



Radwegekonzept für die Stadt Traunreut



Radwegekonzept des Arbeitskreises Verkehr für die Stadt Traunreut

Inhaltsverzeichnis:

Titel	Seite
Vorwort	3
Maße der Radwege	6
Radwegverbindungen zu den Nachbargemeinden	7
Stadtrundweg	9
Traunreuter Radwanderweg	10
Zusammenfassung	11
Tabellen:	
Außenbereich:	
Fehlende Radwegverbindungen	13
Gefahrenpunkte	14
Zonen 30kmh	15
Orte mit geringem Verkehrsaufkommen	16
Kernstadt:	
Fehlende Radwegverbindungen	17 - 18
Zonen 30kmh	19
Pläne	
Außenbereich	20
Kernstadt	21

Vorwort:

Der Arbeitskreis Verkehr (nachfolgend AKV genannt) hat sich im Jahr 2016 zum Ziel gesetzt, ein Radwegekonzept für die Stadt Traunreut zu erstellen. Grundlage hierzu ist die ERA (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen), die STVO (Straßenverkehrsordnung) und die Anregungen/Wünsche und Forderungen der Arbeitsgruppen.

Die Stadt Traunreut, als eine moderne junge Gemeinde, sollte in der Verkehrsmobilität und in der Innovation der Verkehrsführung gut aufgestellt sein. Es soll der Entwicklung des steigenden Fahrradverkehrs und den Anforderungen der schwächeren Verkehrsteilnehmern Rechnung getragen werden. Dies macht Radfahren attraktiver, sicherer, bringt den Bürgern weniger Lärm und Abgase und erhöht die Akzeptanz der Straßenverkehrsordnung und damit die Verkehrssicherheit der Bevölkerung.

Zu Beginn des Konzeptes ist der Ist-Zustand der bereits vorhandenen und ausgeschilderten Radführungen festgestellt worden. Hierzu hat der AKV die Stadt Traunreut in mehrere Außengebiete aufgeteilt und die Innenstadt betrachtet. Es wird unterschieden zwischen Radwegen getrennt oder gemeinsam mit Fußgängern mit Benutzungspflicht, Gehwegen mit dem Hinweis „Radfahrer frei“ sowie verkehrsberuhigten Bereichen und Zonen mit 30 km/h Geschwindigkeitsbeschränkungen, in denen keine besondere Radwegführung vorgeschrieben wird.

Das Konzept soll den Radfahrerinnen und Radfahrern die Möglichkeit bieten, die wichtigsten Institutionen wie z. B. Schulen, Kindergärten, die großen Arbeitsstätten und die zahlreichen Freizeiteinrichtungen der Stadt Traunreut nach einem überschaubaren System auf einem sicheren Weg zu erreichen. Zu diesem Zweck sind die wichtigsten Verkehrsströme sowohl außerhalb als auch innerhalb des Stadtgebietes von allen Seiten betrachtet worden.

Der optimalste Lösungsvorschlag für eine sichere Radwegeführung ist ein beidseitig verlaufender Radweg, der abgesetzt von der Straße angelegt wird und natürlich damit auch den höchsten Platzbedarf hat. Er sollte nur in Fahrtrichtung rechts befahrbar sein und in Ausnahmefällen für die gegenläufige Benutzung freigegeben werden. Eine Benutzung durch andere Verkehrsteilnehmer ist ausgeschlossen, damit hat dieser den höchsten Schutzfaktor für den Radverkehr.

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg ist **außerhalb** geschlossener Ortschaften bei uns die Regel.

Ein gemeinsamer Geh- und Radweg kommt grundsätzlich nur infrage, wenn eine getrennte Führung des Radverkehrs in Form von Radwegen oder Radfahrstreifen nicht zu realisieren sind und die Fahrbahnführung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr auch bei Anlage eines Schutzstreifens aus Sicherheitserwägungen für nicht vertretbar gehalten wird.
(Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen EFA 2002, 3.1.2.5)

Die Anlage gemeinsamer Geh- und Radwege [durch Zeichen 240] ist **innerhalb** geschlossenen Ortschaften aus Gründen der Verkehrssicherheit auf Ausnahmefälle zu beschränken. „Fußgänger- und Radfahrerunfälle sind nicht besonders häufig. Aufgrund der überdurchschnittlichen Unfallschwere entfallen jedoch 10 % der Unfallkosten auf die Gruppe der schwachen Verkehrsteilnehmer. Es ist daher sorgfältig zu prüfen, wenn von dem Regelfall – gesonderte Wege für Fußgänger und Radfahrer sowohl auf der Strecke als auch am Knotenpunkt – abgewichen werden soll.“ (Empfehlungen für das Sicherheitsaudit an Straßen - ESAS 2002)

Angesichts der steigenden E-Mobilität wird der Radweg in Zukunft eine noch größere Bedeutung bekommen.
Pedelecs (E-Bikes) die mit der Tretunterstützung maximal 25 km/h fahren, gelten als Fahrrad und müssen den Radweg benutzen.
(Dieser Gesetz ist vom Bundestag schon beschlossen, aber vom Bundesrat noch nicht ratifiziert .)

Bis zum vollendeten 8. Lebensjahr ist das Befahren von Gehwegen vorgeschrieben und bis zum vollendeten 10. Lebensjahr darf dort gefahren werden (Die Benutzung von Gehwegen durch Zweiräder setzt aber Schrittgeschwindigkeit voraus!). Auch dies sollte gerade in den Bereichen der Schulen/Sportanlagen/sonstigen Freizeiteinrichtungen mit viel Publikumsverkehr nicht außer Acht gelassen werden und fließt in das Konzept mit ein.

Aufsichtspersonen ab dem vollendeten 16 Lebensjahr dürfen seit dem 14.12.2016 gemeinsam mit einem Kind bis zum vollendeten 8 Lebensjahr den Gehweg benutzen.

Etwa gleichwertig in der Einstufung der sicheren Radwegführung ist die Ausweisung einer Fahrradstraße, die auch für den Kfz-Verkehr freigegeben werden kann und in dieser Form in Traunreut zum ersten Mal vom AKV vorgeschlagen wird. Dort ist der Vorrang des

Radverkehrs vor dem restlichen fließenden Verkehr gegeben und die erlaubte Geschwindigkeit motorisierter untergeordneter Benutzer dieser Straße ist mit 30 km/h reglementiert.

Der zweite Lösungsansatz ist ein Rad(schutz)streifen auf der Straße, dessen gestrichelter, abmarkierter Teil, nur in Fahrtrichtung rechts, sinnvoller Weise auf beiden Seiten angebracht, vom Radfahrer benutzt werden muss. Kfz dürfen den Radschutzstreifen, außer zum Queren, in Ausnahmefällen auch in Längsrichtung befahren. Zur besseren Wahrnehmung und Einhaltung des Vorranges des Radfahrers vor dem motorisierten Verkehr sind stellenweise Piktogramme aufzubringen und bestenfalls mit roter Markierung der Radschutzstreifen klar von der restlichen Fahrbahn abzuheben. Die Breite des Radschutzstreifens darf 1,5 m (mit Markierung) nicht unterschreiten.

Die dritte und letzte Möglichkeit ist der Gehweg, der dann per Zusatzzeichen auch für den Radfahrer freigegeben wird. Hier ist der Vorrang des Fußgängers zu beachten und die erlaubte Geschwindigkeit beträgt 5 bis 7 km/h (Schritt). Allerdings besteht auf solchen, freigegebenen Gehwegen keine Radbenutzungspflicht außer für den o.a. Personenkreis.

Die Einrichtung und richtige Radwegführung ist naturgemäß abhängig von der Frequentierung durch Fußgänger und motorisch betriebenen Fahrzeugen, deren Größe und auch von den gewöhnlichen Nutzungszeiten derselben. (Schichtbetrieb-Schulbeginn und Schulschluss-Besucherverkehr-Veranstaltungszeiten).

Berücksichtigt werden in diesem Konzept die Hauptverkehrsströme in Nord-Süd und Ost-West Richtung und umgekehrt. Zur Ausgestaltung des Konzeptes sind Karten beigelegt, die vorhandene Wegführungen, Geschwindigkeitszonen und verkehrsberuhigte Bereiche beinhalten, sowie vorhandene Strecken und Strecken mit dringendem Bedarf ausweisen. Zusätzlich ist eine Prioritätenliste mit genauer Bezeichnung der empfohlenen Radwegeplanung und -verwirklichung angelegt worden.

Siehe auch hierzu die zwölfte Fortschreibung des Regionalplans der Region Südostoberbayern vom 28.09.2016 hier speziell die Seite 23(zu4 Radverkehr) im geplanten Entwurf.

Maße der Radwege

Empfehlungen für Radverkehrsanlagen

Maße der Führungsformen



Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (jeweils einschließlich Markierung)		Breite des Sicherheitstrennstreifens		
			zur Fahrbahn	zu Längsparkständen (2,00 m)	zu Schräg-/ Senkrechtpark- ständen
Schutzstreifen	Regelmaß	1,50 m	–	Sicherheitsraum ¹⁾ : 0,25 m bis 0,50 m	Sicherheitsraum: 0,75 m
	Mindestmaß	1,25 m			
Radfahrstreifen	Regelmaß (einschließlich Markierung)	1,85 m	–	0,50 m bis 0,75 m	0,75 m
Einrichtungs- radweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,00 m (1,60 m)	0,50 m 0,75 m (bei festen Einbauten bzw. hoher Verkehrs- stärke)	0,75 m	1,10 m (Überhang- streifen kann darauf angerechnet werden)
beidseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	2,50 m (2,00 m)		0,75 m	
einseitiger Zwei- richtungsrادweg	Regelmaß (bei geringer Rad- verkehrsstärke)	3,00 m (2,50 m)			
gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	abhängig von Fuß- gänger- und Rad- verkehrsstärke, vgl. Abschnitt 3.6	≥ 2,50 m			
gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	Regelmaß	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen (Regelmaß)		

Radwegverbindungen zu den Nachbargemeinden:

Traunreut – Truchtlaching - Seeon – Seebruck:

Von Traunreut führt kein Radweg in diese Gemeinde.

Die für den Verbindungsverkehr geplanten Kreisstraßen TS47 über Knesing, TS11 Tabing und TS31 nach Truchtlaching haben keinen Radweg.

Die Staatsstraße St2093 von Altenmarkt über Offling nach Truchtlaching hat ebenfalls keinen Radweg.

Die Gemeindeverbindungsstraße Hörpolding – Pattenham trägt die Hauptlast des Verkehrs zwischen den Gemeinden. 1500 KFZ fahren täglich über diese Strecke. Auch viele Radfahrer benutzen trotz der Gefährlichkeit mangels Alternativen diese Straße. Hier ist dringend ein Radweg erforderlich. Siehe Tabelle1 Nr.1

Traunreut – Altenmarkt:

Verbindung über den „Traun-Alz-Weg“ ist kritisch. Siehe Tabelle 1 Nr.2 und Tabelle 2 Nr.21.

Traunreut – Palling:

Die Verbindung ist hervorragend über den Radweg an der TS42.

Traunreut – Kammer – Traunstein:

Es fehlt ein Verbindungsweg Traunwalchen – Niedling - Zweckham entlang an der TS48.
Anschließend beste Verbindung. Siehe Tabelle 1 Nr.7

Traunreut – Weiderting – Traunstein:

Die Verbindung ist über den „Traun Alz Radweg“ unkritisch.

Traunreut – Nußdorf und Chieming:

Sehr gute Verbindung über den Radweg an der St2096,
eine Gefahrenstelle in Matzing bei der Durchfahrt Hackschnitzzellager Schreier,. siehe Tabelle2 Nr.23

Stadt-Rundweg:

Im Jahr 2008 hat der Arbeitskreis Verkehr einen „Stadtrundweg“ erarbeitet.

Dieser Rundweg führt rund um Traunreut, ist 8,8km lang, durchgehend beschildert und mit dem Fahrrad sehr gut befahrbar.



Traunreuter Radwanderweg:

Im Jahr 2014 hat der Arbeitskreis Verkehr einen „Traunreuter Radwanderweg“ erarbeitet.

In dieser Broschüre sind 5 Routen auf ruhigen Nebenstraßen aufgeführt:

Route 1: Traunreut – St.Georgen – Stein – Anning – Gigling – Traunreut

Route 2: Traunreut – Poschmühle – Hörpolding – Attenmoos – Walding – Irsing - Traunreut

Route 3: Traunreut – Hörzing – Pertenstein – Poschmühle – Traunreut

Route 4: Traunreut – Traunwalchen – Arleting – Hörzing - Traunreut

Route 5: Traunreut – Frühling – Frauenhurt – Zweckham – Traunreut

Der Traunreuter Radwanderweg

führt zu den Dörfern und Weilern der ehemals selbständigen Kommunen Stein, Traunwalchen und Pierling, die seit der Gebietsreform 1978 zusammen mit der Stadt Traunreut eine Verwaltungseinheit bilden.

Der Radwanderweg gliedert sich in fünf Teilstrecken, zwischen 8 und 14 km lang, die alle am Stadtrundweg beginnen und enden. Von hier aus erreicht man in wenigen Minuten das Stadtzentrum. Geübte Radfahrer können auch mehrere oder alle Einzelstrecken zu einem Rundkurs verbinden (ca. 40 km). Die verschiedenen Abschnitte sind auf der Karte verschiedenfarbig gekennzeichnet. Die Routen verlaufen überwiegend auf verkehrsarmen, asphaltierten Nebenstraßen.



Zusammenfassung:

Die Stadt Traunreut ist nicht besonders Radfahrerfreundlich!

Außenbereich:

Im Außenbereich sind folgende Straßen mit einem straßenbegleitenden Geh- und Radweg ausgestattet:

- B304: Hörpolding – Stein
- St2104: Katzwallner – Trostbergerstraße Traunreut
- TS1: Traunstein – Unterweißenkirchen
- TS42: Traunreut – Palling
- St2096 Matzing – Chieming

Es fehlen viele Radverbindungen. siehe Tabelle 1

Es gibt eine Reihe von Gefahrenstellen die beseitigt werden sollen. Siehe Tabelle 2

In Zonen 30kmh ist ein Radweg nicht unbedingt erforderlich. Siehe Tabelle 3

Orte mit geringem Verkehrsaufkommen wurden von der Planung ausgenommen. Siehe Tabelle 4

Stadtgebiet:

Von den Haupttangenten sind lediglich die Werner von Siemensstraße, die Traunwalchnerstraße und der Traunring radfahrerfreundlich, wobei die beiden erstgenannten nur Radfahren auf den Gehwegen erlauben.

Es fehlen viele Radverbindungen. Siehe Tabelle 5

Die Hauptachsen Kantstraße, Adalbert Stifterstraße, Carl-Köttgenstraße, Fridtjof-Nansenstraße sind ohne Radwege.

Dies führt zu einer vermehrten regelwidrigen Benutzung von Gehwegen und erzeugt immer mehr Unmut bei den Fußgängern.

Zum Traunreuter Freibad und der TUS Halle ist vom Traunring herkommend und in der Gegenrichtung keine Radwegeanbindung. Durch das hohe Radfahrerverkehrsaufkommen von älteren und jüngeren Besuchern dorthin und zu den weiteren Freizeitangeboten wäre hier eine **Fahrradstraße** wünschenswert. Siehe Tabelle 5 Nr.72

In Zonen 30kmh ist ein Radweg nicht unbedingt erforderlich. Siehe Tabelle 6

Dieses Radwegekonzept soll als Hilfe bei der Planung der künftigen Stadtentwicklung dienen.

Bei Straßenverbesserungen sollen stets die Belange der Fußgänger und Radfahrer berücksichtigt werden.

Der Leitsatz: „keine neue Straße ohne Radweg“ soll auch in Traunreut Anwendung finden.

Jeder zusätzliche Radfahrer entlastet die Autostraßen und Parkplätze und schont damit die Umwelt.

Der Arbeitskreis Verkehr Traunreut erhofft sich eine Umsetzung dieses Konzeptes für ein radfahrerfreundliches Traunreut.

Tabelle 1
Außenbereich:
Fehlende Radwegverbindungen:

Nr.	Ort	Istzustand	In Zukunft erforderlich	Priorität
1	Hörpolding - Pattenham	Verbindung Traunreut nach Truchtlaching, Seeon, Seebruck, stark frequentiert, beruflich und Freizeit	Straße neu bauen mit baulich abgesetzten Geh-/Radweg durch die Stadt Traunreut	1
2	Stein - Altenmarkt	Ab Stein bis Weigelpointerstraße ist der Weg zu schmal	Weg verbreitern durch Straßenbauamt Traunstein (Bundesstraße B304)	1
3	St. Georgen - Anning - Fasanjäger	Schulweg, Ortsdurchfahrt Anning zu schmal	Lösung mit Landratsamt suchen (Kreisstraße TS51) baulich abgesetzten Geh-/ Radweg bauen, innerorts Lösung suchen	1
4	St. Georgen - Irsing - Haßmoning	Derzeit viel befahren, (Fußweg zur Kirche Irsing) in Zukunft durch Variante Hörpolding umfahrbar	Lösung durch Stadt prüfen beim Sanierungsbau Irsinger Berg, Tempo 30 beibehalten.	3
5	Hörpolding Neudorf	Die Kreisstr. TS 47 ist ohne Radweg	Lösung mit Landratsamt suchen (Kreisstraße TS47)	2
6	Matzing - Nunhausen - Hörpolding	Nunhausen ist isoliert, kein Radweganschluss.	Radweg fordern beim Straßenbauamt Traunstein (Bundesstraße B304)	2
7	Zweckham - Niedling - Traunwalchen	Radweg fehlt	Lösung mit Landratsamt suchen (Kreisstraße TS48)	2
8	Frühlinger Spitz - Kreisel Frühling - Frühling	Radweg fehlt	Lösung durch die Stadt baulich abgesetzten Geh-/ Radweg bauen	1
9	Trostbergerstr. - Kreisel Hurtöst	Lückenschluss erforderlich, bei Ostumgehung lösen	Radweg fordern beim Straßenbauamt Traunstein (Staatsstraße St2104), Ostumgehung?	2

Tabelle 2
Außenbereich:
Gefahrenpunkte die beseitigt werden sollen:

Nr.	Ort	Istzustand	In Zukunft erforderlich	Priorität
21	Stein - Altenmarkt	Die Traunbrücke in Stein ist zu schmal.	Normgerechten Geh- und Radweg anlegen Zuständig Straßenbauamt Traunstein (B304)	1
22	Oderberger Senke	Zu schmal für Begegnungsverkehr, Ausfahrt aus Sonnenstraße verhindern.	Zuständig Straßenbauamt Traunstein (St2096)	1
23	Radwegende aus Rt.Chieming	Durchfahrt Gewerbebetrieb Schreier gefährlich	Gefahrenstelle entschärfen	3
24	Querung Siemensstr.-TS49	Querungshilfe erforderlich	Querungshilfe bauen Zuständig Landkreis Traunstein (TS 49)	1
25	Querung Ohmstr. - Weg Niedling	Querungshilfe erforderlich	Zuständig Landkreis Traunstein (TS 49) der Weg soll im Wald vor Niedling mit Kies saniert werden	3
26	Querung B304 Hörpolding	Querung der B304 in Höhe Fackler unübersichtlich und gefährlich	Zuständig Straßenbauamt Traunstein (B304) Lösung suchen mit Straßenbauamt	1
27	St.Georgen Unterführung	Zwischen der Auffahrtsrampe aus der Unterführung und der Querung TS42 fehlt ein Stück Radweg	ca. 30m neuer Geh und Radweg bauen	1
28	Traunbrücke Traunwalchen	Weg ist zu schmal	Normgerechten Geh- und Radweg anlegen Zuständig Straßenbauamt Traunstein (St2096)	2

Tabelle 3
Außenbereich:
Zonen 30 kmh, hier ist kein Radweg erforderlich:

<u>Nr.</u>	<u>Ort</u>	<u>Bemerkung</u>
40	Stein	Traunfeld
41	Fasanjäger	Komplette Siedlung
42	St.Georgen	Zwischen Kirche und Weißbrunn
43	St.Georgen	Abdeckerfeld
44	Traunwalchen	Frauenbrunn 1
45	Traunwalchen	Traunwalchen Dorf Süd
46	Traunwalchen	Reichlberg
47	Hörzing	Gesamter Ort
48	Traunwalchen	Frauenbrunn 2
<u>Neu einzurichtende Zone 30</u>		
49	St. Georgen	westlich B304 (gelb schraffiert)

Tabelle 4

Außenbereich:

Orte die wegen geringem Verkehrsaufkommens oder wenig Radfahrern von der Planung ausgenommen wurden:

<u>ehem. Gemeinde Stein:</u>	Burgberg, Roitham, Oberhaus, Höhenberg, Ziegelstadel,
	Holzreit, Gigling, Mais, Steineck, Hochreit,
	Neugaden, Attenmoos, Sieglreit
<u>ehem. Gemeinde Traunwalchen:</u>	Buchberg, Grasreit, Höberich, Weiher, Schmieding,
	Arleting, Walchenberg
<u>ehem. Gemeinde Pierling:</u>	Heiming, Frauenhurt, Hurt

Tabelle 5
Kernstadt:
Fehlende Radwegverbindungen:

Nr.	Ort	Istzustand	In Zukunft erforderlich	Priorität
61	Kantstraße	Beiderseitig Bürgersteig	zusätzlich beidseitiger Radweg erforderlich Bei Überplanung berücksichtigen	1
62	Werner-von-Siemensstraße	Beiderseitig Bürgersteig, Radfahren erlaubt Teilweise Radweg	beidseitiger Radweg erforderlich die derzeitige Lösung ist unbefriedigend.	1
63	Adalbert-Stifterstraße	Einseitiger Bürgersteig auf der Schwimmbadseite Beidseitiger Bürgersteig vor Gymnasium	beidseitiger Radweg erforderlich Im Umbauplan berücksichtigen	1
64	Fridtjof-Nansenstraße	Beiderseitig Bürgersteig	beidseitiger Radweg erforderlich Im Umbauplan berücksichtigen	1
65	Traunwalchnerstraße	Bürgersteig, Radfahren erlaubt	beidseitiger Radweg erforderlich Bei Überplanung berücksichtigen	1
66	Eichendorfstraße	Beiderseitig Bürgersteig vom Traunring bis Egerweg Einseitiger Bürgersteig stadteinwärts ab Egerweg	beidseitiger Radweg erforderlich Bei Überplanung des Munadreisecks berücksichtigen	1
67	Münchnerstraße	Beiderseitig Bürgersteig Kurzer Radweg in Höhe Würtemberger Hof	beidseitiger Radweg erforderlich Bei Überplanung berücksichtigen	1
68	Carl-Köttgenstraße	Beiderseitig Bürgersteig	beidseitiger Radweg erforderlich Bei Überplanung berücksichtigen	1

Weiter auf Seite 18

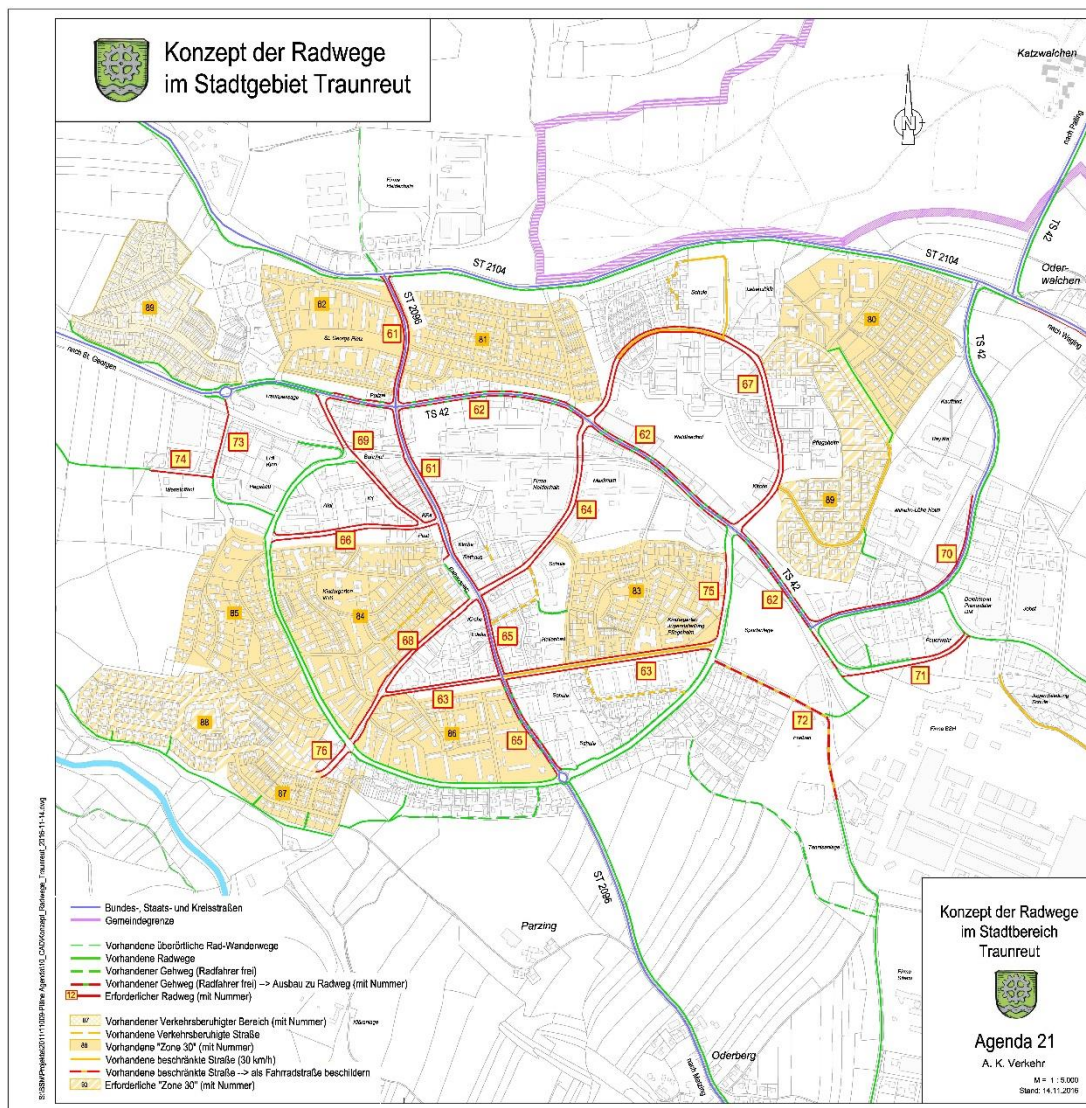
Nr.	Ort	Istzustand	In Zukunft erforderlich	Priorität
69	Munastraße	Beiderseitig Bürgersteig	beidseitiger Radweg erforderlich Bei Planung Munadriek berücksichtigen	1
70	Trostbergerstraße	Einseitiger Bürgersteig von Werner v.Siemensst.- Sportinsel Einseitiger Geh- und Radweg stadtauswärts	beidseitiger Radweg erforderlich bis Winkler Bei Überplanung berücksichtigen	2
71	Tachingerstraße	Geh und Radweg auf der Nordseite	beidseitiger Radweg erforderlich Bei Überplanung berücksichtigen	3
72	Jahnstraße	Einseitiger Bürgersteig auf der Sportplatzseite	Als Fahrradstraße beschildern Dabei haben die Fahrradfahrer Vorrecht gegenüber den Kraftfahrzeugen	1
73	Porschestraße	Einseitiger Bürgersteig an der Ostseite Beidseitiger Bürgersteig ab Kolpingstraße	Lückenschluss vom Kreisverkehr bis Hoferstraße	1
74	Kolpingstraße	Kein Bürgersteig	Lückenschluss von Porschestr. bis zum Radweg Abdeckerfeld	1
75	Traunring Ost	Ab Einmündung Brandenburgerstr. bis Werner von Siemensstr. nur Fußweg	Lückenschluß Radweg ab Einmündung Brandenburgerstr. bis Einmündung Werner von Siemensstraße (Radschutzstreifen)	1

Tabelle 6

Kernstadt:

Zonen 30 kmh, hier ist kein Radweg erforderlich:

Nr.	Ort	Bemerkung:
80	Walchenfeld	
81	Ganghoferstraße	
82	St.Georgsplatz	
83	Gartenstraße	
84	Heimathaus	
85	Westendstraße	
86	Finkensteinerstraße	
87	Hochgernstraße	
88	Traunsteiner Wald	Der gesamte Traunsteiner Wald sollte in eine 30er Zone umbenannt werden
89	Salzburgerstraße	Der Stadtteil um die Salzburgerstraße sollte in eine Zone 30 umbenannt werden



Detaillierter Plan hier klicken -> Plan Innerorts