstraße. Verkehrsberuhigung der Hauptstraße.	teilweise umgesetzt	Abb. 51, Abb. 52
Fahrradstraßen zur neuen Haltestelle „Seekirchen/Wallersee Stadt“	Umgesetzt, Fahrradführung über Martin-Helminger-Straße	Abb. 53
Fuß- und Radwegachse vom Zentrum, über das Windhager-Areal, zur neuen Bahn-Station	Baustelle	-
Uferstraße als Fuß- und Radwegachse (Fischach-Promenade)	nicht umgesetzt	Abb. 54
Fußweg vom Bahnhof über Ehgartl zum Sportzentrum	nicht umgesetzt	-

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 51: Bahnbegleitender Fuß- und Radweg → nicht umgesetzt
Abb. 52: Lückenhafte Radführung entlang Landesstraße → keine Maßnahmen umgesetzt

Abb. 53: Kreuzung Hauptstraße/Landesstraße → keine Fahrbahnanhebung, 30-Zone eingeführt
Abb. 54: Uferstraße → keine Änderungen

2.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Tab. 22: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Ober-Grafendorf, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Errichtung eines Kreisverkehrs im Bereich Obertrumer/Seekirchener Landesstraße.	Nicht umgesetzt	Abb. 55

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Umgestaltung der Kreuzung Obertrumer Landesstraße / Salzburger Straße (3 Phasen).	Umgesetzt	Abb. 56
Verkehrsberuhigung im Bereich Mühlbergsiedlung. Schutzweg mit Druckknopfampel und Fahrbahnverschwenk in Richtung Norden.	Umgesetzt	Abb. 57

Abb. 55: Kreuzung Obertrumer Landesstraße/Seekirchener Landesstraße → kein Kreisverkehr
Abb. 56: Kreuzung Obertrumer Landesstraße / Salzburger Straße → Maßnahmen umgesetzt

Abb. 57: Verkehrsverbindung im Bereich Mühlbergsiedlung → Maßnahmen umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

2.3.3 Stadtentwicklungsgebiete

Tab. 23: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Stadtentwicklungsgebiete Seekirchen am Wallersee, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Erschließungskonzept Bebauung Doll Bauhof: Die Erschließungsstraße soll mit der Max-Gandolf-Straße verbunden werden, jedoch mit einer Durchfahrtssperre (Poller) für den Pkw-Verkehr, um den Durchzugsverkehr zu verhindern. Das Entwicklungsgebiet soll über die Max-Gandolf-Straße und die Ernst-Lodron-Straße an die neue Bahnstation angebunden werden.	Umgesetzt	Abb. 58
Erschließungskonzept Stadtquartier Seekirchen: Das Entwicklungsgebiet wird über die Mathias-Bayrhamer-Straße im Norden erschlossen, mit Zufahrt zur Tiefgarage und den nördlichen Stellplätzen. Die südlichen Stellplätze und die Tiefgaragenein- und -ausfahrt sind über eine neue Erschließungsstraße erreichbar. Im Bereich der Tiefgarageneinfahrt ist eine Wendemöglichkeit vorgesehen. Eine Nord-Süd-Verbindung für Fußgänger und Radfahrer wird im östlichen Teil des Entwicklungsgebiets geschaffen. Eine öffentliche Fußgängerverbindung zwischen den Gebäuden in den Teilgebieten ist vorhanden.	Umgesetzt	Abb. 59

Abb. 58: Erschließungskonzept Bebauung Doll Bauhof → neue Wendemöglichkeit

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 59: Erschließungskonzept → neue Poller und Wendemöglichkeit

2.3.4 Straßenraumgestaltung

Die Wahrnehmung der Begegnungszone wurde verbessert und erfolgreich umgesetzt. Dazu wurden neue Piktogramme, Sitzgelegenheiten, Pflasterflächen sowie eine auffällige farbliche Gestaltung eingeführt.

Abb. 60: Begegnungszone – bessere Wahrnehmung → umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

2.4 Spittal an der Drau

Die Gemeinde hat in den vergangenen Jahren in eine umfassende Verkehrsplanung investiert, um aktuellen und zukünftigen Anforderungen gerecht zu werden. In den bisherigen Verkehrskonzepten war die Verkehrsberuhigung des Zentrums ein zentrales Ziel. Ab dem Verkehrskonzept von Em.O.Univ.Prof. Dipl.-Ing. Dr.techn. Knoflacher (1986) wurden klare Maßnahmen formuliert, wobei die Fußgängerzone stets mit Umfahrungsvarianten verknüpft war. Einzelne Maßnahmen, wie der Ausbau der Wirtschaftsbrücke mit Anbindung an die B100, wurden umgesetzt – jedoch als Teil eines Gesamtkonzeptes zur Verkehrsberuhigung.

Anhand der bei der Bestandsaufnahme, vom 05. Oktober 2024, gewonnenen Daten (Fotos) ist der aktuelle Stand der Umsetzung, der im untersuchten Verkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen, ersichtlich. Der Umsetzungsstand wird in den Tabellen 24 – 27 dargestellt.

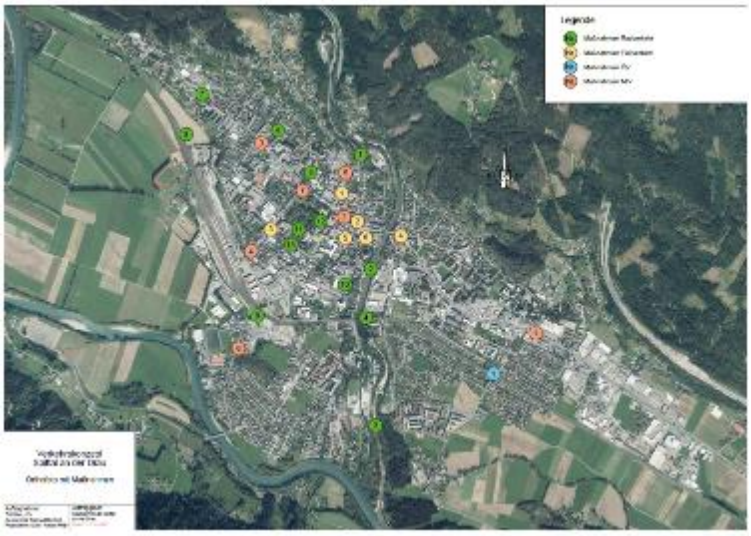

Abb. 61: Übersicht Maßnahmen Spittal an der Drau [11]

2.4.1 FußgängerInnenverkehr

Tab. 24: Übersicht Umsetzung Maßnahmen FußgängerInnenverkehr Spittal an der Drau, Stand 2024 [11]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Gehsteigverbreiterung im Bereich der Bushaltestellen, 10.-Oktober-Straße.	Nicht umgesetzt	Abb. 62
Platzgestaltung und Schaffung von Aufenthaltsflächen (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 63
Flächige Querungsmöglichkeiten im Bereich der Begegnungszone (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 63
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten durch Errichtung von Schutzwegen bzw. flächigen Querungsmöglichkeiten im Bereich der Begegnungszone (Bereich Südtiroler Platz bis zum Kreisverkehr Bahnstraße/Bismarckstraße).	Teilweise umgesetzt	Abb. 64
Gehsteigverbreiterungen und Bepflanzungen (Bereich Südtiroler Platz bis zum Kreisverkehr Bahnstraße/Bismarckstraße).	Nicht umgesetzt	Abb. 64

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Verbesserung der Querungsmöglichkeiten durch die Errichtung von Schutzwegen bzw. flächigen Querungsmöglichkeiten im Bereich der Begegnungszone (Bereich Tiroler Straße bis Liesersteggasse).	Umgesetzt	Abb. 64
Gehsteigverbreiterungen, Schaffung von Aufenthaltsflächen in der Tiroler Straße (Abschnitt Tiroler Straße bis Egarterplatz).	Umgesetzt	Abb. 66
Breitere Gehsteige bzw. Schaffung von Aufenthaltsflächen durch Reduktion der Fahrbahnbreiten (Bereich Villacher Straße/Edlinger Straße).	Umgesetzt	Abb. 67

Abb. 62: 10.-Oktober-Straße – Gehsteigverbreiterung im Bereich Bushaltestelle → nicht umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 63: Neuer Platz – Platzgestaltung, Verlegung der Bushaltestellen, Auflassung der Stellplätze → nicht umgesetzt

Abb. 64: Südtiroler Platz/Bahnhofstraße – neue Fahnbahnanhebung → teilweise umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 65: Kreisverkehr Burgplatz/Hauptplatz – Verbesserung der Querungsmöglichkeiten → umgesetzt

Abb. 66: Abschnitt Tiroler Straße bis Egarterplatz – Gehsteigverbreiterungen, Reduktion Stellplätze → umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 67: Bereich Villacher Straße/Edlinger Straße – Reduktion der Fahrbahnbreiten, flächige Querungsmöglichkeiten, Einbahnführung → Maßnahmen umgesetzt

2.4.2 Motorisierter Individualverkehr

Tab. 25: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Spittal an der Drau, Stand 2024 [11]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Aufpflasterungen und Anhebung des Fahrbahnniveaus in den Kreuzungsbereichen (10.-Oktober-Straße/Neuer Platz).	Nicht umgesetzt	Abb. 69
Kreisverkehr Neuer Platz (10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 69
Umgestaltung des Burgplatzes als Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von D = 14 m (Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Umgesetzt	Abb. 66
Errichtung einer Begegnungszone (Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 64
Auflassung der Stellplätze (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 64
Errichtung einer Begegnungszone mit Einbahnführung (Bereich Südtiroler Platz bis zum Kreisverkehr Bahnhofstraße/Bismarckstraße).	Nicht umgesetzt	Abb. 65
Verlegung der Stellplätze am nördlichen Rand der Begegnungszone als Längsstellplätze an Stelle der vorhandenen Schrägstellplätze.	Nicht umgesetzt	Abb. 65
Neugestaltung der Kreuzung Koschatstraße/Bahnhofstraße bis zum Kreisverkehr (Bahnhofstraße/Bismarckstraße) mit einer Breite der Fahrbahn von 6,50 m.	Nicht umgesetzt	Abb. 70
Kreisverkehr (Bahnhofstraße/Bismarckstraße) – Errichtung von Schutzwegen sowie Aufpflasterungen. Im Bestand überdimensioniert – eventuelle Umgestaltung als Minikreisverkehr.	Teilweise umgesetzt	Abb. 71

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Umgestaltung des Kreisverkehrs Tiroler Straße/10.-Oktober-Straße – Verbesserung der Querungsmöglichkeiten, Einbindungen.	Umgesetzt	Abb. 63
Umgestaltung der Tiroler Straße – Reduktion der Fahrbahnbreite auf eine konstante Breite = 6,50 m.	Umgesetzt	Abb. 71
Umgestaltung des Egarterplatzes (Tiroler Straße/Lutherstraße/Bahnhofstraße) als Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von D = 14 m.	Umgesetzt	Abb. 72
Umgestaltung des Burgplatzes (Tiroler Straße/Lutherstraße/Bahnhofstraße) als Minikreisverkehr mit einem Durchmesser von D = 14 m	Umgesetzt	Abb. 65
Im Bereich vom Egarterplatz bis zum Burgplatz, Hauptplatz und weiter bis Liersteggasse: Errichtung einer Begegnungszone mit konstanter Breite = 6,50 m.	Umgesetzt	Abb. 66
Errichtung einer Begegnungszone mit Breite = 6,50 m (Bereich Villacher Straße/Edinger Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 67
Edlinger Straße im Bereich von Liersteig/Edlinger Straße bis Villacher Straße – Einbahnführung sowie Reduktion der Fahrbahnbreite auf 3,50 m.	Umgesetzt	Abb. 73
Einbahnführung der Hößlgasse.	Nicht umgesetzt	-

Abb. 68: Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktoberstraße – kein Kreisverkehr → Maßnahmen nicht umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 69: Neugestaltung von Koschatstraße/Bahnhofstraße → Maßnahmen nicht umgesetzt

Abb. 70: Errichtung von Schutzwegen, Absperrungen durch Ketten sind noch vorhanden → Maßnahmen teilweise umgesetzt

Abb. 71: Reduktion der Fahrbahnbreite auf eine konstante Breite → Maßnahmen umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 72: Umgestaltung des Egarterplatzes → Maßnahmen umgesetzt

Abb. 73: Einbahnführung sowie Reduktion der Fahrbahnbreite auf 3,50 m → Maßnahmen umgesetzt

2.4.3 Radverkehr

Tab. 26: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Spittal an der Drau, Stand 2024 [11]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Errichtung eines durchgehenden, kombinierten Geh- und Radweges (Breite = 3,0 m) auf der Südseite 10.-Oktober-Straße.	Nicht umgesetzt	Abb. 74, Abb. 75
Kein Unterbrechen der Radwege bei Nebenstraßen (10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 74, Abb. 75
Weiterführung des kombinierten Geh- und Radwegs in der 10-Oktober-Straße auf die Tiroler Straße (Breite = 3,0 m) bzw. Errichtung einer verkehrssicheren Anbindung des Weges an die Oberdorfer Straße.	Umgesetzt	Abb. 76

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Ab der Kreuzung Tiroler Straße/Feldstraße bis zum Egarterplatz: Errichtung von Einrichtungsradwegen auf beiden Seiten der Tiroler Straße bzw. Bodenmarkierungen (Sharrows) durch den Parkplatz (nordwestlich vom Egarterplatz).	Umgesetzt (aber nicht durch den Parkplatz)	Abb. 70
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten durch die Errichtung von Schutzwegen (Bereich Tiroler Straße bis Liersteggasse).	Umgesetzt	Abb. 72
Kein Unterbrechen der Radwege bei Nebenstraßen (Bereich Tiroler Straße bis Liersteggasse).	Umgesetzt	Abb. 65, 66, 72
Fahrradstraße Bismarckstraße.	Nicht umgesetzt	Abb. 77
Radfahren Stadtpark	Nicht umgesetzt	-

Abb. 74: (links) 10.-Oktober-Straße, Mehrzweckstreifen und Unterbrechung der Radwege bei Nebenstraßen vorhanden → Maßnahmen nicht umgesetzt

Abb. 75: (rechts) 10.-Oktober-Straße, Mehrzweckstreifen und Unterbrechung der Radwege bei Nebenstraßen vorhanden → Maßnahmen nicht umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 76: Kreisverkehr Tiroler Straße/10. Oktober-Straße – Anbindung des Geh- und Radwegs an die Oberdorfer Straße → Maßnahmen umgesetzt

Abb. 77: Umbau Bismarckstraße zu einer Fahrradstraße → Maßnahmen nicht umgesetzt

2.4.4 Öffentlicher Verkehr

Tab. 27: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Öffentlicher Verkehr Spittal an der Drau, Stand 2024 [11]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Umgestaltung der Bushaltestellen Spittal/Drau 10.-Oktober-Straße bzw. Spittal/Drau Volksschule West als Kaphaltestellen (10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 79
Verlegung der Bushaltestellen Spittal/Drau Neuer Platz sowie Neugestaltung als Kaphaltestellen (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Abb. 63, Abb. 68

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Umgestaltung der Bushaltestellen Spittal/Drau Krankenhaus bzw. Spittal/Drau Zentrum als Kaphaltestellen (Bereich Tiroler Straße bis Liesersteggasse).	Nicht umgesetzt	Abb.79

Abb. 78: 10.-Oktober-Straße – Bushaltestelle statt Kaphaltestelle → Maßnahme nicht umgesetzt
Abb. 79: Tiroler Straße – Bushaltebucht statt Kaphaltestelle → Maßnahme nicht umgesetzt

2.5 Traiskirchen

Traiskirchen hat in den letzten Jahren eine umfassende Verkehrsplanung initiiert, um die Mobilität zu verbessern und umweltfreundlichere Verkehrsmittel zu etablieren. Die am 20. August 2024 aufgenommenen Fotos dienen als Grundlage für eine detaillierte Bewertung des Fortschrittes und weiterer potenzieller Verbesserungen. Die Stadt wird durch starke Verkehrsverbindungen geprägt, insbesondere durch Hauptverkehrsachsen wie die B17 und die nahegelegene Autobahn.

In dem zu analysierenden Konzept wurden Vorschläge für Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in verschiedenen Bereichen des Gemeindegebiets von Traiskirchen entwickelt [12].

Folgende Abschnitte bzw. Stadtbereiche wurden definiert:

1. Karl-Adlitzer-Straße (L2085 zwischen Kreisverkehr (Anschluss Wiener Straße B17) Süd (Hochmühlstraße) und Kreisverkehr Schulgasse
2. Möllersdorf/Eigenheimsiedlung
3. LKW-Durchfahrtsverbot Mühlgasse/Schulgasse zwischen Walther-von-der-Vogelweidestraße und B17
4. Maßnahmen Tribuswinkel

2.5.1 Maßnahmenanalyse Abschnitt Karl Adlitzer-Straße

Maßnahmen Bereich Karl-Adlitzer-Straße (L2085) zwischen Kreisverkehr (Anschluss Wiener Straße B17) Süd (Hochmühlstraße) und Kreisverkehr Schulgasse [12].

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Tab. 28: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Karl Adlitzer-Straße, Stand 2024 [12]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Kreuzung Wiener Straße/Joseph-Haydn-Gasse. Aufpflasterung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich mit der Nebenfahrbahn, Herstellung bzw. Verlängerung der Mittelinsel auf der B17, Gehsteigabsenkung im Bereich der Mittelinsel.	Umgesetzt	Abb. 80, Abb. 81
Kreuzung Karl-Adlitzer-Straße/Joseph-Haydn-Gasse. Aufpflasterung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich, Fahrbahnbreite = 6,5m, Gehsteigvorziehungen als Querungshilfe und zur Freihaltung der Sichtbeziehungen.	Umgesetzt	Abb. 82
Kreuzung Karl-Adlitzer-Straße/Carl-Michael-Ziehrer-Gasse. Auf-pflasterung im Bereich der Einmündung der Carl-Michael-Ziehrer-Gasse (durchgezogener Gehsteig) und Errichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe.	Nicht umgesetzt	Abb. 83
Kreuzung Karl-Adlitzer-Straße/Johann-Strauß-Straße. Aufpflasterung im Bereich der Einmündung der Johann-Strauß-Straße (durchgezogener Gehsteig) und Anpassung der Fahrbahnbreite.	Nicht umgesetzt	Abb. 84
Kreuzung Karl-Adlitzer-Straße/Josef-Berghold-Straße. Überdimensionierte Einmündung. Aufpflasterung im Bereich der Josef-Berghold-Straße (durchgezogener Gehsteig) und Anpassung der Fahrbahnbreite.	Nicht umgesetzt	Abb. 85
Querschnitt Joseph-Haydn-Gasse – zu schmale Gehsteige. Wohnstraße, Begegnungszone bzw. Angleichung von Fahrbahn- und Gehsteigniveau.	Teilweise umgesetzt	Abb. 86
Herstellen einer Querungsmöglichkeit im Bereich Joseph-Haydn-Gasse.	Umgesetzt	-
Herstellen einer Querungsmöglichkeit in der Wiener Straße.	Umgesetzt	Abb. 80, Abb. 81

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 80: Kreuzung Wiener Straße/Joseph-Haydn-Gasse → Änderungen vorgenommen
Abb. 81: Kreuzung Wiener Straße/Joseph-Haydn-Gasse → Änderungen vorgenommen

Abb. 82: Kreuzung Karl-Adlitzer-Straße/Joseph-Haydn-Gasse → Änderungen vorgenommen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 83: Kreuzung Carl-Michael-Ziehrer-Gasse/Karl-Adlitzer-Straße → Maßnahmen nicht umgesetzt
Abb. 84: Überdimensionierte Einmündung Josef-Berghold-Straße/Karl-Adlitzer-Straße → keine Änderungen vorgenommen

Abb. 85: Überdimensionierte Einmündung Josef-Berghold-Straße → keine Änderungen vorgenommen
Abb. 86: Querschnitt Joseph-Haydn-Gasse – zu schmale Gehsteige → Maßnahmen teilweise umgesetzt

2.5.2 Maßnahmenanalyse Abschnitt Möllersdorf/Eigenheimsiedlung

Um die Haltestelle der Badner Bahn zu erreichen, müssen die Bewohner der neuen Reihenhaussiedlung Rehgasse (am östlichen Rand des Siedlungsgebiets) die Guntramsdorferstraße überqueren. Aufgrund der geradlinigen Straßenführung in diesem Abschnitt kommt es zu erhöhten Fahrzeuggeschwindigkeiten. Daher wurden in diesem Bereich Maßnahmen zur Verbesserung der Querungsmöglichkeiten sowie zur Reduzierung der Geschwindigkeit vorgestellt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Tab. 29: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Möllersdorf/Eigenheimsiedlung, Stand 2024 [12]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Kreuzung Guntramsdorfer Straße/Rehgasse. Aufpflasterung der Fahrbahn im Kreuzungsbereich, Fahrbahnbreite 6,0m, Gehsteigvorziehungen als Querungshilfe und zur Freihaltung der Sichtbeziehungen anstelle von Abschrägungen der Eckgrundstücke, breite Fahrbahn, zu schmale Gehsteige, abgeschrägte Ecken.	Umgesetzt	Abb. 87, Abb. 88
Sanierung Guntramsdorfer Straße (Änderung: Fehlende Sichtbeziehung für Fußverkehr, zu breite Fahrbahn, zu schmale Gehsteige, abgeschrägte Ecken)	Nicht umgesetzt	Abb. 87, Abb. 88

Abb. 87: Kreuzung Guntramsdorfer Straße/Rehgasse – neue Fahrbahnanhebung → Maßnahme umgesetzt
Abb. 88: Kreuzung Guntramsdorfer Straße/Rehgasse – neue Fahrbahnanhebung → Maßnahme umgesetzt

2.5.3 Maßnahmenanalyse Abschnitt Tribuswinkel

In diesem Bereich war das Hauptziel der vorgeschlagenen Maßnahmen die Verkehrsberuhigung.

3.1.1.1 Abschnitt Kirchenplatz / Traiskirchner Straße bis Schlossallee (Querung Naherholungsgebiet)

Tab. 30: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Traiskirchner Straße bis Schlossallee, Stand 2024 [12]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Querungshilfe bei der Schloßallee.	Nicht umgesetzt	Abb. 89
Tempo 30 ab Bebauungsbeginn (Bahnzeile).	Nicht umgesetzt	Abb. 89

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Eventuell Begegnungszone ab Schloßallee, Torwirkung durch Bepflanzung (Ostseite der Traiskirchnerstraße) verstärken.	Nicht umgesetzt	Abb. 89
Anpassung der Fahrbahnbreite auf max. 6,5m.	Nicht umgesetzt	Abb. 89
Oberflächengestaltung, z. B. durch Farbasphalt.	Nicht umgesetzt	Abb. 89

Abb. 89: Querungshilfe bei der Schloßallee → Maßnahme nicht umgesetzt

3.1.1.2 Kirchenplatz / Bartensteinplatz bis Sängerhofgasse – (südlich)

Tab. 31: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Bartensteinplatz bis Sängerhofgasse, Stand 2024

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Querungshilfe bei der Sängerhofgasse.	Nicht ausreichend	Abb. 90
Redimensionierung der Kreuzung Bartensteinplatz/Sängerhofgasse.	Umgesetzt	Abb. 90
Tempo 30 und Begegnungszone ab Sängerhofgasse.	Umgesetzt	Abb. 90

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 90: Kreuzung Bartensteinplatz/Sängerhofgasse – neue Fahrbahnanhebung und T30 → Maßnahmen teilweise umgesetzt

3.1.1.3 Kirchenplatz / Pfarrgasse bis Bahnübergang (Josefsthaler Straße) – (nördlich)

Tab. 32: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Pfarrgasse bis Bahnübergang, Stand 2024 [12]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Sichere Querungsmöglichkeit in der Pfarrgasse beim Bahnhof.	Umgesetzt	Abb. 91
Eventuell eine Begegnungszone ab der Pfarrgasse.	Nicht umgesetzt	Abb. 91
Geringfügige Verbreiterung der Gehsteigbereiche entlang der Pfarrgasse Richtung Kirchenplatz. Anhebung des Fahrbahnniveaus vor dem Kreuzungsbereich.	Umgesetzt	Abb. 91
Engstelle im Kreuzungsbereich Pfarrgasse/Kirchenplatz. Ad-hoc-Maßnahme: Entfernung des Verkehrsschildes bzw. Montage an der Hauswand, um Lichtraum für den Fußverkehr nutzen zu können. Alternativ: Anhebung des Fahrbahnniveaus vor dem Kreuzungsbereich.	Umgesetzt	Abb. 92

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 91: Kreuzung Pfarrgasse/Bahnübergang – neue Fahrbahnanhebung → Maßnahmen teilweise umgesetzt

Abb. 92: Kreuzung Pfarrgasse/Kirchenplatz – Montage des Verkehrsschildes an der Hauswand → Maßnahmen umgesetzt

3.1.1.4 Kirchenplatz / Badener Straße bis Kindergarten Tribuswinkel – (westlich)

Tab. 33: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Badener Straße bis Kindergarten Tribuswinkel, Stand 2024 [12]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Begegnungszone in der Badener Straße nach dem Kindergarten Tribuswinkel.	Nicht umgesetzt	Abb. 93
Einbahnführung Badener Straße in Richtung Kirchenplatz.	Nicht umgesetzt	Abb. 93
Kreuzung Badener Straße/Pfarrgasse. Aufpflasterung der Fahrbahn im Kurvenbereich und Einmündung des bahntrassenbegleitenden Fuß- und Radweges.	Nicht umgesetzt – Baustelle	Abb. 94

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 93: Badener Straße – geringe Gehsteigbreite, schlechte Fußgängerinfrastruktur → Maßnahmen nicht umgesetzt

Abb. 94: Badener Straße/Pfarrgasse – keine Aufpflasterung der Fahrbahn → Maßnahmen nicht umgesetzt

3.1.1.5 Josefsthaler Straße zwischen Bahnzeile und Klubgasse

Tab. 34: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Josefsthaler Straße zwischen Bahnzeile und Klubgasse, Stand 2024 [12]

Maßnahme	*Umsetzung*	*Abbildung*
Tempo 30 ab Beginn der beidseitigen Bebauung.	Nicht umgesetzt	Abb. 95
Fahrbahn (optisch) verschmälern, z. B. Mehrzweckstreifen mit Kernfahrbahn ohne Mittellinie.	Nicht umgesetzt	Abb. 95

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Gehsteige verbreitern.	Nicht umgesetzt	Abb. 95

Abb. 95: Josefsthaler Straße → Maßnahmen nicht umgesetzt

2.6 Waidhofen an der Ybbs

Die Stadt Waidhofen an der Ybbs liegt abseits der österreichischen Hauptverkehrswege. Auf der Weyerer Straße B121 erreicht man Richtung Norden bei Amstetten nach 25 Kilometern die Westautobahn (A1). Nach Süden wird über die Ybbstalstraße B31 das Ybbstal erschlossen. Weitere gut ausgebaute Straßenverbindungen bestehen in Richtung Weyer (B121), Scheibbs (Grestner Straße B22) und Steyr.

Die Hauptziele des Verkehrskonzeptes aus dem Jahr 2014 sind, die Attraktivität des Zentrums zu steigern und wirtschaftliches Potenzial zu erschließen, um regionale Kaufkraft anzuziehen. Dazu ist es essenziell, dem Zentrum eine klare Funktion zuzuweisen und die Erreichbarkeit durch eine optimierte Parkplatzsituation und neue Haltestellen zu verbessern. Verkehrssysteme beeinflussen verschiedene Bereiche, darunter Umwelt, Wirtschaft und Soziales, und können Konflikte zwischen Beteiligten verursachen.

In dem Mobilitätskonzept werden vier Planungsbereiche definiert, welche verschiedene Stadtteile darstellen [13].

Planungsbereiche:

A. **Altstadt – Neuverteilung der Flächen** (permanent oder räumlich/zeitlich differenziert) sowie optimierte Anbindung der Altstadt an die Umgebung (speziell der Verkehrsarten des Umweltverbundes); Ziel: Verbesserung der Einkaufsqualität.
B. **Erreichbarkeiten mit dem Rad** (Problem durch Einbahnführungen), Gestaltung Pocksteinerstraße, Problembereiche im Ausbildungsverkehr – Schulen, Gestaltung Ybbsitzerstraße
C. **Ausnützen der Entlastungswirkungen durch den Citytunnel.** Aufbau von Widerständen im Fließverkehr, Geschwindigkeitsreduktionen, Gestaltung von Straßenquerschnitten etc. Ziel: nachhaltiger Verdrängungseffekt des Durchgangsverkehrs im MIV auf die Umfahrung, Verbesserungen für Verkehrsarten des Umweltverbundes (Rad, ÖPNV) sowie eine Erhöhung der Lebensqualität.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

D. **Reduktion des Durchgangsverkehrs** über Kirchenplatz, Hauptplatz (Hauptschule II) und Schmiedestraße; Verkehrsberuhigung, Aufbau von Widerständen im Fließverkehr; Ziel: Sicherheit im Schulumfeld, vorausschauende übergreifende Planung zwischen zukünftigen Siedlungstätigkeiten und Verkehr (gute Erreichbarkeit mit ÖPNV) [13].

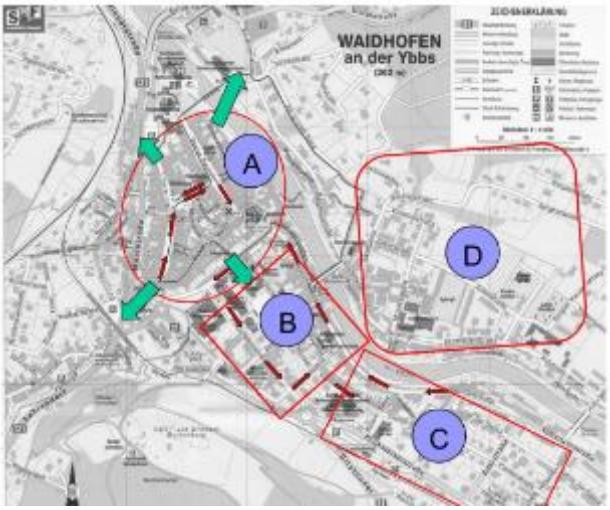

Abb. 96: Planungsbereiche Mobilitätskonzept Waidhofen an der Ybbs [13]

2.6.1 Bereich Altstadt (Bereich A)

Der Stadtplatz in Waidhofen an der Ybbs wird derzeit stark als Parkplatz genutzt, mit etwa 210 Stellplätzen. Allerdings zeigt die Analyse, dass eine bessere Organisation des ruhenden Verkehrs (z. B. Parkraummanagement) nicht ausreicht, um die Erreichbarkeit des Stadtzentrums zu verbessern. Stattdessen sollte das Zentrum durch höhere Aufenthaltsqualität attraktiver gemacht werden, um Kaufkraft in die Innenstadt zu ziehen. In dem Mobilitätskonzept wurden dafür 2 Planungsvarianten (Planfälle) vorgeschlagen [13].

3.1.1.1 Planfall 1

Das Ziel des Planfalls 1 ist die Einführung von Begegnungszonen mit direktem Zugang zu den Haltestellen. Diese Variante wurde ausgeführt.

Abb. 97: Übersicht Maßnahmen Planfall 1 Waidhofen an der Ybbs [13]

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Tab. 35: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Planfall 1 Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13]

Maßnahmen	***Umsetzung***	***Abbildung***
Einführung einer Begegnungszone am Unteren Stadtplatz Süd, angrenzend an die bestehende Fußgängerzone. Reduzierung der Stellplätze in diesem Bereich um etwa die Hälfte.	Umgesetzt (Es wurden jedoch weniger Stellplätze reduziert)	Abb. 98, Abb. 99
Einführung einer weiteren Begegnungszone am Oberen Stadtplatz Nord, wobei dort weniger Stellplätze entfernt werden als am unteren Stadtplatz.	Umgesetzt	Abb. 100, Abb. 101

Abb. 98: (links) Unterer Stadtplatz – Begegnungszone, Stellplätze wurden nicht so stark wie vorgeschlagen reduziert → Maßnahmen teilweise umgesetzt

Abb. 99: (rechts) Unterer Stadtplatz – Begegnungszone, Stellplätze wurden nicht so stark wie vorgeschlagenen reduziert → Maßnahmen teilweise umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 100: (links) Oberer Stadtplatz → Begegnungszone umgesetzt, Stellplätze wurden nicht reduziert
Abb. 101: (rechts) Oberer Stadtplatz → Begegnungszone umgesetzt, Stellplätze wurden nicht reduziert

3.1.1.2 Planfall 2

Während Planfall 1 eine schrittweise Verbesserung durch Begegnungszonen vorsieht, geht Planfall 2 einen anderen Weg mit der Einführung einer Fußgängerzone (blau markiert – Abb. 97). Eine Durchfahrtsmöglichkeit des MIV erfolgt lediglich im Einbahnsystem (siehe rote Pfeile – Abb. 97) Es sollten in Folge 51 Stellplätze reduziert werden. Bei dieser Variante wären die Zufahrtsmöglichkeiten zum Stadtplatz reduziert, was Anpassungen für den Lieferverkehr und die Parkplatznutzung erforderlich machen. Dafür wäre die Attraktivität des Stadtzentrums für den Fußgängerverkehr und den Radverkehr erheblich gesteigert.

Wie die Bestandsaufnahmen zeigen, wurde der Planfall 2 mit Stand Sommer 2024 nicht ausgeführt.

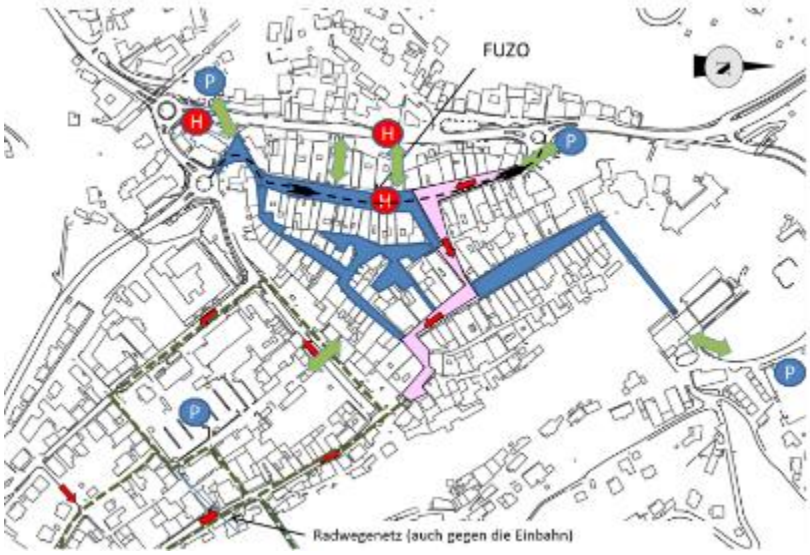

Abb. 102: Übersicht Maßnahmen Planfall 2 Waidhofen an der Ybbs [13]

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Tab. 36: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Planfall 2 Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13]

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Abbildung*
Einführung einer Fußgängerzone im Bereich „Unterer Stadtplatz – Süd“ im Anschluss an die bestehende Fußgängerzone und Zugänge zu und von den Haltestellen entlang der Mühlstraße sowie vom Parkplatz (P3) (siehe Abb. 101).	Nicht umgesetzt	Abb. 98, Abb. 99
Stufenweise Einführung einer Fußgängerzone oder Begegnungszone im Bereich „Oberer Stadtplatz – Nord“ mit direkten Zugängen zum/vom Parkplatz (P1).	Nicht umgesetzt	Abb. 100, Abb. 101
Einführung einer Begegnungszone für die Restflächen.	Umgesetzt	Abb. 103

Abb. 103: Hoher Markt – Fußgängerzone → Maßnahme umgesetzt

2.6.2 Bereich zwischen Graben und Durstgasse (Bereich B)

Im Mobilitätskonzept 2014 wurde vorgeschlagen, eine durchgehende und sichere Radwegverbindung zwischen Graben und Alpenstadion zentral über die Kapuzinergasse und Plenkerstraße zu führen. Dabei wurden bereits damals Herausforderungen wie Engstellen, gegen die Einbahn geführter Radverkehr sowie Konflikte an Kreuzungen und Einmündungen identifiziert.

3.1.1.1 Radwegachse in zentraler Lage

Tab. 37: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13]

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Abbildung*
Kreuzungsbereich Plenkerstraße/Ederstraße: Im Kreuzungsbereich ist ein gesicherter Radfahrer-/Fußgängerübergang vorzusehen.	Nicht umgesetzt	Abb. 105, Abb. 106
Kreuzungsbereich Plenkerstraße/Zelinkagasse:	Teilweise umgesetzt	Abb. 102

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Als kurzfristige Maßnahme sollte – zur Erhöhung des Aufmerksamkeitsniveaus – der Radweg farbig ausgeführt werden.		
<u>Kreuzungsbereich Kapuzinergasse/Graben:</u> Gesicherter Radwegübergang durch Texturänderung, farbige Unterscheidung, evtl. auch Aufpflasterung.	Nicht umgesetzt	Abb. 107

Abb. 104: Kreuzungsbereich Plenkerstraße/Zelinkagasse – neue Bodenmarkierung (Sharrow) → Maßnahme teilweise umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 105: (links) **Abb. 106** (rechts): Kreuzungsbereich Plenkerstraße/Ederstraße → Maßnahmen nicht umgesetzt

Abb. 107: Kreuzungsbereich Kapuzinergasse/Graben → Maßnahmen nicht umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3.1.1.2 Radwegführung gegen die Einbahn

Tab. 38: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13]

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Abbildung*
Bereich der Ybbsitzerstraße (Zeller Hochbrücke bis Ederstraße): Hier wird der Radverkehr gegen die Einbahn geführt. Eine bauliche Absenkung der Gehsteigkanten in mehreren Bereichen, insbesondere zwischen Preyslergasse und Durstgasse im Kurvenbereich, ermöglicht ein besseres Ausweichen für Radfahrer.	Teilweise umgesetzt ohne bauliche Absenkung der Gehsteigkanten.	Abb. 108, Abb. 109
Pocksteinerstraße im Bereich zwischen Zelinka-Gasse und Graben: Radwegführung gegen die Einbahn.	Nicht umgesetzt	Abb. 110

Abb. 108: (links) Bereich der Ybbsitzerstraße (Zeller Hochbrücke bis Ederstraße) → Maßnahmen umgesetzt

Abb. 109: (rechts) Bereich der Ybbsitzerstraße (Zeller Hochbrücke bis Ederstraße) → Maßnahmen umgesetzt

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 110: Kreuzung Pocksteinerstraße/Graben → Maßnahmen nicht umgesetzt

2.6.3 Bereich zwischen Durstgasse und Hammerschmiedstraße (Bereich C)

Im Mobilitätskonzept wurde vorgeschlagen, im gesamten Bereich sowohl im Hauptstraßennetz als auch im Sekundärnetz flächendeckend verkehrsberuhigende Maßnahmen umzusetzen.

Tab. 39: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Bereich C Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13]

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Abbildung*
Aufbau von Widerständen im Fließverkehr (durch flächendeckende Geschwindigkeitsreduktionen/Tempo 30, bauliche Maßnahmen).	teilweise umgesetzt	Abb. 111
Anwendung neuer Formen der Verkehrsberuhigung (z. B. Begegnungszonen).	Nicht umgesetzt	-

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 111: Durstgasse, Tempo 30 → Maßnahme umgesetzt

2.6.4 Bereich nordöstlich der Ybbs (Bereich D)

Ziel der Maßnahmen in dem Bereich D (Urltalstraße, Burgfriedstraße zur Zeller Hochbrücke und weiter über den Kirchenplatz, Hauptplatz und Schmiedestraße zur Florianistraße) ist die Verringerung des Durchgangsverkehrs. Dies soll dazu dienen, die Sicherheit insbesondere im Schulumfeld zu erhöhen. Zudem soll eine Verkehrsberuhigung im Bereich des Kirchenplatzes sowie des Hauptplatzes (Hauptschule II) erreicht werden [12].

Tab. 40: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Bereich D Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13]

Maßnahmen	***Umsetzung***	***Abbildung***
Aufbau von Widerständen im Fließverkehr.	Nicht umgesetzt	Abb. 112
Begegnungszone (Tempo 20 km/h), Neugestaltung des Bereichs.	Nicht umgesetzt	Abb. 113, 114

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Abb. 112: Schmiedestraße → Maßnahmen nicht umgesetzt

Abb. 113: (links) Vorplatz zur Volksschule und Hauptschule II, Hauptplatz → Maßnahmen nicht umgesetzt
Abb. **114**: (rechts) Vorplatz zur Volksschule und Hauptschule II, Hauptplatz → Maßnahmen nicht umgesetzt

3 Auswertung des Interviews

3.1 Analyse der gewonnen Daten Stand 2025

3.1.1 Bad Vöslau

Im Gespräch mit Interviewpartner Bad Vöslau, dem Leiter des Fachgebietes Umwelt, Verkehr und Infrastruktur, vom 06.05.2025 wurde der aktuelle Stand der Umsetzung besprochen. Einer der Hauptgründe des geringen Umsetzungsstandes der Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept liegt an der Verflechtung der Umbaumaßnahmen mit anderen Fachgebieten. Zeitgleich zur verkehrlichen

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Neugestaltung des Stadtzentrums sollen auch Maßnahmen zur Sanierung der Abwasserinfrastruktur und der Neugestaltung von Grünanlagen im selben Bereich durchgeführt werden. Des Weiteren ist die Wiener Neustädter Straße, ab dem Abschnitt Schlossplatz bis zur Kreuzung Tattendorfer Straße, Teil der Landesstraße B212 und somit in der Zuständigkeit des Landes Niederösterreich. Eine Kooperation mit dem Land für die Planung, Finanzierung und Umsetzung der Maßnahmen ist somit notwendig. Ein technischer Bericht zur Neugestaltung der Ortsdurchfahrt wurde im September 2022 durch die Stadtgemeinde Bad Vöslau und kosaplaner GmbH veröffentlicht. Grundlage für die Einreichplanung der Neugestaltung ist die vorgeschlagene Variante 2 des Verkehrskonzeptes 2017 der TU Wien. Interviewpartner Bad Vöslau erklärte, dass die Variante 1 „Berner Modell" nicht realisiert wird, da sie unter den gegebenen Verkehrsverhältnissen nicht umsetzbar sei. Im Februar 2023 wurde ein „Örtliches Fußverkehrskonzept" veröffentlicht. Diese Veröffentlichungen sind Teil des Projektes „Neues Stadtzentrum". Aus dem Gespräch ging hervor, dass am 17. April 2023 mit der Umsetzung der Maßnahmen im Bereich Schlossplatz und im September mit dem Umbau der Grünfläche „Fischerlteich" begonnen wurde. Im Herbst desselben Jahres wurde der neue Park am „Fischerlteich" eröffnet. Baubeginn der nächsten Maßnahmen im Bereich Badplatz startet voraussichtlich im Herbst 2025. In weiterer Folge werden alle weiteren Abschnitte des Projektes umgebaut.

Die in dem Verkehrskonzept Bad Vöslau 2017 vorgeschlagenen Maßnahmen wurden in dem Projekt „Neues Stadtzentrum" berücksichtigt. Neben dem Verkehrskonzept der TU Wien wurden auch das „Örtliche Fußverkehrskonzept" von Con.sens Verkehrsplanung ZT GmbH vom 24.02.2023 und auch das verkehrstechnische Gutachten von KFV-Sicherheit-Service GmbH vom Juli 2024 herangezogen.

Während des Gesprächs wurde gemeinsam der Fragenbogen ausgefüllt. Hierbei wurde der Stand der Umsetzung überarbeitet und eine Begründung zur Nicht-Umsetzung dokumentiert (Tab 42 – Tab. 44) Des Weiteren wurden die Einreichpläne vom 16.09.2022 gesichtet (Abb. 110 – Abb. 112).

3.1.1.1 Badplatz

Tab. 41: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badplatz Bad Vöslau, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Neugestaltung und Attraktivierung der Flächen (Schaffung von Aufenthalts- und Grünflächen).	Teilweise umgesetzt	Neuer Park am „Fischerlteich"
Verlegung der Bushaltestellen – südlich vom Badplatz für beide Fahrtrichtungen (Kaphaltestellen).	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des Projekts „Neues Stadtzentrum"
Baulich getrennter, zweispuriger Radweg mit einer Breite von 2,00 m (westlich vom Badplatz südseitig, östlich davon nordseitig).	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes (gemeinsamer Geh- und Radweg)
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr.	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum"
Umplanung Anschluss Malfattiweg/Badner Straße.	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

		neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“

3.1.1.2 Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße/Kernstockgasse

Tab. 42: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße Bad Vöslau, Stand 2025

Maßnahme	*Variante*	*Umsetzung*	*Grund*
Auflassung der Verkehrslichtsignalanlage.	2a	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“
Planung von Minikreisverkehr mit Durchmesser D = 20 m (Detailprüfung der Geometrie und Umsetzbarkeit erforderlich) sowie überfahrbarer Mittelinsel.	2a	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“
Verengung des Straßenquerschnittes Bahnstraße im Kreuzungsbereich.	2a	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes nein „Neues Stadtzentrum“
Umplanung Anschluss Kernstockgasse/Badner Straße.	2a	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes nein „Neues Stadtzentrum“
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten für Fußverkehr.	2a	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“

3.1.1.3 Schloßplatz – Umgestaltungsschwerpunkt des Konzeptes

Tab. 43: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz Bad Vöslau, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Auflassung der Verkehrslichtsignalanlage.	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“
Planung von Kreisverkehr mit Fahrbahnbreite von 7,00 m und Durchmesser D = 28 m.	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Auflassung der direkten Zufahrt zum Parkplatz vor Café Mages (Privatparkplätze durch die Kernstockgasse erreichbar).	Nicht umgesetzt	Ist nicht relevant – geänderte Prioritäten
Auflassung der öffentlichen PKW-Stellplätze auf beiden Seiten der Badner Straße.	Umgesetzt auf einer Seite	Im Zuge der Neugestaltung Schlossplatz realisiert
Klare optische Trennung der B212/Badner Straße (Linienführung, Farbasphalt, Pflasterung etc.).	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“
Baulich getrennter Radweg, welcher in den Kreisverkehr mündet (Zufahrt Parkplatz Schloßplatz).	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“

3.1.1.4 Umgestaltung Wiener Neustädter Straße (B212)

Tab. 44: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Umgestaltung Wiener Neustädter Straße Bad Vöslau, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	
Klare optische Trennung der B212/Badner Straße (Linienführung, Farbasphalt, Pflasterung, etc.).	Nicht umgesetzt	Nicht relevant – geänderte Prioritäten
Ersetzen der Schrägparkplätze im Bestand durch Längsparkplätze in unmittelbarer Schlossplatznähe.	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“
Überlegungen zur Nutzung und Neugestaltung der Potenzialflächen im Bereich Wiener Neustädter Straße 2–6 (eventuell Auflassung der Nebenfahrbahn).	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten.	Nicht umgesetzt	Umsetzung im Zuge des neuen Projektes „Neues Stadtzentrum“

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 115: Einreichplan Bad Vöslau – Foto 1

Abb. 116: Einreichplan Bad Vöslau – Foto 2

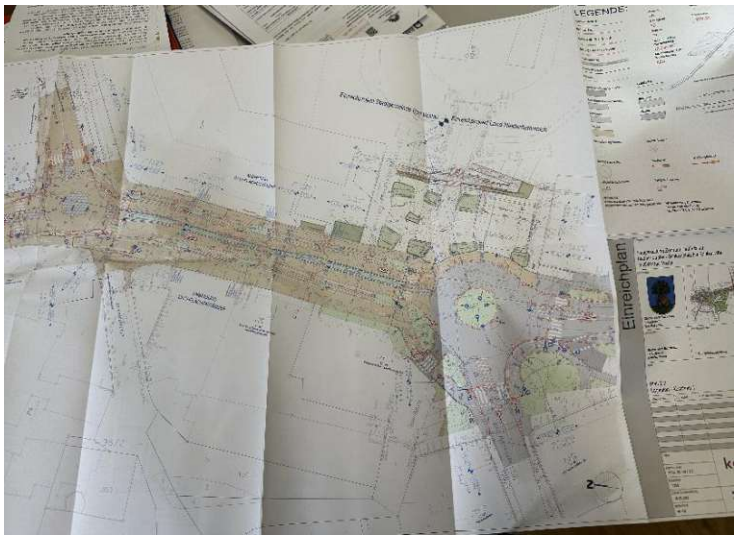

Abb. 117: Einreichplan Bad Vöslau – Foto 3

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3.1.2 Ober-Grafendorf

Der erste schriftliche Kontakt mit der Gemeinde Ober-Grafendorf fand am 06.03.2025 statt. Die Mitarbeiterin A der Abteilung für Raumplanung und Gemeindeentwicklung, informierte über den aktuellen Umsetzungsstand der Maßnahmen aus dem Verkehrskonzept 2017, Teil 3: „Maßnahmen". Einige Maßnahmen wurden von der Mitarbeiterin A Ober-Grafendorf als „nicht geplant" gekennzeichnet. Zu diesen Punkten wurden jedoch keine weiteren Erläuterungen gegeben.

Um die Gründe für die Nichtumsetzung der als „nicht geplant" eingestuften Maßnahmen zu ermitteln, wurde am 03.06.2025 ein Interview mit dem Bürgermeister, Interviewpartner Ober-Grafendorf, geführt.

Auf Basis der bereits gewonnenen Informationen wurde ein Fragebogen für die Gemeinde Ober-Grafendorf erstellt (siehe Anhang 1). Dieser konzentriert sich auf jene Maßnahmen, die entweder als „nicht geplant" angegeben oder in Abweichung zu den ursprünglichen Bestandsaufnahmen stehen.

Die daraus gewonnenen Feststellungen zu den jeweiligen Gründen sind in weiteren Tabellen dargestellt.

3.1.1.1 Fußgänger

Tab. 45: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Fußgänger Ober-Grafendorf, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Kreuzung Hauptstraße B29 – Marktgasse (Raiffeisenbank – Erste Bank) → Einführung eines Schutzweges	Nicht umgesetzt	Geplant. Schwierig in der Umsetzung, da es sich um eine Landesstraße handelt.
Schutzweg beim Gemeindeamt an der Einmündung der Schulstraße in die Manker Straße.	Nicht umgesetzt	Land lässt es nicht zu. Querungsmöglichkeiten wurden verbessert, die Parkplätze wurden entfernt und der Straßenquerschnitt wurde verschmälert.
Schutzweg über die Mankerstraße beim Bahnübergang.	Nicht umgesetzt	Es handelt sich hier um eine Bundesstraße. Wird im Zuge der Sanierung des Bahnhofplatzes umgesetzt.
Niveauunterschied zur Fahrbahn – Erhöhung im Gestaltungsbereich – ist an die Einfahrt zum Hauptplatz auf Höhe des Gemeindeamtes zu legen.	Nicht umgesetzt	Keine Angaben

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3.1.1.2 Weitere allgemeine Maßnahmen

Tab. 46: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Bei den Schrägparkplätzen auf der Hauptstraße ist zu verhindern, dass Fahrzeuge in den Fuß- und Radweg hineinragen.	Nicht umgesetzt	Maßnahme wurde abgelehnt.

3.1.1.3 Radverkehr

Tab. 47: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Ober-Grafendorf, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Nextbike – Fahrradverleihsystem	Nicht umgesetzt	Aus finanziellen Gründen kommt die Maßnahme nicht zur Umsetzung.
Radroute Dr. Karl-Renner-Straße - Kennzeichnung mit Sharrows	Nicht umgesetzt	Dort ist eine Beruhigungszone geplant.
Radroute Austraße/Haltergasse/Marktgasse/Sportplatz - Kennzeichnung mit Sharrows	Teilweise umgesetzt	Wird noch ausgeführt.

3.1.1.4 Öffentlicher Verkehr

Tab. 48: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Öffentlicher Verkehr Ober-Grafendorf, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Zeitgemäße Adaptierung des Bahnhofes, einschließlich des Bahnhofsvorplatzes, mit aktuellen Anzeigen der Abfahrtszeiten von Bahn und Bus.	nicht umgesetzt	Einreichprojekt ist vorhanden. Die Ausführung verzögert sich wegen finanzieller Gründe.

3.1.1.5 Motorisierter Individualverkehr

Tab. 49: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Ober-Grafendorf, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Bahnhofstraße – wurden Fahrbahnverschwenkungen, wechselseitiges Parken und Gehsteigverbreiterungen vorgeschlagen.	nicht umgesetzt	In diesem Bereich ist die 30-Zone eingeführt, zusätzliche Maßnahmen sind nicht notwendig.
Austraße – wurden die Fahrbahnverschwenkungen vorgeschlagen.	nicht umgesetzt	In diesem Bereich ist die 30-Zone eingeführt, zusätzliche Maßnahmen sind nicht notwendig.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Raiffeisengasse – hierzu wurde die Einrichtung einer Fahrradstraße empfohlen. Auch die Einrichtung einer Begegnungszone.	nicht umgesetzt	Wird de facto als Fahrradstraße genutzt. Einbahnstraße mit 30 km/h Verkehrsschild wird in Kürze installiert.
Kiss&Ride Schulstraße	nicht umgesetzt	Wurde in einer Testphase eingeführt und von den Eltern weder genutzt noch unterstützt.

3.1.1.6 Neugestaltung Zentrumsbereich

Tab. 50: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Neugestaltung Zentrumsbereich Ober-Grafendorf, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Tempo 30 und darauf abgestimmte Gestaltung.	nicht umgesetzt	Keine Angaben
Dr. Karl-Renner-Straße als Sackgasse (ausgenommen Radverkehr).	nicht umgesetzt	Keine Angaben
Fahrbahn und Gehbereich niveaugleich gestalten	nicht umgesetzt	Umsetzung weiterhin vorgesehen, Ausführung zu späterem Zeitpunkt.
Gestaltung nach dem Prinzip „Begegnungszone“	Nicht umgesetzt	Geplant. Schwierig in der Umsetzung, da durch den Zentrumbereich die Bundesstraße und die Landestraße verlaufen (B29 und L5006)

3.1.3 Seekirchen am Wallersee

Im Rahmen der Nachuntersuchung bestehender Verkehrskonzepte wurde am 26.05.2025 ein Interview mit dem Seekirchener Vizebürgermeister, Interviewpartner A Seekirchen am Wallersee, und Interviewpartner B Seekirchen am Wallersee vom Bauamt, zuständig für infrastrukturelle Angelegenheiten, durchgeführt.

Die Gemeinde Seekirchen zeigt in den letzten Jahren eine positive Bevölkerungsentwicklung **Abb. 114.**

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

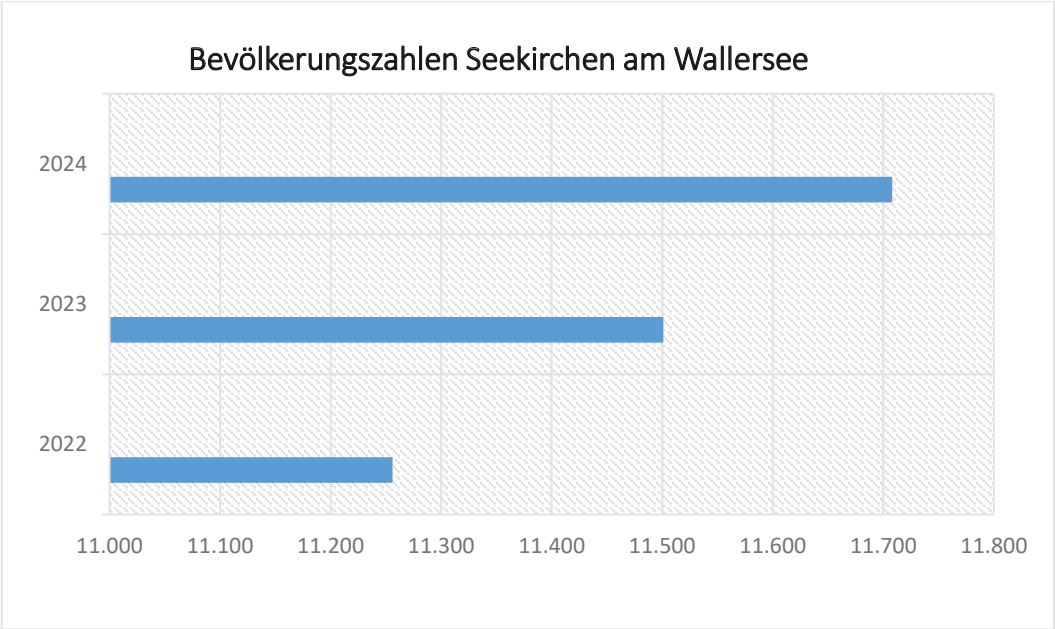

Abb. 118: Bevölkerungszahlen Seekirchen am Wallersee [14]

In diesem Zusammenhang wurden insbesondere in den letzten fünf Jahren zahlreiche verkehrsrelevante Maßnahmen umgesetzt. Ein wichtiges Projekt war die Inbetriebnahme der neuen, barrierefrei gestalteten S-Bahn-Station „Bahnhof Seekirchen Stadt" im Süden des Bezirkszentrums. Ergänzend dazu wurde eine Park&Ride-Anlage, die insgesamt 160 PKW-Stellplätze, 100 überdachte Fahrradabstellplätze sowie 20 Stellplätze für Mopeds umfasst, errichtet. Somit wird ein attraktives Angebot zum Umstieg auf den öffentlichen Verkehr in der Salzburger Außenzone gewährleistet. [15]

Die Tabellen Tab. 51 – Tab. 52 wurden während des Gespräches mit Interviewpartner A und Interviewpartner B ergänzt sowie die ausgeführten, nicht ausgeführten und in Planung befindlichen Maßnahmen besprochen.

3.1.1.1 Fuß- und Radverkehr

Tab. 51: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Fuß- und Radverkehr Seekirchen am Wallersee, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Bahnbegleitende Fuß- und Radwege zum Schloss Seeburg bzw. nach Eugendorf.	nicht umgesetzt	Verhandlungen mit ÖBB – neue Lärmschutzwand wird errichtet
Fuß- und Radwege ins nördliche Erschließungsgebiet. Neue Fahrbahnteiler entlang der Landesstraße. Verkehrsberuhigung der Hauptstraße.	teilweise umgesetzt	Abgelehnt seitens Land
Fuß- und Radwegachse vom Zentrum über das Windhager-Areal zur neuen Bahn-Station	Nicht umgesetzt	Es fehlt die politische Mehrheit, um die Einbahnregelung einzuführen und dadurch Platz für Geh- und Radwege zu schaffen.
Fuß- und Radweg vom Bahnhof über Ehgartl zum Sportzentrum.	nicht umgesetzt	Gefälle ist zu steil – ist nicht umsetzbar.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

3.1.1.1 Motorisierter Individualverkehr

Tab. 52: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Seekirchen am Wallersee, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Errichtung eines Kreisverkehrs Obertrumer/Seekirchener Landesstraße.	nicht umgesetzt	Verhandlungen mit dem Land laufen, verschiedene Zuständigkeiten

3.1.2 Spittal an der Drau

Nach Rücksprache mit Interviewpartner Spittal an der Drau, Abteilungsleiter der Abteilung 4 – Hochbau, Stadtentwicklung, kommunale Betriebe, am 06.05.2025, wurde aufgrund terminlicher Einschränkungen darauf verzichtet, ein persönliches Gespräch zu vereinbaren. Stattdessen wurde ein Fragebogen erstellt und von Interviewpartner Spittal an der Drau ausgefüllt.

Die Maßnahmen im Fragebogen sind nach Verkehrsarten gegliedert. Der Aufbau des Fragebogens orientiert sich an der Struktur des Verkehrskonzepts Spittal an der Drau – Teil 3. Bei Maßnahmen, die als „nicht umgesetzt“ oder „teilweise umgesetzt“ angegeben wurden, hat Interviewpartner Spittal an der Drau in der Spalte „Grund“ die jeweiligen Ursachen, für die bislang fehlende oder nur teilweise erfolgte Umsetzung erläutert. Außerdem wurde festgehalten, ob eine künftige Umsetzung dieser Maßnahmen weiterhin geplant ist.

Die Auswertung des Fragebogens mit den entsprechenden Kommentaren ist in den Tab. 53 – Tab. 56 dargestellt.

3.1.2.1 FußgängerInnenverkehr

Tab. 53: Übersicht Umsetzung Maßnahmen FußgängerInnenverkehr Spittal an der Drau, Stand 2025

Vorgeschlagene Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Gehsteigverbreiterung im Bereich der Bushaltestellen, 10.-Oktober-Straße.	Nicht umgesetzt	Derzeit kein Einreichprojekt vorhanden.
Platzgestaltung und Schaffung von Aufenthaltsflächen (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße)	Nicht umgesetzt	Derzeit wird am überregionalen Radweg in der Lieser-Schlucht gearbeitet – diese Maßnahme wird als Anschlussprojekt danach realisiert.
Flächige Querungsmöglichkeiten im Bereich der Begegnungszone (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße)	Nicht umgesetzt	Die Verkehrsbehörde stimmt der Einrichtung einer Begegnungszone aufgrund der hohen Verkehrsbelastung nicht zu.
Verbesserung der Querungsmöglichkeiten durch Errichtung von Schutzwegen bzw. flächigen Querungsmöglich-	Teilweise umgesetzt	Keine Angaben

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

keiten im Bereich der Begegnungszone (Bereich Südtiroler Platz bis zum Kreisverkehr Bahnhofstraße/Bismarckstraße)		
Gehsteigverbreiterungen und Bepflanzung (Bereich Südtiroler Platz bis zum Kreisverkehr Bahnhofstraße/Bismarckstraße)	Nicht umgesetzt	Umgestaltung nach Radweg Lieser-Schlucht und Infrastrukturerneuerung

3.1.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Tab. 54: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Spittal an der Drau, Stand 2025

Vorgeschlagene Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Aufpflasterungen und Anhebung des Fahrbahnniveaus in den Kreuzungsbereichen (10.-Oktober-Straße/Neuer Platz).	Nicht umgesetzt	Von der Verkehrsbehörde wird einer Begegnungszone in Folge der hohen Verkehrsbelastung nicht zugestimmt.
Kreisverkehr Neuer Platz (10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Die Umgestaltung erfolgt nach Fertigstellung des Projekts „Radweg Lieser-Schlucht“.
Errichtung einer Begegnungszone (Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Von der Verkehrsbehörde wird einer Begegnungszone in Folge der hohen Verkehrsbelastung nicht zugestimmt.
Auflassung der Stellplätze (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße).	Nicht umgesetzt	Der Entfall von Parkplätzen im Zentrum wird kritisch beurteilt und nicht umgesetzt.
Errichtung einer Begegnungszone mit Einbahnführung (Bereich Südtiroler Platz bis zum Kreisverkehr Bahnhofstraße/Bismarckstraße).	Nicht umgesetzt	Mehrzweckstreifen wurden umgesetzt. Begegnungszone wird nicht eingeführt.
Verlegung der Stellplätze am nördlichen Rand der Begegnungszone als Längsstellplätze statt Schrägstellplätze.	Nicht umgesetzt	Derzeit wurde diese Maßnahme abgelehnt.
Neugestaltung von Koschatstraße/Bahnhofstraße bis zum Kreisverkehr (Bahnhofstraße/Bismarckstraße) mit einer Breite der Fahrbahn von 6,50 m.	Nicht umgesetzt	Derzeit wurde diese Maßnahme abgelehnt.
Errichtung einer Begegnungszone mit Breite = 6,50 m (Bereich Villacher Straße/Edinger Straße).	Nicht umgesetzt	Ist abhängig von der Umsetzung des Bauprojektes am „Gösserareal“.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Einbahnführung der Hößlgasse.	Nicht umgesetzt	Ist abhängig von der Umsetzung des Bauprojektes am „Gösserareal“.

3.1.2.3 Radverkehr

Tab. 55: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Spittal an der Drau, Stand 2025

Vorgeschlagene Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Errichtung eines durchgehenden, kombinierten Geh- und Radweges (Breite = 3,0 m) auf der Südseite der Straße (10.-Oktober-Straße)	Nicht umgesetzt	Entfall der Parkplätze wird kritisch beurteilt.
Kein Unterbrechen der Radwege bei Nebenstraßen (10.-Oktober-Straße)	Nicht umgesetzt	Verkehrsbehörde beurteilt infolge der fehlenden Sichtweiten diese Maßnahme kritisch.
Ab der Kreuzung Tiroler Straße/Feldstraße bis zum Egarterplatz: Errichtung eines Einrichtungsradweges auf beiden Seiten der Tiroler Straße bzw. Bodenmarkierungen (Sharrows) durch den Parkplatz (nordwestlich vom Egarterplatz)	Teilweise umgesetzt	Keine Angaben
Fahrradstraße Bismarckstraße	Nicht umgesetzt	Wird vom politischen Entscheidungsträger nicht mehr gewünscht.
Radfahren Stadtpark	Nicht umgesetzt	Wird vom politischen Entscheidungsträger nicht mehr gewünscht.

3.1.2.4 Öffentlicher Verkehr

Tab. 56: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Öffentlicher Verkehr Spittal an der Drau, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Umgestaltung der Bushaltestellen Spittal/Drau 10.-Oktober-Straße bzw. Spittal/Drau Volksschule West als Kaphaltestellen (10.-Oktober-Straße)	Nicht umgesetzt	Derzeit offen. Auch von Infrastrukturprojekten abhängig. Budgetthema.
Verlegung der Bushaltestellen Spittal/Drau Neuer Platz sowie Neugestaltung als Kaphaltestellen (Bereich Burgplatz bis zur Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktober-Straße)	Nicht umgesetzt	Derzeit offen. Auch von Infrastrukturprojekten abhängig. Budgetthema.
Umgestaltung der Bushaltestellen Spittal/Drau Krankenhaus bzw. Spittal/Drau Zentrum **als Kaphaltestellen** (Bereich Tiroler Straße bis Liesersteggasse)	Nicht umgesetzt	Derzeit offen. Auch von Infrastrukturprojekten abhängig. Budgetthema.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3.1.4 Traiskirchen

Das Interview mit der Interviewpartnerin Traiskirchen von der Abteilung Energie, Ökologie & nachhaltige Stadtentwicklung der Gemeinde Traiskirchen fand am 16.05.2025 statt.

Im Gespräch wurde der Umsetzungsstand der vorgeschlagenen Maßnahmen besprochen. Dabei ist anzumerken, dass die Interviewpartnerin Traiskirchen ihre Tätigkeit in der genannten Abteilung erst seit 2022 ausübt und daher nicht alle Details zu den Hintergründen der Umsetzung einzelner Maßnahmen kennt.

Dennoch konnten aus dem Interview nützliche Informationen gewonnen werden. Die zusammengefassten Gründe und Erläuterungen sind in den folgenden Tabellen (Tab. 57–Tab. 62) dargestellt.

3.1.1.1 Maßnahmenanalyse Abschnitt Karl Adlitzer-Straße

Tab. 57: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Karl Adlitzer-Straße Traiskirchen, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Kreuzung Karl Adlitzer-Straße/Carl Michael Ziehrer-Gasse. Aufpflasterung im Bereich der Einmündung der Carl Michael Ziehrer-Gasse (durchgezogener Gehsteig) und Errichtung einer Mittelinsel als Querungshilfe.	Nicht umgesetzt	Aus Kostengründen nicht umgesetzt.
Kreuzung Karl Adlitzer-Straße/Johann Strauß-Straße. Aufpflasterung im Bereich der Einmündung der Johann Strauß-Straße (durchgezogener Gehsteig) und Anpassung der Fahrbahnbreite.	Nicht umgesetzt	Aus Kostengründen nicht umgesetzt.
Kreuzung Karl Adlitzer-Straße/Josef Berghold-Straße. Überdimensionierte Einmündung. Aufpflasterung im Bereich der Josef-Berghold-Straße (durchgezogener Gehsteig) und Anpassung der Fahrbahnbreite.	Nicht umgesetzt	In Diskussion. Wird nicht als Priorität gesehen.
Querschnitt Joseph Haydn-Gasse - zu schmale Gehsteige. Wohnstraße, Begegnungszone bzw. Angleichung von Fahrbahn- und Gehsteigniveau.	Teilweise umgesetzt	Keine Angaben

3.1.1.2 Maßnahmenanalyse Abschnitt Möllersdorf/Eigenheimsiedlung

Tab. 58: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Möllersdorf/Eigenheimsiedlung Traiskirchen, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Guntramsdorfer Straße: Fehlende Sichtbeziehung für Fußverkehr, zu breite Fahrbahn, zu schmale Gehsteige, abgeschrägte Ecken	Nicht umgesetzt	Wird nicht ausgeführt – nur Fahrbahnanhebung und Markierungen aufgebracht.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3.1.1.3 Abschnitt Kirchenplatz / Traiskirchner Straße bis Schlossallee (Querung Naherholungsgebiet)

Tab. 59: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Kirchenplatz/Traiskirchner Straße Traiskirchen, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Querungshilfe bei der Schloßallee/Traiskirchner Straße.	Nicht umgesetzt	Traiskirchner Straße ist eine Landesstraße.
Tempo 30 ab Bebauungsbeginn (Bahnzeile).	Nicht umgesetzt	Kein Tempo 30 auf der Landesstraßen
Eventuell eine Begegnungszone ab Schloßallee, Torwirkung durch Bepflanzung (Ostseite der Traiskirchnerstraße) verstärken.	Nicht umgesetzt	Landesstraße – Begegnungszone ist nicht möglich
Anpassung der Fahrbahnbreite auf max. 6,5 m.	Nicht umgesetzt	Die Umsetzung der Maßnahme läuft.
Oberflächengestaltung, z. B. durch Farbasphalt.	Nicht umgesetzt	Nicht gewünscht

3.1.1.4 Kirchenplatz / Pfarrgasse bis Bahnübergang (Josefsthaler Straße) - (nördlich)

Tab. 60: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Kirchenplatz/Pfarrgasse Traiskirchen, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Eventuell eine Begegnungszone ab der Pfarrgasse.	Nicht umgesetzt	Landesstraße – Begegnungszone ist nicht möglich

3.1.1.5 Kirchenplatz / Badener Straße bis Kindergarten Tribuswinkel – (westlich)

Tab. 61: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Kirchenplatz/Badener Straße Traiskirchen, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Begegnungszone Badener Straße nach dem Kindergarten Tribuswinkel	Nicht umgesetzt	Landesstraße – Begegnungszone ist nicht möglich
Einbahnführung Badener Straße Richtung Kirchenplatz	Nicht umgesetzt	Nicht genug Budget – Maßnahme wird verschoben.
Badener Straße / Pfarrgasse. Aufpflasterung der Fahrbahn im Kurvenbereich	Nicht umgesetzt	Umgesetzt – Stand 2025

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

3.1.1.6 Josefsthaler Straße zwischen Bahnzeile und Klubgasse

Tab. 62: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Josefsthaler Straße Traiskirchen, Stand 2025

Maßnahme	*Umsetzung*	*Grund*
Tempo 30 ab Beginn der beidseitigen Bebauung.	Nicht umgesetzt	Landesstraße
Fahrbahn (optisch) verschmälern, z.B. Mehrzweckstreifen mit Kernfahrbahn ohne Mittellinie.	Nicht umgesetzt	Landesstraße
Gehsteige verbreitern.	Nicht umgesetzt	Landesstraße

3.1.5 Waidhofen an der Ybbs

Am 19.05.2025 fand ein Interview mit dem Bürgermeister, Interviewpartner Waidhofen an der Ybbs, statt. In diesem Gespräch wurden sämtliche vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die Gründe für deren Nichtumsetzung ausführlich erörtert. Das Mobilitätskonzept Waidhofen an der Ybbs 2014 war dem Bürgermeister hervorragend bekannt, was darauf schließen lässt, dass sich die verkehrsrelevanten Rahmenbedingungen aus dem Verkehrskonzept seither kaum verändert haben.

In der Innenstadt wurde eine Begegnungszone eingeführt. Auf die Variante „Planfall 1 – Fußgängerzone in der Innenstadt“ wurde verzichtet. Da es außerhalb der Stadt kein Einkaufszentrum gibt, ist es entscheidend, den Kundinnen und Kunden der Geschäfte und Büros ausreichend Stellplätze zur Verfügung zu stellen. Obwohl keine Fußgängerzone umgesetzt wurde, konnten die Stellplätze dort, wo es möglich war, reduziert werden. An diesen Stellen wurden die Stadtmöblierungen zu Verbesserung des Aufenthaltsraumes umgesetzt. Zudem wurden die Bushaltestellen in der Stadt vergrößert.

Die innerstädtischen Radwegachsen wurden untersucht, mit dem Ziel, die Radwegeverbindungen zu den umliegenden Ortschaften auszubauen. Eine entsprechende Planung für den Ausbau der Radwege in den Ortschaften sowie in der Stadt Waidhofen an der Ybbs liegt bereits vor.

Die Ergebnisse des Gesprächs sind in den folgenden Tabellen (Tab. 63 – Tab. 67) zusammengefasst.

3.1.1.1 Bereich Altstadt -Planfall 2

Tab. 63: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Altstadt Planfall 2 Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Einführung einer Fußgängerzone im Bereich „Unterer Stadtplatz - Süd“ im Anschluss an die bestehende Fußgängerzone und Zugänge zu den/von den Haltestellen entlang der Mühlstraße sowie vom Parkplatz (P3) (siehe Abb.101).	Nicht umgesetzt	Diese Maßnahme bringt keine Verbesserung. Die Stellplätze wurden jedoch reduziert.
Stufenweise Einführung einer Fußgängerzone oder Begegnungszone im Bereich „Oberer Stadtplatz – Nord“ mit direkten Zugängen zu/vom Parkplatz (P1).	Nicht umgesetzt	Die Einführung einer Fußgängerzone wurde abgelehnt, da negative Auswirkun-

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

		gen auf das Einkaufsverhalten befürchtet werden.

3.1.1.2 Bereich zwischen Graben und Durstgasse

Radwegachse in zentraler Lage

Tab. 64: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Kreuzungsbereich Plenkerstraße/Ederstraße: Im Kreuzungsbereich ist ein gesicherter Radfahrer-/Fußgängerübergang vorzusehen.	Nicht umgesetzt	Ein gesicherter Rad- und Fußweg ist in Planung, da in diesem Bereich künftig ein neuer Wohnblock entstehen soll
Kreuzungsbereich Kapuzinergasse/Graben: Gesicherter Radwegübergang durch Texturänderung, farbige Unterscheidung, evtl. auch Aufpflasterung.	Nicht umgesetzt	Der offizielle Radweg verläuft nicht dort, sondern über Ybbsitzerstraße. An dieser Kreuzung wird der gesicherter Radwegüberfahrt nicht notwendig.

Radwegführung gegen die Einbahn

Tab. 65: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Pocksteinerstraße im Bereich zwischen Zelinka-Gasse und Graben: Radwegführung gegen die Einbahn.	Nicht umgesetzt	Kein Bedarf. Andere Radwege werden benutzt.

3.1.1.3 Bereich zwischen Durstgasse und Hammerschmiedstraße

Tab. 66: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Durstgasse Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Aufbau von Widerständen im Fließverkehr (durch flächendeckende Geschwindigkeitsreduktionen/Tempo 30, Bauliche Maßnahmen).	teilweise umgesetzt	Ein Teil von der Plenkerstraße vor dem Schulzentrum wurde nach StVO 1960 [16] als Schulstraße definiert.
Anwendung neuer Formen der Verkehrsberuhigung (z.B. Begegnungszonen)	Nicht umgesetzt	Kein Bedarf, da es sich um einen nicht stark frequentierten Bereich handelt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

		Hier wurde bereits eine 30er-Zone eingeführt.

3.1.1.4 Bereich nordöstlich der Ybbs

Zwischen der Sandgasse, Moysesstraße und der Pfarrgasse liegt ein Entwicklungsgebiet (Abb. 119). Dort ist der Bau einer polytechnischen Schule sowie ein neuer Wohnblock mit Tiefgarage vorgesehen. Im Rahmen des zweiten Workshops des Architektenwettbewerbs Ende Januar 2025 wurden elf Projekte vorgestellt (siehe Abb.120) [17]. Der Bürgermeister äußerte, dass die Einreichplanung im Sommer 2025 fertiggestellt wurde und sich jetzt im Genehmigungsprozess befindet. Das ZT-Büro Rosinak & Partner GesmbH erstellte außerdem eine Studie zur Umwandlung des Kirchenplatzes und des Hauptplatzes in eine Begegnungszone. Die Umsetzung dieser Maßnahme soll erst nach der Fertigstellung des Wohnblocks und der Polytechnischen Schule erfolgen, da zuvor die neuen verkehrlichen Ausgangsdaten (Frequenzen) erhoben und analysiert werden müssen.

Vor der Umsetzung des Großprojekts wurde an die Verkehrsberuhigung in diesem Bereich gedacht. Deswegen wurde in der Burgfriedstraße die „Französische Einbahn“ eingeführt. Die Regelung ist ausschließlich durch das Verkehrszeichen ‚Einfahrt verboten‘ beim Torbogen neben der Zeller Kirche gekennzeichnet, jedoch nicht durch ein zusätzliches Einbahn-Schild. Dadurch ist die Einfahrt in den Abschnitt untersagt, das Befahren innerhalb des Bereichs jedoch weiterhin in beide Fahrtrichtungen zulässig. Das Verkehrszeichen „Einfahrt verboten“ ist durch eine Zusatztafel „ausgenommen Radfahrer“ ergänzt, um eine durchgehende Radweganbindung, besonders in Richtung Ybbstalradweg, zu schaffen. [18]

Abb. 119: Entwicklungsgebiet Waidhofen an der Ybbs – rot markiert.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

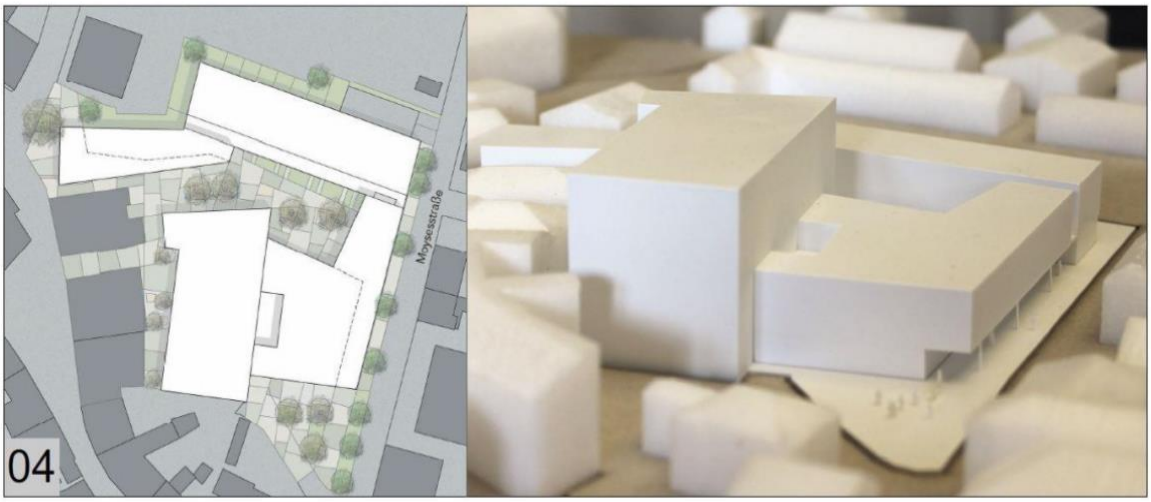

Abb. 120: Beispielprojekt für den Architekturwettbewerb – Architekturbüro HALLE 1 [17]

Tab. 67: Übersicht Umsetzung Maßnahmen nordöstlich der Ybbs, Stand 2025

Maßnahmen	*Umsetzung*	*Grund*
Aufbau von Widerständen im Fließverkehr – Burgfriedstraße bis zur Pfarrgasse	umgesetzt	Einführung einer „französischen Einbahn“
Begegnungszone (Tempo 20), Neugestaltung des Bereichs Kirchenplatz bis zum Hauptplatz, Hauptschule II.	Nicht umgesetzt	Änderungen erfolgen erst nach der Umsetzung des Großprojektes. Die Einführung einer Begegnungszone bleibt weiterhin als vorrangiges Ziel.

4 Diskussion

4.1 Erfolgsanalyse der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen

Dieses Kapitel enthält eine systematische Auswertung der Ergebnisse der Maßnahmenumsetzung nach Gemeinden. Die Absicht ist es, den Umsetzungsgrad und den Umfang der empfohlenen Verkehrskonzepte nachvollziehbar zu präsentieren. Für jede Gemeinde wird dabei untersucht, wie viele der geplanten Maßnahmen tatsächlich umgesetzt wurden und in welchem Maß die formulierten Zielsetzungen erreicht werden konnten. Diese detaillierte Analyse ermöglicht es, nicht nur den Fortschritt in den einzelnen Gemeinden zu bewerten, sondern auch eine Basis für künftige Vergleiche unter den analysierten Gemeinden zu schaffen.

Außerdem erfolgt eine Zusammenfassung der häufigsten und der wesentlichen Gründe, warum die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht umgesetzt wurden. Auch diese Analyse erfolgt gemeindespezifisch, wodurch ersichtlich wird, welche Faktoren in den jeweiligen Kontexten hemmend wirkten – wie zum Beispiel finanzielle, organisatorische oder rechtliche Hürden, fehlende Akzeptanz oder geänderte Rahmenbedingungen. So entsteht ein differenziertes Bild, das sowohl den Erfolg als auch die Herausforderungen bei der Umsetzung zeigt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

4.1.1 Bad Vöslau

In der Gemeinde Bad Vöslau wurden von den 64 in dem Verkehrskonzept 2017 vorgeschlagenen Maßnahmen nur 6 vollständig oder teilweise umgesetzt (siehe Abbildung 121). Der Umsetzungsgrad des Konzeptes Stand Sommer 2025 beträgt 9%.

Der Umsetzungsgrad des Verkehrskonzepts ist bislang gering, weil viele der vorgeschlagenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Realisierung des Projekts „Neues Stadtzentrum“ stehen. Ab dem Herbst 2025 ist die Umsetzung dieses Projekts in mehreren Etappen geplant. Der derzeit geringe Umsetzungserfolg des Verkehrskonzeptes ist darauf zurückzuführen, dass in dieser Arbeit nur der Zeitraum bis zum Sommer 2025 betrachtet wird.

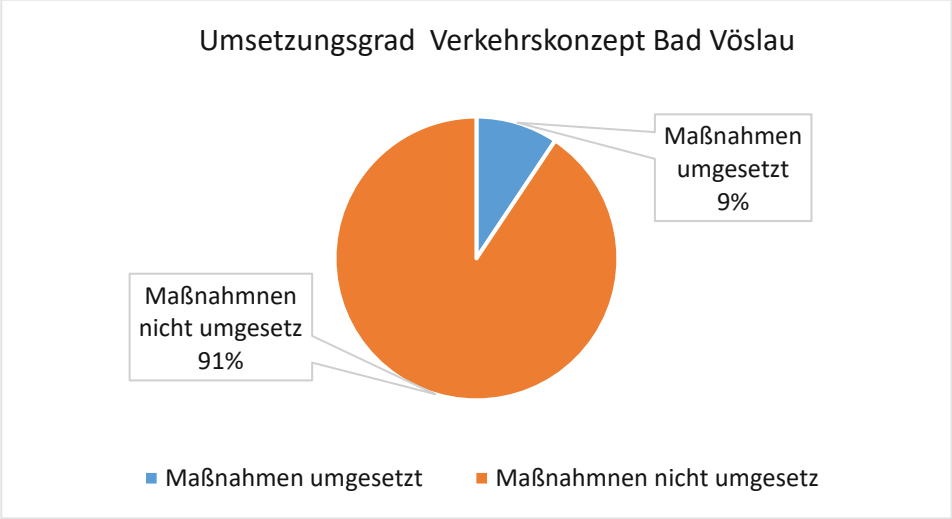

Abb. 121: Erfolgsanalyse Bad Vöslau

Die häufigsten Gründe für die Nichtumsetzung der Maßnahmen in Bad Vöslau laut den Auswertungen in Kapitel 3.1.1 sind im untenstehenden Diagramm (Abb. 122) dargestellt.

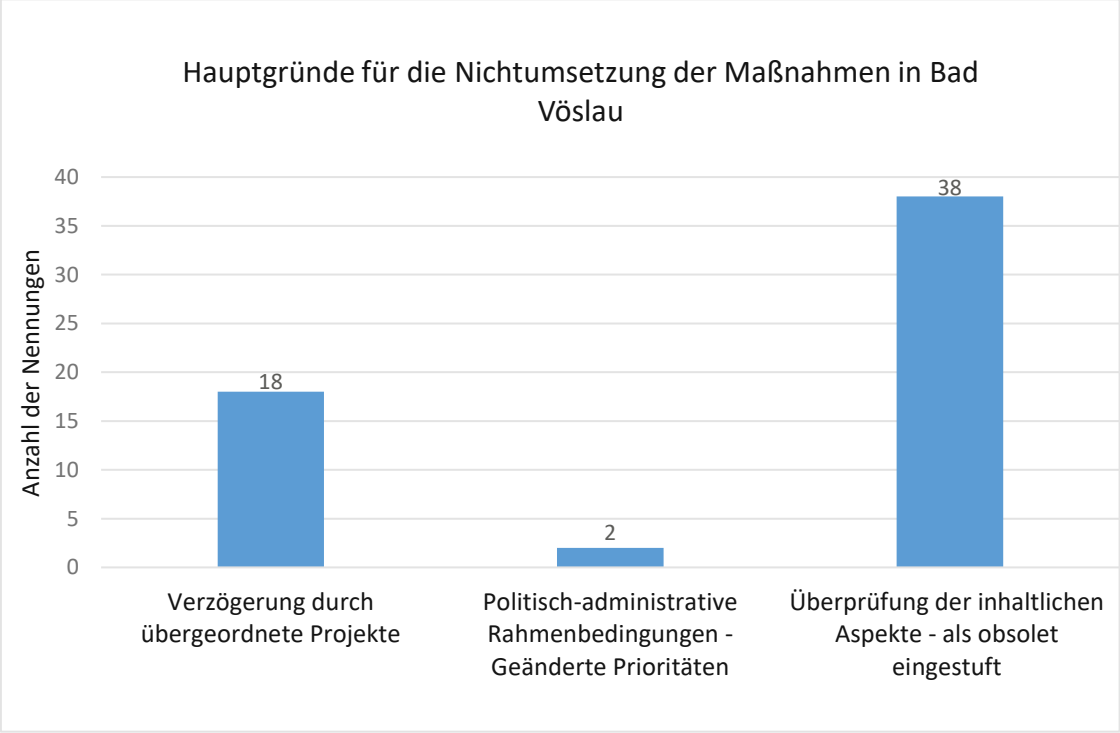

Abb. 122: Hauptgründe Bad Vöslau

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

4.1.2 Ober-Grafendorf

Bis 2025 wurden von den insgesamt 41 im Verkehrskonzept vorgeschlagenen Maßnahmen 25 umgesetzt, während 16 noch ausstehen **Abb.123**. Dies stellt einen aktuellen Umsetzungsgrad von 61 % dar.

Die Gemeinde hat sich in den letzten Jahren deutlich weiterentwickelt, was auch durch die bereits umgesetzten Maßnahmen sichtbar wird. Trotzdem gibt es unterschiedliche Gründe für die bislang nicht umgesetzten Projekte. Einerseits ist die Gemeinde, laut dem Bürgermeister, finanziell angespannt, weshalb es für bestimmte Maßnahmen an den notwendigen Mitteln mangelt. Des Weiteren verlaufen auch eine Bundesstraße und eine Landesstraße durch das Gebiet der Gemeinde. Die Umsetzung bestimmter Maßnahmen gestaltet sich schwieriger, da Gemeinden keinen direkten Einfluss auf diese Straßen haben und keine eigenständige Entscheidungsbefugnis besitzen. Weitere Gründe sind eine Neubewertung bestimmter Maßnahmen, die inzwischen als nicht mehr notwendig angesehen werden, sowie Projekte, die zum Zeitpunkt des Interviews bisher nicht umgesetzt waren, deren Umsetzung jedoch weiterhin geplant ist.

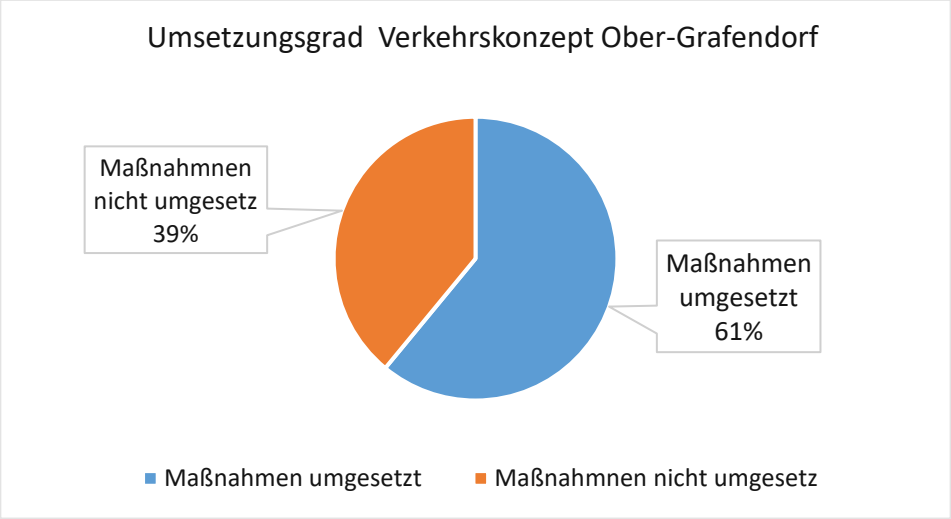

Abb. 123: Erfolgsanalyse Ober-Grafendorf

Die häufigsten Gründe für die Nichtumsetzung der Maßnahmen laut den Interviewauswertungen (siehe Kapitel 3.1.2) sind im untenstehenden Diagramm **Abb. 124** dargestellt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

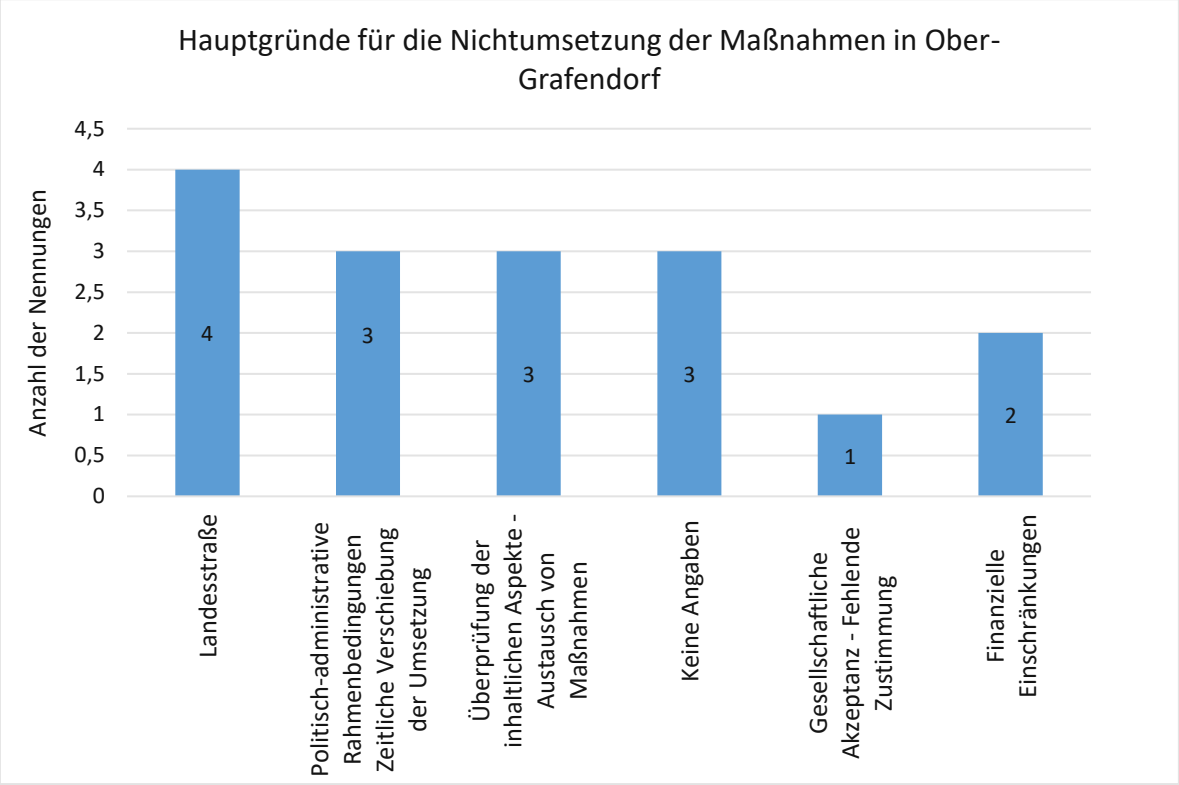

Abb. 124: Hauptgründe Ober-Grafendorf

4.1.3 Seekirchen am Wallersee

Rund 75 % der Maßnahmen, die im Fachkonzept Verkehr (April 2020) festgelegt wurden, sind bisher umgesetzt worden **Abb.125**. Die Stadt Seekirchen am Wallersee hat einen hohen Umsetzungsgrad und zeigt deutliche Fortschritte in der Weiterentwicklung. Noch sind vier der zwölf Maßnahmen nicht umgesetzt.

Die Daten, die während der Interviews gesammelt wurden, zeigen, dass die bedeutendsten Hindernisse für die Umsetzung der geplanten Maßnahmen außerhalb des unmittelbaren Handlungsspielraums der Gemeinde liegen. Die Gründe für die meisten Verzögerungen oder Nicht-Umsetzungen sind externe Abhängigkeiten von Partnerinstitutionen (z. B. ÖBB, Land) und unterschiedliche Zuständigkeiten. Zudem wurde deutlich, dass teilweise die politische Mehrheit für notwendige Entscheidungen fehlt und in einzelnen Fällen auch technische Rahmenbedingungen (z. B. topografische Einschränkungen) die Umsetzung verhindern.

Es lässt sich zusammenfassen, dass externe Verhandlungen, politische Rahmenbedingungen und Fragen zur technischen Machbarkeit die Hauptursachen für die Nicht-Umsetzung sind.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

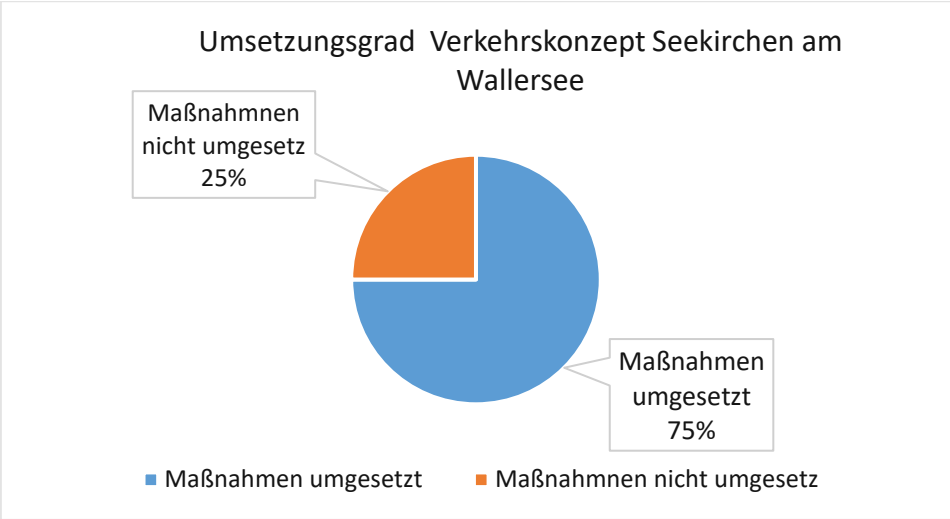

Abb. 125: Erfolgsanalyse Seekirchen am Wallersee

Die häufigsten Gründe für die Nichtumsetzung der Maßnahmen laut den Interviewauswertungen (siehe Kapitel 3.1.3) sind im untenstehenden Diagramm **Abb. 126** dargestellt.

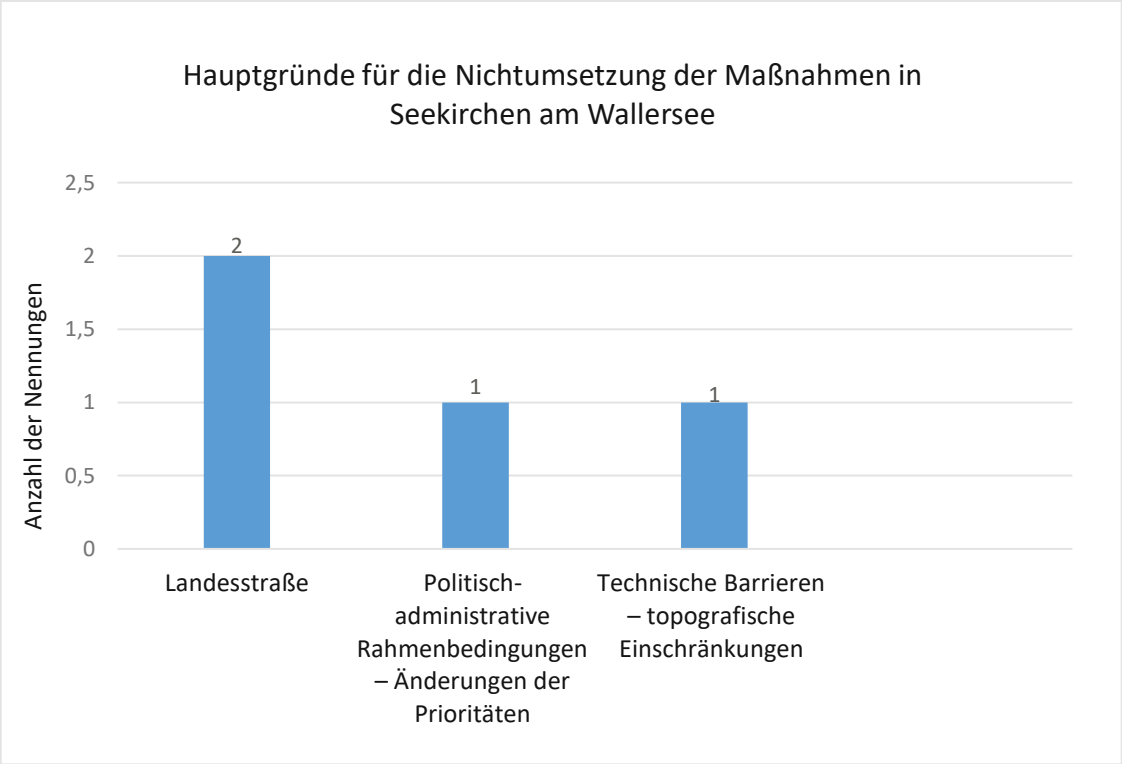

Abb. 126: Hauptgründe Seekirchen am Wallersee

4.1.4 Spittal an der Drau

Von den insgesamt 36 im Verkehrskonzept vorgesehenen Maßnahmen wurden 16 bereits umgesetzt **Abb.127**. Die verbleibenden 20 Maßnahmen sind mit Stand Sommer 2025 noch offen. Daraus ergibt sich ein Umsetzungsgrad von 44 %.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

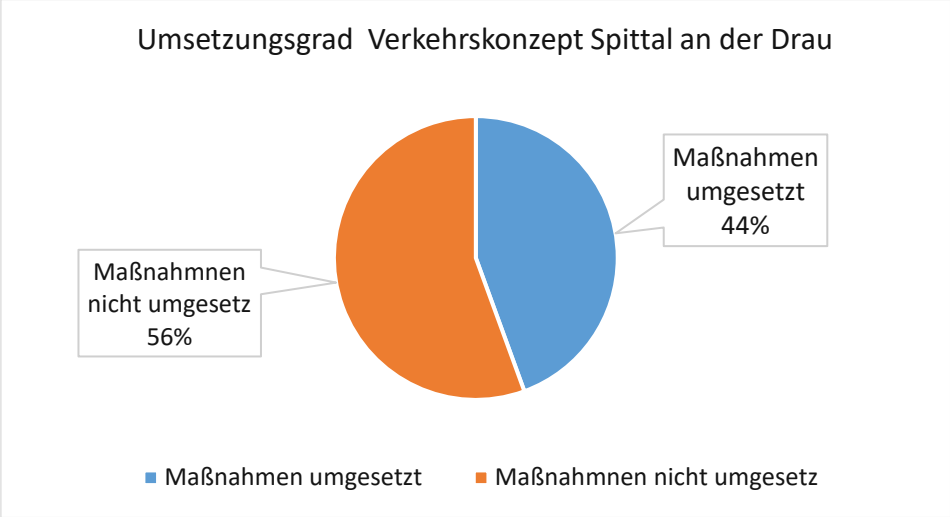

Abb. 127: Erfolgsanalyse Spittal an der Drau

Die gewonnenen Daten zeigen, dass die bislang nicht oder nur teilweise umgesetzten Maßnahmen verschiedene Ursachen haben. Ein wesentlicher Aspekt ist die Abhängigkeiten von übergeordneten Projekten, was dazu führt, dass einzelne Vorhaben zugunsten größerer Infrastrukturmaßnahmen verschoben oder mit deren Umsetzung verknüpft wurden. Außerdem sind behördliche Vorgaben von Bedeutung, die bestimmte Maßnahmen wegen der verkehrlichen Situation nicht genehmigen. Darüber hinaus zeigt sich, dass sich politische Prioritäten im Laufe der Zeit verändert haben und dadurch einzelne Maßnahmen nicht weiterverfolgt wurden. Finanzielle und organisatorische Einschränkungen stellen ein weiteres bedeutendes Hemmnis dar, insbesondere im Bereich der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.

Es kann zusammenfassend festgestellt werden, dass externe Abhängigkeiten, regulatorische Vorgaben, politische Entscheidungen und budgetäre Rahmenbedingungen die Hauptursachen für die Nichtumsetzung der Maßnahmen in Spittal an der Drau sind.

Die häufigsten Gründe für die Nichtumsetzung der Maßnahmen laut den Interviewauswertungen Spittal an der Drau (siehe Kapitel 3.1.4) sind im untenstehenden Diagramm **Abb. 128** dargestellt.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

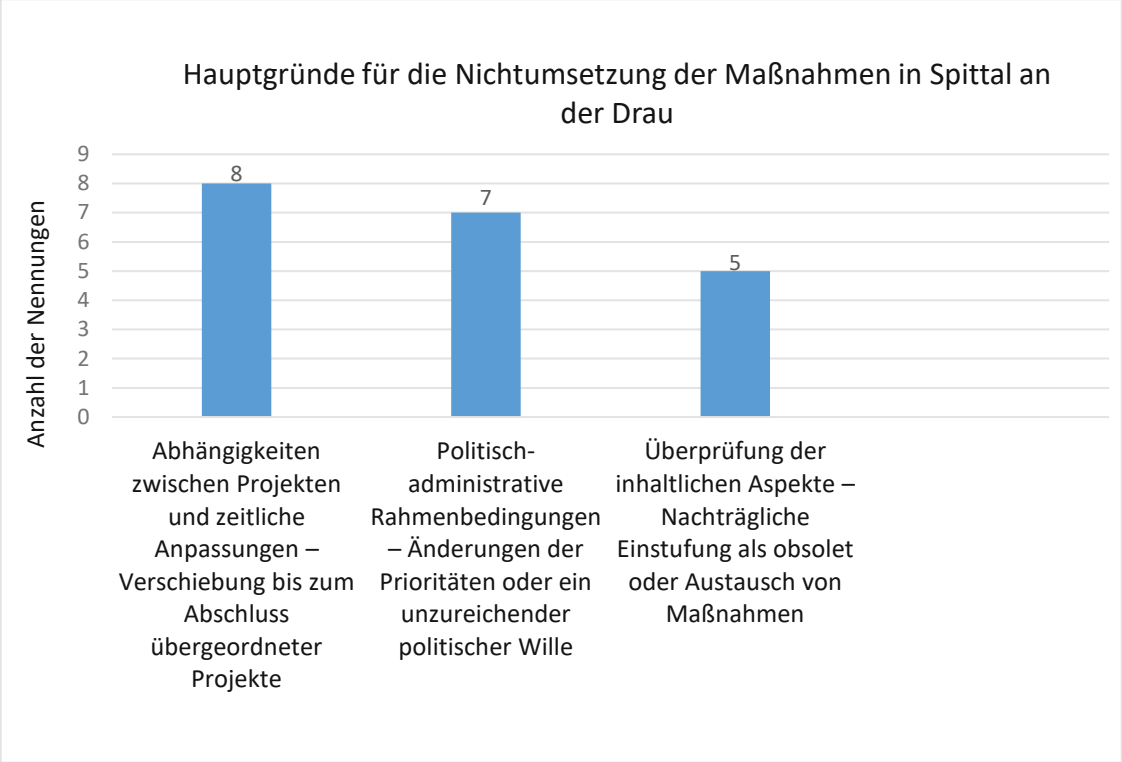

Abb. 128: Hauptgründe Spittal an der Drau

4.1.5 Traiskirchen

Auf Grundlage der Bestandsanalyse sowie der durchgeführten Interviews konnte festgestellt werden, dass 11 von insgesamt 28 Maßnahmen realisiert wurden **Abb.129**. Dies entspricht einem Umsetzungsgrad von 39 %

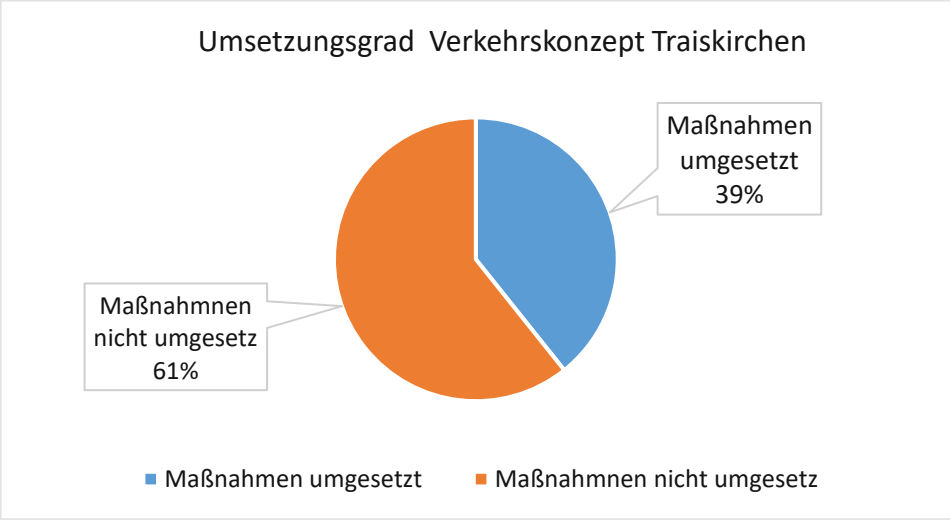

Abb. 129: Erfolgsanalyse Traiskirchen

Aus den ausgewerteten Daten geht hervor, dass viele Maßnahmen bisher nicht realisiert wurden. Die Gründe dafür können hauptsächlich drei Hauptkategorien zugeordnet werden. Rechtliche und institutionelle Rahmenbedingungen wirken am häufigsten hemmend. Weil viele der betroffenen Straßen Landesstraßen sind, hat die Gemeinde nicht das Entscheidungsrecht. Dies verhinderte vor allem die Umsetzung von Initiativen wie Begegnungs- oder Tempo-30-Zonen. Einen weiteren bedeutenden Grund bilden finanzielle Einschränkungen, die dazu geführt haben, dass geplante Maßnahmen verschoben oder aufgegeben wurden. Auch politische Priorisierungen haben

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

einen Einfluss: Bestimmte Projekte werden nicht als vorrangig angesehen oder gelten als nicht mehr erwünscht.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Nicht-Umsetzung der Maßnahmen in Traiskirchen vor allem auf fehlende Zuständigkeiten bei Landesstraßen, finanzielle Rahmenbedingungen und politische Entscheidungen zurückzuführen ist.

Die häufigsten Gründe für die Nichtumsetzung der Maßnahmen laut den Interviewauswertungen (siehe Kapitel 3.1.5) sind im untenstehenden Diagramm **Abb. 130** dargestellt.

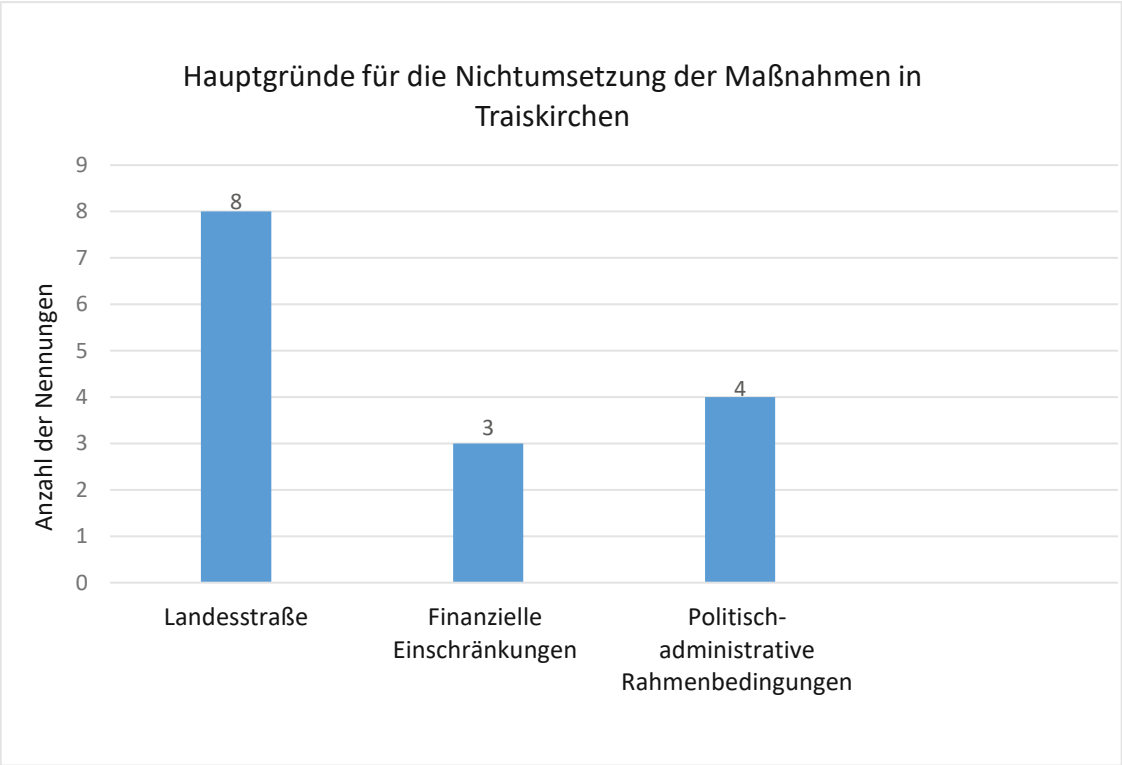

Abb. 130: Hauptgründe Traiskirchen

4.1.6 Waidhofen an der Ybbs

Von den insgesamt 14 vorgeschlagenen Maßnahmen in der Stadt Waidhofen an der Ybbs wurden bisher 7 erfolgreich umgesetzt **Abb.131**. Der Umsetzungsgrad beträgt damit 50 %.

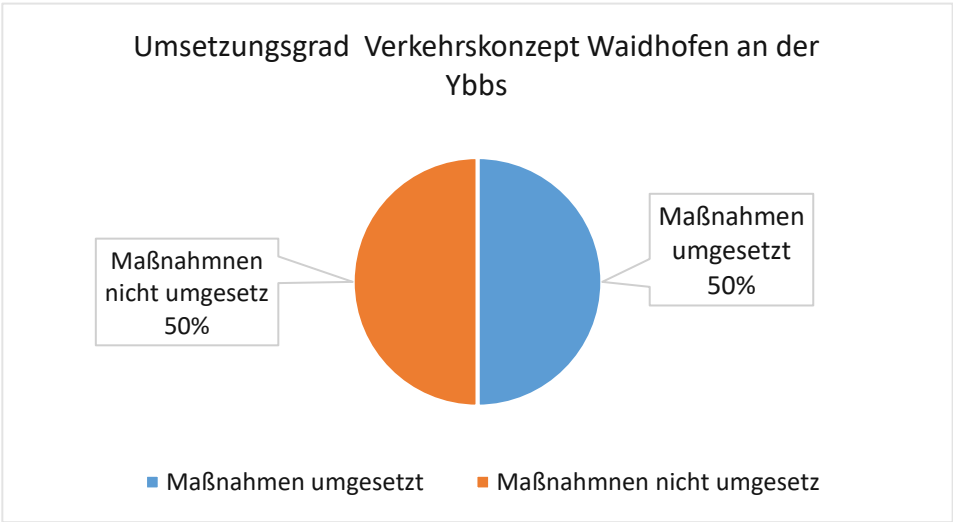

Abb. 131: Erfolgsanalyse Waidhofen an der Ybbs

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die Datenanalyse hat ergeben, dass mehrere wiederkehrende Ursachen dafür verantwortlich sind, dass Maßnahmen bisher nicht oder nur teilweise umgesetzt wurden. Inhaltliche Bedarfsbewertungen machen den maßgeblichen Anteil unter den Gründen aus. Einzelne Maßnahmen wurden nicht umgesetzt, weil die zuständigen Fachabteilungen der Stadtverwaltung und der Bürgermeister sie entweder als nicht wesentlich verbessernd oder aufgrund bestehender Alternativen als nicht notwendig beurteilten. Projektbezogene Abhängigkeiten sind zudem von erheblicher Bedeutung. Um zunächst die Fertigstellung priorisierter Bau- und Infrastrukturprojekte abzuwarten, wurden mehrere Maßnahmen aufgeschoben, um anschließend über ihre Umsetzung zu entscheiden, basierend auf aktualisierten verkehrlichen Ausgangsdaten. Ein weiterer Grund sind politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Befürchtungen über negative Auswirkungen auf das Einkaufsverhalten oder Einschränkungen bei Stellplätzen haben dazu geführt, dass bestimmte Vorhaben nicht umgesetzt wurden.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Gründe für die Nicht-Umsetzung der Maßnahmen in Waidhofen an der Ybbs hauptsächlich in Bedarfsbewertungen, Abhängigkeiten von laufenden Großprojekten sowie politischen und wirtschaftlichen Überlegungen liegen.

Die häufigsten Gründe für die Nichtumsetzung der Maßnahmen laut den Interviewauswertungen (siehe Kapitel 3.1.5) sind im untenstehenden Diagramm **Abb. 132** dargestellt.

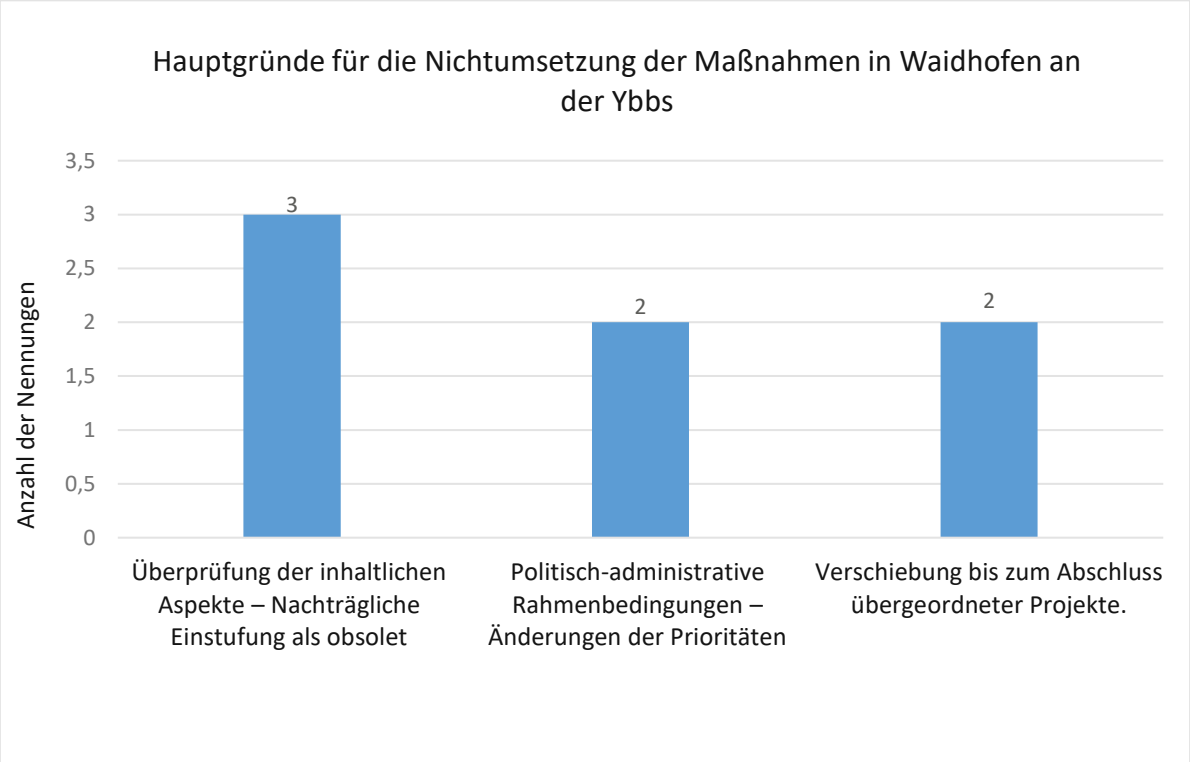

Abb. 132: Hauptgründe Waidhofen an der Ybbs

5 Fazit

5.1 Zusammenfassung

Die Nachuntersuchung der sechs ausgewählten Gemeinden hat ergeben, dass die Umsetzung der vorgeschlagenen Verkehrskonzepte in den einzelnen Gemeinden stark variierte. Seekirchen am Wallersee hat mit etwa drei Vierteln der vorgesehenen Maßnahmen einen hohen Realisierungsgrad erreicht, während Bad Vöslau mit unter zehn Prozent das Schlusslicht in Bezug auf die Umsetzung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

der Maßnahmen bildet. Die weiteren untersuchten Gemeinden lagen bei Umsetzgraden zwischen 39 % und 61 %.

Eine Analyse der Gründe für die Nicht-Umsetzung zeigt, dass immer wiederkehrende strukturelle Faktoren entscheidend sind. Die häufigsten Gründe sind:

1. Externe Abhängigkeiten, Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten rechtliche Einschränkungen – wie zum Beispiel Maßnahmen auf Landes- oder Bundesebene (z. B. Landesstraßen, ÖBB).
2. Finanzielle und organisatorische Einschränkungen – begrenzte Budgets und fehlende personelle Ressourcen.
3. Politisch-administrative Rahmenbedingungen – Änderungen der Prioritäten oder ein unzureichender politischer Wille, die entweder zur Absage der Maßnahmen oder zu einer zeitlichen Verschiebung der Umsetzung geführt haben.
4. Abhängigkeiten zwischen Projekten und zeitliche Anpassungen – Verschiebung bis zum Abschluss übergeordneter Projekte.
5. Technische Barrieren – topografische und geometrische Einschränkungen (z.B. Straßenquerschnitt)
6. Überprüfung der inhaltlichen Aspekte – Nachträgliche Einstufung als obsolet oder Austausch von Maßnahmen durch Bürgermeister, Bauamt oder Verkehrsbehörde.
7. Gesellschaftliche Akzeptanz – fehlende Zustimmung oder aktiver Widerstand der Bevölkerung gegen Maßnahmen.

Die prozentuale Häufigkeitsverteilung der in Kapitel 4.1 dargestellten Gründe wird in Abbildung 133 visualisiert.

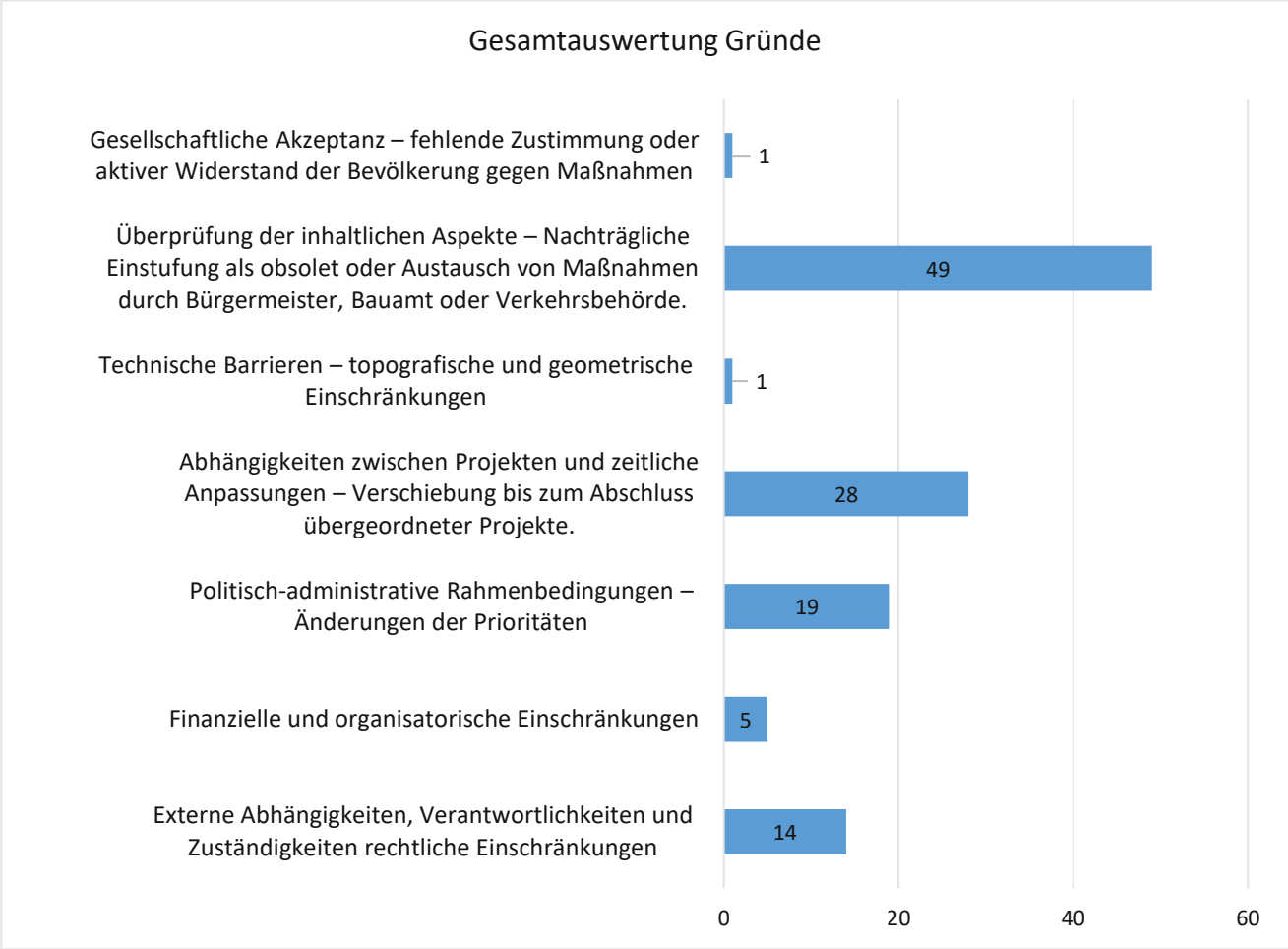

Abb. 133: Gesamtauswertung Gründe

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

Die Forschungsfragen können basierend auf diesen Ergebnissen wie folgt beantwortet werden:

1. Welche der empfohlenen Verkehrskonzepte wurden tatsächlich umgesetzt?

Alle sechs Gemeinden haben es zumindest teilweise umgesetzt. Der Realisierungsgrad zeigte erhebliche Unterschiede: Seekirchen am Wallersee hatte die höchste, Bad Vöslau die niedrigste Umsetzungsquote, während die anderen Gemeinden dazwischen lagen.

2. Wie viel von den vorgeschlagenen Maßnahmen wurde umgesetzt?

Die Umsetzung war nicht vollständig, sondern fragmentarisch. In den Bereichen Fuß- und Radverkehr oder Stadtgestaltung wurden vor allem kleinere, kostengünstige Maßnahmen häufiger umgesetzt. Im Gegensatz dazu wurden aufwendige Projekte wie Straßenumbauten, Kreisverkehre oder Verbesserungen im öffentlichen Verkehr oft nicht abgeschlossen oder sind bisher nicht umgesetzt worden.

3. Welche Gründe haben, dazu geführt, dass nicht alle Maßnahmen umgesetzt wurden?

Externe Abhängigkeiten, finanzielle Einschränkungen, politische Prioritätsänderungen sowie technische und rechtliche Hindernisse sind die Hauptursachen dafür. Projektbezogene Verzögerungen und inhaltliche Neubewertungen trugen ebenfalls zu Nichtumsetzungen bei.

Die Untersuchung macht deutlich, dass die Konzepte zwar eine solide Basis für die Mobilitätsplanung bieten, ihr tatsächlicher Erfolg jedoch stark von politischen, organisatorischen und finanziellen Rahmenbedingungen abhängt.

Es wird empfohlen das Tool „SUMP-Selbsteinschätzung“ [19] zu verwenden. Dieses Tool hilft Kommunen (Städte, Gemeinden, Landkreise) und Stadtregionen, ihre Mobilitätsplanung zu bewerten und gezielt zu verbessern. Die Ergebnisseite zeigt, wie gut aktuelle Planungen die Grundprinzipien eines Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP) erfüllen. So können Stärken und Schwächen erkannt werden. Das Tool bietet zudem situationsspezifische Verbesserungsvorschläge, Praxisbeispiele und Verweise auf relevante Handbuchkapitel.

Es kann genutzt werden, um einen konkreten strategischen Mobilitätsplan zu prüfen oder um die allgemeine Planungspraxis zu bewerten. Die Anwendung des Tools ist in jeder Phase der Planung sinnvoll. Sie kann zu Beginn eines SUMP-Prozesses helfen, zentrale Kriterien festzulegen, während des Prozesses Optimierungsmöglichkeiten zu finden oder am Ende einen abschließenden Qualitätscheck durchzuführen.

5.2 Limitationen

Die Gültigkeit der Forschungsergebnisse unterliegt bestimmten Limitationen in Bezug auf die angewandte Methodik sowie die Interpretation der Resultate. Die ermittelten Erkenntnisse zeigen zwar eine allgemeine Tendenz, jedoch können individuelle Abweichungen nicht ausgeschlossen werden.

Zur Beantwortung der Forschungsfragen wurden Informationen aus den Bestandsaufnahmen (Stand 2024) sowie aus den Interviews (Stand 2025) herangezogen. Bei diesen Daten handelt es sich um statische und nicht um dynamische Daten. Statische Daten repräsentieren Informationen für einen festgelegten Zeitraum [20].

Die erhobenen Daten unterliegen zudem räumlichen Limitationen: Es wurden lediglich sechs Gemeinden in Österreich untersucht, ohne dabei zwischen deren Größe oder geografischer Lage zu differenzieren. Diese Einschränkung kann die Aussagekraft der Ergebnisse beeinflussen.

Darüber hinaus wurde aufgrund mangelnder Teilnahmebereitschaft potenzieller Interviewpartner:innen nur eine geringe Anzahl an Interviews durchgeführt – konkret jeweils ein:e Interviewpartner: in pro Gemeinde (ausgenommen Seekirchen am Wallersee). Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Position sowie die berufliche Funktion der Befragten die Beantwortung der Fragen beeinflusst haben.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Gutachten, Studien und Konzepte in räumlichen Umfeldern der untersuchten Konzepte, als auch getroffene Maßnahmen in der Nähe der untersuchten Bereiche können einen Einfluss auf die Umsetzung der Verkehrskonzeptmaßnahmen haben. Diese Einflüsse wurden nicht untersucht. Ein Beispiel ist ein verkehrstechnisches Gutachten in Bad Vöslau, welches räumliche Überschneidungen zu dem untersuchten Konzept aufweist [21].

5.3 Ausblick

Im Zuge der Bearbeitung des Themas sind weiterführende Fragestellungen entstanden, die im Rahmen zukünftiger Forschungen vertiefend behandelt werden können. Diese offenen Fragen stehen in einem ergänzenden bzw. aufbauenden Zusammenhang mit der vorliegenden Arbeit.

Nachdem der Umfang der Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen sowie die Gründe für die Nichtumsetzung untersucht wurden, sollte in zukünftigen wissenschaftlichen Arbeiten der Fokus auf die Auswirkungen dieser Umsetzung auf die Bevölkerung gelegt werden. Auch die verkehrliche Entwicklung in den Gemeinden sollte betrachtet werden.

Darüber hinaus wäre es sinnvoll, zu erforschen, wie der Umsetzungsgrad der vorgeschlagenen Maßnahmen erhöht werden kann. Es stellt sich die Frage, welche konkreten Schritte dafür erforderlich sind und auf welchen politischen, administrativen oder gesellschaftlichen Ebenen diese erfolgen sollten. Ebenso gilt es zu untersuchen, welche Verbesserungen notwendig sind, um künftige Maßnahmen in den Verkehrskonzepten erfolgreicher zu gestalten.

Dieser Forschungsbedarf sollte gezielt in die Entwicklung zukünftiger Verkehrskonzepte einfließen.

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Literaturverzeichnis

[1] Rupprecht Consult, European Commission (2019) Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan 2nd edition URL: *https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en* (Zugriff am 23.07.2025)

[2] Ch4llenge. Hintergrundinformation – Nachhaltige urbane Mobilitätsplanung URL: *http://www.sump-challenges.eu/de/content/hintergrundinformation* (Zugriff am 23.07.2025)

[3] Interreg Europe. (2018). Policy brief on sustainable urban mobility plans. URL: *https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2021-12/Policy%20brief%20on%20sustainable%20urban%20mobility%20plans.pdf* (Zugriff am 24.07.2025)

[4] Interreg Baltic Sea Region, University of Gdansk (2024). Draft monitoring and evaluation framework for sustainable urban mobility planning. URL: *https://interreg-baltic.eu/wp-content/uploads/2024/11/D.1.1-Draft-monitoring-and-evaluation-framework-for-sustainable-urban-mobility-planning-final.pdf* (Zugriff am 23.07.2025)

[5] Balant, M., & Lep, M. (2020). Comprehensive Traffic Calming as a Key Element of Sustainable Urban Mobility Plans—Impacts of a Neighbourhood Redesign in Ljutomer. Sustainability, 12(20), 8143. MDPI

[6] Rye, T., & Hrelja, R. (2020). Policies for Reducing Car Traffic and Their Problematisation. Lessons from the Mobility Strategies of British, Dutch, German and Swedish Cities. Sustainability, 12(20), 8170. MDPI

[7] Frey, H, Dimova R. (2017): Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im Zentrumsbereich von Bad Vöslau. Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien.

[8] Frey, H. (2017): Verkehrskonzept Ober-Grafendorf – Teil 2: Leitlinien und Grundlagen für Maßnahmen. Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien

[9] Frey, H. (2017): Verkehrskonzept Ober-Grafendorf – Teil 3: Maßnahmen. Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien.

[10] Frey, H., Tschugg, B. (2020): Fachkonzept Verkehr Seekirchen am Wallersee 2020+. Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien.

[11] Frey, H. (2019): Verkehrsentwicklungskonzept Spittal an der Drau – Teil 2: Leitlinien und Grundlagen für Maßnahmen. Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien.

[12] Frey, H, Dimova R. (2017): Konzept zur Neugestaltung von bestehenden Verkehrsflächen im Hinblick auf Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit in Traiskirchen. Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien.

[13] Frey, H. (2014): Mobilitätskonzept Waidhofen an der Ybbs. Technische Universität Wien, Institut für Verkehrswissenschaften, Wien.

[14] Statistik Austria (2025) Ein Blick auf die Gemeinde PDF Datenblätter URL: *www.statistik.at/blickgem/fa1/g50339.pdf* (Zugriff am 05.07.2025)

[15] ÖBB-Presse (2024) URL*: https://presse-oebb.at/news-oebb-arbeiten-fuer-neue-s-bahn-station-in-oebb?id=196767&menueid=27021&imageid=763197&l=deutsch#text* (Zugriff am 05.07.2025).

[16] §76d Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO) vom 1960

[17] Projektübersicht Waidhofen an der Ybbs URL: https://waidhofen.at/projektuebersicht (Zugriff am 19.05.2025)

[18] News Waidhofen an der Ybbs URL: *https://waidhofen.at/news/news/franzoesische-einbahn-burgfriedstrasse-ab-ostern* (Zugriff am 20.05.2025)

[19] Rupprecht Consult - Forschung und Beratung GmbH, (2019) European Platform on Sustainable Urban Mobility plans URL: *https://www.sump-assessment.eu/German/start* (Zugriff am 20.05.2025)

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

[20] Bundesministerium des Innern, (2020) für Bau und Heimat, Smart City Dialog: Datensystematik Ein Glossar für die Nationale Dialogplattform Smart Cities

[21] Zischka, M., Radon, S. (2024). Verkehrstechnisches Gutachten Bad Vöslau und Großau. KFV Sicherheit-Service GmbH, Wien

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Übersicht der untersuchten Gemeinden und der Daten der Bestandsaufnahmen 9
Tab. 2: Übersicht der Interviews zu Verkehrs- und Mobilitätskonzepten in den Gemeinden 9
Tab. 3: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badner Straße, Stand 2024 11
Tab. 4: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badplatz, Stand 2024 12
Tab. 5: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße, Stand 2024 13
Tab. 6: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz, Stand 2024 14
Tab. 7: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Wiener Neustädter Straße, Stand 2024 16
Tab. 8: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badner Straße, Variante 2, Stand 2024 18
Tab. 9: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badplatz Variante 2, Stand 2024 19
Tab. 10: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße, Variante 2, Stand 2024 19
Tab. 11: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz Variante 2, Stand 2024 20
Tab. 12: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Wiener Neustädter Straße, Variante 2, Stand 2024 21
Tab. 13: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße, Variante 3, Stand 2024 22
Tab. 14: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz Variante 3, Stand 2024 22
Tab. 15: Übersicht Umsetzung allgemeine Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2024 29
Tab. 16: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Ober-Grafendorf, Stand 2024 31
Tab. 17: Übersicht Umsetzung allgemeine Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2024 33
Tab. 18: Übersicht Umsetzung Maßnahmen öffentlicher Verkehr Ober-Grafendorf, Stand 2024 34
Tab. 19: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2024 36
Tab. 20: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Umgestaltung Zentrumsbereich Ober-Grafendorf, Stand 2024 38
Tab. 21: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Fuß- und Radverkehr Ober-Grafendorf, Stand 2024 39
Tab. 22: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Ober-Grafendorf, Stand 2024 40
Tab. 23: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Stadtentwicklungsgebiete Seekirchen am Wallersee, Stand 2024 42
Tab. 24: Übersicht Umsetzung Maßnahmen FußgängerInnenverkehr Spittal an der Drau, Stand 2024 [11] 44
Tab. 25: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Spittal an der Drau, Stand 2024 [11] 48
Tab. 26: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Spittal an der Drau, Stand 2024 [11] 51
Tab. 27: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Öffentlicher Verkehr Spittal an der Drau, Stand 2024 [11] 53
Tab. 28: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Karl Adlitzer-Straße, Stand 2024 [12] 55
Tab. 29: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Möllersdorf/Eigenheimsiedlung, Stand 2024 [12] 58
Tab. 30: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Traiskirchner Straße bis Schlossallee, Stand 2024 [12] 58
Tab. 31: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Bartensteinplatz bis Sängerhofgasse, Stand 2024 59
Tab. 32: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Pfarrgasse bis Bahnübergang, Stand 2024 [12] 60
Tab. 33: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Kirchenplatz / Badener Straße bis Kindergarten Tribuswinkel, Stand 2024 [12] 61
Tab. 34: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Traiskirchen Abschnitt Josefsthaler Straße zwischen Bahnzeile und Klubgasse, Stand 2024 [12] 62
Tab. 35: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Planfall 1 Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13] 65
Tab. 36: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Planfall 2 Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13] 67
Tab. 37: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13] 67
Tab. 38: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13] 70
Tab. 39: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Bereich C Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13] 71
Tab. 40: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Bereich D Waidhofen an der Ybbs, Stand 2024 [13] 72
Tab. 41: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Badplatz Bad Vöslau, Stand 2025 74
Tab. 42: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Kreuzung Bahnstraße/Badner Straße Bad Vöslau, Stand 2025 75
Tab. 43: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Schloßplatz Bad Vöslau, Stand 2025 75
Tab. 44: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Umgestaltung Wiener Neustädter Straße Bad Vöslau, Stand 2025 76
Tab. 45: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Fußgänger Ober-Grafendorf, Stand 2025 78
Tab. 46: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Ober-Grafendorf, Stand 2025 79

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Tab. 47: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Ober-Grafendorf, Stand 2025 79
Tab. 48: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Öffentlicher Verkehr Ober-Grafendorf, Stand 2025 79
Tab. 49: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Ober-Grafendorf, Stand 2025 79
Tab. 50: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Neugestaltung Zentrumsbereich Ober-Grafendorf, Stand 2025 80
Tab. 51: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Fuß- und Radverkehr Seekirchen am Wallersee, Stand 2025 81
Tab. 52: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Seekirchen am Wallersee, Stand 2025 82
Tab. 53: Übersicht Umsetzung Maßnahmen FußgängerInnenverkehr Spittal an der Drau, Stand 2025 82
Tab. 54: Übersicht Umsetzung Maßnahmen MIV Spittal an der Drau, Stand 2025 83
Tab. 55: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Spittal an der Drau, Stand 2025 84
Tab. 56: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Öffentlicher Verkehr Spittal an der Drau, Stand 2025 84
Tab. 57: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Karl Adlitzer-Straße Traiskirchen, Stand 2025 85
Tab. 58: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Möllersdorf/Eigenheimsiedlung Traiskirchen, Stand 2025 85
Tab. 59: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Kirchenplatz/Traiskirchner Straße Traiskirchen, Stand 2025 86
Tab. 60: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Kirchenplatz/Pfarrgasse Traiskirchen, Stand 2025 86
Tab. 61: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Abschnitt Kirchenplatz/Badener Straße Traiskirchen, Stand 2025 ... 86
Tab. 62: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Josefsthaler Straße Traiskirchen, Stand 2025 87
Tab. 63: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Altstadt Planfall 2 Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025 87
Tab. 64: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025 88
Tab. 65: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Radverkehr Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025 88
Tab. 66: Übersicht Umsetzung Maßnahmen Durstgasse Waidhofen an der Ybbs, Stand 2025 88
Tab. 67: Übersicht Umsetzung Maßnahmen nordöstlich der Ybbs, Stand 2025 90

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Lageplan Teil 1 der Variante 1 (Ausschnitt Bereich Schlumbergerstraße → Badplatz) [7] 11
Abb.2: Badner Straße Richtung Badplatz → keine Begegnungszone, Radwegführung → nicht baulich getrennt 12
Abb. 3: Badplatz → keine Auflassung der Nebenfahrbahn, keine Verlegung der Busstation. 12
Abb. 4: Anschluss Malfattiweg/Badner Straße → keine Maßnahmen umgesetzt 13
Abb. 5: Kreuzung Badner Straße/Bahnstraße → keine Maßnahmen umgesetzt 14
Abb. 6: Kreuzung Badner Straße/Bahnstraße → keine Änderungen vorgenommen 14
Abb. 7: Kreuzung Badner Straße/Hochstraße/Schloßplatz → keine Änderungen vorgenommen 15
Abb. 8: Schloßplatz → Reduktion der Parkplätze, Attraktivierung des Platzes 15
Abb. 9: Schloßplatz (Westseite) – Zufahrt über Kernstockgasse und die Parkplätze wurden nicht reduziert →keine Änderungen 16
Abb. 10: Wiener Neustädter Straße – konstante, zweispurige Straßenführung und einseitiger Längsparkstreifen . 17
Abb. 11: Wiener Neustädter Straße – Schrägparkplätze → keine Änderungen 17
Abb. 12: Lageplan Teil 2 der Variante 2a [7] 18
Abb. 13: Badplatz – Kaphaltestelle → keine Änderungen 19
Abb. 14: Schloßplatz → Maßnahmen teilweise umgesetzt 20
Abb. 15: Lageplan Variante 3 (Ausschnitt Bereich Badplatz → Schloßplatz) [7] 21
Abb. 16: (links) Kreuzung Wiener Neustädter Straße/Tattendorfer Straße → neue Mittelinsel gegenüber Busstation 23
Abb. 17: (rechts) Kreuzung Wiener Neustädter Straße/Tattendorfer Straße → neue Mittelinsel gegenüber Busstation 23
Abb. 18: Tattendorfer Straße/Friesstraße/Bahnstraße → Aufpflasterung im Kreuzungsbereich – 30er-Zone wurde nicht gemacht 23
Abb. 19: Übersicht Maßnahmen Verkehrskonzept Ober-Grafendorf 2017 [8] 24
Abb. 20: Kreuzung Hauptstraße B29 – Marktgasse (Raiffeisenbank – Erste Bank) → kein Schutzweg 25
Abb. 21: Kreuzung Gemeindeamt/Schulstraße → kein Schutzweg 25
Abb. 22: Bereich Pielachbrücke → kein Schutzweg umgesetzt. Verlängerung des Radweges 26
Abb. 23: Manker Straße/Werkstättenstraße (links) → keine Querungshilfe 26
Abb. 24: Manker Straße – Richtung Bahnhofplatz (rechts)→ keine Querungshilfe 26
Abb. 25: Manker Straße mit dem Zebrastreifen auf Friedhofshöhe → schmale Gehsteige 27
Abb. 26: Mariazeller Straße → schmale Gehsteige 27
Abb. 27: (links) Hauptplatz → neue Piktogramme 28
Abb. 28: (rechts) Raiffeisengasse → neue Piktogramme 28
Abb. 29: (links) Hauptplatz/Manker Straße → keine Maßnahmen zur Temporeduktion 28
Abb. 30: (rechts) Bereich Gemeindeamt → keine Maßnahmen zur Temporeduktion 28
Abb. 31: Mariazeller Bahn → keine Maßnahmen zur Querungshilfe zwischen Siedlungsgebieten und Nahversorgung/Zentrumsbereich. 29
Abb. 32: Luegerpark – Bereich Pielachbrücke → neue Schilder, Verlängerung des Radweges 30
Abb. 33: Hauptstraße/Mariazeller Straße → Attraktivierung des Platzes (neue Sitzmöglichkeiten, neu gepflastert) 30
Abb. 34: Hauptstraße → keine Änderungen bei den Schrägparkplätzen 30
Abb. 35: Schulstraße → gemeinsamer Geh- und Radweg 31
Abb. 36: Schulstraße → gemeinsamer Geh- und Radweg 31
Abb. 37: Hauptstraße Querungsbereich → neue Einfärbung des Fuß-Radweges 32
Abb. 38: Austraße → neue Bodenmarkierung 32
Abb. 39: Schulstraße → nicht überdachte Fahrradabstellplätze 33
Abb. 40: Hauptstraße → neue Fahrradabstellplätze 33
Abb. 41: Hauptplatz → neue Fahrradabstellplätze 34
Abb. 42: Bahnhofplatz → alte nicht überdachte Fahrradabstellplätze 34
Abb. 43: Bahnhofplatz → Die Neugestaltung des Bahnhofplatzes wurde nicht umgesetzt 35
Abb. 44: Hauptstraße → neue Kaphaltestelle 35
Abb. 45: Bahnhofstraße → keine Änderung 36
Abb. 46: Austraße → keine Änderungen 37

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 47: Raiffeisengasse → keine Änderungen 37
Abb. 48: Neuer Zentrumsbereich für Ober-Grafendorf gemäß dem Konzept zur Zentrumsentwicklung – rot markiert. 37
Abb. 49: Bereich der Albert-Wimmer-Straße → keine Änderungen 38
Abb. 50: Übersicht – Verortung der Maßnahmen [10] 39
Abb. 51: Bahnbegleitender Fuß- und Radweg → nicht umgesetzt 40
Abb. 52: Lückenhafte Radführung entlang Landesstraße → keine Maßnahmen umgesetzt 40
Abb. 53: Kreuzung Hauptstraße/Landesstraße → keine Fahrbahnanhebung, 30-Zone eingeführt 40
Abb. 54: Uferstraße → keine Änderungen 40
Abb. 55: Kreuzung Obertrumer Landesstraße/Seekirchener Landesstraße → kein Kreisverkehr 41
Abb. 56: Kreuzung Obertrumer Landesstraße / Salzburger Straße → Maßnahmen umgesetzt 41
Abb. 57: Verkehrsverbindung im Bereich Mühlbergsiedlung → Maßnahmen umgesetzt 41
Abb. 58: Erschließungskonzept Bebauung Doll Bauhof → neue Wendemöglichkeit 42
Abb. 59: Erschließungskonzept → neue Poller und Wendemöglichkeit 43
Abb. 60: Begegnungszone – bessere Wahrnehmung → umgesetzt 43
Abb. 61: Übersicht Maßnahmen Spittal an der Drau [11] 44
Abb. 62: 10.-Oktober-Straße – Gehsteigverbreiterung im Bereich Bushaltestelle → nicht umgesetzt 45
Abb. 63: Neuer Platz – Platzgestaltung, Verlegung der Bushaltestellen, Auflassung der Stellplätze → nicht umgesetzt 46
Abb. 64: Südtiroler Platz/Bahnhofstraße – neue Fahnbahnanhebung → teilweise umgesetzt 46
Abb. 65: Kreisverkehr Burgplatz/Hauptplatz – Verbesserung der Querungsmöglichkeiten → umgesetzt 47
Abb. 66: Abschnitt Tiroler Straße bis Egarterplatz – Gehsteigverbreiterungen, Reduktion Stellplätze → umgesetzt 47
Abb. 67: Bereich Villacher Straße/Edlinger Straße – Reduktion der Fahrbahnbreiten, flächige Querungsmöglichkeiten, Einbahnführung → Maßnahmen umgesetzt 48
Abb. 68: Kreuzung Neuer Platz/10.-Oktoberstraße – kein Kreisverkehr → Maßnahmen nicht umgesetzt 49
Abb. 69: Neugestaltung von Koschatstraße/Bahnhofstraße → Maßnahmen nicht umgesetzt 50
Abb. 70: Errichtung von Schutzwegen, Absperrungen durch Ketten sind noch vorhanden → Maßnahmen teilweise umgesetzt 50
Abb. 71: Reduktion der Fahrbahnbreite auf eine konstante Breite → Maßnahmen umgesetzt 50
Abb. 72: Umgestaltung des Egarterplatzes → Maßnahmen umgesetzt 51
Abb. 73: Einbahnführung sowie Reduktion der Fahrbahnbreite auf 3,50 m → Maßnahmen umgesetzt 51
Abb. 74: (links) 10.-Oktober-Straße, Mehrzweckstreifen und Unterbrechung der Radwege bei Nebenstraßen vorhanden → Maßnahmen nicht umgesetzt 52
Abb. 75: (rechts) 10.-Oktober-Straße, Mehrzweckstreifen und Unterbrechung der Radwege bei Nebenstraßen vorhanden → Maßnahmen nicht umgesetzt 52
Abb. 76: Kreisverkehr Tiroler Straße/10. Oktober-Straße – Anbindung des Geh- und Radwegs an die Oberdorfer Straße → Maßnahmen umgesetzt 53
Abb. 77: Umbau Bismarckstraße zu einer Fahrradstraße → Maßnahmen nicht umgesetzt 53
Abb. 78: 10.-Oktober-Straße – Bushaltestelle statt Kaphaltestelle → Maßnahme nicht umgesetzt 54
Abb. 79: Tiroler Straße – Bushaltebucht statt Kaphaltestelle → Maßnahme nicht umgesetzt 54
Abb. 80: Kreuzung Wiener Straße/Joseph-Haydn-Gasse → Änderungen vorgenommen 56
Abb. 81: Kreuzung Wiener Straße/Joseph-Haydn-Gasse → Änderungen vorgenommen 56
Abb. 82: Kreuzung Karl-Adlitzer-Straße/Joseph-Haydn-Gasse → Änderungen vorgenommen 56
Abb. 83: Kreuzung Carl-Michael-Ziehrer-Gasse/Karl-Adlitzer-Straße → Maßnahmen nicht umgesetzt 57
Abb. 84: Überdimensionierte Einmündung Josef-Berghold-Straße/Karl-Adlitzer-Straße → keine Änderungen vorgenommen 57
Abb. 85: Überdimensionierte Einmündung Josef-Berghold-Straße → keine Änderungen vorgenommen 57
Abb. 86: Querschnitt Joseph-Haydn-Gasse – zu schmale Gehsteige → Maßnahmen teilweise umgesetzt 57
Abb. 87: Kreuzung Guntramsdorfer Straße/Rehgasse – neue Fahrbahnanhebung → Maßnahme umgesetzt 58
Abb. 88: Kreuzung Guntramsdorfer Straße/Rehgasse – neue Fahrbahnanhebung → Maßnahme umgesetzt 58
Abb. 89: Querungshilfe bei der Schloßallee → Maßnahme nicht umgesetzt 59
Abb. 90: Kreuzung Bartensteinplatz/Sängerhofgasse – neue Fahrbahnanhebung und T30 → Maßnahmen teilweise umgesetzt 60

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Abb. 91: Kreuzung Pfarrgasse/Bahnübergang – neue Fahrbahnanhebung → Maßnahmen teilweise umgesetzt 61
Abb. 92: Kreuzung Pfarrgasse/Kirchenplatz – Montage des Verkehrsschildes an der Hauswand → Maßnahmen umgesetzt 61
Abb. 93: Badener Straße – geringe Gehsteigbreite, schlechte Fußgängerinfrastruktur → Maßnahmen nicht umgesetzt 62
Abb. 94: Badener Straße/Pfarrgasse – keine Aufpflasterung der Fahrbahn → Maßnahmen nicht umgesetzt 62
Abb. 95: Josefsthaler Straße → Maßnahmen nicht umgesetzt 63
Abb. 96: Planungsbereiche Mobilitätskonzept Waidhofen an der Ybbs [13] 64
Abb. 97: Übersicht Maßnahmen Planfall 1 Waidhofen an der Ybbs [13] 64
Abb. 98: (links) Unterer Stadtplatz – Begegnungszone, Stellplätze wurden nicht so stark wie vorgeschlagen reduziert → Maßnahmen teilweise umgesetzt 65
Abb. 99: (rechts) Unterer Stadtplatz – Begegnungszone, Stellplätze wurden nicht so stark wie vorgeschlagenen reduziert → Maßnahmen teilweise umgesetzt 65
Abb. 100: (links) Oberer Stadtplatz → Begegnungszone umgesetzt, Stellplätze wurden nicht reduziert 66
Abb. 101: (rechts) Oberer Stadtplatz → Begegnungszone umgesetzt, Stellplätze wurden nicht reduziert 66
Abb. 102: Übersicht Maßnahmen Planfall 2 Waidhofen an der Ybbs [13] 66
Abb. 103: Hoher Markt – Fußgängerzone → Maßnahme umgesetzt 67
Abb. 104: Kreuzungsbereich Plenkerstraße/Zelinkagasse – neue Bodenmarkierung (Sharrow) → Maßnahme teilweise umgesetzt 68
Abb. 105: (links) Abb. 106 (rechts): Kreuzungsbereich Plenkerstraße/Ederstraße → Maßnahmen nicht umgesetzt 69
Abb. 107: Kreuzungsbereich Kapuzinergasse/Graben → Maßnahmen nicht umgesetzt 69
Abb. 108: (links) Bereich der Ybbsitzerstraße (Zeller Hochbrücke bis Ederstraße) → Maßnahmen umgesetzt 70
Abb. 109: (rechts) Bereich der Ybbsitzerstraße (Zeller Hochbrücke bis Ederstraße) → Maßnahmen umgesetzt 70
Abb. 110: Kreuzung Pocksteinerstraße/Graben → Maßnahmen nicht umgesetzt 71
Abb. 111: Durstgasse, Tempo 30 → Maßnahme umgesetzt 72
Abb. 112: Schmiedestraße → Maßnahmen nicht umgesetzt 73
Abb. 113: (links) Vorplatz zur Volksschule und Hauptschule II, Hauptplatz → Maßnahmen nicht umgesetzt 73
Abb. 114: (rechts) Vorplatz zur Volksschule und Hauptschule II, Hauptplatz → Maßnahmen nicht umgesetzt 73
Abb. 115: Einreichplan Bad Vöslau – Foto 1 77
Abb. 116: Einreichplan Bad Vöslau – Foto 2 77
Abb. 117: Einreichplan Bad Vöslau – Foto 3 77
Abb. 118: Bevölkerungszahlen Seekirchen am Wallersee [14] 81
Abb. 119: Entwicklungsgebiet Waidhofen an der Ybbs – rot markiert. 89
Abb. 120: Beispielprojekt für den Architekturwettbewerb – Architekturbüro HALLE 1 [17] 90
Abb. 121: Erfolgsanalyse Bad Vöslau 91
Abb. 122: Hauptgründe Bad Vöslau 91
Abb. 123: Erfolgsanalyse Ober-Grafendorf 92
Abb. 124: Hauptgründe Ober-Grafendorf 93
Abb. 125: Erfolgsanalyse Seekirchen am Wallersee 94
Abb. 126: Hauptgründe Seekirchen am Wallersee 94
Abb. 127: Erfolgsanalyse Spittal an der Drau 95
Abb. 128: Hauptgründe Spittal an der Drau 96
Abb. 129: Erfolgsanalyse Traiskirchen 96
Abb. 130: Hauptgründe Traiskirchen 97
Abb. 131: Erfolgsanalyse Waidhofen an der Ybbs 97
Abb. 132: Hauptgründe Waidhofen an der Ybbs 98
Abb. 133: Gesamtauswertung Gründe 99

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN

Anhang

Fragenbogen Ober-Grafendorf

Gemeinde:_____
Ansprechpartner:_____
Datum: _____

1. Allgemeine Informationen:
   - Haben sich die Rahmenbedingungen seit Erstellung des Verkehrskonzepts generell geändert?
     - ☐ Ja
     - ☐ Nein (Bitte begründen: _____)
   1. Welche Auswirkungen haben die umgesetzten Maßnahmen auf die Gemeinde?

   Antwort: _____
   _____

2. Fragen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen:
   Nach Kontaktaufnahme (E-Mail vom Donnerstag, 6. März 2025 13:58) mit der Gemeinde Ober-Grafendorf, wurde sowohl der Stand der Umsetzung als auch Gründe für die Nichtumsetzung der Maßnahmen, durch die Mitarbeiterin A Ober-Grafendorf, Raumplanung und Gemeindeentwicklung, größtenteils beantwortet. Dies hat zu Rückfragen geführt (siehe Tabelle).

Maßnahmennummer	Maßnahme laut Verkehrskonzept	Kommentar Mitarbeiterin A Ober-Grafendorf	Rückfrage
7.	Verkehrsberuhigung Austraße (Fahrbahnverschwenkungen)	Nicht geplant	Warum sind die Fahrbahnverschwenkungen nicht geplant?
Antwort auf die Rückfrage:			
11.	Radroute Austraße/Haltergasse/Marktgasse/Sportplatz (Kennzeichnung mit Sharrows)	Nicht geplant (kein Bedarf)	Warum sind die Radrouten nicht geplant? Auf welcher Grundlage wurde festgestellt, dass kein Bedarf besteht?
Antwort auf die Rückfrage:			

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

13.	Querungsmöglichkeit Gemeindeamt/Schulstraße/Kirchengasse verbessern	Umsetzung Schutzweg ist nicht möglich.	Warum ist die Umsetzung nicht möglich?
Antwort auf die Rückfrage:			
14.	Schutzweg Hauptstraße/Hafnergasse (Pielachbrücke)	Radfahrerüberfahrt wurde umgesetzt.	Wurde der Schutzweg umgesetzt? Wenn nicht, warum?
Antwort auf die Rückfrage:			
24.	Radroute Dr.Karl-Renner Straße (Kennzeichnung mit Sharrows)	Nicht geplant	Warum ist diese Maßnahme nicht geplant?
Antwort auf die Rückfrage:			
33.	Kiss&Ride Schulstraße	Es wurden mehrere Standorte dafür installiert.	Wo befinden sich diese Standorte? Sind diese gekennzeichnet oder markiert?
Antwort auf die Rückfrage:			
34.	Fahrradstraße Raiffeisengasse	Nicht geplant.	Warum ist die Fahrradstraße nicht geplant?
Antwort auf die Rückfrage:			

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.
TU Bibliothek Your knowledge hub WIEN