

Achtung

KREMS

Fertig

Analyse des Radverkehrs



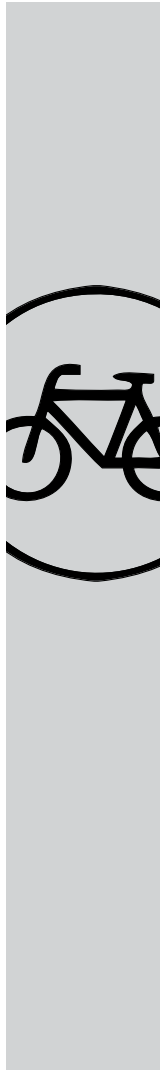
P2 Krems
WS 2010/11
269.020 Gemeindeverkehrsplanung

IFÖR 1
Robert Graser 0826313
Harald Pendl 0826327
Sebastian Raho 070
Bernhard Gugg 0825934

Inhaltsverzeichnis

1. Vorwort.....	3
2. Begriffsbestimmungen und Richtlinien.....	4
3. Bestand	
3.1. (Über)regionaler Radwege.....	5
3.2. Innerstädtischer „Radwege“.....	8
4. Citybike.....	13
5. Radverleih.....	14
6. Problemstellen und Verkehrssicherheit.....	15
7. Quellenverzeichnis.....	20
8. Abbildungsverzeichnis.....	21

1. Vorwort



Im Rahmen der Bestandsanalyse für das Projekt 2 in Krems, beschäftigt sich dieser Teil mit dem Radverkehr in der Gemeinde. Ziel ist es die jetzige Situation zu protokollieren und alle für die Planung relevanten Informationen zu sammeln. Dabei wurde eine problembezogene Herangehensweise gewählt, um in der späteren Planung konkrete Lösungsvorschläge liefern zu können.

Diese Analyse beginnt mit der Darlegung von für den Radverkehr relevanten Richtlinien und einigen Begriffsbestimmungen, geht dann über zu den „regionalen Radwegen“ mit touristischer Bedeutung und dem innerstädtischen Radverkehr. Abschließend werden konkrete Problemstellen beziehungsweise Problemzonen kartiert und analysiert.

2. Begriffsbestimmungen und Richtlinien

für bauliche Gestaltung von Radfahranlagen

Um im folgenden Bericht einheitliche Begriffe für diverse Infrastruktureinrichtungen für den Radverkehr zu verwenden, werden in diesem Kapitel die Begriffsbestimmungen laut StVO §2 Abs. 1 von 1960 zitiert.

Netzgestaltung

Hauptnetz

Hier liegt meist eine weitgehende Übereinstimmung mit dem Hauptverkehrsstraßennetz vor. Ergänzungen erfolgen durch sogenannte „Verdichtungsmaschen“ abseits oder zwischen den Hauptverkehrsstraßen. Die Maschenweite dieses Netzes hängt stark von der Bebauungsdichte und dem Verkehrsaufkommen ab, wobei als Richtwert ein Abstand von etwa 600 m zwischen den Hauptradverbindungen angenommen werden kann. Im Gegensatz zum Nebennetz kann bzw. soll der Radverkehr auf baulich separaten Anlagen geführt werden.

Nebennetz

Das Nebennetz greift auf alle verfügbaren Nebennetzstraßen und Wege zurück, ist aber im Allgemeinen kein eigenständiges Netz. 100 bis 200m kann als Richtwert für die Maschenweite herangezogen werden.

Elemente von Radverkehrsnetzen

Ziffer 7. Radfahrstreifen:

ein für den Fahrradverkehr bestimmter und besonders gekennzeichnete Teil der Fahrbahn, wobei der Verlauf durch wiederholte Markierung mit Fahrradsymbolen und das Ende durch die Schriftzeichenmarkierung „Ende“ angezeigt wird;

Ziffer 7a. Mehrzweckstreifen:

ein Radfahrstreifen oder ein Abschnitt eines Radfahrstreifens, der unter besonderer Rücksichtnahme auf die Radfahrer von anderen Fahrzeugen befahren werden darf, wenn für diese der links an den Mehrzweckstreifen angrenzende Fahrstreifen nicht breit genug ist oder wenn das Befahren durch Richtungspfeile auf der Fahrbahn für das Einordnen zur Weiterfahrt angeordnet ist.

Ziffer 8. Radweg:

ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg;

Ziffer 11a. Geh- und Radweg:

ein für den Fußgänger- und Fahrradverkehr bestimmter und als solcher gekennzeichnete Weg;

Ziffer 11b. Radfahranlage:

ein Radfahrstreifen, ein Mehrzweckstreifen, ein Radweg, Geh- und Radweg oder eine Radfahrerüberfahrt;

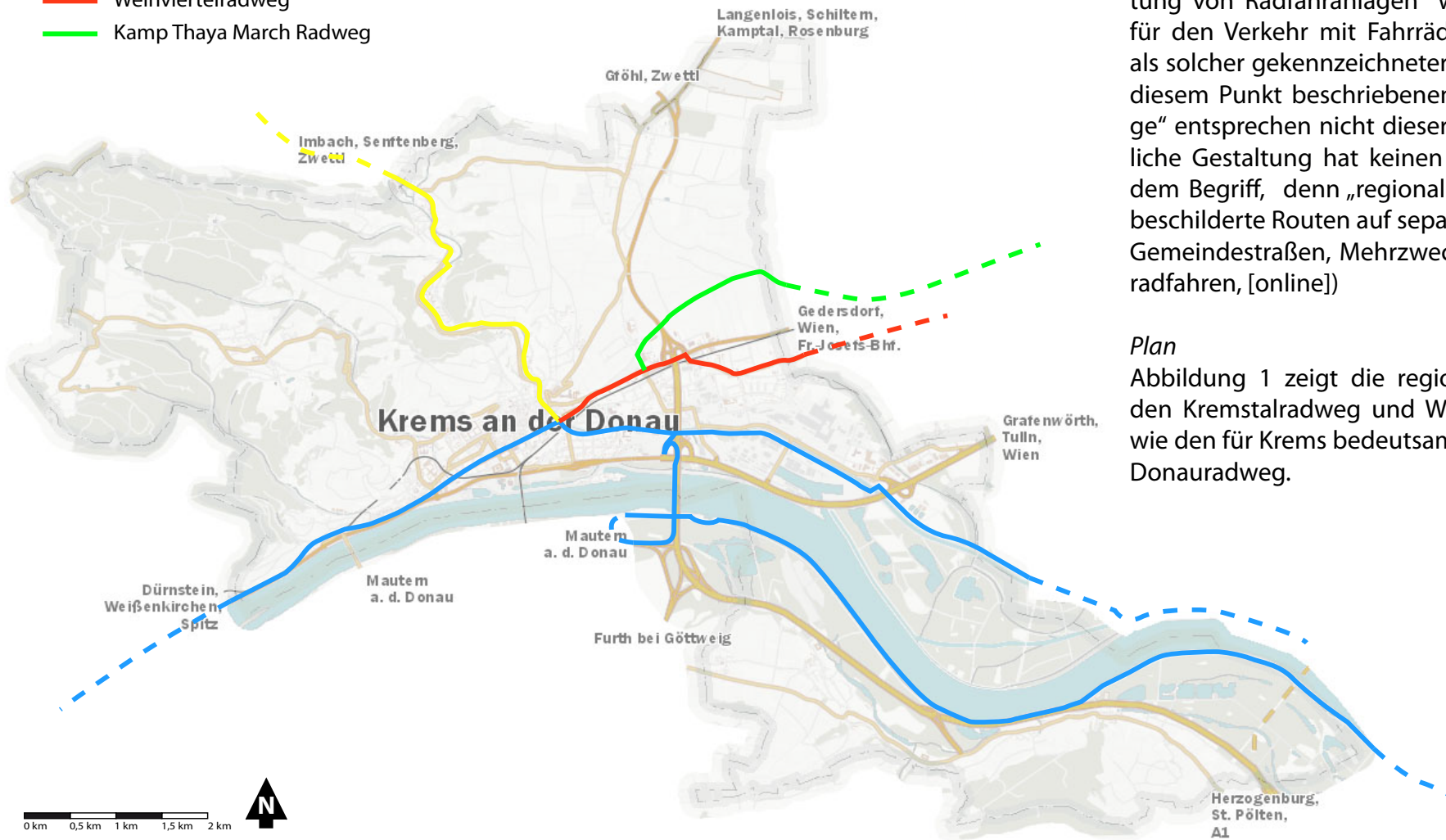
Ziffer 12a. Radfahrerüberfahrt:

ein auf beiden Seiten durch gleichmäßig unterbrochene Quermarkierungen gekennzeichnete, für die Überquerung der Fahrbahn durch Radfahrer bestimmter Fahrbahnanteil; ist unmittelbar neben der Radfahrerüberfahrt ein Schutzweg markiert, so kann auf dieser Seite der Radfahrerüberfahrt die Quermarkierung entfallen;

(vgl. StVO)

3.1. (Über)regionale „Radwege“ mit touristischer Vermarktung

- Donauradweg
- Kremstalradweg
- Weinviertelradweg
- Kamp Thaya March Radweg



Begriff „Regionale Radwege“

Im Abschnitt „Richtlinien für die bauliche Gestaltung von Radfahranlagen“ wird ein Radweg, ein für den Verkehr mit Fahrrädern bestimmter und als solcher gekennzeichnet Weg definiert. Die in diesem Punkt beschriebenen „regionalen Radwege“ entsprechen nicht dieser Definition. Die bauliche Gestaltung hat keinen Zusammenhang mit dem Begriff, denn „regionale Radwege“ sind nur beschilderte Routen auf separat geführten Wegen, Gemeindestraßen, Mehrzweckstreifen, etc. (vgl. radfahren, [online])

Plan

Abbildung 1 zeigt die regionalen Radwege wie den Kremstalradweg und Weinviertelradweg, sowie den für Krems bedeutsameren überregionalen Donauradweg.

3.1. (Über)regionale Radwege mit touristischer Vermarktung

Achse KREMS

In Krems treffen touristisch stark frequentierte Radwege aufeinander. Das Ziel der Gemeinde ist es, diese Touristen in die Stadt zu bringen. Ein Indiz für diese Strategie sind diverse bauliche Maßnahmen, wie die innerstädtische Streckenführung des Donauradweges, sowie Schilder (siehe Abb. 2), welche auffordern durch die Steiner und Kremser Einkaufsstraßen zu fahren.

Die Vermarktung der regionalen Radwege erfolgt über eine Vielzahl an Internetauftritten bezüglich Radfahren. Zusätzlich liegen Infolder im Touristeninformationsbüro Krems und in wichtigen Städten entlang der genannten Routen auf.



Abb. 2: Beschilderung Donauradwege

Donauradweg

Der Donauradweg führt vom Ursprung der Donau bis zur Mündung ins Schwarze Meer. Abbildung 4 zeigt die an der Donau und somit am Donauradweg liegenden wichtigen Städte in Österreich. Die wirtschaftliche Bedeutung des Radweges ist enorm. Jährlich fahren mehr als 200 000 Touristen (Schätzungen Niederösterreich Tourismus) auf dem Rad entlang der Donau im Bundesland Ober- und Niederösterreich. Dies bedeutet, dass in der Hauptsaison (Juni, Juli und August) täglich ungefähr 1700 Radfahrer unterwegs sind. (vgl. ZOLLES & EDLINGER GMBH 2009, [online])



Abb. 3: Kremstalradweg

Kremstalradweg

Krems bildet das Ende des Kremstalradweges. Die touristische Bedeutung ist um ein vielfaches geringer als die des Donauradweges. Der Abschnitt im Stadtgebiet von Krems hat in den letzten Jahren durch die Renaturierung und den neu angelegten Rad- und Fußgängerwegen an Qualität gewonnen. (siehe Abbildung 3)

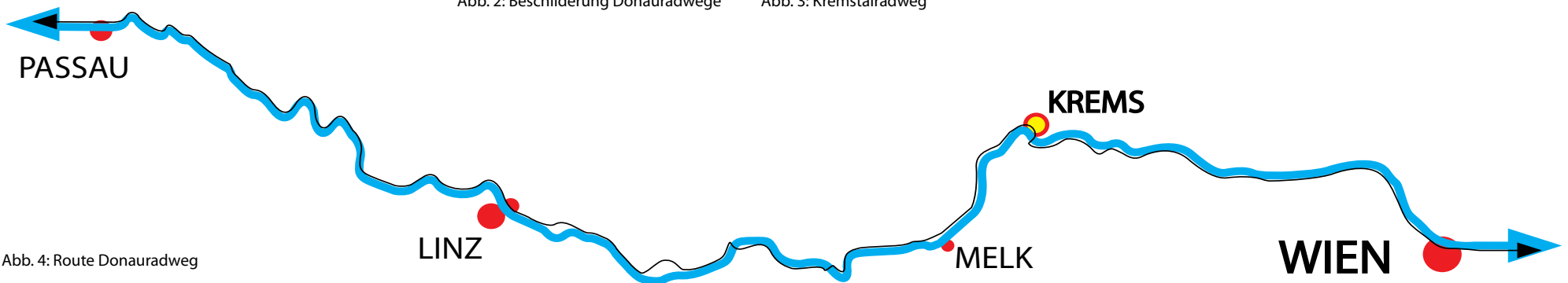


Abb. 4: Route Donauradweg

3.1. (Über)regionale Radwege mit touristischer Vermarktung

Mountainbike

MTB Mountainbikestrecken

In der Gemeinde Krems stehen seit 2010 zwei beschilderte Mountainbikestrecken zur Verfügung. Die Lössterrassen-Strecke (Abb. 6) ist als Fun-Strecke, die Steinterrassen-Strecke (Abb. 5) als Family-Strecke ausgewiesen.

Im Jahr 2009 wurden Unterschriften für die Festlegung und Ausweisung von Mountainbikestrecken gesammelt, sowie eine Bedarfsermittlung durchgeführt. (vgl. LAND NIEDERÖSTERREICH, [online])

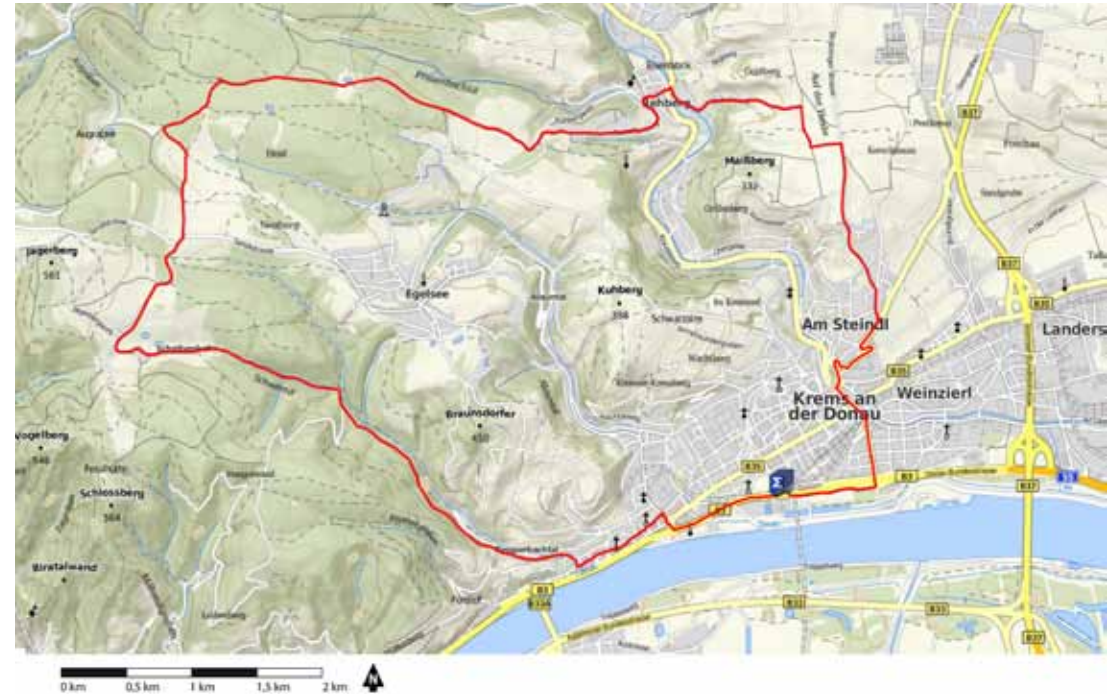


Abb. 6: Lössterrassen-Strecke

Lössterrassen-Strecke
Länge: 18.1 km
Höhenmeter: 415 m
Dauer: 1:10 h

Steinterrassen-Strecke
Länge: 13.1 km
Höhenmeter: 302 m
Dauer: 0:50 h



Abb. 5: Steinterrassen-Strecke

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr

Bedeutung des Radverkehrs

in der Kremser Bevölkerung

Wie zuvor erwähnt ist der Radverkehr in Krems aus touristischer Sicht von großer Bedeutung. Im nächsten Abschnitt wird versucht die Situation des Kremser Alltagsradverkehrs genauer zu betrachten.

Bei der Reflexion der Nutzungshäufigkeit und den Nutzungsgründen für das Rad, kann die Parkplatzsituation nicht außer Acht gelassen werden. Durch Stellplatzmangel in der Kernstadt stellt das Fahrrad eine Alternative dar, um diese Problematik zu umgehen.

Durch den anzunehmenden weiteren Preisanstieg von Benzin und Diesel wird die Attraktivität des Fahrrads weiter ansteigen. Aus diesen Gründen sollte die Gemeinde das Radverkehrsnetz weiter ausbauen und verbessern, um den Prozess zu verstärken.

Negativ wirken sich in Krems topographische Gegebenheiten in bestimmten Bereichen aus. Besonders Katastralgemeinden wie Gneixendorf mit 322 Meter und Eglsee mit 400 Meter liegen deutlich über dem restlichen Stadtgebiet (ca. 200 Meter).

Für die Nutzung des Fahrrades als Freizeitaktivität der Kremser bieten das regionale Radwegeangebot eine große Auswahl an ausgebauten Strecken. Besonders die Begleitwege der Donau (Treppelweg) vom Stauwerk Altenwörth bis etwa Emmersdorf und die vorhandenen Flussquerungen mit insgesamt vier Brücken, sowie drei Fähren, welche eine individuelle Anpassung der Fahrtlänge erlauben, bieten der Bevölkerung eine qualitätsvolles Angebot für Ihre Freizeitaktivitäten.

Arbeitsgruppe Alltagsradfahren

Die AG Alltagsradfahren besteht seit dem Jahr 2008. Vorerst nur von einer Person, Herrn G. Pairer, vertreten, konnte sich die Arbeitsgruppe im Zuge der Zukunftskonferenz im April 2009 etablieren. Im selben Jahr gab es insgesamt 5 Treffen, wodurch ein Maßnahmenkatalog vervollständigt werden konnte. Aktiv beteiligt sind gegenwärtig eine Stadträtin, ein Gemeinderat, zwei weitere Personen mit ehemaligen Funktionen in der Gemeinde, sowie Herr G. Pairer.

Straßenbefragung

Am 6. Mai 2010 wurde von der AG Alltagsradfahren eine Straßenbefragung bezüglich dem Verhältnis der Kremser zum Fahrrad und dessen Nutzung im Stadtbereich durchgeführt. Von 99 ausgefüllten Fragebögen konnten 75 zur Auswertung herangezogen werden, 3 waren fehlerhaft und 24 Personen waren keine Kremser.

71 Personen gaben an ein Fahrrad zu besitzen, wobei 33% dieser Radbesitzer den täglichen Gebrauch bestätigten. Weitere 31% benutzen ihr Rad ein bis drei mal pro Woche.

Auf die Frage wozu das Fahrrad genutzt wird, besteht ein deutliches Schwergewicht bei Nutzung für Einkäufe. Wird zwischen Frauen und Männern differenziert, ist festzuhalten, dass Frauen das Rad mehr als Sportgerät nutzen. Weiters wurden verschiedene Stadtteile als Ziel von Radfahrten zur Auswahl gestellt, dabei wurde das Stadtzentrum mit Altstadt und Stein am häufigsten genannt. Als Zielbereiche geringeren Interesses wurden der Gewerbepark und Krems Süd angegeben.

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr



Abb. 7: Häufigkeit der Fahrradnutzung

Zusätzlich wurden drei offene Fragen gestellt, wobei je nach Frage zwischen 27 und 41 Personen keine Angaben machten.

Auf die Frage „Was könnte Sie bewegen, Ihr Fahrrad öfter zu verwenden?“ wünschten sich 11% von insgesamt 83 Befragten mehr Zeit. Vereinzelt wurden auch topographische Bedingungen als Grund für den Verzicht angegeben.

Weiters wurde den Personen die Frage gestellt, welche Förderungen durch die Stadt Krems zum öfteren Gebrauch des Rades beitragen würden.

Ein großer Teil der Befragten wünscht sich bessere und sichere Radwege, auch die Versorgung mit Abstellplätzen wurde mehrmals angegeben, sowie besseres Baustellenmanagement. Einzelschlüsse waren unter anderem der Wunsch nach höheren Parkgebühren und die Verlängerung des Radweges entlang des Krems Flusses bis zur künftigen St. Georg Brücke.

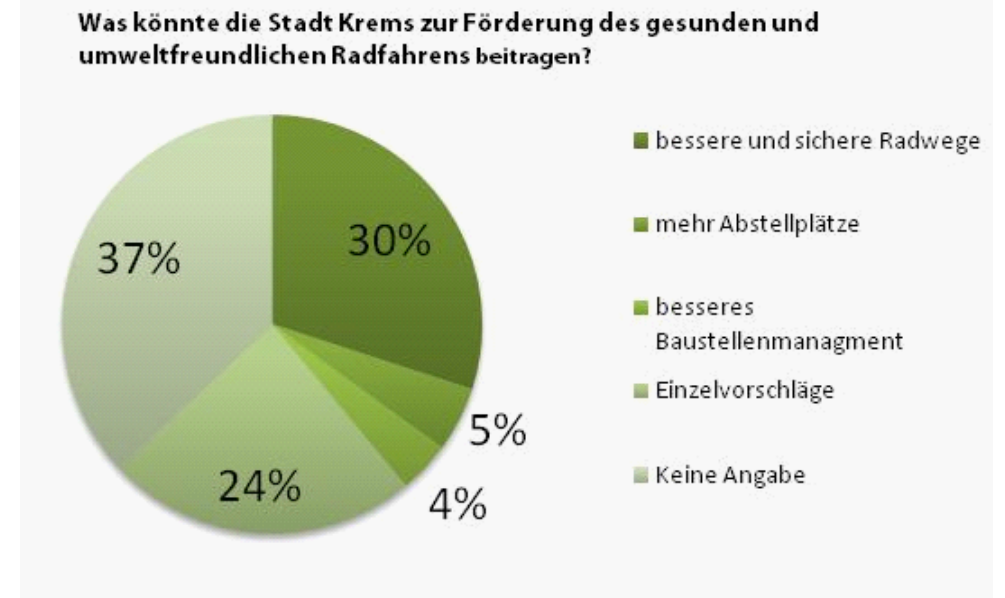


Abb. 8: Umweltfreundliches Radfahren

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr

Bestand

Der folgende Abschnitt soll einen Überblick über vorhandene Radfahranlagen in der Kremser Innenstadt verschaffen. Eingangs ist zu erwähnen, dass seitens der Gemeinde kein Informationsmaterial mit Plandarstellungen von innerstädtischen Radwegen angeboten wird. Ziel der AG Alltagsradfahren ist es jedoch bis Mitte 2011 einen derartigen Plan mit ausführlichen radfahrrelevanten Erhebungen fertigzustellen.

Wie durch die Befragung der AG Alltagsradfahren hervorging, stellt der Innerstädtische Bereich, mit der Kremser und Steiner Altstadt, das vorrangige Ziel der Radfahrten dar. Die Stadt versucht durch Schilder und Werbung die Donauradwegtouristen durch diesen Bereich der Stadt zu führen. Daher ist die Gestaltung der Radfahranlagen für die Kremser Bevölkerung und den Touristen von großer Bedeutung.

Durch den beschränkten Zeitraum der Bestandsaufnahme und nach Rücksprache mit der AG Alltagsradfahren wurde die Kartierung der Kremser Radfahranlagen auf baulich getrennte Radwege reduziert.

Abbildung 9 soll somit einen ersten Überblick von dem innerstädtischen Radwegenetz ermöglichen. Es ist kein

zusammenhängendes Radwegenetz zu erkennen, zusätzlich sind einzelne Radwege lückenhaft. Mit Ausnahme dem Radweg entlang der Bertschingerstraße sind alle gleichzeitig als „überregionale Radwege“ (Donauradweg, Kremstalradweg,...) ausgewiesen, wodurch hohe Frequenzen zu erahnen sind.

baulich getrennte Radwege

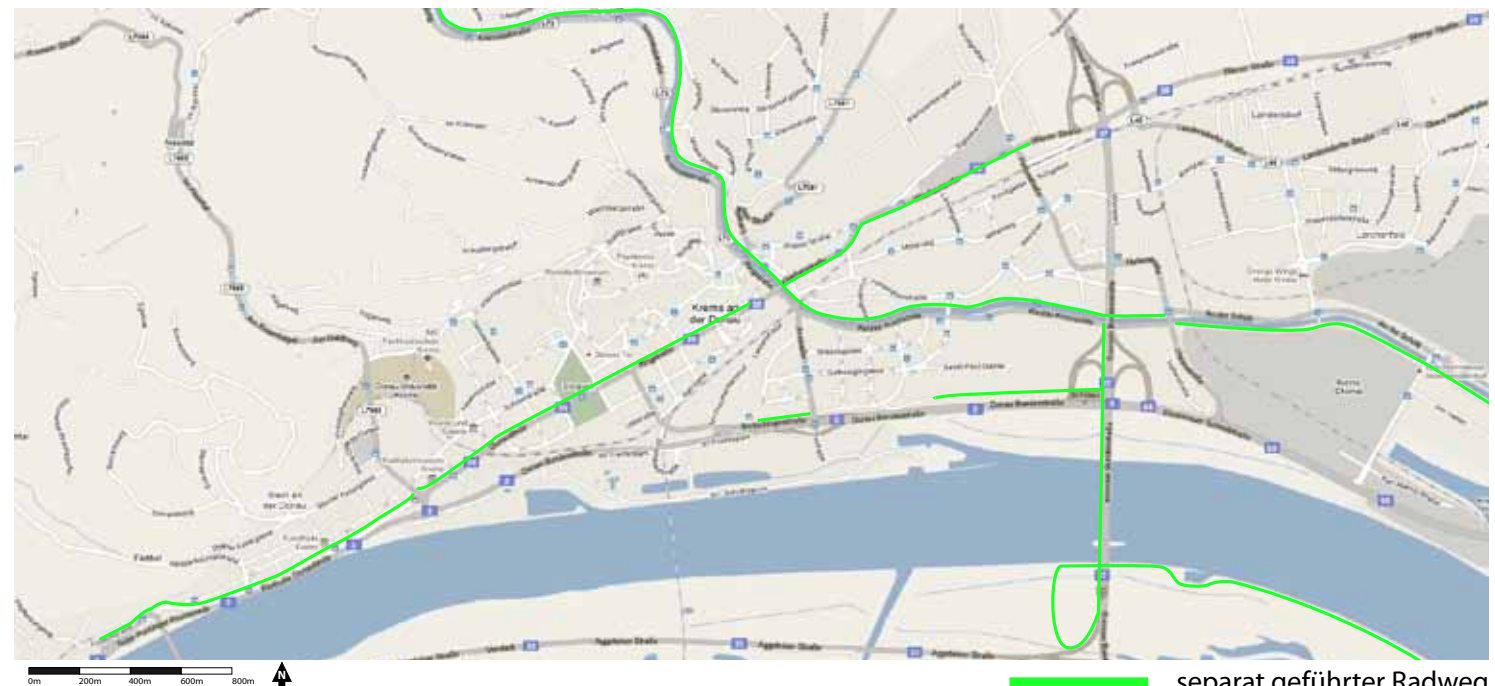


Abb. 9: Innerstädtische Radwege

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr

baulich getrennte Radwege



Abb. 10: baulich getrennte Radwege

Entlang der Ringstraße, wie auf der vorangegangenen Seite kartiert, ist ein baulich getrennter Radweg vorhanden (siehe Abb. 10). Die Geh- und Radwege entlang der Kreams (Abb. 12), welche eine hohe Qualität aufweisen, zählen mit der Donaupromenade und Teilstrecken entlang des Mitterauparks zu den einzigen Fahrradanlagen in Krems.



Abb. 12: Radwege an der Kreams

Einbahn, ausgenommen Radfahrer



Abb. 11: Einbahn

Für Fahrradfahrer geöffnete Einbahnen sind nur selten anzufinden (Abb.11, 13), daher müssen Radfahrer Umwege auf sich nehmen. Mehrzweckstreifen, sowie Fahrradstreifen wurden während den Begehungen keine angefundnen.

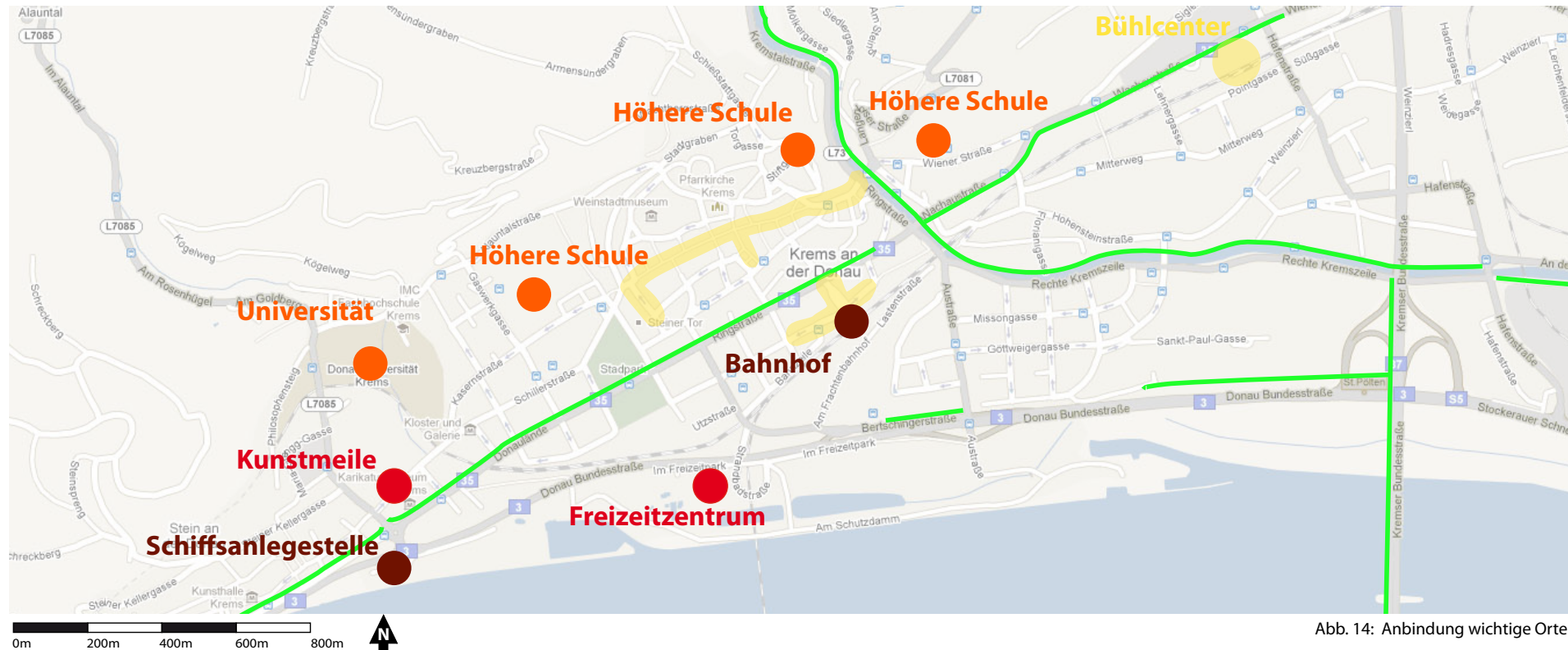
Fahrverbot, ausgenommen Radfahrer



Abb. 13: Fahrverbot

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr

Anbindung an wichtige Orte



- Einkauf
- Bildung
- Freizeit
- ÖV

MANGELHAFT ANBINDUNG

Der Plan (Abb. 14) zeigt, dass die städtischen Radwege schlecht an wichtige Orte angeschlossen sind. Gerade diese vorrangigen Ziele benötigen die entsprechende Infrastruktur.

KEIN FLÄCHENDECKENDES, EINHEITLICHES BESCHILDERUNGSKONZEPT

Ein einheitliches und flächendeckendes Beschilderungskonzept, abseits der touristisch stark frequentierten Einkaufsstraßen fehlt ebenfalls.





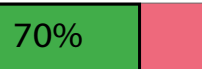




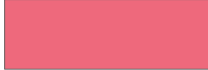



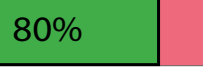

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr

Abstellplätze

Im folgenden Abschnitt werden Radabstellplätze genauer beleuchtet. Dabei liegt der Fokus auf wichtigen Orten, wie der Donauuniversität, dem Bahnhof und der Innenstadt. Auf der nächsten Seite ist ein Plan (Abb. 17) mit den kartierten Abstellplätzen zu finden.

In unmittelbarer Nähe zum **Bahnhof** befinden sich eine große Anzahl an überdachten Fahrradabstellplätzen und neuen Radständern, welche als liegende Rohrwendeln ausgeführt sind. Trotz der auf den ersten Blick ausreichenden Ausstattung sind an vielen Tagen keine freien Plätze mehr zu finden. Die Wendelradständer sind ebenfalls kritisch zu betrachten. Gestalterisch haben diese ihre Qualitäten, jedoch sind sie ungünstig konstruiert um mehrerer Fahrräder dicht nebeneinander platzieren zu können. Um die Kapazität voll auszunützen müssten diese, wie in Abbildung 10 zu sehen, beidseitig frei stehen.

Qualität der Fahrradabstellplätze

	Überdachung	Auslastung	Positionierung im Bezug zum Ziel
BAHNHOF		100% 	
ALTSTADT KREMS		70% 	
ALTSTADT STEIN		40% 	
UNIVERSITÄT		80% 	
BADEARENA		80% 	

geschätzt

Bahnhof



Abb. 15: Abstellplätze Bahnhof

Altstadt Krems



Abb. 16: Abstellplätze Krems

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr

In der **Kremser Altstadt** finden sich in mehreren Seitengassen, aber auch bei den wichtigen Eingangssituation, wie dem Steiner Tor, Abstellplätze. An den Knotenpunkten reichen jedoch die Kapazitäten nicht aus. Zu den Abstellplätzen in den Seitengassen der Landstraße ist kein Informationsmaterial bezüglich deren Positionierung vorhanden.



Am **Universitätscampus** konzentrieren sich die Radabstellplätze im Bereich des Kesselhauses. Um sich Wege zu ersparen stellen die Studierenden ihre Räder an dafür nicht vorgesehenen Orten ab.

Der Maßnahmenkatalog der AG Alltagsradfahren gibt auch Aufschluss über weitere Mängel. Vor einigen öffentlichen Gebäuden fehlt es an Fahrradabstellplätzen, beispielsweise vor dem Rathaus.

Qualitativ hochwertige Abstellplätze mit Überdachung sind nur im Bereich des Bahnhofes zu finden, würden aber an wichtigen Orten wie dem Stadtpark, Schiffsanlegestelle und dem Pfarrplatz ebenfalls benötigt werden.

Kartierung der Abstellplätze



- mehr als 15 Abstellplätze
- zwischen 5 und 15 Abstellplätze

Abb. 17: Kartierung Abstellplätze

3.2. Innerstädtische Radwege Alltagsradverkehr

Topographie

Fahrradmitnahme im Bus zu höhergelegenen Wohngebieten nicht möglich

Bestimmte Bereiche aufgrund der Topographie für den Fahrradverkehr nicht tauglich

Bei der Bestandsaufnahme des Radverkehrs in Krems muss auch die Topographie betrachtet werden. Abbildung 19 zeigt die Situation, dass sich einerseits große Einfamilienhausgebiete in Hanglage befinden und andererseits Teile des alten Stadtkerns von Krems und Stein in steilen Abschnitten gebaut sind. Durch eine Vielzahl an Treppen und engen Gassen wird die Möglichkeit ein Fahrrad zu benutzen stark eingeschränkt.



Abb. 18: Abgang Frauenberg

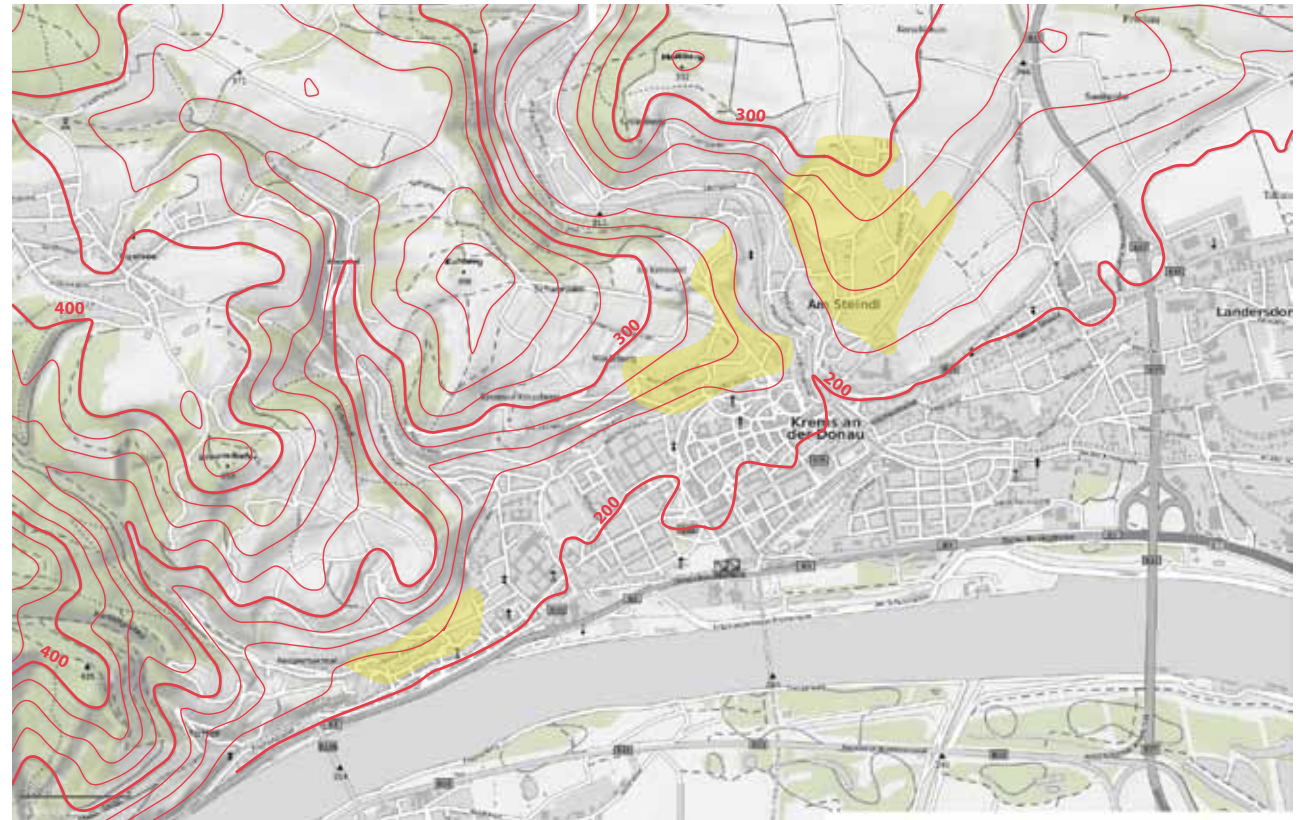


Abb. 19: Topographie

0m 250m 500m 750m 1000m

Wohngelände in ungünstiger topographischer Lage bezüglich Alltagsradverkehr

4. LEIHRADL- nextbike

Leihradl- nextbike ist ein seit April 2009 niederösterreichweit agierendes Unternehmen. Die Pro Umwelt GMBH ist vom Land NÖ beauftragt worden, im Zeitraum zwischen 2010 bis 2014 im Rahmen einer Dienstleistungskonzession in Niederösterreich dieses Angebot zu betreiben. Sie ist verantwortlich für den Ablauf des Verleihbetriebs (Hotline, Registrierung, KundenInneninformation, Abrechnung), die Erstellung von Werbematerialien und die Betreuung der Homepage.

Die Wartung der Räder, die Verschiebung zwischen den Stationen und der Codewechsel wird mit lokalen Servicepartnern organisiert.

Umsetzung

Die Initiative für die Installation eines Radverleihsystems in einer Region muss entweder von Betrieben, privaten Personen oder Gemeinden ausgehen. Der erste Schritt ist die schriftliche Anmeldung für einen 4-jährigen Betrieb bei der Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung.

Kosten für Partner

Die Kosten belaufen sich je Standardverleihstation für eine Saison auf 2.550 € (exkl. MwSt.). Ab 2011 werden jedoch durch Förderungen von klima:aktiv 50% der Kosten ersetzt. Dies gilt für die ersten 220 Fahrradverleihstationen.

Zum jetzigen Zeitpunkt wird das Radverleihsystem in 68 Gemeinden eingesetzt, wobei gesamt 163 Verleihstationen vorhanden sind. In der Stadt Krets befinden sich 11 dieser Verleihstationen

Abwicklung des Verleihs

Der Verleih wird über Telefon abgewickelt. Nach einer einmaligen Registrierung wird ein Code durchgegeben, mit welchem das Fahrradschloss geöffnet werden kann. Der Preis für jede Stunde beträgt 1 Euro, für den gesamten Tag 5 Euro.

Im Winter wird der Verleih eingestellt. (vgl. LEIHRADL, [online])



Abb. 20: LEIHRADL Krets

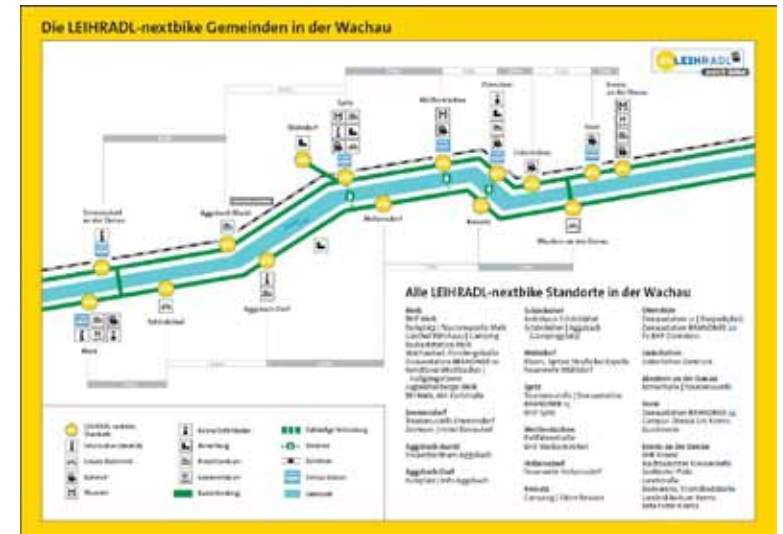


Abb. 21: LEIHRADL Wachau

5. Radverleih

Zusätzlich zu den Next-Bikestationen gibt es weitere Fahrradverleihanbieter. Die Kremser Tourismusinformation bietet hierzu einen Informationsflyer mit den wichtigsten Daten an. Die Kosten belaufen sich durchschnittlich auf 25 Euro pro Tag. Zweirad Aichinger bietet die Möglichkeit bei Nächtigung in Krens, das ausgeborgte Fahrrad im Hotel zurückzugeben.

Zusammenfassend ist zu sagen, dass durch die hohe Bedeutung des Radtourismus in Krens genügend Angebot vorhanden ist und es keine Veränderungen benötigt werden.

Radstudio Krens

Südtirolerplatz 4

3500 Krens

Tel: 0 27 32 - 81880

Mo-Fr 9.00 - 12.00 Uhr und 14.30 - 18.00 Uhr

Sa 9.00 - 12.00 Uhr

ÖAMTC Campingplatz Krens/Stein

Jachthafenstraße 19

3500 Krens Stein

Tel: 0 27 32 - 84 455

Zweirad Aichinger KEG

Hohensteinstraße 22a

3500 Krens

Tel: 0 27 32 - 82 876

Fahrradverleih zu den Geschäftszeiten, Sonn- und Feiertage kein Fahrradverleih/ bei Hotelnächtigung in Krens kann Fahrrad im Hotel zurückgegeben werden

Rund ums Rad Walter Völkl

Steiner Landstraße 103

3500 Krens Stein

Tel: 0 27 32 - 71 071

Fahrradverleih zu den Geschäftszeiten, Sonn- und Feiertage kein Fahrradverleih

Shell Tankstelle/ Schiffsanlegestelle

Steiner Donaulände 17

3500 Krens Stein

Tel: 0 27 32 - 84 424

ÖAMTC Campingplatz Krens/Stein

6. Problemstellungen

Folgender Abschnitt beschäftigt sich mit konkreten Problemzonen, Gefahrenstellen beziehungsweise Bereiche, welche eine Verbesserung für den Radverkehr und dessen Sicherheit nötig haben.

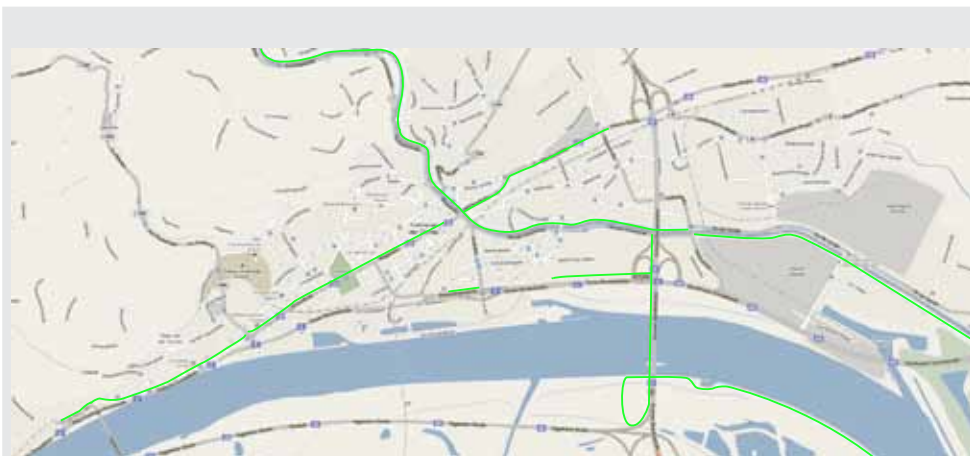
Wie zuvor erwähnt wurde im Laufe des Jahres 2009 ein Maßnahmenkatalog von der AG Alltagsradfahren ausgearbeitet. Dieser umfasst 100 Maßnahmen, wobei 8 von diesen bis zum jetzigen Zeitpunkt umgesetzt wurden. Einige waren bereits Bestandteil im Verkehrskonzept des Gemeinderates Krems 2006, wurden in den Katalog der AG übernommen und dementsprechend gekennzeichnet. Die Maßnahmen sind nach deren Fristigkeit (kurzfristig, mittelfristig und langfristig) kategorisiert.

Auf den nächsten Seiten werden verschiedene Problemfelder behandelt.

Maßnahmenkatalog der AG Alltagsradfahren

2	kurz cA09	Bevorzugung und Stärkung des Radfahrverkehrs: VK	Stadtentwicklung	
3	kurz cB06	Imageverbesserung: Vermehrter Kontakt zu den örtlichen Printmedien hinsichtlich Attraktivierung des Radfahrens: VK	Öffentlichkeitsarbeit / AG Alltagsradfahren	nach Rücksprache mit Frau Altmann-Uferer ist eine Einschaltung in das Stadtjournal bzw. Einschaltung bei diversen Printmedien möglich. Inputs sollen von der AG geliefert werden.
4	kurz cB07	Stadtjournal: Freie Spalte bezüglich Radfahrrecht, Neuerungen, Entwicklungen	Öffentlichkeitsarbeit / AG Alltagsradfahren	E-Mail bezüglich eines Termins wurde an Frau Altmann gesandt. Dieses Jahr gibt es noch 2x das Stadtjournal. Die AG Alltagsradfahren hat sich auf eine Einschaltung 1x pro Quartal geeinigt. Demnächst werden im eigenen Intranet Daten für die Veröffentlichung im Jahr 2011 angegeben. Danach wird ein Termin mit der AG, Frau Wegenberger und Fr. Altmann-Uferer koordiniert.

Abb. 22: Auszug Maßnahmenkatalog



gleich wie Abb. 9: Innerstädtische Radwege

* Radverkehrsnetz mit Neben- und Hauptnetz fehlt

Wie im Abschnitt Richtlinien besteht ein Radverkehrsnetz aus einem Hauptnetz mit baulich getrennten Radwegen mit Abstandsweiten von circa 600 Meter und einem Nebennetz, welches auf alle verfügbaren Nebenstraßen zurückgreift. In Krems besteht jedoch nur entlang der Ringstraße und der Krems ein durchgängiger Radweg. Erweiterungen, wie entlang der Bertschingerstraße, sind lückenhaft.

6. Problemstellungen

- * Informationsmaterial (Karte mit Radwegen und Abstellplätzen etc) und einheitliches Fahrradleitsystem fehlen

Aufgrund der wirtschaftlichen Bedeutung des Donauradweges und anderen regionalen Radwegen für Krems steht ausschließlich für diese Informationsmaterial zur Verfügung. Im Stadtgebiet sind Beschilderungen auch für jene vorhanden (siehe Abb. 23). Im Zentrum gibt es ein einheitliches Leitsystem zu den wichtigen Orten, jedoch ist dieses aufgrund der Positionierungen der Schilder (z.B. Fußgängerzone) vordergründig für den Fußgängerverkehr nützlich.



Abb. 23: Radfahrerinformation

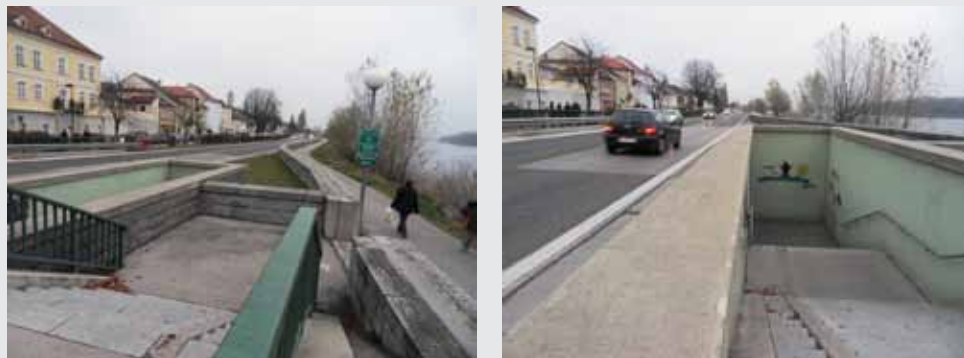


Abb. 24: Verbindung Donaupromenade



Abb. 25: Verbindungen entlang der Donau

- * Zugänglichkeit nicht gegeben

Zwischen Donaupromenade und Stadt

Die Donau Bundesstraße trennt die Donaupromenade von der Steiner Altstadt ab. Ein überqueren ist durch den starken Verkehr, sowie durch bauliche Maßnahmen nicht möglich. Daher befinden sich in diesem Bereich 2 Unterführungen. Für Radfahrer stellen die Treppen jedoch eine Barriere dar.

6. Problemstellungen



Abb. 26: Zugänge Kreams



Abb. 27: Zugänge Kreams Karte

Das Flussbett der Kreams

Im Zuge der Hochwasserschutzbauten beziehungsweise der Renaturierung der Kreams konnten zusätzliche qualitativ hochwertige Wege für Radfahrer und Fußgänger angelegt werden. Dies ist einerseits für den Kremstalradweg eine Bereicherung, andererseits liegt der größte Teil im Stadtgebiet und hat damit auch eine Bedeutung für die Alltagsradverkehr der Bevölkerung.

Gerade da der Radweg im Stadtgebiet liegt stellt die Tatsache, dass nur vereinzelt für Radfahrer benutzbare Abgänge vorhanden sind, als Problem dar (siehe Abb. 26, 27). Größtenteils stehen Treppen als Zugänge zur Verfügung, wobei oftmals eine schwierige verkehrliche Situation auf Straßenebene hinzukommt. Starker Verkehr und fehlende Radwege machen den Radfahrer das Leben schwer.

6. Problemstellungen



Abb. 30: Verbindung Bahnhof Altstadt

* Gefahrenstellen

Einzelne Gefahrenstellen treten dort auf, wo das Radwegenetz nur lückenhaft ausgeführt ist und an Bereichen, an denen hohe Radfahrerfrequenzen vorhanden sind. Der Maßnahmenkatalog beinhaltet die wichtigsten Bereiche, die eine Änderung bedürfen. Exemplarisch wird in diesem Bericht die Situation in der Bertschingerstraße beschrieben, welche im Laufe der Erhebung als sehr störend empfunden wurde.

Bertschingerstraße

Die Arbeitsgruppe Alltagsradfahren hat die Situation in der Bertschingerstraße bereits genauer analysiert und in den Maßnahmenkatalog miteinbezogen. Zur Zeit endet der Radweg von Osten kommend auf der Höhe der EVN Liegenschaft in die stark befahrene Straße mit der Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h.

Ein Ziel ist es den Radweg bis zur Ringstraße zu verlängern. Diese Vorgabe befindet sich bereits im Verkehrskonzept 2006, wurde jedoch bis zum

* Verbindungen fehlen und Umwege sind nötig

Einbahnen, bei denen es für Fahrradfahrer keine Ausnahmen gibt, stellen in der Stadt oft unnötige Barrieren dar. Große Fahrbahnbreiten würden einen Radfahrstreifen gegen die Einbahn komplikationslos ermöglichen.

Anhand Abbildung 30 ist zu erkennen, dass der direkt sichtbare Weg ausgehend vom Bahnhof Richtung Altstadt und Landstraße für Radfahrer durch die Einbahnregelung nicht befahrbar ist.



Abb. 28: Bertschingerstraße Foto

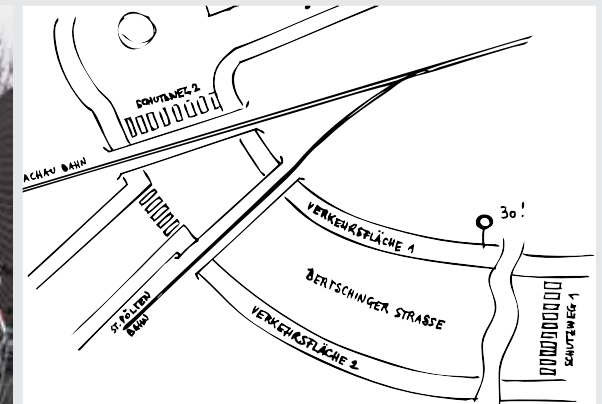


Abb. 29: Bertschingerstraße Plan

jetzigen Zeitpunkt noch nicht umgesetzt.

Die Verlängerung nach Westen erfordert eine Einigung mit dem Mehrheitseigentümer ÖBB. Veränderungstechnisch kritisch ist allerdings der Bereich der beiden Bahnunterführungen.

7. Quellenverzeichnis

RADFAHREN [online], verfügbar unter: <http://www.radfahren.at/donauradweg.html>, (zugegriffen am 30.11.2010)

Straßenverkehrsordnung, (6. Juli 1960)

ZOLLES & EDLINGER GMBH. (2009). *Der Donauradweg, Eine touristische Bestandsaufnahme* [online], verfügbar unter URL: http://www.tourism-knowhow.at/scripts/studie_download.php?studie=101723&sprache=1&datei=T

LAND NIEDERÖSTERREICH, verfügbar unter: http://www.niederoesterreich.at/portal/webshop.asp?medium=NOE09PS&tt=NOE09_R64 , (zugegriffen am 28.11.2010)

LEIHRADL [online], verfügbar unter: <http://www.leihradl.at/> , (zugegriffen am 20.11.2010)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Radverkehr in Zahlen, August 2010

8. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: „Regionale Radwege“	5
Quelle: http://krems.map2web.eu/projekt/anon/22 , verändert	
Abb. 2: Beschilderung Donauradwege.....	6
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 3: Kremstalradweg.....	6
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 4: Route Donauradweg.....	6
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 5: Steinterassen-Strecke.....	7
Abb. 6: Lössterassen-Strecke.....	7
Quelle: http://www.outdooractive.com/live/Alpregio-Regionskarte/Niederoesterreich	
Abb. 7: Häufigkeit der Nutzung.....	9
Quelle: http://www.outdooractive.com/live/Alpregio-Regionskarte/Niederoesterreich	
Abb. 8: Umweltfreundliches Radfahren	9
Quelle: Befragung AG Radfahren	
Abb. 9: Innerstädtische Radwege.....	10
Quelle: http://maps.google.at/ , verändert	
Abb. 10: Baulich getrennte Radwege.....	11
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 11: Einbahn.....	11
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 12: Radwege an der Krems	11
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 13: Fahrverbot.....	11
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 14: Anbindung an wichtige Orte.....	12
Quelle: http://maps.google.at/ , verändert	
Abb. 15: Abstellplätze Bahnhof.....	13
Quelle: eigene Abbildung	

Abb. 16: Abstellplätze Krens.....	13
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 17: Kartierung Abstellplätze.....	14
Quelle: http://maps.google.at/ , verändert	
Abb. 18: Abgang Frauenberg.....	15
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 19: Topographie.....	15
Quelle: http://www.outdooractive.com/live/Alpregio-Regionskarte/Niederoesterreich , verändert	
Abb. 20: Leihradl Krens	16
Quelle: http://leihradl.at/fileadmin/austria/Krens_Topogramm.JPG	
Abb. 21: Leihradl Wachau	16
Quelle: http://leihradl.at/uploads/pics/Topogramm_Wachau.JPG	
Abb. 22: Auszug Maßnahmenkatalog	18
Quelle: AG Alltagsradfahren	
Abb. 23: Radfahrerinformation.....	19
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 24: Verbindungen Donaupromenade	19
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 25: Verbindungen entlang der Donau	19
Quelle: http://maps.google.at/ , verändert	
Abb. 26: Zugänge Krens	20
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 27: Zugänge Krens Karte.....	20
Quelle: http://maps.google.at/ , verändert	
Abb. 28: Bertschingerstraße Foto	21
Quelle: eigene Abbildung	
Abb. 29: Bertschingerstraße Plan	21
Quelle: http://maps.google.at/ , verändert	
Abb. 30: Verbindung Bahnhof Altstadt	21
Quelle: http://maps.google.at/ , verändert	