SCHNEIDER CONSULT
ZIVILTECHNIKER GMBH

krems
Magistrat der Stadt
Krems an der Donau

MAGISTRAT DER STADT KREMS/D.
Amt für Stadt- und Verkehrsplanung

VERKEHRSKONZEPT
STAKEHOLDERDIALOG
HOHER MARKT - UNTERE LANDSTRAßE

BERICHT

Projekt: **21042**

Krems/D., **27.06.2022**

INHALTSVERZEICHNIS

		Seite
1.	Beteiligungsprozess Stakeholderdialog	3
2.	Lösungsvorschläge/Maßnahmen	4
2.1.	Reduktion/Eliminierung von Elterntaxis Hoher Markt	4
2.1.1.	Fahrverbot Stadtgraben	4
2.1.2.	Elternhaltestellen	5
2.2.	Platzerweiterung und -gestaltung Hoher Markt	7
2.2.1.	Querungsstelle Margarethenstraße	9
2.3.	Begegnungszone Untere Landstraße	10
2.3.1.	Kreuzung Wiener Brücke – Radfahren gegen die Einbahn	11
2.4.	Alternative für Stellplätze in der Unteren Landstraße	12
3.	Weitere Vorgehensweise	13
4.	Begriffserklärung	14

1. Beteiligungsprozess Stakeholderdialog

Seitens des Magistrat Krems/Donau - Amt für Stadt- und Verkehrsplanung wurde im Juni 2021 ein Beteiligungsprozess in Form eines Stakeholderdialogs durchgeführt.
Gemeinsam mit dem Büro PlanSinn wurde mit VertreterInnen unterschiedlicher Nutzergruppen deren Anliegen und Ideen diskutiert. Für die Begleitung des Prozesses wurde ebenfalls eine politisch besetzte Steuerungsgruppe gebildet, welche immer über die Ergebnisse des Prozesses informiert und in die Lösungsvorschläge eingebunden wurden.

Ziel des Stakeholderdialogs war es, gemeinsam einen Vorschlag für eine qualitätsvolle Neugestaltung und -organisation des Hohen Marktes und der Unteren Landstraße zu erarbeiten.

2. Lösungsvorschläge/Maßnahmen

Im Zuge von Workshops wurden gemeinsam Lösungsmöglichkeiten und -vorschläge erarbeitet. Auf Basis der zukünftig gewünschten Qualitäten beim Hohen Markt und in der Unteren Landstraße wurden im Zuge des Workshops vier Lösungsvorschläge erarbeitet.
Diese Lösungsvorschläge bzw. daraus folgende Maßnahmen wurden in Hinblick auf verkehrliche Umsetzbarkeit geprüft und bewertet.

2.1. Reduktion/Eliminierung von Elterntaxis Hoher Markt

Da es durch den Elternbring- und –abholverkehr an Schultagen zu einem vermehrten Verkehrsaufkommen mit fast 150 Elterntaxis, Halten in zweiter Spur und sichtbehinderndes Abstellen von Fahrzeugen am Hohen Markt im Bereich der Schulen kommt, sollen Elterntaxis zur Erhöhung der Verkehrssicherheit für die FußgängerInnen reduziert bzw. eliminiert werden. Folgende Maßnahmen wurden definiert:

2.1.1. Fahrverbot Stadtgraben

Durch ein Fahrverbot beim Stadtgraben (ab der Kreuzung Alauntalstraße) bis zum Hohen Markt für den privaten Schülertransport soll der Bereich vor den Schulen Piaristengymnasium und Mary Ward Schulen entlastet werden.
Die Zu- und Abfahrt für Anrainer, Lieferverkehr, Geschäftskunden, usw. soll weiterhin ermöglicht werden.
Durch eine Umgestaltung des Hohen Markts – siehe Punkt 2.2 – und der Verlängerung der Einbahnregelung von der Wachtertorgasse bis zur Kreuzung Stiftgasse wird diese Maßnahme zusätzlich verstärkt.

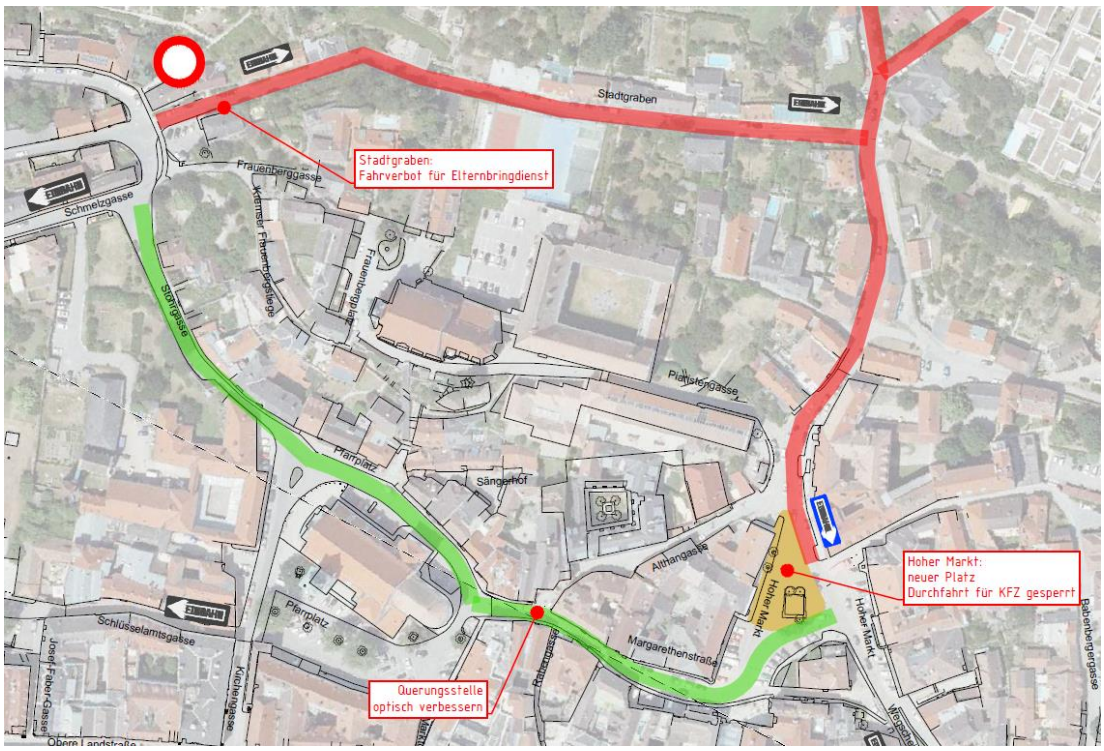

Abbildung 2-1: Auszug Fahrverbot

Zeitraum Umsetzung: kurzfristig
Verordnung des Fahrverbots.

Grobkostenschätzung: ca. € 9.000,- (brutto)

2.1.2. Elternhaltestellen

Da es durch das Fahrverbot Stadtgraben zu Verlagerungseffekten kommen wird, werden an definierten Bereichen Haltemöglichkeiten für das Ein- und Aussteigen der Schulkinder in Form von Elternhaltestellen als Alternative angeboten.
Dadurch sollen Eltern außerhalb der Altstadt halten und die Kinder und Jugendlichen die letzten Meter zu den Schulen zu Fuß zurücklegen.

Um eine gleichmäßige Verteilung der Elterntaxis zu erzielen, wurden hierfür sieben Standorte ausgearbeitet. Die Erreichbarkeit soll von allen Anfahrtsrichtungen aus gegeben sein und ein rasches Ein- und Ausparken sowie ein sicheres Aussteigen der SchülerInnen ermöglichen.

Da ein Verkehrszeichen „Elternhaltestelle“ in der StVO nicht geregelt wird, wird eine gebührenfreie 30-minütige-Kurzparkzone oder ein Parkverbot verordnet.

Zur Verdeutlichung wird ein Schild „Elternhaltestelle“ angebracht. Die gebührenfreien 30-münitigen-Kurzparkplätze stehen auch Geschäftskunden zur Verfügung.
VertreterInnen der Schulen waren in den Stakeholderdialog eingebunden. Die Eltern werden von den Schulen über Online-Informationsschreiben, Infoveranstaltungen etc. über die Maßnahmen informiert.

Folgende Stadtorte für die Elternhaltestellen wurden definiert:

- Südtiroler Platz
- Dreifaltigkeitsplatz
- Ringstraße auf Höhe Kremser Bank – in Richtung Stein
- Ringstraße auf Höhe Kremser Bank – in Richtung Kremsfluss
- Eyblparkstraße auf Höhe Mondlgasse
- Hohensteinstraße beim Gasthof Klinglhuber
- Kremstalstraße Parkplatz Castka

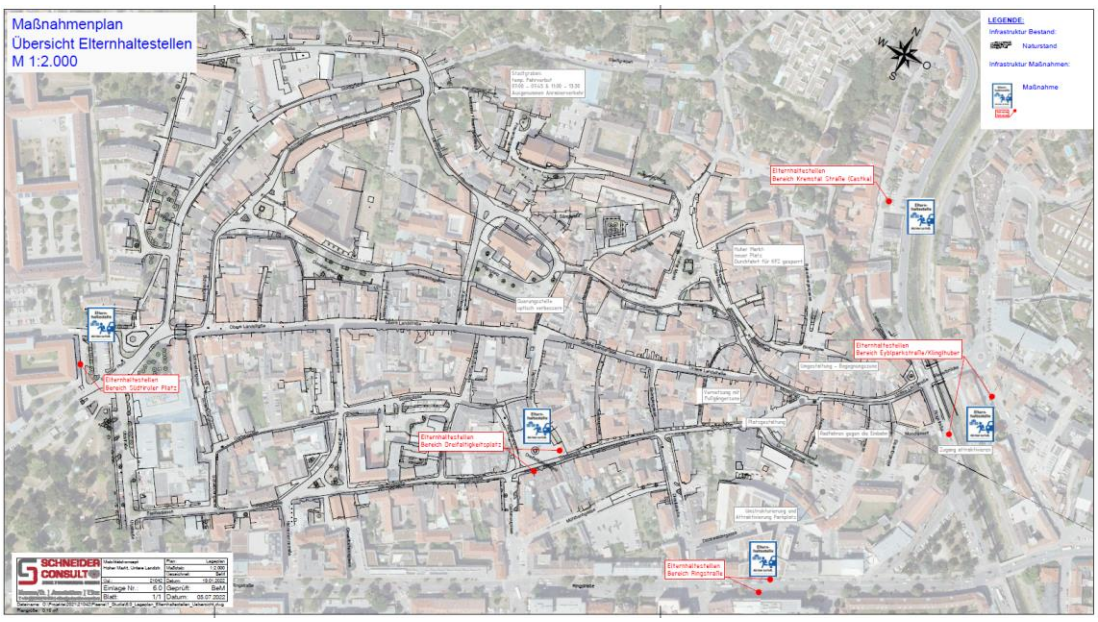

Abbildung 2-2: Auszug Standorte Elternhaltestellen

Zeitraum Umsetzung: kurzfristig
Verordnung von Parkverboten bzw. Kurzparkzonen, Umbaumaßnahmen beim Südtirolerplatz.

Grobkostenschätzung: ca. € 40.000,- (brutto)

2.2. Platzerweiterung und -gestaltung Hoher Markt

Zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und der Verkehrssicherheit für FußgängerInnen und SchülerInnen soll der Hohe Markt wieder als Platz wahrgenommen und durch Grünelemente und Sitzmöglichkeiten Platz für FußgängerInnen geschaffen werden.
Die Fahrgasse westlich des Herkules Brunnen soll für den motorisierten Verkehr gesperrt werden, wonach nur mehr eine Fahrbahn entlang der Verlängerung der Wachtertorgasse bis zur Wegscheid verbleibt. Im Bereich des Piaristengymnasiums soll ebenfalls der Vorplatz vergrößert werden um den Zugangsbereich für SchülerInnen zu attraktivieren. Dadurch wird die gesamte Fahrbahn in diesem Bereich auf 4,0m eingeengt und das Halten in zweiter Spur aktiv unterbunden.

Der Platz rund um den Herkules Brunnen soll vom Fließverkehr getrennt und durch eine Gestaltung hervorgehoben werden. Die Zufahrt zu den Hauseinfahrten wird von Süden über die Margarethenstraße ermöglicht.
Im Bereich des Lokals Q-Stall werden die Stellplätze gemäß Straßenverlauf der Margarethenstraße angepasst und der Gehsteig, welcher als Schulweg zum Stadtbus genutzt wird, verbreitert.

Aufgrund der hohen Investitionskosten ist die Umgestaltung in zwei Etappen geplant.
In der ersten Etappe sollen die Platzerweiterung sowie die Sperre der westlichen Fahrspur erfolgen. Im Bereich der Schulen soll der Vorplatz gestaltet und der Übergang zwischen den Schulen hervorgehoben werden. Zusätzlich soll der Gehsteig entlang der Mary Ward Schulen wird bis zum Eingang der Volksschule verlängert.
In einer zweiten Etappe (Endausbau) soll die Pflasterfläche des Platzes einheitlich gestaltet, sowie die Grünelemente und Sitzgelegenheiten errichtet werden.

Abbildung 2-3: Auszug Platzgestaltung Hoher Markt

Zeitraum Umsetzung: kurz- bis mittelfristig

- Einreichplanung und Ausführungsplanung
- Erste Etappe kurzfristig – Verkehrsführung und Platzgestaltung Schulbereich
- Endausbau mittelfristig – einheitliches Pflaster und Platzgestaltung gesamter Bereich

Grobkostenschätzung: 1. Etappe ca. € 175.000,- (brutto)
Endausbau ca. € 875.000,- (brutto)

2.2.1. Querungsstelle Margarethenstraße

Der Schulweg vom Pfarrplatz kommend über die Althangasse, führt über die Querungsstelle Margarethenstraße. Diese soll zur besseren Sichtbarkeit der querenden SchülerInnen optimiert werden.

Abbildung 2-4: Querungsstelle Margarethenstraße Einbindung Althangasse, Querung verläuft in die Hausmauer

Zeitraum Umsetzung: kurzfristig
Umbaumaßnahmen Pflastergurt

Grobkostenschätzung: ca. € 40.000,- (brutto)

2.3. Begegnungszone Untere Landstraße

Die Untere Landstraße stellt die Verlängerung der Fußgängerzone dar.
Jedoch steht durch den benötigten Platzbedarf des motorisierten Individualverkehrs – Stadtbus, Anlieferungen und PKW-Verkehr – dem Fußgängerverkehr nur eine geringe Breite zur Verfügung. Ein Radfahren gegen die Einbahn ist aufgrund der geringen Fahrbahnbahnbreite nicht möglich.

Durch die Gestaltung einer Begegnungszone und ein Angleichen der Fahrbahn auf ein Niveau mit den Nebenflächen kann durch die Gleichberechtigung aller VerkehrsteilnehmerInnen die gesamte Straßenbreite allen Verkehrsteilnehmern zur Verfügung gestellt werden. Ebenfalls wird die Verkehrssicherheit durch die Geschwindigkeitsreduktion auf 20km/h erhöht.

Da durch die Installation einer Begegnungszone die gesamte Breite als Fahrbahn genutzt werden könnte, wird ein Radfahren gegen die Einbahn ermöglicht. Für die Ausnhameregelung sind jedoch begleitende Umbaumaßnahmen nötig – siehe Punkt 2.3.1.
Parken in einer Begegnungszone ist dann nur mehr an ausgewiesenen/markierten Plätzen möglich.

Durch eine Oberflächengestaltung im Übergangsbereich zur Fußgängerzone und die Anordnung von Sitz- und Grünelementen soll die Flaniermeile der Landstraße verlängert und die Aufenthaltsqualität gesteigert werden. Im Zuge der weiteren Planungsschritte sollen Halte- und Kurzparkplätze, sofern die Platzverhältnisse gegeben sind, berücksichtigt werden.

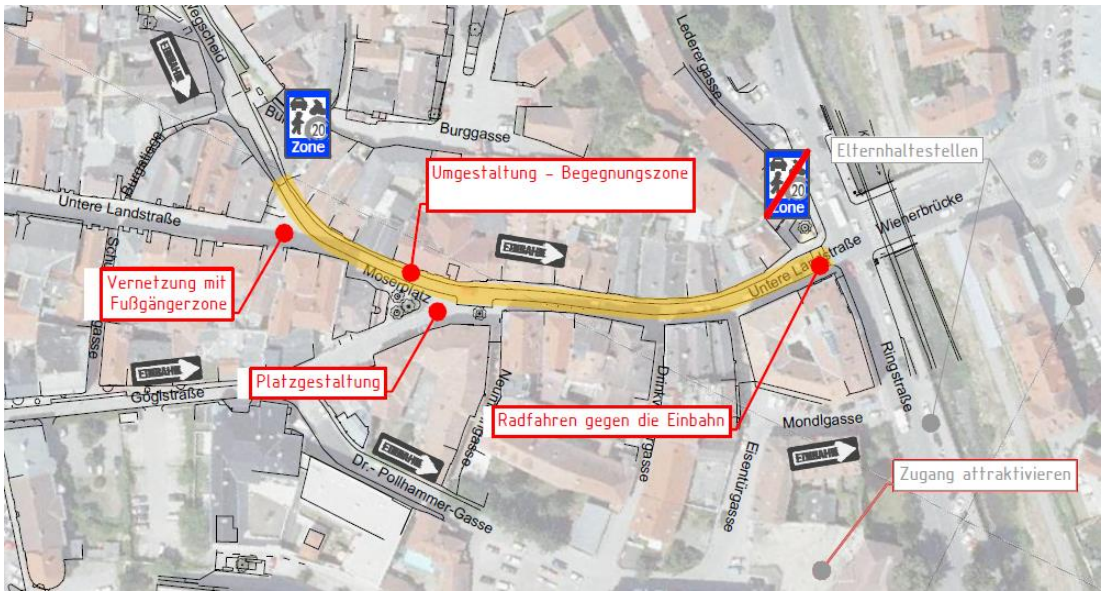

Abbildung 2-5: Auszug Umgestaltung Untere Landstraße

2.3.1. Kreuzung Wiener Brücke – Radfahren gegen die Einbahn

Aufgrund der hohen Verkehrsfrequenz und der bestehenden VLSA-Steuerung – einzige Ausfahrt in Richtung Osten – ist die Kreuzung Wienerbrücke in der weiteren Detailplanung gesondert zu betrachten. Für ein Radfahren gegen die Einbahn müsste zur sicheren Einfädelung des Radverkehrs die Linksabbiegespur der Unteren Landstraße gegebenenfalls eingekürzt werden.
Alternativ könnte durch eine Änderung der Einbahnregelung Mondlgasse, Eisentürgasse und Dr. Pollhammer-Gasse ein Radfahren über diese Alternativroute erfolgen. Aufgrund von Verkehrsverlagerungen durch die Änderung der Verkehrsführungen, sind Verkehrserhebungen und eine Detailprüfung in der weiteren Planung erforderlich.

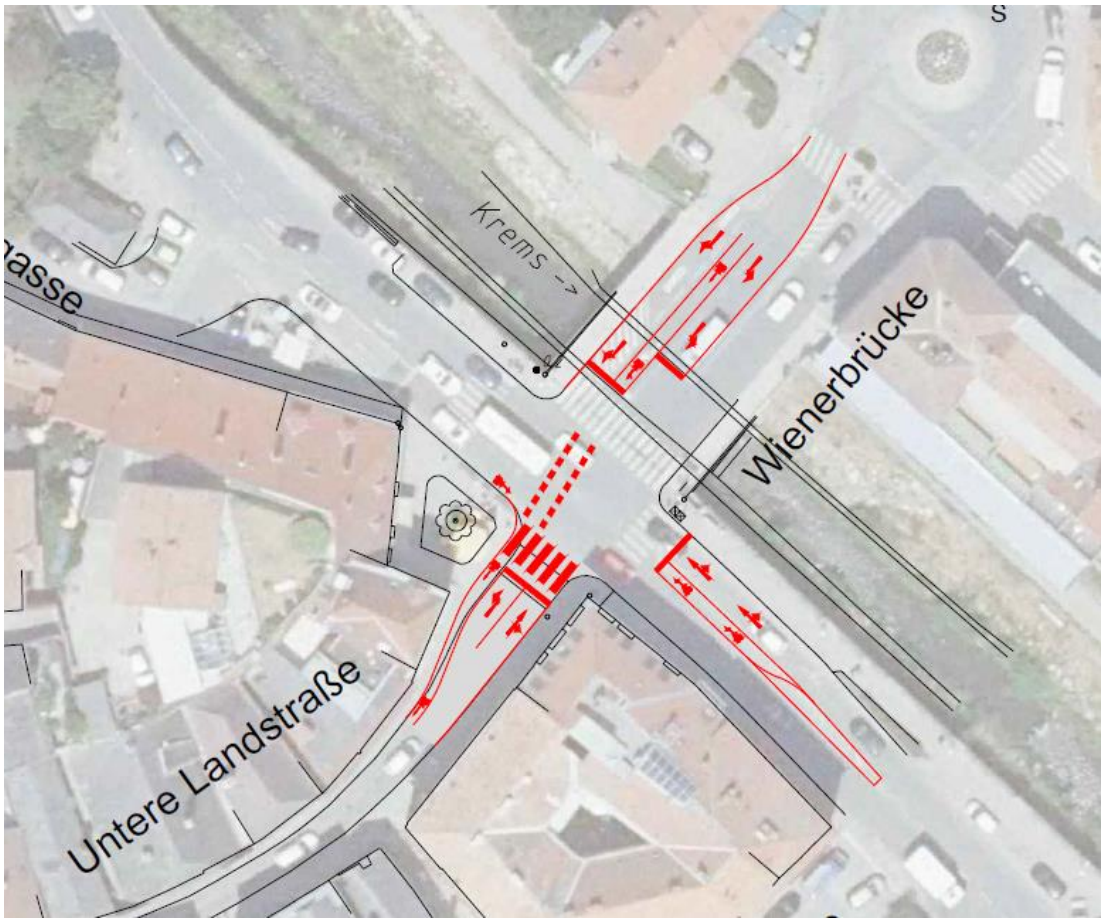

Abbildung 2-6: Mögliche Verkehrsführung – Kreuzung Wienerbrücke

Zeitraum Umsetzung: langfristig
Entwurfsplanung, Einreichplanung, Verkehrserhebungen, Ausführungsplanung, Umbaumaßnahmen des gesamten Straßenzuges.

Grobkostenschätzung: Begegnungszone ca. € 335.000,- (brutto)
Kreuzung Wienerbrücke ca. € 99.000,- (brutto)

2.4. Alternative für Stellplätze in der Unteren Landstraße

Da schon derzeit ein Stellplatzdruck für KundInnen und MitarbeiterInnen in ggst. Untersuchungsraum besteht, sollen alternative Stellplätze im Bereich der Unteren Landstraße geprüft werden.
Durch eine Umgestaltung des Parkplatzes bei der Dr-Pollhammer-Gasse mit einer befestigten Fahrgasse und Grünelementen soll der Parkplatz attraktiviert werden.
Durch die Neuordnung der Stellplätze sollen speziell KundInnen der Unteren Landstraße angesprochen werden.

Zusätzlich prüft das Magistrat Krems die Möglichkeit Dauerparkplätze im Parkhaus Eyblgasse in Kurzparkplätze umzuwandeln, sowie Stellplätze im Bereich der Innenstadt – z.B. Mondlgasse - als gebührenfreie 30-Minuten Stellplätze auszuweisen.

Abbildung 2-7: Attraktivierung Parkplatz Dr-Pollhammer-Gasse

Zeitraum Umsetzung: kurz- bis mittelfristig
Umstrukturierung Parkplatz Dr. Pollhammer-Gasse, Verordnung von Kurzparkplätzen Mondlgasse

Grobkostenschätzung: ca. € 140.000,- (brutto)

3. Weitere Vorgehensweise

Auf Basis der Lösungsvorschläge sowie der Budgetplanung für 2022 wurde in der Abschlussveranstaltung gemeinsam von Steuerungsgruppe und Stakeholdern eine Priorisierung der Maßnahmen erstellt:

Umsetzung 2022:

- Fahrverbot Stadtgraben
- Einrichtung von ersten Elternhaltestellen
- Erste Etappe Platzerweiterung Hoher Markt
- Optimierung Querungsstelle Margarethenstraße

Umsetzung 2023 und später:

- Optimierung Parkplatz Dr. Pollhammer-Gasse
- Zweite Etappe Platzerweiterung Hoher Markt
- Begegnungszone Untere Landstraße
- Umgestaltung Kreuzungsbereich Wiener Brücke

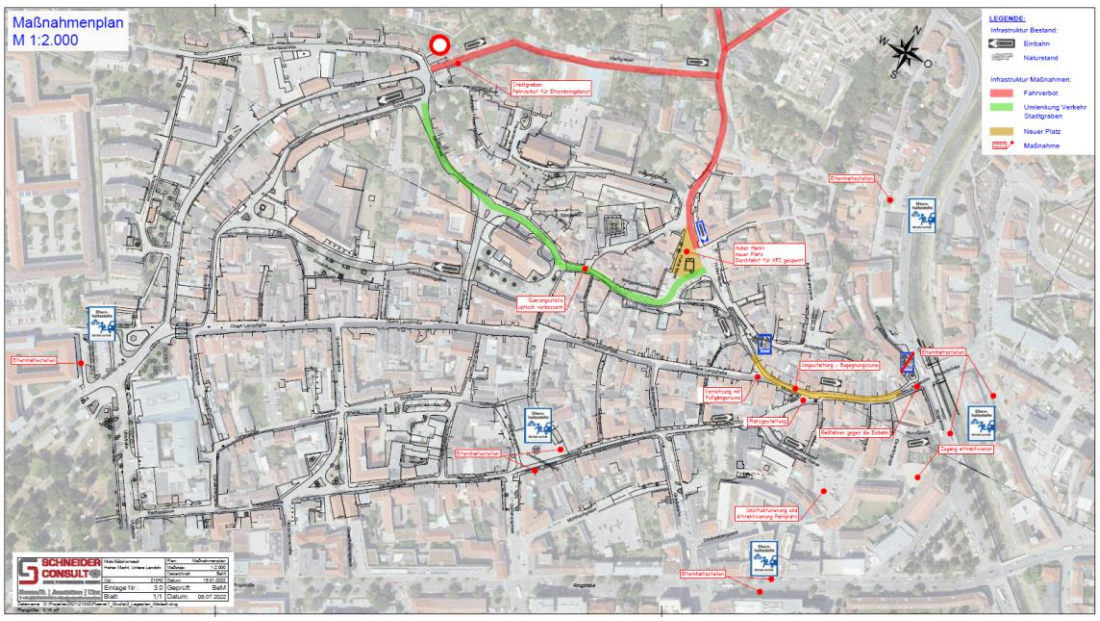

Abbildung 3-1: Auszug Maßnahmenplan

Die Maßnahmen werden durch das Amt für Stadt- und Verkehrsplanung in Zusammenarbeit mit den zuständigen Abteilungen und nach Maßgabe der finanziellen Mittel weiterverfolgt.

Krems, im Juni 2022

Martin Becker
Gerald Jedenastik

4. 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) und allfälligen Grundeinlöseplänen.
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 unter anderem Höhenpunkte zur Herstellung der Straße/Weg.
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)
Grüninsel, -flächen: umfassen jede Form von unbefestigten, bepflanzten Flächen im Straßenraum. (RVS 03.04.12)
Grünelement: z.B. Blumen-, Pflanzentröge, Sträucher, Bäume, usw.