

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht I – Fußverkehr

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

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

Wien, im Mai 2022



komobile

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht I – Fußverkehr

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

erstellt im Auftrag von
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 / Bahnhofplatz	7
2.3	Zählungen Fußverkehr im Rahmen der Knotenstromzählungen für den MIV.....	8
2.3.1	Wachaustraße / Eyblparkstraße	8
2.3.2	Ringstraße / Bahnhofplatz	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
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: 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 / Bahnhofplatz, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze).....	7
Abbildung 9: Zählstelle Ringstraße / Bahnhofplatz.....	7
Abbildung 10: Knotenstromzählung Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße	8
Abbildung 11: Knotenstromzählung Kreuzung Ringstraße / Bahnhofplatz.....	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 Margarettenstraße / 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 % ausweist¹. 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 Schifffahrtszentrum 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.

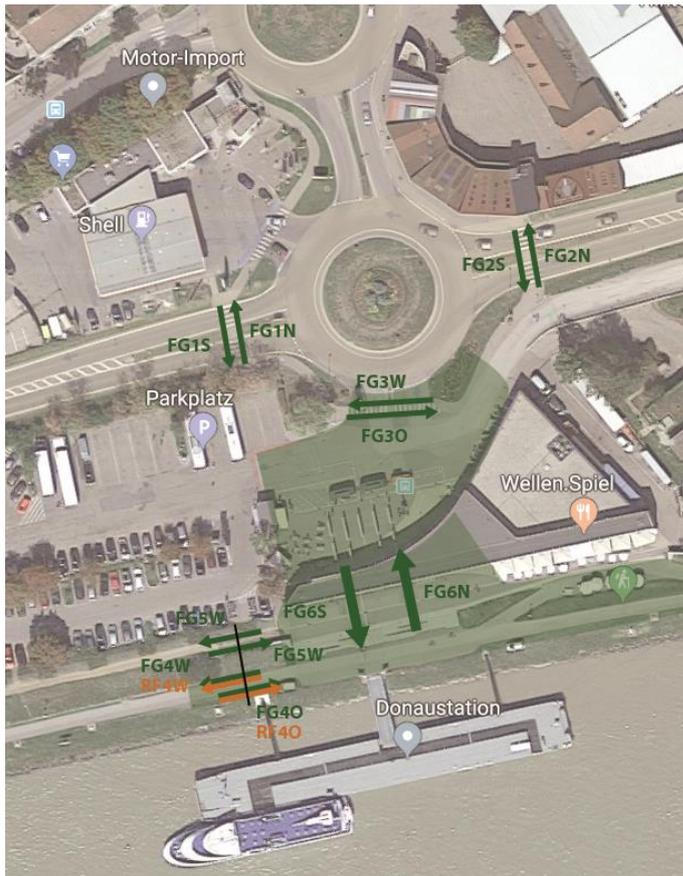
Das Schifffahrtszentrum in Krems besteht aus zwei Anlegestellen. Nummer 24, welche von der BRANDNER Schifffahrt GmbH und Nummer 25 (rechts von 24), die von der DDSG Blue Danube GmbH betrieben wird. Im Gebäude des Schifffahrtszentrums befinden sich das Ticket- und Infocenter sowie das Wellenspiel (Restaurant,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

Öffentlich kann das Schifffahrtszentrum mit der Linie 1 der Stadtbusse Krems² 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 Schifffanlegestelle 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 Abendsspitze (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)

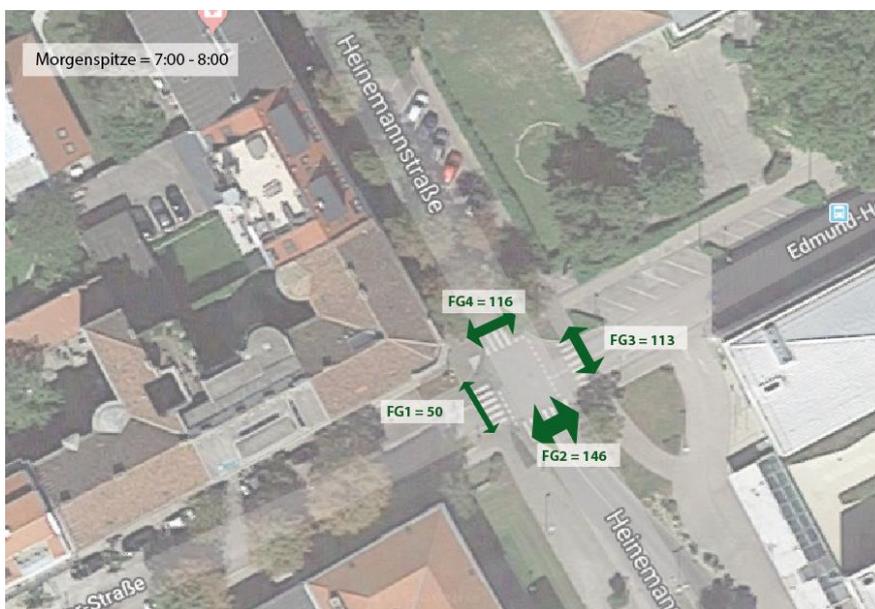


Abbildung 7: Zählstelle Heinemannstraße / BORG



2.2.2 Zählstelle Ringstraße / Bahnhofplatz

An der Zählstelle Ringstraße / Bahnhofplatz 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 / Bahnhofplatz, Fußgängerströme an den vier Fußgängerübergängen (Morgenspitze)



Abbildung 9: Zählstelle Ringstraße / Bahnhofplatz



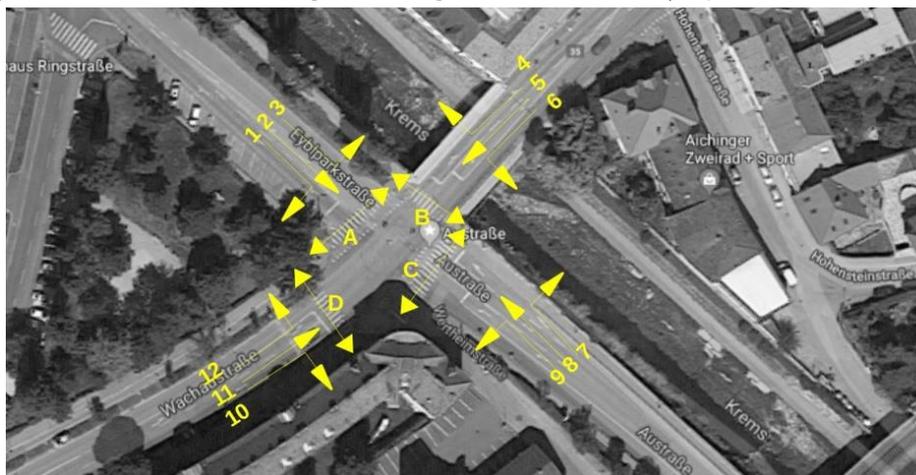
2.3 Zählungen Fußverkehr im Rahmen der Knotenstromzählungen für den MIV

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.

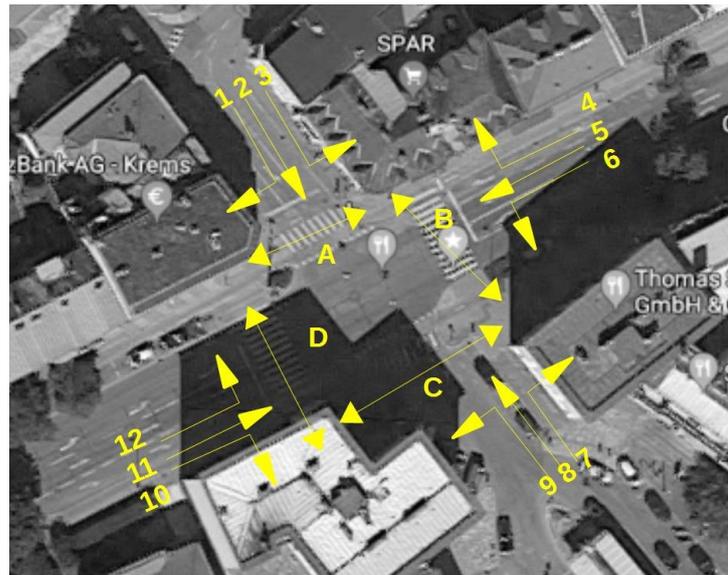
Abbildung 10: Knotenstromzählung Kreuzung Wachaustraße / Eyblparkstraße



2.3.2 Ringstraße / Bahnhofplatz

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 / Bahnhofplatz



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 größtenteils 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 punktuell 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

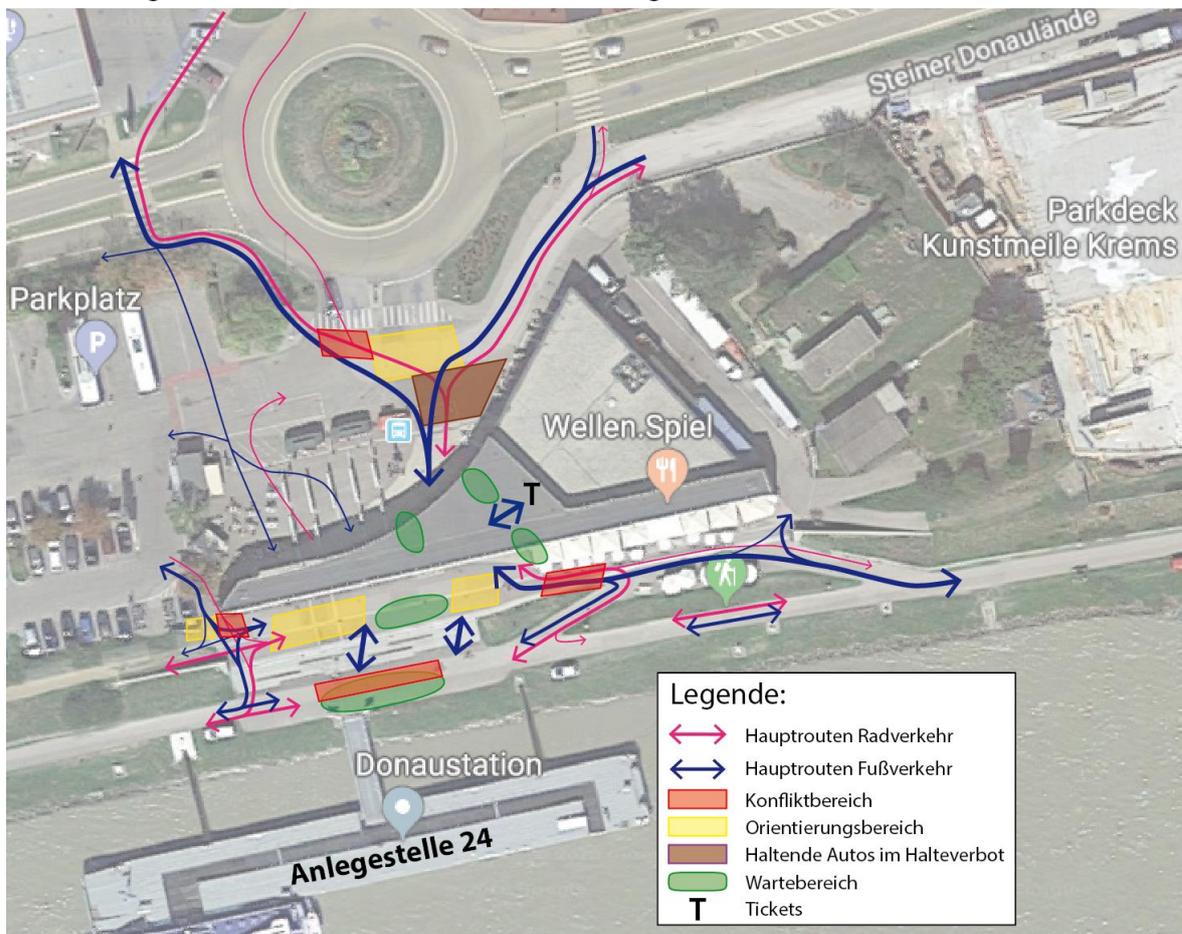
Als (potentielle) Konfliktstellen im Fußwegenetz sind Querungsstellen zu nennen, aber auch Stellen, an denen es zwischen den verschiedenen VerkehrsteilnehmerInnen zu Konflikten kommen kann. Im Detail wird an dieser Stelle die Analyse des Bereichs Schifffahrtszentrum inkl. Welterbe-Platz beschrieben, 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 (Treppe) und auf der, durch den Außenbereich vom Wellenspiel, eingegengten 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 (Treppe) 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 Wunschnlinien

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.

Wunschnlinien für den Fußverkehr sind direkte ideale Verbindungen zwischen den POI. Bei der Festlegung der Wunschnlinien werden sowohl die vorhandenen wichtigen Einrichtungen berücksichtigt, als auch die in Zukunft potenziellen wichtigen Quellen und Ziele. Wunschnlinien 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):

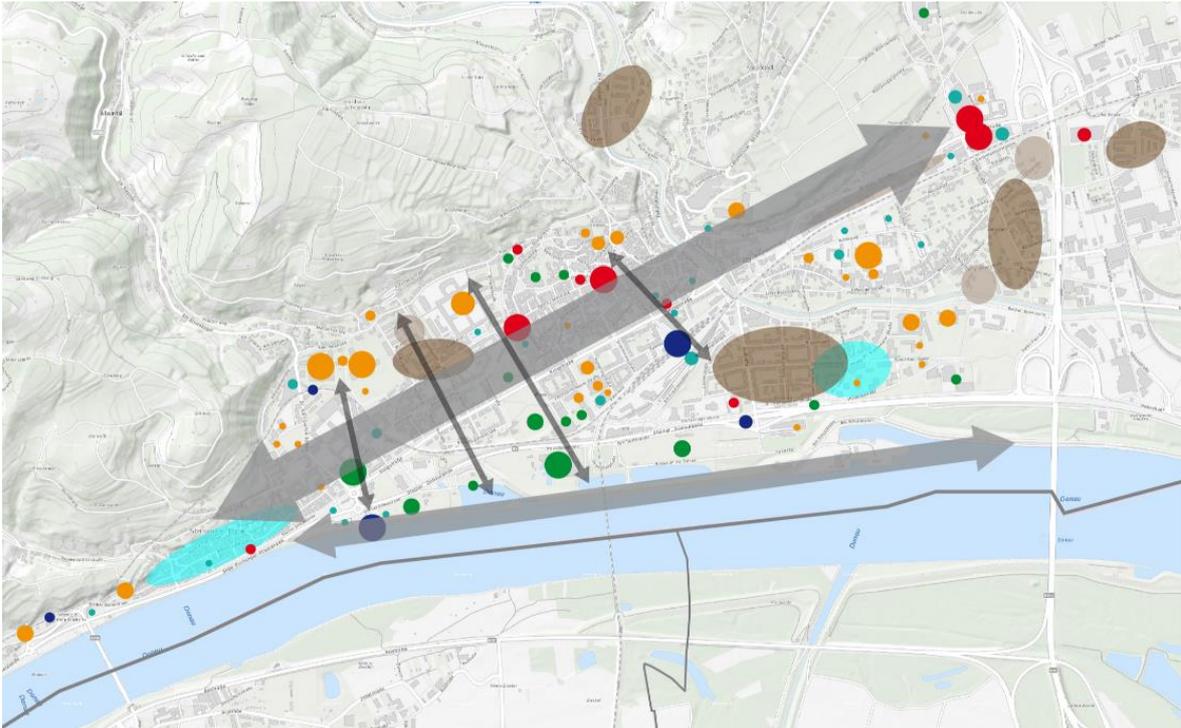
- ▶ Lokale Zentren
- ▶ Verdichtete Wohnnutzung im Bestand und Planung
- ▶ Parkgaragen / Parkhäuser / Parkplätze (für FußgängerInnen relevant, da diese den Weg von den Parkmöglichkeiten zu ihrem Ziel bzw. umgekehrt üblicherweise zu Fuß gehen)
- ▶ Soziale Einrichtungen
- ▶ Freizeiteinrichtungen
- ▶ Geschäftszentren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

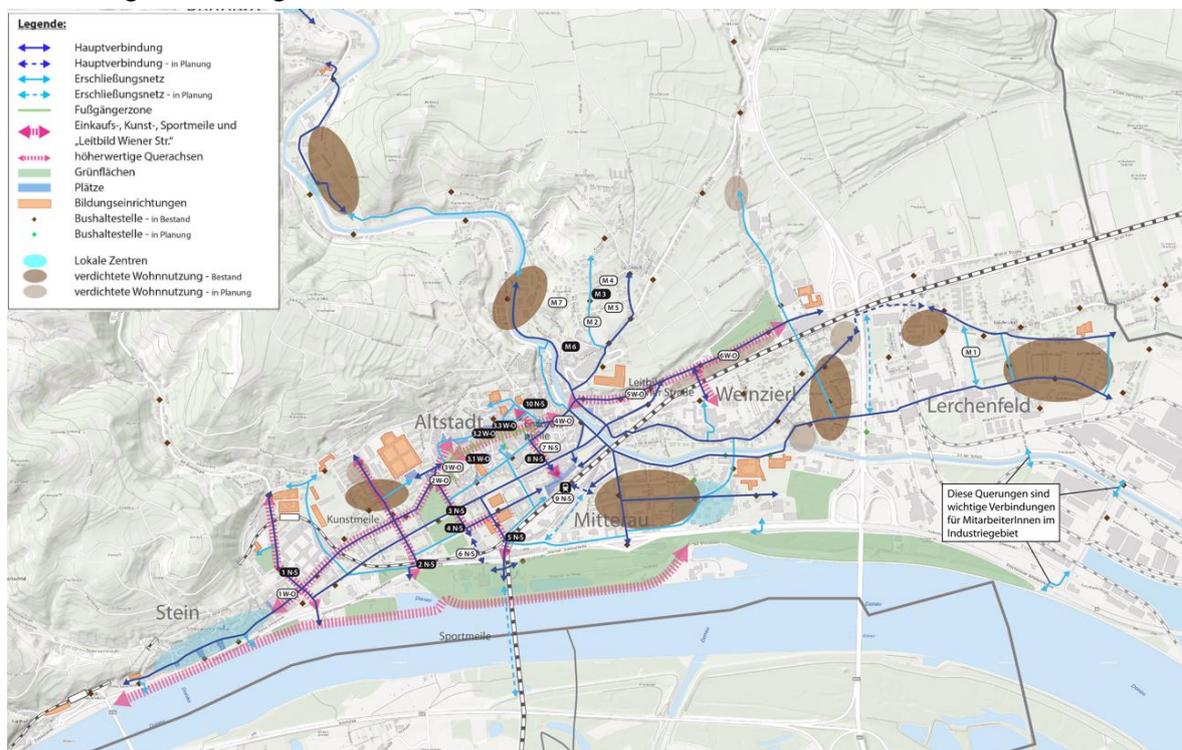
Das **Fußwegenetz** setzt sich zusammen aus Hauptachsen, Hauptverbindungen und Erschließungsnetz. Auf Lückenschlüsse, die direkte Verbindungen für FußgängerInnen ermöglichen, wird besonders geachtet.

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 Donau⁵, 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 Menu: 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 Wegführung
 - 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 Kremserort 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 Kremserorts kann daher bereits jetzt nur im Mischverkehr passiert werden. Die umzugestaltende Fläche ist in etwa 350 m² groß.

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

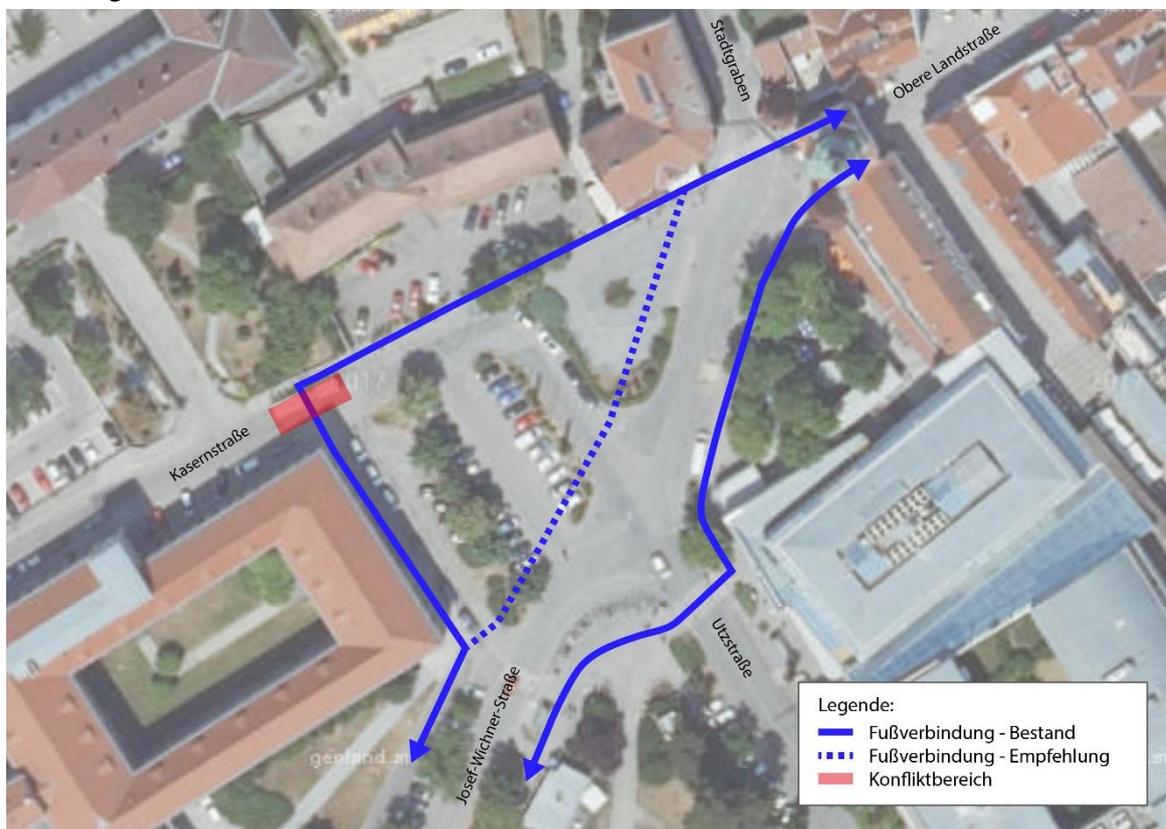


Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	
Kosten:	€€€

(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 Wegführung 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

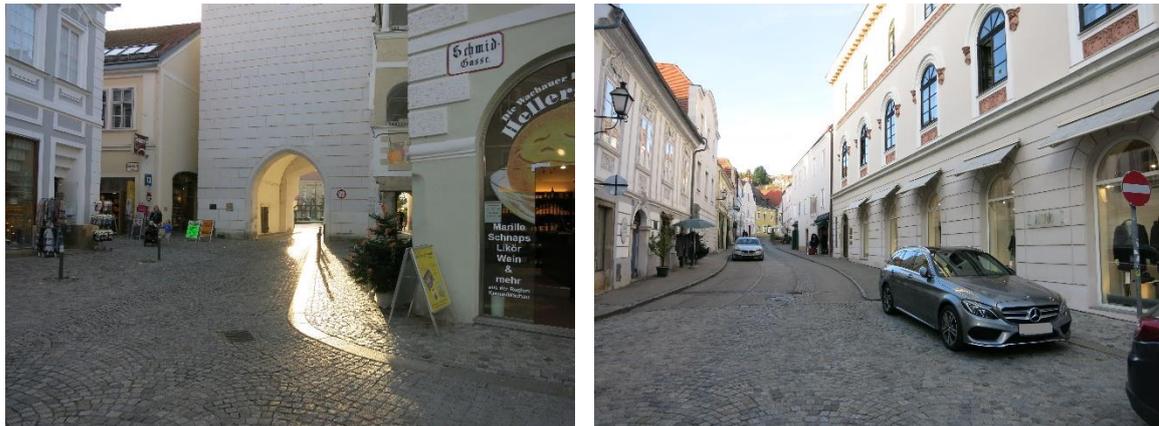


Maßnahmentyp	linear + punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	🕒
Kosten:	€€€

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

Eine Umgestaltung dieses Abschnittes in eine Begegnungszone wird empfohlen, da dieser Bereich – als „Eintrittsportaal“ 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 m² 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 Margaretensstraße / 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 Margaretensstraße / Althangasse diskutiert.⁶

Abbildung 25 Querung Margaretensstraße / 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 m² 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:	
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:	
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 RVS⁸ 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:

€€

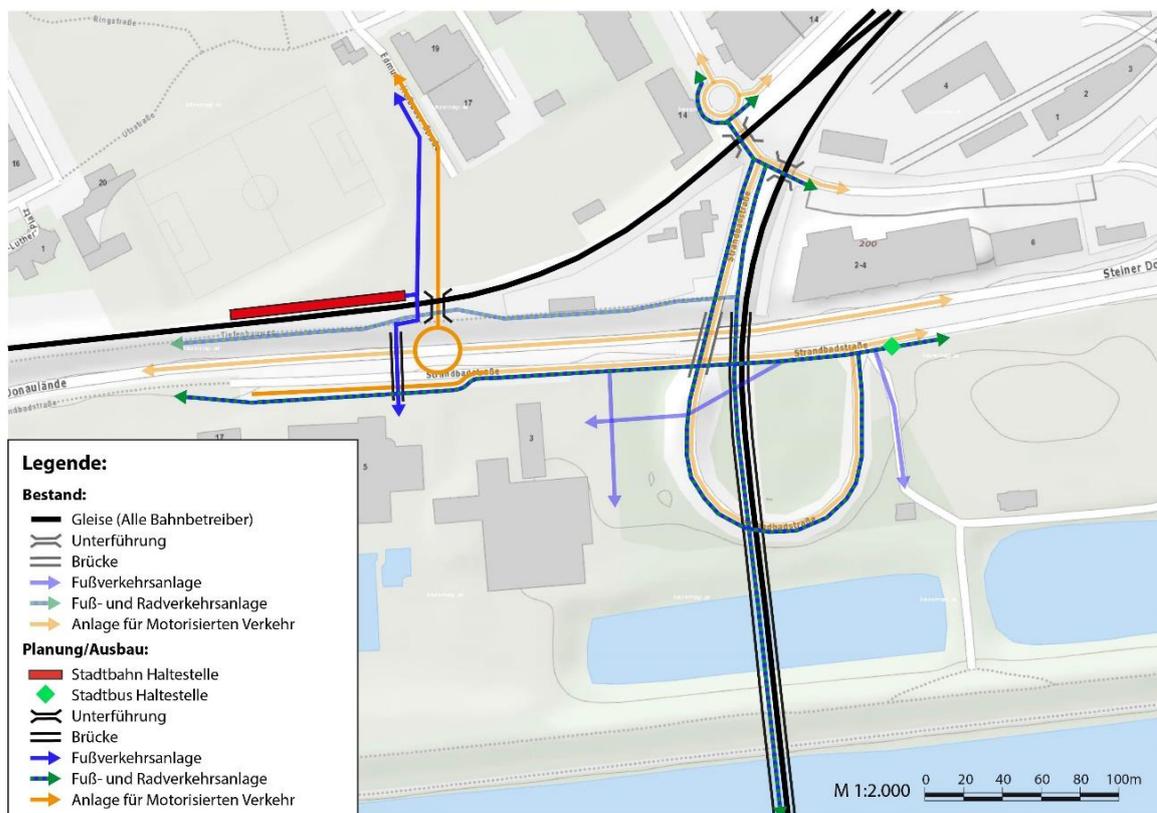
Abbildung 33: Unterführung Heinemannstraße (Sommer 2020)



(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

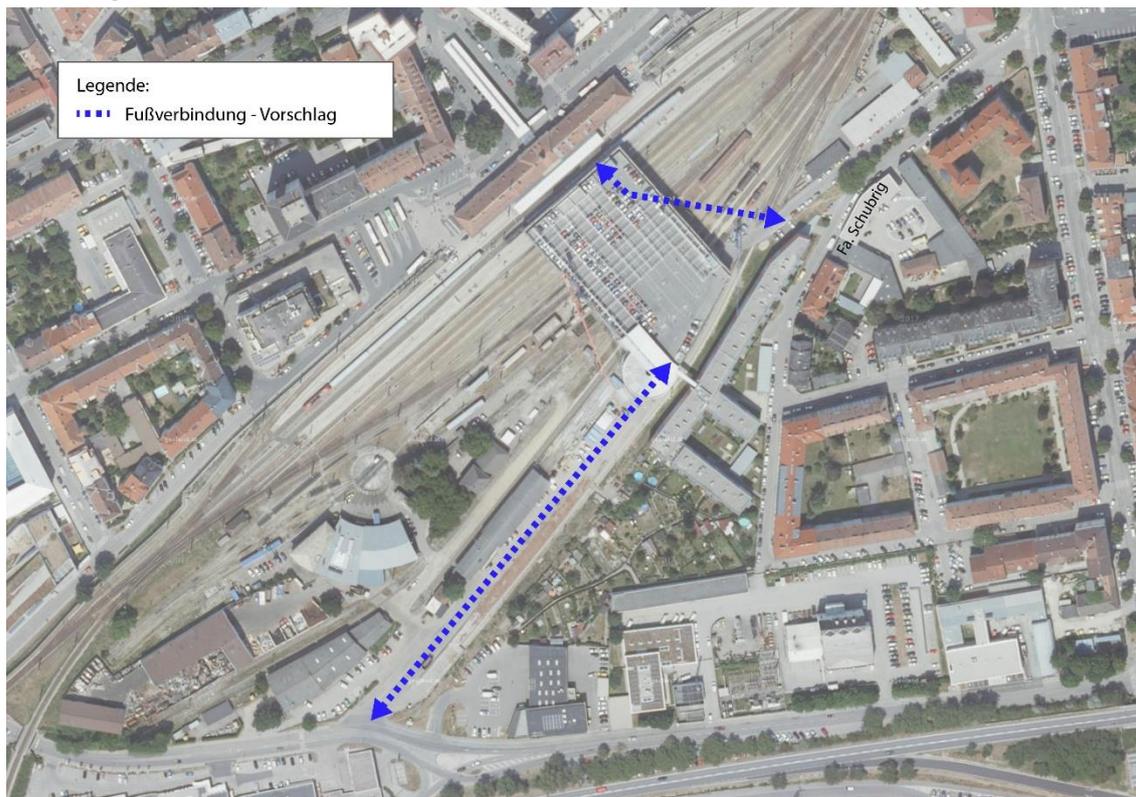


Maßnahmentyp	punktuell
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	🕒
Kosten:	€

(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 Bahnstrecke 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



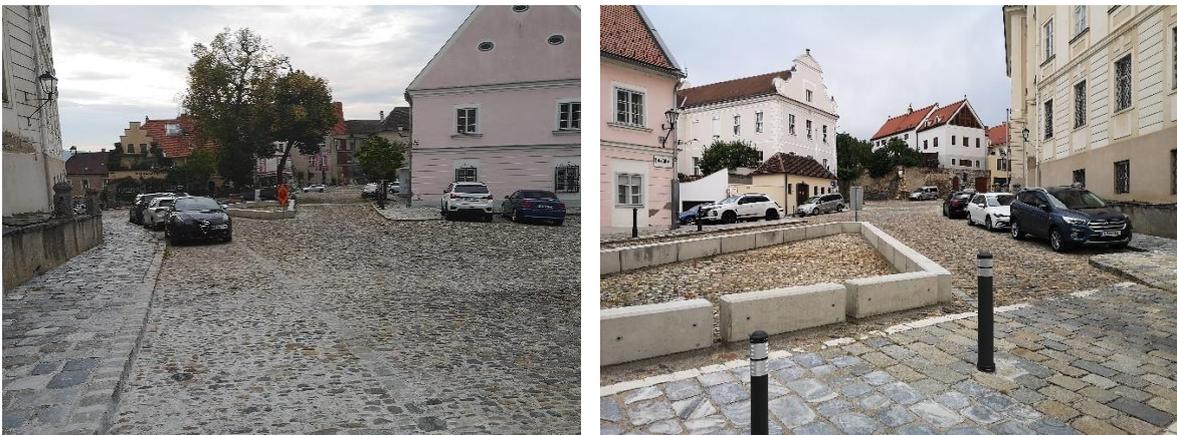
Maßnahmentyp	linear
Art der Maßnahme	bauliche Maßnahme
Umsetzungshorizont / Priorität:	🕒
Kosten:	€€€

(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 Sporthallen¹¹. 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) Erchenfeld - Verbindung Gustav-Bamberger-Straße / Weinzierl

Im Erchenfeld 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 Krens

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
 Kurzfristig Maßnahmen (nächsten 5 Jahre)	Bauliche Maßnahme	€ < 10.000 EUR
 Mittelfristige Maßnahme (5 bis 10 Jahre)	Raum- und Siedlungsentwicklung	€€ < 100.000 EUR
 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 Kremserort 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 Margaretestraße / 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	Kenzeichnung 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 Freizeiteinrichtungen.	linear	Raum- und Siedlungsentwicklung	kurzfristig	€€
Querachse Nord-Süd (Altstadt – Bahnhof – Mitterau)						
7 N-S	Dinststraße	Umgestaltung zugunsten des Fußverkehrs; Neugestaltung der Kreuzung Dinststraße / Göglstraße	linear	bauliche Maßnahme	mittelfristig	€€€
8 N-S	Dinststraße/Drinkweldergerasse	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	€