



MOBILITÄTSKONZEPT



LANDRATSAMT
TRAUNSTEIN



Abbildung 1: Städtebauliches Konzept (ATP / BKS Architekten)

Inhaltsverzeichnis

1	Vorwort.....	2
2	Standort.....	2
3	Nutzung.....	3
3.1	Gebäudenutzungen	3
3.2	Nutzergruppen.....	3
3.3	Hochschulstandort.....	4
4	Verkehr	4
4.1	Fußverkehr.....	4
4.2	Fahrradverkehr	5
4.3	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	7
4.4	Öffentlicher Personenfernverkehr.....	8
4.5	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	8
5	Fazit.....	9



1 Vorwort

Bauvorhaben, seien dies Neubauprojekte oder Umnutzungen bestehender Strukturen, führen in der Regel generell zu einer Veränderung des bestehenden Verkehrs. Gerade im innerstädtischen Bereich, aber auch in anderen Bereichen, kann dies zu erheblichen Problemen des oft schon im Bestand überlasteten Verkehrsnetzes führen.

Wie das Verkehrsgutachten zeigt, befindet sich das Traunsteiner Straßennetz während der Spitzenzeiten aufgrund des motorisierten Individualverkehrs (MIV) teilweise bereits an seinen Kapazitätsgrenzen. Wenn auch die Belastung durch den Campus Chiemgau die Situation nicht im hohen Maße verschlechtert, soll das Mobilitätskonzept dennoch zu einer funktionierenden und nachhaltigen Mobilität führen.

Ziel des Mobilitätskonzepts ist es, im Gegensatz zum Verkehrsgutachten, alle Verkehrsarten zu betrachten, die bestehende Situation sowie die Planung zu analysieren und ggf. gezielte Maßnahmen zur Herbeiführung von Verbesserungen aufzuzeigen, die im besten Fall zu einer Reduzierung des MIV führen.

Ziel dieses Mobilitätskonzepts ist es nicht, eine Reduzierung der baurechtlich notwendigen Stellplatzanzahl zu erwirken.

2 Standort

Der Standort eines jeden Bauvorhabens hat wesentlichen Einfluss auf die stattfindende Mobilität und stellt die Basis und einen der gewichtigsten Einflussfaktoren des Mobilitätskonzepts dar. Er sollte daher wohl überlegt und auf die geplanten Nutzungen und Nutzer abgestimmt sein. Die Standortwahl öffentlich nutzbarer Gebäude beeinflusst auch die tatsächliche Nutzung der Gebäude und deren Außenräume und trägt maßgeblich zum Erfolg des Projekts bei.

Neben einer Integration der Nutzungen und deren baulichen Gestaltung in das vorhandene Umfeld ist vor allem auch eine Analyse der Nutzergruppen, die Erreichbarkeit und das damit verbundene Mobilitätskonzept von entscheidender Bedeutung.

Der für den Bildungscampus gewählte Standort könnte dahingehend kaum besser sein - gelegen im Zentrum der Stadt Traunstein, in fußläufiger Distanz zur Innenstadt, an einer Basisroute des Radverkehrskonzepts der Stadt Traunstein, in direkter Nachbarschaft zum Bahn- und Busbahnhof. All diese Umstände, resultierend aus der geschickten Wahl des Standorts im Zentrum der Stadt, tragen bereits auch ohne weitere Maßnahmen zu einem geringen Anteil des MIV bei. Gezielte ergänzende Maßnahmen können noch zu einer Stärkung nachhaltiger Verkehrsformen und einer weiteren Reduktion des MIV führen.

Bei der Wahl eines Standorts z.B. am Rande oder außerhalb der Stadt „auf der grünen Wiese“ wären zwar Diskussionen um die entstehenden Verkehrslasten nur bedingt notwendig, jedoch würde der Anteil am MIV ungleich höher ausfallen, was gerade einer Entwicklung zu nachhaltiger, klimafreundlicher und zukunftsfähiger Mobilität abträglich wäre.



3 Nutzung

3.1 Gebäudenutzungen

Der Campus Chiemgau entsteht als Bildungscampus mehrerer Partner - Landkreis Traunstein (LRA), TH Rosenheim (TH), Industriehandelskammer (IHK), Handwerkskammer (HWK), Stadt Traunstein und Zweckverband Heimat.Chiemgau (ZVHC). Auch das bestehende, angrenzende Annette-Kolb-Gymnasium (AKG) mit seiner Sporthalle ist gedanklich Teil des Gebiets, wenn auch nicht Teil der Baumaßnahme und nicht Teil des Bebauungsplans.

Auf dem Campus entstehen vorrangig Räumlichkeiten mit Bildungsangeboten der genannten Partner, sowie ein Studentenwohnheim. Durch die Integration mehrerer Bildungseinrichtungen können Synergien optimal und Räumlichkeiten nachhaltig und effektiv genutzt werden.

Der Campus soll als Teil der Stadt funktionieren und stellt keine in sich abgeschottete Einheit dar. So sind mit einer Cafeteria, der Skybar, einem Audimax und der bestehenden Sporthalle auch öffentliche Nutzungen bzw. öffentlich nutzbare Räumlichkeiten integriert.

Die Gebäude ordnen sich um einen gemeinsamen Außenbereich an, der auch die Schule miteinbezieht. Dieser „Innenhof“ dient als Aufenthaltsfläche für die Studenten und Bewohner, als Außenbereich der Cafeteria und als zentraler Erschließungsort. In ihm vermischen sich die Nutzer der verschiedenen Bildungseinrichtungen mit denen der öffentlichen Bereiche, wodurch der Außenraum zu einem Ort der Begegnung und des Austausches wird.

3.2 Nutzergruppen

Das Annette-Kolb-Gymnasium stellt mit ca. 920 Schülern die größte Nutzergruppe im erweiterten und für das Mobilitätskonzept relevanten Betrachtungsraum dar, wenn auch nur angrenzend an das Bebauungsplangebiet. Während der Großteil der Schüler mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zur Schule gelangt, werden auch unzählige Schüler von Eltern zur Schule gefahren oder reisen selbst mit dem Pkw an.

Die größte, innerhalb des Geltungsraums des Bebauungsplans, befindliche Nutzergruppe stellen hingegen mit ca. 480 Personen die Studenten der TH Rosenheim dar. Sie können neben den gebotenen Bildungsangeboten z.B. auch die Cafeteria nutzen und das geplante Studentenwohnheim bewohnen. Die TH Rosenheim rechnet aufgrund der Studiengänge mit ca. 50% internationalen Studenten, während die anderen 50% aus Deutschland bzw. vorrangig aus der Region kommen. Diese Annahme hat sich mit Beginn des ersten Vollzeitstudiums im Herbst 2022 bestätigt. Der Anteil an eigenen Pkw in dieser Nutzergruppe fällt in der Regel aus ökonomischen und ökologischen Gründen besonders gering aus. Die Erreichbarkeit des Campus mit dem ÖPNV wird nochmal zu einer deutlichen Reduzierung beitragen.

Sowohl die IHK als auch die HWK stellen dagegen Bildungseinrichtungen dar, deren Angebote sich vorrangig am regionalen Bedarf orientieren und daher vorrangig durch Bewohner der Stadt Traunstein, des Landkreises und ggf. der umliegenden Landkreise genutzt werden. Das Alter der Aus- und Fortzubildenden reicht in der Regel vom Berufsschulalter bis zur Fortbildung erwachsener Personen. Insgesamt sind Räumlichkeiten für ca. 110 Personen vorgesehen. Der prozentuale Anteil an mit dem Pkw Anreisenden wird in dieser Gruppe ungleich höher ausfallen, kann jedoch durch ein stimmiges Nahverkehrskonzept positiv beeinflusst werden.



Die Cafeteria wird in erster Linie von oben bereits genannten Nutzergruppen des Campus besucht werden, ergänzt durch einzelne externe Nutzer, z.B. als wohnortnaher Treffpunkt oder büro-nahe Mittagessen-Möglichkeit. Die Nutzung wird daher nur bedingt zusätzlichen Verkehr verursachen.

3.3 Hochschulstandort

Seit dem Jahr 2020 wird Traunstein als Standort der TH Rosenheim aufgebaut.

Während der Aufbau erst mit berufsbegleitenden Studiengängen startete, begann im Herbst 2022 mit E-Commerce der erste Vollzeitstudiengang. Traunstein wurde damit offiziell zum Hochschulstandort.

In den kommenden Jahren wird das Angebot an Studiengängen sukzessive erweitert. In Zukunft plant man in mehreren Vollzeitstudiengängen, berufsbegleitenden Studien und Zertifikatsprogrammen am Standort Traunstein ca. 480 Studierende zu lehren.

Der Campus Chiemgau ist für diese Entwicklung von essentieller Bedeutung und daher ein wichtiges Projekt in der Stadt Traunstein.

4 Verkehr

4.1 Fußverkehr

Bei der Betrachtung des Fußverkehrs ist sowohl und insbesondere die fußläufige Erreichbarkeit notwendiger Nahversorgungsinfrastruktur für die Wohnheimnutzung relevant, als auch das fußläufig erreichbare Angebot an (Mittags-) Gastronomie für die Auszubildenden und die Erreichbarkeit des Campus durch die Stadtbewohner oder -besucher.

Gerade in dieser mit Abstand nachhaltigsten Teildisziplin der Mobilität zeigt der Standort seine Vorteile:

Zentral am Bahnhof gelegen, ist die Stadtmitte Richtung Osten in ca. 10 Minuten erreichbar. Hier finden sich unzählige gastronomische Angebote, Banken, eine Postfiliale, Apotheken und Einzelhandelsgeschäfte.

Lebensmittelgeschäfte sind in jede Richtung fußläufig in ca. 7-10 Minuten erreichbar. Richtung Norden ein Kaufland, nach Westen ein Netto, nach Süden ein Norma und nach Osten in der Stadtmitte ein Edeka.

Sowohl in der Stadtmitte, als auch im Ärztezentrum an der Güterhallenstraße oder dem Ärztehaus an der Äußeren Rosenheimer Str. findet sich nahezu für jedes Spezialgebiet ein Facharzt in fußläufiger Entfernung und auch das Klinikum Traunstein ist in nur 10 Minuten zu erreichen.

Der alltägliche Bedarf kann somit vollständig fußläufig vor Ort gedeckt werden.

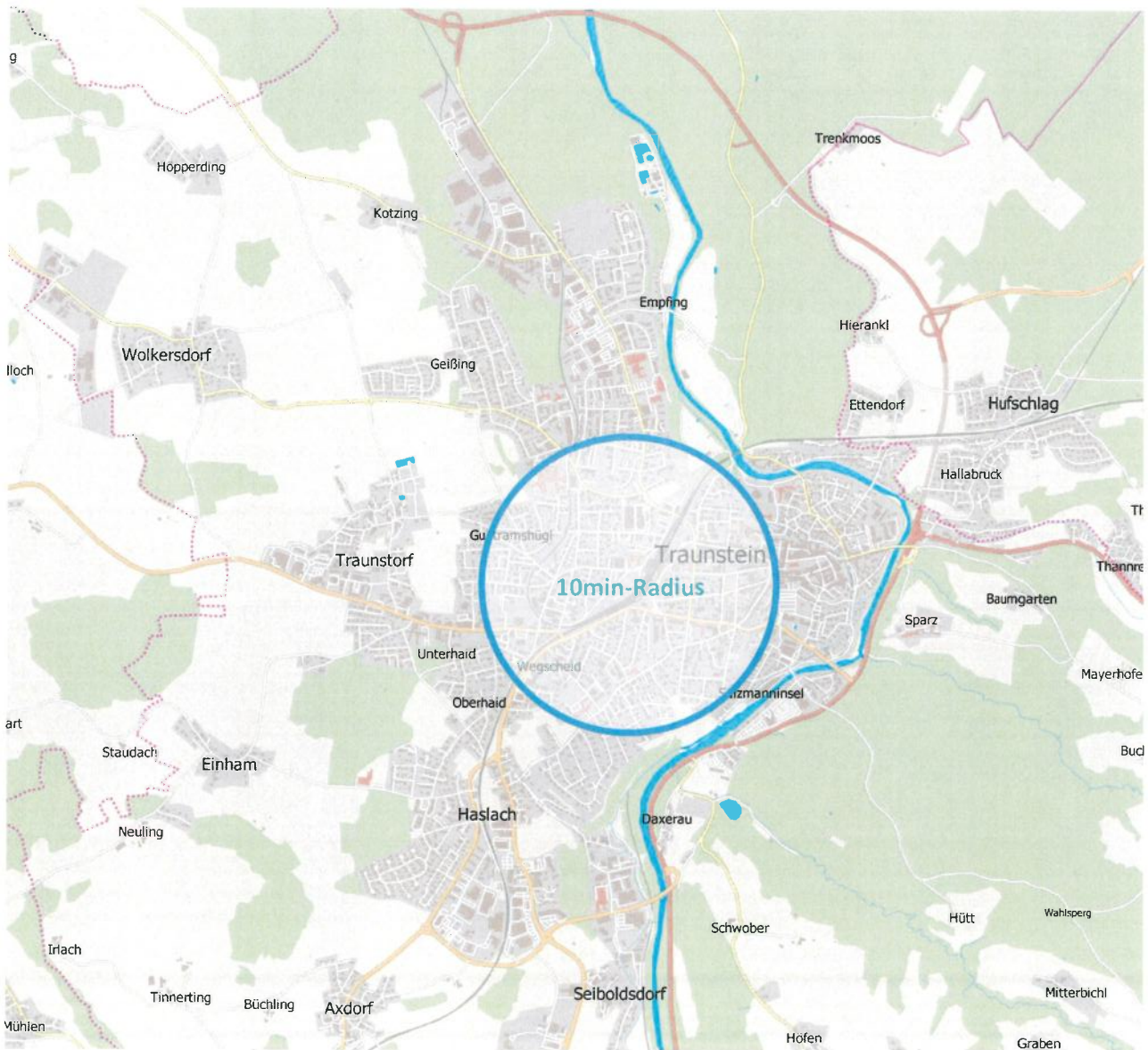


Abbildung 2: Fußläufigkeit in 10 Minuten

4.2 Fahrradverkehr

Der Radius des Fußverkehrs lässt sich durch den Umstieg aufs Fahrrad sehr schnell signifikant erweitern.

Gerade die Größe einer Kleinstadt wie Traunstein bietet sich für diese Art der Mobilität an. Durch den zentral gelegenen Standort ist das gesamte Stadtgebiet in 10 Minuten mit dem Fahrrad erschließbar. Mit dem Fahrrad kann dementsprechend bereits die gesamte in Traunstein zur Verfügung stehende Infrastruktur genutzt werden.

Um generell fahrradfreundlicher zu werden hat die Stadt Traunstein ein umfangreiches Radverkehrskonzept erarbeitet und im Sommer 2022 im Stadtrat beschlossen. Das Fahrradfahren soll attraktiver und sicherer werden, um deutlich mehr Menschen zu einem Umstieg auf den Sattel zu bewegen.



Der Standort des Campus Chiemgau liegt an einer der geplanten Basisrouten und wird daher für Fahrradfahrer zukünftig bestens erschlossen sein. Die Machbarkeit einer Fahrradbrücke über den Bahnkörper zur Stärkung der Verbindung zur Innenstadt wird durch die Stadt Traunstein aktuell ebenfalls geprüft.

Wichtige Bestandteile für die Nutzung des Fahrrads sind einerseits (überdachte) Abstellmöglichkeiten in ausreichender Zahl, als auch die Möglichkeit E-Bikes laden zu können. Geplant ist es am Campus sowohl am Standort der ehemaligen Güterhalle eine große Anzahl an öffentlich zugänglichen Fahrradabstellplätze zu verwirklichen, die auch durch z.B. Pendler genutzt werden können, als auch dezentral über das Campus-Areal verteilt. Den Bewohnern des Studentenwohnheims werden eigene Abstellplätze direkt am Wohnheim zur Verfügung stehen. Auch für das AKG und die Sporthalle wurde bereits eine große überdachte Fahrradabstellanlage errichtet um die Fahrradnutzung zu erhöhen. Eine weitere Möglichkeit wäre in einem weiteren Ausbauschnitt auch ein Angebot von E-Bike-Sharing um die Radnutzung noch zu verbessern.

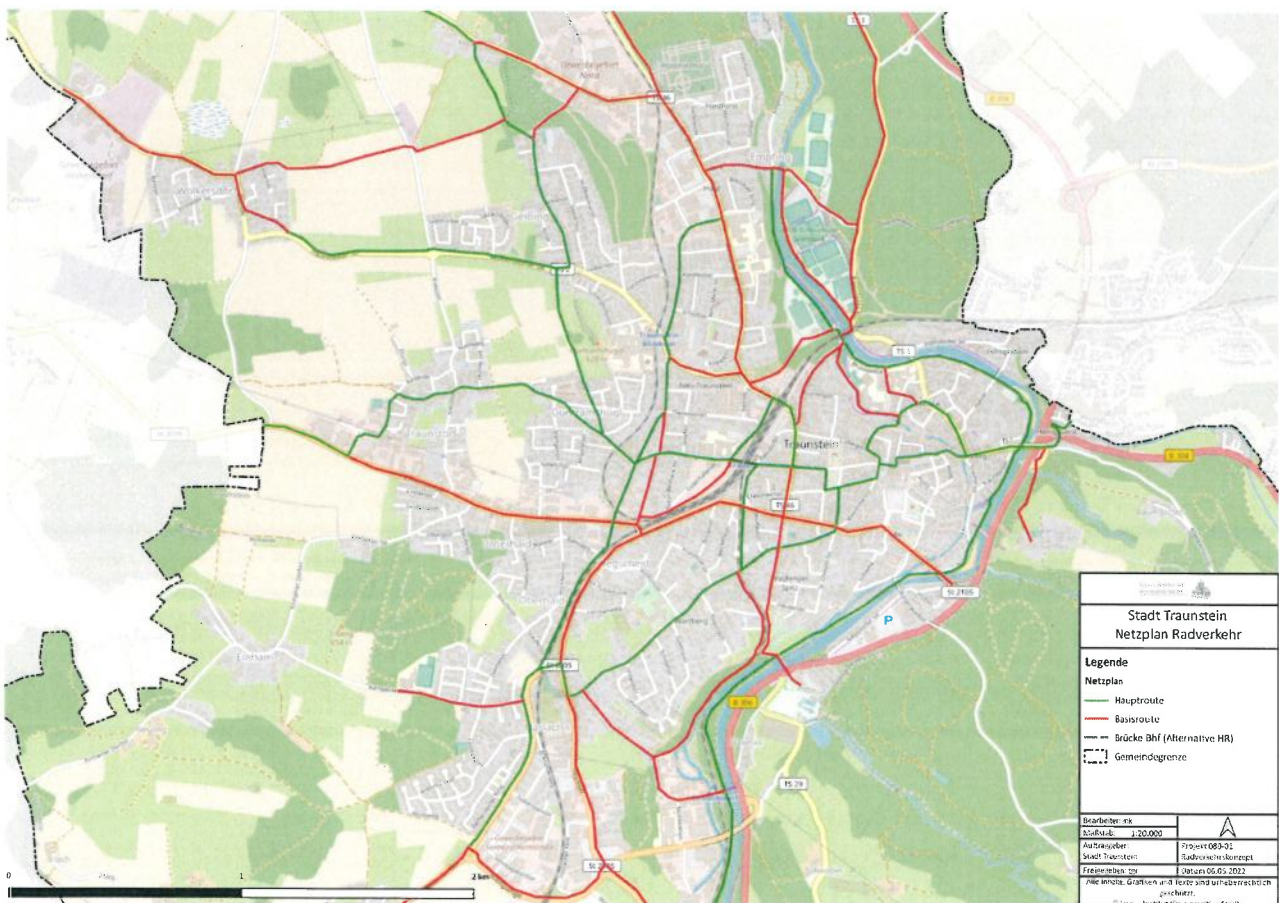


Abbildung 3: Netzplan des Radverkehrskonzepts der Stadt Traunstein (i.n.s. – Institut für innovative Städte)



4.3 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Mit der Lage in direkter Nachbarschaft zum Bahnhof und Busbahnhof Traunstein sind bereits die optimalen Voraussetzungen zur Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs geschaffen. Der dargestellte Linienplan zeigt die gute Anbindung der Stadt als Zentrum der Region, sowohl durch Bahn- als auch Buslinien.

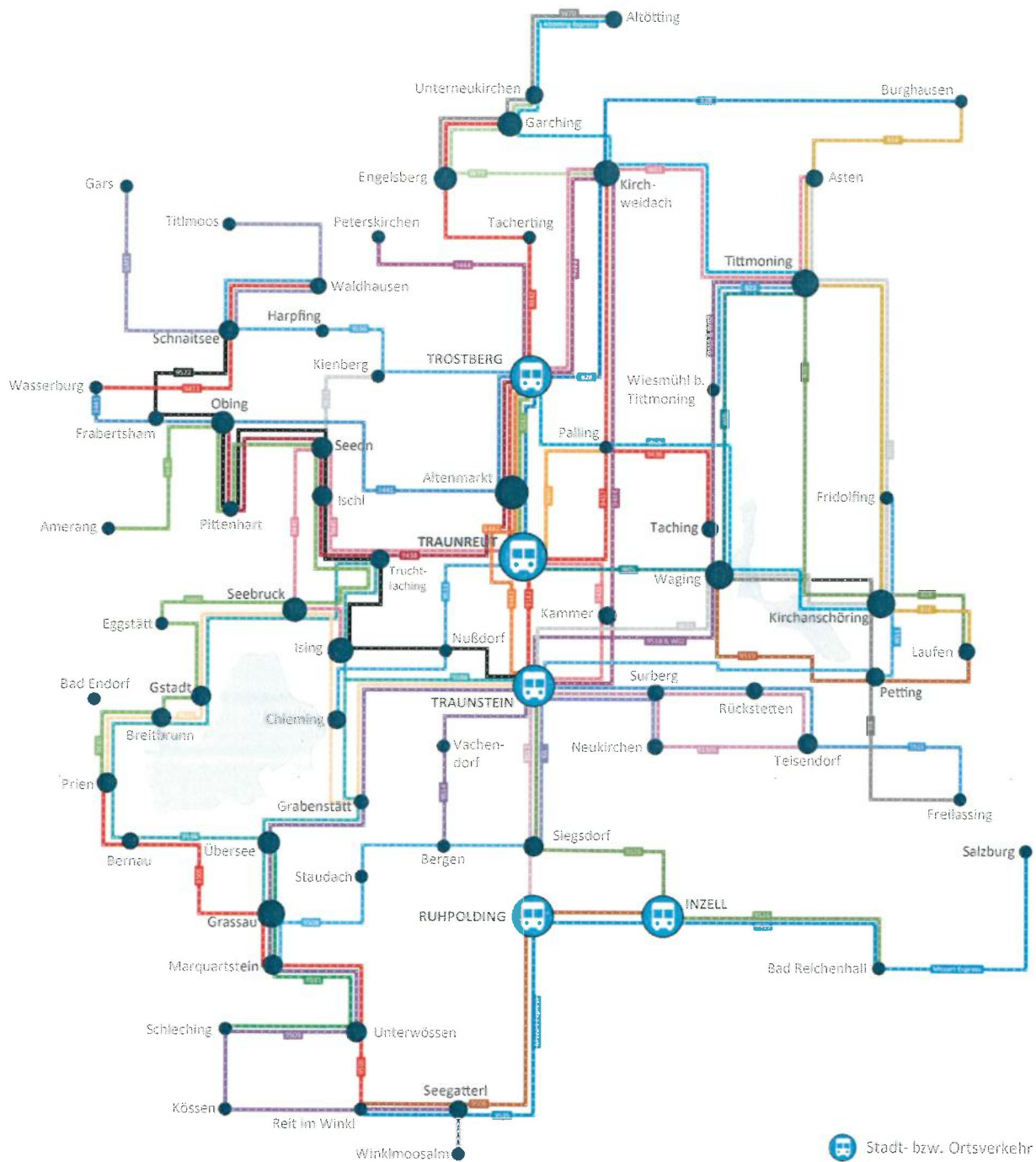


Abbildung 4: ÖPNV-Linienplan Landkreis Traunstein (Landkreis Traunstein, Fahrplanheft 2023)



In den vergangenen zwei Jahren wurde vom Landkreis Traunstein ein Nahverkehrsplan erarbeitet und im Sommer 2022 verabschiedet. Ziel des Plans ist es den ÖPNV im Landkreis weiterzuentwickeln und Verbesserungen herbeizuführen. Insbesondere sollen Erreichbarkeitsdefizite behoben und die Fahrtenhäufigkeit, vor allem außerhalb der Schülerverkehrszeiten, erhöht werden. Für Haltestellen wurde ein Ausstattungs-Leitfaden entwickelt und Empfehlungen für die Barrierefreiheit definiert. Auch tarifliche Verbesserungen bzw. Vereinfachungen sind geplant - so sollen zukünftig E-Tickets über die Wohin-Du-Willst-App zu erwerben sein. Auch die Planungen zum Campus Chiemgau wurden im Nahverkehrsplan bereits berücksichtigt.

Für die Bildung eines Verkehrsverbunds wurde die verkehrliche Sinnigkeit bereits nachgewiesen. Aktuell wird das Thema aus wirtschaftlicher Sicht geprüft.

Bereits heute fahren viele Buslinien durch die Güterhallenstraße direkt über das Campus-Areal, um dann zum Busbahnhof auf der gegenüberliegenden Bahnseite zu gelangen. Die Errichtung einer neuen Bushaltestelle an der ehemaligen Güterhallenstraße könnte zukünftig sowohl zu einer stärkeren, noch direkteren Erreichbarkeit des Campus führen als auch ggf. die teils angespannte Situation am Busbahnhof etwas entspannen.

Bereits zum heutigen Zeitpunkt steht den Studenten das Schüler- und Studententicket für nur 2€ pro Ticket und Monat zur Verfügung. Das Ticket gilt jeweils ab 14 Uhr, sowie an Ferientage, Wochenenden und Feiertagen ganztags und macht den ÖPNV für die Campus-Nutzer insbesondere für Freizeitaktivitäten attraktiv. Das ab 2023 geplante bundesweite 49€-Ticket wird zudem die Attraktivität des ÖPNV vor allem für aus der Region pendelnde Studenten und Dozenten noch zusätzlich steigern.

Insbesondere die Maßnahmen des Nahverkehrsplan, aber auch das Studententicket sowie das 49€-Ticket werden zu einer Reduzierung des MIV beitragen, da sowohl der Campus als auch Naherholungsziele besser und günstiger erreichbar sind und ein eigener Pkw schlicht nicht notwendig ist.

4.4 Öffentlicher Personenfernverkehr

Gelegen an der grenzüberschreitenden Bahnstrecke München-Salzburg bzw. an der ost-west-verlaufenden Eisenbahnachse Paris-Bratislava des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) der Europäischen Union, ist Traunstein auch mit dem Fernverkehr bestens erreichbar.

Es ist daher damit zu rechnen, dass insbesondere internationale Studenten oder aus der Ferne anreisende Dozenten zu einem großen Prozentsatz mit der Bahn anreisen. Gerade beim angestrebten Anteil von 50% internationalen Studenten fällt dieser guten Anbindung große Bedeutung zu.

Begünstigt wird dies auch dadurch, dass der Besucher direkt am Campus ankommt und kein weiterer Umstieg auf ein Nahverkehrsmittel notwendig ist. Jeder Umstieg stellt eine potenzielle Hürde für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel dar.

4.5 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Insbesondere am gewählten Standort zielen sämtliche Maßnahmen auf eine Reduzierung des MIV ab. Die bereits genannten positiven Eigenschaften des Standorts sowie die genannten Maßnahmen werden sich auf den MIV zwar positiv auswirken, jedoch ist dieser insbesondere in ländlichen Regionen wichtiger Bestandteil der Mobilität und wird sich nicht vollständig vermeiden lassen. Sowohl im Umland der Stadt lebende Campus-



Nutzer, die nicht zum Umstieg auf den ÖPNV bewegt werden können, als auch Pendler, die am Traunsteiner Bahnhof auf den öffentlichen Personenfernverkehr umsteigen, werden weiterhin mit dem Pkw anreisen.

Der MIV ist als Bestandteil des Gesamtkonzepts zu verstehen und zu integrieren. Diesem Ziel folgend wird nach dem Motto „Verkehr zu Verkehr“ die Güterhallenstraße an den Bahnkörper verlegt. Dadurch kann ein autofreier Campus entstehen, ohne bestehenden Verkehrsverbindungen zu kappen und das benachbarte Wohngebiet zu belasten.

Die Tiefgarageneinfahrt und auch Anlieferungen an die Gebäude erfolgen über die umverlegte Güterhallenstraße. Durch die Lage fern der Wohnbebauung und mögliche Zufahrten sowohl von Südwesten von der Wegscheidbrücke als auch von Nordosten von der Wasserburger Straße kommend, immer entlang der Bahngleise, beeinflusst der motorisierte Ziel- und Quellverkehr das angrenzende Wohnviertel so wenig wie möglich.

Die notwendigen Stellplätze werden in der Tiefgarage verwirklicht und werden den Campus-Nutzern, als auch Pendlern und sonstigen Stadtbesuchern je nach Bedarf kostenpflichtig zur Verfügung stehen am Wochenende und Nutzer freien zeit.

An der Gabelsbergerstraße werden entlang beider Straßenseiten Kiss&Ride-Parkplätze hergestellt. Diese im Bestand nicht vorgesehene Kurzparkmöglichkeit wird insbesondere hinsichtlich des Hol- und Bringverkehrs des Gymnasiums und der allgemeinen Verkehrssicherheit als sinnvolle Maßnahme ergriffen, um das aktuell praktizierte Halten auf der Fahrspur zu verhindern.

Zur Stärkung der Elektromobilität werden Ladepunkte für Elektroautos zur Verfügung stehen.

5 Fazit

Bereits durch die Wahl des Standorts wurde der Grundstein zu einem nachhaltigen Mobilitätskonzept am Campus Chiemgau geschaffen. Der Standort alleine ermöglicht bereits jetzt im Bestand, ohne weitere Maßnahmen, einen hohen Nutzungsgrad an nachhaltiger Mobilität, ohne große Barrieren. Unterstützt durch gezielte Maßnahmen soll der motorisierte Individualverkehr weiter reduziert und klimafreundliche, nachhaltige Mobilität gefördert werden.

Traunstein, 17.01.2023