

# Traunreut, Gesamtverkehrskonzept

24.09.2020 | Dr. Ing. Benedikt Bracher

# Das Unternehmen

Firmengründung 1991

Hauptsitz Berlin

NL Dresden seit 1998

NL Augsburg seit 2007

NL Tübingen seit 2008

NL München seit 2017

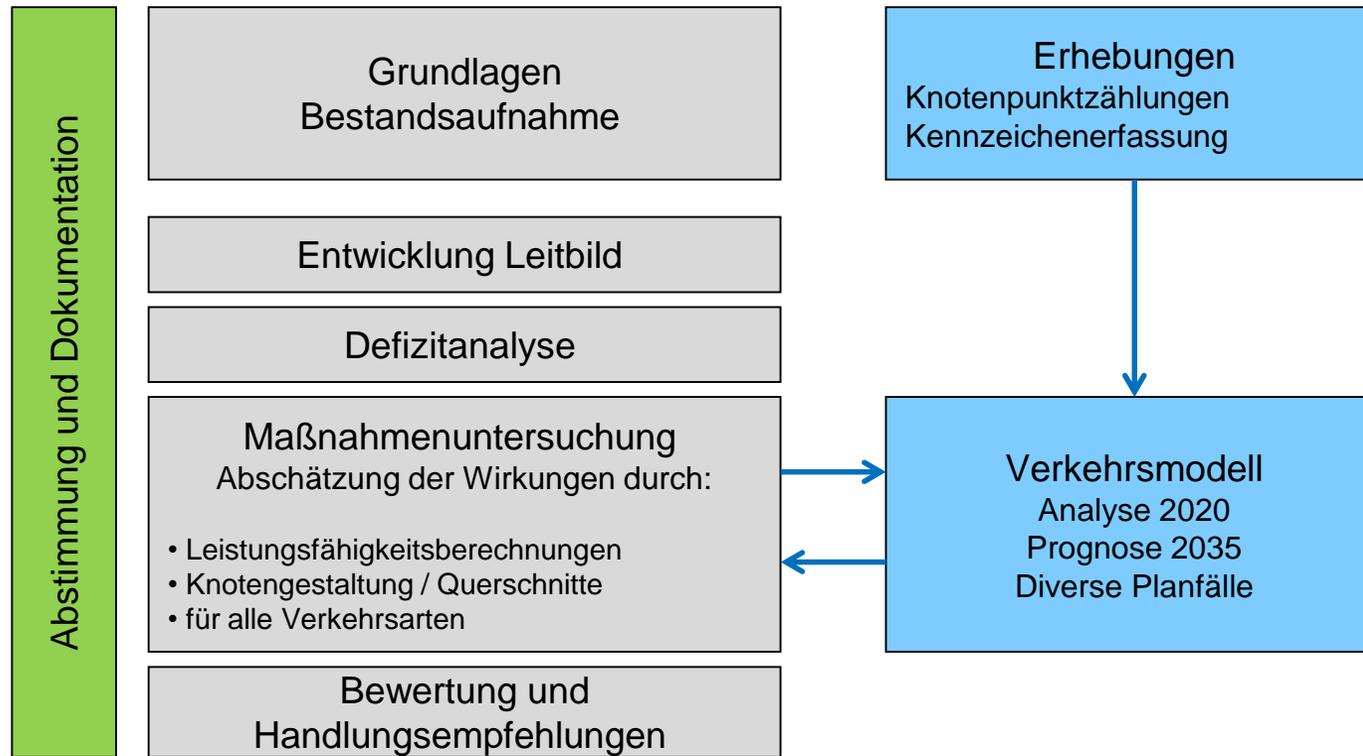
Geschäftsführung:

Dipl.-Ing. Tilmann Wauer / Dipl.-Ing. (FH) Wolfgang Höger



- Fundierte **Analysen** der gegenwärtigen Verkehrssituation mit spezialisierter **Messtechnik** und Befragungen
- Untersuchungen zu Neuverkehren infolge **städtebaulicher Entwicklungen**
- **Regionale Planungskonzepte** auch in interdisziplinärer Zusammenarbeit mit anderen Fachbüros für Gemeindeverbände, Landkreise und Regionen
- Entwicklung **zukunftsorientierter Zielkonzepte** für alle Verkehrsarten unter Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung

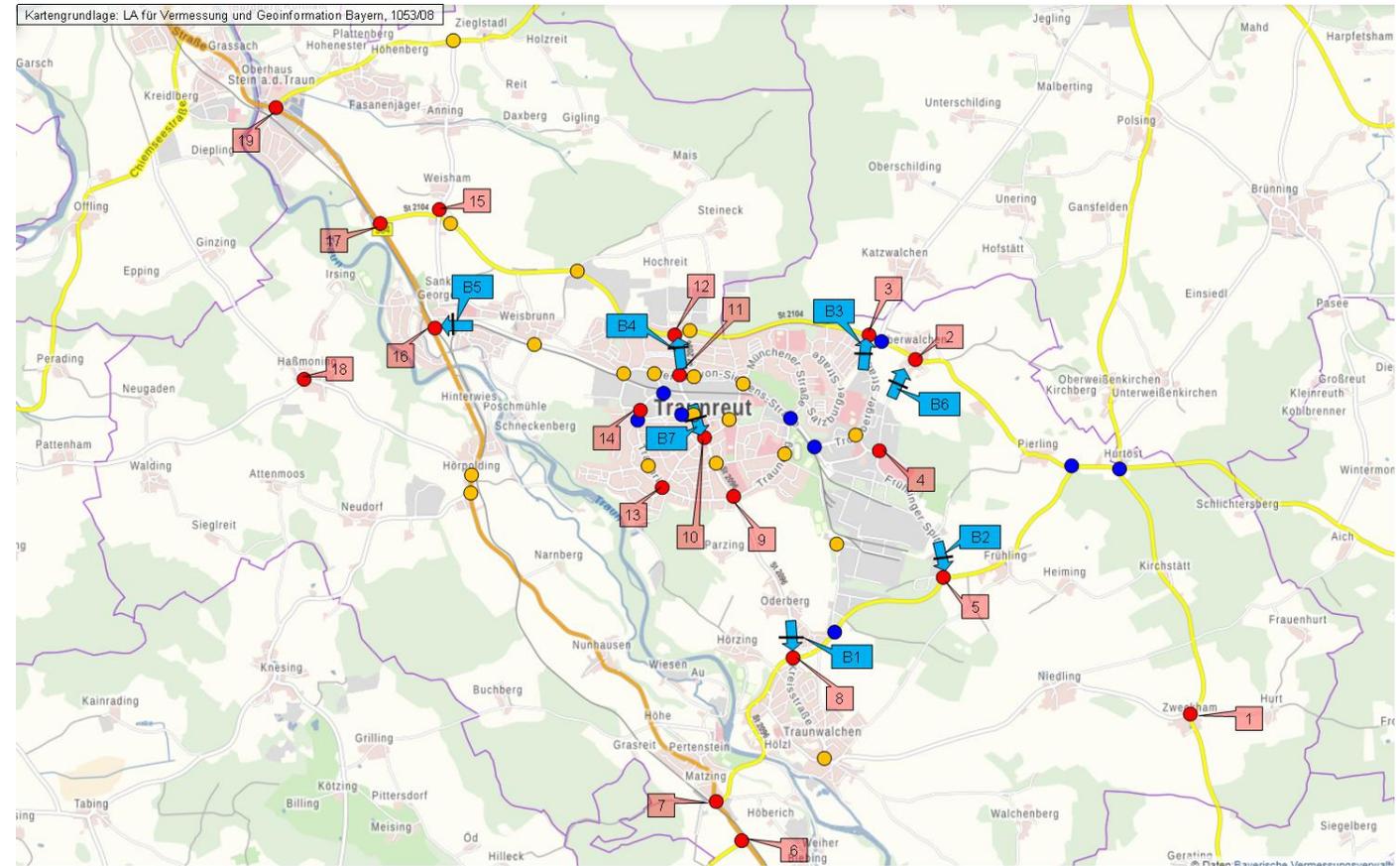
- Planung der **Verkehrerschließung** (z.B. Wohngebiete, großflächiger Einzelhandel)
- Erstellung von Konzepten für den **ruhenden Verkehr**
- Klein- und großräumige **Verkehrsmodellierung** und **Verkehrssimulation**
- **Leistungsfähigkeitsberechnung** von Verkehrsanlagen
- **Visuelle Aufbereitung** und Präsentation für Gremien und Bürger



- Intensive **Ortsbegehungen** und **Befahrungen** (auch mit dem Rad)
- Aufnahme **aller Verkehrsmittel** (Fuß, Rad, ÖPNV, Kfz-Verkehr)
- Analyse der **Siedlungsstruktur** (Wichtige Quellen und Ziele des Verkehrs, Straßenfunktion)
- Sichten **vorhandener Unterlagen** und Planungen (auch der Nachbargemeinden)

# Verkehrserhebungen (Konzept)

- **Verkehrslenkerbefragung**
  - an 7 Stellen in je eine Richtung über 2 x 4 h
  - Erfassung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr
  - Vorbereitungstermin mit Polizei, StBA, LRA MB, Stadt Traunreut
- **Knotenpunktzählungen**
  - an 19 Knotenpunkten über 24 h mittels Kamertechnik
  - an 19 Knotenpunkten über 2x4 h mittels Personal
  - Erfassung Verkehrsmengen
  - An 9 Knotenpunkten können vorhandene Erhebungen verwendet werden
- In Abstimmung mit der Stadt Traunreut
- Ausreichend als Grundlage zur Kalibrierung des Verkehrsmodells

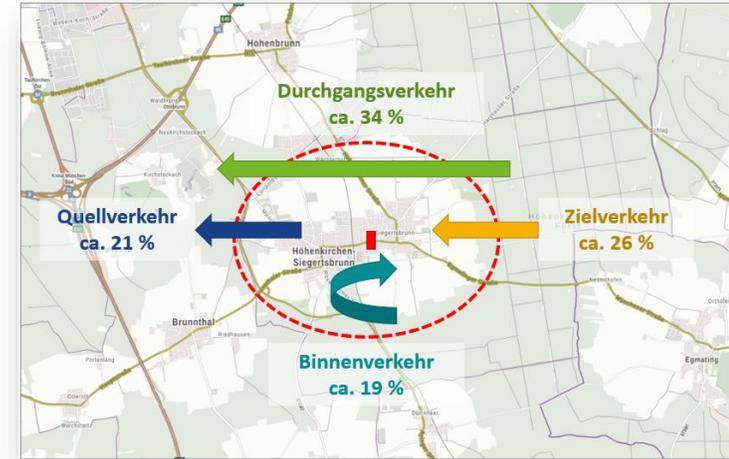


### Verkehrserhebungen Traunreut (Allgemeine Übersicht)

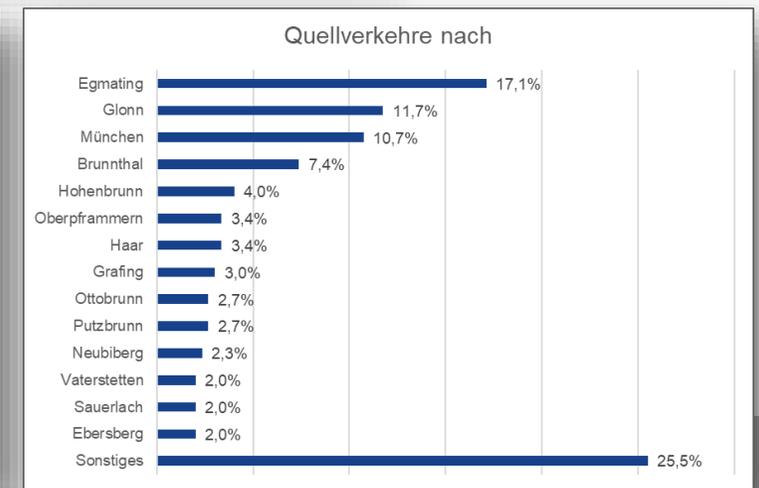
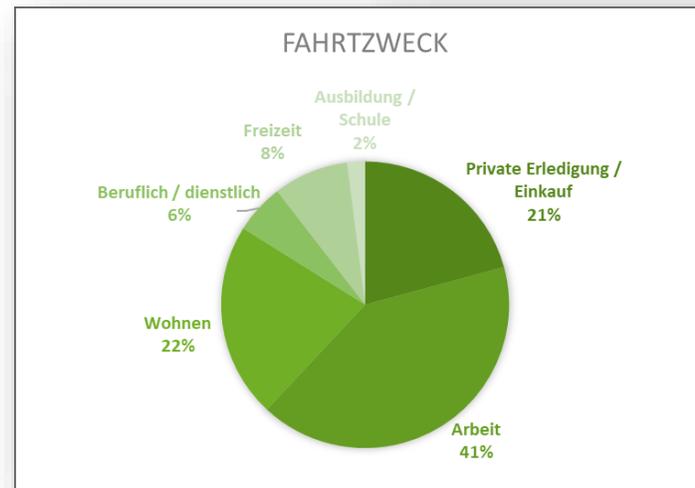
- Knotenpunktzählung: 24h , 19 mal
- Knotenpunktzählung: 2x4 h - Erhebungszeiten: 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr; 19 mal
- Knotenpunktzählung Bestand aktuell (2018/2019)
- ➡ Verkehrslenkerbefragung: 2x4 h - Erhebungszeiten: 06:00 bis 10:00 Uhr und 15:00 bis 19:00 Uhr

# Verkehrserhebungen (Konzept)

- **Verkehrslenkerbefragung**
  - an 7 Stellen in je eine Richtung über 2 x 4 h
  - Erfassung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr
  - Vorbereitungstermin mit Polizei, StBA, LRA MB, Stadt Traunreut
- **Knotenpunktzählungen**
  - an 19 Knotenpunkten über 24 h mittels Kamertechnik
  - an 19 Knotenpunkten über 2x4 h mittels Personal
  - Erfassung Verkehrsmengen
  - An 9 Knotenpunkten können vorhandene Erhebungen verwendet werden
- In Abstimmung mit der Stadt Traunreut
- Ausreichend als Grundlage zur Kalibrierung des Verkehrsmodells

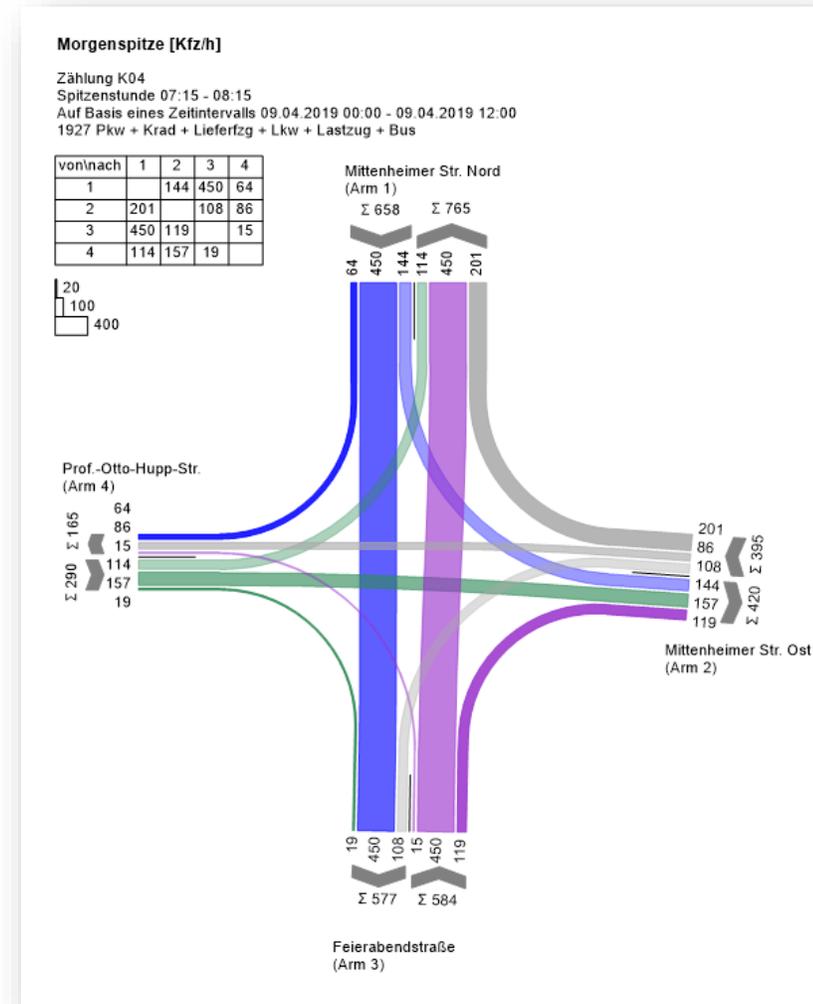


Quelle:  
Verkehrslenkerbefragung  
Höhenkirchen-Siegersbrunn



# Verkehrserhebungen (Konzept)

- **Verkehrslenkerbefragung**
  - an 7 Stellen in je eine Richtung über 2 x 4 h
  - Erfassung von Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr
  - Vorbereitungstermin mit Polizei, StBA, LRA MB, Stadt Traunreut
- **Knotenpunktzählungen**
  - an 19 Knotenpunkten über 24 h mittels Kamertechnik
  - an 19 Knotenpunkten über 2x4 h mittels Personal
  - Erfassung Verkehrsmengen
  - An 9 Knotenpunkten können vorhandene Erhebungen verwendet werden
- In Abstimmung mit der Stadt Traunreut
- Ausreichend als Grundlage zur Kalibrierung des Verkehrsmodells



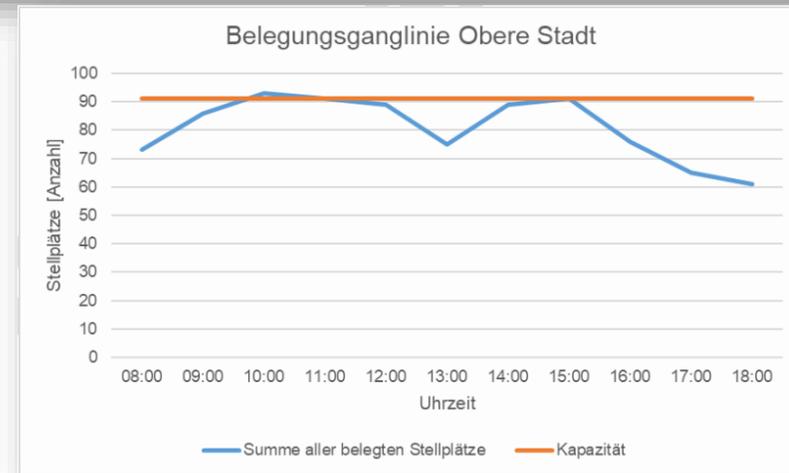
Quelle:  
VEP Oberschleißheim

# Parkraumerhebungen (Option)

- Parkraumerhebung
  - an verschiedenen Schwerpunkten
  - an einem Normalwerktag
  - von 6:00 bis 18:00 Uhr alle 2 Stunden
  - Ermittlung der Auslastung sowie des Parkdrucks
  - Ermittlung der Bewirtschaftungsformen
  - Gleichzeitig Befragung der Parkenden nach Fahrtzweck und anderem
- Ermöglicht Aussagen zur Auslastung der Stellplätze, deren empfundene Qualität sowie zu Stellplatzbedarf
- In Abstimmung mit der Stadt Traunreut

Parkdruck	Auslastung
sehr hoher Parkdruck	> 90%
hoher Parkdruck	80%-90%
Mittlerer Parkdruck	70%-80%
geringer Parkdruck	<70%
kein Parkdruck	<60%

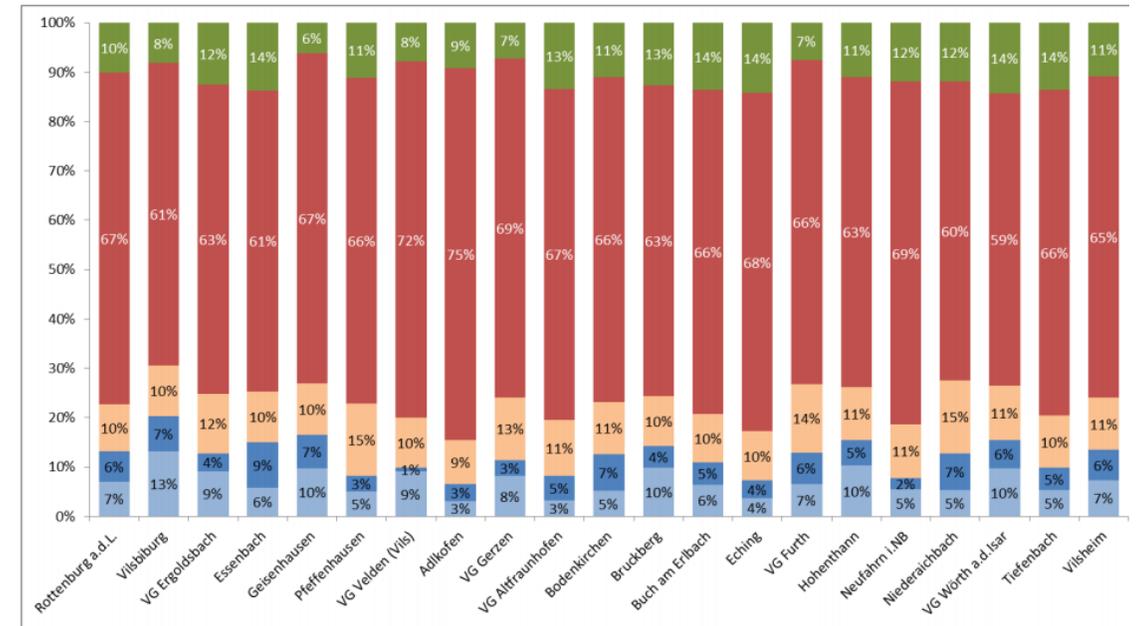
Standort	Kapazität	Summe aller belegten Stellplätze										
		Uhrzeit										
		08:00	09:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
Obere Stadt nördlicher Teil	18	67%	94%	89%	83%	61%	61%	89%	89%	67%	39%	61%
Obere Stadt östlicher Teil (Landratsamt)	25	72%	92%	>100%	96%	92%	88%	>100%	>100%	80%	76%	48%
Obere Stadt südlicher Teil (Museum)	20	80%	95%	>100%	>100%	>100%	85%	100%	100%	100%	>100%	80%
Obere Stadt westlicher Teil (Finanzamt)	28	96%	96%	100%	100%	>100%	89%	96%	96%	86%	64%	79%
Am Herrenweiher	6	67%	67%	67%	83%	50%	50%	83%	83%	67%	67%	50%
Am Herrenweiher Bushaltestelle	18	28%	44%	56%	61%	56%	33%	61%	61%	61%	56%	83%
Am Herrenweiher / Obere Stadt	23	83%	100%	70%	70%	57%	30%	57%	57%	52%	65%	83%



Quelle:  
VEP Dingolfing

# Haushaltsbefragung (Option)

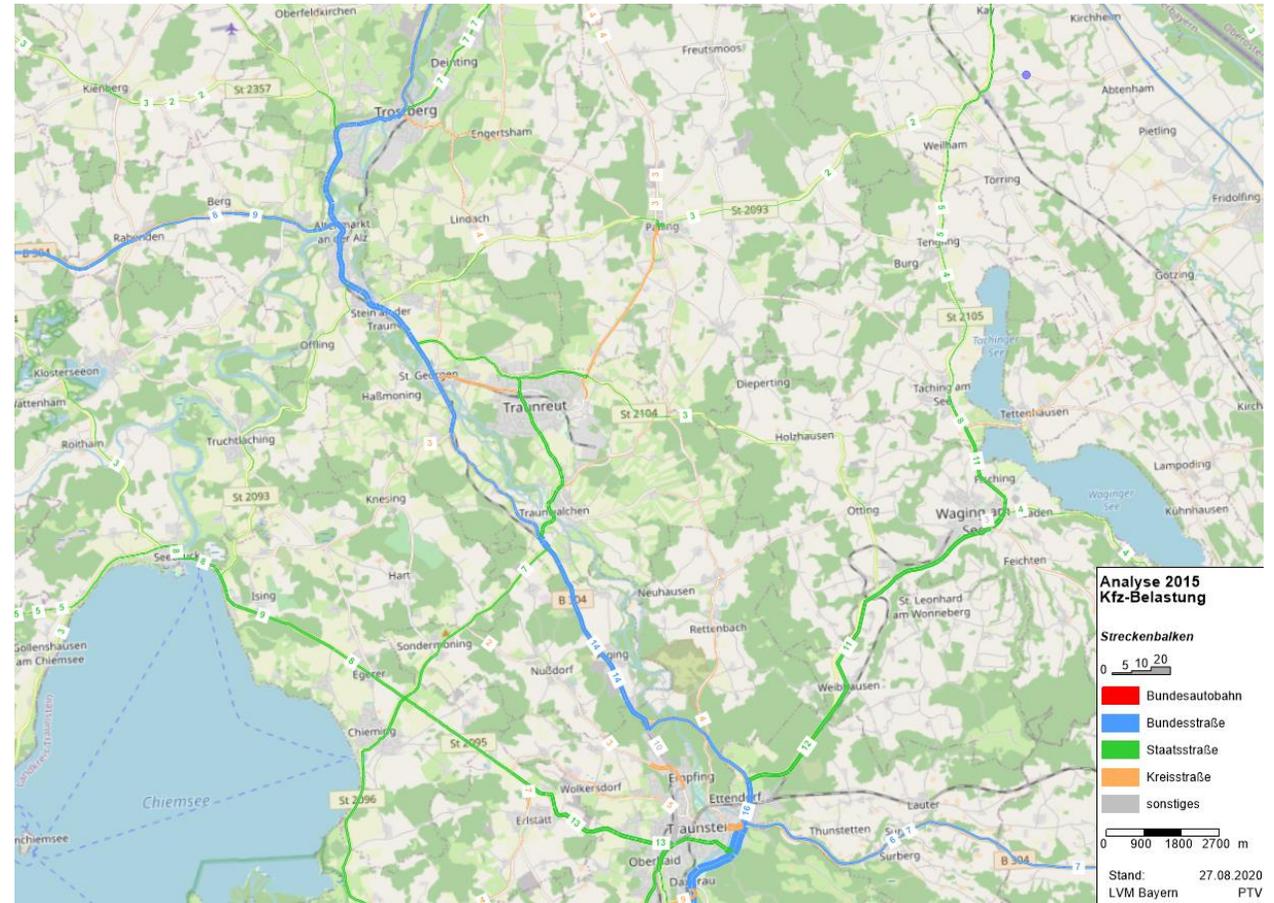
- Erfassung aller Verkehrsteilnehmer (nicht nur Kfz-Verkehr)
- Liefert detaillierte Informationen zum Verkehrsverhalten
  - Verkehrsmittelwahl
  - Zahl der täglichen Wege
  - Wegezwecke
  - Demografische Daten
- Sehr aufwendig in der Durchführung
  - Erstellung/Versand/Auswertung Fragebögen
  - Sicherstellen Repräsentativität
  - Stichprobengröße (mind. 1.000 Pers. netto)
  - Erhebung mehrerer Tage
  - Plausibilisierung
- Kann ggf. auch zur Kalibrierung der Verkehrsbeziehungen herangezogen werden
- Ergänzend oder als eigenständiges Projekt sinnvoll
- Keine Voraussetzung für die Erstellung des Gesamtverkehrskonzeptes



Quelle:  
Haushaltsbefragung zu Mobilität in Stadt und Landkreis Landshut 2018

# Verkehrsmodell – Analyse 2019

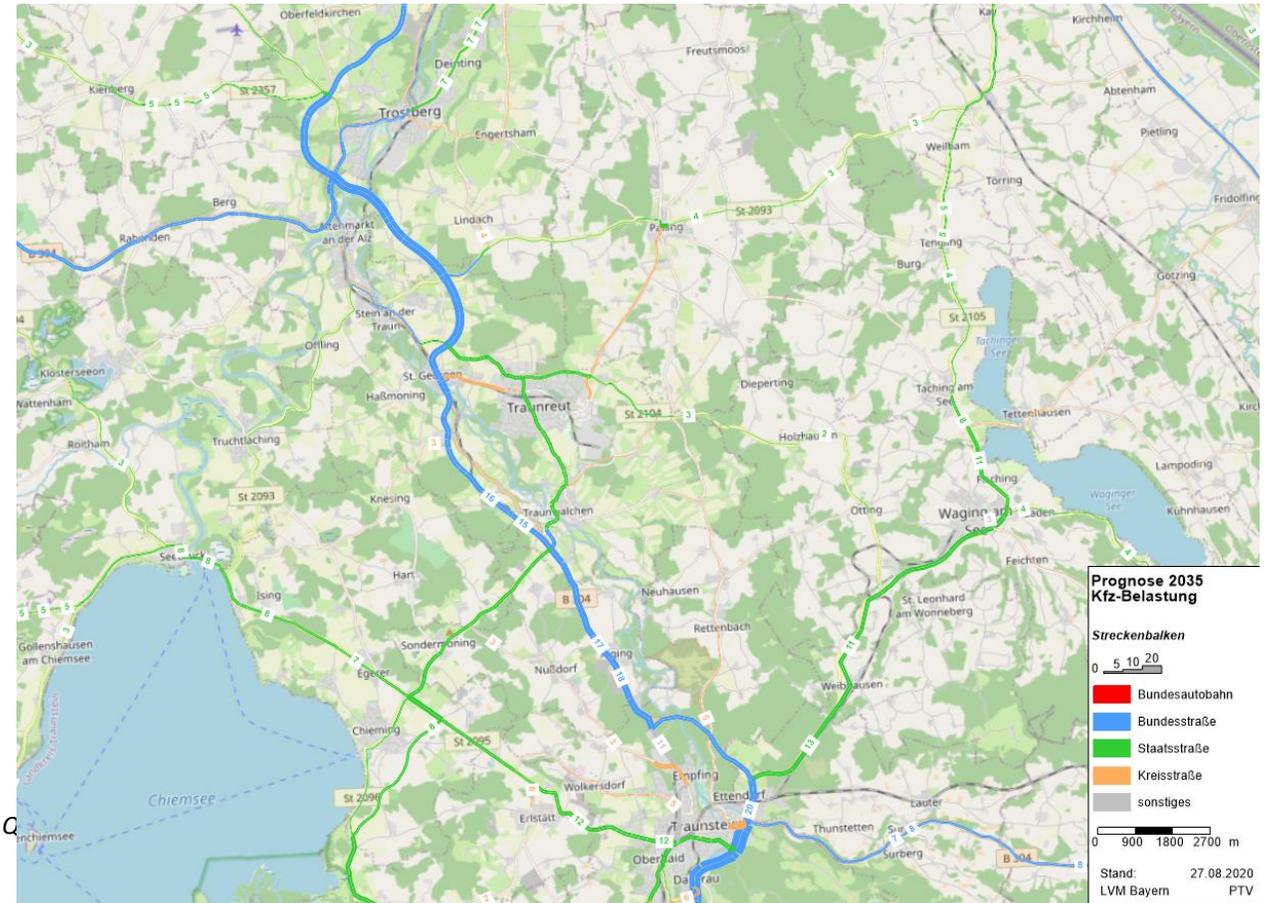
- Anhand der Verkehrserhebung wird der aktuelle Zustand des Verkehrsgeschehens in Traunreut in einem Verkehrsmodell abgebildet.
- Basis ist das Landesverkehrsmodell-Bayern (LVM-By)
- Abgebildet wird der **motorisierte Individualverkehr (MIV)** für einen Normalwerktag in Kfz/24 h
- Durchgangsverkehr, Binnenverkehr, Ziel- und Quellverkehr
- Kalibrierung anhand der Verkehrszählungen und Verkehrslenkerbefragungen
- Stellt ein **Werkzeug zur Bewertung von Maßnahmen** des MIV dar



Quelle: LVM Bayern – Prognose 2035

# Verkehrsmodell – Prognose 2035 (Option)

- Darstellung der Verkehrsnachfrage Prognose nullfall 2035 (Kfz und Schwerverkehr)
- Erstellung der Prognose 2035 auf Basis der Daten offizieller Statistiken zur **Bevölkerungsentwicklung** sowie der lokalen Siedlungsentwicklungen
- Abstimmung / Berücksichtigung der bis zum Prognosehorizont zu unterstellenden **Straßeninfrastrukturmaßnahmen**
- Ermittlung / Berücksichtigung geplanter lokaler **Siedlungsentwicklungen** (auch in Nachbargemeinden), die maßgebenden Einfluss auf die Verkehrsentwicklung haben
- Bildet den voraussichtlichen Verkehrszustand in Traunreut im Jahr 2035 ab



# Entwicklung Leitbild

- Wo will die Stadt Traunreut in Punkte Verkehr und Mobilität hin?
- Festlegung der Ziele zusammen mit der Stadt
- Themen sind z.B.:
  - Verkehrsvermeidung
  - Förderung umweltfreundlicher Verkehrsarten
  - Schaffung von verkehrsberuhigten Bereichen
  - Erreichbarkeit und soziale Gerechtigkeit in der Mobilität
- Grundlage für die weitere Bewertung und die Maßnahmenentwicklung

**VerkehrsentwicklungsPlan Bad Tölz**  
**3. Planungswerkstatt Handlungsansätze**



**Ergebnisse der Arbeitsgruppe Badeteil**

**Maßnahmenvorschlag „Bad3“**  
**Erwägung baulicher Maßnahmen Max-Höfler-Platz**  
 Von der Arbeitsgruppe wurden die drei vorgestellte Varianten hinsichtlich der Verbesserung der Verkehrsführung und der Erleichterung der Straßenquerung untersucht:

- Kreisverkehr
- Nachteile: hoher Platzverbrauch, aufwändig, lange Fußwege
- Verlagerung der Einmündung Ludwigstr. zur Schützenstr.
- Nachteile: nach wie vor zwei eng aufeinanderfolgende Einmündungen, viel Verkehrsfläche
- Beibehaltung der bisherigen Einmündungen
- Nachteile: bekannte Probleme

**Empfehlung der Gruppe:**

- Bestehende Einmündungssituation beibehalten

**Optimierungsvorschläge:**

- Fußgänger durch die Gestaltung der Belagsflächen frühzeitig zum Überweg leiten
- Recht-vor-Links-Regelung testen
- Entzerrung durch Rechtsabbieger in der Badstraße Richtung Schützenstraße
- leichtere Befahrbarkeit auf

**Maßnahmenvorschlag „Bad Ludwigstraße“**  
**Erwägung baulicher Maßnahmen**  
 Diskutiert wurde, ob das erh...

- verkehrsbremsende Maßnahmen
- Vorschlag: Abschätzung der Auswirkung und in geeigneter Form

**Buchenerstr.**

- Vorschlag: Neuordnung d...

**sonstiges**

- Vorschlag: Erweiterung d...



Quelle: VEP Bad Tölz



Planungswerkstatt zur Erarbeitung der Leitziele und Handlungsansätze

Ausschnitt Leitziele für den MIV inkl. Priorisierung

Nr.	Beschlossene Leitziel
MIV 1	Die Leistungsfähigkeit der Südumfahrung B472 ist durch Einzelmaßnahmen zu stärken, um Schleichverkehr in der Stadtmitte zu vermeiden.
MIV 2	Für den MIV ist außer den bestehenden die Option für eine weitere Isarquerung offen zu halten. Die bestehenden Querungen sind leistungsfähig zu erhalten.
MIV 3	Die niedrigen Verkehrsmengen in den Wohngebieten müssen erhalten bleiben. Dies geschieht durch Vermeidung von quartierfremdem Durchgangsverkehr und konsequente Verkehrsberuhigung in allen innerstädtischen Gebieten.
MIV 4	Das Angebot im ruhenden Verkehr ist im Bestand grundsätzlich ausreichend. Bei Entfall von Stellplätzen durch Entwicklungsmaßnahmen ist der Bestand an geeigneter Stelle zu kompensieren.

# Defizitanalyse

## Defizite, Schwachstellen und Gefahrenpotentiale

- Defizitanalyse im Hinblick auf Sicherheit, Netzverknüpfung, verkehrsrechtliche Umsetzung, Komfort und Erreichbarkeit
- Bewerten des Bestandes und Identifikation von Handlungsbedarf
- Verorten der identifizierten Mängel auf Plänen
- Getrennt für alle Verkehrsarten
  - MIV inkl. ruhender Verkehr
  - ÖPNV
  - Fußgängerverkehr
  - Radverkehr

### Fußgängerverkehr

#### Defizite

- 1 Die Gehwege im Bereich der Nordring entlang der Oberstraße werden vor bzw. nach der Fertigstellung des südlichen Abschnitts. Aufgrund der schlechten Bauqualität der Gehwege in diesen Bereichen und der hohen Verkehrsdichte, kann es hier zu Verkehrsunfällen kommen.
- 2 Am Knotenpunkt Bahnstraße / Schindlerstraße ergeben sich aufgrund von eingeschränkten Sichtweiten der Fußgänger im Kurvenbereich Gefahrenpotentiale.
- 3 Entlang der Mittelmeerrstraße sind die Bauverhältnisse, die der geschilderte Fußweg in Richtung Untersteinbach nur einseitig möglich. Dieser ist für gemeinsame Nutzung für Fußgänger sowie Radfahrer im Zweifelsfall nicht empfehlenswert. Wichtige Kriterien an der Querungslänge an Knotenpunkt Mittelmeerrstraße / Brauhausweg durch die Bürger beschränkt werden, dass die Blicksichtweite der Fußgänger und Radfahrer, die sich im Knotenpunkt befinden sind.
- 4 Im Bereich der Wohnzone am Gleis / Am Praterhof liegen Verkehrsrisikofaktoren im Hinblick auf Fußgänger auf die bestehenden Fußwege sind zum Teil nicht oder nicht ausreichend besichert. Verkehr ergibt sich im Zusammenhang mit dem niedrigen Verkehrsaufkommen und entlang der Mittelmeerrstraße Gefahrenpotentiale für alle Verkehrsteilnehmer. Sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger sind nicht vorhanden / unzureichend.
- 5 Der Radverkehr wird in der Prof-Otto-Hugg-Strasse im Mühlviertel auf der Fahrspur geführt. Trotz dieser Regelung ist zu beachten, dass aufgrund der hohen Verkehrsdichte auf der Fahrspur insbesondere bei der Überholaktion von Radfahrern Gefahrenpotentiale sind und nicht ausgeglichen und unzureichend entschärft. Dies führt zur Gefährdung von Fußgängern.
- 6 Die Wegeverläufe zur Brückendammung des Heidebades (und der Einbauten, wie z. B. Kletterturm, in diesem Bereich) sind unzureichend, insbesondere ist eine sichere Querungslänge an Dämmern erforderlich.
- 7 Unzureichende Querungsmöglichkeiten für den Fuß-/Radverkehr am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg).
- 8 Die bestehenden Verkehrsregeln an der Einmündung Straßberg Straße ergeben für Fußgänger und Radfahrer Gefahrenpotentiale.
- 9 Unzureichende Querungsmöglichkeiten für den Fuß-/Radverkehr am Knotenpunkt Mittelmeerrstraße / Praterhof (zur Überquerung der Mittelmeerrstraße).
- 10 Unzureichende Querungsmöglichkeiten für den Fuß-/Radverkehr am Knotenpunkt Mittelmeerrstraße / Praterhof (zur Überquerung der Mittelmeerrstraße). Diese Verbindung stellt eine wichtige Rolle in der Brückendammung des Heidebades dar. Die Mittelmeerrstraße sowie der Aufgurturm verlaufen westlich der Mittelmeerrstraße.
- 11 Am Knotenpunkt Heidegasse / Theodor-Köhler-Straße ergeben sich aufgrund von eingeschränkten Sichtweiten der Fußgänger im Kurvenbereich Gefahrenpotentiale. Hier ist eine sichere Querungslänge für den Fuß-/Radverkehr zur Überquerung der Mittelmeerrstraße gesichert.
- 12 Unzureichende Querungsmöglichkeiten für den Fuß-/Radverkehr am Knotenpunkt Mittelmeerrstraße / Straßberg (zur Überquerung der Mittelmeerrstraße). Diese Verbindung stellt eine wichtige Rolle in der Brückendammung des Heidebades dar.
- 13 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.
- 14 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.
- 15 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.
- 16 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.
- 17 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.
- 18 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.
- 19 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.
- 20 In diesem Bereich der Straße sollte ein Fuß-/Radweg vorhanden sein.

### Radverkehr

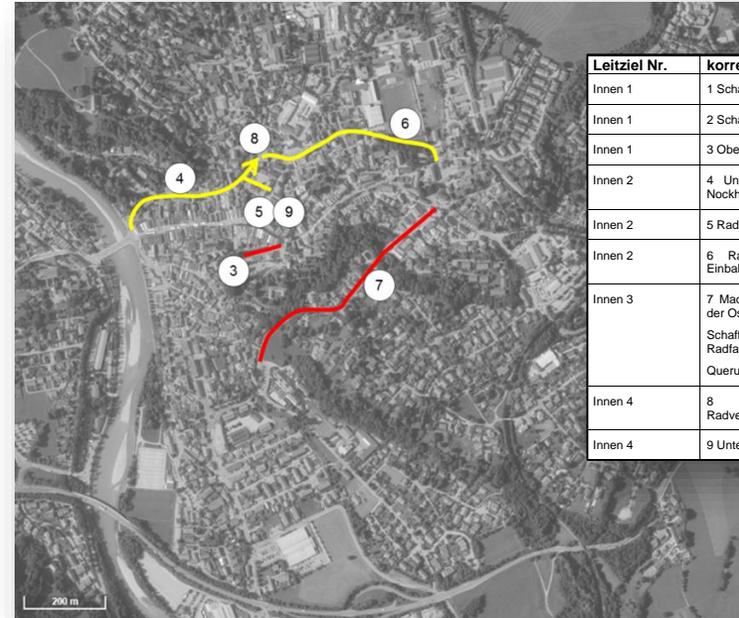
#### Defizite

- 1 Die Querungslänge an der B17 in Richtung Heidegasse wird aufgrund der Mischnutzung des Radwegs durch Umkleekabinen (aus der Regelleitung in die Dackauer Straße) eine Gefahr für den nicht-orientierten Verkehr der Verkehr ist in diesem Bereich der Radweg nur einseitig möglich.
- 2 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 3 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 4 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 5 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 6 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 7 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 8 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 9 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 10 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 11 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 12 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 13 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 14 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 15 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 16 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 17 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 18 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 19 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.
- 20 Die Umkehrungslänge am Knotenpunkt B17 / B13 (zur Querung der B13 in Richtung Straßberg) ist unzureichend. Die Querungslänge ist nicht ausreichend für Radfahrer.

Quelle: VEP Oberschleißheim

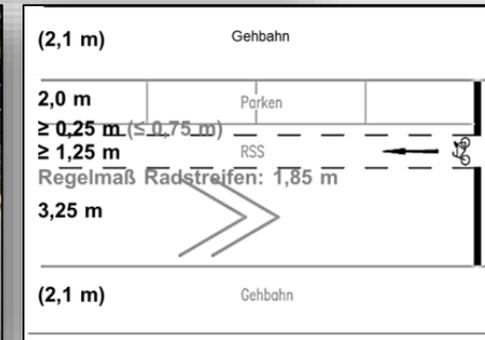
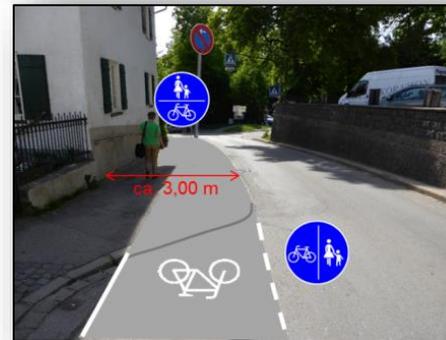
# Maßnahmenentwicklung

- MIV inkl. ruhender Verkehr:
  - Ergänzung/Rückbau des Straßennetzes bzw. von Knotenpunkten, Reduktion von Geschwindigkeiten, Verkehrssteuerung, Maßnahmen im ruhenden Verkehr...
- ÖPNV
  - Situierung von Haltestellen, Fahrplanoptimierung, Verbesserung der Zugänglichkeit, Beschleunigungsmaßnahmen...
- Radverkehr
  - Stärkung des Radverkehrs als innerörtliches Verkehrsmittel, Entwicklung eines strategischen Radvorrangnetzes...
- Fußgänger
  - Verbesserung der Straßenlängs- und Querverkehre, Gewährleistung der Barrierefreiheit, Schulwege...
- Sonstiges
  - Optimierung von intermodalen Wegeketten, Förderung von neuen Mobilitätsformen, Mobilitätsmanagement, Lärmschutz...



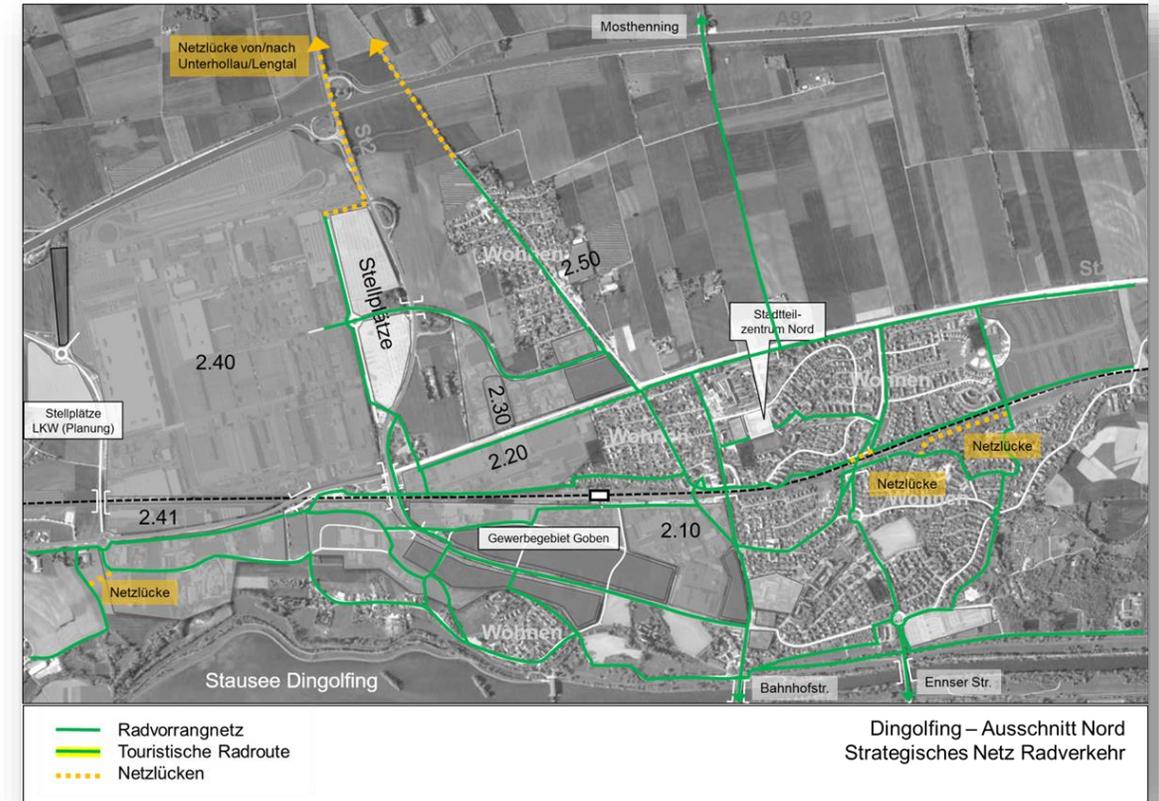
Leitziel Nr.	korrespondierende Maßnahmen
Innen 1	1 Schaffung und Beschilderung von Radrouten im Bereich der Altstadt
Innen 1	2 Schaffung ausreichender Abstellmöglichkeiten für Räder
Innen 1	3 Oberer Schulgraben barrierefrei und ggf. für Radfahrer zugänglich machen
Innen 2	4 Untersuchung und Realisierung einer Befahrbarkeit der Säggasse / Nockergasse in beide Richtungen für Radverkehr
Innen 2	5 Radroute über Post und Hindenburgstraße
Innen 2	6 Radroute Wachterstraße – Peter-Freisl-Straße (Radfahrer gegen Einbahnrichtung)
Innen 3	7 Machbarkeitsuntersuchung / Umsetzung von Optimierungsmaßnahmen an der Osterleite, wie z.B. Schaffung eines breiten, bergseitigen Hochbordes für Fußgänger und Radfahrer (bergauf) zu Lasten des talseitigen Querungshilfen
Innen 4	8 Hindenburgstraße/Nockergasse: Rückbau Knotenpunkt, Radverkehrsanlagen, Schaffung Stellplätze in Randflächen
Innen 4	9 Untersuchung Tiefgarage auf dem Postareal

Quelle: VEP Bad Tölz



# Maßnahmenentwicklung

- MIV inkl. ruhender Verkehr:
  - Ergänzung/Rückbau des Straßennetzes bzw. von Knotenpunkten, Reduktion von Geschwindigkeiten, Verkehrssteuerung, Maßnahmen im ruhenden Verkehr...
- ÖPNV
  - Situierung von Haltestellen, Fahrplanoptimierung, Verbesserung der Zugänglichkeit, Beschleunigungsmaßnahmen...
- Radverkehr
  - Stärkung des Radverkehrs als innerörtliches Verkehrsmittel, Entwicklung eines strategischen Radvorrangnetzes...
- Fußgänger
  - Verbesserung der Straßenlängs- und Querverkehre, Gewährleistung der Barrierefreiheit, Schulwege...
- Sonstiges
  - Optimierung von intermodalen Wegeketten, Förderung von neuen Mobilitätsformen, Mobilitätsmanagement, Lärmschutz...



# Preise für optionale Positionen

Position	Preis
Verkehrserhebung - 19 Knoten 24h; 19 Knoten 8h - Hochrechnung auf 24h - Plausibilitätsprüfung - Darstellen Knotenströme	26.310,00 €
Verkehrslenkerbefragung - Befragung an 7 Stellen über 8 h - Hochrechnen auf Tagesverkehr - Aufbereitung zur Verwendung im Verkehrsmodell	25.084,00 €
Haushaltsbefragung - inkl. Druck/Versand der Unterlagen	40.290,00 €
Parkraumerhebung - Erhebung der öffentlichen Stellplätze im Kernort - Erhebung Auslastung - Befragung der Parkenden	4.920,00 €
Verkehrsprognose - Prognose des Verkehrsmodells auf das Jahr 2035	1.968,00 €
Berechnung Planfall mittels des Verkehrsmodells, je Planfall	675,00 €

Alle Preise zzgl. 3 % Nebenkosten sowie die zum Zeitpunkt der Leistungserbringung gültigen MwSt.

Für weitere Informationen stehen wir Ihnen  
gerne zur Verfügung:

SCHLOTHAUER & WAUER

Ingenieurgesellschaft mbH

Richard-Reitzner-Allee 1, 85540 Haar

Dr. Ing. Benedikt Bracher

+49 (0)89-21 18 78-07

b.bracher@schlothauer.de