

Mobilitätskonzept Krems an der Donau

Teilbericht V – Stadtbahn

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 V – Stadtbahn

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. Gerold Ludwig
Dipl.-Ingⁱⁿ 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 V – Stadtbahn

Inhalt

1	Aufgabenstellung und Ziele	1
2	Ausgangsbasis	2
2.1	Streckennetz.....	2
2.2	Fahrzeuge.....	2
3	Vorschlag für die Linienführung.....	3
3.1	Haltestelle Landersdorf (P+R), Terminus Stadtbahn.....	4
3.2	Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl.....	4
3.3	Haltestelle Universitätsklinikum.....	5
3.4	Bahnhof Krems an der Donau	6
3.5	Haltestelle Utzstraße - Sportmeile	6
3.6	Haltestelle Kunstmeile	8
3.7	Haltestelle Krems – Campus - Kunstmeile	8
3.8	Haltestelle Stein-Mautern.....	9
4	Fahrzeuge.....	10
4.1	Abgrenzung Stadtbahn/TramTrain - Eisenbahn	10
4.1.1	Moderne Stadtbahn- und TramTrain-Fahrzeuge	10
4.1.2	Regiosprinter	13
5	Angebot und Schätzung des Potenzials	14
5.1	Fahrplan	14
5.2	Potenzial.....	14
6	Fazit.....	15
7	Planbeilagen.....	16
7.1	POS 0103 Plan Nr° 0103_1: Stadtbahn – Konzept.....	16

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: Haltestelle Landersdorf (P+R)	4
Abbildung 2: Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl	5
Abbildung 3: Haltestelle Universitätsklinikum	6
Abbildung 4: Haltestelle Utzstraße - Sportmeile	7
Abbildung 5: Haltestelle Kunstmeile	8
Abbildung 6: Haltestelle Krems – Campus - Kunstmeile	9
Abbildung 7: Haltestelle Stein-Mautern	9
Abbildung 8: TramTrain Porto (BOMBARDIER Flexity Swift)	11
Abbildung 9: TramTrain Karlsruhe (BOMBARDIER Flexity Swift)	11
Abbildung 10: TramTrain SNCF Lyon (ALSTOM Dualis)	12
Abbildung 11: TramTrain Rhonexpress Lyon (STADLER Tango Express)	12
Abbildung 12: Regioshuttle (STADLER) rechts und Regiosprinter (SIEMENS) links Dieseltriebwagen der Vogtlandbahn	13

1 Aufgabenstellung und Ziele

Aufgabenstellung und Ziele laut Ausschreibung sind:

- ▶ Ausarbeitung der Linienführung und Haltestellen
- ▶ Darstellung der Erreichbarkeiten der Haltestellen auch im Zusammenhang mit P+R Anlagen an den jeweiligen Endpunkten
- ▶ Grobe Potenzialabschätzung des Fahrgastaufkommens anhand der Bebauungsstruktur sowie großer Arbeitgeber (zB Universitätsklinikum, Bühl Center, Mariandl etc.)

Fahrplan- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen sind nicht Gegenstand.

Zur Schätzung des Potenzials des Fahrgastaufkommens ist die Basis die Fahrzeit und der Takt (Angebot) auf der Stadtbahn. Insofern ist eine Berechnung der Fahrzeiten erforderlich.

2 Ausgangsbasis

2.1 Streckennetz

Für eine potenzielle Stadtbahn in Krems kommen die Strecken:

- ▶ Absdorf-Hippersdorf – Krems an der Donau als eingleisige elektrifizierte Flügelbahn von der Franz-Josefs-Bahn und
- ▶ Krems an der Donau – St. Valentin, eine eingleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahnstrecke; (Donauuferbahn; im Abschnitt Krems an der Donau – Emmersdorf an der Donau auch als Wachaubahn bezeichnet)

in Frage.

Derzeit verkehren auf der Strecke Absdorf-Hippersdorf – Krems:

- ▶ Stündlich ein REX-Zugpaar Krems – Wien FJB
- ▶ Stündlich ein Regionalzug über Hadersdorf nach Horn/Sigmundsherberg
- ▶ Güterzüge zur Bedienung des Hafens und der Industriebetriebe in Krems nach Bedarf

Derzeit verkehren auf der Strecke Krems – Emmersdorf:

- ▶ Saisonale Personenzüge von Ende März bis Ende Oktober, in der Hauptsaison täglich und in der Nebensaison an Wochenenden

2.2 Fahrzeuge

Auf der Eisenbahnstrecke Absdorf-Hippersdorf – Krems an der Donau werden derzeit im Regelbetrieb:

- ▶ REX mit Doppelstock-Wendezügen (in der Regel mit 4 oder 5 Doppelstockwagen und einer E-Lok (Reihe 1044.2 oder 1142, Länge ca. 160m)
- ▶ Regionalzüge mit Dieseltriebwagen, Reihe 5047 einzeln oder in Mehrfachtraktion (Länge 25,4m Einzeltriebwagen)

eingesetzt. Auf der Eisenbahnstrecke Krems an der Donau – Emmersdorf an der Donau werden im Saisonbetrieb von der NÖVOG:

- ▶ Regionalzüge mit Dieseltriebwagen, Regiosprinter einzeln oder in Mehrfachtraktion (24,8m Einzeltriebwagen, max. 3 Triebwagen; 74,4m)

eingesetzt.

3 Vorschlag für die Linienführung

Für eine potenzielle Linienführung wird auf dem vorhandenen Streckennetz aufgebaut. Für eine Stadtbahn zwischen Landersdorf und Stein-Mautern werden folgende Haltestellen vorgeschlagen:

- ▶ Haltestelle Landersdorf (P+R), NEU,
- ▶ Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl, NEU
- ▶ Haltestelle Universitätsklinikum, NEU
- ▶ Bahnhof Krems an der Donau
- ▶ Haltestelle Utzstraße-Sportmeile, NEU
- ▶ Haltestelle Kunstmeile, NEU
- ▶ Haltestelle Krems-Campus-Kunstmeile
- ▶ Haltestelle Stein-Mautern

Die Kilometrierung:

- ▶ Haltestelle Landersdorf (P+R), km 0,0
- ▶ Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl, km 0,9
- ▶ Haltestelle Universitätsklinikum, km 1,4
- ▶ Bahnhof Krems an der Donau, km 2,3
- ▶ Haltestelle Utzstraße-Sportmeile, km 3,0
- ▶ Haltestelle Kunstmeile, km 3,5
- ▶ Haltestelle Krems-Campus-Kunstmeile, km 3,9
- ▶ Haltestelle Stein-Mautern, km 5,3

Als Planungsgrundlage wird eine Linienlänge von ca. 5,3 km (von der Bahnsteigmitte aus gemessen) angenommen. Für die Bahnsteige werden folgende Eckwerte für die Machbarkeit festgelegt:

- ▶ Bahnsteighöhe: 38cm
- ▶ Nutzbare Bahnsteigbreite: 3,5m als Grundlage. 2,75m Mindestmaß ohne Einrichtungen, die die Breite einengen.
- ▶ Bahnsteiglänge: 90m als Grundlage

Für die grobe Abschätzung des Platzbedarfs der Bahnsteige wird ein Rechteck von 7,0m mal 90,0m festgelegt, damit je nach Lage im Stadtgefüge die erforderlichen Baumaßnahmen wie Stützmauern, seitliche Zugänge etc. berücksichtigt sind.

Für die Haltestellen wurden vorerst folgende Annahmen getroffen:

Es wird grob geprüft, ob ein einseitiger Seitenbahnsteig prinzipiell vom Platzbedarf her möglich ist. Ausweichgleise zum Kreuzen der Züge wären jeweils an den angedachten Termini in Landersdorf und in Stein-Mautern vorzusehen. An den Haltestellen zwischen beiden Endpunkten wäre nur im Bahnhof Krems an der Donau eine Kreuzung möglich.

3.1 Haltestelle Landersdorf (P+R), Terminus Stadtbahn

Die Haltestelle Landersdorf ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den seitlichen Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. An der Haltestelle Landersdorf bestünde die Möglichkeit ein P+R Parkplatz einzurichten. Der bestehende Gärtnereibetrieb müsste verlegt werden.

An der Haltestelle Landersdorf könnte zusätzlich die Stadtbuslinie 3 angebunden werden (Umsteigemöglichkeit).

Abbildung 1: Haltestelle Landersdorf (P+R)



3.2 Haltestelle Hafenstraße, Bühl/Mariandl

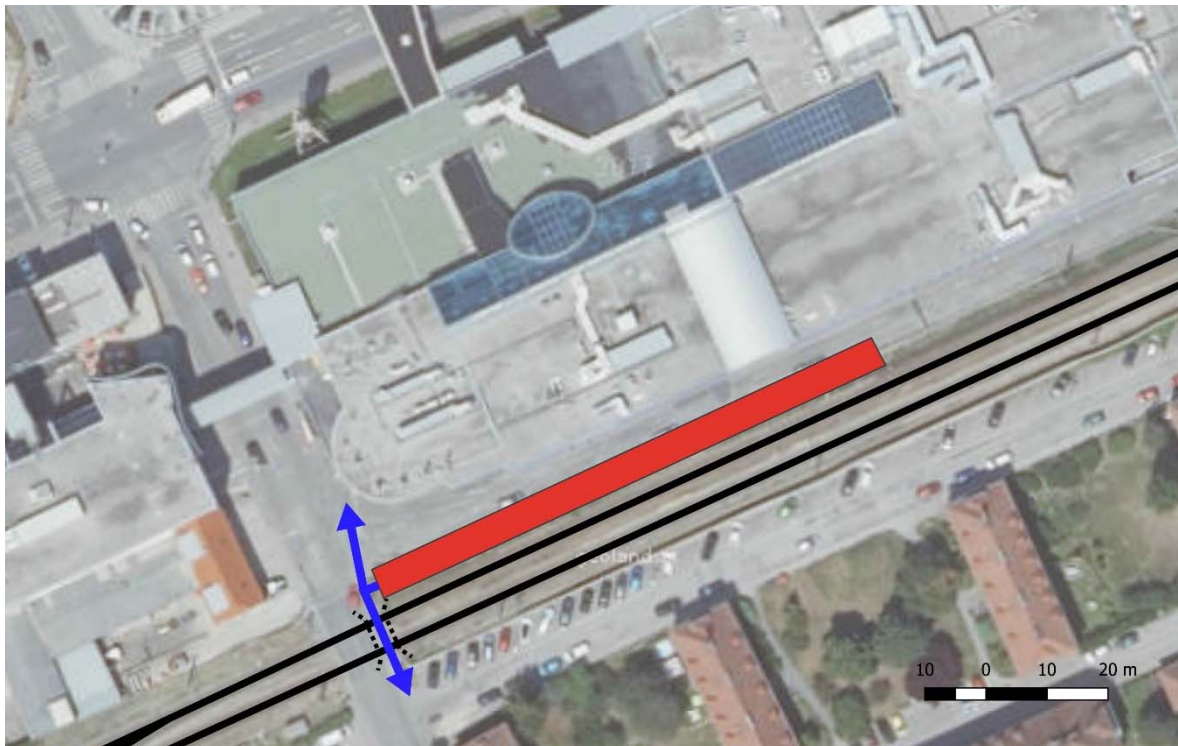
Die Haltestelle Hafenstraße Bühl/Mariandl ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. Die Ein- und Ausgänge können sowohl in die Herbert-Bühl-Straße als auch direkt in die Hafenstraße führen. Zwischen Gleisachse nördliches Gleis und Straßenkante Herbert-Bühl-Straße steht nur eine Breite von ca. 5,50m für einen Seitenbahnsteig zur Verfügung.

Am südlichen Gleis des zweigleisigen Abschnittes, an der Reitenhaslachergasse wäre der verfügbare Platz breiter: Von Gleisachse südliches Gleis bis Straßenkante Reitenhaslachergasse steht eine Breite von ca. 9,0 m zur Verfügung.

Wird das südliche Gleis für die Stadtbahn genutzt, hat das Implikationen auf die nächst folgende Haltestelle Universitätsklinikum, da hier südlich weitere Gleise zum Abstellen für Güterzüge gelegen sind und ein Bahnsteig ohne größere und umfangreiche Umbauten am Gleisplan nicht unter zu bringen ist.

Sollte der Bahnübergang an der Hafensstraße im Zuge der Adaptierung des Straßennetzes für den MIV aufgelassen werden, stünde als Option eine Beibehaltung des Bahnübergangs für die Aktive Mobilität oder der Bau einer Unterführung für die Aktive Mobilität zur Diskussion.

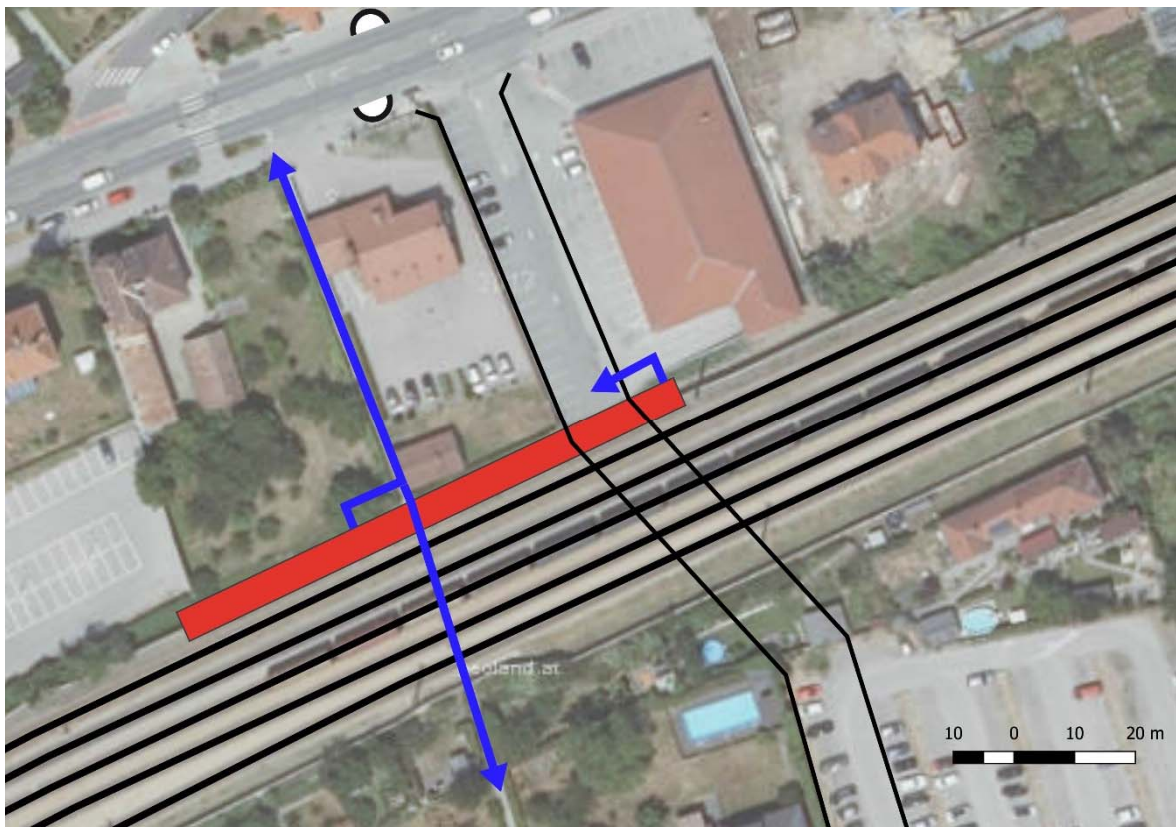
Abbildung 2: Haltestelle Hafensstraße, Bühl/Mariandl



3.3 Haltestelle Universitätsklinikum

Die Haltestelle Universitätsklinikum ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. Die Ein- und Ausgänge können sowohl zum Fußweg entlang der Antonigasse wie auch zur geplanten Querstraße zwischen Wiener Straße und Mitterweg (vgl. Teilbericht III – MIV) führen.

Abbildung 3: Haltestelle Universitätsklinikum



3.4 Bahnhof Krems an der Donau

Bestand

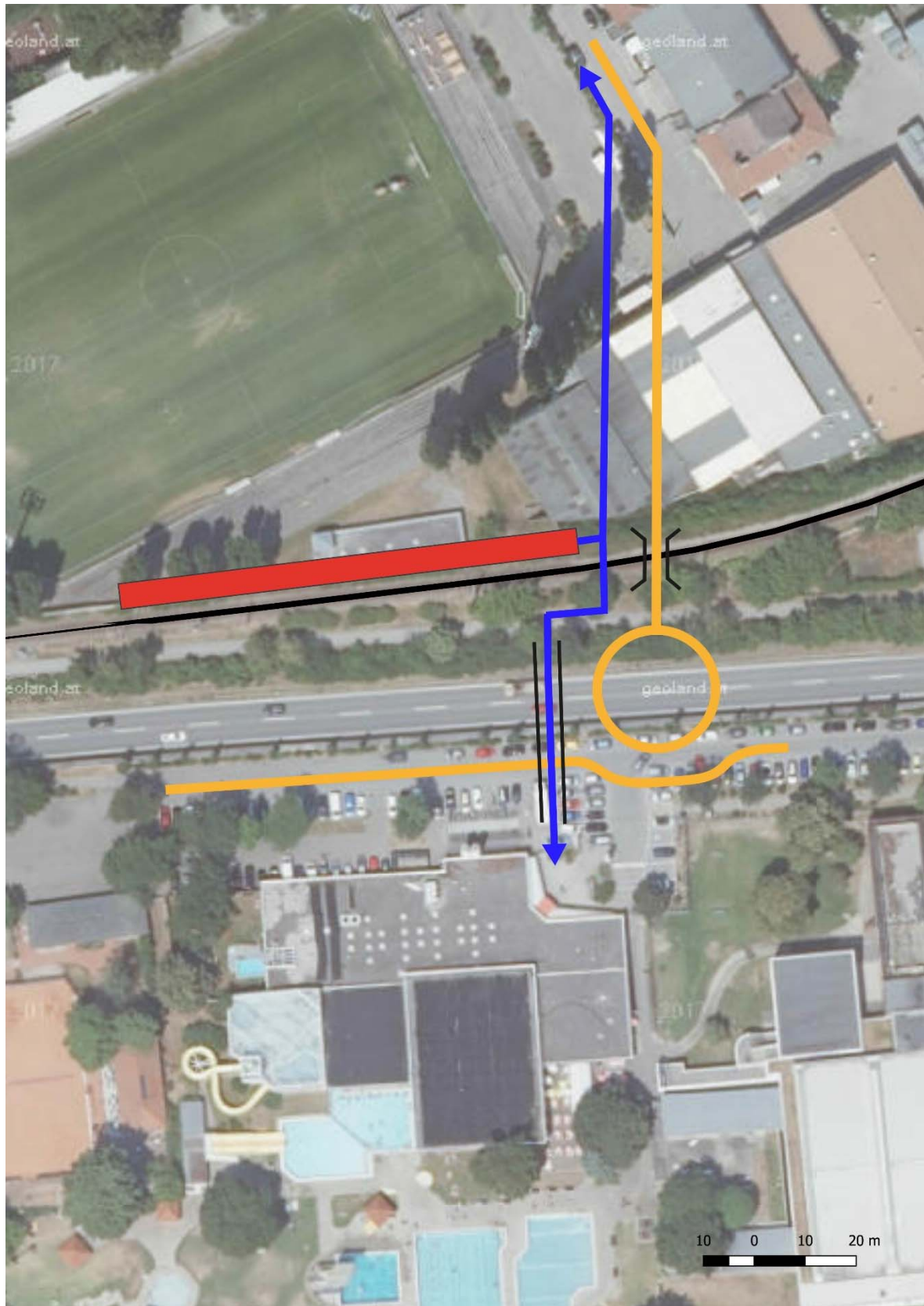
3.5 Haltestelle Utzstraße - Sportmeile

Die Haltestelle Utzstraße - Sportmeile ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig nördlich des Bahngleises zu situieren. Eine neue Haltestelle Utzstraße hätte den Vorteil, dass wichtige Einrichtungen wie die Sportmeile und die westliche Altstadt angebunden sind.

Im Zusammenhang mit einer Anbindung der Utzstraße und der Sportmeile an die B3 könnte hier ein multimodaler Knoten für MIV, ÖV und Radverkehr geschaffen werden (vgl. Teilbericht III – MIV).

Die Anbindung an die Haltestelle erfolgt über die Utzstraße auf der Nordseite und mit einem Fußgängersteg südlich zur Sportmeile sowie entlang der Dr.-Franz-Riel-Promenade zur geplanten Rad- und Fußgängerbrücke an der bestehenden Eisenbahnbrücke nach Furth (vgl. Teilbericht II – Radverkehr)

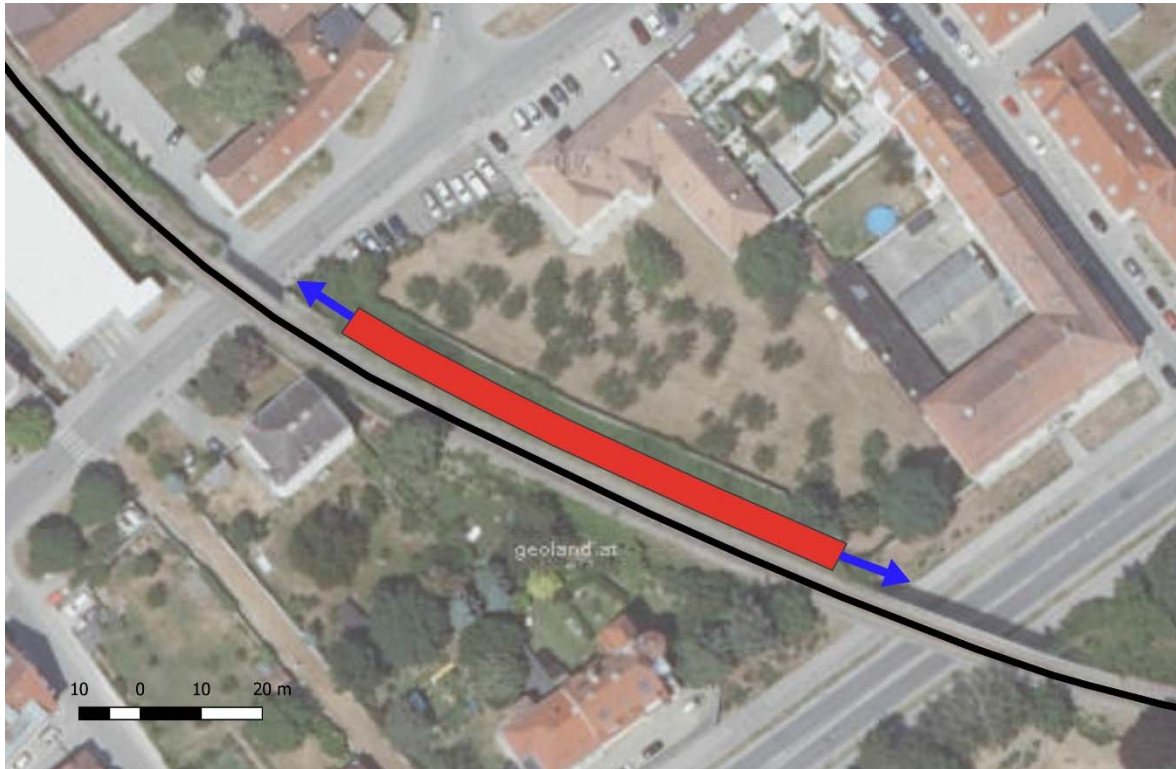
Abbildung 4: Haltestelle Utzstraße - Sportmeile



3.6 Haltestelle Kunstmeile

Die Haltestelle Kulturmeile ist neu zu errichten. Es wird vorgeschlagen, den Bahnsteig östlich des Bahngleises zu situieren. Die Ein- und Ausgänge können sowohl in die Ringstraße als auch in die Undstraße führen.

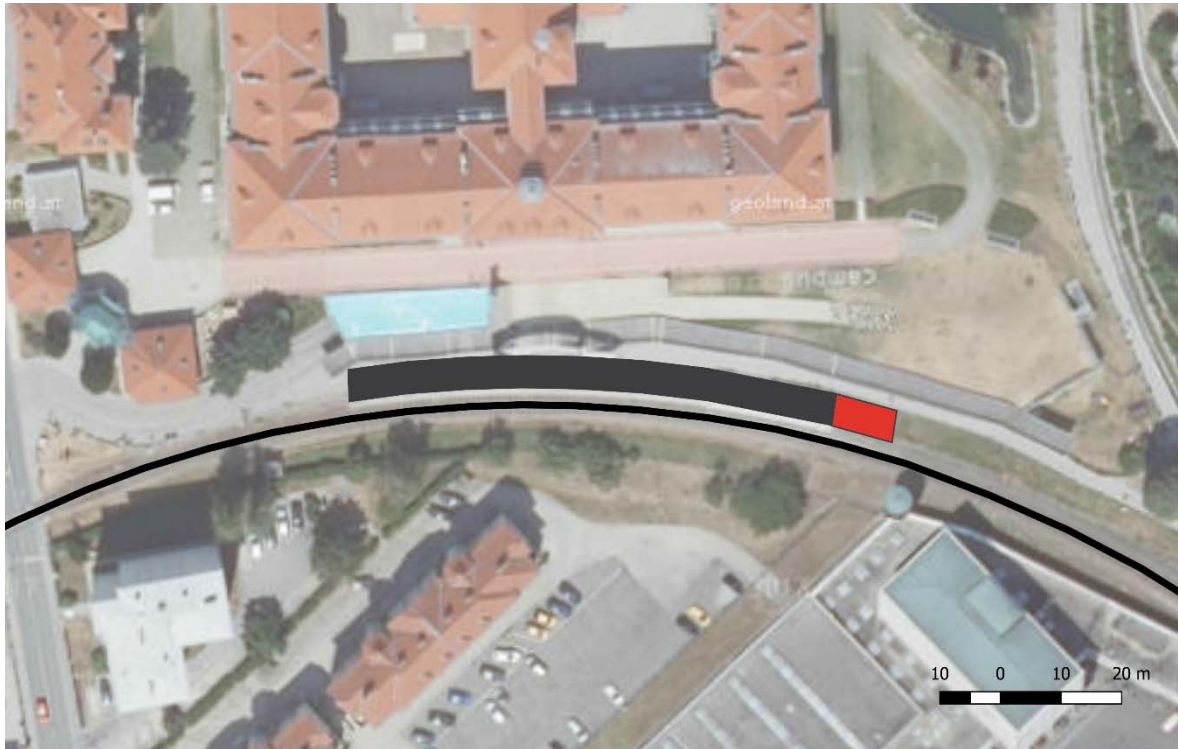
Abbildung 5: Haltestelle Kunstmeile



3.7 Haltestelle Krets – Campus - Kunstmeile

Bestand, Adaptierung notwendig (Länge, Bahnsteig)

Abbildung 6: Haltestelle Krens – Campus - Kunstmeile



3.8 Haltestelle Stein-Mautern

Bestand, Adaptierung notwendig (Länge, Bahnsteig)

Abbildung 7: Haltestelle Stein-Mautern



4 Fahrzeuge

Für die Wahl der Fahrzeuge wäre ein elektrischer Betrieb einem Dieselbetrieb auf jeden Fall vor zu ziehen. Daher gibt es zwei Optionen:

- ▶ Die Strecke von Krems an der Donau bis Stein-Mautern wird elektrifiziert oder
- ▶ Einsatz von Hybrid-Fahrzeugen, die abschnittsweise elektrisch ohne Fahrdracht fahren können

4.1 Abgrenzung Stadtbahn/TramTrain - Eisenbahn

Bei der Diskussion von regionalen Schienenverkehrskonzepten ist aus heutiger Sicht festzustellen, dass die Grenze zwischen Eisenbahn und Stadtbahn sich verschoben hat bzw. heute nicht mehr so deutlich wie in der Vergangenheit ausgemacht werden kann.

Dies gilt zum einen für das Design, zum anderen aber auch für die technische Ausstattung und die Abmessungen der Fahrzeuge.

Als Stadtbahn werden straßenbahnähnliche Betriebe bezeichnet, die zum überwiegenden Teil auf eigenem Gleiskörper fahren, wobei die Strecken sowohl niveaugleich (d.h. in der Straße), als auch in zweiter Ebene (z.B. im Tunnel) geführt werden. Stadtbahnen werden üblicherweise mit Gleichstrom angetrieben.

Ein TramTrain-Betrieb beinhaltet sowohl den Mischbetrieb Stadtbahn/Eisenbahn als auch eine Zwei- oder Mehrsystembetrieb (Eisenbahn- bzw. Stadtbahnstromversorgung). Von einer TramTrain spricht man dann, wenn eine Stadtbahn zur besseren regionalen Erschließung auf eine Eisenbahnstrecke abzweigt. Beispiele hierfür wären das ÖV-Netz in Karlsruhe oder Mulhouse.

TrainTram-Betrieb kehrt die TramTrain-Idee um; der direkte Zugang aus der Region in die Stadtzentren wird hier nicht dadurch erreicht, dass die Stadtbahn auf das Eisenbahnnetz übergeht, sondern durch die Einbindung der Eisenbahn in das örtliche Stadtbahnnetz. Ein Beispiel hierfür wäre Zwickau.

Im vorliegenden Fall würde die Stadtbahn nur auf Eisenbahngleisen verkehren. Insofern könnte als Beispiele die Strecke Nantes – Chateaubriand oder das Regionalbahnnetz Lyon Ouest dienen, auf denen Ein-System-Fahrzeuge (nur eine Stromart) fahren (s. weiter unten).

4.1.1 Moderne Stadtbahn- und TramTrain-Fahrzeuge

Das TramTrain-Fahrzeug der Metro de Porto ist als Ein-System-Variante ein Vorläufer der Karlsruher Zwei-Systemfahrzeuge der dritten Generation. Es wird in Porto auf längeren Regionalstrecken eingesetzt, die eine höhere Maximalgeschwindigkeit von 100km/h rechtfertigen.

Abbildung 8: TramTrain Porto (BOMBARDIER Flexity Swift)



Quelle: Axel Kühn

Die Flexity Swift-Fahrzeuge für Karlsruhe, ein Fahrzeug aus derselben Fahrzeug-Familie des Herstellers, ist für einen „echten“ Mischbetrieb auf DB-Strecken konzipiert und weisen ebenfalls eine Höchstgeschwindigkeit von 100km/h auf.

Abbildung 9: TramTrain Karlsruhe (BOMBARDIER Flexity Swift)



Quelle: Axel Kühn

Die Dualis-Fahrzeuge von ALSTOM sind derzeit im Regionalverkehr der SNCF in Nantes, Lyon und Paris (T11 Express) im Einsatz, wo sie klassische Eisenbahnfahrzeuge im Betrieb ersetzt haben (Ausnahme Nantes-Chateaubriant, eine vorher stillgelegte Strecke, die als Stadtbahnstrecke wiedereröffnet wurde).

Abbildung 10: TramTrain SNCF Lyon (ALSTOM Dualis)



Quelle: Axel Kühn

Das Fahrzeug, das von STADLER für den Flughafen-Shuttle in Lyon geliefert wurde, ist ein Ein-System-Fahrzeug, das allein im Mischbetrieb mit der Straßenbahn in Lyon (auf einer Strecke) verkehrt, aber eine Höchstgeschwindigkeit von 100km/h aufweist. Es ist damit ähnlich einzuordnen wie der Einsatz der Flexity Swift-Fahrzeuge in Porto.

Abbildung 11: TramTrain Rhonexpress Lyon (STADLER Tango Express)



Quelle: Axel Kühn

4.1.2 Regiosprinter

Die Fahrzeuge, die auf der Wachaubahn eingesetzt werden, stammen von der Vogtlandbahn aus Deutschland. Diese zeichnet sich besonders durch eine Innenstadtstrecke in Zwickau aus, wo diese Leichttriebwagen eingesetzt wurden.

Abbildung 12: Regioshuttle (STADLER) rechts und Regiosprinter (SIEMENS) links
Dieseltriebwagen der Vogtlandbahn



Quelle: Länderbahn

Unter den heutigen Gesichtspunkten wird als Basis für die Machbarkeit ein TramTrain Fahrzeug der neuen Generation (Ein-System-Fahrzeug) mit einer Fahrzeuglänge von 37,5m zu Grunde gelegt. Die Kapazität eines solchen Fahrzeuges liegt je nach Inneneinrichtung (Bestuhlung, Auffangräume) und je nach Dichte der Stehplätze (4 Personen/m²) zwischen 150 und 200 Personen maximal. Moderne Fahrzeuge können in Doppel- bzw. Mehrfachtraktion geführt werden.

Der Vorteil gegenüber „herkömmlichen“ Fahrzeugen liegt in der geringeren Masse und dem hohen Beschleunigungsvermögen, das für kurze Haltestellenabstände essenziell ist. Desweiteren ist ein elektrischer Antrieb ein „Muss“. TramTrain Fahrzeuge der neuen Generation erlauben auch kurze Fahrten „ohne Fahrdraht“, wodurch der Zwang der Elektrifizierung des Abschnittes Bahnhof Krems an der Donau – Haltestelle Stein-Mautern wegfallen würde. Die Fahrzeuge können technisch unter 15kV fahren.

5 Angebot und Schätzung des Potenzials

5.1 Fahrplan

Für eine erste Schätzung der Fahrzeit wird eine Reisegeschwindigkeit von 30km/h angenommen, in der durchschnittliche Haltestellenaufenthalte mitberücksichtigt sind. Demnach wird die Fahrzeit gerundet 11 Minuten zwischen beiden Endpunkten betragen. Mit einem Fahrzeug, das zwischen beiden Endpunkten pendelt, kann ein 30-Minuten-Takt mit jeweils 4 Minuten Pufferzeit am Endpunkt eingerichtet werden. Ein 15-Minuten-Takt ist bei Kreuzung der Stadtbahn im Bahnhof Krems an der Donau prinzipiell möglich.

5.2 Potenzial

Das Potenzial (Anzahl Ein- und Aussteiger) einer Stadtbahn hängt vom Angebot ab, d.h. welcher Takt für die Schätzung angenommen wird auf der einen Seite; auf der anderen Seite von der Einbettung in das ÖV-Netz (Umsteigemöglichkeiten) und der Einbindung der wichtigsten Quellen und Ziele.

In Landersdorf wird eine P+R-Anlage mit ca. 100 bis 150 Stellplätzen angenommen. Bei der Schätzung des Potenzials ist zu bedenken, dass ein Zeitvorteil für P+R und Nutzung der Stadtbahn im Vergleich zur direkten Autofahrt zum Ziel in Krems aufgrund der kurzen Distanzen in Krems nicht realisierbar ist. Zusätzlich liegt der potenzielle Standort in Landersdorf zwar an einer Hauptstraße (B35), nicht jedoch an den wichtigsten Zufahrtstraßen im Autoverkehr nach Krems, der S5 und der B37.

In Förthof ist aus gutachterlicher Sicht aufgrund der beengten Platzverhältnisse keine P+R Anlage möglich. Ein Bau eines kleinen Parkhauses mit direkter Zufahrt zur B3 ist aus Gründen des Landschaftsbildes (Welterbe) wahrscheinlich nicht möglich.

Bei der Schätzung des möglichen Potenzials für P+R ist zu bedenken, dass parallel dazu eine restriktive Parkraumpolitik in Krems erforderlich ist.

Bei einem 30-Minuten-Takt wird die Zahl der Einsteiger bei rund 900 bis 1.100 Personen/Werktag liegen. In der Schätzung wurden keine Schülerverkehre hinterlegt, Studenten der Donau-Universität und der weiterführenden Bildungseinrichtungen entlang der Strecke hingegen schon. Bei einem 15-Minuten-Takt könnte die Zahl der Einsteiger gesteigert werden, jedoch ist auch hier das Potenzial mit rund 1.200 bis 1.650 Einsteiger je Werktag, unter der Annahme einer Elastizität von Angebot zu Nachfrage von 0,3 bis 0,5, eingeschränkt.

6 Fazit

Die prinzipielle Machbarkeit einer Stadtbahn wurde dargelegt. In einem weiteren vertiefenden Schritt sind zu überprüfen¹:

- ▶ Technische Voraussetzungen:
 - Bahnsteige eisenbahntechnisch in der vorgeschlagenen Form realisierbar
 - Fahrplantrassen für einen 30-Minuten- oder 15-Minuten-Takt machbar
 - TramTrain Fahrzeuge in der vorgeschlagenen Form in Österreich zulassungsfähig
- ▶ Grobkosten kalkulieren
- ▶ Kosten-Nutzen-Analyse

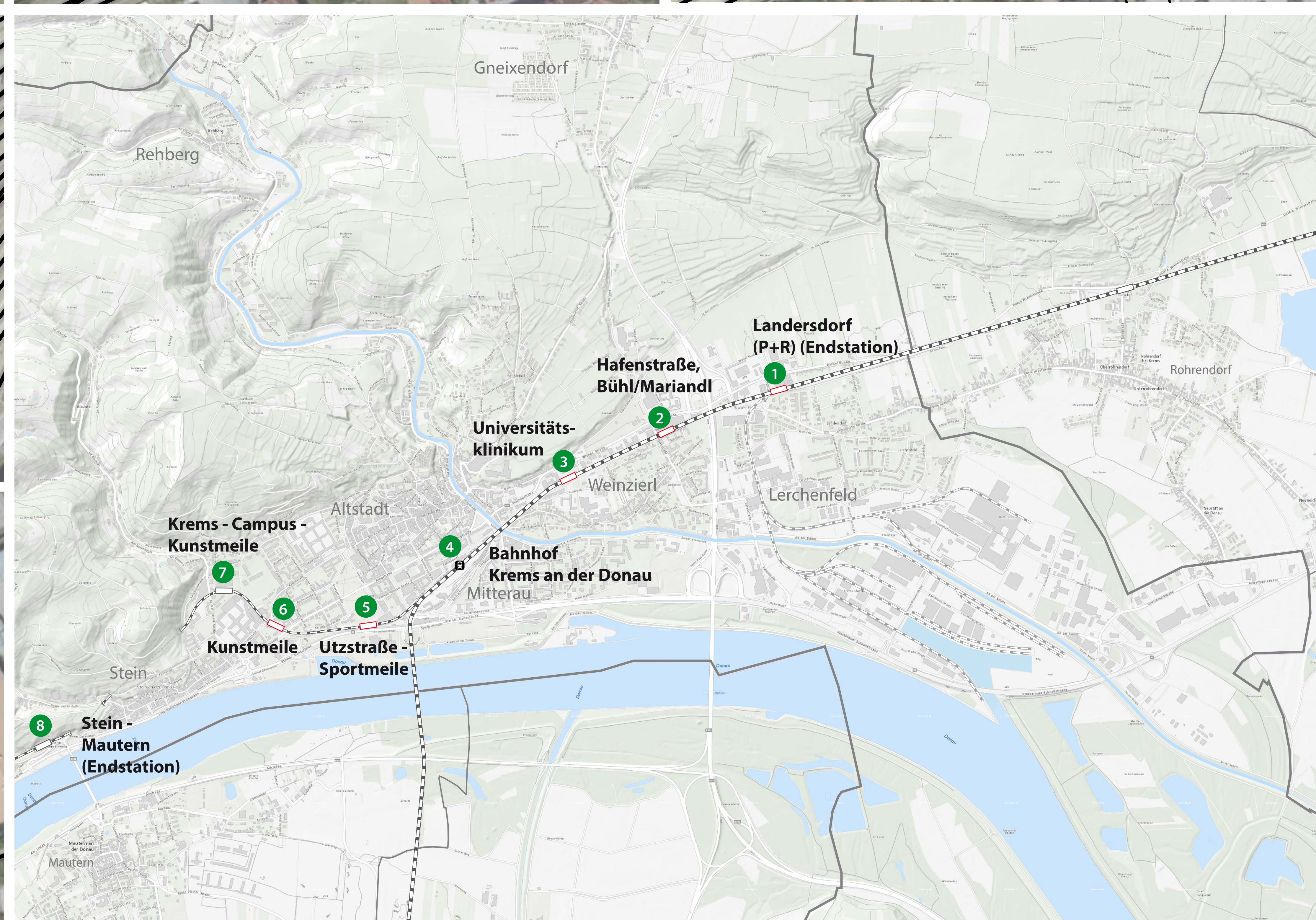
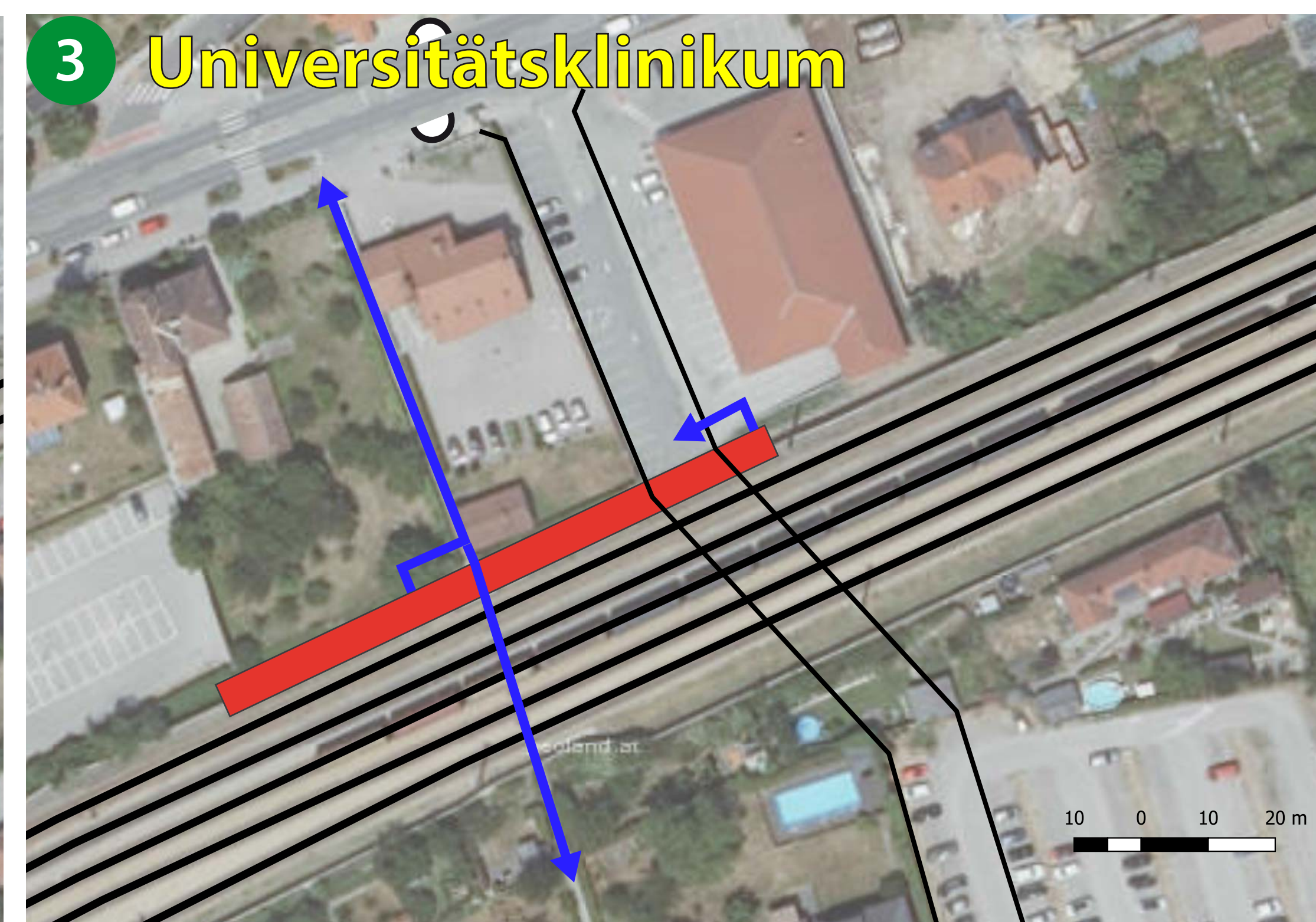
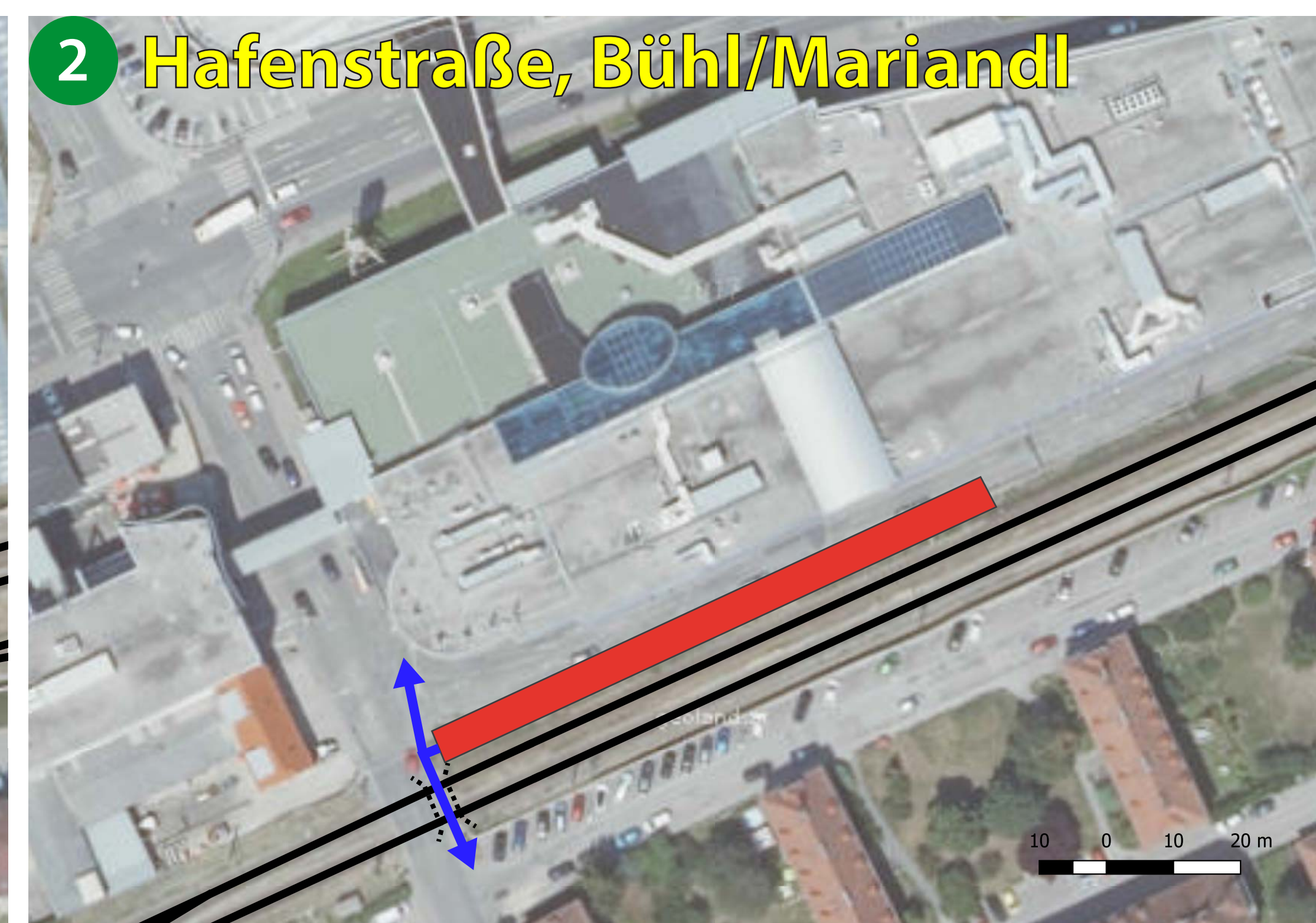
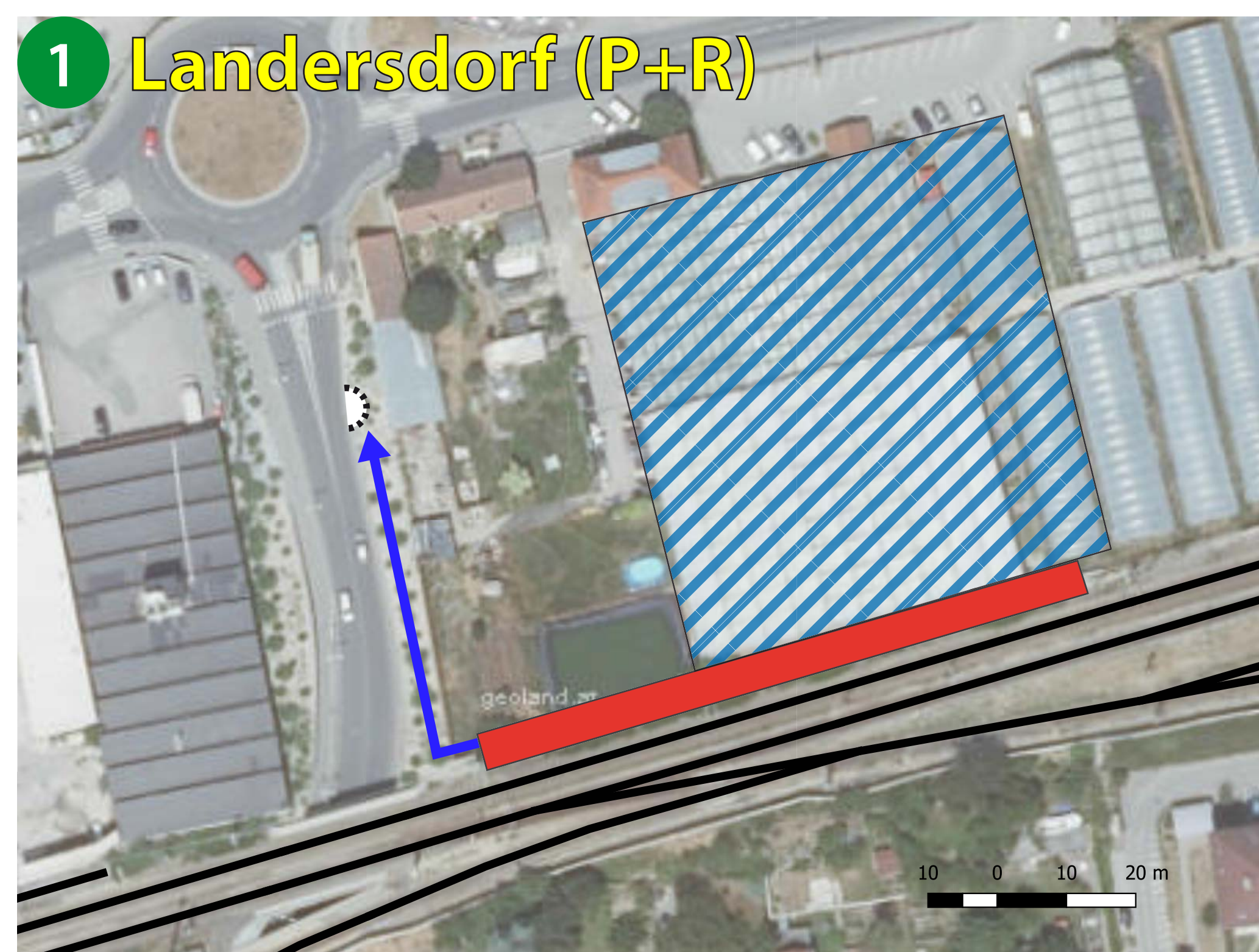
Nachdem hier ein „Inselbetrieb“, wie er jetzt für Krems überprüft wurde, angenommen wurde, für den eine eigene kleine Fahrzeugflotte angeschafft werden müsste, und relativ umfangreiche infrastrukturelle Maßnahmen getätigt werden müssten, ist es fraglich, ob ein positiver Kosten-Nutzen-Faktor darstellbar ist.

In einem vertiefenden Planungsschritt wäre zu überprüfen, ob mit vorhandenem Material (z.B. Regiosprinter der Wachaubahn) oder mit einer Verlängerung des bestehenden Angebots der Regionalzüge aus Horn bzw. Sigmundsherberg, die derzeit im Stundentakt verkehren, sowie mit einfachen Anpassungen ein stadtbahnähnlicher Betrieb aufgebaut werden kann.

¹ Im Rahmen der Semesterarbeit des Studiengangs „Bahntechnologie und Mobilität“ der FH St. Pölten bearbeiten Studierende das Thema einer Stadtbahn in Krems über zwei Semester. Zum Zeitpunkt des Abschlusses dieses Berichtes (Juni 2020) war die Semesterarbeit noch nicht abgeschlossen (geplanter Abschluss Januar 2021).

7 Planbeilagen

7.1 POS 0103 Plan Nr° 0103_1: Stadtbahn – Konzept



Mobilitätskonzept Kreams

Stadtbahn
Konzept
POS 0103 Plan Nr° 0103_1

Legende:

Bestand

- Gleise (Alle Bahnbetreiber)
- Bahnlinien mit Haltestelle
- Wachaubahn mit Haltestelle
- Kremser Hafen- und Industriebahn (Privatbahn)
- Bahnhal
- Bushaltestelle

Planung

- Bahnlinien mit Haltestelle
- Bahnhal
- Park and Ride (P+R)
- Zu- und Abgang
- Anlage für den motorisierten Verkehr
- Brücke
- Unterführung
- Unterführung (Option)
- Bushaltestelle (Option)

— Kreamsfluss
— Gemeindegrenze

Wetervwendung nur mit Quellenangabe.
Keine Haftung für Vollständigkeit und Richtigkeit.
Kein Rechtsanspruch ableitbar.
Kartengrundlage basemap.at 2018, openstreetmap.org
Stand: Dezember 2020
Maßstab: 1:13.000 (DIN A0)

0 500 1.000 1.500 2.000m

komobile **kreams**

Schottenfeldgasse 5117, 1070 Wien
E +43 1 89 00 061 F +43 1 89 00 061 10
wien@komobile.at www.komobile.at

