Mobilitätskonzept Krems an der Donau

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Wien, im Dezember 2020

krems

komobile

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
(Projektleitung)
Thomas Hirsch
Dipl-Ing.in Olivia Kantner
Dipl-Ing. Benjamin Kigilcim
Dipl-Ing.in Rita Laimer
Dipl-Ing. Gerold Ludwig
Dipl-Ing.in Andrea Reisinger
Dipl-Ing.in Margarethe Staudner
Marc Steinscherer Bsc.

komobile

komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
1070 Wien
t: +43 1 8900681
f: +43 1 8900681-10
e: wien@komobile.at
w: www.komobile.at

Gliederung des Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Einleitung

Teilbericht I – Fußverkehr

Pläne:

POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr – Grundlagenkarte

POS 0102 Plan Nr° 0102_1: Fußverkehr – Konzept

Teilbericht II – Radverkehr

Pläne:

POS 0101 Plan Nr° 0101_2: Radverkehr – Bestand und Analyseplan

POS 0102 Plan Nr° 0102_2: Radverkehr – Konzept und Maßnahmenplan

Teilbericht III – Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Pläne:

POS 0101 Plan Nr° 0101_3: MIV – Grundlagenkarte

POS 0102 Plan Nr° 0102_3: MIV– Konzept und Maßnahmenplan

Teilbericht VI – Stadtbus

Pläne:

POS 0101 Plan Nr° 0101_4: Busnetz Krems – Bestand mit Güteklassen

POS 0102 Plan Nr° 0102_4: Busnetz Krems inkl. Regionalverkehr

Teilbericht V – Stadtbahn

Pläne:

POS 0103 Plan Nr° 0103_1: Stadtbahn – Konzept

Einleitung

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Ziele 1
1.1 Verknüpfung mit Zielen aus vorhergehenden Verkehrskonzepten 4
1.2 Einbettung in bestehende Konzepte, Erhebungen und Planungen 5
2 Struktur der Gemeinde 6
3 Bevölkerung 7
3.1 PendlerInnen 7
3.2 Studierende und SchülerInnen 8
3.1 Mobilitätsverhalten der Kremser Bevölkerung 9
4 Tourismus 12
5 Erhebungen 13
6 Mobilitätskonzept Krems 14
6.1 Basis für Netzkonzeption und Festlegung der Hauptachsen 14
6.1.1 Kategorisierung der Points of Interest (POI) 14
6.1.2 Points of Interest (POI) 15
6.1.3 Lokale Zentren, Verdichtete Wohnbaunutzung Bestand/Planung 19

Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
EW	EinwohnerInnen
Fzg.	Fahrzeug
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
HVZ	Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
m	Meter
max.	maximal
Min	Minuten
min.	minimal
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit (9:00-16:00 Uhr und 19:00-20:00 Uhr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers.	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
SVZ	Schwachverkehrszeit (20:00-6:00 Uhr)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Stadt Krems mit den Katastralgemeinden 6

Abbildung 2: Modal Split (Anteil an Wegen) für Krems an der Donau 10

Abbildung 3: Anzahl an Wegen je Wegzweck (Werktage) in Krems an der Donau 10

Abbildung 4: Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel und Zweck (Werktage) in Krems an der Donau) 11

Abbildung 5: Kategorisierung der POIs 15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Erwerbstätige und PendlerInnen 7

Tabelle 2: Fünf stärkste Ein-/Auspendelbezirke der Erwerbstätigen 8

Tabelle 3: SchülerInnen lt. Statistik Austria 8

Tabelle 4: Nächtigungen 2017 12

Tabelle 5: Stellplatzanzahl auf den Parkplätzen und in den Parkhäusern 15

Tabelle 6: Personenaufkommen in den Bildungseinrichtungen 17

Tabelle 7: Personenaufkommen im Universitätsklinikum Krems 18

Tabelle 8: Personenaufkommen in den Geschäftszentren und mitarbeiterintensiven Betriebsstandorten 18

1 Aufgabenstellung und Ziele

Die Stadt Krems liegt 70 km westlich von Wien an der Donau, am südlichen Rand des Waldviertels und ist Teil der Kulturlandschaft Wachau, die sich entlang der Donau von Melk bis Krems erstreckt.

Krems mit seinen rund 25.000 EinwohnerInnen (exkl. Nebenwohnsitzen) ist ein wichtiges Verwaltungszentrum in der Region und erfüllt als Stadt mit eigenem Statut sowohl die Aufgaben einer Gemeinde als auch jene eines Bezirks und ist auch Sitz der Bezirkshauptmannschaft Krems-Land. Krems verfügt über eine Reihe weiterer zentraler Einrichtungen, wie etwa die Universitätsklinik Krems oder das Landesgericht, und sie baut ihre Attraktivität als Handelsstadt und Gewerbestandort kontinuierlich aus. Auch als Schul- und Universitätszentrum spielt Krems eine wichtige Rolle in der Region und darüber hinaus (z.B. Donauuniversität Krems, FH Krems).

Eine besondere Bedeutung kommt Krems als Kulturstadt sowie als Tourismusregion zu. Als Teil der UNESCO Weltkulturerbe-Region Wachau, der mit zahlreichen Museen (u.a. Landesgalerie) und Kulturveranstaltungen lockt, wird Krems ganzjährig von Gästen aus dem In- und Ausland besucht.

Die Stadt Krems hat vor wenigen Jahren in einem breit angelegten Prozess das Konzept zur Stadtentwicklung Krems 2030 entwickelt, das 2016 im Gemeinderat beschlossen wurde und die Grundlage und Leitlinie für zukünftige Projekte bildet. Für das Handlungsfeld „Stadtverträgliche Mobilität fördern" wurden folgende Ziele mit Zeithorizont 2030 definiert:[1]

- Die Attraktivierung des Umweltverbundes (ÖV, Radfahren, FußgeherInnen) wirkt sich positiv auf die Verkehrssicherheit aus und bringt eine deutliche Minderung der mobilitätsbedingten Belastungen.
- Öffentliche Verkehrsmittel werden immer häufiger genutzt, da die Erreichbarkeit städtischer Ziele für Bevölkerung, Gäste und KundInnen in allen Stadtteilen deutlich verbessert werden konnte.
- Die Anbindung von Krems an das überregionale ÖV-Netz ist optimiert und wird immer besser angenommen.
- Das Motto „nutzen statt besitzen" ist Triebfeder für innovative Carsharing- und E-Mobilitätsprojekte in der Stadt und der Region.

Zu jedem der Ziele wurden in Indikatorenblättern[2] Indikatoren festgelegt, die es ermöglichen sollen mittels Festlegung von Basis- und Zielwerten die Zielerreichung überprüfen zu können. Untenstehend sind die jeweils zu den oben angeführten Zielen zugeordneten Indikatoren gemäß Indikatorenblättern aufgelistet:

[1] Magistrat der Stadt Krems (2016, Hrsg.), Stadtentwicklung Krems 2030, S.36

[2] Magistrat der Stadt Krems (2016, Hrsg.), Stadtentwicklung Krems 2030, S.54ff

Attraktivierung des Umweltverbundes

- Steigende Fahrgastzahlen im ÖV
- Sinkender Parkdruck
- Steigendes Sicherheitsgefühl
- Sinkende Immissionen und Emissionen wie Feinstaubbelastung, NOx, CO_2
- Lärm

Häufigere Nutzung von Öffentlichen Verkehrsmitteln:

- Im Stadtentwicklungskonzept Krems wird als Ziel folgende Veränderung des Modal Split angeführt: MIV (Auto): 70% → 40%; ÖFFIS: 20% → 40%; Rad und Fuß: 10% → 20%
- Steigende Fahrgastzahlen
- Nutzung der P&R-Anlagen

Anbindung von Krems an das überregionale ÖV-Netz

- Die Anzahl der ÖV-Nutzer insgesamt steigt im Jahresschnitt *(Anm.: Zielwert im Stadtentwicklungskonzept 2030 noch nicht definiert)*
- Taktfahrpläne und gute Andienung an den Tagesrändern durch die Franz-Josephs-Bahn
- Gute Anbindung und Fahrplanoptimierung in die Region, va. nach St. Pölten und die regionalen Zentren

Carsharing und E-Mobilitätsprojekte

- Zulassungszahlen E-Fahrzeuge steigen *(Anm.: Zielwert im Stadtentwicklungskonzept 2030 noch nicht definiert)*
- Ausbaugrad der E-Ladeinfrastruktur in Stadt und Region *(Anm.: Zielwert im Stadtentwicklungskonzept 2030 noch nicht definiert)*
- Anzahl der Anbieter und NutzerInnen von Carsharing-Modellen u.ä. steigt *(Anm.: Zielwert im Stadtentwicklungskonzept 2030 noch nicht definiert)*

Auch in anderen Bereichen wurden für die Mobilitätsentwicklung relevante Ziele definiert. So sollen 80 % der Studierenden innerhalb von 15 Minuten ihre Ausbildungsstätte mit ÖV oder Fahrrad erreichen können – ein Ziel, das im Handlungsfeld „Krems als Forschungsstandort – Internationalisierung" genannt wird. Ein weiteres Ziel ist die Anbindung in hoher Qualität und mit minimalem Flächenverbrauch an das hochrangige Verkehrsnetz (vierstreifiger Ausbau der S5, Durchbindung an die Westbahn, Attraktivierung der öffentlichen Erreichbarkeit des Flughafens Wien-Schwechat). Ebenso wird im Stadtentwicklungskonzept 2030 die notwendige Verbesserung der Erreichbarkeit der Sportinfrastruktur (Sportmeile Krems) zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem öffentlichen Verkehr hervorgehoben.

Aus den genannten Punkten des Stadtentwicklungskonzept Krems wurden folgende verkehrspolitische Zielsetzungen abgeleitet, die im Rahmen des Mobilitätskonzeptes verkehrstechnisch aufbereitet, mit den EntscheidungsträgerInnen diskutiert und als Maßnahmenempfehlungen zusammengefasst wurden:

- Öffentlichen Verkehr verbessern
- Radverkehr fördern
- Attraktive Fußwege im städtischen Bereich
- Innenentwicklung vor Außenentwicklung
- Öffentlichen Raum aufwerten (funktionell und gestalterisch)
- Schaffung von „Lebensraumachsen“: Bevorzugung von öffentlichem Verkehr und nichtmotorisiertem Verkehr
- Verbindliche Zielrichtungen als Handlungsgrundlage der Politik und Verwaltung

Das vorliegende Mobilitätskonzept umfasst die Bereiche Fußverkehr, Radverkehr, öffentlicher Verkehr (mit Schwerpunkt Stadtbus Krems und Ausblick auf eine mögliche Stadtbahn), sowie den Motorisierten Individualverkehr. Der öffentliche Raum mit seinen funktionellen und gestalterischen Qualitäten als Mobilitäts-, Kommunikations- und Lebensraum wird als wichtiges, alle Bereiche übergreifendes, Thema mitberücksichtigt.

1.1 Verknüpfung mit Zielen aus vorhergehenden Verkehrskonzepten

Ein Vergleich des aktuellen Konzeptes für die Stadtentwicklung Krems 2030 mit dem Ziel- und Maßnahmenkataloges des Verkehrskonzeptes der Stadt Krems 2006 zeigt, dass die damals formulierten Ziele und Maßnahmen im Einklang mit dem Konzept Stadtentwicklung Krems 2030 stehen. Dementsprechend finden sie auch Berücksichtigung im vorliegenden Mobilitätskonzept. Die allgemeinen verkehrspolitischen Zielsetzungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen 2006 lauteten:

- Verbesserung des „Images" des Zu-Fuß-Gehens und des Radfahrens
- Besondere Berücksichtigung der Bedürfnisse der schwächsten VerkehrsteilnehmerInnen (Kinder, SeniorInnen, Behinderte)
- Bevorzugung und Stärkung des FußgängerInnen- und Radfahrverkehrs
- Verbesserung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der sozialen Sicherheit (bessere Einsehbarkeit, bessere Beleuchtung in Unterführungen)
- Erhöhung der Attraktivität durch größere Netzdichte, bessere Erschließung von ÖV-Haltestellen und Versorgungspunkten, Schaffung von Aufstiegshilfen bei Steigungsstrecken, bessere Wegweisung, behindertengerechte Gestaltung
- Verbesserung der Aufenthaltsbedingungen für FußgängerInnen und RadfahrerInnen (Attraktive Gestaltung und Durchgrünung des Straßenraumes)
- Verbesserung des Komforts (Schaffung neuer Fahrradabstellanlagen)
- Verbesserung der Information über das Angebot für FußgängerInnen und RadfahrerInnen

Auch die wesentlichen Themen aus dem Verkehrskonzept Gneixendorf 2012 und aus dem Leitbild für die Katastralgemeinde Gneixendorf 2011 (hier zusammengefasst) stehen in keinem Widerspruch zu den Zielen aus dem Konzept Stadtentwicklung Krems 2030 und finden daher Eingang in das vorliegende Mobilitätkonzept:

- Tempobegrenzung, Verkehrsberuhigung, Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs
- Verbesserungen für RadfahrerInnen und FußgängerInnen, Sichere Fußwege im Ortskern, Mobilitätsangebote für SeniorInnen und Jugend
- Ruhender Verkehr

Auf die speziellen Herausforderungen von Gneixendorf hinsichtlich Durchzugs- und Schwerverkehr wird im Teilbericht zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) eingegangen.

1.2 Einbettung in bestehende Konzepte, Erhebungen und Planungen

Für die Stadt Krems gibt es bereits einige diesem Mobilitätkonzept vorangehende Konzepte bzw. Konzepte, in die sich dieses Mobilitätskonzept einbettet, wie das bereits erwähnte Stadtentwicklungskonzept Krems 2030 und die Verkehrskonzepte Krems 2006 und Gneixendorf 2012. Im Folgenden wird eine Übersicht aller bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes berücksichtigten Konzepte gegeben.

Landesebene

- Mobilitätserhebung Niederösterreich 2018 (inkl. Erhebung für Krems an der Donau, durchgeführt im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes durch Herry Consult[3])
- Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ (2015)
- Hauptregionsstrategien 2024 für NÖ – Niederösterreich Mitte (2015)
- Niederösterreichisches Landesentwicklungskonzept 2004

Regionale Ebene

- Baukultureller Dialog Leitbild UNESCO Weltkulturerbe Wachau (laufend)
    - Managementplan Welterbe Wachau (2017)

Lokale Ebene

- Freiraumkonzept der Stadt Krems (in Arbeit)
- Konzept Sport- und Freizeitmeile Krems (2019)
- Sozialraumanalyse von Lebenswelten junger Menschen in Krems (2018)
- Leitbild Wiener Straße (2019)
- Konzept zur Stadtentwicklung Krems 2030 (2016)
- Stadterneuerungskonzept Krems an der Donau (2015)
- Verkehrskonzept Gneixendorf 2012
- Leitbildbericht – Arbeitsprogramm zur Dorferneuerung Gneixendorf 2011
- Verkehrskonzept Stadt Krems 2006
- Verkehrskonzept Stadt Krems Ziel- und Maßnahmenkatalog 2006

Zusätzlich gibt es in Krems drei Arbeitsgruppen zu Verkehrs- und Mobilitätsthemen:

- Arbeitsgruppe Parken – Parkkonzept
- Arbeitsgruppe Alltagsradfahren
- Arbeitsgruppe Stadtbus

Mit VertreterInnen der Arbeitsgruppen Stadtbus und Alltagsradfahren fanden im Zuge der Erstellung des Verkehrskonzeptes Abstimmungsgespräche statt.

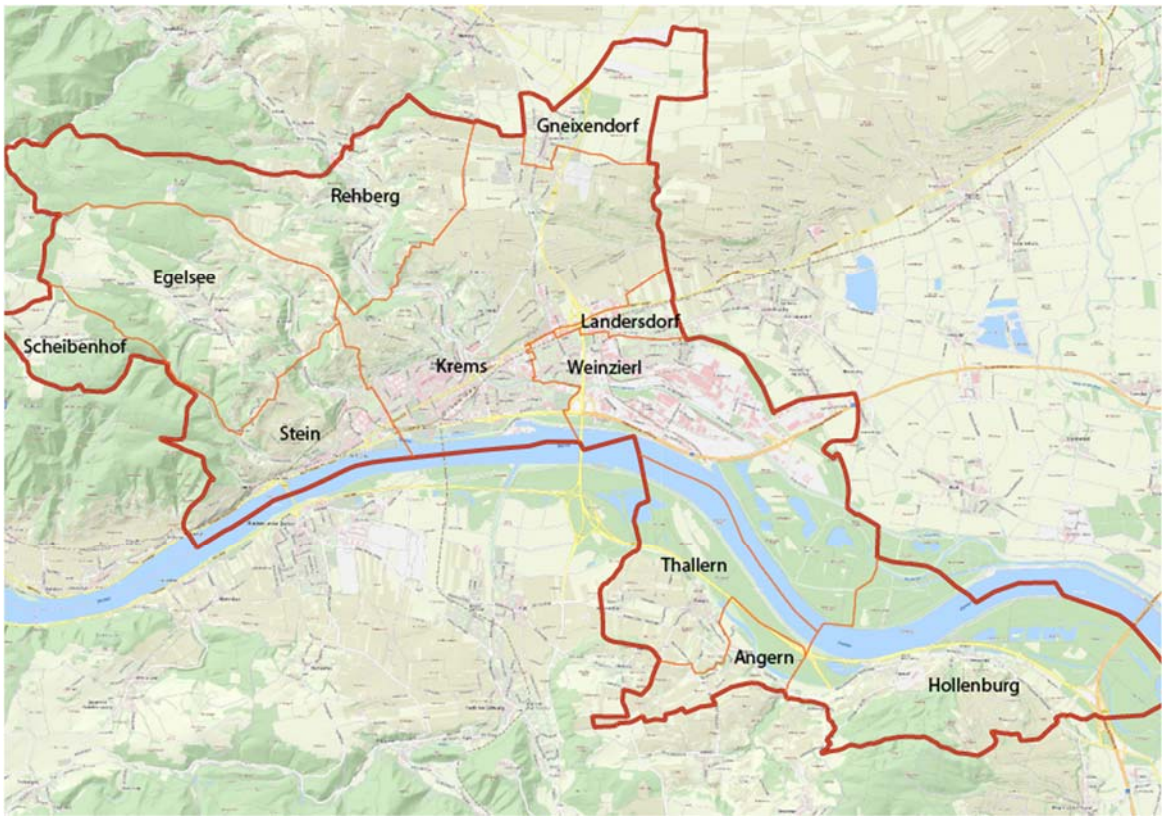
[3] Die Ergebnisse sind in einem eigenen Bericht dargestellt, der im März 2019 an die AG übermittelt wurde: Herry Consult (2019): Mobilitätserhebung NÖ Krems an der Donau 2018. Eckdaten der Befragung Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Im Auftrag der NÖ Landesregierung und der Gemeinde Krems an der Donau. Wien.

2 Struktur der Gemeinde

Die Stadt Krems hat eine Fläche von 51,6 km² und gliedert sich in die Katastralgemeinden Krems, Egelsee, Scheibenhof, Gneixendorf, Rehberg, Landersdorf, Stein, Weinzierl und Krems Süd (Thallern, Angern und Hollenburg) (siehe Abbildung 1)[4].

Die Stadt Krems ist verkehrstechnisch gut erschlossen. Durch die Stadt verlaufen drei Landesstraßen B: Die B3, die entlang der Donau verläuft und die Wachau und über die S5 mit Stockerau und Wien verbindet, die B35, die das Waldviertel und Weinviertel an Krems anbindet und die B37, die vom Waldviertel kommend über Krems und weiter als B37a bzw. S33 nach St. Pölten verläuft. Weiters verbindet die L100 Krems mit St. Pölten. Mit der Bahn ist Krems über die Franz-Josefs-Bahn an Wien und die Kremser Bahn an St. Pölten (über Herzogenburg) angebunden.

Abbildung 1: Stadt Krems mit den Katastralgemeinden



Quelle: basemap.at 2018

[4] https://www.krems.gv.at/Aktuelles/Krems_in_Zahlen

3 Bevölkerung

Mit Stand Jänner 2019 weist Krems eine Bevölkerung von rund 25.000 EinwohnerInnen auf (Hauptwohnsitz), dazu kommen noch rund 5.000 Personen, die einen Nebenwohnsitz in Krems haben.[5] Laut der aktuellen ÖROK Bevölkerungsprognose wird die Kremser Bevölkerung bis 2030 um 4,9%, bis 2040 um 7,4 % und bis 2060 um 10,5 % wachsen.[6] Gemäß einer aktuellen Studie der Planungsgemeinschaft Ost[7] zählt Krems zu jenen 10% der Gemeinden in der Ostregion, die die höchsten Binnenwanderungsraten[8] aufweisen.

3.1 PendlerInnen

Rund die Hälfte der in Krems wohnenden Erwerbstätigen pendelt zur Arbeit aus der Gemeinde Krems aus, die Zahl der EinpendlerInnen ist allerdings doppelt so hoch wie die der AuspendlerInnen. Das Pendelverhalten der Erwerbstätigen ist in Tabelle 1 und Tabelle 2 aufgelistet. Insgesamt sind in den 1.852 Unternehmen und 2.383 Arbeitsstätten in Krems 17.822 Personen beschäftigt. [9,10]

Tabelle 1: Erwerbstätige und PendlerInnen[9,11]

	2016
Erwerbstätige wohnhaft in Krems	10.791
davon NichtpendlerInnen	789
davon GemeindebinnenpendlerInnen	5.124
davon AuspendlerInnen	4.878
EinpendlerInnen	11.909

Quelle: Statistik Austria

[5] Stadt Krems (2019): Krems in Zahlen 2019

[6] ÖROK (2019): Kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2018 bis 2040 mit einer Projektion bis 2060 und Modellfortschreibung bis 2075 (ÖROK-Prognose).

[7] PGO (2019): Vertiefende Wanderungsanalyse in der Ostregion.

[8] Zahl der Gemeindebinnenwanderungen 2002-2016 pro 1.000 EinwohnerInnen im Ausgangsjahr;

[9] STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2016, Arbeitsstättenzählung 2016, mit Stichtag 31.10.2016. Gebietsstand 2018. Erstellt am 19.09.2018. Anm.: lt. Abgestimmter Erwerbsstatistik 2016 beträgt die Anzahl der erwerbstätigen Personen (Summe aus NichtpendlerInnen, GemeindebinnenpendlerInnen und EinpendlerInnen) in Krems 2016 17.822 Personen lt. Arbeitsstättenzählung 2016 sind es 19.184 Personen – die Differenz resultiert aus unterschiedlichen Abgrenzungen bei der Arbeitsstättenzählung und der Abgestimmten Erwerbsstatistik.

[10] Anm.: Zum Zeitpunkt der Abgestimmter Erwerbsstatistik 2016 betrug die EinwohnerInnenzahl von Krems 24.647 Personen (Hauptwohnsitze), d.h. nur etwas weniger als 2019.

[11] Erwerbspendler/-innen nach Pendelziel in der Gemeinde Krems an der Donau (Stadt) aus STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2016 mit Stichtag 31.10., Gebietsstand 2019. Erstellt am: 04.04.2019.

Tabelle 2: Fünf stärkste Ein-/Auspendelbezirke der Erwerbstätigen

EinpendlerInnen	**2016**		**AuspendlerInnen**	**2016**	
Krems (Land)	7.123		Wien (gesamt)	1.220	
Davon am meisten aus Langenlois		*804*	Krems (Land)	1.067	
Gefolgt von Mautern an der Donau		*606*	*Davon am meisten nach Langenlois*		*209*
St. Pölten (Land)	891		*Gefolgt von Mautern an der Donau*		*126*
Davon am meisten aus Traismauer		*193*	St. Pölten (Stadt)	902	
Tulln (Bezirk)	862		St. Pölten (Land)	328	
Davon am meisten aus Grafenwörth		*237*	*Davon am meisten nach Herzogenburg*		*118*
Wien (gesamt)	732		Tulln (Bezirk)	318	
Zwettl (Bezirk)	517		*Davon am meisten nach Tulln an der Donau*		*113*

Quelle: Statistik Austria – Atlas der Erwerbspendlerinnen und –pendler, Datenstand 31.10.2016

3.2 Studierende und SchülerInnen

Wie bei den Erwerbstätigen dominieren auch bei den SchülerInnen die EinpendlerInnen, wie in Tabelle 3 dargestellt.

Tabelle 3: SchülerInnen lt. Statistik Austria[12]

	2016
SchülerInnen wohnhaft in Krems	2.754
davon NichtpendlerInnen (= Schulbesuch im Wohngebäude, z.B: Internat)	-
davon GemeindebinnenpendlerInnen	2.237
davon AuspendlerInnen	517
EinpendlerInnen	5.491
davon aus einem anderen politischen Bezirk NÖ	4.658
davon aus einem anderen Bundesland	833

Quelle: Statistik Austria

[12] Erwerbs- und Schulpendler/-innen nach Entfernungskategorie in der Gemeinde Krems an der Donau (Stadt) aus STATISTIK AUSTRIA, Abgestimmte Erwerbsstatistik 2016 mit Stichtag 31.10., Gebietsstand 2019. Erstellt am: 04.04.2019.

Zu den SchülerInnen in Krems kommen noch zahlreiche Studierende an den Hochschulen und Universitäten der Stadt Krems dazu. 2019 waren laut Stadt Krems rund 15.000 Studierende in Krems inskribiert.[13] Da viele Studiengänge in Krems berufsbegleitend sind oder als Fernstudium absolviert werden können, ist auch hier von einem hohen Anteil an EinpendlerInnen auszugehen, dazu gibt es allerdings keine statistischen Daten. Beispielsweise zeigt aber die erst kürzlich von Herry Consult fertiggestellte Studie zum Mobilitätsverhalten der MitarbeiterInnen und Studierenden der Donau-Universität Krems, dass nur 22 % der Studierenden der Donau-Universität Krems in Niederösterreich wohnen, d.h. die Mehrzahl muss nach Krems pendeln.[14]

3.1 Mobilitätsverhalten der Kremser Bevölkerung

Die Wege der Kremser Bevölkerung werden vorrangig mit dem Pkw durchgeführt, wie die Auswertung der Mobilitätserhebung für Krems an der Donau zeigt[15]. Mit einigem Abstand folgt der Anteil an Wegen, die zu Fuß, mit dem Rad und mit dem ÖV zurückgelegt werden (siehe Abbildung 2). Auffallend ist der hohe Anteil an Fußwegen in Krems, der dafür spricht, dass bereits jetzt viele wichtige Quell- und Zielorte fußläufig erreichbar sind. Auch der Radanteil ist mit 12 % vergleichsweise hoch, wobei hier berücksichtigt werden muss, dass dieser nur die Wege der Kremser Bevölkerung berücksichtigt und in Krems insgesamt bedingt durch den Radtourismus viel mehr Rad gefahren wird. Der Anteil von Aktiver Mobilität an allen Wegen (d.h. Rad- und Fußwege gemeinsam) liegt mit 34% deutlich über dem Durchschnitt für ganz Niederösterreich, der einen Anteil von 22 % für Aktive Mobilität ausweist. Die Anzahl der mit dem ÖV zurückgelegten Wege liegt mit 11% unter dem niederösterreichischen Durchschnitt von 14 %.[16] Somit liegt der Anteil von Wegen, die mit dem Rad und zu Fuß zurückgelegt werden, bereits über dem im Konzept zur Stadtentwicklung Krems 2030 gesetzten Ziel (vgl. Kapitel 1). Der Anteil an MIV Wegen ist hingegen noch höher als das gesteckte Ziel, der Anteil an ÖV Wegen geringer.

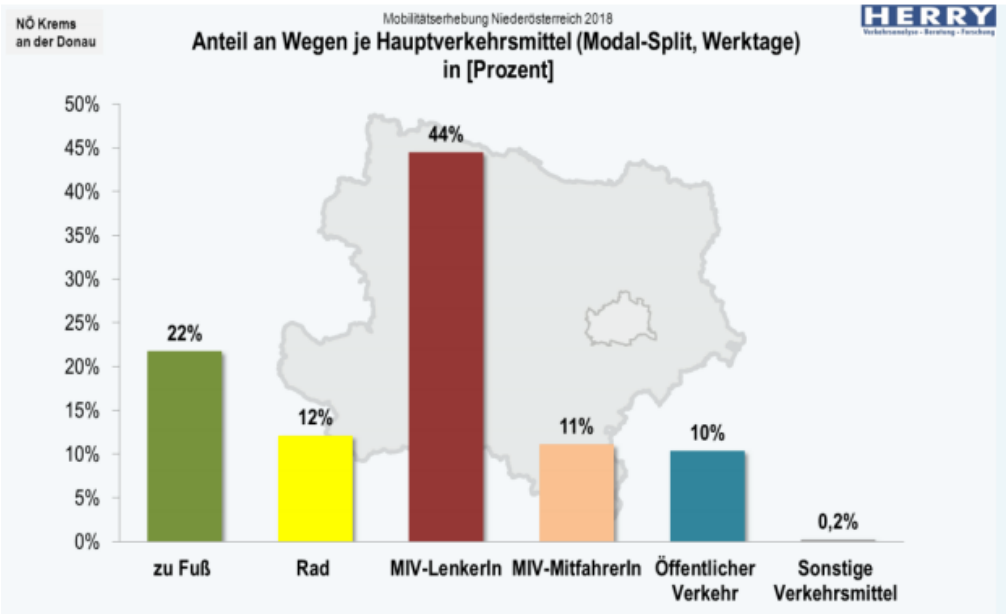
[13] Stadt Krems (2019): Krems in Zahlen 2019

[14] Herry Consult (2019): Donau-Universität Krems: Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter*innen und Studierenden sowie der jährlich produzierten CO_2-Emissionen aus dem Mobilitätsbereich. Im Auftrag der Donau-Universität Krems, Wien, Dezember 2019

[15] Herry Consult (2019): Mobilitätserhebung NÖ Krems an der Donau 2018. Im Auftrag der NÖ Landesregierung und der Gemeinde Krems an der Donau.

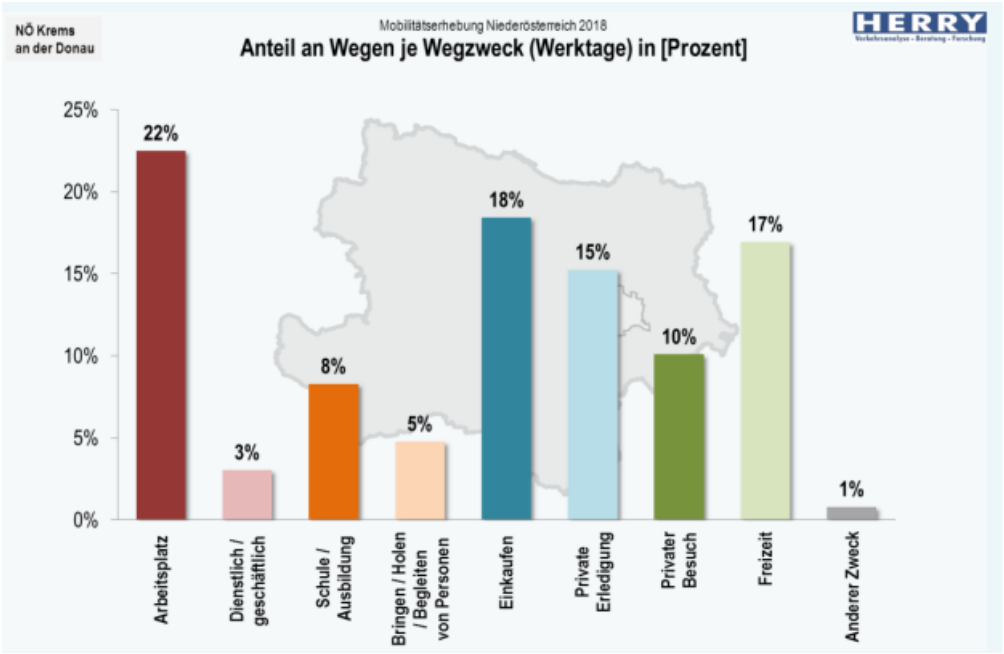
[16] OTS0111 vom 26.September 2019: LR Schleritzko: Anteil des Öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich auf Rekordniveau

Abbildung 2: Modal Split (Anteil an Wegen) für Krems an der Donau[15]



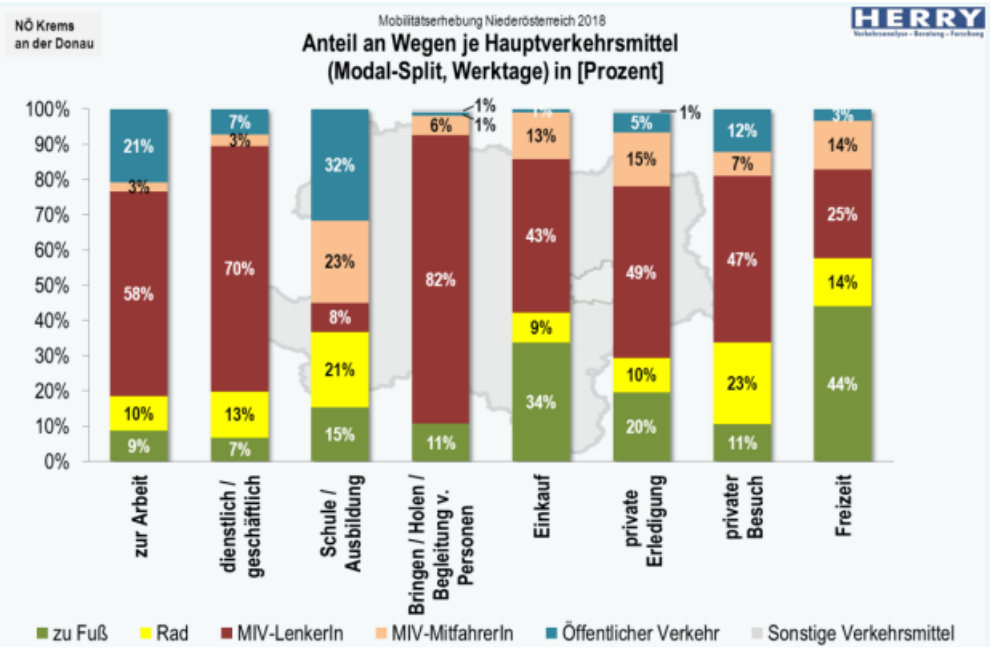
Bei den Wegezwecken dominiert klar der Weg zur Arbeit, gefolgt von den Zwecken Einkaufen, Freizeit und private Erledigungen. Wege zur Schule bzw. Ausbildung haben einen Anteil von 8 % (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Anzahl an Wegen je Wegzweck (Werktage) in Krems an der Donau[15]



Bei den Wegen zur Arbeit sowie bei dienstlichen bzw. geschäftlichen Wegen dominiert klar der Pkw, ebenso bei Wegen, die der Begleitung (Bringen/Holen) von anderen Personen dienen. Freizeitwege, der Einkauf, sowie private Erledigungen werden in Krems hingegen gerne zu Fuß zurückgelegt.

Abbildung 4: Anteil an Wegen je Hauptverkehrsmittel und Zweck (Werktage) in Krems an der Donau)[15]



Die detaillierte Auswertung der Mobilitätserhebung Krems ist im Bericht „Mobilitätserhebung NÖ Krems an der Donau 2018. Eckdaten der Befragung „Mobilitätsverhalten der Bevölkerung“ von Herry Consult erläutert, der am 19.06.2019 von Herry Consult an die Stadt Krems übermittelt wurde.

Ebenfalls von Herry Consult untersucht wurde das Mobilitätsverhalten der MitarbeiterInnen und Studierenden der Donau-Universität Krems.[17] Die erst kürzlich fertiggestellten Studie zeigt, dass hier für den Weg zur Arbeit bzw. Ausbildung bei beiden Gruppen mit 56 % (Studierende) und 67 % (MitarbeiterInnen) klar der MIV dominiert, der ÖV wird jeweils von rund 20 % genutzt. 25 % der Studierenden gehen zu Fuß zur Donau-Universität, verglichen mit 4 % der MitarbeiterInnen, hingegen nutzen 8 % der MitarbeiterInnen das Fahrrad für den Arbeitsweg während nur 1 % der Studierenden dieses für ihren Weg zur Ausbildung nutzen.

[17] Herry Consult (2019): Donau-Universität Krems: Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter*innen und Studierenden sowie der jährlich produzierten CO_2-Emissionen aus dem Mobilitätsbereich. Im Auftrag der Donau-Universität Krems, Wien, Dezember 2019

4 Tourismus

2017 haben in der Stadt Krems rund 290.000 Gäste übernachtet (siehe Tabelle 4). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer betrug dabei 2,2 Tage. Die stärksten Monate waren dabei Mai bis Oktober mit je rund zwischen 25.000 und 37.500 Nächtigungen, die schwächsten Dezember bis Februar mit je rund 13.000 Nächtigungen. 2018 haben die Nächtigungen leicht abgenommen, auch die Aufenthaltsdauer ist auf 1,9 Tage zurückgegangen.

Tabelle 4: Nächtigungen 2017

	2017[18]	2018[19]
Übernachtungen insgesamt	291.013	246.846
Übernachtungen von InländerInnen	184.167	145.315
Übernachtung von AusländerInnen	106.846	101.549

Quelle: Statistik Austria, Stadt Krems

Viele Gäste kommen in Reisegruppen mit Bussen als Tagestouristen nach Krems bzw. in die Wachau. Dabei wurden in einem Projekt der ecoplus[20] die Standortfrage und Bewirtschaftung für geeignete Parkplätze für Busse festgelegt. Entsprechend dem Ergebnis des Projektes über die Besucherlenkung in der Wachau wurde der bestehende Parkplatz für Busse am Welterbeplatz mit einer Schranke versehen.

Ein weiterer wichtiger Tourismuszweig ist die Donauschifffahrt. Pro Jahr legen rund 500-600 Schiffe mit insgesamt rund 120.000 Passagieren in Krems an.[21]

[18]. Übernachtungen und Übernachtungen nach Unterkunftsart und Herkunft der Gäste 2017, 30101 – Krems an der Donau aus STATISTIK AUSTRIA, Ein Blick auf die Gemeinde

[19] Stadt Krems (2019) : Krems in Zahlen 2019

[20] Ecoplus/implantat (2020), Besucherlenkung Wachau - Konzeption

[21] Krems Tourismus (2016): Strategie Tourismus in Krems 2030

5 Erhebungen

Im Zuge der Bestandsanalyse wurden von komobile bestehende Unterlagen sowie vorhandene Zähldaten gesichtet. Diese wurden vom Planungsteam durch eigene Erhebungen und Zählungen ergänzt, diese sind untenstehend aufgelistet. Eine detaillierte Beschreibung der Erhebungen erfolgt im jeweiligen Teilbericht.



- Mobilitätserhebung Krems inkl. online Befragung, durchgeführt in Kombination mit der NÖ Mobilitätserhebung von September bis Dezember 2018



- Begehung vor Ort
- Fuß- und Radverkehrserhebung beim Schifffahrtszentrum am 29.07.2018
- Fußverkehrs-Erhebung am 02. und 03.10.2018
- Knotenstromzählung gemeinsam mit dem MIV am 07.05.2019



- Befahrung mit dem Fahrrad vor Ort
- Fuß- und Radverkehrserhebung beim Schifffahrtszentrum am 29.07.2018
- Radverkehrs-Erhebung an 6 Zählstellen vom 18.-20.09.2018
- Knotenstromzählung gemeinsam mit dem MIV am 07.05.2019



- 24h Zählungen an zwei Standorten am 07.05.2019
- Knotenstromzählungen an drei ausgewählten Querschnitten am 07.05.2019



- Befahrung der Stadtbusrouten mit dem Pkw
- Befahrung der Stadtbusrouten mit dem zukünftig in Einsatz kommenden Bustyp gemeinsam mit Postbus bzw. VOR und Vertretern der Stadt Krems am 06.11.2018 und am 01.04.2019



- Befahrung / Begehung der potentiellen Haltestellen vor Ort

6 Mobilitätskonzept Krems

Das Mobilitätskonzept Krems gliedert sich in fünf Teilberichte, die jeweils einen Bereich zur Gänze abdecken:

- Teilbericht I – Fußverkehr
- Teilbericht II – Radverkehr
- Teilbericht III – Motorisierter Individualverkehr
- Teilbericht IV – Stadtbus
- Teilbericht V – Stadtbahn

Jeder Teilbericht besteht aus einem Berichtsteil, sowie aus einem Kartenteil. Gemeinsame Grundlage für alle Verkehrsmittel sind die wichtigsten Quell- und Zielpunkte in Krems sowie lokale Zentren. Diese wurden in Abstimmung mit der Stadt Krems festgelegt und kategorisiert und bilden die Basis für die Festlegung der Hauptachsen.

6.1 Basis für Netzkonzeption und Festlegung der Hauptachsen

Jeder Weg hat einen Beginn (Quelle) und ein Ende (Ziel). Als „Points of Interest" (POI) werden alle Punkte bezeichnet, die wichtige Ziel- und Quellpunkte sind, d.h. an denen sich viele Wege treffen. Insbesondere für die aktive Mobilität – Zu-Fuß-Gehen und Radfahren – sind kurze und bequeme Verbindungen zwischen diesen einzelnen wichtigen Zielen im Ort von großer Bedeutung. Die POI bilden die Basis für die Netzkonzeption sowie für die Festlegung der Hauptachsen und lassen sich wie folgt klassifizieren:

- Parkgarage / Parkhaus / Parkplatz (vorrangig für MIV und FußgängerInnen relevant, da letztere, den Weg von den Parkmöglichkeiten zu ihrem Ziel bzw. umgekehrt üblicherweise zu Fuß gehen)
- Freizeiteinrichtung (Sport- und Kultureinrichtungen)
- Soziale Einrichtungen (Bildungseinrichtungen, Krankenhaus etc.)
- Geschäftszentrum / Mitarbeiterintensiver Betriebsstandort
- Strategische Verkehrsmittelverknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff

6.1.1 Kategorisierung der Points of Interest (POI)

Für eine bessere Darstellung der Bedeutung/Wichtigkeit der unterschiedlichen Points of Interest in Krems, wurden diese in einem ersten Schritt mit den von der Stadt Krems zur Verfügung gestellten Angaben abgeglichen[22]. In einem weiteren Schritt wurden die Points of Interest nach dem dortigen Personenaufkommen kategorisiert. Dafür wurden die Points of Interest mit den Daten (Anzahl SchülerInnen, Personalanzahl, etc.) aus dem Dokument Daten Hotspots hinterlegt. Je größer der Point of Interest, desto mehr Personenfrequenz ist zu erwarten. Für Infrastrukturen,

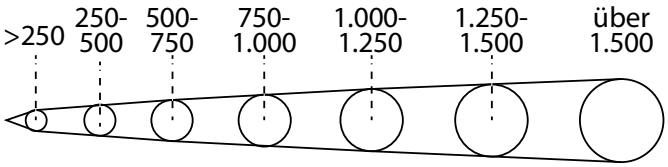
[22] Angaben lt. Dokument „Daten Hotspots Juli 2018" (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

wo keine Daten vorhanden sind, gab es zwei Vorgangsweisen. Einerseits wurde bei Infrastrukturen, welche aufgrund ihrer hohen Bedeutung eine hohe Personenfrequenz erwarten lassen (wie z.B. Schiffsanlegestelle, Bahnhof, Kunstmeile, Schwimmbad, Einkaufszentrum Bühl/Mariandl, Fachmarktzentrum im Osten des Stadtgebietes) in die höchste Kategorie eingestuft. Bei den restlichen Points of Interest, wie den Verwaltungsgebäuden, den Haltestellen der Wachaubahn, wo ebenfalls keine Daten vorliegen, wurden die Punkte in einer einheitlichen Größe dargestellt (Kategorie 2). Je höher die Personenfrequenz pro POI ist, desto größer wurde der Kreis dargestellt (siehe Abbildung 5).

Folgende Kategorien wurden festgelegt *(Einheit Personen bzw. Stellplätze bei den Parkplätzen):*

- Kategorie 1: <250
- Kategorie 2: 250-500
- Kategorie 3: 500-750
- Kategorie 4: 750-1.000
- Kategorie 5: 1.000-1.250
- Kategorie 6: 1.250 -1.500
- Kategorie 7: > 1.500

Abbildung 5: Kategorisierung der POIs



Quelle: eigene Darstellung

6.1.2 Points of Interest (POI)

Im Folgenden findet sich eine Auflistung der POI mit den jeweils verwendeten Angaben zu den zugrundeliegenden Daten:

- **Parkgarage / Parkhaus / Parkplatz** – dafür wurden die Anzahl der Stellplätze verwendet (siehe Tabelle 5)

Tabelle 5: Stellplatzanzahl auf den Parkplätzen und in den Parkhäusern

Parkmöglichkeit (Stand Mai 2020)	**Stellplatzanzahl**
Parkgarage Kremser Bank	54
Parkgarage W86	150
Parkhaus Altstadt (Bahnzeile)	294
Parkhaus Bühl Center	700
Parkhaus Kasernenstraße	132
Parkhaus Mariandl	550
Parkhaus NÖ Haus	150
Parkhaus Ringstraße	178
Parkhaus Steinertor	213
Parkdeck Kunstmeile Krems	92

Parkplatz Körnermarkt	ca. 40
Parkplatz Krankenhaus	ca. 350
Parkplatz Krankenhaus	ca. 230
Parkplatz Krankenhaus	ca. 200
Parkplatz Krankenhaus	ca. 40
Parkplatz Pfarrplatz	ca. 95
Parkplatz Schiffanlegestelle	ca. 80
Parkplatz Schürerplatz	ca. 40
Parkplatz Steiner Donaulände Ost	ca. 80
Parkplatz Steiner Donaulände West	ca. 100
Parkplatz Südtiroler Platz	ca. 65
P+R Bahnhof	547
Parkhaus Campus West	494
Parkhaus Felsengarten	80
Parkhaus Steiner Landstraße	261

Quelle: http://www.krems.gv.at/system/web/zusatzseite.aspx?menuonr=218454511&detailonr=217200485 (01/2019), http://www.buehlcenter.at/ (01/2019), https://www.mariandl-shopping.at/de (05/2020), https://www.sparkasse.at/kremserbank/filialen-oeffungszeiten/filialsuche/filiale/3500-krems/ringstrasse-5-7/AT01040019 (09/2020), Stadt Krems

- **Freizeiteinrichtungen** (k.A. zu Personenanzahl)
  - alle Punkte wurden in Kategorie 2 dargestellt, da es keine Angaben zur Personenanzahl gegeben hat
  - Ausnahmen stellen das Freibad, das Kino „Cinemaplexx Krems“ und die Kunstmeile dar – diese wurden aufgrund ihrer großen Bedeutung in maximaler Größe dargestellt - Kategorie 7, der Bundesportplatz Krems und die Fußballplätze des 1. FC Union Stein, SV Rehberg und Kremser SC wurden in der Kategorie 4 dargestellt
- **Soziale Einrichtungen**[23]
  - Bildungseinrichtungen - Anzahl SchülerInnen, welche pro Standort zusammengefasst wurden (siehe Tabelle 6)
  - Krankenhaus (siehe Tabelle 7)
  - Kindergarten (dafür wurde angenommen, dass es pro Kindergarten max. 250 Kinder + Personal gibt – Kategorie 1)

[23] Angaben lt. Dokument „Daten Hotspots Juli 2018“ (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

Tabelle 6: Personenaufkommen in den Bildungseinrichtungen

Einrichtung (Stand 2017/2018)	**Personenanzahl**	**Adresse**
Volksschule Lerchenfeld	154	Judenburgerstr. 21
Volksschule Rehberg	80	Waldhofweg 1
Volksschule Hafnerplatz	102	Hafnerplatz 1
Volksschule Stein	114	Maria Grengg Gasse 2
Volksschule Egelsee	30	Schulstraße 8
International School Krems + Volksschule Pädagogische Akadademie + KPH Krems	646	Dr.-Gschmeidler-Straße 22 - 30
Volksschule Mary Ward + ORG d. Mary Ward + Hauptschule Mary Ward	607	Hoher Markt 1
NMS Schulzentrum + Polytechnische Schule + Allgemeine Sonderschule	385	Edmund-Hofbauer-Straße 9
Bundesgymnasium Piaristen	589	Piaristengasse 2
Bundesgymnasium Ringstraße	731	Ringstraße 33
BG und BRG Kremszeile	800	Rechte Kremszeile 54
BORG Heinemannstraße	423	Heinemannstraße 12df
Höhere technische Bundeslehranstalt	869	Alauntalstraße 29
Bundeshandelsschule + Bundeshandelsakademie inkl. VinoHAK + Höhere Bundeslehranstalt für Fremdenverkehrsberufe	923	Langenloiser Straße 22
Fachschule für wirtschaftliche Berufe 3-jährig + Wirtschaftliche Fachschule 1-jährig + Höhere Bundeslehranstalt für Mode/Bekleidungstechnik 5-jährig + Höhere Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Berufe 5-jährig	386	Kasernstraße 6
Landwirt. Fachschule für Wein- und Obstbau	223	Wiener Straße 101
Donau-Universität Krems, Universität für Weiterbildung	8.702	Dr.-Karl-Dorrek-Straße 30
IMC Fachhochschule Krems	2.720	Alauntalstraße 96 Dr.-Karl-Dorrek-Straße 23
KPH Campus Mitterau*	448	Dr. Gschmeidlerstr. 28
Danube Private University (DPU)	1.494	Steiner Landstraße 124
Karl Landsteiner Privatuniversität für Gesundheitswiss.	200	Dr.-Karl-Dorrek-Straße 30

Quelle: Dokument „Daten Hotspots Juli 2018“ (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

Tabelle 7: Personenaufkommen im Universitätsklinikum Krems

Einrichtung (Stand 2008, 2017)	**Personenanzahl**
Universitätsklinikum Krems	
▶ Entlassungen (stationär)	24.543
▶ Frequenzen (ambulant)	190.563
▶ Personal	1.206
GESAMT	**216.312**
Senecura Sozialzentrum Krems – Haus Dr. Thorwesten (PatientInnen)	225

Quelle: Dokument „Daten Hotspots Juli 2018“ (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

- **Geschäftszentrum / Mitarbeiterintensiver Betriebsstandort**[24] – Anzahl Arbeitsplätze pro Standort (Angaben aus dem Dokument „Daten Hotspots“ – siehe Tabelle 8)
  - für Einkaufszentrum und Fachmarktzentrum sind keine Daten vorhanden – diese wurden aufgrund ihrer hohen Bedeutung in maximaler Größe dargestellt – Kategorie 7
  - Verwaltungseinheiten wurden als Kategorie 2 dargestellt

Tabelle 8: Personenaufkommen in den Geschäftszentren und mitarbeiterintensiven Betriebsstandorten

Einrichtung (Stand 2018)	**Personenanzahl**
Voestalpine Krems	712
Voestalpine Krems Finaltechnik	214
GESAMT	**926**
MSD (Endausbau 2020)	300

Quelle: Dokument „Daten Hotspots Juli 2018“ (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

- **Strategische Verkehrsmittelverknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff**
  - Bahnhof und Schiffsanlegestation (k. A. zu Personenanzahl) – diese wurden aufgrund ihrer großen Bedeutung in maximaler Größe dargestellt – Kategorie 7
  - Stationen der Wachaubahn, P+R Krems Donau (k. A. zu Personenanzahl) – diese wurden in einer Einheitsgröße dargestellt – Kategorie 2

[24] Angaben lt. Dokument „Daten Hotspots Juli 2018“ (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

6.1.3 Lokale Zentren, Verdichtete Wohnbaunutzung Bestand/Planung

Neben den Points of Interest sind auch lokale Zentren, sowie größere Wohnbauten wichtige Quell- und Zielorte, die bei der Festlegung der Hauptachsen je Verkehrsmittel berücksichtigt wurden.

Zentren sind Orte bzw. Zonen in einer Stadt, die eine Vielzahl an Nutzungen oder Funktionen räumlich konzentriert vereinen, in ihrem Einzugsbereich ein Bevölkerungspotential vorfinden und eine gute Erreichbarkeit aufweisen. Zentren sind im Niederösterreichischen Raumordnungsgesetzt nicht definiert, allerdings kann Anleihe an die Definition „Zentrumszone" genommen werden. Ortskerne können als eine solche definiert werden, wobei die vorhandene Nutzungsstruktur (Nutzungsmix), sowie ein entsprechender Einzugsbereich relevante Kriterien sind. Zusätzliche Kriterien sind eine gute Verkehrsanbindung im individuellen und/oder öffentlichen Verkehrsnetz, welche auch die Ansiedlung von Handelseinrichtungen zulässt, sowie dichtere Baustrukturen als der Umgebungsbereich.

Da Krems mehrere Zentren aufweist, wurde hier die Bezeichnung „lokale Zentren" gewählt. Als solche wurden im Mobilitätskonzept die Zentren der einzelnen Orte der Stadt Krems definiert. Sie sind in den Karten in hellblauer Schraffur hervorgehoben.

- Angern
- Brunnkirchen
- Egelsee
- Gneixendorf
- Hollenburg
- Rehberg
- Stein an der Donau
- Mitterau
- Thallern
- Kleedorf

Gebiete mit intensiver Wohnnutzung und dem dadurch begründeten erhöhten Personenaufkommen in den unterschiedlichen Stadtteilen wurden in den Plänen separat als „ausgewählte Geschoßwohnbauten" hervorgehoben (braune Schraffur). Diese Flächen überschneiden sich auch mit den bereits fertiggestellten größeren Wohnbauvorhaben aus der Liste der gemeinnützigen Wohnbaugenossenschaft GEDESAG.

- Landersdorf
- Lerchenfeld
- Weinzierl
- Mitterau
- Rehberg
- Gneixendorf
- Am Steindl
- In der Wieden

Darüber hinaus wurden „ausgewählte Wohnbauvorhaben", welche sich vor Fertigstellung oder Bewilligung befinden, in hellbrauner Schraffur dargestellt.[25] Dazu zählen:

- BERNHARDIGASSE GEDESAG (Bernhardigasse 8 - in Verlängerung Reitenhaslachergasse).

  Insgesamt ca. 320 Wohnungen, Realisierung in Etappen ab 2019.

- KLOMSERSTRASSE RHOMBERG BAU (vis-a-vis Klomserstraße 5, Gst. Nr. 312/3, KG Weinzierl)

  Drei Baukörper mit 44 Wohneinheiten und Tiefgarage. Einreichung Nov. 2018, kurz vor Genehmigung. (Quelle: Eigene DOMEA-Abfrage vom 09.01.2019, Baubeschreibung gem. Einreichung vom 02.11.2018)

- GASWERKGASSE GEDESAG (Gaswerkgasse 9-11)

  Ein Baukörper mit 85 Wohneinheiten (vorwiegend 2- & 3-Zimmer Wohnungen) und Tiefgarage. Derzeit im Gestaltungsbeirat. (Quelle: Eigene DOMEA-Abfrage vom 09.01.2019, Baubeschreibung gem. Plan Gestaltungsbeirat vom 22.11.2018)

- BRÜNDLGRABEN (Gst. Nr. 2917/3, 2921 und 2922, KG Krems)

  Vier Baukörper mit 97 Wohneinheiten (vorwiegend 2- & 3-Zimmer Wohnungen) und vier Tiefgaragen. Einreichung am 30.11.2018, vor Genehmigung. (Quelle: Eigene DOMEA-Abfrage vom 09.01.2019, Baubeschreibung gem. Einreichung vom 30.11.2018)

- WIENER STRASSE (Wiener Straße 50-88)

  Südlich der Wiener Straße zwischen dem Wienertor Center und dem Businesspark W86 ist eine verdichtete Wohnbaunutzung geplant. Als Teil der Initiative Krems 2030 wird derzeit eine Erlassung des Teilbebauungsplanes vorgenommen (Quelle: https://www.krems2030.at/, Stand 15.05.2020)

[25] Dokument „Daten Hotspots Juli 2018" (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht I – Fußverkehr

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadt Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Wien, im Mai 2022

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht I – Fußverkehr

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadt Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
(Projektleitung)
Thomas Hirsch
Dipl.-Ing.in Magdalena Gössinger
Dipl.-Ing.in Andrea Reisinger
Dipl.-Ing.in Margarethe Staudner

komobile

komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
1070 Wien
t: +43 1 8900681
f: +43 1 8900681-10
e: wien@komobile.at
w: www.komobile.at

Teilbericht I – Fußverkehr

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Ziele 1

2 Erhebungen 2

2.1 Erhebung Schifffahrtszentrum Krems 2

2.2 Zählungen Fußgängerübergänge 3

2.2.1 Zählstelle Stein / Landesgalerie 4
2.2.2 Zählstelle Untere Landstraße / Eyblparkstraße 5
2.2.1 Zählstelle Heinemannstraße / BORG 6
2.2.2 Zählstelle Ringstraße / Bahnhofsplatz 7

2.3 Zählungen Fußverkehr im Rahmen der Knotenstromzählungen für den MIV 8

2.3.1 Wachaustraße / Eyblparkstraße 8
2.3.2 Ringstraße / Bahnhofsplatz 8
2.3.3 Ringstraße / Utzstraße 9

3 Bestandsanalyse 10

3.1 Barrieren im Fußwegenetz 10

3.1.1 Linienförmige Barriere B3 11
3.1.2 Flächenförmige Barriere Bahnhof 11

3.2 Qualitäten und Attraktivität des Fußwegenetzes 12

3.3 Konfliktstellen im Fußwegenetz 12

3.3.1 Beispiel: Schifffahrtszentrum inkl. Welterbe- Platz 12

4 Netzkonzeption und Wunschlinien 17

4.1 Wunschlinien 18

5 Fußwegekonzept und Maßnahmenempfehlungen 19

5.1 Fußwegekonzept 19

5.1.1 Hauptachsen 20
5.1.2 Hauptverbindungen und Erschließungsnetz 21

5.2 Grundlagen für die Gestaltung des Fußwegenetzes (Hauptachsen und Hauptverbindungen) 21

5.2.1 Hauptachse West-Ost (Kunstmeile – Einkaufsmeile – Leitbild Wiener Straße) 23
5.2.2 Querachse Donau-Universität – Schifffahrtszentrum 30
5.2.3 Querachse Kreuzberg – Sportmeile 30
5.2.4 Querachse Südtiroler Platz – Utzstraße – Sportmeile 31
5.2.5 Querachse Altstadt – Bahnhof – Mitterau 36
5.2.6 Querachse Wiener Straße – Universitätsklinikum 40
5.2.7 Freizeitachse Sportmeile 40
5.2.8 Maßnahmen im Erschließungsnetz 41

6 Planbeilagen 46

6.1 POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr - Grundlagenkarte 46

6.2 POS 0102 Plan Nr° 0102_1: Fußverkehr – Konzept 46

Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
EW	EinwohnerInnen
Fzg.	Fahrzeug
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
HVZ	Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
m	Meter
max.	maximal
Min	Minuten
min.	minimal
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit (9:00-16:00 Uhr und 19:00-20:00 Uhr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers.	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
SVZ	Schwachverkehrszeit (20:00-6:00 Uhr)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Erhobene FußgängerInnen- und RadfahrerInnenströme an der Schiffsanlegestelle 3

Abbildung 2: Zählstelle Stein / Landesgalerie, Fußgängerströme an den drei Fußgängerübergängen (Abendspitze) 4

Abbildung 3: Zählstelle Stein / Landesgalerie 4

Abbildung 4: Zählstelle Untere Landstraße / Eyblparkstraße, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze) 5

Abbildung 5: Zählstelle Untere Landstraße / Eyblparkstraße 5

Abbildung 6: Zählstelle Heinemannstraße / BORG, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze) 6

Abbildung 7: Zählstelle Heinemannstraße / BORG 6

Abbildung 8: Zählstelle Ringstraße / Bahnhofsplatz, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze) 7

Abbildung 9: Zählstelle Ringstraße / Bahnhofsplatz 7

Abbildung 10: Knotenstromzählung Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße 8

Abbildung 11: Knotenstromzählung Kreuzung Ringstraße / Bahnhofsplatz 9

Abbildung 12: Knotenstromzählung Kreuzung Ringstraße / Utzstraße 9

Abbildung 13: Grafische Darstellung der Fuß- und Radverkehrsströme, sowie der Konflikt-, Orientierungs- und Wartebereiche an der Schiffsanlegestelle 13

Abbildung 14: Warteschlange vor der Schiffsabfahrt 14

Abbildung 15: FußgängerInnen queren über den Parkplatz vor dem Schifffahrtszentrum 14

Abbildung 16: RadfahrerInnen queren über den Parkplatz vor dem Schifffahrtszentrum 15

Abbildung 17: Pkw im Halte- und Parkverbot bei der Bushaltestelle vor dem Schifffahrtszentrum 15

Abbildung 18: RadfahrerInnen tragen ihre Räder über die Stiege an der Schiffsanlegestelle 16

Abbildung 19: Wunschliniennetz 18

Abbildung 20: Fußwegenetz Krems 19

Abbildung 21: Steiner Landstraße, Abschnitt Kremsertor bis Dr.-Karl-Dorrek-Straße 23

Abbildung 22: Südtiroler Platz 24

Abbildung 23: Obere Landstraße, Abschnitt Steinertor bis Schmidgasse 25

Abbildung 24 Spitalgasse 26

Abbildung 25 Querung Margaretenstraße / Althangasse 27

Abbildung 26: Untere Landstraße, Abschnitt Wegscheid bis Ringstraße/Kremstalstraße 28

Abbildung 27: Wiener Straße, Abschnitt Kettensteggasse bis Wachaustraße 29
Abbildung 28: Dr.-Karl-Dorrek-Straße, Bushaltestelle Kunstmeile/Steiner Friedhof 30
Abbildung 29: Unterführung Wachaubahn 31
Abbildung 30: Utzstraße/Ringstraße 31
Abbildung 31: Utzstraße/Edmund-Hofbauer-Straße 32
Abbildung 32: Unterführung Heinemannstraße (Stand Analyse Sommer/Herbst 2018) 33
Abbildung 33: Unterführung Heinemannstraße (Sommer 2020) 33
Abbildung 34: Lückenschluss Utzstraße 34
Abbildung 35: Fehlende Fußverbindung in der Strandbadstraße 35
Abbildung 36: Dinstlstraße 36
Abbildung 37: Dinstlstraße/Drinkweldergasse 37
Abbildung 38: Bahnhofsareal 38
Abbildung 39 Hoher Markt 39
Abbildung 40: Sportplatzstraße 40
Abbildung 41 Verbindung Gustav-Bamberger-Straße / Weinzierl 41
Abbildung 42 Kraxenweg Süd 42
Abbildung 43 Spiel- und Sportplatz Kraxenweg 43
Abbildung 44 Bäckerberggasse 44
Abbildung 45 Bergstiege 45

1 Aufgabenstellung und Ziele

Die Stadt Krems eignet sich aufgrund ihrer Größe und Nutzungsdichte – besonders in den Zentrumsbereichen, sehr gut um viele Wege zu Fuß zurückzulegen. Bereits jetzt wird in Krems viel zu Fuß gegangen, wie die aktuelle Mobilitätserhebung zeigt, die einen Fußwegeanteil von 22 % ausweist[1]. Durch attraktive Fußverbindungen im städtischen Bereich soll dieser Anteil weiter gesteigert werden.

Ziel des Konzeptes für den Fußverkehr ist es daher, ein optimiertes Fußwegenetz unter Berücksichtigung des Planungsprinzips „kurze Wege" zu entwerfen und Empfehlungen für dessen Gestaltung darzustellen.

Bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes für den Fußverkehr wurden folgende Planungsschritte durchgeführt:

- Grundlagenerhebung inkl. Verkehrszählungen
- Bestandsanalyse und Mängelanalyse
- Entwicklung des Wunschliniennetzes
- Festlegung von Hauptachsen und dem ergänzenden Erschließungsnetz
- Auflisten von Handlungsempfehlungen

[1] Herry Consult (2019): Mobilitätserhebung NÖ Krems an der Donau 2018. Im Auftrag der NÖ Landesregierung und der Gemeinde Krems an der Donau.

2 Erhebungen

Die Erhebungen zum Fußverkehr wurden im Sommer und Herbst 2018 durchgeführt. An vier Zählstellen wurde nur der Fußverkehr erhoben, an der Schiffsanlegestelle Fuß- und Radverkehr gemeinsam, wobei hier der Fokus auf den Konfliktpunkten lag. Es wurde dabei jeweils in der Morgen-, Mittags- und Abendspitze gezählt. Zusätzlich wurde an den Kreuzungen, an denen die Knotenstromzählungen für den MIV durchgeführt wurden (vgl. Teilbericht III – MIV), der Fußverkehr miterhoben.

2.1 Erhebung Schifffahrtszentrum Krems

Die Erhebung bei der Schiffsanlegestelle des Schiffahrtszentrum Krems wurde am Sonntag, 29.07.2018 durchgeführt. Als Zeitpunkt der Zählung wurde bewusst ein Schönwetter-Wochenende im Sommer gewählt um die Fuß- und Radverkehrsströme in der touristischen Hauptsaison zu erfassen. Da der Bereich am stärksten von FußgängerInnen frequentiert wird, erfolgt die Beschreibung der Erhebung inkl. Analyse (siehe Kapitel 3.2) im vorliegenden Teilbericht I – Fußverkehr.

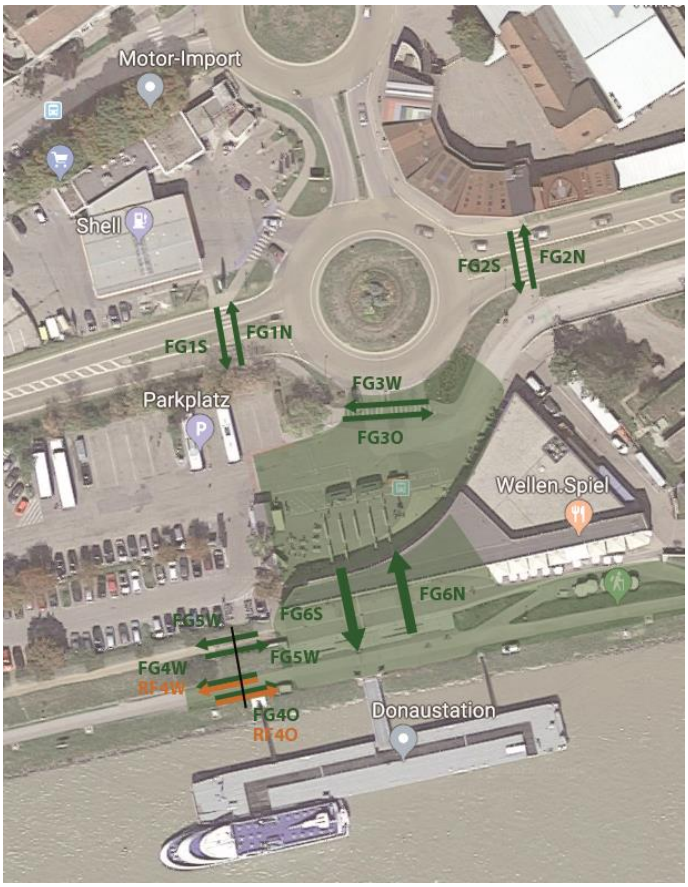
Das Schifffahrtszentrum in Krems besteht aus zwei Anlegestellen. Nummer 24, welche von der BRANDNER Schifffahrt GmbH und Nummer 25 (rechts von 24), die von der DDSG Blue Danube GmbH betrieben wird. Im Gebäude des Schifffahrtszentrums befinden sich das Ticket- und Infocenter sowie das Wellenspiel (Restaurant, Cafe, Shop, Außenbereich).

Öffentlich kann das Schifffahrtszentrum mit der Linie 1 der Stadtbusse Krems[2] und in den Sommermonaten mit dem Krems-Wachau-Express (Bummelzug) erreicht werden. Mit dem Rad kommt man über die Promenade (Treppelweg) neben der Donau, den Donauradweg Nord (entlang der Ringstraße, zwei Kreisverkehre hinter nördlich des Zentrums) oder die Steiner Donaulände zum Schifffahrtszentrum. Für Kraftfahrzeuge gibt es westlich vom Schifffahrtszentrum einen Parkplatz (70 PKW-Stellplätze, 12 Bus-Stellplätze, Fahrradabstellbereich, EVN-Ladestation) und östlich das Parkdeck Kunstmeile Krems (92 PKW-Stellplätze).

Erhoben wurden – jeweils von 9:30-11:00, 12:00-14:00 und 15:00-18:30 – die Anzahl der FußgängerInnen und RadfahrerInnen entlang der Schutzwege am Kreisverkehr, durch und neben dem Schifffahrtszentrum und entlang der Promenade (Treppelweg) (siehe Abbildung 1). Die meisten FußgängerInnen-Bewegungen wurden durch das Schifffahrtszentrum (FG6, insg. 1 764 FußgängerInnen) gezählt (siehe Abbildung 1), wobei bis 14:00 Uhr die FußgängerInnen hauptsächlich in Richtung Schiffanlegestelle unterwegs waren (Relation FG6S) und ab 15:00 Uhr in Richtung Krems Stadt. Die B3 wird von den meisten FußgängerInnen über die Relation FG1 gequert. Die meisten RadfahrerInnen wurden entlang der Promenade (RF4, insg. 230 RadfahrerInnen) gezählt.

[2] Bis November 2020 über die Haltestelle Schiffstation, ab Dezember 2020 (neue Linienführung) über die Haltestellen Donaulände/Zellerplatz (~150 m) bzw. Kunstmeile (~230 m).

Abbildung 1: Erhobene FußgängerInnen- und RadfahrerInnenströme an der Schiffsanlegestelle



2.2 Zählungen Fußgängerübergänge

Die Fußverkehrs-Erhebungen wurden am Dienstag, 2. und Mittwoch, 3. Oktober 2018 jeweils von 7:00-9:00, 12:00-13.00 und 16:00-17:00 durchgeführt. Um die zu Fuß gehenden SchülerInnen zu erfassen wurde der Zeitpunkt der Zählung so gewählt, dass bereits in allen Schulen in Krems der reguläre Schulbetrieb begonnen hatte.

2.2.1 *Zählstelle Stein / Landesgalerie*

An der Zählstelle Stein / Landesgalerie wurden die Fußgängerströme an den drei Fußgängerübergängen erhoben. Die Fußgängerzählung ergibt für den Zählzeitraum für den Morgen eine Spitzenstunde von 7:00-8:00 mit 102 querenden FußgängerInnen. Stärker ausgeprägt sind die Mittagsspitze (12:00 und 13:00) mit 188 querenden FußgängerInnen und die Abendspitze (16:30-17:30) mit 196 querenden FußgängerInnen. Die stärkste Relation ist Morgens, Mittag und Abends der nord-westliche Fußgängerübergang (FG4). In Abbildung 2 sind alle Relationen für die stärkste Spitzenstunde (16:30-17:30) dargestellt.

Abbildung 2: Zählstelle Stein / Landesgalerie, Fußgängerströme an den drei Fußgängerübergängen (Abendspitze)



Abbildung 3: Zählstelle Stein / Landesgalerie



2.2.2 *Zählstelle Untere Landstraße / Eyblparkstraße*

An der Zählstelle Untere Landstraße / Eyblparkstraße wurden die Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen erhoben. Die Fußgängerzählung ergibt für den Zählzeitraum für den Morgen eine Spitzenstunde von 7:15-8:15 mit 472 querenden FußgängerInnen, gefolgt von der Mittagsspitze (12:30 und 13:30) mit 432 querenden FußgängerInnen. Die Abendspitze (16:15-17:15) ist mit 237 querenden FußgängerInnen weniger stark ausgeprägt. Die stärkste Relation ist Morgens, Mittags und Abends der süd-östliche Fußgängerübergang über die Ringstraße (FG2) In Abbildung 4 sind alle Relationen für die stärkste Spitzenstunde (7:15-8:15) dargestellt.

Abbildung 4: Zählstelle Untere Landstraße / Eyblparkstraße, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze)



Abbildung 5: Zählstelle Untere Landstraße / Eyblparkstraße



2.2.1 *Zählstelle Heinemannstraße / BORG*

An der Zählstelle Heinemannstraße / BORG wurden die Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen erhoben. Die Fußgängerzählung ergibt für den Zählzeitraum für den Morgen eine Spitzenstunde von 7:00-8:00 mit 425 querenden FußgängerInnen, dies ist auch die stärkste Spitzenstunde. Zu Mittag und am Abend liegen die Spitzenstunden mit 292 querenden FußgängerInnen (12:30-13:30) und 167 querenden FußgängerInnen (16:00-17:00) deutlich darunter. Die stärkste Relation ist Morgens und Mittags der südliche Fußgängerübergang über die Heinemannstraße (FG2), Abends sind FG2 und FG3 die stärksten Relationen. In Abbildung 4 sind alle Relationen für die stärkste Spitzenstunde (7:15-8:15) dargestellt.

Abbildung 6: Zählstelle Heinemannstraße / BORG, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze)

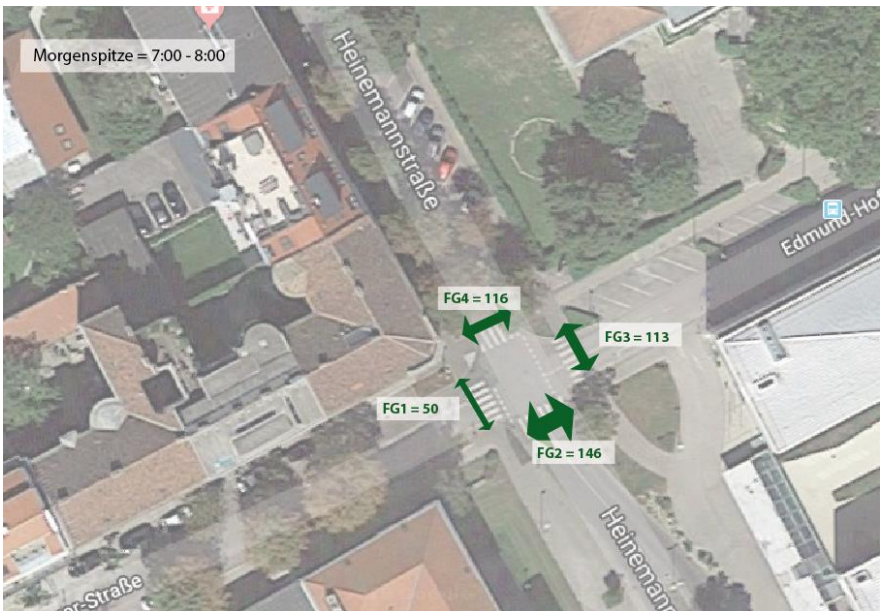


Abbildung 7: Zählstelle Heinemannstraße / BORG



2.2.2 *Zählstelle Ringstraße / Bahnhofsplatz*

An der Zählstelle Ringstraße / Bahnhofsplatz die Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen erhoben. Die Fußgängerzählung ergibt für den Zählzeitraum für den Morgen eine Spitzenstunde von 7:00-8:00 mit 1 077 querenden FußgängerInnen, gefolgt von der Mittagsspitze mit 1 062 querenden FußgängerInnen zwischen 12:30 und 13:30. Die Abendspitze ist mit 596 querenden FußgängerInnen zwischen 16:00 und 17:00 deutlich geringer. Die stärkste Relation ist Morgens und Mittags der östliche Fußgängerübergang über die Ringstraße (FG3), Abends der westliche Fußgängerübergang über die Ringstraße (FG1). In Abbildung 4 sind alle Relationen für die stärkste Spitzenstunde (7:15-8:15) dargestellt.

Abbildung 8: Zählstelle Ringstraße / Bahnhofsplatz, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze)



Abbildung 9: Zählstelle Ringstraße / Bahnhofsplatz



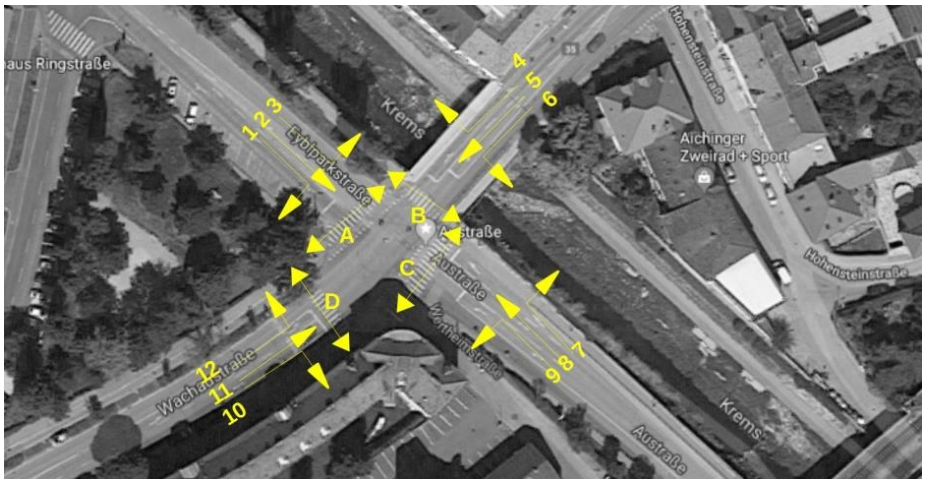
2.3 Zählungen Fußverkehr im Rahmen der Knotenstromzählungen für den MIV

An drei Kreuzungen wurden alle Abbiegerelationen des MIV, sowie FußgängerInnen und RadfahrerInnen gezählt. Die Erhebung wurde vom Büro ICRA am 7.5.2019 durchgeführt und es wurden jeweils die Morgenspitze (6:00-9:00) und die Abendspitze (16:00-19:00) erhoben. Die Detailergebnisse sind gesammelt im Anhang des Teilberichts III – MIV dokumentiert.

2.3.1 *Wachaustraße / Eyblparkstraße*

Die Knotenstromanalyse ergibt für den Morgen eine Spitzenstunde von 8:00-9:00 mit 155 FußgängerInnen. Am Abend liegt die Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 mit 177 FußgängerInnen. Morgens nutzen die meisten FußgängerInnen den nord-westlichen Fußgängerübergang (D), die anderen Fußgängerübergänge werden in deutlich geringerem Ausmaß genutzt. Abends werden der nord-westliche (D) und der nord-östliche Fußgängerübergang (C) am stärksten genutzt.

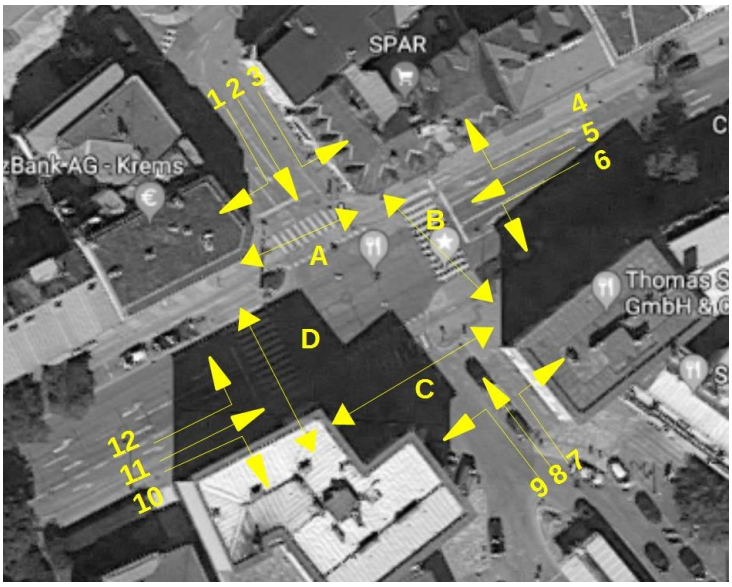
Abbildung 10: Knotenstromzählung Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße



2.3.2 *Ringstraße / Bahnhofsplatz*

Die Knotenstromanalyse ergibt für den Morgen eine Spitzenstunde von 7:00-8:00 mit 1 030 FußgängerInnen. Am Abend liegt die Spitzenstunde zwischen 16:00 und 17:00 mit 535 FußgängerInnen. Morgens nutzen die meisten FußgängerInnen den nord-östlichen Fußgängerübergang (B), gefolgt vom süd-westlichen Fußgängerübergang (D). Abends ist es umgekehrt.

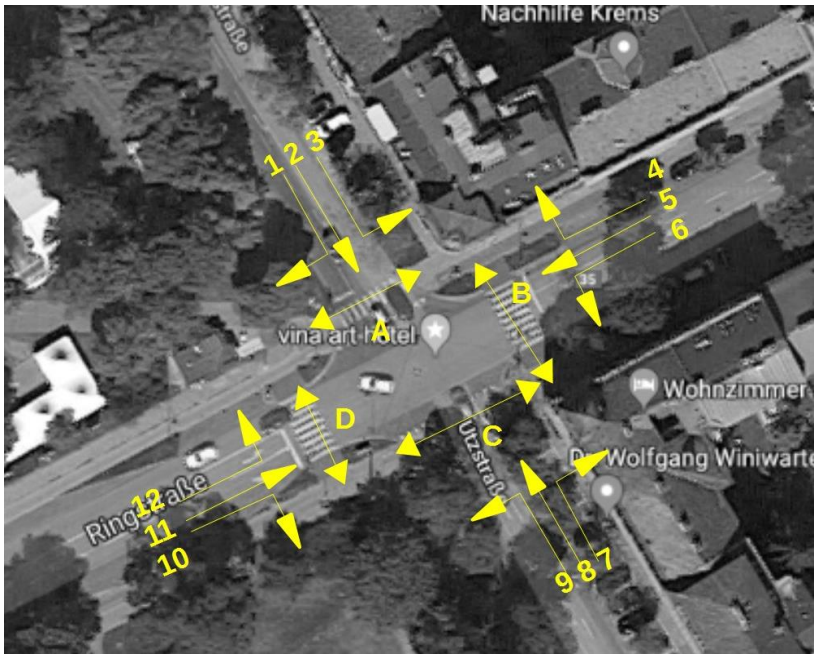
Abbildung 11: Knotenstromzählung Kreuzung Ringstraße / Bahnhofsplatz



2.3.3 *Ringstraße / Utzstraße*

Die Knotenstromanalyse ergibt für den Morgen eine Spitzenstunde von 7:00-8:00 mit 431 FußgängerInnen. Am Abend liegt die Spitzenstunde zwischen 17:00 und 18:00 mit 217 FußgängerInnen. Morgens nutzen mit Abstand die meisten FußgängerInnen den süd-westlichen Fußgängerübergang (D), gefolgt vom süd-östlichen Fußgängerübergang (C). Auch abends wird der süd-westliche Fußgängerübergang (D) am stärksten genutzt, gefolgt vom nord-westlichen und nord-östlichen Fußgängerübergang (A und B).

Abbildung 12: Knotenstromzählung Kreuzung Ringstraße / Utzstraße



3 Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde für das Gemeindegebiet von Krems der für den Fußverkehr relevante Bestand erhoben und in einer Karte verortet (siehe POS 0101 Plan Nr° 0101_1 Fuß- und Radverkehr - Grundlagenkarte). Die Bestandsanalyse sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Erhebungen (Sommer/Herbst 2018). Seither haben sich durch die dynamische Stadtentwicklung Krems Änderungen ergeben, auf diese wird in den entsprechenden Kapiteln hingewiesen. Dieser Bestand stellt für die spätere Entwicklung von dem Hauptfußwegenetz eine wichtige Rolle dar. Folgende Elemente bilden den für den Fußverkehr wichtigen Bestand:

- Bestehende Fußverbindungen (Fußgängerzone, Fußwege, Stiegen, gemeinsame Geh- und Radwege, Welterbesteig)
- Tempo-30-Zonen (vgl. Teilbericht III – MIV)
- Linienförmige und flächige Barrieren inkl. Durchlässe
- Vier Meilen
  - Sportmeile inkl. Schiffsanlegestelle
  - Kunstmeile
  - Einkaufsmeile inkl. Altstadt
  - „Leitbild Wiener Straße“[3] → zukünftig Verbindung von Altstadt bis Einkaufszentrum

In der Analyse des Bestandsnetzes wurde der Schwerpunkt auf die vorhandene Verbindungsfunktion inkl. Barrieren, die Qualität und Attraktivität der bestehenden Verbindung, sowie (potentielle) Konfliktstellen für FußgängerInnen gelegt.

3.1 Barrieren im Fußwegenetz

Allgemein können folgende Arten von Barrieren unterschieden werden:

- linienförmig (z.B. Gewässer, Bahnlinien, Hauptverkehrsstraßen),
- flächenförmig (z.B. größere undurchlässige Gebiete) oder
- topographisch (z.B. in Form von großen Steigungen)
- punktförmig (z.B. VLSA mit langen Wartezeiten – Sperrzeit <40sec ist empfehlenswert, ≥60sec bedeutet niedrige Verkehrsqualität für FußgängerInnen)[4]

Großräumige Barrieren für den nichtmotorisierten Verkehr – und damit auch den Fußverkehr – stellen in Krems folgende Bereiche dar:

- Linienförmige Barrieren:
  - Eisenbahn

[3] Schlussbericht Leitbild Wiener Straße, Januar 2019. Architekten Tillner&Willinger, Rosinak und Partner im Auftrag der Baudirektion der Stadt Krems

[4] RVS 03.02.12 Fußgängerverkehr. Stand: 1. Oktober 2015

- Kremsfluss
- Straßen (B3, S5, B37)

- Flächenförmige Barrieren:
  - Justizanstalt Stein
  - Bahnhof Krems
  - Friedhof Stein/Donau und Friedhof Krems/Donau
  - Gewerbezentren östlich der B37
  - Industriezentren östlich der B37 (Voestalpine, Kremser Hafen, etc.)
- Topografische Barrieren:
  - Große Steigungen zwischen der Altstadt von Krems und den Wohngebieten darüber hinaus. Hier gibt es als direkte Verbindung oft Stiegenanlagen zur Bewältigung der Höhenunterschiede.

Zur Überwindung der linienförmigen Barrieren existieren bereits aktuell viele Querungsmöglichkeiten (schwarze Pfeile im POS 0101 Plan Nr° 0101_1 Fuß- und Radverkehr – Grundlagenkarte), die direkte Verbindungen zwischen den Wohngebieten und wichtigen Zielen in Krems an der Donau schaffen. Besonders die B3 stellt nach wie vor eine relevante linienförmige Barriere dar. Die flächenförmigen Barrieren ermöglichen großteils keine Querungsmöglichkeiten. Eine Ausnahme stellt der Bahnhof dar, wo es für Ortskundige bereits die Möglichkeit gibt über das Parkdeck zu queren und verbesserte Querungsmöglichkeiten seitens der Stadt Krems diskutiert werden. Die besonders relevanten Barrieren B3 und Bahnhof werden im Folgenden näher beschrieben.

3.1.1 *Linienförmige Barriere B3*

Die B3 stellt eine linienförmige Barriere dar, die die Innenstadt vom Donauufer und damit von der Sportmeile sowie der Schiffsanlegestelle trennt. Die Sportmeile und das Donauufer stellen für die Kremser Bevölkerung ein wichtiges Naherholungsgebiet dar. Die Verbindung zwischen Innenstadt und Schiffsanlegestelle wird stark von TouristInnen frequentiert, ebenso die Verbindungen zwischen Stein an der Donau und der Donaulände.

3.1.2 *Flächenförmige Barriere Bahnhof*

Der Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe ist als punktuelles Zentrum zu sehen. Hier treffen FußgängerInnen, RadfahrerInnen, Pkw-FahrerInnen und NutzerInnen von Bus und Bahn aufeinander. Von hier aus sollten alle anderen wichtigen Einrichtungen in Krems bequem erreicht werden können. Die wichtige Verknüpfung vom Stadtteil Mitterau mit dem Bahnhof/ den Bahnsteigen ist derzeit zu Fuß allerdings nur über das Parkhaus (nur für ortskundige Personen) bzw. über unverhältnismäßig lange Fußwege um das Bahnhofsareal (> 10 min) möglich.

3.2 Qualitäten und Attraktivität des Fußwegenetzes

Das Hauptfußwegenetz soll sich durch hohe Qualität und damit Attraktivität für FußgängerInnen auszeichnen. Dazu zählen direkte Verbindungen, hoher Gehkomfort durch breite und benutzbare Gehsteige und Wege entlang verkehrsberuhigter Zonen, Verkehrssicherheit sowie eine hohe Umfeldqualität. Im Rahmen der Bestandsanalyse wurde das bestehende Fußwegenetz hinsichtlich dieser Punkte untersucht. Auf spezifische Stellen entlang der Hauptachsen an denen Verbesserungsbedarf hinsichtlich der Qualität und Attraktivität der Fußverbindung identifiziert wurde, wird in den Handlungsempfehlungen (Kapitel 5.2) eingegangen.

3.3 Konfliktstellen im Fußwegenetz

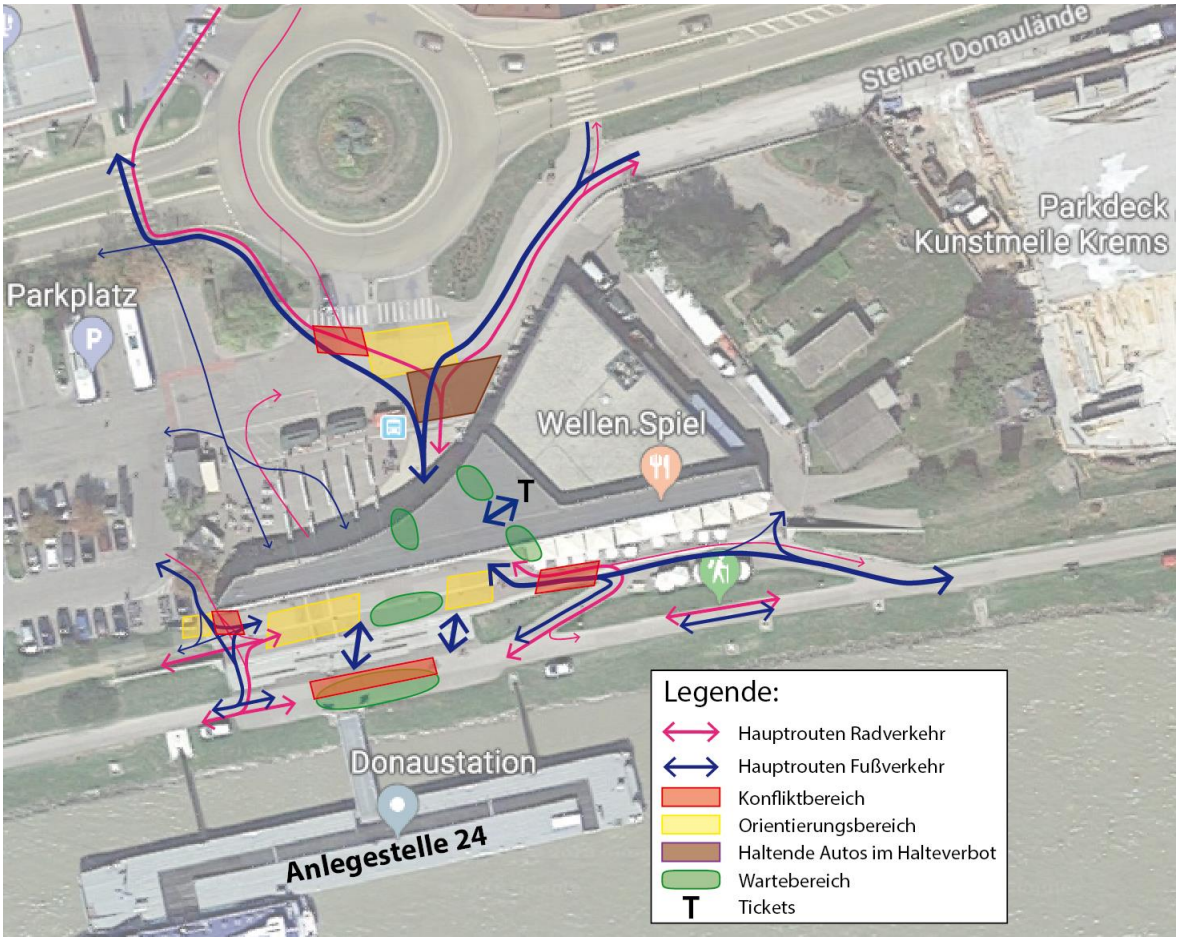
Als (potentielle) Konfliktstellen im Fußwegenetz sind Querungsstellen zu nennen, aber auch Stellen, an denen es zwischen den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen zu Konflikten kommen kann. Im Detail wird an dieser Stelle die Analyse des Bereichs Schifffahrtszentrum inkl. Welterbe-Platz beschrieben, auf spezifische Stellen entlang der Hauptachsen, die Konfliktpotential bergen und an denen Verbesserungsbedarf besteht, wird in den Handlungsempfehlungen (Kapitel 5.2) eingegangen.

3.3.1 *Beispiel: Schifffahrtszentrum inkl. Welterbe- Platz*

Im Bereich des Schifffahrtszentrums inkl. Welterbe-Platz gibt es ein sehr hohes TouristInnenaufkommen durch Reisebusse sowie Ausflugs- und Hotelschiffe, die an der Schiffsanlegestelle anlegen. Zu den Gästen, die zu Fuß unterwegs sind, kommen RadtouristInnen dazu, die entlang der Donau fahren bzw. sich zwischen Donau, Donauradweg und Innenstadt bewegen. Somit erfordert dieser Bereich eine ganzheitliche Betrachtung, da es hier zu Interaktionen von FußgängerInnen, RadfahrerInnen sowie MIV (v.a. Pkw und Busse) kommt.

Im Rahmen der Fuß- und Radverkehrszählung an der Schiffsanlegestelle wurden das Verhalten der FußgängerInnen und RadfahrerInnen in diesem Bereich erhoben (siehe Kapitel 2.1 Erhebung Schifffahrtszentrum Krems). Eine Analyse der Bewegungsmuster sowie der Konfliktpunkte erfolgt an dieser Stelle, da diese besonders FußgängerInnen betreffen, im Sinne der ganzheitlichen Betrachtung wird aber auch in den Teilberichten II – Rad, Kapitel 2 und Teilbericht III – MIV, Kapitel 2.7 auf die hier beschriebene Erhebung verwiesen. Eine Übersicht über den analysierten Bereich ist in Abbildung 13 dargestellt.

Abbildung 13: Grafische Darstellung der Fuß- und Radverkehrsströme, sowie der Konflikt-, Orientierungs- und Wartebereiche an der Schiffsanlegestelle



Fußverkehr

Bei der An- und Abfahrt von Schiffen kommt es zu großen Verkehrsströmen durch das Schifffahrtszentrum zu den Schiffsstationen. Vor der Abfahrt sammeln sich die Menschen vor dem Infocenter, auf den Sitzflächen vor dem Wellenspiel und vor der Einstiegsrampe, wobei sich die Passagiere langsam und kontinuierlich einfinden. Die aussteigenden Passagiere bewegen sich meist schnell und zielgerichtet Richtung Parkplatz oder Innenstadt. Zwischen den An- und Abfahrten sind die Verkehrsströme gering.

Abbildung 14: Warteschlange vor der Schiffsabfahrt



Im Norden gehen die FußgängerInnen meistens über die westliche Seite des Kreisverkehrs und kreuzen den Platz dann diagonal zum Eingang vom Schifffahrtszentrum (Randstein abgesenkt). Manche nehmen noch den halben Schutzweg Richtung Osten und queren dann erst. Einige kommen von der Steiner Donaulände über die Fahrbahn. Manche FußgängerInnen nehmen weiter westlich stattdessen einen Trampelpfad durch die Sträucher und queren dann den Parkplatz um zur Donau zu gelangen. Die von der Gehsteigführung her angedachte Route mit Querung über den Fußgängerübergang im Süden wurde im Erhebungszeitraum (siehe Abbildung 13) von keiner Person verwendet.

Abbildung 15: FußgängerInnen queren über den Parkplatz vor dem Schifffahrtszentrum



Radverkehr

Die meisten RadfahrerInnen fahren durch das Schifffahrtszentrum um vom Donauradweg Nord oder der Steiner Donaulände (am Ende gibt es weiterführende Radwege) zur Promenade (Treppelweg) oder umgekehrt zu gelangen. Es gibt aber vom Donauradweg Nord kommend keinen Verbindungsradweg, weshalb die Radfahrer entweder entlang der Gehsteige (Konfliktpunkt mit FußgängerInnen) oder über die vielbefahrene Fahrbahn der beiden Kreisverkehre fahren (siehe Abbildung 13). Bei der Erhebung wurde deutlich, dass einige RadfahrerInnen am Abend auf der Suche nach einem Campingplatz zum Übernachten sind. Ein solcher befindet sich 200m weiter östlich, ist aber ungenügend angeschrieben.

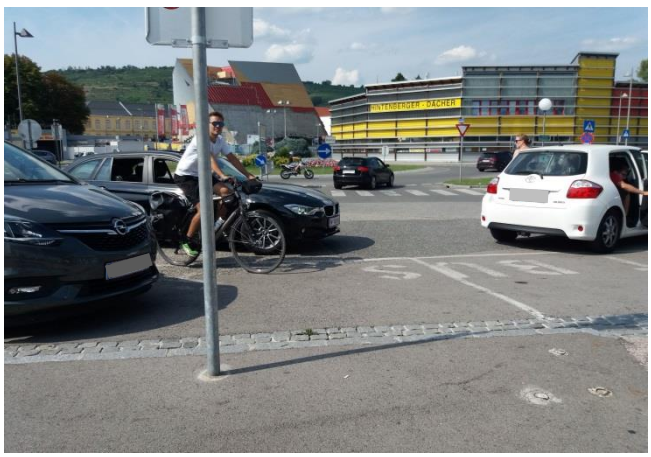
Abbildung 16: RadfahrerInnen queren über den Parkplatz vor dem Schifffahrtszentrum



Halte- und Parkverbot

Direkt vor dem Platz ist ein Halte- und Parkverbot für Pkw (Bushaltestelle), das aber von vielen Pkw nicht eingehalten wird, welche dort stehen bleiben um Leute ein- und aussteigen lassen. Die Pkw halten dann genau in dem Bereich wo RadfahrerInnen und FußgängerInnen zum Schifffahrtszentrum queren möchten (siehe Abbildung 13). Das Halte- und Parkverbot dürfte – trotz Missachtung – den meisten Personen bewusst sein, da viele während der Erhebung nachfragten, ob sie nun ein Strafmandat erhalten würden.

Abbildung 17: Pkw im Halte- und Parkverbot bei der Bushaltestelle vor dem Schifffahrtszentrum



Konfliktpunkte zwischen den VerkehrsteilnehmerInnen

Der nördliche Vorplatz des Schifffahrtszentrums wird von vielen NutzerInnen als unübersichtlich wahrgenommen, wie gelegentlich orientierungslose Radfahrer (mangelhafte Beschilderung) oder sich gegenseitig behindernde VerkehrsteilnehmerInnen zeigen. Gründe dafür sind das Aufeinandertreffen praktisch aller Verkehrsarten, der fehlende Radweg zur Anbindung an den Donauradweg Nord und das Halten von Pkw zum Aus- und Einsteigen im Halteverbot.

Am südlichen Vorplatz befindet sich zwar links eine Lagekarte (schlecht ersichtlich), jedoch sind für RadfahrerInnen die zu benutzenden Wege nicht markiert wodurch zwischen Promenade und Vorplatz des Schifffahrtszentrums unterschiedliche Wege gewählt werden, häufig sogar die Stufen im Westen (Räder werden getragen, siehe Abbildung 18), obwohl östlich eine Rampe vorhanden ist. Auch FußgängerInnen müssen sich am südlichen Vorplatz oftmals erst orientieren, wobei sie hier Unterstützung im Ticket- und Infocenter finden, das zu diesem Zweck gerne genutzt wird.

Abbildung 18: RadfahrerInnen tragen ihre Räder über die Stiege an der Schiffsanlegestelle



Wirklich gefährliche Situationen kamen während der Zählung am nördlichen Vorplatz und auch in der Mitte vom Schifffahrtszentrum (unter der Dachkonstruktion, breiter Weg) nicht vor. Auf der Promenade (Treppelweg) und auf der, durch den Außenbereich vom Wellenspiel, eingeengten Rampe hingegen kam es bei der Schiffsankunft oder –abfahrt durch die großen Menschenmengen zu Konflikten zwischen den RadfahrerInnen und FußgängerInnen. Vor allem an der Promenade (Treppelweg) konnten einige Zusammenstöße gerade noch vermieden werden. Die RadfahrerInnen stiegen – wenn – dann erst bei einer größeren Menschenmenge vom Rad ab um es durchzuschieben.

Die Analyse des Bereichs Schifffahrtszentrums inkl. Welterbe-Platz zeigt, dass es in diesem Bereich durch das Zusammentreffen aller VerkehrsteilnehmerInnen zu Konfliktpunkten kommt. Sollte der Ausbau der Sportmeile (dzt. geplant) realisiert werden, wird der Bereich einen deutlichen Bedeutungsgewinn erleben und zusätzliche BesucherInnen, vor allem aus Krems, anziehen. Aktuell gibt es zahlreiche Diskussionen und Analysen rund um die weitere Gestaltung dieses Bereichs, vor allem auch hinsichtlich der Führung des MIV (siehe auch Teilbericht III – MIV, Kapitel 4.2). In Absprache mit der Stadt Krems wurde daher vereinbart, keine Maßnahmenvorschläge für diesen Bereich zu erarbeiten.

4 Netzkonzeption und Wunschlinien

Wesentliches Ziel bei der Konzeption des Hauptfußwegenetzes ist das Schaffen attraktiver und sicherer Verbindungen zwischen wichtigen Quell- und Zielorten (POI – Points of Interest). Dazu zählen beispielsweise Schulen, Freizeiteinrichtungen, soziale Einrichtungen, Einkaufs- und Arbeitszentren und verkehrliche Schnittstellen. Die Analyse des bestehenden Fußwegenetzes (vgl. Kapitel 3) stellt dafür eine wesentliche Grundlage dar.

Wunschlinien für den Fußverkehr sind direkte ideale Verbindungen zwischen den POI. Bei der Festlegung der Wunschlinien werden sowohl die vorhandenen wichtigen Einrichtungen berücksichtigt, als auch die in Zukunft potenziellen wichtigen Quellen und Ziele. Wunschlinien sind die Grundlage für die Entwicklung bzw. Bewertung von Netzen für die aktive Mobilität.

Folgende POI wurden für die Konzeption des Hauptradwegenetzes betrachtet (vgl. POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr – Grundlagenkarte):

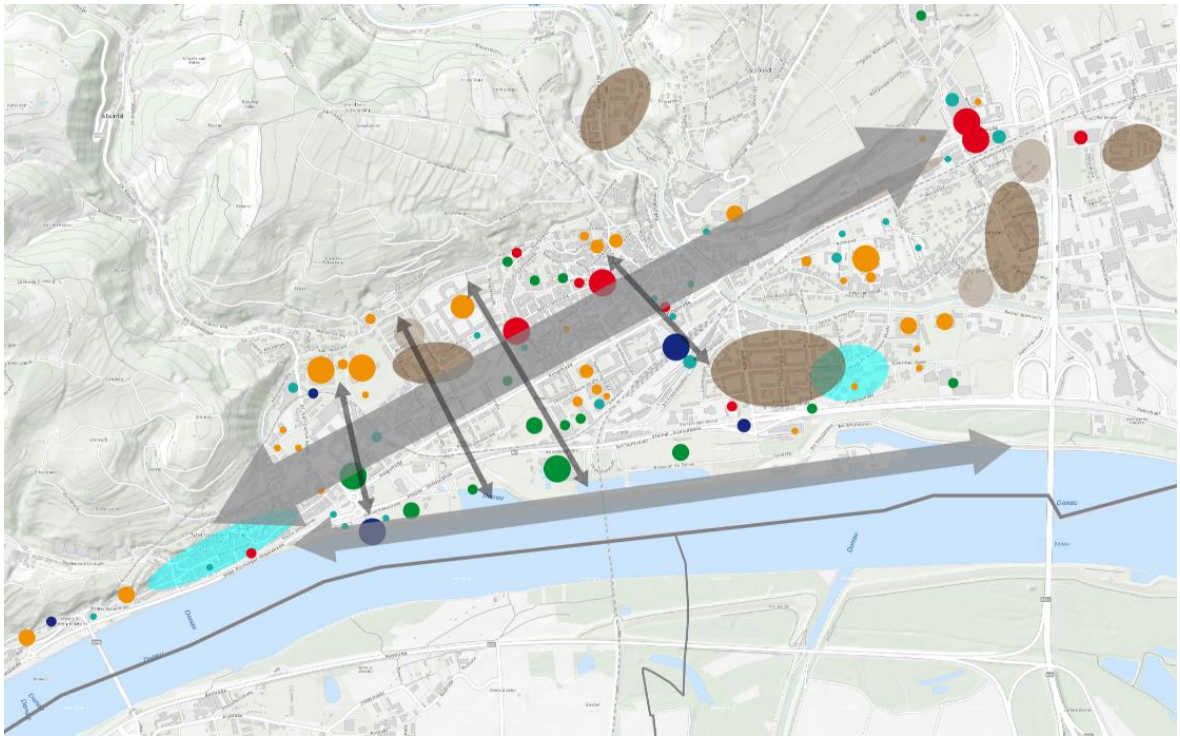
- Lokale Zentren
- Verdichtete Wohnnutzung im Bestand und Planung
- Parkgaragen / Parkhäuser / Parkplätze (für FußgängerInnen relevant, da diese den Weg von den Parkmöglichkeiten zu ihrem Ziel bzw. umgekehrt üblicherweise zu Fuß gehen)
- Soziale Einrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- Geschäftszentren / Mitarbeiterintensiver Betriebsstandort
- Strategische Verkehrsmittelverknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff

Details zu Auswahl, Einteilung und Kategorisierung der POIs sind in der Einleitung zum Mobilitätskonzept im Kapitel 6.1 erläutert.

4.1 Wunschlinien

Das Wunschliniennetz dient als Grundlage für die Erstellung des Hauptfußwegenetzes, welches anschließend durch die Umlegung der Wunschlinien auf das vorhandene Fußwegenetz erfolgt. Das nachfolgend dargestellte Wunschliniennetz stellt für den Fußverkehr direkte ideale Verbindungen zwischen Quell- und Zielpunkten dar (siehe Abbildung 19).

Abbildung 19: Wunschliniennetz



5 Fußwegekonzept und Maßnahmenempfehlungen

5.1 Fußwegekonzept

Die Umlegung der Wunschlinien, welche potenzielle Quell- und Zielpunkte des Fußverkehrs miteinander verbinden, auf das bestehende und geplante Fußwegenetz ergibt das Zielnetz. Neben den POIs werden dabei verkehrsberuhigte Zonen, die Meilen der Stadt Krems (Einkaufs-, Kunst- und Sportmeile), sowie die Wiener Straße als zukünftige Verbindung der Altstadt mit dem Einkaufszentrum als wesentliche Elemente berücksichtigt.

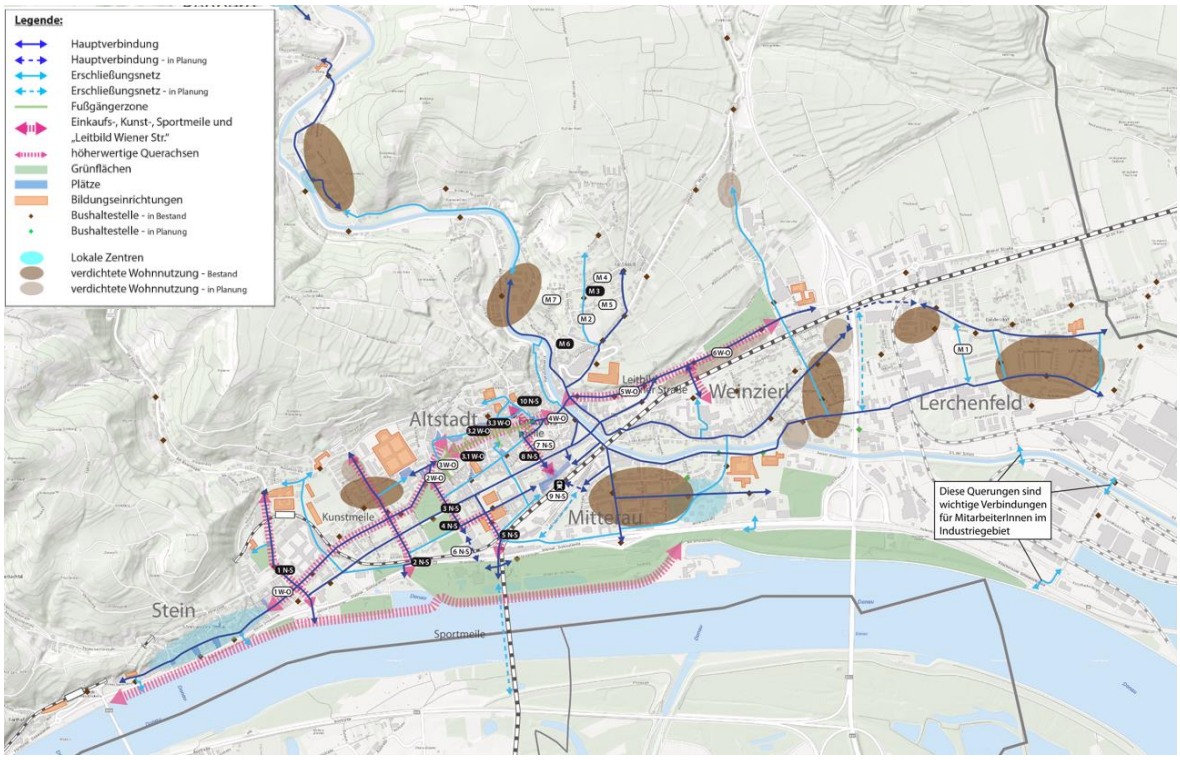
Das **Fußwegenetz** setzt sich zusammen aus Hauptachsen, Hauptverbindungen und Erschließungsnetz. Auf Lückenschlüsse, die direkte Verbindungen für FußgängerInnen ermöglichen, wird besonders geachtet.

Die Hauptachsen bilden das Rückgrat im Fußwegenetz und basieren auf der Analyse der Wunschlinien.

Zusätzlich werden Hauptverbindungen definiert, die die Verbindungen zwischen den Hauptachsen und den einzelnen Ortsteilen sind. Diese weisen in der Regel eine erhöhte Fußgängerfrequenz auf.

Als dritte Stufe in der Hierarchie des Fußwegenetzes wird ein Erschließungsnetz definiert, das die kleinräumige Erschließung der Ortsteile für die FußgängerInnen ermöglicht.

Abbildung 20: Fußwegenetz Krems



Quelle: Eigene Darstellung, Auszug aus POS 0102 Plan N°0102_1: Fußverkehr – Konzept

Eine weitere Ergänzung zu den Achsen findet sich in Form von **Plätzen und Aufenthaltsräumen**. Diese dienen als Treffpunkte oder Verweil- und Pausenräume, die gleichzeitig auch eine Art von Aushängeschild der Stadt sein können. Ihre Gestaltung orientiert sich nach den umliegenden Nutzungen und den Bedürfnissen der Nutzenden. Durch ihre Attraktivierung wird eine bessere Aufenthaltsqualität für den Fußverkehr geboten.

Ein weiteres Augenmerk soll auf den Bereich vor **Schulen und Bildungseinrichtungen** gelegt werden. In deren Reichweite ist mit erhöhtem Fußverkehrsaufkommen zu rechnen und erhöht den Bedarf einer Verkehrsberuhigung und verkehrssicheren Situation.

5.1.1 *Hauptachsen*

Die **Hauptachsen** bestehen aus zwei Längsachsen:

- Zentrale Längsachse verlaufend von Stein über die Kunstmeile, Altstadt und die Wiener Straße
- Ost-West-Achse entlang der Donau (Verbindung innerhalb der Sportmeile)

und mehreren Querachsen:

- Verbindungen Schiffsanlegestelle– Kunstmeile - Donau Universität
- Verbindung Kunstmeile – Sportmeile
- Verbindung Altstadt – Sportmeile
- Verbindung Altstadt - Bahnhof

Die Zentrale Hauptachse folgt im Westen der Kunstmeile (Steiner Landstraße – Undstraße – Schillerstraße – Josef-Wichner-Straße), im Zentrum der Einkaufsmeile (Obere Landstraße – Untere Landstraße) und im Osten dem Leitbild Wiener Straße. Sie verbindet wichtige „POI“ wie das Lokale Zentrum von Stein, die Museen entlang der Kunstmeile, die Altstadt von Krems und die Einkaufszentren im Osten miteinander und ist demnach eine wesentliche Verbindungsachse für den Fußverkehr. Durch die zentrale Lage und den Verbindungen mit den Querachsen spielt die Hauptachse auch eine wichtige Rolle in der Verteilung des Fußverkehrs, sowohl für Schul-, Berufs- und Freizeitwege.

Über die Querachsen werden wichtige „POI“ wie Bildungseinrichtungen (Donau-Universität Krems, HTL, HLW/HLM), Sporteinrichtungen oder der Bahnhof an diese zentrale Hauptachse angeschlossen. Die Verbindung Altstadt – Mitterau über das Bahnhofsareal, sowie die Anbindung der Hauptachse über die Utzstraße an die Sportmeile sind dabei als geplant eingezeichnet, da dazu seitens der Stadt Krems an Konzepten gearbeitet wird (vgl. Masterplan Sport- und Freizeitmeile Krems an der Donau[5], erste konzeptive Überlegungen zur Verbindung Schiffsanlegestelle und Innenstadt sowie zur Verbindung Innenstadt und Mitterau). Beide geplante Verbindungen sind von hoher Relevanz für den Fußverkehr, da sie direkte, kurze Verbindungen zwischen wesentlichen „POI“ schaffen.

[5] BUSarchitektur, boa, ÖISS, Urban Menus: Masterplan und Vision eines Testprojektes für die Sport- und Freizeitmeile Krems - März 2019.

5.1.2 *Hauptverbindungen und Erschließungsnetz*

Die Hauptverbindungen und das Erschließungsnetz bestehen zum einen aus Querverbindungen zu den Hauptachsen, zum anderen übernehmen sie die flächige Erschließung. Sie schaffen durchgängige Fußverbindungen zwischen den Wohnvierteln bzw. von den Wohnvierteln zu den Hauptachsen und in das Stadtzentrum. Die **Hauptverbindungen** weisen dabei im Vergleich zum **Erschließungsnetz** eine höhere FußgängerInnenfrequenz auf.

Die Verbindung über die Bahnbrücke nach Krems Süd ist als geplante Verbindung im Erschließungsnetz eingezeichnet, da der Zeithorizont für eine Realisierung sehr langfristig ist.

Die Querungen zur Donau im Industriegebiet von Krems sind ebenfalls als Teil des Erschließungsnetzes eingezeichnet, da diese wichtigen Verbindungen für MitarbeiterInnen aus dem Industriegebiet darstellen und als solche erhalten bleiben sollen.

Fußverbindungen zwischen den Ortschaften sind nicht Teil des Hauptfußwegenetzes, da die Distanzen zu groß sind um als Alltagsverbindungen genutzt zu werden (z.B. beträgt die Distanz von der Fußgängerzone Krems bis Gneixendorf rund 4 km, das entspricht ca. einem Fußweg von einer Stunde).

5.2 Grundlagen für die Gestaltung des Fußwegenetzes (Hauptachsen und Hauptverbindungen)

Basierend auf den Empfehlungen der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) wird empfohlen folgende **Qualitäten für die Gestaltung** der FußgängerInnen-Infrastruktur entlang **der Hauptachsen** festzulegen:

- Mindestbreite für Gehsteige: 2,5 m; an Geschäftsstraßen außerhalb von der FuZo: 3,5 m
- Mindestbreite für Schutzwege: 4,0 m
- Gehsteigvorziehungen bei Querungen
- Durchgezogene Gehsteige
- Absenkung der Bordsteine an Übergängen (Barrierefrei; aber taktil erkennbar)
- Taktile und akustische Leitsysteme für blinde und sehbehinderte Personen
- Ausreichende Freigabezeiten bei VLSA-Querungen
- Attraktive Gestaltung durch
  - Kurze und direkte Wegeführung
  - Ruhe- und Verweilbereiche
  - Stadtmöblierung
  - Beleuchtung

Ebenso gelten Qualitätskriterien für die Gestaltung von **Plätzen**.

- Barrierefreie Querungsmöglichkeiten
- Fußgängerfreundliche Pflasterungen
- Sitzgelegenheiten
- Beschattung durch Vegetation
- Belebung durch aktive Nutzungen in den umliegenden Erdgeschoßzonen
- Öffentliche Verkehrsmittel in unmittelbarer Umgebung
- Geringe Anzahl von Stellplätzen

Aufenthaltsbereiche vor **Schulen und Bildungseinrichtungen** stellen einen Konfliktbereich zwischen Verkehrsteilnehmenden dar und bedürfen einer verkehrssicheren Lösung.

- Genügend Aufenthaltsflächen vor dem Eingang
- Ausbau von Anlagen für Fuß- und Radverkehr
- Verkehrsberuhigte Zone im unmittelbaren Umfeld (z.B. Schulstraße, Begegnungszone, Wohnstraße, Tempo 30, Fahrradstraße)
- Halte- und Parkverbot
- Schutzwege und sichere Querungsmöglichkeiten
- Gute Sichtbarkeiten
- Bodenmarkierung, Piktogramme, Aufpflasterung
- Fahrbahnanhebung, Gehsteigvorziehung, Fahrbahnversatz
- Elternhaltestelle abseits des direkten Schulumfelds

Entlang der Hauptachsen werden weiters ausgewählte Stellen, an denen Handlungsbedarf besteht um die erforderlichen Qualitäten zu erfüllen bzw. um Lückenschlüsse zu ermöglichen, hervorgehoben und mögliche Lösungen inklusive Umsetzungshorizont und Kostenschätzung aufgezeigt.

Die Empfehlungen werden dabei in folgenden **Maßnahmentypen** unterteilt

- Lineare Maßnahmen
- Punktuelle Maßnahmen

Gegliedert wird zusätzlich nach der Art der Maßnahmen:

- Bauliche Maßnahmen
- Raum- und Siedlungsentwicklung
- Informations- und Leitsysteme und Bewusstseinsbildung

Ebenfalls wird eine **Priorisierung nach Umsetzungshorizont** vorgenommen. Sie bezieht sich einerseits auf den Umsetzungsaufwand (einfach bis schwer), andererseits auf die Priorität in der Netzwirksamkeit.

Kurzfristig Maßnahmen (nächsten 5 Jahre)

Mittelfristige Maßnahme (5 bis 10 Jahre)

Langfristig

Für die **Grobkostenschätzung** wurde folgende Abstufung herangezogen:

€	< 10.000 EUR
€€	< 100.000 EUR
€€€	> 100.000 EUR

5.2.1 *Hauptachse West-Ost (Kunstmeile – Einkaufsmeile – Leitbild Wiener Straße)*

(1 W-O) Steiner Landstraße, Abschnitt Kremsertor bis Dr.-Karl-Dorrek-Straße

Eine Umgestaltung der Steiner Landstraße in eine Begegnungszone wird empfohlen. Die Gehsteige sind in diesem Bereich sehr schmal und aufgrund des Kopfsteinpflasters nicht berollbar und damit nicht barrierefrei, weshalb sie wenig attraktiv für den Fußverkehr sind. Eine Verbreiterung ist aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich, auch der Bereich des Kremsertors kann daher bereits jetzt nur im Mischverkehr passiert werden. Die umzugestaltende Fläche ist in etwa 350 m² groß.

Abbildung 21: Steiner Landstraße, Abschnitt Kremsertor bis Dr.-Karl-Dorrek-Straße

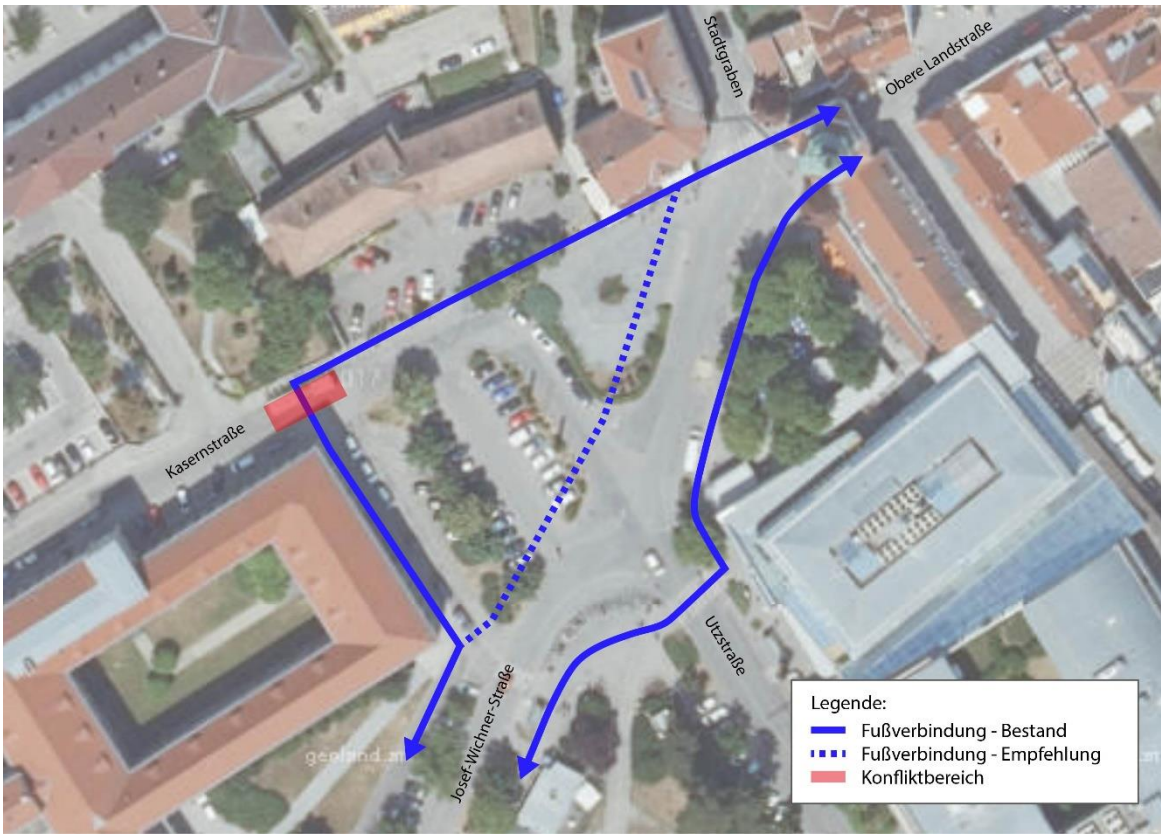


Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(2 W-O) Südtiroler Platz

Eine attraktive Umgestaltung des Platzes zugunsten des Fußverkehrs wird empfohlen, da dieser Platz von hoher Relevanz für den Fußverkehr – und auch für den Tourismusverkehr – ist, derzeit aber für diesen unübersichtlich ist und die Wegeführung zwischen Altstadt und Kunstmeile nicht intuitiv erkennbar ist. Die Errichtung einer Fußverbindung über den Platz ersetzt den Umweg und die unsichere Querung der Kasernstraße auf der Nordseite und ermöglicht dadurch eine sichere und übersichtliche beidseitige Verbindung zwischen der Einkaufsmeile und Kunstmeile. Eine Umgestaltung des Parkplatzes mit einer effizienteren Stellplatzanordnung und dadurch Beibehaltung der Stellplatzanzahl schafft Platz für diese Fußverbindung und ermöglicht eventuell noch zusätzlichen Grünraum zu schaffen.

Abbildung 22: Südtiroler Platz



Maßnahmentyp	linear + punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(3 W-O) Obere Landstraße, Abschnitt Steinertor bis Schmidgasse

Eine Umgestaltung dieses Abschnittes in eine Begegnungszone wird empfohlen, da dieser Bereich – als „Eintrittsportal" in die Altstadt von Krems und als Beginn der Fußgängerzone – stark von FußgängerInnen frequentiert wird und in diesem Bereich die Gehsteige sehr schmal und damit wenig attraktiv sind (vgl. Teilbericht III – MIV, Maßnahme 13). Die umzugestaltende Fläche ist in etwa 450 m^2 groß.

Abbildung 23: Obere Landstraße, Abschnitt Steinertor bis Schmidgasse





Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(3.1 W-O) Schulweg Spitalgasse / Hafnerplatz

Der Bereich und Schulweg vor der Volksschule Hafnerplatz soll verkehrssicher für den Fuß- und Radverkehr gestaltet werden. Die Gehsteigbreiten vor dem Haupteingang in der Spitalgasse sind sehr gering und werden durch die Senkrechtparker zusätzlich verschmälert.

Abbildung 24 Spitalgasse



Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

(3.2 W-O) Pfarrplatz

Die Schaffung einer verkehrssicheren Verbindung vom Pfarrplatz Richtung Innenstadt und die Attraktivierung der Aufenthaltsqualität durch Grünstreifen sowie die Erweiterung der Gastrozone sollen den Bereich um die Kirche fußgängerfreundlicher gestalten.

Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€

(3.3 W-O) Querung Margaretenstraße / Althangasse

Eine optische Verbesserung für die Sichtbarkeit des Schulweges und Verbesserung der Querungsstelle in die Althangasse soll die Verkehrssicherheit für den Fußverkehr und vor allem für die SchülerInnen erhöhen.

Anmerkung: 2021 wurden ein Stakeholderdialog und Workshops zum Thema Hoher Markt und Untere Landstraße abgehalten. In diesem Prozess wurde auch die Querung Margaretenstraße / Althangasse diskutiert.[6]

Abbildung 25 Querung Margaretenstraße / Althangasse



Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

[6] https://www.krems2030.at/stakeholderdialog-hoher-markt-untere-landstrasse/

(4 W-O) Untere Landstraße, Abschnitt Wegscheid bis Ringstraße/Kremstalstraße

Eine Umgestaltung dieses Abschnitts in eine Begegnungszone wird empfohlen, da dieser Bereich stark von FußgängerInnen frequentiert wird, in diesem Bereich die Gehsteige sehr schmal und damit wenig attraktiv sind und eine Verbreiterung aufgrund der beengten Platzverhältnisse nicht möglich ist. Die umzugestaltende Fläche ist in etwa 1.400 m^2 groß.

Anmerkung: 2021 wurden ein Stakeholderdialog und Workshops zum Thema Begegnungszone Untere Landstraße abgehalten. Die Ergebnisse dieses Konsultationsprozesses stellen eine Grundlage für die weitere fachliche und politische Arbeit dar.[7]

Abbildung 26: Untere Landstraße, Abschnitt Wegscheid bis Ringstraße/Kremstalstraße




Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	~~€€€~~

(5 W-O) Wiener Straße, Abschnitt Kettensteggasse bis Wachaustraße

Der südliche Teil dieses Abschnittes, im Bereich Hausnr. 26 - 36, weist derzeit keinen durchgehenden Gehsteig auf, wodurch dieser Bereich für den Fußverkehr unattraktiv ist. Hier wird die Errichtung eines durchgehenden Gehsteigs empfohlen. Um dies zu ermöglichen ist die Auflassung des Parkstreifens erforderlich. Ebenfalls sollen Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung gesetzt werden (z.B. Begegnungszone, vgl. Leitbild Wiener Straße). Der umzugestaltende Abschnitt ist in etwa 150m lang.

[7] https://www.krems2030.at/stakeholderdialog-hoher-markt-untere-landstrasse/

Abbildung 27: Wiener Straße, Abschnitt Kettensteggasse bis Wachaustraße







Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	V
Kosten:	€€

(6 W-O) Wiener Straße, Abschnitt Wachaustraße bis Bründlgraben

In diesem Abschnitt weisen die Gehsteige aktuell nicht durchgängig die Qualität einer Hauptachse auf. Es wird empfohlen, diese herzustellen.

Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	V
Kosten:	€€

Anmerkung gemäß Information vom Magistrat der Stadt Krems vom 08.04.2020: Für die Wiener Straße (B25) gibt es bereits Pläne für eine Neugestaltung (Büro Retter, Radwegkonzept 2020).

5.2.2 *Querachse Donau-Universität – Schifffahrtszentrum*

(1 N-S) Dr.-Karl-Dorrek-Straße, Bushaltestelle Kunstmeile/Steiner Friedhof

FußgängerInnen die von der Bushaltestelle Kunstmeile/Steiner Friedhof in die Steiner Kellergasse oder zum Steiner Friedhof möchten, können die Dr.-Karl-Dorrek-Straße nur über einen Umweg zu den Schutzwegen bei der Steiner Landstraße oder der Maria-Grengg-Gasse sicher queren. Die Errichtung einer Querungshilfe für FußgängerInnen auf Höhe der Bushaltestelle wird empfohlen.

Abbildung 28: Dr.-Karl-Dorrek-Straße, Bushaltestelle Kunstmeile/Steiner Friedhof



Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€

5.2.3 *Querachse Kreuzberg – Sportmeile*

(2 N-S) Unterführung Wachaubahn

Die Unterführung unter der Wachaubahn stellt aufgrund der Kurve nach der Ausfahrt im Norden und der Engstelle am Anschluss zur Kerschbaumerstraße einen potentiellen Konfliktpunkt für den Fuß- und Radverkehr dar. Da eine Verbreiterung der Unterführung nur kostenintensiv oder gar nicht umsetzbar (Privatgrundstücke) ist, wird empfohlen, dass auf die Engstelle hingewiesen wird und diese deutlich gekennzeichnet wird um Konflikte zu vermeiden.

Abbildung 29: Unterführung Wachaubahn





Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€

5.2.4 *Querachse Südtiroler Platz – Utzstraße – Sportmeile*

(3 N-S) Utzstraße/Ringstraße

Für die Kreuzung Utzstraße/Ringstraße gibt es bereits Pläne für eine Neugestaltung (Büro Schneider Consult, B 35 Ringstraße - Optimierung Donauradweg EURO VELO 6), diese wurden vom Magistrat der Stadt Krems am 08.04.2020 übermittelt.

Abbildung 30: Utzstraße/Ringstraße





(4 N-S) Utzstraße/Edmund-Hofbauer-Straße

Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit FußgängerInnen (und RadfahrerInnen), die zwischen dem Stadtpark und der Edmund-Hofbauer-Straße die Utzstraße queren müssen, wird empfohlen Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion zu setzen.

Als eine mögliche Maßnahme wird eine Fahrbahnanhebung für das gesamte Kreuzungsplateau vorgeschlagen. Da die Stelle auch vom Stadtbus befahren wird, darf die Anrampung gemäß RVS[8] nicht steiler als 1:12,5 bis 1:15 sein und muss eine Mindestlänge von 8 m aufweisen. Zur Verbesserung der Sichtbeziehungen ist dabei die Entfernung der Litfaßsäule auf der Seite des Stadtparks, sowie von rund 6 Stellplätzen (je rund 2 auf jeder Seite im Kurvenbereich) erforderlich. Weiters soll auf eine optisch auffällige Gestaltung der Rampen geachtet werden. Es wird empfohlen entlang der Kurve über das Plateau keine Leitlinie anzubringen um die Geschwindigkeitsreduktion auch optisch zu unterstützen. Wird keine Fahrbahnanhebung errichtet, wird als andere mögliche Maßnahme vorgeschlagen die Querungsstelle durch das Anbringen von farbigen „Achtung Fußgänger - Piktogrammen“ auf der Fahrbahn optisch hervorzuheben.

Abbildung 31: Utzstraße/Edmund-Hofbauer-Straße



Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

Wird die Anbindung der Utzstraße an die B3 realisiert – vgl. Maßnahme 6 N-S in diesem Teilbericht – ist eine Neugestaltung des gesamten Bereichs erforderlich.

[8] RVS 03.02.12: Rampenneigung in Straßen mit Linienbusverkehr: 1:15 als unterster Richtwert. RVS 02.02.32: Bei Busverkehr: Neigungen 1:12,5 bis 1:15, Länge mind. 8 m

(5 N-S) Unterführung Heinemannstraße

Die Unterführung Heinemannstraße weist einen schmalen Querschnitt auf und ist aktuell die Verbindung für den MIV von der B3 bzw. Bertschingerstraße in die Ringstraße. Wird ein neuer Anschluss der B3 an die Utzstraße errichtet (siehe auch Maßnahme 6 N-S in diesem Teilbericht), nimmt die Bedeutung dieser Verbindung für den MIV ab. Es wird empfohlen, diese anschließend zugunsten des Fuß- (und Rad)verkehrs umzugestalten.

Abbildung 32: Unterführung Heinemannstraße (Stand Analyse Sommer/Herbst 2018)



Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

Abbildung 33: Unterführung Heinemannstraße (Sommer 2020)

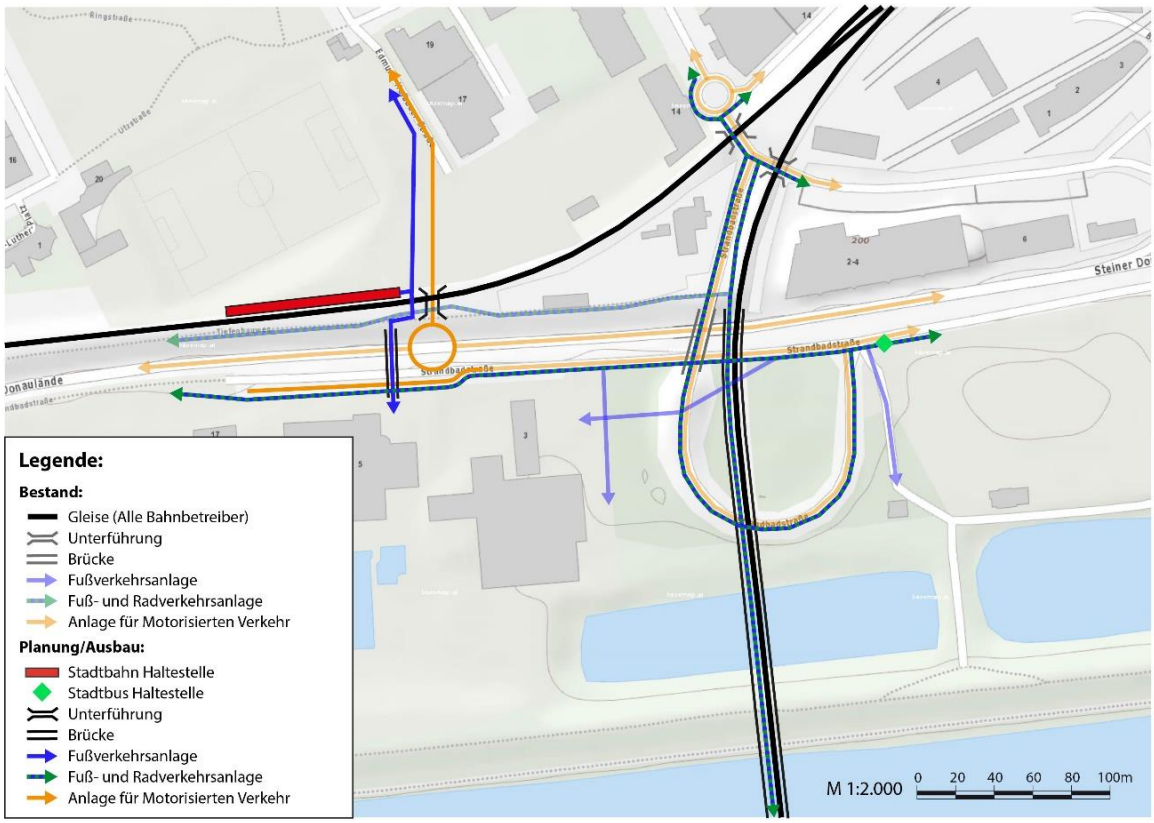




(6 N-S) Lückenschluss Utzstraße

Derzeit stellen die Österreichhallen und die B3 eine Barriere für die Verbindung zwischen Utzstraße und Sportmeile dar, die Verbindung ist aktuell nur über den Umweg Edmund-Hofbauer-Straße – Heinemannstraße – Rampe Strandbadstraße möglich. Da die Österreichhallen abgerissen werden, wird empfohlen hier einen Lückenschluss herzustellen. Wird an der Stelle der Österreichhallen eine Stadtbahnstation errichtet, ist eine barrierefreie Verbindung mit Anbindung an die Stadtbahnstation und die Sportmeile möglich (vgl. Untersuchung im Teilbericht V – Stadtbahn). Die Maßnahme muss mit den Planungen für die neue Verbindung nach Krems Süd (vgl. Teilbericht II – Radverkehr, Maßnahme 31), sowie die neue Verbindung in die Utzstraße (vgl. Teilbericht III – MIV, Maßnahme 2) abgestimmt werden.

Abbildung 34: Lückenschluss Utzstraße



Maßnahmentyp	linear + punktuell
Art der Maßnahme	Raum- und Siedlungsentwicklung
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

Abbildung 35: Fehlende Fußverbindung in der Strandbadstraße



Im Abschnitt zwischen der Einmündung der Rampe der Strandbadstraße und der Sporthalle Krems gibt es keine Fußverbindung. In jedem Fall – unabhängig von der weiteren Entwicklung der Utzstraße – ist es aber erforderlich eine durchgängige Fußverbindung zwischen der zukünftigen Haltestelle des Stadtbusses und den Freizeiteinrichtungen zu errichten. Die Maßnahme ist mit den Maßnahmen für den Radverkehr in diesem Abschnitt abzustimmen (vgl. auch Maßnahme D im Teilbericht II – Radverkehr).

Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	Raum- und Siedlungsentwicklung
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

5.2.5 *Querachse Altstadt – Bahnhof – Mitterau*

(7 N-S) Dinstlstraße

Die Dinstlstraße stellt die direkte Verbindung vom Bahnhof zur Altstadt dar und ist damit vor allem für SchülerInnen und TouristInnen die Hauptroute in die Kremser Innenstadt. Durch beidseitige Parkstreifen ist sie aktuell für den Fußverkehr wenig attraktiv. Es wird empfohlen, eine Umgestaltung der Straße mit einer Neuverteilung der Flächen zugunsten des Fußverkehrs zu prüfen. Dabei wird empfohlen auch die Neugestaltung der Kreuzung Dinstlstraße/Göglstraße – beispielsweise durch eine Fahrbahnanhebung – zu prüfen.

Abbildung 36: Dinstlstraße





Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(8 N-S) Dinstlstraße/Drinkweldergasse

Die Errichtung eines Fußgängerübergangs zur Querung der Drinkweldergasse wird empfohlen, damit auch die Südseite der Dinstlstraße sicher und attraktiv für den Fußverkehr wird. Die Machbarkeit ist im Detail zu überprüfen.

Abbildung 37: Dinstlstraße/Drinkweldergasse

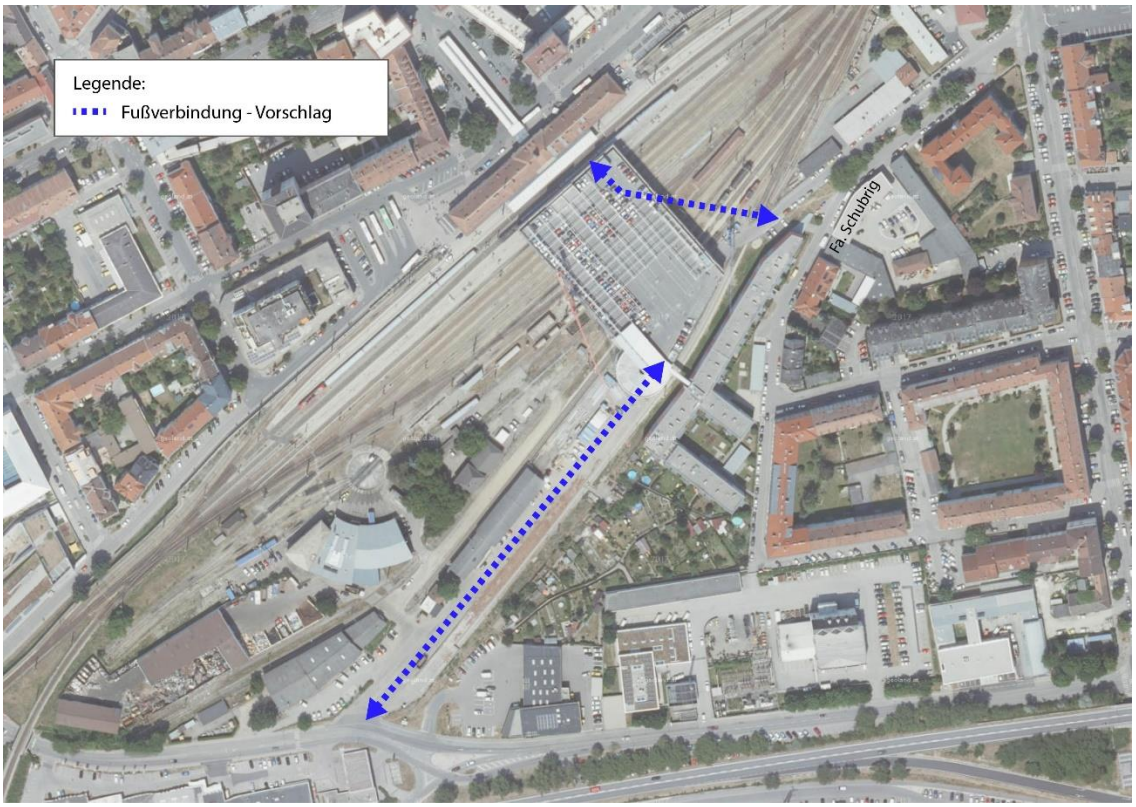


Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€

(9 N-S) Bahnhofsareal

Das Bahnhofsareal stellt aktuell eine wesentliche Barriere für die direkte Verbindung zwischen Altstadt und Mitterau dar (vgl. Kapitel 3.1.2). Es wird empfohlen, hier einen Lückenschluss herzustellen. Derzeit gibt es lt. Magistrat der Stadt Krems Vorschläge für eine Anbindung der Altstadt über die Bahnhofsunterführung an die Lastenstraße (Höhe Firma Schubrig), dies sollte im Detailgeprüft werden. In diesem Zusammenhang sollte auch die Möglichkeit einer Fortführung der Fußverbindung vom Park and Ride weiter in die Bertschingerstraße geprüft werden.

Abbildung 38: Bahnhofsareal



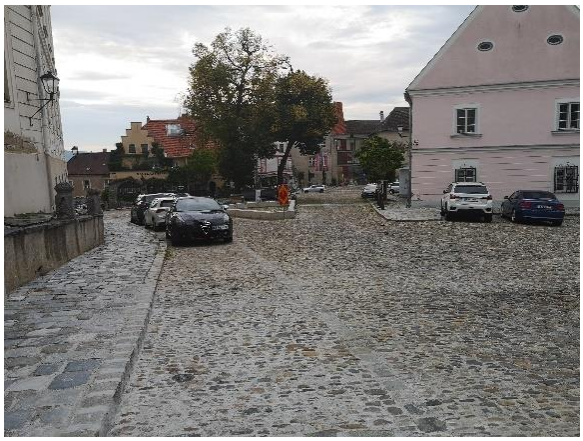
Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	~~€€€~~

(10 N-O) Umgestaltung Hoher Markt

Der Wunsch nach einer Umgestaltung wurde ausgesprochen, mit dem Ziel, die Verkehrssicherheit für SchülerInnen der umliegenden Bildungseinrichtungen zu verbessern. Eine Platzerweiterung und die Errichtung von Grünelementen und Sitzmöglichkeiten sollen zur Steigerung der Aufenthaltsqualität beitragen.

Anmerkung: 2021 wurden ein Stakeholderdialog und Workshops zum Thema Platzerweiterung und - gestaltung Hoher Markt abgehalten. Die Ergebnisse dieses Konsultationsprozesses stellen eine Grundlage für die weitere fachliche und politische Arbeit dar.[9]

Abbildung 39 Hoher Markt




Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	oder
Kosten:	~~€€€~~

[9] https://www.krems2030.at/stakeholderdialog-hoher-markt-untere-landstrasse/

5.2.6 *Querachse Wiener Straße – Universitätsklinikum*

Der Fußweg entlang der Antonigasse ist eine wichtige bestehende Verbindung von der Wiener Straße (Längsachse West-Ost) zum Universitätsklinikum.

5.2.7 *Freizeitachse Sportmeile*

Zur Neugestaltung der Sportmeile wurde im März 2019 ein Entwurf präsentiert,[10] zusätzlich gibt es Pläne zur Neugestaltung der Badearena sowie zu einer Sanierung der Sporthallen[11]. Da die Österreichhallen abgerissen werden sollen, eröffnen sich des Weiteren an dieser Stelle Möglichkeiten zur Schaffung eines zusätzlichen Zugangs zur Sportmeile (vgl. Maßnahme (2 N-S) Unterführung Wachaubahn).

Aufgrund der zahlreichen laufenden Planungen wird daher auf diese Achse nicht im Detail eingegangen. Als sinnvoll erachtet wird jedenfalls die Errichtung eines gemischten Geh-/Radweges entlang der Sportplatzstraße, dazu ist eine Verbreiterung des Straßenraums erforderlich. Es wird empfohlen, dies mit den bestehenden Planungen für die Umgestaltung der Sportmeile abzustimmen.

Abbildung 40: Sportplatzstraße





[10] BUSarchitektur, boa, ÖISS, Urban Menus: Masterplan und Vision eines Testprojektes für die Sport- und Freizeitmeile Krems - März 2019.

[11] Stadtentwicklung Krems 2030: Vorhabensliste 2020-1. Krems, März 2020.

5.2.8 *Maßnahmen im Erschließungsnetz*

(EN 1) Lerchenfeld - Verbindung Gustav-Bamberger-Straße / Weinzierl

Im Lerchenfeld soll der Ausbau einer Geh- und Radverbindung zwischen Gustav-Bamberger-Straße und Weinzierl eine barrierefreie Verbindung schaffen und Umwege verringern.

Abbildung 41 Verbindung Gustav-Bamberger-Straße / Weinzierl



Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

Verkehrsberuhigung Am Steindl

Im Februar 2021 hat die Stadt Krems zum Stadtteildialog Mobilität Am Steindl eingeladen. Der Prozess umfasste eine Umfrage, digitale Workshops und Spaziergänge mit den BewohnerInnen und GrundbesitzerInnen. Unter anderem wurden folgende Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung und zur Aufwertung des Fußverkehrsnetz erarbeitet.

(EN 2) Am Steindl - Umgestaltung Kraxenweg Süd

Eine Geschwindigkeitsreduzierung des MIV soll durch Fahrbahnverschwenke und Grüninseln erfolgen. An der Ostseite soll ein Gehsteig errichtet werden, der den Anschluss zum Spiel- und Sportplatz und zur Langenloiser Straße ermöglichen soll.

Abbildung 42 Kraxenweg Süd



Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(EN 3) Am Steindl - Verkehrsberuhigung Kraxenweg Spiel- und Sportplatz

Dieser Abschnitt soll als Begegnungszone verordnet werden. Durch Fahrbahnverschwenke und Gestaltung der Fahrbahnnebenflächen soll die Fahrgeschwindigkeit reduziert und die Aufmerksamkeit erhöht werden. Im Auftrag der Stadt Krems wurde ein Gestaltungsvorschlag von NÖ Gestalten erstellt.

Abbildung 43 Spiel- und Sportplatz Kraxenweg



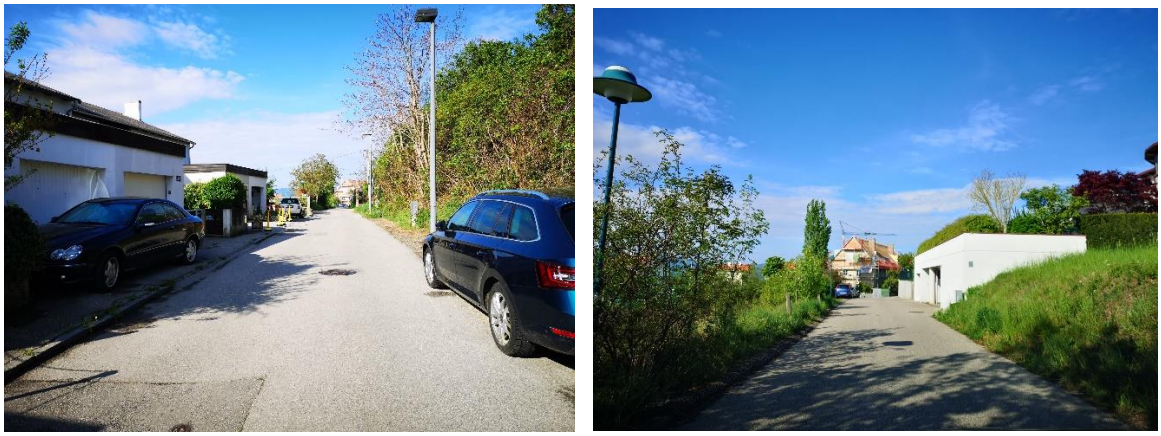
Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(EN 4) Am Steindl - Gehsteig Bäckerberggasse

Entlang der Bäckerberggasse soll ein einseitiger Gehsteig errichtet werden, um eine sichere Verbindung zum Spiel- und Sportplatz zu gewährleisten. Maßnahmen für eine Geschwindigkeitsreduktion sollen in weiterer Folge geprüft werden.

Abbildung 44 Bäckerberggasse



Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	~~€€€~~

(EN 5) Am Steindl - Verkehrsberuhigung Steindlstraße

Eine Umgestaltung der Steindlstraße durch Engstellen und Fahrbahnverschwenke wird angedacht. Dadurch soll die Verringerung und die Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h erreicht werden. Durch das Errichten von Grüninseln soll eine zusätzliche Einengung des Straßenraums erzielt werden.

(EN 6) Am Steindl - Sanierung Bergstiege

Die Oberfläche der Bergstiege soll in Etappen saniert werden, um eine fußgängerfreundliche Verbindung zu schaffen. Die Errichtung von Bänken soll die Aufenthaltsqualität steigern und eine Ruhezone schaffen.

Abbildung 45 Bergstiege



Quelle: Magistrat der Stadt Krems

Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(EN 7) Am Steindl - AnrainerInnen-Parken

Als Maßnahme zum Parkraummanagement soll im gesamten Gebiet Am Steindl AnwohnerInnen-Parken eingeführt werden. Jedem Haushalt sollen zwei Stellplätze gegen die Errichtung einer Gebühr zur Verfügung stehen.

Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	Raum- und Siedlungsentwicklung
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€

6 Planbeilagen

6.1 POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr - Grundlagenkarte

6.2 POS 0102 Plan Nr° 0102_1: Fußverkehr – Konzept

Mobilitätskonzept Krems - Maßnahmen Überblick

Umsetzungshorizont		Art der Maßnahme	Grobkostenschätzung	
1	Kurzfristig Maßnahmen (nächsten 5 Jahre)	Bauliche Maßnahme	€	< 10.000 EUR
2	Mittelfristige Maßnahme (5 bis 10 Jahre)	Raum- und Siedlungsenticklung	€€	< 100.000 EUR
3	Langfristig	Bewusstseinsbildung	€€€	> 100.000 EUR

Fußverkehr						
Maßn.-Nr.	**Ort**	**Maßnahme**	**Maßnahmentyp**	**Art der Maßnahme**	**Umsetzungshorizont**	**Kosten**
Hauptachse West-Ost (Kunstmeile - Einkaufsmeile - Leitbild Wiener Straße						
1 W-O	Steiner Landstraße, Abschnitt Kremsertor bis Dr.-Karl-Dorrek-Straße	Umgestaltung in Begegnungszone	linear	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€€
2 W-O	Südtiroler Platz	Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs, Fußverbindung auf der Nordseite	linear+punktuell	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€€
3 W-O	Obere Landstraße, Abschnitt Steinertor bis Schmidgasse	Umgestaltung in Begegnungszone	linear	bauliche Maßnahme	langfristig	€€€
3.1 W-O	Spitalgasse / Hafnerplatz	Erhöhung Verkehrssicherheit Schulweg, Umgestaltung zugunsten des Fuß- (und Radverkehrs)	punktuell	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€€
3.2.W-O	Pfarrplatz	Verkehrssichere Verbindung zur Innenstadt, Aufenthaltsqualität durch Begrünung	punktuell	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€
3.3 W-O	Querung Margaretenstraße / Althangasse	Erhöhung Verkehrssicherheit Schulweg, Optische Verbesserung der Querungsstelle	punktuell	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€€
4 W-O	Untere Landstraße, Abschnitt Wegscheid bis Ringstraße/Kremstalstraße	Umgestaltung in Begegnungszone	linear	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€€
5 W-O	Wiener Straße, Abschnitt Kettensteggasse bis Wachaustraße	Umgestaltung Abschnitt Hausnr. 26-36 (~150m): Errichtung durchgehender Gehsteige, Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung	linear	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€€
6 W-O	Wiener Straße, Abschnitt Wachaustraße bis Bründlgraben	Errichtung durchgehender Gehsteige	linear	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€€
Querachse Nord-Süd (Donau-Universität – Schifffahrtszentrum)						
1 N-S	Dr.-Karl-Dorrek-Straße, Bushaltestelle Kunstmeile/Steiner Friedhof	Errichtung einer Querungshilfe für FußgängerInnen	punktuell	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€
Querachse Nord-Süd (Kreuzberg - Sportmeile)						
2 N-S	Unterführung Wachaubahn	Kennzeichnung der Engstelle	punktuell	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€
Querachse Nord-Süd (Südtiroler Platz – Utzstraße – Sportmeile)						
3 N-S	Utzstraße / Ringstraße	Neugestaltung (Anm.: Schneider Consult)	xx	xx	xx	xx
4 N-S	Utzstraße / Edmund-Hofbauer-Straße	Errichtung einer Querungshilfe für FußgängerInnen	punktuell	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€
5 N-S	Unterführung Heinemannstraße	Umgestaltung zugunsten des Fuß-(und Rad)verkehrs. Abhängig von der Herstellung des neuen Anschlusses der B3 an die Utzstraße.	punktuell	bauliche Maßnahme	langfristig	€€
6 N-S	Lückenschluss Utzstraße	Lückenschluss zur direkten Anbindung der Utzstraße an die Sportmeile. Abhängig vom Abriss der Österreichhallen, der Herstellung des neuen Anschlusses der B3 an die Utzstraße, sowie der Errichtung der Stadtbahnstation an der Stelle der Österreichhallen.	linear + punktuell	Raum- und Siedlungsentwicklung	langfristig	€€€
6 N-S	Fußverbindung Strandbadstraße	Errichtung einer durchgängigen Fußverbindung zwischen der zukünftigen Haltestelle des Stadtbusses und den Freizeiteinrichrungen.	linear	Raum- und Siedlungsentwicklung	kurzfristig	€€
Querachse Nord-Süd (Altstadt – Bahnhof – Mitterau)						
7 N-S	Dinstlstraße	Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs; Neugestaltung der Kreuzung Dinstlstraße / Göglstraße	linear	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€€
8 N-S	Dinstlstraße/Drinkweldergasse	Errichtung einer Querungshilfe für FußgängerInnen	punktuell	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€
9 N-S	Bahnhofsareal	Lückenschluss zwischen Altstadt und Mitterau, z.B. durch Verlängerung der Unterführung. Verlängerung der Fußverbindung vom P&R in die Bertschingerstraße	linear	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€€
10 N-S	Hoher Markt	Erhöhung Verkehrssicherheit Schulweg, Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs	punktuell	bauliche Maßnahme	kurzfristig oder mittelfristig	€€€
Erschließungsnetz						
EN 1	Lerchenfeld - Gustav-Bamberger-Straße	Ausbau Geh- und Radverbindung, barrierefreie Verbindung, Verringerung Umwege	linear	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€€
EN 2	Am Steindl - Umgestaltung Kraxenweg Süd	Errichtung eines Gehsteiges an der Ostseite, Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnverschwenke und Grüninseln	linear	bauliche Maßnahme	kurzfristig	€€€
EN 3	Am Steindl - Verkehrsberuhigung Kraxenweg Spiel- und Sportplatz	Verkehrsberuhigung durch Begegnungszone, Umgestaltung des Spiel- und Sportplatzes zur Attraktivierung des Fußverkehrs	punktuell	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€€
EN 4	Am Steindl - Gehsteig Bäckerberggasse	Errichtung einseitiger Gehsteig	linear	bauliche Maßnahme	langfristig	€€€
EN 5	Am Steindl - Verkehrsberuhigung Steindlstraße	Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnverschwenke und Engstellen, Begrünung durch Grüninseln	linear	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€
EN 6	Am Steindl - Sanierung Bergstiege	Sanierung Oberflächen, Errichtung von Sitzgelegenheiten	punktuell	bauliche Maßnahme	langfristig	€€€
EN 7	Am Steindl - AnrainerInnen-Parken	Parkraummanagement AnrainerInnen-Parken	linear	Raum- und Siedlungsentwicklung	kurzfristig	€

Fuß- und Radverkehr - Grundlagenkarte

Mobilitätskonzept Krems

Fuß- und Radverkehr
Grundlagenkarte

POS 0101 Plan Nr° 0101_1

Legende:

- Baulicher Radweg - Getrennter Radweg
- Baulicher Radweg - Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Radfahrstreifen
- Radfahren im Mischverkehr - entlang beschilderter Radrouten
- Radverbindung in eine Richtung - entlang beschilderter Radrouten
- Beschilderte Radrouten
- Fußweg
- Fußgängerzone
- Stiege
- Tempo 30
- Bushaltestelle

Points of Interest

- Parkgarage/Parkhaus/Parkplatz
- Freizeiteinrichtungen (Sport- und Kultureinrichtungen)
- Soziale Einrichtungen (Bildungseinrichtungen, Krankenhaus etc.)
- Geschäftszentrum Mitarbeiterintensiver Betriebsstandort
- Strategische Verkehrsmittelverknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff

Kategorisierung der POI nach Personenaufkommen:



- Lokale Zentren
- verdichtete Wohnnutzung - Bestand
- verdichtete Wohnnutzung - in Planung

Linienförmige Barrieren

- Bahnlinien mit Haltestelle
- Wachaubahn mit Haltestelle
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- B3, B37, B37a, S5
- Kremsfluss

Flächenförmige Barrieren

- flächige Barriere (z.B. Bahnhofsareal)

Querungsmöglichkeiten

- Bahn, B3, B37, B37a, S5, Kremsfluss

- Gemeindegrenze

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: basemap.at 2018

Stand: Dezember 2020

Maßstab: 1:13.000 (DIN A0)

0 500 1.000 1.500 2.000m

komobile
Schottenfeldgasse 53/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems

Richtung Rastenfeld
Senftenberg
Kremstal Radweg
Gneixendorf
B37
Rehberg
Kamp Thaya March Radweg (Eurovelo 8)
Krems
Egelsee
Scheibenhof
Weinviertel Radweg
Rohrendorf
Weinzierl
Altstadt
Lerchenfeld
Richtung Stockerau
Mitterau
B3
S5
Stein
Mautern
Donauradweg (Eurovelo 6)
Donauradweg (Eurovelo 6) Südufer, Melk
Radweg Furth
Radweg Brunnkirchen
B37a
Romantikradweg Thallern
Brunnkirchen
Thallern
Donauradweg Nord (Eurovelo 6)
Richtung Linz
Angern
Hollenburg
Klosedorf
S33
Donauradweg Süd (Eurovelo 6)
Richtung S5
Richtung Sankt Pölten

Fußverkehr - Konzept

Fußwegekonzept an Hauptachsen

1 W-O Steiner Landstraße,
Abschnitt Kremsertor bis Dr.-Karl-Dorrek-Straße
- Umgestaltung in Begegnungszone

2 W-O Südtiroler Platz
- Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs
- Fußverbindung über den Platz auf Nordseite

3 W-O Obere Landstraße,
Abschnitt Steinertor bis Schmidgasse
- Umgestaltung in Begegnungszone

3.1 W-O Spitalgasse / Hafnerplatz
- Erhöhung Verkehrssicherheit Schulweg
- Umgestaltung zugunsten des Fuß- (und Radverkehrs)

3.2 W-O Pfarrplatz
- Verkehrssichere Verbindung zur Innenstadt
- Aufenthaltsqualität durch Begrünung

3.3 W-O Querung Margaretenstraße / Althangasse
- Erhöhung Verkehrssicherheit Schulweg
- optische Verbesserung der Querungsstelle

4 W-O Untere Landstraße,
Abschnitt Wegscheid bis Ringstraße/Kremstalstraße
- Umgestaltung in Begegnungszone

5 W-O Wiener Straße,
Abschnitt Kettensteggasse bis Wachaustraße
- Errichtung eines Gehsteiges auf Südseite

6 W-O Wiener Straße,
Abschnitt Wachaustraße bis Bründlgraben
- Durchgängige Gehsteige errichten
- Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung

1 N-S Dr.-Karl-Dorrek-Straße,
Bushaltestelle Kunstmeile/Steiner Friedhof
- Errichtung einer Querungshilfe bei Bushaltestelle

2 N-S Unterführung Wachaubahn
- Kennzeichnung der Engstelle
durch Markierungen und Hinweistafeln

3 N-S Utzstraße/Ringstraße
- Pläne für Neugestaltung existieren bereits
(Büro Schneider Consult)

4 N-S Utzstraße/Edmund-Hofbauer-Straße
Erhöhung der Verkehrssicherheit (Maßnahmen zur Geschwindigkeitsreduktion, Errichtung einer Fahrbahnanhebung oder Piktogramme auf Fahrbahn zwischen Stadtpark und Edmund-Hofbauer-Straße)

5 N-S Unterführung Heinemannstraße
- Bei Errichtung eines Anschlusses der B3
an die Utzstraße wird eine Umgestaltung
zugunsten des Fuß- (und Radverkehrs) empfohlen.

6 N-S Lückenschluss Utzstraße
- Lückenschluss zwischen
Utzstraße und Strandbadstraße
- Errichtung einer Fußverkehrsanlage zwischen der
Rampe der Strandbadstraße und der Sporthalle

7 N-S Dinstlstraße
- Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs
durch Neuverteilung der Flächen
- Neugestaltung der Kreuzung
Dinstlstraße/Göglstraße

8 N-S Dinstlstraße/Drinkweldergasse
- Errichtung eines Fußgängerübergangs
zur Querung der Drinkweldergasse

9 N-S Bahnhofsareal
- Lückenschluss zwischen Bahnhof und Mitterau
- Verlängerung der Fußverbindung vom P&R zur
Bertschingerstraße

10 N-O Hoher Markt
- Erhöhung Verkehrssicherheit Schulweg
- Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs

Fußwegekonzept im Erschließungsnetz

EN 1 Lerchenfeld
Gustav-Bamberger-Straße / Weinzierl
- Ausbau Geh- und Radverbindung
- barrierefreie Verbindung
- Verringerung Umwege

EN 2 Am Steindl
Kraxenweg Süd
- Errichtung eines Gehsteiges an der Ostseite
- Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnverschwenke und Grüninseln

EN 3 Am Steindl
Kraxenweg Spiel- und Sportplatz
- Verkehrsberuhigung durch Begegnungszone
- Umgestaltung zur Attraktivierung des Fußverkehrs

EN 4 Am Steindl
Bäckerberggasse
- Errichtung einseitiger Gehsteig

EN 5 Am Steindl
Steindlstraße
- Verkehrsberuhigung durch Fahrbahnverschwenke und Engstellen
- Begrünung durch Grüninseln

EN 6 Am Steindl
Bergstiege
- Sanierung Oberflächen
- Errichtung von Sitzgelegenheiten

EN 7 Am Steindl
Anrainerparken
- Parkraummanagement AnrainerInnen-Parken

Diese Querungen sind wichtige Verbindungen für MitarbeiterInnen im Industriegebiet

Mobilitätskonzept Krems

Fußverkehr Konzept

POS 0102 Plan Nr° 0102_1

Legende:

- Hauptachsen
- Hauptverbindung
- Hauptverbindung - in Planung
- Erschließungsnetz
- Erschließungsnetz - in Planung
- Fußgängerzone
- Grünflächen
- Plätze
- Bildungseinrichtungen
- Bushaltestelle - Bestand
- Bushaltestelle - in Planung

Maßnahmenempfehlungen

- punktuelle Maßnahme
- lineare Maßnahme

- Lokale Zentren
- verdichtete Wohnnutzung - Bestand
- verdichtete Wohnnutzung - in Planung
- Bahnlinien mit Haltestelle
- Wachaubahn mit Haltestelle
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- Kremsfluss
- Gemeindegrenze

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: basemap.at 2018
Stand: April 2022
Maßstab: 1:13.000 (DIN A0)
0 500 1.000 1.500 2.000m

N

komobile
Schottenfeldgasse 51/1/7, 1070 Wien
t: +43 1 890 0681 f: +43 1 890 0681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht II – Radverkehr

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Wien, im Dezember 2020

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht II – Radverkehr

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
(Projektleitung)
Thomas Hirsch
Dipl.-Ing.in Olivia Kantner
Dipl.-Ing.in Rita Leimer
Dipl.-Ing.in Margarethe Staudner

komobile

komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
1070 Wien
t: +43 1 8900681
f: +43 1 8900681-10
e: wien@komobile.at
w: www.komobile.at

Teilbericht II – Radverkehr

Inhalt

1 Ausgangslage und Ziele ... 1

2 Radverkehrserhebung ... 2

2.1 Zählstelle 1: Kremstalradweg, Kremstalstraße (Johann-Keusch-Gasse) ... 3

2.2 Zählstelle 2: Wiener Straße ... 7

2.3 Zählstelle 3: Kremstalradweg, Donauradweg (Hohensteinstraße) ... 10

2.4 Zählstelle 4: Donauradweg, Mauterner Brücke ... 13

2.5 Zählstelle 5: Donauradweg, Ringstraße (Stadtpark) ... 17

2.6 Zählstelle 6: Donauradweg, Ringstraße (Scheidtenbergstraße) ... 21

2.7 Tourismusverkehr ... 25

3 Bestandsanalyse ... 26

3.1 Hauptradrouten ... 28

3.1.1 West-Ost / Donauradweg Nord: Stein – Wachaubrücke 28
3.1.2 West-Ost / Weinviertelradweg, tlw. Kamp-Thaya-March-Radweg: Wachaubrücke – Wiener Straße – Landersdorfer Straße – Rohrendorf 33
3.1.3 West-Ost / Donauradweg Nord: Wachaubrücke – Rechte Kremszeile – An der Schütt 41
3.1.4 Nord-Süd / Kremstalradweg: Rehberg – Wachaubrücke 44

3.2 Erschließungsnetz ... 48

4 Netzkonzeption und Wunschlinien ... 53

4.1 Wunschliniennetz ... 54

5 Radwegekonzept und Maßnahmenplanung ... 55

5.1 Handlungsfelder ... 55

5.2 Radwegekonzept ... 55

5.2.1 Hauptachsen 56
5.2.2 Hauptverbindungen und Erschließungsnetz 58

5.3 Maßnahmenplanung ... 59

5.4 Maßnahmenplanung Hauptachsen ... 59

5.4.1 West-Ost / Donauradweg-Nord: Ast Stein – Wachaubrücke 59
5.4.2 West-Ost / Weinviertelradweg, tlw. Kamp-Thaya-March-Radweg: Ast Wachaubrücke –Wiener Straße – Landersdorfer Straße – Rohrendorf 63
5.4.3 West-Ost / Donauradweg Nord: Ast Wachaubrücke – Rechte Kremszeile – An der Schütt 70
5.4.4 Nord-Süd / Kremstalradweg: Ast Rehberg – Wachaubrücke 72
5.4.5 West-Ost NEU: Klomsersteg – Klomserstraße – Hafenstraße – Lerchenfeld 75
5.4.6 Nord-Süd NEU: Anbindung Krems Süd über Eisenbahnbrücke 78

5.5 Maßnahmenplanung Hauptverbindungen und Erschließungsnetz ... 79

6 Begleitende Maßnahmen ... 89

7 Planbeilagen ... 91

7.1 POS 0101 Plan Nr° 0101_2: Radverkehr – Bestand und Analyseplan ... 91

7.2 POS 0102 Plan Nr° 0102_2: Radverkehr – Konzept und Maßnahmenplan 91

8 Anhang: Planungsgrundlagen 92

8.1 Radverkehrsanlagen 92

8.1.1 Planungsgrundsätze 92
8.1.2 Streckenelemente 93
8.1.3 Knotenpunkte und Querungen 95
8.1.4 Bushaltestellen 98

8.2 Beschilderung/Wegweisung 99

8.3 Abstellanlagen 99

Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
EW	EinwohnerInnen
Fzg.	Fahrzeug
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
HVZ	Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
m	Meter
max.	maximal
Min	Minuten
min.	minimal
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit (9:00-16:00 Uhr und 19:00-20:00 Uhr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers.	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
SVZ	Schwachverkehrszeit (20:00-6:00 Uhr)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage aller Zählstellen 2
Abbildung 2: Zählstelle 1 / Bild 4
Abbildung 3: Zählstelle 1 / Lage 4
Abbildung 4: Zählstelle 1 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen] 5
Abbildung 5: Zählstelle 1 / Auswertung / Tagesspitzen von 17:15-18:15 [RadfahrerInnen/h] 5
Abbildung 6: Zählstelle 1 / Auswertung / Tagesganglinie 6
Abbildung 7: Zählstelle 2 / Bild 7
Abbildung 8: Zählstelle 2 / Lage 7
Abbildung 9: Zählstelle 2 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen] 8
Abbildung 10: Zählstelle 2 / Auswertung / Tagesspitze von 16:15-17:15 [RadfahrerInnen/h] 9
Abbildung 11: Zählstelle 2 / Auswertung / Tagesganglinie 9
Abbildung 12: Zählstelle 3 / Blickrichtung Norden 10
Abbildung 13: Zählstelle 3 / Lage 10
Abbildung 14: Zählstelle 3 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen] 11
Abbildung 15: Zählstelle 3 / Auswertung / Tagesspitze von 15:30-16:30 [RadfahrerInnen/h] 12
Abbildung 16: Zählstelle 3 / Auswertung / Tagesganglinie 12
Abbildung 17: Zählstelle 4 / Bild 13
Abbildung 18: Zählstelle 4 / Lage 13
Abbildung 19: Zählstelle 4 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen] 14
Abbildung 20: Zählstelle 4 / Auswertung / Tagesspitze von 16:00-17:00 [RadfahrerInnen/h] 15
Abbildung 21: Zählstelle 4 / Auswertung / Tagesganglinie 16
Abbildung 22: Zählstelle 5 / Bild 17
Abbildung 23: Zählstelle 5 / Lage 17
Abbildung 24: Zählstelle 5 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen] 18
Abbildung 25: Zählstelle 5 / Auswertung / Tagesspitze von 17:00-18:00 [RadfahrerInnen/h] 19
Abbildung 26: Zählstelle 5 / Auswertung / Tagesganglinie 20
Abbildung 27: Zählstelle 6 / Bild 21
Abbildung 28: Zählstelle 6 / Lage 21
Abbildung 29: Zählstelle 6 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen] 22
Abbildung 30: Zählstelle 6 / Auswertung / Tagesspitze von 11:45-12:45 [RadfahrerInnen/h] 23
Abbildung 31: Zählstelle 6 / Auswertung / Tagesganglinie 24

Abbildung 32: Entwicklung des Radverkehrs an der Donau am Querschnitt „Wachau“ 25
Abbildung 33: POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr - Grundlagenkarte 27
Abbildung 34: Donauradweg, Querung B3 28
Abbildung 35: Mauterner Brücke 29
Abbildung 36: Steiner Donaulände 30
Abbildung 37: Ringstraße (B 35), Anbindung Alfred-Göbhart-Weg 30
Abbildung 38: Ringstraße (B35), Kreuzungsbereich 31
Abbildung 39: Ringstraße (B35), Streckenbereich (Stand Analyse Sommer/Herbst 2018) 31
Abbildung 40: Ringstraße (B35), Streckenbereich (Sommer 2020) 32
Abbildung 41: Wachaubrücke (B35) 32
Abbildung 42: Wachaustraße (B35), Hohensteinstraße 33
Abbildung 43: Wachaustraße (B35), Einfahrten 34
Abbildung 44: Wachaustraße (B35), Querung Wiener Straße 34
Abbildung 45: Wiener Straße (B35), Querung Einfahrten und Seitenstraßen 35
Abbildung 46: Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang 36
Abbildung 47: Wiener Straße (B35), Querung Hafenstraße 36
Abbildung 48: Hafenstraße 37
Abbildung 49: Reitenhaslachergasse 37
Abbildung 50: Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse 38
Abbildung 51: Landersdorfer Straße (L45), westl. Koloman-Wallisch-Straße 39
Abbildung 52: Landersdorfer Straße (L45), westlich Koloman-Wallisch-Straße (links: Landersdorfer Straße / Schottergasse, rechts: Landersdorfer Straße / Koloman-Wallisch-Straße) 39
Abbildung 53: Landersdorfer Straße (L45), Bushaltestelle 40
Abbildung 54: Landersdorfer Straße (L45), östl. Koloman-Wallisch-Straße 40
Abbildung 55: Rechte Kremszeile 41
Abbildung 56: Rechte Kremszeile, Anschluss Klomsersteg 42
Abbildung 57: Rechte Kremszeile, Anschluss Park Mitterau 42
Abbildung 58: Rechte Kremszeile, Querung Hafenstraße 43
Abbildung 59: Donauradweg, linkes Flussufer Krems 43
Abbildung 60: Rehberger Hauptstraße (L73) 44
Abbildung 61: Seilerweg und direkte Verbindung entlang der Krems 44
Abbildung 62: Seilerweg, autofreier Abschnitt 45

Abbildung 63: Johann-Keusch-Gasse, Querung 45
Abbildung 64: Mölkergasse, Abschnitt entlang Krems 46
Abbildung 65: Mölkergasse, Abschnitt Anschluss Langenloiser Straße 46
Abbildung 66: Wachaustraße (B35), Eyblparkstraße (L73) 47
Abbildung 67: Treppelweg, Anschluss Loiben 48
Abbildung 68: Wegweisung Altstadtroute (Stand Analyse Sommer/Herbst 2018) 49
Abbildung 69: Wegweisung Altstadtroute – Beschriftung Linksabbiegen „in 50m“ (Herbst 2020) 49
Abbildung 70: Edmund-Hofbauer-Straße 49
Abbildung 71: Strandbadstraße 50
Abbildung 72: Dr.-Gschmeidler-Straße, südlicher Abschnitt 50
Abbildung 73: Mitteraustraße 51
Abbildung 74: Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke 51
Abbildung 75: Donaubrücke (B37) 52
Abbildung 76: Romantikradweg, Anbindung Krems Süd 52
Abbildung 77: Wunschliniennetz 54
Abbildung 78: Radwegekonzept - Hauptachsen 56
Abbildung 79: POS 0102 Plan Nr° 0102_2: Radwegekonzept - Maßnahmenplan 57
Abbildung 80: Ringstraße (B35), Konzept Anbindung Alfred-Göbhart-Weg 61
Abbildung 81: Wachaustraße (B35) – Wiener Straße, Planungsskizze Knotenbereich 64
Abbildung 101: Ausbau Reitenhaslachergasse, Einbahnregelungen Kfz-Verkehr 68
Abbildung 87: Donauradweg, linkes Flussufer Krems 71
Abbildung 88: Verbindung Radhauptachsen, Bestand und Konzept 74
Abbildung 89: Auskragender Radweg, Beispiel Donaukanal 74
Abbildung 82: Hafenstraße, südlicher Abschnitt 75
Abbildung 83: Unterführung Hafen-/Industriebahn 76
Abbildung 84: Lerchenfelderstraße, Lerchenfelder Hauptplatz 76
Abbildung 85: Wasendorferstraße 77
Abbildung 90: Nachträglich an eine bestehende Eisenbahnbrücke angebauter Radweg, Beispiel aus Nijmegen, Niederlande (Snelbinder). 78
Abbildung 91: Donaulände, Anschluss Loiben 79
Abbildung 92: Anibas Promenade, nördlicher Abschnitt 82
Abbildung 93: Anibas Promenade, südlicher Abschnitt 83

Abbildung 94: Gerasimos-Garnelis-Weg 83
Abbildung 95: Kaiser-Friedrich-Straße 84
Abbildung 96: Austraße, nördlich der Bahnunterführung....85
Abbildung 97: Austraße, südlich der Bahnunterführung....85
Abbildung 98: Dr.-Gschmeidler-Straße, nördlicher Abschnitt....86
Abbildung 99: Koloman-Wallisch-Straße 87
Abbildung 100: Hofrat-Erben-Straße....87
Abbildung 101: Radtransport mit dem Bus, Beispiel dem Ybbstal (Ybbstal-Tramper)....90
Abbildung 102: Auswahlkriterium Kfz-Verkehr gem. RVS 03.02.13....93
Abbildung 103: Planungsskizze, Indirektes Linksabbiegen ohne Rechtsabbiegespur für Kfz 96
Abbildung 104: Planungsskizze, indirektes Linksabbiegen mit Rechtsabbiegespur für Kfz 97
Abbildung 105: Beispiele von Radwegen entlang Bushaltestellen (Kopenhagen) 99

1 Ausgangslage und Ziele

Das Stadtgebiet Krems verfügt aufgrund der Größe und der zu überwindenden Distanzen über gute Voraussetzungen für die Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel. Landschaftlich bieten sich die Achse entlang der Donau und der Krems ideal für attraktive Radverbindungen an. Als Bezirkshauptstadt sind neben zahlreichen Bildungseinrichtungen, Einkaufsmöglichkeiten, Arbeitsstätten und dem Krankenhaus, zahlreiche kulturelle Einrichtungen sowie Sport- und Freizeiteinrichtungen zu finden.

Ziel des Radwegekonzeptes ist die Förderung des Radverkehrs sowie die Optimierung und den Ausbau des bestehenden Radwegenetzes.

Insbesondere sollen folgende Ziele berücksichtigt werden:

- Förderung des Radverkehrs
- Schaffung eines engmaschigen, attraktiven und verkehrssicheren Radverkehrsnetzes
- Gute Erreichbarkeit von wichtigen Zielen und der Freizeit- und Erholungsräume
- Ausbau der Infrastruktur um Radverkehrspotenziale zu fördern

Durch das Stadtgebiet Krems verlaufen als Hauptradrouten von Osten nach Westen der Donauradweg Nord (Eurovelo 6) und der Kamp-Thaya-March-Radweg (Eurovelo 8) bzw. der Weinviertelradweg. Zwischen dem Franz-Zeller-Platz und dem Bühl Center bzw. dem Mariandl entlang der Ringstraße (B35), der Wachaustraße (B35) und der Wiener Straße (B35) verlaufen durchgängig beidseitige Richtungsradwege. Als Hauptradroute von Norden nach Süden kann der Kremstalradweg entlang der Krems definiert werden. Stark frequentierte touristische Radwege treffen in Krems mit dem Alltagsradverkehr aufeinander.

Für den Radverkehr soll ein Konzept ausgearbeitet werden, in dem alle Stadtteile angebunden sind, sowie die bestehenden regionalen Radrouten berücksichtigt und verbessert werden. Das bestehende Radwegenetz soll hinsichtlich seiner Mängel analysiert werden. Kritische Achsen sowie Knotenbereiche sollen dargestellt werden und in Folge Verbesserungsvorschläge dazu ausgearbeitet werden.

Bei der Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes für den Radverkehr wurden folgende Planungsschritte durchgeführt:

- Grundlagenerhebung inkl. Verkehrszählungen
- Bestandsanalyse und Mängelanalyse
- Entwicklung des Wunschliniennetzes
- Festlegung von Hauptachsen und den ergänzenden Verbindungen
- Erarbeitung von Verbesserungsvorschlägen

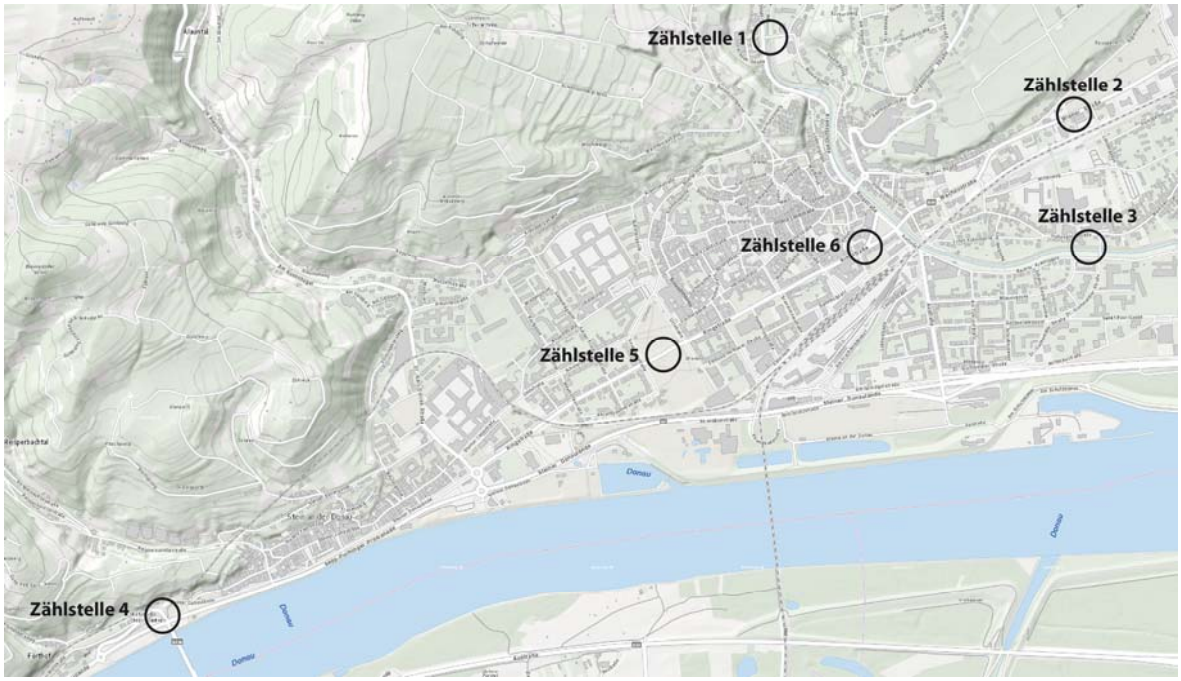
2 Radverkehrserhebung

Die Erhebungen zum Radverkehr wurden vom 18. bis 20. September 2018 von 7 – 19h an sechs Zählstellen durchgeführt (siehe Abbildung 1). Alle Zählstellen liegen entlang eines Radweges und es wurden jeweils sowohl die RadfahrerInnen, die den Radweg benützen, als auch die RadfahrerInnen im Mischverkehr gezählt.

Folgende Stellen wurden gezählt:

- Zählstelle 1: Kremstalstraße, Kremstalradweg (Johann-Keusch-Gasse)
- Zählstelle 2: Wiener Straße
- Zählstelle 3: Kremstalradweg, Donauradweg (Hohensteinstraße)
- Zählstelle 4: Donauradweg, Mauterner Brücke
- Zählstelle 5: Ringstraße (Stadtpark)
- Zählstelle 6: Ringstraße (Scheidtenbergstraße)

Abbildung 1: Lage aller Zählstellen



Quelle: Eigene Darstellung

Diese Zählstellen wurden gewählt, um die Radverkehrsströme entlang der Radwege aus den umliegenden Wohngebieten und Geschäftszentren ins Zentrum von Krems sowie den Stadtverkehr und den Verkehr am Donauradweg entsprechend abbilden zu können. Um die mit dem Rad fahrenden SchülerInnen und Studierenden zu erfassen, wurde dieser Zeitpunkt gewählt, da bereits in allen Schulen in Krems der reguläre Schulbetrieb begonnen hatte. Außerdem konnten durch die Zählung Ende September noch die Radtourismusverkehrsströme miterfasst werden.

Die Radverkehrsströme wurden jeweils von 07:00-19:00h in 15min-Intervallen erhoben. Die Detailergebnisse sind im Anhang dokumentiert. Mit Ausnahme der Zählstelle 4 handelt es sich um Querschnittszählungen, bei denen die passierenden Radverkehrsströme erhoben wurden. Bei der Zählstelle 4 handelt es sich um eine Knotenstromzählung, bei welcher alle Abbiegerelationen des Radverkehrs erhoben wurden. Zusätzlich wurde an den Kreuzungen, an denen die Knotenstromzählungen für den MIV durchgeführt wurden – siehe Teilbericht III - MIV - der Radverkehr miterhoben. Auch bei der Erhebung der Fußverkehrsströme an der Schiffsanlegestelle wurde der Radverkehr entlang der Gregor-Radetzky-Promenade (Treppelweg) miterhoben – vgl. Teilbericht I – Fußverkehr, Kapitel 3.3.

Die Ergebnisse jeder Zählstelle sind im Bericht mittels dreier Abbildungen dargestellt:

- Die Anzahl der RadfahrerInnen im gesamten Zählzeitraum von 7:00 bis 19:00 Uhr
- die Spitzenstunde (max. Anzahl an RadfahrerInnen in einer Stunde an allen gezählten Relationen) [RadfahrerInnen/h]
- die Tagesganglinie für die 15min-Intervalle getrennt nach Hauptrichtungen.

An den 4 Zählstellen (3, 4, 5, 6) entlang des Donauradweges kam es zu viel höheren Radverkehrsströmen als bei den Zählstellen 1 und 2. Dies ist vor allem auf den Tourismusverkehr zurückzuführen. Genaueres zum Thema Tourismusverkehr wird in Kapitel 2.7 beschrieben.

2.1 Zählstelle 1: Kremstalradweg, Kremstalstraße (Johann-Keusch-Gasse)

An der Zählstelle 1: Kremstalradweg, Kremstalstraße (Johann-Keusch-Gasse) wurden die Radverkehrsströme entlang der Kremstalstraße (Radverkehr auf der Fahrbahn) und des Kremstalradweges (Imkerweg) östlich davon, welcher als Geh- und Radweg ausgeführt ist, erhoben.

Abbildung 2: Zählstelle 1 / Bild



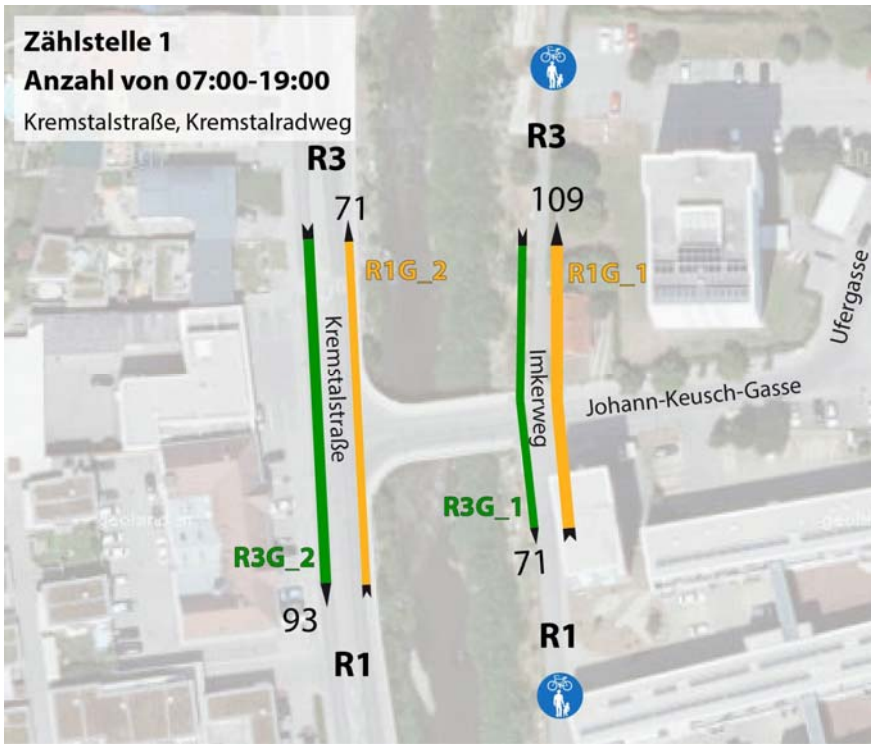
Abbildung 3: Zählstelle 1 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

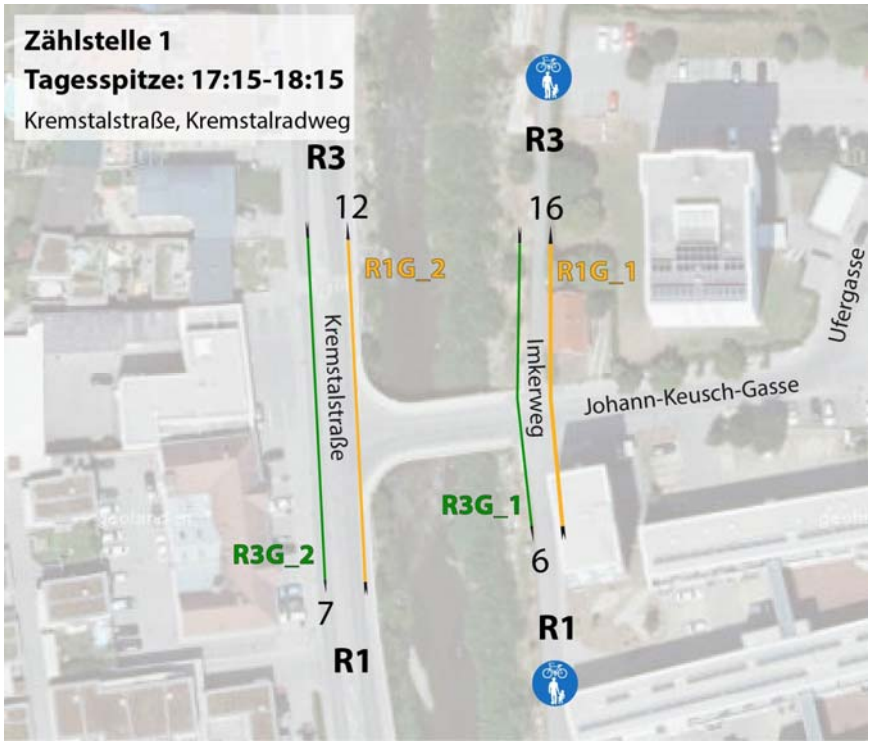
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 180 RadfahrerInnen Richtung Norden (R1G) und 164 RadfahrerInnen Richtung Süden (R3G) (siehe Abbildung 4) und eine Tagesspitzenstunde von 17:15-18:15 mit 28 RadfahrerInnen Richtung Norden (R1G) und 13 RadfahrerInnen Richtung Süden (R3G) (siehe Abbildung 5).

Abbildung 4: Zählstelle 1 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

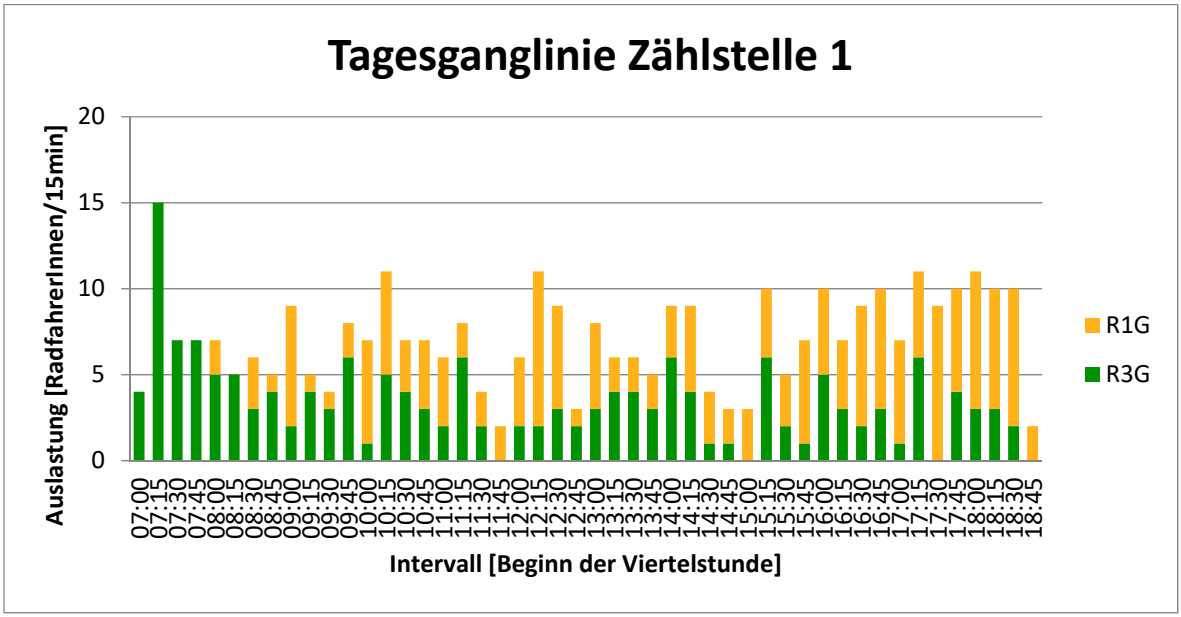
Abbildung 5: Zählstelle 1 / Auswertung / Tagesspitzen von 17:15-18:15 [RadfahrerInnen/h]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

An der Ganglinie (siehe Abbildung 6) ist der starke Frühverkehr Richtung Süden (R3G) ins Zentrum von Krems und der Abendverkehr Richtung Norden (R1G) nach Rehberg durch den Schul- und Berufsverkehr zu erkennen. Untertags ist der ausgeglichene Radverkehr in beide Richtungen vor allem auf die Nutzung des Kremstalradweges für Freizeitaktivitäten zurückzuführen.

Abbildung 6: Zählstelle 1 / Auswertung / Tagesganglinie



Der fast gleich große Verkehrsstrom entlang der Kremstalstraße im Vergleich zum Kremstalradweg ist dadurch gegeben, dass einerseits viele RennradfahrerInnen die Kremstalstraße benutzen (schneller befahrbar) und andererseits, dass der Berufsverkehr gerne die Kremstalstraße wählt. Grund dafür ist die etwas schnellere Verbindung zum Stadtzentrum, da die Kremstalstraße wie auch das Stadtzentrum am rechten Ufer des Kremsflusses liegen.

2.2 Zählstelle 2: Wiener Straße

An der Zählstelle 2: Wiener Straße am westlichen Ende des Friedhofs wurden die Radverkehrsströme entlang der baulich getrennten Einrichtungsradwege beidseits der Wiener Straße erhoben. Entlang der Wiener Straße führt in diesem Bereich der Weinviertelradweg und Kamp-Thaya-March-Radweg.

Abbildung 7: Zählstelle 2 / Bild



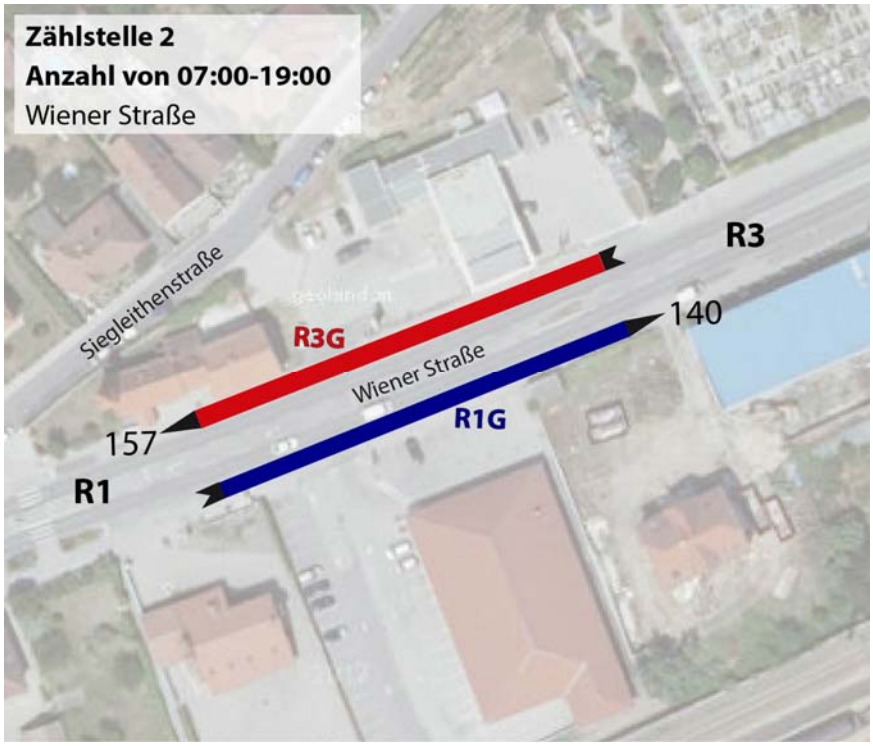
Abbildung 8: Zählstelle 2 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

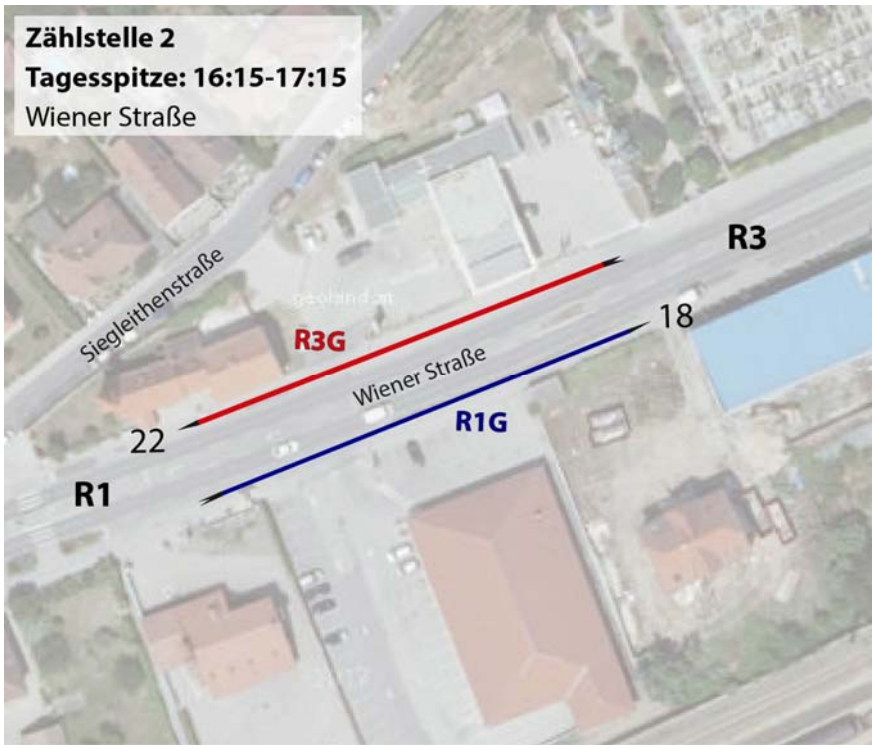
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 140 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 157 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 9) und eine Tagesspitzenstunde von 16:15-17:15 mit 18 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 22 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 10).

Abbildung 9: Zählstelle 2 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

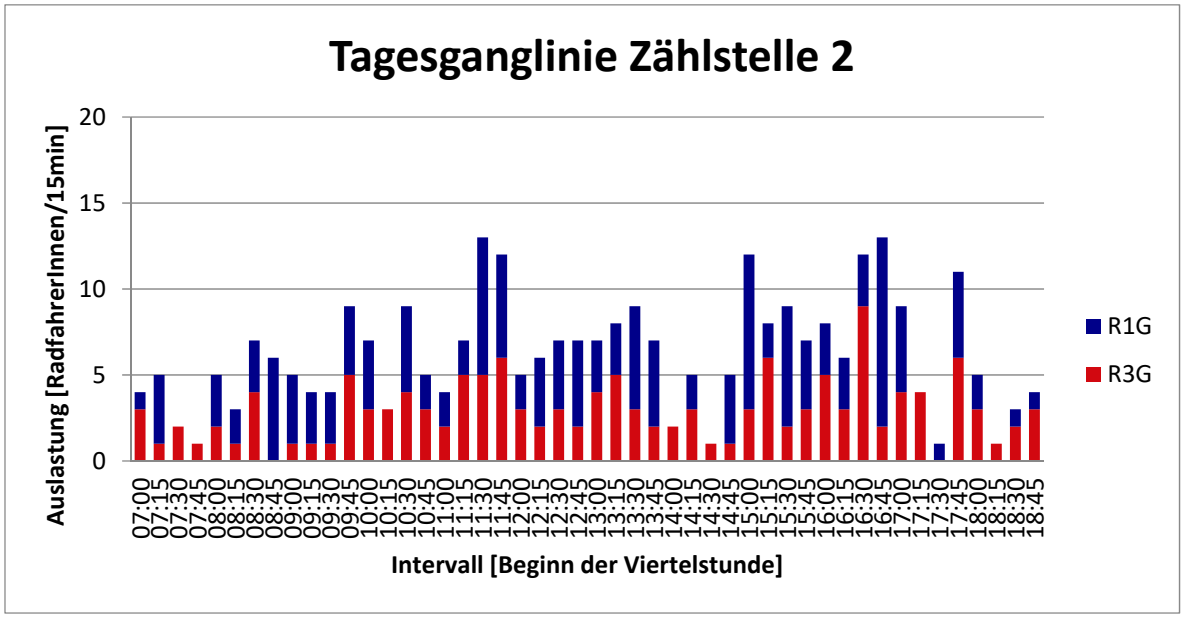
Abbildung 10: Zählstelle 2 / Auswertung / Tagesspitze von 16:15-17:15 [RadfahrerInnen/h]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Die Spitzen der Ganglinie (siehe Abbildung 11) am Vormittag lassen sich durch einen starken Verkehrsstrom in Richtung des Einkaufszentrums Mariandl erklären. Zwischen dem Stadtzentrum im Westen und den Einkaufszentren, Landersdorf und Lerchenfeld im Osten und einem erhöhten Einkaufs- und Freizeitverkehr am Nachmittag.

Abbildung 11: Zählstelle 2 / Auswertung / Tagesganglinie



2.3 Zählstelle 3: Kremstalradweg, Donauradweg (Hohensteinstraße)

An der Zählstelle 3: Kremstalradweg, Donauradweg (Hohensteinstraße) wurden die Radverkehrsströme am linken Ufer des Kremsflusses entlang des Donauradweges, welcher oberhalb und am Böschungsfuß der Gerinneböschung verläuft und am rechten Ufer entlang der Fahrbahn der Rechten Kremszeile, wo der Radverkehr im Mischverkehr geführt wird, sowie auf dem Gehweg oberhalb der Böschung erhoben. Letzterer wurde trotz Fahrverbot für RadfahrerInnen befahren, da er eine – im Vergleich zum Fahren im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr (Regionalbusse etc.) entlang der Kremszeile - attraktivere und gefühlt sicherere Verbindung darstellt.

Abbildung 12: Zählstelle 3 / Blickrichtung Norden



Abbildung 13: Zählstelle 3 / Lage

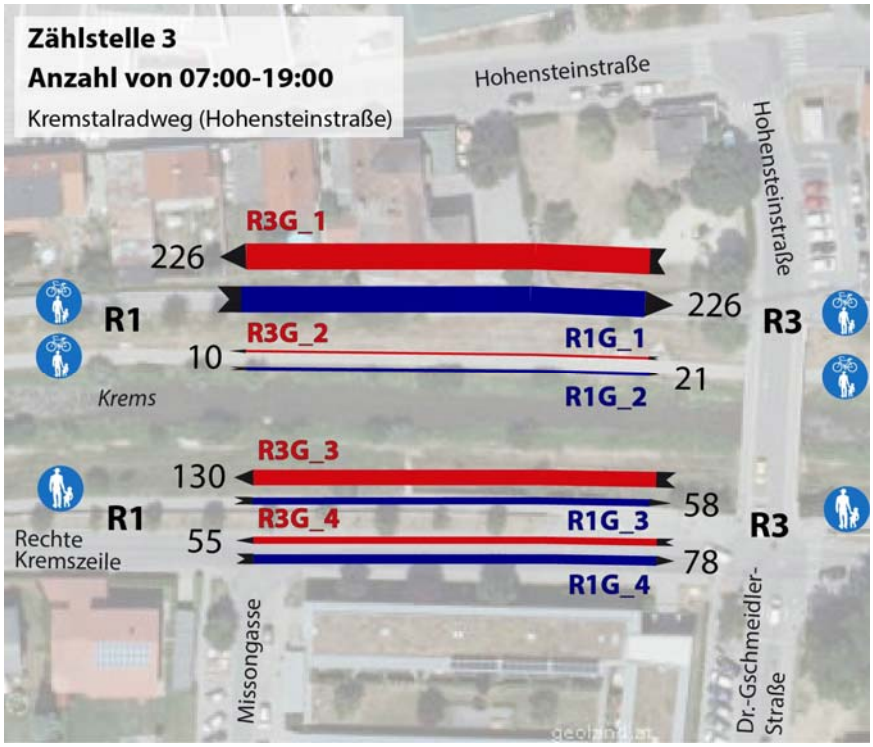


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 383 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 421 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 14) und eine Tagesspitzenstunde von 15:30-16:30 mit 57 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 50 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 15).

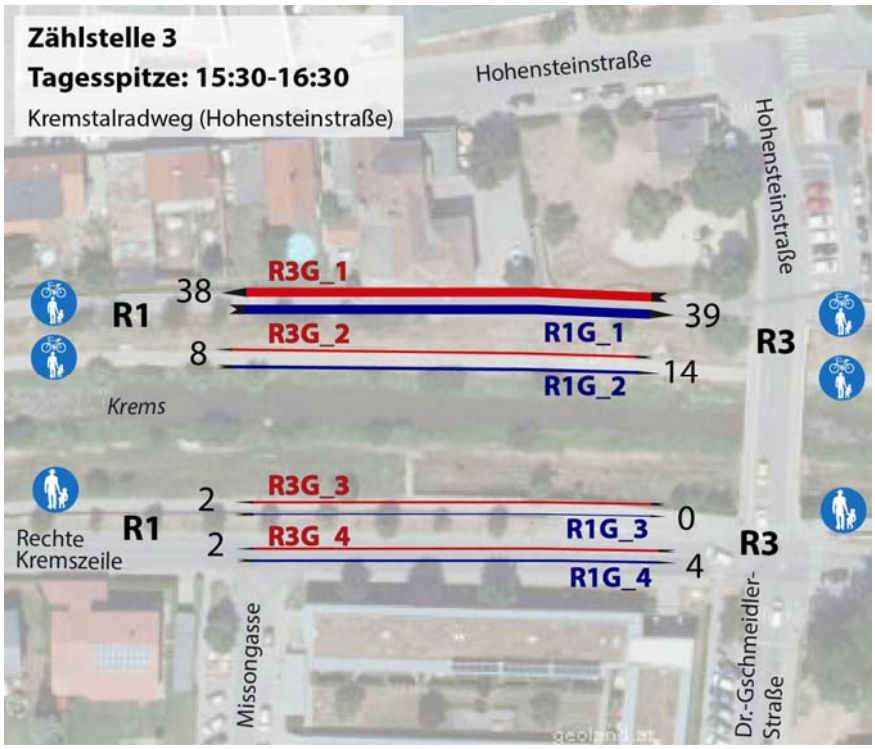
In der Abbildung 14 ist außerdem zu erkennen, dass der stärkste Verkehrsstrom entlang des Donauradweges mit einem DTV von 483 RadfahrerInnen auftritt. Jedoch herrscht auch viel Verkehr entlang der Rechten Kremszeile mit einem DTV von 133 RadfahrerInnen und entlang des Gehwegs trotz Fahrverbotes mit einem DTV von 188 RadfahrerInnen.

Abbildung 14: Zählstelle 3 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

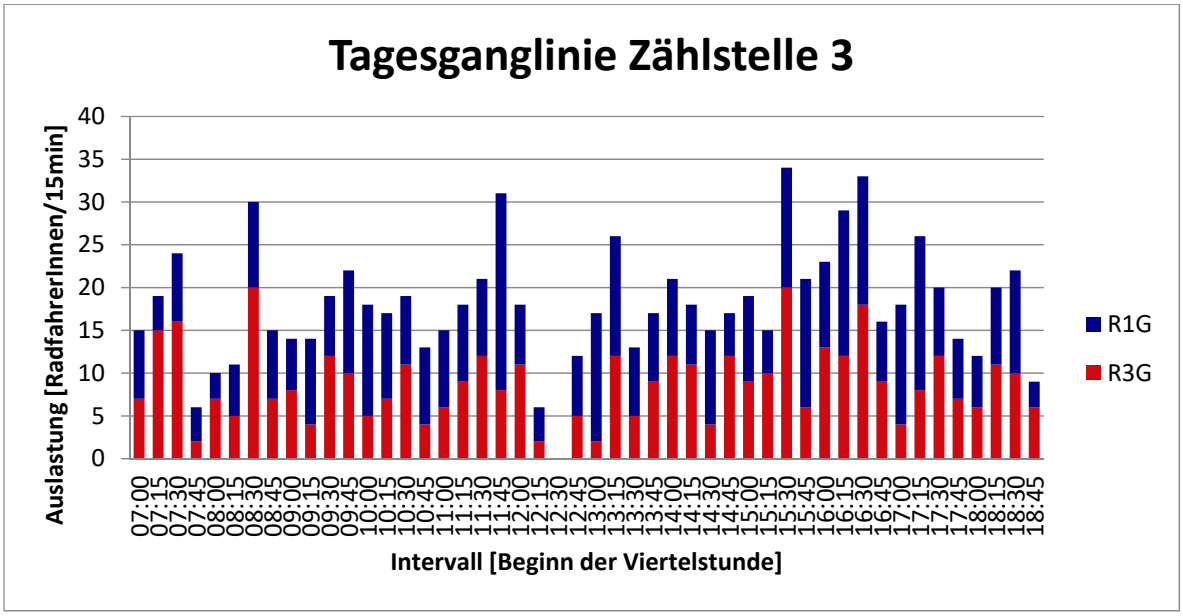
Abbildung 15: Zählstelle 3 / Auswertung / Tagesspitze von 15:30-16:30 [RadfahrerInnen/h]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Die an der Ganglinie (siehe Abbildung 16) erkennbaren Früh- und Abendspitzen sind auf den Berufsverkehr (zwischen Krems im Westen und dem Hafen- und Industriegebiet im Osten) zurückzuführen. Die Vormittags- und Nachmittagsspitzen ergeben sich aufgrund des Schulverkehrs (zwischen Krems und Mitterau). Der touristische Verkehrsstrom entlang des Donauradweges ist gleichmäßig über den Tag verteilt.

Abbildung 16: Zählstelle 3 / Auswertung / Tagesganglinie



2.4 Zählstelle 4: Donauradweg, Mauterner Brücke

An der Zählstelle 4: Donauradweg, Mauterner Brücke wurden bei der Knotenstromzählung alle Abbiegerelationen für den Radverkehr zwischen der Steiner Donaulände (R3; Donauradweg im Norden und Einrichtungsradweg im Süden), Mauterner Brücke (R2; beidseits baulich getrennter Einrichtungsradweg) und Förthofstraße (R1; Donauradweg im Norden und Gehweg im Süden) erhoben.

Abbildung 17: Zählstelle 4 / Bild



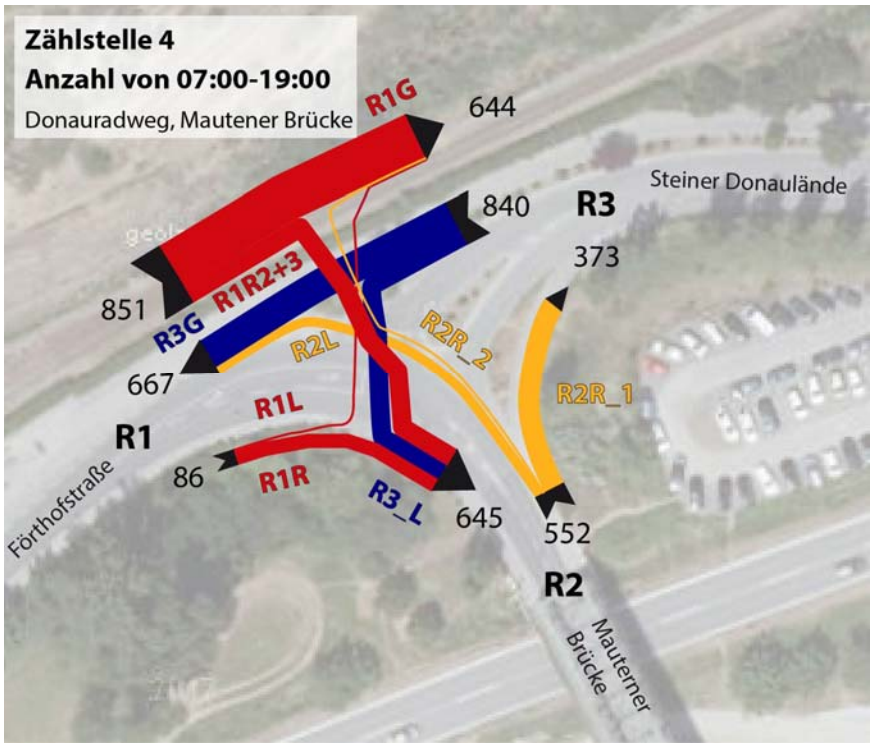
Abbildung 18: Zählstelle 4 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

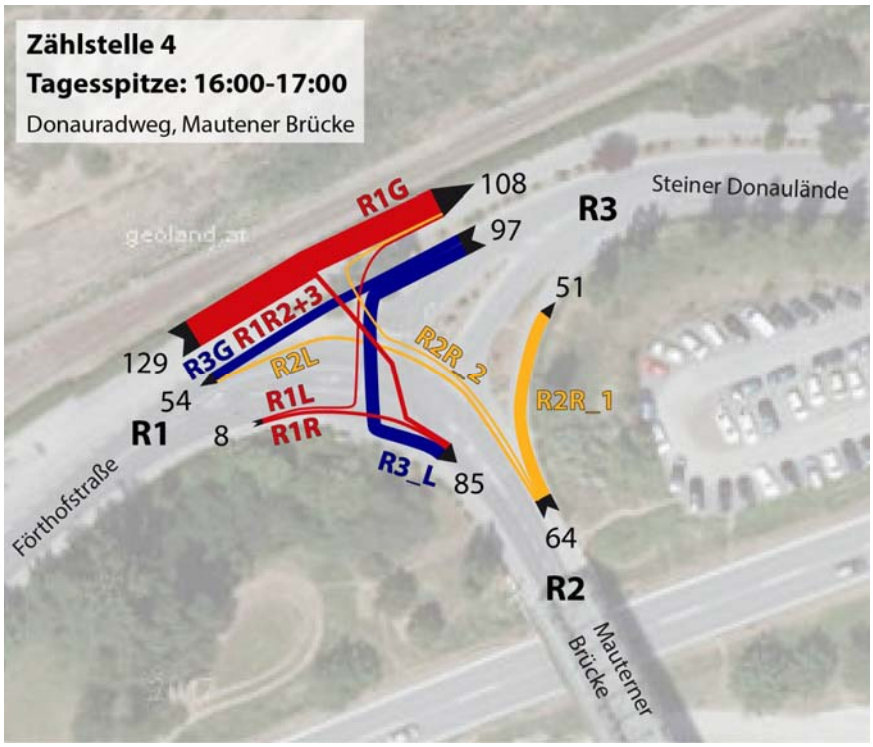
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 937 RadfahrerInnen von der Förthofstraße (R1), 552 RadfahrerInnen von der Mauterner Brücke (R2) und 840 RadfahrerInnen von der Steiner Donaulände (R3) kommend (siehe Abbildung 19). Die Tagesspitzenstunde war von 16:00-17:00 mit 137 RadfahrerInnen von der Förthofstraße (R1), 64 RadfahrerInnen von der Mauterner Brücke (R2) und 97 RadfahrerInnen von der Steiner Donaulände (R3) kommend (siehe Abbildung 20). Am stärksten befahren war der Donauradweg im Norden.

Abbildung 19: Zählstelle 4 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Abbildung 20: Zählstelle 4 / Auswertung / Tagesspitze von 16:00-17:00 [RadfahrerInnen/h]

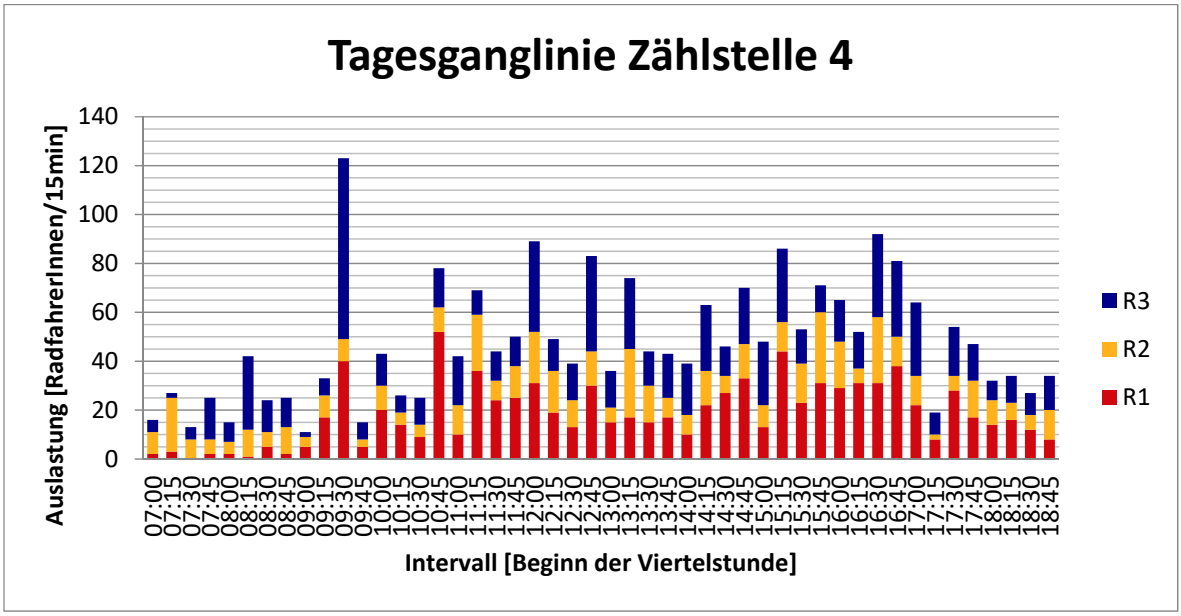


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Die Ganglinie (siehe Abbildung 21) zeigt die Summen der Radverkehrsströme getrennt nach Richtungen, aus denen die RadfahrerInnen kamen. Zu erkennen ist die Frühspitze um 8:15h, welche durch den Verkehrsstrom an Studierenden von der Stadt Krems und Stein im Osten zur Donau-Universität verursacht wurde. Die restlichen starken Spitzen wie z.B. jene um 9:30h kommt durch große Touristengruppen, die vor allem entlang des Donauradweges fuhren (siehe auch Abbildung 19) zustande. Generell kam es ab 9:00 zu einem gleichmäßig über den Tag verteilten Tourismusverkehr kleiner Gruppen in allen Abbiegerelationen, da über die Mauternerbrücke auch eine Verbindung zum Donauradweg Süd besteht. Der Berufsverkehr in der Früh und am Abend ist vor allem zwischen der Stadt Mautern (Mauterner Brücke) und der Stadt Krems und Stein im Osten (Steiner Donaulände) am stärksten.

Aufgrund der ungünstigen Anlagenverhältnisse (Kuppe, enge Kurvenradien, zahlreiche Abbiegerelationen) sowie die unzureichende Beschilderung kam es zu einigen Verwirrungen bei den RadfahrerInnen, wodurch oftmals die Radwege in die falsche Richtung befahren wurden und die Förthofstraße nicht an der vorgesehen Stelle überquert wurde.

Abbildung 21: Zählstelle 4 / Auswertung / Tagesganglinie



2.5 Zählstelle 5: Donauradweg, Ringstraße (Stadtpark)

An der Zählstelle 5: Ringstraße (Stadtpark) wurden die Radverkehrsströme entlang der baulich getrennten Einrichtungsradwege beidseits der Ringstraße erhoben. Entlang der Ringstraße führt in diesem Bereich der Donauradweg.

Abbildung 22: Zählstelle 5 / Bild



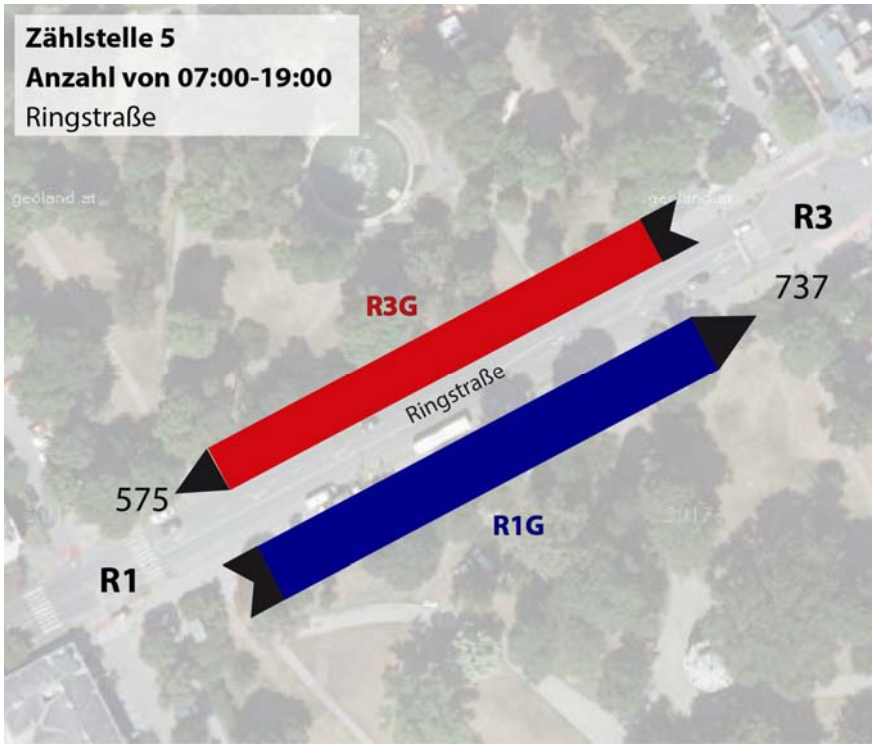
Abbildung 23: Zählstelle 5 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

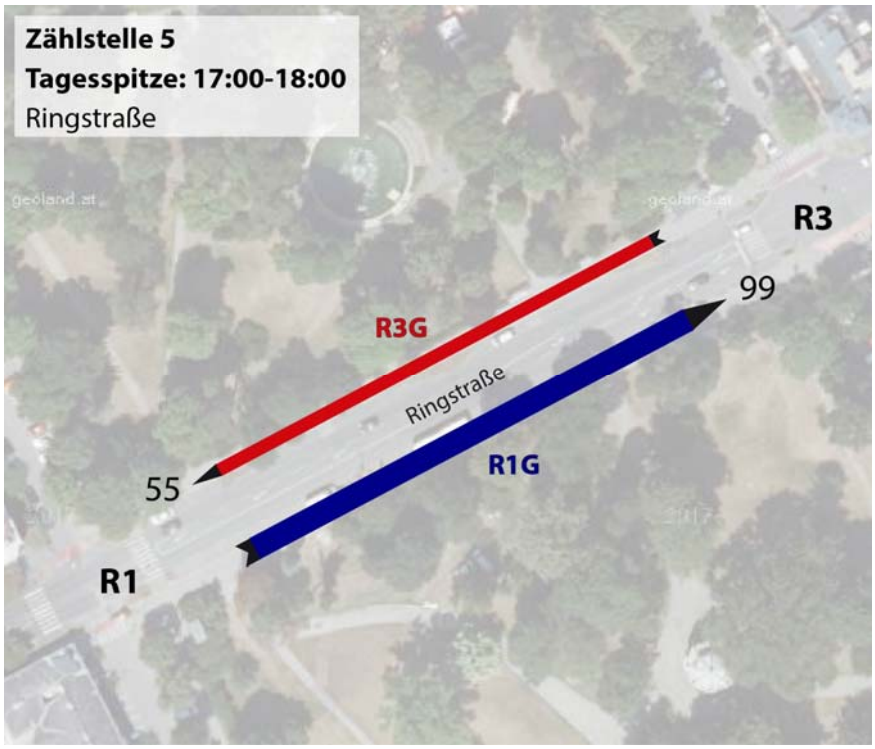
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 737 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 575 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 24) und eine Tagesspitzenstunde von 17:00-18:00h mit 99 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 55 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 25).

Abbildung 24: Zählstelle 5 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Abbildung 25: Zählstelle 5 / Auswertung / Tagesspitze von 17:00-18:00 [RadfahrerInnen/h]

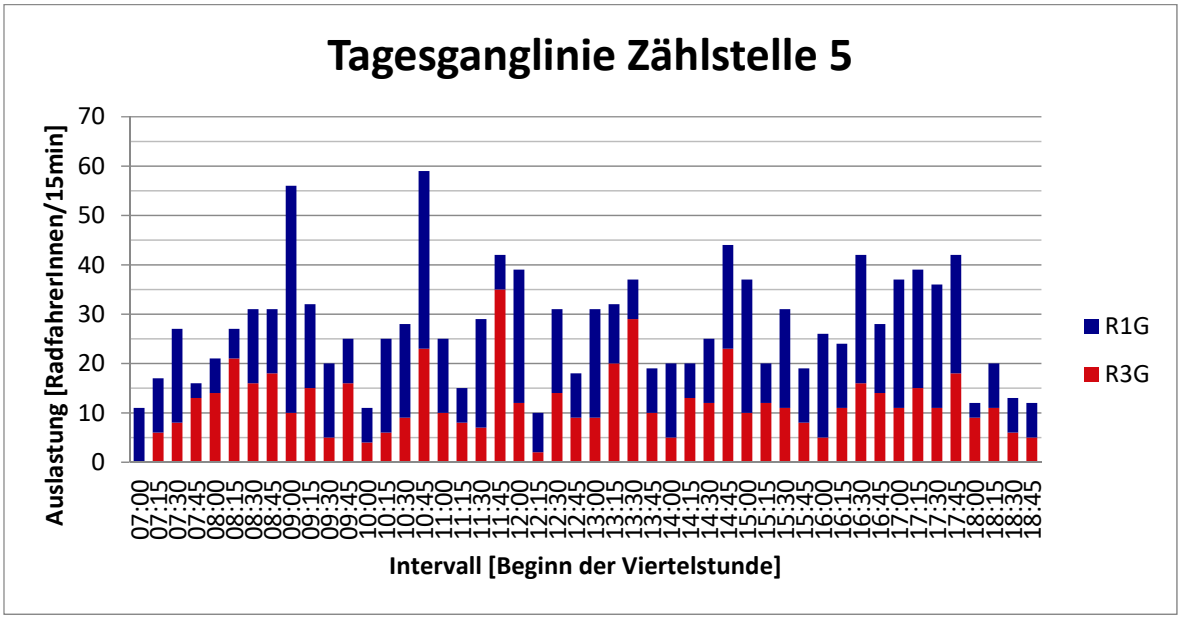


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Die Spitzen der Ganglinie (siehe Abbildung 26) lassen sich durch die regelmäßigen großen Touristengruppen entlang des Donauradweges erklären. Ein Grund für den stärkeren Verkehrsstrom in Richtung Osten ist, dass der Donauradweg meist stromabwärts befahren wird, wegen des leichten Gefälles.

Durch die Lage im Stadtzentrum und der Nähe zur Fußgängerzone kam es zu einem annähernd gleichmäßig über den Tag verteilten Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr mit nur wenigen Rückgängen am Vormittag und zu Mittag.

Abbildung 26: Zählstelle 5 / Auswertung / Tagesganglinie



2.6 Zählstelle 6: Donauradweg, Ringstraße (Scheidtenbergstraße)

An der Zählstelle 6: Ringstraße (Scheidtenbergstraße) wurden die Radverkehrsströme entlang der baulich getrennten Einrichtungsradwege beidseits der Ringstraße erhoben. Entlang der Ringstraße führt in diesem Bereich der Donauradweg.

Abbildung 27: Zählstelle 6 / Bild



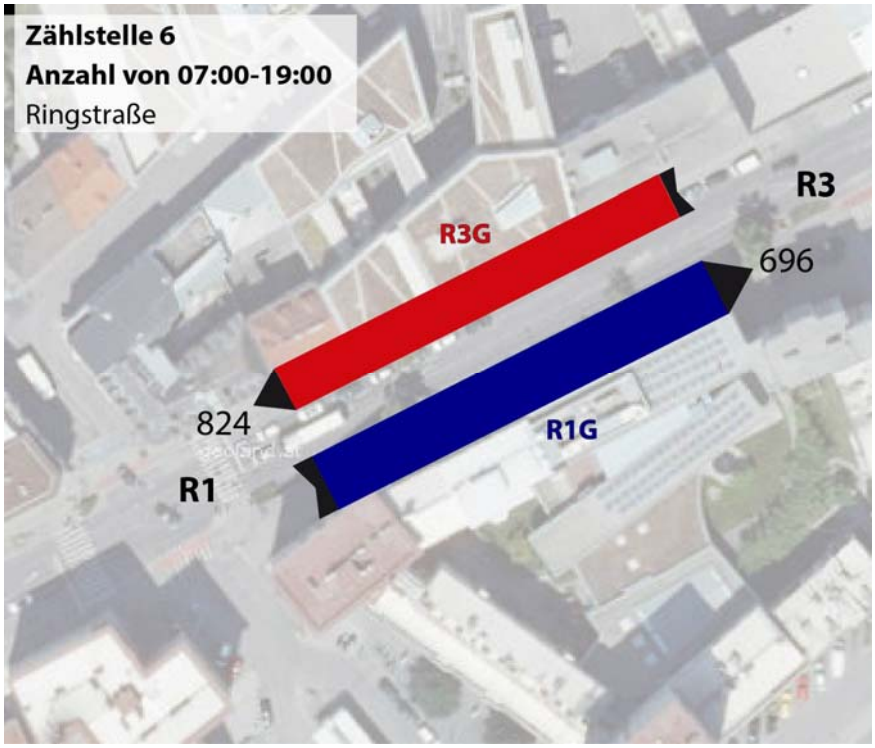
Abbildung 28: Zählstelle 6 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

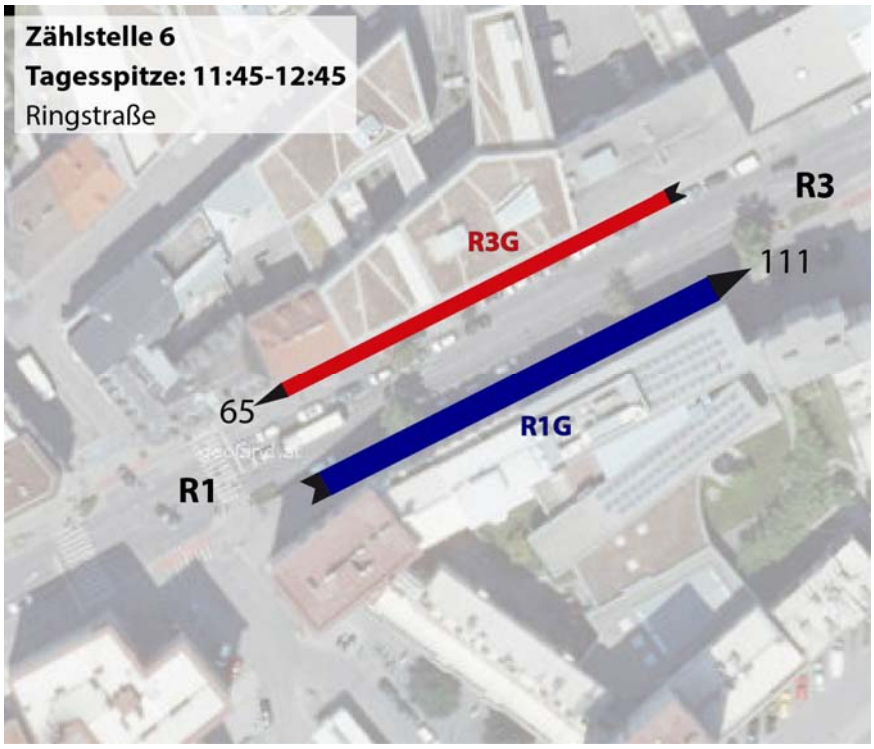
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 696 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 824 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 29) und eine Tagesspitzenstunde von 11:45-12:45 mit 111 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 65 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 30).

Abbildung 29: Zählstelle 6 / Auswertung / Anzahl von 07:00-19:00 [RadfahrerInnen]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Abbildung 30: Zählstelle 6 / Auswertung / Tagesspitze von 11:45-12:45 [RadfahrerInnen/h]

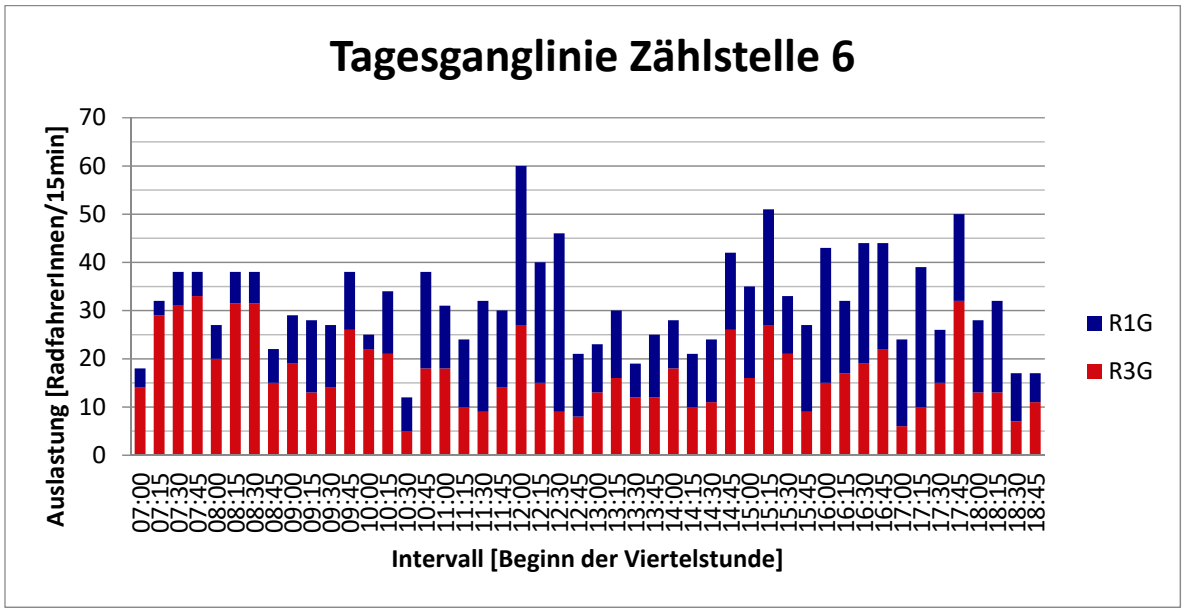


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

Die Spitzen der Ganglinie (siehe Abbildung 31) lassen sich durch die großen Touristengruppen entlang des Donauradweges erklären.

Der stärkere Verkehrsstrom in der Früh in Richtung Westen kommt durch den Berufs- und Schulverkehr in Richtung der nordwestlich liegenden Fußgängerzone (Innenstadt) und Schulen zustande. Der Verkehrsstrom am Abend in Richtung Osten war geringer als erwartet, da während der Zählung der Radweg 100m vor der Zählstelle revitalisiert wurde und dadurch die RadfahrerInnen über eine Parallelstraße umgeleitet wurden. Einige RadfahrerInnen jedoch wählten die Fahrbahn der Ringstraße zum Ausweichen und fuhren an der Kreuzung mit der Dinstlstraße wieder auf den Radweg auf, wodurch die Verringerung nicht ganz so stark ausfiel. Am Vormittag und Nachmittag kam es zu einem annähernd gleichmäßig verteilten Berufs-, Schul- und Freizeitverkehr.

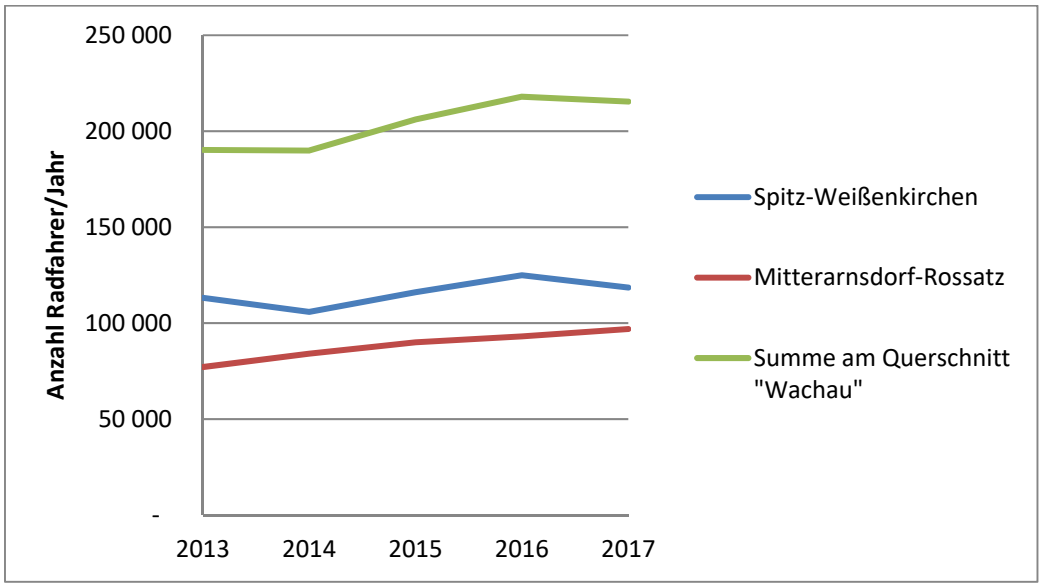
Abbildung 31: Zählstelle 6 / Auswertung / Tagesganglinie



2.7 Tourismusverkehr

In Krems treffen stark frequentierte touristische Radwege aufeinander. Entlang des Donauradweges sind zwischen Passau und Orth an der Donau insgesamt 17 Dauerzählstellen für Radverkehr beidseitig des Donauufers eingerichtet. Für Krems relevant sind die beiden Zählstellen „Spitz – Weißenkirchen“ und „Mitterarnsdorf – Rossatz“. Der touristische Radverkehr verteilt sich auf beide Donauufer, wobei das linke Donauufer ein etwas höheres Aufkommen hat (sh. Abbildung 32). Über den Zeitabschnitt der verfügbaren Daten von 2013 bis 2017 stieg der touristische Radverkehr um 13% an.

Abbildung 32: Entwicklung des Radverkehrs an der Donau am Querschnitt „Wachau“



Quelle: donau Österreich (2018), Radverkehrszählung am Donauradweg 2017

Durch den Ausbau des Radwegenetzes, u.a. der Altstadtroute und der verbesserten Verbindung entlang der Heinemannstraße, kann die Verbindung in die Altstadt für RadtouristInnen attraktiver gestaltet werden. Begleitend dazu wird empfohlen ausreichende Abstellanlagen an Eingangspunkten zur Innenstadt zu errichten.

3 Bestandsanalyse

Die Radverbindungen in der Stadt Krems sind in Abbildung 33 dargestellt. Es setzt sich aus Hauptradrouten und aus dem Erschließungsnetz zusammen. Im innerstädtischen Gebiet sowie entlang der Donau sind die Radverbindungen großteils baulich getrennt vom Kfz-Verkehr ausgeführt. Außerhalb der dicht bebauten Gebiete verlaufen die Radrouten vor allem auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr.

Folgende beschilderte Hauptradrouten, die die wesentlichen Verbindungen für den Alltagsverkehr sowie wichtige Verbindungen für den Radtourismus darstellen, verlaufen durch das Stadtgebiet Krems:

- Donauradweg Süd (Eurovelo 6) – Verbindung von Krems und Krems Süd
- Donauradweg Nord (Eurovelo 6) – West-Ost Verbindung durch Krems
- Kamp-Thaya-March-Radweg (Eurovelo 8) – West-Ost Verbindung entlang der Wiener Straße
- Kremstalradweg (Teil des Waldviertel-(Rad)wegs) – Nord-Süd Verbindung ins Zentrum von Krems

Weitere beschilderte Radrouten, die durch Krems verlaufen sind der Weinviertelradweg (Verbindung Weinzierl – Rohrendorf), der Weinbergradweg, der Romantikradweg in Krems Süd, sowie lokale, zum Teil ebenfalls beschilderte, Radrouten. Diese werden als Erschließungsnetz bezeichnet.

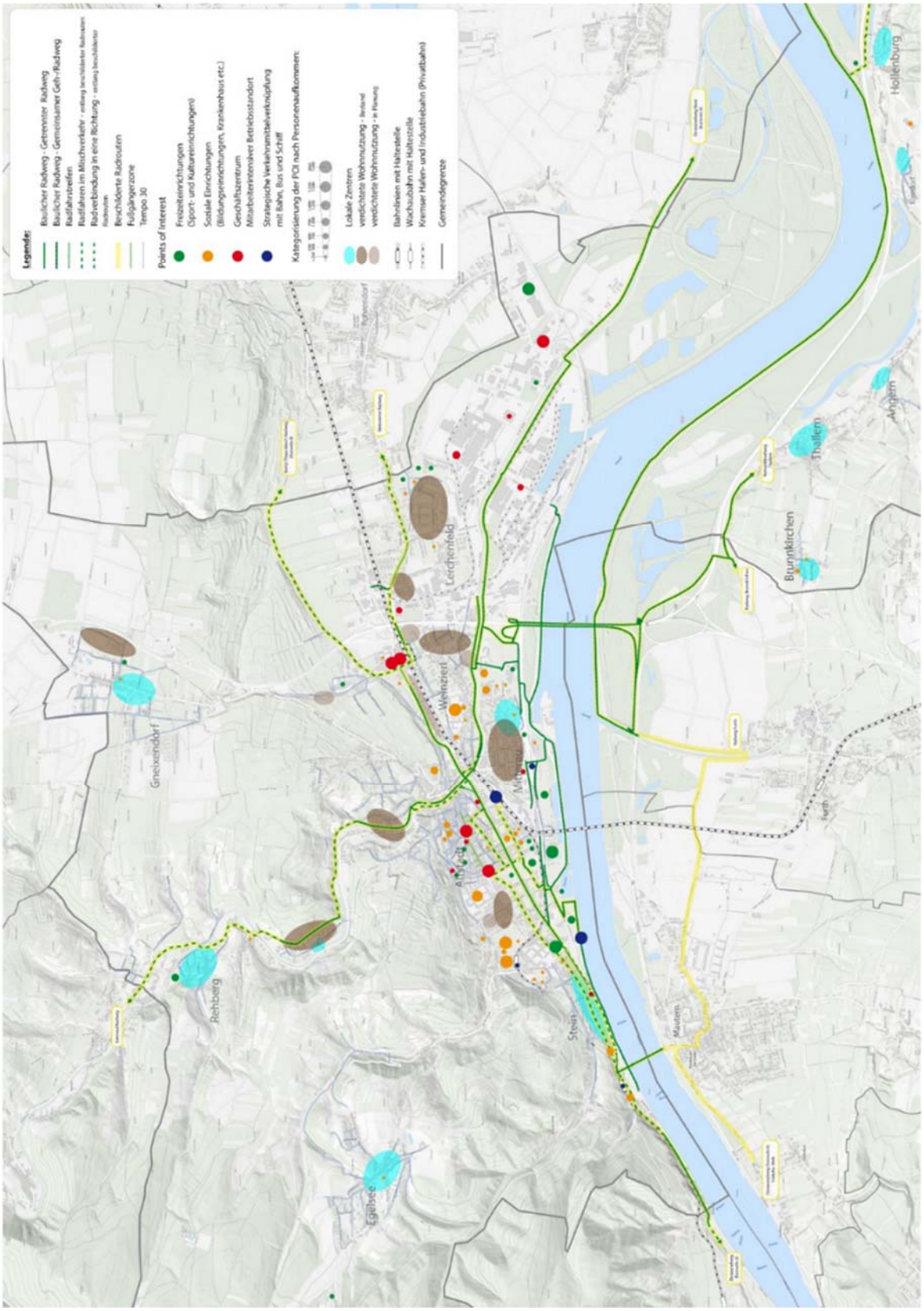
Das Bestandsnetz wurde hinsichtlich

- Ausführung bzw. Zustand der Radfahranlagen (z.B. Markierungen, Fahrbahnzustand, Breiten, Sicherheitsabstand)
- Kreuzungssituationen
- Netzlücken (z.B. fehlende Verbindungen, Querungsstellen)
- Gestaltung
- Beschilderung
- Verkehrssicherheit

untersucht.

In Folge wird das Bestandsnetz getrennt nach Hauptradrouten und Erschließungsnetz detailliert dargestellt. Die Bestandsanalyse sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Erhebungen (Sommer/Herbst 2018). Seither haben sich durch die dynamische Stadtentwicklung Krems Änderungen ergeben, auf diese wird in den entsprechenden Kapiteln hingewiesen.

Abbildung 33: POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr - Grundlagenkarte



Quelle: Eigene Darstellung

3.1 Hauptradrouten

Die Analyse der Hauptradrouten erfolgt von Westen nach Osten und anschließend von Norden nach Süden. Die analysierten Bereiche werden dabei chronologisch nummeriert und beschrieben, ihre Verortung erfolgt im Analyseplan (vgl. POS 0101 Plan Nr° 0101-2 Radverkehr – Bestand und Analyseplan).

3.1.1 West-Ost / Donauradweg Nord: Stein – Wachaubrücke

(1) Donauradweg, Anschluss Mautern

Die Mauterner Brücke stellt die Verbindung zwischen Mautern / Donauradweg Süd und Donauradweg Nord dar.

Die Kreuzungssituation ist herausfordernd, da für die Verbindung zwischen Donauradweg Nord und der Mauterner Brücke die stark befahrende Förthofstraße, auf der Tempo 100 gilt, zu queren ist. Weiters führt die Querung zu langen Wartezeiten für den Radverkehr. Darüber hinaus ist die Ausführung nicht eindeutig da die Querung das Überfahren von Sperrlinien auf der Fahrbahn verlangt.

Die Verkehrssicherheit ist an dieser Stelle aufgrund der Ausführung der Querung, sowie des hohen Kfz-Aufkommens als gering einzustufen.

Abbildung 34: Donauradweg, Querung B3





Die Mauterner Brücke selbst ist beidseitig mit einem sehr schmalen gemeinsamen Geh- und Radweg ausgestattet.

Die Ausführung des Geh- und Radweges ist mangelhaft, da für den Begegnungsfall zwischen FußgängerInnen und RadfahrerInnen ist nicht ausreichend Platz vorhanden ist, wodurch Konflikte begünstigt werden. Die Konstruktion des Geh- und Radweges ist aus Holzbrettern gefertig.

Auf der Fahrbahn herrscht hohes Kfz-Verkehrsaufkommen und es gilt Tempo 100, daher ist aus Gründen der Verkehrssicherheit ein Führen des Radverkehrs im Mischverkehr nicht möglich.

Abbildung 35: Mauterner Brücke





Anmerkung: Stand September 2020:

Aufgrund von Baustellen und Sondierungs- bzw. Instandhaltungsarbeiten gilt aktuell Tempo 30 auf der Mauterner Brücke (Baustellenbeschilderung 100/70/50/30). Zusätzlich ist die Brücke für Linienbusse gesperrt, diese müssen daher über die Donaubrücke Krems entlang der B37 ausweichen. Des Weiteren sind die Geh- und Radwege auf der Brücke aufgrund von Untersuchungen gesperrt, daher wird die Fahrbahn aktuell von allen VerkehrsteilnehmerInnen (Rad, Fuß, MIV) im Mischverkehr benutzt.

(2) Steiner Donaulände

Entlang der Steiner Donaulände verläuft der Donauradweg Nord. Zwischen der Kreuzung Steiner Landstraße und dem Ludwig-von-Köchel-Platz gibt es keine getrennte Radverkehrsanlage und daher müssen RadfahrerInnen im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn fahren. Markierungen auf der Fahrbahn sind nicht vorhanden und es gilt Tempo 50.

Im Abschnitt vom Ludwig-von-Köchel-Platz bis zum Kreisverkehr am Franz-Zeller-Platz ist die Radfahranlage als baulicher Einrichtungsradweg auf der nördlichen Straßenseite ausgeführt, in Gegenrichtung wird im Mischverkehr gefahren. In diesem Bereich gilt Tempo 30. Der bauliche Radweg ist durch den Parkstreifen von der Fahrbahn getrennt, nur im Bereich der Schanigärten verläuft er neben der Fahrbahn. Bei den Schanigärten und der Bushaltestelle Stein/Donau Göttweigerhofgasse kann es aufgrund der engen Platzverhältnisse zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen.

Begleitend verläuft entlang der Steiner Landstraße die Altstadtroute. Sie stellt ein Angebot für den touristischen Radverkehr dar.

Aufgrund der Einsatzkriterien für Radverkehrsanlagen, der hohen Anzahl an begleitenden Pkw-Senkrechtparkern, dem hohen Busverkehrsanteil sowie der größtenteils verordneten Geschwindigkeit von 50 km/h ist ein Radfahren auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr nicht empfehlenswert.

Abbildung 36: Steiner Donaulände





(3) Ringstraße (B35), Anbindung Alfred-Göbhart-Weg

Die Ringstraße wird beidseitig von Einrichtungsradwegen begleitet. Durch die Trennung der Fahrbahn von den Radwegen mit Grünstreifen bietet dieser Abschnitt eine erhöhte Verkehrssicherheit. In Fahrrichtung Ost-West (vom Zentrum kommend), besteht zurzeit keine Verbindung für den Radverkehr in den Alfred-Göbhart-Weg, der zur Donaulände führt, dies stellt eine Netzlücke dar.

Ein Schutzweg inkl. Mittelinsel besteht an dortiger Stelle als Querungshilfe für den Fußverkehr.

Abbildung 37: Ringstraße (B 35), Anbindung Alfred-Göbhart-Weg





(4) Ringstraße (B35), Kreuzungsbereiche

Die Ausführung der Kreuzungen entlang der Ringstraße berücksichtigt kein Linksabbiegen für den Radverkehr. Diese fehlenden Querungsstellen stellen Netzlücken dar. Ebenfalls ist direktes Rechtsabbiegen für den Radverkehr an strategisch wichtigen Verbindungen nicht möglich.

Die Gestaltung der Kreuzungsbereiche ist nicht einheitlich, dies begünstigt Konflikte mit dem Fußverkehr.

Abbildung 38: Ringstraße (B35), Kreuzungsbereich




(5) Ringstraße (B35), Streckenbereich

Im Streckenverkauf entlang der Ringstraße ist kein Schutzstreifen zwischen parkenden Kfz und Radweg berücksichtigt. Damit besteht die Gefahr von Konflikten mit ein- und aussteigenden Kfz-FahrerInnen („dooring"). Die Gestaltung der Querungsbereiche bei Einfahrten ist unterschiedlich, ohne besondere Kennzeichnung, ausgeführt. Sowohl fehlender Schutzstreifen zu parkenden Kfz, als auch unzureichende Gestaltung von Querungsbereichen bei Einfahrten beeinträchtigen die Verkehrssicherheit der RadfahrerInnen.

Abbildung 39: Ringstraße (B35), Streckenbereich (Stand Analyse Sommer/Herbst 2018)




Abbildung 40: Ringstraße (B35), Streckenbereich (Sommer 2020)



(6) Wachaubrücke (B35)

Die Radfahranlage auf der Wachaubrücke ist als beidseitiger, sehr schmaler, getrennter Geh- und Radweg ausgeführt. Der Trennstreifen zwischen Geh- und Radweg ist nicht markiert, ebenso ist der Schutzstreifen zur Fahrbahn nicht markiert.

Abbildung 41: Wachaubrücke (B35)



3.1.2 West-Ost / Weinviertelradweg, tlw. Kamp-Thaya-March-Radweg: Wachaubrücke – Wiener Straße – Landersdorfer Straße – Rohrendorf

(7) Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Hohensteinstraße

Die Kreuzung Hohensteinstraße – Wachaustraße stellt eine strategische Schnittstelle des Radwegenetzes da. Sie verknüpft den Radweg entlang der Wachaustraße mit dem Kremstalradweg. Die Kreuzungssituation ist problematisch, da es keine Querungshilfe für den Radverkehr über die Wachaustraße gibt. Es ist daher notwendig, alle Fahrtrichtungen für den Radverkehr zu ermöglichen bzw. in der Gestaltung zu berücksichtigen. Aufgrund fehlender Aufstellflächen und des hohen Verkehrsaufkommens auf der Wachaustraße ist eine sichere Querung aktuell nur bedingt möglich.

Die Radverbindungen zwischen Wachaustraße und Kremstalradweg werden Richtung Süden direkt über eine parallele Rampenführung verknüpft. Aufgrund des bestehenden Straßennetzes und der Einbahnstraße Mölkergasse im oberen Abschnitt, ist die Verbindung Richtung Norden aktuell lediglich über dieselbe Rampe angebunden. Die Fahrstrecke für den Radverkehr verlängert sich dadurch um ca. 600m.

Die Beschilderung und Markierungen entlang der Wachaustraße sind teilweise mangelhaft. Die Radverkehrsquerung über die Hohensteinstraße ist nicht regelkonform markiert. Die Radrouten Richtung Kremstal, Weinviertel, Kamp-Thaya-March (Eurovelo 8) sind nicht beschildert. Eine Wegweisung des Donauradweges Nord ist in Form einer Beschilderung und Bodenmarkierung vorhanden.

Abbildung 42: Wachaustraße (B35), Hohensteinstraße





(8) Wachaustraße (B35), Streckenverlauf

Entlang der Wachaustraße ist die Gestaltung der Querungen der Einfahrten von Betrieben und Wohngebäuden verbesserungswürdig. Der querende Geh- und Radweg ist mäßig sichtbar, da die Abgrenzung durch niveaugleiche Pflastersteine erfolgt. Die Markierung ist mangelhaft, da Piktogramme nur teilweise markiert sind. Die taktile Abgrenzung mit Pflastersteinen zwischen Geh- und Radweg ist teilweise in einem schlechten Erhaltungszustand.

Abbildung 43: Wachaustraße (B35), Einfahrten





(9) Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Wiener Straße

Die bestehende Knotengestaltung ist unübersichtlich und ungünstig für den Rad- und Fußverkehr. Dem Kfz-Verkehr stehen zwei Einfahrten in die Einbahn-geführte Wienerstraße und eine Ausfahrt von den Stellplätzen zur Verfügung. Dadurch ergeben sich drei Querungsbereiche für den Radverkehr und die Aufenthaltsqualität auf diesem Platz ist gering.

Abbildung 44: Wachaustraße (B35), Querung Wiener Straße





(10) Wiener Straße (B35), Streckenbereich

Entlang des Radweges in der Wiener Straße sind die Markierungen im Streckenbereich verbesserungswürdig. Ein Schutzstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn ist nicht markiert. Die Querungsbereiche für den Rad- und Fußverkehr bei Einfahrten von Betrieben und Wohngebäuden oder bei Seitenstraßen sind mäßig bis nicht sichtbar. Teilweise erfolgt die Abgrenzung durch niveaugleiche Pflastersteine, an anderer Stelle sind weder bauliche Akzente gesetzt noch Markierungen vorhanden.

Der Geh- und Radweg ist bei den Grundstückszufahrten sowie den Radfahrüberfahrten bei Seitenstraßen nicht eindeutig erkennbar.

Abbildung 45: Wiener Straße (B35), Querung Einfahrten und Seitenstraßen







(11) Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang

Auf der Wiener Straße gibt es im Bereich des Friedhofes auf der nördlichen Straßenseite zwischen dem Knotenbereich Bründlgraben und der Bushaltestelle keinen Radweg. Der Radverkehr wird auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr geführt. Bodenmarkierungen für den Radverkehr sind keine vorhanden.

Die Wiener Straße ist eine stark befahrene Landesstraße mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Sie entspricht nicht den Einsatzkriterien für Radfahren auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr.

Abbildung 46: Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang



(12) Wiener Straße (B35), Hafenstraße/Bründlgraben

An der Kreuzung Wiener Straße/Hafenstraße/Bründlgraben teilen sich zwei Landesradrouten. Richtung Norden verläuft die Hauptradroute Kamp-Thaya-March (Eurovelo 8) und Richtung Süden die Hauptradroute Weinviertelradweg. Richtung Norden wird ebenfalls das Ortsgebiet Gneixendorf erschlossen (starke Steigung).

Der bestehende Radweg auf der westlichen Straßenseite endet vor der Kreuzung. Die Abbiegerelationen für den Radverkehr sind im Knotenbereich nicht berücksichtigt. Die weitere Führung der Radroute auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr ist nicht erkennbar.

Die Routen sind mittels einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 47: Wiener Straße (B35), Querung Hafenstraße





(13) Hafenstraße

Entlang der Hafenstraße verläuft im Abschnitt zwischen der Wiener Straße und der Süßgasse die Hauptradroute Weinviertelradweg. Auf der Hafenstraße scheint ein Radfahren auf der Fahrbahn im Mischverkehr aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens und Tempo 50 als ungeeignet.

Die Route ist nicht mit einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 48: Hafenstraße





(14) Reitenhaslachergasse, Süßgasse

Die Hauptradroute Weinviertelradweg verläuft von der Hartliebgasse bis zur Landersdorfer Straße entlang der Reitenhaslachergasse, welche in diesem Bereich ein Geh- und Radweg ist.

Im Abschnitt zwischen Hafenstraße und Hartliebgasse verläuft die Route Richtung Westen entlang der Reitenhaslachergasse (Einbahnstraße Richtung Westen) und Richtung Osten entlang der Süßgasse und Hartliebgasse im Mischverkehr. Die Fahrbahn der Reitenhaslachergasse ist in diesem Abschnitt in schlechtem Zustand.

Die Route ist nicht mit einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 49: Reitenhaslachergasse



(15) Landersdorfer Straße(L45), Anbindung Reitenhaslachergasse

Im Abschnitt zwischen Landersdorfer Straße und des bestehenden Geh- und Radweges, der in Folge in die Reitenhaslachergasse mündet, gibt es keine Radinfrastruktur. Auf diesem Abschnitt kommt es aufgrund der intensiven betrieblichen Nutzungen zu erhöhten Verkehrsaufkommen inkl. einem erhöhten Schwerverkehrsanteil und daher ist dieser Abschnitt aktuell für den Radverkehr ungeeignet.

Die Route ist nicht mit einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 50: Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse





(16) Landersdorfer Straße (L45), westl. Koloman-Wallisch-Straße

Im gesamten Streckenverlauf sind die Radfahrstreifen entweder durch niveaugleiche Pflastersteine (Tiefbord) oder 5-reihigen Leistensteinen von der Fahrbahn gestalterisch getrennt. Im Bereich des Tiefbords ist der Radfahrstreifen 1,5 m breit und bei den Leistensteinen 1,0 m. Eine Längsmarkierung ist nicht vorhanden.

Teilweise gibt es begleitend Kfz-Längsparker, die den Radfahrstreifen zum Ein- und Ausparken queren müssen. Ein Schutzstreifen zu den Kfz-Abstellflächen ist nicht vorhanden.

Die Route ist nur mittels einer schlecht erkennbaren Beschilderung auf Höhe der Pfarrkirche Krems-Lerchenfeld gekennzeichnet.

Abbildung 51: Landersdorfer Straße (L45), westl. Koloman-Wallisch-Straße




Radfahrerüberfahrten

Entlang der Landersdorfer Straße sind keine Radfahrerüberfahrten in den Querungsbereichen der einmündenden Seitenstraßen markiert.

Abbildung 52: Landersdorfer Straße (L45), westlich Koloman-Wallisch-Straße (links: Landersdorfer Straße / Schottergasse, rechts: Landersdorfer Straße / Koloman-Wallisch-Straße)




Bushaltestelle

Der Haltebereich des Busses ist an der Landersdorfer Straße auf dem Radfahrstreifen gekennzeichnet. Wenn ein Bus hält, hat der Radverkehr zu warten bzw. auf die Fahrbahn auszuweichen. Letzteres beinhaltet einen Überholvorgang des Busses, welches aus Gründen der Verkehrssicherheit problematisch ist.

Abbildung 53: Landersdorfer Straße (L45), Bushaltestelle



(17) Landersdorfer Straße (L45), östl. Koloman-Wallisch-Straße

Die Radroute ist weder beschildert noch die Fortführung mittels Bodenmarkierungen gekennzeichnet.

Abbildung 54: Landersdorfer Straße (L45), östl. Koloman-Wallisch-Straße



3.1.3 West-Ost / Donauradweg Nord: Wachaubrücke – Rechte Kremszeile – An der Schütt

(18) Rechte Kremszeile

Der gemeinsame Geh- und Radweg verfügt im gesamten Streckenverlauf über keine Längsmarkierungen, wodurch u.a. der Schutzstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg nicht eindeutig erkennbar sind.

Die Überfahrten entlang der Rechten Kremszeile sind nicht markiert und für den Kfz-Verkehr ist der querende Rad- bzw. Fußverkehr nicht ersichtlich.

Abbildung 55: Rechte Kremszeile





Anschluss Klomsersteg

Die Streckenführung des Donauradweges ist unklar gekennzeichnet. Die Wegweisung flußaufwärts ist auf der nördlichen Straßenseite beschildert, Bodenmarkierung sind keine angebracht.

Die Erschließung der Schule für den Radverkehr ist nicht erkennbar. Von vielen SchülerInnen, die mit dem Rad zur Schule fahren, wird der Gehsteig genutzt um zur Schule zu gelangen, da ab dem Klomsersteg Richtung Osten kein Geh- und Radweg mehr entlang der Kremszeile verläuft, wodurch es zu Konflikten mit dem Fußverkehr kommen kann.

Abbildung 56: Rechte Kremszeile, Anschluss Klomsersteg





Anschluss Park Mitterau

Die beschilderte Wegweisung ist unübersichtlich, Bodenmarkierungen sind im Kreuzungsbereich keine vorhanden.

Abbildung 57: Rechte Kremszeile, Anschluss Park Mitterau



Querung Hafenstraße

Die Querung der Hafenstraße ist für den Donauradweg Nord (Eurovelo 6) nicht berücksichtigt. Der bauliche Radweg endet und beginnt vor bzw. nach dem Knotenbereich. Querungshilfen sind keine gekennzeichnet.

Abbildung 58: Rechte Kremszeile, Querung Hafenstraße





(19) Donauradweg Kremsfluss, Hafenstraße

Am linken Flussufer beginnt bzw. endet der Donauradweg (Eurovelo 6) ohne Anschluss an die Fortführung am rechten Flussufer bzw. ohne Anbindung zum gegenüberliegenden Supermarkt.

Abbildung 59: Donauradweg, linkes Flussufer Krems





3.1.4 Nord-Süd / Kremstalradweg: Rehberg – Wachaubrücke

(20) Rehberger Hauptstraße (L73)

Die Landesradroute Kremstalradweg verläuft ab dem Seilerweg auf der Rehberger Hauptstraße, auf der mit hohen Geschwindigkeiten gefahren wird und abschnittsweise für den Radverkehr unübersichtliche Sichtbeziehungen vorhanden sind.

Die Gegebenheiten entsprechen nicht den Kriterien für Radfahren auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr.

Abbildung 60: Rehberger Hauptstraße (L73)





(21) Seilerweg

Die Radroute verläuft über die Erschließungsstraße Seilerweg, der nicht direkt entlang der Krems führt. Die Streckenführung verursacht Umwege und einen verlorenen Höhenaufwand.

Der Abschnitt ist kaum gekennzeichnet; die Beschilderung ist spärlich und Bodenmarkierungen sind keine vorhanden.

Abbildung 61: Seilerweg und direkte Verbindung entlang der Krems





Fahrbahnzustand

Der Seilerweg wird auf Höhe der Adolph-Schmitt-Gasse attraktiv autofrei zwischen Wohnbebauung und Grünraum geführt. Auf diesem Abschnitt ist der Fahrbahnbelag teilweise durch Wurzel– bzw. Grasauftrieb beschädigt.

Abbildung 62: Seilerweg, autofreier Abschnitt





(22) Johann-Keusch-Gasse, Querung

Die Querung der Landesradroute über die Johann-Keusch-Gasse für den Radverkehr ist nicht berücksichtigt. Es sind keine Markierungen vorhanden.

Abbildung 63: Johann-Keusch-Gasse, Querung



(23) Mölkergasse

In der Mölkergasse ist im unteren nördlichen Abschnitt entlang der Krems das Radfahren gegen die Einbahn erlaubt. Eine durchgängige Verbindung entlang der Krems ist dadurch ermöglicht.

Das Radfahren gegen die Einbahn ist durch Verkehrszeichen ersichtlich, begleitende Bodenmarkierungen sind jedoch keine vorhanden.

Abbildung 64: Mölkergasse, Abschnitt entlang Krems





Der süd-östliche Abschnitt der Mölkergasse, der von Haus Nr. 4 bis zur Langenloiser Straße aufschließt und ebenfalls als Einbahn geführt ist, verfügt über eine starke Längsneigung und ist beidseitig baulich begrenzt.

Für den Radverkehr entlang der Ost-West-Achse ist somit die Benutzung der Nord-Süd-Achse Richtung Norden nur mit Umwegen möglich (siehe Punkt 7).

Abbildung 65: Mölkergasse, Abschnitt Anschluss Langenloiser Straße





(24) Kremstalradweg (L73), Radroutenführung

Die Hauptradroute Kremstalradweg Richtung Rehberg ist an der Kreuzung Wachaustraße/Austraße über die Eyblparkstraße (L73) beschildert und wird im Anschluss über diese und weiter über die Ringstraße (L73) und Kremstalstraße (L73) bis zur Mehrlbrücke geführt. Über die Mehrlbrücke wird die Radroute auf die verkehrsberuhigte bzw. teilweise autofreie Radroute am linken Flussufer angebunden.

Auf dem Streckenabschnitt Eyblparkstraße, Ringstraße, Kremstalstraße gilt eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h. Hohe Verkehrsbelastungen wurden beobachtet. Es wird davon ausgegangen, dass dieser Abschnitt nicht den Einsatzkriterien für Radfahren auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr entspricht.

Eine Verbindung zwischen der Ost-West-Achse und Nord-Süd-Achse ist von Richtung Norden kommend nur mit einem Umweg von ca. 600m möglich.

Abbildung 66: Wachaustraße (B35), Eyblparkstraße (L73)





3.2 Erschließungsnetz

Die Analyse des Erschließungsnetzes erfolgt ebenfalls von Westen nach Osten und anschließend von Norden nach Süden. Die analysierten Bereiche werden dabei mit Buchstaben gekennzeichnet und im Analyseplan verortet (vgl. POS 0101 Plan Nr° 0101-2 Radverkehr – Bestand und Analyseplan).

(A) Donaulände, Anschluss Loiben

Für den Radverkehr, der von der Schiffsanlegestelle kommt und entlang des Treppelwegs Richtung Wachau fährt, besteht kein attraktiver und sicherer Anschluss zum bestehenden Donauradweg. Nur über den stark frequentierten Kreisverkehr an der B3 und weiter über die Förthofstraße (Tempo 100) gelangt man zum Donauradweg. Das sichere Queren des Kreisverkehrs an der B3 bzw. auf der Förthofstraße ist nicht gewährleistet.

Der Donauradweg ist lediglich an der Ausfahrt Richtung Förthofstraße am Kreisverkehr gekennzeichnet und somit ist der Anschluss an den Donauradweg für den Radverkehr, der am Treppelweg Richtung Westen unterwegs ist, nicht klar erkennbar.

Abbildung 67: Treppelweg, Anschluss Loiben





(B) Radroute Altstadt

Die Wegweisung entlang der Altstadtroute ist lückenhaft und teilweise unübersichtlich beschildert. Fahrradsymbole und Richtungspfeile sind keine markiert. Die Orientierung fällt schwer.

Abbildung 68: Wegweisung Altstadtroute (Stand Analyse Sommer/Herbst 2018)





Abbildung 69: Wegweisung Altstadtroute – Beschriftung Linksabbiegen „in 50m“(Herbst 2020)

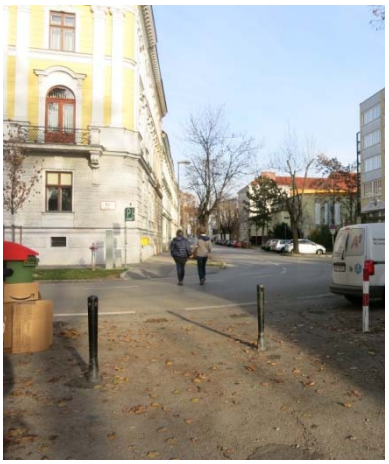


(C) Edmund-Hofbauer-Straße

Die beschilderte Radroute Richtung Bahnhof endet bzw. beginnt im Stadtpark. Eine Verbindung ist für den Radverkehr zwischen Park und Bahnhof nicht erkennbar.

Abbildung 70: Edmund-Hofbauer-Straße







(D) Strandbadstraße, Sportplatzstraße

Der bestehende Geh- und Radweg am östlichen Abschnitt der Sportplatzstraße beginnt bzw. endet ohne Übergang. Der Beginn ist durch das Verkehrsschild „Gemeinsamer Geh- und Radweg", das Ende mit Ende „Radweg" beschildert. Zwischen dem bestehenden Geh- und Radweg im Westen und Osten ist keine Radverbindung erkennbar. Dieser Abschnitt ist aber für den Alltagsverkehr zu den Sporteinrichtungen von großer Bedeutung.

Die Anbindung zum Bahnhof bzw. zum Alfred-Göbhart-Weg ist nicht gekennzeichnet.

Abbildung 71: Strandbadstraße





(E) Dr.-Gschmeidler-Straße, Mitteraustraße

Zwischen den bestehenden Radwegen in der Mitteraustraße und der Bertschingerstraße ist keine Radverbindung erkennbar.

Abbildung 72: Dr.-Gschmeidler-Straße, südlicher Abschnitt





Abbildung 73: Mitteraustraße





(F) Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke

Die Wegweisung der unterschiedlichen Verbindungen nach Krems Süd ist an diesem Standort schwer lesbar. An der tatsächlichen Gabelung gibt es keine weitere Wegweisung oder Bodenmarkierung.

Der Weg ist mit dem Verkehrszeichen „Radweg“ und „Fußweg“ beschildert. Ein Stück weiter beginnt bzw. endet ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

Abbildung 74: Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke



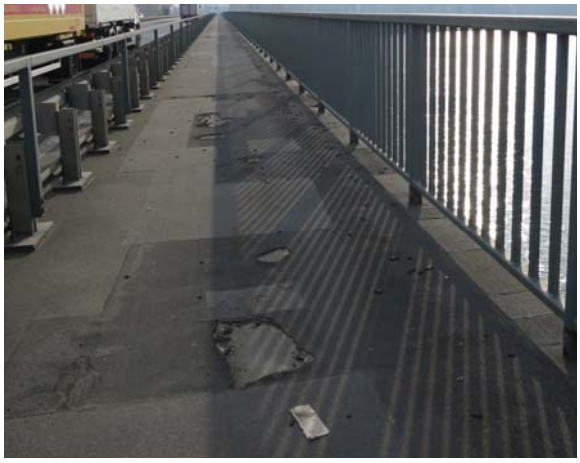


(G) Donaubrücke (B37), Geh- und Radweg

Die Überfahrt über die Donaubrücke ist auf beiden Seiten wenig attraktiv für den Radverkehr. Das Verkehrsaufkommen auf der B37 sowie die gefahrenen Geschwindigkeiten sind hoch. Der gemeinsame Geh- und Radweg sowie der Schutzstreifen zur Fahrbahn sind zu schmal ausgeführt.[1]

Der Geh- und Radweg weist Schäden am Fahrbahnbelag auf und ist baulich zur Straße hin mit einer Leitschiene mit einem erhöhten Metallbalken, an der Außenkante mit einem Geländer begrenzt.

Abbildung 75: Donaubrücke (B37)





(H) Romantikradweg, Verbindung Krems Süd

Bei dem Romantikradweg zwischen Donaubrücke und Thallern, Angern, Hollenburg handelt es sich um einen Wanderweg, der schmal, unbefestigt und unbeleuchtet ist. Die Verbindung befindet sich nicht ausschließlich im Gemeindegebiet der Stadt Krems.

Abbildung 76: Romantikradweg, Anbindung Krems Süd





[1] Die Mindestbreite lt. Richtlinie beträgt 2,50 m für den gemeinsamen Geh- und Radweg sowie 1,00 m Mindestabstand zur Fahrbahn.

4 Netzkonzeption und Wunschlinien

Bei der Netzkonzeption wird darauf geachtet, dass die wichtigen POIs gut miteinander verbunden sind. POI ist die Abkürzung für „Points of Interest“, worunter man wichtige Quell- und Zielpunkte versteht, dazu zählen beispielsweise Schulen, Freizeiteinrichtungen, soziale Einrichtungen, Einkaufs- und Arbeitszentren und verkehrliche Schnittstellen.

Folgende POI wurden für die Konzeption des Hauptradwegenetzes betrachtet (vgl. POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr – Grundlagenkarte):

- Lokale Zentren
- Verdichtete Wohnnutzung im Bestand und Planung
- Soziale Einrichtungen
- Freizeiteinrichtungen
- Geschäftszentren / Mitarbeiterintensiver Betriebsstandort
- Strategische Verkehrsmittelverknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff

Details zu Auswahl, Einteilung und Kategorisierung der POIs sind in der Einleitung zum Mobilitätskonzept im Kapitel 6.1 erläutert.

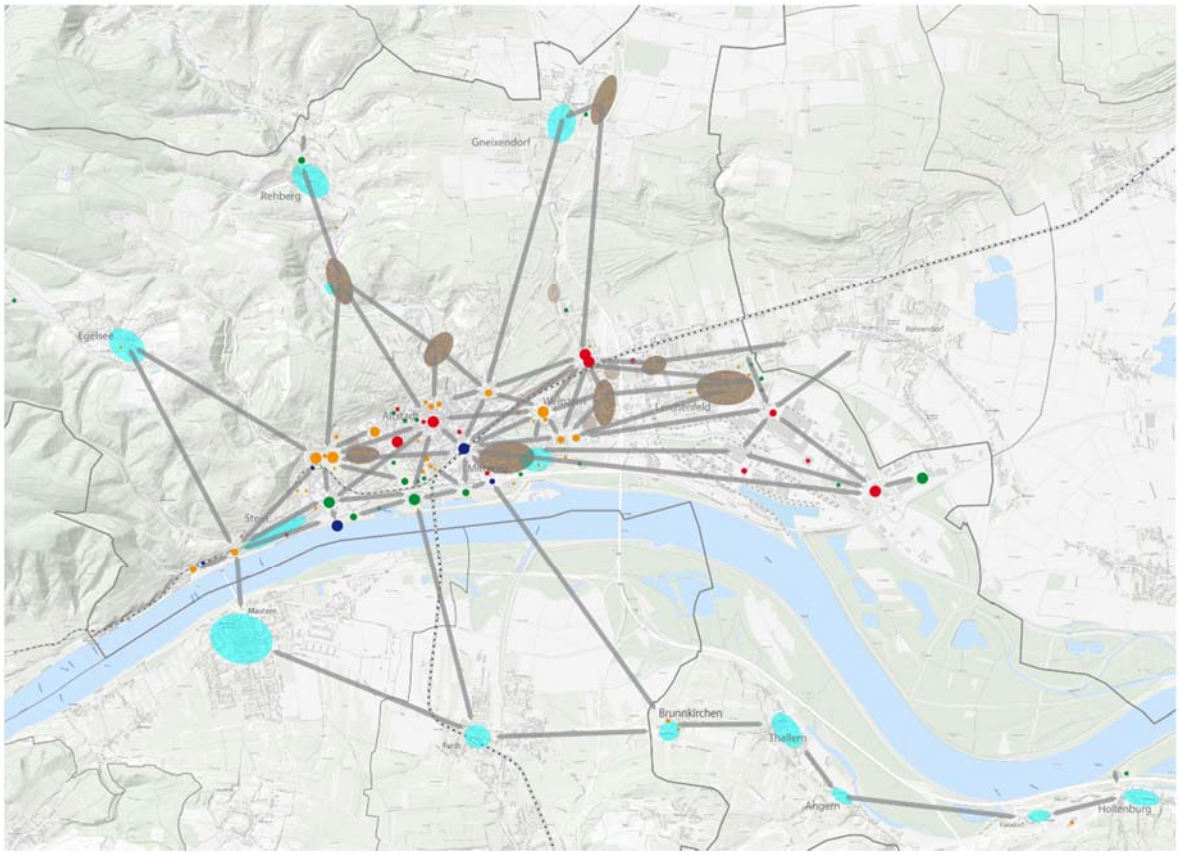
Wunschlinien für den Radverkehr sind direkte ideale Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen (POI), z.B. zwischen dem Stadtzentrum und den umliegenden lokalen Zentren. Bei der Festlegung der Wunschlinien werden sowohl die vorhandenen wichtigen Einrichtungen berücksichtigt, als auch die in Zukunft potenziellen wichtigen Quellen und Ziele. Wunschlinien sind die Grundlage für die Entwicklung bzw. Bewertung von Netzen für die aktive Mobilität.

4.1 Wunschliniennetz

Das Wunschliniennetz dient als Grundlage für die Erstellung des Hauptradwegenetzes, welches anschließend durch die Umlegung der Wunschlinien auf die vorhandenen Straßen und Wege erfolgt. Das nachfolgende Wunschliniennetz stellt für den Radverkehr direkte ideale Verbindungen zwischen Quell- und Zielpunkten dar. Im bebauten Gebiet ist die Bündelung von nahen Linien notwendig.

In der folgenden Abbildung ist das Wunschliniennetz für das Stadtgebiet Krems sowie die südlichen Gemeinden eingezeichnet. Vom Büro *Verracon* wurde dazu ein „Masterplan Radwegenetz Furth – Krems – Mautern“ ausgearbeitet.

Abbildung 77: Wunschliniennetz



Quelle: Eigene Darstellung

5 Radwegekonzept und Maßnahmenplanung

5.1 Handlungsfelder

Bei der Planung von Radverkehrsmaßnahmen ist es wichtig auf eine hohe durchgehende Qualität für den Radverkehr zu achten.

Insbesondere sollen folgende Kriterien erfüllt werden:

- Zusammenhängendes, durchgängiges Radroutennetz
- Leichte Orientierung (Beschilderungen, Bodenmarkierungen, Übersichtskarten)
- Direkte Verbindungen (keine Umwege)
- Hoher Fahrkomfort (ausreichende Breite, keine bis geringe Wartezeiten an Querungen, Winterdienst)
- Hohe Verkehrssicherheit

5.2 Radwegekonzept

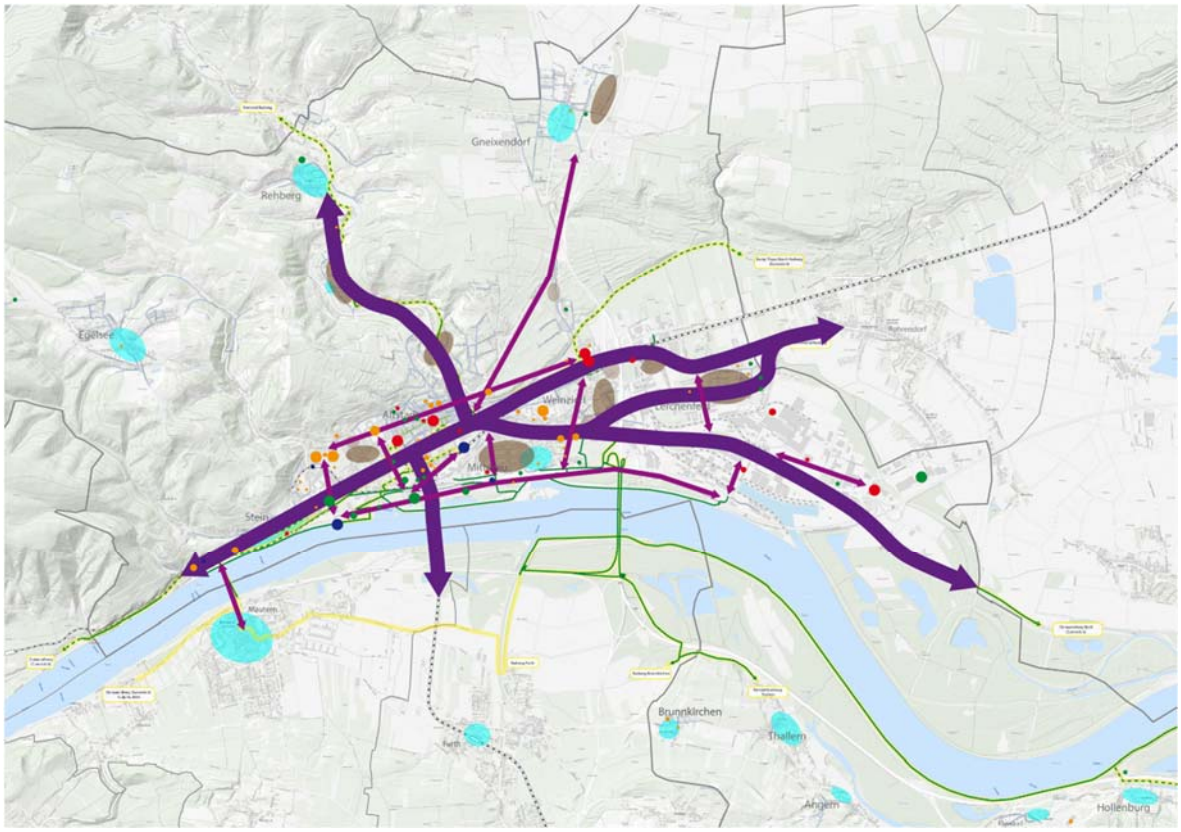
Die Umlegung der Wunschlinien, welche vorhandene und potenzielle Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs miteinander verbinden, auf das Straßen- und Wegenetz ergibt das Zielnetz. Dabei werden die Verbindungen zwischen den bestehenden und geplanten wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Geschäftszentren, Wohngebiete, Einkaufs- und Freizeitzentren berücksichtigt. In der Zielsetzung ist es wichtig durchgängige Verbindungen zu schaffen und auch Lückenschlüsse zu berücksichtigen. Ein weiterer Aspekt ist die Aufwertung von bestehenden Verbindungen, um das Radfahrpotential zu erhöhen (vgl. POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr – Grundlagenkarte).

Eingeteilt wird das **Hauptradwegenetz** in Hauptachsen, Hauptverbindungen und in das Erschließungsnetz.

5.2.1 Hauptachsen

Die wichtigsten Verbindungen in West-Ost und in Nord-Süd Richtung sind in nachstehender Abbildung als Hauptachsen dargestellt.

Abbildung 78: Radwegekonzept - Hauptachsen

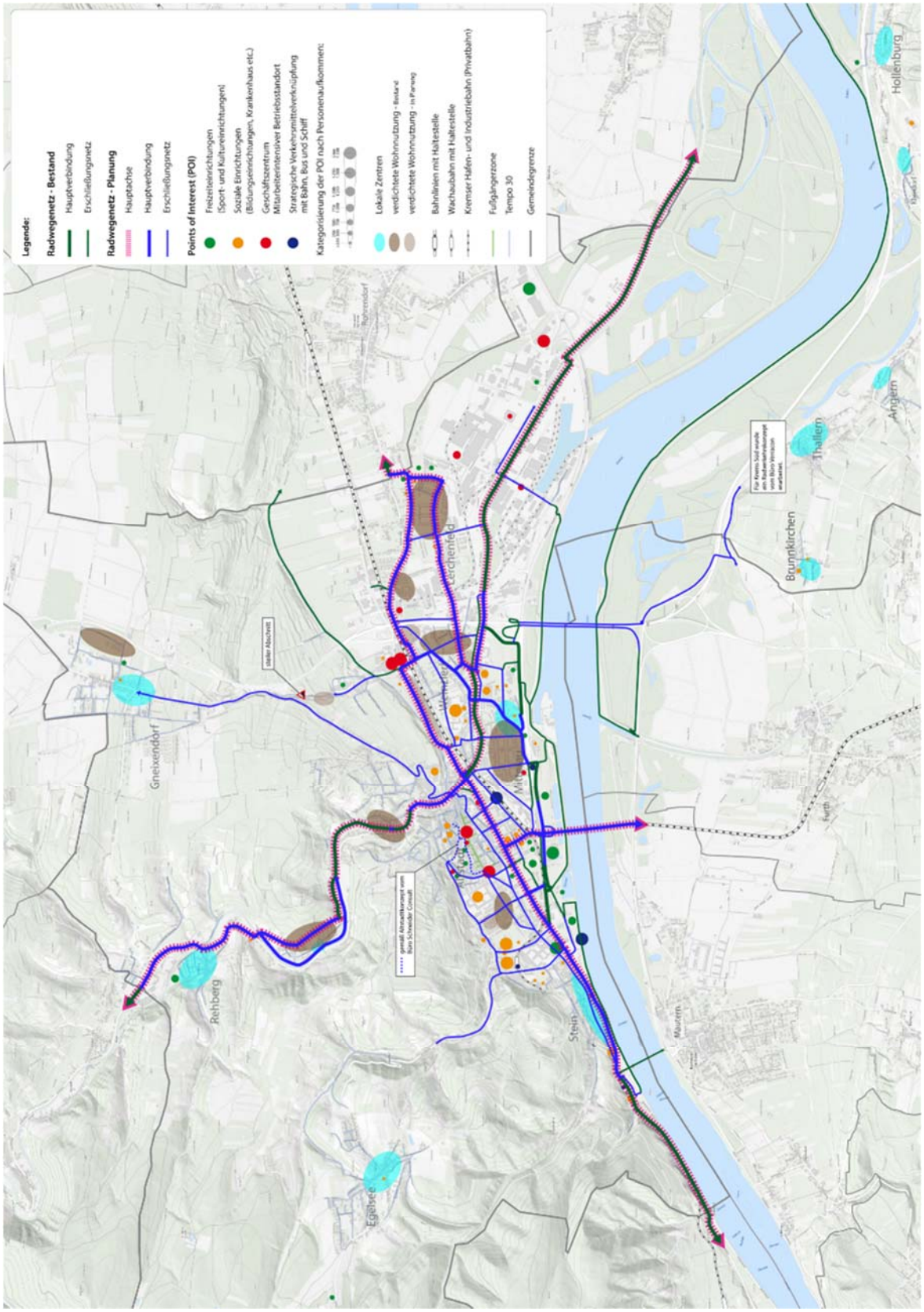


Quelle: Eigene Darstellung

- Hauptachse Nord-Süd
  Die Hauptachse Nord-Süd verläuft wie folgt:
  Kremstalradweg zwischen Rehberg und Wachaubrücke ⇔ Ringstraße (siehe West-Ost Achse) ⇔ Heinemannstraße ⇔ Eisenbahnbrücke ⇔ Krems Süd/Furth bei Göttweig/Mautern/Brunnkirchen

- Hauptachse West-Ost
  Die Hauptachse West-Ost hat ab dem Stadtzentrum Richtung Osten drei parallele Stränge. Von West nach Ost verläuft sie folgendermaßen:
  Donauradweg Nord zwischen Stein und Wachaubrücke (Donauradweg Nord), dann Verzweigung in
  - Ast Wachaubrücke ⇔ Landersdorfer Straße ⇔ Mittergriesweg ⇔ Auparkweg ⇔ Rohrendorf (tlw. Weinviertelradweg bzw. Kamp-Thaya-March-Radweg)
  - Ast Klomsersteg ⇔ Klomserstraße ⇔ Hafenstraße ⇔ Lerchenfeld⇔ Rohrendorf
  - Ast Wachaubrücke ⇔ Rechte Kremszeile ⇔ An der Schütt (Donauradweg Nord)

Abbildung 79: POS 0102 Plan Nr° 0102_2: Radwegekonzept - Maßnahmenplan



Quelle: Eigene Darstellung

5.2.2 Hauptverbindungen und Erschließungsnetz

Das Hauptradwegenetz mit den **Hauptverbindungen** dient dazu, wichtige Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs im gesamten Stadtgebiet möglichst umwegfrei, verkehrssicher und qualitativ hochwertig miteinander zu verbinden. Um das Hauptradwegenetz möglichst attraktiv für RadfahrerInnen zu machen, werden Maßnahmen wie die Bevorrangung an Kreuzungen und eine ausreichende Breite, damit Überholen möglich ist, vorgesehen. Die Routen werden hauptsächlich nach dem **Trennprinzip** (d.h. Radweg oder Radfahrstreifen) gestaltet.

Das **Erschließungsnetz** ermöglicht eine flächige Erschließung und stellt Verbindungen zum Hauptradwegenetz dar. Es werden nachrangige Quell- und Zielpunkte an das Hauptradwegenetz (flächige Erschließung) angeschlossen, wodurch das Erschließungsnetz gleichzeitig eine Sammelfunktion erfüllt. Die Routen können **sowohl** nach dem **Trennprinzip** gestaltet werden, **als auch** im Mischverkehr mit dem KFZ-Verkehr oder mit FußgängerInnen (**Mischprinzip**) geführt werden.

Bei der Planung der Radinfrastruktur sind die entsprechenden Einsatzkriterien zu berücksichtigen – siehe Anhang 8.1.1 Planungsgrundsätze. Begleitend sind Verkehrsberuhigungsmaßnahmen wie z.B. Tempo 30, Fahrbahnanhebungen, Fahrbahneinengungen oder Unterbrechungen mittels Durchfahrtssperren mit Berücksichtigung von Durchlässen für den Radverkehr umzusetzen.

Innerhalb der Ortsteile Egelsee, Gneixendorf, Hollenburg, Brunnkirchen Thallern Angern und Kleedorf ist im Radverkehrskonzept kein Erschließungsnetz eingezeichnet, da die Radverbindungen durch Radfahren im Mischverkehr (Tempo 30km/h) auf der Fahrbahn bereitgestellt wird.

Anzumerken ist an dieser Stelle, dass parallel zur Erstellung des Mobilitätskonzeptes eine Studie zum Radverkehr in der Kremser Altstadt durchgeführt wurde (Bearbeitung durch Schneider Consult, Fertigstellung Herbst 2020). Darin wurde die Befahrbarkeit der Fußgängerzone (dzt. nur außerhalb der Geschäftszeiten möglich), sowie die Nord-Süd-Querung durch die Fußgängerzone untersucht. Die darin festgelegten Radverbindungen in die Innenstadt sind im Maßnahmenplan dargestellt.

5.3 Maßnahmenplanung

Die Maßnahmenplanung gliedert sich in

- Verbesserungsmaßnahmen an den Hauptachsen
- Verbesserungsmaßnahmen an den Hauptverbindungen und im Erschließungsnetz

Für jede Maßnahme wird dabei konkretisiert, ob es sich um eine punktuelle oder lineare Maßnahme handelt.

Ebenfalls wird eine Priorisierung der Maßnahmen vorgeschlagen. Sie bezieht sich einerseits auf den Umsetzungsaufwand (einfach bis schwer), andererseits auf die Priorität in der Netzwirksamkeit.

 Kurzfristig Maßnahmen (nächsten 5 Jahre)

 Mittelfristige Maßnahme (5 bis 10 Jahre)

 Langfristig

Des Weiteren wir für jede Maßnahme eine Grobkostenschätzung abgegeben. Diese erfolgt nach folgender Einteilung:

€	< 10.000 EUR
€€	< 100.000 EUR
€€€	> 100.000 EUR

5.4 Maßnahmenplanung Hauptachsen

5.4.1 West-Ost / Donauradweg-Nord: Ast Stein – Wachaubrücke

(1) Donauradweg, Anschluss Mautern

Umplanung der Querungsstelle mit dem Ziel einer regelkonformen und schnellen Querung für den Radverkehr. Die Querungsstelle ist dabei in Zusammenhang mit der Mauterner Brücke sowie den Überlegungen rund um eine neue Verbindung nach Krems Süd über die Eisenbahnbrücke zu betrachten. Da die Mauterner Brücke baufällig ist, wird diese immer wieder für den Schwerverkehr und Busse gesperrt, teilweise werden die beidseitigen gemischten Geh- und Radwege ebenfalls gesperrt und als Aufstellflächen für Geräte für Untersuchungen der Brücke genutzt. Da die es wichtig ist, die Radverbindung nach Mautern zu erhalten, ist bei allen Überlegungen zur zukünftigen Gestaltung, die Führung des Radverkehrs mitzubetrachten, ebenso Alternativrouten für den Fall einer kompletten Sperre der Brücke (aus Sicherheitsgründen oder aufgrund von Sanierung oder Umbau).

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(2) Steiner Donaulände

Angesichts der strategischen Bedeutung der Steiner Donaulände sowohl für den touristischen als auch für den Alltagsradverkehr empfiehlt sich auf diesem Abschnitt die Umsetzung einer separaten **baulichen Radverkehrsanlage** durch eine **Neuaufteilung des bestehenden Straßenquerschnittes**. Der Busverkehr in der Steiner Donaulände wird dadurch nicht beeinträchtigt. Die Querungen von einmündenden Seitenstraßen sowie der B3 sollen bevorrangt geplant und gestaltet werden. Eine Änderung der Kfz-Parkordnung ist für die Umsetzung notwendig, daher ist eine Parkraumanalyse vor den weiteren Überlegungen durchzuführen.

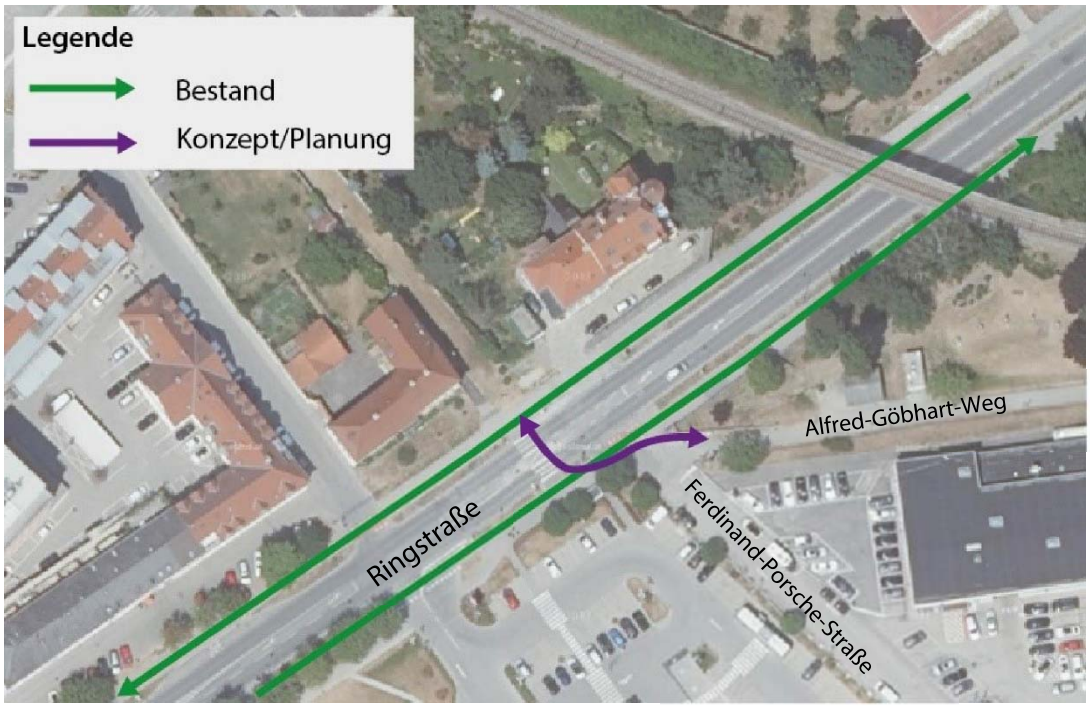
Anmerkung: Gemäß Informationen vom AG vom 08.04.2020 wird aktuell eine Variantenuntersuchung der Umgestaltung der Flächen für den NMIV durch Schneider Consult durchgeführt.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(3) Ringstraße (B35), Anbindung Alfred-Göbhart-Weg

Um eine Verbindung zur Donaulände und weiter Richtung Sport-/Freizeitmeile sowie in die Gegenrichtung zu ermöglichen, wird eine **Querungsmöglichkeit** für den Radverkehr empfohlen.

Abbildung 80: Ringstraße (B35), Konzept Anbindung Alfred-Göbhart-Weg



Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	V
Kosten	€

(4) Ringstraße (B35), Kreuzungsbereiche[2]

Eine **einheitliche Gestaltung der Kreuzungsbereiche** entlang der Ringstraße ist empfehlenswert, wobei allgemein ein (indirektes) Linksabbiegen für den Radverkehr zu berücksichtigen ist.

Im Radhauptwegenetz (Kaiser-Friedrich-Straße, Bahnhofplatz) soll für eine attraktive Erschließung auch ein **direktes Rechtsabbiegen** für den Radverkehr ermöglicht werden.

In den querenden Seitenstraßen ist das **Markieren von Aufstellflächen** für den Radverkehr zu berücksichtigen.

Anmerkung gemäß Information vom AG vom 08.04.2020: Die Kreuzungsbereiche werden aktuell im Rahmen des 2019/2020 begonnenen Umbaus der Ringstraße umgestaltet.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	V
Kosten	€€€ (Umbau im Gange)

[2] Details siehe Kap. 8.1.3 Knotenpunkte

(5) Ringstraße (B35), Streckenbereich

Im Streckenbereich soll entlang der Ringstraße ein **Schutzstreifen** von 0,75m zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Radweg[3] vorgesehen werden.

Die Trennung zwischen Radweg und Gehbereich soll durch eine taktile und auch farbliche Markierung deutlich erkennbar sein. Ein Niveauunterschied bzw. ein überfahrbares Schrägboard soll angeordnet werden.

Bei Grundstückszufahrten kann in Abhängigkeit von der Frequenz der Ein- und Ausfahrten der Bereich durch **Markierungsmaßnahmen**, z.B. Fahrradsymbole, Warndreiecke oder breite rote Streifen in Längsrichtung, hervorgehoben werden.

Anmerkung gemäß Information vom AG vom 08.04.2020: Der Streckenbereich wird aktuell im Rahmen des 2019/2020 begonnenen Umbaus der Ringstraße umgestaltet.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€ (Umbau im Gange)

(6) Wachaubrücke (B35)

In Anbetracht der hohen Nutzungszahlen an Radfahrern (siehe Kap. 2) auf diesem Abschnitt werden aus Gründen der Verkehrssicherheit dringend Maßnahmen empfohlen. Einerseits ist die Verkehrssicherheit zur begleitenden Straße mit hoher Kfz-Belastung zu verbessern, andererseits sind potenzielle Konflikte mit dem Fußverkehr zu reduzieren.

Kurzfristig empfiehlt sich auf der Wachaubrücke die **Markierung eines Trennstreifens** zwischen Rad- und Fußverkehr, sowie eine **Einfärbung des Radfahrbereiches** aufgrund der engen Platzverhältnisse.

Auf Straßenniveau wird ein **Schutzstreifen** zwischen Radweg und Fahrbahn empfohlen.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Mittel- bis langfristig ist eine **Verbreiterung des Geh- und Radweges notwendig um die** Sicherheit und den Komfort aller VerkehrsteilnehmerInnen auf diesem stark frequentierten Abschnitt zu gewährleisten.

Bei zukünftigen Planungen des Brückenbauwerkes soll eine **Verbreiterung** zugunsten des Rad- und Fußverkehrs und eine mögliche **Auskragung** für einen Radweg Richtung Norden und Süden berücksichtigt werden. Siehe auch Kap. Bestandsanalyse.

[3] Gem. gültiger RVS Radverkehr

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

5.4.2 West-Ost / Weinviertelradweg, tlw. Kamp-Thaya-March-Radweg: Ast Wachaubrücke –Wiener Straße – Landersdorfer Straße – Rohrendorf

(7) Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Hohensteinstraße

Kurzfristig ist im Querungsbereich Wachaustraße/ Hohensteinstraße einerseits die **Markierung** der bestehenden Radfahrerüberfahrt (Blockmarkierung) regelkonform zu **adaptieren**, anderseits sind **Aufstellflächen** auf der Hohensteinstraße für linksabbiegende bzw. querende RadfahrerInnen zu **markieren**.

Darüber hinaus wird die Beschilderung aller Radrouten empfohlen.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Mittel- bis langfristig ist eine Neugestaltung des Knotenbereiches inkl. Querungshilfe anzustreben. Dazu ist eine Neuorganisation der Verkehrsführung zu prüfen.

Im Vorfeld dieser Planung ist die Verkehrssituation zu analysieren. Erhebungsdaten über Verkehrsmenge, Abbiegerelationen, Rückstaulängen sowie Erschließungsfunktionen der Seitenstraßen sind für eine gut funktionierende Umgestaltung notwendig.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

Eine attraktive, direkte Verbindung zwischen der Wachaustraße und dem Kremstalradweg Richtung Norden ist lediglich durch eine neue Radverkehrsinfrastruktur, wie beispielsweise eine Auskragung entlang der Eyblparkstraße, Ringstraße, Kremstalstraße – vorbehaltlich der Prüfung der technischen Machbarkeit – möglich. Diese wird unter der Maßnahme (24) Kremstalradweg (L73), Radroutenführung angeführt.

(8) Wachaustraße (B35), Streckenverlauf

Eine **eindeutige Kennzeichnung** des Geh- und Radweges im gesamten Abschnitt ist empfehlenswert, dazu wird empfohlen die Verkehrsflächen mit den entsprechenden Piktogrammen zu markieren. Die bauliche Trennung zwischen Geh- und Radweg sollte an den Stellen mit schlechtem Erhaltungszustand erneuert werden. Markierte Fahrradsymbole und

Richtungspfeile verdeutlichen im Querungsbereich zusätzlich die Radquerung. Eine **Markierung** von zwei breiten roten Streifen in Längsrichtung bei Ein- und Ausfahrten sollte abhängig von der Frequenz als deutlicher Hinweis für den Kfz-Verkehr ergänzt werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(9) Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Wiener Straße

Eine **Umgestaltung des Knotenbereiches** mit nur einer zentralen Einfahrt schafft eine klare und lesbare Verkehrsführung. Zusätzlich wird dadurch der Bereich in seiner Funktion als Platz aufgewertet.

Der Querungsbereich für den Radverkehr soll auf eine Überfahrt reduziert werden. Außerdem kann durch eine Mittelinsel eine geschützte Querungsmöglichkeit für FußgängerInnen über die Wachaustraße geschaffen werden.

Abbildung 81: Wachaustraße (B35) – Wiener Straße, Planungsskizze Knotenbereich



Quelle: Eigene Darstellung

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(10) Wiener Straße (B35), Streckenbereich

Im Streckenverlauf empfiehlt sich entlang der Wiener Straße ebenso eine **ergänzende Längsmarkierung**, die in Bereichen von Grundstückseinfahrten unterbrochen fortgesetzt wird. Querende Seitenstraßen sind mit einer Radfahrüberfahrt (**Blockmarkierung**) zu markieren. **Fahrradsymbole sowie –piktogramme** sollen diesen Bereich ergänzend definieren.

Zusätzliche **Markierungsmaßnahmen**, wie z.B. Warndreiecke für den Kfz-Verkehr im Einfahrtsbereich oder breite rote Streifen in Längsrichtung sollen abhängig von der Anzahl an Ein- und Ausfahrten ergänzt werden.

Anmerkung gemäß Information vom AG vom 08.04.2020: Für die Wiener Straße (B35) gibt es bereits Pläne für eine Neugestaltung (Büro Retter, Radwegkonzept 2020).

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(11) Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang

Für den notwendigen Lückenschluss durch einen baulichen Einrichtungsradweg zwischen Knotenbereich Bründlgraben und bestehendem Radweg westlich der Bushaltestelle, ist eine **Verbreiterung des Seitenbereiches** für den Rad- und Fußverkehr notwendig.

Konzeptionell können dafür folgende Maßnahmen vorgeschlagen werden. Für eine mögliche Umsetzung sind eine Bestandsvermessung der Verkehrsflächen und eine Erhebung der Verkehrsmengen notwendig. Unter anderem ist eine Analyse der Links- und Rechtsabbieger für eine Änderung der Flächenaufteilung des Straßenraumes maßgebend.

- Ein baulicher Radweg zwischen Bründlgraben und Bushaltestelle soll durch Änderung der Flächenaufteilung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs (beispielsweise Fahrbahnbreiten lt. Richtlinien, Zusammenfassung von Fahrspuren) ermöglicht werden.

- Die separate Führung eines Radweges entlang der Bushaltestelle ist anzustreben – siehe Kap. 8.1.4. Es kann eine
  - Rand- bzw. Kaphaltestelle errichtet werden oder
  - Haltestellebucht mit gleichzeitiger Verschwenkung der Fahrbahn bzw. des Fahrstreifens in die Fahrbahnmitte in jenen Bereich der zurzeit nicht genutzt ist.

Anmerkung: gemäß Information vom AG vom 05.10.2020: Für den Bereich Wiener Straße / Friedhofseingang gibt es bereits Pläne für eine Neugestaltung (schneider consult, 2018).

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(12) Wiener Straße (B35), Hafenstraße/Bründlgraben

Kurzfristig kann im Knotenbereich mit **Markierungsmaßnahmen** die Situation für den Radverkehr verbessert werden. Beispielsweise kann zum Linksabbiegen für die RadfahrerInnen in den Bründlgaben eine Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen markiert werden sowie eine Haltelinie vor der VLSA. Durch das Markieren von Richtungspfeilen und Radfahrsymbolen kann die Route auf der Fahrbahn gekennzeichnet werden.

Durch **vorgezogene Halteflächen** für den Radverkehr (auch Bikeboxen genannt), kann dem Radverkehr im Mischverkehr von der Hafenstraße bzw. aus dem Bründlgraben Raum auf der Fahrbahn und ein sicheres Vorfahren gegenüber dem Kfz-Verkehr gegeben werden.

Anmerkung gemäß Information vom AG vom 08.04.2020: An diesem Knoten wird eine Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen in Kombination mit einer Radfahrerüberfahrt (weiße Blockmarkierung und rote Flächenmarkierung) angebracht (lt. Kurzbericht des Amt für Stadt und Verkehrsplanung „Radverkehrsprojekte entlang der Kamp-Thaya-March-Radroute im Rahmen der Optimierungsanfrage der Landesstraßenplanung“ vom 27.02.2020).

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Langfristig sollte bei einer Neugestaltung des Kreuzungsbereiches zusätzlich zum indirekten Linksabbiegen ein direktes Rechtsabbiegen mittels eines **By-Passes für den Radverkehr** in die Hafenstraße vorgesehen werden. Dieser Abschnitt stellt eine strategische Verbindungsfunktion des Radhauptnetzes dar.

Zur Erschließung des Einkaufszentrums soll eine Anbindung zu einem Haupteingang inkl. entsprechender Abstellanlagen berücksichtigt werden.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

Anmerkung: gemäß Information vom AG vom 05.10.2020: Für den Bereich Wiener Straße / Bründlgraben gibt es bereits Pläne für eine Neugestaltung (schneider consult, 2018), ebenfalls wurden Radabstellanlagen am Haupteingang errichtet, um diese zu erreichen muss das Fahrrad allerdings ein Stück geschoben werden.

(13) Hafenstraße

Kurzfristig kann die aktuelle Situation für den Radverkehr durch **Markierungsmaßnahmen** mittels Bodenmarkierungen oder durch einen Mehrzweckstreifen verbessert werden. Außerdem ist **eine Geschwindigkeitsreduktion auf 30 km/h** empfehlenswert.

Eine **Querungsmöglichkeit** (Markierung von Aufstellflächen und Richtungspfeilen) in die Süßgasse ist zu berücksichtigen

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Aufgrund der strategischen Bedeutung der Verbindung im Hauptradwegenetz empfiehlt sich ein **baulicher Radweg** entlang der Hafenstraße. Durch eine Neuaufteilung des Straßenraumes soll geprüft werden, ob seitlich Raum für den Fuß- und Radverkehr geschaffen werden kann.

Eine **Querungsmöglichkeit** (Rampe inkl. Markierungen von Aufstellflächen und Richtungspfeilen) in die Süßgasse ist zu berücksichtigen.

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(14) Reitenhaslachergasse, Süßgasse

Kurzfristig kann der momentane Streckenverlauf der Radroute durch die **Markierung** von Richtungspfeilen und Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn hervorgehoben werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Mittelfristig ist eine direkte, attraktive Verbindung für den Radverkehr anzustreben, wofür eine **Radverbindung gegen die Einbahn** entlang der Süßgasse und Hartliebgasse notwendig ist. Dafür soll Radfahren gegen die Einbahn ermöglich werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Anmerkung: gemäß Information vom AG vom 19.10.2020: Der Ausbau der Reitenhaslachergasse in Richtung Landersdorferstraße wird künftig in beide Richtungen befahrbar sein, jedoch nicht durchgehend, sondern nur bis zum Ende des Baufeldes (dzt. noch nicht bebaut). Dort wird ein Umkehrhammer sein, sodass die Reitenhaslachergasse keine Durchzugsstraße wird. Nur der Radverkehr wird ab der Hartliebgasse trotzdem in Richtung Osten weiterfahren können.

Abbildung 82: Ausbau Reitenhaslachergasse, Einbahnregelungen Kfz-Verkehr



Quelle: Stadt Krems, Hintergrund: Google Maps

(15) Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse

Aufgrund des betrieblichen Umfeldes mit viel Kfz- und Lkw-Verkehr wird für den Lückenschluss ein **baulicher Radweg** vorgeschlagen. Dabei ist eine Abstimmung mit den bestehenden Planungen zur Errichtung einer neuen Verbindung für den MIV von der Hafenstraße entlang der B37 und anschließend in die Landersdorfer Straße (vgl. Teilbericht III – MIV) erforderlich.

Konzeptionell empfiehlt sich aufgrund der bestehenden Ein- und Ausfahrten ein baulicher Zweirichtungsradweg (auch in Kombination mit Fußverkehr) auf der nördlichen Straßenseite. Durch eine Neuaufteilung des Straßenraumes oder durch Erwerb von Grundstücksflächen kann dafür Platz geschaffen werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(16) Landersdorfer Straße (L45), westl. Koloman-Wallisch-Straße

In der Landersdorfer Straße ist entlang des bestehenden Radfahrstreifens als Trennung zwischen Kfz-Fahrbahn und Radfahranlage eine **Längsmarkierung** anzubringen.

Bei bestehenden Kfz-Abstellflächen ist ein **Schutzstreifen** zur Radinfrastruktur zu **markieren**. Eine Anordnung des Radfahrstreifens am Fahrbahnrand und nicht zwischen Kfz-Stellplätzen und Fahrbahn wäre vorteilhafter.

Für eine Attraktivierung der Radfahranlage, kann der Straßenraum zu Gunsten der Radfahranlage aufgeteilt werden. Die Abschnitte des Radfahrstreifens können durch **bauliche Trennelemente** (z.B. gedübelte/geklebte Kunststoffelemente) geschützt werden, wodurch die Geradlinigkeit bzw. Monotonie des Straßenverlaufes unterbrochen, Geschwindigkeit reduziert und der Radverkehr geschützt wird.

Um zu knappe Überholvorgänge zwischen Rad- und Kfz-Verkehr zu vermeiden, wird die **Entfernung der Mittellinie** empfohlen.

Bei einmündenden Seitenstraßen wird die **Markierung von Radfahrüberfahrten** empfohlen. Es müssen die Sichtverhältnisse berücksichtigt werden. Zusätzlich kann die Überfahrt rot eingefärbt oder mit dem Symbol „Achtung" markiert werden.

Die Bushaltestelle soll als Kaphaltestelle auf der Fahrbahn ausgeführt werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(17) Mittergriesweg (neu anstatt Landersdorfer Straße (L45), östl. Koloman-Wallisch-Straße)

Der Mittergriesweg ist mit einer Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h bereits verkehrsberuhigt und ist für Radfahren im Mischverkehr geeignet. Der Radverkehr soll daher in Zukunft zwischen der Einmündung der Landersdorfer Straße bis zum Auparkweg (vgl. Maßnahme 30 in diesem Teilbericht) durch den Mittergriesweg geführt werden. Die neue Wegweisung soll durch entsprechende **Beschilderung** unterstützt werden. Bei „Radfahren auf der Fahrbahn im Kfz-Mischverkehr" empfiehlt sich in regelmäßigen Längsabständen sowie mit entsprechenden Seitenabständen (z.B. zu parkenden Kfz) **Fahrradsymbole** zur Orientierung bzw. zur Verdeutlichung der Route für den Kfz-Verkehr zu **markieren**.

Die Umsetzung des **Kreuzungsbereiches** Landersdorfer Straße / Mittergriesweg bedarf einer **vertiefenden Untersuchung.**

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

5.4.3 West-Ost / Donauradweg Nord: Ast Wachaubrücke – Rechte Kremszeile – An der Schütt

(18) Rechte Kremszeile

Im gesamten Streckenverlauf sind kurzfristig **Längsmarkierungen inkl. eines Schutzstreifens** auf Fahrbahnniveau anzubringen.

Der Radweg wird damit besser erkennbar. Überfahrten bei Grundstückszufahrten können dadurch einheitlich, durch eine unterbrochene Fortsetzung der Markierung, umgesetzt werden.

Bei einmündenden Seitenstraßen soll eine **Radfahrüberfahrt** (Blockmarkierung) oder eine kombinierte Querung für Rad- und Fußverkehr (Schutzweg mit seitlicher Blockmarkierung) **markiert** werden.

Abhängig von der Frequenz der Ein- und Ausfahrten und der Sichtverhältnisse kann der **Querungsbereich** mit breiten roten Streifen in Längsrichtung gekennzeichnet werden.

Für eine bessere Orientierung und eine lesbare Routenführung soll die **Wegweisung** des Donauradweges auf der südlichen Straßenseite beschildert werden sowie Richtungspfeile auf dem Radweg markiert werden.

Für eine eindeutige Erschließung des BRG Kremszeile wird die **Markierung von Fahrradsymbolen** am bestehenden Weg bis zur Fahrradabstellanlage empfohlen. Bei Bedarf ist eine Verbreiterung des Weges vorzunehmen.

Im Querungsbereich Park Mitterau wird eine zentrale Positionierung der beschilderten **Wegweisung** (z.B. unterhalb des Verkehrsschildes „Gemeinsamer Geh- und Radweg“) empfohlen. Zusätzlich hilft eine **Bodenmarkierung** von Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen zur besseren Orientierung.

Im Kreuzungsbereich Hafenstraße sollen **markierte Aufstellflächen** für den Radverkehr die Querung für RadfahrerInnen vereinfachen und verdeutlichen. Die Bodenmarkierung des Gefahrenzeichens „Andere Gefahren“ für den Kfz-Verkehr auf der Hafenstraße inkl. Anbringen des Verkehrszeichens kann auf den querenden Radverkehr des Donauradweges zusätzlich aufmerksam machen.

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(19) Donauradweg Kremsfluss, Hafenstraße

Am linken Flussufer beginnt bzw. endet der Donauradweg (Eurovelo 6) ohne Anschluss an die Fortführung am rechten Flussufer bzw. ohne Anbindung zum gegenüberliegenden Supermarkt.

Abbildung 83: Donauradweg, linkes Flussufer Krems





Kurzfristig soll durch eine **Querungsmöglichkeit** für den Radverkehr eine Verbindung zum gegenüberliegenden Supermarkt hergestellt werden.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Darüber hinaus ist eine **Verbindung für den Radverkehr zum gegenüberliegenden Flussufer**, als Fortsetzung des Donauradweges, notwendig.

Der Lückenschluss kann entweder durch eine Neuaufteilung des Straßenraums auf der Brücke (Detailuntersuchung notwendig), durch eine Verbreiterung der bestehenden Brücke oder durch eine eigene Infrastruktur (Geh- und Radverkehrssteg) erfolgen.

Für das Linksabbiegen in die Rechte Kremszeile wird die Errichtung eine geeignete Querungshilfe (z.B. kombinierten Rad- und Fußgängerübergangs) empfohlen.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€ - €€€ (eigene Infrastruktur)

5.4.4 Nord-Süd / Kremstalradweg: Ast Rehberg – Wachaubrücke

(20) Rehberger Hauptstraße (L73)

Für eine attraktive Anbindung des Gemeindegebietes Rehberg ist langfristig eine **baulich getrennte Radfahranlage** erforderlich.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(21) Seilerweg

Kurzfristig kann eine verbesserte Kennzeichnung eine leichtere Orientierung entlang der Routenführung bringen. Einerseits kann diese Kennzeichnung durch eine beschilderte **Wegweisung** erfolgen, andererseits durch **Markierungen** von Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen bei Kreuzungen auf der Fahrbahn.

Der **Fahrbahnbelag** soll an beschädigten Abschnitten **erneuert** werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Langfristig soll eine attraktive, vom Kfz-Verkehr **getrennte, Radfahranlage** direkt entlang der Krems für die aktive Mobilität und den Freizeitradverkehr errichtet werden, vorbehaltlich der baulichen Machbarkeit sowie der Grundstücksverhältnisse.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(22) Johann-Keusch-Gasse, Querung

Eine Querungshilfe für den Rad- und Fußverkehr wird mittels Markierung eines kombinierten Rad- und Fußgängerübergangs empfohlen.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(23) Mölkergasse

Im unteren nördlichen Abschnitt der Mölkergasse werden bei der bestehenden Regelung für Radfahren gegen die Einbahn **Bodenmarkierungen** empfohlen. Die **Ein- und Ausfahrtbereiche** sind auf der Fahrbahn zu kennzeichnen.

Ebenso sollen Fahrradsymbole und Richtungspfeile in regelmäßigen Längsabständen und in entsprechenden Seitenabständen zu parkenden Kfz **auf der Fahrbahn** markiert werden.

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Der süd-östliche Abschnitt der Einbahn (der über die Langenloiser Straße die Hohensteinstraße und weiters den Donauradweg Richtung Westen anbindet) soll für **Radfahren gegen die Einbahn** geöffnet werden. Es kann durch die Markierung von Richtungspfeilen und Fahrradsymbolen auf den Gegenverkehr hingewiesen werden.

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Eine attraktive Verknüpfung mit der Nord-Süd Achse kann nur durch eine **neue Infrastruktur** erfolgen. Aufgrund des Hochwasserschutzes wird – vorbehaltlich der technischen Machbarkeit - konzeptionell ein auskragender Radweg entlang der Kaimauer auf Straßenniveau zwischen Wachaubrücke und Mehrlbrücke vorgeschlagen (vgl. Maßnahme 24).

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

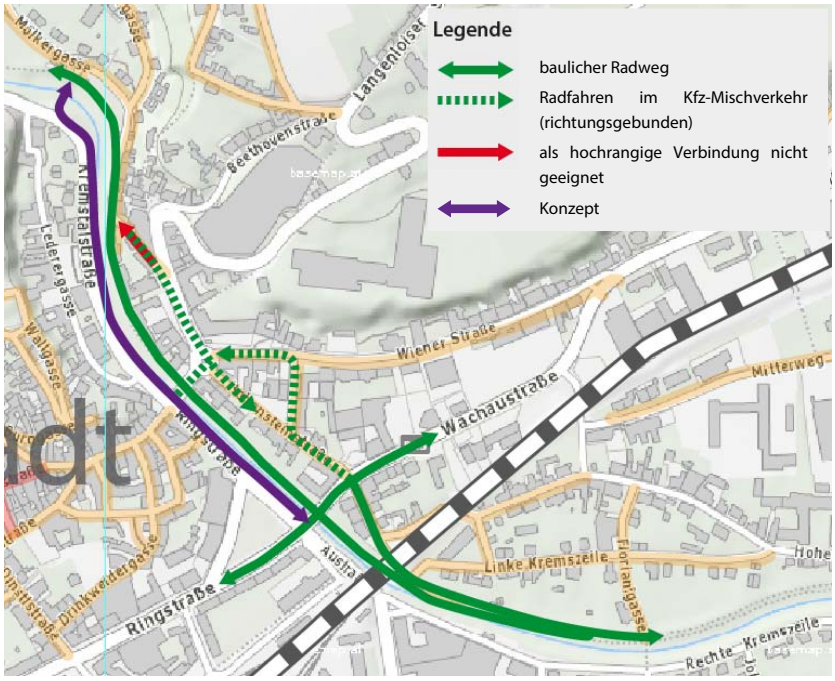
(24) Kremstalradweg (L73), Radroutenführung

Kurzfristig ist eine **Beschilderung** über die zurzeit bestehende Verbindung (Wachaubrücke, Hohensteinstraße, Kremstalradweg) empfehlenswert. Jedoch entspricht diese Streckenführung Richtung Norden einem Umweg von ca. 600m. Für den Alltagsradverkehr ist sie daher wenig attraktiv.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Langfristig empfiehlt sich eine **direkte, attraktive Verbindung in beide Richtungen** zwischen Kremstalradweg und Donauradweg, diese erfordert eine neue Infrastruktur (vgl. auch Maßnahme 7).

Abbildung 84: Verbindung Radhauptachsen, Bestand und Konzept



Quelle: Eigene Darstellung

Aufgrund des Hochwasserschutzes wird von einer Rampenlösung zwischen Wachaubrücke und Kremstalradweg als neue Infrastruktur abgesehen. Konzeptionell kann – vorbehaltlich der technischen Machbarkeit - eine Auskragung für einen Zweirichtungsradweg entlang der Kaimauer auf Straßenniveau entlang der Eyblparkstraße, Ringstraße, Kremstalstraße zwischen Wachaubrücke und Mehrlbrücke vorgeschlagen werden. Eine mögliche Umsetzung bedarf einer vertiefenden Untersuchung.

Abbildung 85: Auskragender Radweg, Beispiel Donaukanal





Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

5.4.5 West-Ost NEU: Klomsersteg – Klomserstraße – Hafenstraße – Lerchenfeld

(25) Klomserstraße, Schulgasse

Radfahren im Mischverkehr mit **Einführung Tempo 30** und **Markierung** von Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen auf der Fahrbahn.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(26) Hafenstraße

Errichtung eines **baulichen Radweges** durch Neuaufteilung des Straßenraumes.

Im Zuge der Planungen für die neue Verbindung für den MIV von An der Schütt zur Wiener Straße über die Hafenstraße entlang der B37 in die Landersdorfer Straße (vgl. Teilbericht III – MIV) ist der Übergang von der Hafenstraße zur neuen Unterführung (siehe Maßnahme 27) im Detail zu untersuchen.

Abbildung 86: Hafenstraße, südlicher Abschnitt





Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(27) Unterführung Kremser Hafen- und Industriebahn

Die bestehende **Unterführung** ist für die Hauptradverbindung **barrierefrei** zu **adaptieren** z.B. Errichtung einer Rampe mit max. 6% Längsneigung

Abbildung 87: Unterführung Hafen-/Industriebahn




Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

Anmerkung gemäß Information vom AG vom 05.10.2020: Die Adaptierung der Unterführung der Kremser Hafen- und Industriebahn ist bereits im Bau und soll dieses Jahr fertiggestellt werden. Künftig soll durch diese eine wichtige und hochwertige Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Krems, Weinzierl und Landersdorf geschaffen werden.

(28) Lerchenfelderstraße, Lerchenfelder Hauptplatz

Errichtung einer **baulich getrennten Radfahranlage** (baulicher Radweg oder geschützter Radfahrstreifen) durch Neuaufteilung des Straßenraumes.

Abbildung 88: Lerchenfelderstraße, Lerchenfelder Hauptplatz




Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(29) Wasendorferstraße

Radfahren im Mischverkehr auf der Fahrbahn mit **Markierung** von Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen auf der Fahrbahn

Abbildung 89: Wasendorferstraße





Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(30) Auparkweg

Eine Verbindung zwischen den beiden Hauptachsen Wasendorferstraße / Gabelhoferplatz und Mittergriesweg kann über den Auparkweg geschaffen werden. Dies kann durch **Radfahren im Mischverkehr** ermöglicht werden, da auf beiden Wegen Tempo 30 gilt und diese in beide Richtungen befahrbar sind. Die Umsetzung der **Kreuzungsbereiche** Wasendorferstraße / Gabelhoferplatz und Auparkweg sowie Landersdorfer Straße und Auparkweg bedürfen einer **vertiefenden Untersuchung**.

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

5.4.6 Nord-Süd NEU: Anbindung Krems Süd über Eisenbahnbrücke

Zur Anbindung von Krems Süd soll eine neue Hauptachse über die Eisenbahnbrücke geschaffen werden[4]. Diese schließt über die Heinemannstraße an die West-Ost Hauptachse in der Ringstraße an. Die Ausgestaltung dieser neuen Hauptachse ist eng verknüpft mit der neuen MIV-Verbindung in die Utzstraße und den damit verbundenen Änderungen im Bereich Heinemannstraße / Strandbadstraße (vgl. Maßnahme 2 im Teilbericht III – MIV, Maßnahme 6 N-S im Teilbericht I – Fußverkehr, sowie Maßnahme D in diesem Teilbericht).

(31) Anbindung Krems Süd, Mautern, Furth

Eine Adaptierung und Attraktivierung der bestehenden Verbindungen über die Donau an das Gemeindegebiet Krems Süd sowie an die angrenzenden Ortschaften ist sehr schwierig. Daher wird eine zentrale neue Radverbindung entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke vorgeschlagen. Dazu soll die **Eisenbahnbrücke mit einem Rad- und Fußweg** ergänzt werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	V
Kosten	€€€

Abbildung 90: Nachträglich an eine bestehende Eisenbahnbrücke angebauter Radweg, Beispiel aus Nijmegen, Niederlande (Snelbinder).



Quelle: https://commons.wikimedia.org/

Die neue Verbindung über die Eisenbahnbrücke stellt eine langfristige Maßnahme dar, die die bestehende Verbindung nach Krems Süd über die Donaubrücke ersetzen soll. Aufgrund der Langfristigkeit dieser Maßnahme sind dennoch kurzfristige Verbesserungsmaßnahmen an der bestehenden Verbindung sinnvoll (vgl. Maßnahmen F, G, H).

[4] In Übereinstimmung mit dem Radverkehrskonzept für Krems Süd vom Büro Verracon.

5.5 Maßnahmenplanung Hauptverbindungen und Erschließungsnetz

Die Maßnahmenplanung für Hauptverbindungen und für das Erschließungsnetz umfasst sowohl Maßnahmen an bestehenden Verbindungen als auch Neuplanungen.

(A) Donaulände, Anschluss Loiben

Zwischen dem Treppelweg und dem Donauradweg (Eurovelo 6) ist keine attraktive, sichere Verbindung gegeben. Vor allem RadtouristInnen, die von der Schiffsanlegestelle kommen und Richtung Loiben fahren, verirren sich auf der Suche nach dem Donauradweg im stark frequentierten Kreisverkehr an der B3 bzw. auf der Förthofstraße.

Für RadtouristInnen, die von der Schiffsanlegestelle kommen und entlang des Treppelwegs Richtung Wachau fahren besteht kein Anschluss zum bestehenden Donauradweg.

Abbildung 91: Donaulände, Anschluss Loiben





Eine sichere Radverbindung als Lückenschluss könnte mittels eines **baulichen Radweges** entlang der B33a/Förthofstraße mit einer Querung über die B3 beim Kreisverkehr geschaffen werden. Die Wegweisung soll durch entsprechende Beschilderung unterstützt werden.

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

Anmerkung gemäß Information vom AG vom 24.02.2020: Für die Adaptierung dieses Abschnittes gibt es bereits Pläne des Amts der NÖ Landesregierung, NÖ Straßenbauabteilung 7, diese sehen eine Querung über die B3 und einen Radweg entlang der B33a/Förthofstraße bis zum Brückenkopf der Mauterner Brücke vor.

(B) Radroute Altstadt

Eine **Verbesserung der** Orientierung mittels **Wegweisung** kann einerseits durch die Adaptierung der Beschilderung sowie anderseits durch Markierung von Fahrradsymbolen und Pfeilen auf der Fahrbahn erfolgen.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(C) Edmund-Hofbauer-Straße

Die direkte Verbindung zum Schulzentrum soll mit gut lesbaren **Markierungsmaßnahmen** (Radfahren im Mischverkehr) erschlossen werden. Dabei sind die zentralen Gebäudeeingänge und die vorhandenen Abstellanlagen anzubinden.

Die Erschließung des Bahnhofes ist attraktiv, möglichst direkt und sicher umzusetzen. Die Abstellanlagen am Bahnhof sowie die Busorganisation am Bahnhofsvorplatz sind dabei zu berücksichtigen. Die bestehende **Beschilderung** ist entsprechend zu **ergänzen**.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(D) Strandbadstraße, Sportplatzstraße

Direkte, gekennzeichnete, attraktive und sichere Radverbindungen sollen die bestehenden Lücken im Radwegenetz schließen.

Abhängig von der verfügbaren Straßenraumbreite kann **entweder eine eigene Infrastruktur für den Radverkehr** vorgesehen werden **oder Radfahren im Kfz-Mischverkehr durch Temporeduktion und Markierungsmaßnahmen** (Fahrradsymbole, Richtungspfeile) vorgesehen werden. Eine weitere Möglichkeit den Radverkehr zu priorisieren, ist die Verordnung einer Fahrradstraße.

Die Maßnahme muss mit den Planungen für die neue Verbindung nach Krems Süd (vgl. Maßnahme 31), sowie die neue Verbindung in die Utzstraße (vgl. Teilbericht III – MIV, Maßnahme 2 und Teilbericht I – Fußverkehr, Maßnahme 6 N-S) abgestimmt werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€ - ~~€€€~~

(E) Dr.-Gschmeidler-Straße, Mitteraustraße

Zwischen den bestehenden Radwegen in der Mitteraustraße und der Bertschingerstraße ist keine Radverbindung erkennbar.

Direkte, gekennzeichnete, attraktive und sichere Radverbindungen sollen die bestehenden Lücken im Radwegenetz schließen.

Abhängig von der verfügbaren Straßenraumbreite **kann entweder eine eigene Infrastruktur für den Radverkehr** vorgesehen werden **oder Radfahren im Kfz-Mischverkehr durch Temporeduktion und Markierungsmaßnahmen** (Fahrradsymbole, Richtungspfeile) vorgesehen werden. Eine weitere Möglichkeit den Radverkehr zu priorisieren, ist die Verordnung einer Fahrradstraße.

Das bestehende Verkehrszeichen „Sackgasse" ist mit dem Zusatzschild „ausgenommen Radverkehr" zu ergänzen.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€ - €€€

(F) Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke

Verbesserung der bestehenden Beschilderung und Verkehrszeichen zur Erleichterung der Orientierung. Unterstützt wird die Wegweisung mittels Beschilderung durch **Bodenmarkierungen** von Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Anmerkung gemäß Information vom AG vom 28. September 2020: Die Beschilderung wurde im Zuge des Umbaus der Ringstraße im Frühjahr 2020 verbessert.

(G) Donaubrücke (B37), Geh- und Radweg

Als kurzfristige Maßnahme wird eine Verbesserung des Fahrbahnbelages auf der Westseite vorgeschlagen

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

Als langfristige Maßnahme wird eine alternative Verbindung nach Krems Süd und zu den südlichen Gemeinden über einen neuen Radweg entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke vorgeschlagen (vgl. Maßnahme 31)

(H) Romantikradweg, Verbindung Krems Süd

Als kurzfristige Maßnahme wird die Verbreiterung des Weges sowie die Befestigung mittels wasserdurchlässigen Fahrbahnbelags empfohlen.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

Als langfristige Maßnahme wird eine alternative Verbindung nach Krems Süd und zu den südlichen Gemeinden über einen neuen Radweg entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke vorgeschlagen (vgl. Maßnahme 31)

(I) Anibas Promenade, Gerasimo-Garnelis-Weg NEU (Verbindung Ringstraße⇔Campus Krems)

Die Schaffung einer attraktiven Anbindung vom Bildungscampus an den Donauradweg und entlang der Ringstraße ist von strategischer Bedeutung.

Die Anibas Promenade ist im **nördlichen Abschnitt** ca. 3,00 m breit und als Gehweg ausgewiesen. Eine **gemischte Nutzung für Rad- und Fußverkehr** könnte hier angedacht werden. Die **Anbindung der Alauntalstraße** ist mittels Abschrägung und Freihaltung des Ein-/ Ausfahrtsbereiches zu berücksichtigen.

Abbildung 92: Anibas Promenade, nördlicher Abschnitt





Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Der **südliche Abschnitt** der Anibas Promenade ist im Bestand zu schmal für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr. Eine **Verbreiterung** sollte geprüft werden, z.B. durch Auskragung / Überplattung (Anm.: an anderen Stellen bereits geschehen). Dabei ist jedenfalls die Hochwassertauglichkeit zu prüfen.

Abbildung 93: Anibas Promenade, südlicher Abschnitt





Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

Der bestehende Gerasimos-Garnelis-Weg ist zurzeit zu schmal für eine gemeinsame Nutzung durch den Fuß- und Radverkehr. Eine **Verbreiterung** des bestehenden Gehweges ist für eine gemeinsame Nutzung notwendig.

Abbildung 94: Gerasimos-Garnelis-Weg





Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(J) Kaiser-Friedrich-Straße NEU (Verbindung Donaulände ⇔ Ringstraße)

Eine attraktive Verbindung zwischen Donaulände und Ringstraße verläuft über die Kaiser-Friedrich-Straße, die als Einbahn verordnet ist.

Als Teil des Radhauptnetzes ist die Lücke attraktiv und sicher zu schließen.

Für das Radfahren in Einbahnrichtung sollen **Markierungen** für „Radfahren im Kfz-Mischverkehr" (Fahrradsymbole, Richtungspfeile) erfolgen.

Aufgrund der strategischen Bedeutung der Verbindung und der räumlichen Gegebenheiten, empfiehlt sich für diesen Abschnitt ein **baulicher Einrichtungsradweg** gegen die Einbahnrichtung.

Abbildung 95: Kaiser-Friedrich-Straße





Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(K) Kremstalradweg (Hauptachse Nord-Süd) ⇔Strandbadstraße NEU

<u>Austraße; nördlich der Bahnunterführung</u>

Als kurzfristige Maßnahme wird empfohlen den Gehweg als nicht benützungspflichtigen gemeinsamen Geh- und Radweg freizugeben.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

Längerfristig soll gemeinsam mit Maßnahme 24 die Errichtung eines **baulichen Radweges** in Form einer Auskragung geprüft werden.

Abbildung 96: Austraße, nördlich der Bahnunterführung




Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

Austraße; südlich der Bahnunterführung

Errichtung eines **baulich getrennten Radweges** durch Neuaufteilung des Straßenraumes z.B. Errichtung eines beidseitigen Einrichtungsradweges mit jeweils 1,5m Breite, Verschmälerung der Fahrbahn.

Abbildung 97: Austraße, südlich der Bahnunterführung




Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(L) Schrebergasse NEU

Die Schrebergasse ist derzeit eine Einbahn in Richtung Kremszeile. Kurzfristig ist eine direkte, attraktive Verbindung zur Sportmeile in beide Richtungen für den Radverkehr anzustreben. Dafür ist **Radfahren gegen die Einbahn** zu verordnen.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(M) Kremszeile (Hauptachse Nord-Süd) ⇔Strandbadstraße NEU

Dr.-Gschmeidler-Straße, nördlicher Abschnitt

Errichtung eines **baulich getrennten Radweges** durch Neuaufteilung des Straßenraumes (z.B. beidseitiger Einrichtungsradweg).

Abbildung 98: Dr.-Gschmeidler-Straße, nördlicher Abschnitt





Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(N) Weinzierl NEU

Radfahren im Kfz-Mischverkehr mit **Einführung Tempo 30** und **Markierung** von Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen auf der Fahrbahn.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(O) Koloman-Wallisch-Straße NEU

Mittelfristig soll die Errichtung einer **baulich getrennten Radfahranlage** durch Neuaufteilung des Straßenraumes (z.B. baulicher Radweg oder Radfahrstreifen) geprüft werden. Dazu müssen die Grundstücksverhältnisse, ob Fremdgrund in Anspruch genommen werden muss, geklärt werden.

Abbildung 99: Koloman-Wallisch-Straße




Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(P) Hofrat-Erben-Straße NEU

Errichtung eines **baulichen Radweges** durch Neuaufteilung des Straßenraumes (z.B. einseitiger Zweirichtungsradweg entlang der Westseite).

Abbildung 100: Hofrat-Erben-Straße




Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(Q) Stadtpark Querung Nord

Das **Radfahren durch den Stadtpark** zwischen der Schillerstraße und der Fischergasse soll ermöglicht werden. Dabei ist eine **Querungsmöglichkeit** der Utzstraße für den Radverkehr zu berücksichtigen. Dazu ist eine vertiefende Untersuchung des Kreuzungspunktes mit der Fischergasse erforderlich. Dabei soll auch die Anbindung der Stadtpark Querung Nord an den Radweg in der Ringstraße mitbetrachtet werden.

Maßnahmentyp	Linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

6 Begleitende Maßnahmen

Zur Förderung des Radverkehrs sollen begleitend zur Umsetzung von attraktiven Radwegen und Radrouten auch weitere Maßnahmen implementiert werden. Zusätzliche Handlungen, die eine Benutzung des Fahrrads erleichtern und damit fördern, sind einerseits die Errichtung von Abstellanlagen, die an allen wichtigen Punkten in einer guten Ausführungsqualität in Abhängigkeit der Verweildauer der Benutzer vorgesehen werden (sh. 8.3 Abstellanlagen). Andererseits Servicestationen (ausgerüstet mit Luftpumpe, Fahrradheber und Werkzeug) an relevanten Orten (Bahnhöfe, Ortszentrum etc.), an denen kleine Gebrechen des Fahrrads leicht selber behoben werden können.

Durch eine durchgängige Beschilderung (zu den wichtigsten POI und entlang der Radrouten) und durch Informationstafeln und Übersichtplänen an wichtigen Knotenpunkten wird allen RadfahrerInnen mit oder ohne Ortskenntnissen ermöglicht, sich schnell und einfach zurechtzufinden. Eine lückenlose Kennzeichnung durch Bodenmarkierungen, wie z.B. Richtungspfeile und Fahrradpiktogramme, hilft ebenfalls bei der Orientierung. Außerdem wird dadurch auch die Verkehrssicherheit der Radfahrenden erhöht und die Interaktion der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer wird übersichtlicher und dadurch auch besser.

Zusätzlich sind in der Umsetzung begleitende Maßnahmen in der Kommunikation empfehlenswert. Dies betrifft insbesondere die Hervorhebung von positiven Effekten durch das Radfahren, wie z.B. die Anhebung der Verkehrssicherheit und der Gesundheitsaspekt. Im Rahmen von Infoevents z.B. bei der Eröffnung eines neuen Radweges, können die Vorteile des Radfahrens hervorgehoben werden und damit die positiven Effekte des Ausbaus des Radwegenetzes verstärkt werden. Weiters kann eine „Rücksichtskampagne“ durchgeführt werden, um das friedliche Miteinander im Verkehr und die Einhaltung von Regeln z.B. rechtzeitiges Anhalten vor Schutzwegen und Radfahrerüberfahrten, zu verstärken. Durch die Bereitstellung von Broschüren (zu den Themen Verkehrssicherheit, Transporträdern, Kindertransport mit Rad etc.) und einer Radwegkarte (inkl. Infos über POI) kann zusätzlich Information verbreitet werden.

Ein verstärktes Augenmerk sollte in Zukunft auch auf die erweiterten Möglichkeiten durch die Verwendung von e-Bikes gelegt werden. Diese ermöglichen sowohl das komfortable Erreichen höher gelegener Ortsteile wie beispielsweise Gneixendorf oder Egelsee, als auch das Zurücklegen größerer Distanzen, was beispielsweise die Attraktivität der vorgeschlagenen Anbindung von Krems Süd an den Bahnhof Krems über die Eisenbahnbrücke deutlich erhöht.

Eine alternative Möglichkeit zur Anbindung höher gelegener Ortsteile ist die Mitnahme des Rades im Bus (siehe Abbildung 101). Dies ist derzeit in Österreich nur für Falträder problemlos möglich, alle anderen Fahrräder können nur in speziellen Radtrampern mitgenommen werden, die nur in einzelnen touristischen Regionen – und dort meist nur in der Sommersaison – verkehren. Ein Beispiel dafür stellt der Radtramper Wachau (VOR: WL1A) dar, der vom 4. Juli bis 26. Oktober von Krems über Spitz und Melk nach Grein verkehrt. Eine mögliche Umsetzung ist mit dem Betreiber abzustimmen.

Abbildung 101: Radtransport mit dem Bus, Beispiel dem Ybbstal (Ybbstal-Tramper)



Quelle: VOR © Karin Schildberger

7 Planbeilagen

7.1 POS 0101 Plan Nr° 0101_2: Radverkehr – Bestand und Analyseplan

7.2 POS 0102 Plan Nr° 0102_2: Radverkehr – Konzept und Maßnahmenplan

8 Anhang: Planungsgrundlagen

8.1 Radverkehrsanlagen

8.1.1 Planungsgrundsätze

Die Beschreibung der Planungsgrundsätze erfolgt auf Basis der zum Zeitpunkt der Erstellung des Mobilitätskonzeptes gültigen RVS 03.02.13 Radverkehr mit Stand 1. Februar 2014. Sollte zwischenzeitlich eine aktuellere Version vorliegen, so ist die gültige Fassung anzuwenden.

Nutzergruppen

Die Nutzergruppen des Radwegangebots werden aufgrund ihrer spezifischen Beweggründe und ihrer Fähigkeiten eingeteilt. Dazu gehören unter anderem AlltagsradfahrerInnen, RennradfahrerInnen, BerufsradfahrerInnen, FreizeitradfahrerInnen, ältere Menschen und Kinder. Die schutzbedürftigen RadfahrerInnen (z.B. ältere Menschen und Kinder) sind bei der Planung besonders zu berücksichtigen, da unsicherere Lösungen diese Nutzergruppe dazu verleitet, auf das Fahrrad als Verkehrsmittel zu verzichten.

Einsatzkriterien

Die Auswahl der geeigneten Radverkehrsanlage erfolgt grundsätzlich aufgrund der Einsatzkriterien in Abhängigkeit des Straßentyps, der höchst zulässigen Geschwindigkeit und der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs (Trenn- oder Mischprinzip, siehe Abbildung 102: Auswahlkriterium Kfz-Verkehr gem. RVS 03.02.13). Entscheidungsrelevant ist auch die vorhandene Straßenbreite. Andere wichtige Kriterien sind die sichere Gestaltung der Knotenpunkte, die Führung des Fußgängerverkehrs, die Lage von ÖV-Haltestellen, sonstige Problem- und Engstellen sowie die Topographie und auch die Nutzergruppen.

Abbildung 102: Auswahlkriterium Kfz-Verkehr gem. RVS 03.02.13[5]

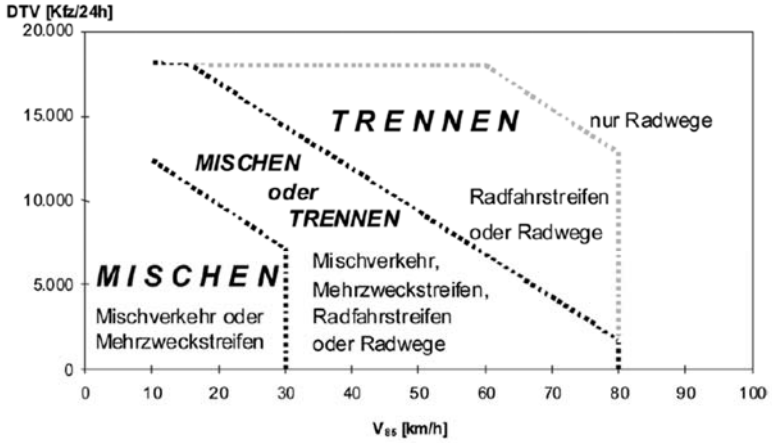


Abbildung 4: Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen

8.1.2 Streckenelemente

Mischverkehr

Das Radfahren im Mischverkehr mit Kraftfahrzeugen ist nur auf verkehrsberuhigten Straßen im Erschließungsnetz mit max. Tempo 30 vorzusehen. Auf der Fahrbahn sind Bodenmarkierungen wie Fahrradsymbole und Richtungspfeile anzubringen, um den Radverkehr hervor zu heben. Eine kritische Fahrstreifenbreite von ca. 3,0-3,75m ist zu vermeiden, da es hier zu knappen Überholsituationen kommt.

Ist keine getrennte Anlage von Radfahrstreifen oder Radwegen aufgrund der geringen verfügbaren Straßenbreite innerorts möglich, können **Mehrzweckstreifen** angebracht werden. Der Mehrzweckstreifen wird mittels einer unterbrochenen Längsmarkierung und Fahrradsymbolen auf der Fahrbahn gekennzeichnet. Der Mehrzweckstreifen darf von anderen Fahrzeugen, welche zu breit für den angrenzen Fahrstreifen sind befahren werden, jedoch unter besonderer Rücksichtnahme auf die RadfahrerInnen. Die Regelbreite des Mehrzweckstreifens beträgt 1,5m, neben einem Längsparkstreifen 1,75m.

Radfahrstreifen

Der Radfahrstreifen ist ein Teil der Fahrbahn, jedoch mit einer durchgehenden Längsmarkierung vom Rest der Fahrbahn getrennt. Im Gegensatz zum Mehrzweckstreifen darf der Radfahrstreifen nicht von anderen Fahrzeugen befahren werden und bietet daher im Vergleich mehr Sicherheit. Zusätzlich wird der Radfahrstreifen mit Fahrradsymbolen markiert. An Engstellen oder unübersichtlichen Stellen kann eine flächige Einfärbung oder bauliche Trennung erfolgen. Im Ortsgebiet bei Kfz-Geschwindigkeiten bis 50 km/h beträgt die Regelbreite von Radfahrstreifen 1,50m; bei höheren Geschwindigkeiten und bei Parkstreifen ist diese zu vergrößern.

[5] Stand 1. Februar 2014

Radweg

Ein Radweg ist ein baulich getrennter Bereich, welcher nur für RadfahrerInnen bestimmt ist. Er wird mit Verkehrszeichen, Fahrradsymbolen und Richtungspfeilen gekennzeichnet. Im bebauten Gebiet soll er beidseits der Straße als Einrichtungsradweg angelegt werden (Zweirichtungsradwege nur in Ausnahmefällen). Getrennt durch einen Sicherheitsabstand (Schutzstreifen) zur Fahrbahn und zum Kfz-Parkstreifen wird der Radweg subjektiv als die sicherste Radverkehrsinfrastruktur empfunden und ist für schutzbedürftige RadfahrerInnen wie ungeübte oder ältere Menschen und Kinder besonders attraktiv. Radwege können unter Berücksichtigung der Verkehrsstärke des Kfz-Verkehrs und der Projektierungsgeschwindigkeit mit oder ohne Benützungspflicht verordnet werden.

Die Regelbreite eines Einrichtungsradweges beträgt 1,6-2,0m + Schutzstreifen zur Fahrbahn, die Regelbreite eines Zweirichtungsradweges beträgt 3,0m + Schutzstreifen zur Fahrbahn. Der Schutzstreifen zur Fahrbahn hat eine Mindestbreite von 0,5m, zu abgestellten Fahrzeugen 0,75m und im Freilandbereich 1,0m.

Gemeinsamer Geh- und Radweg

Der gemeinsame Geh- und Radweg mit einer Regelbreite von ≥3,0m ist nur für FußgängerInnen und RadfahrerInnen bestimmt und wird mit Schildern und Markierungen gekennzeichnet. Um Konflikte zu vermeiden, ist dieser nur bei geringen Frequenzen an sowohl FußgängerInnen als auch RadfahrerInnen zulässig. Getrennte Geh- und Radwege sind dem gemeinsamen Geh- und Radweg wenn möglich vorzuziehen, da es hier zu weniger Konflikten kommt.

Straßenbegleitende gemischte Geh- und Radwege sind im dichtverbauten Ortsgebiet nicht zu empfehlen. Sie werden in der Regel außerorts bei geringen Frequenzen an FußgängerInnen und RadfahrerInnen angeordnet. Geh- und Radwege können mit oder ohne Benützungspflicht für RadfahrerInnen verordnet werden.

Radfahren gegen die Einbahn

Durch das Radfahren gegen die Einbahn werden RadfahrerInnen oftmals kürzere Wege ermöglicht. In Einbahnstraßen kann mit entsprechenden Verkehrszeichen am Anfang und Ende das Radfahren gegen die Fahrtrichtung erlaubt werden. Eine Kennzeichnung mittels einer Längsmarkierung ist nur bei stark befahrenen Anliegerstraßen oder in 30er-Zonen erforderlich (es gelten die Regelbreiten analog zum Radfahrstreifen). Im Kreuzungsbereich hingegen ist immer auf diese Verkehrsführung hinzuweisen, oftmals empfiehlt sich hier eine bauliche Trennung. Auf der Fahrbahn sind Fahrradsymbole und Richtungspfeile anzubringen, um das Fahren gegen die Fahrtrichtung mit dem Fahrrad zu kennzeichnen.

Schutzstreifen zur Fahrbahn

Der Schutzstreifen (Sicherheitsabstand zur Fahrbahn auf gleichem Niveau wie die Radfahranlageanlage) beträgt bei straßenbegleitenden Radwegen wie auch bei gemeinsamen Geh- und Radwegen > 0,5m. Zu parkenden Autos beträgt der Sicherheitsabstand > 0,75m aufgrund von möglichem Fahrzeugüberhang und aufschlagenden Türen. Außerorts ist ein

Schutzstreifen mit einer Mindestbreite von 1,0 m anzuordnen. Eine Ternnung vom Kfz-Verkehr mittels Grünstreifen ist empfehlenswert.

8.1.3 Knotenpunkte und Querungen

Vorgezogene Aufstellflächen

Durch die Aufweitung des Radfahrstreifens bei Kreuzungen – auch Bikebox genannt - (sh. Abbildung 104, Variante 2) kann für den Radverkehr eine eigene Aufstellfläche vor dem Kfz-Verkehr angeordnet werden. Dadurch werden RadfahrerInnen für den motorisierten Verkehr besser sichtbar und es kommt zu weniger Konflikten.

Linksabbieger

Linksabbieger können entweder direkt oder indirekt in zwei Etappen über einen Knotenpunkt geführt werden.

Bei der direkten Führung werden RadfahrerInnen nach Einordnung in die Hauptfahrbahn direkt über den Knotenpunkt geführt. Dies ist die Standardlösung bei Radfahr- und Mehrzweckstreifen sowie beim Mischverkehr mit nur ein bis zwei Fahrspuren, schwachem Kfz-Verkehr und kleineren Knotenpunkten. Bei lichtsignalgeregelten Knotenpunkten können auch vorgezogene Aufstellflächen vorgesehen werden.

Bei der indirekten Führung queren die RadfahrerInnen in zwei Etappen; zunächst die Querstraße, und dann über eine Aufstellfläche die Längs-Straße. Durch das Heranführen des Radweges an die Fahrbahn (sh. Variante 1 in Abbildung 103 und Abbildung 104) oder die Überleitung in einen Radfahrstreifen (sh. Variante 2 in Abbildung 103 und Abbildung 104) wird die räumliche Nähe zur Fahrbahn und gute Sichtbeziehungen ermöglicht.

Abbildung 103: Planungsskizze, Indirektes Linksabbiegen ohne Rechtsabbiegespur für Kfz

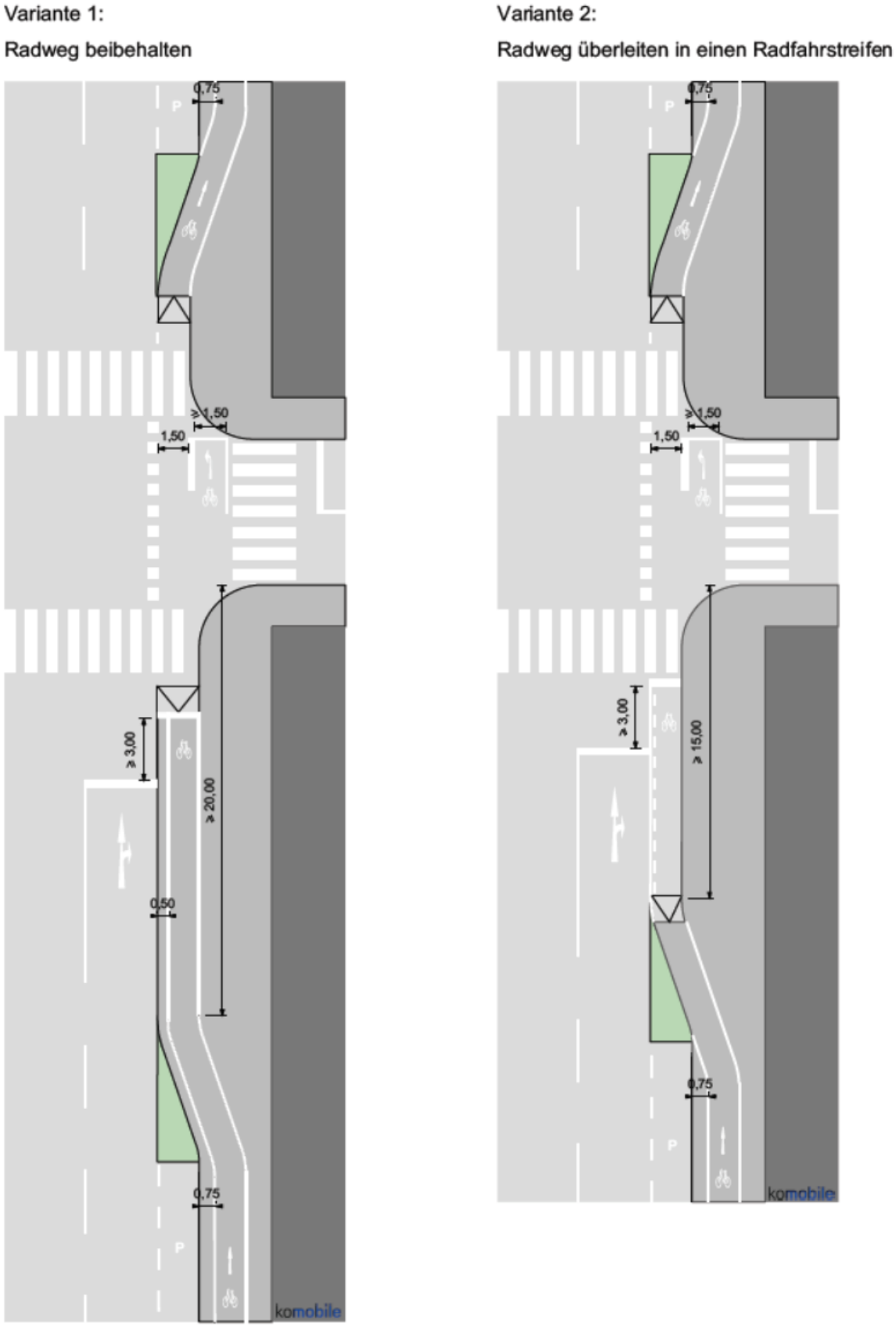
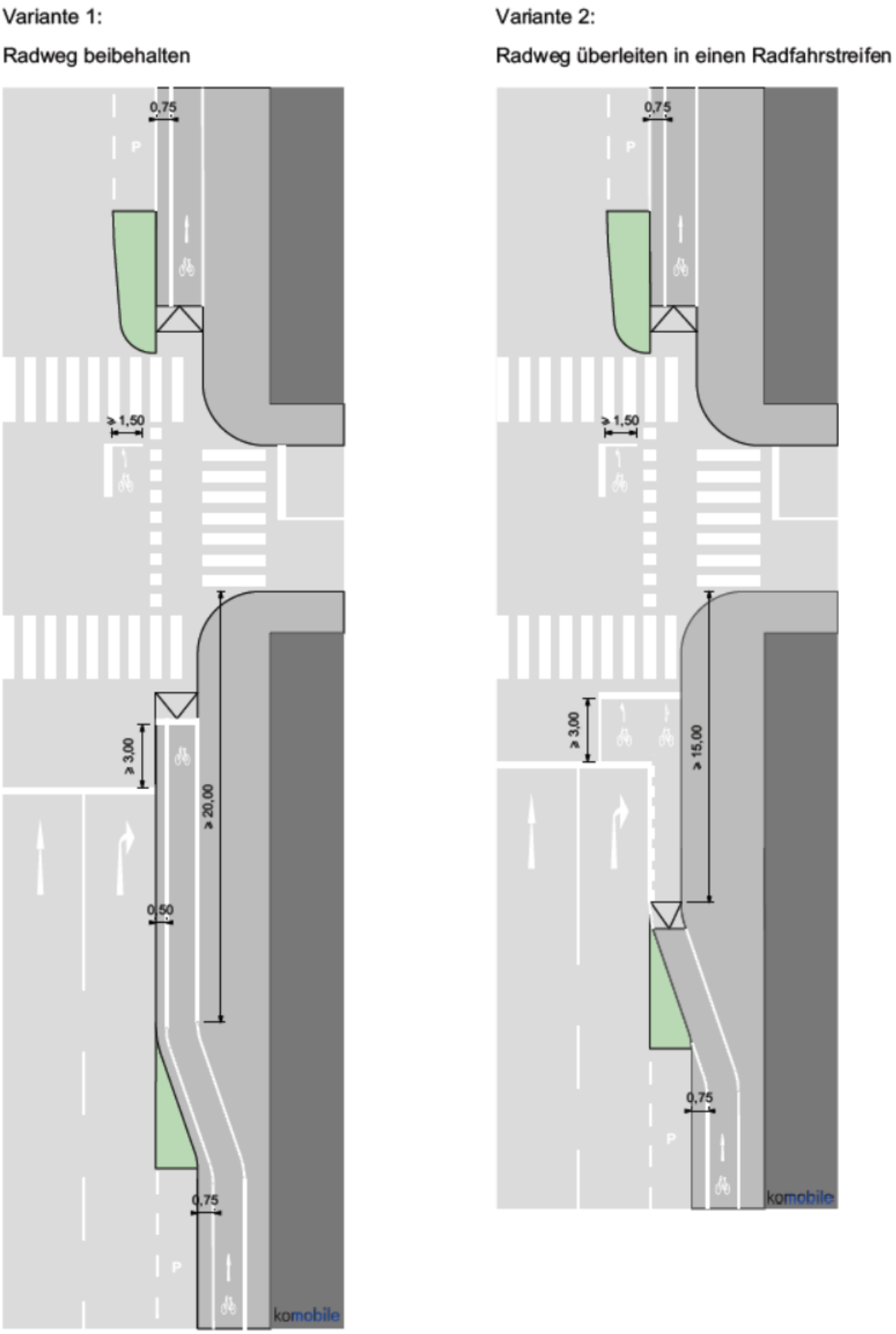


Abbildung 104: Planungsskizze, indirektes Linksabbiegen mit Rechtsabbiegespur für Kfz



Rechtsabbieger

Bei einem eigenen Rechtsabbiegefahrstreifen für den Kfz-Verkehr gibt es unterschiedliche Ausführungen für den Radverkehr. Ist genügend Platz vorhanden kann ein eigener Rechtsabbiegestreifen für den Radverkehr rechts daneben angelegt werden. Bei beengten Platzverhältnissen können Radfahr- oder Mehrzweckstreifen auch mit dem Rechtsabbiegestreifen kombiniert werden.

Durch die Ausführung eines By-passes für den Radverkehr können Rechtsabbieger direkt abbiegen ohne die Fahrbahn im Kreuzungsbereich zu benützen. Dadurch kommt es zu weniger Konflikten und keinen Wartezeiten.

Radfahrerüberfahrten

Ein Radweg kann mittels einer Radfahrerüberfahrt bevorrangt über eine Straße geführt werden. Bei einer Radfahrerüberfahrt wird eine Blockmarkierung angebracht. Es muss auf ausreichende Sichtverhältnisse geachtet werden. Zusätzlich können Warndreiecke für den Kfz-Verkehr im Einfahrtsbereich oder eine rote Einfärbung des Querungsbereichs angebracht werden. Zur Verdeutlichung der Querungsstelle kann die Radquerung auch angehoben werden. Durch die Anrampung kommt es zu einer Verlangsamung des Kfz-Verkehrs.

Grundstückseinfahrten

Bei Grundstückseinfahrten sind Radwege auf gleichem Niveau fortzuführen und bei Bedarf zu kennzeichnen (z.B. Einfärbung der Deckschicht).

8.1.4 Bushaltestellen

Der Wartebereich und Ein- und Ausstiegsbereich bei Bushalten soll möglichst getrennt von der Radinfrastruktur angeordnet werden. In Abhängigkeit von der Art der Bushaltestelle und den Platzverhältnissen wird der Radweg vor und hinter der Haltestelle geführt.

Bei ausreichenden Breitenverhältnissen im Bereich der Bushaltestelle (ausgeführt als Kap- bzw. Randhaltestelle) ist die Führung des Radweges hinter der Fahrgastaufstellfläche zu empfehlen (sh. Abbildung 105). Nur bei engen Verhältnissen soll der Radweg rechtzeitig vor der Bushaltestelle in einen Radfahrstreifen übergeführt werden.

Abbildung 105: Beispiele von Radwegen entlang Bushaltestellen (Kopenhagen)





8.2 Beschilderung/Wegweisung

Bei der Wegweisung ist auf eine durchgängige Beschilderung zu achten sowie auf eine lückenlose Kennzeichnung durch Bodenmarkierungen, z.B. Richtungspfeile und Fahrradpiktogramme. Diese Wegweisung ist einheitlich zu gestalten und gut leserlich entlang der Radroute anzubringen, um eine einfache Orientierung zu gewährleisten. An relevanten Orten (Bahnhöfen, Ortszentrum, Ortseinfahrten etc.) sind „Infopoints“ (Informationstafeln) mit einem Lageplan inkl. Radrouten und anderen wichtigen Informationen für RadfahrerInnen aufzustellen.

8.3 Abstellanlagen

Um den Radverkehr zu fördern, sind an allen wichtigen und zentralen Punkten Abstellanlagen anzuordnen, wobei die Ausführungsqualität abhängig von der Verweildauer der Benutzer ist. Für kurze Aufenthalte wie z.B. bei Einkaufs- und Sportstätten sind einfache, stabile und diebstahlsichere Abstellanlagen (z.B. Anlehnbügel oder Rahmenhalter) im öffentlichen Raum in direkter Nähe vorzusehen. Für längere Aufenthalte wie z.B. bei Bahnhöfen, Schulen und Ämtern sind wettergeschützte Langzeitstellplätze mit einer Überdachung und ausreichender Beleuchtung anzuordnen. Diese sollen gut einsehbar sein und in unmittelbarer Nähe des Eingangs liegen. Eine gute Übersicht über die Vor- und Nachteile der verschiedenen Systeme für Abstellanlagen wird beispielsweise im „Radgeber Radparken“ der Radlobby (https://www.radlobby.at/radparken, 2017) oder in der Broschüre „Radabstellanlagen bei Gebäuden“ der Stadt Wien (https://www.wien.gv.at/verkehr/radfahren/radabstellanlagen.html, 2018) gegeben.

Radverkehr - Bestand und Analyseplan

Hauptradrouten

1 Donauradweg, Anschluss Mautern
- lange Wartezeiten und unklare Führung bei Querung der Bundesstraße 3
- schmaler Geh-/Radweg auf der Mautener Brücke

2 Steiner Donaulände
- wechselnde Radfahranlagen
- Konflikt Bushaltestelle und Schanigärten
- Radfahren im Kfz-Mischverkehr mit hohem Busverkehr, Tempo 50 und begeleitenden Parkplätzen

3 Ringstraße (B35), Anbindung Alfred-Göbhart-Weg
- in Fahrrichtung Ost-West keine Verbindung in den Alfred-Göbhart-Weg

4 Ringstraße (B35), Kreuzungsbereiche
- kein indirektes Linksabbiegen
- kein direktes Rechtsabbiegen
- Konflikte mit Fußverkehr

5 Ringstraße (B35), Streckenbereich
- keine Längsmarkierungen (Sicherheitsabstand zu Längsparker, Trennung zwischen Rad-/Fußverkehr)
- keine Kennzeichnung der Einfahrten

6 Wachaubrücke (B35)
- schmaler Radweg
- keine Längsmarkierungen (zur Fahrbahn bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr)

7 Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Hohensteinstraße
- keine Querungsmöglichkeiten vorhanden
- falsche Blockmarkierung bei Überfahrt
- fehlende Wegweisung der Routen

8 Wachaustraße (B35), Streckenverlauf
- keine Längsmarkierungen (zur Fahrbahn bzw. zwischen Rad- und Fußverkehr)
- mangelhafte Markierungen im Bereich der Ein- und Ausfahrten

9 Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Wiener Straße
- Knotengestaltung für den Rad- und Fußverkehr ungünstig (u.a. drei Querungsbereiche, mäßige Sichtverhältnisse)

10 Wiener Straße (B35), Streckenbereich
- fehlende Längsmarkierungen (Sicherheitsstreifen zwischen Radweg und Fahrbahn, Kennzeichnung der Überfahrten bei Grundstücksein-/ausfahrten bzw. Seitenstraßen)

11 Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang
- kein Radweg an der nördlichen Straßenseite zwischen Bründlgraben und Bushaltestelle

12 Wiener Straße (B35), Hafenstraße/Bründlgraben
- keine Möglichkeit des Linksabbiegens oder des direkten Rechtsabbiegens (trotz Knoten zweier Radrouten)

13 Hafenstraße
- Radroute nicht erkennbar (keine Beschilderung, keine Bodenmarkierungen)

14 Reitenhaslachergasse, Süßgasse
- Radroute nicht erkennbar (keine Beschilderung, keine Bodenmarkierungen)

15 Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse
- Radroute nicht erkennbar (keine Beschilderung, keine Bodenmarkierungen)

16 Landersdorfer Straße (L45), westl. K.-Wallisch-Str.
- keine Längsmarkierung des Radfahrstreifens
- keine Markierungen bei Grundstrückzufahrten und der Querungen von Seitenstraßen
- Bushaltestelle am Radfahrsteifen markiert

17 Landersdorfer Straße (L45), östl. K.-Wallisch-Str.
- Radroute nicht erkennbar (keine Beschilderung, keine Bodenmarkierungen)

18 Rechte Kremszeile
- fehlende Längsmarkierungen im Streckenverlauf (Sicherheitsstreifen zur Fahrbhan, Überfahrten bei Grundstückzufahrten bzw. Seitenstraßen)
- unklare Streckenführung des Radweges (Verlauf Donauradweg, Erschließung Schule, Anschluss Park Mitterau)
- Querungsbedarf für Radverkehr über Hafenstraße unberücksichtigt

19 Donauradweg Kremsfluss, Hafenstraße
- fehlende Verbindung der Fortführung des Eurovelo 6 am gegenüberliegenden Fussufer
- fehlende Erschließung des Supermarktes

20 Rehberger Hauptstraße (L73)
- hohe Geschwindigkeiten, teilw. mangelnde Sichtverhältnisse
- keine Radinfrastruktur

21 Seilerweg
- keine direkte Routenführung
- keine Kennzeichnung/Beschilderung der Radroute
- schadhafter Fahrbelag (Wurzelauftrieb)

22 Johann-Keusch-Gasse, Querung
- keine Kennzeichnung der Überfahrt der Radroute

23 Mölkergasse
- keine Markierung für Radfahren gegen die Einbahn im nördlichen Abschnitt
- keine Anbindung an das Zentrum bzw. Donauradweg Richtung Westen (süd-östl. Abschnitt -> starke Längsneigung, beidseitig baulich begrenzt)

24 Kremstalradweg (L73), Radroutenführung
- Routenführung Richtung Rehberg im Kfz-Mischverkehr entlang Eyblparkstraße, Ringstraße, Kremstalstraße (L73) (hohe Verkehrsbelastung und Geschwindigkeiten)

Erschließungsnetz

A Donaulände, Anschluss Loiben
- fehlende Verbindung für den Radverkehr

B Radroute Altstadt
- lückenhafte, teilweise unübersichtliche Wegweisung

C Edmund-Hofbauer-Straße
- Radroute nicht erkennbar
- direkte Streckenführung nicht möglich (Einbahn)

D Strandbadstraße, Sportplatzstraße
- fehlende Verbindung für den Radverkehr

E Dr.-Gschmeidler-Straße, Mitteraustraße
- fehlende Verbindung für den Radverkehr

F Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke
- Beschilderung missverständlich (Wegweisung , Verkehrszeichen)

G Donaubrücke (B37), Geh- und Radweg
- kaum Schutz vor schnellem Autoverkehr und hohem Verkehrsaufkommen (unattraktive Überfahrt)
- schadhafter Bodenbelag auf der Westseite

H Romantikradweg, Verbindung Krems Süd
- schmaler und unbefestigter Treppelweg (nicht ausschließlich im Gemeindegebiet der Stadt Krems)

Kremstal Radweg
Kamp Thaya March Radweg (Eurovelo 9)
Weinviertel Radweg
Donauradweg (Eurovelo 6)
Donauradweg (Eurovelo 6) Südufer, Melk
Radweg Furth
Radweg Brunnkirchen
Romantikradweg Thallern
Donauradweg Nord (Eurovelo 6)
Donauradweg Süd (Eurovelo 6)

Gneixendorf
Rehberg
Egelsee
Altstadt
Weinzierl
Rohrendorf
Lerchenfeld
Mitterau
Stein
Mautern
Furth
Brunnkirchen
Thallern
Angern
Hollenburg
Kiesdorf

Mobilitätskonzept Krems

Radverkehr
Bestand und Analyseplan

POS 0101 Plan Nr° 0101_2

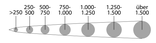
Legende:

- Baulicher Radweg - Getrennter Radweg
- Baulicher Radweg - Gemeinsamer Geh-/Radweg
- Radfahrstreifen
- Radfahren im Mischverkehr - entlang beschilderter Radrouten
- Radverbindung in eine Richtung - entlang beschilderter Radrouten
- Beschilderte Radrouten
- Fußgängerzone
- Tempo 30

Points of Interest

- Freizeiteinrichtungen (Sport- und Kultureinrichtungen)
- Soziale Einrichtungen (Bildungseinrichtungen, Krankenhaus etc.)
- Geschäftszentrum Mitarbeiterintensiver Betriebsstandort
- Strategische Verkehrsmittelverknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff

Kategorisierung der POI nach Personenaufkommen:



- Lokale Zentren
- verdichtete Wohnnutzung - Bestand
- verdichtete Wohnnutzung - in Planung

- Bahnlinien mit Haltestelle
- Wachaubahn mit Haltestelle
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- Gemeindegrenze

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: basemap.at 2018
Stand: Dezember 2020
Maßstab: 1:13.000 (DIN A0)

N

0 500 1.000 1.500 2.000m

komobile
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems

Radverkehr - Konzept und Maßnahmenplan

Hauptachsen

Maßnahmen an Hauptachsen

1 Donauradweg, Anschluss Mautern
Umplanung Querungsstelle

2 Steiner Donaulände
- Neuaufteilung des bestehenden Querschnitts
- Baulicher Radweg

3 Ringstraße (B35), Anbindung Alfred-Göbhart-Weg
Querungsmöglichkeit für den Radverkehr

4 Ringstraße (B35), Kreuzungsbereiche
Einheitliche Neugestaltung der Kreuzungsbereiche (u.a. Berücksichtigung der Links- und Rechsabbieger, Aufstellflächen für querende Verbindungen)

5 Ringstraße (B35), Streckenbereich
- Markierung von Schutzstreifen zwischen Parkstreifen und Radweg
- Markierungen bei Einfahrten (z.B. Längsmarkierung, Fahrradsymbole, Vorsicht Radfahrer)

6 Wachaubrücke (B35)
Markierungen im Bestand
(langfristig: Verbreitung des Geh- und Radweges)

7 Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Hohensteinstraße
Markierungen im Bestand
(mittelfristig: Neugestaltung des Knotenbereichs inkl. Querungshilfe)

8 Wachaustraße (B35), Streckenverlauf
Markierungen im Bestand (Fahrradsymbole und Richtungspfeile, Querungen von Grundstückzufahrten und Seitenstraßen)

9 Wachaustraße (B35), Querung und Anbindung Wiener Straße
Umgestaltung des Knotenbereiches

10 Wiener Straße (B35), Streckenbereich
Markierungen im Bestand (Fahrradsymbole und Richtungspfeile, Querungen von Grundstückzufahrten und Seitenstraßen)

11 Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang
Lückenschluss durch baulichen Radweg zwischen bestehenden Radweg und Bründlgraben

12 Wiener Straße (B35), Hafenstraße/Bründlgraben
Markierungen im Bestand (Aufstellflächen, Fahrradsymbole, Richtungspfeile, vorgezogene Halteflächen)
(langfristig: bauliche Adaptierung des Kreuzungsbereiches)

13 Hafenstraße
- Markierungen im Bestand für Radfahren im Kfz-Mischverkehr (Fahradsymbole, Richtungspfeile)
- Tempo 30
- Querungsmöglichkeit in die Süßgasse
(langfristig: baulicher Radweg inkl. Querungsmöglichkeit in die Süßgasse)

14 Reitenhaslachergasse, Süßgasse
Markierungen für Radfahren im Kfz-Mischverkehr (Radfahren in Einbahnrichtung)
(mittelfristig: Radfahren gegen die Einbahn entlang Süßgasse und Hartliebgasse)

15 Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse
Lückenschluss durch baulichen Radweg

16 Landersdorfer Straße (L45), westl. K.-Wallisch-Str.
- Markierungen im Bestand (Schutzstreifen zur Fahrbahn, Entfernung der Mittellinie, Radfahrerüberfahrten bei Seitenstraßen)
- bauliche Trennelemente

17 Mittergriesweg
Markierungen für Radfahren im Kfz-Mischverkehr (vertiefende Untersuchung des Kreuzungsbereichs Landersdorfer Straße/Mittergriesweg), Beschilderung

18 Rechte Kremszeile
- Markierungen im Streckenbereich (Schutzstreifen zur Fahrbahn, Überfahrten bei Grundstückzufahrten bzw . Seitenstraßen, Fahrradsymbole, Richtungspfeile), Wegweisung
- Markierungen im Kreuzungsbereich Hafenstraße (Haltelinie, Aufstellfläche etc.)

19 Donauradweg Kremsfluss, Hafenstraße
Querungsmöglichkeit vom Geh- und Radweg zum gegenüberliegenen Supermarkt schaffen
(langfristig: Lückenschluss zum rechten Flußufer herstellen, an dem der Eurovelo 6 Richtung Osten weiterführt)

20 Rehberger Hauptstraße (L73)
baulicher Radweg

21 Seilerweg
- Markierung im Bestand (Fahrradsymbole, Richtungspfeile), Beschilderung
- Belagsverbesserung
(langfristig: direkter Radweg entlang der Krems)

22 Johann-Keusch-Gasse, Querung
Errichtung einer Querungshilfe

23 Mölkergasse
- Radfahren gegen die Einbahn verordnen
- Markierungen im Bestand (Fahrradsymbole, Richtungspfeile, Ein- und Ausfahrtsbereiche)
(langfristig: Neue Radinfrastruktur)

24 Kremstalradweg (L73), Radroutentfuhrung
Beschilderung über bestehende Verbindung zum Kremstalradweg
(langfristig: Neue Radinfrastruktur zur direkten Verbindung zwischen Kremstal- und Donauradweg)

Neuplanungen

25 Klomserstraße, Schulgasse
- Tempo 30
- Markierungen im Bestand für Radfahren im Kfz-Mischverkehr

26 Hafenstraße
Radverbindungen herstellen (baulicher Radweg)

27 Unterführung Kremser Hafen- und Industriebahn
Barrierefreie Adaptierung der bestehenden Unterführung

28 Lerchenfelderstraße, Lerchenfelder Hauptplatz
Radverbindung herstellen (baulicher getrennte Radfahranlage)

29 Wasendorferstraße
Radverbindung herstellen (Markierungen für Radfahren im Kfz-Mischverkehr)

30 Auparkweg
Radverbindung herstellen (Markierungen für Radfahren im Kfz-Mischverkehr, vertiefende Untersuchung der Kreuzungspunkte)

31 Anbindung Krems Süd, Mautern, Furth
Errichtung eines Rad- und Fußwegs entlang der bestehenden Eisenbahnbrücke

Hauptverbindungen und Erschließungsnetz

Maßnahmen an Hauptverbindungen und im Erschließungsnetz

A Donaulände, Anschluss Loiben
- Lückenschluss mittels baulichen Radweg entlang der B33a/Förthofstraße inkl. Querungshilfe
- Beschilderung

B Radroute Altstadt
Adaptierung der Wegweisung (Beschilderung und Markierung von Fahradsymbolen und Pfeilen)

C Edmund-Hofbauer-Straße
- Erschließung der Schulen durch Markierungen
- Erschließung Bahnhof durch direkte, attraktive und sichere Verbindung (Beschilderung ergänzen)

D Strandbadstraße, Sportplatzstraße
Lückenschluss mittels baulichen Radweg bzw. Radfahren im Kfz-Mischverkehr (Temporeduktion und Markierungen)

E Dr.-Gschmeidler-Straße, Mitteraustraße
Lückenschluss mittels baulichen Radweg bzw. Radfahren im Kfz-Mischverkehr (Temporeduktion und Markierungen)

F Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke
Verbesserung der Wegweisung (Beschilderung und Markierungen)

G Donaubrücke(B37), Geh- und Radweg
Verbesserung des Fahrbahnbelags auf Westseite
(langfristig: Alternative Anbindung nach Krems Süd über Eisenbahnbrücke)

H Romantikradweg, Verbindung Krems Süd
Verbreiterung des Weges mit wasserdurchlässiger Fahrbahnbelag
(langfristig: Alternative Anbindung nach Krems Süd über Eisenbahnbrücke)

Neuplanungen

I Anibas Promenade, Gerasimo-Garnelis-Weg (Verbindung Ringstraße <-> Campus Krems)
- bestehende Fußverbindung im nördl. Abschnitt als Geh- und Radweg adaptieren (südl. Abschnitt: Verbreiterung prüfen)
- Anbindung der Alauntalstraße

J Kaiser-Friedrich-Straße (Verbindung Donaulände <-> Ringstraße)
- Markierungen für Radfahren im Kfz- Mischverkehr (Radfahren in Einbahnrichtung)
- Baulicher Einrichtungsradweg (Radfahren gegen die Einbahn)

K Kremstalradweg (Hauptachse Nord-Süd) <-> Strandbadstraße
nicht benützungspflichtiger gemeinsamer Geh- und Radweg (langfristig: Lückenschluss durch baulichen getrennten Radweg: nördl. Abschnitt durch Auskragung-> Prüfung, südl. Abschnitt durch Neuaufteilung des Straßenraumes)

L Schrebergasse
Radfahren gegen die Einbahn verordnen

M Kremszeile (Hauptachse Nord-Süd) <-> Strandbadstraße
Radverbindung herstellen (beidseitiger baulich getrennter Radweg)

N Weinzierl
- Tempo 30
- Markierungen für Radfahren im Kfz-Mischverkehr

O Koloman-Wallisch-Straße
Radverbindung herstellen (beidseitiger baulich getrennter Radweg)

P Hofrat-Erben-Straße
Radverbindung herstellen (baulicher einseitiger Zweirichtungsradweg)

Q Stadtpark Querung Nord
Radverbindung durch den Stadtpark (vertiefende Untersuchung des Kreuzungspunktes mit der Fischergasse)

Gneixendorf
Rehberg
Weinzierl
Lerchenfeld
Rohrendorf
Altstadt
Mitterau
Stein
Mautern
Furth
Brunnkirchen
Thallern
Angern
Kleedorf
Hollenburg

steiler Abschnitt

gemäß Altstadtkonzept vom Büro Schneider Consult

Für Krems Süd wurde ein Radverkehrskonzept vom Büro Verracon erarbeitet.

Mobilitätskonzept Krems

Radverkehr
Konzept und Maßnahmenplan

POS 0102 Plan Nr° 0102_2

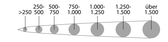
Legende:

Radwegenetz - Bestand
- Hauptverbindung
- Erschließungsnetz

Radwegenetz - Planung
- Hauptachse
- Hauptverbindung
- Erschließungsnetz
- punktuelle Maßnahme
- lineare Maßnahme

Points of Interest (POI)
- Freizeiteinrichtungen (Sport- und Kultureinrichtungen)
- Soziale Einrichtungen (Bildungseinrichtungen, Krankenhaus etc.)
- Geschäftszentrum Mitarbeiterintensiver Betriebsstandort
- Strategische Verkehrsmittelverknüpfung mit Bahn, Bus und Schiff

Kategorisierung der POI nach Personenaufkommen:



- Lokale Zentren
- verdichtete Wohnnutzung - Bestand
- verdichtete Wohnnutzung - in Planung
- Bahnlinien mit Haltestelle
- Wachaubahn mit Haltestelle
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- Fußgängerzone
- Tempo 30
- Gemeindegrenze

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: basemap.at 2018
Stand: Dezember 2020
Maßstab: 1:13.000 (DIN A0)

0 500 1.000 1.500 2.000m

komobile
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht III – Motorisierter Individualverkehr

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Wien, im Dezember 2020

krems

komobile

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht III – Motorisierter Individualverkehr

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
(Projektleitung)
Thomas Hirsch
Dipl-Ing. Benjamin Kigilcim
Gerold Ludwig Bsc.
Dipl-Ing.in Margarethe Staudner

komobile

komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
1070 Wien
t: +43 1 8900681
f: +43 1 8900681-10
e: wien@komobile.at
w: www.komobile.at

Teilbericht III – Motorisierter Individualverkehr

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Ziele 1

2 Erhebungen 2

2.1 Dauerzählstellen 2

2.2 Zählstelle Gneixendorf 2018 4

2.3 Zählstelle Stein 2016 8

2.4 „24h-Zählungen“ 2019 10

2.4.1 Zählung Wiener Straße B35 10
2.4.2 Zählung Rehberger Hauptstraße L73 12

2.5 Knotenstromzählungen 13

2.5.1 Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße 14
2.5.2 Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz 16
2.5.3 Kreuzung Ringstraße / Utzstraße 18

2.6 Verkehrsentwicklung in Krems 21

2.6.1 Verkehrsentwicklung B3 21
2.6.2 Verkehrsentwicklung B35 und L73 21

2.7 Fazit aus den Zählungen 22

3 Bestandsanalyse MIV 25

3.1 Geschwindigkeiten 25

3.2 Verkehrssicherheit 26

3.3 Verkehrsberuhigung 28

3.4 Elektromobilität und Carsharing 29

4 Maßnahmen - Vorschläge 31

4.1 Maßnahme 1: „neue Verbindungsstraße zwischen Wiener Straße und Mitterweg“ 32

4.2 Maßnahme 2: „neue Verbindung zwischen B3 und B35 (Ringstraße) über Utzstraße“ 33

4.3 Maßnahme 3: „Umfahrung Gneixendorf“ 38

4.4 Maßnahme 4: „Adaptierung der AST Gneixendorf Nord, Anbindung Fidelio-Straße und Errichtung einer „P&D Anlage““ 39

4.5 Maßnahme 5: „Adaptierung der AST Gneixendorf Süd“ 40

4.6 Maßnahme 6 und 9: „Neue Straßenverbindung zwischen Hafenstraße und Landersdorfer Straße“ und „Adaptierung Kreuzung Landersdorfer Straße in einen Kreisverkehr; bestehende Zufahrt „Merkurmarkt““ 41

4.7 Maßnahme 7: „Verkehrsberuhigung Steiner Donaulände“ 43

4.8 Maßnahme 8: „Verkehrsberuhigung Hafenstraße in Weinzierl“ 44

4.9 Maßnahme 10: Kreisverkehr Dr.-Franz-Wilhelm-Straße – An der Schütt 45

4.10 Maßnahme 11: Adaptierung Kreuzung Weinzierl – Landersdorfer Straße - Lößgasse 46
4.11 Maßnahme 12: Adaptierung Kreuzung Rechte Kremszeile – Hafenstraße.....46
4.12 Maßnahme 13: Begegnungszone Schmidgasse – Körnermarkt.....46
4.13 Maßnahme 14: Ordnungspolitische Maßnahme „Flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h („Tempo 30“)“.....47
5 Planbeilagen.....48
5.1 POS 0101 Plan Nr° 0101_3: MIV – Grundlagenkarte.....48
5.2 POS 0102 Plan Nr° 0102_3: Konzept und Maßnahmenplan.....48
6 Anhang.....49
6.1 Zählungen ICRA.....49
6.2 Leistungsfähigkeitsnachweis Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße.....49

Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
EW	EinwohnerInnen
Fzg.	Fahrzeug
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
HVZ	Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
m	Meter
max.	maximal
Min	Minuten
min.	minimal
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit (9:00-16:00 Uhr und 19:00-20:00 Uhr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers.	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
SVZ	Schwachverkehrszeit (20:00-6:00 Uhr)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Lage der Zählstelle Krems B3, Steiner Donaulände – Höhe Mitterau 2

Abbildung 3: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung an der Gneixendorfer Hauptstraße, stadteinwärts 4

Abbildung 4: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung an der Gneixendorfer Hauptstraße, stadtauswärts 4

Abbildung 5: Morgenspitze 7:15-8:15, Limbergstraße 70 5

Abbildung 6: Morgenspitze 7:15-8:15, Langenloiser Straße 194 6

Abbildung 7: Abendspitze 16:00-17:00, Limbergstraße 70 6

Abbildung 8: Abendspitze 16:00-17:00, Langenloiser Straße 194 7

Abbildung 9: Lage der Zählstellen, Zählung Stein 2016 8

Abbildung 10: Welterbe-Platz und Franz-Zeller-Platz; DTV 2016 9

Abbildung 11: 24h Zählung an der B35 (Wiener Straße) - Morgenspitze 7:15-8:15 am gewählten Querschnitt der B35 [Pkw-E/h] 10

Abbildung 12: 24h Zählung an der B35 (Wiener Straße) - Abendspitze 16:00-17:00 am gewählten Querschnitt der B35 [Pkw-E/h] 11

Abbildung 13: DTV [Kfz/24h] am gewählten Querschnitt der B35 11

Abbildung 14: 24h Zählung L73 (Rehberger Hauptstraße) - Morgenspitze 7:15-8:15 am gewählten Querschnitt der L73 [Pkw-E/h] 12

Abbildung 15: 24h Zählung L73 (Rehberger Hauptstraße) - Abendspitze 16:00-17:00 am gewählten Querschnitt der L73 [Pkw-E/h] 13

Abbildung 2-16: DTV [Kfz/24h] am gewählten Querschnitt der L73 13

Abbildung 17: Knotenstromzählung Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße 14

Abbildung 18: Morgenspitze 7:15-8:15 an der Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße [Pkw-E/h] 15

Abbildung 19: Abendspitze 16:00-17:00 an der Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße [Pkw-E/h] 15

Abbildung 20: Hochgerechneter DTV [Kfz/24h] an der Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße 16

Abbildung 21: Knotenstromzählung an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz 16

Abbildung 22: Morgenspitze 7:15-8:15 an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz [Pkw-E/h] ... 17

Abbildung 23: Abendspitze 16:00-17:00 an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz [Pkw-E/h] 17

Abbildung 24: Hochgerechneter DTV [Kfz/24h] an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz 18

Abbildung 25: Knotenstromzählung an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße 18

Abbildung 26: Morgenspitze 7:15-8:15 an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße [Pkw-E/h] 19

Abbildung 27: Abendspitze 16:00-17:00 an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße [Pkw-E/h] 19

Abbildung 28: Hochgerechneter DTV [Kfz/24h] an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße 20

Abbildung 29: Unfälle mit Personenschaden in Krems.....26

Abbildung 30: Unfälle nach beteiligten Verkehrsarten 27

Abbildung 31: Neue Verbindung zwischen Wiener Straße und Mitterweg 32

Abbildung 32: neue Verbindung B3 und B35 über Utzstraße 34

Abbildung 33: Schätzung der Verlagerungen durch die neue Anbindung B3 – Utzstraße.....36

Abbildung 34: Umfahrung Gneixendorf.....38

Abbildung 35: Adaptierung der AST Gneixendorf Nord, Anbindung Fidelio-Straße und Errichtung einer „P&D Anlage“.....39

Abbildung 36: Adaptierung der AST Gneixendorf Süd.....40

Abbildung 37: Neue Straßenverbindung zwischen Hafenstraße und Landersdorfer Straße 42

Abbildung 38: Kreisverkehr Dr.-Franz-Wilhelm-Straße – An der Schütt 45

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ergebnisse der Zählung an der B3 in Krems 3

Tabelle 4: Entwicklung des MIV an der B3, km 112,920 21

Tabelle 5: Entwicklung des MIV an der B35, Ringstraße, Querschnitt Höhe Stadtpark 21

Tabelle 6: Entwicklung des MIV an der B35, Wachaustraße, Querschnitt Kremsbrücke 22

Tabelle 7: Entwicklung des MIV an der L73, Kremstalstraße 22

Tabelle 8: Unfälle und Verletzte je 10.000 EinwohnerInnen in Österreich und Krems an der Donau 27

Tabelle 9: Unfälle in der Stadt Krems an der Donau 2017 und 2018 28

Tabelle 10: Schätzung der Verlagerungen der bestehenden Anbindungen an die B3 auf die neue Anbindung B3 – Utzstraße, Querschnittswerte 35

1 Aufgabenstellung und Ziele

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat mit 44 % der Wege[1] den stärksten Anteil am Modal Split in Krems an der Donau. Besonders Wege zur Arbeit und dienstliche bzw. geschäftliche Wege, sowie das Begleiten (Bringen/Holen) von anderen Personen werden vorrangig mit dem Pkw erledigt. Auch zahlreiche Aus- und EinpendlerInnen nutzen den Pkw um ihre Arbeitsstätten zu erreichen.

Ziele des Mobilitätskonzeptes für den Teilbereich MIV sind:

- Bündelung des MIV auf Hauptachsen
- Entlastung der Wohngebiete
- Vorschläge zu verkehrsberuhigten Zonen / Begegnungszonen
- Mögliche Standorte / Freihalteflächen für Parkraum / Parkdeck / Carsharing
- Potentiale / Vorsorgeflächen für e-Mobilität

Die Festlegung der Hauptachsen erfolgt dabei unter Berücksichtigung der derzeitigen und zukünftigen siedlungspolitischen Erfordernisse. Auch werden kritische Knotenpunkte bzw. Achsen identifiziert und Maßnahmen unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit sowie der Verkehrssicherheit vorgeschlagen.

[1] Herry Consult (2019): Mobilitätserhebung NÖ Krems an der Donau 2018. Im Auftrag der NÖ Landesregierung und der Gemeinde Krems an der Donau.

2 Erhebungen

Als Grundlage für die Analyse des MIV wurden aktuelle Zähldaten verwendet. Vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung wurden dabei die Daten der automatischen Zählstellen, sowie weitere aktuelle Zähldaten der B3 zur Verfügung gestellt. Ergänzend wurden gemeinsam mit dem Magistrat der Stadt Krems und dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung Standorte für zusätzliche Zählungen ausgewählt. Es wurden an drei Kreuzungen Knotenstromzählungen und an zwei Standorten 24h Zählungen durchgeführt. Die 24h- sowie die Knotenstromzählungen wurden vom Büro ICRA am 7.5.2019 durchgeführt. Des Weiteren wurden von der Stadt Krems sowie vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung Erhebungen in Gneixendorf durchgeführt. Diese Ergebnisse wurden komobile ebenfalls zur Verfügung gestellt.

2.1 Dauerzählstellen

In Krems gibt es vier Dauerzählstellen, die vom Amt der NÖ Landesregierungen betrieben werden. Die letztverfügbaren Belastungen, angegeben in JDTV, sind:[2]

- DZ Krems: B35 km 2,995 / Wiener Straße, Höhe Bühl Center
  (ZST_ID 12299) → JDTV 13 379 Kfz/24h, 363 LkwÄ/24h
- DZ Krems: B3 km 112,93 / Steiner Donaulände Höhe Mitterau
  (ZST_ID 12279) → JDTV 23 822 Kfz/24h, 661 LkwÄ/24h
- DZ Krems Nord: B37 km 3,737 / Kreuzung Langenloiser Straße („Schnitzl Driveln“)
  (ZST_ID 12241 / DZ) → JDTV 23 416 Kfz/24h, 1 600 LkwÄ/24h
- DZ Hollenburg: B37a km23,9 / Höhe Freisingergasse
  (ZSt_ID 12272) → JDTV 18 688 Kfz/24h, 1 513 LkwÄ/24h

Vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung wurden des Weiteren detailliertere Zähldaten von der B3 in Krems zur Verfügung gestellt. Die Ergebnisse sind in Tabelle 1 dargestellt; die Lage der Zählstelle in Abbildung 1 verortet.

Abbildung 1: Lage der Zählstelle Krems B3, Steiner Donaulände – Höhe Mitterau



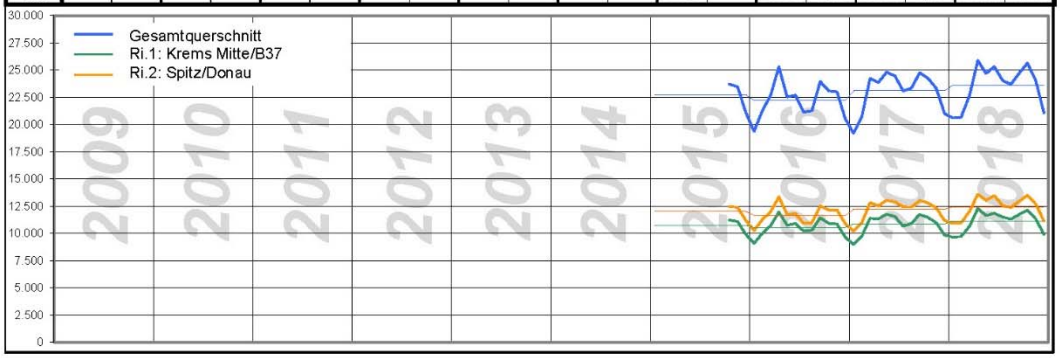
Quelle: basemap.at, Eigene Abbildung

[2] Land Niederösterreich, Abteilung Landesstraßenplanung: Ergebnisse der Straßenverkehrszählung im NÖ Straßennetz, Dauerzählstellen (JDTV). Online: http://open-data.noe.gv.at/ogd-data/BD3/Inspire_JDTV2019_Dauerzaehlstellen.csv (09/11/2020)

Tabelle 1: Ergebnisse der Zählung an der B3 in Krems

ZSt 2279, Krems, B 3, km 112,920 2009 - 2018

KFZ	Mo-So	Gesamtquerschnitt	alle Kraftfahrzeuge (KFZ)													
	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
JDTV													22.766		22.226		23.110		23.599	
														-2,37%		3,98%		2,12%		
Jan															19.359		19.206	-0,8%	20.603	7,3%
Feb															21.269		20.715	-2,6%	20.671	-0,2%
Mär															22.681		24.238	6,9%	22.679	-6,4%
Apr															25.303		23.863	-5,7%	25.888	8,5%
Mai															22.519		24.807	10,2%	24.692	-0,5%
Jun															22.711		24.477	7,8%	25.330	3,5%
Jul															21.148		23.101	9,2%	24.050	4,1%
Aug															21.279		23.355	9,8%	23.706	1,5%
Sep															23.955		24.764	3,4%	24.708	-0,2%
Okt													23.720		23.089	-2,7%	24.264	5,1%	25.649	5,7%
Nov													23.476		23.002	-2,0%	23.334	1,4%	24.045	3,0%
Dez													21.124		20.536	-2,8%	21.014	2,3%	21.063	0,2%



KFZ	Mo-Fr	Gesamtquerschnitt	alle Kraftfahrzeuge (KFZ)													
	2009		2010		2011		2012		2013		2014		2015		2016		2017		2018	
JDTV													25.718		25.000		26.149		26.617	
														-2,79%		4,60%		1,8%		
Jan															23.751		22.335	-6,0%	23.776	6,5%
Feb															23.634		23.307	-1,4%	23.484	0,8%
Mär															25.417		26.919	5,9%	25.330	-5,9%
Apr															27.722		27.235	-1,8%	29.043	6,6%
Mai															26.034		27.949	7,4%	28.726	2,8%
Jun															24.614		27.835	13,1%	28.073	0,9%
Jul															23.257		25.565	9,9%	26.333	3,0%
Aug															23.183		25.627	10,5%	26.093	1,8%
Sep															25.809		27.211	5,4%	27.600	1,4%
Okt													26.540		26.406	-0,5%	27.561	4,4%	28.614	3,8%
Nov													26.301		26.041	-1,0%	26.509	1,8%	27.264	2,8%
Dez													24.314		24.187	-0,5%	25.844	6,9%	25.302	-2,1%



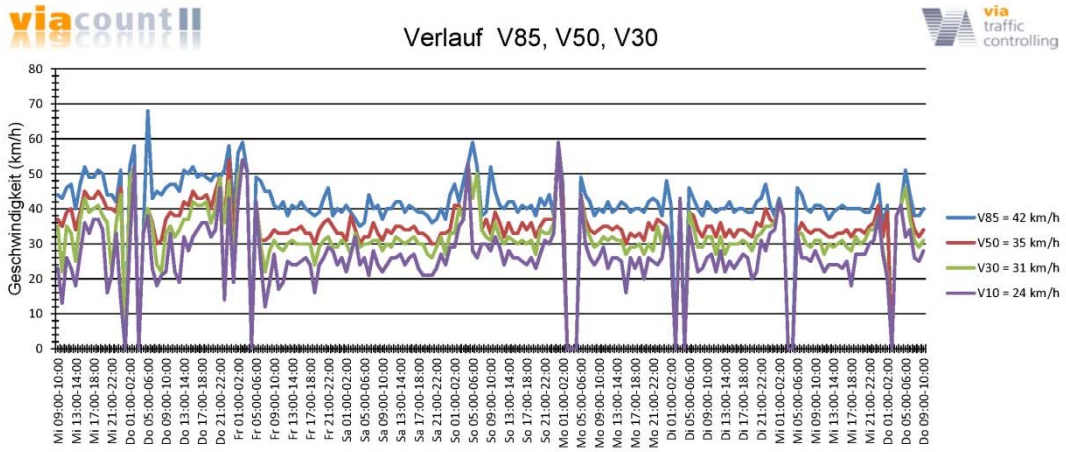
ST3-VS (CL) KFZ - Entwicklung 2009 - 2018 0

Quelle: Amt der NÖLR

2.2 Zählstelle Gneixendorf 2018

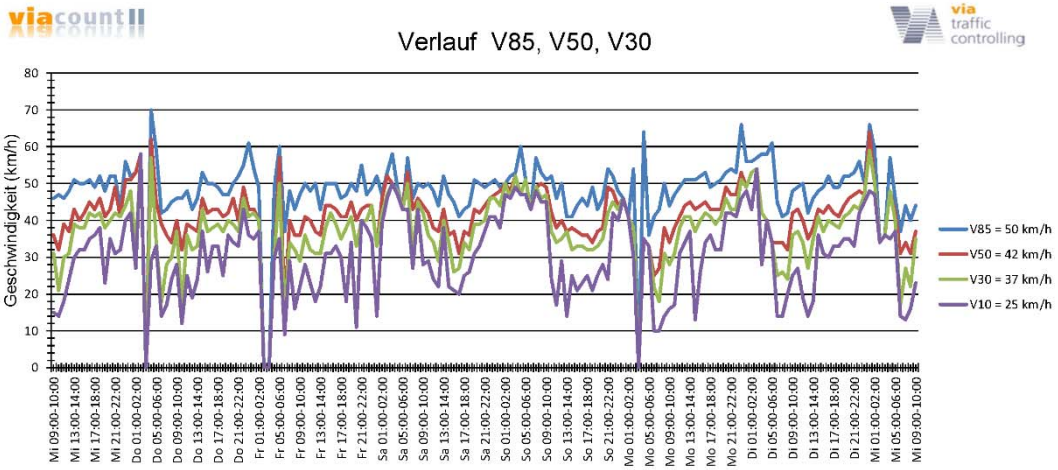
Von der Stadt Krems wurde eine Geschwindigkeitsmessung inkl. Zählung an der Gneixendorfer Hauptstraße (Bereich Gasthaus Walzer) vom 5. bis 20. Dezember 2018 (je 1 Woche stadtein- und stadtauswärts) durchgeführt – die Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessungen sind in Abbildung 2 und Abbildung 3 dargestellt.

Abbildung 2: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung an der Gneixendorfer Hauptstraße, stadteinwärts



Quelle: Viacount/Stadt Krems

Abbildung 3: Ergebnisse der Geschwindigkeitsmessung an der Gneixendorfer Hauptstraße, stadtauswärts



Quelle: Viacount/Stadt Krems

Die V_{85} lag stadtauswärts bei 50 km/h, und zwar für alle Fahrzeugkategorien, und stadteinwärts bei 42 km/h.

Eine weitere Erhebung in Gneixendorf wurde am 21.6.2018 vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung durchgeführt[3], wobei jeweils die Morgen-, Mittags- und Abendspitze gezählt wurde. Dabei wurde an der L7081 an zwei Standorten gezählt – einmal ca. auf Höhe Limbergstraße 70 und einmal auf Höhe Langenloiser Straße 194. Zur besseren Vergleichbarkeit dieser Erhebung in Gneixendorf mit den von komobile/ICRA durchgeführten Zählungen, wurde von komobile auf Basis der Ergebnisse in Gneixendorf die Morgen- und Abendspitze analog der Zählungen von komobile/ICRA ausgewertet.

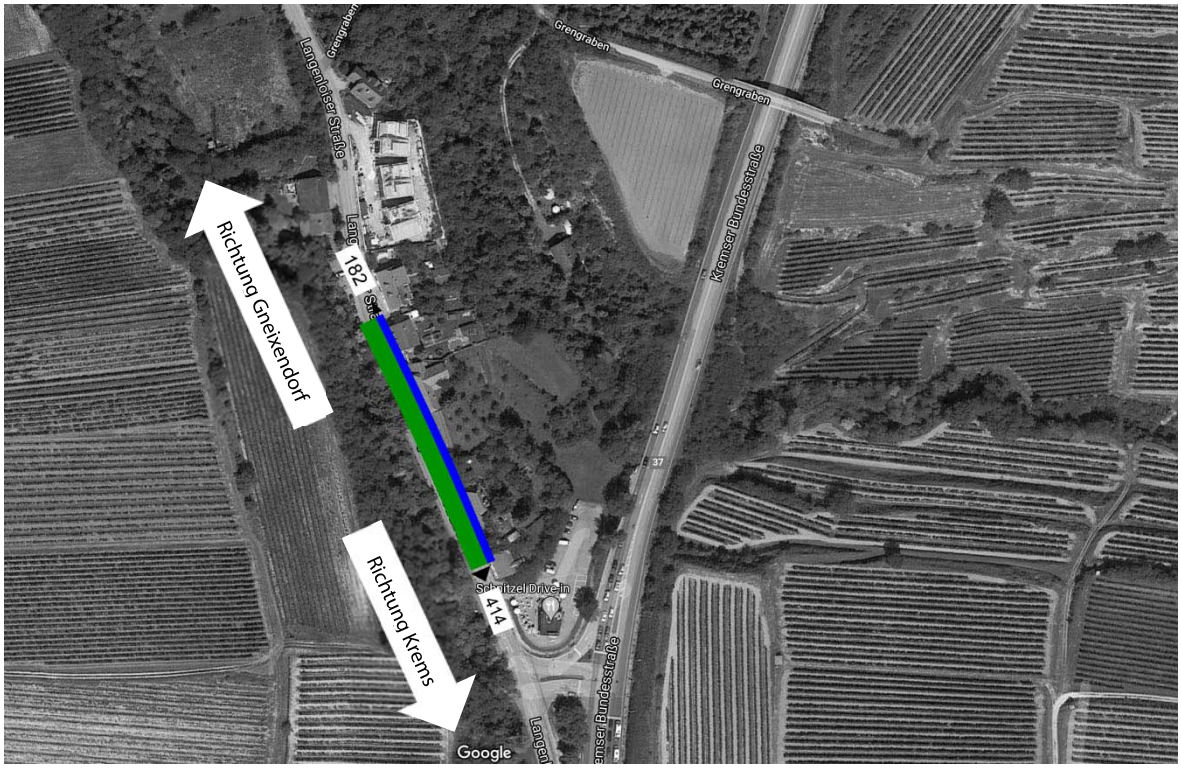
Abbildung 4: Morgenspitze 7:15-8:15, Limbergstraße 70



Quelle: komobile/Amt der NÖLR (Hintergrund: Google Maps)

[3] Amt der NÖLR, E-Mail vom 16/05/2019

Abbildung 5: Morgenspitze 7:15-8:15, Langenloiser Straße 194



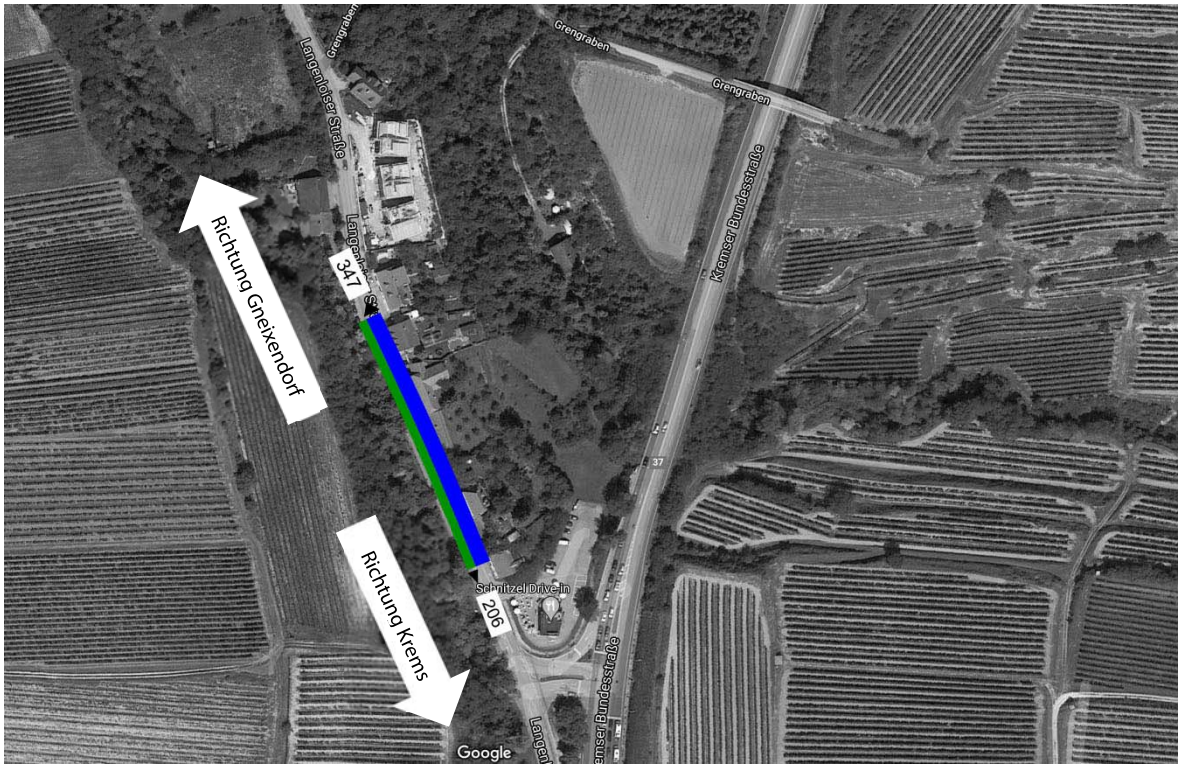
Quelle: komobile/Amt der NÖLR (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 6: Abendspitze 16:00-17:00, Limbergstraße 70



Quelle: komobile/Amt der NÖLR (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 7: Abendspitze 16:00-17:00, Langenloiser Straße 194



Quelle: komobile/Amt der NÖLR (Hintergrund: Google Maps)

Der DTV der Straßenabschnitte in Gneixendorf liegt:

- im Abschnitt der Langenloiser Straße (L 7081) zwischen Limbergstraße und AST Gneixendorf Süd bei rund 4.700 Kfz/Tag.
- Im Abschnitt der Gneixendorfer Straße (L 7081) zwischen Limbergstraße und AST Gneixendorf Nord bei rund 4.000 Kfz/Tag.
- Limbergstraße (L 7080) bei rund. 3.300 Kfz/Tag.

Der Anteil der „Lkw-ähnlichen" Fahrzeugen[4] an der Gneixendorfer Hauptstraße variiert je nach Fahrtrichtung signifikant:

- Stadtauswärts 13,6%
- Stadteinwärts 3,6%

Busse werden in der Regel von den Zählgeräten als Lkw erfasst (Länge > 6m).

[4] Lkw-ähnliche Fahrzeuge: Fahrzeuge werden nach Länge unterschieden. Lange Fahrzeuge, d.h. in der Regel über 6 m Länge, werden als „Lkw-ähnlich" registriert. Darunter fallen u.a. Linienbusse, Lkw, Last- und Sattelzüge, Pkw mit Anhänger, Traktoren mit Anhänger und lange Lieferwagen.

2.3 Zählstelle Stein 2016

2016 wurden Querschnittszählungen und eine Kennzeichenerhebung an den Straßenzügen um den Franz-Zeller-Platz und den Welterbe-Platz durchgeführt (s. Abbildung 8).

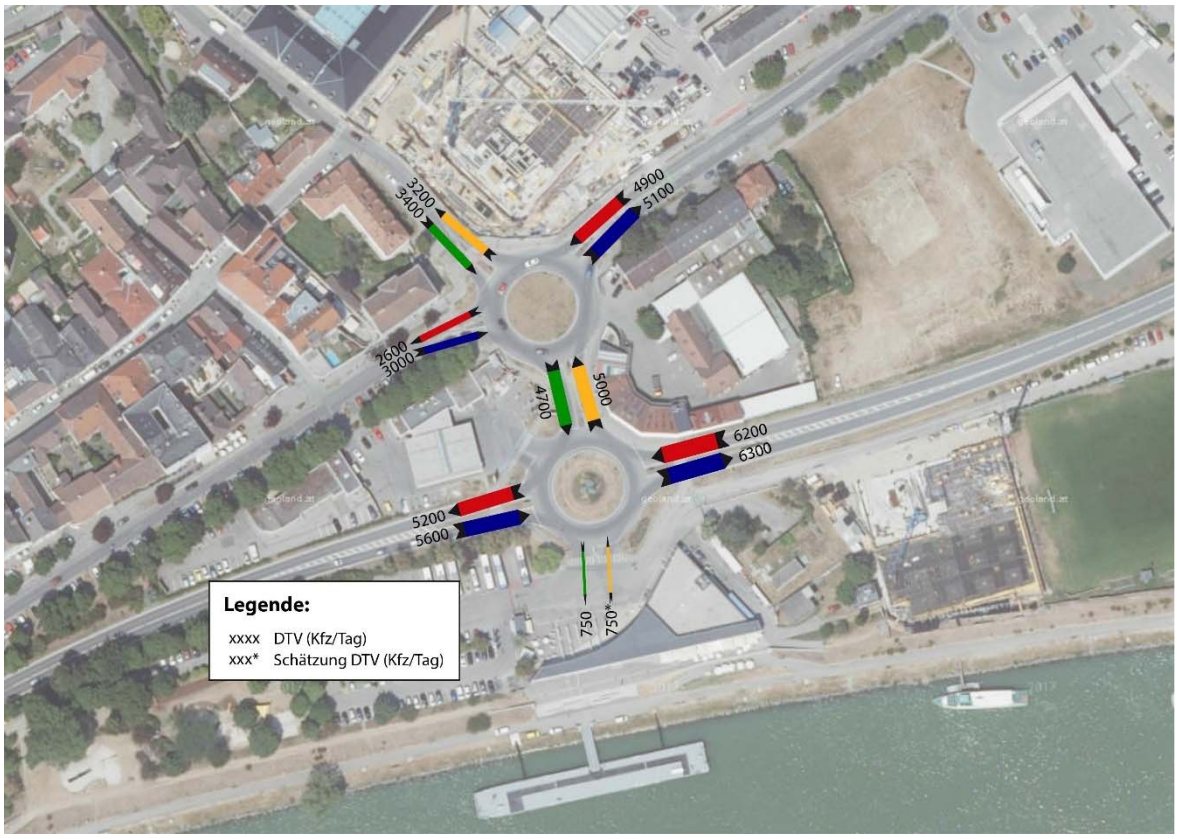
Abbildung 8: Lage der Zählstellen, Zählung Stein 2016



Quelle: Axis

Anhand der zur Verfügung gestellten Unterlagen (Vergleichsmatrix der Verkehrsbeziehungen) wurde die Kreuzungsbelastungen beider Kreisverkehre hochgerechnet (s. Abbildung 9).

Abbildung 9: Welterbe-Platz und Franz-Zeller-Platz; DTV 2016



Daten: Axis, Berechnung: komobile (Hintergrund: basemap)

Die Kennzeichenerhebung 2015/2026 am Welterbe-Platz und Franz-Zeller-Platz ergaben:

- Ca. 50% des Kfz-Verkehrs an der B3 fährt geradeaus (Richtung Westen (Dürnstein) bzw. Richtung Osten (Wien/St. Pölten)
- Ca. 50% des Kfz-verkehrs an der B3 fährt Richtung Stein, Zentrum oder in die L 7085. Der „abbiegende“ Strom von Westen kommend verteilt sich auf:
  - 27% in die Ringstraße
  - 4% in die Steiner Landstraße Richtung Westen
  - 10% in die Dr. Karl-Dorrek-Straße
  - 7% in die Steiner Donaulände
- Und der „abbiegende“ Strom von Osten kommend auf:
  - 7% in die Steiner Donaulände
  - 8% in die Ringstraße
  - 4% in die Steiner Landstraße Richtung Osten
  - 17% in die Dr. Karl-Dorrek-Straße

Der Kfz-Verkehr, der in die Steiner Donaulände einbiegt hat sein Ziel entweder in Stein oder in Mautern. Für Fahrten aus Osten kommend, ist diese Relation der kürzeste Weg nach Mautern.

2.4 „24h-Zählungen“ 2019

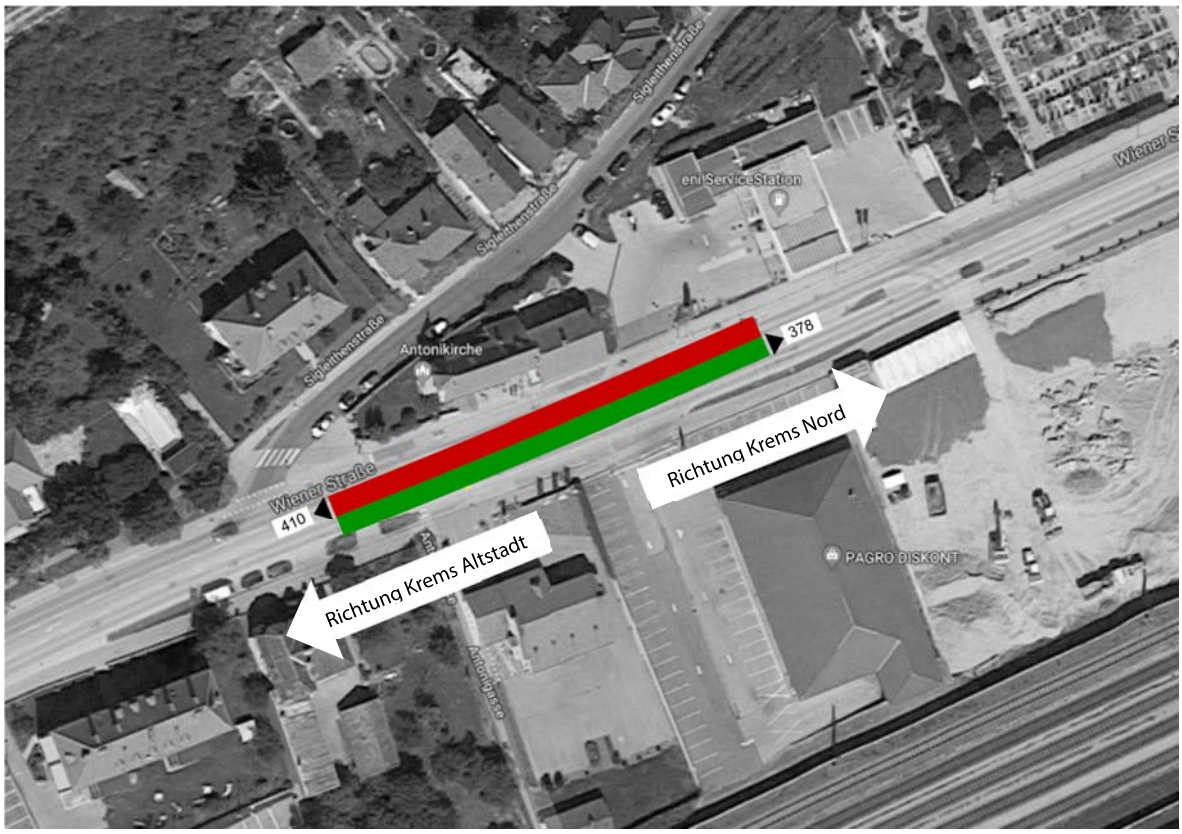
Die Auswahl der Standorte für die Zählungen 2019 (24h-Zählungen und Knotenstromzählungen) erfolgte in enger Abstimmung mit dem Magistrat der Stadt Krems und dem Amt der NÖ Landesregierung.

Die 24h-Zählungen wurden vom Büro ICRA am 07.05.2019 durchgeführt. Dabei wurden an zwei Querschnitten je 24h die den Straßenquerschnitt passierenden Fahrzeuge gezählt. Auf der Fahrbahn fahrende RadfahrerInnen wurden dabei ebenfalls miterfasst. Neben dem DTV wurde aus den Zähldaten für die planliche Darstellung auch die Morgen- und Abendspitze ermittelt (siehe Kapitel „Knotenstromzählungen“).

2.4.1 Zählung Wiener Straße B35

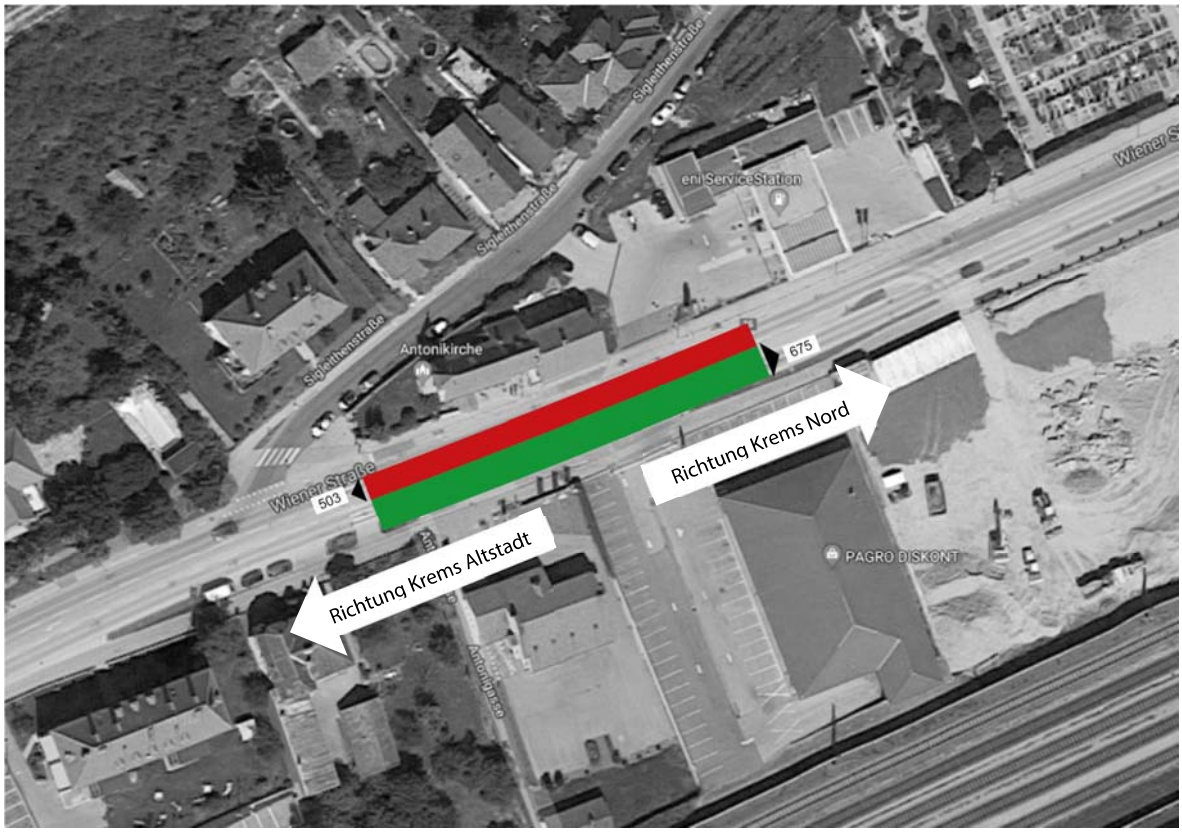
Den unten dargestellten Querschnitt passierten im Erhebungszeitraum 7.489 Kfz/24h in Richtung Stadtzentrum (R11) und 5.922 Kfz/24h in die entgegengesetzte Richtung (R5).

Abbildung 10: 24h Zählung an der B35 (Wiener Straße) - Morgenspitze 7:15-8:15 am gewählten Querschnitt der B35 [Pkw-E/h]



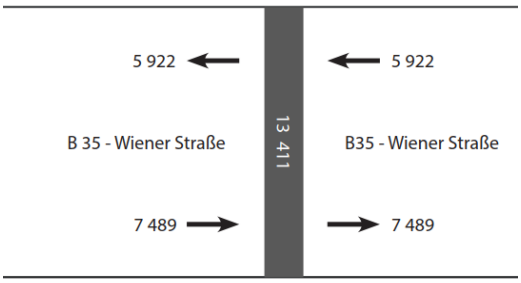
Quelle: komobile/ICRA (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 11: 24h Zählung an der B35 (Wiener Straße) - Abendspitze 16:00-17:00 am gewählten Querschnitt der B35 [Pkw-E/h]



Quelle: komobile/ICRA (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 12: DTV [Kfz/24h] am gewählten Querschnitt der B35



Dauerzählstelle des Landes Niederösterreich an der B35

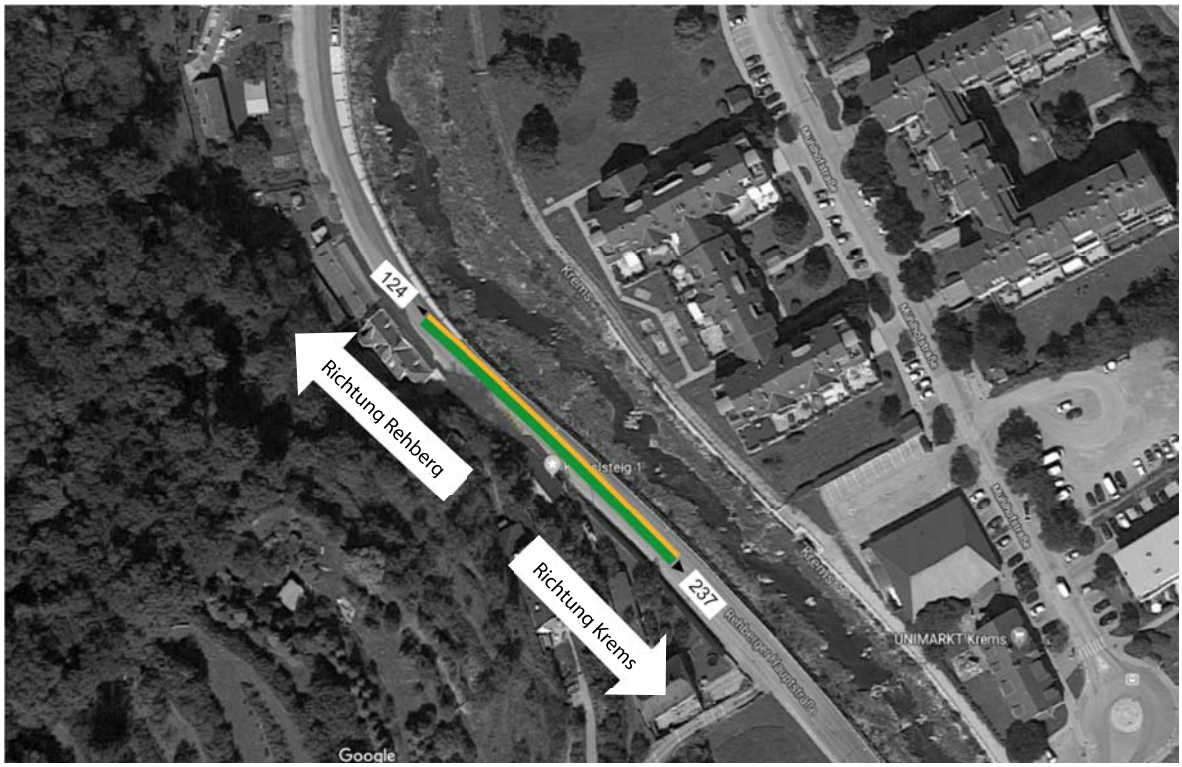
Ergänzend zu den Zähldaten von ICRA wurden vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung ST3 die Zähldaten der Dauerzählstelle an der B35 (Höhe Bründlgraben, Mariandl) zur Verfügung gestellt. Dort werden für 2019 folgende Zähldaten ausgewiesen

- DTV_{Mo-So}: 13.379 Kfz/24h, 363 LkwÄ/24h (beide Richtungen)
- DTV_{Mo-Fr}: 14.993 Kfz/24h, 487 LkwÄ/24h (beide Richtungen)

2.4.2 Zählung Rehberger Hauptstraße L73

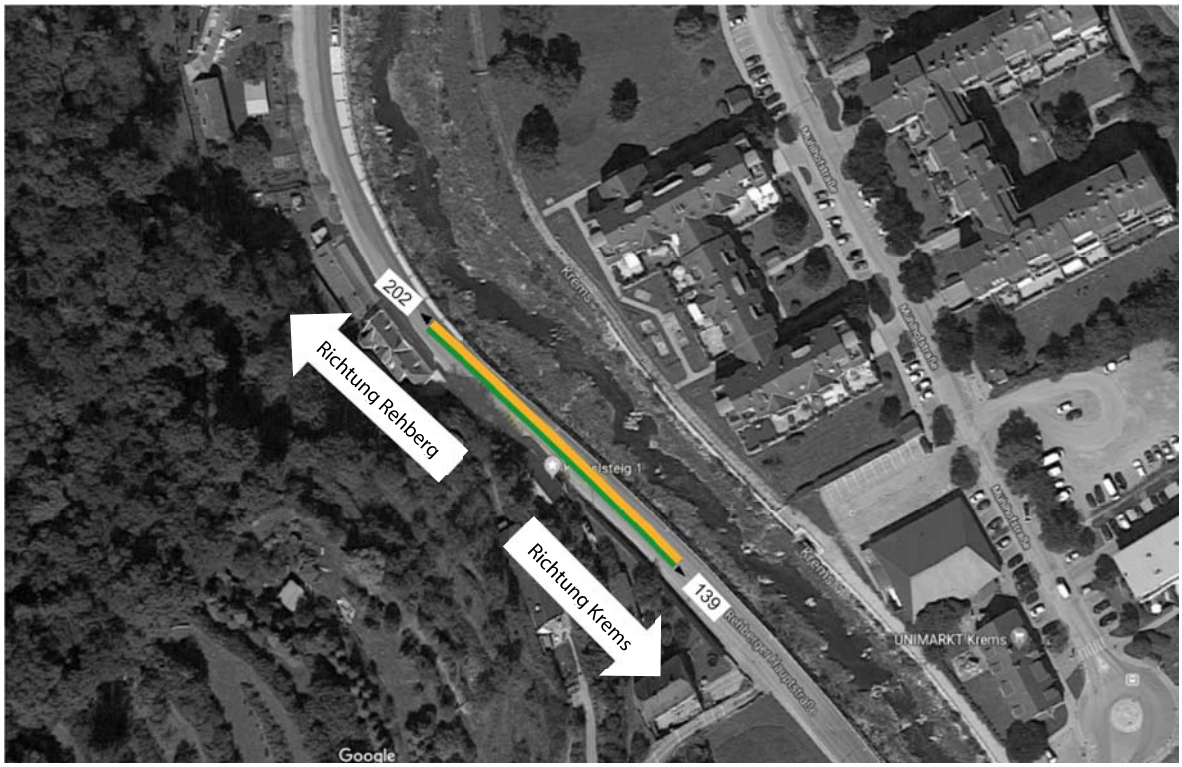
Den unten dargestellten Querschnitt passierten im Erhebungszeitraum 2.088 Kfz/24h in Richtung Stadtzentrum (R8) und 2.205 Kfz/24h in die entgegengesetzte Richtung (R2).

Abbildung 13: 24h Zählung L73 (Rehberger Hauptstraße) - Morgenspitze 7:15-8:15 am gewählten Querschnitt der L73 [Pkw-E/h]



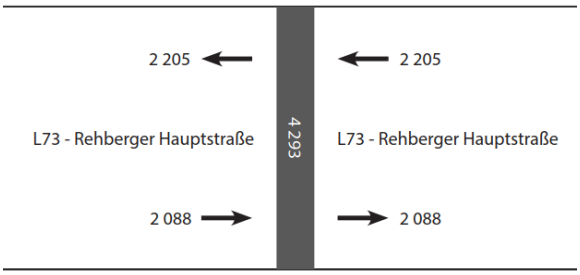
Quelle: komobile/ICRA (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 14: 24h Zählung L73 (Rehberger Hauptstraße) - Abendspitze 16:00-17:00 am gewählten Querschnitt der L73 [Pkw-E/h]



Quelle: komobile/ICRA (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 2-15: DTV [Kfz/24h] am gewählten Querschnitt der L73



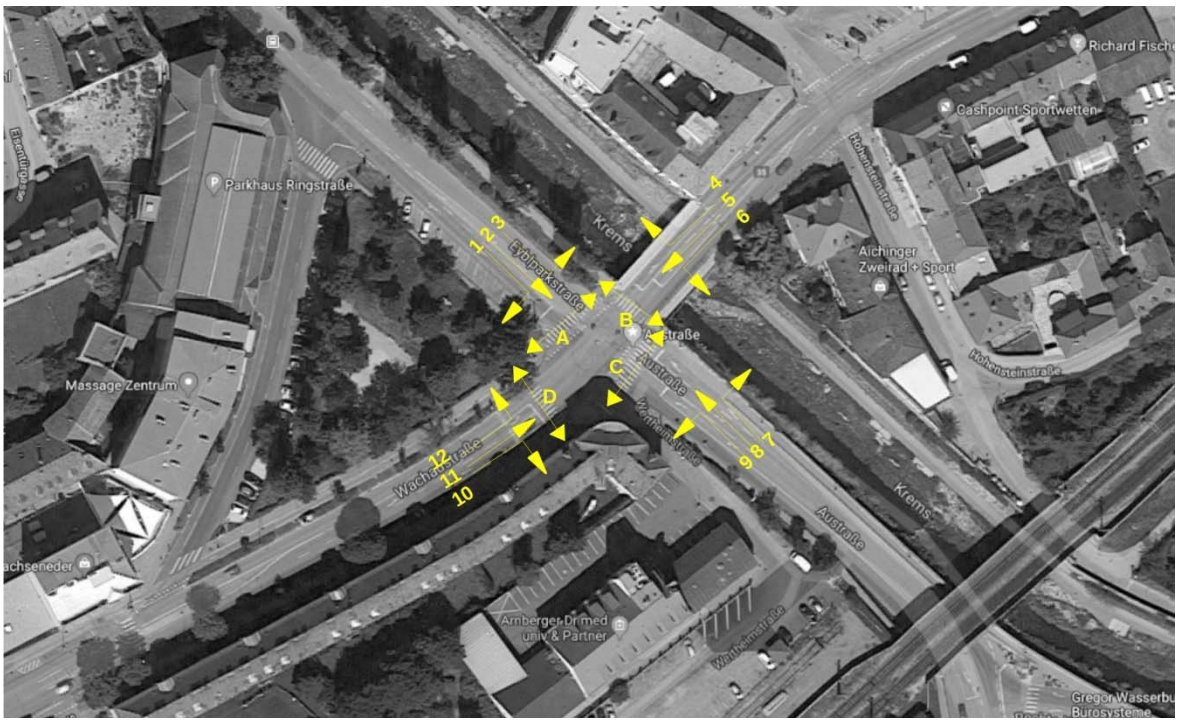
2.5 Knotenstromzählungen

Die Knotenstromzählungen wurden vom Büro komobile/ICRA am 07.05.2019 durchgeführt. An drei ausgewählten Kreuzungen wurden alle Abbiegerelationen des MIV, sowie FußgängerInnen und RadfahrerInnen gezählt. Es wurden jeweils der Frühverkehr (6:00 – 9:00 Uhr) und der Abendverkehr (16:00 – 19:00 Uhr) erhoben. Die Detailergebnisse sind im Anhang dokumentiert. Für die Darstellung im Bericht wird die Belastung in der HVZ herangezogen. Die Morgenspitze liegt zwischen 7:15 und 8:15 Uhr, die Abendspitze liegt großteils zwischen 16:00 und 17:00 Uhr; die Abendspitze variiert bezüglich des Zeitintervalls etwas. Aus Gründen der einheitlichen Darstellung wurde für die Darstellung der Abendspitze der Zeitabschnitt 16:00 bis 17:00 Uhr gewählt. Anhand der Ganglinie der beiden 24h-Zählungen an der B35 und der L73 wurde aus den Querschnittszählungen der DTV hochgerechnet.

2.5.1 Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße

Die Knotenstromzählung ergibt für die Morgenspitze eine Verkehrsbelastung von 1.983 Pkw-E (Summe aller Zufahrten) und in der Abendspitze 2.281 Pkw-E. In der Morgenspitze ist der Geradeausverkehr von der Wienerstraße in die Wachaustraße (R5) und aus dem Kremstal in die Austraße (R2) am stärksten. In der Abendspitze ist der Geradeausverkehr von der Wachaustraße in die Wienerstraße (R11) am stärksten, gefolgt vom Geradeausverkehr in die entgegengesetzte Richtung (R5).

Abbildung 16: Knotenstromzählung Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße



Quelle: komobile/ICRA (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 17: Morgenspitze 7:15-8:15 an der Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße [Pkw-E/h]

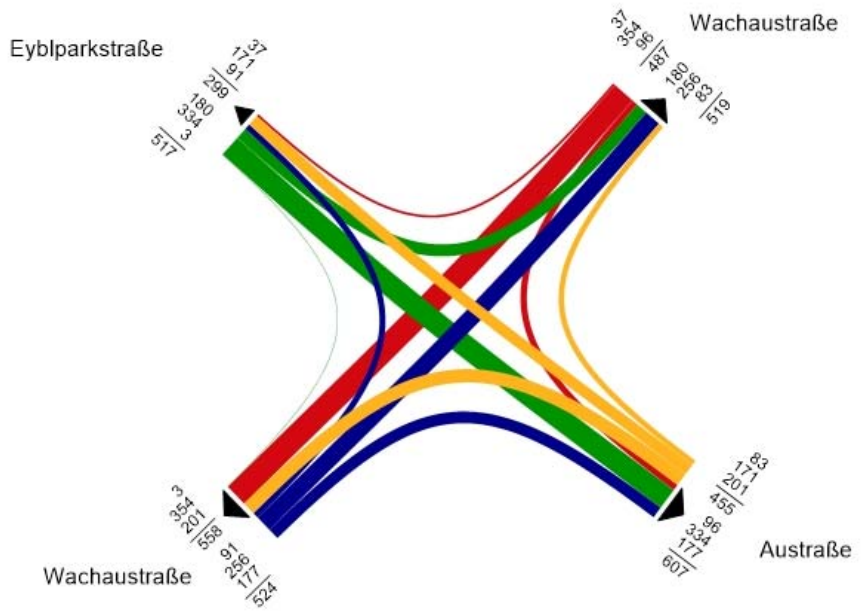


Abbildung 18: Abendspitze 16:00-17:00 an der Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße [Pkw-E/h]

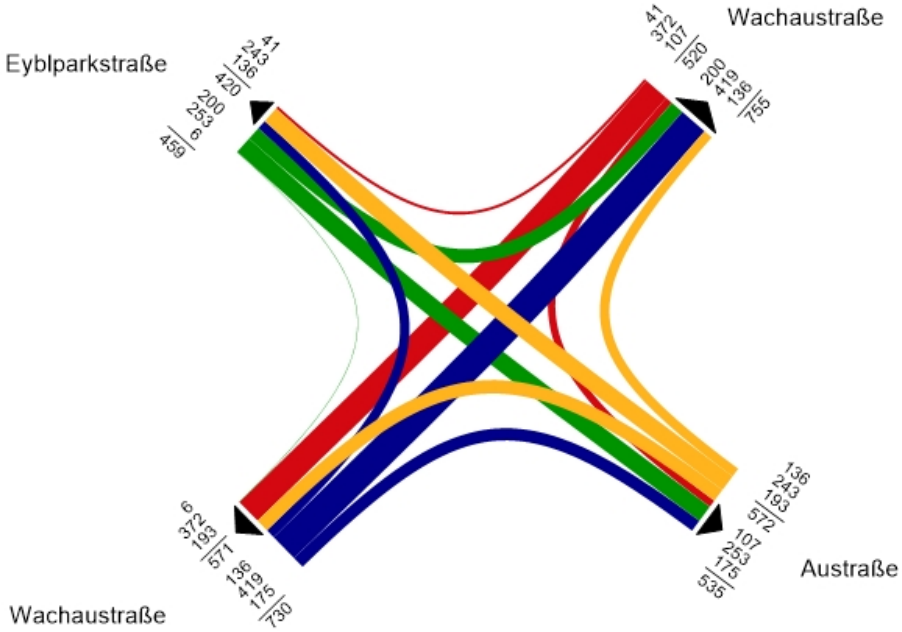
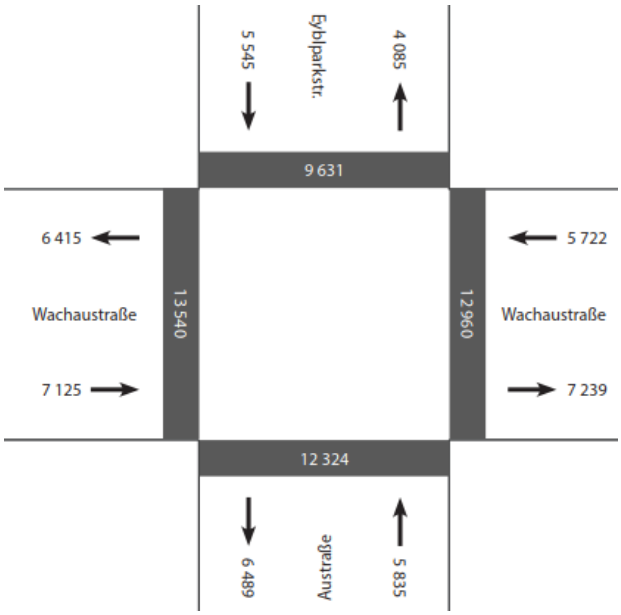


Abbildung 19: Hochgerechneter DTV [Kfz/24h] an der Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße



2.5.2 Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz

Die Knotenstromzählung ergibt für die Morgenspitze eine Verkehrsbelastung von 1.439 Pkw-E und in der Abendspitze 1.539 Pkw-E. Sowohl am Morgen als auch am Abend ist der Geradeausverkehr Richtung Stein (R5) am stärksten, gefolgt vom Geradeausverkehr Richtung Kremstal (R11), der in der Abendspitze deutlich stärker als in der Morgenspitze ist. Von den Abbiegerelationen ist der Linksabbieger von der Ringstraße zum Bahnhofplatz (R6) sowohl morgens als auch abends am stärksten. Alle anderen Fahrtrichtungen weisen deutlich geringere Belastungen auf.

Abbildung 20: Knotenstromzählung an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz



Quelle: komobile/ICRA (Hintergrund Google Maps)

Abbildung 21: Morgenspitze 7:15-8:15 an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz [Pkw-E/h]

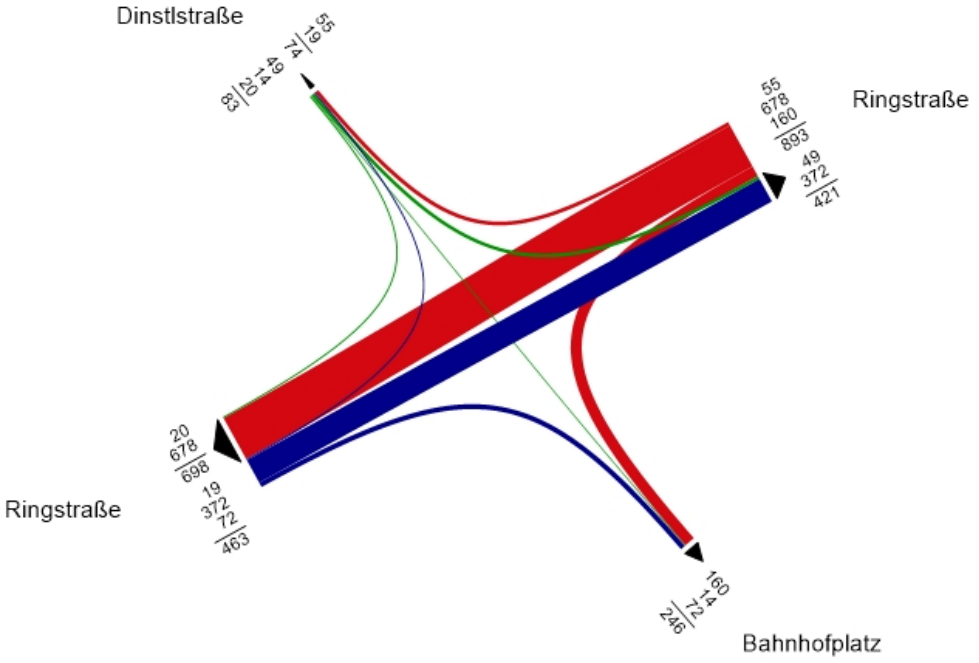


Abbildung 22: Abendspitze 16:00-17:00 an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz [Pkw-E/h]

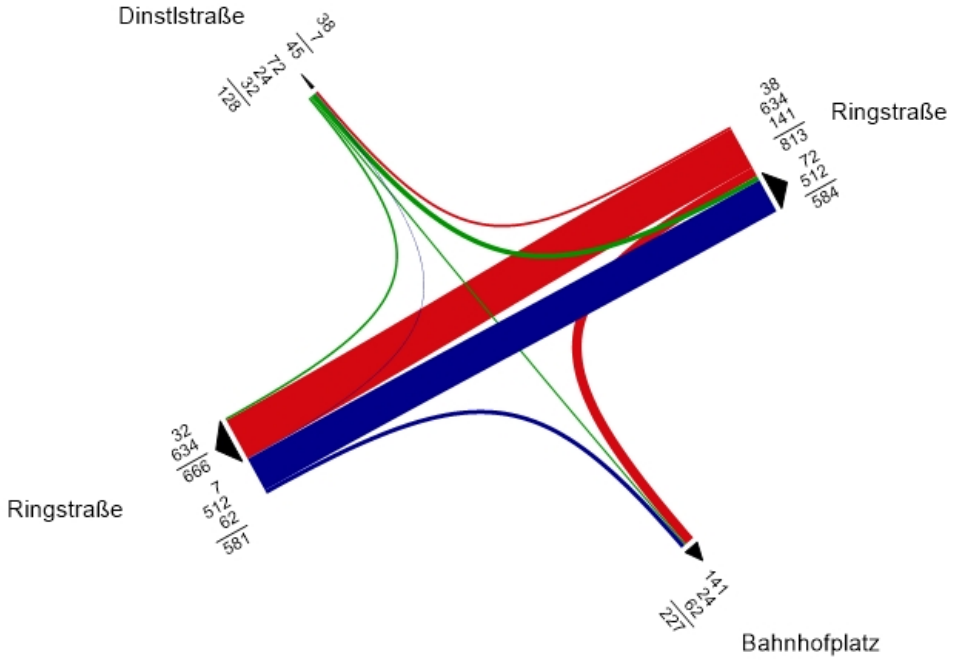
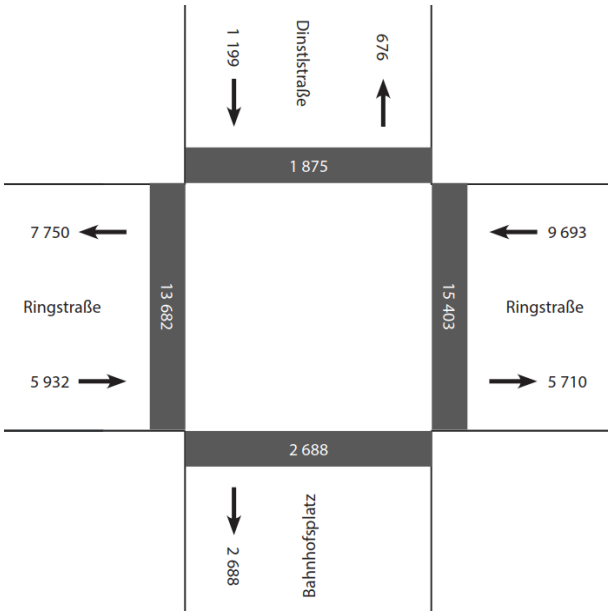


Abbildung 23: Hochgerechneter DTV [Kfz/24h] an der Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz



2.5.3 Kreuzung Ringstraße / Utzstraße

Die Knotenstromzählung ergibt für die Morgenspitze eine Verkehrsbelastung von 1.700 Pkw-E und in der Abendspitze 1.593 Pkw-E gleichauf. Sowohl am Morgen als auch am Abend sind der Geradeausverkehr Richtung Stein (R5) und Richtung Kremstal (R11) am stärksten. Von den Abbiegerelationen ist der Rechtsabbieger von der Ringstraße Richtung Stein in die Utzstraße (R4) am stärksten. In der Morgenspitze ist auch die Abbiegerelationen von der Ringstraße Richtung Utzstraße Schulzentrum (R12) sowie der Geradeausverkehr von der Utzstraße Schulzentrum (R8) sehr ausgeprägt, in der Abendspitze ist hier die Belastung etwas geringer.

Abbildung 24: Knotenstromzählung an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße



Quelle: komobile/ICRA (Hintergrund: Google Maps)

Abbildung 25: Morgenspitze 7:15-8:15 an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße [Pkw-E/h]

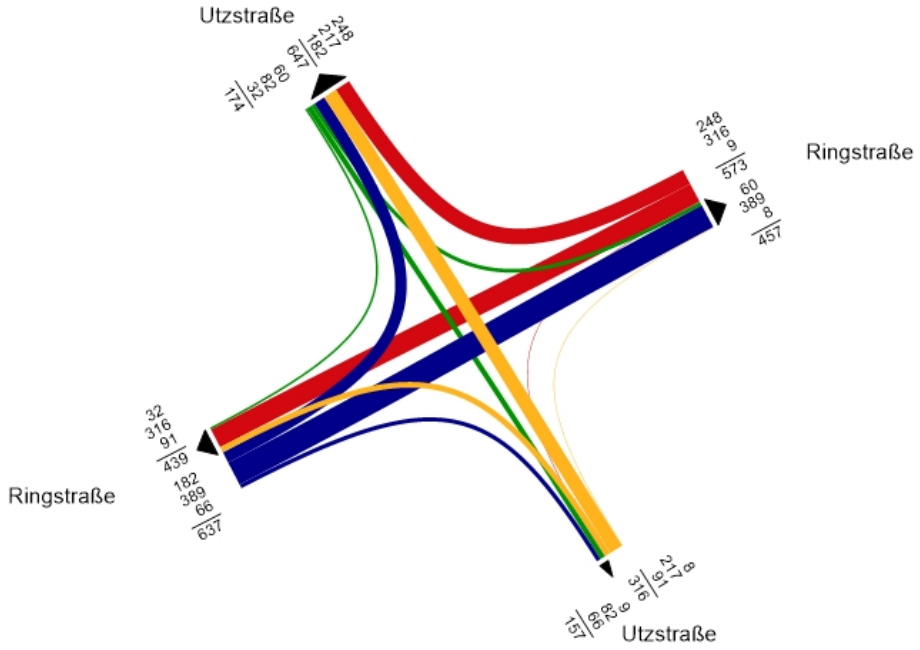


Abbildung 26: Abendspitze 16:00-17:00 an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße [Pkw-E/h]

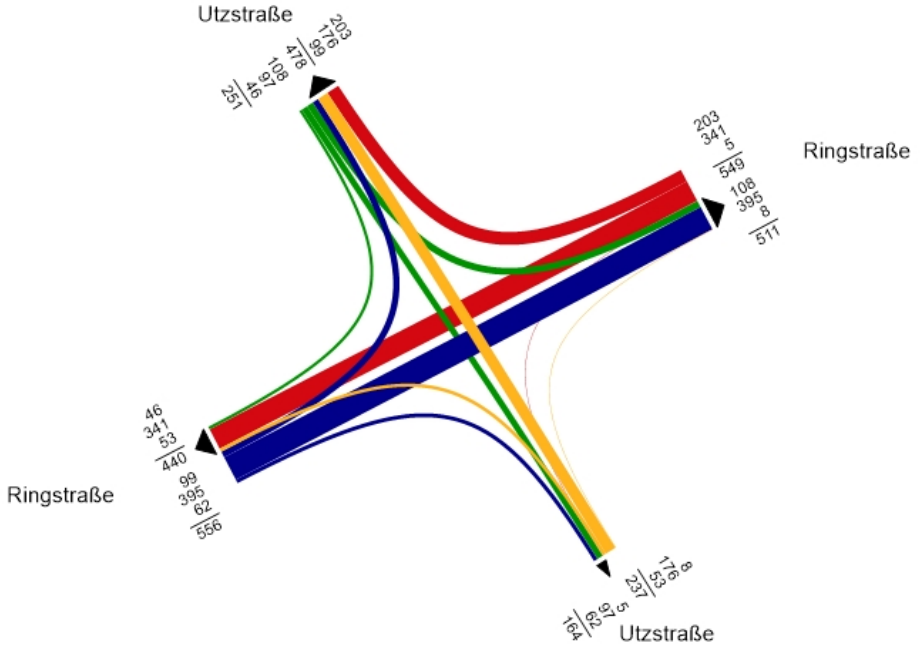
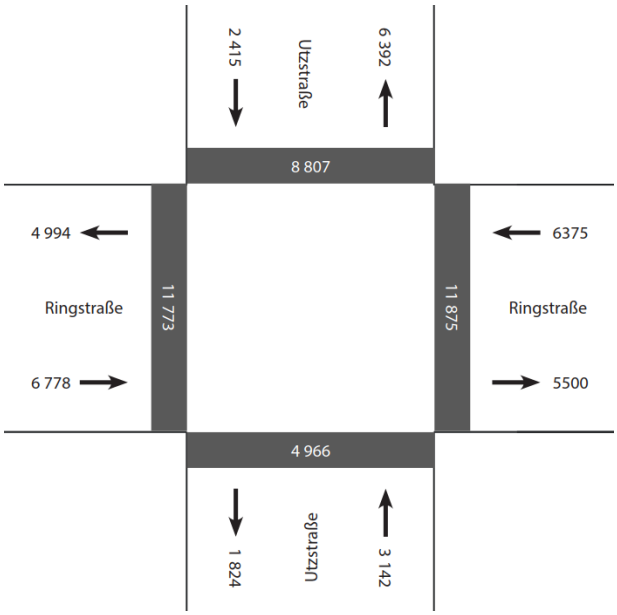


Abbildung 27: Hochgerechneter DTV [Kfz/24h] an der Kreuzung Ringstraße / Utzstraße



2.6 Verkehrsentwicklung in Krems

2.6.1 Verkehrsentwicklung B3

Die Auswertung der automatischen Zählstelle an der B3 zeigt seit rund 20 Jahren nahezu eine gleich hohe Verkehrsmenge (Tabelle 2). Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV), schwankt um 23.000 Kfz/24h.

Tabelle 2: Entwicklung des MIV an der B3, km 112,920

Jahr	DTV [Kfz/24h]
2000	22 431
2015	22 766
2016	22 226
2017	23 110
2018	23 559

Quellen: Stadtwerke Krems/Retter & Partner (2004), Verkehrserhebungen, Auswertungen März – April 2004 und Amt der NÖ LR

2.6.2 Verkehrsentwicklung B35 und L73

Ebenso ist die Entwicklung des MIV an der B35 (Ringstraße und Wachaustraße) und der L73 (Kremstalstraße) zwischen 1977 und 2019 nahezu konstant bzw. rückläufig (Tabelle 3, Tabelle 4 und Tabelle 5). Zu Vergleichszwecken wurden alle Zähldaten auf DTV hochgerechnet. Für die „historischen" Zähldaten wurde einmal auf Basis der 16-Stunden-Werte mit einem Faktor von 1,2 auf den DTV hochgerechnet (DTV 1) und einmal auf Basis der Spitzenstunde mit einem Faktor von 0,08 dividiert (DTV 2).

Tabelle 3: Entwicklung des MIV an der B35, Ringstraße, Querschnitt Höhe Stadtpark

Jahr	KFZ in 16h	Spitzenstunde [KFZ/h]	Spitzenstunde Abend [KFZ/h]	DTV 1 [Kfz/24h]	DTV 2 [Kfz/24h]
1977	12 540	1 187		15 048	14 838
2004	11 038	967		13 246	12 088
2006		*914*	*829*		*11 425*
2019		1 076	996		11 772

Quellen: Stadtwerke Krems/Retter & Partner (2004), Verkehrserhebungen, Auswertungen März – April 2004; Amt der NÖ LR/KfV (2006), Verkehrszählung Kreuzung Ringstraße B35 – Utzstraße; *Daten in Pkw-E/h* und komobile (2019)

Tabelle 4: Entwicklung des MIV an der B35, Wachaustraße, Querschnitt Kremsbrücke

Jahr	KFZ in 16h	Spitzenstunde [KFZ/h]	Spitzenstunde Abend [KFZ/h]	DTV 1 [Kfz/24h]	DTV 2 [Kfz/24h]
1977	15 325	1 368		18 390	17 100
2004	16 881	1 403		20 257	17 538
2019		1 006	1 275		12 960

Quellen: Stadtwerke Krems/Retter & Partner (2004), Verkehrserhebungen, Auswertungen März – April 2004 und komobile (2019)

Tabelle 5: Entwicklung des MIV an der L73, Kremstalstraße

Jahr	KFZ in 16h	Spitzenstunde [KFZ/h]	Spitzenstunde Abend [KFZ/h]	DTV 1 [Kfz/24h]	DTV 2 [Kfz/24h]
1977	5 800	654		6 960	8 175
2004	5 750	702		6 900	8 775
2019		361	333		4 293

Quellen: Stadtwerke Krems/Retter & Partner (2004), Verkehrserhebungen, Auswertungen März – April 2004 und komobile (2019)

2.7 Fazit aus den Zählungen

Die höchsten Verkehrsbelastungen sind in Krems an der B37, der B3 und der S5 zu verzeichnen, alles hochrangige Straßen, die auch einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufweisen. Zugleich wird auf diesen Achsen der Großteil des Ziel- und Quellverkehrs im Autoverkehr nach und von Krems abgewickelt. Dementsprechend sind auch die Kreuzungen an den Ab- und Zufahrten am stärksten belastet.

Innerhalb von Krems zeigen die Verkehrszählungen an den wichtigsten Kreuzungen nur punktuell Überlastungen auf. Die Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße als eine von den stärker belasteten Kreuzungen im innerstädtischen Gebiet von Krems weist auch in den Spitzenstunden eine gute Bedienungsqualität („Level of Service", (LOS)) auf. Ein Vergleich der Zählung aus 2019 (siehe Kapitel 2.5.1) mit einer Zählung aus dem Jahr 2015[5] zeigt, dass sich die Bedienungsqualität nicht wesentlich verändert hat.

[5] Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 - FB Verkehrssicherheit. Verkehrszählung - Krems an der Donau durchgeführt vom Kuratorium für Verkehrssicherheit. Kreuzung Ringstraße bzw. Wachaustraße / Eyblparkstraße bzw. Austraße am 15. Dezember 2015. Per Mail übermittelt vom Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3.

Die Leistungsfähigkeitsberechnung wurde nach RVS und zzgl. zur Kontrolle nach HBS2015 durchgeführt.

In der Morgenspitze 2019 wird auf drei Relationen LOS C[6] erreicht, auf einer Relation (geradeaus aus Eyblparkstraße wird LOS D mit einer rechnerischen Staulänge nach RVS von 62m und einer rechnerischen mittleren Wartezeit von 58s erreicht. Der Auslastungsgrad dieser Relation liegt bei 0,88. Die Relation Linkseinbiegend aus der Austraße in die Wachaustraße hat einen Auslastungsgrad von 0,74, die Relation geradeaus/rechts aus der Wachaustraße in Fahrtrichtung Bahnhof einen solchen von 0,69; alle anderen Relationen haben in der Morgenspitze einen Auslastungsgrad unter oder gleich von 0,50.

In der Abendspitze ist die Auslastung etwas höher, der LOS des Linksabbiegers aus der Wachaustraße in die Eyblparkstraße steigt von LOS C auf LOS D (Auslastungsgrad 0,75, rechnerische Staulänge 25m), der Linksabbieger aus der Wachaustraße in die Austraße steigt von LOS C auf LOS E (Auslastungsgrad 0,84, rechnerische Staulänge 25m).

Insgesamt kann die Bedienungsqualität mit „ausreichend" bewertet werden. Das Signalprogramm weist prinzipiell Reserven für eine Optimierung der Verteilung der Grünzeiten auf. Bei stärker ausgelasteten Relationen im Zuge weiterführender Planungen kann eine Verbesserung des Verkehrsflusses insgesamt erreicht werden.

Ein direkter Vergleich ist ausschließlich für die Morgenspitzen möglich, da diese 2015 und 2019 gezählt wurde. Die Verkehrsstärken je Relation haben von 2015 auf 2019 zwischen 1 % und 7 % zugenommen. 2015 weisen in der Morgenspitze 4 Relationen LOS C auf, 2019 wird für 3 Relationen LOS C ausgewiesen, die Relation Geradeaus aus der Eyblparkstraße ändert sich aufgrund der hohen Wartezeit auf LOS D. Die Dimensionierungsstaulänge wird an keiner Relation überschritten - weder 2015 noch 2019 – und es kommt zu keiner Überstauung des Knotens. (siehe Anhang 6.2).

Da 2015 die Mittagsspitze und 2019 die Abendspitze gezählt wurde, können diese Zählungen nicht direkt verglichen werden, aber auch hier wird die Dimensionierungsstaulänge an keiner Relation überschritten.

Die beiden Kreisverkehre am Welterbe-Platz und Franz-Zeller-Platz sind ebenfalls stärker belastet. Aufgrund der kurzen Distanz zwischen den beiden Kreisverkehren ist der Stauraum kurz und es kommt täglich zu den Spitzenstunden (Frühverkehr sowie am Nachmittag gegen 16h, jeweils kombiniert mit querenden SchülerInnen), sowie beim Queren von TouristInnengruppen (mit dem Rad und zu Fuß) zu Rückstaus, vor allem vom Welterbe-Platz in den Kreisverkehr Franz-Zeller-Platz (vgl. dazu auch die Beschreibung der Rad- und Fußverkehrserhebung an der Schiffsanlegestelle inkl. Welterbeplatz in Kapitel 3.3 im Teilbericht I – Fußverkehr).

6 Gemäß HBS 2015 bezieht sich die Bedienungsqualität (Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs / Level of Service (LOS)) auf folgende Bewertung: Einstufung anhand mittlerer Wartezeiten von A (nahezu ungehinderter Verkehr mit sehr geringen Wartezeiten) bis F (Überlastung; Auslastung > 1,0).

Im Bründlgraben ist ein relevanter Durchzugsverkehr zwischen der Anbindung der B37 AST Gneixendorf Süd und dem EKZ Mariandl/ Bühl Center festzustellen. Dadurch wird ein Rückstau an der VLSA auf der Langenloiserstraße L 7081 im Bereich Auffahrt zur B37 an der AST Gneixendorf Süd verursacht. Die kurze Aufstelllänge (ca. 3 Fahrzeuge) an der Kreuzung kann bei einem Rückstau von Rechtsabbiegern zu einer Blockierung der Fahrbahn für den Geradeausfahrenden nach Gneixendorf verursachen.

Des Weiteren ist auf der Gneixendorfer Hauptstraße eine Zunahme des Durchzugsverkehrs aus/ins Kremstal; Stratzing/Dross/Lengenfeld/Langenlois fest zu stellen. Der Anteil des Durchgangsverkehrs auf der Gneixendorfer Hauptstraße in der Relation Kremstal – B37, AST Gneixendorf Süd beträgt 16% gemessen am Aufkommen in der Gneixendorfer Hauptstraße.

Insgesamt ist der Level of Service im MIV im innerstädtischen Straßennetz gut und erreicht nur vereinzelt durchschnittliche bis kritische Werte.

Der Kfz-Verkehr hat hingegen um die Anschlussstelle B35/B37 zugenommen, einerseits weil hier zwei Einkaufszentren angesiedelt sind, andererseits hier eine wichtige Zufahrt in das Zentrum und die östlichen Ortsteile von Krems gegeben ist.

3 Bestandsanalyse MIV

Durch Krems verläuft als Hauptachse von Ost nach West die B35, die die B37 und die B3 verbindet. Zwischen der Abfahrt B37 und dem Wiener Tor wird die B35 als Wiener Straße, anschließend als Wachauerstraße, Ringstraße und im letzten Teilstück bis zum Kreisverkehr bei der Donau als Steiner Donaulände bezeichnet. Entlang der Wiener Straße und der Wachauerstraße befinden sich das Bühl Center und das Mariandl, die zwei bedeutendsten Einkaufscenter in Krems, der Friedhof sowie mehrere Tankstellen und Gewerbebetriebe. Ab der Wachaubrücke dominieren Wohnbauten mit Gewerbeflächen im Erdgeschoß. Die B35 weist ab der Abfahrt B37 durchgehend ein hohes Verkehrsaufkommen auf. Im Abschnitt Abfahrt B37 bis Bahnhof Krems befinden sich weiters mehrere aufeinanderfolgende VLSA (Weinbauschule, Bründlgraben, Winzergasse, Wachaubrücke). Auch für den Radverkehr stellt die B35 mit den beidseitigen Richtungsradwegen eine Hauptachse dar, gleichzeitig wirkt sie allerdings als Barriere, da es für den Radverkehr keine Querungsmöglichkeiten gibt (vgl. Teilbericht II – Radverkehr).

Wichtige Achsen von Nord nach Süd sind die Kremstalstraße (L73) und die Langenloiser Straße (L7081) mit der Austraße als ihre Verlängerung, die Verbindung zwischen Egelsee und Franz-Zeller-Platz (L7085 bzw. Schulstraße / Kremser Straße / Im Alauntal / Am Rosenhügel / Dr.-Karl-Dorrek-Straße), sowie die B37 als Verbindung nach Krems Süd.

In Krems Süd stellt die L114 die Hauptachse von Nordwest nach Südost dar. Im Norden von Krems ist die Limbergstraße (L7080) die Ost-West Verbindung zwischen Gneixendorf und Rehberg.

Die B3, die südlich an Krems parallel zur Donau geführt wird, trennt die Wohngebiete und die Altstadt vom Donauufer und den zwischen der B3 und der Donau liegenden Sport- und Freizeiteinrichtungen sowie dem Naherholungsraum entlang der Donaulände. Die Trennwirkung ist vor allem für die aktive Mobilität relevant (vgl. Teilbericht I – Fußverkehr und Teilbericht II - Radverkehr).

Die Bestandsanalyse sowie die daraus abgeleiteten Maßnahmen beziehen sich auf den Zeitpunkt der Erhebungen (Sommer/Herbst 2018). Seither haben sich durch die dynamische Stadtentwicklung Krems Änderungen ergeben, auf diese wird in den entsprechenden Kapiteln hingewiesen.

3.1 Geschwindigkeiten

Die erlaubten Geschwindigkeiten im Straßennetz der Stadt Krems sind in der MIV Grundlagenkarte (POS 0101 Plan Nr° 0101_3) dargestellt und an den unterschiedlichen Farben erkennbar. In der Stadt Krems gibt es keine einheitliche Regelung, die Geschwindigkeiten reichen von Tempo-20 bis Tempo-50 inklusive Sonderregelungen (z.B. uhrzeitabhängige Tempo-30 Zonen). Schnellere Geschwindigkeiten sind auf der B3 mit Tempo-70 bzw. der B37 mit bis Tempo 100 erlaubt.

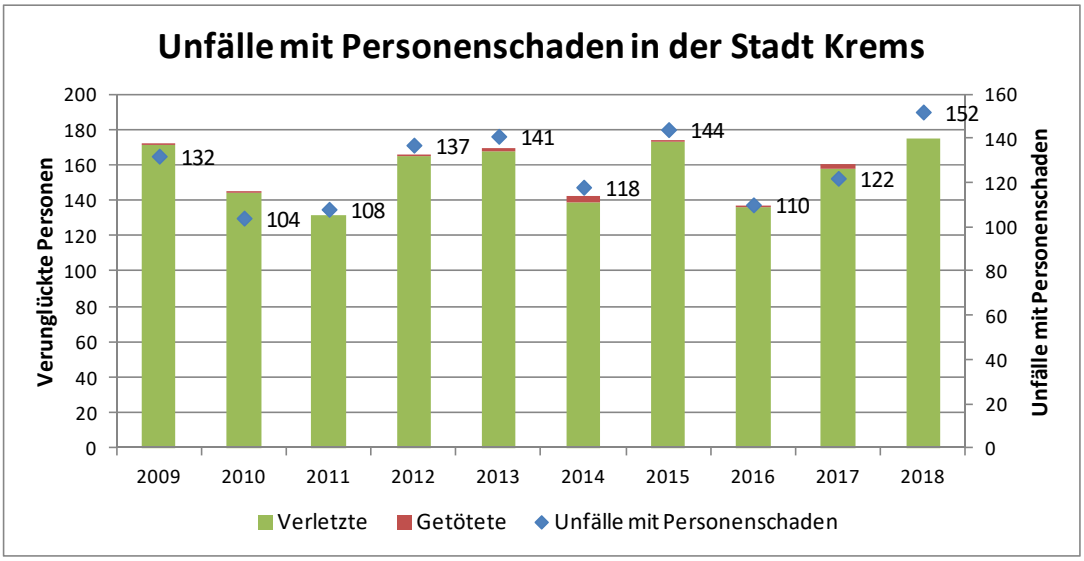
Zum Zeitpunkt der Bearbeitung lagen keine planlich verorteten Informationen über die verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen in der Stadt Krems vor. In Rücksprache mit den Auftraggebern wurden diese daher von komobile digitalisiert auf Basis der verordneten Geschwindigkeitsbeschränkungen (analog übermittelt vom Magistrat der Stadt Krems, Amt für

Stadt- und Verkehrsplanung) sowie dem Straßennetz von Krems (übermittelt als Shape-Datei vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung ST3). Nach erfolgter Digitalisierung erfolgte eine Prüfung durch die Stadt Krems.

3.2 Verkehrssicherheit

In der Stadt Krems ereigneten sich zwischen 2009 und 2018 jährlich zwischen 108 und 152 Unfälle mit Personenschaden mit insgesamt 1.561 Verletzten und 11 Toten. Die Unfallstatistik ist in Abbildung 28 und Abbildung 29 dargestellt. Die Anzahl der Unfälle und der Verletzten in den letzten 10 Jahren liegt dabei jeweils über dem Österreichdurchschnitt, siehe Tabelle 6.

Abbildung 28: Unfälle mit Personenschaden in Krems



Quelle: Statistik Austria[7], Land Niederösterreich[8]

[7] Statistik Austria: Straßenverkehrsunfälle 2009, 2012-2018 – Jahresergebnis; E-Mail vom 12.6.2019.

[8] Land Niederösterreich (2011): Statistisches Handbuch des Landes Niederösterreich 35. Jahrgang 2011

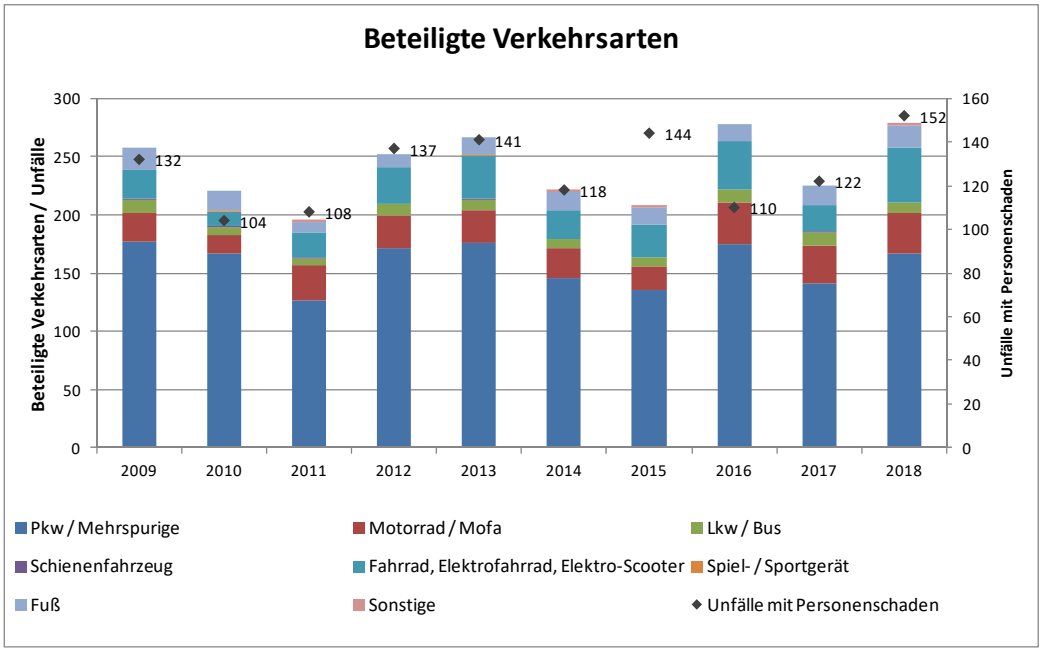
Tabelle 6: Unfälle und Verletzte je 10.000 EinwohnerInnen in Österreich und Krems an der Donau

	Österreich		Krems an der Donau		Differenz Krems an der Donau - Österreich	
	Unfälle je 10.000 EW	Verletzte je 10.000 EW	Unfälle je 10.000 EW	Verletzte je 10.000 EW	Unfälle je 10.000 EW	Verletzte je 10.000 EW
2009	45,4	58,9	55,5	71,9	22%	22%
2010	42,2	54,8	43,4	60,1	3%	10%
2011	41,8	53,5	44,9	54,9	7%	3%
2012*	48,3	60,2	57,2	68,9	18%	14%
2013	45,3	56,5	58,5	69,8	29%	24%
2014	44,2	55,5	49,1	57,9	11%	4%
2015	43,6	54,4	59,2	71,1	36%	31%
2016	43,8	55,2	44,7	55,2	2%	0%
2017	42,4	53,6	49,6	64,2	17%	20%
2018	41,6	52,5	61,1	70,3	47%	34%
	43,9	55,5	52,3	64,4	19%	16%

Quelle: Statistik Austria[9], Land Niederösterreich

Der Großteil der Unfälle ereignet sich unter Pkw-Beteiligung, gefolgt rund gleichauf von Motorrad/Mofa bzw. Fahrrad/Elektrofahrrad. An dritter Stelle folgen beteiligte FußgängerInnen (siehe Abbildung 29).

Abbildung 29: Unfälle nach beteiligten Verkehrsarten



Quelle: Statistik Austria, Land Niederösterreich

[9] Statistik Austria: Bevölkerung zu Jahresbeginn 2002-2019 nach Gemeinden (Anm.: je um 1 Tag nach vorne verschoben 1.1.2019 --> 31.12.2018), * Ab 2012 geänderte Erhebungsmethode – elektronisches Unfalldatenmanagement mit höherer Vollständigkeit); ein direkter Vergleich mit Vorjahresergebnissen ist daher nicht zulässig)

Tabelle 7 detailliert zusätzlich die Unfälle der letzten beiden Jahre nach Unfällen im Ortsgebiet bzw. im Freiland, Unfällen mit Kindern und Unfällen unter Alkoholeinfluss.

Tabelle 7: Unfälle in der Stadt Krems an der Donau 2017 und 2018

Anzahl der Unfälle	**2017**	**2018**	**Anzahl der verunglückten Personen**	**2017**	**2018**
Unfälle mit Personenschaden	120	152	Verunglückte Personen	160	175
davon im Ortsgebiet	*97*	*112*	*getötet*	*2*	0
davon im Freiland	*25*	*40*	*verletzt*	*158*	175
			davon schwer verletzt	*21*	21
			davon leicht verletzt	*137*	154
davon Unfälle mit Kindern[10]	12	*10*	*bei Unfällen mit Kindern verletzte Kinder*	*13*	*11*
davon Alkoholunfälle[11]	11	*6*	*bei Alkoholunfällen verletzte Personen*	*16*	*6*

Quelle: Statistik Austria

3.3 Verkehrsberuhigung

In Krems wurden Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung umgesetzt. So gibt es seit über 50 Jahren die Fußgängerzone in der Kremser Innenstadt. Entlang der Kunstmeile Krems wurde eine Begegnungszone errichtet.

In den Straßen rund um die Fußgängerzone in der Kremser Innenstadt ist durchgängig Tempo-30 verordnet. Ebenso gilt in Stein, Gneixendorf, Rehberg, Egelsee und Am Steindl auf dem Großteil der Straßen Tempo-30, S5 und Landesstraßen ausgenommen. In den Stadtteilen Mitterau, Und, Weinzierl und Lerchenfeld ist dies hingegen nur auf vereinzelten Straßen bzw. Straßenabschnitten der Fall. Hier fehlt eine durchgängige, leicht merkbare Regelung.

In Krems Süd ist nur im Ortskern von Brunnkirchen durchgehend Tempo 30 verordnet, in Thallern, Angern, Kleedorf und Hollenburg ist dies nur auf wenigen Straßen der Fall, was auch damit zusammenhängt, dass sich mit Ausnahme von Thallern und Brunnkirchen die Bebauung vor allem entlang der L114 erstreckt. Dennoch wäre auch hier eine durchgängige, leicht merkbare Regelung sinnvoll.

Werden zusätzliche Straßen verkehrsberuhigt, ist es erforderlich gleichzeitig Gestaltungsmaßnahmen zu setzen, damit die Höchstgeschwindigkeit nicht nur durch Verkehrsschilder, sondern auch durch die Gestaltung des Straßenraumes ersichtlich ist.

[10] Unfälle, an denen Kinder bis zum 14. Lebensjahr beteiligt waren.

[11] Ein Unfall, bei dem zumindest bei einem beteiligten Lenker oder Fußgänger eine Beeinträchtigung durch Alkohol gemäß §5 Abs. 1 StVO oder eine Überschreitung des im §14 Abs. 8 FSG festgelegten Blut- oder Atemalkoholwertes festgestellt wurde, einschließlich jener Personen, die eine Untersuchung auf Alkoholbeeinträchtigung verweigerten.

3.4 Elektromobilität und Carsharing

Eine Erhöhung der Zulassungszahlen von e-Fahrzeugen sowie ein Ausbau der e-Ladeinfrastruktur sind eines der Ziele aus dem Stadtentwicklungskonzept Krems 2030. Aktuell verfügt Krems laut der Homepage der Stadt Krems über 6 Ladestationen für e-Pkw:[12]:

- SMATRICS (bei Merkur), Landersdorfer Straße 7
- Fa. Schnauer, Hafenstraße 57
- Mariandl, Wiener Straße 91
- ÖAMTC, Bertschingerstraße 1
- EVN, Franz Zeller Platz 1
- Service Center Bauen, Bertschingerstraße 13

Dazu kommen weitere Ladepunkte in Restaurants, Hotels und Parkgaragen/-decks. Die Errichtung weiterer Standorte für Ladeinfrastruktur ist geplant, die Standorte dafür sind im Masterplan e-Ladeinfrastruktur bereits festgelegt. [13]

Folgende Standorte sind bis Ende 2020 geplant:

- Ringstraße (mit 6 Ladestationen zwischen Wiener Brücke und Zellerplatz)
- Bahnhofplatz
- Sporthalle – Badearena
- Parkplatz Stein - ehemals ÖAMTC (Stromanschluss im Bereich der Stellplätze 4 – 10 vorbereitet)
- Parkplatz FF Krems (Leerrohre für bis zu 4 Stellplätze vorbereitet)

In einer zweiten Ausbaustufe können diese um folgende weitere Standorte ergänzt werden:

- Hafnerplatz
- Spitalgasse
- Pfarrplatz
- Hoher Markt (Trafo im Bereich von Hausnr. 26/7)

Unter dem Motto „nutzen statt besitzen“ sieht das Stadtentwicklungskonzept Krems 2030 auch eine Steigerung der Anbieterzahl sowie der NutzerInnen von Carsharing an. In Krems gibt es aktuell drei verschiedene Anbieter von Carsharing:

- Fahrvergnügen.at: http://www.fahrvergnügen.at/standorte/:

  2 Standorte (Mitterau, Bahnzeile), nur e-Pkw

[12] Quelle: http://www.krems.gv.at/Elektrotankstellen (27/05/2019)

[13] Quelle: ENU (2019): Masterplan e-Ladeinfrastruktur. Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Krems für 2019 sowie die Folgejahre. Hrsg.: NEU – NÖ Energie- & Umweltagentur Betriebs-GmbH. Mai 2019. St. Pölten.

- Buddy Carsharing (Autohaus Birngruber): https://www.buddy-carsharing.at/

  3 Standorte (Kremser Bank, Steinertor – EKKZ, Autohaus Birngruber - Gewerbepark)

- ÖBB Rail&Drive

  4 Fahrzeuge (Krems P&R / Krems Frachtenbahnhof)

Laut Masterplan e-Ladeinfrastruktur wird angestrebt zusätzlich zu den bestehenden e-Carsharing-Stellplätzen bis zu 10 weitere binnen 2 Jahren zu errichten.[14]

[14] ENU (2019): Masterplan e-Ladeinfrastruktur. Ausbau von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Krems für 2019 sowie die Folgejahre. Hrsg.: NEU – NÖ Energie- & Umweltagentur Betriebs-GmbH. Mai 2019. St. Pölten.

4 Maßnahmen - Vorschläge

Für den Teil motorisierter Individualverkehr (MIV) wird eine Gliederung der Straßen nach Hierarchie und in Geschwindigkeitskategorien im Ortsgebiet vorgeschlagen. Höherrangige Straßen (Bundesstraßen S und Landesstraßen B):

- S5 ab AST Hafenstraße/An der Schütt bis AST B37: 70 km/h
- B3 ab AST B37 bis Kreisverkehr Stein-Mautern: 50 km/h
- B37, B37a und B33 Bestand (100 km/h bzw. 70 km/h)

Für die Hauptstraßen im Ortsgebiet soll eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50km/h gelten:

- Wiener Straße - Wachaustraße
- Ringstraße – Steiner Donaulände
- Austraße
- Kremstalstraße – Rehberger Hauptstraße
- Landersdorfer Straße
- Hafenstraße
- An der Schütt
- Hauptstraßen im Industriegebiet und in der Gewerbezone

Für Erschließungs- und Sammelstraßen soll generell eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30km/h gelten.

Bestehende Begegnungszonen, wie vor dem Kunsthaus Krems („Kulturmeile“) werden übernommen. Punktuell sollen Begegnungszonen ausgeweitet werden:

- Einmündung Sigleithenstraße in die Wiener Straße vor der Antonikapelle

Bzw. Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung durchgeführt werden:

- Wiener Straße ab der Abzweigung Wachaustraße bis zur Arbeiterkammer

Im Detail wurde für die Wiener Straße und Wachaustraße des Weiteren eine Koordinierung der VLSA zwischen AST B37 und Kreuzung Wachaustraße – Austraße – Eyblparkstraße mit dem Ziel einer möglichen Beschleunigung des Busverkehrs überprüft: Entlang der Wienerstraße im Abschnitt Bründlgraben und Wachaustraße ist eine Koordinierung aufgrund der langen Teilpunktabstände der Knotenpunkte schwierig und ohne VLSA-Beeinflussungsmaßnahmen zur Busbevorrangung entlang der weiterführenden Ringstraße im Bahnhofsbereich nicht sinnvoll machbar. Im Bahnhofsbereich (Ringstraße) ist jedenfalls eine VLSA-Beeinflussung zur Busbevorrangung gemäß Besprechungsprotokoll vom 8.3.2019 der Stadt Krems mit dem VOR möglich und gemäß der Verkehrsverflechtungen sowie dem Buskonzept sinnvoll.

Zu den Maßnahmen im Detail:

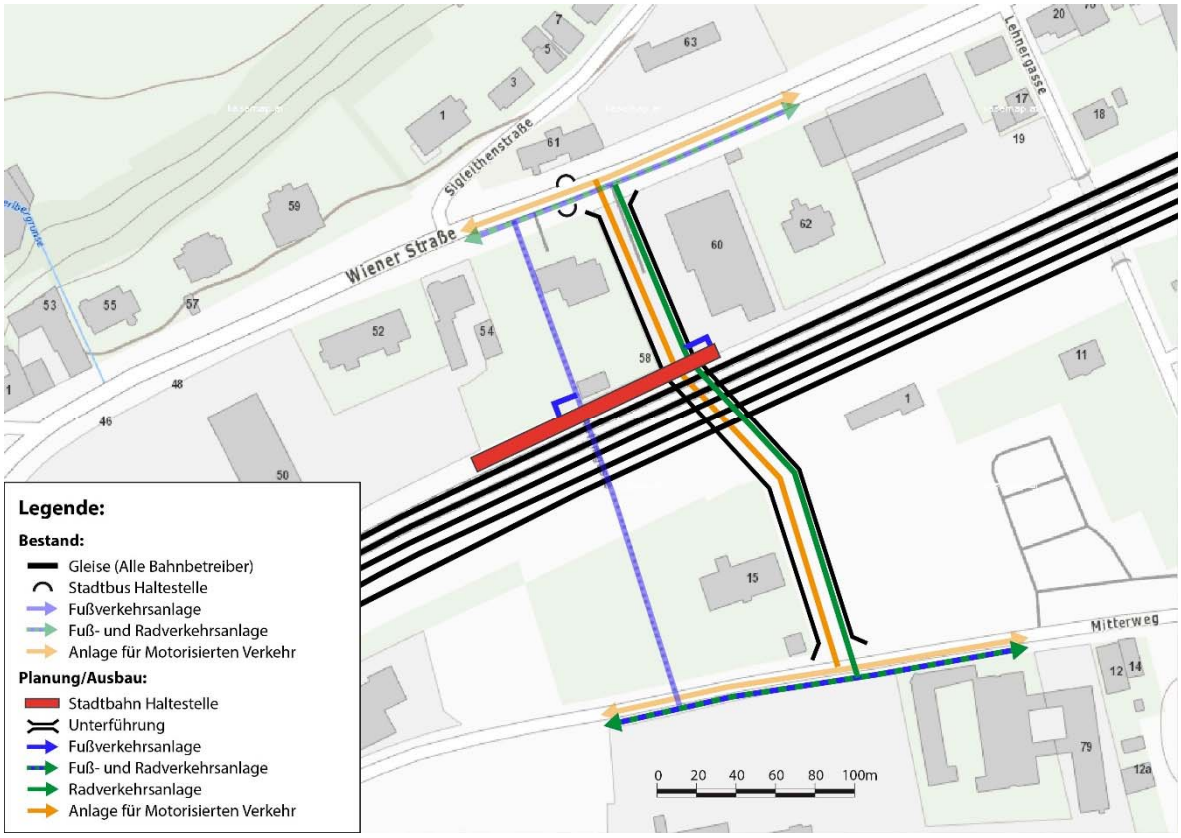
4.1 Maßnahme 1: „neue Verbindungsstraße zwischen Wiener Straße und Mitterweg“

Zur direkten Erschließung des Universitätsklinikum Krems von der Wiener Straße soll eine neue Verbindungsstraße unter der Bahntrasse der Eisenbahnstrecke Krems – Absdorf-Hippersdorf bis zum Mitterweg errichtet werden. Die zusätzliche Verbindung ist im Flächenwidmungsplan, Blatt 5, enthalten.

Noch zu prüfen ist

- der Längsschnitt, da für die Unterführung ein Lichtraum von 4,50m erforderlich ist (bzw. baulich auf 4,70m ausgeführt).
- Verkehrsregelung an der Wiener Straße → Linksabbiegen aus der Wiener Straße und Linkseinbiegen in die Wiener Straße über den angedachten Mittelstreifen in der Wiener Straße (s. Schlussbericht Leitbild Wiener Straße)
- Überprüfung der Erfordernis einer VLSA für die Kreuzung Wiener Straße – neue Verbindungsstraße und Wiener Straße Lehnergasse
- Koordination der VLSA Wiener Straße – neue Verbindungsstraße, Wiener Straße – Lehnergasse und Wiener Straße – Winzergasse

Abbildung 30: Neue Verbindung zwischen Wiener Straße und Mitterweg



Quelle: komobile

Die Vorteile dieser neuen Verbindung sind:

- Direkte Anbindung des Universitätsklinikum an die Wiener Straße
- Erschließung des geplanten Wohngebietes zwischen Wiener Straße und Bahnstraße
- Entlastung der Lehnergasse und der Winzergasse

Nachteile:

- Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der Wiener Straße
- Verlagerungswirkung (neue Verbindungsstraße über Mitterweg von Hafenstraße bei wenn Schranken geschlossen)

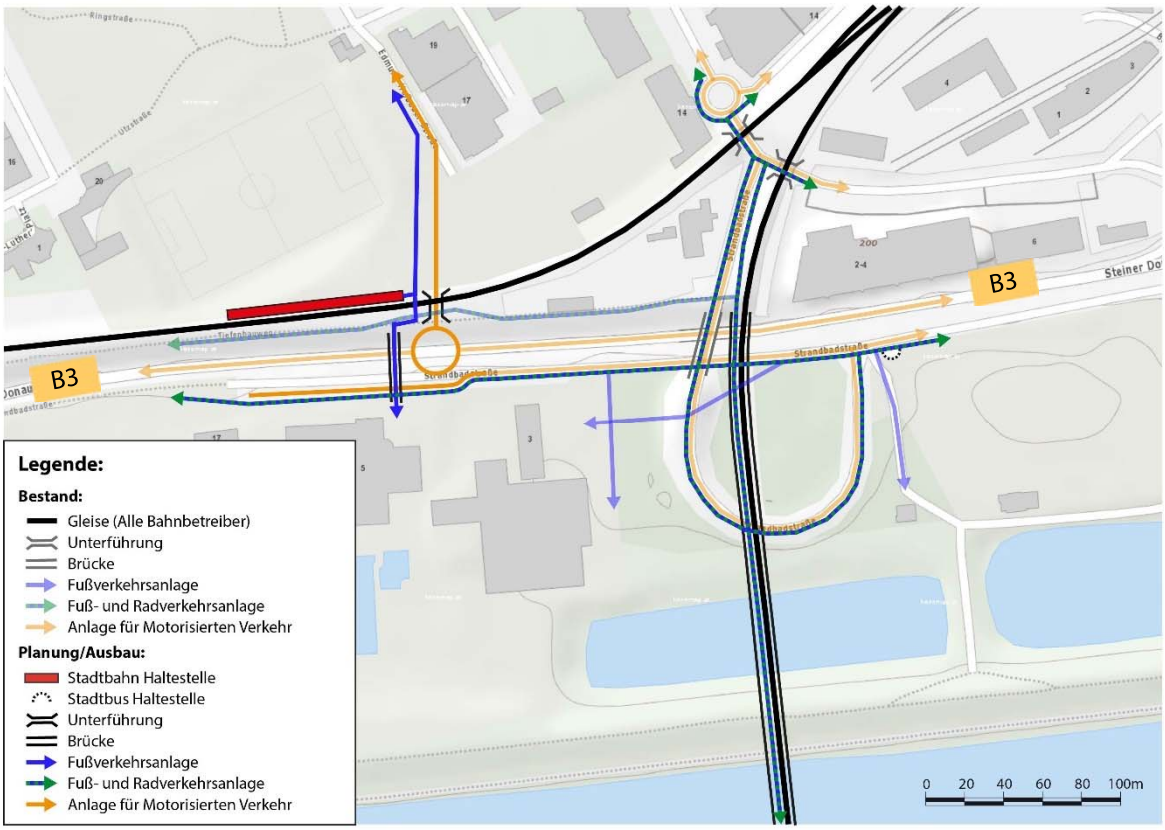
Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.2 Maßnahme 2: „neue Verbindung zwischen B3 und B35 (Ringstraße) über Utzstraße“

Zur zusätzlichen direkten Erschließung des Zentrums soll eine neue Verbindung zwischen der B3 und der B35/Ringstraße geschaffen werden. Dazu ist der Abbruch der Österreichhallen Krems erforderlich.

- Anbindung an die B3 in Ost- und Westrichtung über Kreisverkehr
- Unterführung des Alfred-Göbhart-Weg und der Bahntrasse der Eisenbahnstrecke Krems – Spitz an der Donau erforderlich.

Abbildung 31: neue Verbindung B3 und B35 über Utzstraße



Quelle: komobile

Eine zusätzliche Anbindung, neben den beiden bestehenden Anbindungen Austraße/Bertschingerstraße und die beiden Kreisverkehre Welterbe-Platz und Franz-Zeller-Platz an die B3, würde für den Autoverkehr die östliche Altstadt von Krems (Steiner Tor) und den Ortsteil Und auf kürzerem Weg an die B3 anbinden. Als eine Konsequenz dieser Maßnahme würde ein Teil des Autoverkehrs von den beiden bestehenden Anbindungen an die B3 auf die neue Anbindung über die Utzstraße verlagert werden. Eine Schätzung der Verlagerungswirkung würde eine zusätzliche Belastung im Autoverkehr in der Utzstraße von 6.150 Kfz/Tag bedeuten (s. Tabelle 8).

Zu überprüfen wäre noch, ob für den vorgeschlagenen Kreisverkehr eine Anbindung/Verknüpfung mit der Strandbadstraße möglich ist (Höhenentwicklung; die Strandbadstraße liegt tiefer als die B3). Dadurch könnte eine direkte Zufahrt im MIV zur Sportmeile geschaffen werden und der Abschnitt der Strandbadstraße zwischen dem neuen Kreisverkehr an der B3 und der Austraße könnte für die aktive Mobilität und den ÖV reserviert werden. Dadurch könnte eine Achse im Umweltverbund zwischen Sportmeile und den Ortsteilen Mitterau und Weinzierl geschaffen werden.

Die Maßnahme muss mit den Maßnahmen im Fuß- und Radverkehr abgestimmt werden (vgl. Teilbericht II – Radverkehr, Maßnahme 31, sowie Teilbericht I – Fußverkehr, Maßnahme 6 N-S).

Tabelle 8: Schätzung der Verlagerungen der bestehenden Anbindungen an die B3 auf die neue Anbindung B3 – Utzstraße, Querschnittswerte

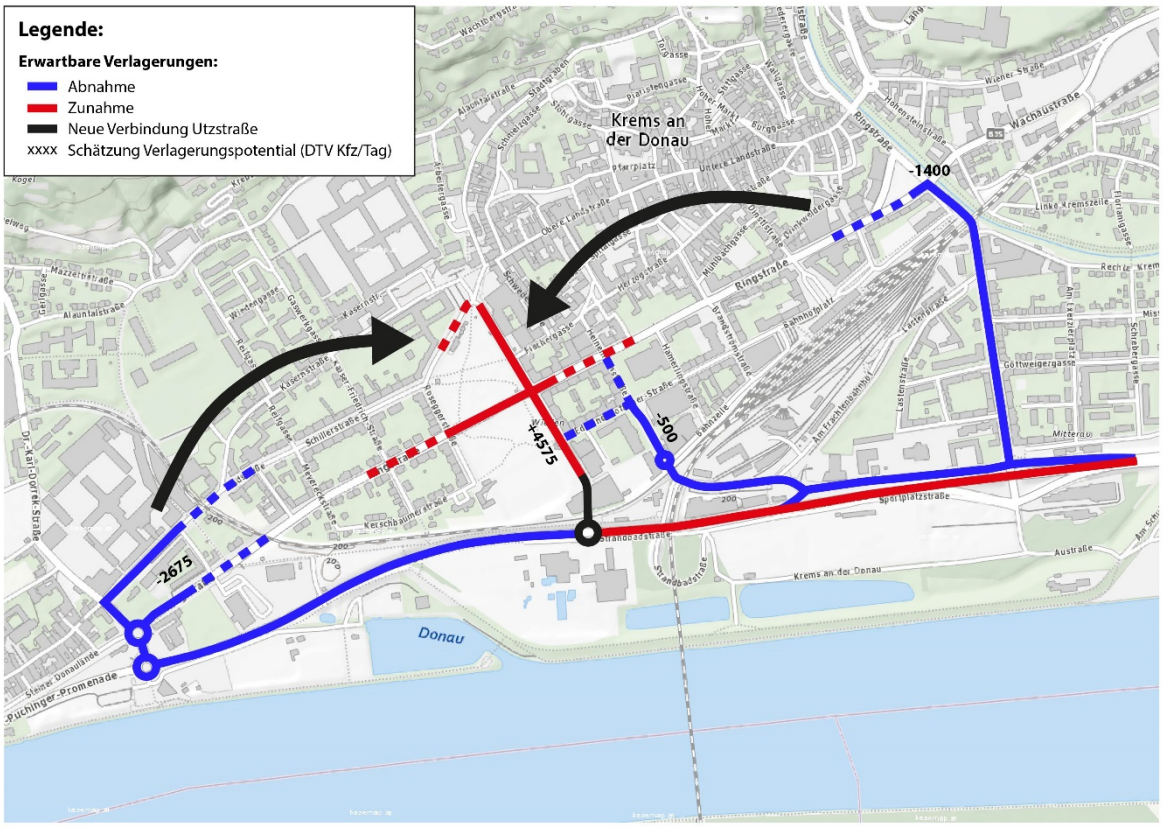
	Zählung 2019 und Zählungen 2016 (DTV Kfz/24h)	**Schätzung Verlagerungspotenzial (DTV Kfz/24h)**
Linkseinbieger von der Austraße in die Wachaustraße und Rechtsabbieger von der Wachaustraße in die Austraße (Relation B3 – Austraße – Ringstraße)	2.870	1.400
Verlagerung von Bertschingerstraße – Heinemannstraße (Relation B3 – Ringstraße)		500
Verlagerung von Ringstraße zur B3 und von Undstraße zur B3 in Richtung Osten	1.850	1.665
Verlagerung von Ringstraße zur B3 und von Undstraße zur B3 in Richtung Westen	3.150	1.010
Summe		**4.575**
Zählung 2019 Utzstraße in Fahrtrichtung Ringstraße/B35	**4.966**	
Zu erwartende Verkehrsbelastung in der Utzstraße in Fahrtrichtung Ringstraße/B35 (gerundet)		**9.550**

Die Annahmen zur Verlagerungswirkungen basieren auf angenommenen Fahrtzeitvergleichen.

Die Verlagerungen bringen:

- Eine Reduktion der Belastung an der Kreuzung Wachaustraße-Eyblparkstraße-Austraße, insbesondere für den Linksabbieger von der Austraße in die Wachaustraße und den Rechtseinbieger von der Wachaustraße in die Austraße. Der Linksabbiegestreifen in der Austraße ist knapp bemessen, wodurch die Störungen für die beiden anderen Relationen Geradeaus aus der Austraße und Rechtseinbiegen in die Wachaustraße abnehmen werden.
- Eine Reduktion der Belastung an den beiden Kreisverkehren Yachtstraße – B3 – Dr.-Karl-Dorrek-Straße (Welterbe-Platz) und Dr.-Karl-Dorrek-Straße – Steiner Donaulände (Franz-Zeller-Platz) auf den Relationen Steiner Donaulände zur B3 Richtung Osten, in einem geringeren Ausmaß Richtung Westen und Dr.-Karl-Dorrek-Straße zur B3 von der Undstraße kommend zur B3 Richtung Osten sowie in geringerem Ausmaß Richtung Westen.
- Eine weniger ausgeprägte Reduktion der Relation Abfahrt B3 Austraße – Bertschingerstraße – Heinemannstraße und
- Eine Entlastung der Kreuzung Austraße – Bertschingerstraße und in Folge eine Reduktion des Rückstaus auf der B3.

Abbildung 32: Schätzung der Verlagerungen durch die neue Anbindung B3 – Utzstraße


Legende:
Erwartbare Verlagerungen:
Abnahme
Zunahme
Neue Verbindung Utzstraße
xxxx Schätzung Verlagerungspotential (DTV Kfz/Tag)
Krems an der Donau
-1400
+4575
-500
-2675
Donau
Ringstraße
Sportplatzstraße
Strandbadstraße
Krems an der Donau
Steiner Donaulände
Pfarrplatz
Obere Landstraße
Untere Landstraße
Wiener Straße
Wachaustraße
Linke Kremszeile
Rechte Kremszeile
Gottweigergasse
Mitterau
Austraße
Schillerstraße
Kasernstraße
Kasernplatz
Franz-Zeller-Platz
Dr.-Karl-Dorrek-Straße
Pfarrgasse
Schmidgasse
Hoher Markt
Bürgergasse
Hohensteinstraße
Ringstraße
Bahnhofplatz
Lastenstraße
Am Frachtenbahnhof
Heinemannstraße
Bahnhofstraße
Kerschbaumerstraße
Steiner Donaulände
Pfarrplatz

Sollten sowohl die bestehende Eisenbahnbrücke einen Rad- und Fußweg erhalten und ein Bahnsteig für eine Stadtbahn errichtet werden, würde die Utzstraße und die Heinemannstraße zusätzlich als wichtige Verbindung für die Aktive Mobilität in die Altstadt fungieren. Daher sind in beiden Straßen auch ausreichend breite Infrastrukturen für die aktive Mobilität vor zu sehen.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.3 Maßnahme 3: „Umfahrung Gneixendorf“

Es bestehen Überlegungen einer Umfahrung Gneixendorf von der L7080 zur B37, AST Gneixendorf Süd. Die weiterführende Planung der Umfahrung hängt von der zukünftigen Entwicklung der Verkehrsbelastung und einer positiven Kosten-Nutzen-Untersuchung (KNU) ab. Herausforderungen stellen im Projektgebiet der Naturschutz (Natura 2000, FFH-Gebiete sowie Vogelschutzgebiete) und das Landschaftsbild dar

Derzeit ist ein DTV von 3.300 Kfz/24h auf der Limbergstraße und ein DTV von 4.700 Kfz/24h auf der Langenloiser Straße zu verzeichnen. Das Verlagerungspotential beträgt lt. einer Verkehrsuntersuchung ca. 1.000 Kfz/24h.

Abbildung 33: Umfahrung Gneixendorf



Quelle: komobile

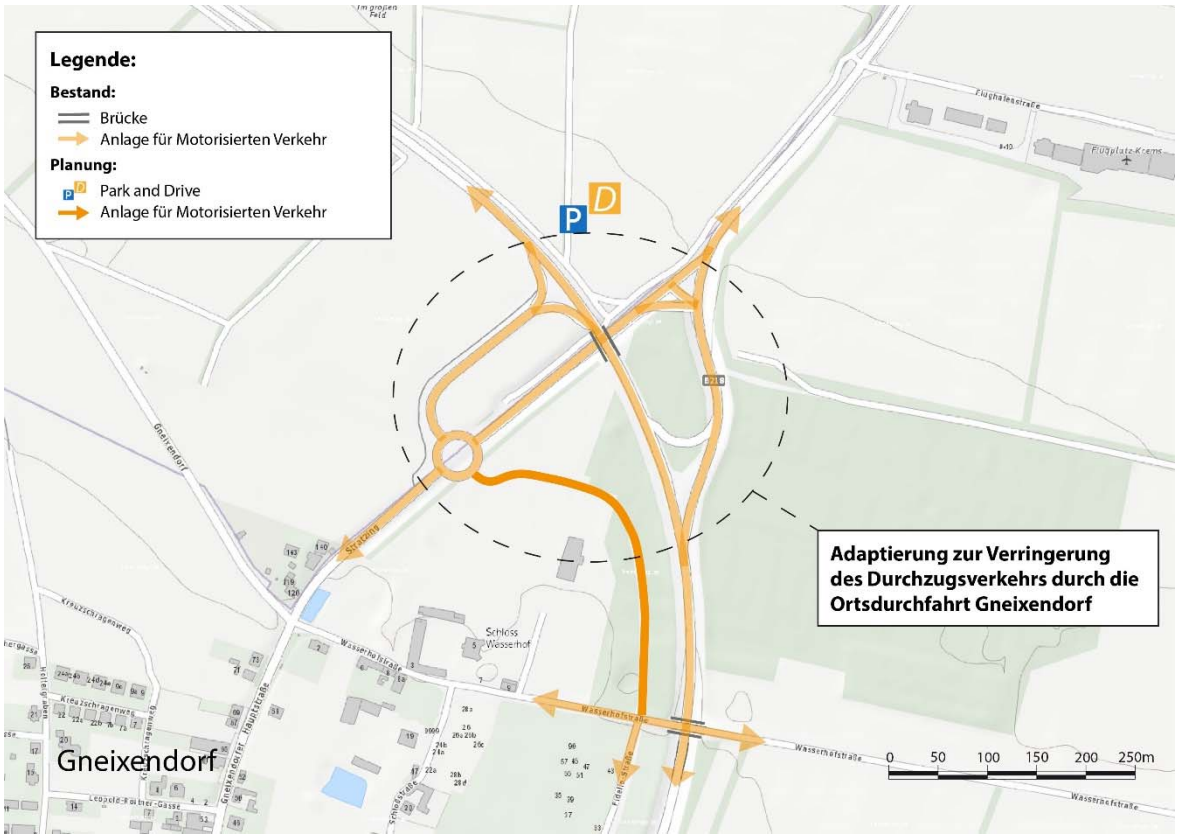
Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.4 Maßnahme 4: „Adaptierung der AST Gneixendorf Nord, Anbindung Fidelio-Straße und Errichtung einer „P&D Anlage““

Die Anschlussstelle Gneixendorf Nord soll dahingehend adaptiert werden, dass der Durchgangsverkehr durch die enge Ortsdurchfahrt Gneixendorf vermieden wird. Des Weiteren soll die bestehende Baustraße zur neuen Siedlung Fidelio-Straße als Zufahrtstraße zur AST Gneixendorf Nord ausgebaut werden. An der AST Gneixendorf Nord ist vorgesehen einen „Park & Drive“ Parkplatz für car-pooling (Mitfahrgelegenheiten) einzurichten (ca. 120 Stellplätze im Endausbau). Es wird empfohlen, eine Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Stadtbus) vorzusehen.

Die Maßnahmen „Park & Drive“-Anlage und Adaptierung der Anschlussstelle Gneixendorf Nord sind beschlossen und in Umsetzung.

Abbildung 34: Adaptierung der AST Gneixendorf Nord, Anbindung Fidelio-Straße und Errichtung einer „P&D Anlage“



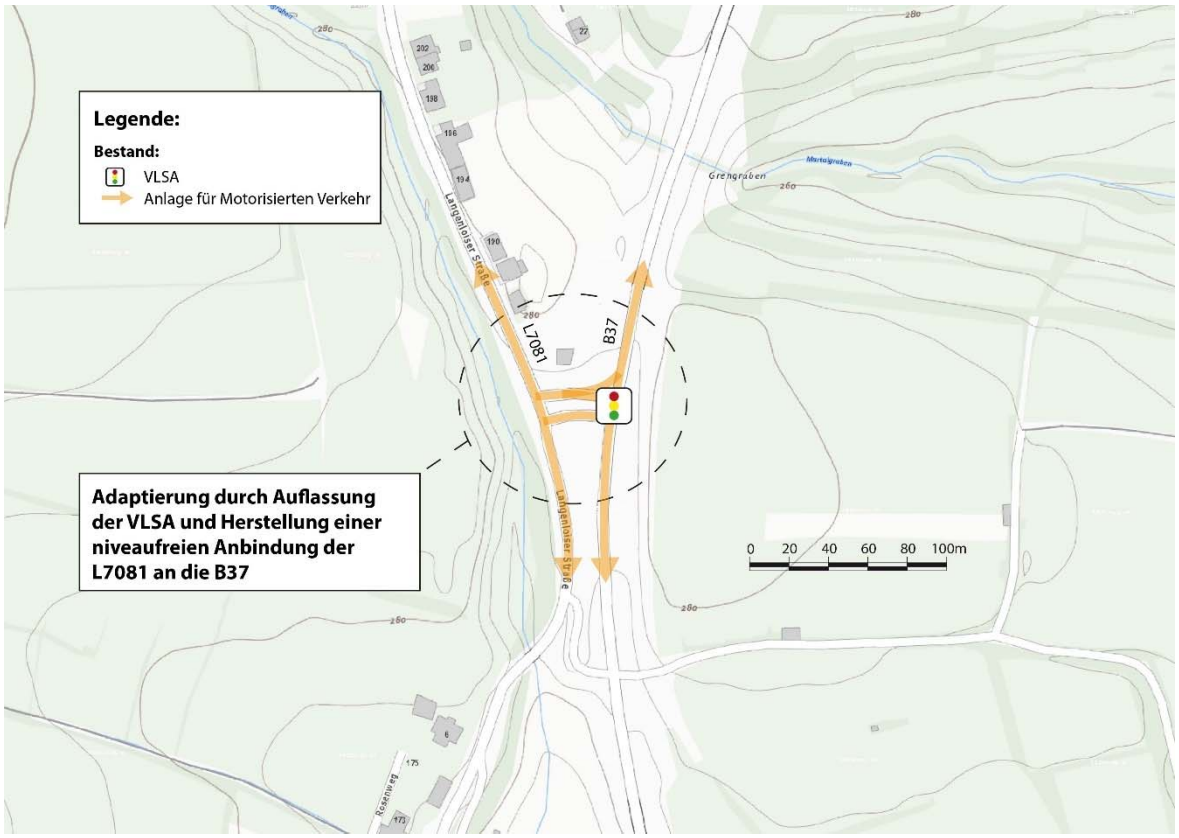
Quelle: komobile

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	V
Kosten:	€€€

4.5 Maßnahme 5: „Adaptierung der AST Gneixendorf Süd“

Die bestehende AST Gneixendorf Süd ist derzeit mit VLSA geregelt. Es ist vorgesehen, die Anbindung der L7081 an die B37 niveaufrei zu machen und die VLSA aufzulassen. Grund für Umbau ist die Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Leistungsfähigkeit

Abbildung 35: Adaptierung der AST Gneixendorf Süd



Quelle: komobile

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.6 Maßnahme 6 und 9: „Neue Straßenverbindung zwischen Hafenstraße und Landersdorfer Straße“ und „Adaptierung Kreuzung Landersdorfer Straße in einen Kreisverkehr; bestehende Zufahrt „Merkurmarkt““

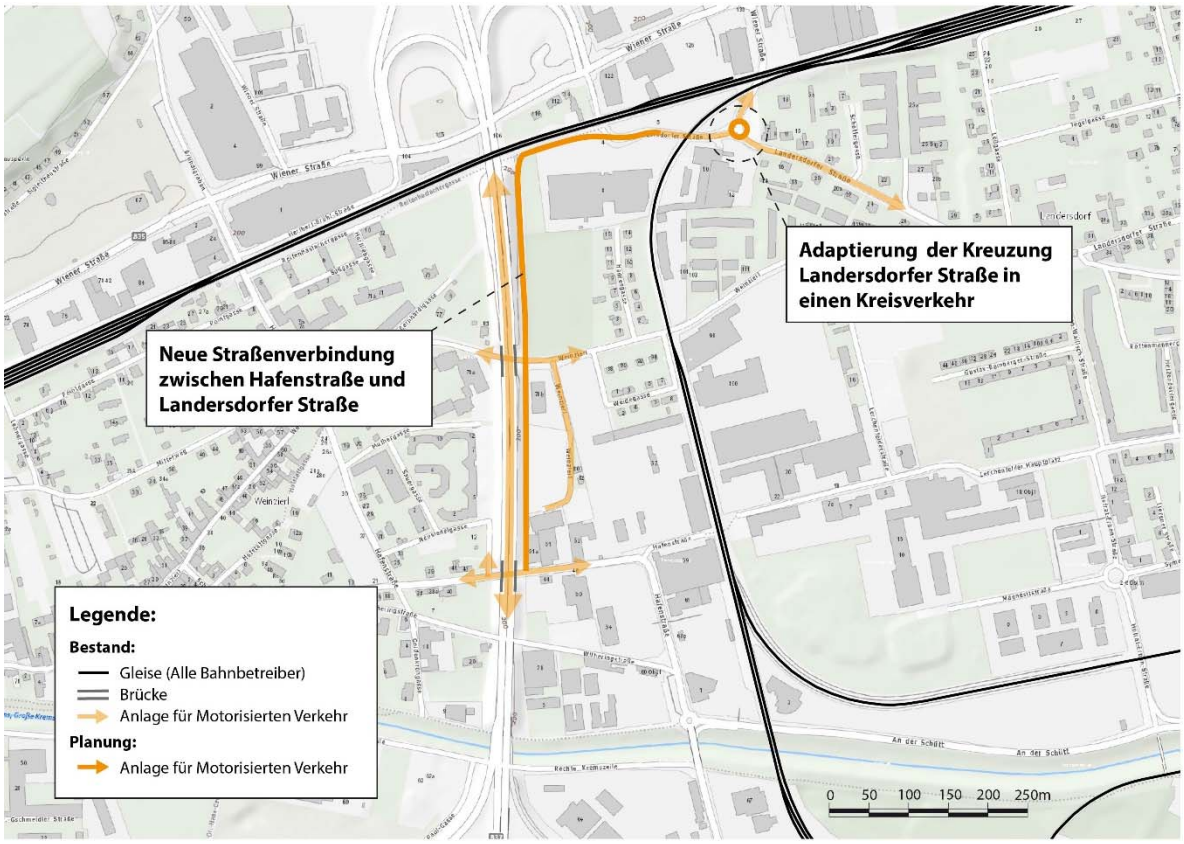
Zwischen Hafenstraße und Landersdorfer Straße soll entlang der B37 und nördlich am „Merkurmarkt“ vorbei eine neue Straßenverbindung errichtet werden, um die Hafenstraße mit dem bestehenden Bahnübergang über die Eisenbahnstrecke Krems – Absdorf-Hippersdorf zur Wiener Straße (B35) zu entlasten. Zusätzlich kann die Reitenhaslachergasse in Weinzierl unter der B35 entlang der Bahntrasse an diese neue Verbindung angebunden werden und erhält somit einen direkten Anschluss an eine Sammelstraße bzw. die Wiener Straße ohne Querung eines Bahnübergangs. Diese neue Straßenverbindung erlaubt in Kombination mit der Maßnahme der geplanten Straßenverbindung zwischen Wiener Straße und dem Mitterweg eine wirksame Verkehrsberuhigung des Ortsteils Weinzierl.

Der Bahnübergang der Kremser Hafen- und Industriebahn an der Landersdorfer Straße bleibt bestehen, da eine niveaufreie Querung des Bahngleises nicht möglich ist. Im Zuge der Detailplanung ist zu überprüfen:

- Überprüfung der Wahrscheinlichkeit eines Rückstaus vom Kreisverkehr/Kreuzung über den Bahnübergang; ggf. Signalisierung des Bahnübergangs mit einer VLSA
- Überprüfung der Höhenentwicklung (Kreisverkehr im Neigungsbereich für den nördlichen Ast in Fahrtrichtung Wiener Straße (B35))
- Überprüfung einer VLSA statt eines Kreisverkehrs
- Überprüfung der Einbindung der Zufahrt zu den bestehenden Betrieben in die neue Kreuzungskonfiguration (Kreisverkehr) südlich der Landersdorfer Straße (Quester, Tischlerei Svoboda)

An der Hafenstraße ist eine bestehende Radverbindung mit Anbindung an Lerchenfelderstraße zum Ortsteil Lerchenfeld. Diese ist im Zuge der Planung der neuen Straßenverbindung zu berücksichtigen, insbesondere bezüglich der Querungen der Hafenstraße und der Einbindung der Radinfrastruktur in die Lerchenfelderstraße. Ebenfalls ist eine sichere Querungsmöglichkeit für den Fußverkehr zu berücksichtigen.

Abbildung 36: Neue Straßenverbindung zwischen Hafenstraße und Landersdorfer Straße



Quelle: komobile

Maßnahmentyp	Linear / punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.7 Maßnahme 7: „Verkehrsberuhigung Steiner Donaulände“

An der Steiner Donaulände wurde 2016 ein DTV von gerundet 6.000 Kfz/Tag erhoben bzw. hochgerechnet. Der Quell- und Zielverkehr für den Ortsteil Stein und Förthof mit rund 925 Einwohnern und den Einrichtungen wie Rathaus und DPU (Danube Private University) generiert nicht ausreichenden Autoverkehr, um einen DTV von 6.000 Kfz/Tag zu erreichen.

Ein nicht unbedeutender Kfz-Strom fährt über B3 aus/nach Richtung Osten über die beiden Kreisverkehre in die Steiner Donaulände (gerundet 1.100 Kfz/Tag[15]); der größte Kfz-Strom fährt von der Ringstraße in die Steiner Donaulände und zurück (3.200 Kfz/Tag).

Daraus folgt die Schlussfolgerung, dass von Krems bzw. von der B3 über die Steiner Donaulände nicht nur der Quell- und Zielverkehr in die Ortsteile Stein und Förthof über die Steiner Donaulände abgewickelt wird, sondern auch der Durchgangsverkehr von bzw. nach Mautern über die Steiner Donaulände verkehrt, obwohl direkt daneben die B3 als Umfahrungsstraße liegt. Mögliche Gründe für eine Fahrt über die Steiner Donaulände nach Mautern:

- Kurze Umwegfahrt über den Kreisverkehr B3 – Förthoferstraße ist erforderlich, um zur Mauterner Brücke zu gelangen
- Durchfahrt mit nur wenig Behinderung möglich (50 km/h, Stopptafeln, sehr kurzer Abschnitt Tempo 30)

Als Maßnahme stehen mehrere Lösungsansätze zur Verfügung:

- Durchgehend Tempo 30 einführen (älterer Antrag wurde bereits abgelehnt)
- Einbahnregelung vom Johann-Michael-Ehmann-Platz bis zur Förthofstraße mit Ausnahme der Linienbusse, die in beiden Fahrtrichtungen verkehren können
- Sperre Durchfahrt für Pkw der Steiner Donaulände Höhe DPU

Vorteile Einbahnregelung:

- Durchfahrt in eine Richtung wird unterbunden (Richtung Stein und Krems)
- Durchfahrt in Richtung Mauterner Brücke ist wegen Linkseinbiegen geringfügig unattraktiver

Nachteile Einbahnregelung:

- Um von diesem Abschnitt und der DPU mit dem Kfz nach Krems zu gelangen, ist ein Umweg über Förthoferstraße erforderlich
- Aus Richtung Wachau kommend, müssen Kfz von der B3 links in den Johann-Michael-Ehmann-Platz abbiegen
- Zufahrt in die Steiner Donaulände für Busse ist möglich; aber damit die Regelung auch wirksam ist, könnte ein versenkbarer Poller erforderlich sein

[15] s. Ergebnisse aus Axis, Kennzeichenverfolgung in Krems an der Donau, 2016

Vorteile Sperre:

- Kein Durchgangsverkehr mehr
- Busse und Rad können weiterhin durchfahren

Nachteile Sperre:

- Wendemöglichkeit an der Steiner Donaulände muss geschaffen werden
- Evtl. Ausweichverkehre über die beiden Zufahrten von der B3 zur Reisperbachstraße und zum Rathausplatz Jedenfalls wird der Ausweichverkehr geringer als der Durchgangsverkehr sein, da immer einmal links abgebogen werden muss

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

4.8 Maßnahme 8: „Verkehrsberuhigung Hafenstraße in Weinzierl“

Im Zuge der Errichtung einer neuen Verbindung zwischen Hafenstraße und Landersdorfer Straße kann die Hafenstraße im Abschnitt zwischen der neuen Verbindung ab der Durchfahrt unter der B37 bis zur Wiener Straße wirksam verkehrsberuhigt werden. Die Hafenstraße wird in das Netz der flächendeckenden Tempo-30-Straßen in Weinzierl integriert.

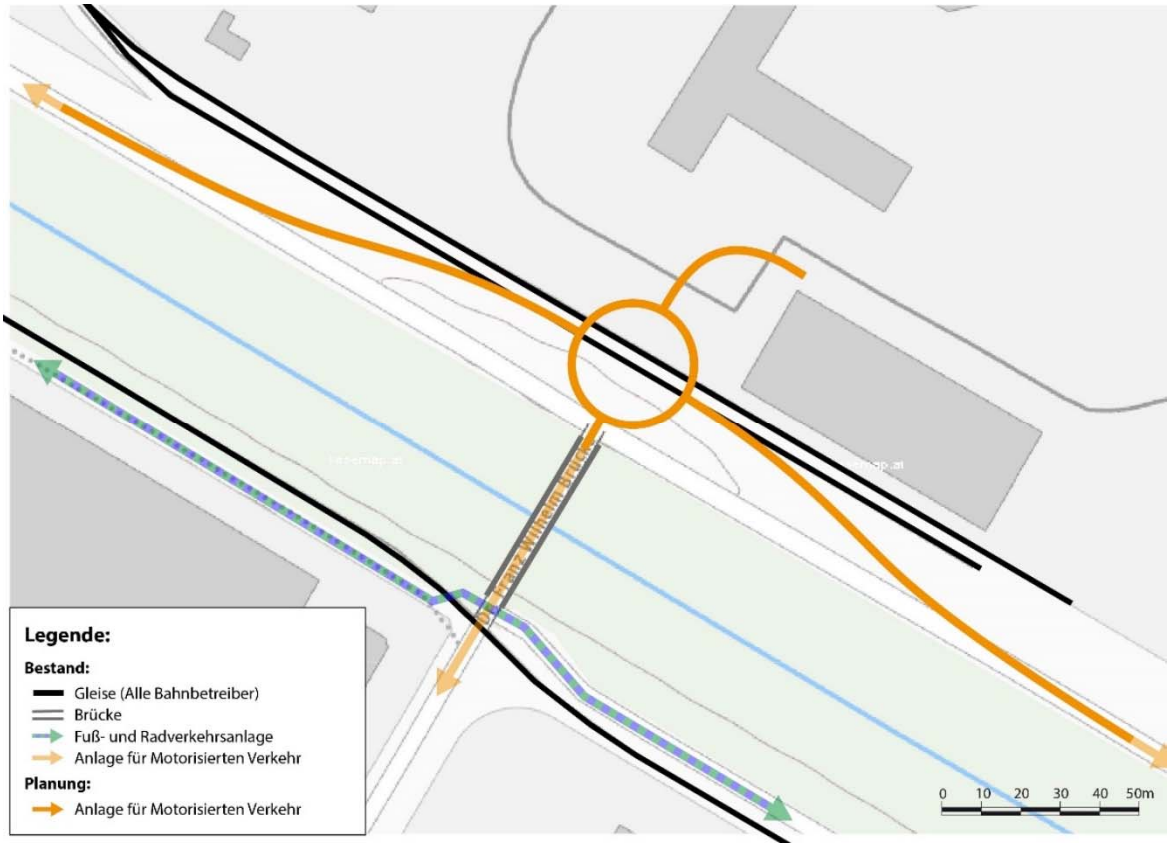
Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

4.9 Maßnahme 10: Kreisverkehr Dr.-Franz-Wilhelm-Straße – An der Schütt

Die bestehende Kreuzung Dr.-Franz-Wilhelm-Straße – An der Schütt soll in einen Kreisverkehr umgebaut werden. Das Industrie- und Betriebsgebiet kann einerseits somit effizienter an das hochrangige Straßennetz (S5) angebunden werden, andererseits könnte das Betriebsgebiet der Voest direkt in späterer Folge an das hochrangige Straßennetz angebunden werden.

Für diese Maßnahme liegt ein Einreichprojekt vor.

Abbildung 37: Kreisverkehr Dr.-Franz-Wilhelm-Straße – An der Schütt



Quelle: komobile

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.10 Maßnahme 11: Adaptierung Kreuzung Weinzierl – Landersdorfer Straße - Lößgasse

Die geometrische Konfiguration der Kreuzung Weinzierl – Landersdorfer Straße – Lößgasse ist sowohl für den MIV als auch für die aktive Mobilität unübersichtlich und nicht optimal. Als Maßnahme wird eine bauliche Umgestaltung vorgeschlagen, um die Sichtverhältnisse und die Querungsmöglichkeiten für FußgängerInnen zu verbessern. Ein entsprechendes Detailprojekt wäre auszuarbeiten.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

4.11 Maßnahme 12: Adaptierung Kreuzung Rechte Kremszeile – Hafenstraße

Die geometrische Konfiguration der Kreuzung Rechte Kremszeile – Hafenstraße soll langfristig in einen Kreisverkehr umgebaut werden.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.12 Maßnahme 13: Begegnungszone Schmidgasse – Körnermarkt

Die Schmidgasse zwischen Obere Landstraße und Körnermarkt soll mittelfristig in eine Begegnungszone umgebaut werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

4.13 Maßnahme 14: Ordnungspolitische Maßnahme „Flächendeckende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h („Tempo 30“)“

Als Maßnahme zur Verkehrsberuhigung wird außerhalb des Netzes der Hauptstraßen vorgeschlagen, flächenhaft eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h einzuführen. Für einen Großteil der Straßen in den Wohngebieten ist bereits heute eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h umgesetzt. Dadurch, dass diese nun durchgängig außerhalb des Hauptstraßennetzes umgesetzt werden soll, wäre diese Maßnahme auch eine durchgängige, leicht merkbare Regelung.

Maßnahmentyp	Flächenhaft
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€

5 Planbeilagen

5.1 POS 0101 Plan Nr° 0101_3: MIV – Grundlagenkarte

5.2 POS 0102 Plan Nr° 0102_3: Konzept und Maßnahmenplan

6 Anhang

6.1 Zählungen ICRA

6.2 Leistungsfähigkeitsnachweis Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße

ICRA Dumfarth & Schwap OG

Verkehrszählungsort :	**B35 Wiener Straße (Krems)**		
Lfd. Nummer :			
Zählzeit :	**0-24**	Datum :	**7.5.19**
Sachbearbeiter :	**ICRA / Schwap**	Wetter :	5-14° tw. Bewölkt

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **B35 Wiener Straße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **5**

Uhrzeit : **0-24**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
00:00-00:15	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
00:15-00:30	0	0	8	0	0	0	0	0	8	14		
00:30-00:45	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
00:45-01:00	0	0	4	0	0	0	0	0	4	13	27	27
01:00-01:15	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
01:15-01:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	12		
01:30-01:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
01:45-02:00	0	0	5	0	0	0	0	0	5	8	20	20
02:00-02:15	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
02:15-02:30	0	0	3	0	0	1	0	0	4,5	7,5		
02:30-02:45	0	0	1	0	0	1	0	0	2,5			
02:45-03:00	0	1	1	0	0	0	0	0	2	4,5	12	11
03:00-03:15	0	0	3	0	0	1	0	0	4,5			
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4,5		
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
03:45-04:00	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	6,5	6
04:00-04:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
04:15-04:30	0	1	4	0	0	0	0	0	5	7		
04:30-04:45	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
04:45-05:00	0	0	9	0	0	0	0	0	9	16	23	23
05:00-05:15	0	1	9	0	0	0	0	0	10			
05:15-05:30	1	0	12	0	0	0	0	0	12,5	22,5		
05:30-05:45	1	0	6	1	0	0	0	0	8			
05:45-06:00	2	1	29	0	0	2	0	0	34	42	64,5	61
06:00-06:15	0	1	28	0	0	2	0	0	32			
06:15-06:30	0	0	37	0	1	2	0	0	41,5	73,5		
06:30-06:45	0	0	46	1	0	1	0	1	50,5			
06:45-07:00	0	2	69	2	0	2	0	1	78,5	129	202,5	196
07:00-07:15	1	1	78	2	0	2	2	0	89,5			
07:15-07:30	2	4	108	3	1	0	0	0	119	208,5		
07:30-07:45	4	1	93	0	0	4	2	0	106			
07:45-08:00	1	2	97	3	0	2	2	1	112,5	218,5	427	408
08:00-08:15	1	2	62	0	0	5	0	0	72			
08:15-08:30	1	0	91	2	0	4	1	1	104	176		
08:30-08:45	4	1	87	0	0	1	0	0	91,5			
08:45-09:00	3	1	81	3	0	3	0	0	92,5	184	360	345
09:00-09:15	2	3	92	0	0	1	0	0	97,5			
09:15-09:30	1	2	70	2	0	1	1	0	79	176,5		
09:30-09:45	3	3	100	1	0	0	0	0	106			
09:45-10:00	2	1	91	2	0	3	0	0	100,5	206,5	383	373
10:00-10:15	1	0	92	0	1	0	0	1	95,5			
10:15-10:30	1	4	86	2	0	1	0	0	95	190,5		
10:30-10:45	1	1	98	0	0	0	0	0	99,5			
10:45-11:00	4	3	108	2	0	3	0	1	122	221,5	412	403

11:00-11:15	2	0	92	0	0	1	0	0	94,5			
11:15-11:30	8	1	109	2	0	3	0	0	121,5	216		
11:30-11:45	3	0	102	1	0	5	0	1	114			
11:45-12:00	3	2	97	2	0	3	0	1	109,5	223,5	439,5	422
12:00-12:15	4	0	95	0	2	0	0	0	100			
12:15-12:30	2	3	90	2	0	3	0	0	101,5	201,5		
12:30-12:45	2	1	79	0	0	2	0	0	84			
12:45-13:00	2	2	89	2	0	0	1	0	97	181	382,5	371
13:00-13:15	0	2	96	0	0	0	1	1	101,5			
13:15-13:30	0	2	92	2	0	2	0	1	101,5	203		
13:30-13:45	1	4	85	2	0	2	1	0	97,5			
13:45-14:00	3	3	90	2	0	1	1	0	101	198,5	401,5	390
14:00-14:15	5	1	85	0	0	0	0	1	90			
14:15-14:30	2	2	111	4	0	1	1	0	123,5	213,5		
14:30-14:45	3	5	101	1	0	0	0	0	109			
14:45-15:00	5	4	106	4	0	1	1	1	123,5	232,5	446	430
15:00-15:15	6	2	109	0	0	0	0	0	114			
15:15-15:30	2	2	93	2	0	2	0	0	102	216		
15:30-15:45	3	3	112	1	0	1	0	0	119,5			
15:45-16:00	2	3	91	2	0	0	0	0	98	217,5	433,5	423
16:00-16:15	6	3	128	0	0	1	0	1	137			
16:15-16:30	4	4	115	2	0	1	1	0	127,5	264,5		
16:30-16:45	2	4	116	0	0	0	0	2	124			
16:45-17:00	6	1	105	2	0	1	0	0	113,5	237,5	502	487
17:00-17:15	5	8	92	1	0	1	0	0	105,5			
17:15-17:30	4	2	116	2	0	2	0	0	126	231,5		
17:30-17:45	3	6	99	0	1	0	0	0	108			
17:45-18:00	0	1	110	2	1	0	0	0	115,5	223,5	455	444
18:00-18:15	2	0	84	1	0	1	0	0	88			
18:15-18:30	4	1	105	2	0	0	0	0	111	199		
18:30-18:45	4	4	93	2	0	0	0	0	102			
18:45-19:00	3	3	93	2	0	0	0	0	100,5	202,5	401,5	391
19:00-19:15	0	2	78	1	0	1	0	1	84,5			
19:15-19:30	2	1	58	0	0	1	0	0	61,5	146		
19:30-19:45	1	0	70	1	0	1	0	0	73,5			
19:45-20:00	3	6	60	0	0	2	0	0	70,5	144	290	283
20:00-20:15	0	2	48	1	0	2	0	0	54,5			
20:15-20:30	0	2	47	0	0	0	0	0	49	103,5		
20:30-20:45	0	2	41	0	0	0	0	0	43			
20:45-21:00	0	1	31	0	0	1	0	0	33,5	76,5	180	178
21:00-21:15	3	0	29	0	0	0	0	0	30,5			
21:15-21:30	1	0	41	0	0	0	1	0	43,5	74		
21:30-21:45	0	1	25	0	0	1	0	0	27,5			
21:45-22:00	1	0	19	0	0	0	0	0	19,5	47	121	117
22:00-22:15	0	0	26	0	0	1	0	0	27,5			
22:15-22:30	1	0	17	0	0	0	0	0	17,5	45		
22:30-22:45	1	0	16	0	0	0	0	0	16,5			
22:45-23:00	0	1	12	0	0	0	0	0	13	29,5	74,5	73
23:00-23:15	0	0	21	0	0	0	0	0	21			
23:15-23:30	0	0	10	0	0	0	0	0	10	31		
23:30-23:45	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
23:45-00:00	0	0	5	0	0	0	0	0	5	9	40	40
SUMME :	150	133	5590	74	7	86	16	16	6104,5	6104,5	6104,5	5922

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **B35 Wiener Straße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **11**

Uhrzeit : **0-24**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
00:00-00:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
00:15-00:30	0	0	7	0	0	0	0	0	7	11		
00:30-00:45	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
00:45-01:00	0	0	7	0	0	0	0	0	7	13	24	24
01:00-01:15	0	1	5	0	0	0	0	0	6			
01:15-01:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	10		
01:30-01:45	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
01:45-02:00	0	0	2	0	0	0	0	0	2	9	19	19
02:00-02:15	0	0	5	0	0	0	0	0	5			
02:15-02:30	0	1	2	0	0	0	0	0	3	8		
02:30-02:45	0	1	0	0	0	0	0	0	1			
02:45-03:00	0	0	2	0	0	0	0	0	2	3	11	11
03:00-03:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
03:15-03:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	8		
03:30-03:45	0	0	4	0	0	1	0	0	5,5			
03:45-04:00	0	0	1	0	0	1	0	0	2,5	8	16	15
04:00-04:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
04:15-04:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	5		
04:30-04:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
04:45-05:00	0	0	7	0	0	0	0	0	7	10	15	15
05:00-05:15	0	0	9	0	0	1	0	0	10,5			
05:15-05:30	0	0	10	1	0	1	0	0	13	23,5		
05:30-05:45	3	0	22	0	0	0	0	0	23,5			
05:45-06:00	3	0	26	0	0	0	0	0	27,5	51	74,5	70
06:00-06:15	1	0	43	0	0	0	0	0	43,5			
06:15-06:30	2	1	31	2	0	0	0	0	36	79,5		
06:30-06:45	3	0	46	2	0	1	0	0	52			
06:45-07:00	1	0	59	1	1	2	0	1	67	119	198,5	190
07:00-07:15	1	0	60	2	0	3	1	0	70			
07:15-07:30	3	2	89	1	0	0	0	0	94	164		
07:30-07:45	3	0	87	1	0	1	2	0	95,5			
07:45-08:00	2	1	87	0	0	3	0	0	93,5	189	353	340
08:00-08:15	1	1	80	1	1	5	0	1	93,5			
08:15-08:30	2	1	103	1	0	3	1	0	113	206,5		
08:30-08:45	2	0	111	1	0	1	1	0	117			
08:45-09:00	2	3	98	0	0	0	1	0	104	221	427,5	414
09:00-09:15	2	0	141	1	1	1	0	0	146,5			
09:15-09:30	1	2	116	0	0	4	0	0	124,5	271		
09:30-09:45	2	0	114	2	0	3	0	0	122,5			
09:45-10:00	2	0	117	0	0	4	1	0	126	248,5	519,5	507
10:00-10:15	2	4	137	1	0	2	0	1	148			
10:15-10:30	0	0	131	0	0	5	0	0	138,5	286,5		
10:30-10:45	0	0	137	1	1	4	0	1	147,5			
10:45-11:00	3	1	120	0	1	2	0	1	128,5	276	562,5	550

11:00-11:15	3	4	137	0	0	2	0	0	145,5			
11:15-11:30	2	1	113	1	0	4	0	0	122,5	268		
11:30-11:45	5	2	137	1	0	0	1	0	145			
11:45-12:00	5	1	123	1	0	2	1	3	137,5	282,5	550,5	534
12:00-12:15	4	2	145	0	0	1	1	0	152,5			
12:15-12:30	3	0	113	2	0	1	0	0	119	271,5		
12:30-12:45	2	4	112	1	0	2	0	0	121,5			
12:45-13:00	4	4	141	0	0	4	1	0	155	276,5	548	534
13:00-13:15	1	1	124	2	0	4	2	0	138,5			
13:15-13:30	2	3	149	0	0	1	1	2	159,5	298		
13:30-13:45	9	2	123	2	0	2	1	1	139			
13:45-14:00	4	4	131	0	0	2	0	0	140	279	577	557
14:00-14:15	2	2	123	1	0	1	0	1	130,5			
14:15-14:30	1	6	130	2	0	1	0	1	142,5	273		
14:30-14:45	2	1	123	1	0	3	1	0	133			
14:45-15:00	3	3	146	0	0	2	0	0	153,5	286,5	559,5	548
15:00-15:15	3	3	154	1	0	2	1	0	165			
15:15-15:30	5	6	146	0	0	0	0	0	154,5	319,5		
15:30-15:45	4	6	152	1	0	1	0	0	163			
15:45-16:00	1	4	165	0	0	0	0	1	171	334	653,5	643
16:00-16:15	4	2	143	1	1	0	0	0	150			
16:15-16:30	2	3	157	1	0	2	1	1	169	319		
16:30-16:45	3	4	158	1	0	1	1	0	168,5			
16:45-17:00	0	2	183	1	0	0	0	0	186,5	355	674	663
17:00-17:15	0	5	137	1	0	1	0	0	145			
17:15-17:30	1	4	153	0	0	1	0	2	162	307		
17:30-17:45	2	3	123	1	0	0	0	0	128,5			
17:45-18:00	0	2	133	0	0	0	0	0	135	263,5	570,5	566
18:00-18:15	2	1	128	2	0	0	0	0	133			
18:15-18:30	4	2	129	1	0	0	0	0	134,5	267,5		
18:30-18:45	0	3	110	1	0	0	0	0	114,5			
18:45-19:00	2	5	91	1	0	0	0	0	98,5	213	480,5	474
19:00-19:15	0	4	108	0	1	1	0	0	115			
19:15-19:30	0	0	70	1	0	0	0	0	71,5	186,5		
19:30-19:45	6	1	57	0	0	1	1	1	66			
19:45-20:00	1	1	58	1	0	1	0	0	62,5	128,5	315	307
20:00-20:15	2	1	63	0	0	0	0	0	65			
20:15-20:30	0	3	44	1	0	2	0	0	51,5	116,5		
20:30-20:45	0	2	49	0	0	0	0	0	51			
20:45-21:00	0	0	44	0	0	1	0	0	45,5	96,5	213	210
21:00-21:15	0	0	38	0	0	0	0	0	38			
21:15-21:30	0	0	24	0	0	1	0	0	25,5	63,5		
21:30-21:45	0	0	41	0	0	1	1	0	44,5			
21:45-22:00	0	0	33	0	0	0	0	0	33	77,5	141	139
22:00-22:15	0	0	37	0	0	0	0	0	37			
22:15-22:30	0	1	18	0	0	1	0	0	20,5	57,5		
22:30-22:45	0	0	18	0	0	0	0	0	18			
22:45-23:00	0	0	16	0	0	0	0	0	16	34	91,5	91
23:00-23:15	0	2	28	0	0	0	0	0	30			
23:15-23:30	0	0	22	0	0	0	0	0	22	52		
23:30-23:45	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
23:45-00:00	0	0	7	0	0	0	0	0	7	16	68	68
SUMME :	135	129	7169	48	7	97	21	18	7662,5	7662,5	7662,5	7489

Faktoren für Umrechnung PKW-Einheiten nach RVS 03.05.11

Rad	0,5
einsp. KFZ	1
PKW / Kombi	1
Linienbus	1,5
Reisebus	1,5
LKW	1,5
LKW mit Anhänger	2
sonstige KFZ / Traktoren	1,5

Faktoren für Umrechnung PKW-Einheiten nach RVS 03.05.31 (VLSA)

Rad	0,3
Motorrad	0,5
PKW	1
Lkw, Bus Traktor	2
Gelenkbus, Sattelschlepper	3
Lkw mit Anh. oder Traktor mit Anh.	4

ICRA Dumfarth & Schwap OG

Verkehrszählungsort :	**L73 Rehberger Hauptstraße (Krems)**
Lfd. Nummer :	
Zählzeit :	**0-24**
Sachbearbeiter :	**ICRA / Schwap**
Datum :	**7.5.19**
Wetter :	5-14° tw. Bewölkt

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **L73 Rehberger Hauptstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **2**

Uhrzeit : **0-24**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
00:00-00:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
00:15-00:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2		
00:30-00:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
00:45-01:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	3
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
01:30-01:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
02:00-02:15	0	1	1	0	0	0	0	0	2			
02:15-02:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
02:30-02:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3
03:00-03:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
03:45-04:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3	4	4
04:00-04:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
04:15-04:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	6		
04:30-04:45	0	0	5	0	0	0	0	0	5			
04:45-05:00	0	0	6	0	0	0	0	0	6	11	17	17
05:00-05:15	1	0	9	1	0	0	0	0	11			
05:15-05:30	0	2	14	0	0	0	0	0	16	27		
05:30-05:45	0	1	30	1	0	0	0	0	32,5			
05:45-06:00	0	0	24	0	0	0	0	0	24	56,5	83,5	82
06:00-06:15	0	0	24	1	0	0	0	0	25,5			
06:15-06:30	0	1	27	0	0	0	0	0	28	53,5		
06:30-06:45	0	0	53	1	0	1	0	0	56			
06:45-07:00	0	0	45	1	0	1	0	0	48	104	157,5	155
07:00-07:15	2	1	60	2	0	0	0	0	65			
07:15-07:30	2	0	72	1	0	0	0	0	74,5	139,5		
07:30-07:45	0	2	72	0	0	0	0	0	74			
07:45-08:00	1	0	40	1	0	0	0	1	43,5	117,5	257	252
08:00-08:15	3	0	42	0	0	0	0	0	43,5			
08:15-08:30	2	0	32	1	0	0	0	0	34,5	78		
08:30-08:45	1	1	39	2	0	0	1	0	45,5			
08:45-09:00	1	0	34	0	0	0	1	0	36,5	82	160	153
09:00-09:15	1	2	40	1	0	0	0	0	44			
09:15-09:30	1	0	42	0	0	0	0	0	42,5	86,5		
09:30-09:45	0	4	39	1	0	0	0	0	44,5			
09:45-10:00	1	0	40	0	0	0	1	0	42,5	87	173,5	170
10:00-10:15	1	1	35	1	0	0	0	0	38			
10:15-10:30	0	0	29	0	0	0	0	0	29	67		
10:30-10:45	1	0	31	0	0	0	0	0	31,5			
10:45-11:00	0	0	26	0	0	1	0	0	27,5	59	126	124

11:00-11:15	0	0	20	1	0	0	0	0	21,5			
11:15-11:30	1	0	26	0	0	1	0	0	28	49,5		
11:30-11:45	4	0	27	1	0	0	0	0	30,5			
11:45-12:00	0	0	34	0	0	0	0	0	34	64,5	114	110
12:00-12:15	1	0	40	1	0	0	0	0	42			
12:15-12:30	0	0	10	1	0	1	0	0	13	55		
12:30-12:45	1	0	52	0	0	1	0	0	54			
12:45-13:00	1	3	29	1	0	0	1	0	36	90	145	140
13:00-13:15	1	1	22	1	0	0	0	0	25			
13:15-13:30	0	1	19	0	0	0	0	0	20	45		
13:30-13:45	0	2	25	1	0	0	0	1	30			
13:45-14:00	1	0	27	0	0	0	0	0	27,5	57,5	102,5	100
14:00-14:15	0	1	34	2	0	1	0	0	39,5			
14:15-14:30	0	0	38	0	0	1	1	0	41,5	81		
14:30-14:45	1	1	25	0	0	0	0	0	26,5			
14:45-15:00	0	0	31	2	0	0	0	0	34	60,5	141,5	137
15:00-15:15	0	0	18	1	0	1	0	0	21			
15:15-15:30	0	1	34	0	0	0	0	0	35	56		
15:30-15:45	0	0	33	0	0	0	0	0	33			
15:45-16:00	0	0	32	1	0	0	0	0	33,5	66,5	122,5	121
16:00-16:15	0	0	22	1	0	0	0	0	23,5			
16:15-16:30	0	3	29	0	0	0	0	0	32	55,5		
16:30-16:45	1	1	36	0	0	0	0	0	37,5			
16:45-17:00	0	0	45	0	0	0	0	0	45	82,5	138	137
17:00-17:15	0	0	42	3	0	0	0	0	46,5			
17:15-17:30	1	0	34	1	0	0	0	0	36	82,5		
17:30-17:45	0	1	42	1	0	0	0	0	44,5			
17:45-18:00	0	1	36	0	0	0	0	0	37	81,5	164	161
18:00-18:15	0	1	30	1	0	0	0	0	32,5			
18:15-18:30	0	1	39	0	0	0	0	0	40	72,5		
18:30-18:45	0	0	27	0	0	0	0	0	27			
18:45-19:00	0	1	25	0	0	0	0	0	26	53	125,5	125
19:00-19:15	1	3	18	0	0	0	0	0	21,5			
19:15-19:30	1	0	22	0	0	0	0	0	22,5	44		
19:30-19:45	0	0	19	1	0	0	0	0	20,5			
19:45-20:00	0	1	13	0	0	0	0	0	14	34,5	78,5	77
20:00-20:15	0	1	19	0	0	0	0	0	20			
20:15-20:30	0	0	20	0	0	0	0	0	20	40		
20:30-20:45	0	0	11	0	0	0	0	0	11			
20:45-21:00	0	0	13	0	0	0	0	0	13	24	64	64
21:00-21:15	0	0	10	0	0	0	0	0	10			
21:15-21:30	0	0	8	0	0	0	0	0	8	18		
21:30-21:45	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
21:45-22:00	0	0	8	0	0	0	0	0	8	17	35	35
22:00-22:15	0	0	13	0	0	0	0	0	13			
22:15-22:30	0	0	6	0	0	0	0	0	6	19		
22:30-22:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
22:45-23:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	4	23	23
23:00-23:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
23:15-23:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	7		
23:30-23:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
23:45-00:00	0	0	2	0	0	0	0	0	2	5	12	12
SUMME :	33	40	2113	36	0	9	5	2	2250	2250	2250	2205

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **L73 Rehberger Hauptstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **8**

Uhrzeit : **0-24**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
00:00-00:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
00:15-00:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	6		
00:30-00:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
00:45-01:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	8	8
01:00-01:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
01:15-01:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
01:30-01:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
01:45-02:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
02:00-02:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
02:15-02:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2		
02:30-02:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
02:45-03:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3	3
03:00-03:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
03:15-03:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2		
03:30-03:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
03:45-04:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	3
04:00-04:15	0	1	0	0	0	0	0	0	1			
04:15-04:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1		
04:30-04:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
04:45-05:00	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2	3	3
05:00-05:15	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
05:15-05:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	6		
05:30-05:45	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
05:45-06:00	0	0	7	0	0	0	1	0	9	16	22	21
06:00-06:15	0	0	4	1	0	0	0	0	5,5			
06:15-06:30	0	0	17	1	1	0	0	0	20	25,5		
06:30-06:45	0	0	22	0	0	0	0	0	22			
06:45-07:00	0	0	8	2	0	0	0	0	11	33	58,5	56
07:00-07:15	0	1	17	1	0	0	0	0	19,5			
07:15-07:30	0	0	24	0	0	1	0	0	25,5	45		
07:30-07:45	0	0	35	1	0	0	1	0	38,5			
07:45-08:00	0	1	24	0	0	1	0	0	26,5	65	110	107
08:00-08:15	0	0	25	2	0	1	1	0	31,5			
08:15-08:30	1	0	24	0	0	0	0	0	24,5	56		
08:30-08:45	0	0	18	0	0	1	0	0	19,5			
08:45-09:00	0	0	23	0	0	0	0	1	24,5	44	100	96
09:00-09:15	1	0	27	1	0	0	0	0	29			
09:15-09:30	0	0	23	1	0	0	1	0	26,5	55,5		
09:30-09:45	0	0	25	0	0	0	0	0	25			
09:45-10:00	1	0	16	0	0	0	0	0	16,5	41,5	97	94
10:00-10:15	1	0	29	1	0	0	0	0	31			
10:15-10:30	3	1	32	1	0	1	0	0	37,5	68,5		
10:30-10:45	0	1	26	0	0	0	0	0	27			
10:45-11:00	0	0	24	0	0	0	0	0	24	51	119,5	116

11:00-11:15	1	1	22	1	1	0	0	0	26,5			
11:15-11:30	0	0	43	1	0	1	0	0	46	72,5		
11:30-11:45	1	1	37	0	0	0	0	0	38,5			
11:45-12:00	0	0	29	0	0	1	0	0	30,5	69	141,5	138
12:00-12:15	0	0	32	1	0	1	0	0	35			
12:15-12:30	2	2	38	1	0	0	0	0	42,5	77,5		
12:30-12:45	1	0	31	0	0	0	0	0	31,5			
12:45-13:00	0	0	35	1	0	1	0	0	38	69,5	147	143
13:00-13:15	1	0	25	1	0	0	0	0	27			
13:15-13:30	1	1	34	0	0	0	0	0	35,5	62,5		
13:30-13:45	1	0	36	1	0	0	0	0	38			
13:45-14:00	1	0	32	1	0	3	0	0	38,5	76,5	139	134
14:00-14:15	1	1	18	1	0	0	1	0	23			
14:15-14:30	0	0	45	0	0	0	0	0	45	68		
14:30-14:45	0	2	20	0	0	0	0	1	23,5			
14:45-15:00	1	0	38	0	0	0	0	0	38,5	62	130	127
15:00-15:15	0	3	29	1	0	0	0	0	33,5			
15:15-15:30	1	3	40	1	0	0	0	0	45	78,5		
15:30-15:45	0	1	38	0	0	0	0	1	40,5			
15:45-16:00	1	4	45	0	0	0	0	0	49,5	90	168,5	166
16:00-16:15	0	1	38	2	0	0	0	0	42			
16:15-16:30	2	0	44	1	0	0	0	0	46,5	88,5		
16:30-16:45	3	3	46	0	0	0	0	0	50,5			
16:45-17:00	1	1	59	1	0	0	0	0	62	112,5	201	196
17:00-17:15	2	1	54	1	0	0	0	0	57,5			
17:15-17:30	2	2	53	0	0	0	0	0	56	113,5		
17:30-17:45	0	1	39	0	0	0	0	0	40			
17:45-18:00	2	0	65	1	0	0	0	0	67,5	107,5	221	217
18:00-18:15	0	1	42	2	0	0	0	0	46			
18:15-18:30	1	3	43	0	0	1	0	0	48	94		
18:30-18:45	0	1	42	1	0	0	0	0	44,5			
18:45-19:00	0	3	26	1	1	0	0	0	32	76,5	170,5	167
19:00-19:15	0	0	46	0	0	0	0	0	46			
19:15-19:30	0	1	27	0	0	0	0	0	28	74		
19:30-19:45	0	0	30	0	0	0	0	0	30			
19:45-20:00	0	0	19	0	0	0	0	0	19	49	123	123
20:00-20:15	0	0	28	1	0	0	0	0	29,5			
20:15-20:30	0	0	24	0	0	0	0	0	24	53,5		
20:30-20:45	0	2	11	0	0	0	0	0	13			
20:45-21:00	0	0	11	0	0	0	0	0	11	24	77,5	77
21:00-21:15	0	0	19	0	0	0	0	0	19			
21:15-21:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	22		
21:30-21:45	0	0	13	0	0	0	0	0	13			
21:45-22:00	0	0	7	0	0	0	0	0	7	20	42	42
22:00-22:15	0	0	13	0	0	0	0	0	13			
22:15-22:30	0	0	8	1	0	0	0	0	9,5	22,5		
22:30-22:45	0	0	8	0	0	0	0	0	8			
22:45-23:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	11	33,5	33
23:00-23:15	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
23:15-23:30	0	0	6	0	0	0	0	0	6	13		
23:30-23:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
23:45-00:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	4	17	17
SUMME :	33	44	1985	35	3	13	5	3	2136,5	2136,5	2136,5	2088

ICRA Dumfarth & Schwap OG

Verkehrszählungsort : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Lfd. Nummer :
Zählzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**
Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Datum : **7.5.19**
Wetter : 5-14° tw. Bewölkt

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **1**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
6:15-6:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2		
6:30-6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:45-7:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	3
7:00-7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:15-7:30	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1		
7:30-7:45	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
7:45-8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	3	3
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:15-8:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	3		
8:30-8:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
8:45-9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	4	4
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
16:15-16:30	0	0	2	0	0	0	0	0	2	6		
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6
17:00-17:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
17:15-17:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	5		
17:30-17:45	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
17:45-18:00	0	0	2	0	0	0	0	0	2	8	13	13
18:00-18:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
18:15-18:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	6		
18:30-18:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
18:45-19:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	4	10	10
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	1	38	0	0	0	0	0	39			39

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **2**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	51	0	0	0	0	0	51			
6:15-6:30	1	1	43	0	0	0	0	0	44,5	95,5		
6:30-6:45	0	0	62	0	0	0	0	0	62			
6:45-7:00	1	1	77	0	0	0	0	0	78,5	140,5	236	235
7:00-7:15	1	1	73	0	0	0	0	0	74,5			
7:15-7:30	1	2	90	0	0	0	0	0	92,5	167		
7:30-7:45	0	0	95	0	1	0	0	0	96,5			
7:45-8:00	0	0	80	1	0	0	0	0	81,5	178	345	343
8:00-8:15	0	0	62	0	0	0	0	0	62			
8:15-8:30	0	0	62	0	0	0	0	0	62	124		
8:30-8:45	1	0	43	0	0	0	0	0	43,5			
8:45-9:00	1	0	39	0	0	0	0	0	39,5	83	207	206
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	3	51	0	0	0	0	0	54			
16:15-16:30	0	0	57	0	0	0	0	0	57	111		
16:30-16:45	1	4	64	0	0	1	0	0	70			
16:45-17:00	0	0	72	0	0	0	0	0	72	142	253	252
17:00-17:15	0	0	63	0	0	0	0	0	63			
17:15-17:30	1	0	51	0	0	0	0	1	53	116		
17:30-17:45	0	0	54	0	0	0	0	0	54			
17:45-18:00	1	0	67	0	0	0	0	0	67,5	121,5	237,5	236
18:00-18:15	2	1	53	0	0	0	0	0	55			
18:15-18:30	0	2	44	0	0	0	0	0	46	101		
18:30-18:45	0	1	42	1	0	0	0	0	44,5			
18:45-19:00	1	1	48	1	0	0	0	0	51	95,5	196,5	194
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	12	17	1443	3	1	1	0	1	1475			1466

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **3**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	29	0	0	0	0	0	29			
6:15-6:30	0	0	23	0	0	0	0	0	23	52		
6:30-6:45	1	0	35	0	0	0	0	0	35,5			
6:45-7:00	0	0	36	0	0	0	0	0	36	71,5	123,5	123
7:00-7:15	0	0	34	0	0	1	0	0	35,5			
7:15-7:30	4	0	47	0	0	0	0	0	49	84,5		
7:30-7:45	1	0	48	0	0	0	1	0	50,5			
7:45-8:00	0	2	45	0	0	0	0	0	47	97,5	182	178
8:00-8:15	1	0	32	0	0	0	0	0	32,5			
8:15-8:30	0	0	40	0	0	0	0	0	40	72,5		
8:30-8:45	1	1	32	0	0	0	1	0	35,5			
8:45-9:00	0	2	25	0	0	1	1	0	30,5	66	138,5	135
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	1	3	36	0	0	0	0	0	39,5			
16:15-16:30	0	1	42	0	0	0	1	0	45	84,5		
16:30-16:45	1	0	63	0	0	0	0	0	63,5			
16:45-17:00	0	1	50	0	0	0	0	0	51	114,5	199	197
17:00-17:15	3	1	53	0	0	0	0	0	55,5			
17:15-17:30	0	0	47	0	0	0	0	0	47	102,5		
17:30-17:45	1	2	41	0	0	0	0	0	43,5			
17:45-18:00	2	0	42	0	0	0	0	0	43	86,5	189	186
18:00-18:15	0	0	47	0	0	0	0	0	47			
18:15-18:30	3	0	37	0	0	0	0	0	38,5	85,5		
18:30-18:45	3	1	33	0	0	0	0	0	35,5			
18:45-19:00	1	0	36	0	0	1	0	0	38	73,5	159	155
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	23	14	953	0	0	3	4	0	991			974

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **4**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
6:15-6:30	0	0	3	0	1	0	0	0	4,5	5,5		
6:30-6:45	0	0	2	0	1	0	0	0	3,5			
6:45-7:00	0	0	4	0	0	0	0	0	4	7,5	13	12
7:00-7:15	0	0	5	0	0	0	1	0	7			
7:15-7:30	0	0	5	0	0	0	0	0	5	12		
7:30-7:45	0	0	9	0	0	1	1	0	12,5			
7:45-8:00	0	0	5	0	0	0	1	0	7	19,5	31,5	28
8:00-8:15	0	1	9	0	0	1	0	0	11,5			
8:15-8:30	0	0	7	0	0	0	0	0	7	18,5		
8:30-8:45	0	0	3	0	0	1	0	0	4,5			
8:45-9:00	0	0	9	0	0	0	0	0	9	13,5	32	31
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	7	0	0	1	0	0	8,5			
16:15-16:30	0	0	11	0	0	0	0	0	11	19,5		
16:30-16:45	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
16:45-17:00	0	0	14	0	0	0	0	0	14	21	40,5	40
17:00-17:15	0	0	8	0	0	0	0	0	8			
17:15-17:30	0	0	13	0	0	0	0	0	13	21		
17:30-17:45	1	2	10	0	0	0	0	0	12,5			
17:45-18:00	0	0	12	0	0	0	0	0	12	24,5	45,5	45
18:00-18:15	0	0	14	0	0	1	0	0	15,5			
18:15-18:30	0	0	13	0	0	0	0	0	13	28,5		
18:30-18:45	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
18:45-19:00	0	0	12	0	0	0	0	0	12	18	46,5	46
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	1	3	189	0	2	5	3	0	209			202

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **5**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	1	24	0	1	1	1	0	30			
6:15-6:30	0	0	33	1	0	1	0	0	36	66		
6:30-6:45	0	0	35	1	0	0	0	0	36,5			
6:45-7:00	0	3	51	1	0	0	0	0	55,5	92	158	154
7:00-7:15	2	0	76	2	1	1	0	0	83			
7:15-7:30	5	5	76	2	1	0	0	0	88	171		
7:30-7:45	1	4	80	0	0	1	0	0	86			
7:45-8:00	2	1	90	2	0	2	0	1	99,5	185,5	356,5	345
8:00-8:15	4	1	70	1	0	2	1	0	79,5			
8:15-8:30	0	0	82	1	0	3	0	0	88	167,5		
8:30-8:45	2	0	60	0	0	2	0	0	64			
8:45-9:00	3	0	70	1	0	0	0	0	73	137	304,5	294
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	1	95	0	0	0	0	0	96			
16:15-16:30	0	2	75	1	0	1	0	0	80	176		
16:30-16:45	0	3	95	0	0	0	0	1	99,5			
16:45-17:00	1	3	91	1	0	0	0	0	96	195,5	371,5	369
17:00-17:15	2	6	71	0	0	1	0	0	79,5			
17:15-17:30	0	2	91	3	0	2	0	0	100,5	180		
17:30-17:45	0	3	87	1	0	0	0	0	91,5			
17:45-18:00	0	1	82	2	0	0	0	0	86	177,5	357,5	352
18:00-18:15	0	0	69	1	0	0	0	0	70,5			
18:15-18:30	0	0	81	1	0	0	0	0	82,5	153		
18:30-18:45	0	4	88	1	0	0	0	0	93,5			
18:45-19:00	0	1	64	3	0	0	0	0	69,5	163	316	313
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	22	41	1736	26	3	17	2	2	1864			1827

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **6**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
6:15-6:30	0	0	10	0	0	0	0	0	10	19		
6:30-6:45	1	0	13	0	0	0	0	0	13,5			
6:45-7:00	0	1	7	0	0	0	0	0	8	21,5	40,5	40
7:00-7:15	0	2	23	0	0	0	0	0	25			
7:15-7:30	0	0	22	0	0	0	0	0	22	47		
7:30-7:45	0	0	30	0	0	0	0	0	30			
7:45-8:00	0	3	22	0	0	0	0	0	25	55	102	102
8:00-8:15	0	0	19	0	0	0	0	0	19			
8:15-8:30	1	0	20	0	0	0	0	0	20,5	39,5		
8:30-8:45	0	0	18	0	0	0	0	0	18			
8:45-9:00	0	3	22	0	0	0	0	0	25	43	82,5	82
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	30	0	0	0	0	0	30			
16:15-16:30	0	0	25	0	0	0	0	0	25	55		
16:30-16:45	0	1	24	0	0	0	0	0	25			
16:45-17:00	0	1	26	0	0	0	0	0	27	52	107	107
17:00-17:15	0	1	23	0	0	0	0	0	24			
17:15-17:30	1	1	19	0	0	0	0	0	20,5	44,5		
17:30-17:45	0	0	23	0	0	0	0	0	23			
17:45-18:00	0	1	28	0	0	0	0	0	29	52	96,5	96
18:00-18:15	0	0	24	0	0	0	0	0	24			
18:15-18:30	0	1	24	0	0	0	0	0	25	49		
18:30-18:45	0	1	21	0	0	0	0	0	22			
18:45-19:00	0	0	24	0	0	0	0	0	24	46	95	95
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	3	16	506	0	0	0	0	0	523,5			522

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **7**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
6:15-6:30	0	0	18	0	0	0	0	0	18	27		
6:30-6:45	0	0	13	0	0	0	0	0	13			
6:45-7:00	0	0	20	0	0	0	0	0	20	33	60	60
7:00-7:15	0	0	8	0	0	0	0	0	8			
7:15-7:30	0	0	17	0	0	0	0	0	17	25		
7:30-7:45	0	0	26	0	0	0	0	0	26			
7:45-8:00	0	1	15	0	0	0	0	0	16	42	67	67
8:00-8:15	0	0	24	0	0	0	0	0	24			
8:15-8:30	0	0	23	0	0	0	0	0	23	47		
8:30-8:45	0	0	33	0	0	0	0	0	33			
8:45-9:00	0	0	36	0	0	0	0	0	36	69	116	116
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	27	0	0	0	0	0	27			
16:15-16:30	0	0	33	0	0	0	0	0	33	60		
16:30-16:45	0	0	38	0	0	0	0	0	38			
16:45-17:00	0	0	38	0	0	0	0	0	38	76	136	136
17:00-17:15	0	0	36	0	0	0	0	0	36			
17:15-17:30	0	0	31	0	0	1	0	0	32,5	68,5		
17:30-17:45	0	1	23	0	0	0	0	0	24			
17:45-18:00	0	0	28	0	0	0	0	0	28	52	120,5	120
18:00-18:15	0	0	19	0	0	0	0	0	19			
18:15-18:30	0	0	28	0	0	0	0	0	28	47		
18:30-18:45	0	0	24	0	0	0	0	0	24			
18:45-19:00	0	0	22	0	0	0	0	0	22	46	93	93
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	2	589	0	0	1	0	0	592,5			592

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **8**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
6:15-6:30	0	0	11	0	0	0	0	0	11	18		
6:30-6:45	0	1	10	0	0	0	0	0	11			
6:45-7:00	1	0	20	0	0	0	0	0	20,5	31,5	49,5	49
7:00-7:15	0	0	32	0	0	0	0	0	32			
7:15-7:30	0	0	41	2	0	0	0	0	44	76		
7:30-7:45	3	0	52	0	0	0	0	0	53,5			
7:45-8:00	0	0	40	0	0	0	0	0	40	93,5	169,5	167
8:00-8:15	0	0	33	0	0	0	0	0	33			
8:15-8:30	0	0	15	0	0	0	0	0	15	48		
8:30-8:45	2	0	28	0	0	0	0	0	29			
8:45-9:00	1	1	24	0	0	0	0	0	25,5	54,5	102,5	101
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	1	2	54	0	0	0	1	0	58,5			
16:15-16:30	2	0	60	0	0	0	0	0	61	119,5		
16:30-16:45	3	1	64	0	0	0	0	0	66,5			
16:45-17:00	0	2	54	0	0	0	0	0	56	122,5	242	238
17:00-17:15	1	1	52	0	0	0	0	0	53,5			
17:15-17:30	0	0	59	0	0	0	0	0	59	112,5		
17:30-17:45	0	0	50	0	0	0	0	0	50			
17:45-18:00	0	7	64	0	0	0	0	0	71	121	233,5	233
18:00-18:15	1	1	37	0	0	0	0	0	38,5			
18:15-18:30	1	0	45	0	0	0	0	0	45,5	84		
18:30-18:45	2	0	43	0	0	0	0	0	44			
18:45-19:00	0	1	32	0	0	0	0	0	33	77	161	159
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	18	17	927	2	0	0	1	0	958			947

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **9**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	9	1	0	1	0	0	12			
6:15-6:30	0	0	21	0	3	2	0	0	28,5	40,5		
6:30-6:45	0	0	19	1	0	0	0	0	20,5			
6:45-7:00	1	0	18	0	1	0	0	0	20	40,5	81	76
7:00-7:15	1	0	28	0	0	0	0	0	28,5			
7:15-7:30	0	1	55	0	0	0	0	0	56	84,5		
7:30-7:45	0	1	43	0	1	0	0	0	45,5			
7:45-8:00	1	0	66	0	0	0	0	0	66,5	112	196,5	195
8:00-8:15	1	1	30	0	0	0	0	0	31,5			
8:15-8:30	3	1	44	2	0	0	0	0	49,5	81		
8:30-8:45	3	0	45	1	0	0	0	0	48			
8:45-9:00	2	0	47	0	0	0	0	0	48	96	177	171
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	3	35	0	0	1	0	0	39,5			
16:15-16:30	0	0	48	1	0	0	0	0	49,5	89		
16:30-16:45	1	3	52	0	0	0	0	0	55,5			
16:45-17:00	1	0	46	0	0	0	0	0	46,5	102	191	189
17:00-17:15	2	0	41	0	0	0	0	0	42			
17:15-17:30	0	0	37	0	0	0	0	0	37	79		
17:30-17:45	2	1	35	0	0	0	0	0	37			
17:45-18:00	1	0	35	0	0	0	0	0	35,5	72,5	151,5	149
18:00-18:15	0	3	29	1	0	0	0	0	33,5			
18:15-18:30	0	1	32	0	0	0	0	0	33	66,5		
18:30-18:45	0	0	29	0	0	0	0	0	29			
18:45-19:00	2	0	30	0	0	0	0	0	31	60	126,5	125
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	21	15	874	7	5	4	0	0	923,5			905

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **10**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	6	1	0	0	0	0	7,5			
6:15-6:30	0	1	10	0	0	1	0	0	12,5	20		
6:30-6:45	0	0	15	3	0	0	0	0	19,5			
6:45-7:00	0	0	16	0	1	2	0	0	20,5	40	60	56
7:00-7:15	0	1	18	3	0	0	0	0	23,5			
7:15-7:30	0	0	44	6	2	0	0	0	56	79,5		
7:30-7:45	0	1	43	4	0	0	0	0	50			
7:45-8:00	1	0	29	1	0	0	0	0	31	81	160,5	152
8:00-8:15	0	0	32	5	0	0	0	0	39,5			
8:15-8:30	0	0	33	2	0	0	0	0	36	75,5		
8:30-8:45	0	1	39	1	0	0	0	0	41,5			
8:45-9:00	0	0	40	4	0	1	0	0	47,5	89	164,5	158
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	3	0	49	1	0	0	0	0	52			
16:15-16:30	2	1	35	0	0	0	0	0	37	89		
16:30-16:45	2	0	40	1	0	1	0	0	44			
16:45-17:00	2	1	40	0	0	0	0	0	42	86	175	169
17:00-17:15	1	0	34	1	0	0	0	0	36			
17:15-17:30	1	0	38	0	0	0	0	0	38,5	74,5		
17:30-17:45	2	0	38	1	0	0	0	0	40,5			
17:45-18:00	1	1	29	0	0	0	0	0	30,5	71	145,5	142
18:00-18:15	6	0	27	2	0	0	0	0	33			
18:15-18:30	1	0	17	0	0	0	0	0	17,5	50,5		
18:30-18:45	2	0	21	1	1	0	0	0	25			
18:45-19:00	2	2	25	3	0	1	0	0	34	59	109,5	100
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	26	9	718	40	4	6	0	0	815			777

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **11**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	23	0	0	0	0	0	23			
6:15-6:30	0	1	28	2	0	0	0	0	32	55		
6:30-6:45	0	0	44	2	1	0	0	0	48,5			
6:45-7:00	0	0	32	1	1	1	0	0	36,5	85	140	136
7:00-7:15	0	0	43	1	1	1	0	0	47,5			
7:15-7:30	1	2	61	1	0	0	0	0	65	112,5		
7:30-7:45	0	0	68	2	0	1	0	0	72,5			
7:45-8:00	2	2	61	0	0	3	0	0	68,5	141	253,5	247
8:00-8:15	0	0	44	1	1	1	0	0	48,5			
8:15-8:30	0	2	66	0	0	1	0	0	69,5	118		
8:30-8:45	0	0	76	2	0	1	0	0	80,5			
8:45-9:00	0	1	77	0	0	0	0	0	78	158,5	276,5	273
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	1	103	3	0	0	0	0	108,5			
16:15-16:30	0	3	90	1	0	1	0	0	96	204,5		
16:30-16:45	0	5	90	1	0	0	0	0	96,5			
16:45-17:00	0	2	112	2	0	0	0	0	117	213,5	418	414
17:00-17:15	0	9	84	1	0	0	0	0	94,5			
17:15-17:30	0	3	99	0	0	1	0	0	103,5	198		
17:30-17:45	0	2	89	1	0	0	0	0	92,5			
17:45-18:00	0	2	88	0	0	0	0	0	90	182,5	380,5	379
18:00-18:15	0	3	93	2	0	0	0	0	99			
18:15-18:30	1	1	71	2	0	0	0	0	75,5	174,5		
18:30-18:45	0	1	77	1	0	0	0	0	79,5			
18:45-19:00	0	5	63	1	0	0	0	0	69,5	149	323,5	320
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	4	45	1682	27	4	11	0	0	1792			1769

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **12**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	4	1	1	0	0	0	7			
6:15-6:30	0	0	4	1	0	0	0	0	5,5	12,5		
6:30-6:45	0	0	8	1	0	0	0	0	9,5			
6:45-7:00	0	1	12	1	0	0	0	0	14,5	24	36,5	34
7:00-7:15	0	2	19	1	0	0	0	1	24			
7:15-7:30	1	4	15	1	1	0	0	0	22,5	46,5		
7:30-7:45	0	1	15	3	1	0	0	0	22			
7:45-8:00	0	1	22	1	0	0	0	0	24,5	46,5	93	88
8:00-8:15	0	0	19	1	0	0	0	0	20,5			
8:15-8:30	0	0	10	0	0	0	0	0	10	30,5		
8:30-8:45	0	0	19	0	0	0	0	0	19			
8:45-9:00	0	0	18	0	0	0	0	0	18	37	67,5	67
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	3	23	2	0	0	0	0	29			
16:15-16:30	0	0	39	1	0	0	0	0	40,5	69,5		
16:30-16:45	0	3	29	1	0	0	0	0	33,5			
16:45-17:00	0	0	30	1	0	0	0	0	31,5	65	134,5	132
17:00-17:15	0	0	41	0	0	0	0	0	41			
17:15-17:30	1	0	28	0	0	0	0	0	28,5	69,5		
17:30-17:45	0	1	32	2	0	0	0	0	36			
17:45-18:00	0	1	31	1	0	0	0	0	33,5	69,5	139	137
18:00-18:15	0	0	22	0	0	0	0	0	22			
18:15-18:30	0	0	33	2	0	0	0	0	36	58		
18:30-18:45	0	2	29	0	0	0	0	0	31			
18:45-19:00	0	0	33	1	2	0	0	0	37,5	68,5	126,5	124
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	2	19	535	22	5	0	0	1	597			582

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG – Fußgänger/Radfahrer

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung :

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Zeit	FG A	FG B	FG C	FG D	R A	R B	R C	R D			FG/R / 15 min	FG/R / 30 min	FG/R / 1 Std.
6:00-6:15	1	0	4	3	3	0	5	0			16		
6:15-6:30	0	1	12	2	3	0	2	0			20	36	
6:30-6:45	1	4	9	2	0	0	8	0			24		
6:45-7:00	4	3	0	1	3	0	7	0			18	42	78
7:00-7:15	5	5	0	13	0	1	4	0			28		
7:15-7:30	1	8	0	17	0	4	6	0			36	64	
7:30-7:45	3	3	1	18	5	5	8	2			45		
7:45-8:00	3	2	0	6	3	6	6	0			26	71	135
8:00-8:15	3	7	3	12	3	0	2	1			31		
8:15-8:30	8	4	17	15	7	0	5	0			56	87	
8:30-8:45	7	3	8	6	9	1	5	2			41		
8:45-9:00	11	19	19	13	11	1	6	2			82	123	210
9:00-9:15											0		
9:15-9:30											0	0	
9:30-9:45											0		
9:45-10:00											0	0	0
10:00-10:15											0		
10:15-10:30											0	0	
10:30-10:45											0		
10:45-11:00											0	0	0
11:00-11:15											0		
11:15-11:30											0	0	
11:30-11:45											0		
11:45-12:00											0	0	0
12:00-12:15											0		
12:15-12:30											0	0	
12:30-12:45											0		
12:45-13:00											0	0	0
13:00-13:15											0		
13:15-13:30											0	0	
13:30-13:45											0		
13:45-14:00											0	0	0
14:00-14:15											0		
14:15-14:30											0	0	
14:30-14:45											0		
14:45-15:00											0	0	0
15:00-15:15											0		
15:15-15:30											0	0	
15:30-15:45											0		
15:45-16:00											0	0	0
16:00-16:15	6	10	22	8	9	2	6	3			66		
16:15-16:30	3	8	16	9	7	0	8	0			51	117	
16:30-16:45	8	5	14	13	5	0	7	2			54		
16:45-17:00	5	13	18	9	8	0	14	0			67	121	238
17:00-17:15	9	7	10	16	4	3	7	0			56		
17:15-17:30	11	4	14	21	4	0	10	0			64	120	
17:30-17:45	7	6	8	10	8	1	9	0			49		
17:45-18:00	3	7	7	3	6	0	14	0			40	89	209
18:00-18:15	7	8	16	11	8	0	5	0			55		
18:15-18:30	4	5	10	11	8	0	13	1			52	107	
18:30-18:45	6	5	7	12	3	5	14	1			53		
18:45-19:00	9	3	9	8	3	0	5	1			38	91	198
19:00-19:15											0		
19:15-19:30											0	0	
19:30-19:45											0		
19:45-20:00											0	0	0
SUMME :	125	140	224	239	120	29	176	15			1068		

Gleitende Stundenwerte Pkw-E (nur MS und AS) - Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)

Zeit:	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	Summe
6:00-7:00	3	237	124	14	159	41	60	50	82	62	141	38	1011
6:15-7:15	2	261	131	20	212	57	59	75	99	78	166	55	1215
6:30-7:30	2	309	157	20	264	69	58	108	126	121	199	72	1505
6:45-7:45	4	344	172	29	313	85	71	151	151	151	223	84	1778
7:00-8:00	3	347	183	32	357	102	67	170	198	161	255	94	1969
7:15-8:15	**3**	**334**	**180**	**37**	**354**	**96**	**83**	**171**	**201**	**177**	**256**	**91**	**1983**
7:30-8:30	5	303	171	39	354	95	89	142	195	157	261	78	1889
7:45-8:45	4	250	156	31	332	83	96	117	197	149	269	75	1759
8:00-9:00	4	208	140	33	305	83	116	103	178	166	278	68	1682

Zeit:

16:00-17:00	**6**	**253**	**200**	**41**	**372**	**107**	**136**	**243**	**193**	**175**	**419**	**136**	**2281**
16:15-17:15	4	262	216	40	356	101	145	238	195	159	405	148	2269
16:30-17:30	5	258	218	42	377	97	145	236	182	161	413	136	2270
16:45-17:45	11	242	198	48	369	95	131	219	163	158	409	138	2181
17:00-18:00	13	238	190	46	359	97	121	234	152	147	382	140	2119
17:15-18:15	13	230	181	54	350	97	104	219	144	144	386	121	2043
17:30-18:30	14	223	173	54	332	101	99	206	140	123	358	128	1951
17:45-18:45	9	214	165	47	334	100	99	200	132	107	345	123	1875
18:00-19:00	10	197	160	47	318	95	93	162	127	110	325	127	1771

Gleitende Stundenwerte Fuß (nur MS und AS) - Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)

Zeit:	A	B	C	D	Summe	Spitzenstunde Morgenspitze
6:00-7:00	6	8	25	8	47	155
6:15-7:15	10	13	21	18	62	
6:30-7:30	11	20	9	33	73	
6:45-7:45	13	19	1	49	82	
7:00-8:00	12	18	1	54	85	
7:15-8:15	**10**	**20**	**4**	**53**	**87**	
7:30-8:30	17	16	21	51	105	
7:45-8:45	21	16	28	39	104	
8:00-9:00	**29**	**33**	**47**	**46**	**155**	

Zeit:						Spitzenstunde Abendspitze
16:00-17:00	**22**	**36**	**70**	**39**	**167**	177
16:15-17:15	25	33	58	47	163	
16:30-17:30	**33**	**29**	**56**	**59**	**177**	
16:45-17:45	32	30	50	56	168	
17:00-18:00	30	24	39	50	143	
17:15-18:15	28	25	45	45	143	
17:30-18:30	21	26	41	35	123	
17:45-18:45	20	25	40	37	122	
18:00-19:00	26	21	42	42	131	

Gleitende Stundenwerte Rad (nur MS und AS) - Wachauerstraße / Eyblparkstraße (Krems)

RA	RB	RC	RD	Summe	Spitzenstunde Morgenspitze
9	0	22	0	31	55
6	1	21	0	28	
3	5	25	0	33	
8	10	25	2	45	
8	16	24	2	50	
11	**15**	**22**	**3**	**51**	
18	11	21	3	53	
22	7	18	3	50	
30	**2**	**18**	**5**	**55**	

					Spitzenstunde Abendspitze
29	**2**	**35**	**5**	**71**	78
24	3	36	2	65	
21	3	38	2	64	
24	4	40	0	68	
22	4	40	0	66	
26	1	38	0	65	
30	1	41	1	73	
25	**5**	**46**	**2**	**78**	
22	5	37	3	67	

ICRA Dumfarth & Schwap OG

Verkehrszählungsort : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Lfd. Nummer :
Zählzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**
Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Datum : **7.5.19**
Wetter : 5-14° tw. Bewölkt

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **1**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1		
6:30-6:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
6:45-7:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	3	3
7:00-7:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
7:15-7:30	0	0	6	0	0	0	0	0	6	8		
7:30-7:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
7:45-8:00	0	0	5	0	0	0	0	0	5	8	16	16
8:00-8:15	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
8:15-8:30	0	0	7	0	0	0	0	0	7	13		
8:30-8:45	0	0	5	0	0	0	0	0	5			
8:45-9:00	1	0	8	0	0	0	0	0	8,5	13,5	26,5	26
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
16:15-16:30	0	0	10	0	0	0	0	0	10	17		
16:30-16:45	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
16:45-17:00	0	0	11	0	0	0	0	0	11	15	32	32
17:00-17:15	0	0	14	0	0	0	0	0	14			
17:15-17:30	0	0	7	0	0	0	0	0	7	21		
17:30-17:45	0	0	8	0	0	0	0	0	8			
17:45-18:00	0	0	13	0	0	0	0	0	13	21	42	42
18:00-18:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
18:15-18:30	0	0	8	0	0	0	0	0	8	12		
18:30-18:45	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
18:45-19:00	0	1	9	0	0	0	0	0	10	14	26	26
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	1	1	144	0	0	0	0	0	145,5			145

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **2**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6:30-6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:45-7:00	0	0	0	1	0	0	0	0	1,5	1,5	1,5	1
7:00-7:15	1	0	1	0	0	0	0	0	1,5			
7:15-7:30	1	0	0	1	0	0	0	0	2	3,5		
7:30-7:45	1	0	2	0	0	0	0	0	2,5			
7:45-8:00	1	0	3	1	0	0	0	0	5	7,5	11	8
8:00-8:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
8:15-8:30	0	0	1	1	0	0	0	0	2,5	6,5		
8:30-8:45	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
8:45-9:00	0	0	3	1	0	0	0	0	4,5	6,5	13	12
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	2	0	7	0	0	0	0	0	8			
16:15-16:30	0	0	4	1	0	0	0	0	5,5	13,5		
16:30-16:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
16:45-17:00	0	0	5	1	0	0	0	0	6,5	9,5	23	21
17:00-17:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
17:15-17:30	5	0	6	1	0	0	0	0	10	12		
17:30-17:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
17:45-18:00	0	0	5	1	0	0	0	0	6,5	9,5	21,5	18
18:00-18:15	5	0	3	0	0	0	0	0	5,5			
18:15-18:30	0	0	2	1	0	0	0	0	3,5	9		
18:30-18:45	1	0	2	0	0	0	0	0	2,5			
18:45-19:00	0	0	4	0	0	0	0	0	4	6,5	15,5	12
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	17	0	62	10	0	0	0	0	85,5			72

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **3**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
6:15-6:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	4		
6:30-6:45	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
6:45-7:00	1	0	2	0	0	0	0	0	2,5	4,5	8,5	8
7:00-7:15	1	0	5	0	0	0	0	0	5,5			
7:15-7:30	1	0	10	0	0	0	0	0	10,5	16		
7:30-7:45	1	0	15	0	0	0	0	0	15,5			
7:45-8:00	2	0	8	0	0	0	0	0	9	24,5	40,5	38
8:00-8:15	0	0	13	0	0	0	0	0	13			
8:15-8:30	1	0	9	0	0	0	0	0	9,5	22,5		
8:30-8:45	0	0	15	0	0	0	0	0	15			
8:45-9:00	0	0	16	0	0	0	0	0	16	31	53,5	53
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	3	0	19	0	0	0	0	0	20,5			
16:15-16:30	3	1	15	0	0	0	0	0	17,5	38		
16:30-16:45	2	0	11	0	0	0	0	0	12			
16:45-17:00	2	0	20	0	0	0	0	0	21	33	71	66
17:00-17:15	3	1	16	0	0	0	0	0	18,5			
17:15-17:30	3	0	20	0	0	0	0	0	21,5	40		
17:30-17:45	0	0	20	0	0	0	0	0	20			
17:45-18:00	2	0	22	0	0	0	0	0	23	43	83	79
18:00-18:15	7	0	24	0	0	0	0	0	27,5			
18:15-18:30	2	0	6	0	0	0	0	0	7	34,5		
18:30-18:45	2	0	8	0	0	0	0	0	9			
18:45-19:00	1	1	12	0	0	0	0	0	13,5	22,5	57	51
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	37	3	292	0	0	0	0	0	313,5			295

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **4**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
6:15-6:30	0	0	11	0	0	0	0	0	11	13		
6:30-6:45	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
6:45-7:00	0	0	6	0	0	0	0	0	6	15	28	28
7:00-7:15	1	0	13	0	0	0	0	0	13,5			
7:15-7:30	0	0	16	0	0	0	0	0	16	29,5		
7:30-7:45	1	0	10	0	0	0	0	0	10,5			
7:45-8:00	1	0	16	0	0	0	0	0	16,5	27	56,5	55
8:00-8:15	0	0	11	0	0	0	0	0	11			
8:15-8:30	0	0	13	0	0	0	0	0	13	24		
8:30-8:45	0	0	15	0	0	0	0	0	15			
8:45-9:00	0	0	18	0	0	0	0	0	18	33	57	57
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
16:15-16:30	0	0	13	0	0	0	0	0	13	20		
16:30-16:45	0	0	13	0	0	0	0	0	13			
16:45-17:00	0	0	5	0	0	0	0	0	5	18	38	38
17:00-17:15	0	0	12	0	0	0	0	0	12			
17:15-17:30	0	0	8	0	0	0	0	0	8	20		
17:30-17:45	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
17:45-18:00	0	0	7	0	0	0	0	0	7	16	36	36
18:00-18:15	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
18:15-18:30	0	0	14	0	0	0	0	0	14	20		
18:30-18:45	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
18:45-19:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	10	30	30
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	3	0	244	0	0	0	0	0	245,5			244

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **5**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung : Radfahrer am Radfahrübergang wurden bei RA gezählt

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	1	37	1	0	2	0	0	42,5			
6:15-6:30	0	2	66	0	0	3	0	2	75,5	118		
6:30-6:45	0	1	61	0	0	1	0	1	65			
6:45-7:00	0	5	107	1	0	2	0	0	116,5	181,5	299,5	293
7:00-7:15	0	1	116	1	0	1	0	0	120			
7:15-7:30	0	10	153	2	0	0	0	0	166	286		
7:30-7:45	0	8	168	1	0	1	0	0	179			
7:45-8:00	0	2	170	2	0	1	0	1	178	357	643	638
8:00-8:15	0	2	145	0	0	3	1	1	155			
8:15-8:30	0	3	148	1	0	3	0	0	157	312		
8:30-8:45	0	0	144	2	0	3	0	0	151,5			
8:45-9:00	0	0	124	2	0	1	0	0	128,5	280	592	583
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	4	138	0	0	0	0	0	142			
16:15-16:30	0	1	151	1	0	0	0	0	153,5	295,5		
16:30-16:45	0	3	164	0	0	0	0	1	168,5			
16:45-17:00	0	4	163	1	0	0	0	0	168,5	337	632,5	631
17:00-17:15	0	7	152	0	0	1	0	0	160,5			
17:15-17:30	0	3	143	3	0	1	0	0	152	312,5		
17:30-17:45	0	7	137	0	0	0	0	0	144			
17:45-18:00	0	3	139	2	0	0	0	0	145	289	601,5	598
18:00-18:15	0	6	125	0	0	0	0	0	131			
18:15-18:30	0	1	148	1	0	0	0	0	150,5	281,5		
18:30-18:45	0	5	126	0	0	0	0	0	131			
18:45-19:00	0	1	144	0	0	0	0	1	146,5	277,5	559	558
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	80	3169	21	0	23	1	7	3327,5			3301

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **6**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	16	2	0	1	0	0	20,5			
6:15-6:30	0	1	14	4	0	0	0	0	21	41,5		
6:30-6:45	0	1	29	4	0	0	0	0	36			
6:45-7:00	0	1	22	4	0	0	0	0	29	65	106,5	99
7:00-7:15	1	0	35	3	0	0	0	0	40			
7:15-7:30	0	3	34	9	0	0	0	0	50,5	90,5		
7:30-7:45	0	0	39	6	0	0	0	0	48			
7:45-8:00	0	0	35	3	0	1	0	0	41	89	179,5	168
8:00-8:15	0	0	17	2	0	0	0	0	20			
8:15-8:30	0	1	30	4	0	1	0	0	38,5	58,5		
8:30-8:45	0	0	24	1	0	0	0	0	25,5			
8:45-9:00	0	0	31	3	0	0	0	0	35,5	61	119,5	114
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	32	0	0	0	0	0	32			
16:15-16:30	0	2	28	2	0	1	0	1	36	68		
16:30-16:45	0	3	34	1	0	0	0	0	38,5			
16:45-17:00	0	1	30	2	0	0	0	0	34	72,5	140,5	137
17:00-17:15	0	3	27	2	0	0	0	0	33			
17:15-17:30	0	0	36	4	0	0	0	0	42	75		
17:30-17:45	0	0	34	1	0	0	0	0	35,5			
17:45-18:00	0	0	23	3	0	0	0	0	27,5	63	138	133
18:00-18:15	0	1	30	2	0	0	0	0	34			
18:15-18:30	0	1	17	3	0	0	0	0	22,5	56,5		
18:30-18:45	0	1	37	1	0	0	0	0	39,5			
18:45-19:00	0	1	15	3	0	0	0	0	20,5	60	116,5	112
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	1	20	669	69	0	4	0	1	800,5			763

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **7**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung : gegen Einbahn

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6:30-6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:45-7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:15-7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
7:30-7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:45-8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:15-8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
8:30-8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:45-9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
16:30-16:45	1	0	0	0	0	0	0	0	0,5			
16:45-17:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1,5	1,5	1
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	1	0	1	0	0	0	0	0	1,5			1

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **8**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung : gegen Einbahn

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6:30-6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:45-7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:15-7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
7:30-7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:45-8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:15-8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
8:30-8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:45-9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **9**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung : gegen Einbahn

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6:30-6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:45-7:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7:00-7:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:15-7:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
7:30-7:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
7:45-8:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:15-8:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
8:30-8:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:45-9:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
16:30-16:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:45-17:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17:00-17:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
17:15-17:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
17:30-17:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
17:45-18:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18:00-18:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	0	0	0	0	0	0	0	0			0

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **10**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	6	2	0	0	0	0	9			
6:15-6:30	0	1	12	1	0	0	0	0	14,5	23,5		
6:30-6:45	0	2	6	1	0	0	0	0	9,5			
6:45-7:00	0	0	8	0	0	0	0	0	8	17,5	41	39
7:00-7:15	0	0	13	2	0	0	0	0	16			
7:15-7:30	1	2	16	10	0	0	0	0	33,5	49,5		
7:30-7:45	1	0	11	0	0	1	0	0	13			
7:45-8:00	0	0	9	3	0	0	0	0	13,5	26,5	76	67
8:00-8:15	0	0	9	1	0	0	0	0	10,5			
8:15-8:30	1	1	10	0	0	0	0	0	11,5	22		
8:30-8:45	0	1	14	0	0	2	0	0	18			
8:45-9:00	2	0	12	1	0	0	0	0	14,5	32,5	54,5	51
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	1	13	2	0	0	0	0	17			
16:15-16:30	0	0	16	0	0	0	0	0	16	33		
16:30-16:45	0	0	10	1	0	0	0	0	11,5			
16:45-17:00	0	0	17	0	0	0	0	0	17	28,5	61,5	60
17:00-17:15	0	1	14	1	0	0	0	0	16,5			
17:15-17:30	0	0	12	0	0	0	0	0	12	28,5		
17:30-17:45	0	0	20	2	0	0	0	0	23			
17:45-18:00	0	0	14	0	0	0	0	0	14	37	65,5	64
18:00-18:15	0	0	14	1	0	0	0	0	15,5			
18:15-18:30	0	2	13	1	0	0	0	0	16,5	32		
18:30-18:45	0	0	9	1	0	1	0	0	12			
18:45-19:00	0	0	10	0	0	0	0	0	10	22	54	52
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	5	11	288	30	0	4	0	0	352,5			333

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **11**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung : Radfahrer am Radfahrübergang wurden bei RC gezählt

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	20	0	0	0	0	0	20			
6:15-6:30	0	1	27	1	0	1	0	0	31	51		
6:30-6:45	0	0	49	0	0	0	0	0	49			
6:45-7:00	0	0	60	0	0	2	0	0	63	112	163	161
7:00-7:15	0	4	61	0	0	1	0	1	68			
7:15-7:30	1	5	86	0	0	0	0	0	91,5	159,5		
7:30-7:45	0	4	105	1	0	1	0	0	112			
7:45-8:00	0	2	80	0	0	1	0	1	85	197	356,5	353
8:00-8:15	0	0	78	2	0	1	0	0	82,5			
8:15-8:30	0	2	79	0	0	1	0	0	82,5	165		
8:30-8:45	0	0	100	1	0	1	0	0	103			
8:45-9:00	0	1	113	2	0	1	0	0	118,5	221,5	386,5	382
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	3	125	0	0	0	0	0	128			
16:15-16:30	0	3	116	0	0	0	0	0	119	247		
16:30-16:45	0	5	133	0	0	0	0	0	138			
16:45-17:00	0	2	123	1	0	0	0	0	126,5	264,5	511,5	511
17:00-17:15	0	7	112	0	0	0	0	0	119			
17:15-17:30	0	3	112	0	0	1	0	0	116,5	235,5		
17:30-17:45	1	1	113	0	0	0	0	0	114,5			
17:45-18:00	0	3	109	0	0	0	0	0	112	226,5	462	461
18:00-18:15	0	2	86	1	0	0	0	0	89,5			
18:15-18:30	1	1	89	0	0	0	0	0	90,5	180		
18:30-18:45	0	1	90	0	0	0	0	0	91			
18:45-19:00	0	4	94	4	0	0	0	0	104	195	375	372
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	3	54	2160	13	0	11	0	2	2254,5			2240

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **12**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	4		
6:30-6:45	0	0	9	0	0	0	0	0	9			
6:45-7:00	0	0	5	0	0	0	0	0	5	14	18	18
7:00-7:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
7:15-7:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	5		
7:30-7:45	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
7:45-8:00	0	0	8	0	0	0	0	0	8	10	15	15
8:00-8:15	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
8:15-8:30	0	0	5	0	0	0	0	0	5	11		
8:30-8:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
8:45-9:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	4	15	15
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
16:15-16:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
16:30-16:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
16:45-17:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	4	7	7
17:00-17:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
17:15-17:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	7		
17:30-17:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
17:45-18:00	0	0	2	0	0	0	0	0	2	3	10	10
18:00-18:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
18:15-18:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2		
18:30-18:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	3	3
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	0	68	0	0	0	0	0	68			68

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG – Fußgänger/Radfahrer

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung :

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Zeit	FG A	FG B	FG C	FG D	R A	R B	R C	R D			FG/R / 15 min	FG/R / 30 min	FG/R / 1 Std.
6:00-6:15	2	7	1	9	4	0	1	1			25		
6:15-6:30	2	12	1	5	4	1	0	0			25	50	
6:30-6:45	3	9	5	14	5	0	6	0			42		
6:45-7:00	3	28	3	13	6	0	4	0			57	99	149
7:00-7:15	25	150	5	50	8	0	3	0			241		
7:15-7:30	43	259	22	124	14	1	3	0			466	707	
7:30-7:45	47	110	20	79	13	0	8	1			278		
7:45-8:00	11	50	4	31	19	0	4	0			119	397	1104
8:00-8:15	15	33	8	19	13	0	2	0			90		
8:15-8:30	16	51	14	40	13	1	2	0			137	227	
8:30-8:45	14	30	8	25	16	0	5	1			99		
8:45-9:00	22	64	13	38	13	1	5	1			157	256	483
9:00-9:15											0		
9:15-9:30											0	0	
9:30-9:45											0		
9:45-10:00											0	0	0
10:00-10:15											0		
10:15-10:30											0	0	
10:30-10:45											0		
10:45-11:00											0	0	0
11:00-11:15											0		
11:15-11:30											0	0	
11:30-11:45											0		
11:45-12:00											0	0	0
12:00-12:15											0		
12:15-12:30											0	0	
12:30-12:45											0		
12:45-13:00											0	0	0
13:00-13:15											0		
13:15-13:30											0	0	
13:30-13:45											0		
13:45-14:00											0	0	0
14:00-14:15											0		
14:15-14:30											0	0	
14:30-14:45											0		
14:45-15:00											0	0	0
15:00-15:15											0		
15:15-15:30											0	0	
15:30-15:45											0		
15:45-16:00											0	0	0
16:00-16:15	15	63	14	42	9	0	18	0			161		
16:15-16:30	23	52	20	33	11	4	12	2			157	318	
16:30-16:45	15	51	6	59	15	1	4	0			151		
16:45-17:00	11	72	14	45	9	1	11	0			163	314	632
17:00-17:15	13	34	10	26	12	0	4	0			99		
17:15-17:30	21	52	12	39	6	4	4	1			139	238	
17:30-17:45	13	54	10	46	9	3	10	0			145		
17:45-18:00	14	61	11	25	11	0	4	1			127	272	510
18:00-18:15	8	39	7	42	14	0	6	4			120		
18:15-18:30	12	30	7	23	15	0	14	0			101	221	
18:30-18:45	13	36	4	31	6	2	9	0			101		
18:45-19:00	10	18	15	22	4	0	4	0			73	174	395
19:00-19:15											0		
19:15-19:30											0	0	
19:30-19:45											0		
19:45-20:00											0	0	0
SUMME :	371	1365	234	880	249	19	143	12			3273		

Gleitende Stundenwerte Pkw-E (nur MS und AS) - Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)

Zeit:	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	Summe
6:00-7:00	3	2	9	28	301	107	0	0	0	42	163	18	673
6:15-7:15	5	4	14	40	378	126	0	0	0	49	211	20	847
6:30-7:30	10	6	22	45	468	156	0	0	0	68	272	19	1066
6:45-7:45	12	9	36	47	582	168	0	0	0	71	335	12	1272
7:00-8:00	16	12	42	58	643	180	0	0	0	77	357	15	1400
7:15-8:15	**20**	**14**	**49**	**55**	**678**	**160**	**0**	**0**	**0**	**72**	**372**	**19**	**1439**
7:30-8:30	21	15	48	52	669	148	0	0	0	50	363	21	1387
7:45-8:45	23	14	47	56	642	126	0	0	0	55	354	22	1339
8:00-9:00	27	14	54	57	593	121	0	0	0	56	388	15	1325

Zeit:

16:00-17:00	**32**	**24**	**72**	**38**	**634**	**141**	**0**	**0**	**0**	**62**	**512**	**7**	**1522**
16:15-17:15	39	18	70	43	653	142	0	0	0	62	503	8	1538
16:30-17:30	**36**	**22**	**74**	**38**	**651**	**148**	**0**	**0**	**0**	**58**	**501**	**11**	**1539**
16:45-17:45	40	22	82	34	626	145	0	0	0	69	478	11	1507
17:00-18:00	42	22	84	36	602	139	0	0	0	66	463	10	1464
17:15-18:15	32	26	93	30	572	140	0	0	0	65	434	7	1399
17:30-18:30	33	20	78	36	571	121	0	0	0	70	408	5	1342
17:45-18:45	29	20	67	34	558	125	0	0	0	59	384	4	1280
18:00-19:00	26	17	58	30	560	118	0	0	0	55	376	3	1243

Gleitende Stundenwerte Fuß (nur MS und AS) - Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)

Zeit:	A	B	C	D	Summe	Spitzenstunde Morgenspitze
6:00-7:00	10	56	10	41	117	1030
6:15-7:15	33	199	14	82	328	
6:30-7:30	74	446	35	201	756	
6:45-7:45	118	547	50	266	981	
7:00-8:00	**126**	**569**	**51**	**284**	**1030**	
7:15-8:15	116	452	54	253	875	
7:30-8:30	89	244	46	169	548	
7:45-8:45	56	164	34	115	369	
8:00-9:00	67	178	43	122	410	
Zeit:						**Spitzenstunde Abendspitze**
16:00-17:00	**64**	**238**	**54**	**179**	**535**	535
16:15-17:15	62	209	50	163	484	
16:30-17:30	60	209	42	169	480	
16:45-17:45	58	212	46	156	472	
17:00-18:00	61	201	43	136	441	
17:15-18:15	56	206	40	152	454	
17:30-18:30	47	184	35	136	402	
17:45-18:45	47	166	29	121	363	
18:00-19:00	43	123	33	118	317	

Gleitende Stundenwerte Rad (nur MS und AS) - Ringstraße / Bahnhofsplatz / Dinstlstraße (Krems)

RA	RB	RC	RD	Summe	Spitzenstunde Morgenspitze
19	1	11	1	32	78
23	1	13	0	37	
33	1	16	0	50	
41	1	18	1	61	
54	1	18	1	74	
59	**1**	**17**	**1**	**78**	
58	1	16	1	76	
61	1	13	1	76	
55	2	14	2	73	
					Spitzenstunde Abendspitze
44	**6**	**45**	**2**	**97**	97
47	6	31	2	86	
42	6	23	1	72	
36	8	29	1	74	
38	7	22	2	69	
40	7	24	6	77	
49	3	34	5	91	
46	2	33	5	86	
39	2	33	4	78	

ICRA Dumfarth & Schwap OG

Verkehrszählungsort : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Lfd. Nummer :
Zählzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**
Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Datum : **7.5.19**
Wetter : 5-14° tw. Bewölkt

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **1**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6:30-6:45	0	0	2	0	0	1	0	0	3,5			
6:45-7:00	0	0	2	0	0	1	0	0	3,5	7	7	6
7:00-7:15	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
7:15-7:30	0	0	8	0	0	0	0	0	8	11		
7:30-7:45	0	0	4	0	0	1	0	0	5,5			
7:45-8:00	0	0	9	0	0	0	0	0	9	14,5	25,5	25
8:00-8:15	0	0	7	0	0	1	0	0	8,5			
8:15-8:30	0	0	8	0	0	0	0	0	8	16,5		
8:30-8:45	0	0	8	0	0	0	0	0	8			
8:45-9:00	0	0	6	0	0	1	0	0	7,5	15,5	32	31
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	2	0	13	0	0	0	0	0	14			
16:15-16:30	0	0	7	0	0	0	0	0	7	21		
16:30-16:45	0	2	14	0	0	0	0	0	16			
16:45-17:00	2	0	8	0	0	0	0	0	9	25	46	44
17:00-17:15	0	0	16	0	0	0	0	0	16			
17:15-17:30	0	0	11	0	0	0	0	0	11	27		
17:30-17:45	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
17:45-18:00	0	0	8	0	0	0	0	0	8	14	41	41
18:00-18:15	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
18:15-18:30	0	0	7	0	0	0	0	0	7	14		
18:30-18:45	0	0	11	0	0	0	0	0	11			
18:45-19:00	0	0	6	0	0	0	0	0	6	17	31	31
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	4	2	171	0	0	5	0	0	182,5			178

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **2**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	5	0	0	0	0	0	5			
6:15-6:30	0	0	8	0	0	0	0	0	8	13		
6:30-6:45	0	0	13	0	0	0	0	0	13			
6:45-7:00	0	0	17	0	0	1	0	0	18,5	31,5	44,5	44
7:00-7:15	1	0	15	0	0	0	0	0	15,5			
7:15-7:30	0	0	24	0	0	0	0	0	24	39,5		
7:30-7:45	0	1	25	0	0	0	0	0	26			
7:45-8:00	2	0	17	0	0	0	0	0	18	44	83,5	82
8:00-8:15	0	0	14	0	0	0	0	0	14			
8:15-8:30	0	0	11	0	0	0	0	0	11	25		
8:30-8:45	0	0	22	0	0	0	0	0	22			
8:45-9:00	0	0	14	0	0	1	0	0	15,5	37,5	62,5	62
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	20	0	0	0	0	0	20			
16:15-16:30	0	1	28	0	0	0	0	0	29	49		
16:30-16:45	1	0	24	0	0	0	0	0	24,5			
16:45-17:00	0	0	23	0	0	0	0	0	23	47,5	96,5	96
17:00-17:15	0	0	25	0	0	0	0	0	25			
17:15-17:30	0	0	13	0	0	0	0	0	13	38		
17:30-17:45	1	1	30	0	0	0	0	0	31,5			
17:45-18:00	0	0	34	0	0	0	0	0	34	65,5	103,5	103
18:00-18:15	1	0	24	0	0	0	0	0	24,5			
18:15-18:30	0	0	22	0	0	0	0	0	22	46,5		
18:30-18:45	2	0	22	0	0	0	0	0	23			
18:45-19:00	0	1	16	0	0	0	0	0	17	40	86,5	85
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	8	4	466	0	0	2	0	0	477			472

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **3**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
6:15-6:30	0	0	9	0	0	0	0	0	9	13		
6:30-6:45	1	0	9	0	0	0	0	0	9,5			
6:45-7:00	0	0	6	0	0	0	0	0	6	15,5	28,5	28
7:00-7:15	0	0	12	0	0	0	0	0	12			
7:15-7:30	1	0	15	0	0	0	0	0	15,5	27,5		
7:30-7:45	1	1	17	0	0	0	0	0	18,5			
7:45-8:00	0	0	8	0	0	1	0	0	9,5	28	55,5	54
8:00-8:15	0	0	15	0	0	0	0	0	15			
8:15-8:30	0	0	13	0	0	0	0	0	13	28		
8:30-8:45	0	0	20	0	0	1	0	0	21,5			
8:45-9:00	0	0	14	0	0	1	0	0	15,5	37	65	64
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	10	1	24	0	0	0	0	0	30			
16:15-16:30	1	1	25	0	0	0	0	0	26,5	56,5		
16:30-16:45	0	1	26	0	0	0	0	0	27			
16:45-17:00	0	0	24	0	0	0	0	0	24	51	107,5	102
17:00-17:15	2	1	13	0	0	0	0	0	15			
17:15-17:30	0	0	19	0	0	0	0	0	19	34		
17:30-17:45	0	0	23	0	0	0	0	0	23			
17:45-18:00	1	0	25	0	0	0	0	0	25,5	48,5	82,5	81
18:00-18:15	0	0	20	0	0	0	0	0	20			
18:15-18:30	1	3	21	0	0	0	0	0	24,5	44,5		
18:30-18:45	0	0	19	0	0	0	0	0	19			
18:45-19:00	0	1	20	0	0	0	0	0	21	40	84,5	84
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	18	9	401	0	0	3	0	0	423,5			413

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **4**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	1	12	0	0	1	0	0	14,5			
6:15-6:30	1	0	20	0	0	2	0	0	23,5	38		
6:30-6:45	1	0	17	0	0	1	0	0	19			
6:45-7:00	1	0	30	0	0	0	0	0	30,5	49,5	87,5	84
7:00-7:15	0	0	52	0	0	0	0	0	52			
7:15-7:30	0	3	56	0	0	0	0	0	59	111		
7:30-7:45	1	2	57	0	0	0	0	0	59,5			
7:45-8:00	0	1	64	0	0	0	0	0	65	124,5	235,5	235
8:00-8:15	2	0	60	0	0	2	0	0	64			
8:15-8:30	1	0	41	0	0	1	0	0	43	107		
8:30-8:45	0	0	37	0	0	0	0	0	37			
8:45-9:00	0	0	48	0	0	0	0	0	48	85	192	189
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	1	42	0	0	0	0	0	43			
16:15-16:30	1	0	56	0	0	0	0	0	56,5	99,5		
16:30-16:45	1	1	53	0	0	0	0	0	54,5			
16:45-17:00	0	0	48	0	0	0	0	0	48	102,5	202	201
17:00-17:15	3	3	46	0	0	0	0	0	50,5			
17:15-17:30	1	2	45	0	0	0	0	0	47,5	98		
17:30-17:45	0	3	47	0	0	0	0	0	50			
17:45-18:00	1	0	41	0	0	0	0	0	41,5	91,5	189,5	187
18:00-18:15	2	1	29	0	0	0	0	0	31			
18:15-18:30	2	0	37	0	0	0	0	0	38	69		
18:30-18:45	2	0	39	0	0	0	0	0	40			
18:45-19:00	1	1	46	0	0	0	0	1	49	89	158	154
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	21	19	1023	0	0	7	0	1	1064,5			1050

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **5**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung : Radfahrer am Radfahrübergang wurden bei RA gezählt

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	1	18	0	0	0	0	0	19			
6:15-6:30	0	1	22	1	0	1	0	1	27,5	46,5		
6:30-6:45	0	2	36	3	0	2	0	0	45,5			
6:45-7:00	0	1	43	1	0	2	0	0	48,5	94	140,5	135
7:00-7:15	0	1	44	0	0	1	0	0	46,5			
7:15-7:30	0	3	56	5	0	0	0	0	66,5	113		
7:30-7:45	0	7	69	1	1	0	0	0	79			
7:45-8:00	0	1	85	2	0	1	0	2	93,5	172,5	285,5	279
8:00-8:15	0	2	64	0	0	4	1	1	75,5			
8:15-8:30	0	4	67	2	0	2	0	0	77	152,5		
8:30-8:45	0	1	77	0	0	2	0	0	81			
8:45-9:00	0	0	59	1	0	1	0	0	62	143	295,5	288
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	2	83	1	0	0	0	0	86,5			
16:15-16:30	0	1	73	4	0	0	0	0	80	166,5		
16:30-16:45	0	0	76	0	0	0	0	1	77,5			
16:45-17:00	0	4	87	3	0	0	0	0	95,5	173	339,5	335
17:00-17:15	0	3	85	0	0	1	0	0	89,5			
17:15-17:30	0	4	84	3	0	0	0	0	92,5	182		
17:30-17:45	0	5	73	1	0	0	0	0	79,5			
17:45-18:00	0	1	89	3	0	1	0	0	96	175,5	357,5	353
18:00-18:15	0	1	82	0	0	0	0	0	83			
18:15-18:30	0	2	86	6	0	0	0	0	97	180		
18:30-18:45	0	3	82	1	0	0	0	0	86,5			
18:45-19:00	0	1	66	2	0	0	0	0	70	156,5	336,5	332
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	51	1606	40	1	18	1	5	1755			1722

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **6**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
6:30-6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:45-7:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	1	1
7:00-7:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
7:15-7:30	0	0	2	0	0	0	0	0	2	3		
7:30-7:45	0	1	3	0	0	0	0	0	4			
7:45-8:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	5	8	8
8:00-8:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
8:15-8:30	0	0	2	0	0	0	0	0	2	4		
8:30-8:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
8:45-9:00	0	0	4	0	0	0	0	0	4	5	9	9
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
16:15-16:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1		
16:30-16:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
16:45-17:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	4	5	5
17:00-17:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
17:15-17:30	0	0	3	0	0	0	0	0	3	4		
17:30-17:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
17:45-18:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	4	8	8
18:00-18:15	0	0	4	0	0	0	0	0	4			
18:15-18:30	0	0	2	0	0	0	0	0	2	6		
18:30-18:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	8	8
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	1	38	0	0	0	0	0	39			39

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **7**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:15-6:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1		
6:30-6:45	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
6:45-7:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	1	2	2
7:00-7:15	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
7:15-7:30	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2		
7:30-7:45	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
7:45-8:00	0	0	4	0	0	0	0	0	4	7	9	9
8:00-8:15	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
8:15-8:30	0	0	2	0	0	0	0	0	2	2		
8:30-8:45	0	0	6	0	0	0	0	0	6			
8:45-9:00	0	0	6	0	0	0	0	0	6	12	14	14
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
16:15-16:30	0	0	2	0	0	0	0	0	2	4		
16:30-16:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
16:45-17:00	0	0	3	0	0	0	0	0	3	4	8	8
17:00-17:15	0	0	2	0	0	0	0	0	2			
17:15-17:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	6		
17:30-17:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
17:45-18:00	0	0	4	0	0	0	0	0	4	5	11	11
18:00-18:15	0	0	3	0	0	0	0	0	3			
18:15-18:30	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3		
18:30-18:45	0	0	1	0	0	0	0	0	1			
18:45-19:00	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	5	5
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	0	49	0	0	0	0	0	49			49

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **8**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	5	0	0	0	0	0	5			
6:15-6:30	0	0	15	0	0	0	0	0	15	20		
6:30-6:45	0	0	19	1	0	0	0	0	20,5			
6:45-7:00	0	1	39	0	0	0	0	0	40	60,5	80,5	80
7:00-7:15	0	0	52	0	0	0	0	0	52			
7:15-7:30	3	0	71	1	0	0	0	0	74	126		
7:30-7:45	1	0	45	1	0	0	0	0	47			
7:45-8:00	0	0	54	0	0	0	0	0	54	101	227	224
8:00-8:15	1	0	41	0	0	0	0	0	41,5			
8:15-8:30	0	0	36	0	0	1	0	0	37,5	79		
8:30-8:45	1	0	48	1	0	0	0	0	50			
8:45-9:00	0	0	50	0	0	0	0	0	50	100	179	177
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	40	0	0	0	0	0	40			
16:15-16:30	2	1	38	0	0	0	0	0	40	80		
16:30-16:45	2	0	43	1	0	0	0	0	45,5			
16:45-17:00	1	0	49	0	0	0	0	0	49,5	95	175	172
17:00-17:15	0	0	35	0	0	0	0	0	35			
17:15-17:30	0	0	34	0	0	0	0	0	34	69		
17:30-17:45	1	2	39	1	0	0	0	0	43			
17:45-18:00	1	0	39	0	0	0	0	0	39,5	82,5	151,5	150
18:00-18:15	0	0	38	0	0	0	0	0	38			
18:15-18:30	4	0	30	0	0	0	0	0	32	70		
18:30-18:45	0	0	25	1	0	0	0	0	26,5			
18:45-19:00	0	0	26	0	0	0	0	0	26	52,5	122,5	120
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	17	4	911	7	0	1	0	0	935,5			923

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **9**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	1	0	1	0	0	0	0	0	1,5			
6:15-6:30	1	0	11	0	0	0	0	0	11,5	13		
6:30-6:45	0	0	5	0	0	0	0	0	5			
6:45-7:00	0	0	14	0	0	0	0	0	14	19	32	31
7:00-7:15	0	1	10	0	0	0	0	0	11			
7:15-7:30	0	0	19	0	0	0	0	0	19	30		
7:30-7:45	0	0	28	0	0	1	0	0	29,5			
7:45-8:00	1	0	25	0	0	0	0	0	25,5	55	85	84
8:00-8:15	0	0	16	0	0	0	0	0	16			
8:15-8:30	1	1	19	0	0	0	0	1	22	38		
8:30-8:45	1	0	20	0	0	0	0	0	20,5			
8:45-9:00	1	0	9	0	0	0	0	0	9,5	30	68	66
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	14	0	0	0	0	0	14			
16:15-16:30	2	0	13	0	0	0	0	0	14	28		
16:30-16:45	0	0	12	0	0	0	0	0	12			
16:45-17:00	0	0	13	0	0	0	0	0	13	25	53	52
17:00-17:15	0	2	21	0	0	0	0	0	23			
17:15-17:30	0	0	20	0	0	0	0	0	20	43		
17:30-17:45	0	0	15	0	0	0	0	0	15			
17:45-18:00	0	1	19	0	0	0	0	0	20	35	78	78
18:00-18:15	0	1	13	0	0	0	0	0	14			
18:15-18:30	0	0	13	0	0	0	0	0	13	27		
18:30-18:45	0	0	8	1	0	0	0	0	9,5			
18:45-19:00	0	0	10	0	0	0	0	0	10	19,5	46,5	46
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	8	6	348	1	0	1	0	1	362,5			357

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **10**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	7	0	0	0	0	0	7			
6:15-6:30	0	0	4	0	0	0	0	0	4	11		
6:30-6:45	1	0	7	0	0	0	0	0	7,5			
6:45-7:00	0	0	13	0	0	0	0	0	13	20,5	31,5	31
7:00-7:15	0	0	14	0	0	0	0	0	14			
7:15-7:30	0	1	15	0	0	1	0	0	17,5	31,5		
7:30-7:45	0	1	20	0	0	0	0	0	21			
7:45-8:00	0	0	15	0	0	0	0	0	15	36	67,5	67
8:00-8:15	0	1	11	0	0	0	0	0	12			
8:15-8:30	0	0	9	0	0	0	0	0	9	21		
8:30-8:45	0	0	10	0	0	0	0	1	11,5			
8:45-9:00	0	1	9	0	0	0	0	0	10	21,5	42,5	42
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	21	0	0	0	0	0	21			
16:15-16:30	0	1	13	0	0	0	0	0	14	35		
16:30-16:45	0	0	14	0	0	0	0	0	14			
16:45-17:00	1	0	12	0	0	0	0	0	12,5	26,5	61,5	61
17:00-17:15	1	0	15	0	0	0	0	0	15,5			
17:15-17:30	0	0	14	0	0	0	0	0	14	29,5		
17:30-17:45	0	0	9	1	0	0	0	0	10,5			
17:45-18:00	0	2	10	0	0	0	0	0	12	22,5	52	51
18:00-18:15	0	0	14	0	0	0	0	0	14			
18:15-18:30	0	0	11	0	0	0	0	0	11	25		
18:30-18:45	0	0	8	0	0	0	0	0	8			
18:45-19:00	0	1	4	0	0	0	0	0	5	13	38	38
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	3	8	279	1	0	1	0	1	293			290

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **11**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung : Radfahrer am Radfahrübergang wurden bei RC gezählt

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	1	23	3	1	0	0	0	30			
6:15-6:30	0	1	39	1	0	1	0	0	43	73		
6:30-6:45	0	3	59	1	0	0	0	0	63,5			
6:45-7:00	0	0	70	0	0	2	0	0	73	136,5	209,5	205
7:00-7:15	0	5	77	7	0	1	0	1	95,5			
7:15-7:30	0	9	91	9	1	0	0	0	115	210,5		
7:30-7:45	0	4	105	5	0	3	0	0	121			
7:45-8:00	0	4	74	1	1	1	0	0	82,5	203,5	414	399
8:00-8:15	0	0	67	2	0	0	0	0	70			
8:15-8:30	0	2	71	0	0	2	0	0	76	146		
8:30-8:45	0	1	73	1	0	3	0	0	80			
8:45-9:00	0	1	85	2	0	0	0	0	89	169	315	310
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	1	97	3	0	0	0	0	102,5			
16:15-16:30	0	4	81	0	0	0	0	0	85	187,5		
16:30-16:45	0	3	94	2	0	1	0	0	101,5			
16:45-17:00	0	3	102	0	0	0	0	0	105	206,5	394	391
17:00-17:15	0	7	88	1	0	0	0	0	96,5			
17:15-17:30	0	4	78	3	0	0	0	0	86,5	183		
17:30-17:45	1	3	99	4	0	0	0	0	108,5			
17:45-18:00	0	1	84	0	0	0	0	0	85	193,5	376,5	372
18:00-18:15	0	1	75	2	0	0	0	0	79			
18:15-18:30	0	1	70	2	0	0	0	0	74	153		
18:30-18:45	0	1	64	2	0	1	0	0	69,5			
18:45-19:00	0	1	68	0	2	0	0	0	72	141,5	294,5	290
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	1	61	1834	51	5	15	0	1	2003,5			1967

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG - PKW-Einheiten

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung : **12**

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Faktoren	0,5	1,0	1,0	1,5	1,5	1,5	2,0	1,5				
Zeit	Rad	einsp. KFZ	PKW Kombi	Lin. Bus	Reis. Bus	LKW	LKW + Anh.	sonst. KFZ	PKW-E / 15 min	PKW-E / 30 min	PKW-E / 1 Std.	KFZ / 1 Std.
6:00-6:15	0	0	7	0	0	1	0	0	8,5			
6:15-6:30	0	0	6	0	0	1	0	0	7,5	16		
6:30-6:45	0	1	15	0	0	0	0	0	16			
6:45-7:00	0	0	13	0	0	2	0	0	16	32	48	46
7:00-7:15	0	1	37	0	0	0	0	0	38			
7:15-7:30	0	1	57	0	0	0	0	0	58	96		
7:30-7:45	0	0	44	0	0	2	0	0	47			
7:45-8:00	0	1	36	0	0	2	0	0	40	87	183	181
8:00-8:15	0	1	34	0	0	1	0	0	36,5			
8:15-8:30	0	0	24	0	0	3	0	0	28,5	65		
8:30-8:45	0	0	32	0	0	1	0	0	33,5			
8:45-9:00	0	0	36	0	0	0	0	0	36	69,5	134,5	132
9:00-9:15									0			
9:15-9:30									0	0		
9:30-9:45									0			
9:45-10:00									0	0	0	0
10:00-10:15									0			
10:15-10:30									0	0		
10:30-10:45									0			
10:45-11:00									0	0	0	0
11:00-11:15									0			
11:15-11:30									0	0		
11:30-11:45									0			
11:45-12:00									0	0	0	0
12:00-12:15									0			
12:15-12:30									0	0		
12:30-12:45									0			
12:45-13:00									0	0	0	0
13:00-13:15									0			
13:15-13:30									0	0		
13:30-13:45									0			
13:45-14:00									0	0	0	0
14:00-14:15									0			
14:15-14:30									0	0		
14:30-14:45									0			
14:45-15:00									0	0	0	0
15:00-15:15									0			
15:15-15:30									0	0		
15:30-15:45									0			
15:45-16:00									0	0	0	0
16:00-16:15	0	0	24	0	1	0	0	0	25,5			
16:15-16:30	0	0	21	0	1	0	0	0	22,5	48		
16:30-16:45	0	0	20	0	1	0	0	0	21,5			
16:45-17:00	0	0	25	0	2	0	0	0	28	49,5	97,5	95
17:00-17:15	0	2	22	0	3	0	0	0	28,5			
17:15-17:30	0	1	20	0	0	0	0	0	21	49,5		
17:30-17:45	0	0	27	0	0	0	0	0	27			
17:45-18:00	0	0	25	0	0	0	0	0	25	52	101,5	100
18:00-18:15	0	0	12	0	0	0	0	0	12			
18:15-18:30	0	0	21	0	0	0	0	0	21	33		
18:30-18:45	0	0	21	0	0	0	0	0	21			
18:45-19:00	0	0	18	0	0	0	0	0	18	39	72	72
19:00-19:15									0			
19:15-19:30									0	0		
19:30-19:45									0			
19:45-20:00									0	0	0	0
SUMME :	0	8	597	0	8	13	0	0	636,5			626

ICRA Dumfarth & Schwap OG

VERKEHRSZÄHLUNG – Fußgänger/Radfahrer

Datum : **07.05.2019**

Lfd. Nummer : **0**

Wetter : **5-14° tw. Bewölkt**

Verkehrszählung : **Ringstraße / Utzstraße (Krems)**

Zählstelle :

Sachbearbeiter : **ICRA / Schwap**

Richtung :

Uhrzeit : **6-9 und 16-19 Uhr**

Bemerkung :

Dateiname:

Zeit	FG A	FG B	FG C	FG D	R A	R B	R C	R D			FG/R / 15 min	FG/R / 30 min	FG/R / 1 Std.
6:00-6:15	4	2	3	3	1	0	4	0			17		
6:15-6:30	3	0	2	3	1	0	1	2			12	29	
6:30-6:45	4	2	2	5	3	0	4	0			20		
6:45-7:00	5	0	3	5	2	0	4	0			19	39	68
7:00-7:15	6	8	28	39	5	1	6	0			93		
7:15-7:30	15	21	67	126	5	0	9	0			243	336	
7:30-7:45	14	8	11	45	7	1	9	0			95		
7:45-8:00	8	12	7	16	16	0	7	0			66	161	497
8:00-8:15	12	9	9	11	10	0	1	0			52		
8:15-8:30	15	9	11	11	16	0	2	0			64	116	
8:30-8:45	10	10	6	8	15	0	6	3			58		
8:45-9:00	9	8	5	10	15	0	10	2			59	117	233
9:00-9:15											0		
9:15-9:30											0	0	
9:30-9:45											0		
9:45-10:00											0	0	0
10:00-10:15											0		
10:15-10:30											0	0	
10:30-10:45											0		
10:45-11:00											0	0	0
11:00-11:15											0		
11:15-11:30											0	0	
11:30-11:45											0		
11:45-12:00											0	0	0
12:00-12:15											0		
12:15-12:30											0	0	
12:30-12:45											0		
12:45-13:00											0	0	0
13:00-13:15											0		
13:15-13:30											0	0	
13:30-13:45											0		
13:45-14:00											0	0	0
14:00-14:15											0		
14:15-14:30											0	0	
14:30-14:45											0		
14:45-15:00											0	0	0
15:00-15:15											0		
15:15-15:30											0	0	
15:30-15:45											0		
15:45-16:00											0	0	0
16:00-16:15	17	7	6	13	8	3	5	0			59		
16:15-16:30	15	9	4	12	10	1	11	0			62	121	
16:30-16:45	14	12	6	31	7	0	8	5			83		
16:45-17:00	12	19	7	8	11	1	9	2			69	152	273
17:00-17:15	5	13	10	7	6	1	1	0			43		
17:15-17:30	11	10	5	27	9	3	8	0			73	116	
17:30-17:45	18	14	14	13	9	2	4	2			76		
17:45-18:00	21	8	5	36	5	0	4	1			80	156	272
18:00-18:15	6	8	8	5	11	3	6	3			50		
18:15-18:30	7	7	1	22	12	2	14	4			69	119	
18:30-18:45	10	7	9	7	6	1	8	0			48		
18:45-19:00	8	5	11	7	4	2	5	0			42	90	209
19:00-19:15											0		
19:15-19:30											0	0	
19:30-19:45											0		
19:45-20:00											0	0	0
SUMME :	249	208	240	470	194	21	146	24			1552		

Gleitende Stundenwerte Pkw-E (nur MS und AS) - Ringstraße / Utzstraße (Krems)

Zeit:	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	Summe
6:00-7:00	8	45	29	89	142	1	2	81	33	32	210	49	721
6:15-7:15	11	56	37	126	170	2	3	128	42	39	276	78	968
6:30-7:30	19	72	44	161	209	4	3	187	49	53	348	128	1277
6:45-7:45	21	85	53	202	242	8	6	213	74	66	405	159	1534
7:00-8:00	26	84	57	236	287	8	9	227	86	68	415	183	1686
7:15-8:15	**32**	**82**	**60**	**248**	**316**	**9**	**8**	**217**	**91**	**66**	**389**	**182**	**1700**
7:30-8:30	32	69	57	232	326	9	9	181	94	57	350	153	1569
7:45-8:45	34	65	60	209	328	6	12	184	85	48	309	140	1480
8:00-9:00	33	63	66	192	296	9	14	180	69	43	315	136	1416

Zeit:

16:00-17:00	**46**	**97**	**108**	**203**	**341**	**5**	**8**	**176**	**53**	**62**	**395**	**99**	**1593**
16:15-17:15	**48**	**102**	**93**	**211**	**344**	**6**	**8**	**171**	**62**	**57**	**389**	**102**	**1593**
16:30-17:30	52	86	85	202	357	8	10	165	68	57	391	100	1581
16:45-17:45	42	93	81	197	359	10	10	162	71	54	398	105	1582
17:00-18:00	41	104	83	191	359	8	11	152	78	53	378	102	1560
17:15-18:15	32	104	88	171	352	11	12	155	69	51	360	85	1490
17:30-18:30	28	113	94	161	356	10	8	153	62	48	347	85	1465
17:45-18:45	33	104	90	151	363	8	8	137	57	45	308	79	1383
18:00-19:00	31	87	85	158	337	8	5	123	47	38	295	72	1286

Gleitende Stundenwerte Fuß (nur MS und AS) - Ringstraße / Utzstraße (Krems)

Zeit:	A	B	C	D	Summe	Spitzenstunde Morgenspitze
6:00-7:00	16	4	10	16	46	431
6:15-7:15	18	10	35	52	115	
6:30-7:30	30	31	100	175	336	
6:45-7:45	40	37	109	215	401	
7:00-8:00	**43**	**49**	**113**	**226**	**431**	
7:15-8:15	**49**	**50**	**94**	**198**	**391**	
7:30-8:30	49	38	38	83	208	
7:45-8:45	45	40	33	46	164	
8:00-9:00	46	36	31	40	153	

Zeit:						Spitzenstunde Abendspitze
16:00-17:00	**58**	**47**	**23**	**64**	**192**	217
16:15-17:15	46	53	27	58	184	
16:30-17:30	42	54	28	73	197	
16:45-17:45	46	56	36	55	193	
17:00-18:00	**55**	**45**	**34**	**83**	**217**	
17:15-18:15	56	40	32	81	209	
17:30-18:30	52	37	28	76	193	
17:45-18:45	44	30	23	70	167	
18:00-19:00	31	27	29	41	128	

Gleitende Stundenwerte Rad (nur MS und AS) - Ringstraße / Utzstraße (Krems)

RA	RB	RC	RD	Summe	Spitzenstunde Morgenspitze
7	0	13	2	22	80
11	1	15	2	29	
15	1	23	0	39	
19	2	28	0	49	
33	2	31	0	66	
38	**1**	**26**	**0**	**65**	
49	1	19	0	69	
57	0	16	3	76	
56	**0**	**19**	**5**	**80**	

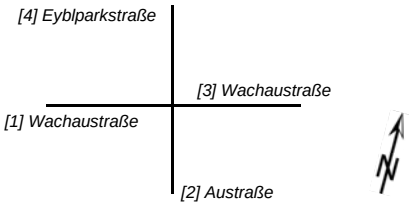
					Spitzenstunde Abendspitze
36	**5**	**33**	**7**	**81**	82
34	3	29	7	73	
33	5	26	7	71	
35	7	22	4	68	
29	6	17	3	55	
34	8	22	6	70	
37	**7**	**28**	**10**	**82**	
34	6	32	8	80	
33	8	33	7	81	

Leistungsfähigkeitsberechnung (Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage)

nach RVS 05.04.32 zzgl. HBS 2015

komobile

Bearbeitung: 09.12.2020



Knoten	**Austraße / Wachaustraße**
Planfall	**Bestand**
Datenbasis	Zählung 7.5.2019, Koordprogramm 2
Abendspitze	16:00 - 17:00 Uhr
Umlaufzeit	85 s

		[1]			[2]			[3]			[4]		
		Wachaustraße			**Austraße**			**Wachaustraße**			**Eyblparkstraße**		
Dimensionierungsbelastung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**
je Relation	Pkw-E/h	136	419	175	193	243	136	107	372	41	200	253	6
je Zufahrt	Pkw-E/h		730			572			520			459	
Fuß-/Radverkehrsaufkommen je Furt	Pers/h		44			105			38			51	
Sättigungsverkehrsmenge je Richtung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**
Korrekturfaktoren													
Schwerverkehr	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Fahrstreifenbreite	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Abbiegeradius	-	*0,96*		*0,93*	*0,96*		*0,93*	*0,96*		*0,93*	*0,96*		*0,93*
Steigung	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
öffentlicher Verkehr	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Abminderungsfaktor	-	**0,96**	**1,00**	**0,93**	**0,96**	**1,00**	**0,93**	**0,96**	**1,00**	**0,93**	**0,96**	**1,00**	**0,93**
Bruttozeitlücke (sec)	s	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Sättigungsverkehrsmenge je Richtung	Pkw-E/h	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674
Festlegung und Berechnung der Fahrstreifenaufteilung		**Wachaustraße**			**Austraße**			**Wachaustraße**			**Eyblparkstraße**		
Richtungsaufteilung / Mischfahrstreifen	-	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**GR**	**-**	**L**	**GR**	**-**
Anzahl der (Misch)Fahrstreifen	-	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**		**1**	**1**	
Dimensionierungsverkehrsmengen													
Linksabbieger	Pkw-E/h	*136*			*193*			*107*			*200*		
Geradeausfahrende	Pkw-E/h		*419*			*243*			*372*			*253*	
Rechtsabbieger	Pkw-E/h			*175*			*136*		*41*			*6*	
Kontrollsummen	-		*ok*			*ok*			*ok*			*ok*	
Dimensionierungsbelastung je (Misch)Fahrstreifen	Pkw-E/h	136	419	175	193	243	136	107	413		200	259	
Sättigungsverkehrsmenge am (Misch)Fahrstreifen	Pkw-E/h	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674	1 722	1 788		1 722	1 797	
Dimensionierung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**GR**	**-**	**L**	**GR**	**-**
Kfz-Signal - Standard	-	R1L	R1	R1	R4	R4	R4	R2	R2		R3	R3	
Kfz-Signal - Zusatz	-				PB4						PB3		
Signal Furt	-		UB1			UB4			UB2			UB3	
Mindestfreigabezeit	s	7	20	9	10	12	7	6	20		10	13	
gewählte Freigabezeit	s	**9**	**43**	**43**	**26**	**18**	**18**	**27**	**27**		**26**	**18**	
Aufstellplätze für Linksabbieger im Plateau	Pkw-E	2			2			3			3		
Aufstellplätze für Rechtsabbieger im Plateau	Pkw-E			1			1		1			1	
Aufstellplätze auf kurzem Aufstellstreifen	Pkw-E			3			3	6			6		
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	km/h		50			50			50			50	
Leistungsfähigkeit nach Abflussart													
verträgliche Ströme	Pkw-E/h	*182*	*911*	*177*	*162*	*381*	*79*	*0*	*527*		*162*	*374*	
bedingt verträgliche Ströme (Gegenverkehr/Furt)	Pkw-E/h	*0*	*0*	*599*	*148*	*0*	*260*	*127*	*41*		*130*	*6*	
Überprüfung und Beurteilung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G+R**	**(R)**	**L**	**GR**	**-**	**L**	**GR**	**-**
Dimensionierungsbelastung	Pkw-E/h	136	419	175	193	379	-	107	413		200	259	
Leistungsfähigkeit	Pkw-E/h	182	911	776	311	494	-	127	568		292	381	
Leistungsfähigkeitsreserve	Pkw-E/h	46	492	601	118	115	-	20	155		92	122	
Sättigungsgrad bzw. Auslastung	-	0,75	0,46	0,23	0,62	0,77	-	0,84	0,73		0,69	0,68	
mittlere Wartezeit	s	59	15	14	40	37	-	88	32		44	39	
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)	-	D	A	A	C	C	-	E	B		C	C	
mittlere Anzahl der Halte	Pkw-E	4	5	2	5	8	-	4	8		5	6	
mittlere Staulänge	m	25	31	14	28	51	-	25	49		31	36	
Dimensionierungsstaulänge	m	27	37	17	31	54	-	27	54		33	40	

verkürzt

Berechnung nach RVS 05.04.32 zzgl.:
- behinderte Abbiegeströme durch querenden Fuß-/Radverkehr nach HBS 2015
- Verfahren für kurze Aufstellstreifen nach HBS 2015
- Reststauwartezeit und Reststau nach HBS 2015 und Schnabel W. in FGSV Straßenverkehrstechnik 01.2018
- Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach HBS 2015 von A (nahezu ungehinderter Verkehr mit sehr geringen Wartezeiten) bis F (Stau).

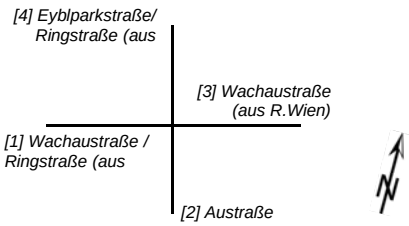
Anm.:
Die Verteilung der Verkehrsmengen auf mehrere (Misch)Fahrstreifen erfolgt über den Ausgleich der Sättigungsgrade.
Die Leistungsfähigkeiten verträglicher und bedingt verträglicher (Misch)Ströme werden nach Richtungsanteilen gewichtet gemittelt.

Leistungsfähigkeitsberechnung (Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage)

nach RVS 05.04.32 zzgl. HBS 2015

komobile

Bearbeitung: 09.12.2020



Knoten Austraße / Wachaustraße

Planfall Bestand

Datenbasis Zählung 15.12.2015, Koordprogramm 2

Morgenspitze 07:00 - 08:00 Uhr Umlaufzeit 85 s

		[1] Wachaustraße / Ringstraße (aus R.Stein)			[2] Austraße			[3] Wachaustraße (aus R.Wien)			[4] Eyblparkstraße/ Ringstraße (aus R.Gföhl)		
Dimensionierungsbelastung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**
je Relation	Pkw-E/h	118	240	134	175	140	115	100	326	54	192	306	3
je Zufahrt	Pkw-E/h		492			430			480			501	
Fuß-/Radverkehrsaufkommen je Furt	Pers/h		36			114			45			26	
Sättigungsverkehrsmenge je Richtung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**
Korrekturfaktoren													
Schwerverkehr	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Fahrstreifenbreite	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Abbiegeradius	-	*0,96*		*0,93*	*0,96*		*0,93*	*0,96*		*0,93*	*0,96*		*0,93*
Steigung	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
öffentlicher Verkehr	-	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*	*1,00*
Abminderungsfaktor	-	**0,96**	**1,00**	**0,93**	**0,96**	**1,00**	**0,93**	**0,96**	**1,00**	**0,93**	**0,96**	**1,00**	**0,93**
Bruttozeitlücke (sec)	s	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
Sättigungsverkehrsmenge je Richtung	Pkw-E/h	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674
Festlegung und Berechnung der Fahrstreifenaufteilung		**Wachaustraße / Ringstraße (aus R.Stein)**			**Austraße**			**Wachaustraße (aus R.Wien)**			**Eyblparkstraße/ Ringstraße (aus R.Gföhl)**		
Richtungsaufteilung / Mischfahrstreifen	-	**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**GR**	**-**	**L**	**GR**	**-**
Anzahl der (Misch)Fahrstreifen	-	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**		**1**	**1**	
Dimensionierungsverkehrsmengen													
Linksabbieger	Pkw-E/h	*118*			*175*			*100*			*192*		
Geradeausfahrende	Pkw-E/h		*240*			*140*			*326*			*306*	
Rechtsabbieger	Pkw-E/h			*134*			*115*		*54*			*3*	
Kontrollsummen	-		*ok*			*ok*			*ok*			*ok*	
Dimensionierungsbelastung je (Misch)Fahrstreifen	Pkw-E/h	118	240	134	175	140	115	100	380		192	309	
Sättigungsverkehrsmenge am (Misch)Fahrstreifen	Pkw-E/h	1 722	1 800	1 674	1 722	1 800	1 674	1 722	1 782		1 722	1 799	
Dimensionierung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**GR**	**-**	**L**	**GR**	**-**
Kfz-Signal - Standard	-	R1L	R1	R1	R4	R4	R4	R2	R2		R3	R3	
Kfz-Signal - Zusatz	-				PB4						PB3		
Signal Furt	-		UB1			UB4			UB2			UB3	
Mindestfreigabezeit	s	6	12	7	9	7	6	5	19		10	15	
gewählte Freigabezeit	s	**9**	**43**	**43**	**26**	**18**	**18**	**27**	**27**		**26**	**18**	
Aufstellplätze für Linksabbieger im Plateau	Pkw-E	2			2			3			3		
Aufstellplätze für Rechtsabbieger im Plateau	Pkw-E			1			1		1			1	
Aufstellplätze auf kurzem Aufstellstreifen	Pkw-E			3			3	6			6		
Zulässige Höchstgeschwindigkeit	km/h		50			50			50			50	
Leistungsfähigkeit nach Abflussart													
verträgliche Ströme	Pkw-E/h	*182*	*911*	*177*	*162*	*381*	*79*	*0*	*507*		*162*	*378*	
bedingt verträgliche Ströme (Gegenverkehr/Furt)	Pkw-E/h	*0*	*0*	*592*	*122*	*0*	*254*	*239*	*59*		*202*	*3*	
Überprüfung und Beurteilung		**L**	**G**	**R**	**L**	**G**	**R**	**L**	**GR**	**-**	**L**	**GR**	**-**
Dimensionierungsbelastung	Pkw-E/h	118	240	134	175	140	115	100	380		192	309	
Leistungsfähigkeit	Pkw-E/h	182	911	769	284	381	333	239	566		364	381	
Leistungsfähigkeitsreserve	Pkw-E/h	64	671	635	109	241	218	139	186		172	72	
Sättigungsgrad bzw. Auslastung	-	0,65	0,26	0,17	0,62	0,37	0,35	0,42	0,67		0,53	0,81	
mittlere Wartezeit	s	51	13	14	41	31	32	38	30		34	47	
Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV)	-	C	A	A	C	B	B	C	B		B	C	
mittlere Anzahl der Halte	Pkw-E	3	3	2	4	3	2	2	7		4	9	
mittlere Staulänge	m	20	18	11	26	17	14	14	42		24	51	
Dimensionierungsstaulänge	m	22	21	13	29	20	17	16	49		28	51	

Berechnung nach RVS 05.04.32 zzgl.:
- behinderte Abbiegeströme durch querenden Fuß-/Radverkehr nach HBS 2015
- Verfahren für kurze Aufstellstreifen nach HBS 2015
- Reststauwartezeit und Reststau nach HBS 2015 und Schnabel W. in FGSV Straßenverkehrstechnik 01.2018
- Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV) nach HBS 2015 von A (nahezu ungehinderter Verkehr mit sehr geringen Wartezeiten) bis F (Stau).

Anm.:
Die Verteilung der Verkehrsmengen auf mehrere (Misch)Fahrstreifen erfolgt über den Ausgleich der Sättigungsgrade.
Die Leistungsfähigkeiten verträglicher und bedingt verträglicher (Misch)Ströme werden nach Richtungsanteilen gewichtet gemittelt.

MIV - Grundlagenkarte

Mobilitätskonzept Krems

Motorisierter Individualverkehr
Grundlagenkarte

POS 0101 Plan Nr° 0101_3

Legende:

- Fußgängerzone
- Landesstraße
- Schnellstraße
- Bundesstraße
- Tempo 20 (Begegnungszone)
- Tempo 25
- Tempo 30
- Tempo 30 mit Sonderregelung
- Tempo 40
- Wohnstraße
- Einbahn
- Bahnlinie mit Haltestellen
- Wachaubahn mit Haltestellen
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- Parkhaus/-garage
- Parkplatz
- Park and Ride
- Gemeindegrenze

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: basemap.at 2018
Stand: Dezember 2020
Maßstab: 1:13.000

0 500 1.000 1.500 2.000m

N

komobile
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems

MIV - Konzept und Maßnahmenplan

Maßnahmen - Vorschläge

1. **Antonigasse**
   neue Verbindung zwischen Wiener Straße und Mitterweg über Antonigasse
2. **Utzstraße**
   neue Verbindung zwischen B3 und B35 (Ringstraße) über Utzstraße
3. **Umfahrung Gneixendorf**
   Verbindung zwischen L1080 und B37
4. **AST Gneixendorf Nord**
   Adaptierung der AST Gneixendorf Nord und Errichtung einer P&D Anlage -> z.T. umgesetzt
5. **AST Gneixendorf Süd**
   Adaptierung der AST Gneixendorf Süd
6. **Neue Verbindung**
   Neue Verbindung zwischen Hafenstraße und Landersdorfer Straße
   -> mit Anbindung Reitenhaslachergasse
7. **Steiner Donaulände**
   Verkehrsberuhigung
8. **Weinzierl**
   Verkehrsberuhigung Hafenstraße und Mitterweg in Weinzierl in Verbindung mit Maßnahme 6
9. **Landersdorferstraße**
   Neuer Kreisverkehr
10. **An der Schütt - Dr.-Franz-Wilhelm-Straße**
    Neuer Kreisverkehr
11. **Weinzierl - Landersdorfer Straße**
    Adaptierung Kreuzung
12. **Rechte Kremszeile - Hafenstraße**
    Adaptierung Kreuzung
13. **Schmidgasse - Körnermarkt**
    Umbau in Begegnungszone

Mobilitätskonzept Krems

Motorisierter Individualverkehr
Konzept und Maßnahmenplan

POS 0102 Plan Nr° 0102_3

Legende:

Bestand

- Fußgängerzone
- Landesstraße
- Schnellstraße
- Bundesstraße
- Tempo 20 (Begegnungszone)
- Tempo 25
- Tempo 30
- Tempo 30 mit Sonderregelung
- Tempo 40
- Wohnstraße
- Einbahn
- Bahnlinie mit Haltestellen
- Wachaubahn mit Haltestellen
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- Parkhaus/-garage
- Parkplatz
- Park and Ride
- Gemeindegrenze

Planung

Straßenhierarchie und Geschwindigkeiten

- Hochrangige Straße (V ≥ 50km/h)
- Haupt- / Sammelstraße innerorts (V = 50km/h)
- Haupt- / Sammelstraße innerorts (V = 50km/h) - in Planung
- Erschließungsstraße innerorts (V < 50km/h)
- Erschließungsstraße innerorts (V < 50km/h) - in Planung
- Begegnungszone
- Erschließungszone innerorts (V =30km/h)

Maßnahmen

- Park and Drive - z.T. umgesetzt
- punktuelle Maßnahme
- lineare Maßnahme

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: basemap.at 2018
Stand: Dezember 2020
Maßstab: 1:13.000

N

0 500 1.000 1.500 2.000m

komobile
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht IV – Stadtbus Neu

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Wien, im November 2018

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht IV – Stadtbus Neu

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
(Projektleitung)
Dipl-Ing[in] Margarethe Staudner
Marc Steinscherer Bsc.

komobile

komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
1070 Wien
t: +43 1 8900681
f: +43 1 8900681-10
e: wien@komobile.at
w: www.komobile.at

Teilbericht IV – Stadtbus Neu

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Ziele 1
2 ÖV-Angebot im Bestand 2
3 Linie 1 Stein/Förthof 4
3.1 Linie 1 Stein/Förthof, Bestand 4
3.2 Linie 1 Stein/Förthof NEU: 6
4 Linie 2 Mitterau 10
4.1 Bestand 10
4.2 Vorschlag 11
5 Linie 3 Lerchenfeld 13
5.1 Bestand 13
5.2 Vorschlag 15
6 Linie 4 Rehberg: 17
6.1 Linie 4 Rehberg, Am Steindl, Bestand 17
6.2 Linie 4 Rehberg NEU 19
7 Linie 5 Gneixendorf NEU 23
8 Linie 6 Am Steindl NEU 26
9 Linie 7 Krems Ost NEU 28
10 Kilometerleistungen 30
10.1 Kilometerleistung Stadtbus 30
11 Anhang: Fahrgastzahlen pro Jahr 31

Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
EW	EinwohnerInnen
Fr	Freitag
Fzg.	Fahrzeug
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
ha	Hektar
HVZ	Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
m	Meter
max.	maximal
Min	Minuten
min.	minimal
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
Mo	Montag
NMIV	Nichtmotorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit (9:00-16:00 Uhr und 19:00-20:00 Uhr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers.	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
SVZ	Schwachverkehrszeit (20:00-6:00 Uhr)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Einteilung der Haltestellenkategorien I-V 2

Abbildung 2: ÖV-Güteklassen (Klasse A = sehr gut erschlossen, Klasse B = gut erschlossen, Klasse C = mäßig erschlossen, Klasse D = gering erschlossen, keine Güteklasse = marginale oder keine ÖV-Erschließung) 3

Abbildung 3: Bestehendes ÖV-Angebot in Krems (Stand Sommer 2018) 3

Abbildung 4: Auszug Karte: Linienführung Linie 1 Stein/Förthof (Bestand 2018) 4

Abbildung 5: Linienführung Linie 1 Stein/Förthof NEU via Sportmeile 7

Abbildung 6: Auszug Karte Linienführung Linie 2 Mitterau im Bestand 10

Abbildung 7: Auszug Karte: Linienführung Linie 3 Lerchenfeld im Bestand 13

Abbildung 8: Auszug Karte: Linienführung Linie 4 Rehberg/Am Steindl Bestand 17

Abbildung 9: Linienführung Linie 4 Rehberg NEU 20

Abbildung 10: Linienführung Linie 5 Gneixendorf NEU 24

Abbildung 11: Linienführung Linie 6 Am Steindl NEU 26

Abbildung 12: Linienführung Linie 7 Krems Ost NEU 28

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Ein- Aussteiger Linie 1 Bhf – Stein – Förthof – Bhf 5
Tabelle 2: Fahrplanentwurf Linie 1 8
Tabelle 3: Einsteiger Linie 2 Bhf – Mitterau – Bründlgraben – Bhf 11
Tabelle 4: Fahrplan Linie 2 12
Tabelle 5: Einsteiger Linie 3 Bhf – Lerchenfeld – Wiener Straße – Bhf 14
Tabelle 6: Fahrplan Linie 3 16
Tabelle 7: Einsteiger Linie 4 Bhf – Rehberg – Am Steindl – Bhf 18
Tabelle 8: Fahrplan Linie 4 21
Tabelle 9: Fahrplan Linie 5 25
Tabelle 10: Fahrplan Linie 6 27
Tabelle 11: Fahrplan Linie 7 29
Tabelle 1: Fahrgastzahlen Bestand 2017 32
Tabelle 2: Fahrgastzahlen neues Angebot 2020 33

1 Aufgabenstellung und Ziele

Das Angebot des Stadtbus Krems soll im Zuge der erforderlichen Neuausschreibung deutlich ausgeweitet werden. Dabei sollen auch weitere Stadtteile (Gneixendorf) und Krems Ost (Gewerbepark) einerseits an das Stadtbusnetz angebunden werden, andererseits das Angebot auf den bestehenden vier Stadtbuslinien attraktiviert werden und einheitlich auf einen „30-Minuten-Takt" erweitert werden.

Desweiteren sollen weitere Ortsteile, wie Egelsee, Thallern, Angern und Hollenburg durch Verbesserungen im Regionalverkehr (Linien 1424 und 446) attraktiver an die Altstadt und den Bahnhof angebunden werden.

Bei der Entwicklung des Stadtbusnetzes soll auch der Regionalverkehr mit berücksichtigt werden.

Neue und bestehende Linienführungen werden analysiert; die Vor- und Nachteile werden kurz umrissen.

2 ÖV-Angebot im Bestand

Das bestehende Busnetz setzt sich aus 4 Stadtbuslinien zusammen, die – ergänzt durch die VOR, WA und WL-Linien – das Angebot im ÖV in und um Krems umfassen. Die Linien des Stadtbusses sollen erweitert bzw. ergänzt werden. Im Folgenden werden die Erweiterungen und Ergänzungen kurz dargestellt und bewertet.

Das bestehende ÖV-Angebot wird nach ÖV-Güteklassen, in der mehrere Kriterien zur Bewertung zusammengefasst betrachtet werden, analysiert:

(a) die Bedienungsqualität,

(b) die Flächenerschließung (bzw. Erreichbarkeit der Haltestelle)

Zur Ermittlung wird in Anlehnung an das Schweizer ÖV-Güteklassenmodell[1] folgende Vorgehensweise gewählt:

(1) Ermittlung der Bedienungsqualität der Haltestelle (Haltestellenkategorie):

In einem ersten Schritt wird die Kategorie der einzelnen Haltestellen ermittelt. Diese ist einerseits von der Art des Verkehrsmittels (Bahn, Tram, Bus, etc.) und andererseits vom Kursintervall (Takt) abhängig. Als Kursintervall gilt der durchschnittliche Abstand zwischen den Ankünften bzw. Abfahrten (pro Linie jeweils in der Hauptlastrichtung) aller Verkehrsmittel einer Qualitätsgruppe zwischen 6.00 und 20.00 Uhr (Montag bis Freitag). Die Haltestellen werden in die Kategorien I bis V eingeteilt (vgl. Abbildung 1).

Abbildung 1: Einteilung der Haltestellenkategorien I-V

Kursintervall pro Linie in der Hauptlastrichtung aller Verkehrsmittel 6.00 - 20.00 Uhr (Mo. - Fr.)	**Art des Verkehrsmittels**			
	Qualitätsgruppe A		Qualitätsgruppe B	
	Bahnknoten*	Bahnlinie	Tram, städt. Bus, Regionalbus	Ortsbus, Quartierbus
< 5 Min.	I	I	II	III
6 - 9 Min.	I	II	III	IV
10 - 19 Min.	II	III	IV	V
20 - 39 Min.	III	IV	V	V
40 - 60 Min.	IV	V	V	-

(2) Ermittlung der ÖV-Güteklassen

[1] S. Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), (2018), ÖV-Güteklassen, Berechnungsmethodik ARE, Bern

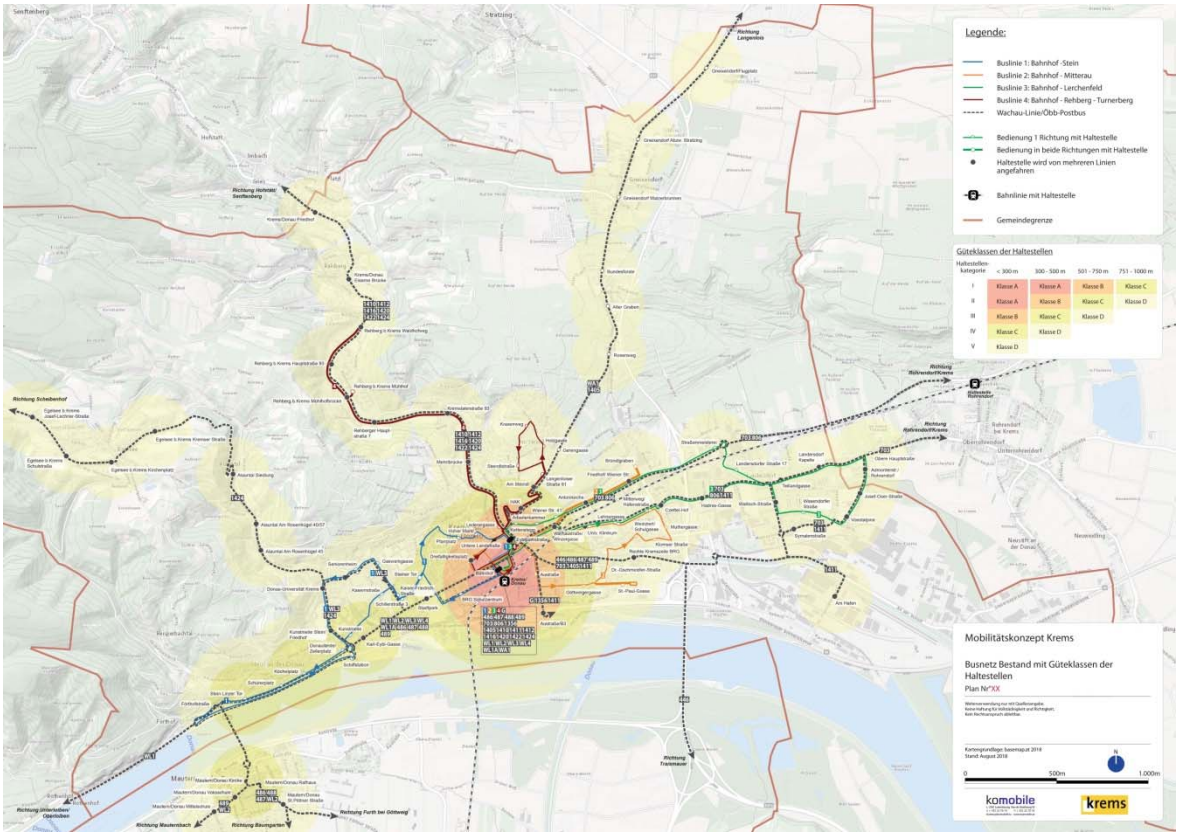
Ausgehend von den Haltestellenkategorien I bis V wird das Untersuchungsgebiet – abhängig von der Erreichbarkeit für Fußgänger – in ÖV-Güteklassen (vgl. Abbildung 2) eingeteilt (Klassen A bis D).

Abbildung 2: ÖV-Güteklassen (Klasse A = sehr gut erschlossen, Klasse B = gut erschlossen, Klasse C = mäßig erschlossen, Klasse D = gering erschlossen, keine Güteklasse = marginale oder keine ÖV-Erschließung)

Haltestellen-kategorie	Erreichbarkeit der Haltestellen (Distanzen)			
	< 300 m	300 - 500 m	501 - 750 m	751 - 1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	-
IV	Klasse C	Klasse D	-	-
V	Klasse D	-	-	-

Nach dieser Methode ist die ÖV-Erschließung von Krems im Bestand im Wesentlichen als mäßig und gering erschlossen zu beurteilen; dies als Konsequenz von Kursintervallen von > 40 min. Lediglich der unmittelbare Einzugsbereich des Bahnhofs Krems fällt in die ÖV-Güteklasse „B, gut erschlossen“ (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Bestehendes ÖV-Angebot in Krems (Stand Sommer 2018)



3 Linie 1 Stein/Förthof

3.1 Linie 1 Stein/Förthof, Bestand

Vorteil	Nachteil
Linie bedient dichtes Wohngebiet	Linienführung durch Schleifen nicht „lesbar“ für gelegentliche Nutzer
	Vergleichsweise lange Fahrtzeit von Stein zum Bahnhof → für wahlfreie Nutzer nicht konkurrenzfähig
	Einsteiger Seniorenheim und Gaswerkgasse können nur über Stein in die Altstadt und zum Bahnhof fahren → unattraktiv
	60 Minuten Takt

Abbildung 4: Auszug Karte: Linienführung Linie 1 Stein/Förthof (Bestand 2018)

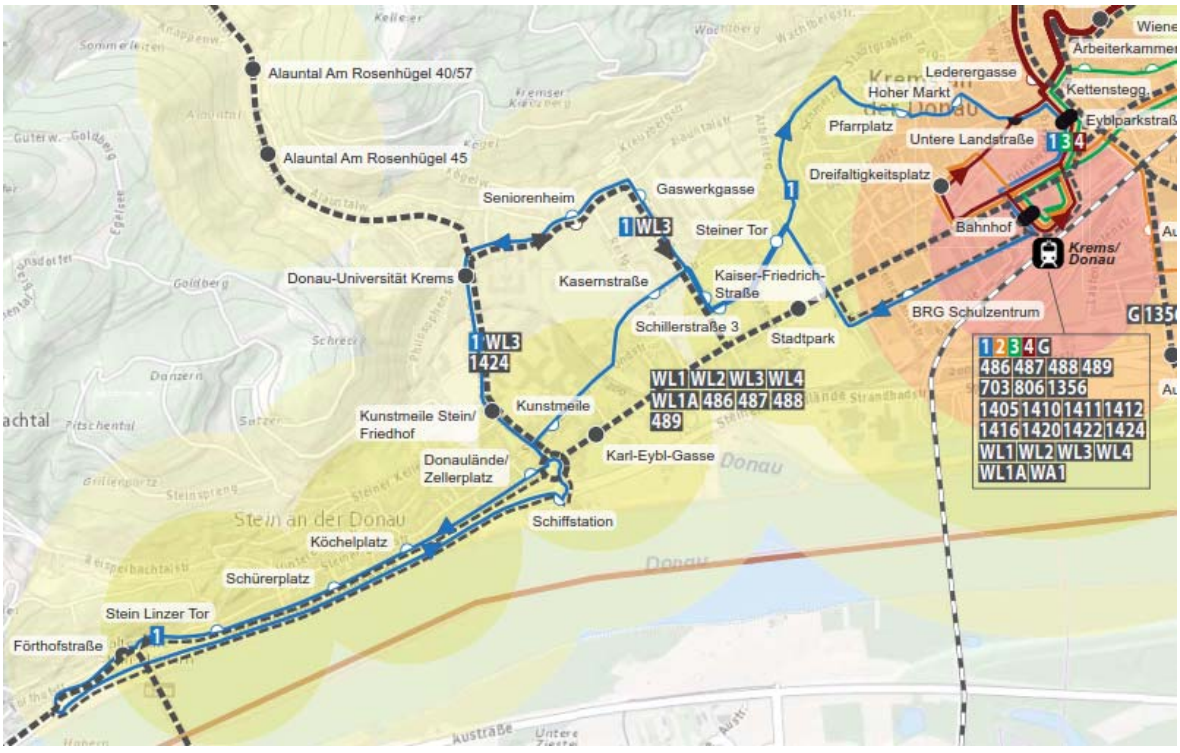


Tabelle 1: Ein- Aussteiger Linie 1 Bhf – Stein – Förthof – Bhf

	Summe	
Linie 1	***Ein***	***Aus***
Bahnhof	***70***	***0***
BRG	***10***	***7***
Steiner Tor	***10***	***9***
Kaiser-Friedrich-Straße	***0***	***1***
Gaswerkstraße	***0***	***1***
Seniorenheim	***6***	***6***
Donau Uni	***3***	***13***
Kunstmeile Stein/Friedhof	***9***	***13***
Donaulände/Zellerplatz	***6***	***5***
Köchelplatz	***8***	***4***
Schürerplatz	***7***	***3***
Stein Linzer Tor	***3***	***4***
Stein Forthöfstraße	***0***	***1***
Summe	***132***	***67***
Stein Forthöfstraße	***2***	***0***
Schiffsstation	***2***	***0***
Kunstmeile	***0***	***2***
Kasernstraße	***11***	***2***
Schillerstraße	***0***	***0***
Steiner Tor	***4***	***8***
Pfarrplatz	***1***	***6***
Hoher Markt, Gozzoburg	***0***	***0***
Untere Landstraße	***5***	***2***
Eyblparkstraße	***0***	***0***
Bahnhof	***0***	***70***
Summe	***25***	***90***
TOTAL	***157***	***157***

Quelle: Stadt Krems, April 2018

Eckdaten:

- Einsteiger im Durchschnitt am Normwerktag (MO bis FR, Schultag) ca. 150 bis 210 Einsteiger/Werktag (Schwankungsbreite 2017 und 2018)
- Ca. 2.900 Einwohner werden erschlossen
- Ca. 0,05 Einsteiger pro Einwohner und Werktag
- Starke Haltestellen: Bhf, BRG, Steiner Tor, Steiner Friedhof
- Ergänzung durch VOR-Linien Haltestellen Stein, Linzer Tor und Köchelplatz (486, 488 (vornehmlich Schülerverkehre und zur Hauptverkehrszeit) und vor allem WL1 und WL2) direkt zum Bahnhof → kurze Fahrzeit, keine Daten vorhanden

FAZIT:

Linie 1 hebt nicht das Potenzial, das die Linie haben könnte. Ein 30-Minuten-Takt und eine direkteren Linienführung über Donau-Universität und über die Altstadt könnten zu einer Attraktivierung und zu einer erhöhten Inanspruchnahme führen.

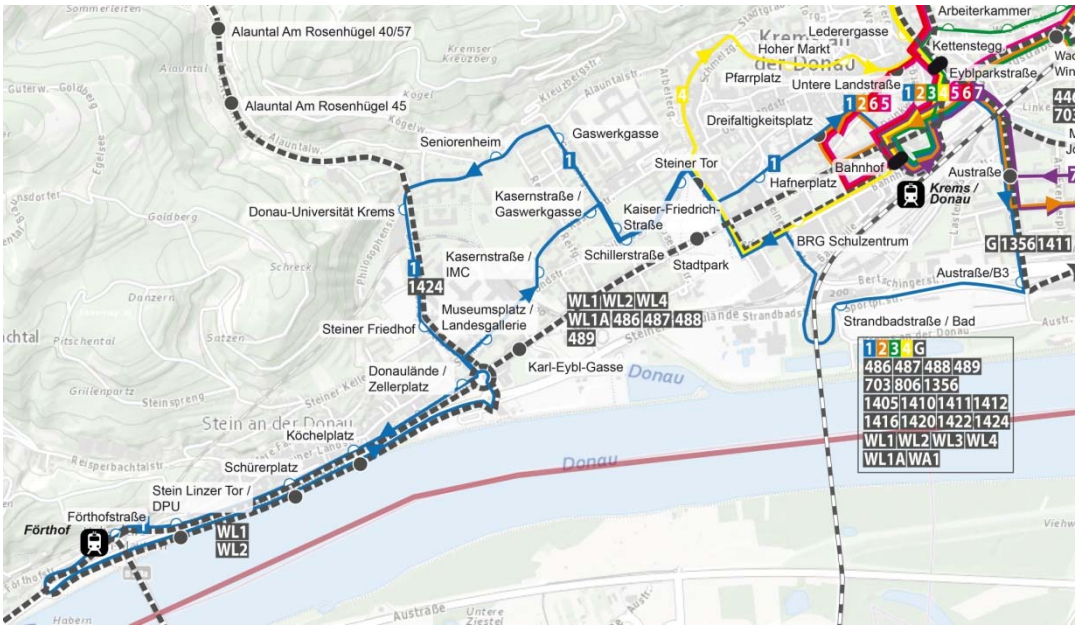
3.2 Linie 1 Stein/Förthof NEU:

Ziel der neuen Linienführung ist:

- Anbindung der bisher nicht erschlossenen Sportmeile
- Anbindung von Stein und Uni-Campus an die Altstadt und den Bahnhof
- Attraktivierung durch Ausweitung des Taktes von 60 auf 30 Minuten
- Anbindung an die Züge

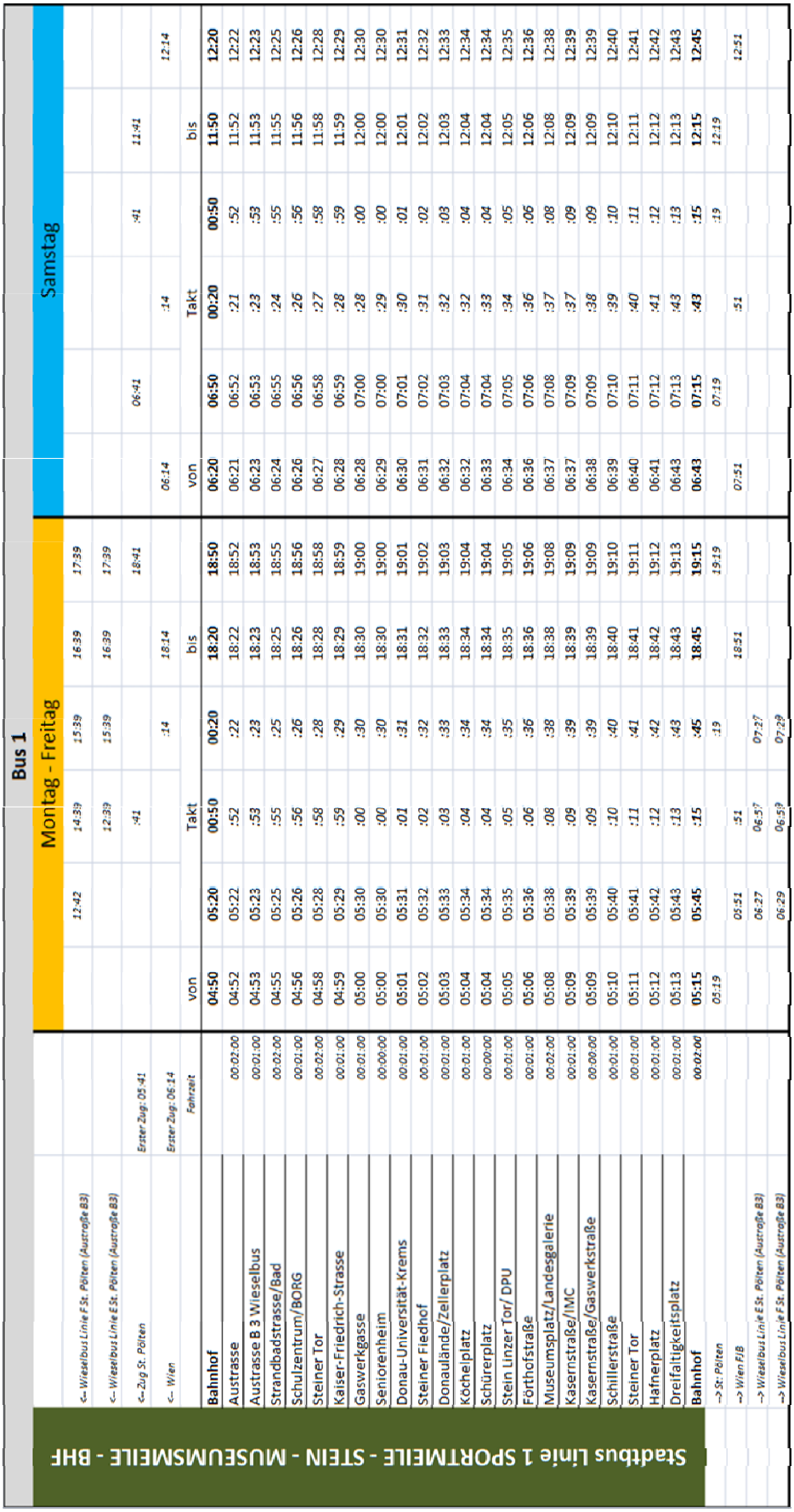
Vorteil	Nachteil
Direkte Verbindung von Stein und Und in die Altstadt und zum Bahnhof	Linienführung durch Schleifen nicht „lesbar" für gelegentliche Nutzer (Stein und Sportmeile)
Direkte Verbindung des Unicampus und Und zur Sportmeile über Bahnhof	Vergleichsweise lange Fahrtzeit von Stein zum Bahnhof → für wahlfreie Nutzer nicht konkurrenzfähig. Alternativ können die VOR Linien von Mautern und Spitz kommend genutzt werden → muss kommuniziert werden
30 Minuten Takt	Einsteiger aus Mitterau haben zur Sportmeile eine attraktive Anbindung, können jedoch nicht mehr zurückfahren (große Umwege; Dauer 27 Minuten). Eine direkte Verbindung von der Kunstmeile zur Sportmeile wird angeboten, jedoch mit 5 Minuten Aufenthalt am Bahnhof (Pufferzeit).
Ersatz der VOR Linie WL3	Fahrtzeit vom Bahnhof zum Unicampus und nach Stein verliert etwas an Attraktivität, da um 5 Minuten längere Fahrtzeit durch Schleife über Sportmeile
Zusätzliche Haltestelle in der Kasernstraße zur Bedienung des Uni-Campus	

Abbildung 5: Linienführung Linie 1 Stein/Förthof NEU via Sportmeile



Der Vorschlag zum Fahrplan der Linie 1 basiert auf dem bestehenden Fahrplan, der Befahrung durch die Mitarbeiter der Stadtgemeinde und der Testfahrten mit dem Stadtbus. Der Vorschlag sieht eine Fahrzeit für von 25 Minuten vor, daraus ergibt sich eine Pufferzeit von 5 Minuten am Bahnhof. Der Übergang von Zügen aus Wien (6 Minuten) und aus St. Pölten (9 Minuten) sowie nach Wien (6 Minuten) und nach St. Pölten (4 Minuten) ist gegeben; nach St. Pölten ist der Anschluss zeitlich jedoch knapp.

Tabelle 2: Fahrplanentwurf Linie 1



Stadtbus Linie 1 SPORTMEILE - STEIN - MUSEUMSMEILE - BHF

Bus 1

		Montag - Freitag						Samstag					
<-- Wieselbus Linie F St. Pölten (Austraße B3)			12:42	14:39	15:39	16:39	17:39						
<-- Wieselbus Linie ESt. Pölten (Austraße B3)				12:39	15:39	16:39	17:39						
<-- Zug St. Pölten	Erster Zug: 05:41			:41			18:41		06:41		:41	11:41	
<-- Wien	Erster Zug: 06:14				:14	18:14		06:14		:14			12:14
	Fahrzeit	von		Takt		bis		von		Takt		bis	
Bahnhof		**04:50**	**05:20**	**00:50**	**00:20**	**18:20**	**18:50**	**06:20**	**06:50**	**00:20**	**00:50**	**11:50**	**12:20**
Austrasse	00:02:00	04:52	05:22	:52	:22	18:22	18:52	06:21	06:52	:21	:52	11:52	12:22
Austrasse B 3 Wieselbus	00:01:00	04:53	05:23	:53	:23	18:23	18:53	06:23	06:53	:23	:53	11:53	12:23
Strandbadstrasse/Bad	00:02:00	04:55	05:25	:55	:25	18:25	18:55	06:24	06:55	:24	:55	11:55	12:25
Schulzentrum/BORG	00:01:00	04:56	05:26	:56	:26	18:26	18:56	06:26	06:56	:26	:56	11:56	12:26
Steiner Tor	00:02:00	04:58	05:28	:58	:28	18:28	18:58	06:27	06:58	:27	:58	11:58	12:28
Kaiser-Friedrich-Strasse	00:01:00	04:59	05:29	:59	:29	18:29	18:59	06:28	06:59	:28	:59	11:59	12:29
Gaswerkgasse	00:01:00	05:00	05:30	:00	:30	18:30	19:00	06:28	07:00	:28	:00	12:00	12:30
Seniorenheim	00:00:00	05:00	05:30	:00	:30	18:30	19:00	06:29	07:00	:29	:00	12:00	12:30
Donau-Universität-Krems	00:01:00	05:01	05:31	:01	:31	18:31	19:01	06:30	07:01	:30	:01	12:01	12:31
Steiner Fiedhof	00:01:00	05:02	05:32	:02	:32	18:32	19:02	06:31	07:02	:31	:02	12:02	12:32
Donaulände/Zellerplatz	00:01:00	05:03	05:33	:03	:33	18:33	19:03	06:32	07:03	:32	:03	12:03	12:33
Köchelplatz	00:01:00	05:04	05:34	:04	:34	18:34	19:04	06:32	07:04	:32	:04	12:04	12:34
Schürerplatz	00:00:00	05:04	05:34	:04	:34	18:34	19:04	06:33	07:04	:33	:04	12:04	12:34
Stein Linzer Tor/ DPU	00:01:00	05:05	05:35	:05	:35	18:35	19:05	06:34	07:05	:34	:05	12:05	12:35
Förthofstraße	00:01:00	05:06	05:36	:06	:36	18:36	19:06	06:36	07:06	:36	:06	12:06	12:36
Museumsplatz/Landesgalerie	00:02:00	05:08	05:38	:08	:38	18:38	19:08	06:37	07:08	:37	:08	12:08	12:38
Kasernstraße/IMC	00:01:00	05:09	05:39	:09	:39	18:39	19:09	06:37	07:09	:37	:09	12:09	12:39
Kasernstraße/Gaswerkstraße	00:00:00	05:09	05:39	:09	:39	18:39	19:09	06:38	07:09	:38	:09	12:09	12:39
Schillerstraße	00:01:00	05:10	05:40	:10	:40	18:40	19:10	06:39	07:10	:39	:10	12:10	12:40
Steiner Tor	00:01:00	05:11	05:41	:11	:41	18:41	19:11	06:40	07:11	:40	:11	12:11	12:41
Hafnerplatz	00:01:00	05:12	05:42	:12	:42	18:42	19:12	06:41	07:12	:41	:12	12:12	12:42
Dreifaltigkeitsplatz	00:01:00	05:13	05:43	:13	:43	18:43	19:13	06:43	07:13	:43	:13	12:13	12:43
Bahnhof	00:02:00	**05:15**	**05:45**	:15	:45	**18:45**	**19:15**	**06:43**	**07:15**	:43	:15	**12:15**	**12:45**
		05:19			:19		19:19		07:19		:19	12:19	
-> St. Pölten			05:51	:51		18:51		07:51		:51			12:51
-> Wien FJB			06:27	06:57	07:27								
-> Wieselbus Linie F St. Pölten (Austraße B3)			06:29	06:59	07:29								
-> Wieselbus Linie F St. Pölten (Austraße B3)													

Neue Haltestellen sind einzurichten bzw. zu adaptieren:

- Austraße B3 (Stele Stadtbus vorsehen)
- Strandbadstraße/Bad
- Schulzentrum/BORG
- Museumsplatz/Landesgalerie
- Kasernstraße/IMC
- Hafnerplatz

Die Haltestelle „Schiffstation wird nicht mehr angefahren, da dort die Zahl der Ein- und Aussteiger sehr gering ist (je nach Zähltag zwischen 0 und 2 über den ganzen Tag!). Dadurch kann die Fahrzeit gekürzt werden.

FAZIT:

Linie 1 wird durch den Umstieg auf einen dichteren Takt und die direkte Anbindung durch die Altstadt und durch die neu geschaffenen „schlanken" Umsteigebeziehungen am Bahnhof an Attraktivität gewinnen.

Durch die Verdoppelung der Kurse und der Erschließung bisher nicht oder nur in eine Fahrtrichtung erschlossener Wohngebiete kann die Zahl der Einsteiger deutlich gesteigert werden. Eine Abschätzung anhand von Elastizitäten in Bezug zur Erhöhung der Sitzplatz-Kilometer einerseits, andererseits anhand der Fahrtenhäufigkeit im ÖV je Einwohner kann davon ausgegangen werden, dass die Einsteiger am Werktag wenn Schultag von 150 bis 210 auf 300 bis 350 Einsteiger/Werktag zunimmt.

4 Linie 2 Mitterau

4.1 Bestand

Vorteil	Nachteil
Linie bedient dichtes Wohngebiet direkt	Linienführung durch Stichstrecke und Schleifen für gelegentliche Nutzer nicht „lesbar“
Linie gut eingeführt, Einsteiger im Durchschnitt am Normwerktag: 500 bis 600 Einsteiger/Werktag	Vergleichsweise lange Fahrtzeit von Mitterau ins Zentrum und zum Bahnhof → für wahlfreie Nutzer nicht konkurrenzfähig
	Hinfahrt von der Mitterau zum EKZ „Mariandl“ mit 10 Minuten trotz Umweg noch attraktiv, aber Rückfahrt nach Mitterau mit in Summe 20 Minuten Fahrzeit (12 Minuten zum Bahnhof, Umstieg 5 Minuten und weiteren 3 Minuten Fahrtzeit) vergleichsweise unattraktiv.

Abbildung 6: Auszug Karte Linienführung Linie 2 Mitterau im Bestand



Tabelle 3: Einsteiger Linie 2 Bhf – Mitterau – Bründlgraben – Bhf

	Summe	
Linie 2	***Ein***	***Aus***
Bahnhof	***209***	***0***
Austraße	***34***	***23***
Göttweigergasse	***47***	***43***
St. Paulgasse	***22***	***49***
Dr-Gschmeidler-Straße	***14***	***23***
Weinzier/Schulgasse	***9***	***5***
Klomser Straße	***21***	***20***
Muthergasse	***32***	***28***
Mitterweg/Hafenstraße	***3***	***6***
Mitterweg/Friedhof	***2***	***6***
Univ. Klinikum	***6***	***5***
Antonikirche	***1***	***6***
Bründlgraben	***0***	***65***
Summe	***400***	***279***
Bründlgraben	***116***	***0***
Friedhof/Wiener Straße	***11***	***2***
Antonikirche	***4***	***11***
Dreifaltigkeitsplatz	***55***	***93***
Bahnhof	***0***	***201***
Summe	***186***	***307***
TOTAL	***586***	***586***

Quelle: Stadt Krems, April 2018

Eckdaten:

- Ca. 3.200 Einwohner werden erschlossen
- Ca. 0,17 Einsteiger pro Einwohner und Werktag
- Länge: 7,2 km
- Starke Haltestellen: Bhf, Bründlgasse, Dreifaltigkeitsplatz, Göttweigerstraße

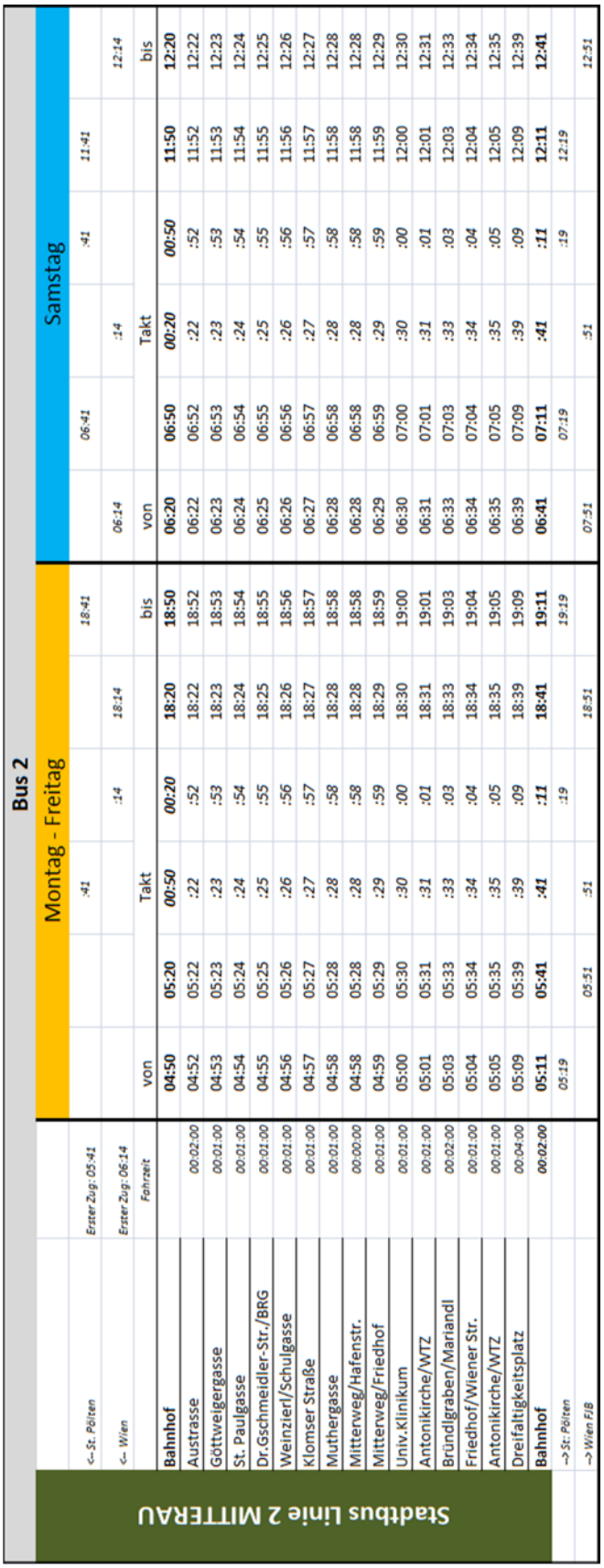
4.2 Vorschlag

Die Linienführung wird belassen und in den Vorschlag übernommen.

Der Vorschlag zum Fahrplan der Linie 2 basiert auf dem bestehenden Fahrplan und der Befahrung durch die Mitarbeiter der Stadtgemeinde sowie der Testbefahrung von Teilstrecken mit dem Stadtbus. Der Vorschlag sieht eine Fahrzeit für von 21 Minuten vor, daraus ergibt sich eine Pufferzeit von 9 Minuten am Bahnhof. Der Übergang von Zügen aus Wien (6 Minuten) und aus St. Pölten (9 Minuten) sowie nach Wien (10 Minuten) und nach St. Pölten (8 Minuten) ist gegeben.

Es werden 4 Frühkurse und ein Abendkurs gegenüber dem Bestand zusätzlich angeboten; damit ist das Angebot für Pendler deutlich attraktiver.

Tabelle 4: Fahrplan Linie 2



Bus 2

Stadtbus Linie 2 MITTERAU

<-- St. Pölten			Montag - Freitag							Samstag					
	Erster Zug: 05:41			:41			18:41			06:41		:41	11:41		
<-- Wien	Erster Zug: 06:14			:14		18:14			06:14		:14			12:14	
	Fahrzeit		von	Takt			bis		von		Takt			bis	
Bahnhof		**04:50**	**05:20**	***00:50***	***00:20***	**18:20**	**18:50**		**06:20**	**06:50**	***00:20***	***00:50***	**11:50**	**12:20**	
Austrasse	00:02:00	04:52	05:22	:22	:52	18:22	18:52		06:22	06:52	:22	:52	11:52	12:22	
Göttweigergasse	00:01:00	04:53	05:23	:23	:53	18:23	18:53		06:23	06:53	:23	:53	11:53	12:23	
St. Paulgasse	00:01:00	04:54	05:24	:24	:54	18:24	18:54		06:24	06:54	:24	:54	11:54	12:24	
Dr.Gschmeidler-Str./BRG	00:01:00	04:55	05:25	:25	:55	18:25	18:55		06:25	06:55	:25	:55	11:55	12:25	
Weinzierl/Schulgasse	00:01:00	04:56	05:26	:26	:56	18:26	18:56		06:26	06:56	:26	:56	11:56	12:26	
Klomser Straße	00:01:00	04:57	05:27	:27	:57	18:27	18:57		06:27	06:57	:27	:57	11:57	12:27	
Muthergasse	00:01:00	04:58	05:28	:28	:58	18:28	18:58		06:28	06:58	:28	:58	11:58	12:28	
Mitterweg/Hafenstr.	00:00:00	04:58	05:28	:28	:58	18:28	18:58		06:28	06:58	:28	:58	11:58	12:28	
Mitterweg/Friedhof	00:01:00	04:59	05:29	:29	:59	18:29	18:59		06:29	06:59	:29	:59	11:59	12:29	
Univ.Klinikum	00:01:00	05:00	05:30	:30	:00	18:30	19:00		06:30	07:00	:30	:00	12:00	12:30	
Antonikirche/WTZ	00:01:00	05:01	05:31	:31	:01	18:31	19:01		06:31	07:01	:31	:01	12:01	12:31	
Bründlgraben/Mariandl	00:02:00	05:03	05:33	:33	:03	18:33	19:03		06:33	07:03	:33	:03	12:03	12:33	
Friedhof/Wiener Str.	00:01:00	05:04	05:34	:34	:04	18:34	19:04		06:34	07:04	:34	:04	12:04	12:34	
Antonikirche/WTZ	00:01:00	05:05	05:35	:35	:05	18:35	19:05		06:35	07:05	:35	:05	12:05	12:35	
Dreifaltigkeitsplatz	00:04:00	05:09	05:39	:39	:09	18:39	19:09		06:39	07:09	:39	:09	12:09	12:39	
Bahnhof	**00:02:00**	**05:11**	**05:41**	***:41***	***:11***	**18:41**	**19:11**		**06:41**	**07:11**	***:41***	***:11***	**12:11**	**12:41**	
-> St. Pölten		*05:19*			*:19*		*19:19*			*07:19*		*:19*	*12:19*		
-> Wien FJB			*05:51*	*:51*		*18:51*			*07:51*		*:51*			*12:51*	

FAZIT:

Linie 2 bleibt trotz Schwächen bestehen, da gut eingeführt.

5 Linie 3 Lerchenfeld

5.1 Bestand

Vorteil	Nachteil
Linie bedient dichtes Wohngebiet direkt	Linienführung durch große Schleife für gelegentliche Nutzer etwas schwerer „lesbar“
Linie gut eingeführt, Einsteiger im Durchschnitt am Normwerktag ca. 600 bis 700 Einsteiger/Werktag	Vergleichsweise lange Fahrtzeit von Uniklinikum bis Weinzierl ins Zentrum und zum Bahnhof → für wahlfreie Nutzer nicht konkurrenzfähig

Abbildung 7: Auszug Karte: Linienführung Linie 3 Lerchenfeld im Bestand

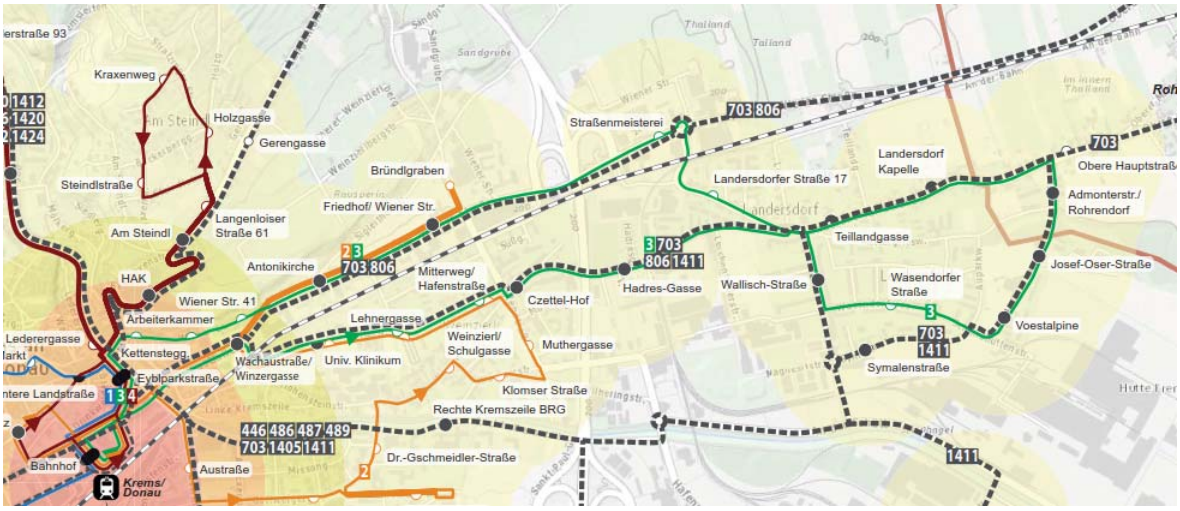


Tabelle 5: Einsteiger Linie 3 Bhf – Lerchenfeld – Wiener Straße – Bhf

	Summe	
Linie 3	***Ein***	***Aus***
Bahnhof	***311***	***0***
Winzergasse	***7***	***0***
Univ. Klinikum	***8***	***9***
Mitterweg/Friedhof	***5***	***8***
Mitterweg/Hafenstraße	***10***	***14***
Czettelhof	***41***	***31***
Hadresgasse	***19***	***31***
Bruno-Kreisky-Hof	***17***	***47***
K-Wallisch-Straße - ERSATZ	***47***	***65***
Wasendorferstraße - ERSATZ	***38***	***33***
Voestalpine	***0***	***18***
Summe	***503***	***256***
Voestalpine	***28***	***0***
Josef-Oser-Straße	***29***	***30***
Admonterstraße/Rohrendorf	***18***	***12***
Landersdorf Kapelle	***7***	***13***
Teillandgasse	***3***	***6***
Landersdorfer Str. 17	***21***	***11***
Straßenmeisterei	***5***	***5***
Friedhof/Wiener Straße	***4***	***23***
Antonikirche	***4***	***8***
Wiener Str. 41	***0***	***1***
Arbeiterkammer	***1***	***2***
Kettensteggasse	***5***	***15***
Eyblparkstraße	***1***	***15***
Bahnhof	***0***	***232***
Summe	***126***	***373***
TOTAL	***629***	***629***

Quelle: Stadt Krems, April 2018

Eckdaten:

- Ca. 4.580 Einwohner werden erschlossen
- Ca. 0,14 Einsteiger pro Einwohner und Werktag
- Fahrzeit für Schleife 25 Min (Fahrplan);
- Länge: 7,9 km
- Starke Haltestellen: Bhf, Czettelhof, Wallischstraße, Oser-Straße, Kreisky-Hof, Friedhof

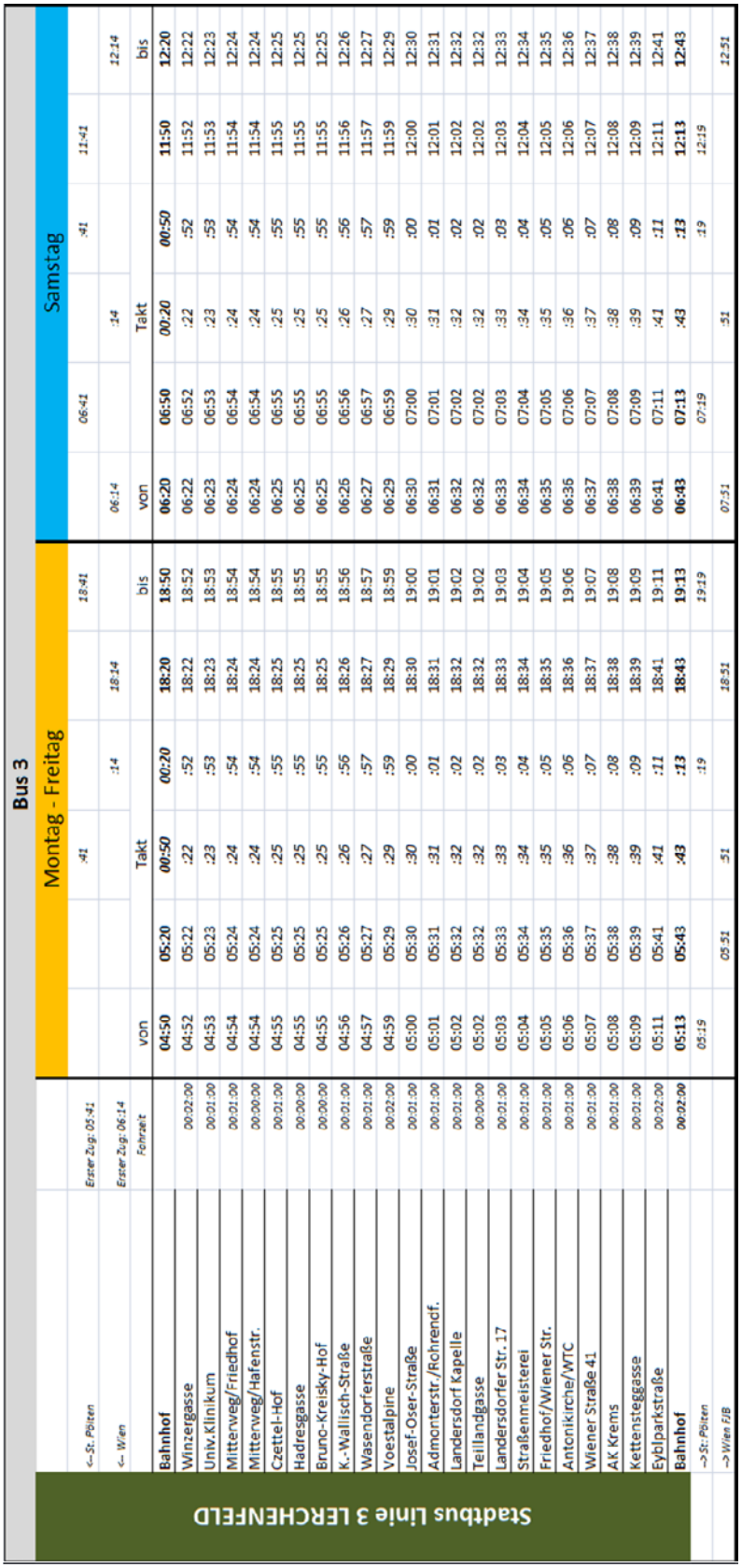
5.2 Vorschlag

Die Linienführung wird belassen und in den Vorschlag übernommen.

Der Vorschlag zum Fahrplan der Linie 3 basiert auf dem bestehenden Fahrplan und der Befahrung durch die Mitarbeiter der Stadtgemeinde sowie auf Testfahrten von Teilstrecken mit dem Stadtbus. Der Vorschlag sieht eine Fahrzeit für von 23 Minuten vor, daraus ergibt sich eine Pufferzeit von 7 Minuten am Bahnhof. Der Übergang von Zügen aus Wien (6 Minuten) und aus St. Pölten (7 Minuten) sowie nach Wien (8 Minuten) und nach St. Pölten (6 Minuten) ist gegeben.

Es werden 4 Frühkurse und ein Abendkurs gegenüber dem Bestand zusätzlich angeboten; damit ist das Angebot für Pendler deutlich attraktiver.

Tabelle 6: Fahrplan Linie 3



Stadtbus Linie 3 LERCHENFELD			Bus 3																			
			Montag - Freitag													Samstag						
<-St. Pölten	Erster Zug: 05:41					:41		:14	18:14		18:41				06:41			:41	11:41			
<- Wien	Erster Zug: 06:14						Takt					06:14		Takt			:14				12:14	
	Fahrzeit		von								bis	von									bis	
Bahnhof		00:00:00	04:50	05:20	05:50	00:30	00:20	18:20	18:50	18:50		06:20	06:50	00:20	06:50	00:20	00:50	11:50	11:50	12:20		
Winzergasse		00:02:00	04:52	05:22		:22	:52	18:22	18:52			06:22	06:52	:22	06:52	:22	:52	11:52		12:22		
Univ.Klinikum		00:01:00	04:53	05:23		:23	:53	18:23	18:53			06:23	06:53	:23	06:53	:23	:53	11:53		12:23		
Mitterweg/Friedhof		00:01:00	04:54	05:24		:24	:54	18:24	18:54			06:24	06:54	:24	06:54	:24	:54	11:54		12:24		
Mitterweg/Hafenstr.		00:00:00	04:54	05:24		:24	:54	18:24	18:54			06:24	06:54	:24	06:54	:24	:54	11:54		12:24		
Czettel-Hof		00:01:00	04:55	05:25		:25	:55	18:25	18:55			06:25	06:55	:25	06:55	:25	:55	11:55		12:25		
Hadresgasse		00:00:00	04:55	05:25		:25	:55	18:25	18:55			06:25	06:55	:25	06:55	:25	:55	11:55		12:25		
Bruno-Kreisky-Hof		00:00:00	04:55	05:25		:25	:55	18:25	18:55			06:25	06:55	:25	06:55	:25	:55	11:55		12:25		
K.-Wallisch-Straße		00:01:00	04:56	05:26		:26	:56	18:26	18:56			06:26	06:56	:26	06:56	:26	:56	11:56		12:26		
Wasendorferstraße		00:01:00	04:57	05:27		:27	:57	18:27	18:57			06:27	06:57	:27	06:57	:27	:57	11:57		12:27		
Voestalpine		00:02:00	04:59	05:29		:29	:59	18:29	18:59			06:29	06:59	:29	06:59	:29	:59	11:59		12:29		
Josef-Oser-Straße		00:01:00	05:00	05:30		:30	:00	18:30	19:00			06:30	07:00	:30	07:00	:30	:00	12:00		12:30		
Admonterstr./Rohrendf.		00:01:00	05:01	05:31		:31	:01	18:31	19:01			06:31	07:01	:31	07:01	:31	:01	12:01		12:31		
Landersdorf Kapelle		00:01:00	05:02	05:32		:32	:02	18:32	19:02			06:32	07:02	:32	07:02	:32	:02	12:02		12:32		
Teillandgasse		00:00:00	05:02	05:32		:32	:02	18:32	19:02			06:32	07:02	:32	07:02	:32	:02	12:02		12:32		
Landersdorfer Str. 17		00:01:00	05:03	05:33		:33	:03	18:33	19:03			06:33	07:03	:33	07:03	:33	:03	12:03		12:33		
Straßenmeisterei		00:01:00	05:04	05:34		:34	:04	18:34	19:04			06:34	07:04	:34	07:04	:34	:04	12:04		12:34		
Friedhof/Wiener Str.		00:01:00	05:05	05:35		:35	:05	18:35	19:05			06:35	07:05	:35	07:05	:35	:05	12:05		12:35		
Antoniikirche/WTC		00:01:00	05:06	05:36		:36	:06	18:36	19:06			06:36	07:06	:36	07:06	:36	:06	12:06		12:36		
Wiener Straße 41		00:01:00	05:07	05:37		:37	:07	18:37	19:07			06:37	07:07	:37	07:07	:37	:07	12:07		12:37		
AK Krems		00:01:00	05:08	05:38		:38	:08	18:38	19:08			06:38	07:08	:38	07:08	:38	:08	12:08		12:38		
Kettensteggasse		00:01:00	05:09	05:39		:39	:09	18:39	19:09			06:39	07:09	:39	07:09	:39	:09	12:09		12:39		
Eybparkstraße		00:02:00	05:11	05:41		:41	:11	18:41	19:11			06:41	07:11	:41	07:11	:41	:11	12:11		12:41		
Bahnhof		00:02:00	05:13	05:43		:43	:13	18:43	19:13			06:43	07:13	:43	07:13	:43	:13	12:13		12:43		
->St. Pölten			05:19				:19		19:19				07:19		07:19		:19	12:19				
->Wien ÖJB				05:51		:51		18:51				07:31					:51			12:51		

FAZIT:

Linie 3 bleibt trotz Schwächen bestehen, da gut eingeführt.

6 Linie 4 Rehberg:

6.1 Linie 4 Rehberg, Am Steindl, Bestand

Vorteil	Nachteil
Linie bedient dichtes Wohngebiet in Rehberg direkt	Linienführung durch große Schleife nicht „lesbar“ für Nutzer
	Lange und unattraktive Fahrzeiten für alle bedienten Wohngebiete
	60 Minuten Takt

Abbildung 8: Auszug Karte: Linienführung Linie 4 Rehberg/Am Steindl Bestand

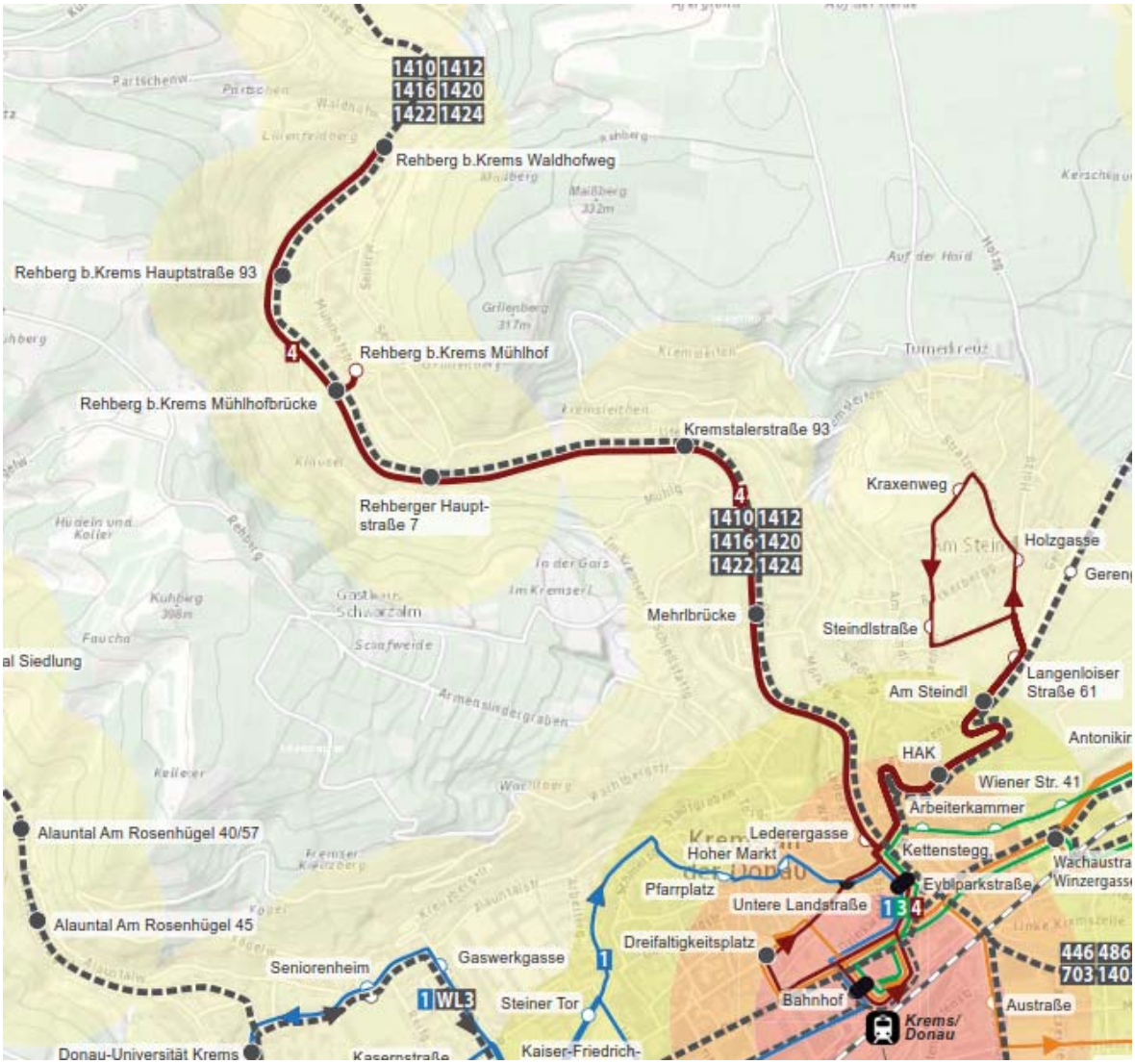


Tabelle 7: Einsteiger Linie 4 Bhf – Rehberg – Am Steindl – Bhf

	Summe	
Linie 4	***Ein***	***Aus***
Bahnhof	***60***	***0***
Dreifaltigkeitsplatz	***10***	***0***
Untere Landstraße	***4***	***1***
Mehrlbrücke	***2***	***4***
Kremstalstraße 93	***0***	***3***
Rehberger Hauptstr. 7	***0***	***0***
Mühlhof	***26***	***21***
Waldhofweg	***2***	***13***
Eiserne Brücke	***0***	***9***
Summe	***104***	***51***
Eiserne Brücke	***19***	***0***
Waldhofweg	***6***	***2***
Mühlhof	***0***	***5***
Rehberger Hauptstr. 7	***2***	***2***
Kremstalstraße 93	***0***	***0***
Mehrlbrücke	***0***	***0***
Lederergasse	***4***	***27***
HAK	***4***	***2***
Holzgasse	***6***	***5***
Kraxenweng	***0***	***2***
Summe	***41***	***45***
Kraxenweg	***1***	***0***
Steindlstraße -ERSATZ	***3***	***1***
Langenloiserstr. 61	***0***	***1***
Am Steindl	***1***	***1***
HAK	***0***	***0***
Eyblparkstraße/Wachaubrücke???	***1***	***1***
Bahnhof	***0***	***51***
Summe	***6***	***55***
TOTAL	***151***	***151***

Quelle: Stadt Krems, April 2018

Eckdaten:

- Ca. 2.750 Einwohner werden erschlossen (Rehberg und Kremstal)
- Ca. 700 Einwohner „Am Steindl“ werden erschlossen
- Einsteiger im Durchschnitt am Normwerktag ca. 150 bis 170 Einsteiger/Werktag und Schultag
- Rehberg: ca 140 Einsteiger; Am Steindl ca. 10 Einsteiger/Werktag, HAK ca. 10 Einsteiger/Werktag und Schultag
- Rehberg: ca. 0,05 Einsteiger pro Einwohner und Werktag
- Am Steindl: ca. 0,014 Einsteiger pro Einwohner und Werktag (!)
- Starke Haltestellen: Bhf, Mühlhof, Eiserne Brücke, Lederergasse

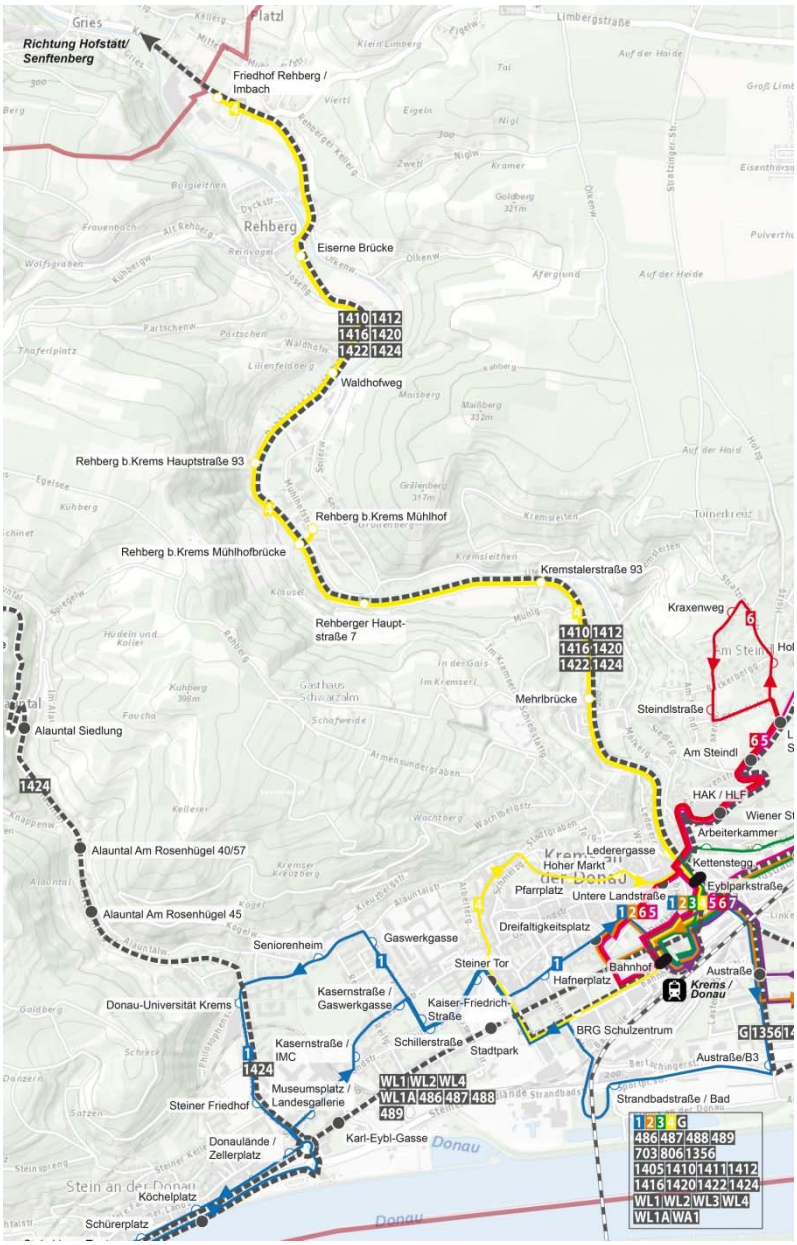
6.2 Linie 4 Rehberg NEU

Ziel der neuen Linienführung ist:

- Direkte Anbindung von Rehberg (Hin- und Rückfahrt) an die Altstadt und den Bahnhof
- Attraktivierung durch Ausweitung des Taktes von 60 auf 30 Minuten
- Anbindung des Friedhofs von Rehberg
- Anbindung an die Züge

Vorteil	Nachteil
Linie bedient dichtes Wohngebiet in Rehberg direkt	Weg über BRG und Gozzoburg verlängert die Fahrzeit nach Rehberg um 5 Minuten im Vergleich zu einer direkten Linienführung über Dreifaltigkeitsplatz
Linienführung „lesbar“ für Nutzer	
30 Minuten Takt	

Abbildung 9: Linienführung Linie 4 Rehberg NEU



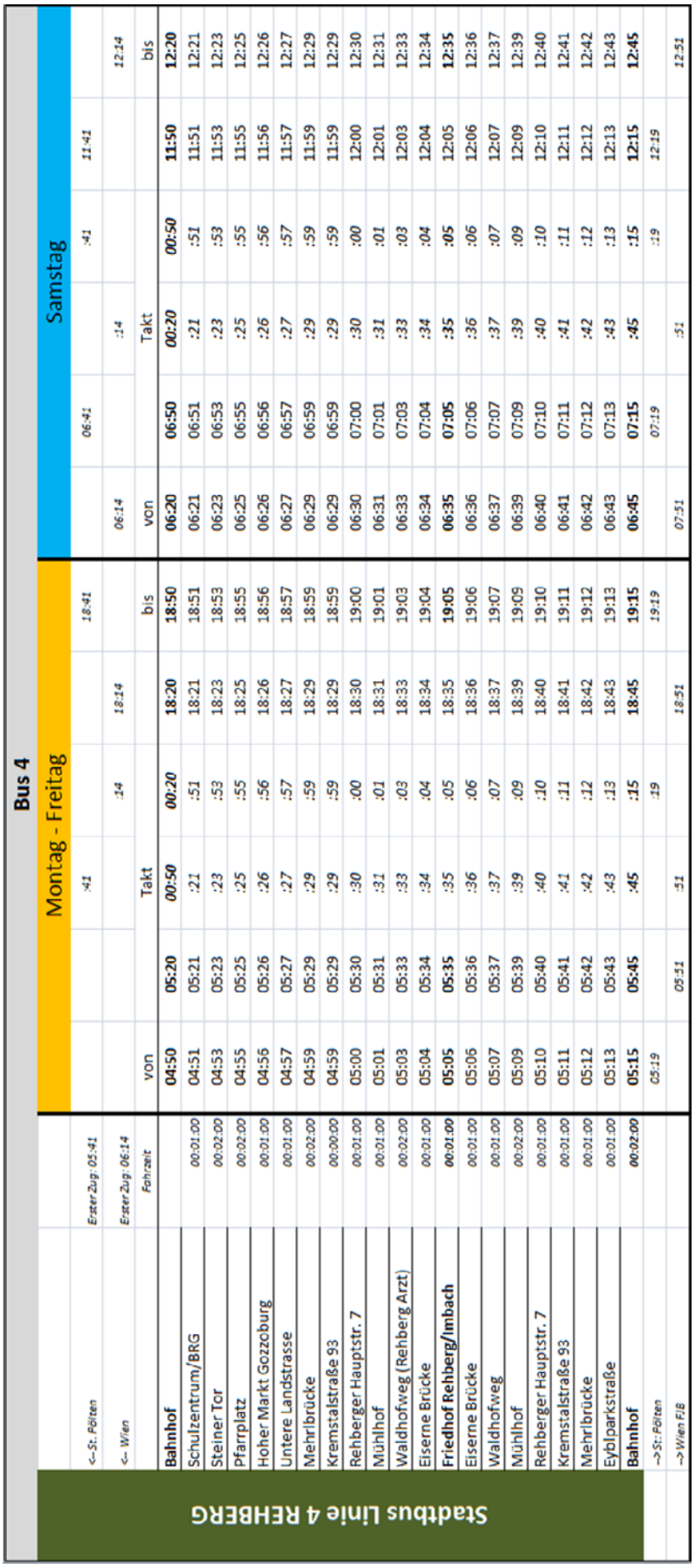
Zusätzliche Haltestellen:

- Adaptierung der bestehenden Haltestelle „Friedhof Rehberg/Imbach“.

Der Vorschlag zum Fahrplan der Linie 4 basiert auf dem bestehenden Fahrplan, der Befahrung durch die Mitarbeiter der Stadtgemeinde und der Testfahrten mit dem Stadtbus. Der Vorschlag sieht eine Fahrzeit für von 25 Minuten vor, daraus ergibt sich eine Pufferzeit von 5 Minuten am Bahnhof. Der Übergang von Zügen aus Wien (6 Minuten) und aus St. Pölten (9 Minuten) sowie nach Wien (6 Minuten) und nach St. Pölten (4 Minuten) ist gegeben; nach St. Pölten ist der Anschluss zeitlich jedoch knapp.

Die Haltestelle „Mühlhof“ soll in beiden Richtungen bedient werden, die Fahrgäste können ohne die Hauptstraße queren zu müssen, den Stadtbus benutzen. Die Haltestelle „Lederergasse“ wird aufgrund des kurzen Abstandes zur Haltestelle „Eyblparkstraße“ und der geringen Frequenz aufgelassen (Fahrzeitgewinn).

Tabelle 8: Fahrplan Linie 4



Stadtbus Linie 4 REHBERG																														
			Bus 4																											
			Montag - Freitag																Samstag											
<-- St. Pölten	Erster Zug: 05:41					:41				18:41							06:41			:41		11:41								
<-- Wien	Erster Zug: 06:14					:14		18:14							06:14		:14							12:14						
	Fahrzeit		von		Takt				bis						von		Takt				bis									
Bahnhof		**04:50**	**05:20**	***00:50***	***00:20***	**18:20**	**18:50**							**06:20**	**06:50**	***00:20***	***00:50***	**11:50**	**12:20**											
Schulzentrum/BRG	00:01:00	04:51	05:21	:21	:51	18:21	18:51							06:21	06:51	:21	:51	11:51	12:21											
Steiner Tor	00:02:00	04:53	05:23	:23	:53	18:23	18:53							06:23	06:53	:23	:53	11:53	12:23											
Pfarrplatz	00:02:00	04:55	05:25	:25	:55	18:25	18:55							06:25	06:55	:25	:55	11:55	12:25											
Hoher Markt Gozzoburg	00:01:00	04:56	05:26	:26	:56	18:26	18:56							06:26	06:56	:26	:56	11:56	12:26											
Untere Landstrasse	00:01:00	04:57	05:27	:27	:57	18:27	18:57							06:27	06:57	:27	:57	11:57	12:27											
Mehrlbrücke	00:02:00	04:59	05:29	:29	:59	18:29	18:59							06:29	06:59	:29	:59	11:59	12:29											
Kremstalstraße 93	00:00:00	04:59	05:29	:29	:59	18:29	18:59							06:29	06:59	:29	:59	11:59	12:29											
Rehberger Hauptstr. 7	00:01:00	05:00	05:30	:30	:00	18:30	19:00							06:30	07:00	:30	:00	12:00	12:30											
Mühlhof	00:01:00	05:01	05:31	:31	:01	18:31	19:01							06:31	07:01	:31	:01	12:01	12:31											
Waldhofweg (Rehberg Arzt)	00:02:00	05:03	05:33	:33	:03	18:33	19:03							06:33	07:03	:33	:03	12:03	12:33											
Eiserne Brücke	00:01:00	05:04	05:34	:34	:04	18:34	19:04							06:34	07:04	:34	:04	12:04	12:34											
Friedhof Rehberg/Imbach	**00:01:00**	**05:05**	**05:35**	:35	:05	18:35	**19:05**							**06:35**	**07:05**	:35	:05	12:05	12:35											
Eiserne Brücke	00:01:00	05:06	05:36	:36	:06	18:36	19:06							06:36	07:06	:36	:06	12:06	12:36											
Waldhofweg	00:01:00	05:07	05:37	:37	:07	18:37	19:07							06:37	07:07	:37	:07	12:07	12:37											
Mühlhof	00:02:00	05:09	05:39	:39	:09	18:39	19:09							06:39	07:09	:39	:09	12:09	12:39											
Rehberger Hauptstr. 7	00:01:00	05:10	05:40	:40	:10	18:40	19:10							06:40	07:10	:40	:10	12:10	12:40											
Kremstalstraße 93	00:01:00	05:11	05:41	:41	:11	18:41	19:11							06:41	07:11	:41	:11	12:11	12:41											
Mehrlbrücke	00:01:00	05:12	05:42	:42	:12	18:42	19:12							06:42	07:12	:42	:12	12:12	12:42											
Eyblparkstraße	00:01:00	05:13	05:43	:43	:13	18:43	19:13							06:43	07:13	:43	:13	12:13	12:43											
Bahnhof	**00:02:00**	**05:15**	**05:45**	:45	:15	**18:45**	**19:15**							**06:45**	**07:15**	:45	:15	**12:15**	**12:45**											
--> St. Pölten		05:19			:19		19:19								07:19		:19	12:19											
--> Wien Flb			05:51	:51		18:51								07:51		:51			12:51											

FAZIT:

Linie 4 wird durch den Umstieg auf einen dichteren Takt und die direkte Anbindung Rehbergs an die Altstadt und den Bahnhof deutlich an Attraktivität gewinnen.

Durch die Verdoppelung der Kurse und der Erschließung bis zum Friedhof kann die Zahl der Einsteiger deutlich gesteigert werden. Bei einer Abschätzung anhand von Elastizitäten in Bezug zur Erhöhung der Sitzplatz-Kilometer einerseits, andererseits anhand der Fahrtenhäufigkeit im ÖV je Einwohner kann davon ausgegangen werden, dass die Einsteiger am Werktag wenn Schultag von 150 bis 170 auf ca. 350 Einsteiger/Werktag und Schultag zunimmt.

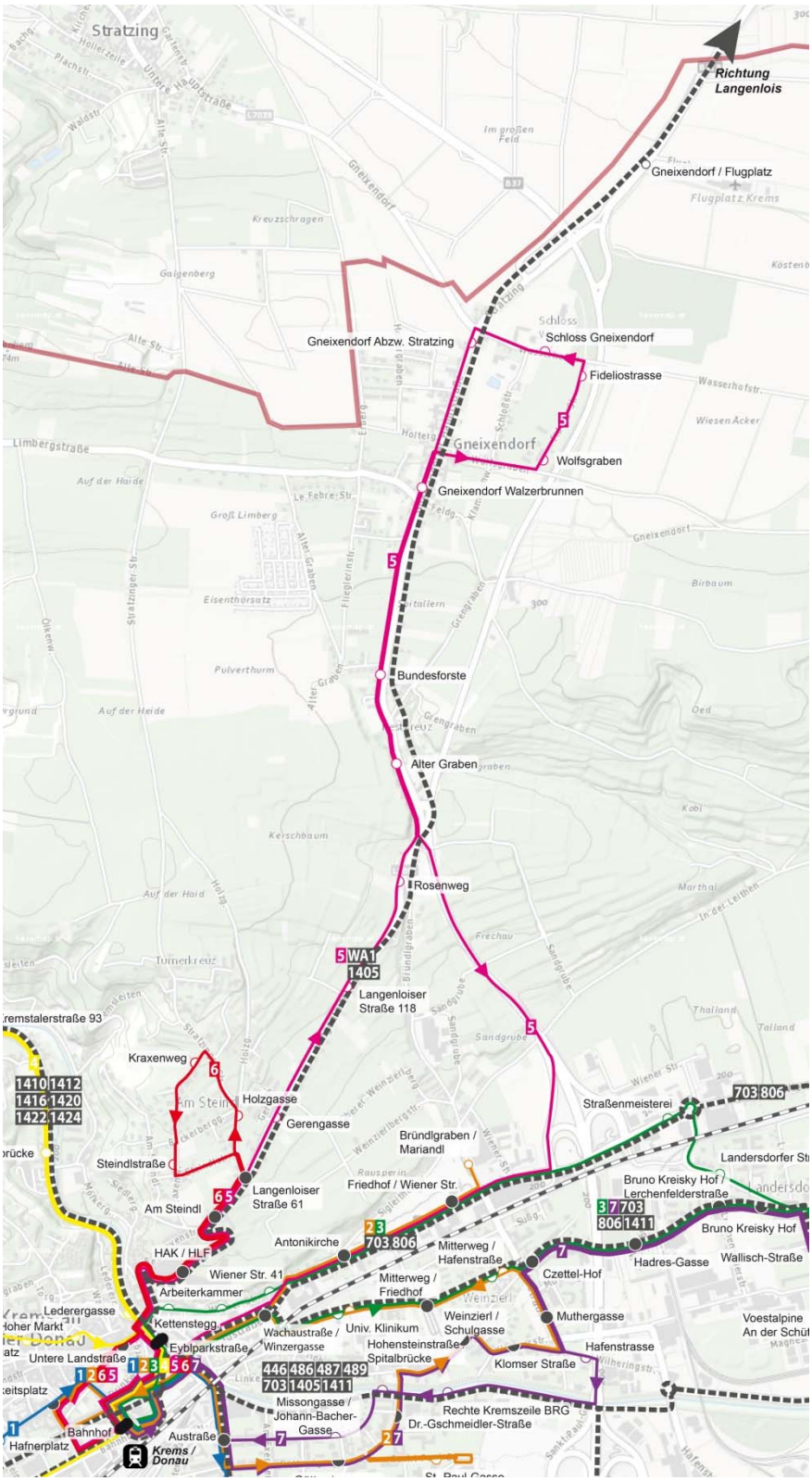
7 Linie 5 Gneixendorf NEU

Ziel der neuen Linie ist:

- Erschließung von Gneixendorf
- Direkte Anbindung von Gneixendorf an die Altstadt, das Einkaufszentrum und den Bahnhof
- Anbindung an die Züge in der Hauptverkehrszeit (Pendler)

Vorteil	Nachteil
Linie bedient dichtes Wohngebiet in Gneixendorf direkt	Linienführung durch Schleifen schwer „lesbar“ für Nutzer, insbesondere für gelegentliche Nutzer
Linienführung von Gneixendorf zur Altstadt und zum Bahnhof über B37 und EKZ „Mariandl“ bietet eine kurze und direkte Verbindung zu wichtigen Zielen	Bei einer Linienführung von Gneixendorf zur Altstadt und zum Bahnhof über B37 und EKZ „Mariandl“ ist die Rückfahrt vom EKZ deutlich länger und mit Umwegen verbunden → unattraktiv für wahlfreie Nutzer

Abbildung 10: Linienführung Linie 5 Gneixendorf NEU



Der Vorschlag zum Fahrplan der Linie 5 basiert auf der Befahrung durch die Mitarbeiter der Stadtgemeinde und der Testfahrten mit dem Stadtbus. Der Vorschlag sieht eine Fahrzeit von 25 Minuten vor.

Tabelle 9: Fahrplan Linie 5

Bus 5								
Stadtbus Linie 5 GNEIXENDORF			Montag - Samstag			Samstag		
	<-- St. Pölten	Erster Zug: 05:41		00:41	18:41	06:41	00:41	12:41
	<-- Wien FJB	Erster Zug: 06:14						
		Fahrzeit	von		bis	von		bis
	Bahnhof		**04:50**	***00:50***	**18:50**	**06:50**	***00:50***	**12:50**
	Dreifaltigkeitsplatz	00:02:00	04:52	:52	18:52	06:52	:52	12:52
	Untere Landstraße	00:01:00	04:53	:53	18:53	06:53	:53	12:53
	HAK/HLF	00:02:00	04:55	:55	18:55	06:55	:55	12:55
	Langenloiser Straße	00:01:00	04:56	:56	18:56	06:56	:56	12:56
	Gerengasse	00:01:00	04:57	:57	18:57	06:57	:57	12:57
	Langenloiser Straße 118	00:00:00	04:57	:57	18:57	06:57	:57	12:57
	Rosenweg	00:01:00	04:58	:58	18:58	06:58	:58	12:58
	Alter Graben	00:01:00	04:59	:59	18:59	06:59	:59	12:59
	Bundesforste	00:01:00	05:00	:00	19:00	07:00	:00	13:00
	Walzerbrunnen	00:01:00	05:01	:01	19:01	07:01	:01	13:01
	Wolfsgraben	00:01:00	05:02	:02	19:02	07:02	:02	13:02
	Fideliostrasse	00:01:00	05:03	:03	19:03	07:03	:03	13:03
	Schloss Gneixendorf	***00:02:00***	**05:05**	***:05***	**19:05**	**07:05**	***:05***	**13:05**
	Gneixendorf Abzw. Stratzing	00:01:00	05:06	:06	19:06	07:06	:06	13:06
	Walzerbrunnen	00:01:00	05:07	:07	19:07	07:07	:07	13:07
	Bundesforste	00:00:00	05:07	:07	19:07	07:07	:07	13:07
	Alter Graben	00:01:00	05:08	:08	19:08	07:08	:08	13:08
	Friedhof/Wienerstrasse über B37	00:03:00	05:11	:11	19:11	07:11	:11	13:11
	Antonikirche/WTZ	00:01:00	05:12	:12	19:12	07:12	:12	13:12
	Bahnhof	***00:03:00***	**05:15**	***:15***	**19:15**	**07:15**	***:15***	**13:15**
	--> St. Pölten		05:19	:19	19:19	07:19	:19	13:19
	--> St. Pölten		05:46					
	--> Wien FJB		05:51	:51	18:51	06:51	:51	12:51
	--> Wien FJB		06:29					
	--> Wien FJB		07:29					

Neue Haltestellen sind einzurichten bzw. zu adaptieren:

- Verlegung Langenloiser Straße
- Langenloiser Straße 118
- Wolfsgraben
- Fideliostraße
- Schloss Gneixendorf

FAZIT:

Linie 5 erschließt ein bisher noch nicht vom Stadtbus bedientes Viertel von Krems neu. Derzeit sind Wohnungen im Bau, mittelfristig wird sich die Einwohnerzahl in Gneixendorf im Vergleich zu heute verdoppeln.

Durch die neue Erschließung von Gneixendorf im Stundentakt und der deutlich verbesserten Erschließung bis zur Teilstrecke Am Steindl in der Langenloiser Straße mit einem überlagerten „30-Minuten-Takt“ mit der Linie 6 kann die Zahl der Einsteiger gegenüber heute deutlich gesteigert werden. Bei einer Abschätzung anhand von Elastizitäten in Bezug zur Erhöhung der Sitzplatz-Kilometer einerseits, andererseits anhand der Fahrtenhäufigkeit im ÖV je Einwohner kann davon ausgegangen werden, dass an Werktagen wenn Schultag ca. 200 Einsteiger auf der Linie 5 erreicht werden können.

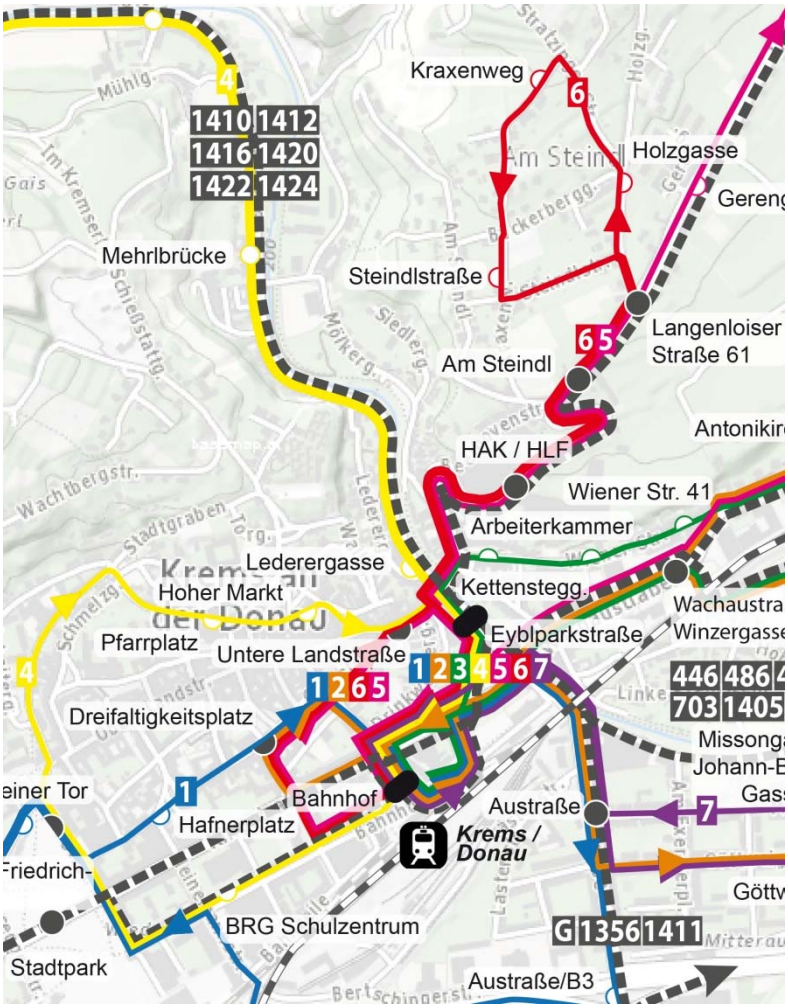
8 Linie 6 Am Steindl NEU

Ziel der neuen Linie ist:

- Direkte Erschließung von Am Steindl/Turnerberg (Hin- und Rückfahrt)
- Direkte Anbindung von Am Steindl an die Altstadt und den Bahnhof
- Anbindung an die Züge

Vorteil	Nachteil
Linie bedient Wohngebiet Am Steindl direkt	
Direkte Verbindung Altstadt und Bahnhof	

Abbildung 11: Linienführung Linie 6 Am Steindl NEU



Der Vorschlag zum Fahrplan der Linie 6 basiert auf der Testfahrt mit dem Stadtbus. Der Vorschlag sieht eine Fahrzeit für von 15 Minuten vor.

Ein Übergang zu den Zügen nach Wien (Abfahrt xx:51) ist mit 16 Minuten bequem zu erreichen, zu den Zügen von Wien mit 6 Minuten kurz.

Tabelle 10: Fahrplan Linie 6

Bus 6									
Stadtbus Linie 6 AM STEINDL			Montag - Freitag			Samstag		
	<-- St. Pölten	*Erster Zug: 05:41*	*05:41*	*00:41*	*18:41*	*06:41*	*00:41*	*12:41*
	<-- Wien FJB	*Erster Zug: 06:14*		*00:14*				
		Fahrzeit	von		bis	von		bis
	Bahnhof		**05:20**	***00:20***	**18:20**	**06:20**	***00:20***	**12:02**
	Dreifaltigkeitsplatz	*00:02:00*	05:22	*:22*	18:22	06:22	*:22*	12:04
	Untere Landstrasse	*00:01:00*	05:23	*:23*	18:23	06:23	*:23*	12:05
	HAK/HLF	*00:02:00*	05:25	*:25*	18:25	06:25	*:25*	12:07
	Langenloiserstraße	*00:01:00*	05:26	*:26*	18:26	06:26	*:26*	12:08
	Holzgasse	*00:02:00*	05:28	*:28*	18:28	06:28	*:28*	12:10
	Kraxenweg	*00:01:00*	05:29	*:29*	18:29	06:29	*:29*	12:11
	Steindlstrasse	*00:01:00*	**05:30**	***:30***	**18:30**	**06:30**	***:30***	**12:12**
	Langenloiserstraße 61	*00:02:00*	05:32	*:32*	18:32	06:32	*:32*	12:14
	Am Steindl	*00:00:00*	05:32	*:32*	18:32	06:32	*:32*	12:14
	HAK/HLF	*00:01:00*	05:33	*:33*	18:33	06:33	*:33*	12:15
	Eyblparkstraße	*00:01:00*	05:34	*:34*	18:34	06:34	*:34*	12:16
	Bahnhof	*00:01:00*	**05:35**	***:35***	**18:35**	**06:35**	***:35***	**12:17**
	--> St. Pölten		*06:19*	*:19*	*19:19*	*07:19*	*:19*	*13:19*
	--> Wien FJB		*05:51*	*:51*	*18:51*	*06:51*	*:51*	*12:51*

Neue Haltestellen sind einzurichten bzw. zu adaptieren:

- Verlegung Langenloiser Straße

FAZIT:

Linie 6 erschließt ein bisher über umständliche Umwege erschlossenes Wohngebiet direkt. Umlauftechnisch kann Linie 5 und Linie 6 mit einem Bus bedient werden; der Bus der Linie 5 wechselt am Bahnhof auf Linie 6 und umgekehrt, da beide Linien im Stundentakt bedient werden. Pufferzeit ist mit 15 (Linie 6) und 5 (Linie 5) Minuten ausreichend.

Durch die deutlich verbesserte Erschließung von Am Steindl und Turnerberg mit der Linie 6 kann die Zahl der Einsteiger gegenüber heute deutlich gesteigert werden. Bei einer Abschätzung anhand von Elastizitäten in Bezug zur Erhöhung der Sitzplatz-Kilometer einerseits, andererseits anhand der Fahrtenhäufigkeit im ÖV je Einwohner kann davon ausgegangen werden, dass an Werktagen wenn Schultag ca. 75 Einsteigerauf der Linie 6 erreicht werden können.

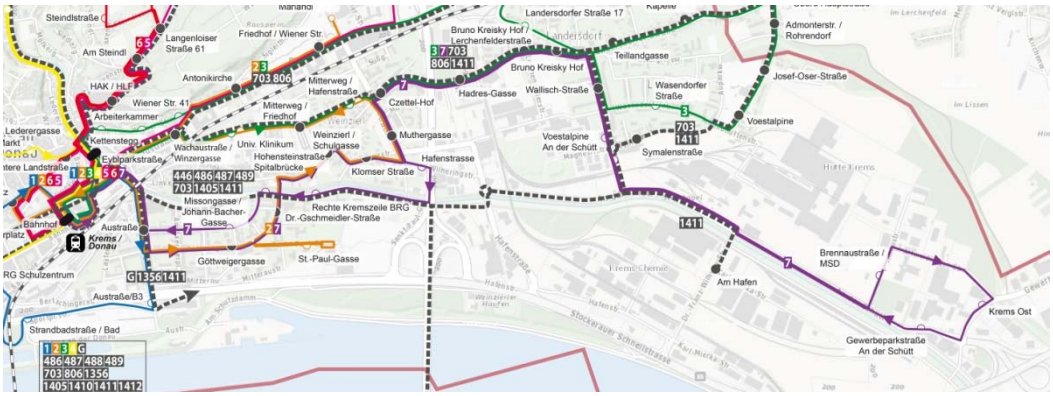
9 Linie 7 Krems Ost NEU

Ziel der neuen Linie ist:

- Direkte Erschließung von Krems Ost, das derzeit mit dem Stadtbus noch nicht bedient wird

Vorteil	Nachteil
Bedienung des bisher nicht erschlossenen Gewerbeparks	Vorgeschlagene Linienführung ist durch die erforderliche geteilte Linienführung aufgrund der beengten Verhältnisse in Weinzierl über BRG nur bedingt „lesbar“.
Für die Stadtteile Mitterau und Lerchenfeld zusätzliches Angebot zum Bahnhof und zur Altstadt	2-Stunden-Intervall
Große Arbeitgeber (MSD und Voest) sind angebunden	Betriebe mit Schichtbetrieb (MSD und Voest) sind in der Regel nicht „ÖV-affin“ (ausgenommen abgestimmte Werksbusse). Eine Abstimmung Schichtanfang und –ende mit dem Fahrplan im Linienverkehr ist in der Regel so nicht immer möglich (Ziel: kurze Wartezeiten bei Schichtanfang/-ende). Flexible Arbeitszeiten sind in der Regel „ÖV-affiner“.

Abbildung 12: Linienführung Linie 7 Krems Ost NEU



Der Vorschlag zum Fahrplan der Linie 7 basiert auf der Befahrung durch die Mitarbeiter der Stadtgemeinde und auf Testfahrten mit dem Stadtbus. Der Vorschlag sieht eine Fahrzeit für von 34 Minuten vor.

Der Fahrplan erlaubt auch für alle 2 Stunden eine zusätzliche Anbindung der dichten Wohngebiete Mitterau und Lerchenfeld, daher wird vorgeschlagen, die Abfahrtszeit am Bahnhof genau zwischen dem Halbstundentakt vorzusehen.

Tabelle 11: Fahrplan Linie 7

Bus 7										
Stadtbus Linie 7 KREMS OST			Montag - Freitag				Samstag			
	<-- St. Pölten		*05:41*	*00:41*	*00:41*	*18:41*				
	<-- Wien FJB		*06:14*	*00:14*	*00:14*	*18:14*				
	2 STUNDEN TAKT	*Fahrzeit*	von			bis	von			bis
	Bahnhof		**05:05**	**07:05**	***:05***	**19:05**	**07:05**	**09:05**	**11:05**	**13:05**
	Austrasse	*00:02:00*	05:07	07:07	*:07*	19:07	07:07	09:07	11:07	13:07
	Göttweigergasse	*00:01:00*	05:08	07:08	*:08*	19:08	07:08	09:08	11:08	13:08
	Dr.Gschmeidler-Str./BRG	*00:01:00*	05:09	07:09	*:09*	19:09	07:09	09:09	11:09	13:09
	Weinzierl/Schulgasse	*00:01:00*	05:10	07:10	*:10*	19:10	07:10	09:10	11:10	13:10
	Klomser Straße	*00:00:00*	05:10	07:10	*:10*	19:10	07:10	09:10	11:10	13:10
	Muthergasse	*00:01:00*	05:11	07:11	*:11*	19:11	07:11	09:11	11:11	13:11
	Czettel-Hof	*00:01:00*	05:12	07:12	*:12*	19:12	07:12	09:12	11:12	13:12
	Hadresgasse	*00:00:00*	05:12	07:12	*:12*	19:12	07:12	09:12	11:12	13:12
	Bruno-Kreisky-Hof	*00:01:00*	05:13	07:13	*:13*	19:13	07:13	09:13	11:13	13:13
	K.-Wallisch-Straße	*00:01:00*	05:14	07:14	*:14*	19:14	07:14	09:14	11:14	13:14
	Voestalpine/An der Schütt	*00:02:00*	05:16	07:16	*:16*	19:16	07:16	09:16	11:16	13:16
	Brennaustraße/MSD	*00:02:00*	05:18	07:18	*:18*	19:18	07:18	09:18	11:18	13:18
	Krems Ost	***00:02:00***	**05:20**	**07:20**	***:20***	**19:20**	**07:20**	**09:20**	**11:20**	**13:20**
	Gewerbeparkstraße/An der Schütt	*00:01:00*	05:21	07:21	*:21*	19:21	07:21	09:21	11:21	13:21
	Voestalpine/An der Schütt	*00:02:00*	05:23	07:23	*:23*	19:23	07:23	09:23	11:23	13:23
	K.-Wallisch-Straße	*00:01:00*	05:24	07:24	*:24*	19:24	07:24	09:24	11:24	13:24
	Lerchenfelderstraße/Bruno-Kreisky-Hof	*00:02:00*	05:26	07:26	*:26*	19:26	07:26	09:26	11:26	13:26
	Hadresgasse	*00:00:00*	05:26	07:26	*:26*	19:26	07:26	09:26	11:26	13:26
	Czettel-Hof	*00:02:00*	05:28	07:28	*:28*	19:28	07:28	09:28	11:28	13:28
	Hafenstraße	*00:02:00*	05:30	07:30	*:30*	19:30	07:30	09:30	11:30	13:30
	Rechte Kremszeile/BRG	*00:02:00*	05:32	07:32	*:32*	19:32	07:32	09:32	11:32	13:32
	Hohensteingasse/Spitalbrücke	*00:01:00*	05:33	07:33	*:33*	19:33	07:33	09:33	11:33	13:33
	Missongasse/Johann Bacher Gasse	*00:01:00*	05:34	07:34	*:34*	19:34	07:34	09:34	11:34	13:34
	Austrasse	*00:02:00*	05:36	07:36	*:36*	19:36	07:36	09:36	11:36	13:36
	Bahnhof	***00:03:00***	**05:39**	**07:39**	***:39***	**19:39**	**07:39**	**09:39**	**11:39**	**13:39**
	--> St. Pölten		*06:19*	*:19*	*:19*	*20:19*				
	--> Wien FJB		*05:51*	*:51*	*:51*	*19:51*				

Neue Haltestellen sind einzurichten bzw. zu adaptieren:

- Voestalpine/An der Schütt
- Brennaustraße/MSD
- Krems Ost adaptieren (Stele Stadtbus)
- Gewerbeparkstraße/An der Schütt
- Lerchenfelderstraße/Bruno-Kreisky-Hof (Namen adaptieren)
- Hohensteingasse/Spitalbrücke (Stele Stadtbus)
- Missongase/Johann-Bacher-Gasse
- Austraße in Fahrtrichtung Bahnhof

FAZIT:

Linie 7 erschließt ein bisher noch nicht vom Stadtbus bedientes Gewerbegebiet von Krems neu und verbindet die dichtbesiedelten Wohngebiete mit dem Gewerbepark sowie das Gewerbegebiet mit dem Bahnhof.

10 Kilometerleistungen

10.1 Kilometerleistung Stadtbus

Die zusätzlichen Angebote – Verdichtung des Taktes und neue Linien – bedingen eine Zunahme der jährlichen Kilometerleistung. Festgelegt wurde eine Verlängerung der Betriebszeiten von Montag bis Freitag in der Früh und am Abend: Der Betrieb fängt um 4:50 Uhr in der Früh mit dem ersten Kurs an und wird um 18:50 Uhr (19:05 für Linie 7) mit dem letzten Kurs beendet. Samstag verkehrt der Stadtbus zwischen 6:20 Uhr und 12:50 Uhr.

Die Kilometerleistung je Linie (auf Grundlage der in den vorigen Kapiteln beschriebenen Linienführungen und Fahrpläne) basieren auf der Linienlänge:

- Linie 1: 9,3 km
- Linie 2: 7,2 km
- Linie 3: 7,9 km
- Linie 4: 10,4 km
- Linie 5: 10,0 km
- Linie 6: 4,3 km
- Linie 7: 11,6 km

Daraus ergeben sich die Kilometer pro Jahr sowie die gesamte Kilometerleistung:

- Linie 1: ca. 80.000 km/p.a.
- Linie 2: ca. 59.000 km/p.a.
- Linie 3: ca. 65.000 km/p.a.
- Linie 4: ca. 85.500 km/p.a.
- Linie 5: ca. 40.000 km/p.a.
- Linie 6: ca. 18.000 km/p.a.
- Linie 7: ca. 26.500 km/p.a.

In Summe werden ca. 370.000 km/p.a. Kilometerleistung im Bus gefahren. Das bedeutet eine Verdoppelung von heute mit ca. 185.000 km/p.a.

11 Planbeilagen

11.1 POS 0101 Plan Nr° 0101_4: Busnetz Krems – Bestand mit Güteklassen

11.2 POS 0102 Plan Nr° 0102_4: Busnetz Krems inkl. Regionalverkehr

12 Anhang: Fahrgastzahlen pro Jahr

Es werden am Stadtbus Krems regelmäßig Zählungen durchgeführt; in der Regel alle 3 Monate (Quartalsweise). Die Zählungen werden an Werktagen wenn Schultag und an Werktag wenn Schulfrei sowie an Samstagen durchgeführt. Die Ergebnisse der Zählungen wurden gemittelt (arithmetisches Mittel), wenn es in der jeweiligen Kategorie (WT + SCH, WT, SA) mehrere Ergebnisse gibt, um die jahreszeitlichen Schwankungen näherungsweise auszugleichen. Die Hochrechnung auf die Fahrgastzahl pro Jahr ist in Tabelle 1 dokumentiert.

Tabelle 12: Fahrgastzahlen Bestand 2017

	Durchschnitt Anzahl Einsteiger/Tag			Durchschnitt Anzahl Einsteiger/Jahr		
	WT + SCH	WT	SA	WT + SCH	WT	SA
Linie 1	211	128	*53*	42 200	6 016	2 756
Linie 2	493	263	*123*	98 600	12 361	6 396
Linie 3	653	*360*	*163*	130 600	16 920	8 476
Linie 4	165	67	*41*	33 000	3 149	2 132
Anzahl Tage/a	200	47	52			
Summe	**1522**	**818**	**380**	**304 400**	**38 446**	**19 760**
Total	**299**			**362 606**		

Quelle: Zählungen Stadtbus

Die Spannweite beträgt an WT + SCH:

- Linie 1: 159 – 233 Einsteiger
- Linie 2: 446 – 554 Einsteiger
- Linie 3: 618 – 740 Einsteiger
- Linie 4: 139 – 184 Einsteiger

Alle anderen Kategorien (WT, SA) wurden nur an jeweils einem Tag gezählt.

Grundlage für die Prognose – wie das auch fachlich üblich ist, wenn kein Verkehrsmodell als Basis verwendet werden kann – ist die Erweiterung des Angebotes (in der Regel basierend auf Linienkilometer oder Sitzplatzkilometer). Die Elastizität e wird aus Analogiefällen berechnet und liegt zwischen 0,3 und 1,0:

e = $Fahrgastzuwachs/Angebotszunahme$

Die Prognose wird zusätzlich validiert mit der Zahl der zu erwarteten ÖV Fahrten pro Jahr je Einwohner je erschlossenem Gebiet/Viertel. Die Hochrechnung für das neue Angebot auf die Fahrgastzahl pro Jahr ist in Tabelle 2 dokumentiert.

Tabelle 13: Fahrgastzahlen neues Angebot 2020

	Durchschnitt Anzahl Einsteiger/Tag			Durchschnitt Anzahl Einsteiger/Jahr		
	WT + SCH	WT	SA	WT + SCH	WT	SA
Linie 1	375	240	100	75 000	11 280	5 200
Linie 2	510	300	120	102 000	14 100	6 240
Linie 3	670	400	160	134 000	18 800	8 320
Linie 4	350	125	75	70 000	5 875	3 900
Linie 5	200	125	60	40 000	5 875	3 120
Linie 6	75	50	30	15 000	2 350	1 560
Linie 7	70	50	50	14 000	2 350	2 600
Anzahl Tage/a	200	47	52			
Summe				450 000	60 630	30 940
Total	**299**			**541 570**		

Legende:

- Buslinie 1: Bahnhof -Stein
- Buslinie 2: Bahnhof - Mitterau
- Buslinie 3: Bahnhof - Lerchenfeld
- Buslinie 4: Bahnhof - Rehberg - Turnerberg
- Wachau-Linie/Öbb-Postbus
- Bedienung 1 Richtung mit Haltestelle
- Bedienung in beide Richtungen mit Haltestelle
- Haltestelle wird von mehreren Linien angefahren
- Bahnlinie mit Haltestelle
- Gemeindegrenze

Güteklassen der Haltestellen

Haltestellen-kategorie	< 300 m	300 - 500 m	501 - 750 m	751 - 1000 m
I	Klasse A	Klasse A	Klasse B	Klasse C
II	Klasse A	Klasse B	Klasse C	Klasse D
III	Klasse B	Klasse C	Klasse D	
IV	Klasse C	Klasse D		
V	Klasse D			

Mobilitätskonzept Krems

Busnetz Krems
Bestand mit Güteklassen

POS 0101 Plan Nr° 0101_4

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

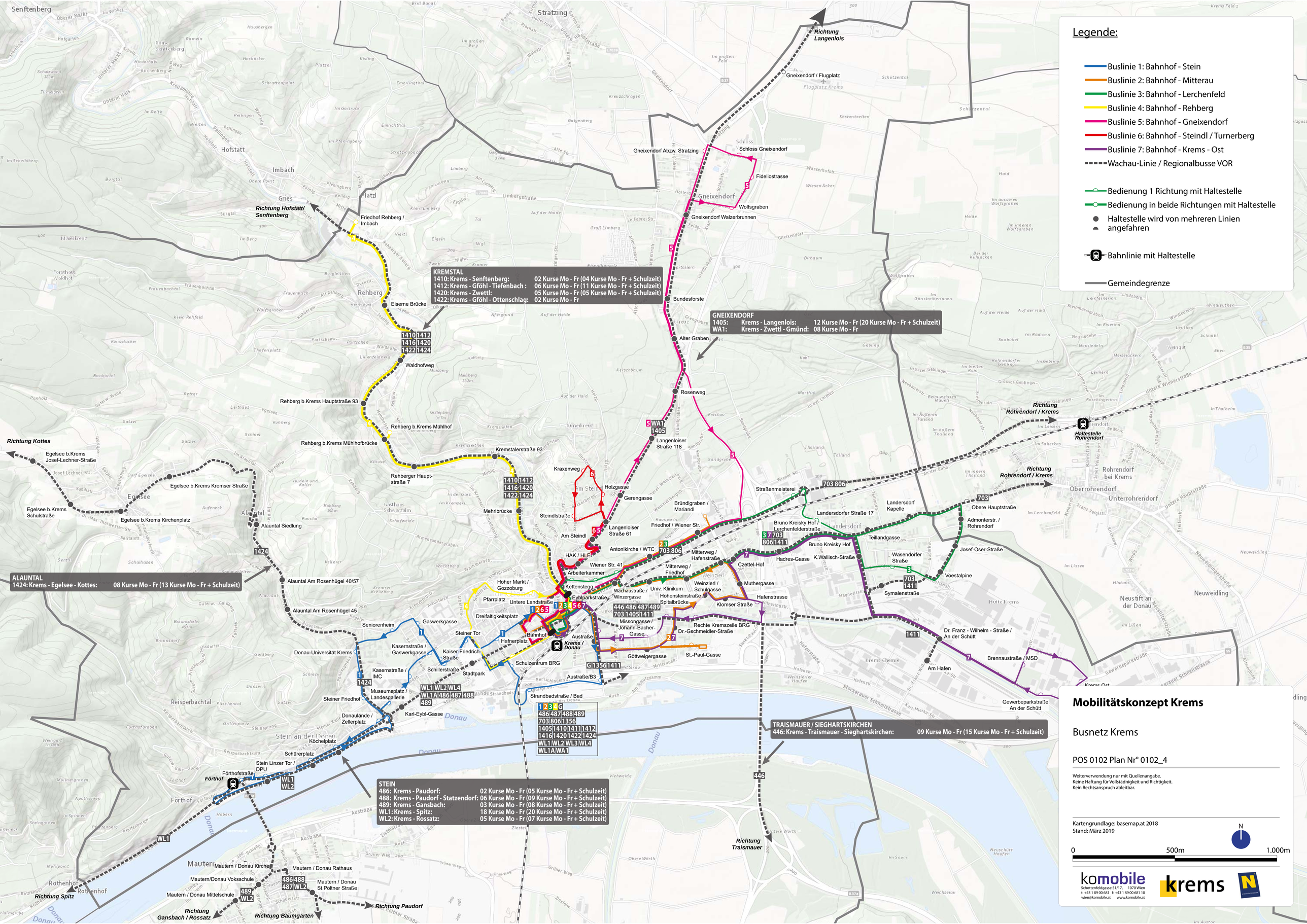
Kartengrundlage: basemap.at 2018
Stand: August 2018

N

0 500m 1.000m

komobile
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems


Legende:
Buslinie 1: Bahnhof - Stein
Buslinie 2: Bahnhof - Mitterau
Buslinie 3: Bahnhof - Lerchenfeld
Buslinie 4: Bahnhof - Rehberg
Buslinie 5: Bahnhof - Gneixendorf
Buslinie 6: Bahnhof - Steindl / Turnerberg
Buslinie 7: Bahnhof - Krems - Ost
Wachau-Linie / Regionalbusse VOR
Bedienung 1 Richtung mit Haltestelle
Bedienung in beide Richtungen mit Haltestelle
Haltestelle wird von mehreren Linien angefahren
Bahnlinie mit Haltestelle
Gemeindegrenze
KREMSTAL
1410: Krems - Senftenberg: 02 Kurse Mo - Fr (04 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
1412: Krems - Gföhl - Tiefenbach: 06 Kurse Mo - Fr (11 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
1420: Krems - Zwettl: 05 Kurse Mo - Fr (05 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
1422: Krems - Gföhl - Ottenschlag: 02 Kurse Mo - Fr
GNEIXENDORF
1405: Krems - Langenlois: 12 Kurse Mo - Fr (20 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
WA1: Krems - Zwettl - Gmünd: 08 Kurse Mo - Fr
ALAUNTAL
1424: Krems - Egelsee - Kottes: 08 Kurse Mo - Fr (13 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
STEIN
486: Krems - Paudorf: 02 Kurse Mo - Fr (05 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
488: Krems - Paudorf - Statzendorf: 06 Kurse Mo - Fr (09 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
489: Krems - Gansbach: 03 Kurse Mo - Fr (08 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
WL1: Krems - Spitz: 18 Kurse Mo - Fr (20 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
WL2: Krems - Rossatz: 05 Kurse Mo - Fr (07 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
TRAISMAUER / SIEGHARTSKIRCHEN
446: Krems - Traismauer - Sieghartskirchen: 09 Kurse Mo - Fr (15 Kurse Mo - Fr + Schulzeit)
Richtung Langenlois
Richtung Hofstatt/ Senftenberg
Richtung Kottes
Richtung Spitz
Richtung Gansbach / Rossatz
Richtung Baumgarten
Richtung Paudorf
Richtung Traismauer
Richtung Rohrendorf / Krems
Haltestelle Rohrendorf
Senftenberg
Stratzing
Hofstatt
Imbach
Gries
Latzl
Rehberg
Gneixendorf
Gneixendorf / Flugplatz
Flugplatz Krems
Gneixendorf Abzw. Stratzing
Schloss Gneixendorf
Fideliostrasse
Wolfsgraben
Gneixendorf Walzerbrunnen
Friedhof Rehberg / Imbach
Eiserne Brücke
Waldhofweg
Rehberg b.Krems Hauptstraße 93
Rehberg b.Krems Mühlhof
Rehberg b.Krems Mühlhofbrücke
Rehberger Haupt-straße 7
Kremstalerstraße 93
Mehrlbrücke
Kraxenweg
Steindlstraße
Holzgasse
Gerengasse
Am Steindl
Langenloiser Straße 61
Langenloiser Straße 118
Bundesforste
Alter Graben
Rosenweg
Bründlgraben / Mariandl
Friedhof / Wiener Str.
Antonikirche / WTC
HAK / HLF
Wiener Str. 41
Arbeiterkammer
Kettensteg
Eybparkstraße
Hoher Markt / Gozzoburg
Pfarrplatz
Untere Landstraße
Dreifaltigkeitsplatz
Gaswerkgasse
Seniorenheim
Steiner Tor
Hafnerplatz
Bahnhof
Krems / Donau
Austraße
Kaiser-Friedrich-Straße
Donau-Universität Krems
Kasernstraße / IMC
Kasernstraße / Gaswerkgasse
Schillerstraße
Stadtpark
Schulzentrum BRG
Austraße/B3
Göttweigergasse
St.-Paul-Gasse
Missongasse / Johann-Bacher-Gasse
Rechte Kremszeile BRG
Dr.-Gschmeidler-Straße
Mitterweg / Hafenstraße
Mitterweg / Friedhof
Czettel-Hof
Muthergasse
Hafenstrasse
Klomser Straße
Univ. Klinikum
Hohensteinstraße
Spitalbrücke
Weinzierl / Schulgasse
Wachaustraße / Winzergasse
Hadres-Gasse
K.Wallisch-Straße
Bruno Kreisky Hof / Lerchenfelderstraße
Bruno Kreisky Hof
Straßenmeisterei
Landersdorf Kapelle
Landersdorfer Straße 17
Landersdorf
Teillandgasse
Wasendorfer Straße
Symalenstraße
Obere Hauptstraße
Admonterstr. / Rohrendorf
Josef-Oser-Straße
Voestalpine
Rohrendorf bei Krems
Oberrohrendorf
Unterrohrendorf
Neustift an der Donau
Neudwieding
Dr. Franz - Wilhelm - Straße / An der Schütt
Brennaustraße / MSD
Am Hafen
Gewerbeparkstraße An der Schütt
Krems Ost
Krems-Chemie
Egelsee b.Krems Josef-Lechner-Straße
Egelsee b.Krems Kremser Straße
Egelsee b.Krems Schulstraße
Egelsee b.Krems Kirchenplatz
Egelsee
Alauntal
Alauntal Siedlung
Alauntal Am Rosenhügel 40/57
Alauntal Am Rosenhügel 45
Maierreuz
Forsthaus Waldhof
Rehberg
Reisperbachtal
Stein an der Donau
Förthof
Förthofstraße
Stein Linzer Tor / DPU
Schürerplatz
Köchelplatz
Donaulände / Zellerplatz
Karl-Eybl-Gasse
Steiner Friedhof
Museumsplatz / Landesgallerie
Strandbadstraße / Bad
Mautern
Mautern / Donau Kirche
Mautern / Donau Rathaus
Mautern/Donau Volksschule
Mautern / Donau Mittelschule
Mautern / Donau St.Pöltner Straße
Rothenhof
Donau
Mobilitätskonzept Krems
Busnetz Krems
POS 0102 Plan Nr° 0102_4
Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.
Kartengrundlage: basemap.at 2018
Stand: März 2019
N
0
500m
1.000m
komobile
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at
krems

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht V – Stadtbahn

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Wien, im Dezember 2020

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht V – Stadtbahn

erstellt im Auftrag von

Land Niederösterreich,
Amt der NÖ Landesregierung, Abt. ST3 und RU7
Landhausplatz 1, Haus 17 und Haus 16
3109 St Pölten

Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Dr. techn. Romain Molitor
(Projektleitung)
Thomas Hirsch
Dipl-Ing. Gerold Ludwig
Dipl-Ing^{in} Margarethe Staudner

komobile

komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung

Schottenfeldgasse 51/17
1070 Wien
t: +43 1 8900681
f: +43 1 8900681-10
e: wien@komobile.at
w: www.komobile.at

Teilbericht V – Stadtbahn

Inhalt

1 Aufgabenstellung und Ziele 1

2 Ausgangsbasis 2

2.1 Streckennetz 2

2.2 Fahrzeuge 2

3 Vorschlag für die Linienführung 3

3.1 Haltestelle Landersdorf (P+R), Terminus Stadtbahn 4

3.2 Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl 4

3.3 Haltestelle Universitätsklinikum 5

3.4 Bahnhof Krems an der Donau 6

3.5 Haltestelle Utzstraße - Sportmeile 6

3.6 Haltestelle Kunstmeile 8

3.7 Haltestelle Krems – Campus - Kunstmeile 8

3.8 Haltestelle Stein-Mautern 9

4 Fahrzeuge 10

4.1 Abgrenzung Stadtbahn/TramTrain - Eisenbahn 10

4.1.1 Moderne Stadtbahn- und TramTrain-Fahrzeuge 10

4.1.2 Regiosprinter 13

5 Angebot und Schätzung des Potenzials 14

5.1 Fahrplan 14

5.2 Potenzial 14

6 Fazit 15

7 Planbeilagen 16

7.1 POS 0103 Plan Nr° 0103_1: Stadtbahn – Konzept 16

Abkürzungsverzeichnis

DTV	durchschnittlich täglicher Verkehr
EW	EinwohnerInnen
Fzg.	Fahrzeug
Fzgkm	Fahrzeugkilometer
HVZ	Hauptverkehrszeit (6:00-9:00 Uhr und 16:00-19:00 Uhr)
Kfz	Kraftfahrzeug
km	Kilometer
m	Meter
max.	maximal
Min	Minuten
min.	minimal
mind.	mindestens
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVZ	Nebenverkehrszeit (9:00-16:00 Uhr und 19:00-20:00 Uhr)
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers.	Personen
Pkw	Personenkraftwagen
SVZ	Schwachverkehrszeit (20:00-6:00 Uhr)

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Haltestelle Landersdorf (P+R) 4

Abbildung 2: Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl 5

Abbildung 3: Haltestelle Universitätsklinikum 6

Abbildung 4: Haltestelle Utzstraße - Sportmeile 7

Abbildung 5: Haltestelle Kunstmeile 8

Abbildung 6: Haltestelle Krems – Campus - Kunstmeile 9

Abbildung 7: Haltestelle Stein-Mautern 9

Abbildung 8: TramTrain Porto (BOMBARDIER Flexity Swift) 11

Abbildung 9: TramTrain Karlsruhe (BOMBARDIER Flexity Swift) 11

Abbildung 10: TramTrain SNCF Lyon (ALSTOM Dualis) 12

Abbildung 11: TramTrain Rhonexpress Lyon (STADLER Tango Express) 12

Abbildung 12: Regioshuttle (STADLER) rechts und Regiosprinter (SIEMENS) links Dieseltriebwagen der Vogtlandbahn 13

1 Aufgabenstellung und Ziele

Aufgabenstellung und Ziele laut Ausschreibung sind:

- Ausarbeitung der Linienführung und Haltestellen
- Darstellung der Erreichbarkeiten der Haltestellen auch im Zusammenhang mit P+R Anlagen an den jeweiligen Endpunkten
- Grobe Potenzialabschätzung des Fahrgastaufkommens anhand der Bebauungsstruktur sowie großer Arbeitgeber (zB Universitätsklinikum, Bühl Center, Mariandl etc.)

Fahrplan- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sind nicht Gegenstand.

Zur Schätzung des Potenzials des Fahrgastaufkommens ist die Basis die Fahrzeit und der Takt (Angebot) auf der Stadtbahn. Insofern ist eine Berechnung der Fahrzeiten erforderlich.

2 Ausgangsbasis

2.1 Streckennetz

Für eine potenzielle Stadtbahn in Krems kommen die Strecken:

- Absdorf-Hippersdorf – Krems an der Donau als eingleisige elektrifizierte Flügelbahn von der Franz-Josefs-Bahn und
- Krems an der Donau – St. Valentin, eine eingleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke; (Donauuferbahn; im Abschnitt Krems an der Donau – Emmersdorf an der Donau auch als Wachaubahn bezeichnet)

in Frage.

Derzeit verkehren auf der Strecke Absdorf-Hippersorf – Krems:

- Stündlich ein REX-Zugpaar Krems – Wien FJB
- Stündlich ein Regionalzug über Hadersdorf nach Horn/Sigmundsherberg
- Güterzüge zur Bedienung des Hafens und der Industriebetriebe in Krems nach Bedarf

Derzeit verkehren auf der Strecke Krems – Emmersdorf:

- Saisonale Personenzüge von Ende März bis Ende Oktober, in der Hauptsaison täglich und in der Nebensaison an Wochenenden

2.2 Fahrzeuge

Auf der Eisenbahnstrecke Absdorf-Hippersdorf – Krems an der Donau werden derzeit im Regelbetrieb:

- REX mit Doppelstock-Wendezügen (in der Regel mit 4 oder 5 Doppelstockwagen und einer E-Lok (Reihe 1044.2 oder 1142, Länge ca. 160m)
- Regionalzüge mit Dieseltriebwagen, Reihe 5047 einzeln oder in Mehrfachtraktion (Länge 25,4m Einzeltriebwagen)

eingesetzt. Auf der Eisenbahnstrecke Krems an der Donau – Emmersdorf an der Donau werden im Saisonbetrieb von der NÖVOG:

- Regionalzüge mit Dieseltriebwagen, Regiosprinter einzeln oder in Mehrfachtraktion (24,8m Einzeltriebwagen, max. 3 Triebwagen; 74,4m)

eingesetzt.

3 Vorschlag für die Linienführung

Für eine potenzielle Linienführung wird auf dem vorhandenen Streckennetz aufgebaut. Für eine Stadtbahn zwischen Landersdorf und Stein-Mautern werden folgende Haltestellen vorgeschlagen:

- Haltestelle Landersdorf (P+R), NEU,
- Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl, NEU
- Haltestelle Universitätsklinikum, NEU
- Bahnhof Krems an der Donau
- Haltestelle Utzstraße-Sportmeile, NEU
- Haltestelle Kunstmeile, NEU
- Haltestelle Krems-Campus-Kunstmeile
- Haltestelle Stein-Mautern

Die Kilometrierung:

- Haltestelle Landersdorf (P+R), km 0,0
- Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl, km 0,9
- Haltestelle Universitätsklinikum, km 1,4
- Bahnhof Krems an der Donau, km 2,3
- Haltestelle Utzstraße-Sportmeile, km 3,0
- Haltestelle Kunstmeile, km 3,5
- Haltestelle Krems-Campus-Kunstmeile, km 3,9
- Haltestelle Stein-Mautern, km 5,3

Als Planungsgrundlage wird eine Linienlänge von ca. 5,3 km (von der Bahnsteigmitte aus gemessen) angenommen. Für die Bahnsteige werden folgende Eckwerte für die Machbarkeit festgelegt:

- Bahnsteighöhe: 38cm
- Nutzbare Bahnsteigbreite: 3,5m als Grundlage. 2,75m Mindestmaß ohne Einrichtungen, die die Breite einengen.
- Bahnsteiglänge: 90m als Grundlage

Für die grobe Abschätzung des Platzbedarfs der Bahnsteige wird ein Rechteck von 7,0m mal 90,0m festgelegt, damit je nach Lage im Stadtgefüge die erforderlichen Baumaßnahmen wie Stützmauern, seitliche Zugänge etc. berücksichtigt sind.

Für die Haltestellen wurden vorerst folgende Annahmen getroffen:
Es wird grob geprüft, ob ein einseitiger Seitenbahnsteig prinzipiell vom Platzbedarf her möglich ist. Ausweichgleise zum Kreuzen der Züge wären jeweils an den angedachten Termini in Landersdorf und in Stein-Mautern vorzusehen. An den Haltestellen zwischen beiden Endpunkten wäre nur im Bahnhof Krems an der Donau eine Kreuzung möglich.

3.1 Haltestelle Landersdorf (P+R), Terminus Stadtbahn

Die Haltestelle Landersdorf ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den seitlichen Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. An der Haltestelle Landersdorf bestünde die Möglichkeit ein P+R Parkplatz einzurichten. Der bestehende Gärtnereibetrieb müsste verlegt werden.

An der Haltstelle Landersdorf könnte zusätzlich die Stadtbuslinie 3 angebunden werden (Umsteigemöglichkeit).

Abbildung 1: Haltestelle Landersdorf (P+R)



3.2 Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl

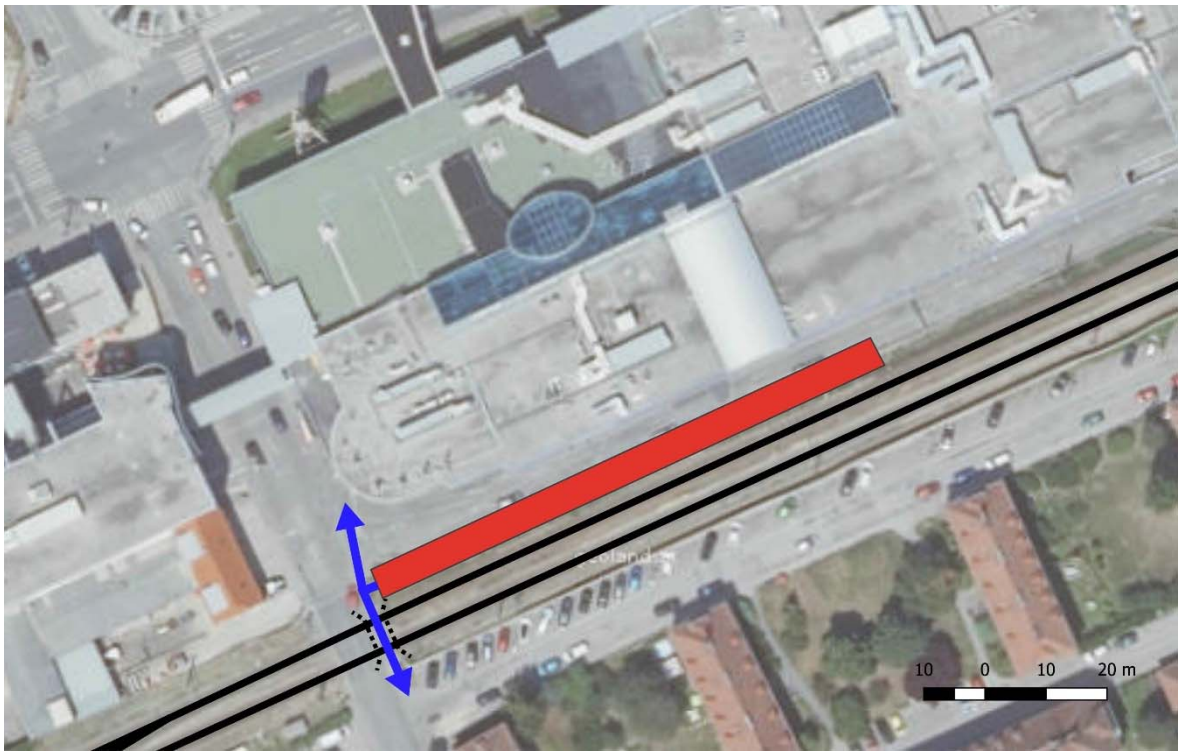
Die Haltestelle Hafenstraße Bühl/Mariandl ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. Die Ein- und Ausgänge können sowohl in die Herbert-Bühl-Straße als auch direkt in die Hafenstraße führen. Zwischen Gleisachse nördliches Gleis und Straßenkante Herbert-Bühl-Straße steht nur eine Breite von ca. 5,50m für einen Seitenbahnsteig zur Verfügung.

Am südlichen Gleis des zweigleisigen Abschnittes, an der Reitenhaslachergasse wäre der verfügbare Platz breiter: Von Gleisachse südliches Gleis bis Straßenkante Reitenhaslachergasse steht eine Breite von ca. 9,0 m zur Verfügung.

Wird das südliche Gleis für die Stadtbahn genutzt, hat das Implikationen auf die nächst folgende Haltestelle Universitätsklinikum, da hier südlich weitere Gleise zum Abstellen für Güterzüge gelegen sind und ein Bahnsteig ohne größere und umfangreiche Umbauten am Gleisplan nicht unter zu bringen ist.

Sollte der Bahnübergang an der Hafenstraße im Zuge der Adaptierung des Straßennetzes für den MIV aufgelassen werden, stünde als Option eine Beibehaltung des Bahnübergangs für die Aktive Mobilität oder der Bau einer Unterführung für die Aktive Mobilität zur Diskussion.

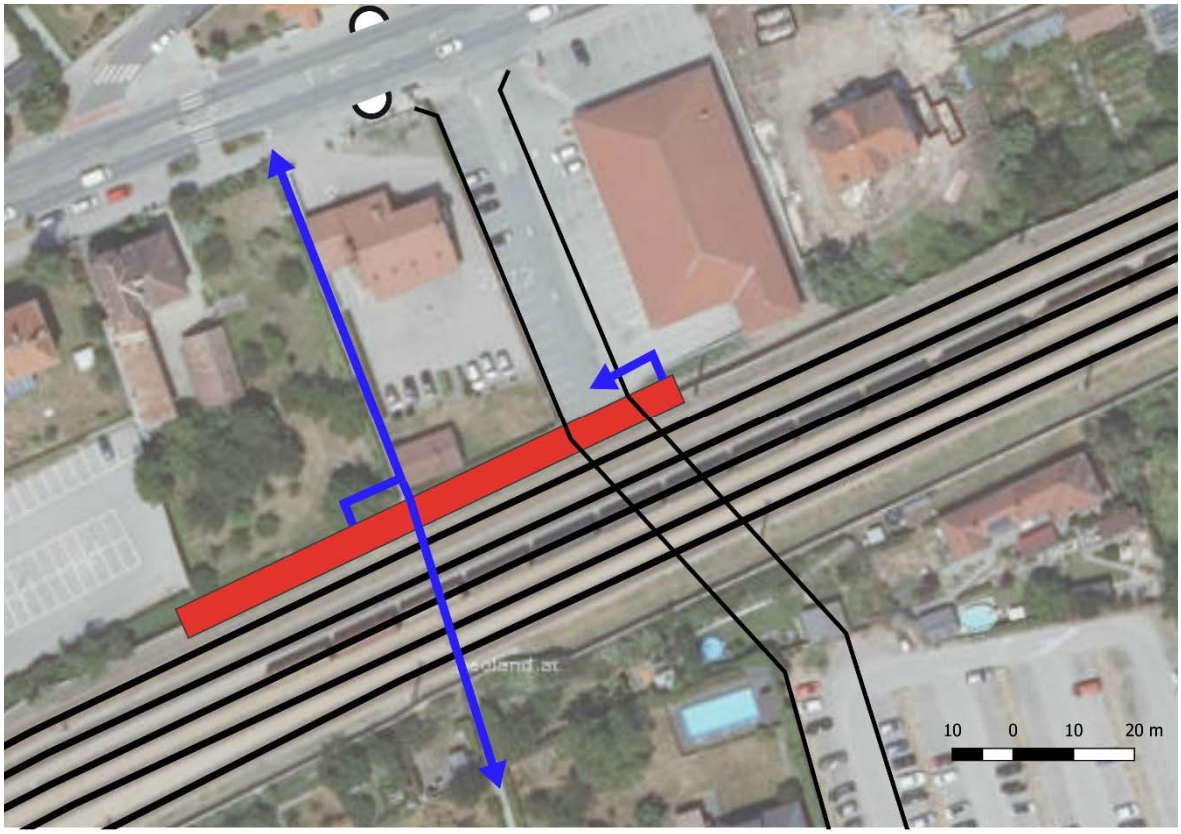
Abbildung 2: Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl



3.3 Haltestelle Universitätsklinikum

Die Haltestelle Universitätsklinikum ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. Die Ein- und Ausgänge können sowohl zum Fußweg entlang der Antonigasse wie auch zur geplanten Querstraße zwischen Wiener Straße und Mitterweg (vgl. Teilbericht III – MIV) führen.

Abbildung 3: Haltestelle Universitätsklinikum



3.4 Bahnhof Krems an der Donau

Bestand

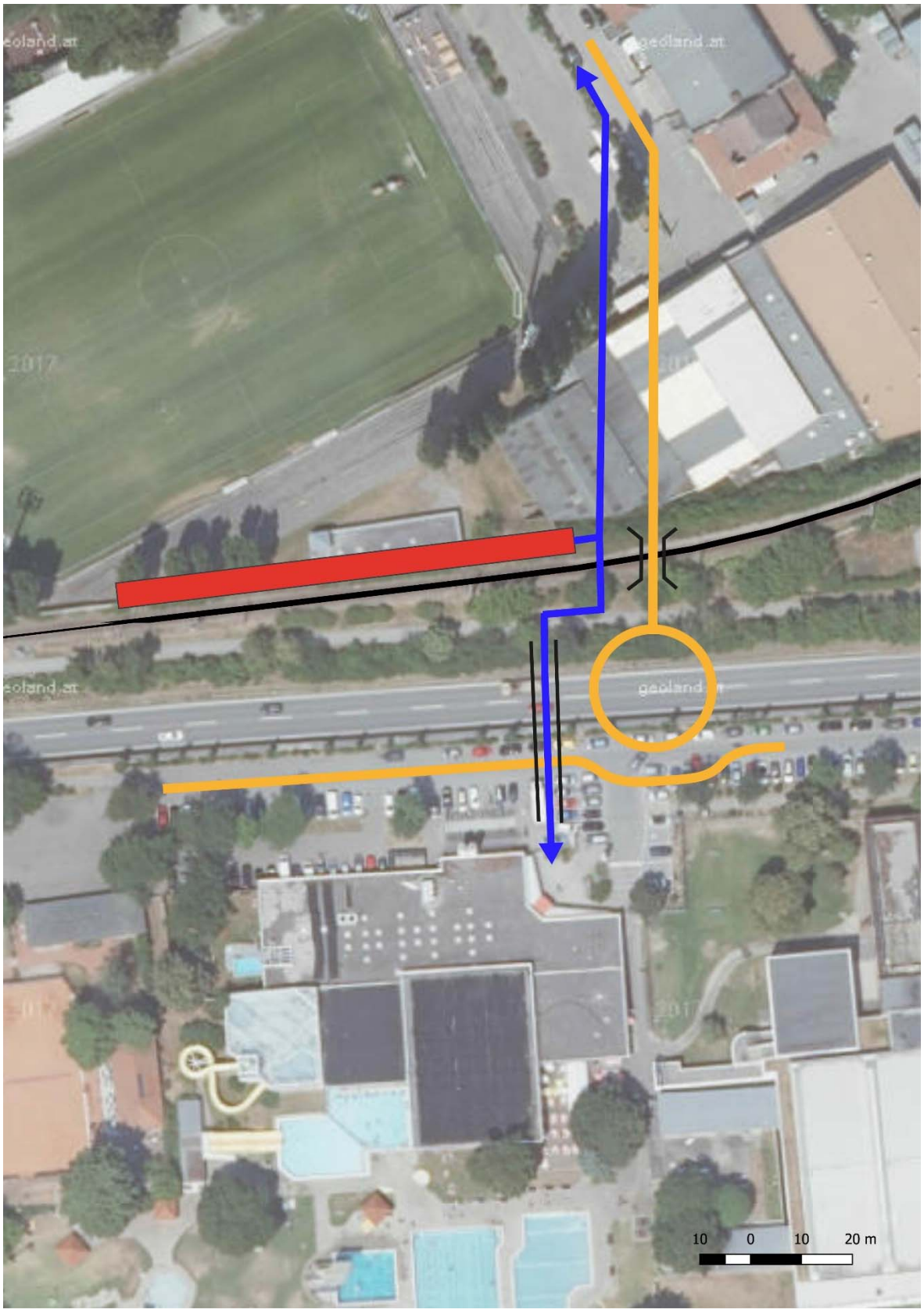
3.5 Haltestelle Utzstraße - Sportmeile

Die Haltestelle Utzstraße - Sportmeile ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. Eine neue Haltestelle Utzstraße hätte den Vorteil, dass wichtige Einrichtungen wie die Sportmeile und die westliche Altstadt angebunden sind.

Im Zusammenhang mit einer Anbindung der Utzstraße und der Sportmeile an die B3 könnte hier ein multimodaler Knoten für MIV, ÖV und Radverkehr geschaffen werden (vgl. Teilbericht III – MIV).

Die Anbindung an die Haltestelle erfolgt über die Utzstraße auf der Nordseite und mit einem Fußgängersteg südlich zur Sportmeile sowie entlang der Dr.-Franz-Riel-Promenade zur geplanten Rad- und Fußgängerbrücke an der bestehenden Eisenbahnbrücke nach Furth (vgl. Teilbericht II – Radverkehr)

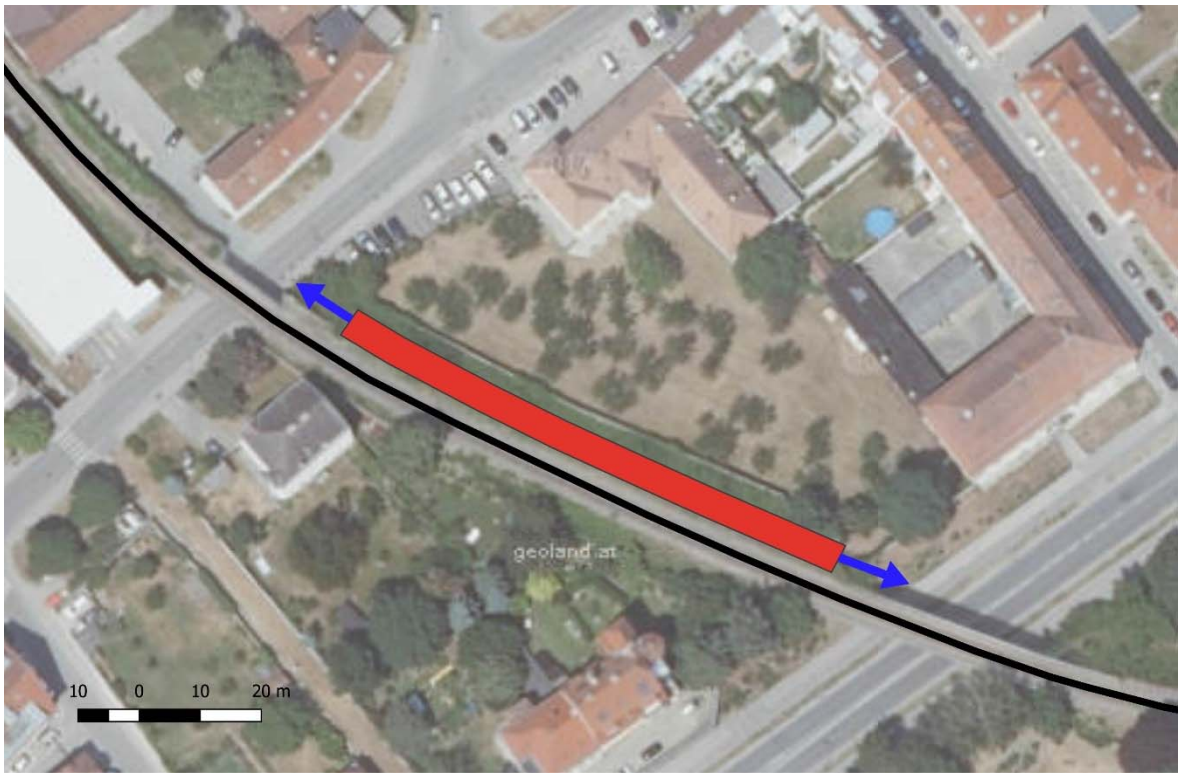
Abbildung 4: Haltestelle Utzstraße - Sportmeile



3.6 Haltestelle Kunstmeile

Die Haltestelle Kulturmeile ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig östlich des Bahngleises zu situieren. Die Ein- und Ausgänge können sowohl in die Ringstraße als auch in die Undstraße führen.

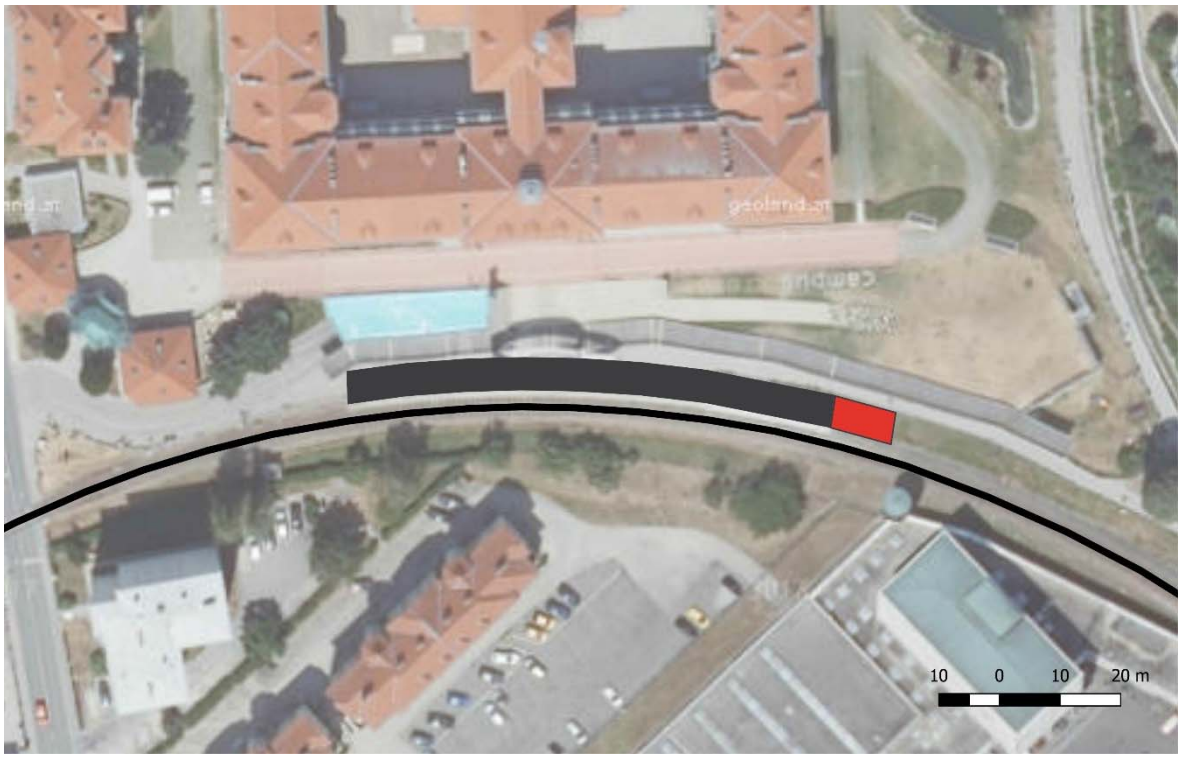
Abbildung 5: Haltestelle Kunstmeile



3.7 Haltestelle Krems – Campus - Kunstmeile

Bestand, Adaptierung notwendig (Länge, Bahnsteig)

Abbildung 6: Haltestelle Krems – Campus - Kunstmeile



3.8 Haltestelle Stein-Mautern

Bestand, Adaptierung notwendig (Länge, Bahnsteig)

Abbildung 7: Haltestelle Stein-Mautern



4 Fahrzeuge

Für die Wahl der Fahrzeuge wäre ein elektrischer Betrieb einem Dieselbetrieb auf jeden Fall vor zu ziehen. Daher gibt es zwei Optionen:

- Die Strecke von Krems an der Donau bis Stein-Mautern wird elektrifiziert oder
- Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen, die abschnittsweise elektrisch ohne Fahrdraht fahren können

4.1 Abgrenzung Stadtbahn/TramTrain - Eisenbahn

Bei der Diskussion von regionalen Schienenverkehrskonzepten ist aus heutiger Sicht festzustellen, dass die Grenze zwischen Eisenbahn und Stadtbahn sich verschoben hat bzw. heute nicht mehr so deutlich wie in der Vergangenheit ausgemacht werden kann.

Dies gilt zum einen für das Design, zum anderen aber auch für die technische Ausstattung und die Abmessungen der Fahrzeuge.

Als Stadtbahn werden straßenbahnähnliche Betriebe bezeichnet, die zum überwiegenden Teil auf eigenem Gleiskörper fahren, wobei die Strecken sowohl niveaugleich (d.h. in der Straße), als auch in zweiter Ebene (z.B. im Tunnel) geführt werden. Stadtbahnen werden üblicherweise mit Gleichstrom angetrieben.

Ein TramTrain-Betrieb beinhaltet sowohl den Mischbetrieb Stadtbahn/Eisenbahn als auch eine Zwei- oder Mehrsystembetrieb (Eisenbahn- bzw. Stadtbahnstromversorgung). Von eine TramTrain spricht man dann, wenn eine Stadtbahn zur besseren regionalen Erschließung auf eine Eisenbahnstrecke abzweigt. Beispiele hierfür wären das ÖV-Netz in Karlsruhe oder Mulhouse.

TrainTram-Betrieb kehrt die TramTrain-Idee um; der direkte Zugang aus der Region in die Stadtzentren wird hier nicht dadurch erreicht, dass die Stadtbahn auf das Eisenbahnnetz übergeht, sondern durch die Einbindung der Eisenbahn in das örtliche Stadtbahnnetz. Ein Beispiel hierfür wäre Zwickau.

Im vorliegenden Fall würde die Stadtbahn nur auf Eisenbahngleisen verkehren. Insofern könnte als Beispiele die Strecke Nantes – Chateaubriand oder das Regionalbahnnetz Lyon Ouest dienen, auf denen Ein-System-Fahrzeuge (nur eine Stromart) fahren (s. weiter unten).

4.1.1 Moderne Stadtbahn- und TramTrain-Fahrzeuge

Das TramTrain-Fahrzeug der Metro de Porto ist als Ein-System-Variante ein Vorläufer der Karlsruher Zwei-Systemfahrzeuge der dritten Generation. Es wird in Porto auf längeren Regionalstrecken eingesetzt, die eine höhere Maximalgeschwindigkeit von 100km/h rechtfertigen.

Abbildung 8: TramTrain Porto (BOMBARDIER Flexity Swift)



Quelle: Axel Kühn

Die Flexity Swift-Fahrzeuge für Karlsruhe, ein Fahrzeug aus derselben Fahrzeug-Familie des Herstellers, ist für einen „echten" Mischbetrieb auf DB-Strecken konzipiert und weisen ebenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 100km/h auf.

Abbildung 9: TramTrain Karlsruhe (BOMBARDIER Flexity Swift)



Quelle: Axel Kühn

Die Dualis-Fahrzeuge von ALSTOM sind derzeit im Regionalverkehr der SNCF in Nantes, Lyon und Paris (T11 Express) im Einsatz, wo sie klassische Eisenbahnfahrzeuge im Betrieb ersetzt haben (Ausnahme Nantes-Chateaubriant, eine vorher stillgelegte Strecke, die als Stadtbahnstrecke wiedereröffnet wurde).

Abbildung 10: TramTrain SNCF Lyon (ALSTOM Dualis)



Quelle: Axel Kühn

Das Fahrzeug, das von STADLER für den Flughafen-Shuttle in Lyon geliefert wurde, ist ein Ein-System-Fahrzeug, das allein im Mischbetrieb mit der Straßenbahn in Lyon (auf einer Strecke) verkehrt, aber eine Höchstgeschwindigkeit von 100km/h aufweist. Es ist damit ähnlich einzuordnen wie der Einsatz der Flexity Swift-Fahrzeuge in Porto.

Abbildung 11: TramTrain Rhonexpress Lyon (STADLER Tango Express)



Quelle: Axel Kühn

4.1.2 Regiosprinter

Die Fahrzeuge, die auf der Wachaubahn eingesetzt werden, stammen von der Vogtlandbahn aus Deutschland. Diese zeichnet sich besonders durch eine Innenstadtstrecke in Zwickau aus, wo diese Leichttriebwagen eingesetzt wurden.

Abbildung 12: Regioshuttle (STADLER) rechts und Regiosprinter (SIEMENS) links
Dieseltriebwagen der Vogtlandbahn



Quelle: Länderbahn

Unter den heutigen Gesichtspunkten wird als Basis für die Machbarkeit ein TramTrain Fahrzeug der neuen Generation (Ein-System-Fahrzeug) mit einer Fahrzeuglänge von 37,5m zu Grunde gelegt. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt je nach Inneneinrichtung (Bestuhlung, Auffangräume) und je nach Dichte der Stehplätze (4 Personen/m^2) zwischen 150 und 200 Personen maximal. Moderne Fahrzeuge können in Doppel- bzw. Mehrfachtraktion geführt werden.

Der Vorteil gegenüber „herkömmlichen" Fahrzeugen liegt in der geringeren Masse und dem hohen Beschleunigungsvermögen, das für kurze Haltestellenabstände essenziel ist. Desweiteren ist ein elektrischer Antrieb ein „Muss". TramTrain Fahrzeuge der neuen Generation erlauben auch kurze Fahrten „ohne Fahrdraht", wodurch der Zwang der Elektrifizierung des Abschnittes Bahnhof Krems an der Donau – Haltestelle Stein-Mautern wegfallen würde. Die Fahrzeuge können technisch unter 15kV fahren.

5 Angebot und Schätzung des Potenzials

5.1 Fahrplan

Für eine erste Schätzung der Fahrzeit wird eine Reisegeschwindigkeit von 30km/h angenommen, in der durchschnittliche Haltestellenaufenthalte mitberücksichtigt sind. Demnach wird die Fahrzeit gerundet 11 Minuten zwischen beiden Endpunkten betragen. Mit einem Fahrzeug, das zwischen beiden Endpunkten pendelt, kann ein 30-Minuten-Takt mit jeweils 4 Minuten Pufferzeit am Endpunkt eingerichtet werden. Ein 15-Minuten-Takt ist bei Kreuzung der Stadtbahn im Bahnhof Krems an der Donau prinzipiell möglich.

5.2 Potenzial

Das Potenzial (Anzahl Ein- und Aussteiger) einer Stadtbahn hängt vom Angebot ab, d.h. welcher Takt für die Schätzung angenommen wird auf der einen Seite; auf der anderen Seite von der Einbettung in das ÖV-Netz (Umsteigemöglichkeiten) und der Einbindung der wichtigsten Quellen und Ziele.

In Landersdorf wird eine P+R-Anlage mit ca. 100 bis 150 Stellplätzen angenommen. Bei der Schätzung des Potenzials ist zu bedenken, dass ein Zeitvorteil für P+R und Nutzung der Stadtbahn im Vergleich zur direkten Autofahrt zum Ziel in Krems aufgrund der kurzen Distanzen in Krems nicht realisierbar ist. Zusätzlich liegt der potenzielle Standort in Landersdorf zwar an einer Hauptstraße (B35), nicht jedoch an den wichtigsten Zufahrtstraßen im Autoverkehr nach Krems, der S5 und der B37.

In Förthof ist aus gutachterlicher Sicht aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine P+R Anlage möglich. Ein Bau eines kleinen Parkhauses mit direkter Zufahrt zur B3 ist aus Gründen des Landschaftsbildes (Welterbe) wahrscheinlich nicht möglich.

Bei der Schätzung des möglichen Potenzials für P+R ist zu bedenken, dass parallel dazu eine restriktive Parkraumpolitik in Krems erforderlich ist.

Bei einem 30-Minuten-Takt wird die Zahl der Einsteiger bei rund 900 bis 1.100 Personen/Werktag liegen. In der Schätzung wurden keine Schülerverkehre hinterlegt, Studenten der Donau-Universität und der weiterführenden Bildungseinrichtungen entlang der Strecke hingegen schon. Bei einem 15-Minuten-Takt könnte die Zahl der Einsteiger gesteigert werden, jedoch ist auch hier das Potenzial mit rund 1.200 bis 1.650 Einsteiger je Werktag, unter der Annahme einer Elastizität von Angebot zu Nachfrage von 0,3 bis 0,5, eingeschränkt.

6 Fazit

Die prinzipielle Machbarkeit einer Stadtbahn wurde dargelegt. In einem weiteren vertiefenden Schritt sind zu überprüfen[1]:

- Technische Voraussetzungen:
  - Bahnsteige eisenbahntechnisch in der vorgeschlagenen Form realisierbar
  - Fahrplantrassen für einen 30-Minuten- oder 15-Minuten-Takt machbar
  - TramTrain Fahrzeuge in der vorgeschlagenen Form in Österreich zulassungsfähig
- Grobkosten kalkulieren
- Kosten-Nutzen-Analyse

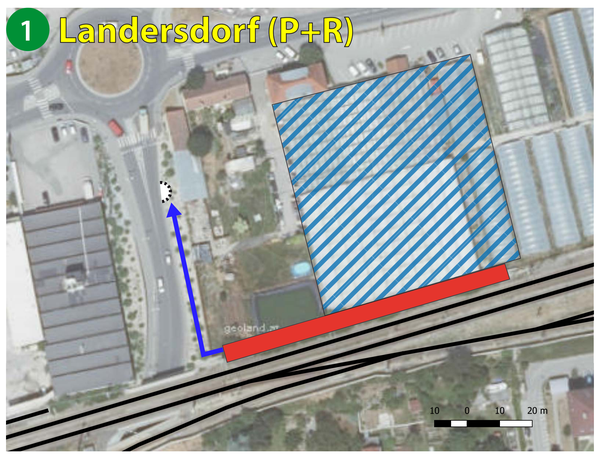
Nachdem hier ein „Inselbetrieb", wie er jetzt für Krems überprüft wurde, angenommen wurde, für den eine eigene kleine Fahrzeugflotte angeschafft werden müsste, und relativ umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen getätigt werden müssten, ist es fraglich, ob ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor darstellbar ist.

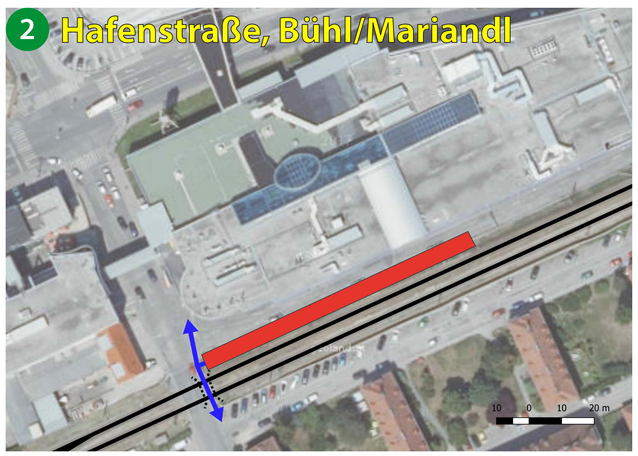
In einem vertiefenden Planungsschritt wäre zu überprüfen, ob mit vorhandenem Material (z.B. Regiosprinter der Wachaubahn) oder mit einer Verlängerung des bestehenden Angebots der Regionalzüge aus Horn bzw. Sigmundsherberg, die derzeit im Stundentakt verkehren, sowie mit einfachen Anpassungen ein stadtbahnähnlicher Betrieb aufgebaut werden kann.

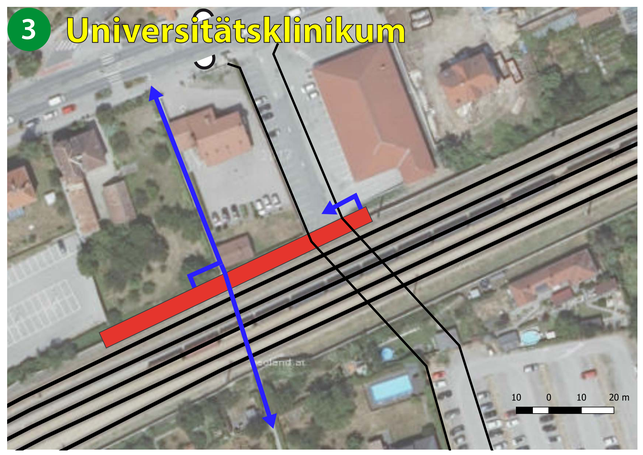
[1] Im Rahmen der Semesterarbeit des Studiengangs „Bahntechnologie und Mobilität" der FH St. Pölten bearbeiten Studierende das Thema einer Stadtbahn in Krems über zwei Semester. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichtes (Juni 2020) war die Semesterarbeit noch nicht abgeschlossen (geplanter Abschluss Januar 2021).

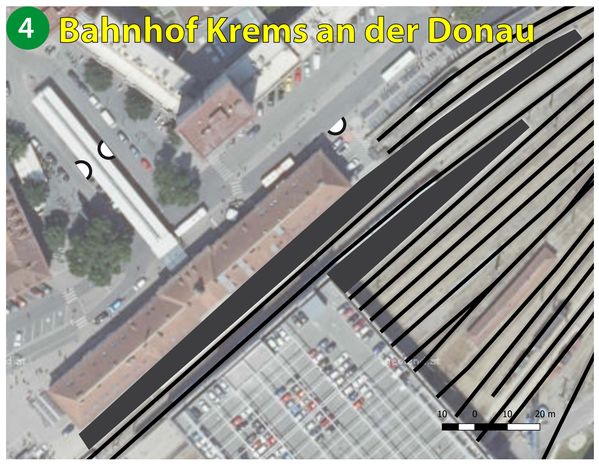
7 Planbeilagen

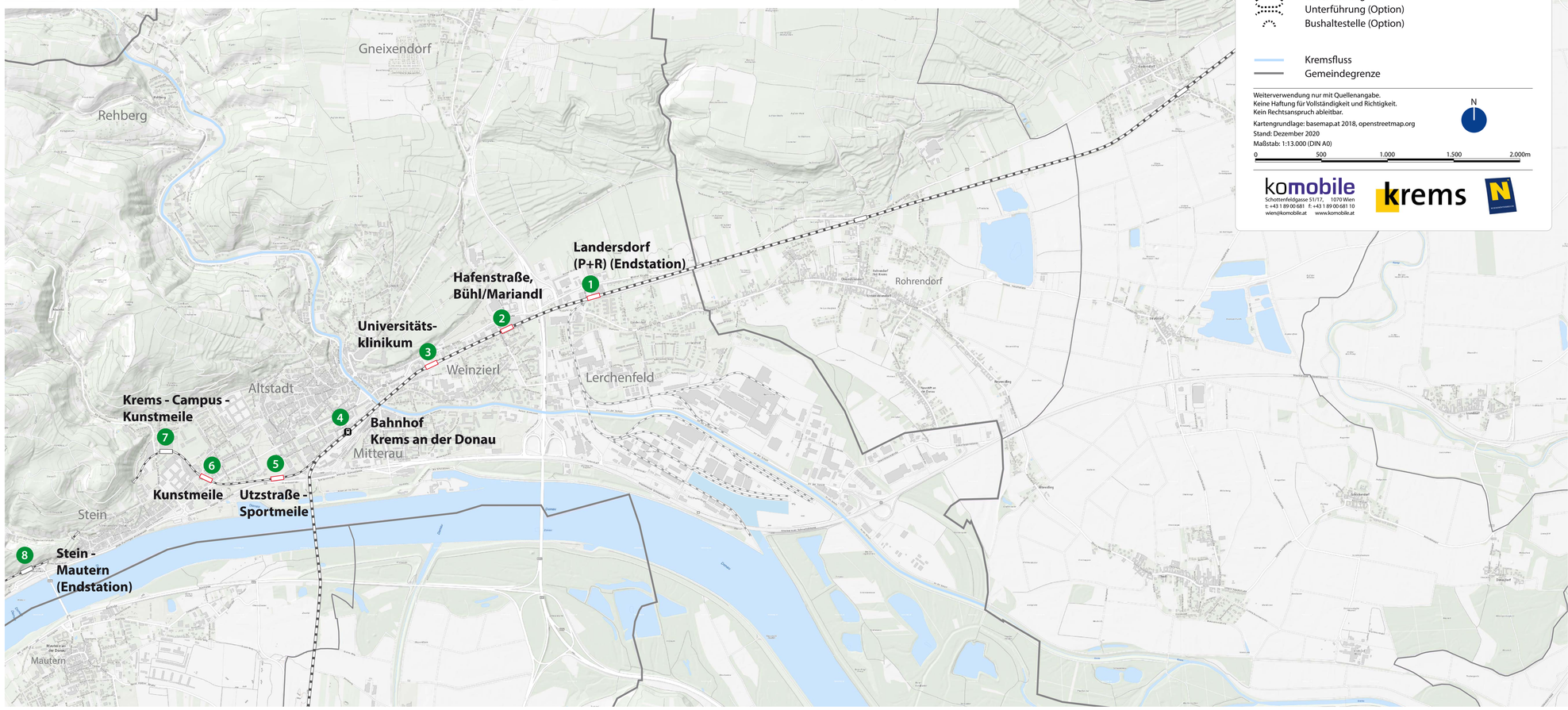
7.1 POS 0103 Plan Nr° 0103_1: Stadtbahn – Konzept

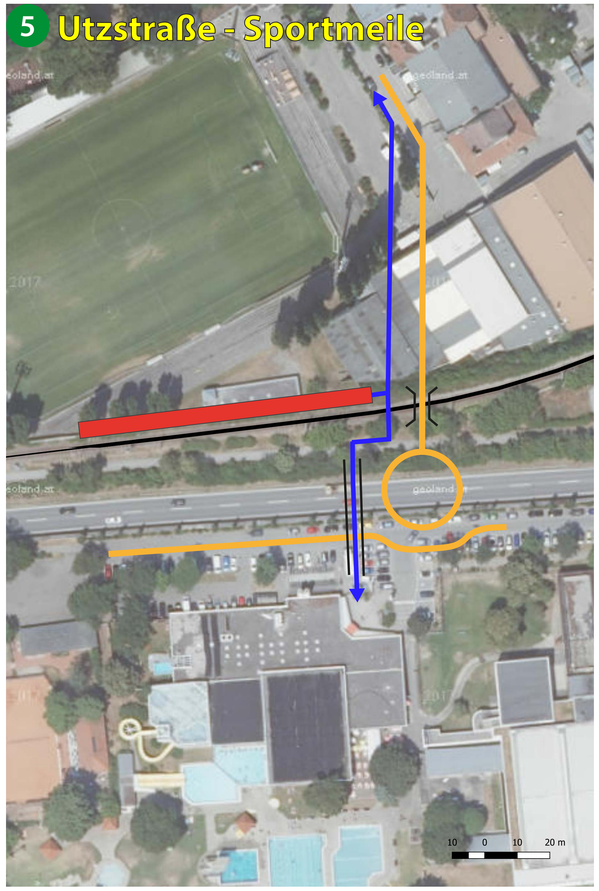


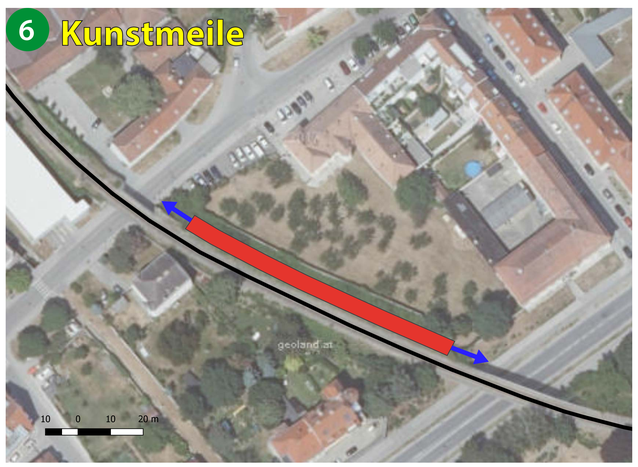


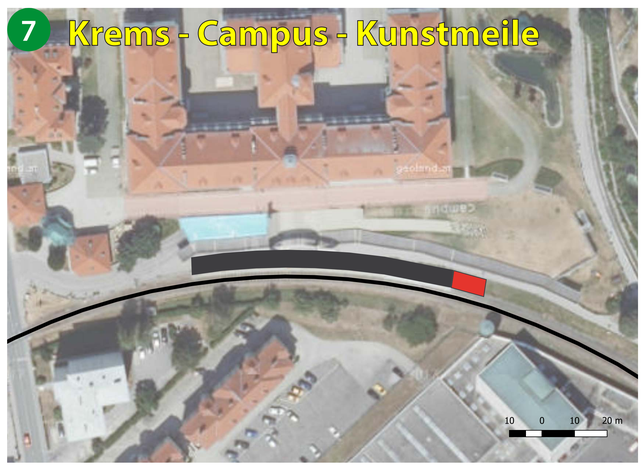


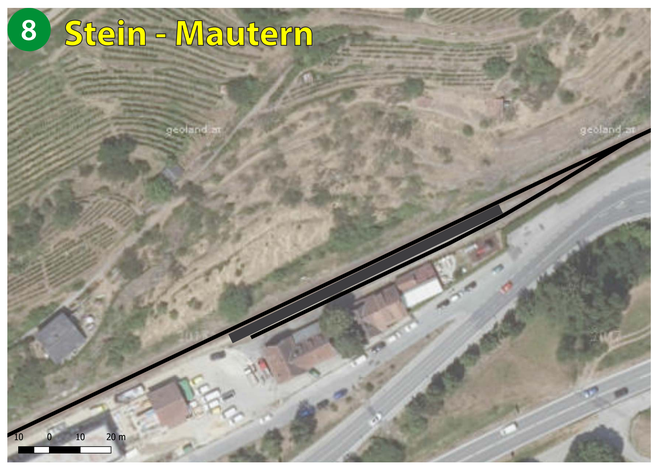












Mobilitätskonzept Krems

Stadtbahn
Konzept

POS 0103 Plan Nr° 0103_1

Legende:

Bestand

- Gleise (Alle Bahnbetreiber)
- Bahnlinien mit Haltestelle
- Wachaubahn mit Haltestelle
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- Bahnhalt
- Bushaltestelle

Planung

- Bahnlinien mit Haltestelle
- Bahnhalt
- Park and Ride (P+R)
- Zu- und Abgang
- Anlage für den motorisierten Verkehr
- Brücke
- Unterführung
- Unterführung (Option)
- Bushaltestelle (Option)

- Kremsfluss
- Gemeindegrenze

Weiterverwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.

Kartengrundlage: basemap.at 2018, openstreetmap.org

Stand: Dezember 2020

Maßstab: 1:13.000 (DIN A0)

0 500 1.000 1.500 2.000m

N

komobile
Schottenfeldgasse 51/17, 1070 Wien
t: +43 1 89 00 681 f: +43 1 89 00 681 10
wien@komobile.at www.komobile.at

krems

Magistrat der Stadt
Krems an der Donau

Bereich 5
Amt für Stadt- und Verkehrsplanung

Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Tel.: +43 (0)2732/801-401
stadtentwicklung@krems.gv.at
www.krems.at

ÖRTLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT KREMS 2040 (ÖEK KREMS 2040)

Mobilitätskonzept

Ziele des ÖEK hinsichtlich der Mobilität

Krems, am 02.12.2024

1 Ziele des ÖEK hinsichtlich der Mobilität

Aus der Grundlagenerhebung und Analyse sowie den identifizierten Potenzialen und Herausforderungen ergeben sich folgende Zielsetzungen aus dem Mobilitätskonzept für das örtliche Entwicklungskonzept:

9 Aktive Mobilität fördern

- 9.1 Netz für die aktive Mobilität verdichten
- 9.2 Aktive Mobilität (verkehrs-)sicher gestalten
- 9.3 Öffentliche Räume für die aktive Mobilität attraktiv gestalten

10 Den öffentlichen Verkehr attraktivieren

- 10.1 Öffentliche Verkehrsverbindungen optimieren
- 10.2 Öffentliches Verkehrsnetz ausbauen
- 10.3 Umstiegsknoten attraktivieren

11 Straßennetz optimieren

- 11.1 Verkehrsfluss verbessern
- 11.2 Verkehrssicherheit erhöhen
- 11.3 Entlastung von Siedlungsgebieten schaffen