

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht II – Radverkehr

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

Teilbericht II – Radverkehr

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.ⁱⁿ Rita Leimer
Dipl.-Ing.ⁱⁿ Margarethe Staudner

komobile

*komobile w7 GmbH
Büro für Verkehrsplanung*

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

Teilbericht II – Radverkehr

Inhalt

1	Ausgangslage und Ziele.....	1
2	Radverkehrserhebung	2
2.1	Zählstelle 1: Kremstalradweg, Kremstalstraße (Johann-Keusch-Gasse)	3
2.2	Zählstelle 2: Wiener Straße.....	7
2.3	Zählstelle 3: Kremstalradweg, Donauradweg (Hohensteinstraße).....	10
2.4	Zählstelle 4: Donauradweg, Mauterner Brücke	13
2.5	Zählstelle 5: Donauradweg, Ringstraße (Stadtspark)	17
2.6	Zählstelle 6: Donauradweg, Ringstraße (Scheidtenbergstraße).....	21
2.7	Tourismusverkehr.....	25
3	Bestandsanalyse.....	26
3.1	Haupttradrouten	28
3.1.1	West-Ost / Donauradweg Nord: Stein – Wachaubrücke	28
3.1.2	West-Ost / Weinviertelradweg, tlw. Kamp-Thaya-March-Radweg: Wachaubrücke – Wiener Straße – Landersdorfer Straße – Rohrendorf	33
3.1.3	West-Ost / Donauradweg Nord: Wachaubrücke – Rechte Kremszeile – An der Schütt	41
3.1.4	Nord-Süd / Kremstalradweg: Rehberg – Wachaubrücke	44
3.2	Erschließungsnetz	48
4	Netzkonzeption und Wunschlinien	53
4.1	Wunschliniennetz.....	54
5	Radwegekonzept und Maßnahmenplanung	55
5.1	Handlungsfelder	55
5.2	Radwegekonzept.....	55
5.2.1	Hauptachsen	56
5.2.2	Hauptverbindungen und Erschließungsnetz	58
5.3	Maßnahmenplanung	59
5.4	Maßnahmenplanung Hauptachsen.....	59
5.4.1	West-Ost / Donauradweg-Nord: Ast Stein – Wachaubrücke	59
5.4.2	West-Ost / Weinviertelradweg, tlw. Kamp-Thaya-March-Radweg: Ast Wachaubrücke –Wiener Straße – Landersdorfer Straße – Rohrendorf	63
5.4.3	West-Ost / Donauradweg Nord: Ast Wachaubrücke – Rechte Kremszeile – An der Schütt	70
5.4.4	Nord-Süd / Kremstalradweg: Ast Rehberg – Wachaubrücke	72
5.4.5	West-Ost NEU: Klomsersteg – Klomserstraße – Hafestraße – Lerchenfeld	75
5.4.6	Nord-Süd NEU: Anbindung Krems Süd über Eisenbahnbrücke	78
5.5	Maßnahmenplanung Hauptverbindungen und Erschließungsnetz	79
6	Begleitende Maßnahmen	89
7	Planbeilagen.....	91
7.1	POS 0101 Plan Nr° 0101_2: Radverkehr – Bestand und Analyseplan.....	91

7.2	POS 0102 Plan Nr° 0102_2: Radverkehr – Konzept und Maßnahmenplan	91
8	Anhang: Planungsgrundlagen.....	92
8.1	Radverkehrsanlagen	92
8.1.1	Planungsgrundsätze	92
8.1.2	Streckenelemente	93
8.1.3	Knotenpunkte und Querungen	95
8.1.4	Bushaltestellen	98
8.2	Beschilderung/Wegweisung	99
8.3	Abstellanlagen.....	99

Abkürzungsverzeichnis

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

Abbildung 32: Entwicklung des Radverkehrs an der Donau am Querschnitt „Wachau“25

Abbildung 33: POS 0101 Plan Nr° 0101_1: Fuß- und Radverkehr - Grundlagenkarte.....27

Abbildung 34: Donauradweg, Querung B3.....28

Abbildung 35: Mauterner Brücke29

Abbildung 36: Steiner Donaulände.....30

Abbildung 37: Ringstraße (B 35), Anbindung Alfred-Göbhart-Weg.....30

Abbildung 38: Ringstraße (B35), Kreuzungsbereich31

Abbildung 39: Ringstraße (B35), Streckenbereich (Stand Analyse Sommer/Herbst 2018).....31

Abbildung 40: Ringstraße (B35), Streckenbereich (Sommer 2020)32

Abbildung 41: Wachaubrücke (B35)32

Abbildung 42: Wachaustraße (B35), Hohensteinstraße.....33

Abbildung 43: Wachaustraße (B35), Einfahrten.....34

Abbildung 44: Wachaustraße (B35), Querung Wiener Straße34

Abbildung 45: Wiener Straße (B35), Querung Einfahrten und Seitenstraßen35

Abbildung 46: Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang.....36

Abbildung 47: Wiener Straße (B35), Querung Hafenstraße.....36

Abbildung 48: Hafenstraße37

Abbildung 49: Reitenhaslachergasse37

Abbildung 50: Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse38

Abbildung 51: Landersdorfer Straße (L45), westl. Koloman-Wallisch-Straße39

Abbildung 52: Landersdorfer Straße (L45), westlich Koloman-Wallisch-Straße (links: Landersdorfer Straße / Schottergasse, rechts: Landersdorfer Straße / Koloman-Wallisch-Straße)39

Abbildung 53: Landersdorfer Straße (L45), Bushaltestelle.....40

Abbildung 54: Landersdorfer Straße (L45), östl. Koloman-Wallisch-Straße.....40

Abbildung 55: Rechte Kreamszeile41

Abbildung 56: Rechte Kreamszeile, Anschluss Klomsersteg42

Abbildung 57: Rechte Kreamszeile, Anschluss Park Mitterau42

Abbildung 58: Rechte Kreamszeile, Querung Hafenstraße.....43

Abbildung 59: Donauradweg, linkes Flussufer Kreams.....43

Abbildung 60: Rehberger Hauptstraße (L73).....44

Abbildung 61: Seilerweg und direkte Verbindung entlang der Kreams.....44

Abbildung 62: Seilerweg, autofreier Abschnitt.....45

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

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

1 Ausgangslage und Ziele

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

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

Insbesondere sollen folgende Ziele berücksichtigt werden:

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

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

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

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

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

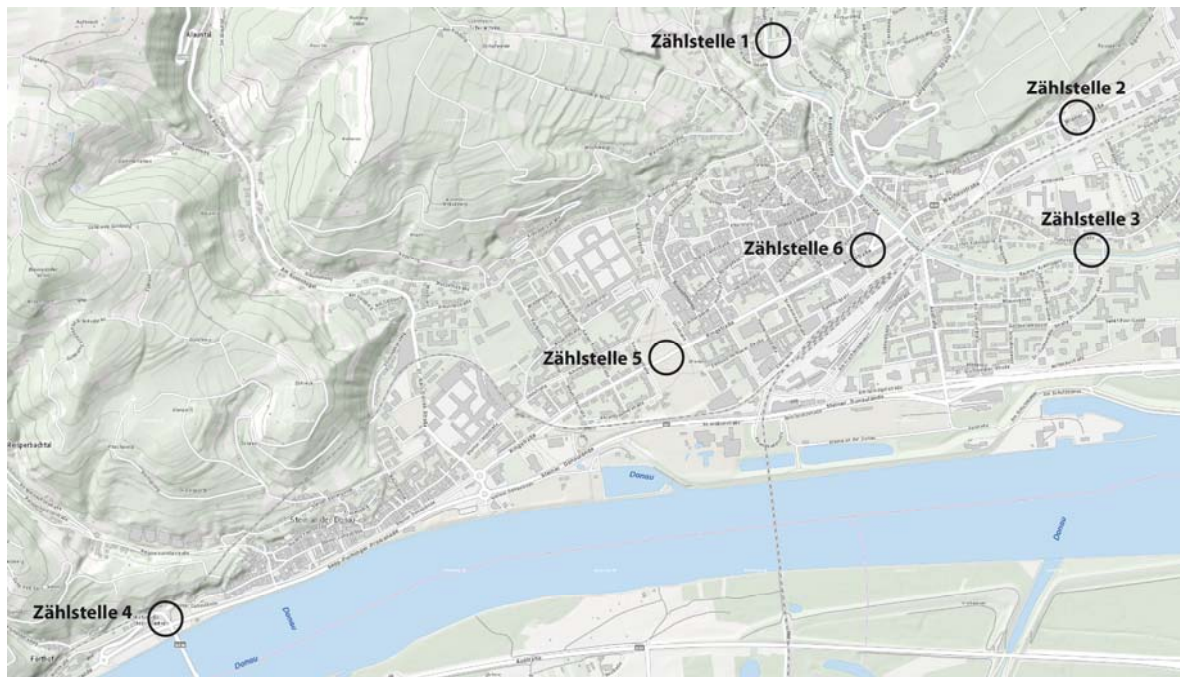
2 Radverkehrserhebung

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

Folgende Stellen wurden gezählt:

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

Abbildung 1: Lage aller Zählstellen



Quelle: Eigene Darstellung

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

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

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

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

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

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

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

Abbildung 2: Zählstelle 1 / Bild



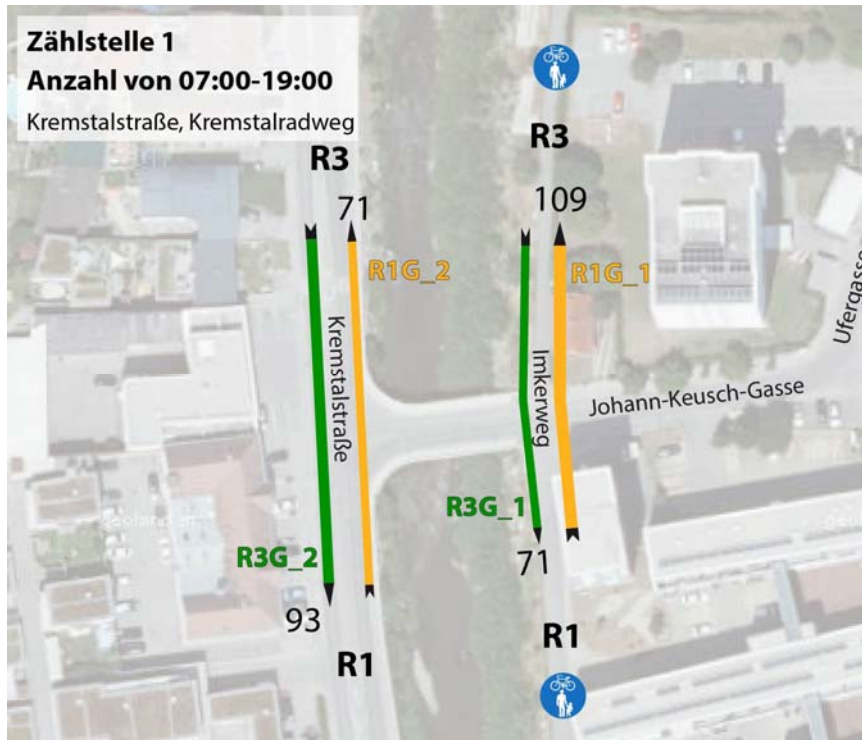
Abbildung 3: Zählstelle 1 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

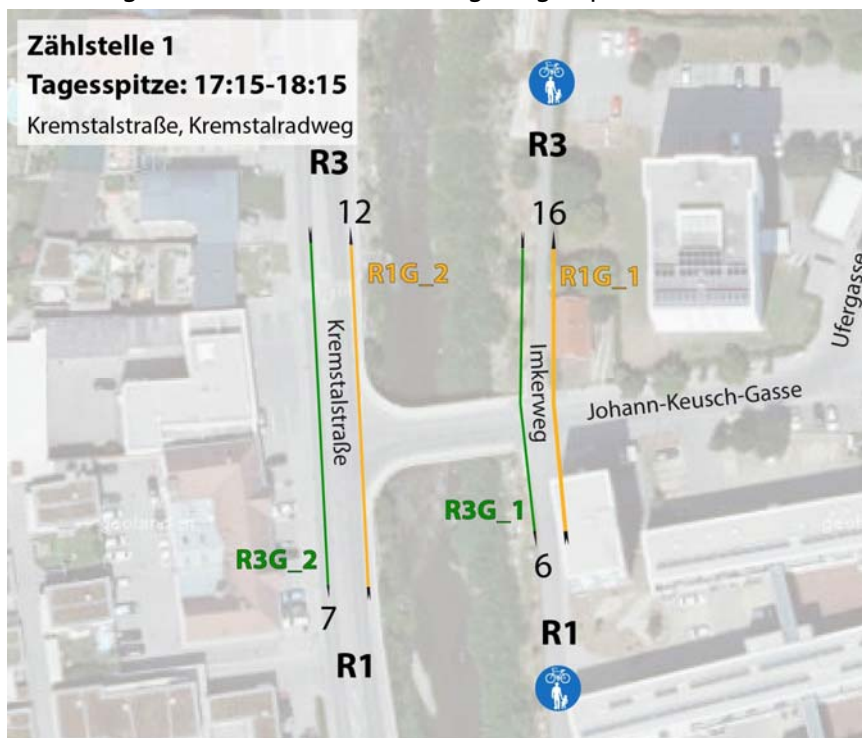
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 180 RadfahrerInnen Richtung Norden (R1G) und 164 RadfahrerInnen Richtung Süden (R3G) (siehe Abbildung 4) und eine Tagesspitzenstunde von 17:15-18:15 mit 28 RadfahrerInnen Richtung Norden (R1G) und 13 RadfahrerInnen Richtung Süden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

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



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

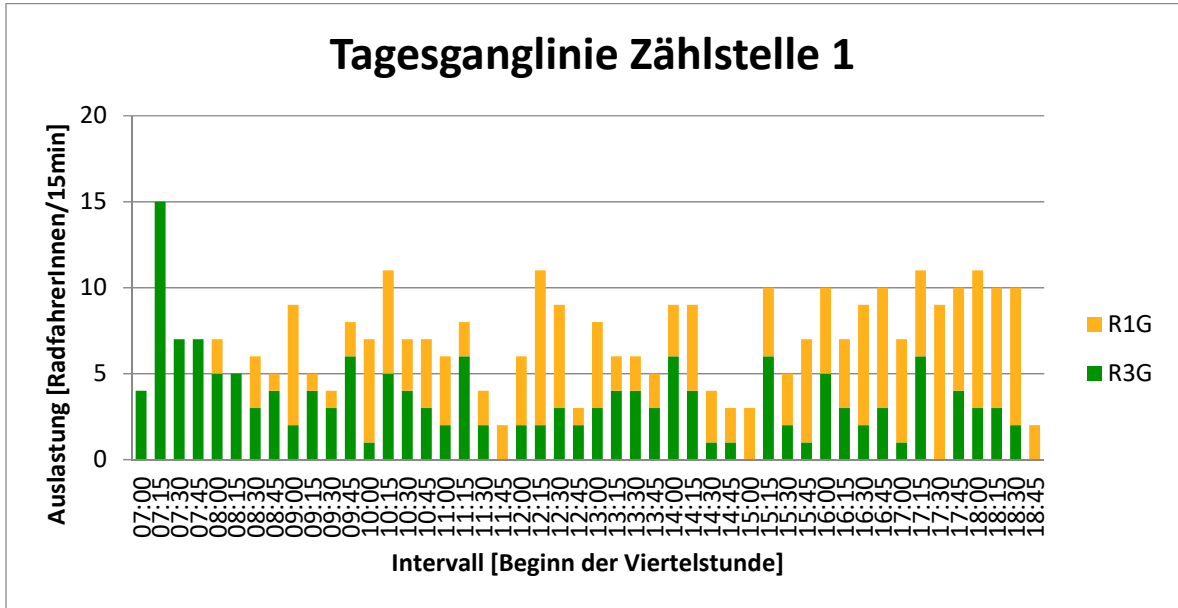
Abbildung 5: Zählstelle 1 / Auswertung / Tagesspitzen von 17:15-18:15 [RadfahrerInnen/h]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

Abbildung 6: Zählstelle 1 / Auswertung / Tagesganglinie



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

2.2 Zählstelle 2: Wiener Straße

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

Abbildung 7: Zählstelle 2 / Bild



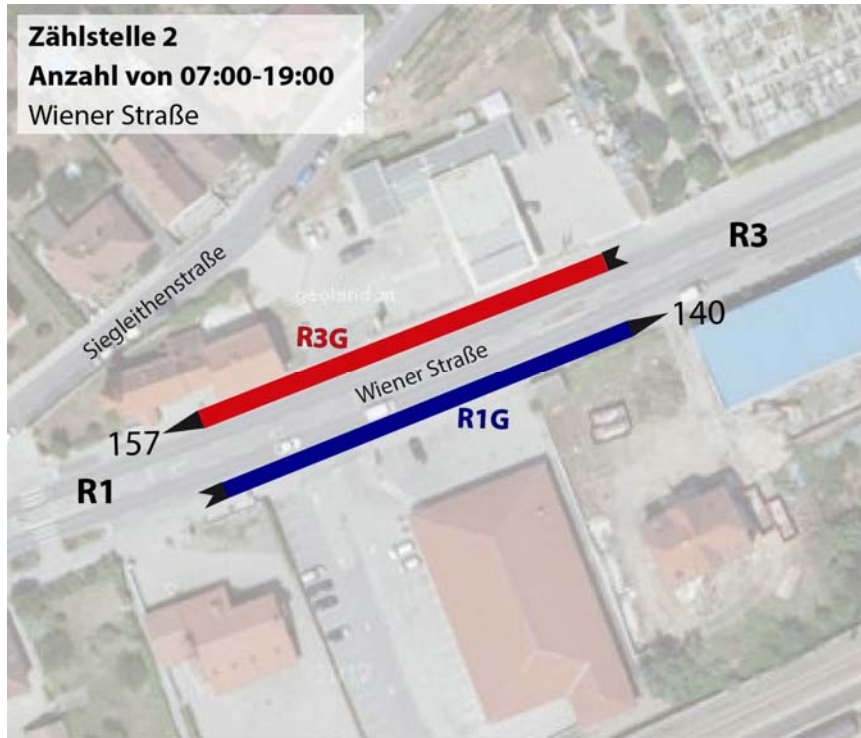
Abbildung 8: Zählstelle 2 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

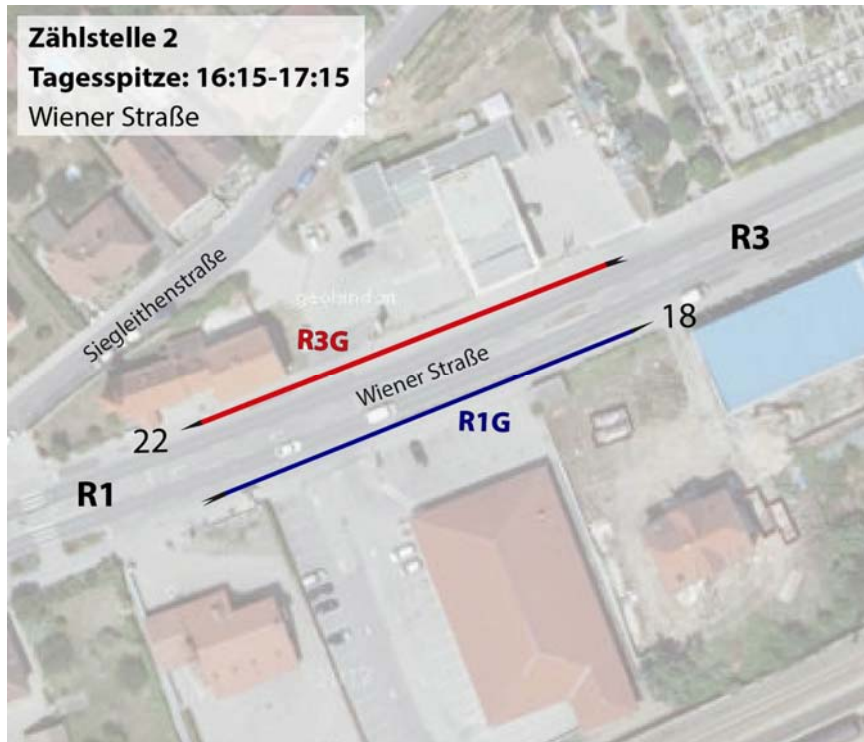
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 140 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 157 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 9) und eine Tagesspitzenstunde von 16:15-17:15 mit 18 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 22 RadfahrerInnen Richtung Westen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

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



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

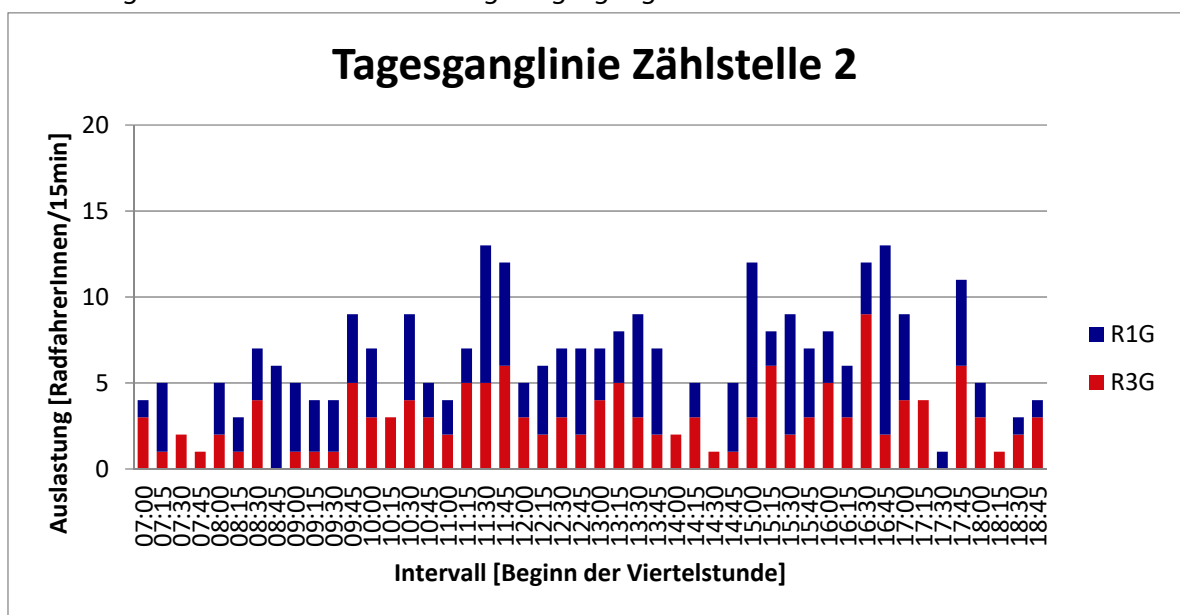
Abbildung 10: Zählstelle 2 / Auswertung / Tagesspitze von 16:15-17:15 [RadfahrerInnen/h]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

Abbildung 11: Zählstelle 2 / Auswertung / Tagesganglinie



2.3 Zählstelle 3: Kremstalradweg, Donauradweg (Hohensteinstraße)

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

Abbildung 12: Zählstelle 3 / Blickrichtung Norden



Abbildung 13: Zählstelle 3 / Lage

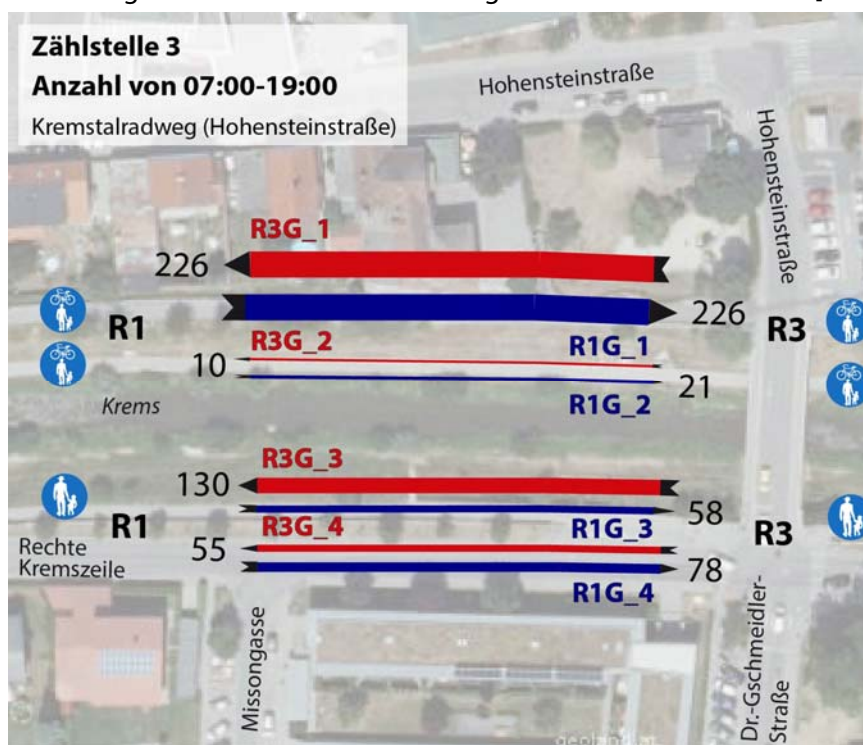


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

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

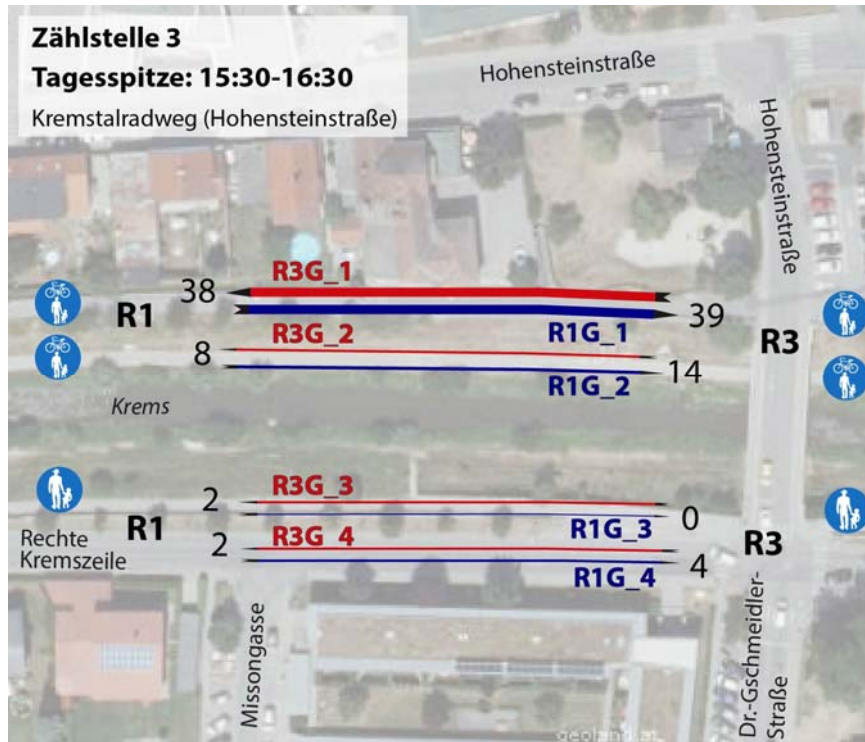
In der Abbildung 14 ist außerdem zu erkennen, dass der stärkste Verkehrsstrom entlang des Donauradweges mit einem DTV von 483 RadfahrerInnen auftritt. Jedoch herrscht auch viel Verkehr entlang der Rechten Kremszeile mit einem DTV von 133 RadfahrerInnen und entlang des Gehwegs trotz Fahrverbotes mit einem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

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



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

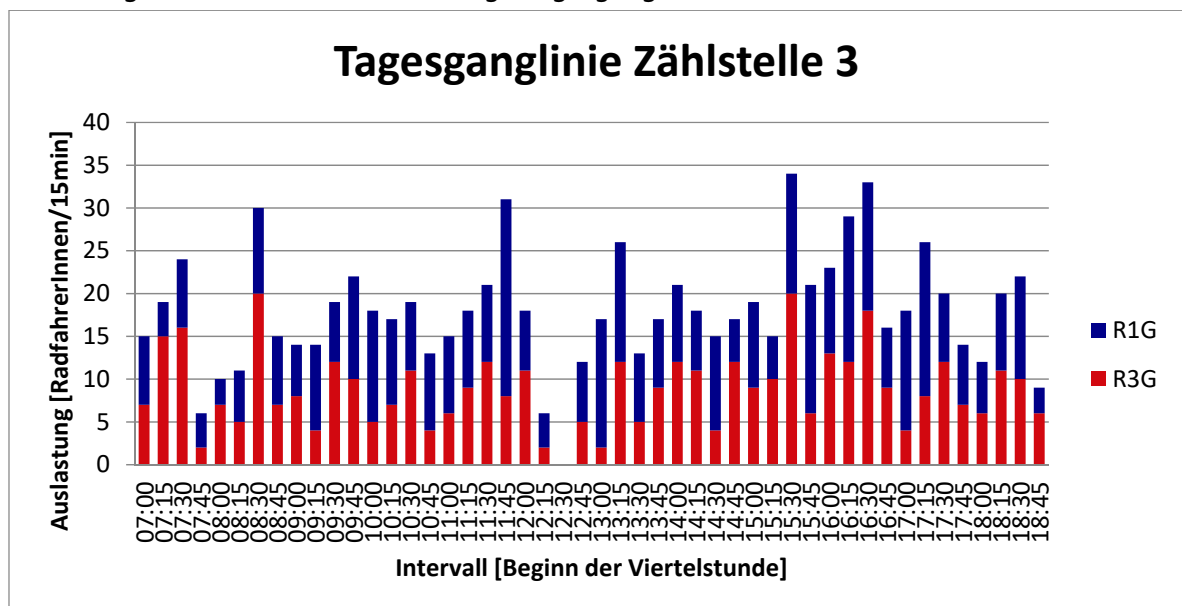
Abbildung 15: Zählstelle 3 / Auswertung / Tagesspitze von 15:30-16:30 [RadfahrerInnen/h]



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

Abbildung 16: Zählstelle 3 / Auswertung / Tagesganglinie



2.4 Zählstelle 4: Donauradweg, Mauterner Brücke

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

Abbildung 17: Zählstelle 4 / Bild



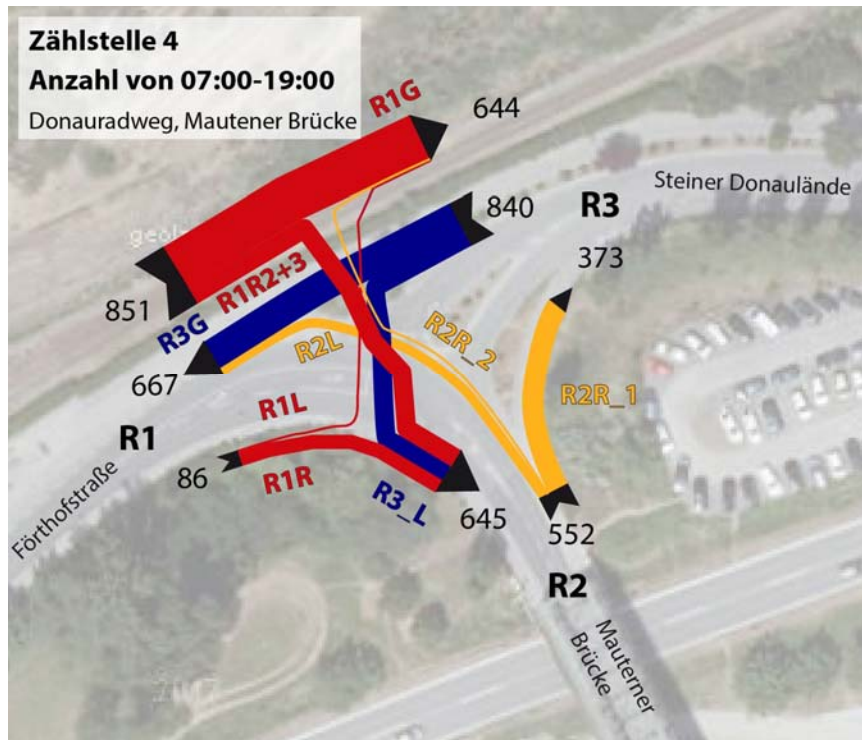
Abbildung 18: Zählstelle 4 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

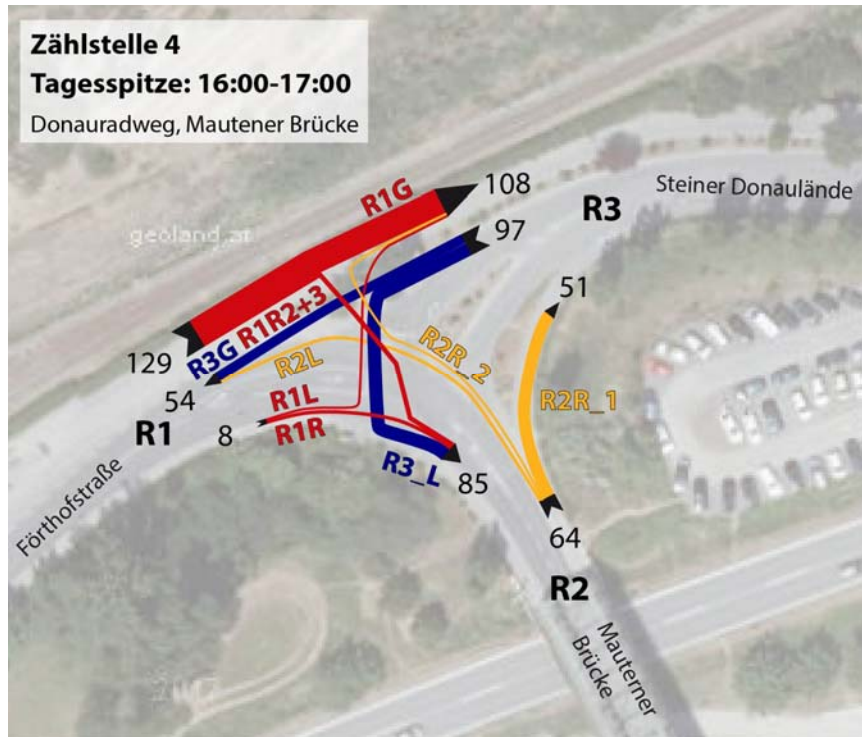
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 937 RadfahrerInnen von der Förthofstraße (R1), 552 RadfahrerInnen von der Mauterner Brücke (R2) und 840 RadfahrerInnen von der Steiner Donaulände (R3) kommend (siehe Abbildung 19). Die Tagesspitzestunde war von 16:00-17:00 mit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

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



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

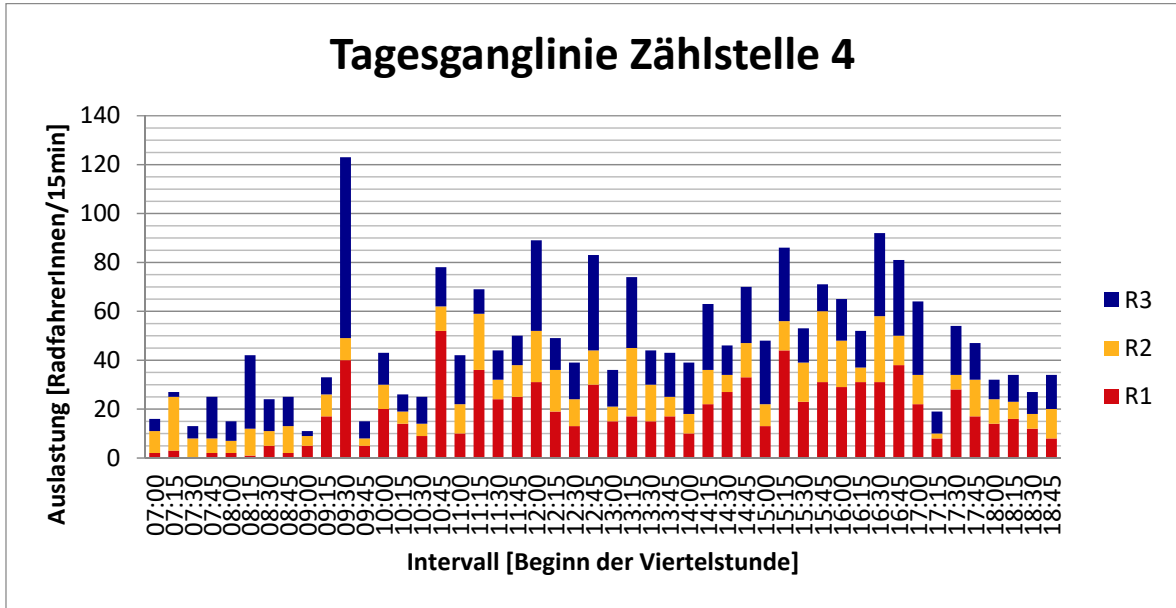


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

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

Abbildung 21: Zählstelle 4 / Auswertung / Tagesganglinie



2.5 Zählstelle 5: Donauradweg, Ringstraße (Stadtspark)

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

Abbildung 22: Zählstelle 5 / Bild



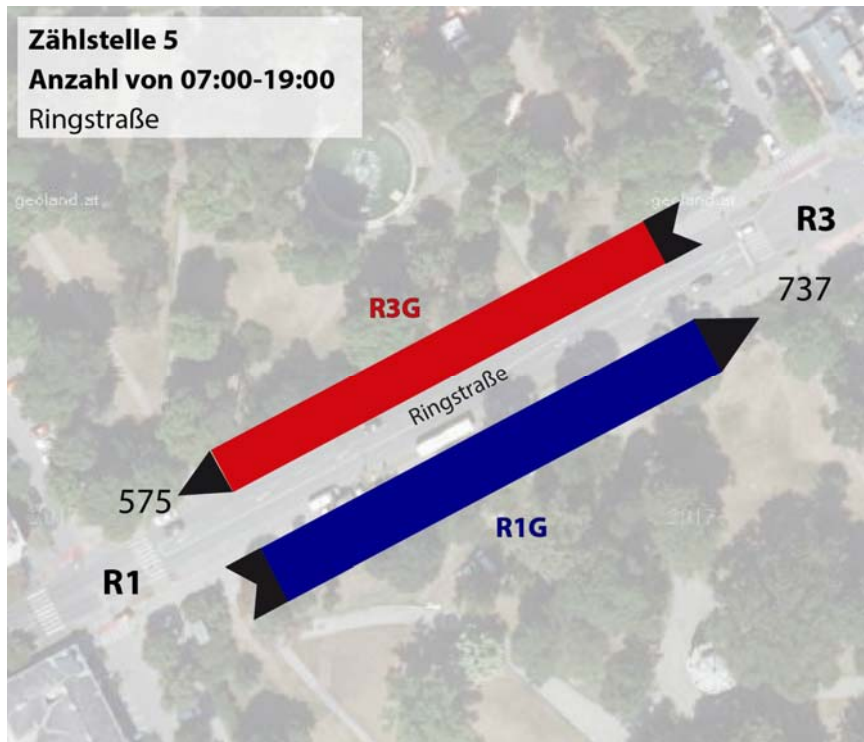
Abbildung 23: Zählstelle 5 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

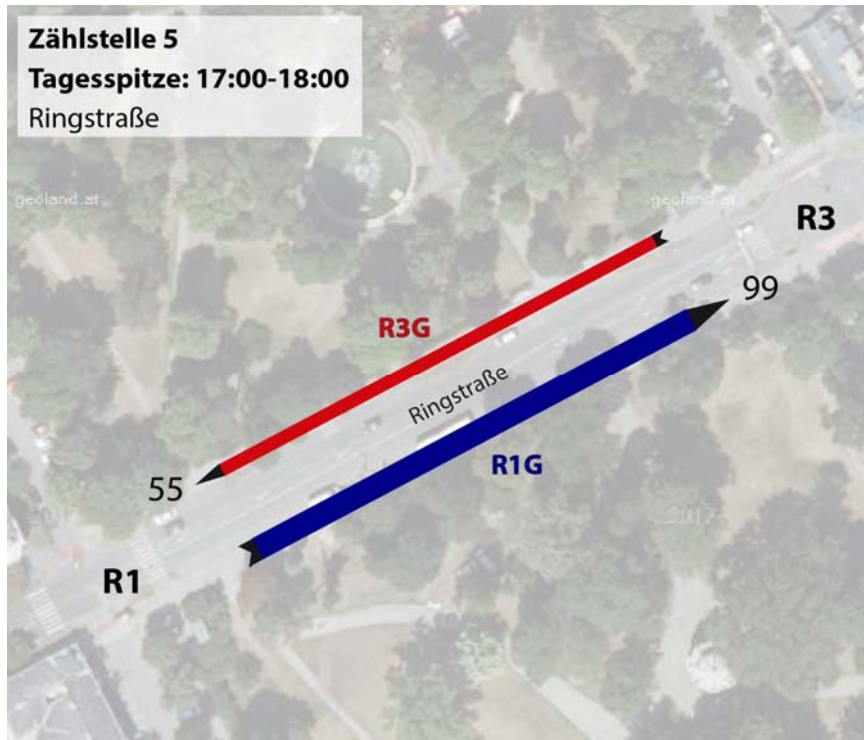
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 737 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 575 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 24) und eine Tagesspitzenstunde von 17:00-18:00h mit 99 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 55 RadfahrerInnen Richtung Westen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

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



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

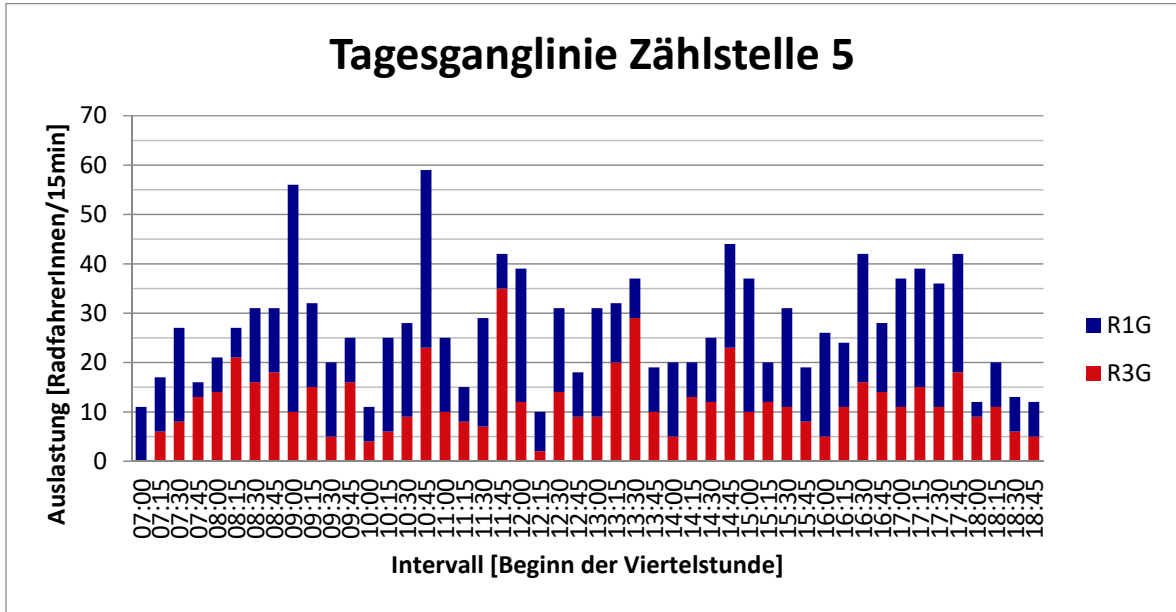


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

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

Abbildung 26: Zählstelle 5 / Auswertung / Tagesganglinie



2.6 Zählstelle 6: Donauradweg, Ringstraße (Scheidtenbergstraße)

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

Abbildung 27: Zählstelle 6 / Bild



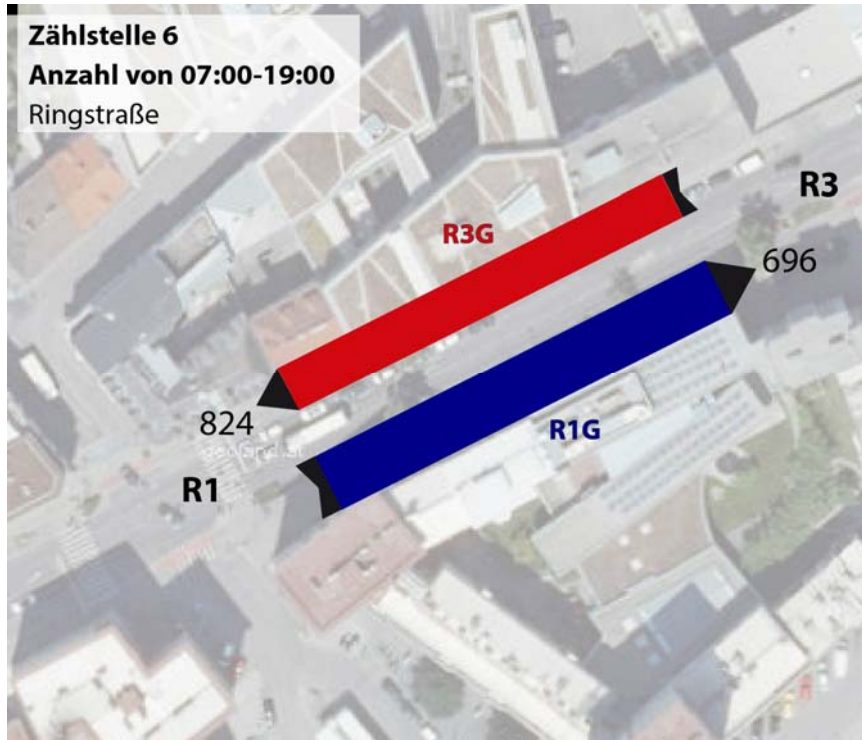
Abbildung 28: Zählstelle 6 / Lage



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: Google Maps

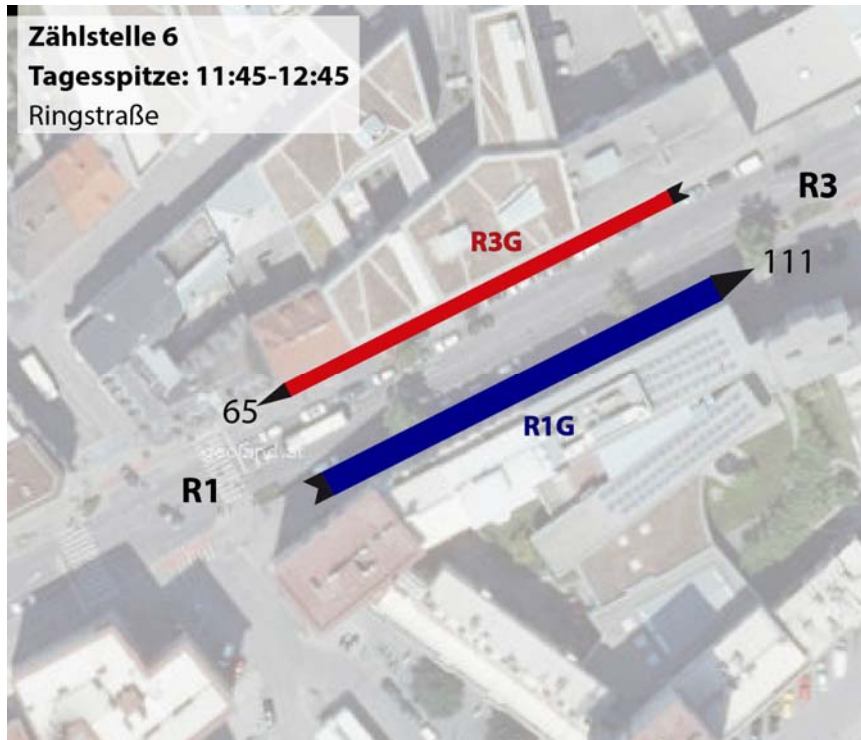
Die Radverkehrszählung ergab für den gesamten Zählzeitraum eine Anzahl von 696 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 824 RadfahrerInnen Richtung Westen (R3G) (siehe Abbildung 29) und eine Tagesspitzenstunde von 11:45-12:45 mit 111 RadfahrerInnen Richtung Osten (R1G) und 65 RadfahrerInnen Richtung Westen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

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



Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

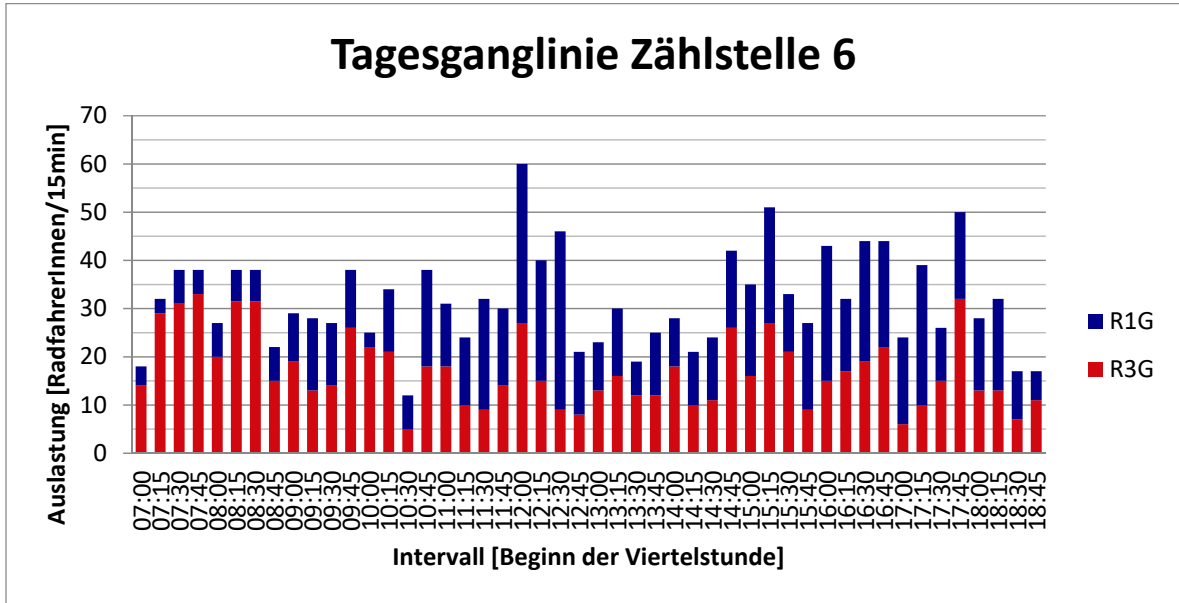


Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrund: geoland.at

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

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

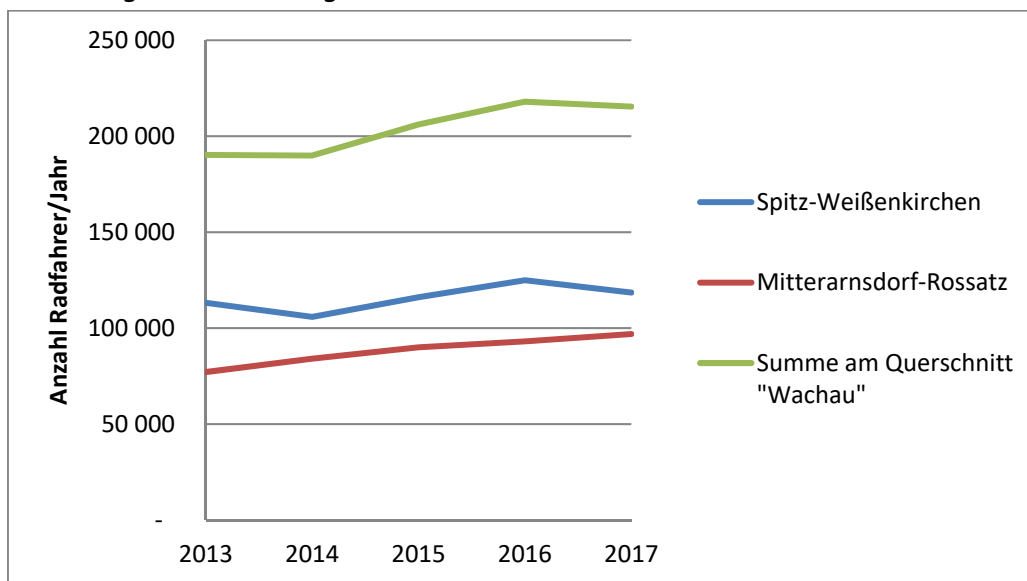
Abbildung 31: Zählstelle 6 / Auswertung / Tagesganglinie



2.7 Tourismusverkehr

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

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



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

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

3 Bestandsanalyse

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

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

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

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

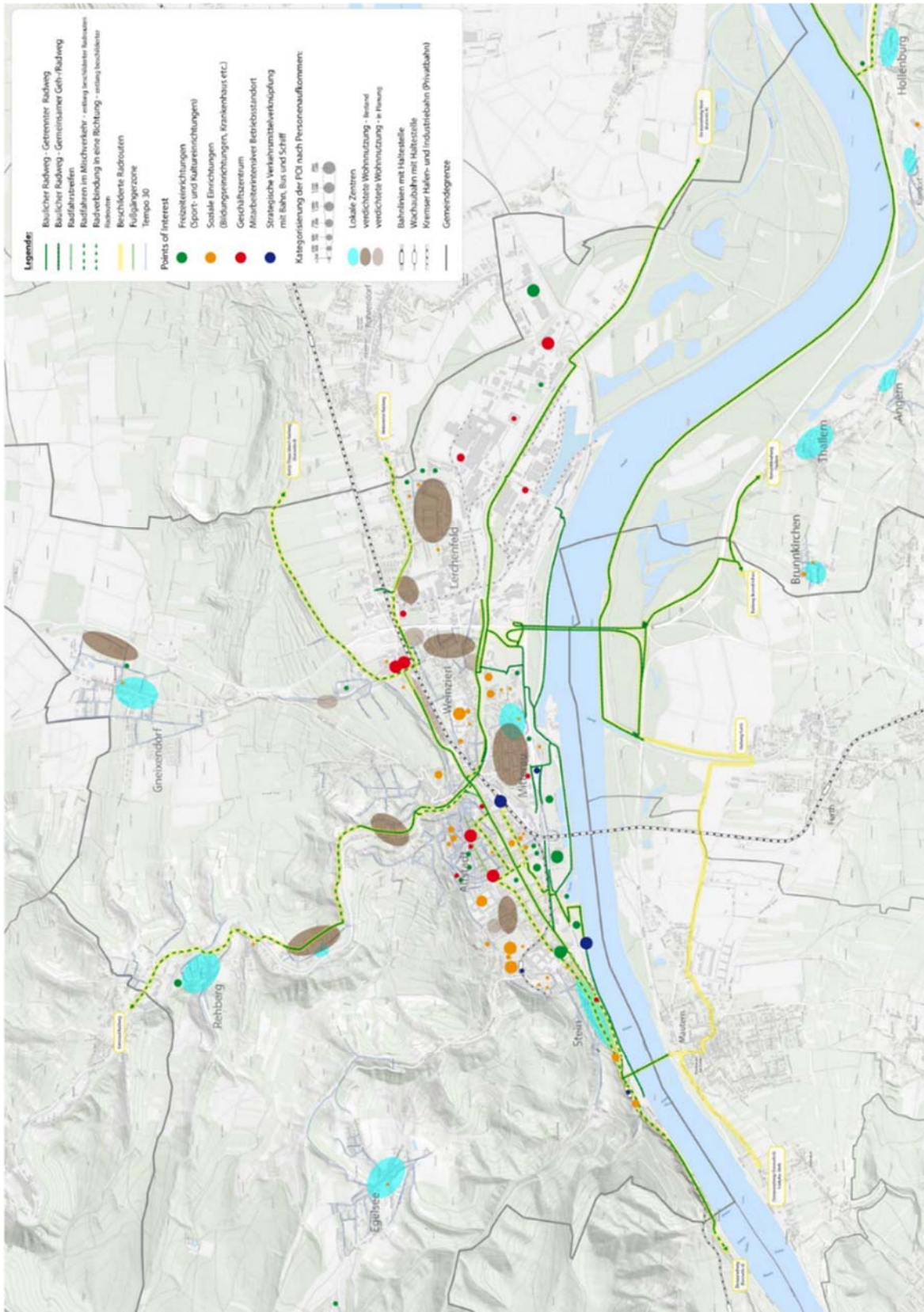
Das Bestandsnetz wurde hinsichtlich

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

untersucht.

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

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



Quelle: Eigene Darstellung

3.1 Haupttradrouten

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

3.1.1 West-Ost / Donauradweg Nord: Stein – Wachaubrücke

(1) Donauradweg, Anschluss Mautern

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

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

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

Abbildung 34: Donauradweg, Querung B3



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

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

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

Abbildung 35: Mauterner Brücke



Anmerkung: Stand September 2020:

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

(2) Steiner Donaulände

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

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

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

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

Abbildung 36: Steiner Donaulände



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

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

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

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



(4) Ringstraße (B35), Kreuzungsbereiche

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

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

Abbildung 38: Ringstraße (B35), Kreuzungsbereich



(5) Ringstraße (B35), Streckenbereich

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

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



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



(6) Wachaubrücke (B35)

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

Abbildung 41: Wachaubrücke (B35)



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

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

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

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

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

Abbildung 42: Wachaustraße (B35), Hohensteinstraße



(8) Wachaustraße (B35), Streckenverlauf

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

Abbildung 43: Wachaustraße (B35), Einfahrten



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

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

Abbildung 44: Wachaustraße (B35), Querung Wiener Straße



(10) Wiener Straße (B35), Streckenbereich

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

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

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



(11) Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang

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

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

Abbildung 46: Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang



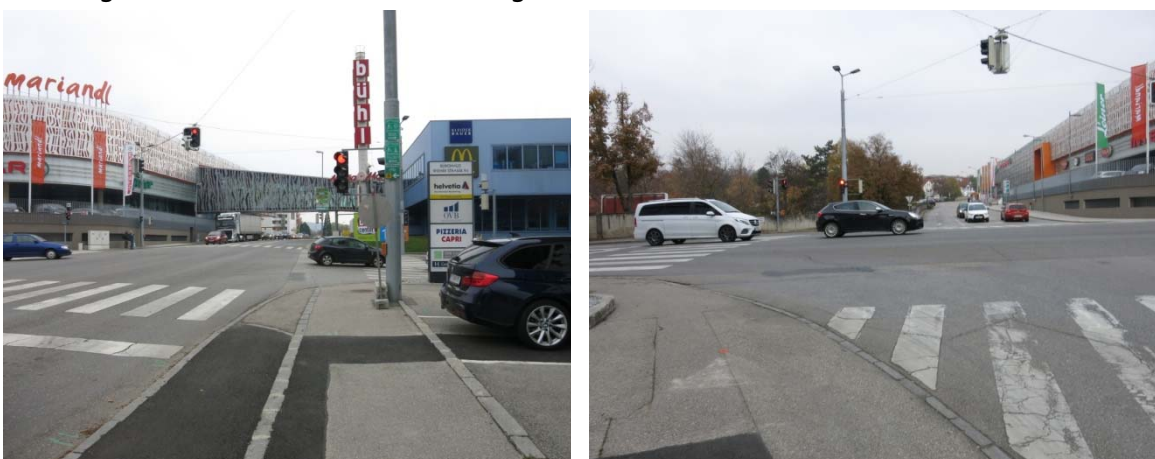
(12) Wiener Straße (B35), Hafenstraße/Bründlgraben

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

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

Die Routen sind mittels einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 47: Wiener Straße (B35), Querung Hafenstraße



(13) Hafenstrasse

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

Die Route ist nicht mit einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 48: Hafenstrasse



(14) Reitenhaslachergasse, Süßgasse

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

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

Die Route ist nicht mit einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 49: Reitenhaslachergasse



(15) Landersdorfer Straße(L45), Anbindung Reitenhaslachergasse

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

Die Route ist nicht mit einer Wegweisung beschildert.

Abbildung 50: Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse

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

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

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

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

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



Radfahrerüberfahrten

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

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



Bushaltestelle

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

Abbildung 53: Landersdorfer Straße (L45), Bushaltestelle



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

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

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



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

(18) Rechte Kremszeile

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

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

Abbildung 55: Rechte Kremszeile



Anschluss Klomsersteg

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

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

Abbildung 56: Rechte Kremszeile, Anschluss Klomsersteg



Anschluss Park Mitterau

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

Abbildung 57: Rechte Kremszeile, Anschluss Park Mitterau



Querung Hafenstraße

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

Abbildung 58: Rechte Kremszeile, Querung Hafenstraße



(19) Donauradweg Kremsfluss, Hafenstraße

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

Abbildung 59: Donauradweg, linkes Flussufer Krems



3.1.4 Nord-Süd / Kremstalradweg: Rehberg – Wachaubrücke

(20) Rehberger Hauptstraße (L73)

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

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

Abbildung 60: Rehberger Hauptstraße (L73)



(21) Seilerweg

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

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

Abbildung 61: Seilerweg und direkte Verbindung entlang der Krems



Fahrbahnzustand

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

Abbildung 62: Seilerweg, autofreier Abschnitt



(22) Johann-Keusch-Gasse, Querung

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

Abbildung 63: Johann-Keusch-Gasse, Querung



(23) Mülkergasse

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

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

Abbildung 64: Mülkergasse, Abschnitt entlang Krems



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

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

Abbildung 65: Mülkergasse, Abschnitt Anschluss Langenloiser Straße



(24) Kremstalradweg (L73), Radroutenführung

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

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

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

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



3.2 Erschließungsnetz

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

(A) Donaulände, Anschluss Loiben

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

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

Abbildung 67: Treppelweg, Anschluss Loiben



(B) Radroute Altstadt

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

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

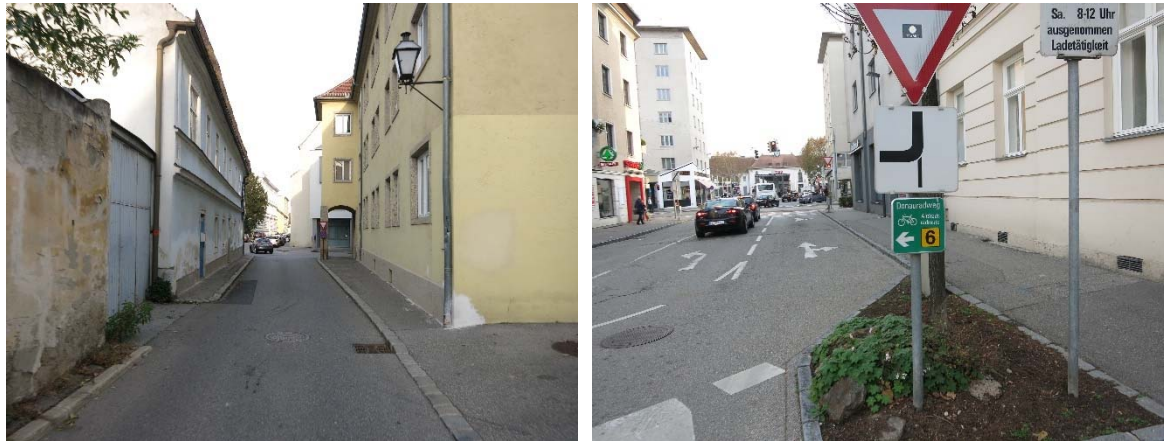


Abbildung 69: Wegweisung Altstadtroute – Beschriftung Linksabbiegen „in 50m“ (Herbst 2020)



(C) Edmund-Hofbauer-Straße

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

Abbildung 70: Edmund-Hofbauer-Straße



(D) Strandbadstraße, Sportplatzstraße

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

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

Abbildung 71: Strandbadstraße



(E) Dr.-Gschmeidler-Straße, Mitteraustraße

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

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



Abbildung 73: Mitteraustraße



(F) Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke

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

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

Abbildung 74: Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke

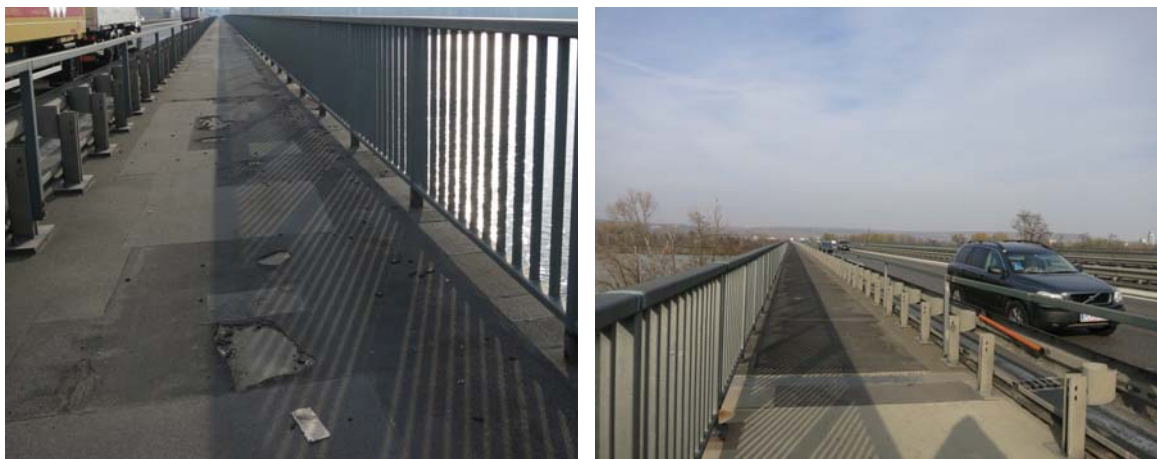


(G) Donaubrücke (B37), Geh- und Radweg

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

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

Abbildung 75: Donaubrücke (B37)



(H) Romantikradweg, Verbindung Krems Süd

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

Abbildung 76: Romantikradweg, Anbindung Krems Süd



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

4 Netzkonzeption und Wunschlinien

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

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

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

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

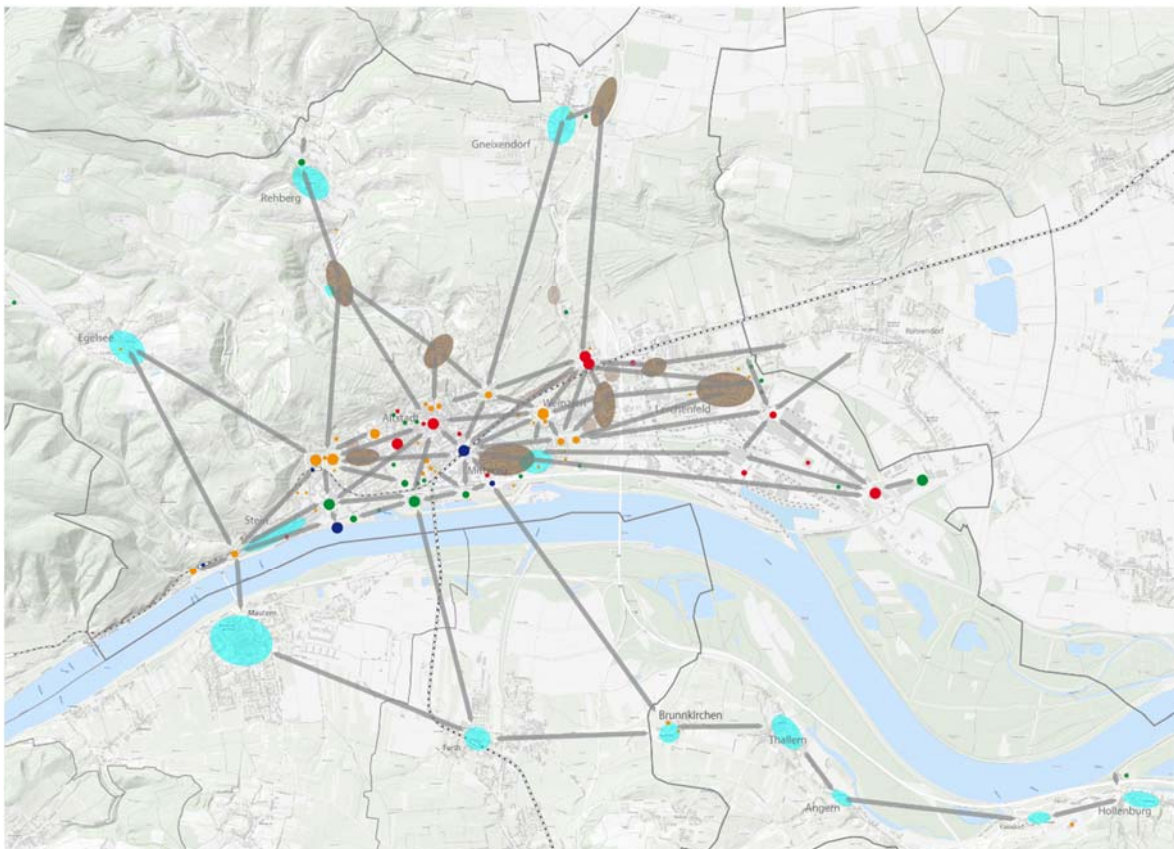
Wunschlinien für den Radverkehr sind direkte ideale Verbindungen zwischen wichtigen Quellen und Zielen (POI), z.B. zwischen dem Stadtzentrum und den umliegenden lokalen Zentren. Bei der Festlegung der Wunschlinien werden sowohl die vorhandenen wichtigen Einrichtungen berücksichtigt, als auch die in Zukunft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

4.1 Wunschliniennetz

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

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

Abbildung 77: Wunschliniennetz



Quelle: Eigene Darstellung

5 Radwegekonzept und Maßnahmenplanung

5.1 Handlungsfelder

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

Insbesondere sollen folgende Kriterien erfüllt werden:

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

5.2 Radwegekonzept

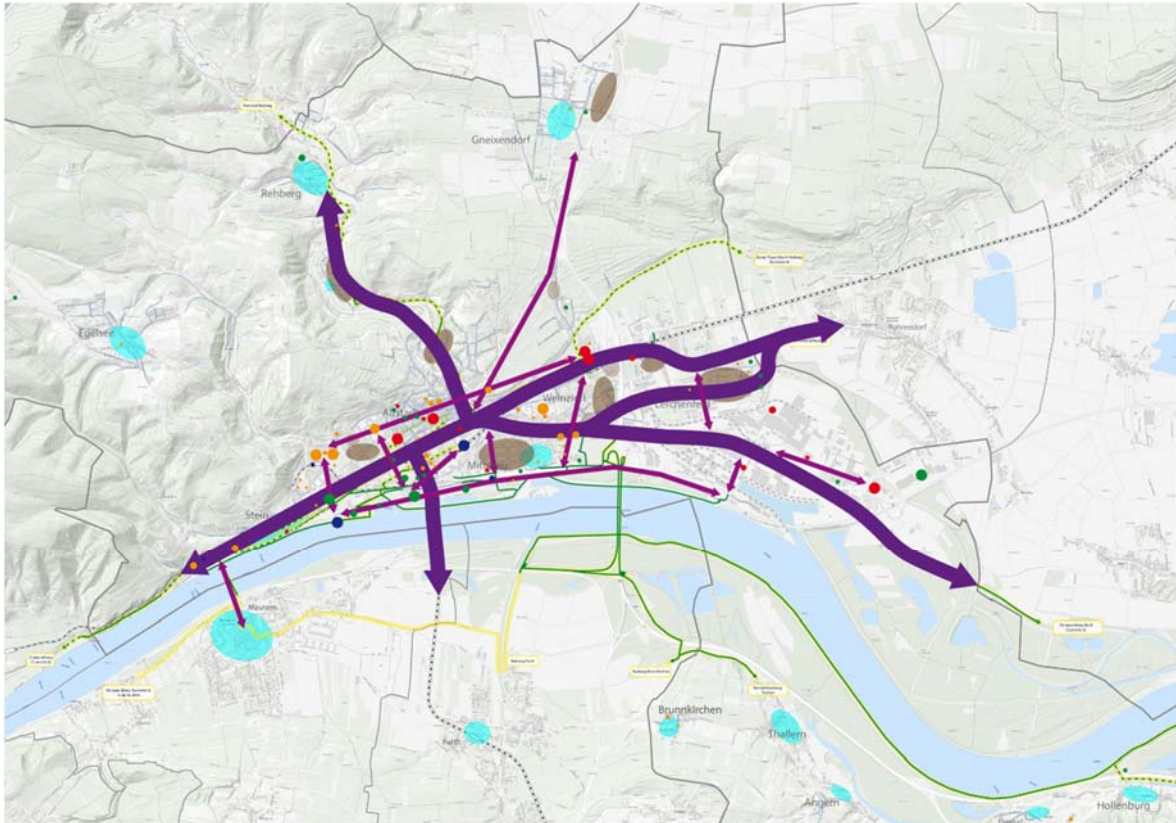
Die Umlegung der Wunschlinien, welche vorhandene und potenzielle Quell- und Zielpunkte des Radverkehrs miteinander verbinden, auf das Straßen- und Wegenetz ergibt das Zielnetz. Dabei werden die Verbindungen zwischen den bestehenden und geplanten wichtigen Einrichtungen wie Schulen, Geschäftszentren,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

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

5.2.1 Hauptachsen

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

Abbildung 78: Radwegekonzept - Hauptachsen

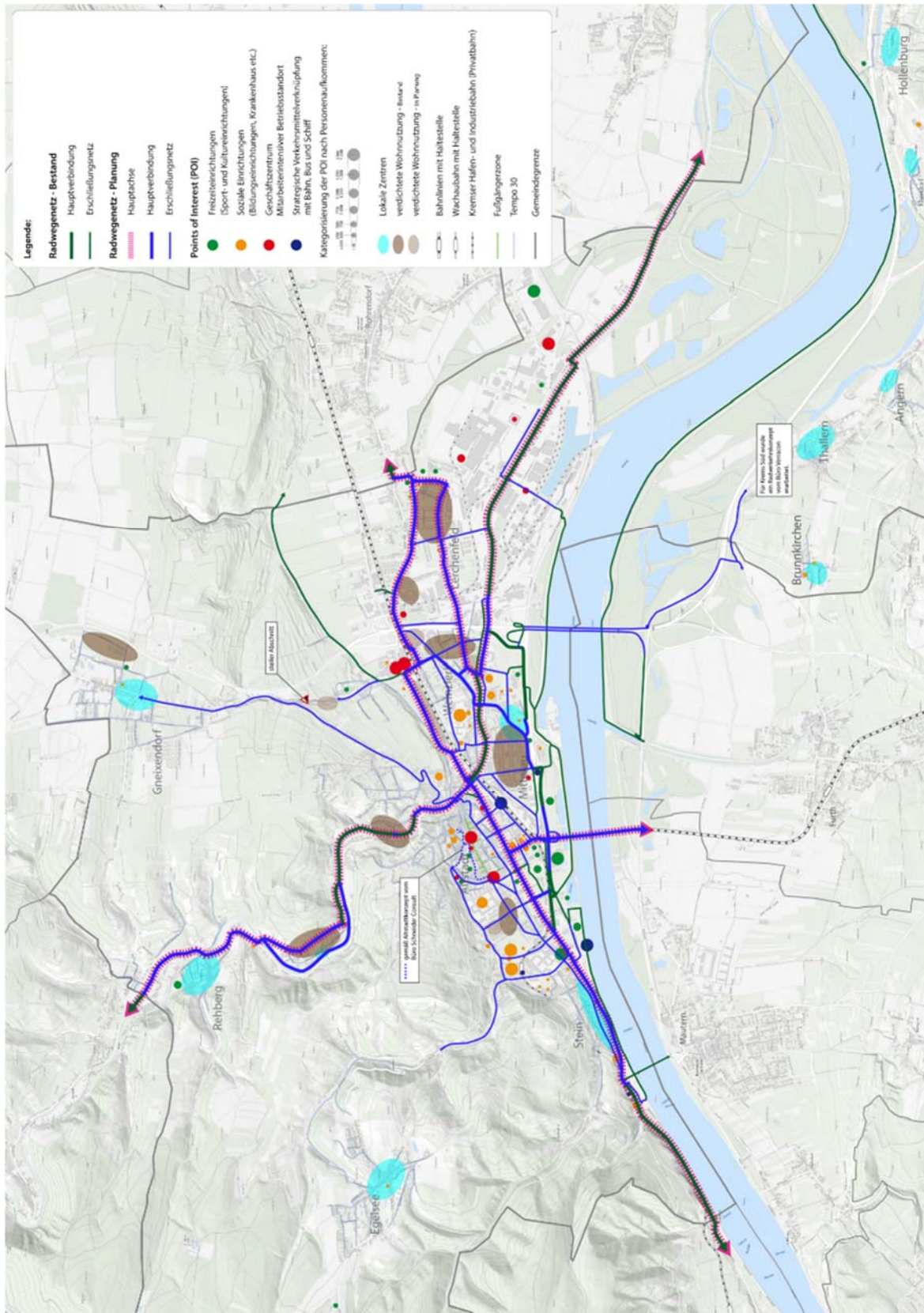


Quelle: Eigene Darstellung

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

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

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



Quelle: Eigene Darstellung

5.2.2 Hauptverbindungen und Erschließungsnetz

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

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

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

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

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




5.3 Maßnahmenplanung

Die Maßnahmenplanung gliedert sich in

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

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

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

-  Kurzfristig Maßnahmen (nächsten 5 Jahre)
-  Mittelfristige Maßnahme (5 bis 10 Jahre)
-  Langfristig

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


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

5.4 Maßnahmenplanung Hauptachsen

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

(1) Donauradweg, Anschluss Mautern


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

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(2) Steiner Donaulände

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

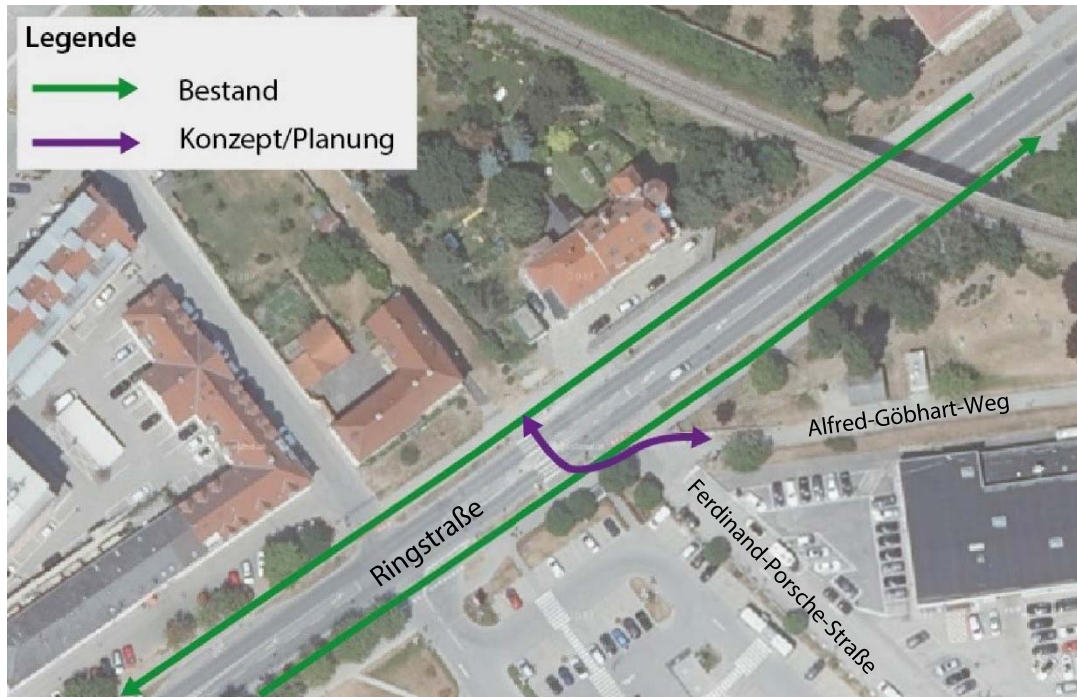
Anmerkung: Gemäß Informationen vom AG vom 08.04.2020 wird aktuell eine Variantenuntersuchung der Umgestaltung der Flächen für den NMIV durch Schneider Consult durchgeführt.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

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

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

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



Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	🟢
Kosten	€

(4) Ringstraße (B35), Kreuzungsbereiche²

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

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

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

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

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

² Details siehe Kap. 8.1.3 Knotenpunkte


(5) Ringstraße (B35), Streckenbereich

Im Streckenbereich soll entlang der Ringstraße ein **Schutzstreifen** von 0,75m zwischen parkenden Fahrzeugen und dem Radweg³ vorgesehen werden.

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

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

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


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

(6) Wachaubrücke (B35)

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

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


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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

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

³ Gem. gültiger RVS Radverkehr


Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

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

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


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

Darüber hinaus wird die Beschilderung aller Radrouten empfohlen.

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

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


Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

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

(8) Wachaustraße (B35), Streckenverlauf

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

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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


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

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

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



Quelle: Eigene Darstellung


Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(10) Wiener Straße (B35), Streckenbereich

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

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

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€


(11) Wiener Straße (B35), Bereich Friedhofseingang

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

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

- ▶ Ein baulicher Radweg zwischen Bründlgraben und Bushaltestelle soll durch Änderung der Flächenaufteilung zugunsten des Rad- und Fußverkehrs (beispielsweise Fahrbahnbreiten lt. Richtlinien, Zusammenfassung von Fahrspuren) ermöglicht werden.
- ▶ Die separate Führung eines Radweges entlang der Bushaltestelle ist anzustreben – siehe Kap. 8.1.4. Es kann eine
 - Rand- bzw. Kaphaltestelle errichtet werden oder
 - Haltestellebucht mit gleichzeitiger Verschwenkung der Fahrbahn bzw. des Fahrstreifens in die Fahrbahnmitte in jenen Bereich der zurzeit nicht genutzt ist.

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


Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

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

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


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

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

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

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


Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

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

(13) Hafenstraße


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

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

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€


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

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


Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(14) Reitenhaslachergasse, Süßgasse

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

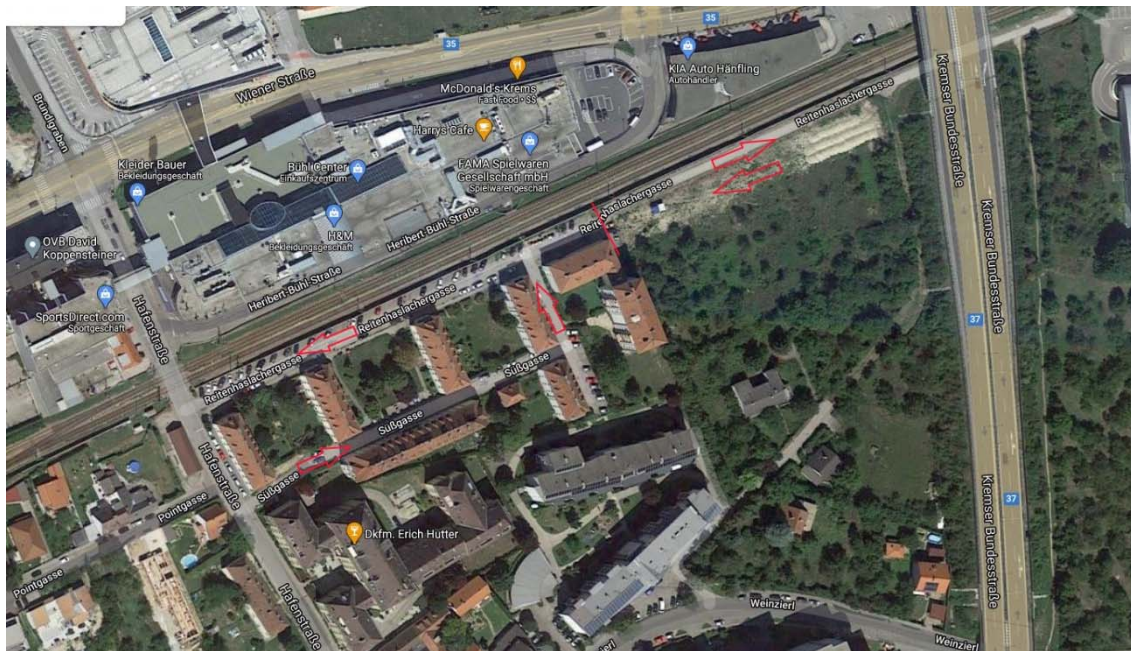
Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

Abbildung 82: Ausbau Reitenhaslachergasse, Einbahnregelungen Kfz-Verkehr



Quelle: Stadt Krems, Hintergrund: Google Maps

(15) Landersdorfer Straße (L45), Anbindung Reitenhaslachergasse

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

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

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

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


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

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

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

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


Die Bushaltestelle soll als Kaphaltestelle auf der Fahrbahn ausgeführt werden.

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

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

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

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

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

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

(18) Rechte Kreamszeile

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

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

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


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

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

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

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

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

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

(19) Donauradweg Kremsfluss, Hafenstraße

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

Abbildung 83: Donauradweg, linkes Flussufer Krems



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

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

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


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

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

5.4.4 Nord-Süd / Kremstalradweg: Ast Rehberg – Wachaubrücke

(20) Rehberger Hauptstraße (L73)


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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€


(21) Seilerweg

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

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(22) Johann-Keusch-Gasse, Querung

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

Maßnahmentyp	punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(23) Mülkergasse

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


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

Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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


Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

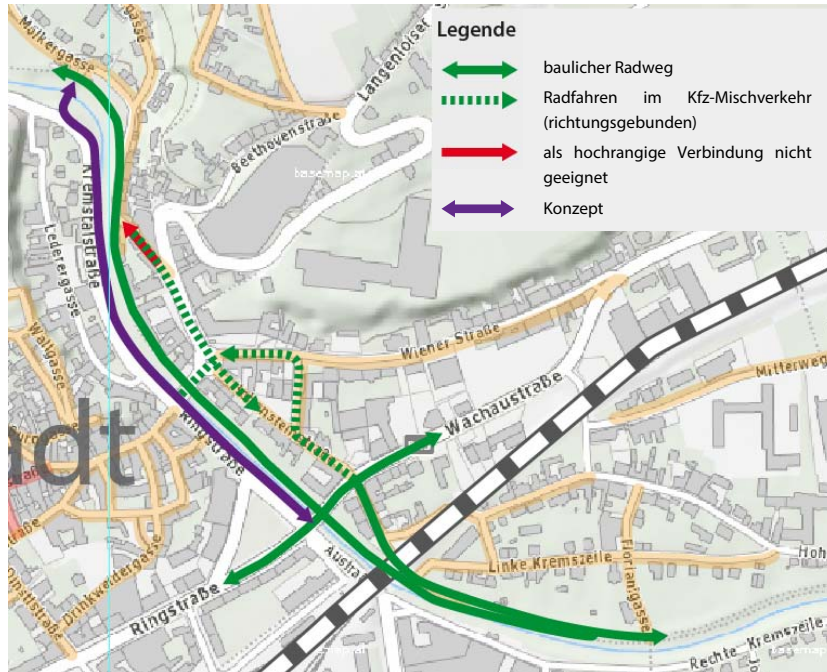
(24) Kremstalradweg (L73), Radroutenführung

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

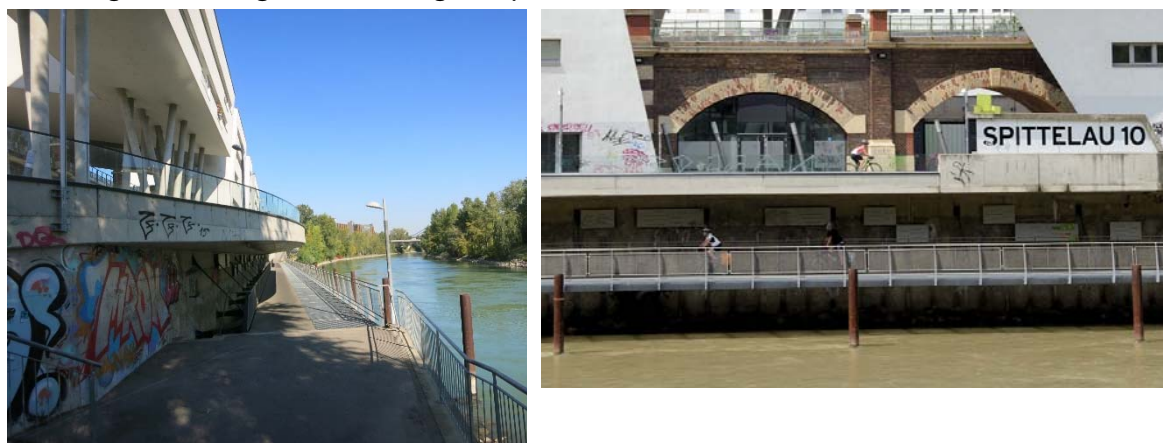
Abbildung 84: Verbindung Radhauptachsen, Bestand und Konzept



Quelle: Eigene Darstellung

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

Abbildung 85: Auskrägter Radweg, Beispiel Donaukanal



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont




Kosten

€€€

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

(25) Klomserstraße, Schulgasse

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€


(26) Hafenstrasse

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

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

Abbildung 86: Hafenstrasse, südlicher Abschnitt



Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(27) Unterführung Kremser Hafen- und Industriebahn

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

Abbildung 87: Unterführung Hafen-/Industriebahn



Maßnahmentyp

punktuell

Umsetzungshorizont



Kosten

€€€

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

(28) Lerchenfelderstraße, Lerchenfelder Hauptplatz

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

Abbildung 88: Lerchenfelderstraße, Lerchenfelder Hauptplatz



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€€€

(29) Wasendorferstraße

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

Abbildung 89: Wasendorferstraße



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€

(30) Auparkweg

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

Maßnahmentyp

linear + punktuell

Umsetzungshorizont



Kosten

€€

5.4.6 Nord-Süd NEU: Anbindung Krems Süd über Eisenbahnbrücke

Zur Anbindung von Krems Süd soll eine neue Hauptachse über die Eisenbahnbrücke geschaffen werden⁴. Diese schließt über die Heinemannstraße an die West-Ost Hauptachse in der Ringstraße an. Die Ausgestaltung dieser neuen Hauptachse ist eng verknüpft mit der neuen MIV-Verbindung in die Utzstraße und den damit verbundenen Änderungen im Bereich Heinemannstraße / Strandbadstraße (vgl. Maßnahme 2 im Teilbericht III – MIV, Maßnahme 6 N-S im Teilbericht I – Fußverkehr, sowie Maßnahme D in diesem Teilbericht).

(31) Anbindung Krems Süd, Mautern, Furth

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


Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

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



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

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

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

5.5 Maßnahmenplanung Hauptverbindungen und Erschließungsnetz

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

(A) Donaulände, Anschluss Loiben

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

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

Abbildung 91: Donaulände, Anschluss Loiben



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

Maßnahmentyp

linear + punktuell

Umsetzungshorizont



Kosten

€€€

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

(B) Radroute Altstadt

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(C) Edmund-Hofbauer-Straße

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

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(D) Strandbadstraße, Sportplatzstraße

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

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

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€ - €€€


(E) Dr.-Gschmeidler-Straße, Mitteraustraße

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

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


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

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€ - €€€

(F) Park Mitterau, Anschluss Donaubrücke


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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

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


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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

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

(H) Romantikradweg, Verbindung Krems Süd

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

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

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

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

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

Abbildung 92: Anibas Promenade, nördlicher Abschnitt



Maßnahmentyp	linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

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

Abbildung 93: Anibas Promenade, südlicher Abschnitt



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€€€

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

Abbildung 94: Gerasimos-Garnelis-Weg



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€€

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

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

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

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

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

Abbildung 95: Kaiser-Friedrich-Straße



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€€

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

Austraße; nördlich der Bahnunterführung

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

Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€

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

Abbildung 96: Austraße, nördlich der Bahnunterführung



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€€€

Austraße; südlich der Bahnunterführung

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

Abbildung 97: Austraße, südlich der Bahnunterführung



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont




Kosten

€€€

(L) Schrebergasse NEU

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€


(M) Kretszeile (Hauptachse Nord-Süd) ↔ Strandbadstraße NEU

Dr.-Gschmeidler-Straße, nördlicher Abschnitt

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


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



Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€€

(N) Weinzierl NEU

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

Maßnahmentyp	linear
Umsetzungshorizont	
Kosten	€

(O) Koloman-Wallisch-Straße NEU

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

Abbildung 99: Koloman-Wallisch-Straße



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€€€

(P) Hofrat-Erben-Straße NEU

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

Abbildung 100: Hofrat-Erben-Straße



Maßnahmentyp

linear

Umsetzungshorizont



Kosten

€€€

(Q) Stadtpark Querung Nord

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

Maßnahmentyp	Linear + punktuell
Umsetzungshorizont	
Kosten	€€

6 Begleitende Maßnahmen

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

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

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

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

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

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



Quelle: VOR © Karin Schildberger

7 Planbeilagen

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

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

8 Anhang: Planungsgrundlagen

8.1 Radverkehrsanlagen

8.1.1 Planungsgrundsätze

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

Nutzergruppen

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

Einsatzkriterien

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

Abbildung 102: Auswahlkriterium Kfz-Verkehr gem. RVS 03.02.13⁵

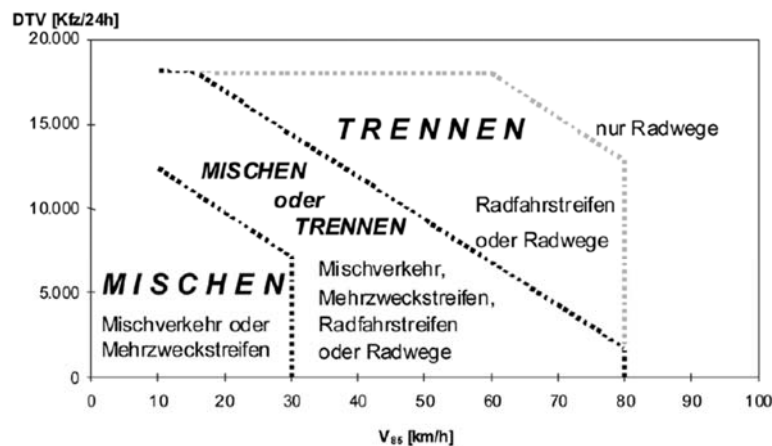


Abbildung 4: Hinweise für die Mischung bzw. Trennung von Rad- und Kfz-Verkehr in Abhängigkeit von Verkehrsstärke und Geschwindigkeit für zweistreifige Fahrbahnen

8.1.2 Streckenelemente

Mischverkehr

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

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

Radfahrstreifen

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

⁵ Stand 1. Februar 2014

Radweg

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

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

Gemeinsamer Geh- und Radweg

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

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

Radfahren gegen die Einbahn

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

Schutzstreifen zur Fahrbahn

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

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

8.1.3 Knotenpunkte und Querungen

Vorgezogene Aufstellflächen

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

Linksabbieger

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

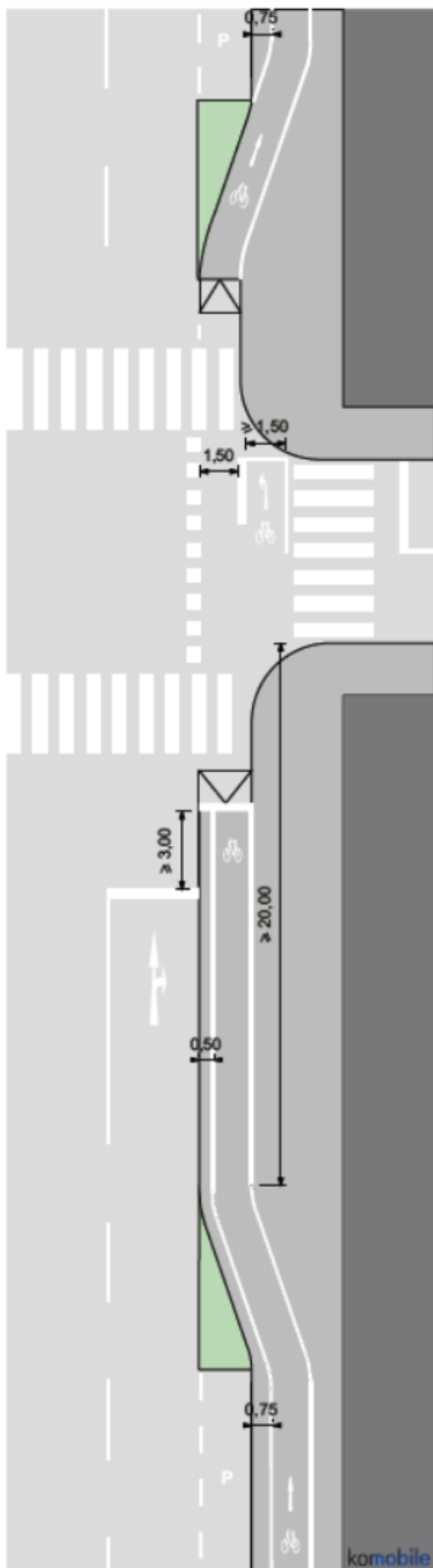
Bei der direkten Führung werden RadfahrerInnen nach Einordnung in die Hauptfahrbahn direkt über den Knotenpunkt geführt. Dies ist die Standardlösung bei Radfahr- und Mehrzweckstreifen sowie beim Mischverkehr mit nur ein bis zwei Fahrspuren, schwachem Kfz-Verkehr und kleineren Knotenpunkten. Bei lichtsignalgeregelten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

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

Abbildung 103: Planungsskizze, Indirektes Linksabbiegen ohne Rechtsabbiegespur für Kfz

Variante 1:

Radweg beibehalten



Variante 2:

Radweg überleiten in einen Radfahrstreifen

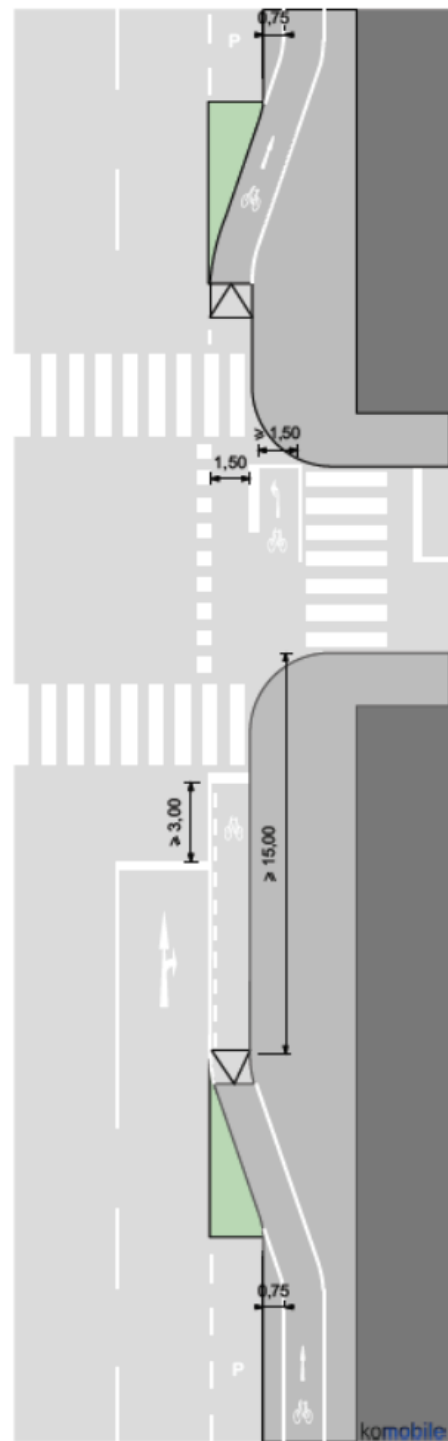
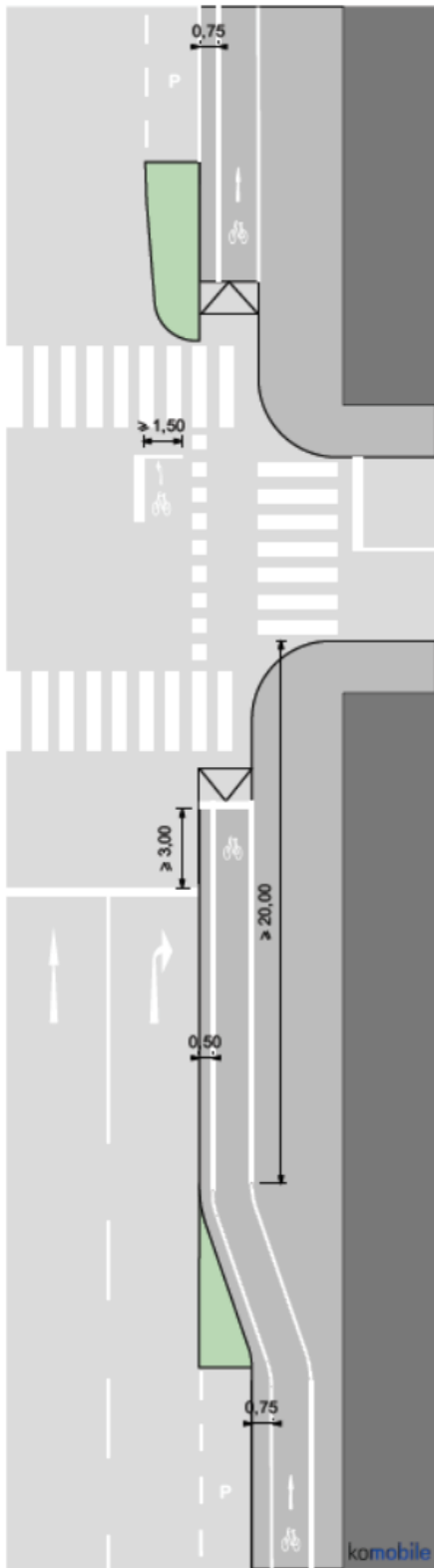


Abbildung 104: Planungsskizze, indirektes Linksabbiegen mit Rechtsabbiegespur für Kfz

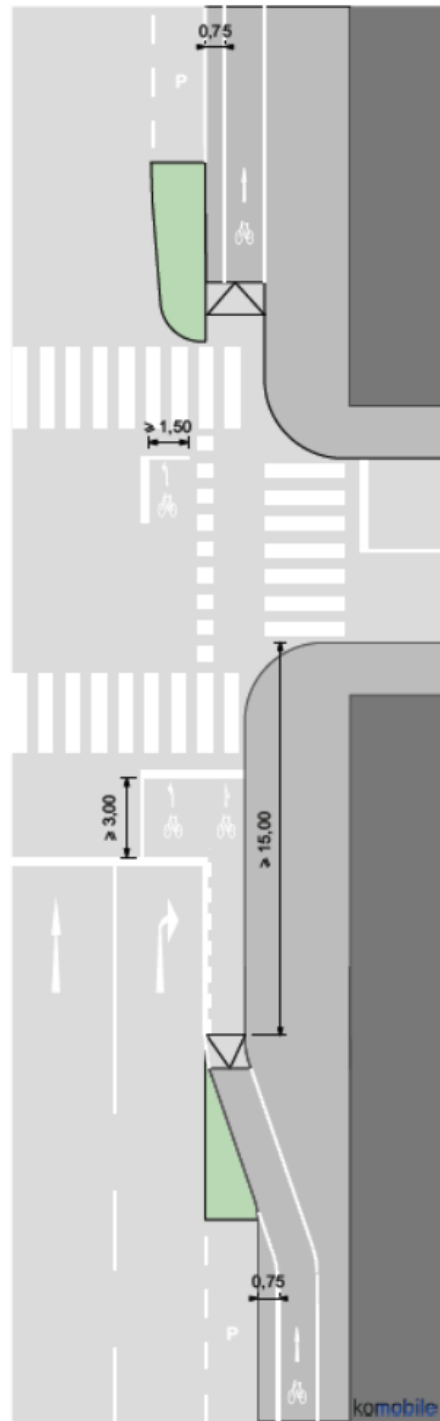
Variante 1:

Radweg beibehalten



Variante 2:

Radweg überleiten in einen Radfahrstreifen



Rechtsabbieger

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

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

Radfahrerüberfahrten

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

Grundstückseinfahrten

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

8.1.4 Bushaltestellen

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

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

Abbildung 105: Beispiele von Radwegen entlang Bushaltestellen (Kopenhagen)



8.2 Beschilderung/Wegweisung

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

8.3 Abstellanlagen

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