SCHNEIDER CONSULT ZIVILTECHNIKER GMBH

krems
Magistrat der Stadt
Krems an der Donau

MAGISTRAT DER STADT KREMS/D.

Amt für Stadt- und Verkehrsplanung

KONZEPT ZUR MOBILITÄT
STADTTEILDIALOG "AM STEINDL"

BERICHT

Projekt: **20038**

Krems/D., **21.10.2021**

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
1.	Beteiligungsprozess Stadtteildialog Am Steindl	3
2.	Bestandssituation	3
3.	Mobilitätsumfrage	6
4.	Online Workshops	7
5.	Stadtteilspaziergänge	8
6.	Lösungsvorschläge/Maßnahmen	9
6.1.	Kraxenweg Süd	9
6.2.	Kreuzung Langenloiser Straße / Am Steindl	11
6.3.	Steindlstraße	13
6.4.	Bäckerberggasse	14
6.5.	Rechtsvorrang und Bodenmarkierungen	15
6.6.	Anrainerparken	16
6.7.	Kraxenweg Spiel- und Sportplatz	17
6.8.	Sonstige Vorschläge	19
6.8.1.	Sanierung Bergstiege	19
6.8.2.	Radförderung Langenloiser Straße	19
7.	Weitere Vorgehensweise	21
8.	Begriffserklärung	22

1. Beteiligungsprozess Stadtteildialog Am Steindl

Seitens des Magistrat Krems/Donau - Amt für Stadt- und Verkehrsplanung wurde bis Juni 2021 ein Stadtteildialog zur Mobilität „Am Steindl“ durchgeführt. Gemeinsam mit dem Büro PlanSinn wurde mit den BewohnerInnen und GrundbesitzerInnen über die derzeitigen und künftigen Mobilitätsverhalten und -bedürfnisse im Stadtteil diskutiert.

Der Stadtteildialog wurde in 3 Prozesse unterteilt:

1. Mobilitätsumfrage
2. Online-Workshops
3. Stadtteilspaziergänge

Die Ergebnisse und Anregungen der Umfrage und Workshops wurden fachlich beurteilt und Lösungskonzepte bzw. Lösungsmöglichkeiten durch das Verkehrsplanungsbüro ausgearbeitet. Diese wurde im Zuge der Spaziergänge den interessierten Teilnehmern vorgestellt und gemeinsam diskutiert.

2. Bestandssituation

Der Stadtteil Am Steindl befindet sich nördlich des Stadtzentrums von Krems, östlich oberhalb des Kremstales und wird von den Straßen L7081 Langenloiser Straße, Stratzinger Straße, Steindlstraße, Bäckerberggasse, Kraxenweg und die Straße „Am Steindl“ tangiert.
Die L7081 Langenloiser Straße dient als Hauptzubringer. Von der L7081 zweigen der Kraxenweg sowie die Stratzinger Straße in nördliche Richtung an. Der Kraxenweg ist derzeit nur bis zur Steindlstraße befahrbar, da sich ein Teil noch in Bau (siehe 6.1 Kraxenweg Süd) befindet. An die Stratzinger Straße binden in weiterer folge die Steindlstraße, die Bäckerberggasse und der Kraxenweg von Süden an.

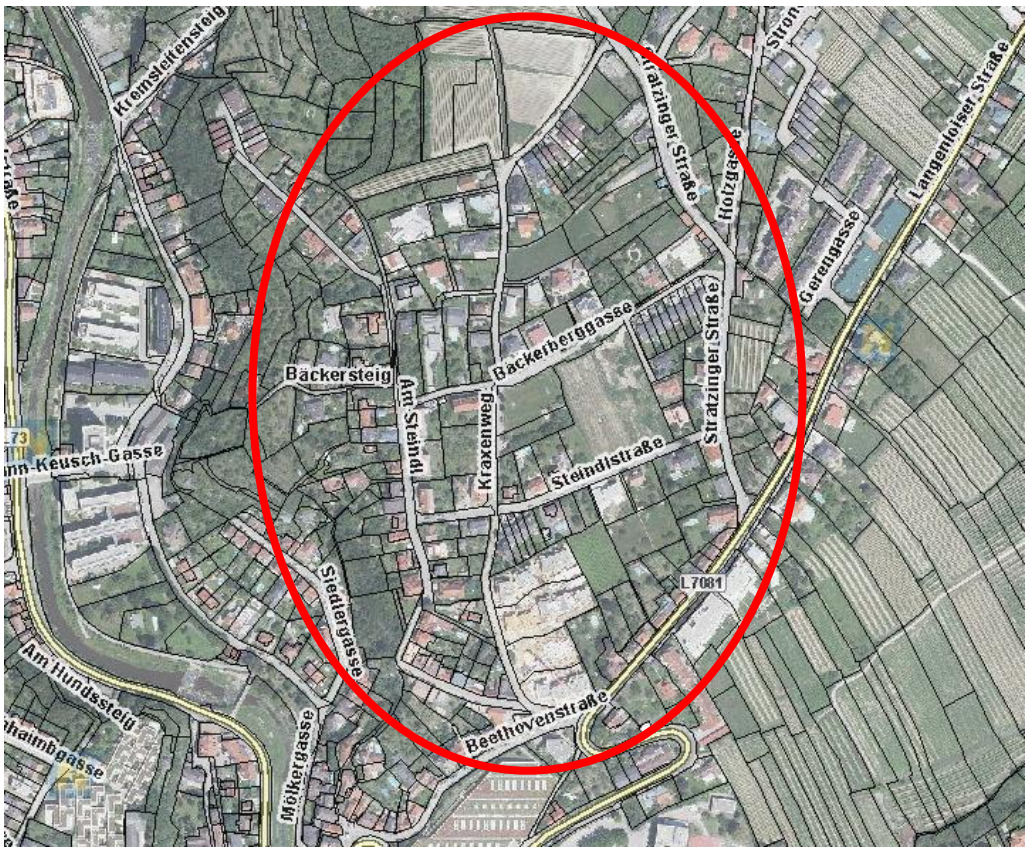

Abbildung 2-1: Übersicht Projektgebiet

Für die Siedlungsstraßen Steindlstraße, Bäckerberggasse, Kraxenweg und die Straße „Am Steindl“ sind „Tempo 30 Zone“ verordnet.
Entlang der Steindlstraße verläuft beidseitig ein Gehsteig. In der etwa 100m nördlich davon liegenden Bäckerberggasse ist kein Gehsteig vorhanden. Die anderen im Projektgebiet liegenden Straßen weisen einen einseitigen Gehsteig auf.
Im gesamten Projektgebiet ist aufgrund der „Tempo 30 Zone“ ein Radfahren im Mischverkehr mit Kfz vorgesehen. Baulich getrennte Radwege oder Geh- und Radwege sind nicht vorhanden.
Im gesamten Stadtteil sind keine markierten Stellplätze verordnet. Entlang der Straßenzüge z.B. Steindlstraße, werden die KFZ einseitig auf der Fahrbahn abgestellt. Im Bereich des Sport- und Spielplatzes bei der Bäckerberggasse und beim Kraxenweg sind geschotterte Nebenflächen vorhanden, die zum Parken genutzt werden.
In der nachfolgenden Abbildung sind die „Tempo 30 Zone“ in Blau sowie die Gehsteige in orange dargestellt.

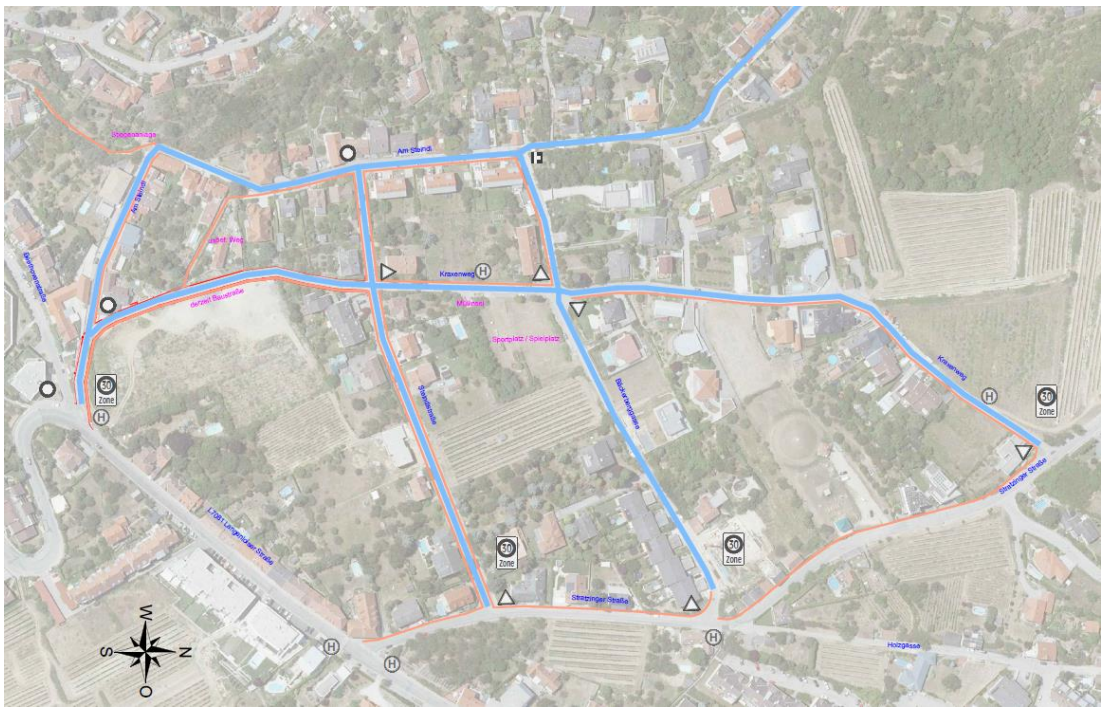

Abbildung 2-2: Übersicht Bestandssituation

Aufgrund der Fahrplanänderung des Stadtbusses im Dezember 2020 verkehrt die Stadtbus-Linie 6 im Stundentakt zwischen 5 und 18 Uhr durch den Stadtteil zum Bahnhof Krems. Die Linie verläuft von der Langenloiser Straßen kommend über die Stratzinger Straße zum Kraxenweg, anschließend südlich über den Kraxenweg bis zur Steindlstraße und mündet anschließend wieder über die Stratzinger Straße in die Langenloiser Straße ein. Haltestellen sind bei der Kreuzung Langenloiser Straße/Stratzinger Straße, auf der Stratzinger Straße bei der Bäckerberggasse, nördlich beim Kraxenweg, sowie beim Sport- und Spielplatz.

Zusätzlich hält der Postbus 710 bei der Langenloiser Straße im Bereich der Kreuzung Stratzinger Straße.

3. Mobilitätsumfrage

Die Stadt Krems - Amt für Stadt- und Verkehrsplanung hat im Februar 2021 zum Stadtteildialog Mobilität Am Steindl eingeladen. Alle BewohnerInnen und GrundbesitzerInnen waren aufgerufen, ihre Erfahrungen einzubringen und mitzudiskutieren mit dem Ziel der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes. Die Online-Umfrage beinhaltet Fragestellungen zu dem eigenen Verkehrsverhalten der BewohnerInnen in Bezug auf alle Verkehrsarten. Zusätzlich wurden Veränderungswünsche auf den Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsträger erfragt.

Auf die Frage zum Umstieg auf umweltfreundlichen Verkehrsarten wünschten sich ungefähr die Hälfte der/die Befragten sichere Radverbindungen, sichere Gehwege und eine attraktive Gestaltung des Straßenraums mit mehr Grünflächen und Bäume.

Im Hinblick auf den motorisierten Individualverkehr (MIV) wurde die Auto-Verkehrssituation folgendermaßen eingeschätzt. Für mehr als die Hälfte der TeilnehmerInnen parken zu viele BesucherInnen und SchülerInnen auf den Straßen und es gibt zu wenig Stellplätze. Ebenfalls wurde oft angegeben, dass oft zu schnell gefahren wird und es insgesamt zu viel Autoverkehr gibt.

Die detaillierten Ergebnisse der Mobilitätsumfrage sind dem Endbericht des Beteiligungsprozesses zu entnehmen - online einsehbar unter www.krems2030.at.

4. Online Workshops

Im März und April 2021 fanden drei Online-Workshops statt.
Thema waren: Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Raum und Parken sowie öffentlicher Verkehr und Autoverkehr.
Aus den Workshops gingen besonders zwei Schwerpunkte hervor: Die Umplanung des Kraxenweg Süd (Bereich von der Steindlstraße südlich) sowie die Umgestaltung der Verkehrsfläche und deren Randbereiche im Bereich des Spiel- und Sportplatzes bei der Kreuzung Kraxenweg/Bäckerberggasse.

Folgende weitere Vorschläge wurden eingebracht:

- Sanierung der Bergstiege
- Belagssanierung der Beethovenstraße
- Temporeduktion Stratzinger Straße
- Sichtverbesserungen in mehreren Kreuzungsbereichen durch
    - Verkehrsspiegel
    - Parkverbot im Kreuzungsbereich sichtbar machen
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Steindlstraße, Kraxenweg und Bäckerberggasse durch
    - Fahrbahnverschwenke
    - Begegnungszone
    - Begrünung des öffentlichen Raums
    - Stellplätze kennzeichnen
    - Bodenmarkierungen/Piktogramme (Tempo 30)

- Erhöhung der Sicherheit für RadfahrerInnen
    - Radfahrstreifen/Mehrzweckstreifen Langenloiser Straße
    - Radmitnahme im Stadtbus
- Kreisverkehr - Kreuzung Langenloiser Straße / Kraxenweg

5. Stadtteilspaziergänge

Die eingebrachten Vorschläge seitens der BewohnerInnen wurden durch Schneider Consult in Abstimmung mit dem Magistrat Krems überprüft und technische Lösungsvorschläge ausgearbeitet. Diese wurden bei den Stadtteilspaziergängen am 11. und 12. Juni den TeilnehmernInnen vor Ort präsentiert und diskutiert. Die präsentierten Inhalte sowie die Route waren an beiden Tagen ident.

An den Spaziergängen nahmen jeweils rund 20 TeilnehmerInnen, das Büro Plan-Sinn als Moderation, das Verkehrsplanungsbüro Schneider Consult sowie Vertreterinnen der Stadt- und Verkehrsplanung des Magistrat Krems teil.

6. Lösungsvorschläge/Maßnahmen

Die Lösungsvorschläge bzw. Maßnahmen wurden in Hinblick auf Umsetzbarkeit und auf Budgetkosten bewertet.

Umsetzbarkeit:

- kurzfristig (innerhalb des nächsten Jahres)
- mittelfristig (innerhalb der nächsten 1-3 Jahre)
- langfristig (innerhalb der nächsten 3-5 Jahre)

Budgetkosten:

- € (bis 10.000€)
- €€ (bis 100.000€)
- €€€ (über 100.000€)

6.1. Kraxenweg Süd

Der Lückenschluss des Kraxenweg zwischen der Straße Am Steindl und der Steindlstraße ist aufgrund der Neubebauung der Wohnhausanlagen beim Kraxenweg erforderlich.
Zur Erschließung der Wohnhausanlage wurde das bereits genehmigte Straßenprojekt nur bis zur nördlichen Zufahrt der Wohnhausanlage errichtet. Der nördliche Teil bis zur Kreuzung mit der Steindlstraße wurde bis zum Ende des Stadtteildialoges hintangestellt.
In den Workshops wurde eine Verringerung der versiegelten Fläche sowie eine Verlangsamung des Verkehrs von Seiten der AnrainerInnen gefordert.
Folgender Gestaltungsvorschlag wurde erarbeitet und stellt dabei einen Kompromiss zwischen Vorgaben und Möglichkeiten der Stadt, der Politik und den BewohnerInnen dar:

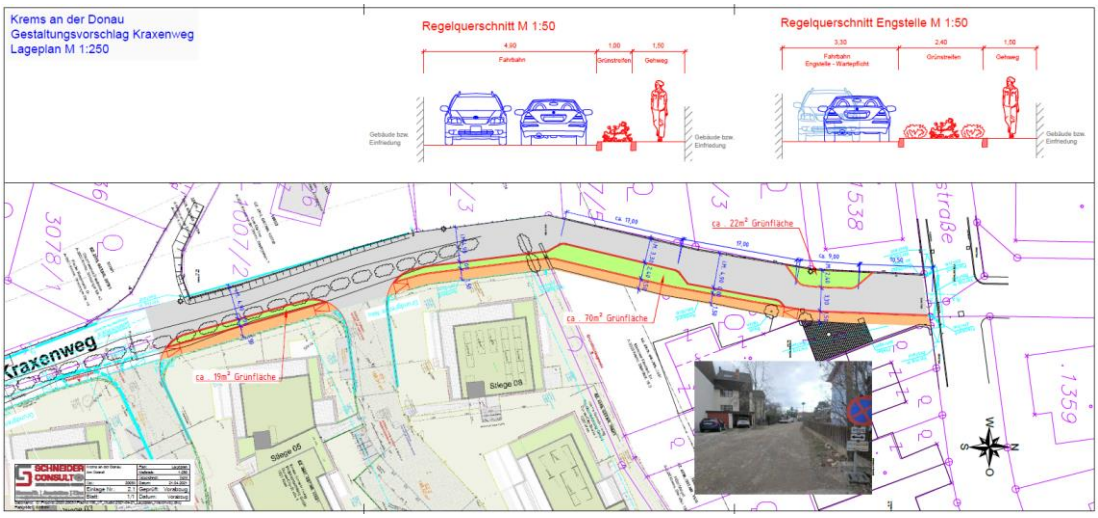

Abbildung 6-1: Gestaltungsvorschlag Kraxenweg Süd

Durch die Gestaltung des Teilabschnitts mit Fahrbahnverschwenken und Grüninseln wird eine geradlinige Führung des motorisierten Verkehrs unterbrochen. Die Errichtung von zwei Grüninseln, mit einer Breite von ca. 2,40m, schafft zwei Engstellen mit einer Länge von ca. 17,0m bzw. ca. 9,0m, wodurch eine entsprechende Geschwindigkeitsreduktion erzielt werden kann und die versiegelte Fläche gegenüber dem ursprünglich eingereichten und genehmigten Straßenprojekt um ca. 100m² verringert wird.

An der Ostseite wird ein 1,50m breiter Gehweg errichtet, welcher den neuen und den derzeitigen BewohnerInnen eine sichere fußläufige Anbindung zum Spiel- und Sportplatz und zur Langenloiser Straße ermöglicht.

Im Zuge des Stadtteilspaziergangs wurde der Gestaltungsvorschlag aufgrund der Verringerung der versiegelten Fläche als Verbesserung angesehen.
Folgende Anregungen wurden zusätzlich eingebracht:

- Rasengittersteine anstelle von Asphalt → Dies würde im Winter zu Problemen bei der Schneeräumung führen. Rasengittersteine sind für Fahrräder nicht komfortabel zu befahren und stellen ein Hindernis dar. Zusätzlich ist beim Befahren mit erhöhter Lärmentwicklung zu rechnen.
- Bepflanzung und Möblierung in den Grünflächen → Aufgrund der Leitungen im Untergrund ist eine Bepflanzung von Bäumen nicht möglich, Sträucher können jedoch zugesagt werden. Im Bereich der östlichen Grünfläche kann eine Sitzgelegenheit errichtet werden.
- Begegnungszone oder Wohnstraße → Eine Begegnungszone in diesem Bereich ist aufgrund der ausschließlichen Längsbewegung und der vorhandenen ausreichenden Breite nicht durchsetzbar. Eine Begegnungszone lebt aufgrund des Begegnungsfalles unterschiedlicher Verkehrsteilnehmen, wie PKW und FußgängerInnen. In Wohnstraßen ist das Durchfahren untersagt. Auszug gemäß StVo §76b (1): *„… In einer solchen Wohnstraße ist der Fahrzeugverkehr verboten; ausgenommen davon sind der Fahrradverkehr, das Befahren mit Fahrzeugen des Straßendienstes, der Müllabfuhr, des öffentlichen Sicherheitsdienstes und der Feuerwehr in Ausübung des Dienstes sowie das Befahren zum Zwecke des Zu- und Abfahrens.“* Dies widerspricht dem politischen Wunsch einer Entlastung der anliegenden Straßenzüge.

Der Gestaltungsvorschlag soll weiterverfolgt werden.

Umsetzung: kurzfristig
Es folgt eine Änderung der Einreichplanung und Ausführungsplanung.

Grobkosten: €€€ (bereits in der Budgetplanung berücksichtigt)

6.2. Kreuzung Langenloiser Straße / Am Steindl

Derzeit ist das Linksabbiegen von der Langenloiser Straße in die Straße Am Steindl durch eine Sperrlinie verboten. Da diese Kreuzung jedoch als Haupterschließung für die neuerrichtete Wohnhausanlage dient, soll durch eine Abänderung der Bodenmarkierungen das Linksabbiegen ermöglicht werden. Beide Straßen sind derzeit nur von Norden kommend (Gneixendorf) erreichbar. Ein Linksausfahren in Richtung Norden ist nicht erlaubt.

Als Vorschlag wurde die Errichtung eines Minikreisverkehrs im Kreuzungsbereich genannt. Dies ist aufgrund des Gefälleknicks im Kreuzungsbereich nicht möglich. Ein Minikreisverkehr weißt gemäß Richtlinien (RVS) einen Außendurchmesser von < 26m auf. Im Regelfall werden Minikreisverkehre mit einem Außendurchmesser von ca. 18 bis 20m errichtet. Die Mittelinsel wird meistens durch eine gepflasterte Fläche gekennzeichnet und kann vom Schwerverkehr überfahren werden. Aufgrund des Gefälleknicks im Kreuzungsbereich ist die Errichtung eines Minikreisverkehrs nicht möglich. Auch ein Anschluss der Beethovengasse wäre dadurch nicht mehr gegeben.

Abbildung 6-2: Gefälleknick Langenloiser Straße

Aufgrund der vorhanden Platzverhältnisse bzw. des Gefälleknicks im Kreuzungsbereich ist auch die Errichtung eines Linksabbiegestreifens für PKW nicht möglich.

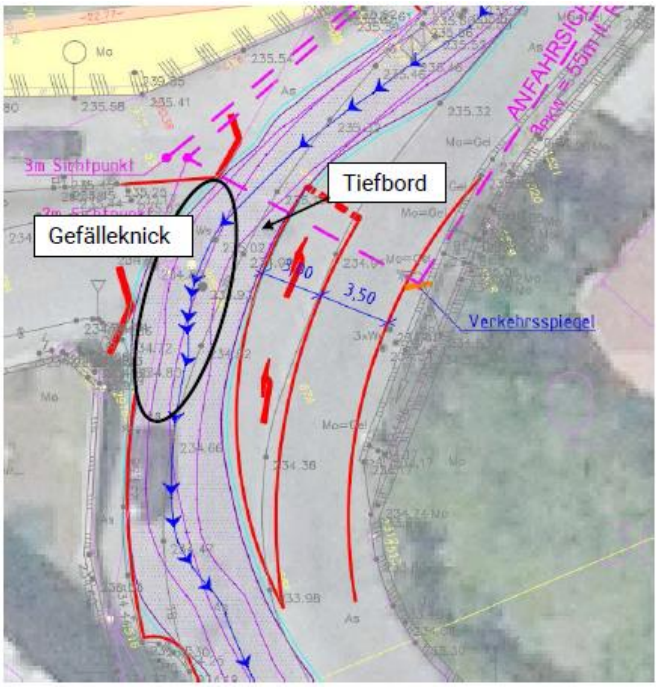

Abbildung 6-3: Linksabbiegestreifen Langenloiser Straße

Für das erforderliche Behördenverfahren wurde ein Bodenmarkierungs- und Beschilderungsplan erstellt.

Umsetzung: kurzfristig

Grobkosten: € (bereits in der Budgetplanung berücksichtigt)

6.3. Steindlstraße

Zur Verringerung und Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h wurde ein Regelplan für eine mögliche Umgestaltung der Steindlstraße vorgeschlagen.

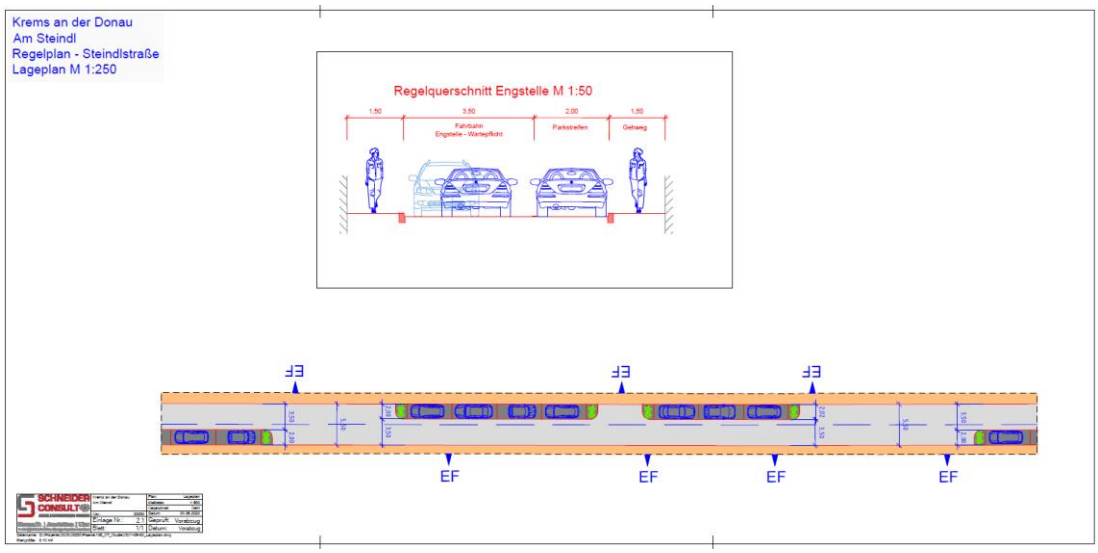

Abbildung 6-4: Regelplanung

Ziel dieses Vorschlages ist eine Strukturierung der Stellplätze und eine Geschwindigkeitsreduktion durch Engstellen und Fahrbahnverschwenke.

Im Bereich der Steindlstraße können Fahrbahnverschwenke bzw. Engstellen durch die abwechselnde Anordnung von Stellplätzen im Straßenraum links- bzw. rechtsseitig der Fahrbahn erreicht werden. Dadurch wird die Geradlinigkeit der Fahrbahn unterbrochen.
Bei den Stellplätzen wird die Fahrbahn auf ca. 3,50m eingeengt. Im Bereich von Einfahrten werden Wartebuchten ausgebildet, um die Stellplatzanzahl möglichst zu maximieren. Am Beginn und am Ende der Stellplatzreihen werden, soweit dies die Leitungsverläufe im Untergrund der Fahrbahn zulassen, Grünelemente geplant. Die Grünelemente können als Grüninseln ausgestaltet werden, wodurch eine zusätzliche optische Einengung des Straßenraumes erzielt wird.
Zusätzlich zur Geschwindigkeitsreduktion werden auch die Stellplätze im öffentlichen Raum geregelt. Ein Parken an nicht markierten Bereichen ist daher nicht mehr erlaubt.

Im Zuge des Stadtteilspaziergangs wurde der Gestaltungsvorschlag positiv aufgenommen und soll weiterverfolgt werden. Seitens der TeilnehmerInnen wurde eine Gestaltung mittels Grüninseln anstelle von Pflanzentrögen befürwortet.

Umsetzung: mittelfristig
Es folgt eine Entwurfsplanung der Steindlstraße.

Grobkosten: €€

6.4. Bäckerberggasse

Analog zum Vorschlag Steindlstraße wurde zur Verringerung und Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h in der Bäckerberggasse ebenfalls der Regelplan für eine mögliche Umstrukturierung vorgeschlagen.

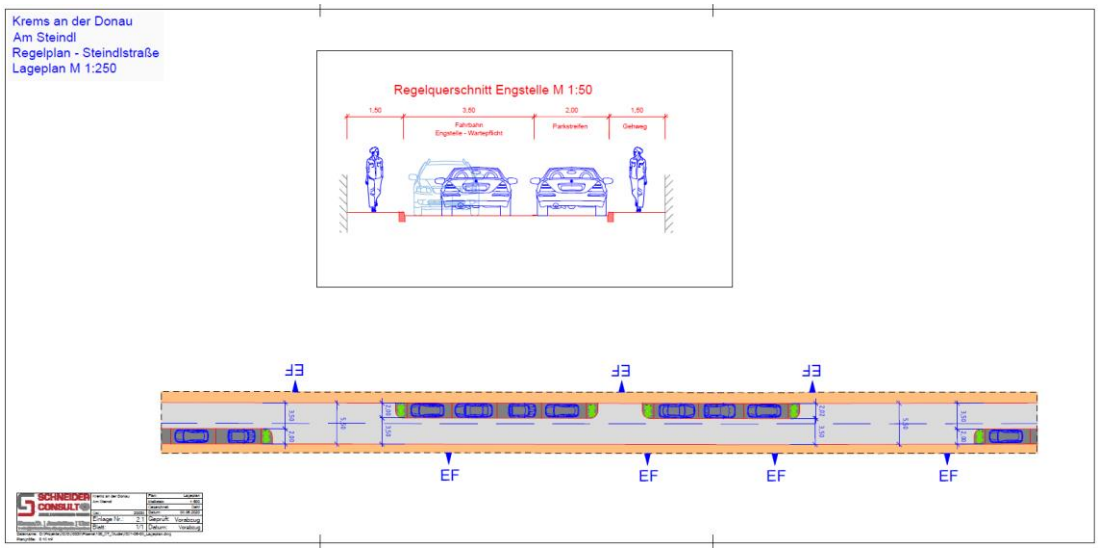

Abbildung 6-5: Regelplanung

Ziel dieses Vorschlages ist die Geschwindigkeitsreduktion, Erhöhung der Aufmerksamkeit der AutofahrerInnen und die Strukturierung von Stellplätzen durch die Schaffung von Engstellen und Fahrbahnverschwenken.
Da in der Bäckerberggasse derzeit kein öffentlicher Gehsteig vorhanden ist, soll die Bäckerberggasse auch fußläufig durch die Schaffung eines einseitigen Gehsteigs besser erschlossen und eine sichere Verbindung zum Spiel- und Sportplatz und in weiterer Folge in Richtung Stadtzentrum geschaffen werden.

Umsetzung: langfristig
Es folgt eine Entwurfsplanung der Bäckerberggasse.

Grobkosten: €€€

6.5. Rechtsvorrang und Bodenmarkierungen

Zur Verringerung und Einhaltung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeit von Tempo 30 km/h wurde von den AnwohnerInnen bei den Workshops vorgeschlagen, Tempo 30 Piktogramme auf die Fahrbahn anzubringen.
Generell spricht aus verkehrsplanerischer Seite nichts gegen diese Bodenmarkierungen.

Vom Verkehrsplanungsbüro wurde zusätzlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Reduktion der Geschwindigkeit in der „Tempo 30 Zone" vorgeschlagen, einheitlich bei allen Kreuzungen die Vorrangzeichen (Vorrang geben und Halt) zu entfernen. Es soll der Rechtsvorrang gelten. Dadurch wird die Durchfahrtsmöglichkeit bei Kreuzungen unterbrochen. Der Kfz-Verkehr muss sich in Teilbereichen mit eingeschränkter Sicht langsam herantasten und vergewissern, dass kein rechtskommender Verkehr kommt. Dies steigert langfristig die Achtsamkeit des motorisierten Individualverkehrs.
Speziell im Anfangsstadium muss diese Umstrukturierung der Vorrangregelung medial gut begleitet werden und durch weitere temporäre Maßnahmen – z.B. durch Wahrhinweise „geänderte Vorrangregelung" – gekennzeichnet werden.

Speziell die Kreuzungen Kraxenweg/Bäckerberggasse und Kreuzung Kraxenweg/Steindlstraße wären im Stadtteil für eine geänderte Vorrangregelung zu empfehlen. Bei den Kreuzungen Am Steindl/Steindlstraße und Am Steindl/Bäckerberggasse gilt bereits der Rechtsvorrang.
Kreuzungen zu Hauptstraßen (z.B. Langenloiser Straße) oder außerhalb von „Tempo 30 Zonen" (Stratzinger Straße) sind hiervon nicht betroffen und aufgrund der Geschwindigkeitsunterschiede bzw. unterschiedlichen Verkehrsstärken nicht zu empfehlen.

Im Zuge des Stadtteilspaziergangs wurde der Vorschlag zur Geschwindigkeitsreduktion positiv aufgenommen.

Umsetzung: mittelfristig
Die Umsetzung sollte im Zuge der Umgestaltung der Steindlstraße erfolgen und muss medial gut begleitet werden.

Grobkosten: €

6.6. Anrainerparken

Aufgrund des Parksuchverkehrs in Zusammenhang mit Schülern der naheliegenden HAK/HLF wurde im Zuge des Stadtteilspaziergangs durch das Magistrat Krems der Vorschlag des AnrainerInnenparken, der durch die Arbeitsgruppe Parken erarbeitet wurde, vorgestellt.

Die Überlegungen beinhalten, dass im Bereich Am Steindl ein Parkverbot, ausgenommen AnrainerInnenverkehr mit Berechtigungsnachweis, verordnet wird. Gegen eine einmalige Gebühr kann dieser Nachweis beantragt werden. Anspruchsberechtigt sind alle AnrainerInnen mit eigenem Kfz. Zusätzlich sollen Berechtigungskarten für BesucherInnen jedem Haushalt zur Verfügung gestellt werden.

Diese Thematik wurde vom Großteil der TeilnehmerInnen positiv aufgenommen und soll in der AG Parken weiterverfolgt werden.

6.7. Kraxenweg Spiel- und Sportplatz

Da sowohl in der Umfrage als auch im Zuge der Workshops ein Treffpunkt für die BewohnerInnen des Steindls gefordert wurde, wurde beim Stadtteilspaziergang ein Vorschlag für die Umgestaltung des Spiel- und Sportplatzes präsentiert.

Frau DI Jilka; NÖ Gestalten hat im Auftrag der Stadt Krems einen Vorschlag der Umgestaltung des Spiel- und Sportplatzes erstellt. Dieser beinhaltet aus verkehrlicher Sicht die Verlegung der Bushaltestelle, eine Fahrbahneinengung auf 4,5 bis 4,8m, einen Fahrbahnverschwenk sowie die Errichtung von begehbaren Nebenflächen.

Abbildung 6-6: Umgestaltung Spiel- und Sportplatz – DI Jilka

Durch die Einengung und den Verschwenk des Kraxenwegs wirkt der Abschnitt verkehrsberuhigend. Dies steigert die Sicherheit für FußgängerInnen, speziell für Kinder. Durch einen Belagswechsel, beispielsweise durch die Ausführung eines sandbraunen Asphalts, wird die Verkehrsberuhigung zusätzlich hervorgehoben. Die weitere Freiraumgestaltung des Sport- und Spielplatzes soll zum Treffen und Verweilen der BewohnerInnen einladen. Zusätzlich wirkt die Gestaltung als Geschwindigkeitsreduktionsmaßnahme und steigert die Aufmerksamkeit der Autofahrer.

Im Zuge der nächsten Planungsschritte (Entwurfsplanung) soll der Kraxenweg entsprechend den Richtlinien umgestaltet werden. Im Zuge der Vorgespräche mit den zuständigen Sachverständigen kann auch die Verordnung einer Begegnungszone (Tempo 20km/h) überprüft werden. Für die Verordnung müssen Einsatzkriterien gemäß RVS – u.a. Verkehrsstärken, Anwesenheitsquote, mögliche Fahrzeitverluste des ÖV – nachgewiesen und erfüllt werden.

Der Vorteil einer verordneten Begegnungszone ist die geringere erlaubte Höchstgeschwindigkeit von 20km/h sowie die gemeinsame Benutzung der Fahrbahn durch alle VerkehrsteilnehmerInnen. Dies führt zu einer Verringerung des Anhalteweges des motorisierten Individualverkehrs und eine bessere nonverbale Kommunikation der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer. Dies ist besonders ein Vorteil für schwache VerkehrsteilnehmerInnen (Kinder).
Die größte Herausforderung einer Begegnungszone ist, dass diese nur durch die aktive Belebung funktioniert. Wird der Raum von FußgängerInnen und RadfahrerInnen nur zeitlich eingeschränkt benutzt, sinkt die Akzeptanz des motorisierten Individualverkehrs und das Geschwindigkeitsniveau steigt.

Durch eine gezielte Gestaltung der Fahrbahn und eine belebte Nutzung durch den Spiel- und Sportplatz ist die erhoffte Wirkung der Umgestaltung ein aktives Miteinander aller Verkehrsarten und eine freiwillige Geschwindigkeitsreduktion der AnrainerInnen und BesucherInnen.

Umsetzung: mittelfristig
Es folgt eine Entwurfsplanung des Kraxenwegs im Bereich des Spiel- und Sportplatzes.

Grobkosten: €€€

6.8. Sonstige Vorschläge

6.8.1. Sanierung Bergstiege

Im Zuge der Workshops wurde die Oberflächensanierung, die Errichtung von Ruheplätzen mit Bänken und das Pflanzen von Bäumen gefordert.

Seitens des Magistrat Krems ist geplant, die Bergstiege auf Etappen zu sanieren. Ebenfalls wird überprüft, an welchen Stellen eine Ruhezone mittels Bänken errichtet werden kann.
Da jedoch die angrenzenden Grundstücke nicht im Eigentum der Stadt Krems sind, können keine Bäume gepflanzt werden.

Umsetzung: mittelfristig

Grobkosten: €€€

6.8.2. Radförderung Langenloiser Straße

Im Zuge der Workshops wurde die Förderung des Radverkehrs entlang der Langenloiser Straße gefordert.
Durch Schneider Consult wurde die Möglichkeit der Errichtung von Radfahrstreifen oder Mehrzweckstreifen überprüft. Aufgrund der hohen Steigung der Langenloiser Straße und den daraus folgenden Geschwindigkeitsunterschieden zwischen dem motorisierten Individualverkehr und RadfahrerInnen wurde vorrangig die Machbarkeit einseitig bergauf überprüft.
Die Fahrbahn der L7081 Langenloiser Straße weist im Durchschnitt eine Breite von ca. 6,0m sowie im Kurvenbereich schleppkurvengerechte Aufweitungen auf.

Generell gilt bei einem Radfahrstreifen das Trennprinzip und bei einem Mehrzweckstreifen die gesichertere Führung im Mischprinzip Rad- und Kfz-Verkehr. Radfahrstreifen sind nur dann wirksam, wenn sie vom ruhenden und fließenden Kfz-Verkehr freigehalten werden können.
Die Funktion des Mehrzweckstreifens liegt darin, den vorhandenen Straßenraum im Ortsgebiet besser auszunutzen. Durch Mehrzweckstreifen kann dem Radverkehr eine Radfahranlage und Orientierungshilfe geboten werden. Wesentlich ist, dass die Kfz-Lenkenden verstärkt auf das Vorhandensein von Radfahrenden hingewiesen werden und den Radfahrenden dadurch die notwendige Aufmerksamkeit gewährt wird.

Bei der Errichtung eines Radfahrstreifens gilt gemäß RVS 03.02.13 die Regelbreite von 1,5m neben der Fahrbahn. Der motorisierte Individualverkehr darf den Radfahrstreifen nicht überfahren.

Die Errichtung eines Radfahrstreifens wäre prinzipiell von der Wiener Straße bis zur HAK/HLF Krems möglich. Der Entfall von ca. 25 Stellplätze wäre dafür nötig. Die weitere Führung eines Radfahrstreifens im Bereich der beiden Kurven (Höhe Langenloiser Straße Nr. 29 bis 32) ist aufgrund der Schleppkurven für Schwerverkehr und der unmittelbar angrenzenden Einfriedungen der Privatgründe nicht möglich.

Bei der Errichtung eines Mehrzweckstreifens gilt gemäß RVS 03.02.13 die Regelbreite von 1,5m neben der Fahrbahn. Der KFZ-Verkehr darf den Mehrzweckstreifen nur im Ausnahmefall befahren, wenn der links an dem Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist. Daher ist die Kernfahrbahn auf einen Begegnungsfall zweier PKW ohne Befahrung der Mehrzweckstreifen auszulegen. Die Kernfahrbahn ist daher für eine Geschwindigkeit mit 50km/h auf ca. 5,0m auszulegen. Somit ergibt sich eine Gesamtbreite von 8.0m für einen beidseitigen Mehrzweckstreifen.
Für einen einseitigen Mehrzweckstreifen ist die Kernfahrbahn auf einen Begegnungsfall Bus/LKW mit PKW auszulegen. Dies entspricht bei einer Geschwindigkeit mit 50km/h eine Kernfahrbahn von min 5,5m. Es ergibt sich in diesem Fall eine Gesamtbreite von 7.0m für einen einseitigen Mehrzweckstreifen.

Auch die Errichtung eines Mehrzweckstreifens wäre prinzipiell von der Wiener Straße bis zur HLF Krems möglich. In diesem Fall müssten ca. 25 Stellplätze entfallen.
Die weitere Führung in den beiden nachfolgenden Kurvenbereichen ist aufgrund der Engstellen (ca. 6,5m Fahrbahnbreite) nicht möglich.

Eine radfreundliche Führung entlang der Langenloiser Straße bis zum Kraxenweg bzw. Stratzinger Straße ist nur unter Kompromisse (Entfall von ca. 25 Stellplätzen) zu Gunsten der Sicherheit der RadfahrerInnen in einem Teilbereich möglich.

7. Weitere Vorgehensweise

Folgende Maßnahmen können und sollen weiterverfolgt werden und wurden in den Maßnahmenplan aufgenommen:

- Sanierung Bergstiege
- Umgestaltung Kraxenweg Süd
- Fahrbahnverschwenk Steindlstraße
- Verkehrsberuhigung Kraxenweg Sport- und Spielplatz
- Rechtsvorrang Kreuzungsbereiche „Tempo 30 Zone“
- Gehsteig Bäckerberggasse

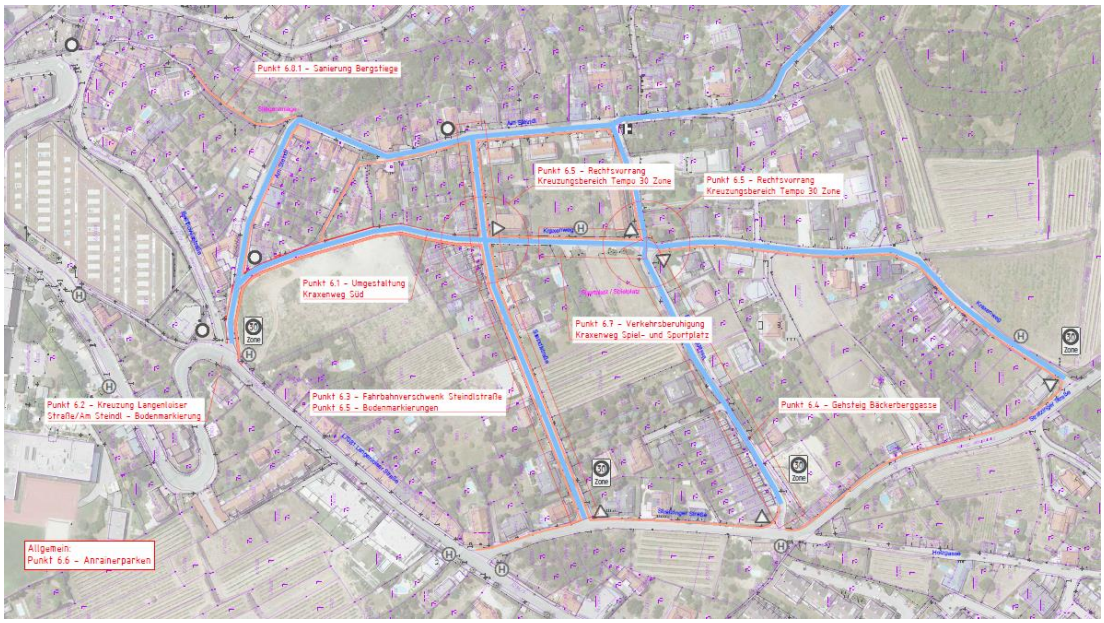

Abbildung 7-1: Maßnahmenplan

Die Maßnahmen werden durch das Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Abteilungen weiterverfolgt.

Krems, im Oktober 2021

Martin Becker
Gerald Jedenastik

8. Begriffserklärung

Entwurfsplanung: Auf Basis der Grundlagen und der Wünsche des Auftraggebers/Bauherrn wird der Entwurf erarbeitet. Meist wird auch eine Variantenuntersuchung und Gegenüberstellung der Vor- und Nachteile erstellt.

Einreichplanung: Entspricht der Entwurf den Vorstellungen des Auftraggebers, wird er zu einem Einreichplan ausgearbeitet. Dieser Plan ist als Genehmigungsplan zu verstehen, der in allen Punkten den gesetzlichen Vorgaben entsprechen muss. Ein Einreichplan besteht im Straßenbau in der Regel aus einem technischen Bericht, einem Lageplan, einem Regelquerschnitt sowie aus Schnitten (Querschnitte und Längsschnitt).

Ausführungsplanung: Ist es für die Ausführung eines Projektes notwendig, dass genauere Angaben zur Bauausführung gegeben werden, wird auf Basis der Einreichung ein Ausführungsplan erstellt, der eine genaue Abbildung sämtlicher baulicher Details darstellt. Inhalt sind unteranderem Höhenpunkte zur Herstellung der Straße/Weg.

Bodenmarkierungs- und Beschilderungsplan: genaue Darstellung (Strichbreiten, Form und Farbe) aller Bodenmarkierungen (Verkehrsleiteinrichtungen), Darstellung der Standorte bestehender und neuer Verkehrszeichen mit Angabe der genauen Bezeichnung gemäß StVO.

Sperrlinie: Bodenmarkierung (nicht unterbrochene Längsmarkierung in weißer Farbe) - Sperrlinien dürfen gemäß StVO nicht überfahren werden.

Begegnungszone: Straßen deren Fahrbahn für die gemeinsame Nutzung durch Fahrzeuge und Fußgänger bestimmt ist und die als solche gekennzeichnet ist (RVS 03.02.12) In Begegnungszonen dürfen die Lenker von Fahrzeugen Fußgänger weder gefährden noch behindern, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit einer Geschwindigkeit von höchstens 20 km/h fahren. Lenker von Kraftfahrzeugen dürfen auch Radfahrer weder gefährden noch behindern. In Begegnungszonen dürfen Fußgänger die gesamte Fahrbahn benützen. Sie dürfen den Fahrzeugverkehr jedoch nicht mutwillig behindern. (StVO 1960 idgF.- §76c)

Wohnstraße: für den Fußgänger- und beschränkten Fahrzeugverkehr gemeinsam bestimmte und als solche gekennzeichnete Straße. In Wohnstraßen ist das Betreten der Fahrbahn und das Spielen gestattet. Der erlaubte Fahrzeugverkehr darf aber nicht mutwillig behindert werden. Die Lenker von Fahrzeugen in Wohnstraßen dürfen Fußgänger und Radfahrer nicht behindern oder gefährden, haben von ortsgebundenen Gegenständen oder Einrichtungen einen der Verkehrssicherheit entsprechenden seitlichen Abstand einzuhalten und dürfen nur mit Schrittgeschwindigkeit fahren. Beim Ausfahren aus einer Wohnstraße ist dem außerhalb der Wohnstraße fließenden Verkehr Vorrang zu geben. (StVO 1960 idgF.- §76b)

Grüninsel, -flächen: umfassen jede Form von unbefestigten, bepflanzten Flächen im Straßenraum. (RVS 03.04.12)
Grünelement: z.B. Blumen-, Pflanzentröge, Sträucher, usw.
Radfahrstreifen: ein für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichneter Teil der Fahrbahn, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen angezeigt wird. (StVO 1960 idgF.)
Mehrzweckstreifen: Radfahrstreifen, der von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist – Schwerverkehr (StVO 1960 idgF.)
Minikreisverkehr: Kreisverkehr mit einem Außendurchmesser von weniger als 26,0m und einer für den Schwerverkehr überfahrbaren Mittelinsel (RVS 03.05.14)