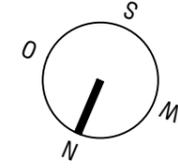


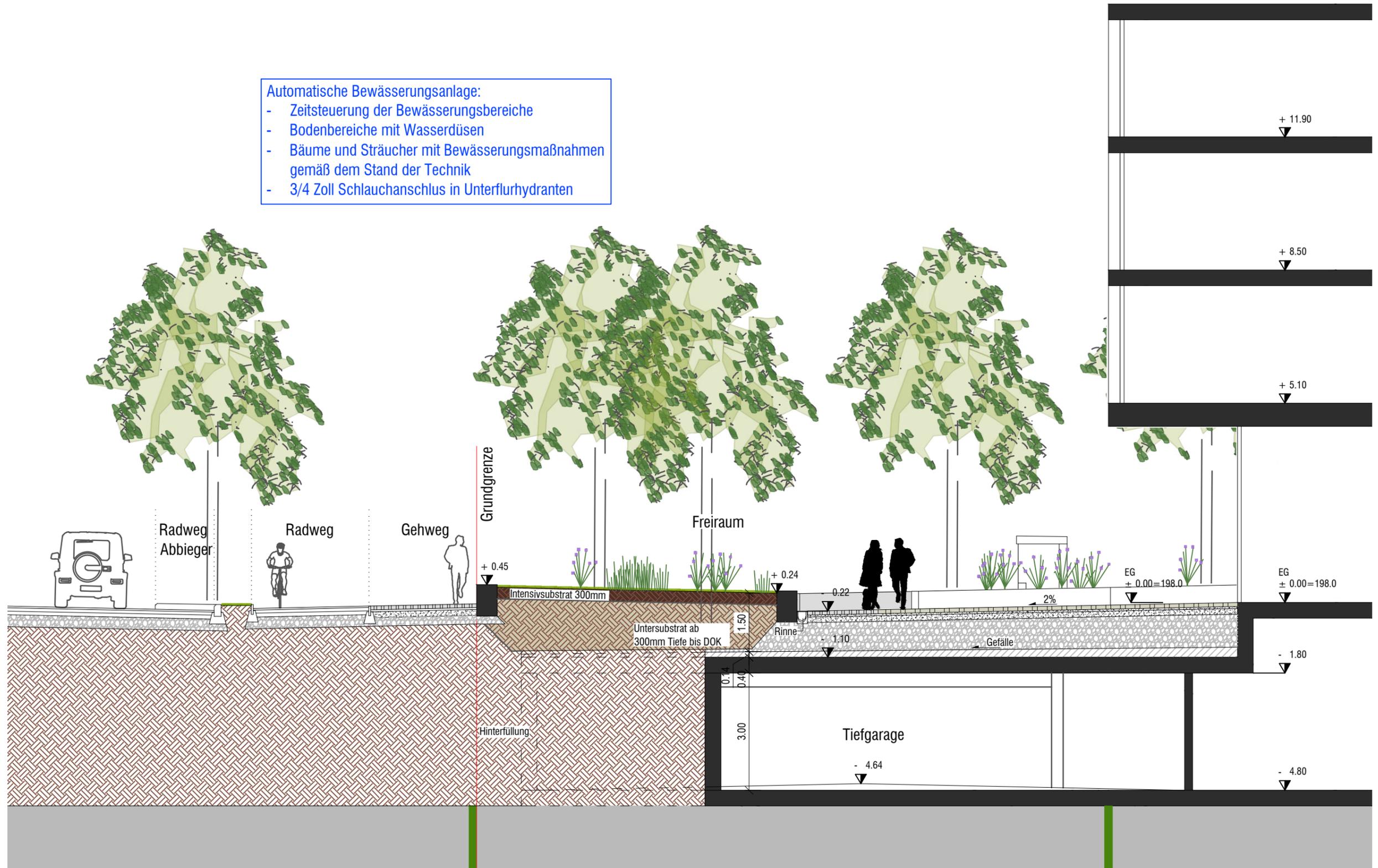


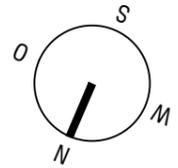
- Automatische Bewässerungsanlage:**
- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
 - Bodenbereiche mit Wasserdüsen
 - Bäume und Sträucher Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
 - 3/4 Zoll Schlauchanschluss in Unterflurhydranten
- Wasserdüse für automatische Bewässerung





- Automatische Bewässerungsanlage:
- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
 - Bodenbereiche mit Wasserdüsen
 - Bäume und Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
 - 3/4 Zoll Schlauchanschluss in Unterflurhydranten





ERDKÖRPER
9 m² / 41 m³
durchgehend
bis zu
gewachsenem
Boden

ERDKÖRPER
18 m² / 81 m³
durchgehend
bis zu
gewachsenem
Boden

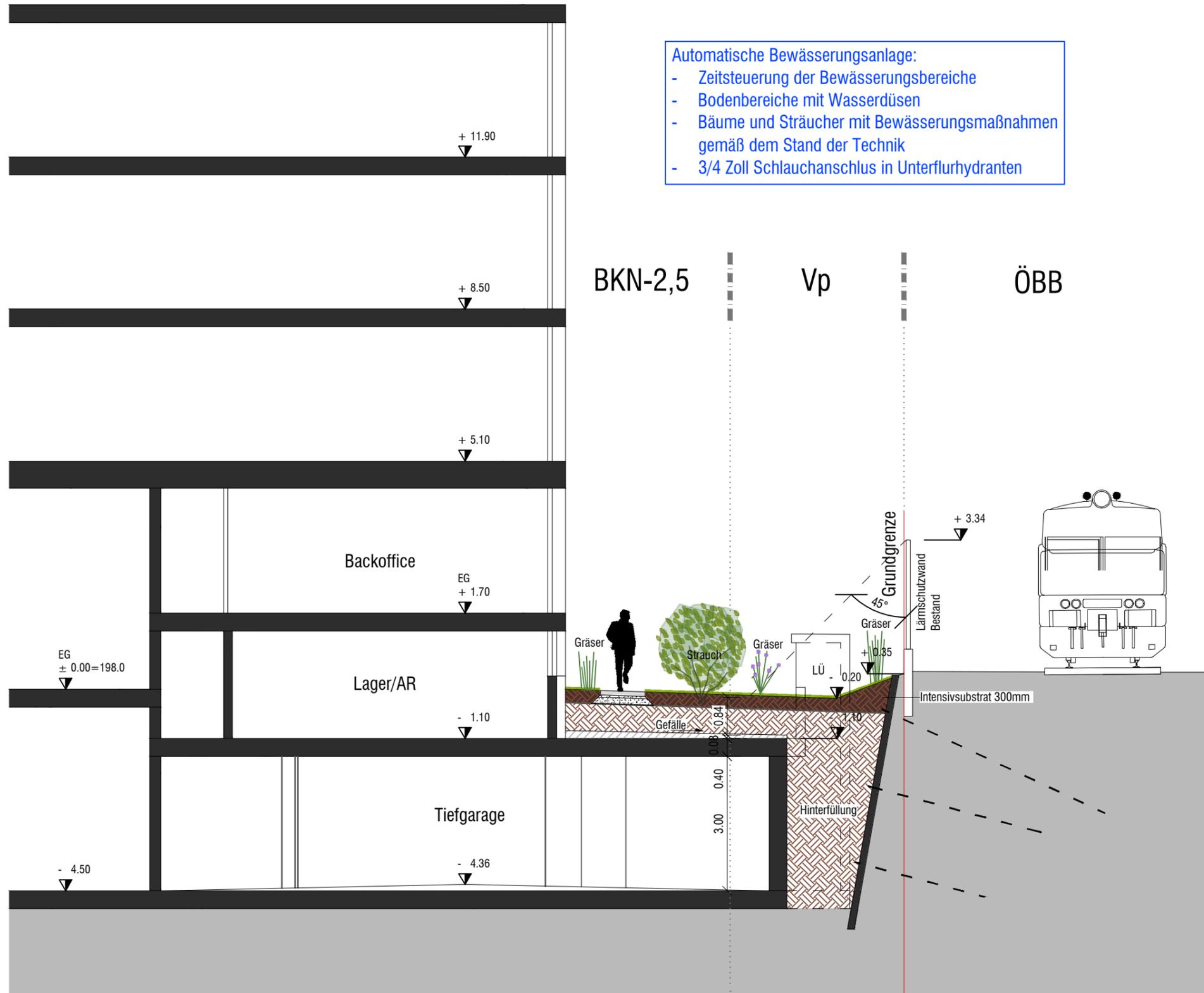
50% der Strauchbepflanzung
in Erdkörper

- Automatische Bewässerungsanlage:
- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
 - Bodenbereiche mit Wasserdüsen
 - Bäume und Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
 - 3/4 Zoll Schlauchanschluss in Unterflurhydranten
- Wasserdüse für automatische Bewässerung



geplante Unterführung

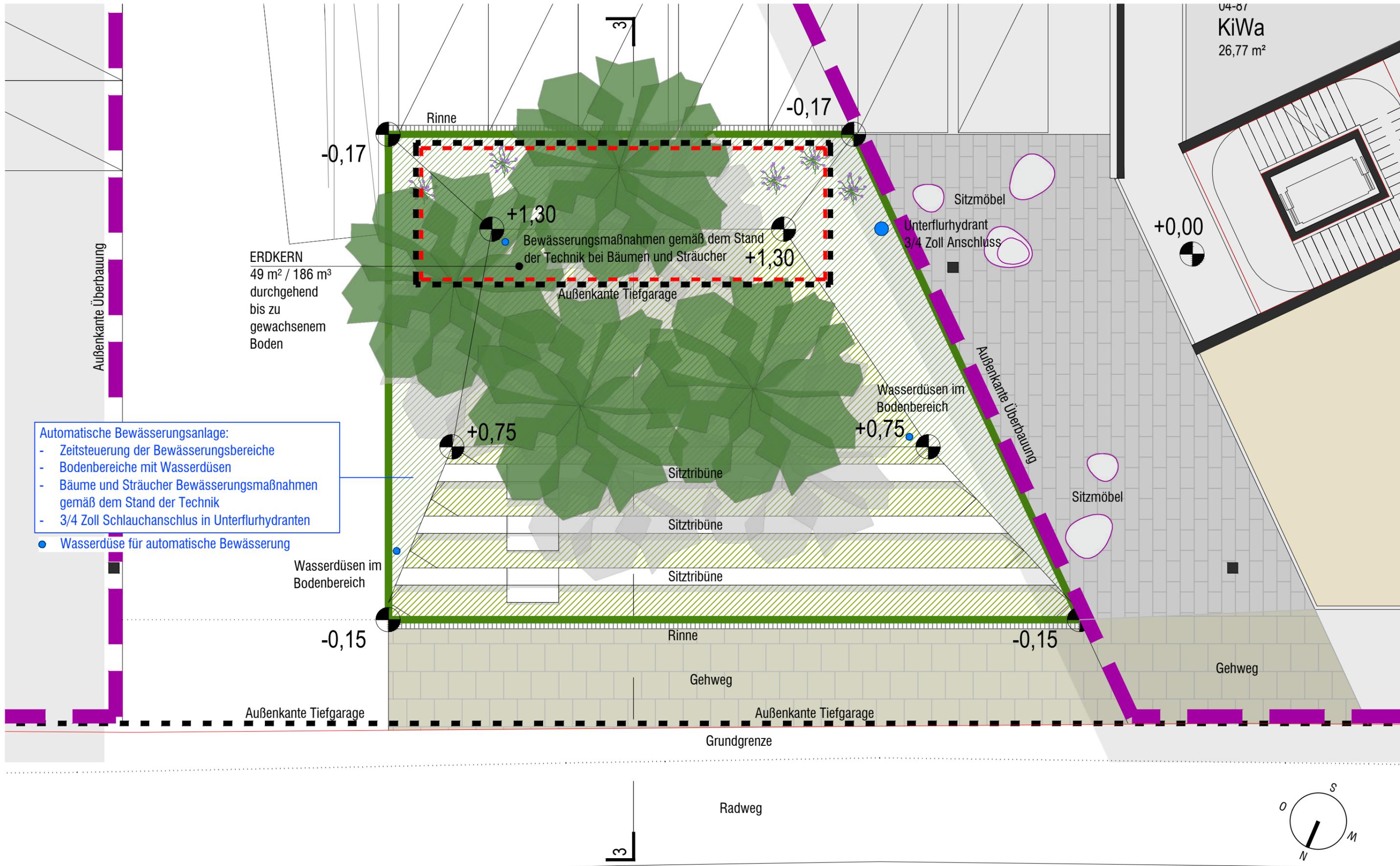
Antonigasse



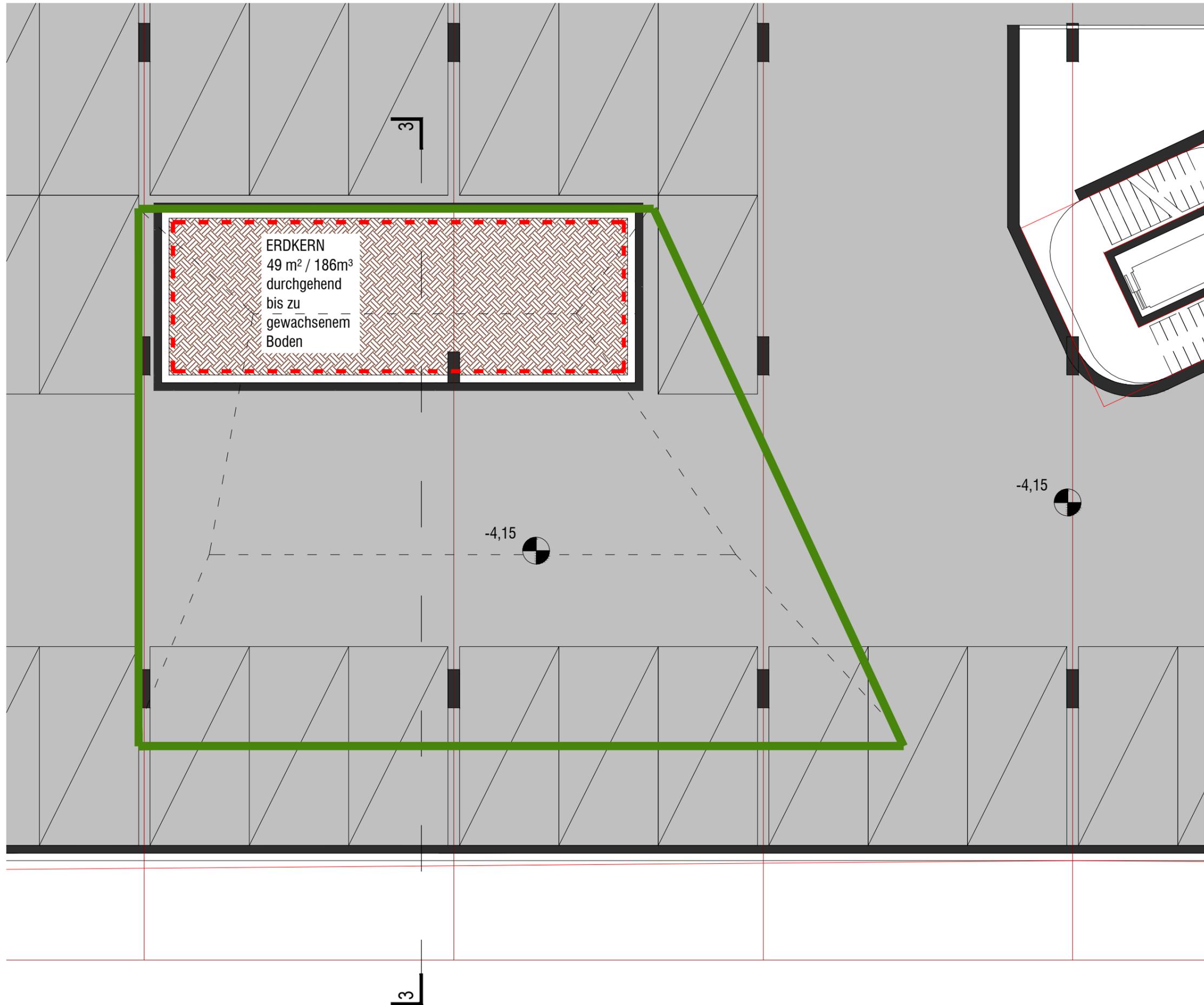
Automatische Bewässerungsanlage:

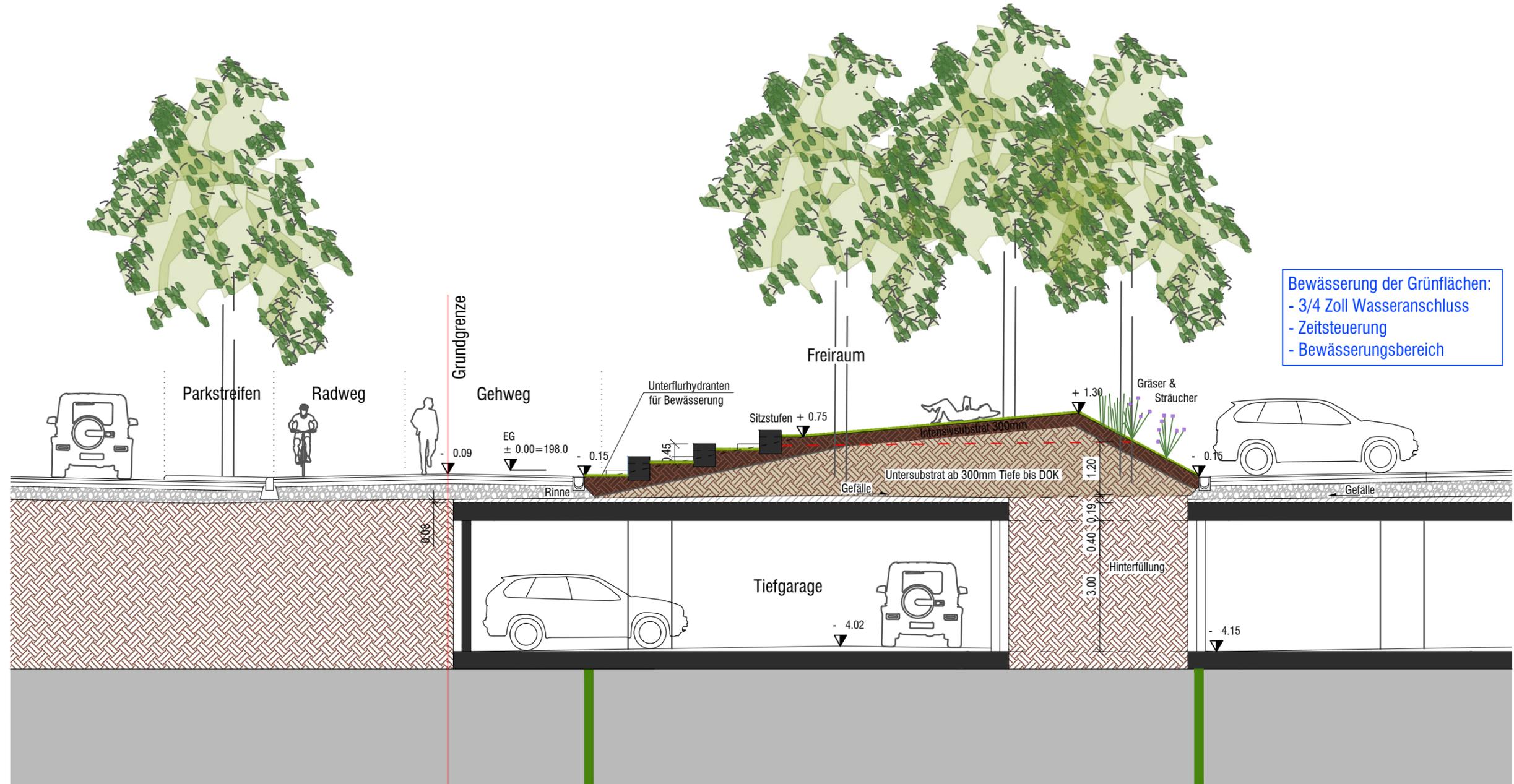
- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
- Bodenbereiche mit Wasserdüsen
- Bäume und Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
- 3/4 Zoll Schlauchanschluss in Unterflurhydranten

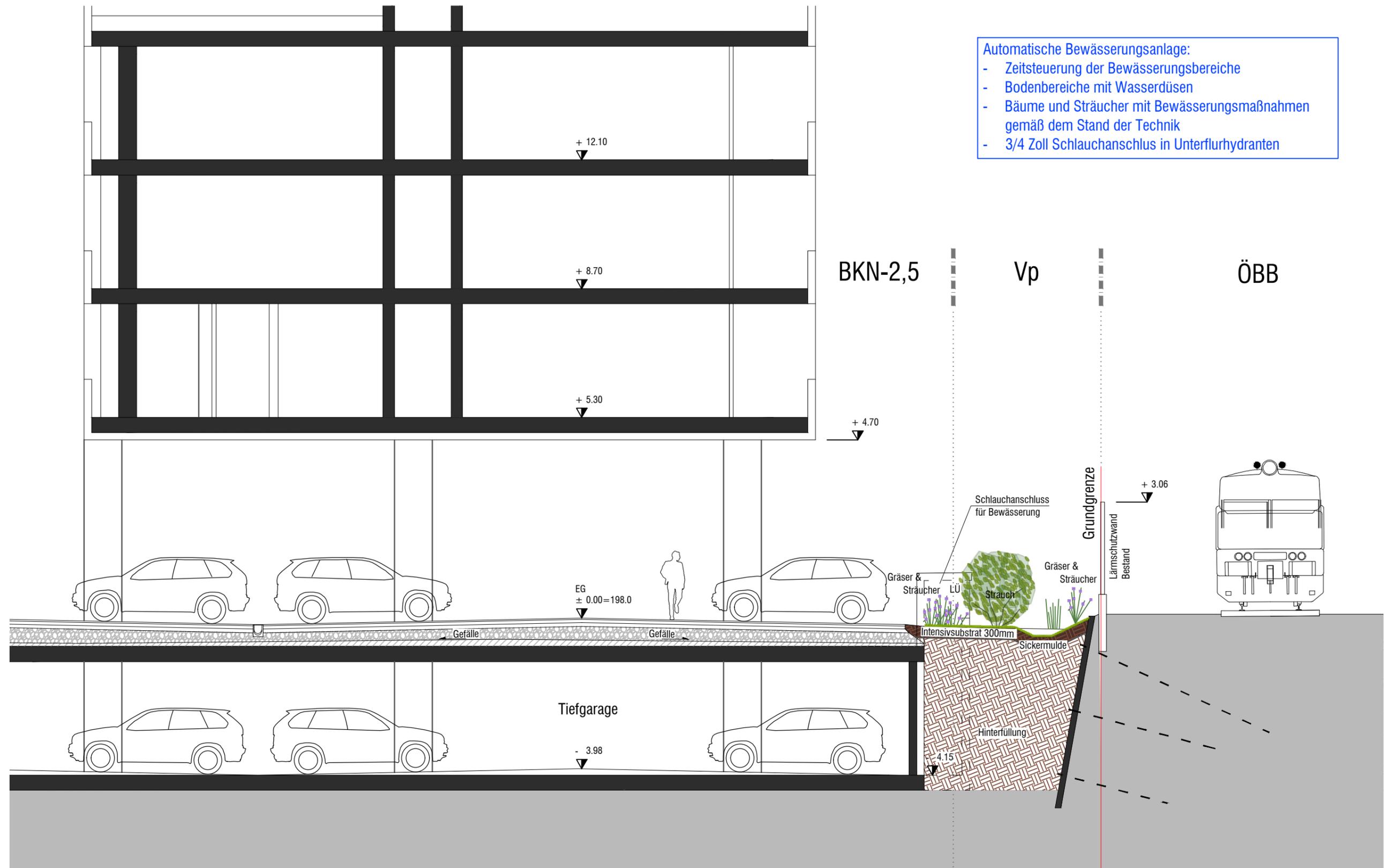
U4-87
KiWa
26,77 m²



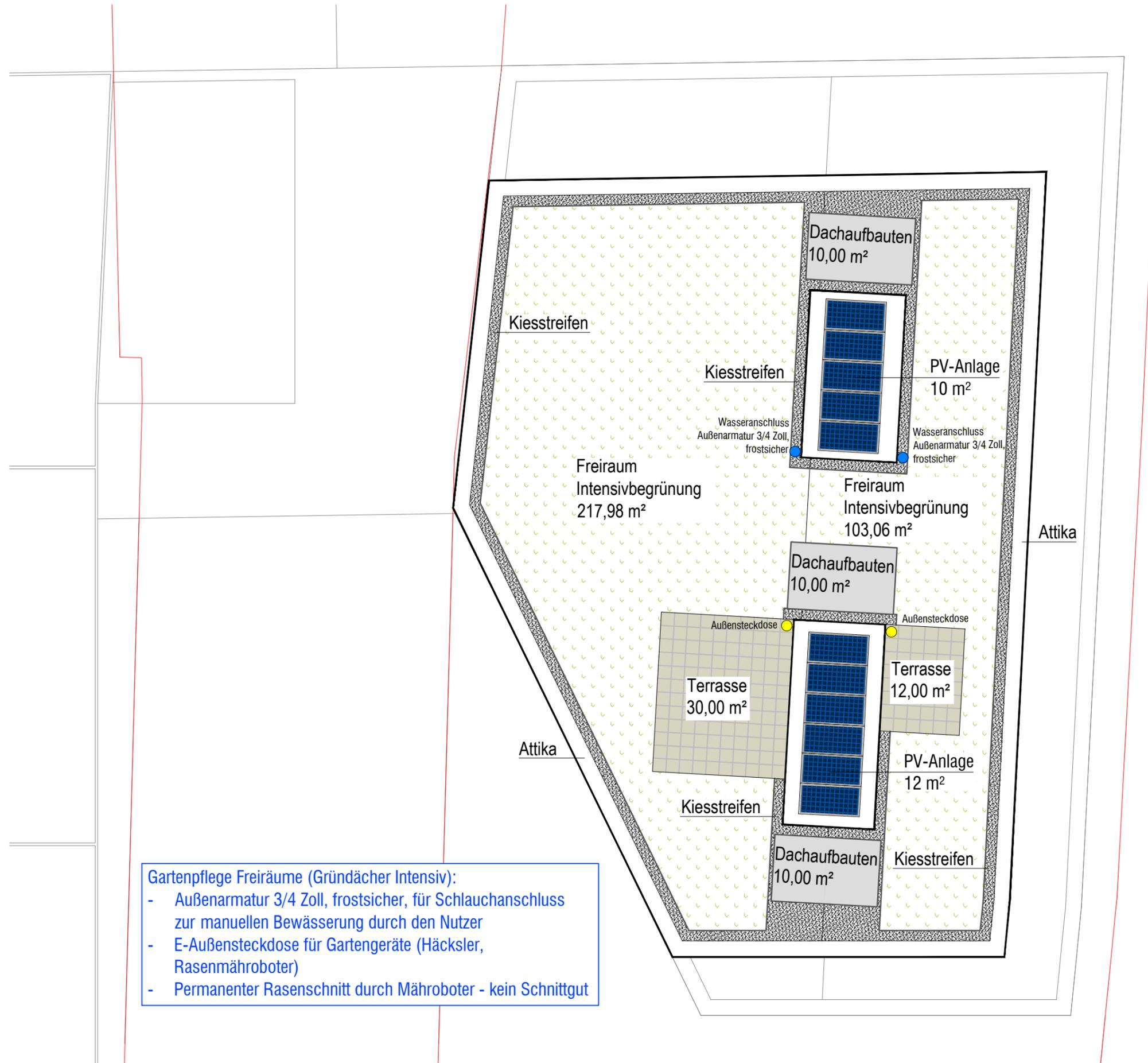
- Automatische Bewässerungsanlage:**
- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
 - Bodenbereiche mit Wasserdüsen
 - Bäume und Sträucher Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
 - 3/4 Zoll Schlauchanschluss in Unterflurhydranten
- Wasserdüse für automatische Bewässerung







Automatische Bewässerungsanlage:
 - Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
 - Bodenbereiche mit Wasserdüsen
 - Bäume und Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
 - 3/4 Zoll Schlauchanschluss in Unterflurhydranten

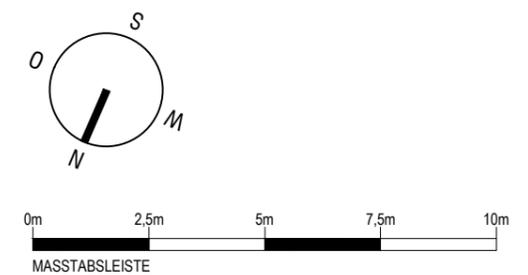


DACHAUFBAUTEN:

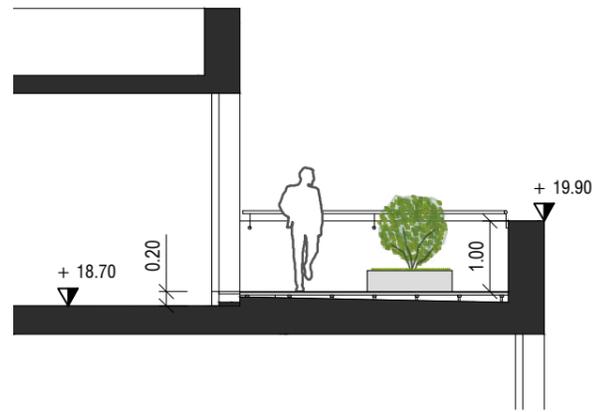
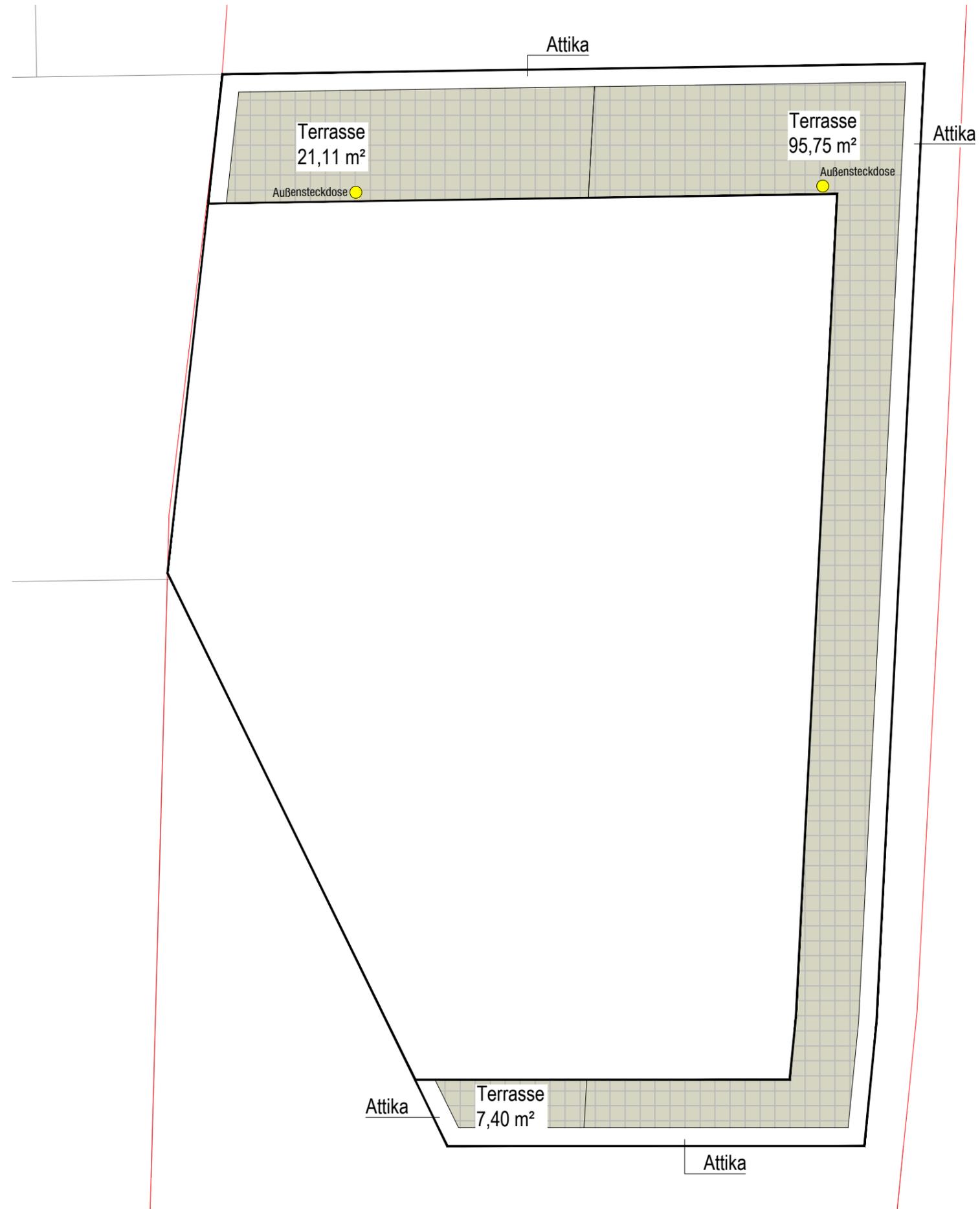
- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

Gartenpflege Freiräume (Gründächer Intensiv):

- Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher, für Schlauchanschluss zur manuellen Bewässerung durch den Nutzer
- E-Außensteckdose für Gartengeräte (Häcksler, Rasenmäroboter)
- Permanenter Rasenschnitt durch Mähroboter - kein Schnittgut



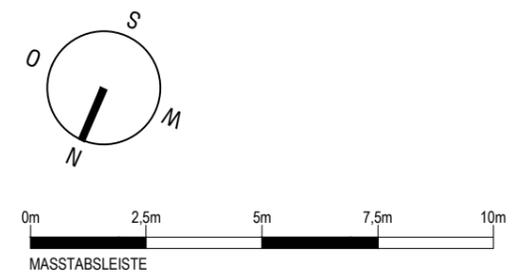
Wiener Straße 58 - 64
6.OG Dachdraufsicht
 (Hotel)



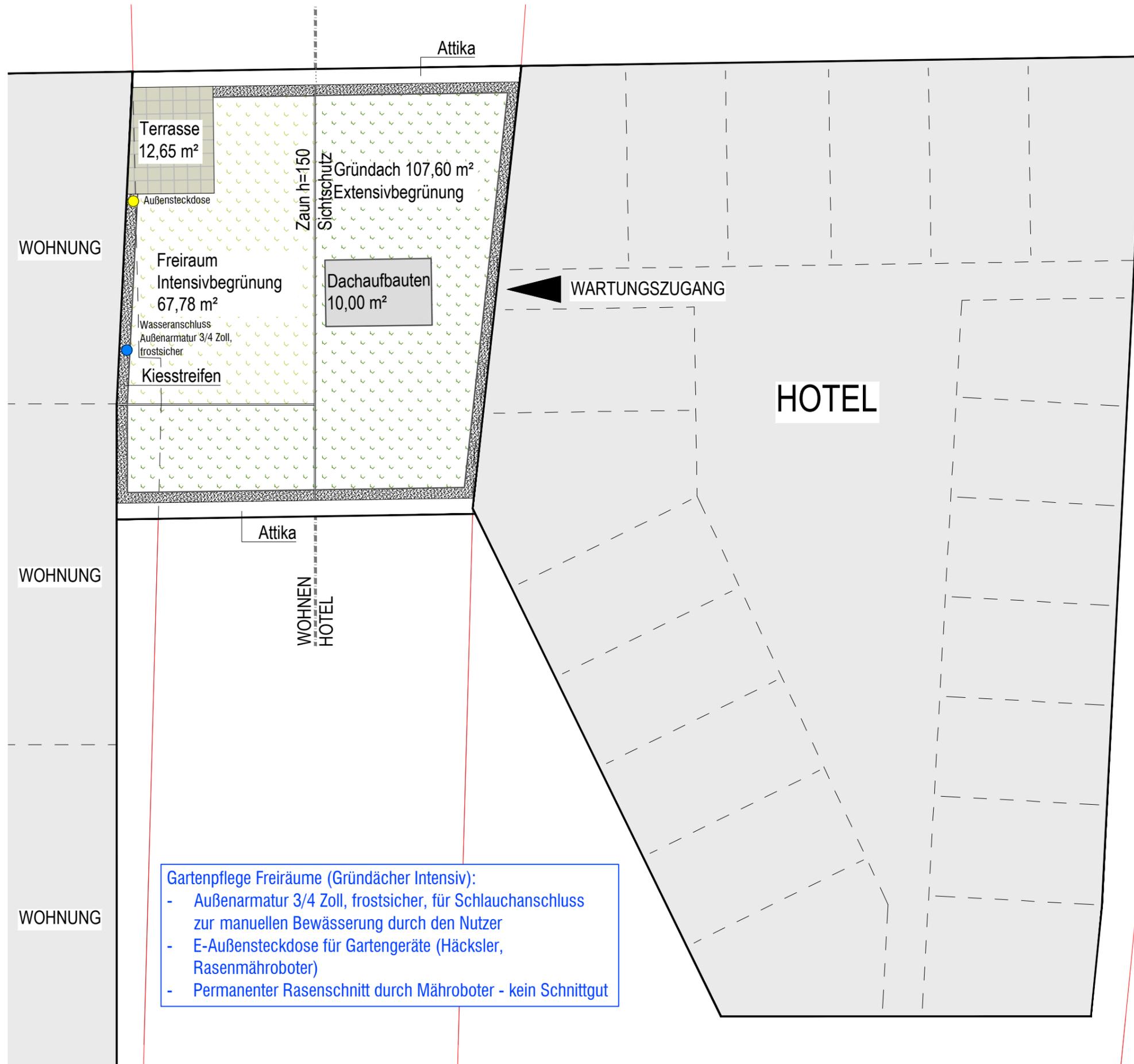
SYSTEMSCHNITT TERRASSE

DACHAUFBAUTEN:

- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

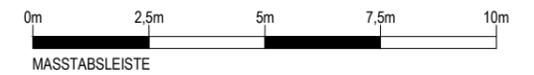


Wiener Straße 58 - 64
5.OG Dachdraufsicht
(Hotel)

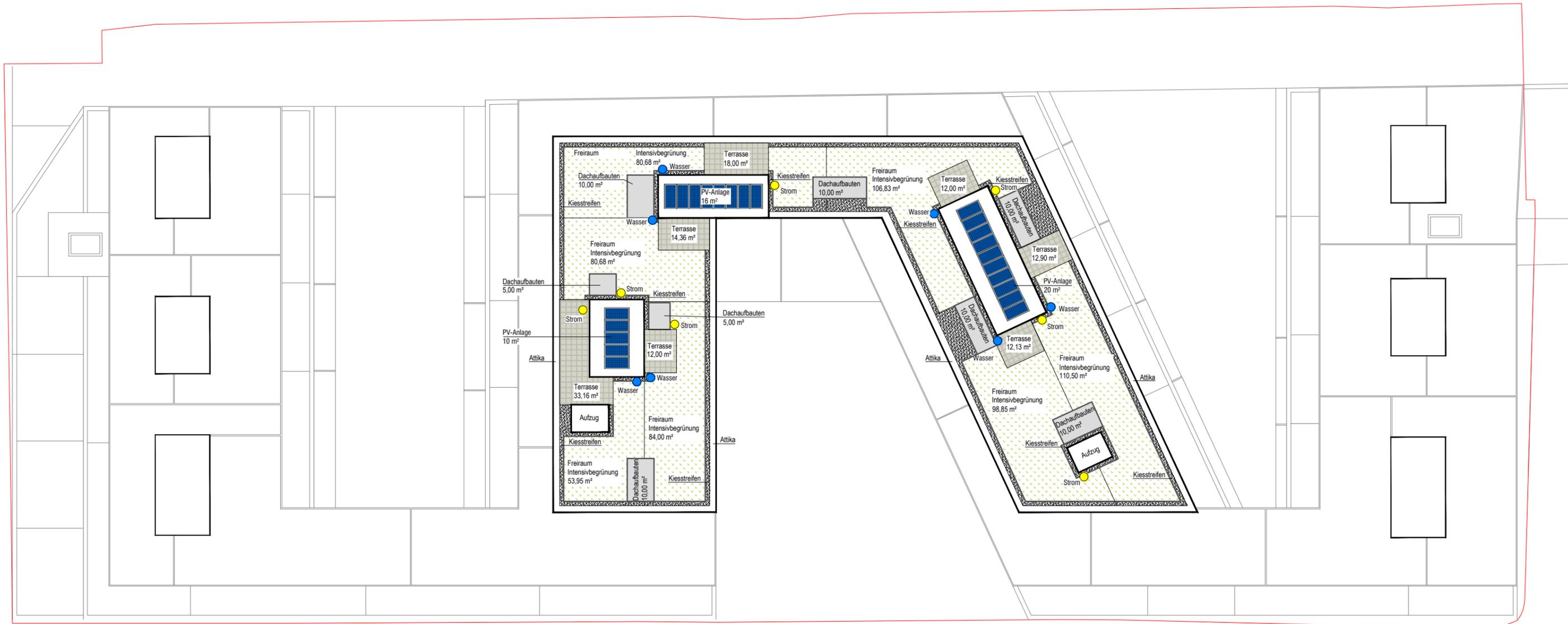


- Gartenpflege Freiräume (Gründächer Intensiv):
- Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher, für Schlauchanschluss zur manuellen Bewässerung durch den Nutzer
 - E-Außensteckdose für Gartengeräte (Häcksler, Rasenmäroboter)
 - Permanenter Rasenschnitt durch Mähroboter - kein Schnittgut

- DACHAUFBAUTEN:
- Lüftung - Haustechnik
 - Strangentlüftung
 - Außeneinheiten Kühlung
 - etc.



Wiener Straße 58 - 64
2.OG Dachdraufsicht
(Hotel)



Gartenpflege Freiräume (Gründächer Intensiv):

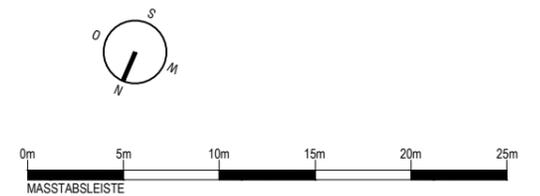
- Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher, für Schlauchanschluss zur manuellen Bewässerung durch den Nutzer
- E-Außensteckdose für Gartengeräte (Häcksler, Rasenmäroboter)
- Permanenter Rasenschnitt durch Mähroboter - kein Schnittgut

DACHAUFBAUTEN:

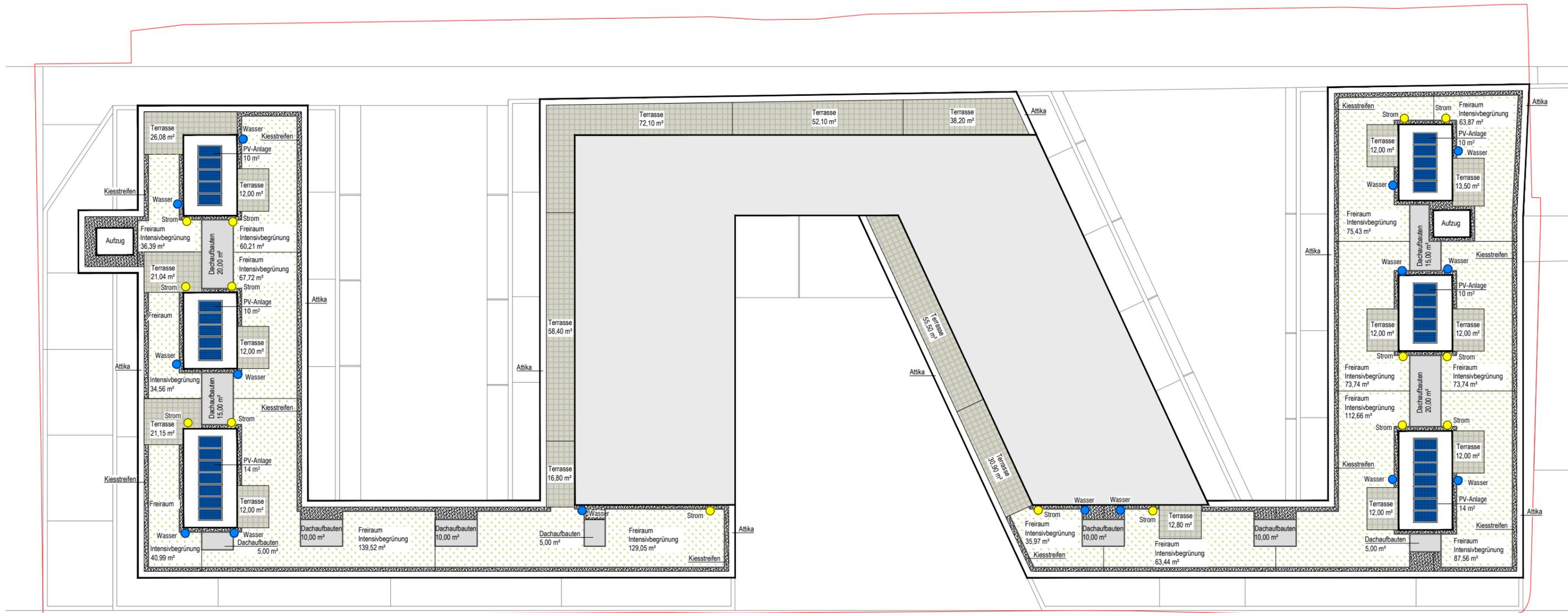
- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

ANSCHLÜSSE DACHGARTEN:

- Wasseranschluss Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher
- Außensteckdose



Wiener Straße 58 - 64
5.OG Dachdraufsicht



Gartenpflege Freiräume (Gründächer Intensiv):

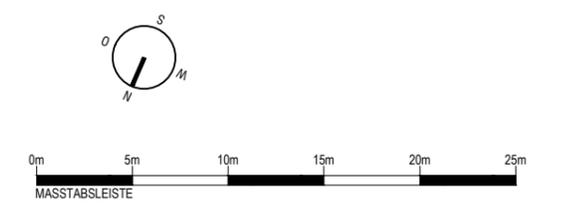
- Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher, für Schlauchanschluss zur manuellen Bewässerung durch den Nutzer
- E-Außensteckdose für Gartengeräte (Häcksler, Rasenmähroboter)
- Permanenter Rasenschnitt durch Mähroboter - kein Schnittgut

DACHAUFBAUTEN:

- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

ANSCHLÜSSE DACHGARTEN:

- Wasseranschluss Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher
- Außensteckdose



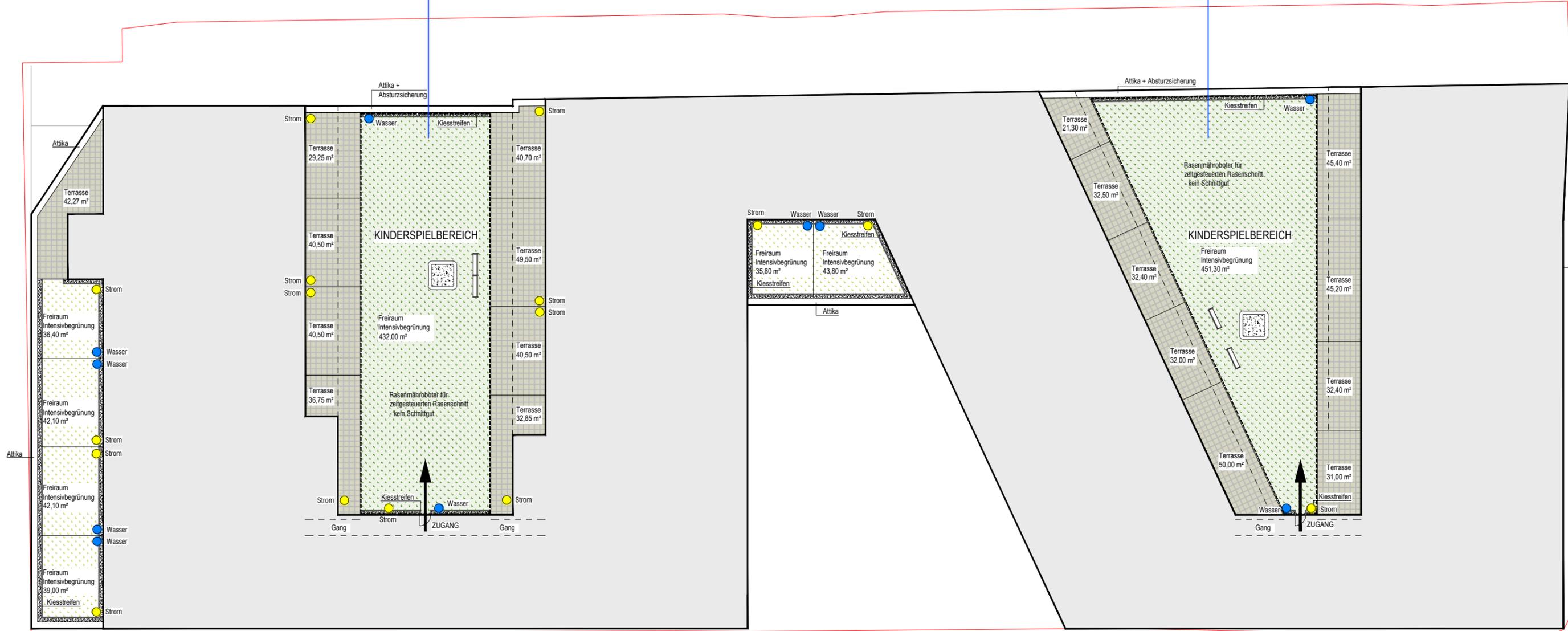
Wiener Straße 58 - 64
4.OG Dachdraufsicht

Automatische Bewässerungsanlage:

- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
- Bodenbereiche mit Wasserdüsen
- Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
- 3/4 Zoll Schlauchanschluss

Automatische Bewässerungsanlage:

- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
- Bodenbereiche mit Wasserdüsen
- Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
- 3/4 Zoll Schlauchanschluss



Gartenpflege Freiräume (Gründächer Intensiv):

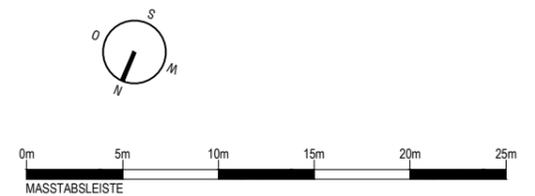
- Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher, für Schlauchanschluss zur manuellen Bewässerung durch den Nutzer
- E-Außensteckdose für Gartengeräte (Häcksler, Rasenmähroboter)
- Permanenter Rasenschnitt durch Mähroboter - kein Schnittgut

DACHAUFBAUTEN:

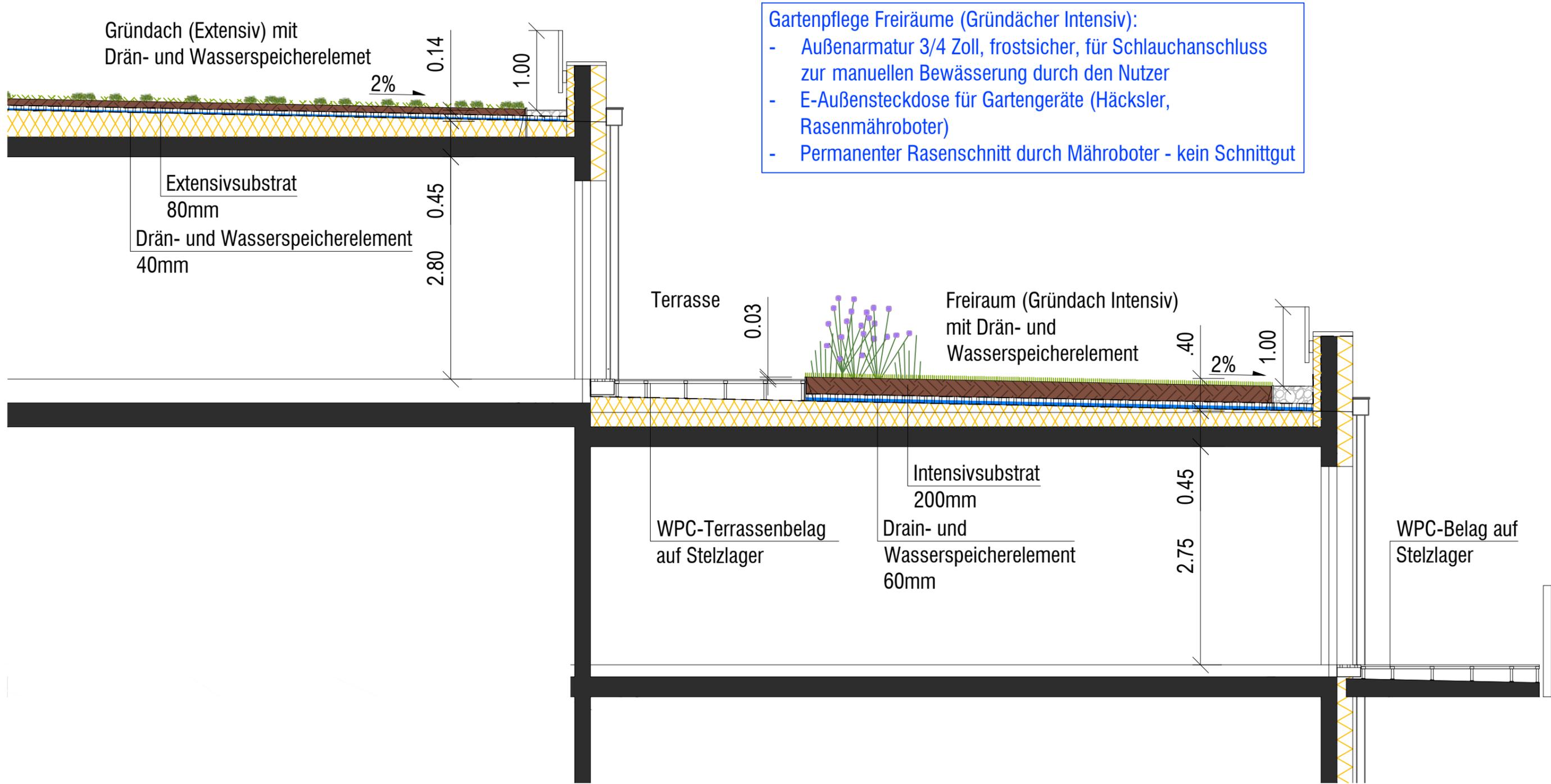
- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

ANSCHLÜSSE DACHGARTEN:

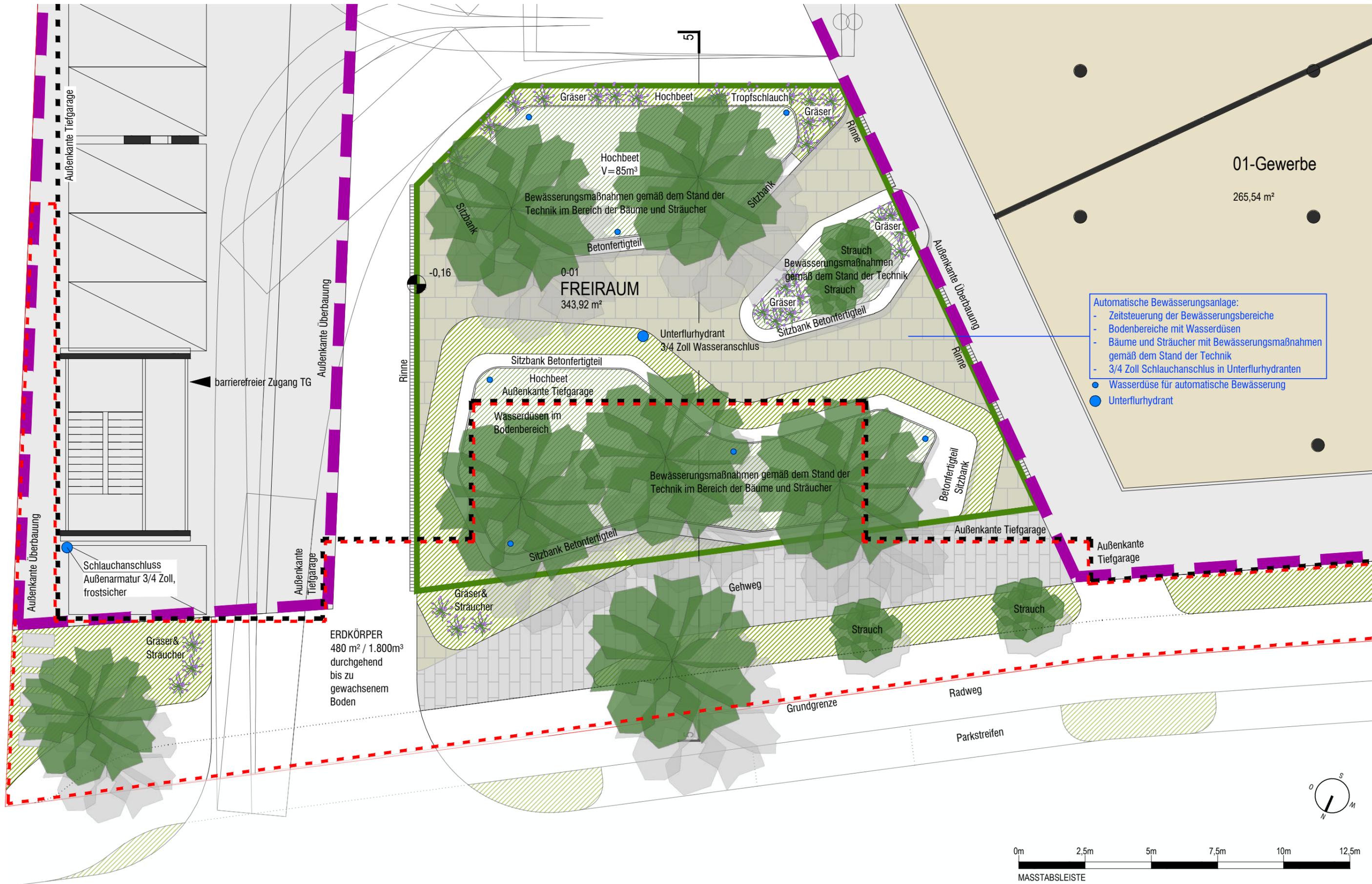
- Wasseranschluss Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher
- Außensteckdose

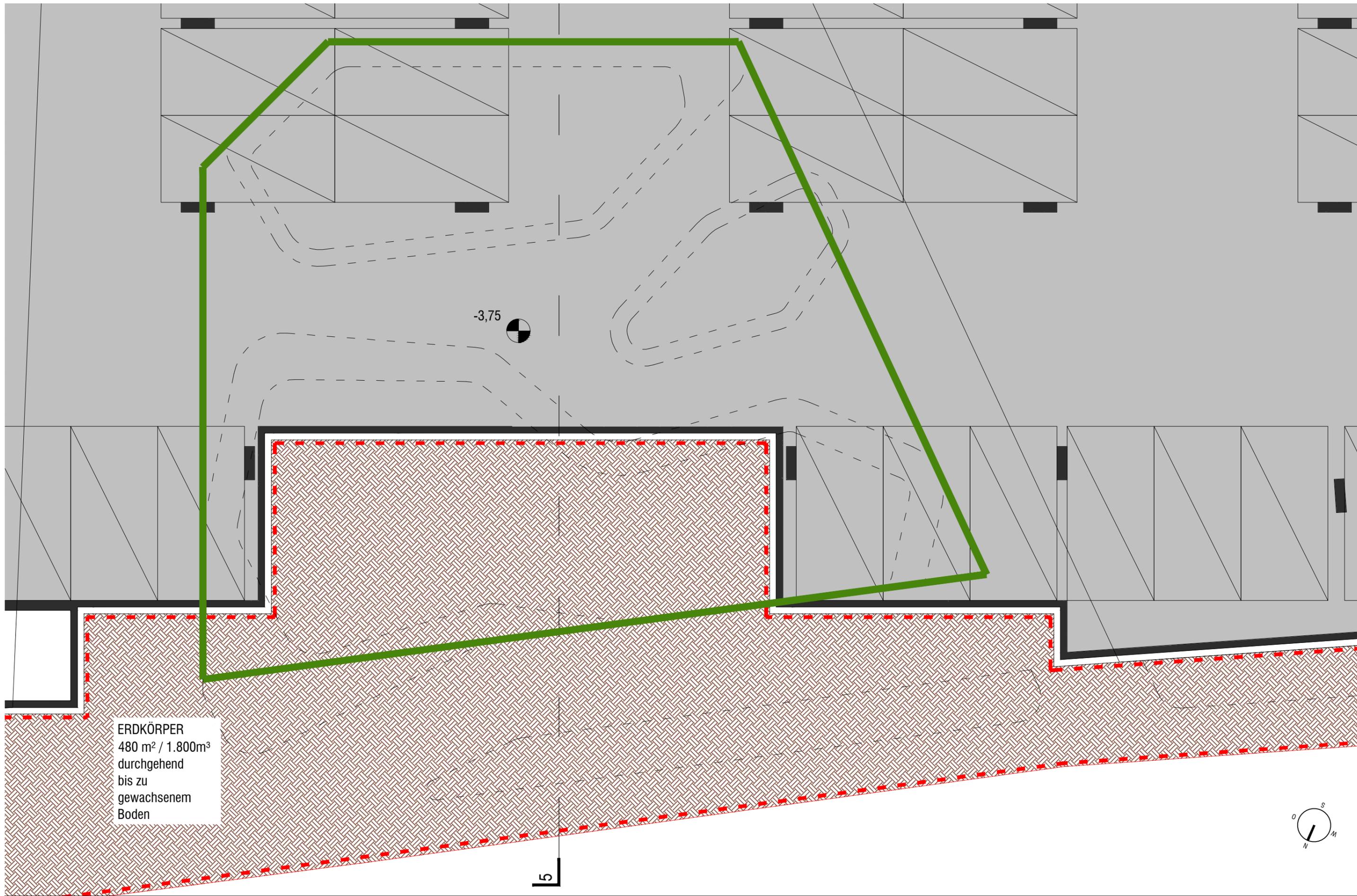


Wiener Straße 58 - 64
1.OG Dachdraufsicht



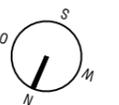
Krems
Wiener Straße 78 - 84

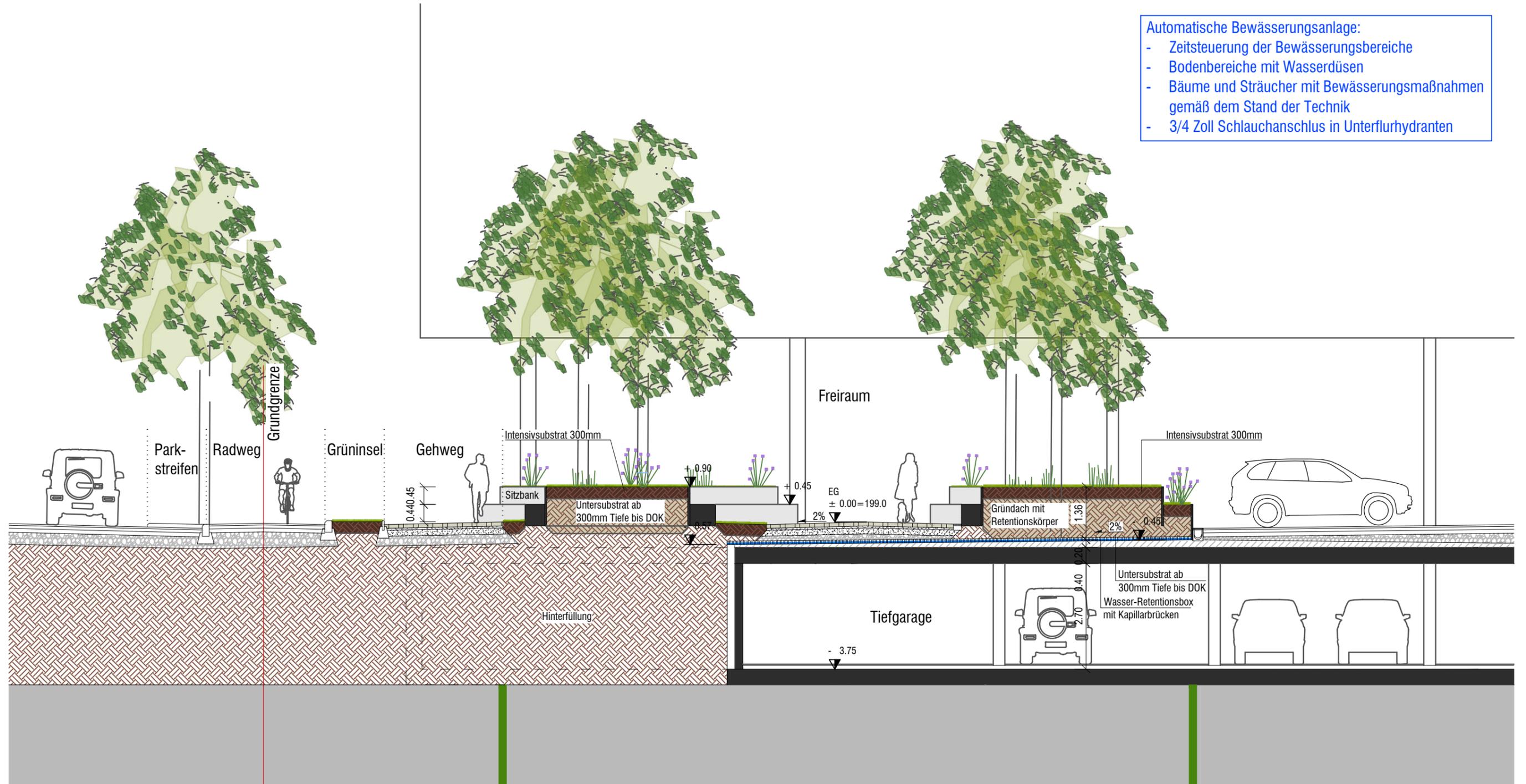




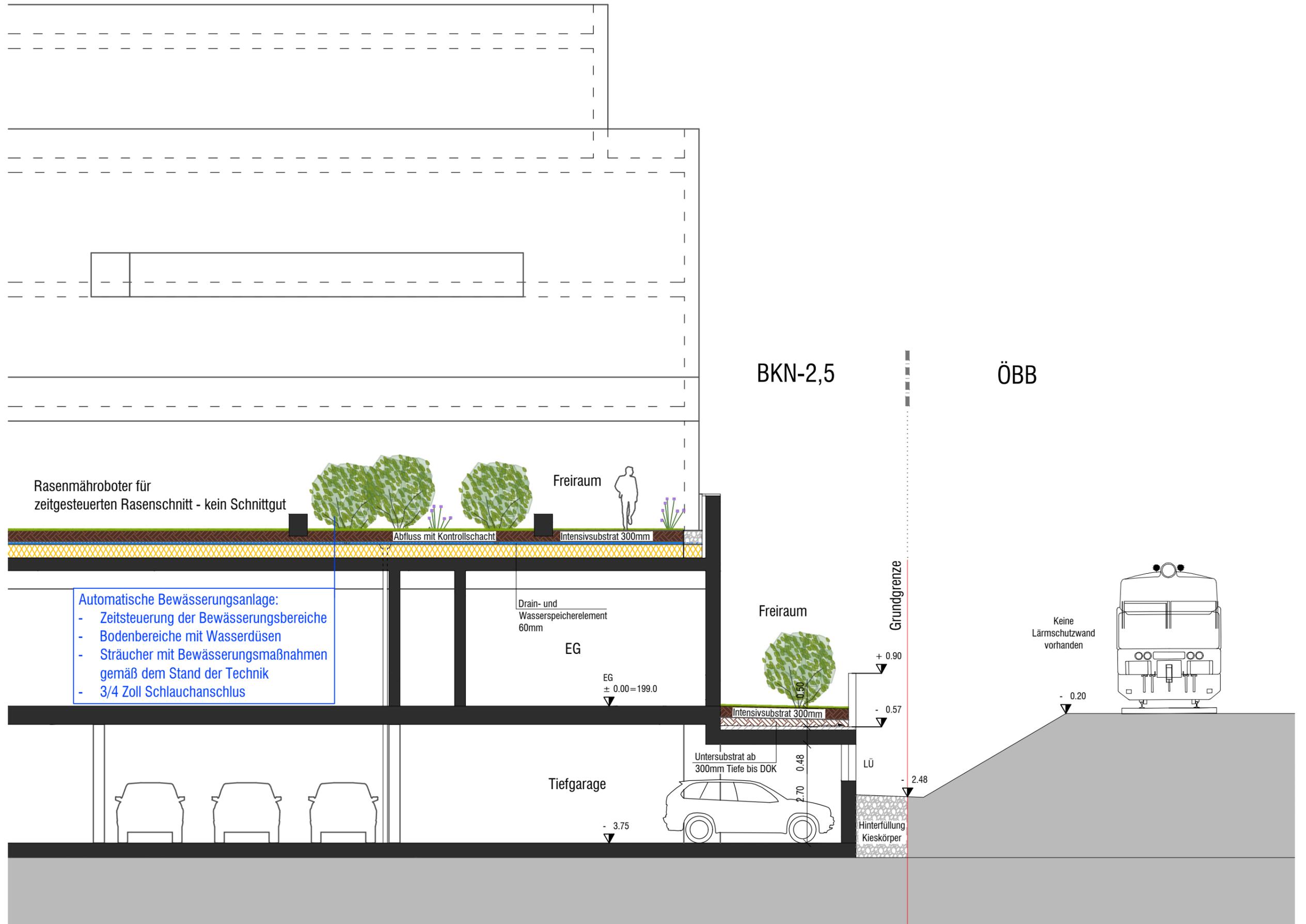
ERDKÖRPER
480 m² / 1.800m³
durchgehend
bis zu
gewachsenem
Boden

5



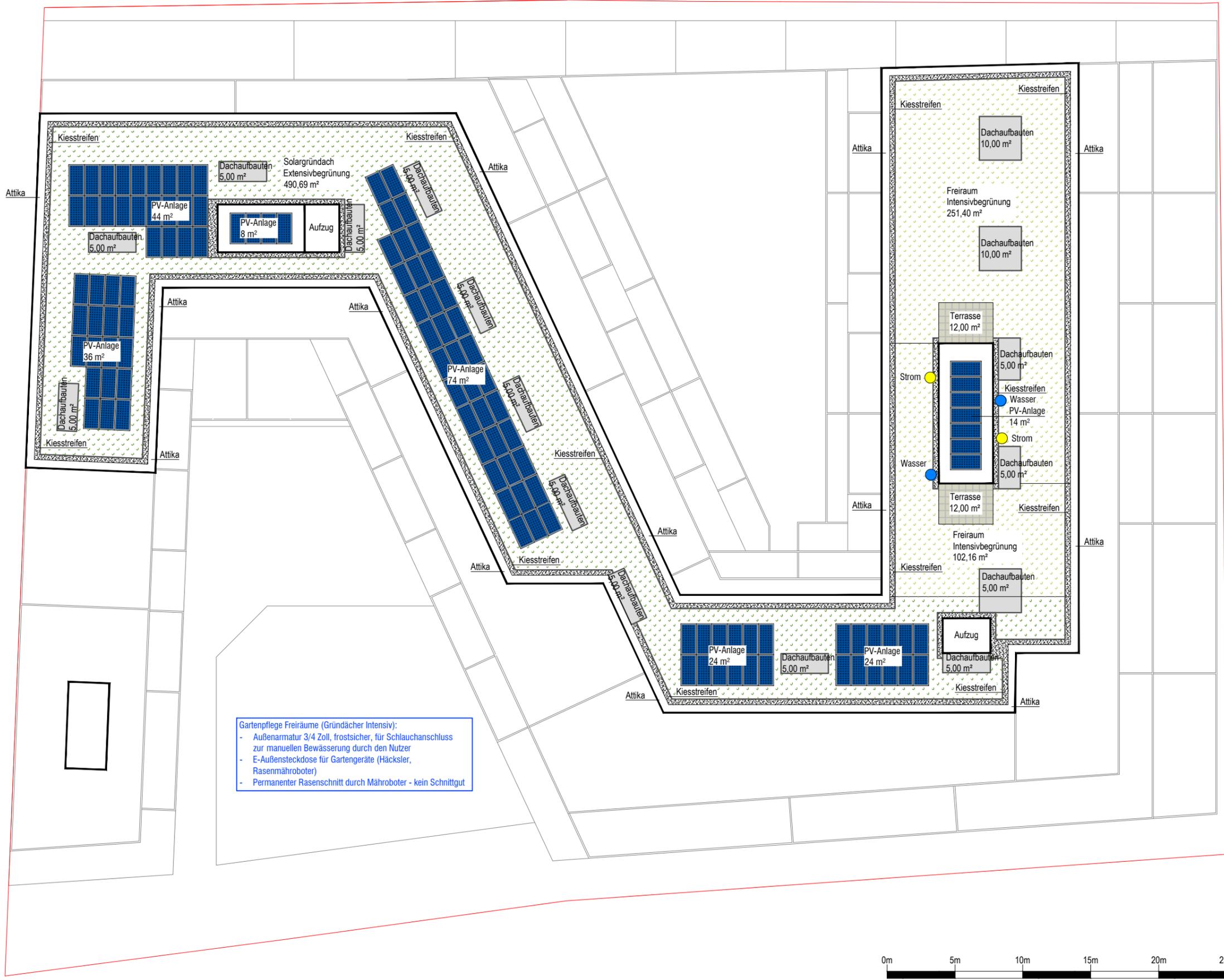


- Automatische Bewässerungsanlage:
- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
 - Bodenbereiche mit Wasserdüsen
 - Bäume und Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
 - 3/4 Zoll Schlauchanschluss in Unterflurhydranten



Automatische Bewässerungsanlage:

- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
- Bodenbereiche mit Wasserdüsen
- Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
- 3/4 Zoll Schlauchanschluss



Gartenpflege Freiräume (Gründächer Intensiv):

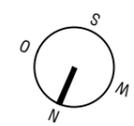
- Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher, für Schlauchanschluss zur manuellen Bewässerung durch den Nutzer
- E-Außensteckdose für Gartengeräte (Häcksler, Rasenmäroboter)
- Permanenter Rasenschnitt durch Mähroboter - kein Schnittgut

DACHAUFBAUTEN:

- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

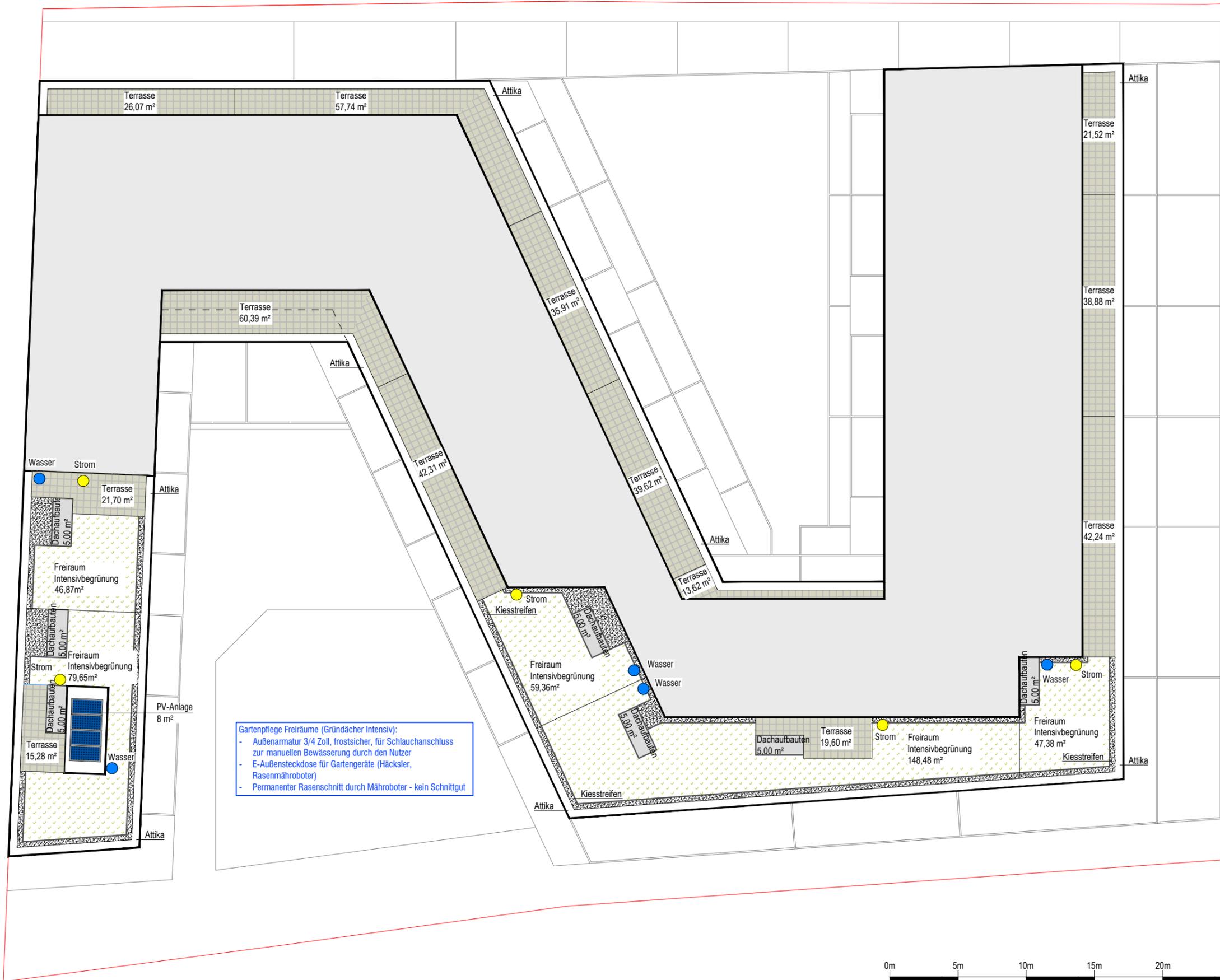
ANSCHLÜSSE DACHGARTEN:

- Wasseranschluss Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher
- Außensteckdose



Wiener Straße 78 - 84
5.OG Dachdraufsicht



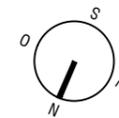


DACHAUFBAUTEN:

- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

ANSCHLÜSSE DACHGARTEN:

- Wasseranschluss Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher
- Außensteckdose



Wiener Straße 78 - 84
4.OG Dachdraufsicht

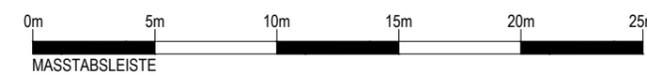
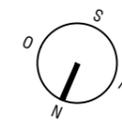


DACHAUFBAUTEN:

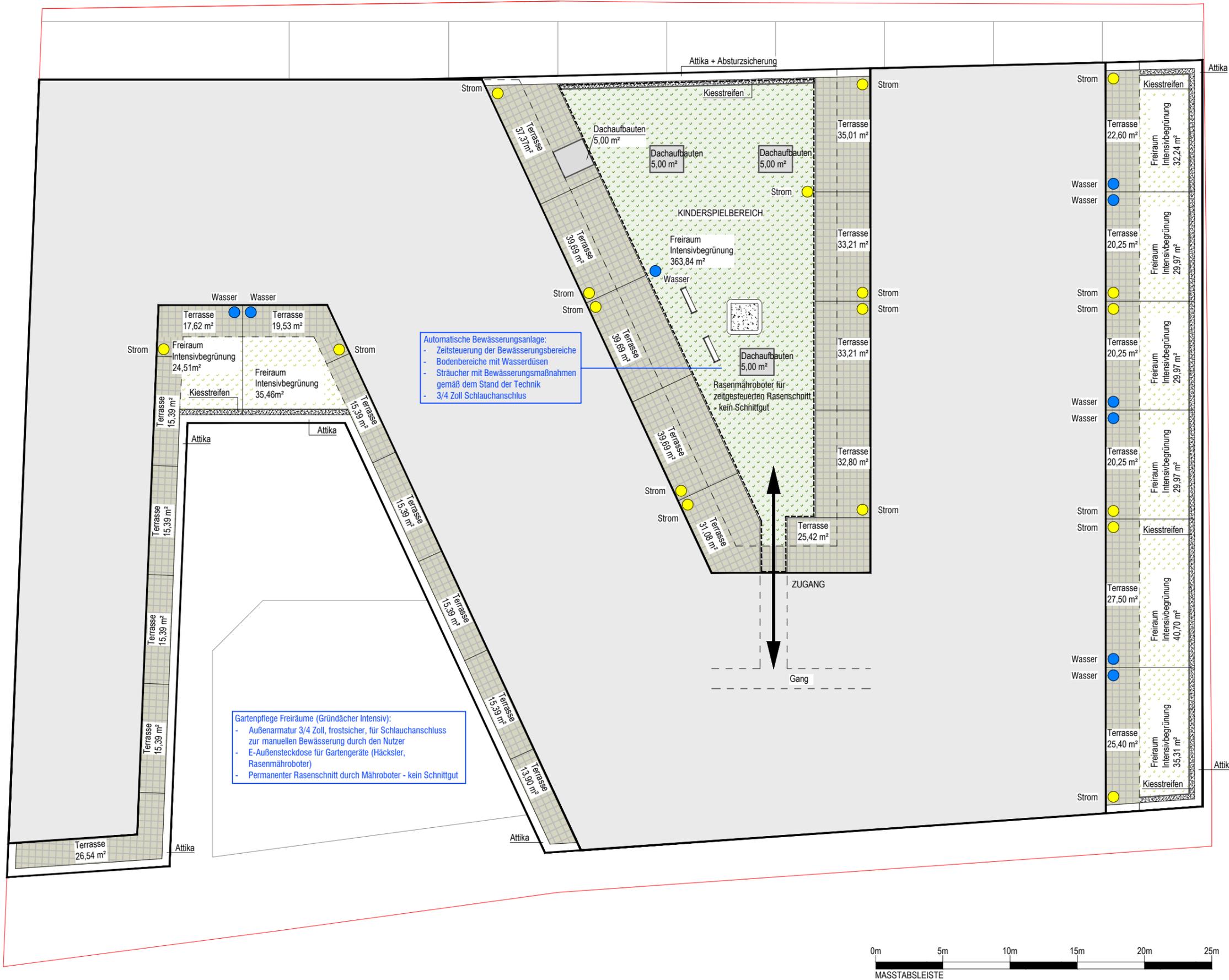
- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

ANSCHLÜSSE DACHGARTEN:

- Wasseranschluss Außenarmatur
3/4 Zoll, frostsicher
- Außensteckdose



Wiener Straße 78 - 84
3.OG Dachdraufsicht



Automatische Bewässerungsanlage:

- Zeitsteuerung der Bewässerungsbereiche
- Bodenbereiche mit Wasserdüsen
- Sträucher mit Bewässerungsmaßnahmen gemäß dem Stand der Technik
- 3/4 Zoll Schlauchanschluss

Gartenpflege Freiräume (Gründächer Intensiv):

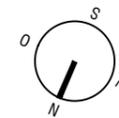
- Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher, für Schlauchanschluss zur manuellen Bewässerung durch den Nutzer
- E-Außensteckdose für Gartengeräte (Häcksler, Rasenmäroboter)
- Permanenter Rasenschnitt durch Mähroboter - kein Schnittgut

DACHAUFBAUTEN:

- Lüftung - Haustechnik
- Strangentlüftung
- Außeneinheiten Kühlung
- etc.

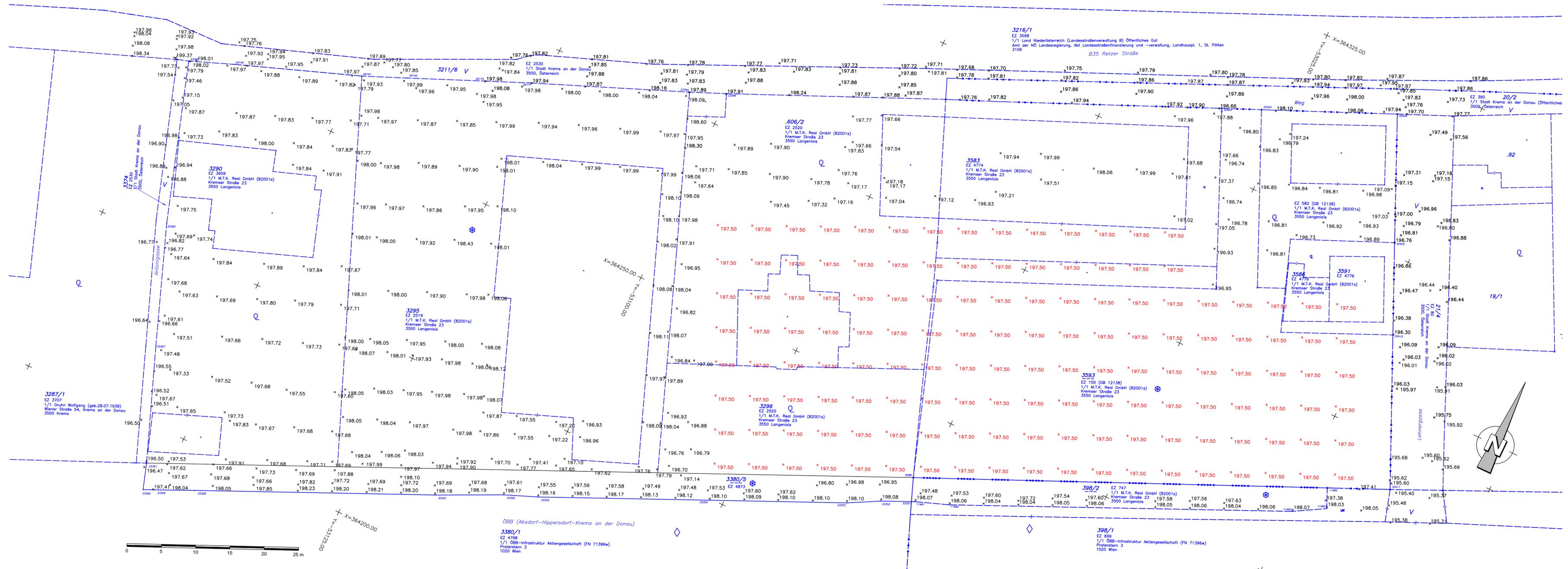
ANSCHLÜSSE DACHGARTEN:

- Wasseranschluss Außenarmatur 3/4 Zoll, frostsicher
- Außensteckdose



Wiener Straße 78 - 84
1.OG Dachdraufsicht





Legende

- x 199.82 ... vermessene Höhenkote
- x 197.50 ... übermittelte Höhenkote Urgelände vor Geländeänderung

Grundbuchstand: 03.12.2019
Vermessung am: 21.03.2019, 4.5.2019 und 31.1.2020

Änderung	Datum	Art der Änderungen	Bearbeiter	Geprüft

Höhenbezug: Adria
Lagebezug: Gauß-Krüger M34

MTK Real KremS Blatt 1

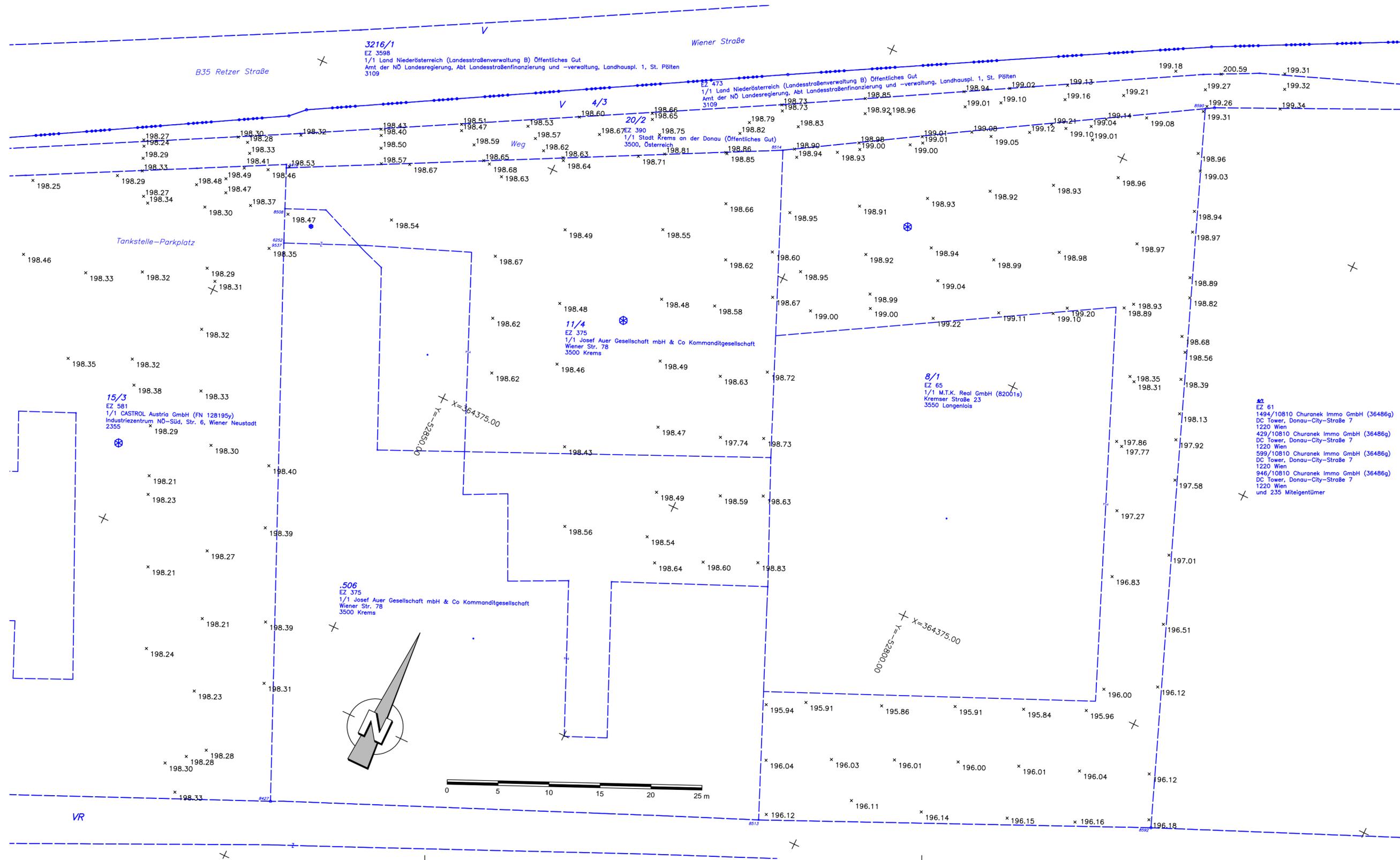
Plantitel		Maßstab			
Bezugsniveau		1:250			
Katastralgemeinde		Grundstück			
Krems (12114)		.606/2, u.a.			
Geschäftszahl	Plandatum	Vermessungsdatum	Plannummer	Gezeichnet	Geprüft
10074	12.02.2020	21.03.2019	3	SLE	SNI

DI Stefan Lederbauer, Dr. Stefan Niedermayr, DI Michael Scherr
 Ingenieurbüro für Vermessungswesen
 1170 Wien, Kalvarienberggasse 67/9 tel: 01/4076202
 3100 St. Pölten, Eichendorffstraße 65 tel: 02742/356381
 e-mail: office@terragon.at web: www.terragon.at

TERRAGON
VERMESSUNG ZT-GmbH

zt

Dieser Plan unterliegt dem Urheberrechtsschutz. ©



Legende

x 199.82 ... vermessene Höhenkote

Grundbuchstand: 03.12.2019
 Vermessung am: 21.03.2019, 4.5.2019 und 31.1.2020

Änderung	Datum	Art der Änderungen	Bearbeiter	Geprüft

Höhenbezug: Adria
 Lagebezug: Gauß-Krüger M34

Projekt: **MTK Real Krems Blatt 2**

Plantitel	Maßstab
Bezugsniveau	1:250
Katastralgemeinde	Grundstück
Krems (12114)	.11/4, u.a.

Geschäftszahl	Plandatum	Vermessungsdatum	Plannummer	Gezeichnet	Geprüft
10074	12.02.2020	21.03.2019	3	SLE	SNI

DI Stefan Lederbauer, Dr. Stefan Niedermayr, DI Michael Scherr
 Ingenieurkonsultanten für Vermessungswesen
 1170 Wien, Kalvarienberggasse 67/9 tel: 01/4076202
 3100 St. Pölten, Eichendorffstraße 65 tel: 02742/356381
 e-mail: office@terragon.at web: www.terragon.at

TERRAGON
 VERMESSUNG ZT-GmbH

zt

Dieser Plan unterliegt dem Urheberrechtsschutz. ©



Magistrat der Stadt
Krems an der Donau

Bereich 5
Amt für Stadt- und Verkehrsplanung

Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Tel.: +43 (0)2732/801-403
Fax: +43 (0)2732/801-90404

ENTWURF
ERLÄUTERUNGSBERICHT
mit Plandarstellungen zur

62. ÄNDERUNG
DES FLÄCHENWIDMUNGSPLANES
in der Stadt Krems an der Donau

(Öffentliche Auflage 28.09.2023 – 09.11.2023)

INHALTSVERZEICHNIS

1.	<u>ALLGEMEINES</u>	4
2.	<u>RAHMENBEDINGUNGEN ZUR ÄNDERUNG DES ÖRTLICHEN RAUM- ORDNUNGSPROGRAMMES</u>	4
2.1	Bevölkerungsentwicklung.....	4
2.2	Naturgefahren.....	5
2.3	Baulandbilanz	7
2.4	Erstmalige Widmung von Wohnbauland - §3 Abs.4 NÖ ROG	7
3.	<u>ÜBERGEORDNETE FESTLEGUNGEN</u>	8
3.1	Regionales Raumordnungsprogramm (RegROP)	8
3.2	Naturschutzrechtliche Festlegungen	8
3.3	Örtliches Entwicklungskonzept (ÖEK Krems)	8
4.	<u>ÄNDERUNGSPUNKTE</u>	9
4.1	Änderungspunkt 1: Abänderungen / Ergänzungen von Kenntlichmachungen.....	9
4.1.a	Forst (Änderungspunkt 1a)	9
4.2	Änderungspunkt 2: Planberichtigung.....	9
4.3	Änderungspunkt 3: Anpassungen an Mappenberichtigungen und Teilungspläne	10
4.3.a	KG Egelsee (Änderungspunkt 3a)	10
4.3.b	KG Gneixendorf (Änderungspunkt 3b).....	10
4.3.c	KG Hollenburg (Änderungspunkt 3c).....	10
4.3.d	KG Krems (Änderungspunkt 3d)	10
4.3.e	KG Landersdorf (Änderungspunkt 3e).....	11
4.3.f	KG Rehberg (Änderungspunkt 3f).....	11
4.3.g	KG Stein (Änderungspunkt 3g).....	12
4.3.h	KG Weinzierl (Änderungspunkt 3h).....	12
4.4	Änderungspunkt 4: Änderungen / Neuausweisungen von Verkehrsflächen.....	13
4.4.a	KG Egelsee (Änderungspunkt 4a)	13
4.4.b	KG Hollenburg (Änderungspunkt 4b).....	14
4.4.c	KG Krems (Änderungspunkt 4c).....	14
4.4.d	KG Landersdorf (Änderungspunkt 4d).....	20
4.4.e	KG Rehberg (Änderungspunkt 4e)	20
4.4.f	KG Stein (Änderungspunkt 4f).....	21
4.4.g	KG Weinzierl (Änderungspunkt 4g).....	24
4.4.h	KG Gneixendorf (Änderungspunkt 4h).....	25
4.5	Änderungspunkt 5: Festlegung Gebiete für nachhaltige Bebauung, KG Krems und KG Weinzierl.....	27
4.5.a	Fall 1 – Bestandserhaltung durch effiziente Nutzung, KG Krems (Änderungspunkt 5a).....	31
4.5.b	Fall 2 – Neuerrichtung im Rahmen eines Bestandes (Änderungspunkt 5b)	40
4.5.c	Fall 3 – Neuerrichtung über den Rahmen eines allfälligen Bestandes (Änderungspunkt 5c).....	47
4.5.d	Fall 4 – Stadtentwicklung mit hohen Dichten – Wiener Straße (Änderungspunkt 5d)	69
4.6	Änderungspunkt 6: Pumpwerk an der S5, KG Weinzierl	76
4.7	Änderungspunkt 7: Erweiterung Kleingarten, KG Krems.....	77
4.8	Änderungspunkt 8: Weinzierlberg, KG Krems	80
4.9	Änderungspunkt 9: Aufschließungszone Reisperbachtalstraße, KG Stein.....	83

5.	<u>PLANDARSTELLUNG DER GEPLANTEN ÄNDERUNGSPUNKTE</u>	<u>85</u>
6.	<u>ANHÄNGE</u>	<u>86</u>

3. ÜBERGEORDNETE FESTLEGUNGEN

3.1 Regionales Raumordnungsprogramm (RegROP)

Das Stadtgebiet von Krems an der Donau liegt im Geltungsbereich des RegROP NÖ Mitte (LGBl. 8000/76-2 idgF.). Die geplanten Änderungspunkte sind in der beiliegenden Plandarstellung (siehe Beilage 1) zum RegROP NÖ Mitte dargestellt (LGBl. 8000/76-2 idgF., Anlage 1, Karte Nr. 38 „Krems an der Donau“ und Karte Nr. 37 „Mautern an der Donau“).

3.2 Naturschutzrechtliche Festlegungen

– Europaschutzgebiete

Im Stadtgebiet von Krems an der Donau sind gemäß Verordnung über die Europaschutzgebiete LGBl. 5500/6 idgF. folgende Schutzgebiete festgelegt:

- §2 Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet (VS) „Tullnerfelder Donau-Auen“
- §8 Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet (VS) „Kamp- und Kremstal“
- §15 Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet (VS) „Wachau – Jauerling“
- §24 Europaschutzgebiet Fauna-Flora-Habitat (FFH) - Gebiet „Wachau“
- §26 Europaschutzgebiet Fauna-Flora-Habitat (FFH) - Gebiet „Kamp- und Kremstal“
- §33 Europaschutzgebiet Fauna-Flora-Habitat (FFH) - Gebiet „Tullnerfelder Donau-Auen“

– Landschaftsschutzgebiet

Die Katastralgemeinden Egelsee, Stein und Scheibenhof liegen gemäß §2 Abs.17 Verordnung über die Landschaftsschutzgebiete LGBl. 5500/35 idgF. im Landschaftsschutzgebiet „Wachau und Umgebung“.

3.3 Örtliches Entwicklungskonzept (ÖEK Krems)

Seit Anfang 2021 wird intensiv an der Erstellung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes gearbeitet. Dazu wurden bereits für die Fachgebiete „Grün- und Freiraumkonzept/Landschaftskonzept“, „Mobilitätskonzept“ und „Siedlungskonzept“ Aufträge an externe Büros vergeben. Die darüber hinaus erforderlichen Grundlagen werden vom Amt für Stadt- und Verkehrsplanung erarbeitet.

Prozessbegleitend wurde eine politisch besetzte Steuerungsgruppe ins Leben gerufen, die sich regelmäßig zu Sitzungen trifft. Im Herbst 2021 wurde ein Bürgerbeteiligungsprozess gestartet. Ausgehend von einer Umfrage wurde in einer mit Stakeholdern besetzten Projektgruppe an den Inhalten des Entwicklungskonzeptes gearbeitet. Im Frühling 2022 hatten alle interessierten Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit ihr Feedback zu den erarbeiteten Punkten abzugeben. Im März 2023 hat der Gemeinderat der Stadt Krems einen einstimmigen Grundsatzbeschluss zu den gemeinsam erarbeiteten Zielen und Maßnahmen gefasst, welcher die Grundlage für die weiteren Bearbeitungsschritte (Strategische Umweltprüfung, etc.) darstellt.

Ein wesentlicher Bestandteil des Örtlichen Entwicklungskonzeptes ist die Festlegung der Rahmenbedingungen zur Prüfung der Widmungsfestlegung Bauland-Kerngebiet bzw. Bauland-Wohngebiet nachhaltige Bebauung (siehe Änderungspunkt 5 – Festlegung Gebiete für nachhaltige Bebauung).

4.5.d Fall 4 – Stadtentwicklung mit hohen Dichten – Wiener Straße (Änderungspunkt 5d)

Umwidmung von Teilflächen der Parzellen Nr. 8/1, 11/4, 15/3, 17/1, 21/4, 398/2, .506, .606/2, .797, 3211/6, 3284/2, 3285/2, 3287/1, 3290, 3295, 3296, 3373, 3374, 3380/5, 3583, 3586, 3593 und 3594, KG Krems, KG Weinzierl

derzeitige Widmung: Bauland-Kerngebiet (BK), öffentliche Verkehrsfläche (Vö), Bahn

künftige Widmung: Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung-3,4/ private Verkehrsfläche (BKN-3,4/Vp (4)),
Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung-2,5/öffentliche Verkehrsfläche (BKN-2,5/Vö (5))
öffentliche Verkehrsfläche/Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung-2,5 (Vö/BKN-2,5 (6)),
öffentliche Verkehrsfläche-Fußweg (Vö-Fußweg), private Verkehrsfläche (Vp)

Baulandflächenbilanz: Umwidmung von rd. 350m² bebauten Bauland-Kerngebiet (BK) in öffentliche Verkehrsfläche (Vö)
Umwidmung von rd. 80 m² Bauland-Wohngebiet (BW) in öffentliche Verkehrsfläche-Fußweg (Vö-Fußweg)

Ausgangslage

Der gegenständliche Bereich befindet sich im östlichen Stadtgebiet von Krems entlang der Wiener Straße (B35) zwischen dem Wienertor Center im Westen und dem Businesspark W86 im Osten in den Katastralgemeinden Krems und Weinzierl.

Im rechtsgültigen Flächenwidmungsplan ist das Areal als Bauland-Kerngebiet (BK) gewidmet und liegt innerhalb der festgelegten Zentrumszone. Südlich befindet sich die als Bahn kenntlichgemachte Bahntrasse der Franz-Josefs-Bahn, die eine Barriere im Siedlungsbereich darstellt. Nördlich der Wiener Straße liegt der Friedhof (G++), die als Bauland-Kerngebiet (BK) gewidmete Antonikirche und als Bauland-Wohngebiet (BW) gewidmete und genutzte Wohngebiete.

Die Wiener Straße ist eine bedeutende Ein- und Ausfallstraße der Stadt, die v.a. im Bereich zwischen Wienertor Center im Westen und Businesspark W86 im Osten im Umbruch ist. Derzeit ist der Bereich von Tankstellen, gewerblichen Nutzungen und brachliegenden Grundstücken geprägt und soll gemäß dem im Jahr 2019 vom Gemeinderat beschlossenen Leitbild aufgewertet werden.

Örtliches Entwicklungskonzept

Seit Anfang 2021 wird intensiv an der Erstellung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes gearbeitet. Der Prozess zur Erstellung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes ist unter Punkt 3.3 beschrieben.

Die Achse Wachaustraße/Wiener Straße stellt gemäß dem in Ausarbeitung befindlichen Örtlichen Entwicklungskonzept ein definiertes **Stadtentwicklungsgebiet** dar. Gemäß den beiliegenden Rahmenbedingungen für die Nachverdichtung wird die Entwicklung Wiener Straße daher als Fall 4 (Stadtentwicklung mit hohen Dichten) behandelt. Die Relevanten Schritte bei der Umsetzung sind: die Erarbeitung eines städtebaulichen Leitbildes und die Sicherstellung der Umsetzung des Leitbildes im Flächenwidmungsplan, Teilbebauungsplan und durch Raumordnungsverträge.

Folgende **Ziele und Maßnahmen** des Örtlichen Entwicklungskonzeptes werden mit der geplanten Änderung des Flächenwidmungsplans verfolgt:

Ziel 2: Die unverwechselbare Identität der Stadt erhalten und weiterentwickeln

2.3 Das Stadtbild angemessen weiterentwickeln

Ziel 3: Geordnete Siedlungsentwicklung forcieren

3.1 Vorrangig Standorte mit hoher Versorgungsqualität entwickeln

3.4 Geeignete Siedlungsbereiche durch Nachverdichtung effizient nutzen

3.5 Unproduktive Flächen im Siedlungsgebiet aktivieren

Ziel 9: Aktive Mobilität fördern

9.2 Aktive Mobilität (verkehrs-)sicher gestalten

9.3 Öffentliche Räume für die aktive Mobilität attraktiv gestalten

Maßnahme 8: Schaffung von Rahmenbedingungen für Nachverdichtung

Prüfung und allfällige Anpassung der zulässigen Geschoßflächenzahl im Flächenwidmungsplan

Maßnahme 15: Sicherung von Flächen für Grün- und Freiräume

Flächensicherung für öffentliche und private Grün-/Freiräume durch raumordnungsrechtliche Instrumente

Maßnahme 22: Umgestaltung öffentlicher Räume

Prüfung von Umgestaltungsmaßnahmen des öffentlichen Raumes und stadteigener Flächen

Maßnahme 30: Schaffung von Pocketparks

Prüfung von Flächen für die Errichtung von Pocketparks, allfällige Umsetzung durch raumordnungsrechtliche Instrumente

Maßnahme 40: Schaffen von qualitativ hochwertigen Fußgängerhauptachsen

Qualitäten für die Gestaltung der Fußgängerinfrastruktur auf Hauptachsen im ÖEK festlegen

Maßnahme 49: Sicherstellen eines hohen Komforts für den Radverkehr

Berücksichtigung der Bereitstellung eines hohen Komforts für den Radverkehr bei Radinfrastrukturplanungen, Sanierungen und Instandhaltungen

Maßnahme 50: Erhöhung der Verkehrssicherheit für die aktive Mobilität

Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr durch bauliche und ordnungspolitische Maßnahmen

Leitbild Wiener Straße

Für Das Stadtentwicklungsgebiet Wiener Straße wurde im Jahr 2018 in einem Prozess unter Einbeziehung von externen Experten, Entscheidungsträgern der Stadtpolitik und Verwaltung sowie den betroffenen Grundstückseigentümern das Leitbild „Wiener Straße“ erarbeitet (siehe Anhang). Das Leitbild wurde im Februar 2019 im Gemeinderat beschlossen und stellt die Grundlage für die gegenständliche 62. Änderung des Flächenwidmungsplanes und die in Folge geplante Erstellung des Teilbebauungsplanes „Wiener Straße“ dar.

Im Leitbild Wiener Straße wurden folgende sechs Ziele für die Wiener Straße definiert:

- Aufenthaltsqualitäten - Schaffung einer einladenden, breiten Promenade entlang der Südseite.
- Eingliederung - Verknüpfung des Kopfbauwerks der Straße (WTC) mit dem städtebaulichen Gefüge der Straße.
- Klare Strukturen - Einfassung des Straßenraums durch die Bebauung.
- Höhenanpassung - Aufnahme derzeitiger Gebäudehöhen bei neuen Projekten an der Straßenfront: Bauklasse III und Anstieg der Höhe der Bebauung zur Bahntrasse hin (Bauklasse IV-V). Entsprechend der Umgebung und dem Charakter des Gebietes Dichtevorgaben von insgesamt ca. 2 bis max. 2,5.
- Grünräume/durchgehende Allee - Bebauungskante zur Straße hin, lockere Bebauung in den Baufeldern mit öffentlichen Freiräumen, Baumreihe entlang der Straße.
- Qualitätsvolle öffentliche Räume - Abfolge kleinerer Plätze entlang der Wiener Straße.

Zur Umsetzung des im Gemeinderat beschlossenen Leitbildes Wiener Straße ist eine Änderung des Flächenwidmungsplans mit der Festlegung von Geschoßflächenzahl sowie die Sicherstellung der breiten Promenade durch die Widmung von öffentlichen Verkehrsflächen sowie teilweise als Widmung in Ebenen erforderliche.

Straßenraum, Aufenthaltsqualität

Das Leitbild Wiener Straße sieht zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Erreichung eines qualitätsvollen öffentlichen Raumes die Verbreiterung und Umgestaltung des Straßenzuges der Wiener Straße vor. Durch die Umsetzung des Leitbildes soll eine wesentliche städtebauliche Aufwertung gegenüber der bestehenden Bebauung erreicht werden.

Entlang der Südseite der Wiener Straße soll eine einladende, breite Promenade mit einem 4,5 m breiten Fußweg und einem 3 m breiten Radweg geschaffen werden (siehe Abbildung 42). Hierfür soll die öffentliche Verkehrsfläche (Vö) der Wiener Straße in Richtung Süden verbreitert werden.

Entlang der Promenade im Süden der Wiener Straße ist eine rd. 3 m auskragende Überbauung des Fußweges zur Schaffung einer arkadenähnlichen Aufenthaltsqualität geplant. Um die Nutzung des Fußweges und die Überbauung zu ermöglichen ist eine Widmung in Ebenen vorgesehen. Des Weiteren kann durch die Widmung in Ebenen die Mindesthöhe der Sockelzone von 4 m im Flächenwidmungsplan abgesichert werden. Es soll daher in einer Breite von 3 m entlang der Wiener Straße die Widmung private Verkehrsfläche (Vp) und in einer Höhe von mindestens 4 m über den Gehsteigniveau Bauland-Kerngebiet nachhaltige Bebauung (BKN) als Widmung in Ebenen festgelegt werden. Die öffentliche Nutzung dieses 3 m breiten Bereiches der geplanten Promenade wird über privatrechtliche Vereinbarungen sichergestellt.

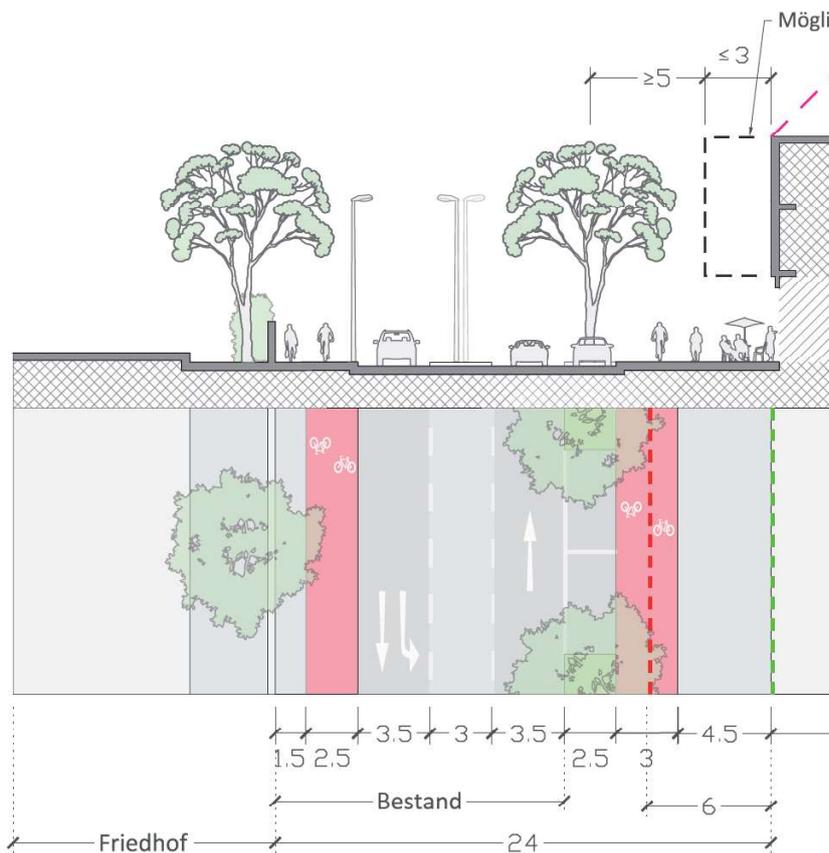


Abbildung 42: Beispielhafter Regelquerschnitt Bereich Friedhof (Quelle: Leitbild Wiener Straße, Jänner 2019).

Verbindung Wiener Straße – Mitterweg (Unterführung)

Im Zuge der Neugestaltung der „Wiener Straße“ ergibt sich die Möglichkeit, die Verbindung zwischen der Straße „Wiener Straße“ und dem „Mitterweg“ südlich der Bahntrasse zu verbessern. Im gegenständlichen Bereich stellt die Bahntrasse eine Barriere im Stadtgebiet dar. Für eine bessere Verkehrsanbindung des an der Straße „Mitterweg“ liegenden Krankenhauses an die Wiener Straße ist im rechtskräftigen Flächenwidmungsplan bereits eine öffentliche Verkehrsfläche (Vö) für die Errichtung einer Unterführung ausgewiesen. Mit der gegenständlichen Änderung soll die Abgrenzung der öffentlichen Verkehrsfläche (Vö) an die aktuell vorliegenden Planungen angepasst und geringfügig in Richtung Westen verschoben werden.

Im Bereich der geplanten Unterführung soll die Möglichkeit der Errichtung einer Tiefgaragenverbindung zwischen den Baukörpern und eine teilweise Überbauung mittels Fußgängerbrücke geschaffen werden. Um die Verbindung der Baukörper zu ermöglichen ist eine Widmung in Ebenen vorgesehen.

Im Detail soll demnach in einem Teilbereich die Widmung Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung (BKN) in der Ebene unter der öffentlichen Verkehrsfläche (Tiefgarage) und zum Teil in der Ebene über der öffentlichen Verkehrsfläche (Überbauung) festgelegt werden. Die Höhenfestlegung der Widmung in Ebenen wurde dabei so gewählt, dass die erforderlichen Durchfahrtshöhen für die Unterführung jedenfalls eingehalten werden können.

Angrenzend zur Bahntrasse ist eine private Verkehrsfläche (Vp) vorgesehen. Diese sichert die erforderlichen Abstände zur Bahntrasse und kann als ergänzende Erschließung herangezogen werden. Diese Erschließungsmöglichkeit hat sich beim etwas westlich situierten Wienertor Center bereits bewährt.

Festlegung Gebiete für nachhaltige Bebauung

Entsprechend der Vorgehensweise für Projekte des Falls 4 (= Stadtentwicklung mit hohen Dichten in definierten Stadtentwicklungsgebieten) liegt für das gegenständliche Gebiet ein im Gemeinderat beschlossenes Leitbild vor. Mit der Änderung der Flächenwidmung in Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung soll ein Rahmen für die Umsetzung des städtebaulichen Leitbildes geschaffen werden. Zeitnah zur Änderung des Flächenwidmungsplans soll ein Teilbebauungsplan für den betroffenen Bereich verordnet werden. Weiters ist die Ausarbeitung von Raumordnungsverträgen zur Absicherung einer raschen Bebauung und zur Sicherung der Freiräume vorgesehen.

Gemäß den Vorgaben des beiliegenden Leitbildes, soll die Geschoßflächenzahl an der Wiener Straße mit 2,5 festgelegt und demnach eine Umwidmung von derzeit Bauland-Kerngebiet (BK) in Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung-2,5 (BKN-2,5) erfolgen.

Am westlichen Ende des von der Änderung betroffenen Bereichs der Wiener Straße (Grundstück Nr. 3290, KG Krems) ist punktuell eine dichtere Struktur und größere Höhe vorgesehen. Das Grundstück Nr. 3290, KG Krems liegt am westlichen Rand des Projektgebietes neben der für die Verbindung zum südlichen Mitterweg vorgesehenen öffentlichen Verkehrsflächen. Im Planungsprozess hat sich für dieses Grundstück, u.a. aufgrund der Grundstücksstruktur, eine höhere GFZ von 3,4 ergeben. Die Details zur möglichen Bebauung und den geplanten Bebauungshöhen sind im geplanten Teilbebauungsplan zu regeln. Am Grundstück Nr. 3290, KG Krems soll daher eine GFZ von 3,4 (BKN-3,4) festgelegt werden.

Ortsbild/Kulturgüter

Denkmalgeschützte Objekte sind von der Maßnahme nicht direkt betroffen. Nördlich gegenüberliegend befinden sich der größte Friedhof der Stadt Krems und mehrere denkmalgeschützte Objekte (Antonikirche, Friedhofskapelle und Aufbahrungshalle). Durch die geplanten Maßnahmen südlich der Wiener Straße sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf Erbe und Denkmal zu erwarten. Die denkmalgeschützten Objekte wurden bei Erstellung des der Änderung des Flächenwidmungsplans zugrundeliegenden Leitbildes berücksichtigt.

Die Wiener Straße stellt eine wichtige Ein- und Ausfallstraße der Stadt Krems dar und ist im gegenständlichen Bereich unterschiedlich genutzt (Gewerbe, Büro, Tankstellen, Wohnen). Das Ortsbild an der Wiener Straße ist im Bestand daher sehr heterogen. Die Änderung des Flächenwidmungsplans dient zur Umsetzung des Leitbildes Wiener Straße, welches eine Aufwertung des Straßenraumes und eine einheitliche Verbauung vorsieht. Wesentliche negative Auswirkungen auf das Ortsbild sind nicht zu erwarten.

Die Details zur möglichen Bebauung werden durch einen parallel auszuarbeitenden Teilbebauungsplan vorgegeben, welcher zeitnah zur öffentlichen Auflage gebracht werden soll. Wesentliche negative Auswirkungen auf das Ortsbild oder Kulturgüter sind durch die Änderung der Flächenwidmung zur Umsetzung des Leitbildes Wiener Straße nicht zu erwarten.

Lärm

Der Änderungsbereich liegt innerhalb von kritischen Lärmzonen an der B35 – Wiener Straße. Die B35 verläuft durch das Stadtgebiet von Krems und ist überwiegend von Wohnbauland umgeben. Der von der Änderung betroffene Bereich ist derzeit als Bauland-Kerngebiet gewidmet und aufgrund der zentralen Lage im Stadtgebiet von Krems und der Entwicklungsachse Wachaustraße/Wiener Straße für eine verdichtete Bebauung geeignet. Durch die geplante Umwidmung in Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung zur Ermöglichung einer GFZ>1 (= keine Neufestlegung von Bauland) sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf menschliche Gesundheit und Sachwerte zu erwarten. Die südlich verlaufende Bahntrasse ist durch Lärmschutzwände vom angrenzenden Wohnbauland abgeschirmt.

Verkehr

Das betroffene Areal liegt direkt an der Wachaustraße, die eine Ein- und Ausfallstraße von Krems darstellt. Als Grundlage für die geplante Entwicklung an der Wiener Straße (Leitbild und Änderung FWP) wurde eine Verkehrstechnische Überprüfung (Retter & Partner, GZL.19063 vom 17.07.2019) durchgeführt.

In der verkehrstechnischen Überprüfung wird zusammenfassend ausgeführt:

„Als Grundlage für weiterführende Planungen der Projektflächen 1 und 2 wurde es einvernehmlich als erforderlich angesehen, ein Gesamtkonzept betreffend den Vollausbau im Bereich der Wiener Straße vom Kreuzungsbereich Wiener Straße/Lidl/WTC bis zur Kreuzung mit der Hafestraße auszuarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie für ein Gesamtkonzept sollen einerseits Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Wiener Straße unter Beachtung eines Vollausbauabschätzen und andererseits auch die Grundlagen für die Erstellung der Bebauungspläne bilden.

[...]

Das Ergebnis der Abschätzungen der künftigen Verkehrsbelastungen zeigt, dass bei einem Vollausbau die Leistungsfähigkeit der Wiener Straße im maßgebenden Bereich erreicht bzw., je nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen überschritten wird, wobei dies die Abbiegerelationen und im Besonderen das Ausfahren aus den Projektflächen Richtung Westen betrifft und somit zusätzlich verkehrsbegleitenden Maßnahmen vorgesehen werden müssen. Ohne vorerst eine Wertung der Maßnahmen anzugeben, können

- Rechtsabbiegespuren von Westen kommend
- Linkseinbiegestreifen Richtung Westen
- Kreisverkehre
- Verkehrslichtsignalanlagen

angedacht werden.

[...]

Als Vorgaben für die weiterführenden Planungen der Planungsbereiche 1 bis 5 können nachgenannte Empfehlungen zusammengefasst werden:

- *möglichst gleichmäßige Abstände der Anschlusspunkte*
- *möglichst gleichmäßige Verkehrsbelastungen (Zu- bzw. Ausfahrten) bei den Anschlusspunkten*
- *Berücksichtigung der Mindestabstände von VLSA und dementsprechende Gestaltung der Anschlüsse*
- *um möglichst gleichmäßige Verkehrsbelastungen zu erreichen werden gezielte Verkehrsführungen (Ein- und Ausfahrt zu den Stellplätzen) erforderlich*
- *wenn erforderlich, zweistreifige Aufstellmöglichkeiten bei Einfahrt in die Wiener Straße einplanen*
- *um einen verlorenen Bauaufwand zu vermeiden wird es nötig, eine künftige Verbindung Wiener Straße/Mitterweg auch schon bei der Realisierung der Projektfläche 1 zu berücksichtigen.*

Nachgenannte Problempunkte sind bei den Planungen (objektseitig bzw. auch verkehrstechnisch) zu beachten:

- Länge der erforderlichen Linksabbiegespur von Westen kommen in Richtung Bründlgraben
- Radwegführung im Bereich der Kreuzung Wiener Straße/Hafenstraße
- erforderliche Absenkung von zumindest 50 cm der Nivelette der Verbindung Wiener Straße/Mitterweg für einen Anschluss des Landesklinikums im Bereich Grünstreifen, Radweg und Fußwege zufolge der nötigen lichten Höhe von 4,70 m bei der Unterführung ÖBB

Der Vollständigkeit halber wir auch festgehalten, dass

- durch die geplanten Ausbauten, im Gegensatz zum Bestand, eine Bündelung der Zu- bzw. Ausfahrten zu den Objekten vorgesehen wird und damit eine übersichtlichere Verkehrssituation zu erwarten ist
- die Umsetzung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen entsprechend der Realisierung der Objekte erfolgen kann
- durch die zu erwartende längere Bauzeit bis zum Vollausbau laufend Überprüfungen der Verkehrssituation möglich bzw. auch erforderlich werden
- aus heutiger Sicht einige Bestandsbauten (z.B. Mehrparteienhaus neben Lidl, „Mederhaus“, etc.) bestehen bleiben werden und demzufolge die Prognosewerte der gegenständlichen verkehrstechnischen Untersuchung Reserven enthalten
- zufolge der Aufsummierung der zusätzlichen Verkehrsbelastung aller Projektflächen, welche auf der sicheren Seite liegt, ebenfalls noch Reserven gegenüber den künftigen tatsächlich auftretenden Werten gegeben sind.“

Die oben beschriebenen Maßnahmen wurden in Abstimmung mit der NÖ Straßenbauabteilung, Herrn DI Hochstätter, den Planungsabteilungen des Magistrat Krems und dem Projektwerber erarbeitet.

Durch den geplanten Ausbau der Wiener Straße mit 4,5m breiten Fußweg und 3m breiten Radweg kann zur Attraktivität und Förderung des nichtmotorisierten Verkehrs beigetragen werden.

Das Areal liegt teilweise innerhalb des 1.000m-Einzugsbereichs des Bahnhofs und im Einzugsbereich der Haltestellen der Stadt- und Regionalbusse an der Wiener Straße. Der Anschluss an den öffentlichen Verkehr ist somit gesichert.

Technische Infrastruktur

Die Versorgung mit technischer Infrastruktur ist durch die Lage im verbauten Stadtgebiet gegeben. Jedoch ist eine Erhöhung der Kapazitäten der technischen Infrastruktur erforderlich.

Standortgefahren

Der Bereich an der Wiener Straße ist gemäß Cadenza teilweise als Altstandort (Tankstellen, KFZ-Werkstatt) ausgewiesen. Die betroffenen Grundstücke sind bereits vollständig als Wohnbauland gewidmet und teilweise bebaut. Aufgrund der bestehenden Widmung als Bauland sind durch die Umwidmung zur Festlegung einer GFZ>1 keine wesentlichen negativen Auswirkungen durch Standortgefahren zu erwarten.

Artenschutz

Wie oben beschrieben handelt es sich bei dem gegenständlichen Areal um Flächen entlang der intensiv genutzten Wiener Straße, die zum Teil bebaut, zum Teil versiegelt und teilweise ungenutzt und befestigt sind. Aufgrund der Lage im dicht verbauten Stadtgebiet an der Wiener Straße und der bestehenden Widmung als Bauland-Kerngebiet sind durch die geplante Umwidmung keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf den Artenschutz zu erwarten.

Das betroffene Areal liegt im Nahbereich (rd. 100m Entfernung) zum Natura2000-FFH-Gebiet, welches nördlich der Wiener Straße liegt. Aufgrund der Entfernung und der in diesem Bereich bestehenden Bebauung/Nutzung sind keine wesentlichen negativen Auswirkungen auf das Schutzgebiet zu erwarten.

Bevölkerung, Sozialverträglichkeit

Die Nachverdichtung des Areals entspricht den Zielen des in Ausarbeitung befindlichen Entwicklungskonzeptes bezüglich der Entwicklungsachse Wiener Straße/Wachaustraße und dem Ziel 3 einer geordneten Siedlungsentwicklung (siehe auch obige Ausführungen zum Örtlichen Entwicklungskonzept). Des Weiteren liegt der Entwicklung ein im Gemeinderat beschlossenes Leitbild Wiener Straße zugrunde.

Die Stadt Krems verfügt aufgrund ihrer Funktion als Stadt mit eigenem Statut und Bezirkshauptstadt über eine Vielzahl an überregionalen Einrichtungen, sozialen Einrichtungen, Bildungseinrichtungen und Freizeiteinrichtungen. Betreuungseinrichtungen und weitere soziale Infrastruktur werden bedarfsgerecht weiterentwickelt und ausgebaut (siehe beispielsweise Bildungskonzept der Stadt Krems). Durch die geplante Entwicklung entlang der Wiener Straße durch die Festlegung von Bauland-Kerngebiet für nachhaltige Bebauung sind keine Auswirkungen auf die Menge der anwesenden Bevölkerung zu erwarten. Die Sozialverträglichkeit ist aufgrund der Größe und Versorgungsqualität der Stadt Krems gegeben.

Magistrat der Stadt Krems
Baudirektion
MTK Real GmbH
Kremser Straße 23, 3550 Langenlois

**B35 RETZER STRASSE
BEREICH
WIENER STRASSE / WACHAU STRASSE**

VOLLAUSBAU

**VERKEHRSTECHNISCHE
ÜBERPRÜFUNG
2019**

TECHNISCHER BERICHT

C				
B				
A				
Index	Datum	Änderung	Gez.	Gepr.



RETTER & Partner
Ziviltechniker G.m.b.H.

Ingenieurkonsulenten für Bauwesen
3500 Krems/D., Kremstalstraße 49
Tel. 02732/85678 office@ib-retter.at



W. Retter

GEZEICHNET	CB	GZL. 19063	GEPRÜFT	RE
DATUM	17.07.2019	EINLAGEZAHL	DATUM	17.07.2019
MASSSTAB	-	1	PLANGRÖSSE	-

B35 Retzer Straße
Bereich Wiener Straße/Wachau Straße
Vollausbau
Abschätzung der Verkehrsbelastungen

Studie 2019

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
1. Unterlagen	2
2. Allgemeines	4
3. Planungsgrundlagen	4
4. Verkehrsbelastungen	5
4.1. Projektfläche 1	5
4.1.1. Belegungen	5
4.1.2. Stellplatzanordnung	6
4.1.3. Aufteilung der Fahrten	6
4.2. Sonstige Projektflächen	7
4.3. Entfall von Fahrten	7
4.4. Belastung B35 bei Vollausbau	7
5. Zusätzliche verkehrsbegleitende Maßnahmen	8
5.1. Allgemeine Ausführungen	8
5.2. Leistungsfähigkeit von Verkehrslichtsignalanlagen	11
5.2.1. Verkehrsbelastung Anbindung „Klein“	11
5.2.2. Verkehrsbelastung Anbindung „Groß“	14
5.3. Leistungsfähigkeit von plangleichen Knoten	16
6. Planungsvorgaben für die Projektflächen	17
7. Zufahrt Landeskrankenhaus Krems	21
8. Zusammenfassung	21
9. Anhang	25

B35 Retzer Straße
Bereich Wiener Straße/Wachau Straße
Vollausbau
Abschätzung der Verkehrsbelastungen

Studie 2019

1. Unterlagen

- /1/ M.T.K. Real GmbH: Besprechungen am 14.03. und 18.04.2019
- /2/ M.T.K. Real GmbH: Mail vom 15.03.2019 betreffend Grundlagen für Vorstudien
- /3/ Pichler & Traupmann Architekten ZT GmbH: M.T.K. Krems Projektfläche 1, Vorentwurf vom 27.03.2019 u.f.
- /4/ Pichler & Traupmann Architekten ZT GmbH: M.T.K. Krems Projektfläche 11, Vorentwurf vom 27.03.2019
- /5/ Besprechung mit Pichler & Traupmann Architekten ZT GmbH am 27.03.2019
- /6/ Retter & Partner ZT GmbH: Längenschnitt Lehnergasse vom 03.04.2019
- /7/ Besprechungen am 08.04. und 13.06.2019 beim Magistrat der Stadt Krems, Servicecenter Bauen, betreffend Ausbau Wiener Straße
- /8/ Magistrat der Stadt Krems, Servicecenter Bauen: Mail vom 08.04.2019 betreffend Planungen Ausbau Wiener Straße
- /9/ Retter & Partner ZT GmbH: Landesklinikum Krems, Verkehrstechnische Untersuchung 2009 – 2013, GZL 09287
- /10/ Retter & Partner ZT GmbH: B35 Retzer Straße, Kreuzungen Wachaustraße – Winzergasse bzw. Wiener Straße – Wachaustraße, Einreichprojekt VLSA 2013, GZL 10174/1
- /11/ Magistrat der Stadt Krems: Verhandlungsschrift vom 02.10.2013, Zahl KS-STR-0/36/0-2013 betreffend Lidl Austria GmbH, VLSA B35 Wachaustraße Höhe Winzergasse
- /12/ Retter & Partner ZT GmbH: Verkehrskonzept Krems an der Donau, fließender und ruhender Individualverkehr vom Oktober 2005, GZL 05001
- /13/ Retter & Partner ZT GmbH: Landesklinikum Krems, Erschließungskonzept vom Jänner 2008, GZL 09287

- /14/ Retter & Partner ZT GmbH: WTC Real Estate GmbH, B35 Retzer Straße, Kreuzung Wachaustraße – Wiener Straße, Ergänzung Verkehrserzeugung 2018, Schreiben vom 25.04.2018, GZL 16161
- /15/ Retter & Partner ZT GmbH: Business Park „W 86“, Verkehrstechnische Untersuchung 2017, GZL 16070/6
- /16/ Retter & Partner ZT GmbH: Knotenpunkt B35 Wiener Straße Anbindung Objekte neu, Abschätzung der Leistungsfähigkeit von VLSA Anlagen, GZL 19063
- /17/ RVS 03.05.12: Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen
- /18/ RVS 05.04.31: Verkehrslichtanlagen, Einsatzkriterien
- /19/ Retter & Partner ZT GmbH: Schleppkurvenuntersuchungen betreffend Anlieferung Hofer vom 02.04.2019, GZL 19063
- /20/ G. Mehlhorn, U. Köller: Verkehr-Straße, Schiene, Luft, Verlag Ernst & Sohn 2001
- /21/ Rosinak & Partner, Architekten Tillner & Willinger: Leitbild für die Wiener Straße 28.06.2018
- /22/ Retter & Partner ZT GmbH: Fotodokumentation Lehnergasse F1 – F11 am 17.06.2019
- /23/ Besprechung mit NÖ Straßenbauabteilung 7 am 16.07.2019
- /24/ B35 Retzer Straße, Bereich Utzstraße – Austraße, Lageplan 1 : 2500

2. Allgemeines

Die M.T.K. Real GmbH plant den Ausbau von 2 nachgenannten Projekten im Zuge der Wiener Straße.

- Projektfläche 1: Wiener Straße 58 – 66 inkl. Lehnergasse 19 (zwischen Lehnergasse und Antonigasse)
- Projektfläche 2: Wiener Straße 78 – 82 inkl. 84

Die Planungen sollen auf Grundlage des Leitbildes für die Wiener Straße vom Juni 2018 /21/ erstellt werden, wobei mit den Arbeiten zur Ausarbeitung von entsprechenden Studien die Pichler & Traupmann Architekten GmbH von M.T.K. Real GmbH beauftragt wurde.

Die Retter & Partner ZT GmbH wurde mit den zugehörigen Arbeiten betreffend die Erstellung einer Verkehrstechnischen Untersuchung von M.T.K. Real GmbH beauftragt /1/, /2/, 8/, wobei nachgenannter Planungsvorgang einvernehmlich als sinnvoll erachtet wurde.

- Ausarbeitung eines Gesamtkonzeptes betreffend den Vollausbau im Bereich der Wiener Straße vom Kreuzungsbereich Wiener Straße/Lidl/WTC bis zur Kreuzung mit der Hafenstraße in Form einer Studie, bei welcher auf Grundlage der Darstellung künftiger möglicher Anbindungen (Einfahrten in die Wiener Straße) sowie von Verkehrsbelastungen in Hinblick auf den Prognosefall eines Vollausbaues die Leistungsfähigkeiten der Wiener Straße überprüft und eine Abstimmung mit dem geplanten Ausbauvolumen erfolgen soll.
- Verkehrstechnische Untersuchungen der beiden Projektflächen 1 und 2 in Zusammenarbeit mit den Architektenplanungen.

Die Ergebnisse der Studie für ein Gesamtkonzept wurden mit den Vertretern des Magistrates der Stadt Krems, Servicecenter Bauen und der NÖ Straßenbauabteilung 7 vorbesprechen /7/ und sollen die Grundlagen für die Erstellung der Bebauungspläne bilden.

3. Planungsgrundlagen

Aufbauend auf dem Leitbild für die Wiener Straße lt. /21/ wurden von Pichler & Traupmann Architekten ZT GmbH Studien der Projektflächen 1 und 2 erstellt /3/, /4/. Die beiden Studien wurden mit dem Bebauungsvorschlag lt. /21/, den fertiggestellten Projekten von Lidl /16/ und Business Park „W86“ (Churanek) /15/ sowie des in Fertigstellung begriffenen Bauvorhabens WTC /10/ in einem Gesamtplan der Wiener Straße zusammengeführt. In diesem Plan wurden auch die bereits fertiggestellten Umbauarbeiten im Zuge der Wiener Straße im Westen betreffend Lidl und WTC sowie

im Osten betreffend „W86“ eingetragen. Ebenso wurde eine künftige Verbindung zwischen der Wiener Straße und dem Mitterweg zwecks Erschließung des Landeskrankenhauses Krems, entsprechend den Unterlagen lt. /9/, /13/ im gegenständlichen Plan aufgenommen.

Bereits realisierte Anbindungen an die Wiener Straße, geplante Anbindungen an die Wiener Straße für die Planungsflächen 1 und 2 sowie mögliche Anschlussmöglichkeiten betreffend die Verbauung der restlichen Bereiche im Zuge der Wiener Straße wurden in dem Plan eingetragen. Es zeigt sich, dass bei einem künftigen Vollausbau der Wiener Straße im südlichen Randbereich gewünschte bzw. gegebene Anschlussmöglichkeiten in Abstände von 65 bis 115 m erforderlich werden. Siehe hierzu die Darstellungen in Einlage 2.

4. Verkehrsbelastungen

Da die Studien für die Projektfläche 1 von Pichler & Traupmann Architekten ZT GmbH /3/ am weitesten fortgeschritten sind und da die sonstigen geplanten Objekte im Zuge der Wiener Straße ähnliche Formen bzw. Dimensionen aufweisen, werden auf Grundlage der Belegungen der Projektfläche 1 die künftige Belastungen für einen Vollausbau abgeschätzt und hochgerechnet.

4.1. Projektfläche 1

Die Grundlagen für die nachfolgenden Abschätzungen bauen auf den Unterlagen lt. /3/, /4/ und /21/ auf.

4.1.1. Belegungen

Die Daten für die nachstehende Tabelle sind den Planunterlagen der Studie lt. /3/ zu entnehmen.

Widmung	Stellplätze	Wechsel/Tg.	Belegungen
Hofer	70	8	560
Gewerbe	29	4	116
Wohnungen	131	2	262
Büros	98	2	196
Hotel	18 *	1,5	18
Summe 1	328		1.152
Reserve	48	1,5	72
Summe 2	376		1.224

*angenommene Belegung 65 %

Tab. 1: Stellplatzbelegungen lt. /3/

Daraus ermittelt sich die Zahl der Fahrten pro Tag mit $1.224 \times 2 = 2.448$ ger. **2.450 Fahrten/24 h** (Ein- und Ausfahrten).

4.1.2. Stellplatzanordnung

Die Aufteilung der Stellplätze ist in der Zusammenstellung von /3/ ersichtlich.

Erdgeschoß	71 Stellplätze
OG 1	24 Stellplätze
<u>UG 1</u>	<u>24 Stellplätze</u>
Summe	119 Stellplätze

UG 2	74 Stellplätze
<u>UG 2</u>	<u>191 Stellplätze (166 + 25)</u>
Summe	265 Stellplätze

Gesamtstellplatzzahl $119 + 265 + 10$ (außerhalb) = **394 Stellplätze**

4.1.3. Aufteilung der Fahrten

Aufteilung nach Stellplatzsituation

Lehnergasse: $265/384 \times 2.450 = 1.690,75$ ger. 1.690 Fahrten
 $1.690/2.450 = 0,69 = \mathbf{69\%}$

Wiener Straße: $119/384 \times 2.450 = 759,24$ ger. 760 Fahrten
 $760/2.450 = 0,31 = \mathbf{31\%}$

Aufteilung nach Widmungen

Hofer	560 Belegungen
<u>Gewerbe</u>	<u>58 Belegungen (50 %.... 116/2)</u>
Summe	618 Belegungen x 2 (Ein- und Ausfahrten) 1.236 Belegungen ger. 1.240 Fahrten/24 h

Wohnungen	262 Belegungen
Büros	196 Belegungen
Hotel	18 Belegungen
Reserve	72 Belegungen
<u>Gewerbe</u>	<u>58 Belegungen (50 %.... 116/2)</u>
Summe	606 Belegungen x 2 (Ein- und Ausfahrten) 1.212 Belegungen ger. 1.210 Fahrten/24 h

Aus den beiden vorgehenden Überprüfungen der Fahrfrequenzen ist ersichtlich, dass bei einer angestrebten gleichmäßigen Verteilung der Zu-

fahrten von der Wiener Straße aus eine gezielte Verkehrsführung erforderlich wird.

4.2. Sonstige Projektflächen

Die sonstigen Projektflächen an der Südseite der Wiener Straße werden, entsprechend den dargestellten Ausbauflächen bzw. geplanten Ausbauvolumen, auf Grundlage der vorgehenden Abschätzungen für die Projektfläche 1, hochgerechnet. Die Flächennummerierungen sind der Einlage 2 zu entnehmen.

Projektfläche	Prozent	Fahrten/Tag
2	50	1.225
3	40	980
4	40	980
5	60	1.470
6	W86 (Churaneck)	870
7	WTC	2.200
8	Lidl	1.100
Summe		8.825

Tab. 2: Stellplatzbelegungen lt. Abschätzung

4.3. Entfall von Fahrten

Zufolge der geplanten Verbauung werden diverse Geschäfte bzw. Unternehmen (Würth Handelsges.m.b.H., Josef Auer Gesellschaft m.b.H. & Co. KG, Billa AG – Penny Markt, etc.) aufgelassen, wobei aufgrund von Erfahrungswerten bzw. Beobachtungen gesamt **4.200 Fahrten/24 h** (Ein- und Ausfahrten) abgeschätzt werden können.

4.4. Belastung B35 bei Vollausbau

Abschätzung entsprechend Bauvolumen

In /12/ wurde der DTV (durchschnittlicher täglicher Verkehr in 24 Std.) für das Jahr 2020 mit 10.100 + 6.300 = 16.400 Fahrten/24 h hochgerechnet. Daraus ermittelt sich die Gesamtbelastung der Wiener Straße unter Vollausbau, bei einer sonstigen zusätzlichen Verkehrssteigerung von 5 %, wie folgt.

16.400 x 1,05 =	17.220	Fahrten/24 h
Projektfläche 1	2.450	Fahrten/24 h
zusätzliche Projektflächen	<u>8.825</u>	Fahrten/24 h
	28.495	Fahrten/24 h

abzüglich Entfall von Fahrten	4.200 Fahrten/24 h
geschätzte Belastungen bei Vollausbau	24.295 Fahrten/24 h

Die vorgehenden Zusammenstellungen der Verkehrsbelastungen liegen insofern auf der sicheren Seite, da eine Aufsummierung der zusätzlichen Belastungen durch die Projektflächen erfolgte, eine aber in der Praxis auftretende Abminderung der Daten zufolge einseitiger Zu- und Abfahrten nicht berücksichtigt wurde.

Leistungsabschätzung lt. G. Mehlhorn, U. Köller

Entsprechend /20/, Tabelle 3.1-12 lässt sich eine Obergrenze der Leistungsfähigkeit für Straßen mit vorliegendem Charakter der B35 Retzer Straße im Bereich der Wiener Straße wie folgt abschätzen.

Laut /20/ wird die Obergrenze mit 2.300 Personen/h definiert.

Bei einem Besetzungsgrad von 1,3 Personen/Fahrzeug ermitteln sich $2.300/1,3 = 1.770$ Kfz/h

Hochrechnung mit 10 h..... 17.700 Kfz/h

Hochrechnung mit 12 h..... 21.240 Kfz/h

Daraus ist im Vergleich mit der vorgehenden Abschätzungen ersichtlich, dass bei einem künftigen Vollausbau der Wiener Straße, unter Beachtung der sonstigen Verkehrssteigerungen, die Leistungsfähigkeit des maßgebenden Straßenabschnittes überschritten wird und somit zusätzlich verkehrsbegleitenden Maßnahmen vorgesehen werden müssen.

5. Zusätzliche verkehrsbegleitende Maßnahmen

5.1. Allgemeine Ausführungen

Wie im vorgehenden Punkt 4 bereits festgehalten, werden entsprechend den Ausbaumaßnahmen bis zum Vollausbau zusätzlich verkehrsbegleitende Maßnahmen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der B35 Retzer Straße im Bereich der Wiener Straße nicht zu überschreiten.

So wurde bereits in der Verhandlungsschrift des Magistrates der Stadt Krems/Donau vom 02.10.2013 betreffend das Bauvorhaben Lidl Austria GmbH, Errichtung einer Verkehrslichtsignalanlage B35 Wachau Straße Höhe Winzergasse, Verkehrstechnische Überprüfung des Detailprojektes festgehalten, dass eventuell eine zusätzliche **VLSA** bei der Kreuzung Wiener Straße/Zufahrt WTC erforderlich werden könnte. Die Notwendigkeit dieser Anlage wäre durch Verkehrszählungen zu begründen /11/.

Im Erschließungskonzept vom Jänner 2008, GZL 09287 /13/ wurde ausgeführt, dass bei Errichten einer Verbindungsstraße zwischen der Wiener

Straße und dem Mitterweg, zwecks besserer Anbindung des Landesklinikums Krems, in der Wiener Straße eine **VLSA** erforderlich wird. Siehe hierzu die Plandarstellung lt. /13/ im Anhang 2 des Technischen Berichtes.

Um die Leistungsfähigkeit der Wiener Straße zu erhöhen, sollte im Zuge der Errichtung der Objekte hin zu einem Vollausbau überprüft werden, ob eigene **Rechtsabbiegespuren** von Westen kommend eine Verbesserung bringen. Rein verkehrstechnisch wäre dies durch Unterbrechen des lt. /21/ geplanten 2,50 m breiten Grünstreifens am südlichen Rand des Planungsbereiches durchaus möglich. Es wird aber zweifellos erforderlich, hier einen vernünftigen Kompromiss in Hinblick auf das Leitbild für die Wiener Straße zu finden.

Siehe hierzu den nachstehenden Schemaschnitt lt. /21/ in der Abb. 5-1.

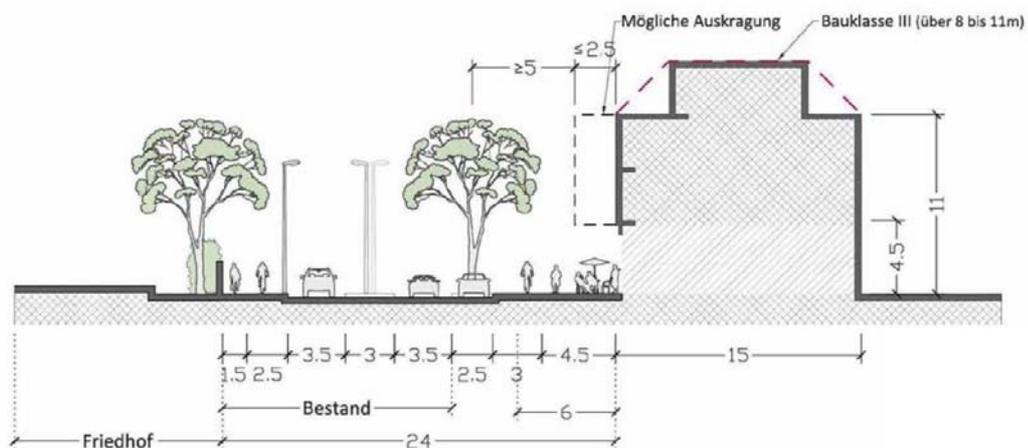


Abbildung 5-1: Schemaschnitt lt. /3/

In der RVS 03.05.12 /17/ wird unter Punkt 4.4. festgehalten, dass **Linkseinbiegestreifen** aus Gründen der schlechten Begreifbarkeit und der ungünstigen Sicht beim Einordnen in den übergeordneten Hauptverkehrsstrom nur in begründeten Sonderfällen auszuführen sind. Im Zuge der weiterführenden Detailplanungen wäre zu überlegen, in den maßgebenden Bereichen der Wiener Straße u.U. einen Linkseinbiegestreifen von Osten kommend (Richtung Westen), anzuordnen. In der Abb. 5-2 auf der nächsten Seite ist ein realisiertes Beispiel eines Linksabbiegestreifens im Bereich von Altmünster im Zuge der B145 beigelegt, wobei der Charakter der B145, auch speziell in Hinblick auf die Verkehrsbelastungen, prinzipiell gut mit der Charakteristik der Wiener Straße vergleichbar ist.

Der Vollständigkeit halber wird auch die Möglichkeit der Ausführung von **Kreisverkehren** angeführt, welche aber aus Gründen der bereits errichteten Verkehrslichtsignalanlagen m.E. als systemfremd weiterhin nicht in Betracht gezogen werden sollten.

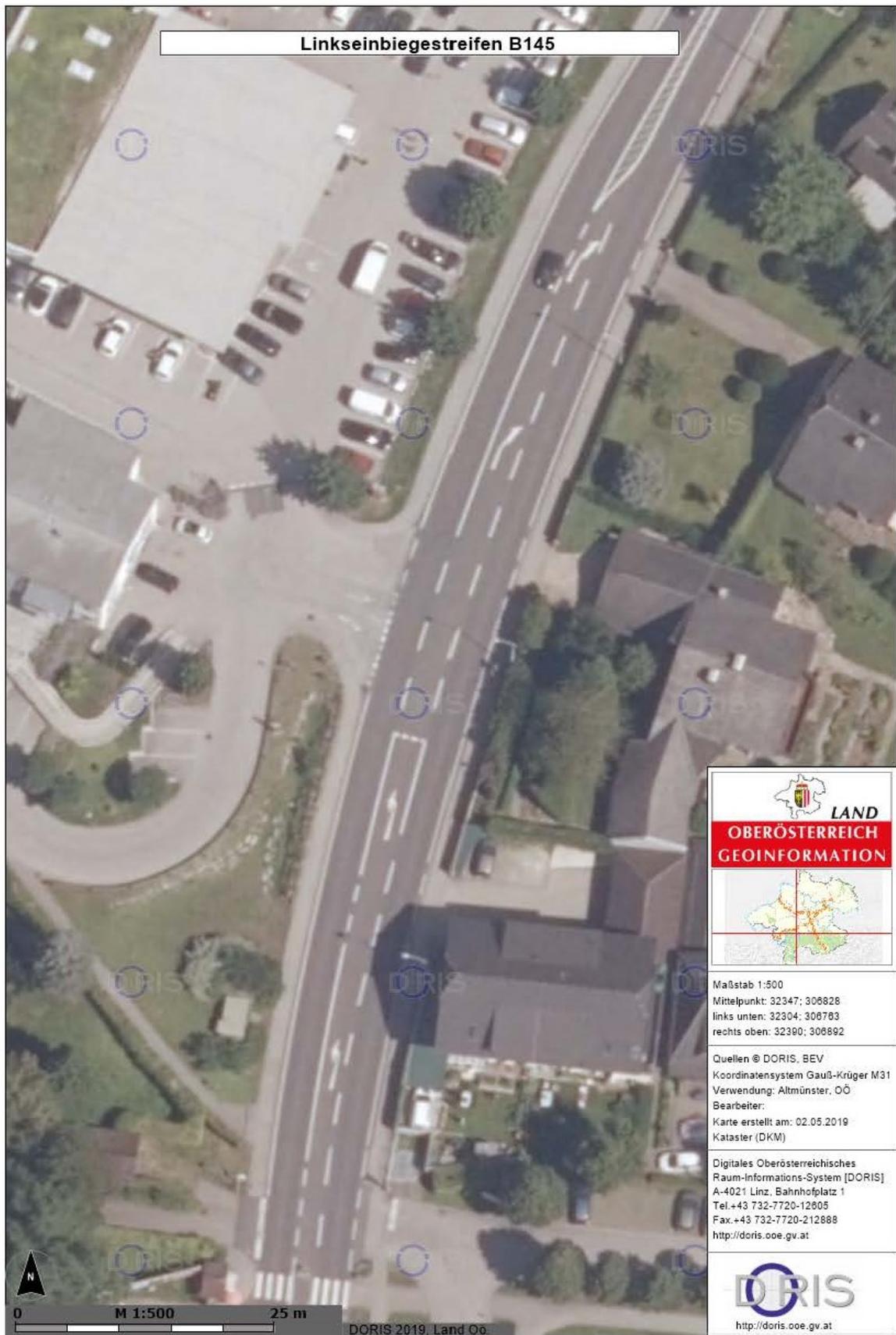


Abbildung 5-2: L145 Altmünster, Linkseinbiegestreifen

Als realistischer Fall erscheint aus heutiger Sicht, dass nach einem Vollausbau des südlichen Randes der Wiener Straße es erforderlich wird, ähnlich der bereits bestehenden **VLSA** im Zuge der B35 Retzer Straße zwischen der Utzstraße und der Austraße, auch im gegenständlichen Bereich der Wiener Straße koordinierte VLSA zu errichten.

Hiebei ist darauf zu achten, da entsprechend der Einlage 2 mögliche Anschlusspunkte sich in Abständen von 65 m bis 115 m anbieten, erforderliche Mindestabstände zwischen den VLSA einzuhalten und dies bei den Planungen entsprechend zu berücksichtigen.

5.2. Leistungsfähigkeit von Verkehrslichtsignalanlagen

Auf Grundlage der RVS 05.04.31 Verkehrslichtsignalanlagen, Einsatzkriterien /18/ wurde das Erfordernis von Verkehrslichtsignalanlagen bzw. deren Leistungsfähigkeiten für die beiden nachgenannten Belastungsfälle überprüft. Siehe hiezu die Eintragungen der Verkehrsstärken in der Einlage 2.

- Verkehrsstärke 720 Kfz/24 h Fall Klein
- Verkehrsstärke 1.960 Kfz/24 h Fall Groß

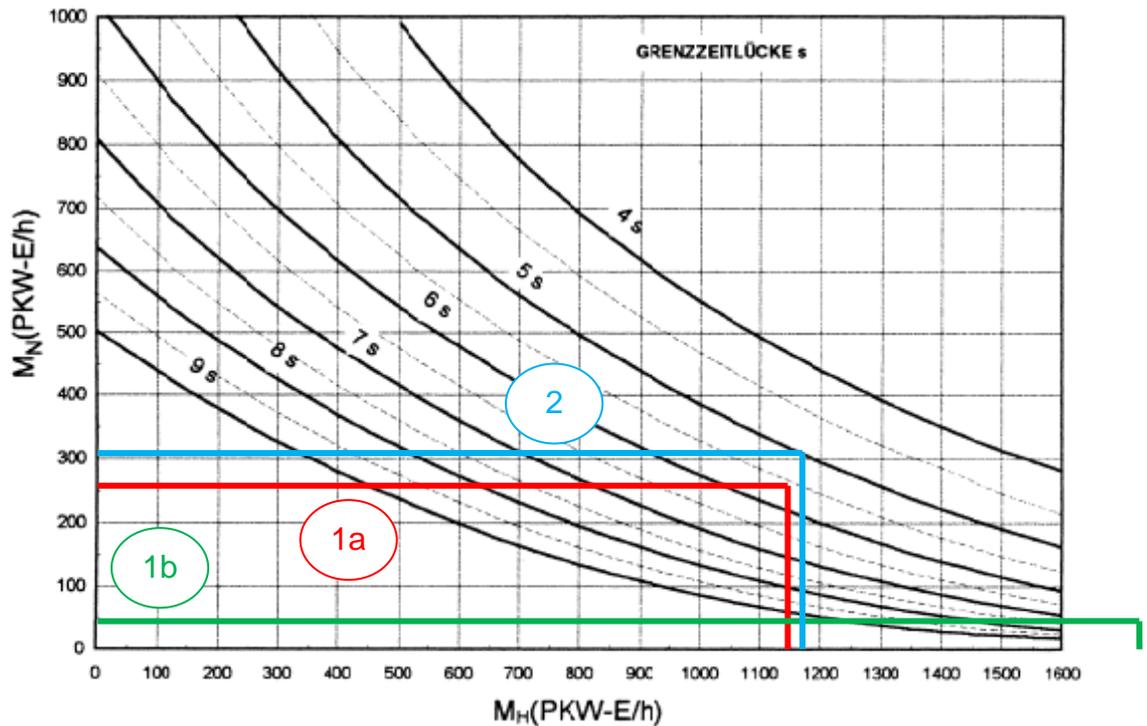
Zur Überprüfung der Notwendigkeit einer VLSA an den geplanten Anbindungen von der bzw. an die B35 Retzer Straße wurde die gem. RVS 05.04.31 /18/ in Abhängigkeit der Grenzzeitlücken ermittelte Verkehrsmenge des Nebenstromes M_N , die bei einer vorliegenden, maßgebenden Verkehrsmenge des Hauptstromes M_H noch in die Straße einfahren kann, mit den tatsächlich auftretenden Verkehrsstärken verglichen. Es werden die beiden vorstehend angeführten extremen Knotenpunktsituationen (Fall „Klein“ und Fall „Groß“) untersucht. Als Berechnungsgrundlage dient die Annahme einer täglichen Verkehrsstärke an der B35 von rd. 21.000 Kfz (rd. 2.100 Kfz in der Spitzenstunde bzw. 1.050 Kfz pro Stunde und Fahrtrichtung).

5.2.1. Verkehrsbelastung Anbindung „Klein“

Bei der Anbindung „Klein“ wird eine tägliche Verkehrsstärke (Ein- und Ausfahrt) von insgesamt ca. 720 Kfz (72 Kfz/h) angenommen.

In der nachstehenden Abbildung 5-3 wurden für die einzelnen Kombinationen die Verkehrsmengen des Nebenstromes M_N der Morgenspitze, in Abhängigkeit der Grenzzeitlücken und der maßgebenden Verkehrsmengen des Hauptstromes, ermittelt.

Abbildung 5-3: Ermittlung von M_N in Abhängigkeit der Grenzzeitlücke und M_H , Morgenspitze



- 1a... Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärke (M_N) des Rechtsabbiegens aus dem Nebenstrom (Anbindung)
- 1b... Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärke (M_N) des Linksabbiegens aus dem Nebenstrom (Anbindung)
- 2... Ermittlung der maßgebenden Verkehrsstärke (M_N) des Linksabbiegens aus dem Hauptstrom (B35 Retzer Straße)

5.2.1.1. Beurteilung der Verkehrsmenge von der Anbindung kommend

Da bei den Anbindungen zunächst von keiner eigenen Abbiegespur für den Rechtsabbiegeverkehr ausgegangen wird, erfolgt die Überprüfung der maximalen Verkehrsmenge des Nebenstromes, die in Abhängigkeit der Grenzzeitlücke in die übergeordnete Straße einbiegen kann, in zwei Schritten.

Rechtsabbiegen:

Zunächst wird das Rechtsabbiegen in die B35 Richtung Osten betrachtet, wobei gem. RVS bei einer Höchstgeschwindigkeit von 50km/h auf einer 2-streifigen, übergeordneten Straße eine Grenzzeitlücke von 5,5 sek. erforderlich ist („Halt“). Der maßgebende Hauptverkehrsstrom lässt sich wie folgt ermitteln:

$$M_H = 0,5 \times M_{H1} + M_{H2} = 0,5 \times 18 + 1.050 = 1.059 \text{ Kfz/h bzw. } 1.165 \text{ PKW-Einheiten/h}$$

Gem. Abbildung 5-3 ergibt sich somit, in Abhängigkeit der Grenzzeitlücke und der maßgebenden Verkehrsstärke des Hauptstromes, für das Rechtsabbiegen aus der Spitalgasse eine maximale Belastung dieses Stromes von 275 PKW-Einheiten/h.

Linksabbiegen:

In einem zweiten Schritt wird das Linksabbiegen von der Anbindung in die Bundesstraße Richtung Westen betrachtet, wobei hierfür gem. RVS eine Grenzzeitlücke von 7,0 Sek. erforderlich ist („Halt“). Die maßgebende Verkehrsstärke des Hauptstromes lässt sich wie folgt ermitteln:

$$M_H = 0,5 \times M_{H1} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H7} + M_{H8}$$

$$M_H = 0,5 \times 18 + 1.050 + 0 + 18 + 1.050 + 0 + 0$$

$$M_H = 2.127 \text{ Kfz/h bzw. } 2.340 \text{ PKW-Einheiten/h}$$

Gem. Abbildung 5-3 ergibt sich somit für das Linksabbiegen in die B4 Retzer Straße eine maximale Belastung des Stromes von 40 PKW-Einheiten/h.

Für die Berücksichtigung von einspurigen Nebenstraßenzufahrten, bei denen mehrere Abbiegerelationen möglich sind, wird lt. RVS folgende Mischformel zugrunde gelegt:

$$M_N = \frac{1}{\sum_{i=1}^k \frac{a_i}{M_{Ni}}}$$

- M_N.... Leistungsfähigkeit des Nebenstromes [PKW-E/h]
- a_i.... Anteil des Teilstromes (rechts, links, geradeaus) am gesamten Nebenstrom
- M_{Ni}.... Verkehrsmenge des anteiligen Nebenstromes [PKW-E/h], lt. Abbildung 5-3

Daraus lässt sich eine maximal mögliche, in die übergeordnete Straße einfahrende Verkehrsbelastung von 70 PKW-Einheiten/h ermitteln. Diese ist allerdings deutlich höher als die tatsächliche Verkehrsstärke von 40 PKW-Einheiten in der Spitzenstunde, wodurch durch diese Kombination sowie bei reiner Betrachtung des linksabbiegenden Verkehrs (von der jeweiligen Anbindung „Klein“ in die B35) die Errichtung einer VLSA **nicht erforderlich** ist.

5.2.1.2. Beurteilung der linksabbiegenden Verkehrsmenge aus dem Hauptstrom

Bei dieser Kombination wird jene Verkehrsbelastung überprüft, die auf der B35 Retzer Straße von Osten kommend in die Anbindung nach links abbiegt. Für dieses Szenario kann gem. RVS eine Grenzzeitlücke für das Linksabbiegen von 5,0 Sek. angenommen werden („Halt“). Die maßgebende Verkehrsstärke des maßgebenden Hauptstromes lässt sich wie folgt ermitteln:

$$M_H = M_{H1} + M_{H2} = 18 + 1.050 = 1.068 \text{ Kfz/Stunde bzw. } 1.175 \text{ PKW-Einheiten/h}$$

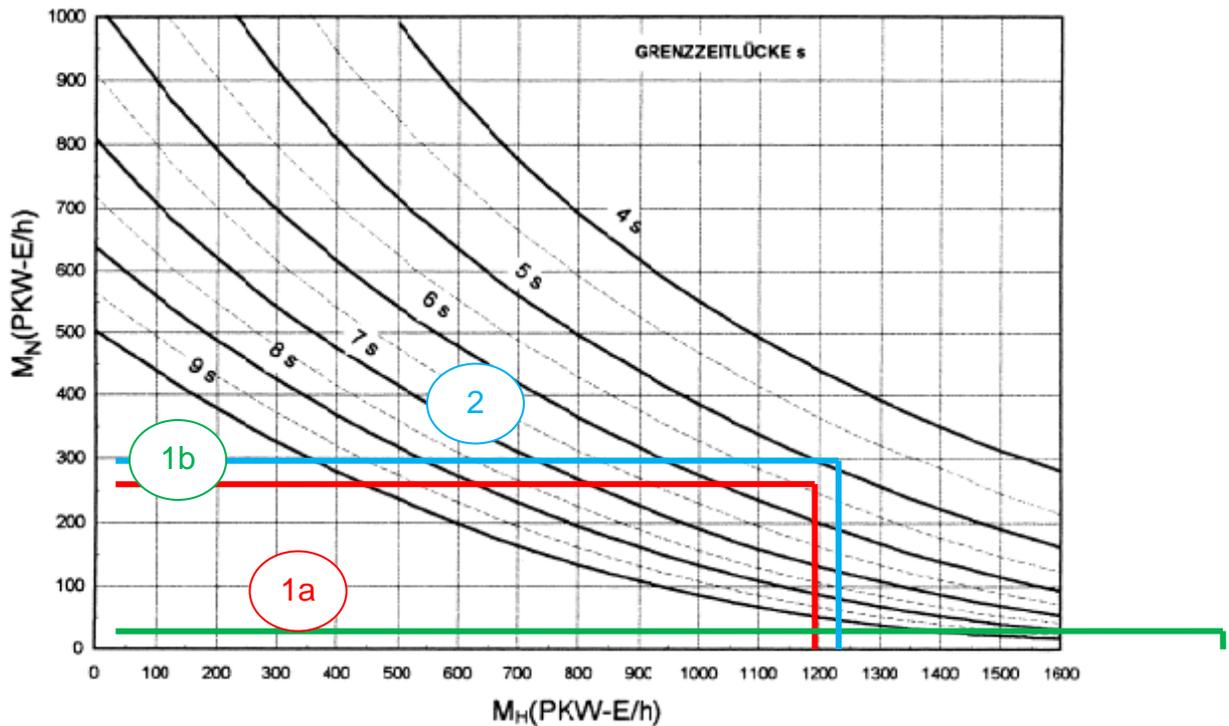
Gem. Abbildung 5-3 ergibt sich für das Linksabbiegen von der Bundesstraße in die Anbindung eine maximale Stundenbelastung des Stromes von 310 PKW-Einheiten. Da diese ebenfalls deutlich höher als die tatsächliche Verkehrsstärke von 20 PKW-Einheiten/Stunde ist, wird durch diese Knotenpunktsituation der gleichzeitig auftretenden Stundenwerte von M_H und M_N in der Spitzenstunde **keine VLSA nötig**.

5.2.2. Verkehrsbelastung Anbindung „Groß“

Bei der Anbindung „Groß“ wird eine tägliche Verkehrsstärke (Ein- und Ausfahrt) von insgesamt ca. 1.960 Kfz (192 Kfz/h) angenommen.

In der nachstehenden Abbildung 5-4 wurden für die einzelnen Kombinationen die Verkehrsmengen des Nebenstromes M_N der Morgenspitze, in Abhängigkeit der Grenzzeitlücken und der maßgebenden Verkehrsmengen des Hauptstromes, ermittelt.

Abbildung 5-4: Ermittlung von M_N in Abhängigkeit der Grenzzeitlücke und M_H , Abendspitze



Bezüglich der Werte 1a, 1b und 2 siehe die vorgehenden Ausführungen bei Abbildung 5-3.

5.2.2.1. Beurteilung der Verkehrsmenge von der Anbindung kommend

Rechtsabbiegen:

$$M_H = 0,5 \times M_{H1} + M_{H2} = 0,5 \times 48 + 1.050 = 1.074 \text{ Kfz/h bzw. } 1.182 \text{ PKW-Einheiten/h}$$

Gem. Abbildung 5-4 ergibt sich somit, in Abhängigkeit der Grenzzeitlücke und der maßgebenden Verkehrsstärke des Hauptstromes, für das Rechtsabbiegen aus der Spitalgasse eine maximale Belastung dieses Stromes von 270 PKW-Einheiten/h.

Linksabbiegen:

$$M_H = 0,5 \times M_{H1} + M_{H2} + M_{H3} + M_{H4} + M_{H5} + M_{H7} + M_{H8}$$

$$M_H = 0,5 \times 48 + 1.050 + 0 + 48 + 1.050 + 0 + 0$$

$$M_H = 2.172 \text{ Kfz/h bzw. } 2.389 \text{ PKW-Einheiten/h}$$

Gem. Abbildung 5-34 ergibt sich somit für das Linksabbiegen in die B35 Retzer Straße eine maximale Belastung des Stromes von 25 PKW-Einheiten/h.

$$M_N = \frac{1}{\sum_{l=1}^k \frac{a_l}{M_{NI}}}$$

Daraus lässt sich eine maximal mögliche, in die übergeordnete Straße einfahrende Verkehrsbelastung von 46 PKW-Einheiten/h ermitteln. Diese ist allerdings niedriger als die tatsächliche Verkehrsstärke von 106 PKW-Einheiten in der Spitzenstunde, wodurch durch diese Kombination die Errichtung einer VLSA **erforderlich** wird.

Weiters wird auch bei reiner Betrachtung des linksabbiegenden Verkehrs (von der Anbindung in die B35) die Errichtung einer VLSA **erforderlich**.

5.2.2.2. Beurteilung der linksabbiegenden Verkehrsmenge aus dem Hauptstrom

Bei dieser Kombination wird jene Verkehrsbelastung überprüft, die auf der B35 Retzer Straße von Osten kommend in die Anbindung nach links abbiegt. Für dieses Szenario kann gem. RVS eine Grenzzeitlücke für das Linksabbiegen von 5,0 Sek. angenommen werden („Halt“). Die maßgebende Verkehrsstärke des maßgebenden Hauptstromes lässt sich wie folgt ermitteln:

$$M_H = M_{H1} + M_{H2} = 48 + 1.050 = 1.098 \text{ Kfz/Stunde bzw. } 1.208 \text{ PKW-Einheiten/h}$$

Gem. Abbildung 5-4 ergibt sich für das Linksabbiegen von der Bundesstraße in die Anbindung eine maximale Stundenbelastung des Stromes von 295 PKW-Einheiten. Da diese deutlich höher als die tatsächliche Verkehrsstärke von 53 PKW-Einheiten/Stunde ist, wird durch diese Knotenpunktsituation der gleichzeitig auftretenden Stundenwerte von M_H und M_N in der Spitzenstunde **keine VLSA nötig**.

5.3. Leistungsfähigkeit von plangleichen Knoten

Gemäß RVS 03.05.12 /17/ wurden auf Grundlage der maßgebenden Verkehrsbelastungen ebenfalls die beiden vorgehend angeführten Fälle überprüft, welche vergleichbare Ergebnisse wie im Punkt 5.2. ausweisen.

Die beiden Berechnungen sind im Anhang 3 dem Technischen Bericht beigegeben.

Die geführten Nachweise entsprechend den vorgehenden Punkten 5.2. und 5.3. zeigen, dass die Leistungsfähigkeit vom plangleichen Knoten ohne zusätzliche Maßnahmen **nicht gegeben** ist und daher entsprechend den vorgehenden Ausführungen Zusatzmaßnahmen, z.B. Verkehrslichtsignalanlagen, erforderlich werden.

6. Planungsvorgaben für die Projektflächen

Als Grundlage für die weiterführenden Planungen von Pichler & Traupmann Architekten ZT GmbH wurden nachgenannte Punkte untersucht.

- Betriebszufahrten

In den ursprünglichen Studien war eine Betriebszufahrt lt. Variante 1 in einer Entfernung von nur 20 m zur Lehnergasse hin im Niveau der Wiener Straße geplant. Aufgrund dieser geringen Entfernung zur Lehnergasse wurde von weiteren Überprüfungen dieser Variante Abstand genommen.

In einer Variante 2 wurde die Zufahrt in der Entfernung von ca. 55 m zur Lehnergasse hin, ebenfalls im Niveau der Wiener Straße, angedacht. Die Variante wurde mittels Schleppkurven eines 12,00 m LKW überprüft /16/, wobei diese Fahrmöglichkeiten prinzipiell möglich sind. Da es aber erforderlich wird, die Rad- und Fußwege speziell in Längsrichtung zu befahren, wurde auch von dieser Variante Abstand genommen.

Als endgültige Lösung wird die Variante 3 angedacht, welche eine Einfahrt senkrecht zur Wiener Straße in einer Entfernung von ca. 30 m zur Wiener Straße vorsieht. Die Schleppkurvenüberprüfung für diese Ein- und Ausfahrten ergab zufriedenstellende Ergebnisse /16/.

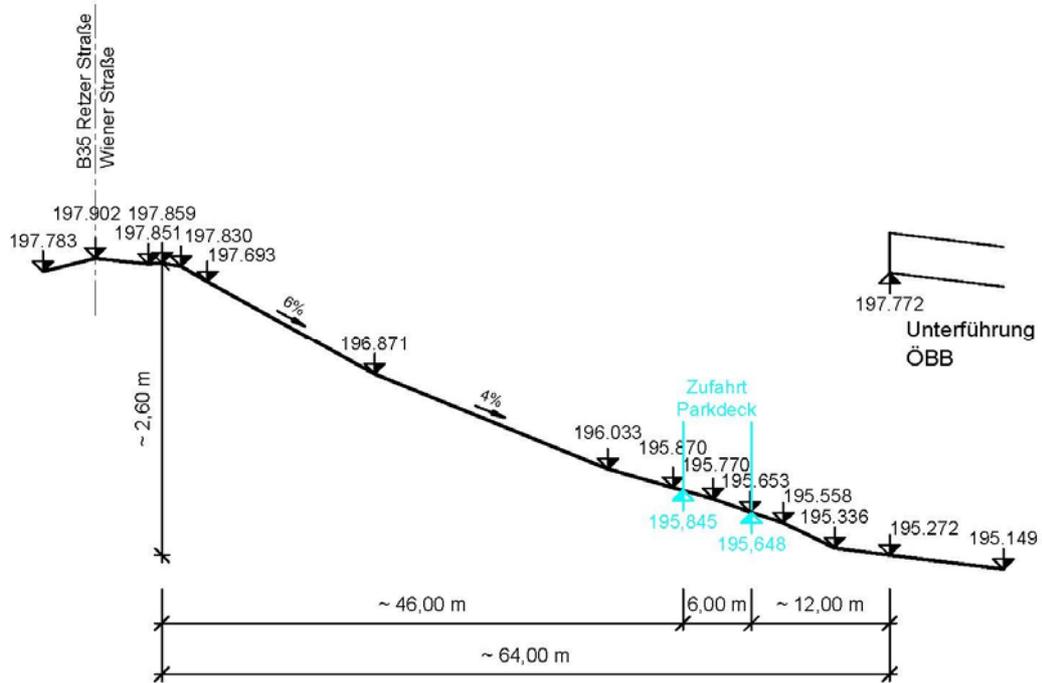
Die Schleppkurvenüberprüfungen der Varianten 2 und 3 sind im Anhang 1 des Technischen Berichtes ersichtlich.

- Anschluss Lehnergasse

Da ein Anschluss der Tiefgarage über die Lehnergasse lt. /3/ ca. 12 m vor der Unterführung der ÖBB eingeplant ist, wurde mit Hilfe des nachstehenden Längenschnittes auf der folgenden Seite die Zufahrtsmöglichkeit zur Tiefgarage, sowohl lage- als auch höhenmäßig, überprüft /6/. Es zeigt sich, dass der Anschluss in einer Entfernung von ca. 46 m von der Wiener Straße situiert werden soll und aufgrund der zugehörigen Höhen der Lehnergasse und der geplanten Tiefgarage dies über einen Rampenanschluss umsetzbar ist.

Bei der Besprechung am 13.06.2019 /7/ wurde seitens des Vertreters des Magistrates der Stadt Krems ersucht, zu überprüfen ob bei einer künftigen Verbauung östlich der Projektfläche 1, falls dort eine Ausfahrt aus einer Tiefgarage in die Lehnergasse erforderlich wird, die gegebenen Anlagenverhältnisse ausreichend sind, oder ob eine diesbezügliche Abtretung erforderlich wird.

Längenschnitt Lehnergasse
M 1 : 10 überhöht



Aus diesem Grund wurde am 17.06.2019 im maßgebenden Bereich der Lehnergasse eine Bestandsaufnahme und eine Fotodokumentation erstellt /22/, welche im Anhang 4 der Verkehrstechnischen Überprüfung beigegeben ist. Die Bestandsaufnahme ist auf der folgenden Seite 19 ersichtlich.

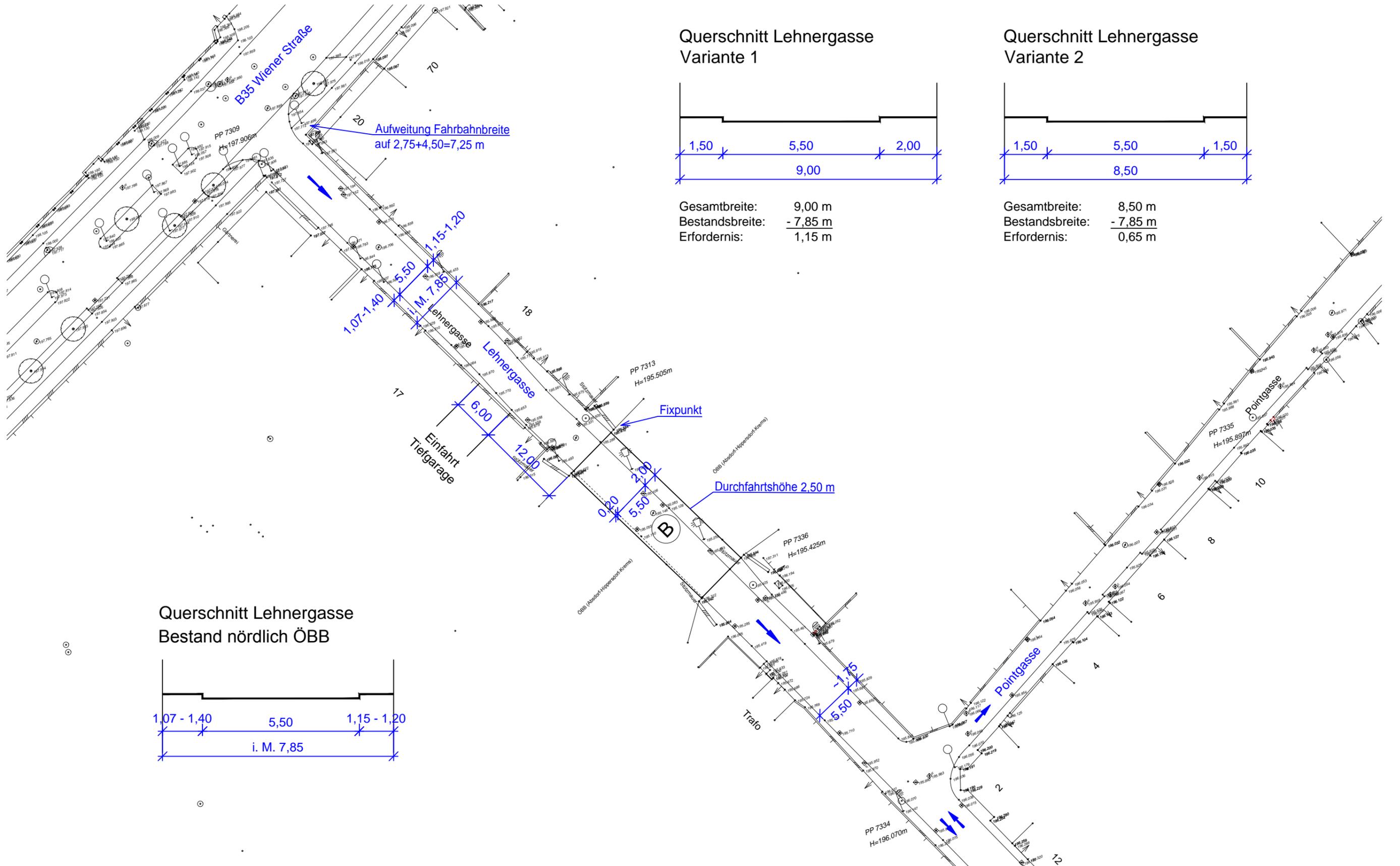
Eine Schleppkurvenüberprüfung mit Ausfahrt aus dem o.a. Planungsgebiet östlich der Lehnergasse und Einfahrt in die Projektfläche 1 von der Lehnergasse zeigt, dass die gegebenen Anlagenverhältnisse in der Lehnergasse für die beiden Fahrrelationen ausreichend wären. Siehe hierzu die Schleppkurvenüberprüfung im Anhang 5.

Allerdings ist eine ordnungsgemäße Gehwegführung nicht gegeben, sodass ein Bereich von ca. 0,65 m – ca. 1,15 m bei einer künftigen östlichen Verbauung abgetreten werden sollte. Siehe hierzu auch die Darstellungen auf der Seite 19.

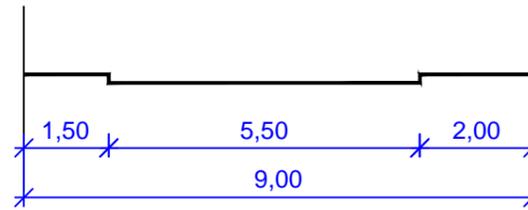
Zusammenfassend kann, die Lehnergasse betreffend, wie folgt festgehalten werden.

- Für die Errichtung der Projektfläche 1 Wiener Straße 58 – 66 (zwischen Lehnergasse und Antonigasse) mit einer geplanten Einfahrt in die Tiefgarage über die Lehnergasse ist die vorhandene Breite der Lehnergasse ausreichend.

Lage- Höhenplan Lehnergasse M 1:500

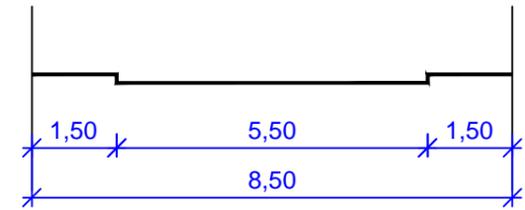


Querschnitt Lehnergasse Variante 1



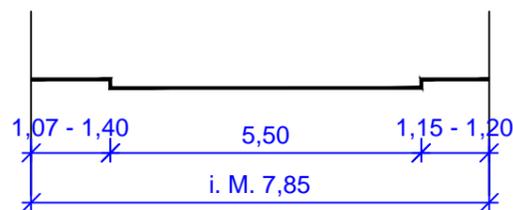
Gesamtbreite: 9,00 m
Bestandsbreite: - 7,85 m
Erfordernis: 1,15 m

Querschnitt Lehnergasse Variante 2



Gesamtbreite: 8,50 m
Bestandsbreite: - 7,85 m
Erfordernis: 0,65 m

Querschnitt Lehnergasse Bestand nördlich ÖBB



- Zuzolge der gegebenen Querschnitte im Bestand mit 7,80 m Gesamtbreite im Bereich der Unterföhrung (0,20 m + 5,50 m + 2,00 m) sowie im StraÖenbereich nördlich der Unterföhrung mit i.M. 7,85 m Gesamtbreite (1,07 – 1,40 m + 5,50 m + 1,15 – 1,20 m) ist m.E. ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Mindestbreite von 2,50 m praktisch nicht realisierbar (siehe auch Engstelle Unterföhrung).
- Auf Seite 19 sind Querschnittsmöglichkeiten mit Gesamtbreiten von 8,50 m bzw. 9,00 m, welche nördlich der Unterföhrung auch einen Gegenverkehr samt Gehsteigen ermöglichen würden, aufgezeigt. Für diese Varianten wäre eine Verbreiterung der Lehnnergasse um 0,65 m bzw. 1,15 m nötig.
- Aufgrund der o.a. Verbreiterungen ist auch die Ausfahrt aus einer Garage in die Lehnnergasse, bei einer künftigen Verbauung östlich der Lehnnergasse, möglich.
- Beim Anschluss der Lehnnergasse an die B35 wird eine Aufweitung der Fahrbahn auf 7,25 m (2,57 m + 4,50 m), zwecks Parallelaufstellung für ein Links- und Rechtseinbiegen in die B35, empfohlen.
- **Zufahrt Landeskrlinikum Krems**

In Einlage 3 ist ein Längenschnitt in vereinbarter Lage der Verbindungsstraße Wiener Straße/Mitterweg (Zufahrt Landeskrlinikum Krems) dargestellt. Die Rampenneigungen ergeben sich auf Grundlage der notwendigen lichten Höhe unter der ÖBB Brücke mit 4,70 m. In diesem Plan wurde auch die mögliche Lage einer künftigen Hotelgarage in entsprechender Höhenlage unter der Nivelette des StraÖenzuges eingetragen.
- **Verkehrsaufteilung**

Bei den Besprechungen lt. /1/, /5/ und /7/ wurde festgehalten, dass die Aufteilung der Zu- bzw. Ausfahrten für die künftigen Bauvorhaben zahlenmäßig möglichst gleichmäßig verteilt werden sollen bzw. müssen, sodass sich bei der Projektfläche 1 in mittiger Lage des Grundrisses und in der Lehnnergasse Verkehrsbelastungen von jeweils ca. 1.200 Kfz/24 h ergeben würde.
- **Anschlusspunkte**

In Hinblick auf die hohe Zahl von Anschlussmöglichkeiten der künftigen Objekte an die B35 (siehe Einlage 2) ist bei den Planungen der VLSA auf Mindestabstände zu achten. Daraus ergibt sich aufgrund der Abstände von 65 m bis 115 m, dass voraussichtlich nicht bei jedem Anschluss eine VLSA errichtet werden kann und die restlichen Anschlüsse dementsprechend zu planen sind.

7. Zufahrt Landesklinikum Krems

In dem Erschließungskonzept für das Landesklinikum Krems /13/ wurden auf Grundlagen der damals vorliegenden Entwurfspläne Verkehrsbelastungen durch den geplanten Ausbau des Landesklinikums von 2.350 Fahrten/24 h abgeschätzt.

In weiterer Folge wurden 4 Prognosefälle, welche von einem Planfall 0 im Jahre 2020 bis zum Planfall 3 mit einer Prognose für den Vollausbau des Krankenhauses, unter Sperre der Hafestraße, die zugehörigen Verkehrssumlegungen und Verkehrsbelastungen berücksichtigen. Unter Beachtung der o.a. Fahrten für den Ausbau des Landesklinikums wurden Verkehrsbelastungen bis zu 7.000 Kfz/24 h im Bereich des Mitterweges und bis zu 13.000 Kfz/24 h im Anschlussbereich der Zufahrt an die Wiener Straße für den Planfall 3 (worst case), zumindest rein theoretisch, abgeschätzt.

Da m.E. aus heutiger Sicht eine Sperre der Hafestraße im Anschluss an die Wiener Straße nicht zielführend ist, wird eine künftige Belastung der Verbindungsstraßen Wiener Straße/Mitterweg mit 4.100 – 5.700 Kfz/24 h abgeschätzt. Dies entspricht dem Planfall 2 der Studie. Nähere Details sind den Unterlagen lt. /13/ zu entnehmen. Siehe hierzu auch die Einlage 2.

8. Zusammenfassung

Die M.T.K. Real GmbH plant den Ausbau von den 2 nachgenannten Projekten im Zuge der Wiener Straße.

- Projektfläche 1: Wiener Straße 58 – 66 inkl. Lehnergasse 19 (zwischen Lehnergasse und Antonigasse)
- Projektfläche 2: Wiener Straße 78 – 82 inkl. 84

Die Planungen sollen auf Grundlage des Leitbildes für die Wiener Straße vom Juni 2018 erstellt werden. Mit den zugehörigen Arbeiten zur Erstellung von entsprechenden Studien für die o.a. Planungsflächen wurde die Pichler & Traupmann Architekten GmbH von M.T.K. Real GmbH beauftragt.

Als Grundlage für weiterführende Planungen der Projektflächen 1 und 2 wurde es einvernehmlich als erforderlich angesehen, ein Gesamtkonzept betreffend den Vollausbau im Bereich der Wiener Straße vom Kreuzungsbereich Wiener Straße/Lidl/WTC bis zur Kreuzung mit der Hafestraße auszuarbeiten. Die Ergebnisse dieser Studie für ein Gesamtkonzept sollen einerseits Aussagen über die Leistungsfähigkeit der Wiener Straße unter Beachtung eines Vollausbauabschätzen und andererseits auch die Grundlagen für die Erstellung der Bebauungspläne bilden.

Aufbauend auf den Unterlagen der Studie für die Projektfläche 1 wurden zufolge der geplanten Widmungen und der Zahl der geplanten Stellplätze die künftigen Verkehrsbelastungen der Zu- bzw. Ausfahrten für dieses Objekt abgeschätzt. Da die sonstigen Projektflächen 2 (bereits als Studie in Planung), 3, 4 und 5 ähnliche Strukturen aufweisen werden bzw. sollen wie die Projektfläche 1, wurden die künftigen Verkehrsbelastungen dieser Objekte entsprechen hochgerechnet. Die Daten für die Planungsflächen 6 (W 86), 7 (WTC) und 8 (Lidl) wurden den zugehörigen Einreichprojekten entnommen. Der Entfall von Fahrten zufolge der durch die geplanten Verbauungen abzubrechenden Objekte wurde abgeschätzt und abgezogen. Zusätzlich wurden die zu erwartenden Verkehrssteigerungen (ohne Verbauung) berücksichtigt und aufaddiert.

Das Ergebnis der Abschätzungen der künftigen Verkehrsbelastungen zeigt, dass bei einem Vollausbau die Leistungsfähigkeit der Wiener Straße im maßgebenden Bereich erreicht bzw., je nach Umsetzung der Ausbaumaßnahmen überschritten wird, wobei dies die Abbiegerelationen und im Besonderen das Ausfahren aus den Projektflächen Richtung Westen betrifft und somit zusätzlich verkehrsbegleitenden Maßnahmen vorgesehen werden müssen. Ohne vorerst eine Wertung der Maßnahmen anzugeben, können

- Rechtsabbiegespuren von Westen kommend
- Linkseinbiegestreifen Richtung Westen
- Kreisverkehre
- Verkehrslichtsignalanlagen

angedacht werden.

Da bereits in den Kreuzungsbereichen B35/Austraße, B35/WTC/Lidl und B35/Hafenstraße VLSA bestehen, in der Verhandlungsschrift für das BV WTC nach Inbetriebnahme eine Überprüfung der Verkehrssituation beim Anschluss WTC und eine eventuell erforderliche Nachrüstung einer VLSA vorgeschrieben wurde, sowie bei den Studien für eine künftige Verbindung B35/Mitterweg (Unterführung ÖBB) zwecks Anschluss des Landesklinikums Krems eine VLSA beim Anschluss der Verbindung an die Wiener Straße als erforderlich ausgewiesen wurde, wird es sinnvoll bzw. nötig sein, bei neuen Anschlussstellen ebenfalls VLSA anzudenken.

Unter Beachtung der künftigen Verkehrsbelastungen wurden die Leistungsfähigkeiten von VLSA überprüft und können als ausreichend angesehen werden. Dies wird auch insofern möglich, da im maßgebenden Bereich der Wiener Straße nordseitig der Friedhof liegt und deshalb die Linksabbiegerelation von Westen kommend nicht gegeben ist.

Zufolge der zu erwartenden Abstände der Anlagen wird aber u. U. eine Koordinierung erforderlich werden, so dass sich im Zuge des Vollausbau- es der Wiener Straße im Bereich Austraße bis Hafestraße eine ver- gleichbare Situation, wie im bereits bestehenden Bereich der B 35 Retzer Straße zwischen der Utzstraße bis Austraße, ergeben wird.

Als Vorgaben für die weiterführenden Planungen der Planungsbereiche 1 bis 5 können nachgenannte Empfehlungen zusammengefasst werden.

- möglichst gleichmäßige Abstände der Anschlusspunkte
- möglichst gleichmäßige Verkehrsbelastungen (Zu- bzw. Ausfahrten) bei den Anschlusspunkten
- Berücksichtigung der Mindestabstände von VLSA und dementspre- chende Gestaltung der Anschlüsse
- um möglichst gleichmäßige Verkehrsbelastungen zu erreichen werden gezielte Verkehrsführungen (Ein- und Ausfahrt zu den Stellplätzen) er- forderlich
- wenn erforderlich, zweistreifige Aufstellmöglichkeiten bei Einfahrt in die Wienerstraße einplanen
- um einen verlorenen Bauaufwand zu vermeiden wird es nötig, eine künftige Verbindung Wiener Straße/Mitterweg auch schon bei der Rea- lisierung der Projektfläche 1 zu berücksichtigen.

Nachgenannte Problempunkte sind bei den Planungen (objektseitig bzw. auch verkehrstechnisch) zu beachten.

- Länge der erforderlichen Linksabbiegespur von Westen kommen in Richtung Bründlgraben
- Radwegführung im Bereich der Kreuzung Wiener Straße/Hafenstraße
- erforderliche Absenkung von zumindest 50 cm der Nivelette der Ver- bindung Wiener Straße/Mitterweg für einen Anschluss des Landesklini- kums im Bereich Grünstreifen, Radweg und Fußwege zufolge der nöti- gen lichten Höhe von 4,70 m bei der Unterführung ÖBB

Der Vollständigkeit halber wird auch festgehalten, dass

- durch die geplanten Ausbauten, im Gegensatz zum Bestand, eine Bündelung der Zu- bzw. Ausfahrten zu den Objekten vorgesehen wird und damit eine übersichtlichere Verkehrssituation zu erwarten ist
- die Umsetzung der erforderlichen Verkehrsmaßnahmen entsprechend der Realisierung der Objekte erfolgen kann

- durch die zu erwartende längere Bauzeit bis zum Vollausbau laufend Überprüfungen der Verkehrssituationen möglich bzw. auch erforderlich werden
- aus heutiger Sicht einige Bestandsbauten (z.B. Mehrparteienhaus neben Lidl, „Mederhaus“, etc. bestehen bleiben werden und demzufolge die Prognosewerte der gegenständlichen Verkehrstechnischen Untersuchung Reserven enthalten
- zufolge der Aufsummierung der zusätzlichen Verkehrsbelastung aller Projektflächen, welche auf der sicheren Seite liegt, ebenfalls noch Reserven gegenüber den künftig tatsächlich auftretenden Werten gegeben sind.

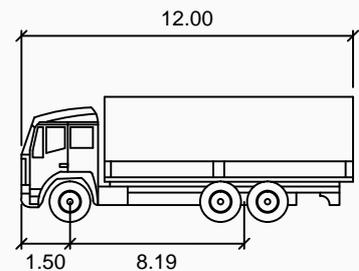
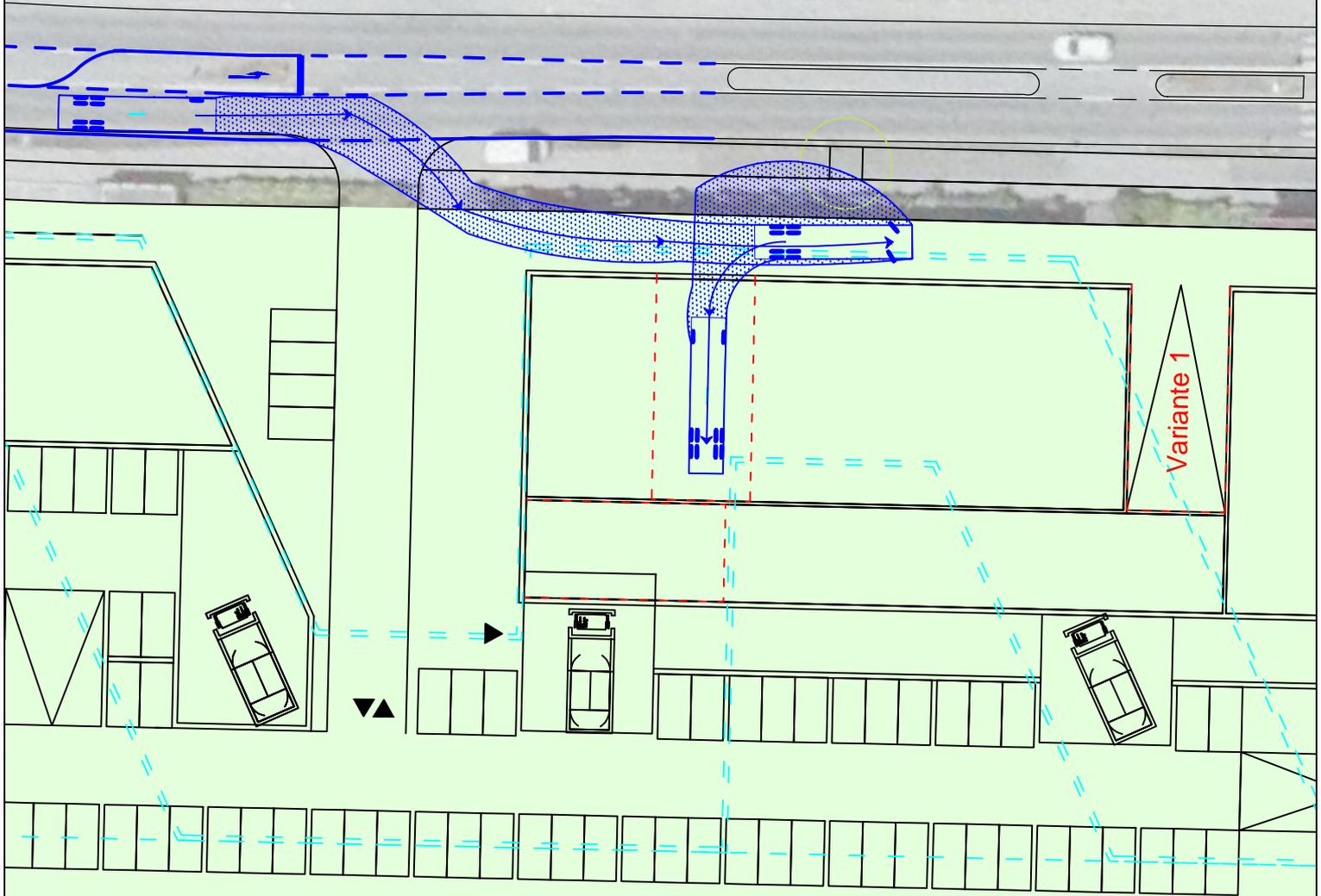


Krems, im Juli 2019

Werner Retter

- 9. Anhang**
- 9.1. Anlieferung Hofer, Schleppkurvenüberprüfung**
- 9.2. Zufahrt Landeskrankenhaus Krems**
- 9.3. Leistungsnachweise gem. RVS 03.05.12**
- 9.4. Fotodokumentation**
- 9.5. Schleppkurvenüberprüfung**
- 9.6. B35 Retzer Straße, Bereich Utzstraße – Austraße,
Lageplan 1 : 2500**

Schleppkurvenüberprüfung Anlieferung Hofer - Variante 2 Einfahrt



BMVIT_LKW_12M

	Meter
Breite	: 2.60
Achsbreite inkl Reifen	: 2.60
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 54.8

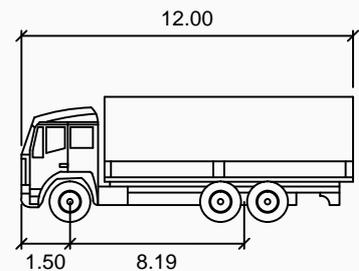
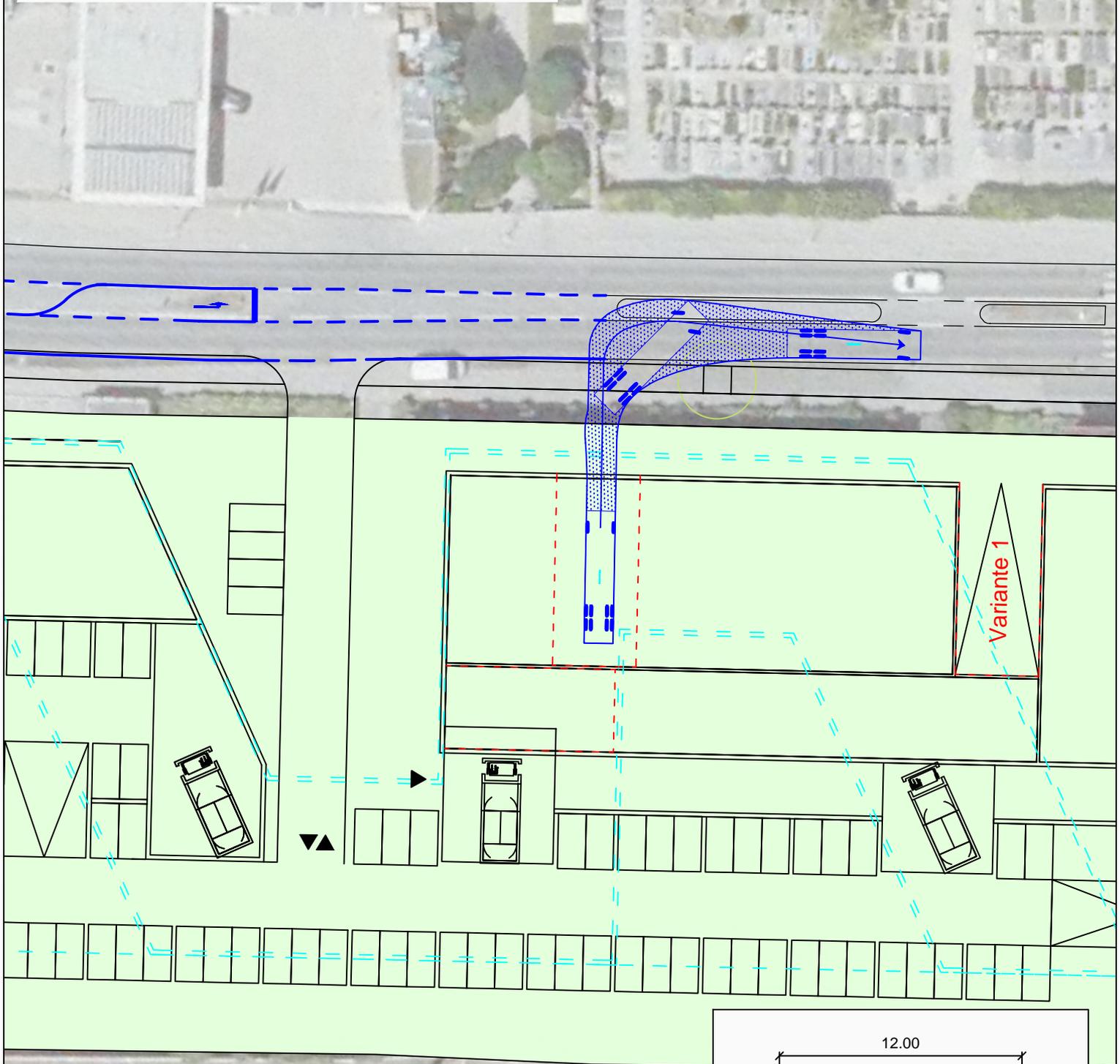


RETTER & Partner
Ziviltechniker Ges.m.b.H.

B35 Retzer Straße	Plan: Schleppkurvenüberpr.
Bereich Wiener Straße	Maßstab: 1:250
VTU 2019	Gezeichnet: KI
GzL.: 19063	Datum: 02.05.2019
Einlage Nr.: -	Geprüft: -
Blatt: 1/4	Datum: -

Dateiname: 2019-05-02_Ubersichtsluftbild Wiener Straße.dwg
Plangröße: 0,44 m²

Schleppkurvenüberprüfung Anlieferung Hofer - Variante 2 Ausfahrt



BMVIT_LKW_12M

	Meter
Breite	: 2.60
Achsbreite inkl Reifen	: 2.60
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 54.8

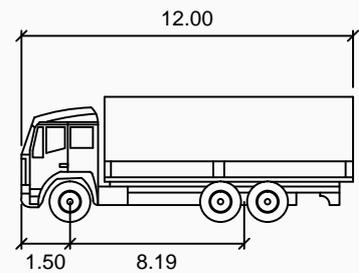
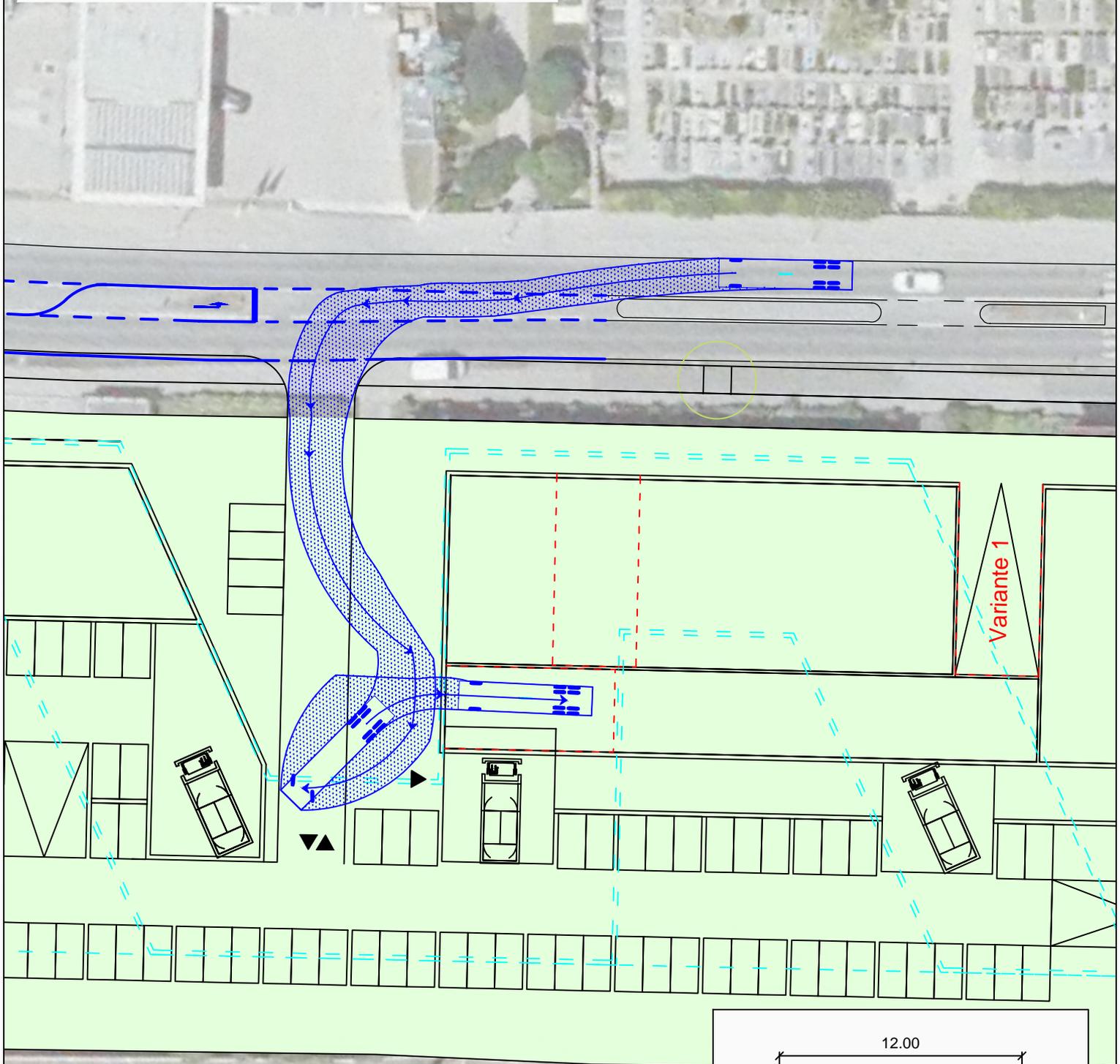


RETTER & Partner
Ziviltechniker Ges.m.b.H.

B35 Retzer Straße	Plan: Schleppkurvenüberpr.
Bereich Wiener Straße	Maßstab: 1:250
VTU 2019	Gezeichnet: KI
GzL.: 19063	Datum: 02.05.2019
Einlage Nr.: -	Geprüft: -
Blatt: 2/4	Datum: -

Dateiname: 2019-05-02 Übersichtsluftbild Wiener Straße.dwg
Plangröße: 0,44 m²

Schleppkurvenüberprüfung Anlieferung Hofer - Variante 3 Einfahrt



BMVIT_LKW_12M

	Meter
Breite	: 2.60
Achsbreite inkl Reifen	: 2.60
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 54.8

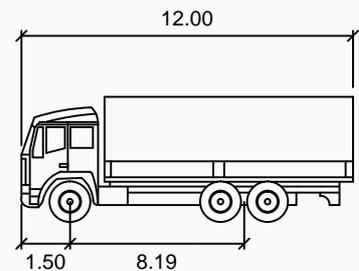
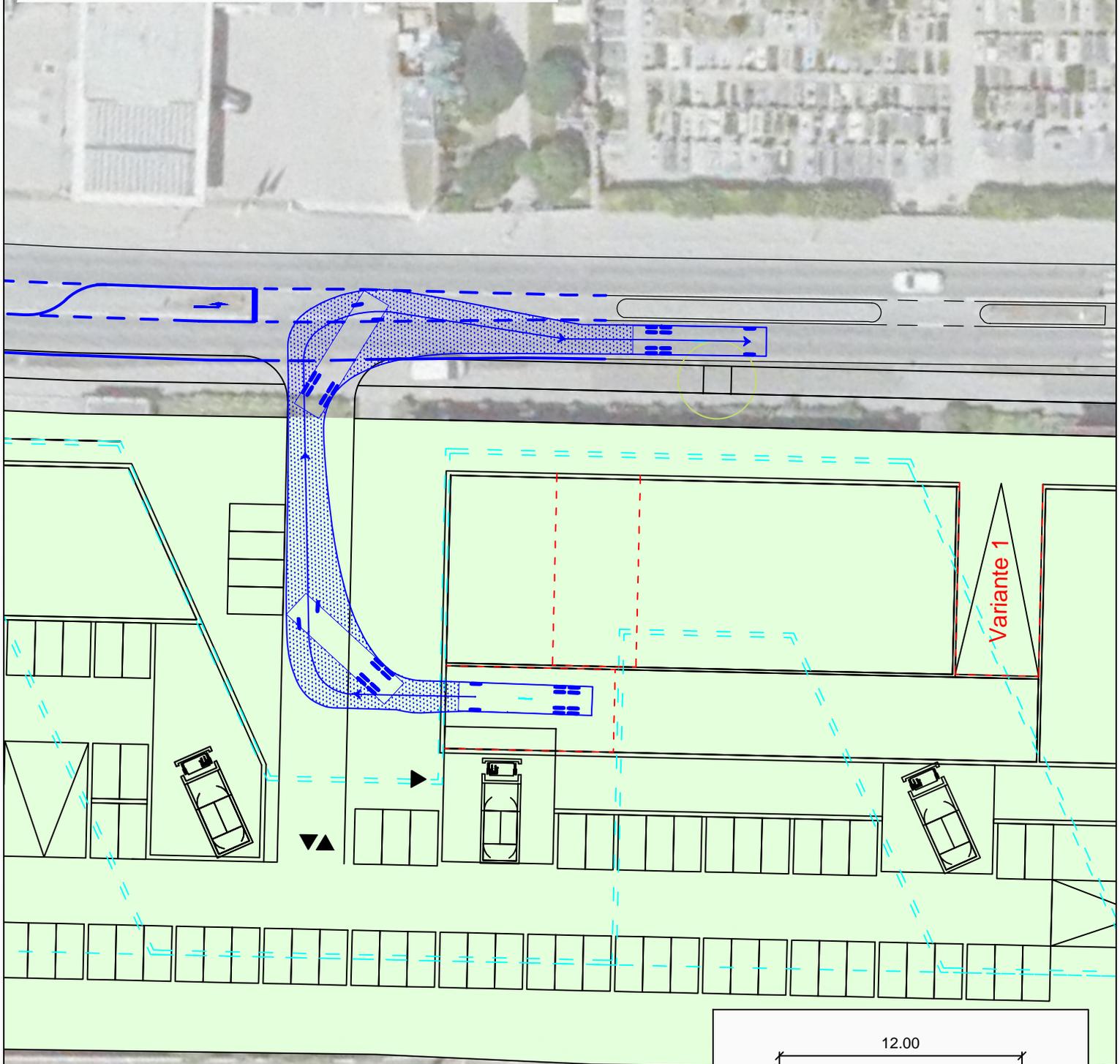


RETTER & Partner
Ziviltechniker Ges.m.b.H.

B35 Retzer Straße	Plan: Schleppkurvenüberpr.
Bereich Wiener Straße	Maßstab: 1:250
VTU 2019	Gezeichnet: KI
Gzl.: 19063	Datum: 02.05.2019
Einlage Nr.: -	Geprüft: -
Blatt: 3/4	Datum: -

Dateiname: 2019-05-02 Übersichtsluftbild Wiener Straße.dwg
Plangröße: 0,44 m²

Schleppkurvenüberprüfung Anlieferung Hofer - Variante 3 Ausfahrt



BMVIT_LKW_12M

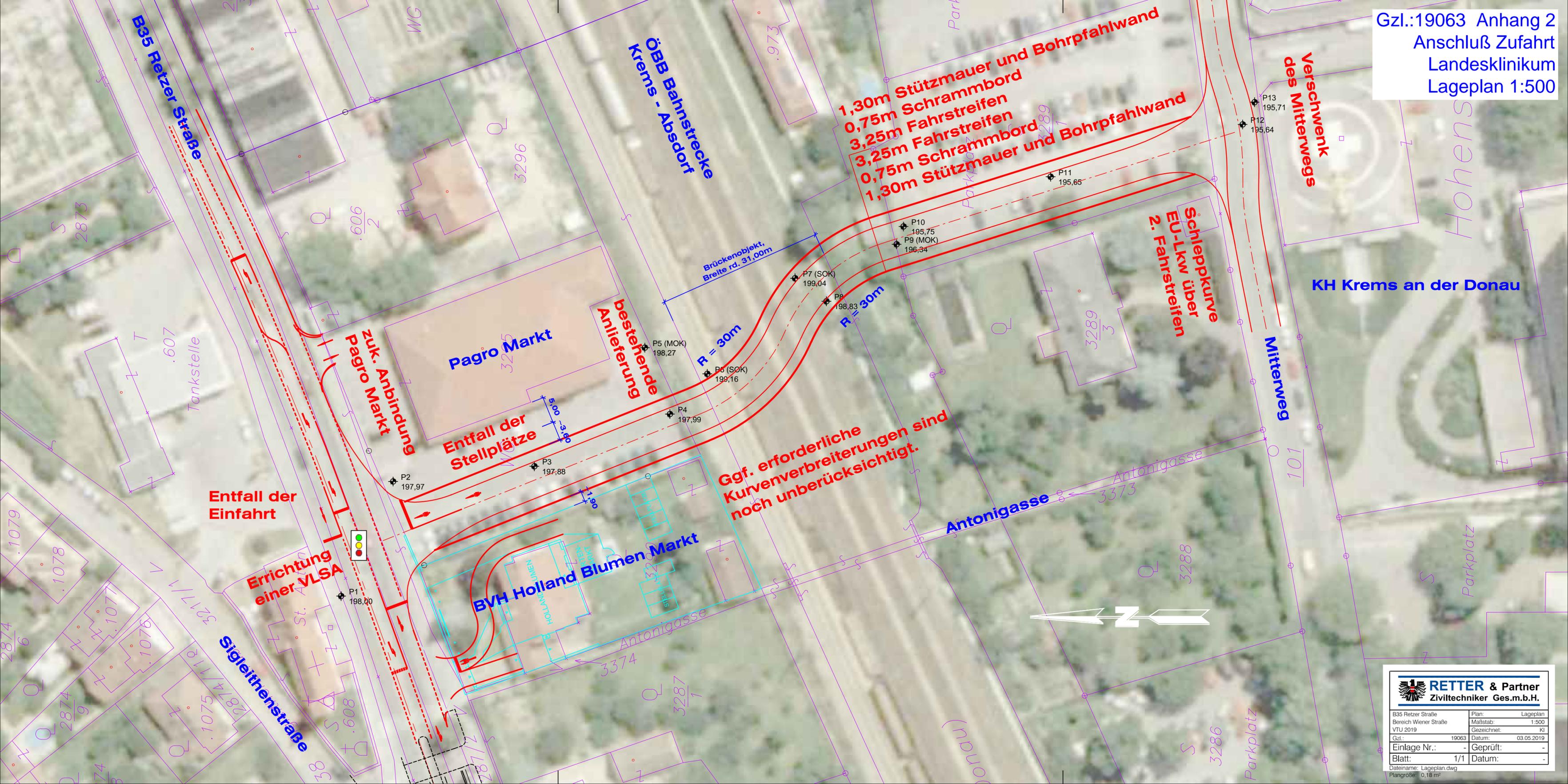
	Meter
Breite	: 2.60
Achsbreite inkl Reifen	: 2.60
Zeit zw. Lenkeinschlägen	: 6.0
Lenkwinkel	: 54.8



RETTER & Partner
Ziviltechniker Ges.m.b.H.

B35 Retzer Straße	Plan: Schleppkurvenüberpr.
Bereich Wiener Straße	Maßstab: 1:250
VTU 2019	Gezeichnet: KI
Gzl.: 19063	Datum: 02.05.2019
Einlage Nr.: -	Geprüft: -
Blatt: 4/4	Datum: -

Dateiname: 2019-05-02_Ubersichtsluftbild Wiener Straße.dwg
Plangröße: 0,44 m²





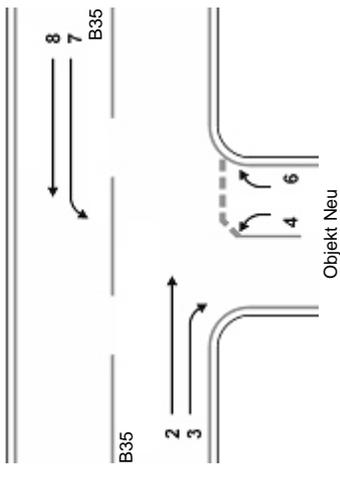
Datengrundlage: Hochrechnung Verkehr Wiener Straße auf 2030
 Standardparameter wurden verändert!

Lage und Geometrie

T-Kreuzung, innerorts

Relation Beschreibung

- 2 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 3 ohne Dreiecksinsel
- 4 ohne Dreiecksinsel mit Linksabbiegestreifen
- 6 ohne Dreiecksinsel
- 7 ohne Dreiecksinsel mit Linksabbiegestreifen
- 8 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links [%]	Aufteilung Rechts [%]
2						1050		
3						48		
4						48		
6						48		
7						48		
8						1050		



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
2	1050	1155		1800	1800	0,64	0,3583	645	-	-	
3	48	53		1800	1800	0,03	0,9706	1747	-	-	
4	48	53	2172	56	48	1,10		-5	-	-	
6	48	53	1074	243	243	0,22	0,7819	190	-	-	
7	48	53	1098	385	385	0,14	0,8623	332	11	gut	2,87
8	1050	1155		1800	1800	0,64	0,3583	645	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
4+6 7+8	106	94	1,13	0	-	ÜBERLASTET	95,77

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
7	Ja	349	1050	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]
Relation					
2	geradeaus überg. Str.	1155	0,64	-	-
3	Rechtsabbieger	53	0,03	-	-
7	Linksabbieger	53	0,14	0,8623	gut
8	geradeaus überg. Str.	1155	0,64	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	106	1,13	-	ÜBERLASTET
7+8	Mischstrom überg. Str.				

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
7	Ja	349	1050	Ja	6,0	20,0	

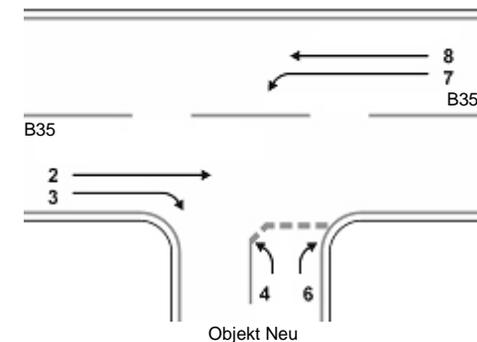


Lage und Geometrie

T-Kreuzung, innerorts

Relation Beschreibung

- 2
- 3 ohne Dreiecksinsel mit Vorrang
- 4
- 6 ohne Dreiecksinsel
- 7 mit Linksabbiegestreifen
- 8



Eingabewerte Bemessungsverkehrsstärken

Relation	Fahrrad [Fz/h]	Einspuriges KFZ [Fz/h]	PKW [Fz/h]	LKW [Fz/h]	LKW+Anhänger [Fz/h]	Fahrzeug allgemein [Fz/h]	Aufteilung Links [%] [-]	Aufteilung Rechts [%] [s]
2						1050		
3						18		
4						18		
6						18		
7						18		
8						1050		



Ergebnisse Einzelströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärk q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
2	1050	1155		1800	1800	0,64	0,3583	645	-	-	
3	18	20		1800	1800	0,01	0,9889	1780	-	-	
4	18	20	2127	59	56	0,36		36	-	-	
6	18	20	1059	248	248	0,08	0,9194	228	-	-	
7	18	20	1068	398	398	0,05	0,9497	378	10	gut	0,95
8	1050	1155		1800	1800	0,64	0,3583	645	-	-	

Ergebnisse Mischströme

Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungsfähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
4+6 7+8	40	109	0,37	69	52	ungünstig	9,96

Ergebnisse Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
7	Ja	386	1050	Ja	6,0	20,0	



Zusammenfassung

Verkehrsströme

	Bezeichnung	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]
Relation					
2	geradeaus überg. Str.	1155	0,64	-	-
3	Rechtsabbieger	20	0,01	-	-
7	Linksabbieger	20	0,05	0,9497	gut
8	geradeaus überg. Str.	1155	0,64	-	-
4+6	Mischstrom unterg. Str.	40	0,37	52	ungünstig
7+8	Mischstrom überg. Str.				

Linksabbiegestreifen

Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
7	Ja	386	1050	Ja	6,0	20,0	

F 1



Standort: Lehnergasse, vor Einmündung in B35
Blickrichtung: Unterführung ÖBB

F 2



Standort: Lehnergasse, vor Unterführung ÖBB
Blickrichtung: B35

F 3



Standort: Lehnergasse, in ÖBB-Unterführung
Blickrichtung: B35

F 4



Standort: Lehnergasse, nach ÖBB-Unterführung
Blickrichtung: B35

F 5



Standort: Lehnergasse, bei Einmündung Pointgasse
Blickrichtung: B35

F 6



Standort: Lehnergasse, vor Einmündung Pointgasse
Blickrichtung: B35