



Radverkehrskonzept für die Stadt Traunstein - Kurzbericht -

Auftraggeber

Große Kreisstadt Traunstein
Stadtplatz 39
83278 Traunstein



Auftragnehmer

i.n.s. – Institut für innovative Städte
Alter Kirchenweg 27
90552 Röthenbach an der Pegnitz

i.n.s. – Institut für
innovative Städte





Radwege müssen gebaute Einladungen sein

Inhaltsverzeichnis

1. Trends und Entwicklungen	1
2. Ausgangssituation	6
3. Bestandsaufnahme.....	9
4. Ein Netzplan für den Radverkehr	16
5. Hygge-Prinzip.....	23
6. Erfolgsfaktoren	30
7. Zusammenfassung.....	34
8. Ausblick.....	38
Projektdaten.....	40

Auf einen Blick

Der Wandel beim Fahrradfahren ist deutlich spürbar: Das Fahrrad wird vom Freizeitgerät zum konkurrenzfähigen Verkehrsmittel. Durch die Elektromobilität steigen immer mehr Menschen auf und legen auch den Weg zur Arbeit, Schule oder zum Einkauf auf zwei Rädern zurück. Distanzen und Topographie verlieren an Bedeutung. Ob ein Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt wird, entscheidet sich zunehmend anhand anderer Faktoren, darunter der Fahrzeit und der gefühlten Sicherheit. Eigene Wege für Radfahrer, getrennt vom Kfz-Verkehr und möglichst ohne Stopps und Wartezeiten, machen das Rad damit zu einer Alternative zum Auto.



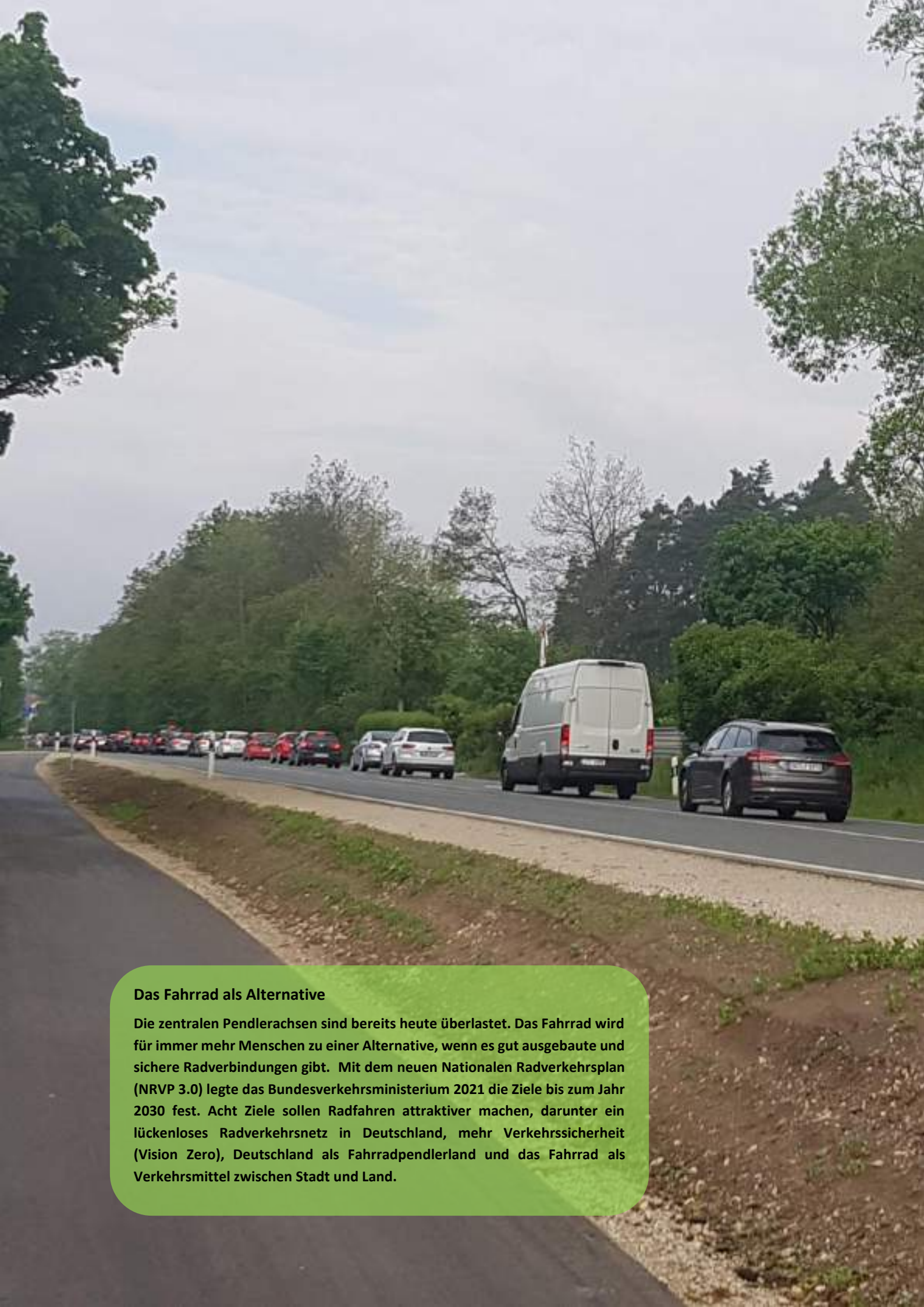
Trends und Entwicklungen

Durch die starke Verbreitung von Pedelecs werden Fahrräder immer schneller — bei diesen liegt die Spitzengeschwindigkeit bei 25 km/h. Gleichzeitig sind immer mehr Lastenfahräder unterwegs. Sie sind breiter und länger als herkömmliche Zweiräder. Die Folge dieser Entwicklung: Mehr Radfahrer auf den Wegen, größere Geschwindigkeitsunterschiede und verstärkte Überholvorgänge unter Radfahrern. Dies stellt neue Anforderungen an eine zeitgemäße Radinfrastruktur, z.B. breitere Radwege, größere Kurvenradien, Verzicht auf Bordsteinkanten oder zumindest bei den stark frequentierten Routen eine Trennung vom Fußverkehr.



Stand der Technik

Die Planung von Verkehrsinfrastruktur erfolgt auf Grundlage allgemein gültiger bzw. anerkannter Regelwerke. Für den Radverkehr sind insbesondere die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) relevant. Aus diesem Regelwerk wird heute beispielsweise noch abgeleitet, dass Radwege außerhalb bebauter Gebiete üblicherweise 2,5 m breit und als kombinierte Geh- und Radwege geplant werden. Dies entspricht dem Stand der Technik des Jahres 2010, dem Jahr der Veröffentlichung. Die Standards werden aktuell weiterentwickelt, mit einer Neuauflage ist im Jahr 2025 zu rechnen. Die Praxis ist heute schon weiter, wie unter anderem die Planungen für Radschnellverbindungen deutschlandweit zeigen. Die Zukunft sind hierarchische Radverkehrsnetze, bei denen je nach Bedeutung höhere oder niedrigere Standards angesetzt werden. Das Radverkehrskonzept wurde vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen erstellt und geht als zukunftsfähiges Konzept daher in Teilen bereits über die bestehenden Regelwerke hinaus.



Das Fahrrad als Alternative

Die zentralen Pendlerachsen sind bereits heute überlastet. Das Fahrrad wird für immer mehr Menschen zu einer Alternative, wenn es gut ausgebaute und sichere Radverbindungen gibt. Mit dem neuen Nationalen Radverkehrsplan (NRVP 3.0) legte das Bundesverkehrsministerium 2021 die Ziele bis zum Jahr 2030 fest. Acht Ziele sollen Radfahren attraktiver machen, darunter ein lückenloses Radverkehrsnetz in Deutschland, mehr Verkehrssicherheit (Vision Zero), Deutschland als Fahrradpendlerland und das Fahrrad als Verkehrsmittel zwischen Stadt und Land.

2. Ausgangssituation

Auf einen Blick

Die Stadt Traunstein hat sich das Ziel gesetzt fahrradfreundlicher zu werden. Um dieses Ziel erreichen zu können, muss in Traunstein eine Verkehrswende im Kleinen geschehen. Wegen der kurzen Entfernungen innerhalb der Ortsteile ist Potential zur Verlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad vorhanden. Die Nähe zu Rosenheim und Salzburg sowie die eigenen Arbeitsstätten geben eine gute Voraussetzung, um Pendler auf diesen Strecken auf das Rad zu bringen. Bereits jetzt hat die Stadt erste Maßnahmen für den Radverkehr ergriffen. Das vorliegende Radverkehrskonzept ist ein wichtiger Baustein zur Fahrradstadt Traunstein.

Die Große Kreisstadt Traunstein im oberbayrischen Landkreis Traunstein beheimatet 22.232 Einwohner (Stand 01.03.2022, Quelle: Stadt Traunstein). Das Stadtgebiet umfasst 48,48 Quadratkilometer und der Großteil der Stadtteile liegt im Umkreis von zwei bis drei Kilometern vom Bahnhof Traunsteins entfernt.

Auf dem Weg Traunstein fahrradfreundlicher zu gestalten, kann die Kommune von anderen Städten lernen. Was mit Blick auf Kopenhagen, Delft oder Münster häufig als selbstverständlich betrachtet wird, ist das Ergebnis einer klaren politischen Strategie und eines langen Atems. Dazu braucht es ein eindeutiges politisches Bekenntnis, die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen, eine ordentliche Portion Kreativität sowie Ausdauer.

Radverkehrskonzept für bis zu 15 Jahre

Das vorliegende Radverkehrskonzept hat in Teilen einen Umsetzungshorizont von bis zu 15 Jahren — denn Veränderungen im Stadt- und Verkehrsraum brauchen Zeit. Für die Fahrradstadt Traunstein sollte in den nächsten Jahren jedoch bereits ein gutes Basisangebot an Haupttrouten für den Radverkehr geschaffen werden.

Von anderen Städten zu lernen bedeutet für Traunstein ausdrücklich nicht, andere zu imitieren. Bei einer Analyse der Erfolgsfaktoren von Fahrradstädten mit einem hohen bis sehr hohen Radverkehrsanteil konnten wir feststellen, dass jede Stadt ihren eigenen Weg gegangen ist und ganz unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt wurden. Allerdings lassen sich auch zentrale Gemeinsamkeiten feststellen — Stellschrauben, an denen in all diesen Städten, ob groß oder klein, gezielt geschraubt wurde:

Sicher.

Wer Angst hat oder sich unsicher fühlt, fährt nicht Rad. Eine flächendeckende Radinfrastruktur, die auch für schwächere Personen sicher ist und Fehler verzeiht, ist daher die wichtigste Voraussetzung, um Menschen zum Ritt im Sattel zu ermuntern.

Einfach. Schnell. Bequem.

Radfahrer müssen oft wahre Pfadfinder sein, um sich in Städten zu ihrem Ziel durchzuschlagen — und dabei beispielsweise Umwege fahren oder sich zwischen Autos zurechtfinden. Wer Menschen zum Radfahren motivieren möchte, muss das Fahrrad attraktiv machen. Durch eine intuitiv erfassbare Wegführung, ein schnelles Vorankommen und angenehmes Fahren jenseits von Autos, Lastwagen und Bussen. Radfahren muss einfach, schnell und bequem sein.

Geht es nicht auch mit weniger Anstrengungen? Nein! Eine signifikante Erhöhung des Radverkehrsanteils ist nicht realistisch, wenn es für die heutigen Radfahrer ein bisschen sicherer, schöner und besser wird. Die Maßnahmen müssen jene Menschen überzeugen, die heute ganz selbstverständlich Auto fahren. In diesem Sinne: Die Zielgruppe dieses Radverkehrskonzepts sind die Autofahrer. Sie sind es, die wir begeistern müssen.

Auf einen Blick

Traunstein ist in Bewegung. Mit dem Aktionsplan „Traunstein barrierefrei“, dem Klimaplan, dem Integrierten Städtebaulichen Entwicklungskonzept (ISEK), dem Campus Chiemgau und der Entwicklung neuer Wohngebiete — die Stadt steht vor Veränderungen. Für den Ausbau des Radverkehrs und den Wandel der Mobilität sind das sehr gute Voraussetzungen, ergeben sich doch zahlreiche Anknüpfungspunkte.

Der Schwerpunkt der Bestandsanalyse lag auf eigenen Erhebungen im Zuge der Konzepterstellung und zusätzlich die Beteiligung der Bürger. Insbesondere wurde das Straßen- und Wegenetz mit dem Fahrrad befahren, der Zustand dokumentiert und das **Sicherheitsempfinden nach LTS** („Level of Traffic Stress“) bewertet.

Der LTS-Ansatz geht davon aus, dass Radfahrer in der Interaktion mit Kraftfahrzeugen im Straßenverkehr Stress empfinden, der sich mit technischen Verfahren auch messen lässt. Je nach Intensität der Interaktion und dem persönlichen Empfinden wird der Stress bei den Verkehrsteilnehmern unterschiedlich erlebt und verarbeitet. Im Ergebnis kann dieser Stress dazu führen, dass Radfahrer auf andere Verkehrsflächen ausweichen (z. B. Gehwege) oder aber das Radfahren meiden. Mit dem LTS-Ansatz können diese subjektiv gefährlichen Strecken und Knotenpunkte leichter identifiziert werden.

Beim **LTS-Ansatz** werden vier Kategorien unterschieden:

LTS 1: Eine Radinfrastruktur, die dieser niedrigsten Kategorie entspricht, löst sehr wenig Stress aus und ist für nahezu alle (potenzielle) Radfahrer, darunter Kinder, annehmbar und attraktiv. Die gefühlte Sicherheit kann als sehr sicher eingestuft werden, z.B. auf getrennten Radwegen.

Ein Gehweg mit Beschilderung „Radfahrer frei“ wird dabei nicht als Radweg eingestuft, sondern hier wird die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn bewertet.

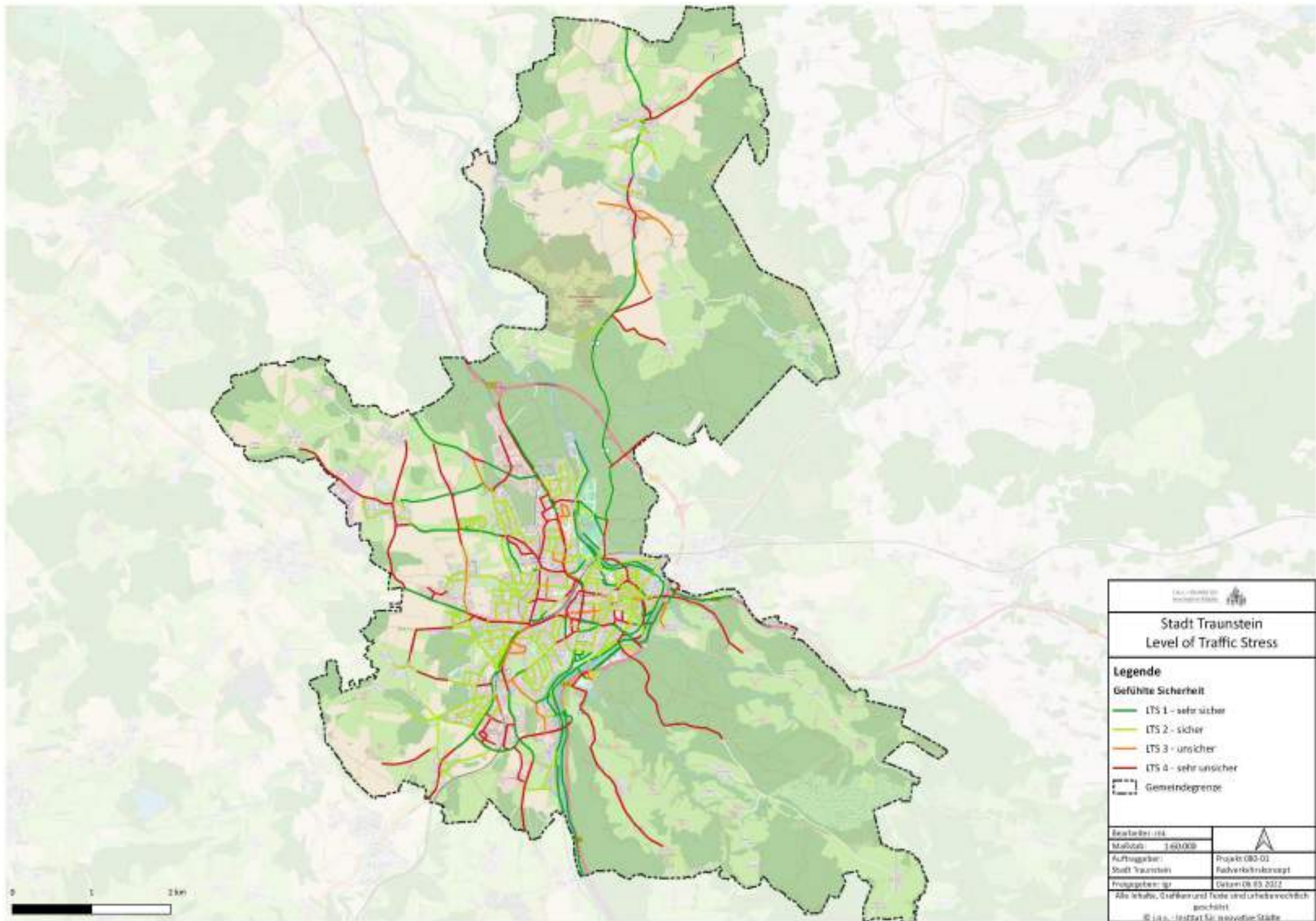
LTS 2: Radinfrastruktur dieser Kategorie verursacht wenig Stress und ist für die meisten erwachsenen Personen gut geeignet. LTS 2 entspricht dem Standard, der in den Niederlanden an die Radverkehrsinfrastruktur gestellt wird. Die gefühlte Sicherheit wird als sicher eingestuft, z.B. in den meisten Tempo-30-Zonen.

LTS 3: Radinfrastruktur mit LTS 3 bedeutet mehr Stress aufgrund zunehmender Interaktionen mit dem Kfz-Verkehr, beispielsweise bei Einsatz von Schutz- oder auch Radfahrstreifen. Die gefühlte Sicherheit kann als unsicher kategorisiert werden.

LTS 4: Diese Kategorie fasst alle Stress-Level zusammen, die LTS 3 überschreiten. LTS 4 entsteht insbesondere bei Mischverkehr auf Hauptverkehrsstraßen, bei hohen durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken (DTV) oder hohem Überholdruck durch Kfz. Die gefühlte Sicherheit kann als sehr unsicher kategorisiert werden.

Hinweis: Die Einstufung nach LTS gibt weder Auskunft über die objektive Sicherheit noch zur Attraktivität der Strecken und Knotenpunkte, z. B. hinsichtlich Erkennbarkeit, Schnelligkeit oder zurückzulegender Entfernung. Diese und weitere Aspekte werden getrennt hiervon beurteilt.

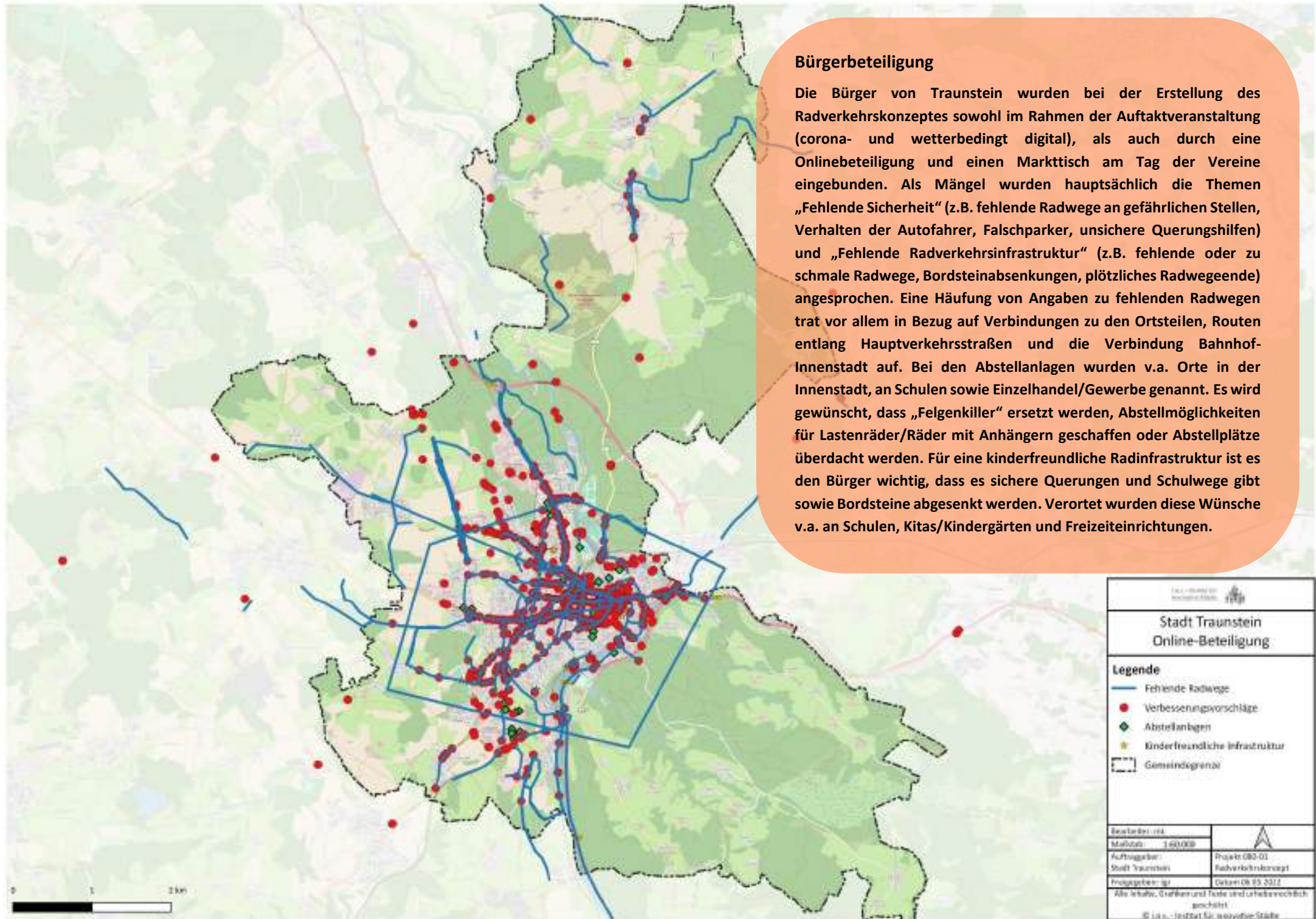
Die Radverkehrssituation in Traunstein wurde auch einer **SWOT-Analyse** unterzogen. „SWOT“ leitet sich aus den Anfangsbuchstaben der englischen Begriffe Strength (Stärken), Weaknesses (Schwächen), Opportunities (Chancen) und Threats (Risiken) ab. Mit der Analyse lassen sich die wesentlichen Aspekte des Ist-Zustandes (Stärken, Schwächen) sowie die Handlungsmöglichkeiten (Chancen, Risiken) übersichtlich darstellen (vgl. Tabelle 1, S. 14).



 Stadt Traunstein Level of Traffic Stress	
Legende	
Gefühlte Sicherheit	
—	LTS 1 - sehr sicher
—	LTS 2 - sicher
—	LTS 3 - unsicher
—	LTS 4 - sehr unsicher
	Gemeindegrenze
Beauftragter: ...	
Maßstab: 1:60.000	Projekt: 083-01
Auftraggeber: Stadt Traunstein	Radarverkehrsbericht
Projektbeginn: ...	Datum: 08.05.2012
Alle Inhalte, Grafiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt.	
© I.A.S. - Institut für Verkehrs-Städte	

Bürgerbeteiligung

Die Bürger von Traunstein wurden bei der Erstellung des Radverkehrskonzeptes sowohl im Rahmen der Auftaktveranstaltung (corona- und wetterbedingt digital), als auch durch eine Onlinebeteiligung und einen Markttisch am Tag der Vereine eingebunden. Als Mängel wurden hauptsächlich die Themen „Fehlende Sicherheit“ (z.B. fehlende Radwege an gefährlichen Stellen, Verhalten der Autofahrer, Falschparker, unsichere Querungshilfen) und „Fehlende Radverkehrsinfrastruktur“ (z.B. fehlende oder zu schmale Radwege, Bordsteinabsenkungen, plötzliches Radwegeende) angesprochen. Eine Häufung von Angaben zu fehlenden Radwegen trat vor allem in Bezug auf Verbindungen zu den Ortsteilen, Routen entlang Hauptverkehrsstraßen und die Verbindung Bahnhof-Innenstadt auf. Bei den Abstellanlagen wurden v.a. Orte in der Innenstadt, an Schulen sowie Einzelhandel/Gewerbe genannt. Es wird gewünscht, dass „Felgenkiller“ ersetzt werden, Abstellmöglichkeiten für Lastenräder/Räder mit Anhängern geschaffen oder Abstellplätze überdacht werden. Für eine kinderfreundliche Radinfrastruktur ist es den Bürger wichtig, dass es sichere Querungen und Schulwege gibt sowie Bordsteine abgesenkt werden. Verortet wurden diese Wünsche v.a. an Schulen, Kitas/Kindergärten und Freizeiteinrichtungen.



In der nachstehenden **SWOT-Analyse** sind die Ergebnisse der Bestandsaufnahme verarbeitet und die wichtigsten Punkte fett dargestellt.

Stärken	Schwächen und Hindernisse
<ul style="list-style-type: none"> • Hohe Anzahl an Tempo 30 (Zone oder beschildert) • Agglomeration von Schulen als zentrale Zielpunkte • Kompakte Stadtstruktur mit guten Entfernungen für das Radfahren • Teils Radverbindungen entlang von Grünzügen (Traun) • Teils separierte Radverbindungen entlang von Hauptverkehrsstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> • Weite Wege zu zentralen Zielen, v.a. Gewerbegebiete • Gewerbegebiete mit Alltagszielen (Einkauf etc.) fördern Kfz-Fahrten • Keine erkennbaren Zeitvorteile für das Rad im Vergleich zum Auto, auch unbewusst wahrnehmbar • Stark ausgeprägte Barrieren und Zwangspunkte: Bahnlinien, Gewässer, Hauptverkehrsstraßen, Unter- oder Überführungsstellen • Teilweise mangelnde Leistungsfähigkeit bestehender Radverkehrsinfrastruktur (z.B. Gehweg „Radfahrer frei“) • Kein (subjektiv sicheres) durchgehendes und intuitives Netz • Einbahnstraßenregelungen ohne Freigabe für den Radverkehr (Bahnhof, Innenstadt)
Chancen	Risiken
<ul style="list-style-type: none"> • Chance bei neuen Baugebieten, Quartieren und städt. Wohnungsbau von Beginn an auf Radverkehr bzw. aktive Mobilität und Intermodalität zu setzen, z.B. auch durch Fahrradzonen • Potenzial für pedelectaugliche und lastenradfreundliche Infrastruktur • Asphaltierung von Radverbindungen • Verlagerung durch attraktive und erkennbare Routen (Routenlogo) • Hoher Anteil an Pendlern und hochfrequentierte Bahnverbindung (Ride & Bike) • Erlass einer Fahrradstellplatzsatzung • Umsetzung von Fahrradstraßen im Nebenstraßennetz 	<ul style="list-style-type: none"> • Direkte und topographisch gut gelegene Wege an Hauptverkehrsstraßen • Verkehrsbelastung durch Gewerbegebiete (verteilte Lage im Stadtgebiet an Hauptverkehrsstraßen) • Gute Parkmöglichkeiten mit Kfz in unmittelbarer Nähe zu Einkaufspunkten • Steigender Kfz-Bestand: Konfliktpotenzial, konkurrierende Interessen, Kfz-orientierte Mobilität

Tabelle 1: SWOT- Analyse zur Radverkehrssituation in Traunstein

Die Analyse der wichtigsten Schwächen und Chancen ergibt, dass folgende Punkte für die Förderung des Radverkehrs in Traunstein von großer Bedeutung sind (zugehörige Punkte in gleicher Farbe markiert):

Schwächen/Hindernisse	Schlussfolgerungen
<ul style="list-style-type: none"> • Mangelnde Alternativen zu Hauptverkehrsstraßen; Weite Wege zu zentralen Zielen • Keine erkennbaren Zeitvorteile für das Rad • Fehlende Sichtbarkeit bestehender Radverbindungen/-routen • Teils mangelnde Leistungsfähigkeit der bestehenden Radverkehrsinfrastruktur • Anzahl und Qualität von Abstellanlagen • Einbahnstraßenregelungen ohne Freigabe für den Radverkehr 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Schnelle, direkte Hauptrouten ➔ Führung im Nebenstraßennetz (wenn möglich) ➔ Modale Filter, Vorrang für den Radverkehr ➔ Aufwertung bestehender Verbindungen ➔ Markierungen/Routenlogo ➔ Sukzessiver Ausbau als erkennbare Route ➔ Radwege und Fahrradstraßen ➔ Sichere und ausreichende Anzahl von Radabstellanlagen an Quellen und Zielen ➔ Lastenradstellplätze ➔ Freigabe von Einbahnstraßen (u.U. mit Wegnahme von Parkplätzen verbunden)
Chancen	Schlussfolgerungen
<ul style="list-style-type: none"> • Neue Baugebiete, Quartiere • Erlass einer Fahrradstellplatzsatzung • Hoher Anteil an Pendlern und hochfrequentierte Bahnverbindung 	<ul style="list-style-type: none"> ➔ Fahrradorientierte Quartiersgestaltung ➔ Privates und öffentliches Fahrradparken ➔ Privates Fahrradparken (z.B. Lastenradstellplätze, Lademöglichkeiten) ➔ Ride & Bike (z.B. Sammelschließanlagen)

Tabelle 2: Schlussfolgerungen aus der SWOT-Analyse zur Radverkehrssituation in Traunstein

4. Ein Netzplan für den Radverkehr

Auf einen Blick

Ein sicheres Netz durchgängiger und attraktiver Radwege sowie Fahrradstraßen, auf denen Groß und Klein schnell und bequem von A nach B kommen. Dies ist der Anspruch für die Stadt Traunstein, denn dies motiviert Menschen zum Fahrradfahren. Die bebaute Umwelt entscheidet, wie wir mobil sind.
Gestalten wir sie!

Ein zentrales Ergebnis der Bestandsanalyse und der Entwicklungen bei der Radverkehrsinfrastruktur in Deutschland ist, dass ein zukunftsfähiges Radverkehrsnetz hierarchisch aufgebaut ist und aus drei Ebenen besteht:

Radschnellverbindungen

Auf Wegebeziehungen mit einem hohen Potenzial können Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten geplant und errichtet werden. Vorrangiges Ziel ist es, das Fahrrad auf diesen Strecken durch hohe Fahrgeschwindigkeiten und geringe Wartezeiten für möglichst viele Menschen zu einer attraktiven Alternative zum Auto zu machen. Im Konzept sind aufgrund des fehlenden Potenzials und der strengen Vorgaben keine derartigen Radverbindungen vorgesehen.

Haupttrouten

Die Haupttrouten verbinden die zentralen Quellen und Ziele im Stadtgebiet durch ein durchgängiges Netz an (subjektiv und objektiv) sicheren sowie bequem befahrbaren Routen. Sie sollen Radverkehr auf definierten Achsen bündeln, zum Umstieg auf das Fahrrad motivieren und den Anschluss an die regionalen Radwege gewährleisten. Zentrale Anforderungen an die Gestaltung sind: gute Erkennbarkeit der Route, durchgehendes Wegenetz, hohe Sicherheit, schnelle und direkte Verbindungen, hoher Fahrkomfort.

Basisrouten

In Ergänzung zum übergeordneten Haupttroutennetz ist auch die Erschließung von Zielen wichtig, deren Radverkehrspotenzial geringer ist und die deshalb nicht direkt durch eine Haupttroute erschlossen werden. Zudem braucht es eine gute Erreichbarkeit der Haupttrouten. Hierzu dient das Basisroutennetz. Mit ihm wird das Radroutennetz engmaschiger. Die qualitativen Anforderungen sind geringer als beim Haupttroutennetz.

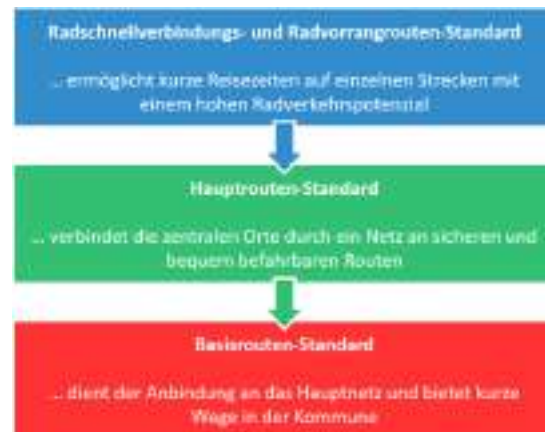


Abbildung 1: Routensystematik

Auf **Haupttrouten** werden Radfahrer vorzugsweise auf baulich vom Fußverkehr getrennten Radwegen (auch außerhalb bebauter Gebiete), Fahrradstraßen oder geschützten Radfahrstreifen geführt. Dort wo dies nicht umsetzbar ist oder temporär, können als reduzierter Standard auch andere Netzelemente zum Einsatz kommen: Kombinierte Geh- und Radwege (inner- und außerorts), sowie nur innerorts Radfahrstreifen (ungeschützt), Mischverkehr bei Tempo 30 (bis 5.000 Kfz/24h), Schutzstreifen oder Piktogramm Spuren. Die Haupttrouten in Traunstein verlaufen i.d.R. nicht auf den Hauptachsen des Kfz-Verkehrs, sondern im untergeordneten Straßennetz.

Für **Basisrouten** werden innerhalb bebauter Gebiete v.a. Mischverkehr bei Tempo 30 (bis 3.000 Kfz/24h) – ggf. als Fahrradstraße –, und kombinierte Geh- und Radwege verwendet. Außerhalb bebauter Gebiete kommen als Standard kombinierte Geh- und Radwege und (ggf. asphaltierte) Wirtschaftswege zum Einsatz. Nachrangig werden innerorts eingeplant: Radfahrstreifen, Mischverkehr bis Tempo 50 (Belastungsbereiche gemäß ERA 2010), Schutzstreifen und verkehrsberuhigte Bereiche (VZ 325). Bei außerörtlichen Radverbindungen kann nachrangig zumindest übergangsweise eine Mischverkehrsführung bei Tempo 70 (Belastungsbereiche gemäß ERA 2010) in Erwägung gezogen werden.

Für die einzelnen Führungsformen enthält das Radverkehrskonzept **Musterlösungen** für deren Gestaltung in der Stadt Traunstein.

Beispielsweise gilt für die Standardlösung einer innerörtlichen Fahrradstraße folgendes:

- Fahrradstraßen kommen innerorts im Verlauf von Hauptverbindungen im Nebenstraßennetz bis max. 400 Kfz/h zum Einsatz
- Fahrradstraßen sollten nach Möglichkeit bevorrechtigt werden und mit einer deutlichen Markierung (z.B. Roteinfärbungen) versehen werden
- Fahrradstraßen sind durch die Verkehrszeichen 244.1 (Beginn Fahrradstraße) und 244.2 (Ende Fahrradstraße) zunächst nur für den Radverkehr zugelassen. Andere Verkehrsarten können aber mit Zusatzzeichen zugelassen werden.
- Empfehlenswert ist eine Beschränkung des Kfz-Verkehrs auf Anwohner/ Zielverkehr
- Optimale Fahrbahnbreite ca. 4,50 m zuzüglich möglicher Grünflächen, Fahrradständer oder Parkplätze, die

außerhalb der Fahrbahn angeordnet sind

- Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen für den Kfz-Verkehr werden empfohlen (z.B. Einengungen, Verschwenkungen der Fahrbahn)
- Schräg- oder Senkrechtparkstände sind möglichst zu vermeiden und ggf. mit einem Sicherheitstrennstreifen von mind. 0,75 m zu versehen

Regeln der Fahrradstraße (mit Freigabe für den Kfz-Verkehr):

- Radfahrer dürfen nebeneinander fahren
- Höchstgeschwindigkeit 30 km/h für alle Verkehrsteilnehmer
- Anpassung der Fahrgeschwindigkeit des KFZ-Verkehrs an den Radverkehr
- Überholvorgang nur möglich bei Einhaltung eines Sicherheitsabstandes von 1,50 m (innerorts)

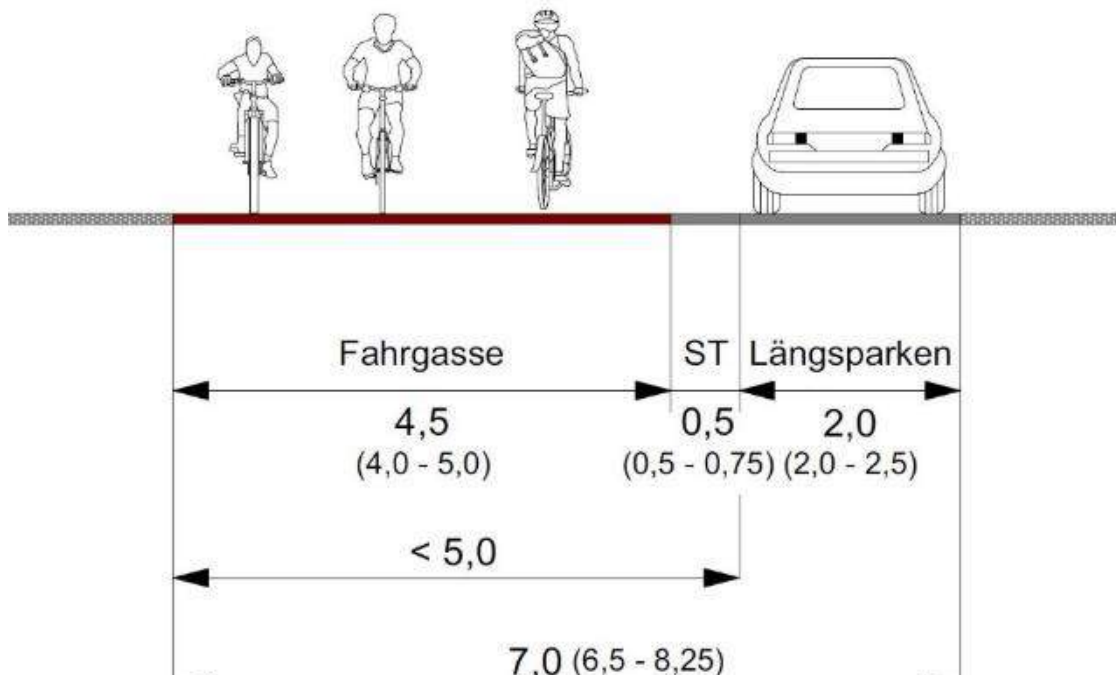


Abbildung 2: Regelbreiten für Fahrradstraßen Typ I (Standardlösung) in Metern

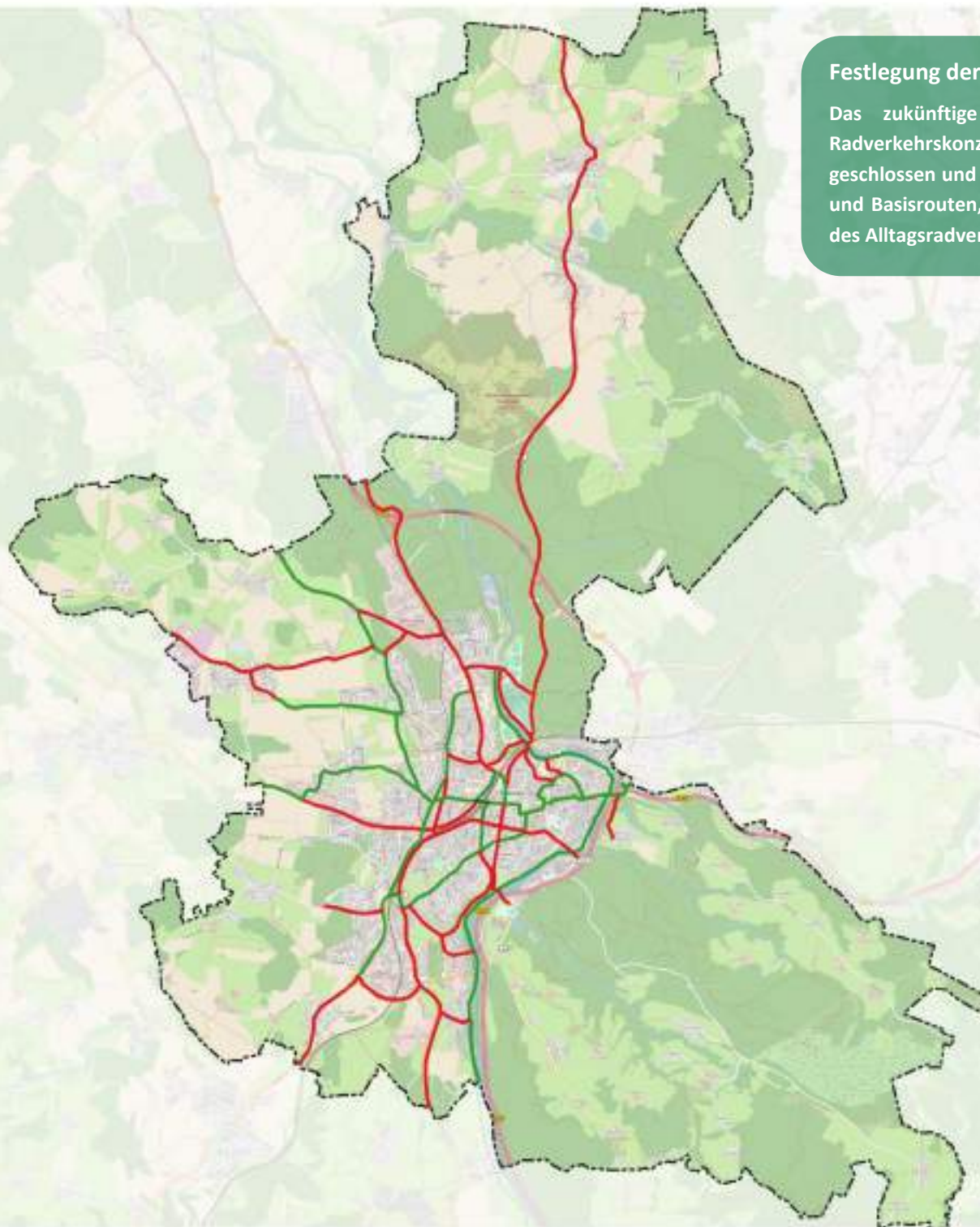


Hauptrouuten als Rückgrat des Radverkehrsnetzes

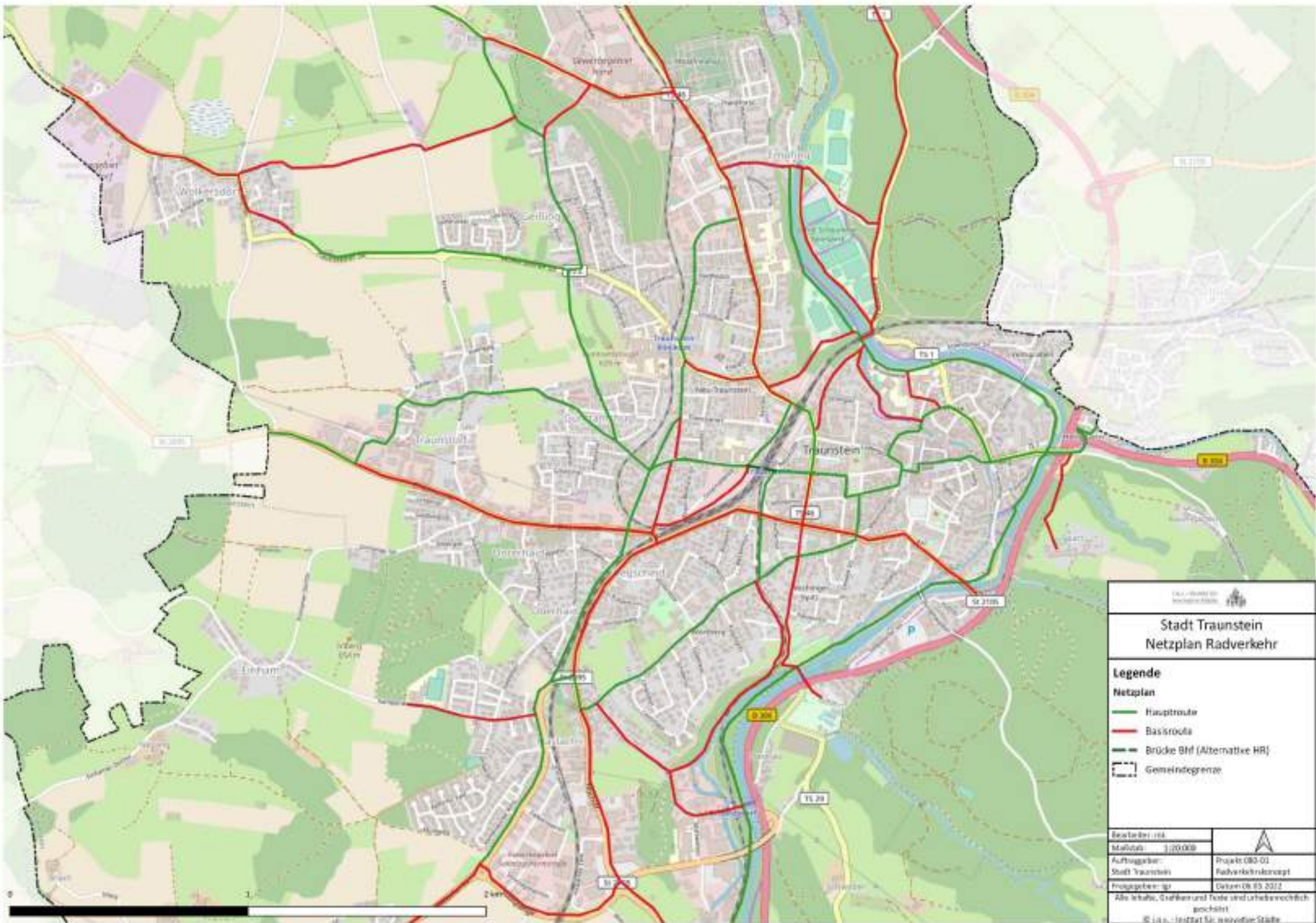
Die geplanten Radhauptrouuten bilden das Rückgrat für den Alltagsradverkehr in Traunstein. Ziel ist ein durchgehendes und bevorrechtigtes Wegenetz, ein hohes Sicherheitsgefühl für alle Altersgruppen, hohe Entwurfsgeschwindigkeiten (innerorts 25 km/h, außerorts 30 km/h), sowie eine gute Erkennbarkeit der Strecke und ein hoher Fahrkomfort. Dazu gehört auch, Fußgänger und Radfahrer auf diesen Rouuten möglichst zu trennen.

Festlegung der Routen für das Radverkehrsnetz

Das zukünftige Radverkehrsnetz ist das Herzstück des Radverkehrskonzeptes der Stadt Traunstein. Es ist in sich geschlossen und besteht aus einem attraktiven Netz aus Haupt- und Basisrouten, welche die wichtigsten Quellen und Ziele des Alltagsradverkehrs erschließen.



 Stadt Traunstein Netzplan Radverkehr	
Legende	
Netzplan	
	Hauptroute
	Basisroute
	Brücke BfH (Alternative HR)
	Gemeindegrenze
Bestand: 01	
Maßstab: 1:60.000	
Auftraggeber: Stadt Traunstein	Projekt: 080-01 Radverkehrskonzept
Projektbeginn: 01.08.2012	Datum: 08.05.2012
Alle Inhalte, Grafiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt. © i.a.s. - Institut für nachhaltige Städte	



 Stadt Traunstein Netzplan Radverkehr	
Legende Netzplan	
	Hauptroute
	Basistroute
	Brücke BfH (Alternative HR)
	Gemeindegrenze
Beauftragter: ...	
Maßstab: 1:20.000	
Auftraggeber: Stadt Traunstein	Projekt: 083-01 Radverkehrsnetzplan
Projektbeginn: ...	Datum: 08.05.2012
<small>Alle Inhalte, Grafiken und Texte sind urheberrechtlich geschützt. © LGA - Institut für regionale Städte</small>	

5. Hygge-Prinzip

Auf einen Blick

Ein sicheres und attraktives Netzsystem für den Radverkehr ist die zentrale Voraussetzung für eine fahrradfreundliche Kommune. Erforderlich sind jedoch weitere begleitende Maßnahmen, damit Radfahren hyggelig (angenehm) wird und mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen: Gute Abstellmöglichkeiten, Reinigung und Unterhalt von Radverkehrsanlagen, Beschilderung und einiges mehr. In diesem Kapitel sind individuell passende Maßnahmen für Traunstein zusammengefasst — auf Basis der vier Handlungsfelder Infrastruktur, Service, Information und Kommunikation („Die 4 Säulen der Radverkehrsförderung“).

Priorisierte Haupttrouten und Routenlogo

Ein gut wahrnehmbares und sich intuitiv erschließendes Radverkehrsnetz motiviert zum Umstieg auf das Fahrrad und macht die Orientierung einfach. Zur besseren Orientierung werden deshalb aus den Haupttrouten einzelne Routen definiert (Haupttrouten 1-3), die durch Beschilderung, Markierung und durch bauliche Maßnahmen sichtbar gemacht werden. Dazu ist eine Überarbeitung der Radwegweisung erforderlich. Empfohlen wird die Nutzung eines Haupttroutenlogos, das zusätzliche Orientierung gibt.

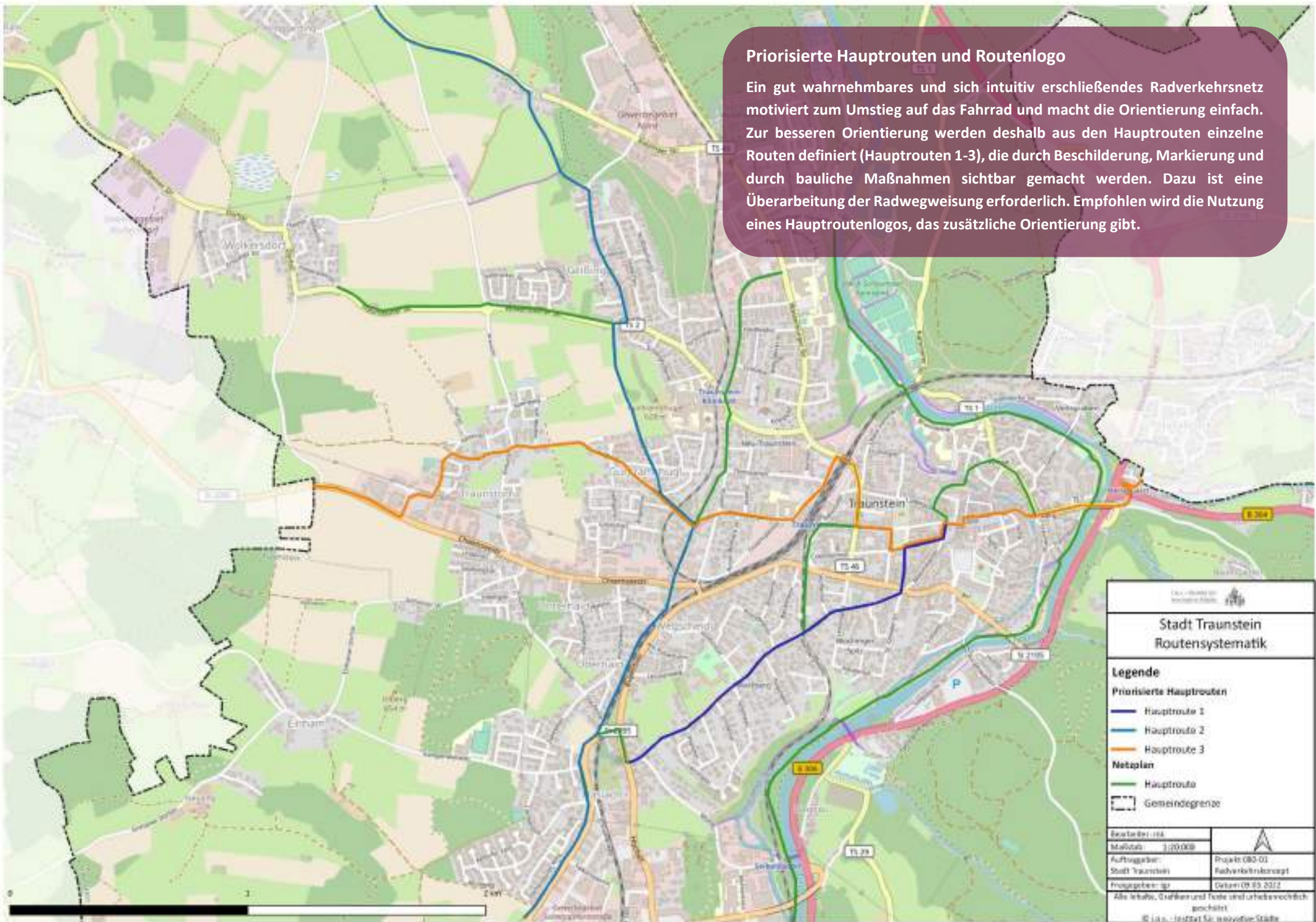




Abbildung 3: Haupttroutenlogo (www.fahrradverlag.de)

Um Menschen zum Radfahren zu motivieren, ist ein attraktives Netz an Haupttrouten essenziell. Diese sollten zügig definiert, ausgebaut und dann proaktiv vermarktet werden. Letzteres kann das **Routenlogo** leisten. Es besteht aus einem weißen Fahrradpiktogramm (mit radfahrender Person) auf einem auffälligen, grünen Grund. Diese Bestandteile des Logos sind immer gleich, so dass über alle Kommunen in ganz Deutschland hinweg ein hoher Wiedererkennungswert gegeben ist. Zusätzlich können eigene Routenbezeichnungen festgelegt und diese in das Logo aufgenommen werden – beispielsweise „Veloroute 2“, „Innenstadt-Route“, „Schul-Route“ oder „Familien-Route“. Möglich sind auch Abkürzungen wie „FR 2“. Dies ermöglicht ein hohes Maß an Individualisierung.

Das Routenlogo kann als Markierung auf der Fahrbahn bzw. dem Radweg aufgebracht werden. In Verbindung mit einem weißen Richtungspfeil kann jede beliebige Fahrtrichtung angezeigt werden, z.B. an Abzweigen. Ergänzend oder alternativ können auch die nichtamtlichen Hinweisschilder (ca. 30 x 30 cm) mit dem Haupttroutenlogo verwendet werden. Zudem besteht die Möglichkeit, es in die offizielle grün-weiße Radwegweisung der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) zu integrieren.

Das Routenlogo sollte verwendet werden, um die **drei zentralen Haupttrouten** in der Stadt sichtbar zu machen.



Abbildung 4: Auszug Maßnahmenempfehlungen Lastenrad- und pedelectaughliche Radverkehrsinfrastruktur

Immer mehr neu verkaufte Fahrräder in Deutschland sind Pedelecs – also Fahrräder, die über eine Elektrounterstützung verfügen. Gleichzeitig ist festzustellen, dass die Topografie in der Stadt Traunstein Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl hat. So war es auch bei der Entwicklung des Radverkehrsnetzes nicht zu umgehen, Radrouten (darunter vereinzelt auch Hauptrouten) über Verkehrswege mit teils erheblichen Höhendifferenzen zu führen, bei denen vereinzelt auch die Empfehlungen der ERA 2010 nicht eingehalten werden können.

Eine wichtige Konsequenz aus der Entwicklung im Bereich des Fahrradmarktes einerseits und den topografischen Gegebenheiten andererseits ist die Empfehlung, für Traunstein die Nutzung von Fahrrädern mit Elektroantrieb (herkömmliche Pedelecs und Lastenrad-Pedelecs) besonders zu fördern. Eine solche **lastenrad- und pedelectaughliche Radverkehrsinfrastruktur** stellt bestimmte Ansprüche an das Radverkehrsnetz selbst (dies ist in den Empfehlungen berücksichtigt), als auch an die weiteren Rahmenbedingungen (z.B. Fahrradparken). Im Hygge-Prinzip ist ein Bündel an individuellen Maßnahmen für die Stadt Traunstein zusammengefasst, die das Ziel haben, jenseits des Radverkehrsnetzes die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, sodass speziell die Nutzung von

Fahrrädern mit Elektroantrieb und auch ohne Elektroantrieb im privaten sowie gewerblichen Bereich signifikant steigt. Wichtig erscheint es dabei, das **Maßnahmenbündel** möglichst in Gänze und zeitlich zusammenhängend umzusetzen, da sich die einzelnen Maßnahmen teils gegenseitig verstärken. Das Bündel besteht u.a. aus folgenden Einzelmaßnahmen:

- Fahrradstellplatzsatzung
- Kommunales Förderprogramm
- Öffentliche Lastenradstellplätze
- Mobile Fahrradständer
- Aktionsprogramm „Radabstellanlagen im Handel“
- Digitale Bürgerbeteiligung (im Rahmen des Radverkehrskonzeptes bereits erfolgt)
- Zugangsgeschützte Radabstellanlagen
- Parkleitsystem
- Privatstellplätze auf öffentlichem Grund
- Serviceangebote, z.B. Servicestationen mit Werkzeugen und Luftpumpe oder Lademöglichkeiten

Weitere Maßnahmen im Rahmen des Hygge-Programms sind bspw. die Öffnung von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr, Wegeertüchtigung, Winterdienst, Beschilderung, etc.



Fahrradparken

Die Aussicht auf einen sicheren und gut erreichbaren Fahrradabstellplatz am Zielort ist ein wesentliches Entscheidungskriterium für die Verkehrsmittelwahl. Entsprechend sollten die städtischen Einrichtungen, die Bahnhöfe, die Haltestellen des ÖPNV (Bus und Bahn) sowie zentrale öffentliche Einrichtungen mit zeitgemäßen Radabstellanlagen ausgestattet werden. Zeitgemäß heißt: Sichere Anschließmöglichkeit des Fahrrades, Überdachung (Schutz vor Witterung) und ausreichend große Stellflächen und Zuwege in unmittelbarer Nähe des Eingangs.

Umsetzung einer ersten Investivmaßnahme

Für die Umsetzung einer ersten zentralen Radverkehrsachse aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Traunstein wurde die Hauptroute 1 vom Maxplatz bis zum Kirchplatz über die Marienstraße, Ludwig-Thoma-Straße, Haslacher Straße und Kardinal-Faulhaber-Straße in Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie der Steuerungsgruppe ausgewählt. Die Route stellt eine wichtige Verbindung mit vielen Alltagszielen (Bildungswerk Campus St. Michael, Seniorenzentren, Schulen, Landratsamt, Stadtpark, Innenstadt) dar und verbindet den südwestlichen Ortsteil Haslach sowie das Wohngebiet Wartberghöhe mit der Innenstadt. Der Radverkehr soll auf dieser Route fast durchgängig als Fahrradstraße abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden.

Für die Umsetzung der ersten Investivmaßnahme muss im weiteren Verlauf die

Finanzierung geklärt werden, d.h. es müssen Fördergelder akquiriert werden, um den Bau in der Vorzugsvariante stemmen zu können. Zu diesem Zweck wurde im April 2022 bereits eine Projektskizze für eine Förderung über das Programm „Klimaschutz durch Radverkehr“ eingereicht. Nach einer positiven Bewertung der Projektskizze wurde im Dezember 2022 der förmliche Förderantrag gestellt. Über den Antrag entscheidet nun das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit im nächsten Schritt. Außerdem muss die weiterführende Planung (Vor- und Entwurfsplanung) vorangetrieben werden. Hierfür wurde bereits ein Ingenieurbüro beauftragt.

Die Umsetzung dieser ersten zentralen Maßnahme soll in den Jahren 2023 und 2024 erfolgen und bündelt – neben einigen Sofort-/Kleinmaßnahmen – für diese beiden Jahre die finanziellen und personellen Kräfte der Stadt Traunstein.

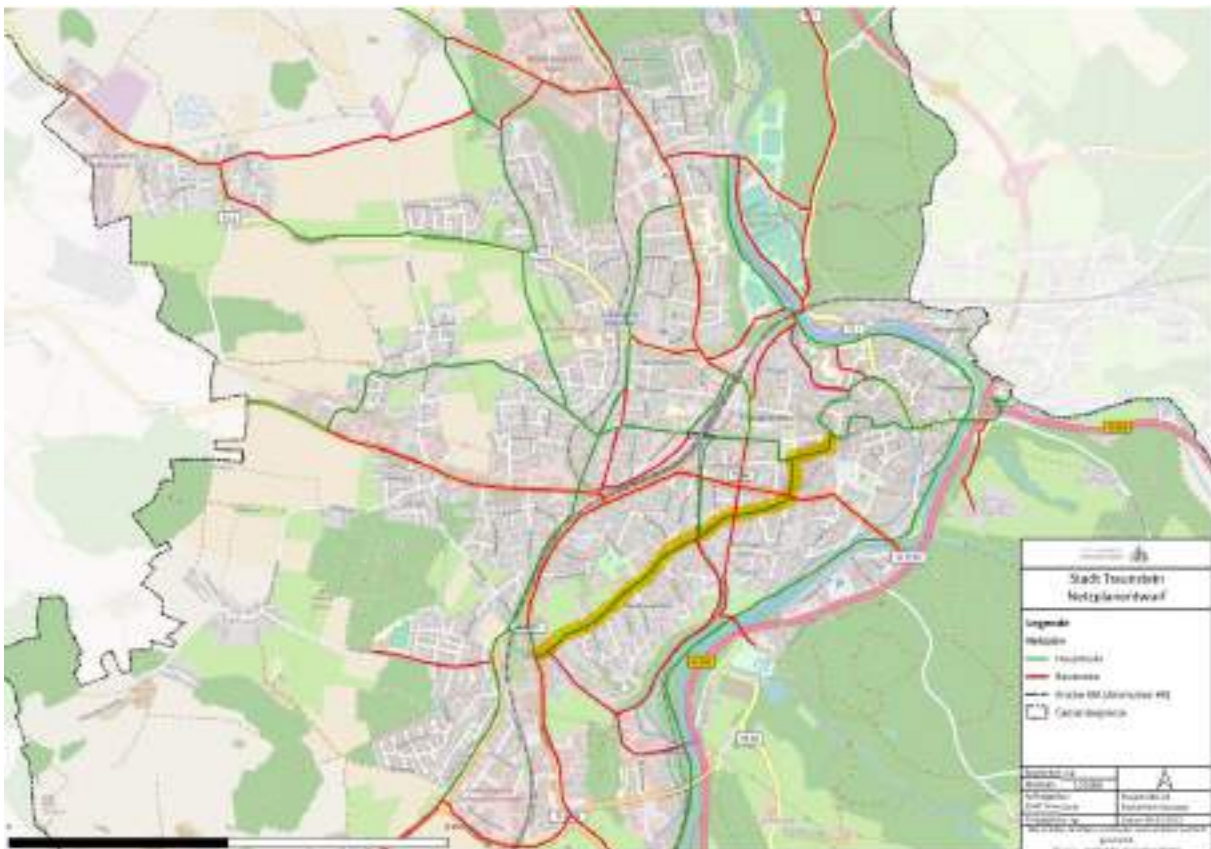


Abbildung 5: Route der ersten Investivmaßnahme (Gelb hervorgehoben)

Auf einen Blick

Mit dem Radverkehrskonzept liegt ein Fahrplan vor, wie die Stadt Traunstein fahrradfreundlicher werden kann. Dafür braucht es Menschen, die das Konzept, seine Gedanken, Ideen und Empfehlungen mit Leben füllen und stetig weiterentwickeln — und die richtigen Strukturen und Prozesse, die ihnen Freiraum geben und Lust machen, mutig voranzugehen.

Organisation und Verstetigung

Bei der Entwicklung des Radverkehrskonzeptes war die Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung ausgesprochen fruchtbar und effizient. Die bisherigen Strukturen haben sich sehr gut bewährt und lassen erwarten, dass die Stadt Traunstein auch weitere Projekte sehr erfolgreich, zielgerichtet und auch termingerecht umsetzen kann. Unsere Erfahrung zeigt jedoch auch, dass eine Koordination aller Maßnahmen aus dem Radverkehrskonzept sowie der sich zukünftig ohnehin ergebenden Fragestellungen im Bereich der Radverkehrsförderung und –planung arbeitsintensiv sind und nicht zusätzlich zu anderen Aufgaben erledigt werden sollten. Wir empfehlen, eine Person oder ein Team als zentrale **Koordinationsstelle** zu etablieren. Dies kann auch „auf Sicht“ erfolgen, wenn die Projekte zunehmen und sich zeigt, dass die aktuell sehr gut funktionierenden Strukturen dies nicht mehr in gewohntem Maße sicherstellen können.

Während die Koordinationsstelle die Steuerung der gesamten Aktivitäten übernimmt, erfolgt die konkrete Planung, Umsetzung, Kontrolle sowie der laufende Betrieb und Unterhalt in den verschiedenen Fachbereichen. Die Umsetzung des Radverkehrskonzeptes ist eine Querschnittsaufgabe der Verwaltung, bei der jede Stelle – vom Fachbereich bis zu den einzelnen Mitarbeitern – die eigene Zuständigkeit und Verantwortung zum Gesamterfolg kennen muss. Dazu sind folgende Maßnahmen geeignet (**Umsetzungskonzept**):

- **Formulierung smarterer Ziele** für die jeweiligen Fachbereiche sowie alle Stellen und Mitarbeiter. Diese müssen im Einklang mit der übergeordneten Strategie und deren Zielen stehen.
- Abbildung von **Zuständigkeiten** in der Organisationshierarchie und Berück-

sichtigung in den **Stellenbeschreibungen**.

- Implementierung der erforderlichen **Prozesse** in den einzelnen Fachbereichen und zwischen diesen (z.B. Jahrespläne).
- Anwendung der **Instrumente** in den einzelnen Fachbereichen und zwischen diesen (z.B. Radverkehrskonzept).

Für die Verwirklichung der Fahrradstadt Traunstein ist eine gute **Koordination und Kommunikation** aller Beteiligten erforderlich. Dazu sind folgende Strukturen geeignet:

- Nach innen: Einführung und konsequente Beibehaltung einer **Abstimmungsrunde** rund um das Thema Radverkehr mit den relevanten Leitungsfunktionen in regelmäßigen Sitzungen (i.d.R. monatlich). Im Zuge der Umsetzung des Konzeptes kann in Hochphasen eine höhere Taktung nötig sein.
- Nach innen: Einberufung von **Auftaktveranstaltungen** („Kick-Off“) zu Beginn neuer oder größerer Vorhaben durch die Koordinationsstelle, bei denen vor allem auch die zuständigen Sachbearbeiter anwesend sind. Ziel ist es, alle am Verfahren wesentlichen Stellen zu informieren, zu motivieren und frühzeitig grundsätzliche Fragen oder Probleme zu identifizieren.
- Nach außen: Neuaufstellung/ Fortführung der **Steuerungsgruppe** beziehungsweise punktuelle Erweiterung, in welcher weitere Organisationen und Personen vertreten sind, die an der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes in Traunstein aktiv beteiligt werden sollten, z. B. Arbeitgeber, Einzelhandel, Schulen, Polizei.

Turnusmäßiger Erfolgsbericht (Wirkungskontrolle)

Die Umsetzung eines Radverkehrskonzeptes ist ein Großprojekt, das kontinuierlich einer Wirkungskontrolle unterzogen werden sollte. Entsprechend der Ergebnisse kann und sollte das Radverkehrskonzept im Bedarfsfall auch fortgeschrieben werden („lernendes Verfahren“). Dies ist auch nötig, um aktuelle gesellschaftliche, technologische und ortsspezifische Entwicklungen berücksichtigen zu können.

Fortschrittsbericht

Es wird empfohlen, Fortschritt und Erfolge bei der Umsetzung des Radverkehrskonzeptes projektbegleitend laufend zu analysieren und in einer Art Fortschritts- oder Erfolgsbericht das Wichtigste bündig zu veröffentlichen. Dieser Bericht sollte in der Steuerungsgruppe beraten und anschließend einem Gremium des Stadtrates (Ausschuss, Vollsitzung) präsentiert werden. Gleichzeitig bietet dieser Zwischenstand die Gelegenheit, Entscheidungen für anstehende Vorhaben einzuholen.

Um den Erfolg der Traunsteiner Radverkehrsförderung zu bemessen, sollten Zählstellen zur Generierung objektiver Verkehrsdaten errichtet werden und der Fahrradklima-Test (zweijähriger Befragungsrhythmus) zur Erfassung subjektiver Werte genutzt werden. Beide Möglichkeiten werden nachfolgend dargestellt.

Um den Erfolg zu bemessen kann auch ein Abgleich mit zuvor gesteckten Zielen zielführend sein. Dafür ist es erforderlich, dass solche Ziele zu Beginn identifiziert und formuliert werden.

Als sehr zielführend hat es sich dabei erwiesen, für das Vorhaben des Radverkehrskonzeptes bzw. der Radverkehrsförderung ein **übergeordnetes, langfristiges Ziel** zu

formulieren - z.B. das einer „Fahrradstadt Traunstein“. Dieses sollte - ähnlich einer **Marke** - Vertrauen schaffen, durch jeden verstanden werden und leicht zu merken sein. Die nachgeordneten Ziele müssen sich an diesem übergeordneten Ziel, der Marke, orientieren bzw. dazu passen.

Zählstellen

Es wird die Errichtung von elektronischen Zählstellen für den Radverkehr mit sichtbarem Counter im Verlauf der im Netzplan enthaltenen Hauptrouten zur Kommunikation nach außen sowie zur Erfolgsmessung empfohlen.

Fahrradklima-Test

Es wird empfohlen, den Fahrradklima-Test in der Bevölkerung aktiv zu bewerben und diese zur Teilnahme zu motivieren. Die Ergebnisse sollten gezielt ausgewertet und Maßnahmen zur weiteren Verbesserung des Fahrradklimas vor Ort abgeleitet werden.

7. Zusammenfassung

Auf einen Blick

Das Radverkehrskonzept ist ein wichtiger Baustein zur Fahrradstadt Traunstein. Auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt braucht es ein klares politisches Bekenntnis, die erforderlichen finanziellen und personellen Ressourcen, eine ordentliche Portion Kreativität sowie Ausdauer. Auch das vorliegende Radverkehrskonzept hat in Teilen einen Umsetzungshorizont von bis zu 15 Jahren — denn Veränderungen im Stadt- und Verkehrsraum brauchen Zeit.

Ausgangssituation

Im Auftrag der Stadt Traunstein hat das i.n.s. – Institut für innovative Städte ein individuell zugeschnittenes Radverkehrskonzept erarbeitet. Kernbestandteil ist ein definiertes Radverkehrsnetz aus den zentralen Radhaupttrouten sowie ergänzenden Basisrouten. Darüber hinaus zeigt es weitere Ansätze auf, um mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, z.B. zur Radwegweisung, zu Radabstellanlagen oder zur verkehrsberuhigenden Gestaltung von Quartieren. Das Radverkehrskonzept besteht u.a. aus einem umfangreichen schriftlichen Bericht, einem Maßnahmenkatalog sowie Plänen.

Bestandssituation

Zur Beurteilung der Bestandssituation hat der verantwortliche Mitarbeiter das komplette Straßen- und Wegenetz Traunsteins mit dem Fahrrad befahren und den Bestand digital erhoben. Weiterhin fand im Sommer 2021 eine intensive Beteiligung der Öffentlichkeit statt. Die dabei eingebrachten Anregungen wurden vom beauftragten Fachbüro geprüft, bewertet und ggf. eingearbeitet.

Radnetzplan

Die Entwicklung des Radverkehrskonzeptes wurde von einer Steuerungsgruppe, der u.a. Vertreter der Stadtratsfraktionen, des ADFC, der Stadtverwaltung, der Polizei sowie der Oberbürgermeister angehörten, aktiv begleitet. Besprochen wurde dort insbesondere auch das Radverkehrsnetz. Auf den dort aufgezeigten Routen sollte in besonderem Maße Wert auf eine priorisierte Realisierung von Radverkehrsanlagen gelegt werden. Die Steuerungsgruppe hat in ihrer letzten digitalen Sitzung nach ausführlicher Diskussion und Abwägung den beiliegenden Netzplan befürwortet.

Das neue Radverkehrsnetz für die Stadt Traunstein besteht aus einem zweigliedrigen System, wie es heute Standard in Deutschland ist. Das Rückgrat sind die so genannten Haupttrouten, die im beiliegenden Netzplan grün dargestellt sind. Sie sind vergleichbar mit den Hauptverkehrsstraßen für den Kfz-Verkehr, d.h. sie sollen den wesentlichen Teil der in Traunstein zurückgelegten Radkilometer aufnehmen und abwickeln können. Deshalb werden an sie höhere Anforderungen gestellt, als an andere Verbindungen – z.B. hinsichtlich Erkennbarkeit im Verkehrsraum, Breiten, Vorfahrtsregelung zu Gunsten des Radverkehrs sowie Trennung von Fuß- und Kfz-Verkehr. Wichtig ist, dass dieses Netz so aufgebaut ist, dass es die wichtigsten Quellen und Zielpunkte des Verkehrs auf möglichst direktem Weg erschließt. Der Aus- und Aufbau von Radhaupttrouten ist aktuell mit besonders attraktiven Förderungen des Bundes förderfähig, da der Bund die besondere Bedeutung von Radhaupttrouten erkannt hat und vorantreiben möchte. Die drei zentralen Routen dieses Radhauptnetzes sollen gemäß Empfehlung der Steuerungsgruppe über das neue Haupttroutenlogo ausgeschildert werden. Die Radhaupttrouten werden durch nachgeordnete Basisrouten mit geringeren Anforderungen ergänzt.

Umsetzung einer ersten Investivmaßnahme

Für die Umsetzung einer ersten zentralen Radverkehrsachse aus dem Radverkehrskonzept der Stadt Traunstein wurde die Hauptroute 1 vom Maxplatz bis zum Kirchplatz über die Marienstraße, Ludwig-Thoma-Straße, Haslacher Straße und Kardinal-Faulhaber-Straße in Abstimmung mit der Stadtverwaltung sowie der Steuerungsgruppe ausgewählt. Die Route stellt eine wichtige Verbindung mit vielen Alltagszielen dar und verbindet den südwestlichen Ortsteil Haslach sowie das Wohngebiet Wartberghöhe mit der Innenstadt. Der Radverkehr soll auf dieser Route fast durchgängig als Fahrradstraße

abseits der Hauptverkehrsstraßen geführt werden.

Weitere Schritte

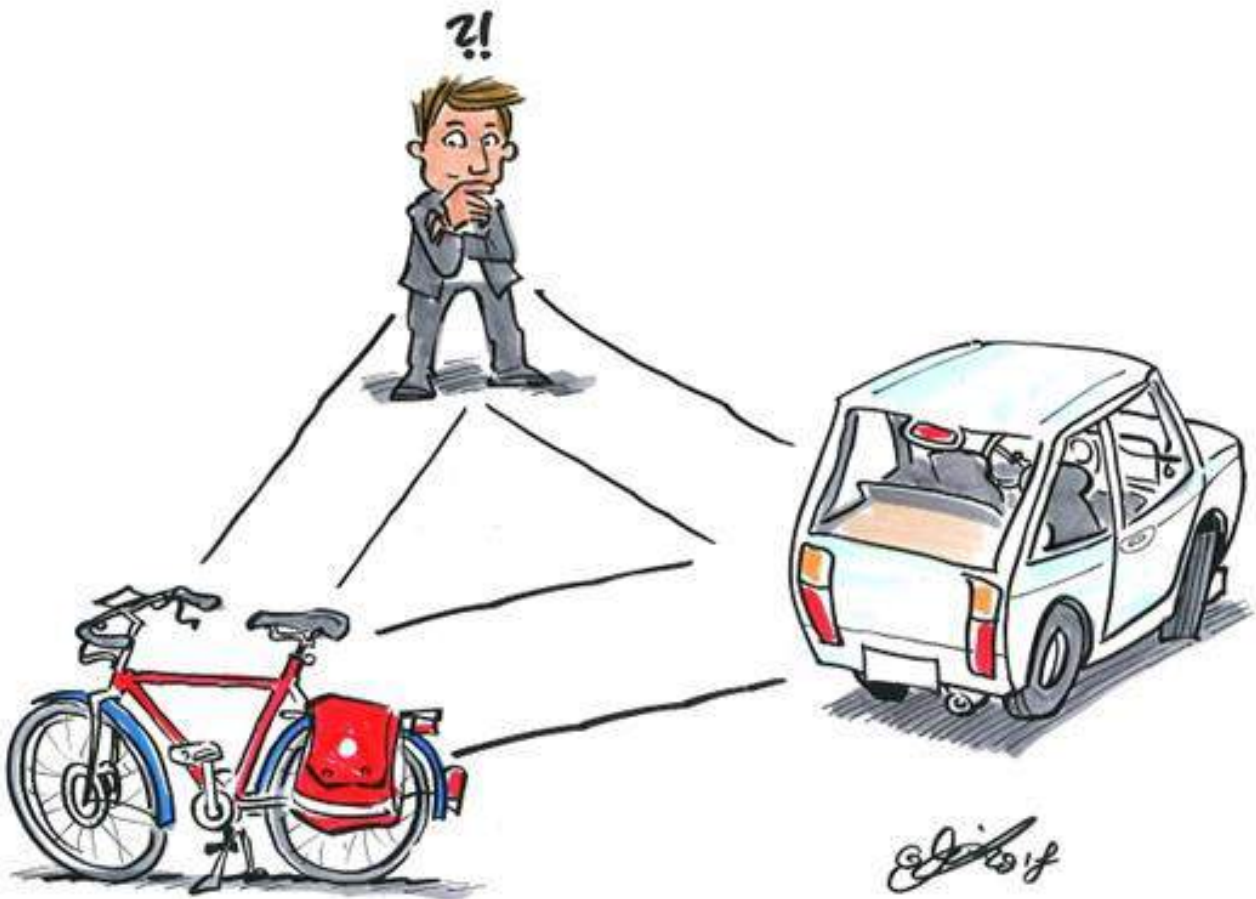
Nach Beschluss des Radverkehrskonzeptes durch den Stadtrat der Stadt Traunstein am 30. Juni 2022 verfügt die Stadtverwaltung über eine Arbeitsgrundlage zur Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, d.h. auf dieser Basis können Projekte definiert und abgearbeitet werden. Auf Wunsch unterstützt das i.n.s. – Institut für innovative Städte die Stadt bei der Umsetzung der Maßnahmen im erforderlichen Umfang. Das Radverkehrskonzept hat den Stand des Jahres 2022 und sollte laufend fortgeschrieben werden.

Für die Umsetzung der ersten Investivmaßnahme muss im weiteren Verlauf die Finanzierung geklärt werden, d.h. es müssen Fördergelder akquiriert werden, um den Bau in der Vorzugsvariante stemmen zu können. Hierfür wurde bereits ein Förderantrag gestellt. Außerdem muss die weiterführende Planung (Vor- und Entwurfsplanung) vorangetrieben werden. Ein Ingenieurbüro wurde zu diesem Zweck schon beauftragt.

Die Umsetzung dieser ersten zentralen Maßnahme soll nach einem positivem Förderbescheid in den Jahren 2023 und 2024 erfolgen und bündelt – neben einigen Sofort-/Kleinmaßnahmen – für diese beiden Jahre die finanziellen und personellen Kräfte der Stadt Traunstein.



8. Ausblick



Verhaltensänderung geht nur freiwillig. Weder Landkreise noch Städte und Gemeinden können ein bestimmtes Mobilitätsverhalten anordnen. Wer sich zum Ziel setzt, mehr Menschen zum Radfahren zu motivieren, muss positive Anreize setzen – in erster Linie durch eine gute Infrastruktur, die zum Radfahren einlädt und Lust auf eine regelmäßige Wiederholung macht. Die Zeit dafür ist günstig: Die Elektromobilität sorgt für ordentlich Rückenwind und Förderprogramme von Bund und Land stehen zur Verfügung. Mit dem Radverkehrskonzept hat die Stadt Traunstein nun auch einen individuell zugeschnittenen Fahrplan.

Projektdaten

Auftraggeber

Große Kreisstadt Traunstein
Stadtplatz 39
83278 Traunstein



Ansprechpartner

Alisa Picha-Rank
Sachgebiet Tiefbau / Straßen- und Brückenbau
Verkehrsplanung
Stadtplatz 39
83278 Traunstein

Telefon: 0861 / 65-257
Mail: a.picha-rank@stadt-traunstein.de

Haftungsausschluss

Der vorliegende Bericht und darin enthaltene Inhalte wurden vom Auftragnehmer sehr sorgfältig und unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik bzw. der gesetzlichen Vorschriften sowie der Vorgaben der technischen Regelwerke erarbeitet. Der Auftragnehmer übernimmt dennoch ausdrücklich keine Haftung für die aufgeführten Inhalte, Rechtschreibfehler oder Irrtümer und weist darauf hin, dass vor der Umsetzung von Maßnahmen bzw. Empfehlungen aus diesem Bericht eine Prüfung durch die zuständigen Fachbehörden zu erfolgen hat. Dies gilt insbesondere dann, wenn sich gesetzliche oder technische Rahmenbedingungen ändern.

Auftragnehmer



i.n.s. – Institut für innovative Städte
Alter Kirchenweg 27
90552 Röthenbach an der Pegnitz

Telefon: 0911 / 47 75 19 - 0
E-Mail: team@innovative-staedte.de
www.innovative-staedte.de

Projektteam

Thiemo Graf, Projektleitung
Matthias Knaupp, Hauptbearbeitung
Marian Theuerkauf, Projektbearbeitung
Martin Häckel, Projektbearbeitung

Bearbeitungszeitraum

Mai 2021 – Mai 2022

Stand Kurzbericht

28. März 2023

Nachweise

Soweit nicht anderweitig gekennzeichnet, wurden die Abbildungen und Tabellen vom i.n.s. – Institut für innovative Städte erstellt. Vervielfältigungen sind nur mit ausdrücklicher schriftlicher Genehmigung des Rechteinhabers i.n.s. – Institut für innovative Städte zulässig.

In diesem Abschlussbericht wird aus Gründen der Gleichberechtigung wechselseitig die weibliche und die männliche Form verwendet.

