

# Alauntalstraße – Was spricht FÜR das Radfahren gegen die Einbahn?

## Sammlung der bisherigen Ergebnisse

Stand: 09. September 2017

### Praxis:

- große **Barriere**, wird bereits jetzt illegal benutzt
- Route führt als einzige **direkt** in die und aus der **Altstadt**
- **Umwege** zu lang (über Gaswerkasse, Kaiser-Friedrich-Straße, Schillerstraße, Wichner-Straße, Südtiroler Platz, ab Obere Landstraße nur schiebend oder über Fischergasse und ab dem Dreifaltigkeitsplatz schiebend)
- entlang und in Nähe dieser Verbindung liegt der **Campus** Krems mit all seinen Einrichtungen
- nur über diese Route können die **Schulen** der „Piaristen“ und „Englischen Fräulein“ an das Radverkehrsnetz angeschlossen werden,
- wesentliche für Verbindungen von und zur HTL
- es gibt bereits ein **kurzes Stück Radweg** gegen die Einbahn, das legal nicht erreichbar ist. Es muss im Winter auch geräumt werden (**Kosten?**)
- **Einbahn** war während Bauarbeiten im Stadtgraben (z.B. Stadtweingut) schon mehrere Male und für längere Zeit **umgedreht** (2008, 2010?) → Einmündung in den Stadtgraben war kein Problem

### AG Alltagsradfahren:

**Forderung** in der AG

**Radroutennetz:** Alauntalstraße ist Hauptroute **gemäß RVS**

**???**

### HTL-Diplomarbeit A. Granitzer

- Hauptradroute Alauntalstraße nicht gegen die Einbahn befahrbar, auch die einzig mögliche Alternative Kasernstraße nicht
- in Befragungen als zentrale Problemstelle der Radfahrenden angesehen
- mangelnde Anbindung der Wohnsiedlung in der Arbeitergasse (eines der bedeutendsten Quellgebiete) zum Pfarrplatz und zur HTL als zwei der bedeutendsten Zielgebiete → Alauntalstraße ist Schwäche im berechneten Radverkehrsnetz
- Radfahren gegen die Einbahn ist genau so sicher wie Radfahren mit der Einbahn und sehr kostengünstig umzusetzen
- keine nähere Untersuchung erfolgt, da Parkplätze weichen müssten

### Krems 2030

#### Stadt möge sich an eigene Beschlüsse halten:

Vom Gemeinderat am 24.02.2016 beschlossenes Konzept **Krems 2030** im Bereich „Grüne Mobilität fördern“ (vgl. Broschüre „Stadtentwicklung Krems 2030“, S. 20-21):

- Radfahren fördern
- mehr Wege mit dem Rad zurücklegen

- Stadt der kurzen Wege
- Auto soll öfter stehen bleiben
- „Ich bin die Stadt der Radler“

#### Langfassung vom 27.01.2016:

- S. 27: Attraktivität des Angebots und der Infrastrukturen im Radverkehr sind deutlich verbesserbar
- S. 36: Wirkungsdimension 2 (Umwelt und Versorgungsqualität, Stoßrichtung umwelt- und klimagerechte Stadt, Handlungsfeld Stadtverträgliche Mobilität fördern): **Attraktivierung u.a. des Radverkehrs** wirkt sich 2030 **positiv auf die Verkehrssicherheit** aus und bringt deutliche Minderung der mobilitätsbedingten Belastungen
- S. 55: Rad & Fuß im Modal Split von **10% auf 20%** erhöhen
- S. 79: **lückenhaftes Radwegenetz** ist Schwäche, Ausbau der Fahrradinfrastruktur ist Chance

Auch im **Tourismuskonzept** (S. 25) wird ein „**mentales Zusammenrücken** von Stein, Und, Krems und Altstadt“ gefordert. Resultat für 2030 soll sein, die Stadtteile integriert zu betrachten und zu planen. Im Bereich Mobilität sollen mehrere Routen und Achsen für verschiedene Formen der Fortbewegung gestaltet werden, vor allem die **Achse Stein-Krems**. Resultat für 2030 soll sein, dass Gäste fußläufig, mit und ohne Transportmittel, rasch, unkompliziert, permanent und in attraktiver Art und Weise die Zentren erreichen sollen. (→ *schnellster Weg vom Steigenberger und Arte-Hotel in die Altstadt*)

Die verkehrspolitischen Zielsetzungen, vom Gemeinderat am 03.05.2006 beschlossen, hatten ähnliche Ziele, die alle NICHT umgesetzt wurden. Alauntalstraße war explizit enthalten!

### Land NÖ

**Magistrat hält sich nicht an Vorschläge des Landes NÖ** (Kurze Wege im Ort – Öffnen von Einbahnen für den Radverkehr. Informationsblatt, Hrsg. RU-Gesamtverkehrsangelegenheiten, Dez. 2012)

- Ziel des Landes, **Radverkehrsanteil** zu **steigern** und neg. Folgen des MIV zu minimieren → Einbahnöffnung ist eine wesentlich Maßnahme
- Radfahrer sind besonders **Umwege-empfindlich**:
  - Einbahnen unterbrechen direkte Verbindungen
  - erzeugen Umwege
  - erschweren Benützung von verkehrsarmen Straßen
  - möglichst viele direkte und attraktive Verbindungen schaffen, Lücken schließen
- **erhöht** nachweislich die **Verkehrssicherheit**
- wirkt gleichzeitig **verkehrsberuhigend**
- erhöht Radverkehrsanteil
- hohes **Kosten-Nutzen-Verhältnis**
- viele **positive Erfahrungen** international und in Ö
- Breiten von mind. **>3,0m** müssen gegeben sei (ist der Fall)
- Geschwindigkeit **30km/h** bereits verordnet
- **Sichtweiten** von **22m** nötig
- niedrige **Verkehrsstärke** (<9.000 Kfz/Tag) **gegeben**
- **Stellplatzreduktion** kann nötig sein

- **Kreuzungsbereich:** Verdeutlichung des Radverkehrs markieren bzw. bei geringen Sichtweiten (Stadtgraben!) bauliche Maßnahmen (z.B. Trennung der Spuren),
- **keine Unebenheiten** für Radfahrer (wie Kanaldeckel) ist gegeben

## Gutachten KfV

### falsche Kommunikation seitens des Magistrats:

Gutachten kommt nur zum Schluss, dass **unter den gegebenen Umständen** die Öffnung **nicht möglich** ist. DI Hildebrandt sieht laut DI Leth (TU) die Öffnung als machbar, sofern bei den kritischen Bereichen eine RgE-Markierung erfolgt und ca. 12 Parkplätze weichen

- Zahlreiche **Pro-Argumente**:
  - Radfahrer müssen derzeit Umwege von ca. 500m in Kauf nehmen
  - es gibt 2012-2014 keine Radverkehrsunfälle mit Personenschaden
  - 30er-Zone
  - Fahrverbot für LKW > 16t
  - abgetrennte Gehsteige
  - insg. nur geringe Steigungen
  - Fahrbreiten 6,0m; durch Parken 4,0m
  - geringe Verkehrsbelastung von nur 120 Kfz/h
  - Radfahrer fahren mangels Alternativen bereits jetzt gegen die Einbahn
  - Umsetzbarkeit mittels Detailplanung möglich
- **Contra-Argumente** (alle aufgrund der derzeitigen baulichen Umständen):
  - teils kurviger Verlauf mit eingeschränkten Sichtweiten
  - Einmündung Stadtgraben:
    - Einsicht wegen Kurve nicht gegeben
    - erheblicher Niveauunterschied (*Anm.: keine Angabe, wie viel!*)
  - ONr. 4-14: Breite von 5,2-5,4m wird durch rechtsseitige Parkplätze auf 3,2m verringert
  - ONr. 26: Rechtsbogen, dadurch Sichteinschränkung, Breite <3,5m
  - ONr. 48: langgezogener leichter Linksbogen bis ONr. 70, Sicht durch linksseitigen Parkstreifen eingeschränkt
  - anschließend Rechtsbogen, Sicht durch rechtsseitigen Parkstreifen eingeschränkt
  - Stellplatzverlust von 12 Plätzen östlich des Weinguts

### Fazit:

- Gutachten kommt zum Schluss, dass die **Fahrbreiten auf 3,5m erhöht** werden müssen bzw. bei **seltenen Begegnungsfällen auf 3,0m**, wenn breitere Ausweichstellen vorhanden sind
- keine neuen Daten zu **Kfz- und Radverkehrsaufkommen** und somit keine zu Begegnungsfällen!
- keine **Stellplatzerhebung**, keine Auslastungsdaten!
- keine Angaben zu **tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten**
- bei **Wegfall der Stellplätze östlich des Weinguts** wäre genügend Fahrbahnbreite vorhanden inkl. Sicherheitsabstand von 0,25m zur angrenzenden Grundstücksmauer
- bei **sichteingeschränkten Stellen** ist eine **Trennung des Fahrstreifens** nötig, RgE reicht (DI Leth laut DI Hildebrandt) oder 1,5m Fahrstreifen bei Kurven mit Längsparkern; sind aber nur kurze Stellen bei ONr. 26, 48-70 und 72-Gaswegk.

- Kreuzungsbereich mit **Stadtgraben** wurde **nicht näher im Gutachten** untersucht; Lösung wäre aber möglich
- **Detailplanung nötig**: Magistrat soll welche vorlegen gemäß KfV-Erkenntnissen und RVS etc.; dann ist auch klar, wie hoch der Stellplatzverlust tatsächlich wäre und wo; Parkraumerhebung!

### Eindrücke Prof. Meschik (BOKU Wien), 08.03.2017

#### Einschätzung, dass sich Radfahren gegen die Einbahn mit entsprechendem Willen umsetzen ließe

- **Sicherungsmaßnahmen** im Einfahrbereich **Stadtgraben** für Radfahrende sind erforderlich (z.B. Fahrbahnteiler, erhöhte Insel zur Abtrennung einfahrender Fahrzeuge und ausfahrender Radfahrer, Sperrlinie um den Kurvenbereich → verhindert Kurvenschneiden einfahrender Fahrzeuge und Gefährdung ausfahrender Radfahrer)
- **kaum Unfälle mit Personenschaden**
  - 2013-2015 keine im Kreuzungsbereich mit Stadtgraben
  - 2013 und 2015 jeweils nur einer im Kreuzungsbereich mit der Gaswerksgasse
  - 2014 keiner
- **Stöhrigasse** (Weiterfahrt stadtkernseitig) als Verlängerung der Alauntalstraße weist eine deutliche Engstelle (**deutlich schmaler als die Alauntalstraße**) auf, die aber kurioserweise für den gesamten Verkehr in beiden Richtungen befahrbar ist
- Fazit: **Öffnung mit einfachen Mitteln möglich**, dagegen sprechen keine wesentlichen Gründe
- nähere Betrachtung nur bei Kreuzung mit Stadtgraben, denn der **weitere Verlauf erscheint unproblematisch**
- **Beitrag zu Vertrag von Paris**, den Ö 2015 unterschrieben hat: bis 2045 Dekarbonisierung, sämtlicher Ausstieg aus fossilen Energieträgern  
→ Förderung des Radverkehrs eine Maßnahme dazu: Stadt Krems könnte hier positive Impulse setzen, Umweltprobleme verringern und Erreichbarkeit verbessern
- E-Mail vom 11.03.2017: Prof. Meschik **widerspricht KfV-Gutachten**:
  - An Engstellen **keinen Radstreifen abmarkieren** oder gar Radweg bauen
  - nur klarstellen, dass Radfahrer gegen die Einbahn fahren
  - einzige bauliche Maßnahme: Fahrbahnteiler in Einfahrtsbereichen
  - **geringe Verkehrsmenge spricht für Öffnung**
  - bei Steigerung der Anzahl der Fahrradfahrer: **Fahrradstraße** verordnen
  - **südliche Gehsteige überfahrbahr machen** (mittels Abschrägung) → Ausweiche; nicht als Gehsteig verordnen, ist bereits Praxis in Vorarlberg

### Verkehrstechnische Untersuchung. Radfahren gegen die Einbahn Alauntalstraße von DI Ulrich Leth (TU Wien), April 2017

#### Radfahren gegen die Einbahn ist mit einigen Adaptierungen problemlos möglich. Fachlich spricht nichts dagegen, es ist eine rein politische Entscheidung

- **Sicherungsmaßnahmen** im Einfahrbereich **Stadtgraben** für Radfahrende sind erforderlich
- **Entfall** von insgesamt **21 Parkplätzen**, die insgesamt nur zu gut 60% ausgelastet sind, wodurch aber vereinzelt längere Wege entstehen können
- **Verringerung der übermäßig großen Parkplatzbreite** entlang des Stadtweinguts