

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

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

erstellt im Auftrag von
Stadtgemeinde Krems an der Donau
Amt für Stadt- u. Verkehrsplanung
Bertschingerstraße 13
3500 Krems

Wien, im Dezember 2020



komobile

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

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

erstellt im Auftrag von
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 Krams	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
Fzghm	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 Indikatorenblättern² 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, NO_x, CO₂
- ▶ 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 Mobilitätskonzept:

- ▶ 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 Mobilitätskonzept 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

- ▶ Mobilitätsenerhebung Niederösterreich 2018 (inkl. Erhebung für Krems an der Donau, durchgeführt im Rahmen des vorliegenden Mobilitätskonzeptes durch Herry Consult³)
- ▶ 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.

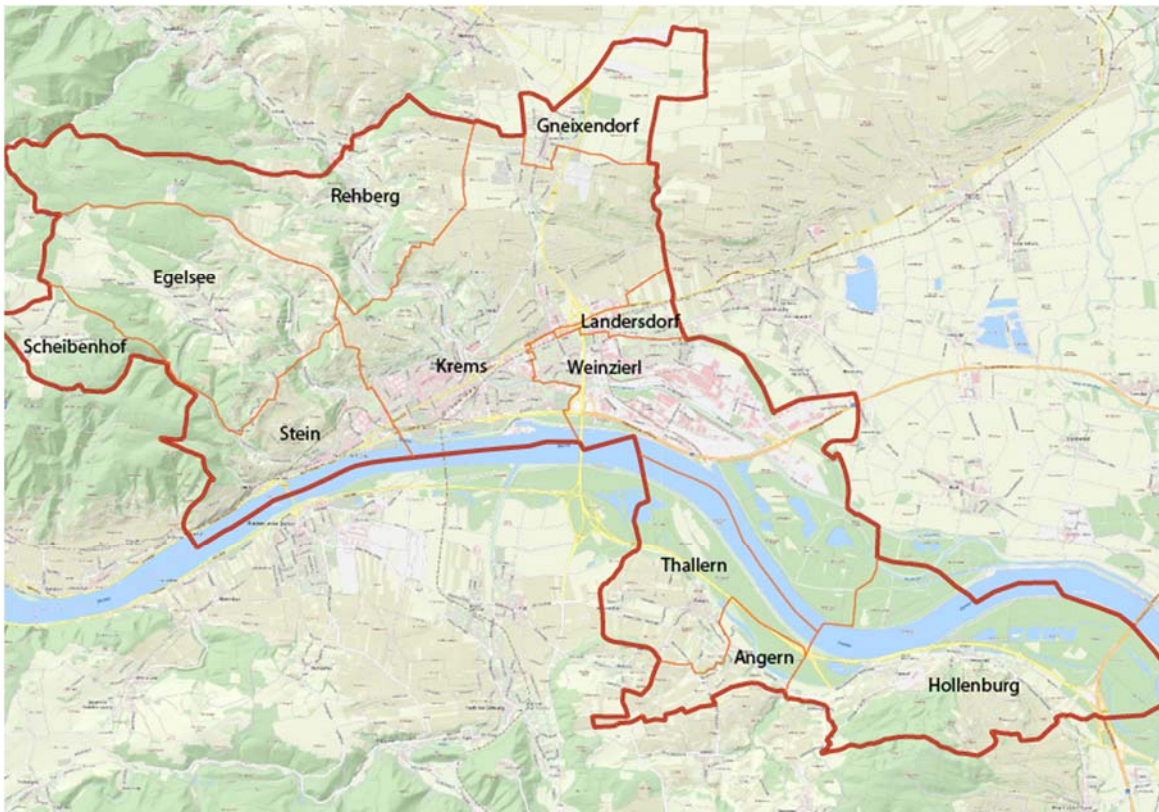
³ Die Ergebnisse sind in einem eigenen Bericht dargestellt, der im März 2019 an die AG übermittelt wurde: Herry Consult (2019): Mobilitätsenerhebung NÖ Krems an der Donau 2018. Eckdaten der Befragung Mobilitätsverhalten der Bevölkerung. Im Auftrag der NÖ Landesregierung und der Gemeinde Krems an der 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 Ost⁷ zählt Krems zu jenen 10% der Gemeinden in der Ostregion, die die höchsten Binnenwanderungsraten⁸ 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 Erwerbsspendler/-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	
<i>Davon am meisten aus Langenlois</i>		804	Krems (Land)	1.067	
<i>Gefolgt von Mautern an der Donau</i>		606	<i>Davon am meisten nach Langenlois</i>		209
St. Pölten (Land)	891		<i>Gefolgt von Mautern an der Donau</i>		126
<i>Davon am meisten aus Traismauer</i>		193	St. Pölten (Stadt)	902	
Tulln (Bezirk)	862		St. Pölten (Land)	328	
<i>Davon am meisten aus Grafenwörth</i>		237	<i>Davon am meisten nach Herzogenburg</i>		118
Wien (gesamt)	732		Tulln (Bezirk)	318	
Zwettl (Bezirk)	517		<i>Davon am meisten nach Tulln an der Donau</i>		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 Austria¹²

	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 Schulpendingler/-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 zeigt¹⁵. 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.

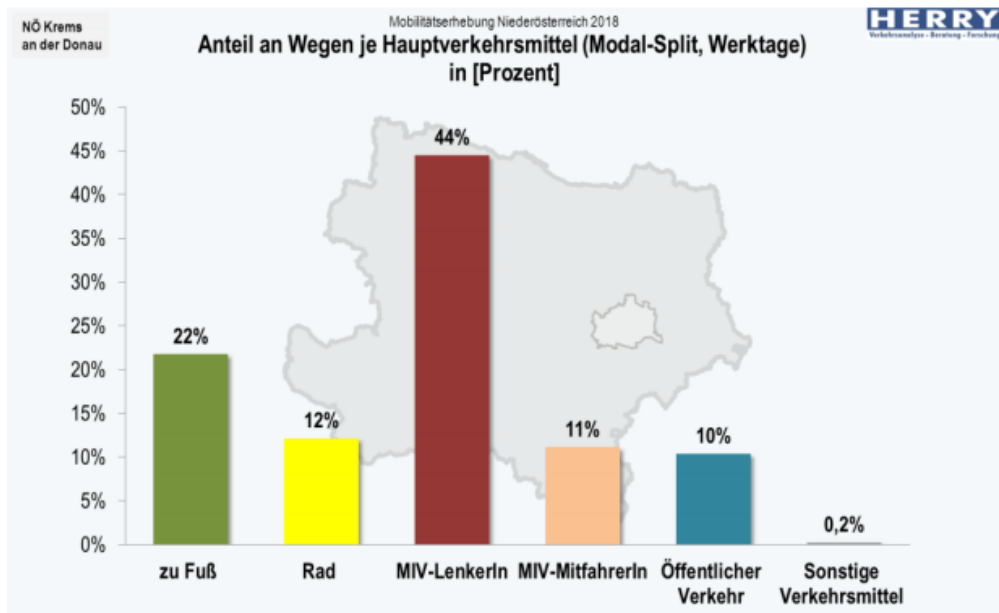
¹³ Stadt Krems (2019): Krems in Zahlen 2019

¹⁴ Herry Consult (2019): Donau-Universität Krems: Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter*innen und Studierenden sowie der jährlich produzierten CO₂-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.

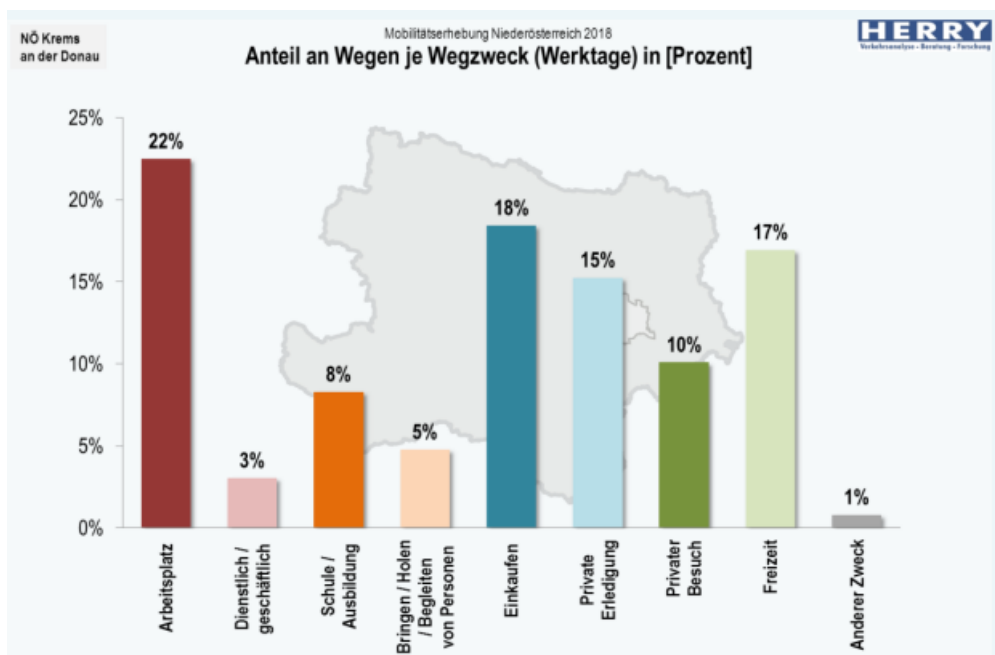
¹⁶ OTS0111 vom 26.September 2019: LR Schleritzko: Anteil des Öffentlichen Verkehrs in Niederösterreich auf Rekordniveau

Abbildung 2: Modal Split (Anteil an Wegen) für Krems an der Donau¹⁵



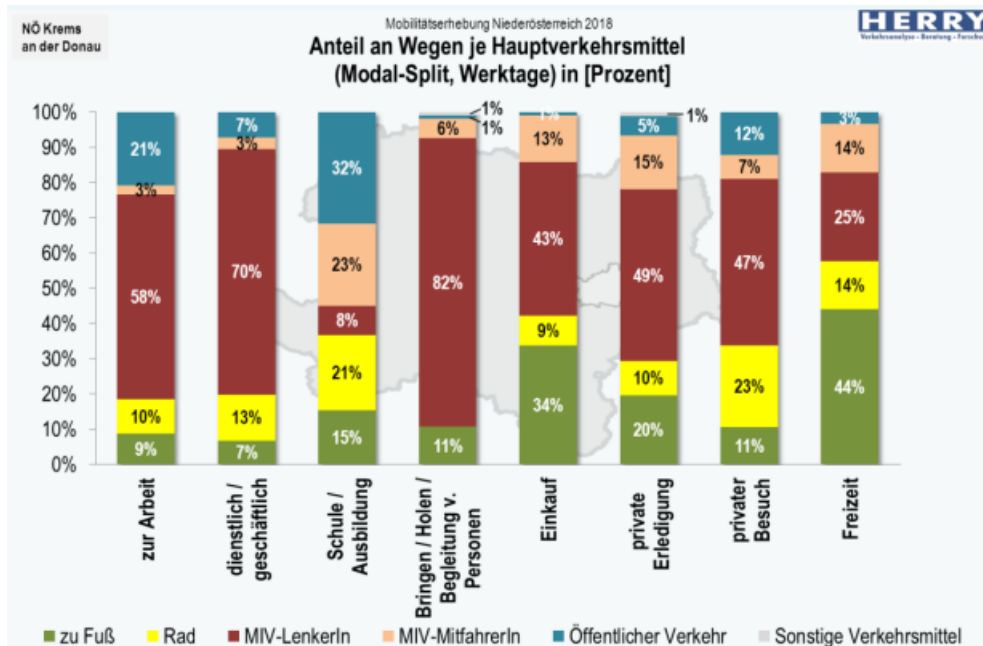
Bei den Wegezwecken dominiert klar der Weg zur Arbeit, gefolgt von den Zwecken Einkaufen, Freizeit und private Erledigungen. Wege zur Schule bzw. Ausbildung haben einen Anteil von 8 % (siehe Abbildung 3).

Abbildung 3: Anzahl an Wegen je Wegzweck (Werktage) in Krems an der Donau¹⁵



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 (Werktag) in Krems an der Donau)¹⁵



Die detaillierte Auswertung der Mobilitätsbefragung Krems ist im Bericht „Mobilitätsbefragung 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 fertiggestellte 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 CO₂-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 ecoplus²⁰ 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 Welterbepplatz 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 Zählraten 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 abgeglichen²². 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,

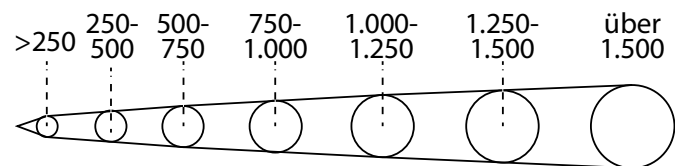
²² Angaben lt. Dokument „Daten Hotspots Juli 2018“ (per E-Mail von der Stadt Krems am 31.07.2018 übermittelt)

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 Schifflanlegestelle	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-oeffnungszeiten/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 Akademie + 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. VINO HAK + 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 Raumordnungsgesetz 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 (Gaswerk-gasse 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)