

# STELLUNGNAHME

## zur 60. Änderung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes / Flächenwidmungsplanes

Bernhard Karl Steindl  
Stadtgraben 2/5  
3500 Krems an der Donau

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei die Stellungnahme zur 60. Änderung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes /  
Flächenwidmungsplanes:

### **ÄNDERUNGSPUNKT 8: Umsetzung von Straßenprojekten – Spange B3**

1) Die vorgesehene Errichtung einer Verbindungsspange zwischen der B3 und der B35 wird im Flächenwidmungsplan als „Lösung“ für ein vielschichtiges Verkehrsproblem bezeichnet. Dies wird in der Form angezweifelt, da

1. die maximale Entlastung von 15% für die Doppelkreisverkehre durch das prognostizierte Ansteigen der Verkehrsbelastung in wenigen Jahren bereits wieder verpufft werden wird, da „mehr Straßen“ automatisch zu mehr Verkehr führen. Durch die eventuelle Stauvermeidung wird der MIV automatisch attraktiviert, was zu einer weiteren Zunahme des Verkehrs dient.(Quelle)
2. eine Überlastung nur zu Stoßzeiten keine Verbauung von rund 1.250 m<sup>2</sup> rechtfertigt.
3. der Plan durch die zu befürchtende Verkehrssteigerung im Widerspruch zu den Pariser Klimazielen stehen, welche sich die Republik Österreich verpflichtet hat.
4. aufgrund der bereits enormen Bebauungsdichte im gesamten Altstadtgebiet von Krems und Stein jegliche weitere Bebauung zu vermeiden ist.
5. die geplante Ampelanlage bei der derzeitigen Hofer-Zufahrt die Fuß- und Radfahrwege zum Supermarkt und zum Alfred-Göbhart-Weg wesentlich verlangsamt, während der MIV mit der Spange einen realen Zeitgewinn bekommt.
6. es aufgrund der Klimakrise zu einem Stopp jeglicher Straßenausbauprogramme kommen muss, um ein übermäßiges Erhitzen der Erde zu verhindern.
7. Die wesentlichen städtebaulichen Probleme und Aspekte nicht berücksichtigt worden sind (Verkehrsberuhigung am Franz-Zeller-Platz ist einer Beschleunigung und Ausbau der MIV-exklusiven Fläche zu bevorzugen).

8. der zweite Teil der Spange keinen Nutzen hat, da der Verkehr erst wieder am Kreisverkehr stocken wird.
9. die geplante Ampelanlage Rückstaus bei den bestehenden Kreisverkehren auslösen könnte und damit das ganze Projekt ad absurdum führt.

Statt dieser MIV-ausgerichteten Politik wird die Untersuchung folgender Punkte vorgeschlagen:

1. Wiederinbetriebnahme der Wachaubahn, da durch das „1-2-3-Ticket“ und dem sogenannten „Schienenbonus“ der MIV zwischen der Wachau und Wien wesentlich verringert werden kann.
2. Eine Einrichtung eines 30-Minuten-Busverkehrs zwischen Egelsee und Krems, um diesem Stadtteil endlich öffentlichem Verkehr zu ermöglichen.
3. Es ist unerlässlich, dass eine umfassende Verkehrsberuhigung zwischen der Steiner Landstraße und des Welterbeplatzes umgesetzt wird, etwa durch eine Begegnungszone bis zur B3, die mittels Ampelanlage gequert werden könnte. Durch die Umgestaltung ist anzunehmen, dass sich der MIV automatisch verringert und auf andere Verkehrsmittel oder Routen ausweicht und somit die Lage entschärft wird.
4. Weiters wird gefordert, dass eine eventuelle Tieferlegung der B3 untersucht wird, wobei dies bereits ab der Abfahrt „Krems Mitte“ geschehen könnte, um einen durchgängigen Erholungsraum zwischen dem Steiner Tor, Badearena und Weltkulturerbeplatz bieten zu können.

Abschließend möchte ich festhalten, dass mich die Ignoranz der Tatsache, dass die Straßenausbauprogramme seit über 60 Jahren keine Entlastung brachten, sondern erst recht wieder Verkehr erzeugten, zutiefst erschüttert und mich als jungen Bürger enttäuscht.

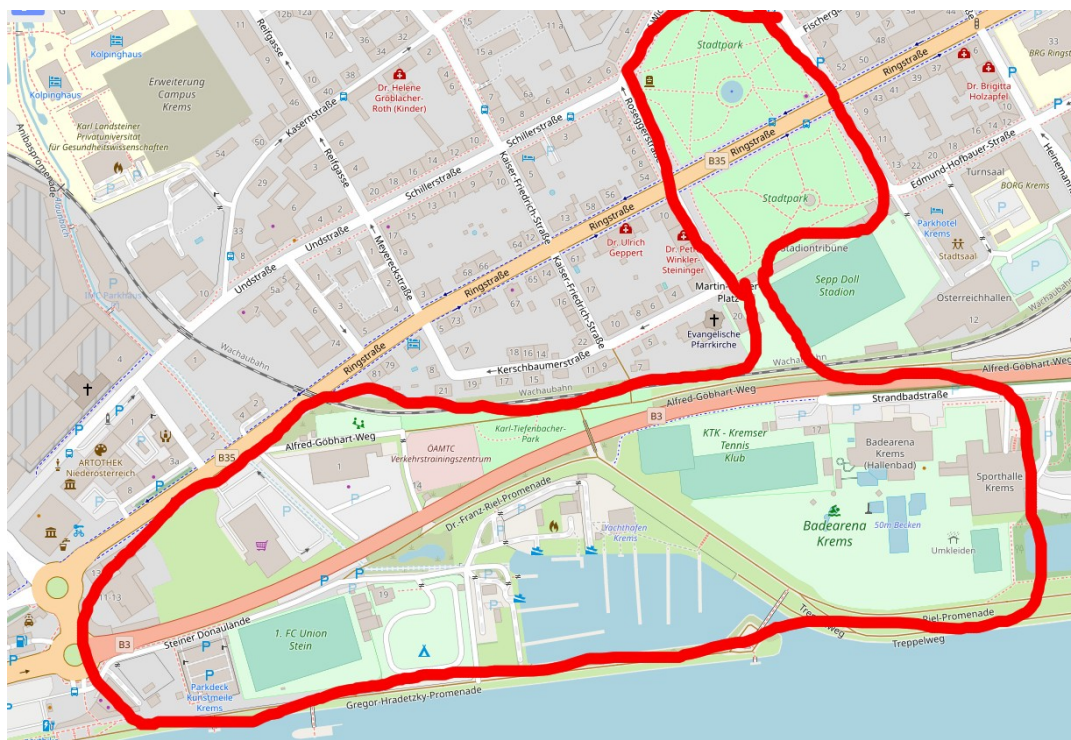


Figure 1: Beispiel für eine Erholungsregion Donau-Stadtpark-Steinertor

Mit der Bitte um Behandlung im zuständigen Ausschuss und im Gemeinderat,

Bernhard Karl Steindl

### Quellen:

1. Mehr Straßen führen zu mehr Verkehr darauf, Wiener Zeitung, Büro für Verkehrswesen und Verkehrswirtschaft; <https://www.wienerzeitung.at/nachrichten/politik/oesterreich/2048456-Mehr-Strasse-sorgt-fuer-mehr-Verkehr-darauf.html>
2. [https://de.wikipedia.org/wiki/Autogerechte\\_Stadt](https://de.wikipedia.org/wiki/Autogerechte_Stadt)
3. Hermann Knoflacher, *Stehzeuge – Fahrzeuge: Der Stau ist kein Verkehrsproblem*. Böhlau, Wien/Köln/Weimar 2001, [ISBN 3-205-98988-0](https://www.böhlau.com/ISBN-3-205-98988-0).
4. [http://www.stadtbaukunst.org/cms/upload/texte\\_zur\\_stadtbaukunst/Knoflacher\\_Stdtebau\\_aus\\_idealisiert\\_Sicht\\_eines\\_Verkehrsplaners.pdf](http://www.stadtbaukunst.org/cms/upload/texte_zur_stadtbaukunst/Knoflacher_Stdtebau_aus_idealisiert_Sicht_eines_Verkehrsplaners.pdf)
5. Irrsinn als Rückgrat; <https://www.infosperber.ch/umwelt/energiesparen/der-irrsinn-als-rueckgrat-der-auto-mobilitaet/>
6. Infos zur Verkehrswende, <https://de.wikipedia.org/wiki/Verkehrswende>
7. Mehr Straßen können in bestimmter Konstellation zu mehr Stau als wie vorher führen, Braess-Paradoxon; <https://de.wikipedia.org/wiki/Braess-Paradoxon>