

# STADT WASSERBURG AM INN VERKEHRSKONZEPT ZUM ISEK

Erläuterungsbericht, Mai 2018



PLANUNGSGESELLSCHAFT  
STADT-LAND-VERKEHR GmbH

Josephspitalstraße 7 – 80331 München

post@pslv.de – www.pslv.de

# STADT WASSERBURG am INN VERKEHRSKONZEPT ZUM ISEK

Erläuterungsbericht – Text

Mai 2018

## Inhalt

	Seite
1. Aufgabenstellung	1
2. Bestandssituation	3
3. Verkehrserhebungen	6
3.1 Zählstellenplan	6
3.2 Tagespegel	6
3.3 Knotenstromzählungen	7
3.4 Verkehrsbefragung	10
3.5 Haushaltsbefragung	13
3.6 Parkraumerhebung	27
4. Verkehrskonzept	32
4.1 Verkehrliche Ziele	32
4.2 Maßnahmenrepertoire	33
4.2.1 Fließender Verkehr	37
4.2.2 Ruhender Verkehr	37
4.2.3 Fußgänger-/Radverkehr	43
4.2.4 ÖPNV	49
4.2.5 Weitere Verkehrsthemen	56
4.3 Konkrete Maßnahmen	57
5. Prognose	61
6. Szenarien	66
7. Empfehlung	69

## Abbildungen (eigenständiges Heft)

1	Bestand Straßen und ÖPNV	27	Haushaltsbefragung – Tageszeit und Verkehrsmittel
2	Verkehrsmagneten	28	Haushaltsbefragung – Problemsicht
3	Parken Zentrum	29	Haushaltsbefragung – Vorschläge
4	Lage im Raum, Verkehrsentwicklung	30	Parkraumerhebungen
5	Zählstellenplan	31	Konzept zum fließenden Verkehr
6	Verkehrszellen	32	Konzept zum ruhenden Verkehr
7	Tagespegel	33	Radverkehrskonzept
8	Morgenspitze	34	ÖPNV-Konzept
9	Mittagspitze	35	Verkehrsumlegungen Nullfall 2015/2030
10	Abendspitze	36	Verkehrsumlegung Planfall 1
11	Streckenbelastung Kfz/24 Std.	37	Verkehrsumlegung Planfall 2a, 2b, 2ab
12	Lieferwagenanteile	38	Verkehrsumlegung Planfall 3a, 3b
13	Schwerverkehrsanteile	39	Verkehrsumlegung Planfall 4
14	Radverkehr	40	Verkehrsumlegung Planfall 5
15	Durchgangsverkehrsströme		
16	Ziel-/Quellverkehrsströme		
17	Binnenverkehrsströme		
18	Binnenverkehr – Weglängen		
19	Haushaltsbefragung – Rücklaufquoten		
20	Haushaltsbefragung – Repräsentativität		
21	Haushaltsbefragung – PKW-Verfügbarkeit		
22	Haushaltsbefragung – Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkartenbesitz		
23	Haushaltsbefragung – Sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen		
24	Haushaltsbefragung – Wegehäufigkeit		
25	Haushaltsbefragung – Verkehrsmittelwahl		
26	Haushaltsbefragung – Fahrtzwecke		

## 1. Aufgabenstellung



Marienplatz in Wasserburg

Im Rahmen der Überlegungen zur weiteren Stadtentwicklung hat die Stadt Wasserburg am Inn sich entschlossen, die drängenden Verkehrsprobleme analysieren und Lösungsansätze erarbeiten lassen.

Dafür werden von verschiedenen Büros unterschiedlicher Disziplinen ein integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) unter Federführung des Büros arc-Architekten entwickelt.

Die Stadt Wasserburg am Inn ist gekennzeichnet durch die Lage der Altstadt auf einer Halbinsel mit insgesamt nur zwei Zufahrten im Westen bzw. Süden. Die Altstadt wird in hohem Maße auch von Fremdverkehr belastet, der weder Quelle noch Ziel in der Altstadt hat. Es sollen Ansätze aufgezeigt werden, wie die Nutzung der Nordumfahrung im Zuge der B304 für den Durchgangsverkehr attraktiver gemacht werden kann. Neben dem Durchgangsverkehr auf der St2359 stellt auch der Parksuchverkehr in der Altstadt ein erhebliches Problem dar. Die rund 2.300 Bewohner der Altstadt konkurrieren mit den Besuchern, Einpendlern und Kunden um ca. 1.500 Stellplätze in der Altstadt. Verschiedene Formen der Parkraumbewirtschaftung sollen aufgezeigt werden, mit denen der Parksuchverkehr reduziert und gleichzeitig die Attraktivität der Altstadt als Einkaufs- und Freizeitstandort gesichert werden kann.

Der öffentliche Nahverkehr wird seit der Einstellung des Bahnbetriebs von Reitmehring bis zum Stadtbahnhof Wasserburg im Jahr 1987 ausschließlich mit Bussen durchgeführt. Auf dem Weg zum bzw. vom Busbahnhof müssen die Busse teilweise auch die Altstadt über die schmale Schmidzeile und das höhenbegrenzte Brucktor zur Innbrücke passieren. Staus sind hier regelmäßig die Folge, unter denen auch die Fahrgäste der Regionalbusse und des Stadtbusses leiden.

Am Marienplatz/Brucktor ist die Querung der Straße für Fußgänger mit erheblichen Risiken an einigen Stellen verbunden, da die Sichtverhältnisse nicht ausreichend sind. Für Radfahrer bestehen ähnliche Probleme. Schmale Fahrbahnen führen dazu, dass Radfahrer vom Kfz-Verkehr an den Rand gedrängt werden. Das Wegenetz weist noch einige Lücken auf. Vor allem die Verbindung in die Stadtteile Bürgerfeld und Tegernau ist aufgrund der einzigen Flussquerung über die Innbrücke teilweise sehr umwegig.

Der Untersuchungsumgriff für den Fachbereich Verkehr wird auf das Gebiet der Kernstadt ausgedehnt, um Daten über die aktuelle und künftige Verkehrszusammensetzung und -struktur zu erhalten.

Die vorliegenden Verkehrsdaten sind veraltet, da sich mittlerweile sowohl die Stadtstruktur als auch die Nachfrage verändert haben. Deshalb wurde eine Aktualisierung der Verkehrsdaten für die gesamte Stadt notwendig. Diese Erhebungen wurden im Herbst 2015 durchgeführt.

Auf der Grundlage umfangreicher Verkehrserhebungen und einer Haushaltsbefragung ist ein Verkehrs-

modell für die Stadt Wasserburg am Inn erstellt worden. Damit können verkehrlicher Fragestellungen und Planungsansätze der Stadt Wasserburg am Inn für die kommenden Jahre, wie z.B. die Verkehrswirksamkeit alternativer Verkehrsführungen oder auch die Erhöhung der Attraktivität der Nordumfahrung beurteilt und auch eine sinnvolle und verträgliche Ordnung des Gesamtverkehrs entwickelt werden.

In einem ersten Schritt wurde die Verkehrsanalyse erarbeitet. Darauf aufbauend sollen im Rahmen des ISEK die Anforderungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV), des Rad- und Fußgängerverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einzeln, wie auch im Zusammenhang betrachtet und im städtebaulichen Entwicklungskonzept integriert werden. Unter der Maßgabe, die Mobilität der Bevölkerung zu erhalten bzw. weiter zu verbessern, gilt es negative Folgen wie z. B. Verkehrsbehinderungen und -belastungen, Lärm und Abgase zu mindern und höhere Aufenthaltsqualitäten in der Stadt zu entwickeln.

Die Bearbeitung des Fachbeitrags Verkehr erfolgt in enger Zusammenarbeit und Kooperation der Fachplaner und mit einer konzentrierten Bürger- und Öffentlichkeitsbeteiligung.

## 2. Bestandssituation



Wasserburg am Inn ist eine Stadt im oberbayerischen Landkreis Rosenheim und liegt etwa 55 km östlich der bayerischen Landeshauptstadt München. Nachbarkommunen der Stadt sind die Orte Edling, Soyen, Babensham, Eiselfing und Griesstätt. Wasserburg ist über die Bundesstraßen B15 von Regensburg über Landshut nach Rosenheim, direkt an der Strecke Deutsche Ferienroute Alpen-Ostsee, und die B304 von München nach Salzburg an das überörtliche Straßennetz angebunden. Als weitere wichtige regionale Verbindungsstraßen durchqueren die Staatsstraßen St2359, St2092 sowie die Kreisstraßen RO36 und RO37 das Stadtgebiet (vgl. Abbildung 1.1).

Die Kernstadt wird neben der St2359 im Verlauf der Straßen Auf der Burg und Schmidzeile, durch die ringförmig verlaufende Hauptverkehrsstraße im Zuge der Tränkgasse, Max-Emanuel-Platz, Kaspar-Aiblinger-Platz, Im Hag und Münchner Straße, sowie von einigen Hauptgeschäftsstraßen und Wohnstraßen erschlossen. Diverse Fußgängerverbindungen ergänzen das Netz (vgl. Abbildung 1.2).

In der Altstadt befinden sich auch die meisten öffentlichen Einrichtungen, die meisten Einzelhandelseinrichtungen und Dienstleistungen sowie Schulen (vgl. Abbildung 3). Größere Einkaufsmärkte sind im Gewerbegebiet Tegernau und im Gewerbegebiet Salzburger Straße angesiedelt. Große gewerbliche Arbeitgeber finden sich ebenfalls im Gewerbegebiet Tegernau sowie in Reitmehring-Süd.



*Busbahnhof am ehemaligen Stadtbahnhof*

Die Bahnstrecke vom Wasserburger Ortsteil Reitmehring über Edling, Steinhöring, Ebersberg und Grafing nach München wird zurzeit im Stundentakt befahren. Die Fahrzeit von Reitmehring bis zum Ostbahnhof München beträgt ca. eine Stunde. Auch mit dem PKW sind für die rund 55 km selbst über die B12 und die A94 kaum weniger als eine Stunde anzusetzen. Die Bahnverbindung ist also nicht unbedingt langsamer. Allerdings wird für weiter als der Münchner Ostbahnhof entfernt liegende Ziele in München, wie zum Beispiel die Innenstadt, Schwabing oder auch Sendling schnell ein Zeitbedarf von mehr als einer Stunde erreicht. Der Bahnhof Wasserburg befindet sich im Ortsteil Reitmehring, rund vier Kilometer westlich der Altstadt. Wasserburg ist über den Bahnhof Reitmehring neben der Strecke nach München („Filzenexpress“) außerdem an die werktags im Stundentakt über die Bahnstrecke Mühldorf–Rosenheim an das Bahnnetz angebunden. Die Züge aus Rosenheim und Mühldorf treffen sich in Reitmehring jeweils zur vollen Stunde, zehn Minuten später fährt der Zug nach München ab.

In der Regel besteht in Reitmehring Anschluss von/nach Wasserburg-Stadt und in fast alle anderen Stadtteile mit dem Stadtbus Wasserburg. Seit Dezember 2015 ist die Bahnstrecke von Wasserburg (Inn)



Bahnhof Reitmehring

Bahnhof über Ebersberg nach München, komplett in den Tarif des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) integriert. Der Zentrale Busbahnhof ist am Rande der Altstadt situiert.

Die Stadtbuslinie 9418 bedient zurzeit das Gebiet der Kernstadt von Wasserburg einschließlich Reitmeiring. Die beiden Endstationen sind der Bahnhof in Reitmeiring sowie das Gewerbegebiet an der Priener Straße/Badria. Die Fahrzeit für die gesamte Streckenlänge in eine Richtung beträgt ca. 22 - 23 Minuten. Damit ist ein Stundentakt mit einem Fahrzeug relativ problemlos möglich, da eine Gesamtzeit von ca. 45 Minuten für einmal hin und zurück noch genügend Zeitreserven für eventuelle Verspätungen lässt.

Bis gegen 23 Uhr bindet der Stadtbus alle am Bahnhof ankommenden und abfahrenden Züge aus und in Richtung Burgau, Altstadt und Bürgerfeld an. Der jeden Tag als letztes aus Richtung München ankommende Zug um 0:52 Uhr ist mit einem sogenannten Rufbus angebunden, der auf telefonische Bestellung auf der Stadtbus-Strecke fährt.



Parkplatz Am Gries

Das Schienenverkehrsangebot des Filzenexpress Richtung München wird zwischen Grafing und Wasserburg durch die Buslinie 9421 des Busunternehmens Regionalverkehr Oberbayern ergänzt. Weitere Verbindungen im öffentlichen Nahverkehr bestehen durch die Buslinien 9409 (Wasserburg-Albaching-Haag-Dorfen), 9411 (Wasserburg-Soyen-Haag-Isen/Oberornau), 9412 (Wasserburg-Edling-Pfaffing-Rettenbach), 9413 (Wasserburg-Schnaitsee-Waldhausen), 9414 (Wasserburg-Halfing-Bad Endorf-Prien/Chiemsee), 9415, Wasserburg-Griesstätt-Vogtareuth-Rosenheim), 9416 (Wasserburg-Attel-Rott/Inn-Rosenheim) und 9441 (Trostberg-Obing-Wasserburg). Vervollständigt wird das Angebot durch die Linie 9420, dem Nachtexpress (Albaching-Pfaffing-Edling-Wasserburg).

Abb. 1.3 enthält in schematischer Weise das regionale Buslinienangebot mit der jeweiligen Anzahl an Fahrten. Das Fahrtenangebot der Regionalbuslinien ist teilweise sehr gering, eine Reihe von Buslinien ist nahezu ausschließlich auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet.

Über die Homepage der Stadt Wasserburg ist es auch möglich sich über eine Mitfahrzentrale oder Car-Sharing Angebote zu informieren.

Das Parkplatzangebot in der Altstadt ist in Abbildung 3 dargestellt. Im gesamten Altstadtbereich (inklusive Parkhaus Kellerstraße) stehen ca. 1.420 Stellplätze zur Verfügung. Davon sind ca. 170 Stellplätze gebührenpflichtig und zeitlich begrenzt (max. 3 Stunden). Sie befinden sich am Parkplatz Am

Gries am Rande der Altstadt. Zeitlich auf max. 4 Stunden begrenzte, aber gebührenfreie Stellplätze befinden sich in den Parkhäusern Überfuhrstraße (287 Stellplätze) und Kellerstraße (565 Stellplätze). Jeweils das Obergeschoss der Parkgarage steht Dauerparkern für 24 Stunden zur Verfügung. Die zentralen Stellplätze im Straßenraum (ca. 255 Stellplätze) sind ebenfalls gebührenfrei und auf max. 2 Stunden begrenzt. Alle weiteren Stellplätze im Straßenraum (ca. 310 Stellplätze) und am Parkplatz Unter der Rampe sind gebührenfrei und zeitlich unbegrenzt.

**Lage im Raum und Verkehrs-  
entwicklung seit 1990**

In Abbildung 4 ist die räumliche Lage der Stadt Wasserburg in ihrem Umfeld sowie im Straßen- und Wegenetz zu erkennen. Zusätzlich sind Angaben der Obersten Baubehörde aus den Jahren 1990, 1995, 2000, 2005 und 2010 für ausgewählte Stellen rund um und in Wasserburg abgebildet. Es zeigt sich, dass an den Zählstellen im Laufe der letzten Jahre relativ unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten sind. Die Belastung der B304 ist seit 2000 konstant, 2010 sogar leicht rückläufig, wohingegen die Belastung der B304 östlich der Innbrücke seit 1990 stetig zunimmt. Die Belastung der St2359 in Gabersee hatte im Jahr 2005 mit 15.225 Kfz/24 Std. ihren Höhepunkt und zeigt im Jahr 2010 eine leicht rückläufige Tendenz. Die Zählstelle an St2359 in Höhe Schmidzeile weist für 1990 und 2010 massiv überhöhte Werte gegenüber 1995, 2000 und 2005 auf. Diese Überhöhung kann kaum repräsentativ sein, hier spielen möglicherweise temporäre Baustellen und/oder Umleitungen eine Rolle. Die St2092 Rosenheimer Straße hat nach einem Rückgang der Verkehrszahlen im Jahr 2005, 2010 mit 13.136 Kfz/24 Std. wieder fast das Niveau des Jahres 2000 erreicht. Auf Höhe der Salzburger Straße hat die St2092 eine deutlich niedrigere Belastung, die seit 1990 relativ konstant ist.

Zur Grafik ist noch zu bemerken, dass nicht an allen Zählstellen für jedes Jahr Daten vorliegen, manche Zählstellen wurden offenbar erst 2000 oder 2010 ins Erhebungsprogramm aufgenommen. Auf den wichtigen Abschnitten der Ortsdurchfahrten klassifizierter Straßen entwickelte sich der Verkehr (DTV) von 1990 – 2010 wie folgt:

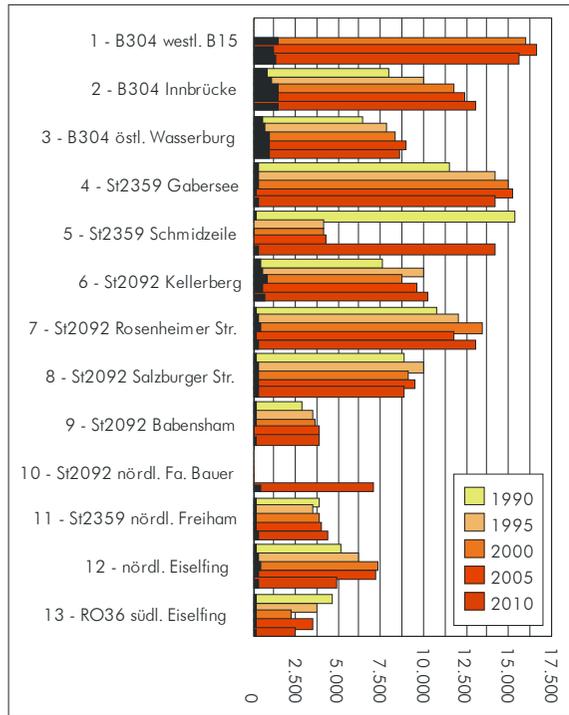


Tabelle 1: Verkehrsentwicklung 1990 – 2010

Erhebungsjahr	1990		1995		2000		2005		2010	
	Kfz/24 Std.	SV-Anteil								
Zählstelle mit Nr. im Stadtgebiet										
1 - B304 westl. B15	-	-	-	-	16.031	1.473	16.646	1.243	15.628	1.373
2 - B304 Innbrücke	8.010	760	9.927	1.058	11.805	1.539	12.377	1.449	13.070	1.547
3 - B304 östl. WS	6.479	532	7.866	687	8.337	1.006	8.991	925	8.608	993
4 - St2359 Gabersee	11.486	374	14.224	359	14.944	355	15.225	233	14.118	332
5 - St2359 Schmidzeile	15.362	250	4.116	56	4.115	83	4.218	41	14.160	298
6 - St2092 Kellerberg	7.759	476	8.859	582	8.757	763	9.666	561	10.231	691
7 - St2092 Rosenheimer Str.	10.680	229	12.022	362	13.402	438	11.788	265	13.136	333
8 - St2092 Salzburger Str.	8.842	253	10.002	324	9.098	363	9.452	343	8.783	346
9 - St2092 Babensham	2.874	119	3.463	188	3.585	218	3.908	106	3.906	192
10 - St2092 nördl. Fa. Bauer	-	-	-	-	-	-	-	-	7.019	417
11 - St2359 nördl. Freiham	3.848	182	3.549	235	3.869	235	4.041	253	4.392	325
12 - nördl. Eiselfing	5.112	267	6.153	387	7.318	455	7.127	374	4.848	362
13 - RO36 südl. Eiselfing	4.609	256	3.688	212	2.211	142	3.496	212	2.520	196

### 3. Verkehrserhebungen

Zu den Verkehrserhebungen, die im Rahmen des Verkehrskonzepts zum ISEK für Wasserburg durchgeführt wurden, gehört neben den Knotenstromzählungen an insgesamt 34 Einmündungen und Kreuzungen, den Verkehrsbefragungen an 4 Befragungsstellen und einer Parkraumerhebung im Altstadtgebiet auch eine Haushaltsbefragung, mit deren Hilfe vor allem der Binnenverkehr erfasst wurde.

Die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 27. Oktober 2015 angesetzt. Die Erhebungen im fließenden und ruhenden Verkehr wurden am 15. Oktober 2015 durchgeführt. Als Zählpersonal kamen 135 Schüler des Gymnasiums, der Realschule und der FOS Wasserburg zum Einsatz. Die Einweisung und Beaufsichtigung am Erhebungstag erfolgte durch das Gutachterbüro.

#### 3.1 Zählstellenplan

Die genaue Lage der einzelnen Zählstellen ist aus Abbildung 5 ersichtlich. Mit den gewählten Zählpunkten sollten alle wichtigen Zufahrtsstraßen vollständig erfasst werden. Des Weiteren wurden alle wichtigen innerörtlichen Verknüpfungspunkte in das Erhebungsprogramm einbezogen.

**Methodik** Es wurde über 8 Stunden in drei Zeitintervallen (6:30 – 9:30 Uhr, 11:30 - 13:30 Uhr und 15:30 – 18:30 Uhr) gezählt. An allen Punkten wurden sämtliche Verkehrsströme differenziert nach Fahrzeugarten im Viertelstundentakt gesondert erfasst. Am Kreisverkehr Burgau (K5) sowie am Marienplatz (K26) wurde sogar von 6:00 - 20:00 Uhr ohne Pause erhoben. An allen vier Ortszufahrten wurde der Verkehr stichprobenmäßig angehalten und die Autofahrer nach Herkunft, Ziel und Fahrtzweck befragt.

**Verkehrszellen** Für die Auswertung wird ein relativ detailliertes Straßennetz für die Stadt Wasserburg herangezogen. Zu diesem Zweck muss auch die Einteilung in die sogenannten Verkehrszellen relativ kleinräumig erfolgen. Abbildung 6 enthält diese Verkehrszellen zusammen mit den Einwohnerzahlen. Die Kenntnis der Einwohnerzahlen der einzelnen Verkehrszellen ist bei der Eichung des Verkehrsmodells und der Abschätzung des Verkehrsaufkommens einzelner Wohngebiete von Vorteil.

#### 3.2 Tagespegel

Abbildung 7.1 enthält die Pegeldarstellungen für die Zählstellen an der Kreuzung Münchner Straße/ Peter-Scher-Weg/Landschaftsweg (K5), wobei nach Fahrtrichtung, Fahrzeugart und Zeiteinheit (jeweils volle Stunde) unterschieden wird. In der Münchner Straße Ost wurden insgesamt in 14 Stunden 12.006 Kfz gezählt, in der Münchner Straße West 12.839 Kfz. Eine deutliche Morgenspitze ist zwischen 7.15 – 7.30 Uhr stadtauswärts erkennbar. Die Verkehrsbelastung ist über den Tag gesehen eher gleichmäßig. Von 16:00 -18:00 Uhr kann ein stärkerer Verkehrsfluss Richtung stadteinwärts beobachtet werden.



Marienplatz

Abbildung 7.2 enthält die Pegeldarstellungen für die Zählstellen an der Kreuzung Marienplatz/Brucktor/Schmidzeile (K26). So wurden am Brucktor insgesamt in 14 Stunden 13.339 Kfz gezählt. Am Marienplatz wurden 9.539 Kfz ermittelt, die Belastung der Schmidzeile betrug 4.920 Kfz. Am Marienplatz ist die Belastung über den Tag gesehen in Richtung stadteinwärts höher als stadtauswärts. Zwischen 07:00 und 08:00 Uhr zeigte sich zudem eine deutliche Morgenspitze stadteinwärts, gefolgt von einer Vormittagsspitze zwischen 9:30 und 11:30 Uhr. Nach einem Rückgang der Belastung über die Mittagszeit nimmt die Belastung ab 14:45 Uhr wieder stetig zu und erreicht seinen Höhepunkt gegen 18:45 Uhr. Am Brucktor konnte zwischen 15:00 und 18:45 Uhr in Richtung stadtauswärts eine ausgeprägte Nachmittagsspitze festgestellt werden. Ansonsten ist das Verkehrsaufkommen den ganzen Tag relativ gleichmäßig stark, mit Ausnahme eines leichten Rückgangs zwischen 8:45 bis 9:30 Uhr. Das Verkehrsaufkommen stadtauswärts ist generell höher als stadteinwärts. Auf Grund des Linksabbiegeverbots am Brucktor in Richtung Schmidzeile fließt der Verkehr in der Schmidzeile überwiegend stadteinwärts. 686 Kfz in Richtung stadtauswärts, kommen vom Marienplatz. Eine Verkehrszunahme ist vor allem zwischen 15:30 und 18:00 Uhr zu erkennen.

### 3.3 Knotenstromzählungen



Kreisverkehr Münchner Straße

Die Darstellung des Straßennetzes musste weitgehend abstrakt gewählt bzw. die Abstände zwischen den Knoten mussten gestreckt werden, da ansonsten die Lesbarkeit benachbarter Knoten teilweise nicht mehr möglich gewesen wäre.

In Abbildung 8 sind die Knotenströme für die Morgenspitzenstunde (7:15 Uhr bis 8:15 Uhr) dargestellt, Abbildung 9 enthält die Knotenströme der Mittagsspitze (12:00 Uhr bis 13:00 Uhr) und Abbildung 10 die Knotenstrombelastungen für die Abendspitzenstunde (16:30 Uhr bis 17:30 Uhr).

Die am stärksten belasteten Verkehrsverbindungen sind erwartungsgemäß die B304 und die B15, die das Stadtgebiet von Wasserburg umfahren. Hohe Belastungen auf der B304 sind aber auch im Stadtteil Reitmehring festzustellen. Die am höchsten belastete innerstädtische Verkehrsverbindung ist die St 2359 im Zuge der Münchner Straße und im weiteren Verlauf Auf der Burg und Rosenheimer Straße. In der Altstadt ist deutlich der Ringverkehr von der Bruckgasse kommend in Richtung Marienplatz, Tränkgasse, Max-Emanuel-Platz, Kasper-Aiblinger-Platz, Heisererplatz, Im Hag zur Münchner Straße erkennbar. Diese Richtung ist vor allem am K26 (Marienplatz/Brucktor/Schmidzeile) zu jeder Tageszeit ausgeprägt erkennbar. Der Verkehrsstrom aus Richtung Schmidzeile in die Bruckgasse ist in der Abendspitzenstunde



Am Gimplberg/Salzbürger Straße



Rosenheimer Straße Salzburger Straße

auffällig hoch. Am K17 (Münchner Straße/Auf der Burg) sind zu jeder Tageszeit starke Abbiegebeziehungen im Zuge der Münchner Straße von/zum Bahnhofplatz zu erkennen. Diese begründen sich darin, dass viele Verkehrsmagneten (z.B. Parkplätze, Schulen, Kindergärten, vgl. auch Abbildung 2), die in der Altstadt liegen, nur auf diesem Weg angefahren werden können.

Nach der Morgenspitzenstunde lässt das Verkehrsaufkommen in Wasserburg über Mittag etwas nach, um dann in der Abendspitzenstunde noch einmal deutlich zuzunehmen. Am K9 (Rosenheimer Straße/Priener Straße) beispielsweise sind in der Morgenspitzenstunde ca. 460 Kfz/Morgenspitzenstunde aus Richtung Rosenheimer Straße unterwegs. In der Mittagsspitzenstunde geht der Verkehr auf ca. 330 Kfz/Mittagsspitzenstunde zurück, um dann in der Abendspitzenstunde wieder auf ca. 500 Kfz/Abendspitzenstunde anzusteigen.

Die Knoten K6 (Rosenheimer Straße/Salzbürger Straße), K7 (Am Gimplberg/Salzbürger Straße) und K31 (Am Gimplberg/Rosenheimer Straße) bilden ein Einbahnstraßensystem, dass über den Gimplberg und die Salzburger Straße in Richtung Altstadt führt und in der Gegenrichtung über die Rosenheimer Straße Richtung stadtauswärts. In der Morgenspitzenstunde sind ca. 800 Kfz/Morgenspitzenstunde in Richtung Rosenheimer Straße unterwegs. In der Mittagsspitzenstunde geht der Verkehr auf ca. 700 Kfz/Mittagsspitzenstunde zurück, um dann in der Abendspitzenstunde wieder auf ca. 1000 Kfz/Abendspitzenstunde anzusteigen. Am K31 in Richtung Am Gimplberg und am K6 in Richtung Altstadt, zeigt die Morgenspitzenstunde den höchsten Wert, über Mittag und am Abend geht die Belastung etwas zurück.

In der Münchner Straße ist der Verkehrsstrom Richtung Altstadt in der Morgen- und Abendspitzenstunde annähernd gleich, Richtung stadtauswärts können aber in der Abendspitzenstunde deutlich höhere Belastungen festgestellt werden als am Morgen.

Zu den stärkst belasteten Knotenpunkten zählen die Knoten K32 (Rosenheimer Straße/Gimplberg), K26 (Marienplatz/Brucktor), K19 (B304/Meggelstraße) sowie K14 (St2092/Salzbürger Straße), K1 (B15/St2359), K4 und K5 (Kreisverkehre Münchner Straße).

**Streckenwerte 24 Std.** Nachdem an 34 erhobenen Knoten über jeweils acht Stunden der Verkehr erfasst worden war, kann auch der 24-stündige Tagesverkehr ermittelt werden. Dieser ist in Abbildung 9 dargestellt, wobei ein Rundungsmodus gewählt wurde. Ein Blick auf die Abbildung 9 zeigt deutlich die Konzentration des



Am Heisererplatz



Rosenheimer Straße (St2359)

Verkehrs auf die beiden Bundesstraßen B15 und B304, sowie auf die Staatsstraßen St2359 und St2092.

Die B304 westlich der Anschlussstelle zur St2359 Münchner Straße ist mit rund 19.350 Kfz/24 Std. sehr hoch belastet. In ihrem weiteren Verlauf Richtung Osten konnten immer noch 17.400 Kfz/24 Std. festgestellt werden. Annähernd eine gleich hohe Belastung wurde auf der St 2359 Höhe Gabersee mit ca. 16.025 Kfz/24 Std. gezählt. Die Belastung auf der St2359 nimmt in Richtung Altstadt geringfügig ab auf durchschnittlich 14.500 Kfz/24 Std., in der Bruckgasse jedoch ergab die Zählung einen Wert von 15.500 Kfz/24 Std. Im Zuge der Rosenheimer Straße reduziert sich das Verkehrsaufkommen kontinuierlich Richtung stadtauswärts. Nordöstlich der Priener Straße konnten auf der St 2359 ca. 10.675 Kfz/24 Std. erhoben werden, wohingegen südwestlich der Priener Straße nur noch ca. 6.100 Kfz/24 Std. gezählt wurden. Mit ca. 14.475 Kfz/24 Std. ist die B15 südlich des Knotenpunktes 20 (B15/ Megglestraße), ebenfalls ein stark belasteter Straßenabschnitt. Hohe Belastungen (durchschnittlich etwa 13.000 Kfz/24 Std.) sind auch noch auf der St2092 zwischen den Knotenpunkten K13 (RO37/St2092) und der Auffahrt zur B304 festzustellen.

Von innerörtlicher Bedeutung sind zudem noch der Altstadttringverkehr von der Münchner Straße über die Straßen Auf der Burg, Schmidzeile, Marienplatz, Tränkgasse, Max-Emanuel-Platz, Kasper-Aiblinger-Platz, Heisererplatz, Im Hag zurück zur Münchner Straße. Besonders stark belastet ist der Bereich am Marienplatz (10.650 Kfz/24 Std.) und der Abschnitt der Münchner Straße zwischen Bahnhofsplatz und Auf der Burg (10.675 Kfz/24 Std.). Eine hohe Belastung ergab die Zählung auch für die Zufahrt zum Gewerbegebiet Tegernau (8.850 Kfz/24 Std.), für die Megglestraße (3.950 Kfz/24 Std.) und die Dirnecker Straße (4.025 Kfz/24 Std.). Die Belastung der Dirnecker Straße, die als Abkürzung für die Anfahrt zum Gewerbegebiet Tegernau genutzt wird, weist zwar nur eine Belastung von ca. 4.000 Kfz/24 Std. auf, für eine Gemeindeverbindungsstraße, die durch ein Gewerbegebiet mit zahlreichen querenden Fahrzeugen führt, ergibt sich jedoch ein erhebliches Konfliktpotenzial.

Alle vorgenannten Zahlen wie auch in den entsprechenden Abbildungen sind Werktagswerte.

### Schwerverkehrsanteile und Lieferwagenanteile

Die Abbildung 12 enthält die Anteile des Lieferwagenverkehrs. Aus softwaretechnischen Gründen ist eine Beschriftung mit Dezimalstellen oder Prozentzeichen nicht möglich. Um Rundungen auf ganze Prozentwerte zu vermeiden wurde die Darstellung von Promillewerten gewählt.



Brucktor

Als Lieferwagen wurden die Fahrzeuge definiert, die vorrangig dem Warentransport dienen und über ein zulässiges Gesamtgewicht von 3,5t nicht hinausgehen und mit Führerscheinklasse B gefahren werden dürfen. Höhere Belastungen sind u.a. Am Burgfrieden (ca. 11%), auf der B304 Höhe Reitmehring (ca. 10%), in der Megglestraße (ca. 8%), im Zettlweg (ca. 9%), in der Schmidzeile (ca. 7%), am Marienplatz (ca. 9%) und in der Äußeren Lohe und der Seehäuslstraße (jeweils ca. 9%) zu finden.

Die Schwerverkehrsanteile (vgl. Abbildung 13) liegen etwas niedriger als die Lieferwagenanteile. Als Schwerverkehr wurden Fahrzeuge definiert, die ein zulässiges Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t aufweisen. Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden an der B15 (ca. 16%) und in der Meggle Straße (ca. 13%) ermittelt. Auch auf der B304 in Höhe Megglestraße konnten bis zu 13% Schwerverkehrsanteil festgestellt werden. Etwas höhere Schwerverkehrsanteile finden sich auch, in der Rosenheimer und Priener Straße stadtauswärts (über 6%), sowie in der Salzburger Straße (bis zu 8%). Im Altstadtbereich und am Gimplberg liegen Schwerverkehrsanteile unter 4%. Im übrigen Straßennetz liegt der Schwerverkehrsanteil meist unter 4%, zu dem im Übrigen auch Linienbusse gehören.

### Radverkehr 24 Std.



Bahnhofstraße Reitmehring

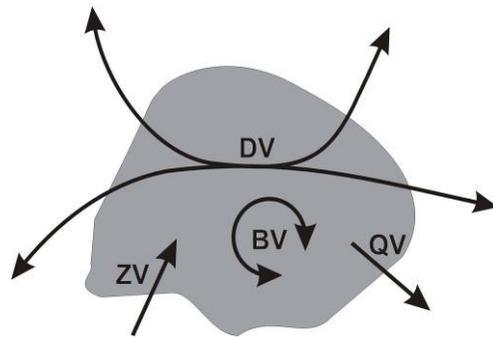
In Abbildung 14 ist der Radverkehr als Streckenbelastungen dargestellt. Ähnlich wie beim Kfz-Verkehr sind entlang der stark befahrenen Hauptstraßen (Münchner Straße - Reitmehring, Rosenheimer Straße, Am Gimplberg, Salzburger Straße) etliche Radfahrer festzustellen. Ein erhöhtes Radfahraufkommen wurde auch in der Altstadt (z.B. Münchner Straße (105 Radfahrer/24 Std.), Marienplatz (110 Radfahrer/24 Std.) sowie Im Hag (140 Radfahrer/24 Std.)), in der Watzmannstraße (160 Radfahrer/24 Std.), und am Klosterweg (85 Radfahrer/24 Std.) ermittelt.

Das eher geringe Radfahraufkommen ist einerseits der für Radfahrer ungünstigen Topographie wie auch der eher schlechten Witterung am Erhebungstag zuzuschreiben.

Die vielen Abkürzungs- bzw. Parallelstrecken für Radfahrer, die für den Kfz-Verkehr nicht befahrbar sind, konnten in dieser Erhebung nicht berücksichtigt werden, da sich die Zählstellen nach dem Kfz-Verkehr ausgerichtet haben.

## 3.4 Verkehrsbefragungen

Insgesamt konnten rund 3.885 Autofahrer befragt werden. Bis auf eine kleine Menge im niedrigen zweistelligen Bereich konnten alle Ortsangaben zugeordnet werden. Die im Folgenden verwendeten Begriffe



Durchgangsverkehr (DV), Ziel-/ Quellverkehr (ZV bzw. QV) und Binnenverkehr (BV) lassen sich anhand der nachstehenden Grafik bzw. der Abbildung 15.1 erläutern.

- Als Durchgangsverkehr werden die Fahrten bezeichnet, bei denen Herkunft und Ziel außerhalb eines definierten Gebietes liegen, in diesem Fall das von den vier Befragungspunkten markierte Stadtgebiet.
- Als Zielverkehr gelten alle Fahrten, bei denen die Herkunft außerhalb von Wasserburg und das Ziel innerhalb liegen. Die Gegenrichtungen werden als Quellverkehr bezeichnet.
- Beim Binnenverkehr von Wasserburg liegen Herkunft und Ziel innerhalb des Stadtgebietes.

Aus den Angaben in den Fragebögen konnte für jedes Verkehrsmittel eine eigenständige Fahrtenmatrix erzeugt werden, die neben den in Abbildung 6 enthaltenen örtlichen Verkehrszellen auch solche für Nachbargemeinden im näheren und weiteren Umfeld umfasst.

### Durchgangsverkehr zwischen den Befragungspunkten



Befragungsstelle Rosenheimer Straße

Abbildung 15.2 enthält den Durchgangsverkehr durch die Stadt Wasserburg zwischen den vier Befragungspunkten. Im Durchschnitt konnte an allen Befragungspunkten eine Befragungsquote von 37% erreicht werden. Insgesamt wurden rund 3.000 Kfz-Fahrten/24 Stunden im Durchgangsverkehr am 15.10.2015 ermittelt. Die stärksten Durchgangsverkehrsbeziehungen in Wasserburg bestehen entlang der St2092 (Salzburger Straße) zwischen den Befragungspunkten B3 Eiselfinger Straße und B4 Kellerberg (1.570 Kfz/24 Std.). Die übrigen Verkehrsbeziehungen sind deutlich schwächer ausgeprägt. Die zweitstärkste Beziehung bezieht sich mit ca. 550 Kfz/24 Std. auf Fahrten zwischen der Rosenheimer Straße (B2) und dem Kellerberg (B4). Ca. 455 Kfz/24 Std. konnten zwischen der Münchner Straße (B1) und der Eiselfinger Straße (B3) ermittelt werden. Die in der Abbildung dargestellten Prozentzahlen, bezeichnen den Anteil des Durchgangsverkehrs am jeweiligen Gesamtverkehr. Das bedeutet beispielsweise am Kellerberg, dass der Durchgangsverkehr ca. 18% des Gesamtverkehrs, an der Münchner Straße ca. 5%, ausmacht. Ein höherer Prozentsatz des Durchgangsverkehrs konnte mit ca. 29% in der Eiselfinger Straße ermittelt werden, wohingegen er in der Rosenheimer Straße nur ca. 7% beträgt.

### Durchgangsverkehr ortsbezogen

Abbildung 15.3 zeigt den ortsbezogenen Durchgangsverkehr. Obwohl nur Fahrtbeziehungen dargestellt sind, die von wenigstens 20 Kfz/24 Std. wahrgenommen wurden, enthält die Grafik ca. 65% des

gesamten Durchgangsverkehrs und zeigt die Vielfalt der Verkehrsbeziehungen. Insgesamt sind dem überörtlichen Durchgangsverkehr, der an allen vier Befragungsstellen ermittelt wurde, 3.000 Kfz/24 Std. zuzuordnen. Den größten Anteil am Durchgangsverkehr nehmen Verkehrsbeziehungen von und nach Eiselfing, Babensham und Edling ein. Weitere bedeutsame Durchgangsverkehrsbeziehungen konnten für Soyen, Griesstätt, Haag, Amerang, Waldkraiburg, Gars am Inn und Rosenheim festgestellt werden. Die häufigsten Verkehrsbeziehungen bestehen zwischen Eiselfing und Babensham (280 Kfz/24 Std.), Eiselfing und Edling (185 Kfz/24 Std.), sowie zwischen Eiselfing und Soyen (145 Kfz/24 Std.). Die nicht dargestellten Durchgangsverkehrsbeziehungen verteilen sich auf eine Vielzahl von Verflechtungen, die jede für sich genommen nur von wenigen Fahrzeugen wahrgenommen werden. Beispielhaft seien einige davon genannt:

- 12 Kfz-Fahrten zwischen Bad Endorf und München
- 13 Kfz-Fahrten zwischen Rott am Inn und Eiselfing
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Babensham und Pfaffing
- 6 Kfz-Fahrten zwischen Obing und Griesstätt
- 13 Kfz-Fahrten zwischen Schnaitsee und Rosenheim
- 12 Kfz-Fahrten zwischen Babensham und Edling
- 15 Kfz-Fahrten zwischen Edling und Haag
- 5 Kfz-Fahrten zwischen Amerang und Pfaffing
- 7 Kfz-Fahrten zwischen Rosenheim und Haag.

**Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten** In Abbildung 16.1 ist die Struktur des überörtlichen Ziel-/Quellverkehrs abgebildet. Zusammen mit den Ergebnissen aus der Haushaltsbefragung konnten die Verflechtungen genau ermittelt werden. Insgesamt fanden am Erhebungstag 26.555 Wege und Fahrten im Ziel-/Quellverkehr statt, 17.740 Fahrten kommen durch Einpendler und Besucher zustande, 8.815 Fahrten entstehen durch die Wasserburger Bevölkerung. Erwartungsgemäß besteht ein großer Verkehrsaustausch der Wasserburger Bevölkerung mit den Nachbargemeinden Babensham, Edling, Eiselfing, oder Griesstätt, sowie auch mit Rosenheim, München, Ebersberg, Pfaffing und Haag. Ca. 2.845 Kfz/24 Std. waren am Erhebungstag von Babensham nach Wasserburg, 1.665 Kfz/24 Std. von Eiselfing nach Wasserburg, 1.425 Kfz/24 Std. Edling nach Wasserburg unterwegs. 800 Kfz/24 Std. fuhrten von Wasserburg nach Rosenheim und 815 Kfz/24 Std. von Wasserburg nach Eiselfing, 1.195 Kfz/24 Std. von Wasserburg nach Edling. Auch nach

München, Pfaffing und Ebersberg ist der Anteil der Auspendler größer als in der Gegenrichtung. Quelle der Einpendler sind neben Babensham, Edling und Eiselfing vor allem Soyen (1.305 Kfz/24 Std.), Amerang (810 Kfz/24 Std.), Schnaitsee (740 Kfz/24 Std.), Rott am Inn (530 Kfz/24 Std.), Maitenbeth (470 Kfz/24 Std.), und Haag (465 Kfz/24 Std.).

**Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen** In der Abbildung 16.2 ist der Ziel-/Quellverkehr nach Befragungsstellen dargestellt. So konnten z.B. Verkehre aus den südlichen Stadtteilen, aus Rottmoos, Bad Aibling, Kolbermoor, Maitenbeth und Reichtmehring überwiegend an der Befragungsstelle B1 (Münchner Straße) festgestellt werden. Verkehre aus Edling, Soyen, Reitmehring-Siedlung, Haag oder Ramerberg kamen beispielsweise zum größten Teil über die Befragungsstelle B4 (Kellerberg), aber auch über die Münchner Straße (B1) und Eiselfinger Straße (B3). Fahrten aus Rosenheim und Griesstätt erfolgten über die Münchner Straße (B1), Rosenheimer Straße (B2) und die Eiselfinger Straße (B3) und zu einem kleinen Teil über den Kellerberg (B4). Fahrten von Seewies, Neudeck, Äußere Lohe, Pfaffing, Albaching, Gars am Inn, Unterreit, Schwindegg, Neumarkt St. Veit, Schnaitsee, Trostberg, Traunreuth, Steinhöring, Grafing, Glonn und Mühldorf a. Inn nach Wasserburg erfolgten ausschließlich über den Kellerberg (B4). Verkehre aus Eiselfing, Amerang, Schönstett, Bad Endorf und Brannenburg wurden überwiegend an der Befragungsstelle B3 (Eiselfinger Straße) festgestellt, wohingegen Verkehre aus Halfing, Prien und Stephanskirchen in der Eiselfinger Straße (B3) und in der Rosenheimer Straße (B2) angetroffen wurden.

### 3.5 Haushaltsbefragung

Der Fragebogen, in dem das Verkehrsverhalten der Wasserburger Bevölkerung abgefragt wurde, wurde an alle Haushalte im gesamten Stadtgebiet zusammen mit dem Amtsblatt verteilt. Insgesamt kamen 1.220 Haushaltsbögen zurück, davon waren 1.211 verwertbar. Damit konnte eine sehr gute Rücklaufquote von ca. 20% erzielt werden, was für eine sichere Auswertung mehr als ausreichend ist.

**Binnenverkehr gesamt** Das Stadtgebiet von Wasserburg wurde in vier Großzellen unterteilt. Den größten Anteil am Binnenverkehr der Stadt Wasserburg haben die Stadtteile Bürgerfeld/Tegernau (ca. 5.640 Kfz/24 Std.) und die Altstadt (ca. 5.540 Kfz/24 Std.). Die Stadtteile Burgau/Gabersee sind mit ca. 4.010 Kfz/24 Std. sowie aus Reitmehring mit ca. 1.650 Kfz/24 Std. am Binnenverkehr, beteiligt. Innerhalb der Großzellen entsteht der meiste Binnenverkehr in den Stadtteilen Bürgerfeld/Tegernau (ca. 2.870 Kfz/24 Std.). Ca. 3.310 Kfz/24 Std. fahren im Binnenverkehr zwischen den Stadtteilen Altstadt und Bürgerfeld/Tegernau,

ca. 1.800 Kfz/24 Std. zwischen Burgau/Gabersee und Bürgerfeld/Tegernau (vgl. Abbildung 17.1).

- Binnenverkehrsströme für ausgewählte Verkehrszellen** Die Abbildungen 17.2 – 17.8 enthalten für sieben ausgewählte Verkehrszellen die jeweiligen Binnenverkehrsbeziehungen des Kfz-Verkehrs mit dem übrigen Ort. Hier ist nur der Binnenverkehr der Wasserburger Bevölkerung enthalten, der durch die Auswertung der Haushaltsbefragung ermittelt wurde. Auswärtige Einpendler, die innerhalb des Stadtgebiets z. B. ins Gewerbegebiet für eine Besorgung fahren, sind hierin nicht enthalten.
- Binnenverkehr Marienplatz** Die Verkehrszelle 1 „Marienplatz“ erzeugt 865 Kfz-Fahrten/24 Std. (vgl. Abbildung 17.2). Verkehrsbeziehungen zum Marienplatz bestehen sowohl mit einwohnerstarken weiter entfernt liegenden Verkehrszellen (Zelle 19 „Brunnhuberstraße-Mitte“, 50 Kfz-Fahrten /24 Std.; Zelle 20 „Herder“, 40 Kfz-Fahrten /24 Std., Zelle 37 „Landschaftsweg“, 40 Kfz-Fahrten /24 Std.), wie aber auch mit benachbarten bzw. nahegelegenen Zellen (Zelle 4 „Ledererzeile“, 45 Kfz-Fahrten /24 Std.; Zelle 6 „Aiblingerplatz“, 45 Kfz-Fahrten pro 24 Std.).
- Binnenverkehr Ledererzeile** Aus Abbildung 17.3 wird deutlich, dass die Verkehrszelle 4 „Ledererzeile“, in der sich neben Wohnungen vor allem die Haupteinkaufsstraße in der Altstadt befindet, das höchste Verkehrsaufkommen erzeugt. Ca. 1.155 Kfz-Fahrten/24 Std. hatten am Stichtag Quelle oder Ziel in der „Ledererzeile“. Es bestehen intensive Verflechtungen mit weiter entfernten Zellen wie z.B. mit Zelle 41 „Willi-Ernst-Ring“, 90 Kfz-Fahrten /24 Std., Zelle 19 „Brunnhuberstraße-Mitte“, 70 Kfz-Fahrten /24 Std., Zelle 14 „Gimplberg“, 85 Kfz-Fahrten /24 Std. oder Zelle 18 „Ponschabastraße“, 85 Kfz-Fahrten/24 Std.
- Binnenverkehr Förder- und Grundschule** Die Förder- und Grundschule (Zelle 7, Abbildung 17.4) verursacht rund 1130 Kfz-Fahrten/24 Std. im Binnenverkehr innerhalb Wasserburgs. Da die Zelle 7 nur 50 Einwohner hat, handelt es sich überwiegend um Bring- und Holverkehr zu den Schulen. Die einwohnerstarken Zellen 18 „Ponschabastraße“, 19 „Brunnhuberstraße Mitte“, 20 „Herder“, 33 „Burgau“ und 39 „Burgau-West“ sind besonders vertreten.
- Binnenverkehr Brunnhuberstraße Mitte** In der einwohnerstarken Zelle 19 („Brunnhuberstraße Mitte“) entsteht ein nicht unerhebliches Binnenverkehrsaufkommen von 1.190 Kfz-Fahrten/24 Std. mit besonders starken Verflechtungen zu den Zellen „Molkerei Bauer, Hagebaumarkt“, „Grundschule“ und zur Zelle 14 „Gimplberg“ (vgl. Abbildung 17.5).

**Binnenverkehr Molkerei Bauer, Hagebaumarkt** Die Zelle „Molkerei Bauer, Hagebaumarkt“ (Zelle 23, Abbildung 17.6), in der diverse Gewerbe- und Einzelhandelsbetriebe angesiedelt sind, erzeugt 765 Kfz-Fahrten/24 Std. Die Verkehrsbeziehungen sind über das ganze Stadtgebiet verteilt. Die intensivsten Verbindungen bestehen mit der einwohnerstarken Zelle 19 „Brunnhuberstraße Mitte“ (125 Kfz-Fahrten/24 Std.) sowie zu den Wohngebieten („Ponschaubastraße“, 70 Kfz-Fahrten/24 Std., „Herder“ 75 Kfz-Fahrten/24 Std., Döbl, Froschanger 50 Kfz-Fahrten/24 Std.).

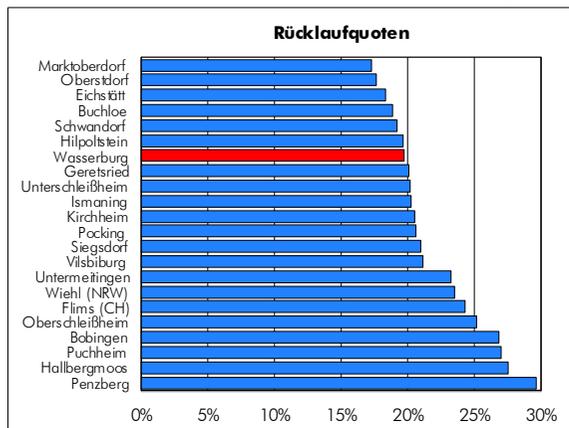
**Binnenverkehr Edeka Singer** Das Verkehrsaufkommen der Zelle 30 „Edeka Singer“ (vgl. Abbildung 17.7) liegt mit 935 Kfz-Fahrten/24 Std. hinter den Zellen 4 „Ledererzeile“, 7 „Grundschule“ und 19 „Brunnhuberstraße Mitte“ zurück, obwohl sich hier einiges an Einkaufs- bzw. Besorgungsverkehr vermuten lässt. Die intensivsten Beziehungen bestehen mit den einwohnerstarken Zellen 20 „Herder“, 19 „Brunnhuberstraße Mitte“ und 22 „Döbl, Froschanger“ und die in der Altstadt gelegenen Zelle 1 „Marienplatz“ sowie mit der Zelle 38 „Klinikum Gabersee“.

**Binnenverkehr Klinikum Gabersee** Die Verkehrszelle 38 „Klinikum Gabersee“ (vgl. Abbildung 17.8) mit 380 Einwohnern und vielen Arbeitsplätzen erzeugt 485 Kfz-Fahrten/24 Std. Besonders enge Verflechtungen bestehen mit der Verkehrszelle 30 „Edeka Singer“ (60 Kfz-Fahrten/24 Std.), die einen großen Einzelhandelsbetriebe enthält, sowie mit der Zelle 14 „Gimplberg“ (50 Kfz-Fahrten/24 Std.). Mit den übrigen Verkehrszellen in Wasserburg bestehen eher geringe Beziehungen.

Es muss noch einmal darauf verwiesen werden, dass die Darstellungen 17 sich nur auf die Bevölkerung der Stadt Wasserburg beziehen. Bürger aus Nachbargemeinden, die beispielsweise in Wasserburg arbeiten und während ihrer Mittagspause mit dem PKW zum Einkaufen fahren, sind hier nicht mit ihrem Verkehrsaufkommen dargestellt, da es nicht erhoben werden konnte. Auch innerörtliche Fahrten von auswärtigen Lieferdiensten oder Handwerkern, die mehrere Ziele in Wasserburg ansteuerten, konnten nicht erfasst werden. Erfahrungsgemäß handelt es sich dabei um eine nicht unbeträchtliche Verkehrsmenge, die zwischen 30 und 50% des Binnenverkehrsaufkommens der Wasserburger Bevölkerung betragen kann.

**Fahrtweiten im Binnenverkehr** Abbildung 18 zeigt die Verteilung der Fahrtweiten im Binnenverkehr nach Verkehrsmitteln differenziert. Ein nicht unerheblicher Anteil (ca. 25%) am PKW-Binnenverkehr geht über Distanzen von 1.500 Meter nicht hinaus, weitere 30% aller innerstädtischen PKW-Fahrten haben eine Länge von 1.500 – 2.500 Meter. Über 40% der PKW Fahrten führen über eine Entfernung von mehr als 2,5 km. In dieser Entfernungsklasse hat der Fußgängerverkehr erwartungsgemäß so gut wie keine Bedeutung mehr. Die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einem Distanzbereich bis 2.500 Meter (ca. 80%). Über 45% der zu Fuß zurückgelegten Wege in Wasserburg sind bis 1.000 Meter lang. Andererseits sind auch viele Wasserburger zu Fuß (30% über 1.500 Meter) oder mit dem Fahrrad (ca. 25% über 2.500 Meter) über deutlich längere Entfernungen im Binnenverkehr unterwegs. Hierunter fallen vor allem Freizeitwege. Der Öffentliche Nahverkehr kommt ab einer Entfernung von 1.500 Meter zum Tragen. Etwa 75% der Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln führen über eine Distanz von 1,5 km. Die Übersicht zeigt deutlich, wie die Bedeutung des Fußgängerverkehrs mit zunehmender Weglänge abnimmt und entsprechend der Anteil der Fahrten mit dem PKW und dem ÖPNV zunimmt.

**Rücklaufquoten** Die Ergebnisse aus den Abbildungen 17 und 18 beruhen auf den Auswertungen der Haushaltsbefragung. Deren Rücklaufquoten sind in Abbildung 19 differenziert nach Verkehrszellen enthalten. Auf die gesamte Bevölkerung der Stadt Wasserburg bezogen beträgt die Rücklaufquote 20%, wobei zwischen den einzelnen Verkehrszellen durchaus Unterschiede bestehen. Einen Rücklauf von über 25% haben die Verkehrszellen 43 „Viehhausen“ (32%), 46 „Reitmehring Siedlung“ (28,9%), 31 „Weikertsham“ und 33 „Burgau“ (28,4%), 19 „Brunnhuberstraße Mitte“ (27,4%), 14 „Gimplberg“ und 49 „Südliche Stadtteile“ (26,4%), sowie 11 „Holzhofweg“ (25,8%). Eine besonders unterdurchschnittliche Rücklaufquote von weniger als 5% muss für die Verkehrszellen 26 „McDonalds, Rewe, Lidl“ und 38 „Klinikum Gabersee“ festgestellt werden.



Die nebenstehende Grafik zeigt die Rücklaufquoten vergleichbarer Haushaltsbefragungen aus den letzten Jahren.

**Repräsentativität** Die Frage nach der Repräsentativität einer Haushaltsbefragung mit einer Rücklaufquote von fast 20% kann durchaus bejaht werden und soll anhand der Diagramme in Abbildung 20 noch weiter untermauert werden.

Die etwas überdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen ca. 45 und 75 Jahren ist nicht ungewöhnlich. Dies liegt häufig daran, dass es sich dabei um eine Bevölkerungsgruppe handelt, die meist bereits seit langem am Ort wohnt und sich deshalb mit diesem stark identifiziert. Die unterdurchschnittliche Antwortquote in der Altersgruppe zwischen 20 und 30 ist ebenfalls weit verbreitet, da viele Menschen in diesem Lebensabschnitt andere Prioritäten setzen als sich mit Problemen des städtischen Lebensumfeldes zu beschäftigen. Außerdem muss berücksichtigt werden, dass in dieser Altersgruppe so manche Einwohner sich zum Zweck der Ausbildung oder Studium häufig auswärts aufhalten, auch wenn sie noch in Wasserburg gemeldet sind.

**Alterszusammensetzung** Das Durchschnittsalter der Wasserburger Bevölkerung der Haushaltsbefragung liegt bei 46,1 Jahren, laut Statistik liegt das tatsächliche Durchschnittsalter in der gesamten Stadt Wasserburg bei 43,3 Jahren. Vergleicht man die Verteilung der Altersgruppen aus der Haushaltsbefragung mit der tatsächlichen Verteilung, so stimmen diese recht gut überein und bestätigen somit die Repräsentativität der Haushaltsbefragung (vgl. Abbildung 20).

**Haushaltstypen** Nachdem die Rücklaufquote von 20% in absoluten Zahlen 1.211 Haushalten mit insgesamt 2.579 Einwohnern entspricht, kann im Hinblick auf soziodemographische Merkmale zu Recht davon ausgegangen werden, dass eine genügend hinreichende Grundgesamtheit zur Auswertung vorliegt. Die Haushalte wurden in fünf verschiedene Typen unterteilt:

- Singles (unter 65 Jahren)
- Paare (mindestens einer unter 65 Jahren)
- Senioren (keiner unter 65 Jahren)
- Familien mit Kindern (mindestens eines unter 18 Jahren)
- Mehrgenerationenhaushalte (z.B. Familien mit ausschließlich erwachsenen Kindern bzw. mit Kindern unter 18 und gleichzeitig mind. einem weiteren Haushaltsmitglied über 65).

Inwieweit Deckungsgleichheit mit der Gesamtheit der Wasserburger Haushalte besteht, kann hier nicht beantwortet werden, da es hierzu keine offiziellen Daten gibt, vor allem nicht auf der räumlichen Grundlage der hier verwendeten Verkehrszellen.

Etwas über 55% der Befragten gaben an, berufstätig zu sein. Fast 30% der erfassten Haushaltsmitglieder leben in einem Seniorenhaushalt, ca. 25% als Paare. Familienhaushalte und Singles sind nur zu etwa 20% vertreten. Etwa 40% der Haushalte bestehen aus Zweipersonenhaushalten. Die durchschnittliche Größe aller erfassten Haushalte beträgt 2,13 Personen/Haushalt.

**Führerschein- und PKW-Besitz** Abbildung 21 gibt Auskunft über die Ausstattung der Haushalte mit Führerschein und PKW. Circa 8% der erfassten Haushalte verfügen über keinen PKW, 50% über ein Fahrzeug und immerhin fast 35% besitzen zwei PKW. Etwas über 5% besitzen drei oder mehr PKW. Die Verknüpfung dieses Merkmals mit den Haushaltstypen führt zu der Erkenntnis, dass vor allem Singles- und Seniorenhaushalte zu den Autolosen gehören. Den höchsten Anteil an Dritt- und Viertwagen weisen die Mehrgenerationenhaushalte (fast 40%) auf. Bei den Familien und Paaren gibt es so gut wie keine Haushalte ohne PKW. Immerhin verfügen fast 65% der Familienhaushalte über zwei oder mehr PKW.

Die Ausstattung der Bevölkerung mit einem PKW-Führerschein ist in den Altersgruppen, in denen die Phase der Erwerbsfähigkeit hineinfällt, sowohl bei Männern als auch bei Frauen nahezu 100%. Während bei den Männern über 75 Jahre fast 100% einen PKW Führerschein haben, liegt der Führerscheinbesitz bei den Frauen dieser Altersgruppe bei ca. 75%.

Die Verknüpfung der Merkmale Geschlecht, Alter und PKW-Besitz zeigt bereits einen stärkeren Unterschied. Bereits ab dem Alter von ca. 30 Jahren verfügen Männer in höherem Maße über einen eigenen PKW. In der Altersgruppe über 75 Jahren besitzen sogar noch rund 85% der Männer einen eigenen PKW, während es bei den Frauen ca. 55% sind. In der Altersgruppe bis 30 Jahre, verfügen unter 75% der Männer und Frauen über einen PKW.

**Fahrradbesitz und ÖPNV-Zeitkartenbesitz** Die Auswertung zeigt (vgl. Abbildung 22), dass ca. 18% der Haushalte kein Fahrrad besitzen. Auf der anderen Seite sind in fast 25% der Haushalte 4 Fahrräder oder mehr vorhanden. Betrachtet man die Zahl der Fahrräder im Haushalt pro Kopf, so zeigt sich, dass über 30% der Haushalte weniger Fahrräder wie Haushaltsmitglieder haben. In über 60% der Haushalte steht jedem Haushaltsmitglied mindestens ein Fahrrad zur Verfügung. Rund ein Drittel der in Schule oder Ausbildung befindlichen Befragten besitzen eine Zeitkarte für den ÖPNV, bei den übrigen Befragten sind es unter 5%.

**Sozioökonomische Merkmale** In Abbildung 23 wurden verschiedene sozioökonomische Merkmale nach Verkehrszellen ausgewertet. Ein hoher Anteil sich im Ruhestand befindlicher Personen bzw. über 65-Jährige konnten in der Verkehrszelle 34 „Kreisklinik“ und 38 „Klinikum Gabersee“ ermittelt werden. Im Gegensatz dazu lässt sich in den Altstadt-Verkehrszellen 1 „Marienplatz“ und 8 „Im Hag“ sowie in den Verkehrszellen 31 „Weikertsham“ und 39 „Burgau-West“, ein eher niedriger Anteil von über 65-Jährigen bzw. Ruheständlern feststellen.

Die Verkehrszellen, in der am häufigsten kein PKW vorhanden sind, sind neben der Zelle 50 „Rottmoos“ die Zellen 3 „Färbergasse“, 11 „Holzhofweg“, 34 „Kreisklinik“, 38 „Klinikum Gabersee“ und 41 „Willi-Ernst-Ring“. Zu den Verkehrszellen, die am häufigsten 2 oder mehr PKW angegeben haben, gehören die Zellen 8 „Im Hag“, 20 „Herder“, 14 „Gimplberg“ und 31 „Weikertsham“ sowie die außerhalb gelegenen Zellen 49 „südliche Stadtteile“ und 51 „Neudeck“.

Der größte Anteil an ÖV-Zeitkartenbesitzer findet sich in den eher außerhalb gelegenen Verkehrszellen 40 „GE Burgau“, 44 „Seewies“, 49 „südliche Stadtteile“ und 43 „Viehhausen“.

Nicht alle Verkehrszellen enthalten genügend Haushalte, so dass die Aussagen zu den Zellen 26 „McDonalds, Rewe, Lidl“, 29 „GE Eiselfing“ und 28 „St. Achatz“ nicht weiter beachtet werden sollten. Da die Grafiken vom Auswertungsprogramm automatisch erzeugt werden lassen sich diese Bilder nicht immer vermeiden.

**Wegehäufigkeit** Abbildung 24 enthält die Auswertung der Haushaltsbefragung nach der Wegehäufigkeit und deren Zusammenhänge. Im Durchschnitt legte jeder der 2.579 Bewohner, die im Rücklauf der Haushaltsbefragung enthalten sind, 3,6 Wege zurück. Nur eine Minderheit von circa 12% gab an, das Haus am Stichtag nicht verlassen zu haben. Am häufigsten legten die Bewohner Wasserburgs 3-4 Wege zurück (ca. 30%). Ca. 4% der Befragten erwiesen sich als besonders mobil, da sie mehr als acht Wege am Stichtag zu Fuß oder mit einem Fahrzeug zurückgelegt hatten.

Eine Differenzierung nach dem Geschlecht bringt insofern Unterschiede, als dass die Frauen eher mehr Wege/Tag zurücklegten, als die befragten Männer.

**Wegehäufigkeit/PKW** Einen eindeutigen Zusammenhang zwischen Wegehäufigkeit und PKW-Besitz kann man ebenfalls ablesen. Während über 50% der Frauen, die am Stichtag nicht unterwegs waren, über keinen eigenen PKW verfügen, sind es bei den hoch mobilen Frauen (mit mehr als acht Wegen) nur rund 20%.

**Verkehrsmittelwahl** In den Abbildungen 25 ist die Verkehrsmittelwahl für den Binnenverkehr und den Ziel-/Quellverkehr grafisch dargestellt. Die Tabelle zeigt die gesamte Mobilität der Bevölkerung von Wasserburg für den Stichtag. Die rund 13.000 Einwohner (incl. Nebenwohnsitze) der Stadt Wasserburg legten am 27.10.2015 knapp 49.000 Wege und Fahrten zurück. Darin enthalten sind auch Ortsveränderungen, die die Bevölkerung außerhalb von Wasserburg, zum Beispiel innerhalb von Rosenheim, Edling oder Haag oder auch zwischen diesen und anderen Orten zurückgelegt hat. Der Anteil dieser Wege ist jedoch verhältnismäßig gering.

Es ist jedoch auch möglich, dass diese Wege nicht von allen Befragten vollständig notiert wurden, da diese für die Thematik in Wasserburg eventuell als nicht bedeutend erachtet wurden.

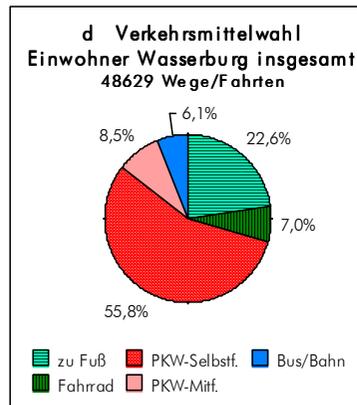
Für die Gesamtheit der Bevölkerung sind die untersuchten Merkmale sicherlich repräsentativ. Durch die Differenzierung in insgesamt 50 Verkehrszellen mit zum Teil sehr unterschiedlicher Einwohnerzahl kann trotz des Rücklaufs von 20% nicht mit abschließender Sicherheit festgestellt werden, ob die Mobilität der Einwohner z. B. der Zelle 6 (Aiblingerplatz) exakt wiedergegeben wird.

**Verkehrsmittelwahl innerhalb von Wasserburg** Rund 49.000 Wege und Fahrten hat die Bevölkerung aus Wasserburg am Stichtag insgesamt zurückgelegt. Davon entfallen ca. 25.600 Wege und Fahrten auf den Binnenverkehr. Etwa 12.000 Wege und Fahrten wurden zwischen Wasserburg und anderen Nachbargemeinden oder Nachbarlandkreisen zurückgelegt. Etwa 2.100 Wege und Fahrten tätigt die Bevölkerung außerhalb von Wasserburg. Die Ortsteile erzeugten im Ziel-/Quellverkehr ca. 3.500 Wege und Fahrten, zwischen Wasserburg und seinen Ortsteilen fanden ca. 3.800 Wege und Fahrten statt.

Etwas über 50% aller Fahrten und Wege legte die Bevölkerung somit im Binnenverkehr innerhalb Wasserburgs sowie ca. 25% im Ziel-/Quellverkehr zurück. Etwa 4% der Wege und Fahrten wurden außerhalb des Stadtgebiets getätigt.

Die fast 49.000 Wege und Fahrten wurden von der Wasserburger Bevölkerung zu über 55% mit dem PKW als Selbstfahrer bzw. zu knapp 9% als Mitfahrer durchgeführt (vgl. Abbildung 25). Als Fußgänger wurden knapp 23%, als Radfahrer 7% und mit Bus und Bahn wurden ca. 6% der Wege zurückgelegt.

Betrachtet man die Verkehrsmittelwahl nach dem Geschlecht, kann man feststellen, dass Frauen häufiger zu Fuß gehen und häufiger im PKW mitfahren.



Von den rund 25.600 Wegen und Fahrten im Binnenverkehr ausschließlich innerhalb von Wasserburg wurden rund 9% mit dem Fahrrad zurückgelegt, circa 35% zu Fuß, 7% als Beifahrer in einem PKW und etwa 45% als Selbstfahrer in einem PKW. Der Öffentliche Nahverkehr spielt im Binnenverkehr mit 4% eine eher untergeordnete Rolle.

Betrachtet man die Beziehung zwischen der Verkehrsmittelwahl und der Verkehrsart, so wird deutlich, dass im Binnenverkehr am häufigsten alternative Verkehrsmittel genutzt werden. Im Ziel-/Quellverkehr und außerhalb kommen der PKW und der ÖPNV am häufigsten zum Einsatz.

Untersucht man die Verkehrsmittelwahl und den Haushaltstyp, so zeigt sich, dass Singles und Familien im Binnenverkehr am meisten zu Fuß gehen und Fahrrad fahren sowie dass Familien am meisten den ÖPNV benutzen. Den größten Anteil an PKW-Selbstfahrern und PKW-Mitfahrern hat der Haushaltstyp „Paare“.

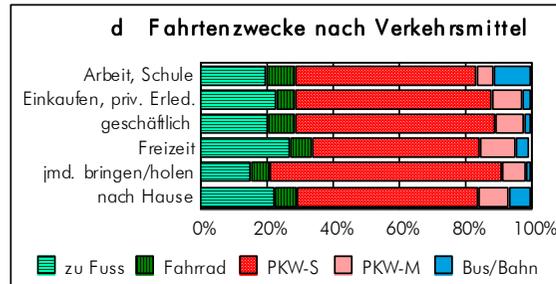
### Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

Die Verkehrsabwicklung zwischen Wasserburg und seinen Ortsteilen, verläuft zu fast 70% als PKW-Selbstfahrer und PKW-Mitfahrer, zwischen Wasserburg und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen sogar zu ca. 80%. Bei den Bus- und Bahnbenutzern finden die Verkehrsbeziehungen vor allem im Binnenverkehr und zwischen Wasserburg und den Nachbargemeinden und Nachbarlandkreisen statt. Vor allem in Anbetracht der eher schlechten Witterungsverhältnisse am Erhebungstag spielen Fußgänger und Radfahrer mit 44% im Binnenverkehr von Wasserburg bereits eine bedeutende Rolle, die noch weiter ausgebaut werden sollte.

### Fahrtzwecke

In Abbildung 26 ist ersichtlich, dass die häufigsten Fahrtzwecke neben „nach Hause fahren“ sich auf Einkaufen (incl. sonstiger privater Erledigungen wie Bank, Arzt usw.) und Arbeit/Schule beziehen. Erwartungsgemäß hat der Fahrtzweck Arbeit/Schule seinen Höhepunkt in den Morgenstunden zwischen 6:00 und 8:00 Uhr und spielt dann im weiteren Verlauf des Tages kaum mehr eine Rolle. Der Einkaufsverkehr verteilt sich über den ganzen Tag, seine Spitzenwerte erreicht er Vormittag zwischen 9:00 und 11:00 Uhr und am Nachmittag gegen 16.00 Uhr. Der Fahrtzweck „nach Hause“ erlangt seine Höchstwerte um die Mittagszeit (13:00 Uhr) und am Nachmittag zwischen 16:00 und 18:00 Uhr.

Betrachtet man die Fahrtzwecke nach Verkehrsmittel, so fahren ca. 60% mit dem PKW zur Arbeit/Schule. Etwas über 10% benutzen den ÖPNV, die übrigen knapp 30% das Fahrrad oder gehen zu



Fuß. Hier spielt der Schülerverkehr natürlich eine entscheidende Rolle. Einkaufen und private Erledigungen werden zu ca. 23% zu Fuß, zu ca. 6% mit dem Fahrrad und zu knapp 70% mit dem PKW erledigt. Am seltensten aber immer noch zu über 60% wird der PKW beim Fahrtzweck „Freizeit“ benutzt. Hier wird am häufigsten zu Fuß gegangen oder Rad gefahren. Bei geschäftlichen Erledigungen wird der PKW zu 70% eingesetzt.

**Tageszeitliche Verteilung und Verkehrsmittelwahl**

Die Benutzung des Fahrrads, von Bus/Bahn sowie das zu Fuß gehen, hat seinen Höhepunkt in der Früh von 6:00 – 8:00 Uhr und eine weitere Spitze mittags gegen 13:00 Uhr, die vermutlich zu großen Teilen dem Schülerverkehr zugeschrieben werden kann. Zwischen 16:00 und 17:00 Uhr ist bei Radfahrern und Fußgängern noch einmal ein weiterer Höhepunkt festzustellen. Die Benutzung des PKW erreicht einen ersten Höhepunkt gegen 7:00 Uhr, geht über die Mittagszeit deutlich zurück um dann gegen 17:00 Uhr den absoluten Spitzenwert zu erlangen (vgl. Abbildung 27).

**Problemsicht der Bevölkerung**

In zwei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrstechnischen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern (vgl. Abbildung 28). Die größten verkehrlichen Probleme der Befragten sind in Abb. 29.1 zusammengestellt. Etwas über 40% der Befragten äußerten sich konkret zu verkehrlichen Problemen. Zum größten Teil betrafen die Nennungen die Probleme, die im fließenden Verkehr auftauchen, gefolgt von den Nennungen zum Fußgänger- und Radverkehr sowie zum ÖPNV. Das Thema ruhender Verkehr wurde am seltensten genannt.

**Fließender Verkehr**

Allen voran werden zu hohe Geschwindigkeiten, hohe Verkehrsbelastungen, fehlende Verkehrsberuhigung, gefährliche Verkehrssituationen, schlechte Verkehrsregelungen, Staus am Brucktor sowie wegen des Bahnübergangs in Reitmehring angesprochen. Allgemeine Lärmbelästigungen, Durchgangs- und Schleichverkehr, schlechte oder fehlende Verbindungen, zu schmale Straßen, fehlende Durchfahrtsverbote, Missachtung von Verkehrsregelungen, zu wenig Geschwindigkeitskontrollen, hohe Bus- und LKW-Belastung, Sichtprobleme an einzelnen Knoten, zu hohe Geschwindigkeiten, störende Hindernisse und Verengungen und die Knotenpunktgestaltung werden ebenfalls moniert.

Viele Problemthemen werden allgemein genannt, teilweise wird aber auch die Straße bzw. der Ortsteil genauer bezeichnet.

Bei Angaben zur Nichteinhaltung von Geschwindigkeiten (Tempoüberschreitungen) wurden meistens keine näheren Ortsangaben gemacht. Als Straßen mit hoher Verkehrsbelastung werden explizit die Straßen der Altstadt, wie beispielsweise die Ledererzeile, Auf der Burg und auch das Brucktor genannt. Eine fehlende Verkehrsberuhigung wurde ebenso am häufigsten im Altstadtkern angegeben. Viele der Befragten, die sich über gefährliche Verkehrssituationen beschwerten, nannten auch hier wieder das Brucktor, aber auch die Rosenheimer Straße wurde hier angesprochen. Beim Thema Stau wegen Bahn-schranke und Bahnübergang allgemein ist der Bahnübergang in Reitmehring gemeint. Dieser scheint bei vielen Bewohnern Frust und Ärger auszulösen.

Unter dem Punkt „Sonstiges“ sind verschiedene nicht so häufig genannte Probleme zusammengefasst, wie z.B. schlechter Oberflächenzustand, fehlende Straßenbeleuchtung, fehlende Fahrbahnmarkierungen usw.

**Ruhender Verkehr** Das Hauptproblem der Wasserburger Bevölkerung bezüglich ruhendem Verkehr sind zu wenige Parkplätze, „wildes Parken“ und dass alles zugeparkt ist. Weitere Themen sind die zu wenig vorhandenen Anwohnerparkplätze, die zu wenigen kostenlosen Parkplätze, die zahlreichen Falschparker sowie die fehlenden Kurzzeitparkplätze und die Behinderung des Fließverkehrs durch parkende Fahrzeuge. Zufriedenheit hingegen bereiten die teils kostenlosen Parkhäuser. Damit geht auch der Wunsch einher, dass diese kostenlos bleiben. Einige Wasserburger sind mit fehlenden Be- und Entlademöglichkeiten unzufrieden. Die mangelhafte Parkplatzausstattung und -gestaltung (vor allem An der Rampe) sowie an teils aus Sicht der Befragten überflüssige, aber auch teils fehlende Halteverbote sind ein weiterer Kritikpunkt.

**Fußgänger und Radfahrer** Beim Fußgänger- und Radverkehr wurden von einer deutlichen Mehrheit die fehlenden Radwege bemängelt. Aber auch fehlende Fußwege, fehlende Querungshilfen, wie Zebrastreifen oder Fußgängerampeln, fehlende Sicherheit auf den Fuß- und Radwegen sowie die gefährlichen Querungsstellen und die zu schmalen Wege wurden aufgezeigt. Weiterhin gibt es Nennungen wie schlechte Fuß- und Rad-

weg-Verbindungen, dass Wege teils zu gefährlich für Radfahrer sind, fehlende Schülerlotsen, der schlechte Oberflächenzustand, wie auch die schlechte Beleuchtung und der nicht behindertengerechte Zustand. Kritikpunkt seitens der Wasserburger Bevölkerung ist auch die mangelnde Disziplin der Radfahrer, Sichtbehinderungen durch Hecken und Sträucher, wie auch durch parkende Fahrzeuge. Die fehlende Kennzeichnung der Radwege, die fehlende Fußgängerzone und die zu wenig vorhandenen Fahrradständer werden ebenso kritisiert.

Auch hier beinhaltet „Sonstiges“ Nennungen, die nur selten vorkamen. Dazu gehören z.B. schlecht geräumte Fuß- und Radwege während des Winters.

**ÖPNV** Der ÖPNV ist in Wasserburg das drittwichtigste Thema. Am häufigsten wurde dabei das Thema Altstadtbahn angesprochen. Hierbei scheiden sich die Meinungen deutlich. Auf der einen Seite wird eine alternative Nutzung, wie beispielsweise der Umbau zu einem Radweg verlangt und auf der anderen Seite wird eine Reaktivierung der Altstadtbahn gewünscht. Weitere häufige Nennungen beziehen sich auf das schlechte Fahrtenangebot von Bus und Bahn, dem ebenso ungenügenden Taktverkehr von Bus und Bahn sowie die schlechte Bahnverbindung, vor allem nach München und auch nach Rosenheim. Außerdem wird der Orts- und Citybus allgemein kritisiert, wie auch der davon betroffene schlechte Linienverlauf und die Anbindung an den Bahnhof. Viele Bewohner bemängeln auch den generell schlechten ÖPNV, die schlechten Tarife, die Ausstattung der Haltestellen, sowie über die vielen Verspätungen und Ausfälle, wie auch die langen Wartezeiten beim Umsteigen.

Unter der Kategorie „Sonstiges“ wurden Themen angesprochen, die nur vereinzelt genannt wurden. Dazu gehört unter anderem unfreundliches Personal oder der schlechte Fahrstil mancher Busfahrer.

**Vorschläge der Bevölkerung** Knapp 40% der Befragten machten Angaben zu Verbesserungsvorschlägen. In der Abbildung 29.3 sind diese Verbesserungsvorschläge der Wasserburger Bevölkerung dargestellt. Wie schon bei den Problemen, so geht es auch bei den Verbesserungsvorschlägen neben dem fließenden Verkehr größtenteils um den Fußgänger- und Radverkehr und den ÖPNV. Der ruhende Verkehr wird auch hier wieder am wenigsten genannt.

**Fließender Verkehr** Beim fließenden Verkehr wird der Wunsch nach Tempolimits am häufigsten geäußert. Dem Problem der Überschreitung von Tempolimits wollen also viele Wasserburger mit mehr Geschwindigkeitskontrollen und der Einführung von Tempolimits entgegenwirken. Weitere Vorschläge sind der Bau von Über-/Unterführungen oder Tunneln, die Einführung von Durchfahrverboten, mehr Verkehrsüberwachungen, Einbahnregelungen, der Bau einer Umgehung (ohne jedoch zu sagen wo), das Umleiten des Verkehrs, wie auch eine bessere Beschilderung. Ebenso äußern viele Wasserburger den Wunsch nach dem Bau von weiteren Kreisverkehren, dem Umbau bestimmter Knotenpunkte, den Einbau von Bodenwellen um Geschwindigkeitssündern entgegenwirken zu können, die Installation von Ampeln bzw. eine Optimierung der Ampelschaltungen, den allgemeinen Umbau des Bahnübergangs, eine Verbreiterung der Straße oder die Beseitigung von Fahrbahnverengungen. Das Anbringen von Spiegeln und von Geschwindigkeitsanzeigetafeln, die Änderung der Schrankenöffnungszeiten, die Änderung von Vorfahrtsregelungen, das Verbannen der Busse aus der Altstadt wie auch mehr Kontrolle durch Blitzer und das Errichten von Lärmschutz sind weitere geäußerte Vorschläge.

Wie bereits bei den Problemthemen sind auch hier unter dem Punkt „Sonstiges“ Themen zusammengefasst, die nicht so häufig genannt werden. Dazu gehören unter anderem eine zügigere Abwicklung von Straßenbauarbeiten oder der Rückschnitt von Hecken und Sträuchern zur besseren Sicht.

Der Wunsch nach einem Tempolimit, die Einführung von Durchfahrverboten wie auch die Umleitung des Verkehrs wird am häufigsten für die Altstadt geäußert. Der Bau von Unterführungen oder von Tunneln, die Änderung des Bahnübergangs allgemein sowie eine Änderung der Schrankenöffnungszeiten beziehen sich auf den Bahnübergang in Reitmehring.

**Ruhender Verkehr** Zum ruhenden Verkehr äußern sich die Wasserburger insofern, dass sie sich vor allem mehr Anwohnerparkplätze, aber auch mehr Parkplätze allgemein wünschen. Weiterhin werden eine häufigere Kontrolle des ruhenden Verkehrs, die Einführung oder Abschaffung von Halteverboten, mehr kostenlose Parkplätze, die Erweiterung bestehender Parkverbotsbereiche, mehr Kurzzeitparkplätze, eine bessere Beschilderung der Parkplätze und mehr Behindertenparkplätze gefordert. Ebenso wird der Wunsch nach besseren Möglichkeiten zum Be- und Entladen, einer Änderung der Parkregelungen, einer Reduzierung von Stell-

plätzen und einer Änderung der Gebühren geäußert.

Unter der Kategorie „Sonstiges“ werden beispielsweise Themen angesprochen, wie Anwohner zur Nutzung ihrer Garage zu verpflichten.

**Fußgänger- und Radverkehr** Entsprechend dem beim Fußgänger und Radverkehr aufgezeigten Problem der fehlenden Radwege steht bei den Verbesserungsvorschlägen für den Fußgänger- und Radverkehr der Wunsch nach dem Ausbau bzw. Neubau von Fuß- und Radwegen im Vordergrund. Die Einrichtung von Zebrastreifen, die Verbreiterung von Fuß- und Radwegen und die Schaffung von (sicheren) Querungshilfen und besserer Beleuchtung stehen an nächster Stelle. Auch andere Wünsche wurden noch formuliert: der Bau einer Brücke für Fußgänger und Radfahrer – vor allem in die Altstadt, die (Schulweg-) Sicherheit, die auch die Sicherheit auf Rad- und Fußwegen allgemein beinhaltet, bessere Radwegkennzeichnung, die Erweiterung der Fußgängerzone, die Aufstellung von zusätzlichen Fahrradständern in der Stadt, wie auch die Verbesserung des Oberflächenzustandes, der unter anderem behindertengerechter saniert werden soll. Weiterhin wird vorgeschlagen vermehrt Rad- und Gehwegabsenkungen zu schaffen, Hecken und Büsche für eine bessere Sicht zu beschneiden und mehr Disziplin seitens der Radfahrer einzufordern.

Der Punkt „Sonstiges“ beinhaltet Vorschläge wie z.B. mehr Rücksicht der Autofahrer auf die Radfahrer. Wie dies erreicht werden soll wurde allerdings nicht beschrieben.

**ÖPNV** Auch im Bereich des ÖPNV wurden Verbesserungsvorschläge gemacht. Die Befragten wünschen sich vor allem die Verdichtung des Taktverkehrs von Bus und Bahn, sowie die Reaktivierung der Altstadtbahn und die Verbesserung des Orts-Citybuses zu Gunsten von Wasserburg. Zudem wird eine bessere Anbindung an den Bahnhof Reitmehring und eine Verbesserung des Buslinienverlaufs vorgeschlagen. Im Gegensatz zu der Forderung der Reaktivierung der Altstadtbahn wünscht sich ein kleinerer Anteil, dass die Bahn nicht wieder reaktiviert wird und schlägt eine alternative Nutzung der ehemaligen Bahnstrecke vor wie z.B. der Umbau zu einem Radweg. Weiterhin werden mehr direktere Verbindungen, andere oder bessere Tarife, der Ausbau der Bahnlinie, mehr Angebote am Abend und am Wochenende, das Aufstellen von mehr Fahrscheinautomaten, eine bessere Abstimmung der Linien, ein Rufbus oder AST aber auch eine bessere Ausstattung der Wartebereiche, wie beispielsweise eine Überdachung, gefordert.

Unter der Rubrik „Sonstiges“ wird hier beispielsweise die Schulung von Busfahrern genannt.

**Zusammenfassung** Hauptthema ist die Altstadt. Nicht nur deren Bewohner, sondern auch Bürger aus den übrigen Stadtteilen haben hierzu ihre Einschätzung kundgetan. Anders als in manchen anderen Städten mit historischem Stadtzentrum stellt der ruhende Verkehr kein überragend wichtiges Thema dar. Das Stellplatzangebot wird allgemein als noch ausreichend angesehen. Themen des fließenden Kfz-Verkehrs, zum Radverkehr und zum ÖPNV stehen deutlich mehr im Vordergrund. Manche Themen werden sehr unterschiedlich beurteilt, so z. B. die Frage nach der Zukunft der alten Bahntrasse von Reitmehring nach Wasserburg Stadt. Das Thema der Ausdehnung des MVV-Tarifs bis Reitmehring, nicht jedoch bis in die Altstadt und ins Bürgerfeld, war im Oktober öffentlich noch kaum präsent, da die Änderung erst seit Dezember 2015 gilt.

### 3.6 Parkraumerhebung

Für die Parkraumerhebung wurden die beiden Parkhäuser an der Kellerstraße und an der Überfuhrstraße, die Parkplätze an der Rampe und Am Gries sowie ein Großteil der Altstadt einbezogen. Nicht erfasst wurden der Zirweg, die Neustraße und das Gebiet westlich des Parkplatzes an der Rampe. Auch private Kunden- bzw. Personalparkplätze wie z. B. am Schiffsmühlenweg und am Unteren Innweg wurden nicht erhoben.

Mit Ausnahme der vier großen Parkstandorte wurde mittels regelmäßiger Rundgänge (alle 20 Minuten) am Zähltag, den 15.10.2015 in der Zeit von 7:00 – 19:00 Uhr erhoben. Lediglich am P7a wurde mit der Erfassung erst um 9:00 Uhr begonnen. An den vier großen Standorten wurden alle ein- bzw. ausfahrenden Kfz mit der exakten Uhrzeit und ihrem Kennzeichen erfasst. Da die Erfassungsmethode bei P1 – P4 bzw. P5 – P9 sich unterscheidet, sind geringe Unterschiede bei der Auswertung und der grafischen Darstellung die Folge.

Da die Erhebung der Parkbelegung eine Momentaufnahme zu einem bestimmten Zeitpunkt darstellt, erscheinen insbesondere die Bereiche mit Parkzeitbeschränkung z. T. noch teilweise Kapazitäten aufzuweisen, da dort ein häufiger Wechsel stattfindet und immer wieder Stellplätze frei sind – und wenn auch

nur für kurze Zeit.

Das dargestellte Stellplatzangebot stellt einen theoretischen Wert dar. Aus Erfahrungswerten anderer Parkraumerhebungen kann abgeleitet werden, dass ein Parkplatz ab einer Belegung von ca. 85% seiner Kapazität als „belegt“ wahrgenommen wird, da freie Parklücken nicht auf Anhieb erkennbar sind, oder durch „unsauberes“ Parken nicht alle Stellplätze genutzt werden können. Dann setzt meist auch „wildes“ Parken ein, z. B. vor Grundstückszufahrten oder in zweiter Reihe. Andererseits stehen insbesondere Kleinwagen manchmal dichter beieinander, so dass auch Kapazitäten über 100% innerhalb der erlaubten Bereiche zustande kommen können. Motorräder bzw. Motorradstellplätze wurden in den Erhebungen nicht berücksichtigt.

Im Folgenden wird die Belegung der Parkplätze nach Parkdauer, Auslastung und Parkregelung erläutert. Eine vollständige und detaillierte Zusammenstellung aller Erhebungsgebiete findet sich in den Abbildungen 30.1 – 30.10. Die erhobenen Bereiche werden als P1 – P9 bezeichnet:

P1 = Parkhaus an der Überfuhrstraße

P6 = Schmidzeile, Marienplatz, Herrengasse

P2 = Parkhaus Kellerstraße

P7 = Palmanoanlage, Färbergasse

P3 = Parkplatz an der Rampe

P8 = Heisererplatz, Kaspar-Aiblinger-Platz

P4 = Parkplatz Am Gries

P9 = Obere Inngasse, Landwehrstraße, Max-

P5 = Ledererzeile

Emanuel-Platz.

**Auswertung nach Parkregelungen** Folgende Parkregelungen wurden unterschieden: freie (zeitlich unbegrenzte) und Parkgebühr 120 Minuten (am P4 bis 180 Minuten). Die wichtigsten Ergebnisse sind hier zusammengestellt:

- Am Erhebungstag waren die 291 erfassten Straßenstellplätze in der Altstadt vor allem vormittags zu maximal knapp 85% belegt.
- Die höchste Belegung wurde vormittags von 10:00 Uhr bis 11:00 Uhr sowie nachmittags um ca. 16:00 Uhr verzeichnet.
- Über Mittag ist ein deutlicher Rückgang der Auslastung erkennbar, der erst ab 15:00 Uhr wieder merklich ansteigt.
- Die großen Parkstandorte waren zeitweise ebenfalls bis zu 85% ausgelastet. Auch hier wurde

vormittags um 11:00 Uhr die höchste Auslastung festgestellt.

- Da die Nutzung der Parkplätze ohne Beschränkung eher durch Langparker geprägt ist, sind Fahrzeugwechsel und Verkehrserzeugung etwas geringer als bei den Standorten mit einer zeitlichen Parkdauerbegrenzung.
- An den zwei Parkhäusern konnte eine Differenzierung der Auslastung des Erdgeschosses (zeitlich begrenzt) und der oberen Ebenen (zeitlich unbegrenzt) aus erhebungstechnischen Gründen nicht durchgeführt werden. Der Parksuchverkehr (= Verweildauer bis max. 5 Minuten) könnte sich auf Langzeitparker beziehen, die in den oberen Ebenen keinen freien Stellplatz mehr gefunden haben und deshalb evtl. freie Plätze im Erdgeschoss nicht angenommen haben.
- Die Parkplätze Am Gries und an der Rampe waren zeitweise überlastet, hier spielt der Parksuchverkehr eine große Rolle.
- Die zulässige Parkdauer von 120 Minuten in den Altstadtgassen wurde häufig überschritten, teilweise waren bis zu 50% der geparkten Fahrzeuge länger als zwei Stunden abgestellt.
- Die Altstadtbereiche ohne Parkzeitbeschränkung wie an der Landwehrstraße oder am Kaspar-Aiblinger-Platz sind in besonders hohem Maße von Dauerparkern belegt. Der Anteil der Kurzparker ist hier verschwindend gering.
- Beide Parkhäuser wiesen am Erhebungstag selbst zu den Spitzenzeiten noch Reserven auf, wenngleich diese vor allem an der Überfuhrstraße mit 15 – 20% nicht mehr allzu groß waren.
- Das Parkhaus an der Kellerstraße wies bei doppelter Größe im Vergleich zum Parkhaus an der Überfuhrstraße größere Reserven auf. Nahezu 40% aller Fahrzeuge wurden länger als vier Stunden geparkt.
- An der Überfuhrstraße sind vor allem die Ebenen ohne Parkzeitbeschränkung sehr gut ausgelastet, daher ist dort auch ein Anteil von ca. 8% Parksuchverkehr an allen Fahrzeugen zu beobachten, die in das Parkhaus eingefahren waren.
- An der Kellerstraße trugen drei Viertel aller Fahrzeuge ein örtliches Kennzeichen („RO“ oder

**Auswertung nach Gebieten**  
**Parkhäuser Überfuhrstraße und Kellerstraße**  
 (Abb. 30.1 und 30.2)

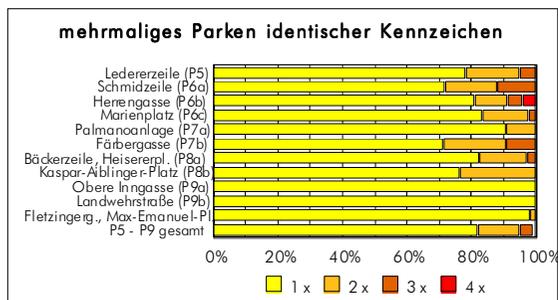
**Auswertung nach Gebieten  
Parkplätze An der Rampe und Am Gries**  
(Abb. 30.1 und 30.3)

„WS“), an der Überfuhrstraße waren es nur zwei Drittel. Mit jeweils etwas über 8% stellen Fahrzeuge aus dem Kreis Mühldorf die nächstgrößere Gruppe.

- Beide Parkplätze waren zeitweise überlastet, die Überlastung betrug bis zu 20%. Hierunter fällt ein teilweise starker Parksuchverkehr, der in den Parkplatz einfährt und nach ein paar Runden erfolgloser Parkplatzsuche wieder herauskommt. Zwischen 14 und 17% aller Einfahrten im Tagesverlauf entfielen hier auf den vergeblichen Parksuchverkehr.
- Am Gries entfielen rund 16% auf Parkzeiten von mehr als vier Stunden, weitere knapp 12% entfielen auf Parkzeiten von zwei bis vier Stunden, der größere Teil davon zwischen zwei und drei Stunden. Somit parkt jedes fünfte Fahrzeug länger als erlaubt auf diesem zentralen Parkplatz.
- An der Rampe stellten die Kennzeichen „RO“ und „WS“ rund 75% aller Fahrzeuge, am Gries waren es nur rund 60%. Fast jedes fünfte Fahrzeug trug ein sonstiges Kennzeichen, viele davon aus dem Ausland oder auch aus anderen Bundesländern.

**Auswertung nach Gebieten  
Parkplätze im Straßenraum der Altstadt**  
(Abb. 30.4 bis 30.10)

- Vor allem in den zentralen Bereichen wie am Marienplatz, Herrengasse und Ledererzeile kam es mehrmals zu Vollausslastungen oder gar wie am Marienplatz zu Überlastungen durch Parken im Parkverbot oder in zweiter Reihe.
- Die Bereiche ohne Parkzeitbeschränkung (Landwehrstraße, Obere Inngasse, Kaspar-Aiblinger-Platz) werden in sehr starkem Maße von Dauerparkern genutzt.
- Vor allem vormittags dominieren in einigen Straßen die Langzeitparker (Herrengasse, Palmanoanlage, Heisererplatz). Die erlaubten zwei Stunden werden dabei deutlich überzogen. Es handelt sich hier nicht um die Mehrheit der Fahrzeuge, aber wenige Fahrzeuge mit einer Parkdauer von zwei, drei, vier oder mehr Stunden belegen über längere Zeiträume einen großen Anteil der Stellplätze.
- Nur in der Ledererzeile sind relativ wenige Dauerparker festzustellen.
- In einigen Abschnitten wurden bis zu 30% der Fahrzeuge am Erhebungstag zweimal oder noch öfter in einer Altstadtstraße abgestellt. Die meisten von ihnen wurden im selben Straßenabschnitt



mehrmals erfasst. Vereinzelt wurden jedoch auch Fahrzeuge notiert, die hintereinander in verschiedenen Bereichen abgestellt waren.

**Zusammenfassung der Ergebnisse** Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Stellplätze im Bereich der Altstadt zwar ausreichend sind. Ein deutlicher Bedarf an Langparkplätzen ist jedoch vorhanden und wird durch den Parksuchverkehr belegt. Die beiden Parkhäuser hingegen weisen dennoch Reserven auf. In den zeitbeschränkten Bereichen wird die vorgeschriebene Parkzeit nicht immer eingehalten. Die unbeschränkten Stellplätze werden fast ausschließlich von Langzeit- und Dauerparkern belegt.

#### 4. Verkehrskonzept

Der Druck aus Politik, Bevölkerung und Wirtschaft, die Verkehrssituation zu verbessern, wird in den kommenden Jahren nicht zurückgehen. Die Erwartungen an eine Reduzierung der Belastungen sind hoch. Hierzu soll ein Verkehrskonzept erarbeitet werden, mit dem für alle Verkehrsmittel und -arten Maßnahmen aufgezeigt werden, mit denen die nachstehenden Ziele des ISEKs erfüllt werden können.

Für die vier Hauptthemenbereiche fließender Verkehr, ruhender Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr sind viele verschiedene Maßnahmen denkbar, nicht immer jedoch können sie die gesetzten Ziele erfüllen. Die Maßnahmen, die zur Verfügung stehen, werden beschrieben und generell auf ihre Einsatzmöglichkeiten in Wasserburg betrachtet. Darüber hinaus muss auch berücksichtigt werden, dass Wechselwirkungen zwischen einzelnen Maßnahmen sich in ihrer Wirkung teilweise gegenseitig aufheben können oder sich widersprechen. Ein klassisches Beispiel hierfür wäre die Maßnahme einer erheblichen Kapazitätssteigerung im ruhenden Verkehr in der Altstadt. Die damit verbundene mögliche Steigerung der Attraktivität für den Ziel- und Quellverkehr mit dem PKW würde mit hoher Sicherheit dem Ziel einer Verkehrsentslastung widersprechen.

##### 4.1 Verkehrliche Ziele

- Allgemein
  - Förderung anderer Mobilitätsformen
  - Stadt der kurzen Wege
  - Wohnen ohne Auto
  - Veränderung der Verkehrsmittelwahl
  - Schaffung eines Bewusstseins für sanfte Mobilität.

- Fließender Kfz-Verkehr
  - Entlastung der Altstadt
  - Verkehrslenkung
  - Verkehrsreduzierung
  - Verkehrsberuhigung
  - Entlastung vom Schwerverkehr.
- Ruhender Verkehr
  - Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung
  - Angebote für Altstadtbewohner
  - Auffangparkplätze.
- Fußgänger- und Radverkehr
  - Schließung von Lücken im Wegenetz
  - Beseitigung von Konflikt- und Gefahrenstellen
  - Infrastruktur für Radfahrer.
- Öffentlicher Nahverkehr
  - Optimierung des Fahrtenangebots
  - Optimierung des Tarifsystems
  - Neue Angebotsformen
  - Werbekampagne für den ÖPNV.

#### 4.2 Maßnahmenrepertoire

Zu den aufgeführten Zielen lassen sich unterschiedliche Maßnahmen finden, die dazu beitragen können, diese Ziele zu erreichen. Zugleich muss darauf verwiesen werden, dass manche Maßnahmen zwar denkbar sind, jedoch möglicherweise im Widerspruch zu anderen Maßnahmen oder Zielen stehen. Manche Maßnahmen können auch eher kontraproduktiv wirken. Wiederum andere Lösungsansätze haben eher visionären Charakter, deren Umsetzung während der kommenden 20 Jahre eher unwahrscheinlich sein dürfte.

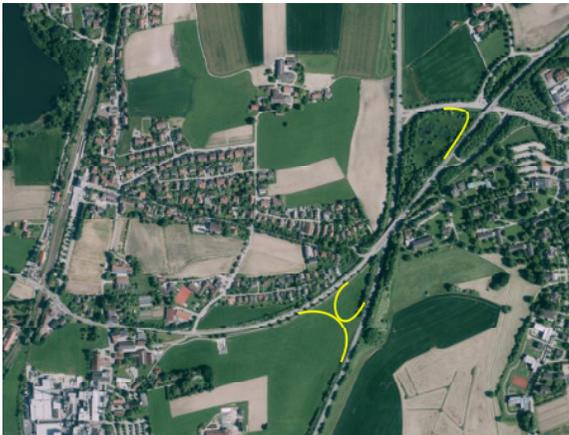
Im Folgenden wird das zur Verfügung stehende Maßnahmenrepertoire allgemein beschrieben und seine wesentlichen Vor- und Nachteile bzw. Wirksamkeit aufgeführt. Es handelt sich dabei sowohl um realisti-

sche als auch um visionäre Maßnahmen, die häufig zu Beginn eines Konzepts in die Diskussion geworfen werden. Die oft damit verbundenen Erwartungen lassen sich jedoch nicht immer erfüllen, manchmal müssen diese auch zurückgeschraubt werden.

#### 4.2.1 Fließender Kfz-Verkehr

Konzepte zum fließenden Kfz-Verkehr bestehen meist aus konventionellen Maßnahmen wie dem Bau neuer Straßenverbindungen, dem Ausbau von Engpässen und der Einführung anderer Verkehrsregelungen. Eine Reduzierung des Fahrtenaufkommens ist dabei meist nicht möglich. Allenfalls punktuell kann man zu Entlastungen kommen, die bisweilen an anderen Stellen durch Mehrbelastungen kompensiert werden. Eine Verringerung des Verkehrsaufkommens muss durch gegensteuernde Maßnahmen in anderen Sektoren (Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV) erreicht werden.

**Umgehungsstraße** Im Rahmen der Haushaltsbefragung wurde bei den beiden offenen Fragen, mit denen die Bevölkerung Problemthemen ansprechen, aber auch eigene Vorschläge machen konnte, das Thema Umgehungsstraße wiederholt genannt.



Die B304 ist seit über 30 Jahren im Norden als Umfahrungsstraße in Betrieb. Ohne sie würde der gesamte B304-Verkehr nach wie vor das historische Stadtzentrum durchqueren. Die Rote Innbrücke müsste weit über 20.000 Kfz/24 Std. verkraften, der Verkehr käme noch öfter zum Erliegen. Echter Durchgangsverkehr stellt auch nicht das Hauptproblem für Wasserburg dar.

Weitere Umfahrungen sind kaum möglich. Im Westen wäre eine Entlastungsstraße nur weit im Südwesten möglich, eine Innquerung durch die Auwälder zwischen Wasserburg und Attel wäre die Folge.

Im Osten Wasserburgs stellen der Kellerberg und teilweise die Salzburger Straße bereits eine Ostumfahrung dar, die durchaus wahrgenommen wird. Allerdings könnte diese Akzeptanz noch höher liegen.

Ein wichtiger Bereich ist hierbei die Verknüpfung der beiden Bundesstraßen B15 und B304. Mit zusätzlichen Rampen könnte die Situation an der höhenfreien Verknüpfung der beiden Bundesstraßen entzerrt werden. Die Skizze auf der linken Seite zeigt, in welchem Bereich dies möglich ist.

Im Süden ist eine Umfahrung im Prinzip in bescheidener Form bereits durch die Dirnecker Straße und die Straße Am Burgfrieden vorhanden. Ein Ausbau der relativ schmalen Straße ist jedoch nur mit Zustimmung der Nachbargemeinde Eiselfing sowie der betreffenden Grundstückseigentümer möglich. Ob

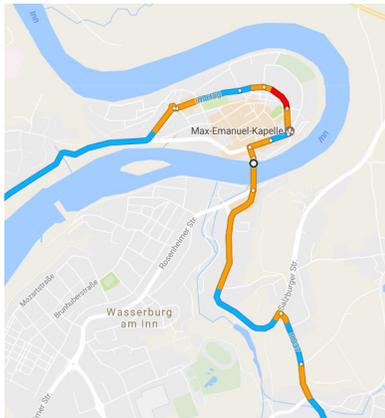
ein Ausbau zu einer weiteren Entlastung führen könnte bleibt offen, da das in Frage kommende verkehrliche Potenzial bereits weitgehend diese Straße nutzt.

**Verkehrslenkung** Auch die Verkehrslenkung wird immer wieder angesprochen, wobei es hier verschiedene Arten gibt. Eine Lenkung kann mit Hilfe einer verbesserten Beschilderung erfolgen, genauso gut sind jedoch auch lenkende Maßnahmen in Form von Umgestaltungen an zentralen Knotenpunkten vorstellbar. Darüber

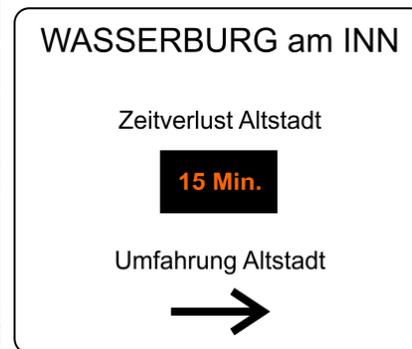
hinaus ist im digitalen Zeitalter auch eine sogenannte intelligente Lösung möglich. Mit Informationen für die Autofahrer über Staus, Reisezeitverluste und dergleichen ist ebenfalls ein Lenkungseffekt erzielbar.

Solche Maßnahmen sind verhältnismäßig schnell realisierbar, allerdings auch mit teilweise spürbarem Investitionsaufwand verbunden. Hinzu kommt, dass die Zustimmung des Staatlichen Bauamts nötig ist, da in der Regel die klassifizierten Straßen davon betroffen sind.

Der nebenstehende Ausschnitt aus Google-Maps zeigt deutlich die Stauanfälligkeit der Alstadtdurchfahrt. Gelänge es, den Autofahrern schon im Vorfeld entsprechende Informationen über Zeitverluste darüber zu vermitteln, könnte ein Teil des Altstadtverkehrs verlagert werden.



Ausschnitt aus google-maps, mit Infos zur Stausituation, Angabe über Zeitverluste bei der Durchfahrt der Altstadt



Analog zu den Verkehrsdurchsagen im Hörfunk sollte mit einem dynamisch reagierenden Hinweisschild im Vorfeld den Autofahrern die Möglichkeit aufgezeigt und gegeben werden, die Altstadt zu umfahren. Es kann zu Recht davon ausgegangen werden, dass vielen Autofahrern bislang nicht bewusst ist, dass die Route über die B 304 zwischen der Verknüpfung der beiden Bundesstraßen und dem Südosten der Stadt Wasserburg keinesfalls mehr Reisezeit benötigt als die Durchfahrt der Altstadt.

Während der Nachtstunden oder an Sonn- und Feiertagen, wenn es zu keinen Zeitverlusten kommt, sollte die Anzeige ausgeschaltet sein. Eine Angabe „0 Min.“ Zeitverlust wäre sehr kontraproduktiv.

**Verkehrsführung und -beruhigung Altstadt** Innerhalb der Altstadt von Wasserburg sind verschiedene Varianten der Verkehrsführung prinzipiell möglich. Diese können sowohl eher behutsam ausgeprägt sein als auch mit sehr einschneidender Wirkung verbunden. Im Extremfall wäre eine Durchfahrt der Altstadt nicht mehr möglich. Dies ist zurzeit jedoch nur für die Fahrtrichtung von der Roten Innbrücke zur Münchner Straße der Fall, da es sich hier um



städtische Straßen handelt, über die die Stadt Wasserburg selbst planerisch verfügen kann. Die Gegenrichtung über die Schmidzeile ist als Staatsstraße klassifiziert, jegliche planerische Maßnahmen bedürfen der Zustimmung des Staatlichen Bauamts Rosenheim.

Vorteilhaft bei den verschiedenen Verkehrsführungen innerhalb der Altstadt von Wasserburg ist die Tatsache, dass jederzeit Korrekturen oder auch die Beendigung eines Testversuchs möglich sind. Auch die schrittweise Erweiterung eines Verkehrsführungskonzepts ist machbar.

Im konkreten Fall wurden verschiedene Varianten für die Altstadt von Wasserburg untersucht, diese werden in einem späteren Kapitel detailliert beschrieben und bewertet.



Der vorhandene Verkehr soll durch verkehrsberuhigende Maßnahmen verringert werden, in dem das allzu zügige Durchqueren der Altstadt unattraktiv wird. Falls das nicht in ausreichendem Umfang gelingt, wird die Verkehrsabwicklung zumindest erträglicher, ruhiger und mit weniger Konflikten ablaufen. Dies kann z. B. durch eine mehrfache Wiederholung von Gestaltungselementen wie der Engstelle am Kaspar-Aiblinger-Platz (Foto links) erfolgen. Die Ausweisung von Tempo-30 ist auf den städtischen Straßen der Wasserburger Altstadt bereits umgesetzt. Eine Absenkung auf Tempo 20 stünde theoretisch noch zur Wahl. Allerdings besteht dann die Gefahr einer Verlagerung innerhalb der Altstadt, z.B. vom Hag und dem Kaspar-Aiblinger-Platz auf die Ledererzeile und die Herrengasse. Die Schmidzeile als Staatsstraße ist mit Tempo 50 geregelt, diese Geschwindigkeit ist jedoch aufgrund des Gefälles, der unübersichtlichen Kurven sowie des engen Querschnitts weitgehend unrealistisch, so dass reell schon heute deutlich langsamer gefahren wird.



Weitere gestalterische Elemente in Form von Einbauten in der Fahrbahn wie z. B. in Raubling-Nicklheim (Foto mitte, sanfte Schwelle) sind bereits grenzwertig, da sie in Deutschland prinzipiell nicht erlaubt sind. Die z. B. in Frankreich üblichen abrupten Schwellen (Foto unten) sind zwar sehr wirkungsvoll, hier jedoch grundsätzlich verboten. Rettungsdienste wie auch Fahrradverbände stehen diesen Elementen überwiegend kritisch gegenüber.

### Verkehrsregelung

Verkehrsberuhigung kann nicht nur durch Einbauten erzielt werden, sondern auch durch Verkehrsregelungen. Mit Tempo-30-Zonen sowie verkehrsberuhigten Bereichen wurde hier schon einiges erreicht. Auch Einbahnstraßen und Abbiegeverbote zählen zu dieser Maßnahmenkategorie. Hier sind allerdings

verschiedene Abstufungen möglich. Während Tempo 30 auch Tempo 30 bedeutet und nichts anderes, kommt es beim Einsatz von Einbahnstraßen und Abbiegeverböten auf die Art und Weise, die Örtlichkeit sowie auf die Kombination an.

Einbahnstraßen führen häufig nur zu geringen Entlastungen, da für die gesperrte Gegenrichtung auf andere Straßen ausgewichen werden muss und zum Erreichen des Ziels längere Wege zurückgelegt werden müssen. Die gefahrenen Geschwindigkeiten steigen sogar bisweilen an, da das Fehlen von Gegenverkehr zum schnelleren Fahren verleitet. Vorteilhaft an Einbahnstraßen ist in der Regel der Raumgewinn für breitere Gehwege, Aufenthalt oder auch zusätzliche Stellplätze für Kfz oder Fahrräder.

Eine Entlastung in großem Stil kann von verkehrsberuhigenden Maßnahmen kaum erwartet werden. So musste die Stadt Schrobenhausen die Erfahrung machen, dass trotz der in der gesamten Altstadt geltenden Regelung eines verkehrsberuhigten Bereichs (Schritttempo), für die eine Obergrenze von ca. 1.500 Kfz/24 Std. empfohlen wird, diese über Jahre hinweg um das mehr als Vierfache überschritten wurde.

#### 4.2.2 Ruhender Kfz-Verkehr

Allein mit dem Bau von noch mehr Parkplätzen und -häusern lässt sich das Parkplatzproblem nicht lösen. Die bereits vorhandene Bewirtschaftung der Stellplätze ist der richtige Ansatz hierfür. Zusätzlich sollte so viel ruhender Verkehr von Langzeitparkern (Einpender) wie möglich aus der Altstadt heraus verlagert werden. Damit kann Platz für Kurzparker sowie für Anwohner geschaffen werden.

**Parkleitsystem** Im Rahmen der Parkraumerhebungen vom 15.10.2015 konnte festgestellt werden, dass die Stellplätze in der Wasserburger Altstadt, egal ob ebenerdig oder in Parkbauten, im Schnitt meist zu 80 bis 85% belegt waren. Es liegt auf den ersten Blick nahe, dass eine Ausdehnung des Stellplatzangebots sehr ratsam wäre. Für den Fall, dass eine verkehrsplanerisch konventionelle Strategie verfolgt wird, wäre dies auch der richtige Ansatz. Nachdem jedoch eine Verlagerung allein des Durchgangsverkehrs aufgrund der eher geringen absoluten Menge nicht zu einer wirklichen Entlastung in der Altstadt führt, müssen auch Teile des Ziel-/ Quellverkehrs verlagert werden. Mit einer gezielten Lenkung (Parkleitsystem) zu den großen Parkplatzstandorten lässt sich auch der Parksuchverkehr verringern. Dazu gehören auch Frei-/Besetzangaben. Vor allem der von Westen kommende Besucherverkehr sollte vorrangig über die B304 und die Salzburger Straße zum Parkhaus an der Kellerstraße geleitet werden.

### Anwohnerparken



Anwohnerparken in Altdorf b. Nbg.

Etwas anders sieht es aus, wenn die Attraktivität der Wasserburger Altstadt als Wohnstandort weiter gestärkt oder gar erhöht werden soll. Wohnungen in der Mitte einer historischen Kleinstadt lassen sich meist sehr gut vermieten, vorausgesetzt wenigstens ein Stellplatz pro Wohneinheit befindet sich in direkter Umgebung. Erfahrungsgemäß werden beim Anwohnerparken Entfernungen von bis zu 150 Meter zwischen Wohnung und Stellplatz gerade noch akzeptiert, in kleineren Städten eher weniger. Flankierend dazu sollte auch geprüft werden, ob die Einführung von Anwohnerparken in der Wasserburger Altstadt möglich ist. Hierbei gibt es relativ strenge Vorgaben zu beachten. Die Zahl der potenziellen Antragsteller auf Anwohnerparkausweise darf die halbe Anzahl der allgemein frei zugänglichen Stellplätze keinesfalls übersteigen. Es hat keinen Sinn, z. B. 1.200 Berechtigungen für Anwohner zu verteilen, da diese das öffentliche Stellplatzangebot im Straßenraum nahezu komplett und zudem noch einen erheblichen Anteil in den Parkhäusern belegen würden. Es wird also voraussichtlich eine Auswahl unter den Berechtigten getroffen werden müssen.



Mechanisches Parkhaus (Foto: Fa. Wöhr)

Auch unter der Annahme, dass der Verein Wasserburger Autoteiler WAT einen kräftigen Aufschwung nehmen sollte, wird die Nachfrage nach Stellplätzen für PKW der Altstadtbewohner relativ hoch bleiben. Für flächiges Abstellen von PKW, wie es zurzeit an der Rampe der Fall ist, ist der Boden in Wasserburg zu kostbar. Sollte es zu weiteren Parkplatzerweiterungen kommen, so müssten diese in die Höhe bzw. in die Tiefe gehen. Bei Parkbauten stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung: Parkhäuser wie das an der Kellerstraße oder an der Überfuhrstraße stellen die konventionelle Lösung dar, mechanische Parkhäuser können auf deutlich weniger Grundfläche entweder dieselbe Anzahl oder sogar einen Zuwachs an Stellplätzen unterbringen.

Dabei entsteht jedoch die Frage, wie dies finanziert werden soll. Viele Altstadtbewohner erwarten möglichst günstige Stellplätze und sind selten bereit, 10.000 oder 15.000 € für einen Tiefgaragenplatz zu bezahlen. Hierzu müsste erst ein Sinneswandel einsetzen.

### Parkraumbewirtschaftung

Die Idee der Erstattung von Parkgebühren durch den Einzelhandel oder Dienstleister ist eine beliebte Methode, um Kunden an ein Stadtzentrum zu binden. Mittel- bis langfristig ist dieses Verfahren jedoch eher kontraproduktiv, da es nichts an den aktuellen Verkehrsbelastungen und der Verkehrsmittelwahl ändert. Eine Beschränkung sollte mittelfristig daher auf der Erstattung von Busfahrkarten erfolgen. Damit würde auch von Seiten des Handels und der Dienstleister ein klares Signal ausgesendet, dass diese hin-

Geschäfte  
mit diesem Aufkleber



Wir machen mit  
erstatten Ihnen  
die Parkgebühr\*

\*Für die von Ihnen gegen Vorlage des Freilarkenschildes des Parkraumbewirtschafters  
Eine Aktion der Werbegemeinschaft Bad Orb

ter der Idee von einer Stadt mit sanfter Mobilität stehen.

Eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung sollte in jedem Fall angestrebt werden. Das kostenlose Dauerparken ist alles andere als ein städtebaulich und verkehrlich vertretbares Ziel.

Bei einer Neubebauung des Parkplatzes An der Rampe werden Stellplätze für die neue Nutzung erforderlich. Es ist fraglich und hängt von der künftigen Nutzung ab, ob gleichzeitig auch wenigstens für einen teilweisen Ersatz der sich heute auf dem Grundstück befindlichen Stellplätze gesorgt werden sollte.

**Parken in der Innenstadt** Langzeitparken für auswärtige Besucher und Einpendler blockiert wertvolle Stellplätze für Kurzparker mit einer Aufenthaltsdauer von bis zu 2 Stunden. Mit zunehmender Verweildauer steigt erfahrungsgemäß die Akzeptanz von entfernter liegenden Stellplätzen.

Das kostenlose und gleichzeitig zeitlich unbegrenzte Parken wie An der Rampe oder am Kaspar-Aiblinger-Platz sollte abgeschafft werden.

**Stellplatzerweiterung** Das Überfuhr-Parkhaus ist so konstruiert, dass es ohne allzu großen Aufwand erweitert werden kann. Diese Möglichkeit sollte genutzt werden. In einer Übergangszeit, in der viele andere Maßnahmen (Stadtbus, Radverkehr, Lenkung des Kfz Verkehrs usw.) noch nicht greifen, kann dieses Mehrangebot an Stellplätzen genutzt werden. Sind die angesprochenen Maßnahmen später einmal realisierbar und sollte sich gleichzeitig ein Entlastungseffekt in der Altstadt einstellen, so kann die Gesamtzahl der Stellplätze in der Altstadt wieder reduziert werden. Dies ist besonders ratsam im öffentlichen Straßenraum, da dieser für andere Zwecke besser genutzt werden kann (Aufenthalt, Fahrradständer, Sitzgelegenheiten usw.).

Ein Parkdeck auf dem Gries oder eine unterirdische Verlegung in Form einer Tiefgarage ist angesichts des nahen Inns städtebaulich nicht vertretbar bzw. extrem kostenaufwändig.

**Auffangparkplätze** Eine effektive Maßnahme, den Ziel- und Quellverkehr aus dem Zentrum einer Stadt herauszuhalten, ist das Abfangen desselben bereits im Vorfeld. Dies kann zum Beispiel auf Auffangparkplätzen am Stadtrand oder anderen geeigneten Stellen erfolgen. Je größer jedoch der Weg von dort ins eigentliche Zentrum ist, umso geringer ist die Akzeptanz, diese Strecke zu Fuß zurückzulegen. Eine geeignete Möglichkeit, dieses letzte Stück bis zum eigentlichen Ziel zurückzulegen, ist ein Zubringerbus.

Ein Auffangparkplatz kann erheblichen Ziel-/Quell- wie auch Parksuchverkehr vermeiden helfen. Als

Voraussetzungen müssen jedoch folgende Gegebenheiten vorliegen:

- Ausreichend Stellplätze vor Ort
- entweder kurze fußläufige Erreichbarkeit der Stadtmitte oder, falls nicht gegeben
- ein Zubringerdienst (Pendelbus oder dgl.).

Die Stadt Mühldorf am Inn hatte ein ähnliches System getestet, indem sie ihren Volksfestplatz (der rund elf Monate im Jahr zur freien Verfügung steht) als Auffangparkplatz östlich der Altstadt genutzt hat und einen Pendelbus von diesem Standort in die Innenstadt angeboten hatte. Trotz der relativ kurzen Entfernungen (ca. 800 – 1.000 m) wurde sowohl der Standort als Parkplatz für Dauerparker (Berufstätige, Kunden und Besucher mit langer Aufenthaltsdauer etc.) kaum genutzt, auch der Pendelbus fuhr meist weitgehend leer zwischen der Innenstadt und dem Auffangparkplatz hin und her.

Neue Parkplätze bzw. -bauten sind nur noch außerhalb der Altstadt vorstellbar. Im Bereich Burgau/Gabersee stehen theoretisch noch einige Flächen zur Verfügung:

- an der Münchner Straße stadteinwärts nach der Tankstelle
- an der Krankenhausstraße
- am Landschaftsweg
- im Bereich Rottmoos/Kobl.

Manche der Flächen sind mitten in Wohngebieten gelegen oder städtebaulich für die Nutzung als Parkplatz vermutlich zu wertvoll. In der Burgau stellt sich außerdem die Frage, wie die letzte Strecke zur Altstadt zurückgelegt werden soll. Angesichts des großen Höhenunterschieds von 60 Metern müsste eine dichte Taktung mit dem Bus gewährleistet sein. Im Bereich Burgerfeld ist eine Ergänzung des Parkhauses an der Kellerstraße in nicht allzu großer Entfernung vorstellbar. Im Bereich der Kreuzung Rosenheimer Straße/Steinmühlweg erscheint es nicht völlig ausgeschlossen zu sein, dass in absehbarer Zeit die Tankstelle und der Autoservice entweder aufgegeben oder verlagert werden könnten. In diesem Fall könnte hier ein weiteres Parkhaus oder zumindest ein Parkdeck errichtet werden. Die Entfernung über die Rote Innbrücke zur Altstadt ist von der Distanz her noch vertretbar. Auch sind hier nicht die extremen Steigungen wie am Köbingerberg vorhanden.

Im Bereich Burgau/Gabersee bietet sich an der Münchner Straße theoretisch das Grundstück östlich der Tankstelle an. Auf den ca. 6.500 m<sup>2</sup> lassen sich ca. 250 Stellplätze unterbringen, mit einer zweiten Ebene könnte knapp die doppelte Anzahl geschaffen werden. Über die Bushaltestelle Innhöhe wäre eine Busverbindung in die Altstadt möglich, zu Fuß müsste der Weg über die Abraham-Megerle-Straße und die Köbingerbergstraße genommen werden, wobei hierfür erst noch entlang der Münchner Straße zwischen der Tankstelle und der Innhöhe ein Gehweg incl. Querungshilfe in Höhe des Lebensmittelmarkts angelegt werden müsste. Die Entfernung zum Altstadtbahnhof beträgt ca. 1,4 km. Auch müsste von der Münchner Straße ein kurzer Abstieg in Höhe des Tunnels geschaffen werden, um die Verbindung zum geplanten Steg über die Kapuzinerinsel auf die andere Innseite herzustellen. Dieser Abstieg sollte auf der Nordseite liegen sein, da sich hier bereits ein Gehweg an der Münchner Straße befindet. Ohne diese Abstieghilfe würde der Weg von der Köbingerbergstraße zum Steg über die Kapuzinerinsel rund 500 Meter länger sein, wenn man die Rampe hinunter bis zum Bahnhofskreisel und zurück zum Tunnel zu Fuß gehen müsste. Diesen Umweg sollten Fußgänger und Radfahrer nicht nehmen müssen. Auf den innerstädtischen PKW-Verkehr übertragen bedeutet ein 500 Meter langer Umweg für Fußgänger rund 4-5 km für PKW-Fahrer.

Ein Pendelbus zwischen diesem Auffangparkplatz und der Altstadt müsste mindestens in einem 15-Minutentakt verkehren, besser noch in einem 10-Minutentakt. Nach dem Fahrplan der Linie 9418 (Stadtbuslinie) beträgt die Fahrzeit vom Busbahnhof bis zum Landschaftsweg 3 Minuten. Am Kreisel an der Tankstelle könnte der Pendelbus wenden, so das mit einem Fahrzeug ein 10-Minuten-Takt eingerichtet werden könnte. Allerdings wäre es in diesem Fall auch wünschenswert, oberhalb des Tunnels eine Haltestelle einzurichten. Dies käme z. B. Schülern der FOS/BOS und Berufsschule zugute, die ihre Schule über den Kapuzinersteg erreichen. In diesem Fall wäre auch auf der Südseite der Münchner Straße ein Abstieg zum Kapuzinersteg ratsam.

Die Verbindung von einem Auffangparkplatz im Bereich Rottmoos an die Altstadt ist zu Fuß nicht mehr vermittelbar. Hier müsste unbedingt eine Alternative angeboten werden. Die eine ist auch hier ein Pendelbus. Vom Busbahnhof bis zur Haltestelle Gabersee ISK Wohnheim beträgt die reine Fahrzeit laut Fahrplan der Stadtbuslinie 9418 sechs Minuten. Dies wäre auch bei einer Endstation an einem Auffangparkplatz Rottmoos der Fall. Ein Zehn-Minutentakt könnte also nicht ganz eingehalten werden, es

würde eher auf 12 oder 15 Minuten hinauslaufen. Ein dichterer Takt würde den Einsatz von zwei Bussen erfordern. Eine Alternative zu einem Pendelbus wird im Kapitel „4.2.4 ÖPNV“ beschrieben

Die Stadt Moosburg an der Isar hat ein vergleichbares System, jedoch ohne Pendelbus. Der Viehmarktplatz in Moosburg befindet sich nur rund 350 Meter vom Stadtzentrum entfernt. Diese Entfernung wird von Einpendlern und Besuchen noch problemlos zu Fuß bewältigt. Die Akzeptanz hierfür ist relativ groß. In Wasserburg sind die Standorte Überfuhrparkhaus, An der Rampe und Parkhaus am Kellerberg vergleichbar. Alle anderen Standorte sind entweder in zu großer Entfernung zur Altstadt oder sie sind städtebaulich nur sehr ungünstig angebunden. Mittelfristig ist der Standort an der Rampe zu kostbar, um dauerhaft dem alleinigen Abstellen von PKW zu dienen.

Vom Busbahnhof bis zur Haltestelle Gabersee ISK Wohnheim beträgt die reine Fahrzeit laut Fahrplan der Stadtbuslinie 9418 sechs Minuten. Dies wäre auch bei einer Endstation an einem Auffangparkplatz Rottmoos der Fall. Ein Zehn-Minutentakt könnte also nicht ganz eingehalten werden, es würde eher auf 12 oder 15 Minuten hinauslaufen.

Alternativ zu einem Bus-Zubringerdienst ist natürlich auch denkbar, mit Leihfarrädern (in diesem Fall mit Elektrounterstützung) die Strecke zwischen Auffangparkplatz und der Innenstadt zurückzulegen. Dies wäre vor allem bei Standorten im Bereich Burgau und Gabersee nötig. Allerdings wird es angesichts der Größe, die eine solcher Auffangparkplatz haben müsste, erforderlich werden, eine relativ große Anzahl von Leihfarrädern vorzuhalten. An einem Parkplatz für zum Beispiel 250 PKW müsste mindestens dieselbe Anzahl an Fahrrädern vorgehalten werden. Für den Rückweg zum Auffangparkplatz muss zudem sichergestellt werden, dass im Bereich der Altstadt genügend Fahrräder zur Verfügung stehen. Es wäre fatal, wenn ein Teil der Leih E-Bikes, mit denen am Morgen vom westlichen Auffangparkplatz zur Altstadt gefahren wurde, abends nur noch zu zwei Dritteln im Bereich der Altstadt zu Verfügung stehen, weil die anderen von Innenstadtbesuchern zum Beispiel in Richtung Bürgerfeld genutzt wurden. Wenn Pendler abends feststellen müssen, dass sie um 18:00 Uhr in der Altstadt nicht mehr genügend E-Bikes vorfinden, um zu einem Auffangparkplatz im Bereich Burgau/Gabersee zu gelangen, wird die Akzeptanz rapide sinken.

In Landshut beträgt die Entfernung vom Volksfestplatz, der die meiste Zeit des Jahres als großer Auffangparkplatz für die Innenstadt genutzt wird, bis zum Zentrum rund 700 – 750 m. Bei Landshut handelt

es sich jedoch um eine Stadt mit 70.000 Einwohnern, wo etwas größere Entfernungen offenbar eher akzeptiert werden, als in einer Kleinstadt wie Wasserburg. Zudem sind in Landshut keinerlei Höhenunterschiede zu überwinden, anders als dies in Wasserburg der Fall ist.

In Straubing (rund 47.000 Einwohner) fungiert der Volksfestplatz am Hagen als Auffangparkplatz, er bietet über 2.000 PKW Platz. Die Entfernung bis zum Zentrum beträgt knapp 500 m, welche von vielen Besuchern und Beschäftigten zu Fuß zurückgelegt wird. Zusätzlich wird jedoch auch ein Pendelbus im 10-Minutentakt angeboten. Vor allem Senioren und Eltern mit Kinderwagen nutzen dieses kostenlose Angebot.

### 4.2.3 Fußgänger- und Radverkehr

Das Fahrrad hat das größte Potenzial, den hohen PKW-Anteil am Binnenverkehr zu verringern. Die relativ kurzen Distanzen innerhalb der Stadt können häufig auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewältigt werden. Dazu bedarf es jedoch einer umfassenden Infrastruktur für diese Verkehrsmittel.

Die Topographie Wasserburgs ist aufgrund der großen Höhenunterschiede und teilweise extremen Steigungen für das Radfahren wenig geeignet. Auch das zu-Fuß-gehen ist vor allem im Winter auf Straßen wie der Köbingerbergstraße als einziger Verbindung von der Altstadt zu den Stadtteilen Burgau und Gambersee eine besondere Herausforderung.

**Temporäre Fußgängerzone** Während des Sommerhalbjahres wird die Straßen der Altstadt besonders gern zum Aufenthalt genutzt. Wenn sich Fußgänger, Radfahrer, parkende und fahrende PKW den Raum teilen müssen, sind die Folgen bekannt: durch parkende Fahrzeuge wird die Fahrbahn schmaler, Rangiervorgänge führen zu Konflikten, die Abgasbelastung vor allem am Marienplatz schränkt die Aufenthaltsqualität stark ein. Auswärtige Besucher rechnen weniger als die Wasserburger Bürger und Bürgerinnen mit Fahrverkehr im verkehrsberuhigten Bereich (z. B. Hofstatt) und den damit verbundenen Konflikten und Störungen.

Eine Bestuhlung vor den gastronomischen Betrieben oder auch die Präsentation von Waren vor den Geschäften findet zurzeit zwar statt, eine Ausweitung könnte jedoch weitere Vorteile bringen.

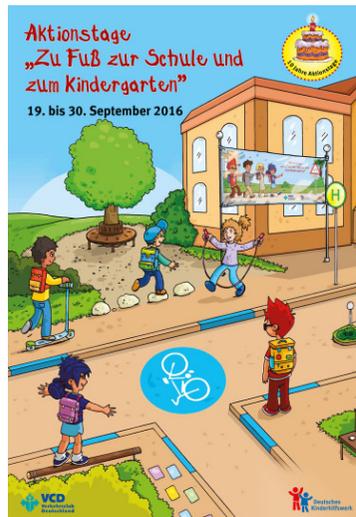
Je mehr Fußgänger unterwegs sind desto mehr beanspruchen sie den öffentlichen Straßenraum. Deshalb sollte die Stadt Wasserburg eine temporäre Fußgängerzone erproben. Dies könnte von Mitte Mai bis Ende September erfolgen. Um die Auswirkungen in Grenzen zu halten, könnte die temporäre Fußgängerzone z. B. von Samstag 13 Uhr bis Sonntag 20 Uhr gelten. Damit ist der Einzelhandel kaum von

der Testphase betroffen. Den gastronomischen Betrieben könnte unbürokratisch die Gelegenheit eröffnet werden, an den Wochenenden während der Testphase eine Bestuhlung im Außenbereich aufzustellen oder, falls schon vorhanden, zu erweitern.

Verweise auf die Motivation von auswärtigen Besuchern, nach Wasserburg zu kommen („nicht dasselbe zu erleben wie zuhause“), ebenso wie an die Bevölkerung („italienisches Flair in Wasserburg“) sind eine Aufgabe der Tourist-Info Wasserburg.

Die Stadt Wasserburg sollte während der Testphase allen Möglichkeiten einer zusätzlichen Belegung (Musik, Kunst, Pflastermalwettbewerb, Theater usw.) der Altstadt aufgeschlossen gegenüberstehen. Der Kreativität der Anwohner, der Bürger aus dem übrigen Stadtgebiet oder auch aus Nachbargemeinden für Aktionen, die die Attraktivität der Fußgängerzone steigern helfen, sind fast keine Grenzen gesetzt.

### Schulwegmobilität



Einen positiven Ansatz stellt auch die Verkehrserziehung von Grundschulkindern dar. Erwachsene Autofahrer lassen sich meist sehr schwer davon abbringen, alle ihre Wege – auch die kurzen – mit dem PKW zurückzulegen. Auch Jugendliche kurz vor dem Führerscheinalter warten meist sehnsüchtig darauf, endlich selbst fahren zu dürfen und nicht mehr auf den Bus oder auf die Fahrdienste anderer angewiesen zu sein. Grundschüler sind dagegen noch relativ leicht zu begeistern, ihren Schulweg zu Fuß zu bewältigen. Die Erfahrungen der Aktion „zu-fuss-zur-schule.de“, die seit über 20 Jahren in immer mehr Städten und Gemeinden durchgeführt werden, belegen dies eindrucksvoll. Über die Kinder lassen sich auch am ehesten noch deren Eltern davon überzeugen, den Nachwuchs nicht dauernd mit dem PKW zu fahren. Der ausgeprägte Schüler-bring-und-hol-Verkehr lässt sich damit reduzieren. Allerdings müssen solche Aktionen regelmäßig wiederholt werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass sich die alten Verhaltensweisen wieder durchsetzen.

### Radwegverbindungen nach Westen

So besteht zum Beispiel von Wasserburg Burgau beziehungsweise Gabersee die Möglichkeit, auf eigenständigen Radwegen über Reitmehring das Gewerbegebiet Staudham und die Gemeinde Edling zu erreichen. Allerdings ist das hierfür vorhandene Radwegenetz noch nicht vollständig. Unmittelbar westlich



*schmale Querungshilfe an der B304  
westlich des Bahnübergangs*

des Bahnübergangs im Zuge der B304 zweigt nach Süden ein Feldweg ab, der südlich des Gewerbegebiets Staudhamer Feld die Gemeinde Edling erreicht. Die große Schwierigkeit ist jedoch die Überwindung der rund 100 Meter von der Einmündung der Bahnhofstraße östlich des Bahnübergangs in die B304 bis zum westlich des Bahnübergangs gelegenen Feldweg. Hierzu ist zwar eine Querungshilfe für Fußgänger und Radfahrer vorhanden (Foto links), diese ist jedoch mit einer Breite von knapp 1,50 Metern deutlich zu schmal und bietet zu wenig Sicherheit. Zusätzlich müsste der rund 800 Meter lange Feldweg ausgebaut, beziehungsweise befestigt werden. Zurzeit befindet er sich lediglich in einem kritischen Zustand. Die Querungshilfe im Umfeld des Bahnübergangs kann ggf. zurückgebaut werden, wenn eine höhenfreie Querung der Bundesstraße 304 mit der Bahnlinie Mühldorf-Rosenheim realisiert wird.

Auch die Querungshilfe westlich der Einmündung der Megglestraße in die B304 ist ähnlich schmal ausgebildet und bedarf dringend einer Verbreiterung. Die Stadt Wasserburg sollte sich hier nicht im Hinblick auf eine Tieferlegung der B304 unter der Bahn verträsten lassen.

Dennoch muss mittel- bis langfristig auch angestrebt werden, entlang der B304 einen Radweg anzulegen. Die Verbindung über den Feldweg in Richtung Edlinger Ortsmitte wäre zwar ein erster Schritt, ist für die Anbindung des Edlinger Ortsteils Hochhaus sowie der weiter westlich davon liegenden Ortsteile und der daran angrenzenden Gemeinden Forsting und Steinhöring noch nicht ausreichend. Diese Aufgabe zu erfüllen, fällt jedoch den westlichen Nachbargemeinden zu. Die Stadt Wasserburg kann hier lediglich Anregungen geben und zusammen mit dem Landkreis auf eine Umsetzung drängen.

### **Radwegverbindungen nach Süden**

Die Rad- und Fußwegverbindung von Bachmehring zur Rosenheimer Straße über das Wuhrbachtal mündet in Bachmehring über ein Betriebsgelände in die Dirnecker Straße ein. Dadurch ist der Beginn des Fuß- und Radwegs schwer erkennbar und auch nicht entsprechend ausgeschildert. Hier ist kurzfristig für eine Verbesserung zu sorgen, gegebenenfalls ist eine Verlegung auf die Westseite des Betriebsgeländes der Holzbaufirma ratsam.

Die gesamte Ortsdurchfahrt von Bachmehring verfügt über beidseitige Fuß- und Radwege, die sich auch nach Eiselfing fortsetzen. Von Eiselfing in Richtung Alteiselfing bestehen direkte Feldwegverbindungen für Fußgänger und Radfahrer.

Entlang der Staatsstraße 2359 in Richtung Griesstätt ist ab dem Kreisverkehr beziehungsweise der Herderstraße keine nennenswerte Radwegverbindung vorhanden. Von der Straße Am Burgfrieden besteht jedoch immerhin die Alternative, östlich der Staatsstraße über Spielberg und Kerschdorf auf landwirtschaftlichen Wegen bis kurz vor Griesstätt zu gelangen. Die letzten ca. 1.500 Meter stellen dann jedoch wieder eine erhebliche Lücke im Wegenetz dar, sodass eine schnelle Anbindung der Gemeinde Griesstätt für Radfahrer an die Stadt Wasserburg zurzeit nicht gegeben ist.

**Radwegverbindungen nach Norden** Nach Norden in Richtung Soyen und Haag besteht bereits heute die Möglichkeit, über Rottmoos zu einem teilweise parallel zur B15, teilweise abseits davon verlaufenden Wegesystem zu gelangen. Im Bereich der Kreuzung der B15 mit der Bahnlinie Rosenheim-Mühldorf in Höhe Altensee/Seeburg muss allerdings ein erheblicher Umweg gefahren werden, da hier entlang der Bundesstraße noch ein Teilstück fehlt. Im weiteren Verlauf in Richtung Haag wechselt der Radweg mehrmals die Straßenseite, davon zweimal höhenfrei, einmal jedoch muss die B15 bei Allmannsau höhengleich gequert werden. Angesichts dieser Rahmenbedingungen kann die Radweganbindung nach Haag nicht zufriedenstellen.

Das Radwegenetz in Richtung Gemeinde Babensham ist entlang des Kellerbergs sehr gut ausgebaut und verläuft im Bereich der B304 auch kreuzungsfrei mithilfe von Unterführungen. Ab dem Wasserburger Ortsteil Äußere Lohe kann entlang der Staatsstraße 2092 mit dem Fahrrad nur auf der Fahrbahn gefahren werden. Andernfalls muss über Penzing und Bärnham bis Babensham auf einer Gemeindeverbindungsstraße gefahren werden. Der Ortsteil Neudeck (gehört zu Babensham) ist über einen eigenständigen Radweg angebunden.

**Radwegverbindungen nach Osten** In östlicher Richtung ist zwischen der Salzburger Straße und dem Eiselfinger Ortsteil Bachmehring, auf der Kreisstraße RO37 lediglich ein knapp 1,50 Meter breiter Fahrrad- und Gehwegstreifen auf beiden Seiten von der Fahrbahn abmarkiert. Mittelfristig wäre hier eine durch einen Grünstreifen abgesetzte Lösung für Fußgänger und Radfahrer wesentlich sinnvoller. Vom Ortsteil Bachmehring besteht zudem schon heute die Möglichkeit, unter Auslassung der relativ schmalen Salzburger Straße, an der entlang kein durchgängiger Fuß- und Radweg besteht, entlang des Wuhrbachtals über den Steinmühlweg die Rosenheimer Straße zu erreichen. Deutlich schwieriger ist die Radwegverbindung in Richtung Amerang. Entlang der Kreisstraße RO36 gibt es keinerlei Radwege. Das landwirtschaftliche Wegenetz abseits der RO36 wird teilweise sehr umständlich geführt, so dass deutlich längere Distanzen zustande kommen als

direkt entlang der Kreisstraße.

### Radwegenetz innerhalb von Wasserburg

Für eine Verbindung zwischen der Altstadt und dem einwohnerstarken Stadtteil Bürgerfeld besteht momentan nur die stark befahrene Rote Innbrücke mit der Engstelle des Brucktors. Die beiden Durchlässe für Fußgänger sind im Grunde schon zu knapp bemessen, die Gehwege im Bereich der Bruckgasse sind ebenfalls viel zu schmal angesichts des hohen Fußgängeraufkommens. Für Radfahrer bleibt hier nur die Fahrbahn. Als interessante Alternative, die eine hohe Priorität genießen sollte, steht der geplante Fußgänger- und Radfahrersteg über die Kapuzinerinsel vom ehemaligen Bahntunnel unter der Münchne Straße auf der Nordseite des Inns zur Bürgermeister-Winter-Straße in Höhe der Fachoberschule auf der Südseite des Inns. Damit wäre auch vom Busbahnhof in Wasserburg eine kurze Anbindung an die Mittelschule und an die Fachoberschule sowie Berufsschule und an das große Wohngebiet beiderseits der Ponschabaustraße und der Brunhuberstraße gegeben.

Die Rosenheimer Straße ist im Abschnitt vom Klosterweg bis zur Heubergstraße für Radfahrer keinesfalls zu empfehlen. Hierfür steht auf der Westseite die Dr.-Fritz-Huber-Straße bzw. parallel dazu die Brunhuberstraße zur Verfügung. Auf der Ostseite kann die Siedlung am Dobl beziehungsweise der Hochgarten parallel zur Rosenheimer Straße befahren werden.



*halb zugewachsene Treppe von der Salzburger Straße zum Wuhrbachtal*

Vom Hochgarten kann über den Fröschlinger ein Fuß- und Radweg zu den Sport- und Freizeitanlagen an der Alkorstraße (Badria usw.) erreicht werden. Keine direkte Verbindung besteht jedoch zwischen der Siedlung am Hochgarten und der Siedlung beiderseits des Wuhrbachs. Dies ist nur ganz im Süden kurz vor den Freizeitanlagen und im Norden in Höhe der Tankstelle bzw. des Autohauses möglich. Von der Salzburger Straße ist die tiefer liegende Siedlung am Wuhrbach nur in Höhe der Fußgängerampel am Gymnasium erreichbar. Eine weitere Verbindung von der Salzburger Straße zum Wuhrbachtal ist in Höhe des Parkplatzes oberhalb des Wuhrbachsees vorhanden. Diese besteht aus einer sehr ungleichmäßigen und halb zugewachsenen Treppe, die offenbar sehr selten genutzt wird. Entlang des Wuhrbachs besteht ein Fuß- und Radweg bis zur Dirnecker Straße im Eiselfinger Ortsteil Bachmehring. Dieser mündet zwischen zwei Betriebsgrundstücken der Holzbaufirma in die Straße ein. Obwohl an der Straße Schilder mit dem Hinweis Badria und Wasserburg angebracht sind, kann es durchaus vorkommen, dass Ortsunkundige vor allem an Werktagen, wenn gearbeitet wird und LKW be- und entladen werden, dadurch verunsichert werden, ob es sich um den richtigen Weg handelt. Dazu tragen auch Schilder in

Höhe des Betriebsgeländes mit dem Inhalt „Privatbesitz - Betreten verboten“ bei.

**Fahrradstraßen** Seit 2007 erlaubt die StVO die Einführung von Fahrradstraßen in besonderen Fällen. In der StVO heißt es hierzu:

„Auf Fahrradstraßen gelten die Vorschriften über die Benutzung von Fahrbahnen z. B. Rechtsfahrgebot, Abbiegen, Vorfahrtregeln, aber auch die Verpflichtung zur gegenseitigen Rücksichtnahme; abweichend davon gilt:

- Andere Fahrzeugführer als Radfahrer dürfen Fahrradstraßen nur benutzen, soweit dies durch Zusatzschild zugelassen ist. Häufig wird Anliegerverkehr, aber auch allgemein Kraftfahrzeugverkehr zugelassen. Der Fahrradverkehr bleibt jedoch die bestimmende Verkehrsart, an die sich Andere anpassen müssen.
- Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Der Radverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern.
- Das Nebeneinanderfahren mit Fahrrädern ist erlaubt.“

1. Fahrradstraßen kommen dann in Betracht, wenn der Radverkehr die vorherrschende Verkehrsart ist oder dies alsbald zu erwarten ist.
2. Anderer Fahrzeugverkehr als Radverkehr darf nur ausnahmsweise durch die Anordnung entsprechender Zusatzzeichen zugelassen werden (z.B. Anliegerverkehr). Daher müssen vor der Anordnung die Bedürfnisse des Kraftfahrzeugverkehrs ausreichend berücksichtigt werden (alternative Verkehrsführung).“ (1. und 2. aus der Verwaltungsvorschrift)

In Wasserburg kommen hierfür zwei Straßen in Betracht, die für wichtige Verkehrsrelationen die einzige Alternative zu stark befahrenen Straßen (Münchner Straße und Salzburger Straße) darstellen, die teilweise nicht einmal über Geh- oder Radwege verfügen. Die Köbingerbergstraße ist für Fußgänger und Radfahrer die einzige sichere Verbindung von der Altstadt in den Stadtteil Burgau. Die Kfz-Belastung liegt aktuell bei ca. 700 Kfz/24 Std. Von einer Sperrung für den Kfz-Verkehr wären lediglich die Anwesen 1, 4 und 6 betroffen, für die Ausnahmegenehmigungen erteilt werden müssten. Die Achatzstraße verbindet die Salzburger Straße oberhalb des Belacqua mit der Salzburger Straße in Höhe des Gewerbegebiets



Die Achatzstraße wie auch die Köbingerbergstraße können als Fahrradstraßen ausgewiesen werden



Zeichen 244.1 StVO

„Am Aussichtsturm“. Von einer Sperrung sind nur die Anwesen 8 und 10 betroffen.

Neben herkömmlichen baulichen Maßnahmen (wie z. B. dem geplanten Steg vom Altstadtbahnhof über die Kapuzinerinsel zum Bürgerfeld, dem Ausbau des Radwegs nach Staudham usw.) sind auch Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs erforderlich, die eher dem organisatorischen Bereich zuzuordnen sind. Hierbei handelt es sich sowohl um Werbekampagnen zu Gunsten einer verstärkten Fahrradnutzung als auch um die Vervollständigung der Fahrradinfrastruktur (Abstellanlagen, Ladestationen usw.).

Mit Werbeaktionen für die stärkere Verbreitung von E-Bikes durch die Stadt und den örtlichen Fahrradhandel, ggf. vergünstigte Sammelbestellungen und der Übernahme einer Vorbildfunktion durch lokale Meinungsbildner soll das Radfahren in Wasserburg zu etwas völlig Normalem entwickelt werden.

**Verlagerungspotenzial** Trotz des insgesamt betrachtet eher geringen Aufwands (sieht man vom Steg über die Kapuzinerinsel einmal ab) ist das Verlagerungspotential vom PKW aufs Rad erheblich. Allerdings dürfen nicht unbedingt kurzfristige Erfolge erwartet werden, wie z. B. beim Bau einer Umgehungsstraße für den Kfz-Verkehr, wo mit dem Tag der Verkehrsfreigabe eine sofortige Veränderung der Verkehrsverhältnisse eintritt. Während bei Umgehungsstraßen der Entlastungseffekt erfahrungsgemäß im Lauf der Jahre wieder etwas nachlässt (siehe Beispiel B304 bzw. Rote Innbrücke), ist bei Maßnahmen zu Gunsten des Fußgänger- und Radverkehrs eher ein langfristiger positiver Effekt zu beobachten.

Anders als bei baulichen Maßnahmen, die beauftragt werden und nach einiger Zeit fertiggestellt sind, ist die Veränderung der Verkehrsmittelwahl ein Prozess, der viel Geduld und Überzeugungsarbeit bedarf. Mit einmaligen Aktionen wie einer Bürgerinfoveranstaltung und einem Hauswurfsendung ist es keinesfalls getan.

**Weitere Maßnahmen** Die Stadt Neustadt an der Waldnaab hat vor einigen Jahren in Zusammenarbeit mit der Agentur für Arbeit und sozialen Einrichtungen einen Lieferservice für Senioren und Kranke eingeführt, der mittlerweile sehr gut angenommen wird. Mit dem E-Bike inkl. Anhänger werden Besorgungen, Einkäufe und dergleichen durchgeführt. Es konnten zwei Arbeitsplätze geschaffen werden. Der Seniorenfahrdienst der Stadt Wasserburg und der Heiliggeist-Spitalstiftung ist damit vergleichbar. Ein weiterer Ausbau auch mit anderen Verkehrsmitteln wird angesichts des auch in Wasserburg steigenden Anteils der Senioren an der

#### 4.2.4 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Bevölkerung unumgänglich sein.

Die zunehmende Überalterung der Bevölkerung wird den Anteil der selbständig am Individualverkehr teilnehmenden Menschen verringern. Dieser Bevölkerungsgruppe muss eine Alternative angeboten werden, die oft auch nicht mehr aus dem zu-Fuß-gehen oder dem Fahrrad besteht. Diese ist der ÖPNV.

##### Stadtbus

Die Einführung und der mittlerweile seit einigen Jahren erfolgreich verlaufende Betrieb des Stadtbusse in Wasserburg ist lobenswert und zu begrüßen. Rund 4,5% des Binnenverkehrs innerhalb der Kernstadt wird mit dem Stadtbus abgewickelt. In der nur unwesentlich größeren Stadt Eichstätt mit einer sehr ähnlichen Topographie, wo seit über 25 Jahren ein Stadtbussystem erfolgreich betrieben wird, beträgt der Anteil rund 8%. Es muss also das Ziel sein, auch in Wasserburg den Anteil des Stadtbusse im Binnenverkehr deutlich zu steigern. Gegenüber Eichstätt hat Wasserburg den Vorteil, dass drei unmittelbar angrenzende Nachbargemeinden im Ziel-/Quellverkehr auf kurze Distanz ein großes Verkehrsaufkommen erzeugen.



Busbahnhof in Wasserburg, Verknüpfung der regionalen Buslinien

Die Einbeziehung der drei unmittelbaren Nachbargemeinden Babensham, Edling und Eiselfing in den Wasserburger Stadtbus ist angesichts des Ziel-/Quellverkehrs aus diesen drei Gemeinden mit dem PKW von und nach Wasserburg durchaus sinnvoll. Das Potential für eine deutliche Steigerung des Fahrgastaufkommens ist somit vorhanden. Rein formal ist bei einer Ausdehnung des Wasserburger Stadtbusse auf Nachbargemeinden der Landkreis Rosenheim als üblicherweise für den regionalen ÖPNV zuständige Behörde einzubeziehen. Der Landkreis würde in einem solchen Fall auch Vorschläge unterbreiten, wie sich die drei Nachbargemeinden von Wasserburg finanziell an diesem ausgedehnten bzw. erweiterten Busangebot beteiligen. Die Umsetzung ist ohne eine spürbare finanzielle Beteiligung der drei Gemeinden sowie des Landkreises an der Erweiterung des Busangebots nicht möglich.

Das Hauptproblem des Wasserburger Stadtbusse ist jedoch die Verspätungsanfälligkeit infolge des starken Kfz-Verkehrs im Bereich der Altstadt. Busspuren oder dergleichen sind im beengten Straßennetz Wasserburgs nicht möglich, auch Ampelvorrangschaltungen scheiden aus.

Eine einfache Berechnung zeigt, dass eine Verdoppelung des Stadtbusangebots (heute ca. 1.000 – 1.200 Fahrgäste pro Werktag, davon mind. 50% Schüler) nicht automatisch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bedeutet. Selbst wenn, kommen diese nicht alle vom Individualverkehr. Um den Kfz-

Binnenverkehr um zehn Prozent zu reduzieren wird ein besseres Stadtbussystem kaum ausreichen. Maßnahmen zum Kfz-Verkehr, die dessen Attraktivität vermindern, müssten gleichzeitig umgesetzt werden.

Die Organisation des erweiterten Stadtbusses ist verhältnismäßig einfach zu bewältigen.

**Stadtbusverlängerung nach Eiselfing** Die Einbeziehung der Gemeinde Eiselfing sollte zumindest die Ortsteile Bachmehring, Eiselfing, Alteiselfing und Bergham umfassen. Damit wäre ein großer Teil der insgesamt rund 3.000 Einwohner der Gemeinde Eiselfing angebunden. Die Linienführung würde in Bergham beginnen und über Alteiselfing, Eiselfing und Bachmehring zur Priener Straße in Wasserburg verlaufen. Die Fahrzeit würde von Bergham bis zur Priener Straße rund 10 – 11 Minuten betragen.

**Stadtbusverlängerung nach Edling** Die Einbeziehung der Gemeinde Edling sollte zumindest das Gewerbegebiet Staudham, die Siedlung Hochhaus und den Hauptort umfassen. Damit wäre ein großer Teil der insgesamt rund 4.200 Einwohner der Gemeinde Edling angebunden. Die Linienführung würde in Form eines Rings verlaufen, der am Bahnhof Reitmehring beginnt und über die Staudhamer Straße, die Edlinger Ortsmitte, die Pfaffinger Straße und die Siedlung Hochhaus über die B304 zum Bahnhof Reitmehring zurückführt. Die Fahrzeit dieser Ringlinie würde ca. 13 Minuten betragen. Ein Verzicht auf die Anbindung der Siedlung Hochhaus und stattdessen eine Endstation im Hauptort von Edling (z.B. am Kreisverkehr Pfaffinger Straße/ Römerstraße) würde sowohl zeit- als auch streckenmäßig kaum eine Einsparung bedeuten, aber einen nicht unbeträchtlichen Teil der Einwohner Edlings ausklammern.

**Stadtbusverlängerung nach Babensham** Die Einbeziehung der Gemeinde Babensham ist aufgrund der Vielzahl kleiner Ortsteile, die noch dazu sehr verstreut liegen, am schwierigsten. Wenigstens die Ortsteile Penzing, Bärnham und Babensham sollten mit angebunden werden. Damit wären die drei größten Ortsteile der Gemeinde erschlossen. Die neue Linienführung würde im Bereich Gimplberg beginnen und über die Salzburger Straße und den Kellerberg nach Penzing und von dort über Bärnham nach Babensham und wieder zurückführen. Die Fahrzeit würde für eine Strecke ca. 6 – 7 Minuten betragen. Der große Vorteil für Wasserburg wäre auch, dass das Gewerbegebiet und die Fachmärkte an der Salzburger Straße eine Anbindung an die Stadt bekämen.

**Neues Stadtbuslinienkonzept** Die bestehende Stadtbuslinie vom Bahnhof Reitmehring zum Badria könnte um die beiden Verlängerungen nach Bergham und Edling als Linie 1 erweitert werden. Mit einem Fahrzeug kann dann allerdings

kein Stundentakt mehr gefahren werden. Eine Strecke würde ca. 50 Minuten dauern, so dass für einen Stundentakt zwei Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssten. Die zweite Linie wäre eine vollkommen neue Verbindung vom Bahnhof Reitmehring über die Altstadt und die Salzburger Straße nach Babensham. Die Fahrtzeit einer Strecke wird mit ca. 25 Minuten angesetzt, sodass ein Fahrzeug einen Stundentakt bedienen kann. Sobald auf der Bahnlinie Reitmehring – München Ost ein Halbstundentakt angeboten werden sollte, müsste der Wasserburger Busfahrplan entsprechend angepasst werden.

### Altstadtbahn

Die immer wieder geforderte Reaktivierung des Bahnverkehrs in die Altstadt ist prinzipiell möglich, trägt jedoch zu einer Entlastung vom Kfz-Verkehr weniger bei als der Ausbau des Stadtbusses. Die Wiederbelebung der Altstadtbahn ermöglicht keine Anbindung von Burgau und nur teilweise die von Gabersee. Der Bahnanschluss bis in die Altstadt nutzt vor allem dem Ziel-/Quellverkehr von/nach München. Dieser ist zurzeit jedoch, wie die Verkehrserhebungen ergeben hatten, nicht allzu stark ausgeprägt. Für den Binnenverkehr innerhalb von Wasserburg wäre die Altstadtbahn jedoch kaum geeignet, allenfalls für die Verbindung zwischen Wasserburg und Reitmehring. Die Wiederaktivierung des Altstadtbahnhofs würde für den P+R-Verkehr im schlimmsten Fall sogar bedeuten, dass der Zielverkehr in diesem sensiblen Bereich der Altstadt vor allem aus südöstlicher Richtung zunimmt.



Alte Bahntrasse südlich Gabersee

Das letzte Teilstück der Strecke zwischen Reitmehring und dem Wasserburger Altstadtbahnhof wurde im Frühjahr 1987 durch einen Erdbeben unbefahrbar, seitdem ist der Betrieb eingestellt. Aufgrund der schwierigen topographischen Lage der Trasse am Innhang ist das Gelände nur schwer zugänglich, eine Reparatur der Trasse stößt also auf erhebliche Probleme.

Die Regierung von Oberbayern hat ein amtliches Stilllegungsverfahren durchgeführt, gegen das zurzeit noch Klagen anhängig sind.

Die Reaktivierung des Abschnitts Reitmehring Altstadtbahnhof wird seit langem intensiv diskutiert. Für eine Wiederinbetriebnahme sprechen einige Gründe, andere wiederum sprechen dagegen. Dafür spricht der Vorteil einer direkten Verbindung von der Altstadt Wasserburgs in die westlich gelegenen Kommunen. Durch den Stundentakt auf der eingleisigen Strecke zwischen Wasserburg und Grafing Bahnhof ist die Nutzung der Bahn im Alltagsverkehr allerdings nicht allzu attraktiv. Bei einem S-Bahn-ähnlichen Betrieb, der wenigstens einen 30-Minuten- beziehungsweise 20-Minutentakt umfassen sollte, wäre auf der gesamten Strecke zwischen Grafing und Reitmehring ein minimaler Ausbau der Gleise mit



*Blick vom ehemaligen Bahnübergang südlich von Gabersee in Richtung Bezirksklinikum*

Ausweichstellen an einzelnen Stationen erforderlich. Gegen die Wiederinbetriebnahme der Altstadtbahn spricht vor allem die Tatsache, dass die einwohnerstarken Stadtteile Burgau und Gabersee kaum einen Vorteil von dieser Trasse hätten. Allenfalls das Bezirksklinikum könnte mit einer neuen Haltestelle am südlichen Rand des Klinikgeländes erschlossen werden. Das Wohngebiet am Landschaftsweg hingegen befindet sich oberhalb des Steilhangs zum Inn, die Bahntrasse liegt hier bereits ca. 30 Meter tiefer. Eine Erreichbarkeit der Gleise aus diesem Wohngebiet wäre nur durch einen steilen serpentinenähnlichen Fußweg, der gegebenenfalls sogar Treppen beinhalten könnte, möglich. Die Tatsache, dass die alte Trasse inzwischen durch das Betriebsgelände einer großen Molkerei in Reitmehring verläuft und unmittelbar neben der Trasse Wohngebäude entstanden sind, macht die Angelegenheit nicht unbedingt leichter. Nachdem die Verkehrserhebungen das Ergebnis erbracht hatten, dass der größte Anteil der Wasserburger Verkehrsbelastungen durch den Binnenverkehr innerhalb der Stadt sowie durch den Ziel-/Quellverkehr zwischen Wasserburg und seinen direkt angrenzenden Nachbargemeinden entsteht, muss leider festgestellt werden, dass die Altstadtbahn bei diesen Verkehrsarten nur bedingt zu einer Entlastung führen können.

Es muss auch befürchtet werden, dass sich rund um den Altstadtbahnhof eine neue Park+Ride-Situation entwickeln könnte, für die kaum der nötige Platz vorhanden ist. Die Flächen rund um das ehemalige Bahnhofsgelände sind im Prinzip auch zu schade, um sie für Fahrzeuge von Langzeitparkern zu nutzen.

Der Freistaat Bayern hat die Elektrifizierung der Bahnstrecke Ebersberg-Reitmehring in die höchste Priorität eingestuft. Mit einem S-Bahnbetrieb, der ab Grafing Bahnhof als Express-S-Bahn ablaufen könnte, wäre der Münchner Ostbahnhof in ca. 50 Minuten ab Reitmehring erreichbar. Dabei sollte es jedoch keinesfalls beim Stundentakt bleiben, ein 30-Minutentakt wie bei der S2 nach Altomünster wäre das mindeste Ziel.

Für den Fall, dass die Altstadtbahn definitiv stillgelegt wird, sollte auf der ehemaligen Trasse ein Radweg angelegt werden, der eine schnelle Verbindung zwischen Reitmehring Süd und der Altstadt darstellen würde, ohne die extremen Steigungen im Bereich des Köbingerbergs überwinden zu müssen.

Die weitere Erschließung Wasserburgs durch Buslinien ist die Alternative, wobei ohne eine deutliche Verkehrsentlastung im Hauptstraßennetz eine pünktliche Erschließung durch Busse kaum erreicht werden kann.

**Regionalbusse** Ein Stundentakt wie bei der Bahn mag für manche Bedürfnisse noch ausreichend sein. Bei den Regionalbuslinien ist bislang nicht einmal dieser vorhanden. So genügt es zum Beispiel im Schülerverkehr, wenn ein ausreichend großer Bus oder Zug rechtzeitig vor Schulbeginn die Zielhaltestelle erreicht bzw. kurz nach Schulschluss wieder verlässt. Für Berufstätige, bei denen oft sehr viele verschiedene Arbeitszeitmodelle gelten, wird ein Stundentakt schon wesentlich schwieriger. Für Gelegenheitsfahrer kann ein Stundentakt schon sehr unattraktiv sein, wenn zum Beispiel ein Arztbesuch 5 Minuten nach Abfahrt eines Busses endet und der Fahrgast fast eine Stunde auf die nächste Verbindung warten muss.

Eine Ausweitung des Taktes oder eine Anpassung der Linienführung wäre möglich. Allerdings bedarf es hierzu erst intensiver Verhandlungen mit den Nachbargemeinden, dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen. Letztlich entscheidet hier die Frage, wer die Mehrkosten für ein verbessertes Angebot übernimmt. Die Ausweitung des Wasserburger Stadtbusverkehrs entspräche einer Umstellung auf ein verbessertes Regionalbusangebot.

**Rufbus** Eine Einbeziehung der Kleinbusse von Vereinen, Pfarrverband usw. in ein Rufbusssystem kann die Lücken, die auch nach einem Ausbau der Stadtbuslinien noch bestehen werden, schließen. Dabei ist vor allem an die südlichen Stadtteile Limburg, Kornberg, Viehhausen, Reisach und Attel zu denken.

**Alternative Ansätze im ÖPNV** Planungen zum öffentlichen Nahverkehr werden momentan in erster Linie auf konventionelle Weise mit Bus und Bahn gedacht. Aus verschiedenen Gründen (mangelhafte Erschließung der westlichen Wohngebiete durch die Altstadtbahn, Stauanfälligkeit des Linienbusverkehrs usw.) sollten alternative Ansätze zum öffentlichen Nahverkehr deshalb nicht völlig außer Acht gelassen werden.



Standseilbahn in Künzelsau  
(Foto: [www.kuenzelsau.de](http://www.kuenzelsau.de))

Der Lenkungsgruppe wurde hierzu ein Beispiel aus der Stadt Künzelsau vorgestellt, wo ein rund 80 bis 100 Meter über dem Stadtzentrum liegender Stadtteil mit über 3.000 Einwohnern durch eine Standseilbahn (Foto links, Quelle: [www.kuenzelsau.de](http://www.kuenzelsau.de)) erschlossen wird. Die Anbindung im Straßennetz holt relativ weit aus und bedeutet einen deutlich längeren Weg.

Analog zu diesem Beispiel könnte eine Standseilbahn den ehemaligen Stadtbahnhof mit dem Stadtteil Burgau verbinden. Mit dieser Technologie lassen sich auch die starken Steigungen von der Essigfabrik zur Kreisklinik überwinden.

Der Investitionsaufwand sowie der Unterhalt für eine Standseilbahn ist nicht unbeträchtlich. Nachteilig ist

auch, dass diese Standseilbahn, beginnend am ehemaligen Altstadtbahnhof und am Inn entlang vorbei an der ehemaligen Essigfabrik höchstens bis kurz hinter das heutige Kreisklinikum verlaufen könnte. Zusätzlich müsste der gesamte Fahrweg gegen unbefugtes Betreten gesichert, d.h. eingezäunt werden. Eine Verlängerung bis Reitmehring ist aufgrund der vorhandenen Bebauung sowie der Querung der beiden Bundesstraßen B15 und B304 ausgeschlossen. Somit wäre die Standseilbahn allenfalls ein innerstädtisches Verkehrsmittel. Das Konzept stieß daher im Lenkungsgremium auf weitgehende Skepsis, die aufgrund der dargelegten Gegenargumente nicht ganz unberechtigt ist.



Seilbahn in Funchal (Madeira)

Alternativ wäre auch eine konventionelle Seilbahn vorstellbar, die mittlerweile in immer mehr Städten als günstiges und leistungsfähiges Nahverkehrsmittel entdeckt wird, wie in den letzten Monaten in verschiedenen Medien (Süddeutsche Zeitung, Spiegel, Stern, Zeit, ARD usw.) zu lesen war. Einschränkend hierzu muss darauf verwiesen werden, dass Seilbahnen idealerweise in einer möglichst geraden Linie verlaufen sollen, da ein kurviger Verlauf technisch nur schwer möglich ist. Für Wasserburg würde sich auch hier nur ein relativ kurzes Stück anbieten. Dieses könnte vom Altstadtbahnhof bis zum Gelände des heutigen Kreisklinikums reichen. Dies entspräche einer Länge von rund 800 m. Ein Auffangparkplatz an dieser Stelle ist zwar prinzipiell möglich, würde aber Verkehr in ein Wohngebiet ziehen. Mit einer Verlängerung nördlich an der Siedlung Hermann-Schlittgen-Straße vorbei um nochmals knapp 800 Meter über die B304 hinaus bis Kobl könnte ein dort zu errichtender Auffangparkplatz an der Bundesstraße angebunden werden, der wiederum bereits über eine kurze Anbindung an die B15 und an die B304 verfügt. Erst mit der Anbindung dieses Bereichs würde eine Nachfrage entstehen, die den Gedanken an eine Seilbahn nachvollziehbar macht.

Dieser Auffangparkplatz könnte den heutigen Parkplatz an der Rampe und auch einen Teil des ruhenden Verkehrs durch Langzeitparker im Parkhaus Überfuhr ersetzen. Die dort freiwerdenden Kapazitäten könnten Anwohnern der Altstadt angeboten werden. Der Auffangparkplatz an der B304 müsste also eine Kapazität von wenigstens 250 – 300 Stellplätzen umfassen. Auf einer Fläche von rund 1 ha könnten knapp 250 Stellplätze untergebracht werden. Ohne die Umstiegsmöglichkeit auf ein öffentliches Verkehrssystem funktioniert ein Auffangparkplatz an dieser Stelle jedoch nicht.

Durch die vorhandene Fußgänger- und Radfahrerunterführung zwischen der Anton-Woger-Straße und Kobl wäre auch eine kurze fußläufige Anbindung des Wohngebiets Burgau West an diese „Bergstation“

einer derartigen Wasserburger Seilbahn gegeben.

Nachdem das Kreisklinikum in absehbarer Zeit auf das Gelände des Bezirksklinikums umziehen soll, kann im Bereich der Krankenhausstraße ein neuer Stadtteil entstehen. Dieser läge genau in der Mitte zwischen den beiden Endstationen am Altstadtbahnhof und im Bereich Kobl und könnte mit einer Mittelstation ausgestattet werden. Damit wäre auch das neue Baugebiet auf dem Gelände des heutigen Kreisklinikums erschlossen, große Teile von Burgau Ost wären ebenfalls noch im Einzugsbereich. Die „Talstation“ sollte so nah wie möglich am Busbahnhof liegen, um einerseits den Umstieg in einen Bus auf kurzem Weg zu ermöglichen und um andererseits auch die Nähe zum alten Bahntunnel und damit zum geplanten neuen Steg über den Inn herzustellen. Als geeignetes Areal bietet sich das Gärtnereigelande an.

#### **4.2.5 weitere Verkehrsthemen: car-sharing, Mitfahrzentrale u. a.**

Der Verein der Wasserburger Autoteiler (WAT) besteht bereits seit 2007 und hat ca. 20 Mitglieder. Die beiden zur Verfügung stehenden Fahrzeuge werden rege genutzt und stellen eine Alternative vor allem für die Einwohner dar, die nicht regelmäßig ein Fahrzeug benötigen und/oder nur kurze Strecken zurücklegen. Eine Vergrößerung der Mitgliederbasis hat sich in den letzten Jahren jedoch als sehr mühsam herausgestellt, das Potential erscheint auf den ersten Blick momentan ausgeschöpft. Dies ist keineswegs ein Wasserburger Phänomen, auch andere Städte ähnlicher Größenordnung tun sich schwer, die Zahl ihrer Mitglieder spürbar zu steigern. So hat z. B. der Verein Stadtteilauto in Freising zwar nahezu 200 Mitglieder und 19 Fahrzeuge, diese stehen aber auch den Nachbargemeinden Eching, Neufahrn, Marzling und Moosburg zur Verfügung, sodass sich insgesamt eine Einwohnerzahl von rund 100.000 ergibt, womit nur 0,2% der Bewohner Mitglied im Verein sind. Nicht viel anders verhält es sich in Wasserburg (0,15%). Eine Steigerung auf 1% wäre sowohl für den Verein als auch für die neuen Mitglieder ein enormer Erfolg. Auf den Straßen Wasserburgs wäre allein durch diese Maßnahme dennoch kaum eine Veränderung spürbar.

Die vor allem ökonomischen Vorteile eines solchen Vereins sollten in Wasserburg noch deutlicher herausgestellt werden, wobei dem WAT durchaus hohes Engagement in dieser Frage bescheinigt werden kann.

Ein vergleichbares Thema sind Fahrgemeinschaften. Für regelmäßig sich wiederholende Wege, wie im Berufsverkehr, bietet sich diese Möglichkeit an. Viele Pendler wissen oft nicht, dass manche Nachbarn

einen sehr ähnlichen Arbeitsweg zur selben Zeit haben. Mit Hilfe einer Mobilitätszentrale, auch als App für das Handy, könnten hierzu Fahrgemeinschaften gesucht und gefunden werden. Einen ersten An-schub kann hier die Stadt oder auch der Landkreis leisten. Dazu gehört auch die Öffentlichkeitsarbeit (Werbung), die gute Argumente enthalten sollte, um eventuelle Einwände und Bedenken zu entkräften, die auch oft beim System des Car-Sharing vorgebracht werden.

### 4.3 Konkrete Maßnahmen

Die im vorangegangenen Kapitel 4.2 beschriebenen Maßnahmenbereiche wurden auf ihre Eignung für Wasserburg überprüft und konkreter ausformuliert.

#### Maßnahmen zum fließenden Kfz-Verkehr

1. Verbesserung des Verkehrsabflusses am Knoten B15/B304 mit neuen Verknüpfungsrampen
2. Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Altstadt
3. Leitsystem,
4. Informationen über Zeitverluste in der Altstadt
5. Umbau des Knotens Salzburger Straße / Kreisstraße RO37 zu einem Kreisverkehr

#### Maßnahmen zum ruhenden Kfz-Verkehr

1. Beibehaltung der Parkraumbewirtschaftung mit Parkzeitbeschränkungen und Gebührenpflicht
2. Klärung des Bedarfs für ein Anwohnerparken („Parklizenz“)
3. Erweiterung des Parkhauses Überfuhr, Teilnutzung als Quartiersgarage für Altstadtbewohner
4. Sicherung des Tankstellengrundstücks am Steinmühlweg/Rosenheimer Straße (falls es sich ergibt), zur möglichen Stellplatzerweiterung für Wasserburg südlich des Inns
5. Prüfung der Verfügbarkeit des östlich der Tankstelle gelegenen Grundstücks an der Münchner Straße für die Nutzung als Auffangparkplatz
6. Prüfung der Verfügbarkeit der Fläche im Bereich Rottmoos/Kobl für die Nutzung als Auffangparkplatz

#### Maßnahmen zum Rad-/Fußgängerverkehr

1. Maßnahmen rund um den Bahnübergang in Reitmehring
  - 1a Verbreiterung der Mittelinsel auf wenigstens 2,0 m, besser 2,5 m
  - 1b Ausbau des Feldwegs

- 1c Verbreiterung der Mittelinsel auf wenigstens 2,0 m, besser 2,5 m
2. Schaffung einer Wegeverbindung vom Wohngebiet zum Radweg an der B304
3. Mittel- bis langfristig Radweg entlang der St2092
4. Lückenschluss zwischen Langwied und Straß
5. Verbesserung der Beschilderung am Süden des Wuhrbachtals
6. Mittel- bis langfristig Radweg entlang der RO30
7. Radfahrerschutzstreifen auf der St2092 (Salzburger Straße) in Fahrtrichtung bergauf
8. Errichtung eines Radwegs an der St2092 zwischen der RO37 und dem Fachmarktzentrum
9. Errichtung eines Radwegs an der St2359 in Richtung Griesstätt
10. Errichtung eines Stegs für Fußgänger und Radfahrer vom ehem. Eisenbahntunnel über die Kapuzineinsel zur FOS
11. Ausweisung der Köbingerbergstraße als Fahrradstraße
12. Ausweisung der Achatzstraße als Fahrradstraße
13. Rampe für Radfahrer von der Roten Innbrücke zum Zirnweg
14. Temporäre Fußgängerzone während des Sommerhalbjahres, z. B. von Samstag 13 Uhr bis Sonntag 20 Uhr
15. Radwegausbau auf der ehemaligen Altstadtbahntrasse (nach einer endgültigen Stilllegung)
16. Zusätzliche Ladestationen für E-Bikes
  - Bezirksklinikum
  - Badria/Sportzentrum
  - FOS/BOS
  - Gymnasium/Belacqua
  - Mittelschule

- Realschule
- Ledererzeile
- Hofstatt
- Salzsenderzeile
- Busbahnhof
- Jakobskirche
- Fachmarktzentren Salzburger Straße und Priener Straße

17. Abstiegshilfe von der Münchner Straße zum Bahntunnel hinunter

Fahrradabstellanlagen sind an allen zentralen Punkten mit höherem Ziel-/Quellverkehrsaufkommen in ausreichender Anzahl zu errichten (möglichst überdacht), teilweise auch mit Boxen (wie am Gries). Dies trifft im Prinzip auf die unter 16. genannten Standorte für Ladestationen zu.

Beleuchtungen an den Radwegverbindungen Reitmehring – Edling, Wasserburg – Penzing, ehem. Altstadtbahn sowie im Wuhrbachtal sollten installiert werden.

Weitere Maßnahmen:

- Verkaufsrabatte für e-bikes
- E-bike-Schulung für Senioren
- Verleihservice auch für Lastenräder u.dgl.

#### Maßnahmen zum ÖPNV

1. Ausweitung der Stadtbuslinie auf die Nachbargemeinden Edling, Eiselfing und Babensham
2. Langfristig Ausdehnung auf Halbstundentakt bei den Bahnstrecken nach Rosenheim, Mühldorf und München
3. Nochmalige neutrale Überprüfung der Möglichkeiten einer Wiederinbetriebnahme der Altstadtbahn
4. Nach Fertigstellung des Kapuzinerinselstegs Einrichtung einer Bushaltestelle „Bahntunnel“
5. Prüfung der Realisierungsmöglichkeit eines innerstädtischen straßenungebundenen ÖPNV
6. Pendelbus Altstadt – Auffangparkplatz Burgau

**Prioritäten und Zuständigkeiten** In einer Kurzfassung sind die Maßnahmen in den folgenden Tabellen 2 und 3 nach Prioritäten und Zuständigkeiten zusammengefasst.

Tab. 2:

MASSNAHME	Priorität			zuständig	
	I	II	III		
Fließender Verkehr	1. Verbesserung des Verkehrsabflusses am Knoten B15/B304 mit Verknüpfungsrampen	x		StBA	
	2. Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Altstadt		x	Stadt WS	
	3. Leitsystem	x		Stadt WS	
	4. Informationen über Zeitverluste in der Altstadt		x	Stadt WS	
	5. Umbau des Knotens Salzburger Straße / RO37 zum Kreisverkehr	x		StBA	
Ruhender Verkehr	1. Beibehaltung der Parkraumbewirtschaftung	x		Stadt WS	
	2. Klärung des Bedarfs für ein Anwohnerparken („Parklizenz“)	x		Stadt WS	
	3. Erweiterung des Parkhauses Überfuhr, Teilnutzung als Quartiersgarage		x	Stadt WS	
	4. Sicherung des Tankstellengrundstücks am Steinmühlweg/Rosenheimer Straße		x	Stadt WS	
	5. Prüfung der Verfügbarkeit des östlich der ARAL-Tankstelle gelegenen Grundstücks		x	Stadt WS	
	6. Prüfung der Verfügbarkeit der Fläche im Bereich Rottmoos/Kobl als Parkplatz		x	Stadt WS	
Fußgänger- und Radverkehr	1. Maßnahmen rund um den Bahnübergang in Reitmehring			Stadt WS	
	1a Verbreiterung der Mittelinsel auf wenigstens 2,0 m, besser 2,5 m	x		StBA	
	1b Ausbau des Feldwegs	x		Stadt WS	
	1c Verbreiterung der Mittelinsel auf wenigstens 2,0 m, besser 2,5 m		x	StBA	
	2. Schaffung einer Wegeverbindung vom Wohngebiet zum Radweg an der B304			x	Stadt WS
	3. Mittel- bis langfristig Radweg entlang der St2092			x	Stadt WS
	4. Lückenschluss zwischen Langwied und Straß			x	Stadt WS
	5. Verbesserung der Beschilderung am Südenende des Wuhrbachtals		x		Gem. Eiselfing
	6. Mittel- bis langfristig Radweg entlang der RO30 nach Amerang			x	StBA
	7. Radfahrerschutzstreifen auf der St2092 (Salzburger Straße) in Fahrtrichtung bergauf		x		StBA
	8. Errichtung eines Radwegs an der St2092 zwischen der RO37 und Aussichtsturm		x		StBA, Stadt WS
	9. Errichtung eines Radwegs an der St2359 in Richtung Griesstätt		x		StBA, Gem. Griesstätt
	10. Errichtung eines Stegs für Fußgänger/Radfahrer vom Eisenbahntunnel zur FOS	x			Stadt WS
	11. Ausweisung der Köbingerbergstraße als Fahrradstraße	x			Stadt WS
	12. Ausweisung der Achatzstraße als Fahrradstraße	x			Stadt WS
	13. Rampe für Radfahrer von der Roten Innbrücke zum Zimweg		x		Stadt WS
	14. Temporäre Fußgängerzone während des Sommerhalbjahres am Wochenende	x			Stadt WS
15. Reaktivierung ehemalige Bahnlinie als Radweg		x		Stadt WS	
17. Abstieghilfe von der Münchner Straße zum Bahntunnel hinunter		x		Stadt WS	

Tab. 3:

MASSNAHME	Priorität			zuständig	
	I	II	III		
Fußgänger- und Radverkehr	16. Zusätzliche Ladestationen für E-Bikes			Stadt WS	
	- Bezirksklinikum	x		Stadt WS	
	- Badria/Sportzentrum	x		Stadt WS	
	- FOS/BOS		x	Stadt WS	
	- Gymnasium/Belacqua		x	Stadt WS	
	- Mittelschule			x	Stadt WS
	- Realschule			x	Stadt WS
	- Ledererzeile	x		Stadt WS	
	- Hofstatt		x	Stadt WS	
	- Salzsenderzeile		x	Stadt WS	
	- Busbahnhof	x		Stadt WS	
	- Jakobskirche		x	Stadt WS	
	- Fachmarktzentren Salzburger Straße und Priener Straße	x		Stadt WS	
	Verkaufsrabatte für e-bikes	x		Stadt WS, Fachhandel	
	e-bike-Schulung für Senioren	x		ADFC, Stadt WS	
Verleihservice auch für Lastenräder u.dgl.	x		Fachhandel		
Radwegbeleuchtungen		x	Stadt WS		
Fahrradabstellanlagen	x		Stadt WS		
Aktion zu-Fuss-zur-Schule	x		Stadt WS, Schulen		
Lieferdienste für Senioren usw. per e-bike		x	Stadt WS		
ÖPNV	1. Ausweitung der Stadtbuslinie auf die Nachbargemeinden Edling, Eiselfing und Babensham		x	Stadt WS, LK RO	
	2. Langfristig Ausdehnung auf Halbstundentakt bei der Bahnstrecken nach RO-MÜ-M			x	DB, BEG
	3. Nochmalige neutrale Überprüfung der Möglichkeiten einer Altstadtbahnreaktivierung		x		Stadt WS
	4. Nach Fertigstellung des Kapuzinerinselstegs Einrichtung einer Bushaltestelle „Tunnel“		x		Stadt WS
	5. Prüfung der Realisierungsmöglichkeit eines innerstädtischen straßenungebundenen ÖV		x		Stadt WS
	6. Pendelbus Altstadt – Auffangparkplatz Burgau		x		Stadt WS

## 5. Prognose

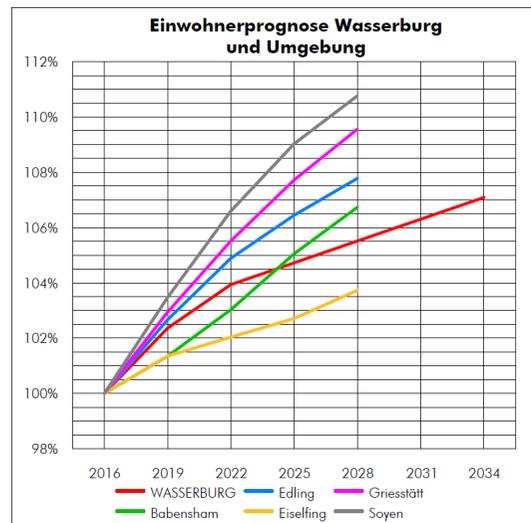
Die Verkehrssituation in der Stadt Wasserburg wurde in einer detaillierten Analyse aufgezeigt. Rückblickend sind die verkehrlichen Belastungen in den letzten Jahrzehnten immer weiter gestiegen. Eine vorübergehende Entspannung wie durch den Bau der Umfahrung der B304 in den 80er Jahren wurde mittlerweile wieder durch den Verkehrsanstieg kompensiert bzw. sogar übertroffen.

Wie sich unter der Annahme eines unverändert bleibenden Straßennetzes das Verkehrsgeschehen bis

zum Jahr 2030 entwickeln wird, soll in einer Prognose, dem sogenannten Nullfall abgeschätzt werden. Darauf aufbauend lassen sich anschließend in verschiedenen Szenarien die Wirkungen von einzelnen Maßnahmen oder auch Bündeln von Maßnahmen aufzeigen. Welche Maßnahmen zum Einsatz kommen, kann aus heutiger Sicht nicht endgültig bestimmt werden, da neben den hierzu erforderlichen Beschlüssen des Wasserburger Stadtrats ggf. auch die Zustimmung des Staatlichen Bauamts erforderlich ist, sobald klassifizierte Straßen berührt sind.

Eine Prognose über das künftige Verkehrsgeschehen in Wasserburg beruht auf verschiedenen Kriterien. Ein Teil davon kann von der Stadt Wasserburg beeinflusst werden. Die Ausweisung von neuen Baugebieten für Wohnen und Gewerbe führt zu einem Anstieg der Bewohner- und Arbeitsplatzzahlen, die wiederum zu einem Zuwachs des Verkehrsaufkommens führen.

### Prognosefaktoren und -einflüsse



Quelle: Demographiespiegel des Bayerischen Landesamtes für Statistik

Entsprechend vergleichbare Maßnahmen in Nachbargemeinden und -städten haben ebenso ihren Einfluss auf die Verkehrssituation in Wasserburg, wenngleich in abgeschwächter Form. Maßnahmen in Wasserburg wirken sich immer zu 100% auch auf Wasserburg aus, die Auswirkungen einer Maßnahme in Edling hingegen verteilen sich nicht nur auf Wasserburg, sondern auch auf andere Nachbargemeinden.

Auch verkehrliche Maßnahmen rund um Wasserburg sind selten folgenlos für die Verkehrsabwicklung in Wasserburg. Die Verdichtung des Bahntaktes, der Ausbau der B15 bzw. der B304 sind nur einige Beispiele für Maßnahmen mit Auswirkungen auf Wasserburg.

An amtlichen Quellen kann der Demographiespiegel des Bayerischen Landesamtes für Statistik herangezogen werden, der für alle Gemeinden und Städte über 5.000 Einwohner mit einer Gültigkeit bis 2034 verfügbar ist. Bei den Gemeinden unter 5.000 Einwohnern reicht der amtliche Demographiespiegel nur bis zum Jahr 2028.

Hier wird für Wasserburg von einem Einwohnerzuwachs von 2016 bis 2028 um 700 von 12.700 auf 13.400 Einwohner ausgegangen, das entspricht einem Anstieg um ca. 5,5%. Pro Jahr sind das im Schnitt 0,3% mehr, wobei bis ca. 2034 die Einwohnerzahlen insgesamt um 7,0% steigen sollen.

Angesichts der Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke sowie bestimmter Sachzwänge erscheint es allerdings kaum möglich, wesentlich mehr als diesen Zuwachs zu erzielen. Nur wenn es gelingt, in Reitmeh-

ring nennenswerte Flächen für eine Bebauung zu aktivieren, könnte ein stärkeres Wachstum ermöglicht werden.

Die nebenstehende Grafik zeigt die prozentuale Entwicklung für Wasserburg und ausgewählte Nachbargemeinden anhand der Daten aus dem Demographiespiegel. Wasserburg wird im Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs von nahezu allen Nachbargemeinden erheblich übertroffen.

An Potenzialflächen steht das demnächst nicht mehr benötigte Gelände der RoMed-Klinik zur Verfügung. Außerdem werden in den kommenden Jahren einige kleinere Bauvorhaben umgesetzt, wie z. B. an der Unteren Innstraße, am Alten Bahnhof und im Bereich der ehemaligen Essigfabrik. Zudem sind vereinzelte Nachverdichtungen im Bestand möglich.

**Demographischer Wandel** Ein nicht zu unterschätzendes Wachstumspotenzial kann aus dem demographischen Wandel entstehen. In Wohngebieten aus den 70er Jahren herrscht mittlerweile häufig ein relativ hohes Durchschnittsalter sowie eine unterdurchschnittliche Haushaltgröße vor. Hier kann innerhalb von wenigen Jahren ein rascher Umbruch geschehen.

Auch für gewerbliche Nutzungen stehen in Wasserburg kaum mehr Flächen zur Verfügung, lediglich in Reitmehring und Staudham sind größere gewerbliche Ausweisungen überhaupt noch vorstellbar. An der Dirnecker Straße und Am Burgfrieden ist die Gewerbenutzung schon fast an der Gemarkungsgrenze angekommen, hier sind nur noch wenige Parzellen möglich.

Ob das angesprochene Bauflächen- und Nachverdichtungspotenzial vollständig bis zum Jahr 2030 realisiert sein wird, muss offenbleiben, dürfte aber eher unwahrscheinlich sein. Vor allem die Nachverdichtungspotenziale werden meist nur bei Bedarf der Eigentümer wahrgenommen. Unbebaute Flächen, vor allem Einzelgrundstücke bis ca. 1.000 m<sup>2</sup> Größe, werden häufig für Angehörige des Grundeigentümers „aufgehoben“ oder ggf. im Erbfall veräußert. Ähnlich verhält es sich oft mit Grundstücken, die nur mit geringer Baudichte bebaut sind.

In der Summe ergeben die vier potenziellen größeren Baugebiete Wohnraum für ca. 460 Einwohner. Zusammen mit den rund 900 möglichen Einwohnern aus dem Potenzial durch Baulückenschließungen ist das eine Größenordnung von rund 1.350 Einwohnern.

Für die Bewertung verschiedener Szenarien bzw. Planfälle wurde die Zuwachsrate anhand des Demographiespiegels herangezogen. Ein Zuwachs um rund 6,0% bis 2030 entspricht in absoluten Zahlen ca. 700 Einwohnern. Bei zehn Prozent wären es ca. 1.250 Einwohner.

Der Verkehrsaustausch im Ziel-/Quellverkehr mit Nachbargemeinden und -städten wurde mit einem Wachstum von insgesamt 7,5% bis 2030 angesetzt, der Durchgangsverkehr wurde mit einem Wachstum im selben Zeitraum in Höhe von 10,0% angenommen.

Der Einwohnerzuwachs in den Nachbargemeinden wird für die nächsten 15 Jahre mit wenigstens 10,0% angenommen.

Der Binnenverkehr wird sich voraussichtlich, wenn die bisherigen Trends fortgeschrieben werden, auch ohne Bevölkerungswachstum erhöhen. Dies liegt unter anderem an dem größer werdenden Anteil der erwachsenen Bevölkerung mit Führerschein, der 2030 fast 100% erreichen wird. Auch der steigende Altersdurchschnitt wird sich entsprechend auswirken. Hierfür wurde eine Zuwachsrate von insgesamt 6,0% bis 7,0% bis zum Jahr 2030 angenommen.

In den Erhebungen vom Oktober 2015 wurde der Ziel-/Quellverkehr sowohl von Auswärtigen als auch von der Wasserburger Bevölkerung ebenso wie der gesamte Durchgangsverkehr an den insgesamt vier Befragungsstellen erfasst. Mit Hilfe der Haushaltsbefragung konnte der Binnenverkehr der Wasserburger Bevölkerung ermittelt werden. Lediglich der Binnenverkehr von Auswärtigen konnte nicht erhoben werden. Dieser ist nicht unerheblich und setzt sich aus Wirtschaftsverkehr (z. B. Handwerker, Lieferanten usw.) und privatem Verkehr (z. B. Einkaufsverkehr von berufstätigen Einpendlern während ihrer Mittagspause) zusammen. Je nach Größe und Struktur einer Gemeinde kann dieser zwischen 30,0 und 50,0% des Binnenverkehrs der Einheimischen betragen. Für Wasserburg wurden 40,0% angenommen.

**Methodik der Modellrechnung** Für Modellrechnungen werden Verkehrsumlegungen durchgeführt. Hierzu wird ein vereinfachtes Straßennetz herangezogen, das alle Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und bedeutende Wohn- und Anliegerstraßen enthält. Alle relevanten Streckenparameter wie Länge, Breite, Anzahl der Fahrspuren, Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen sind dabei berücksichtigt. Die dazu nötige Fahrtenmatrix wird aus den Daten der Verkehrsbefragung und der Haushaltsbefragung erstellt. Die einzelnen Verkehrszellen sind dabei an wenigen repräsentativen Punkten angebunden. Ein Wohngebiet, das z. B.

über mehrere Wohnstraßen an das Hauptstraßennetz angeschlossen ist, wird hierbei beispielhaft an zwei Stellen angebunden. Eine präzise Wiedergabe der Zählergebnisse ist dabei nicht immer möglich.

Eine Umlegung funktioniert ähnlich wie ein Routensuchprogramm in einem Navigationsgerät eines PKW. Die insgesamt knapp 90 definierten Verkehrszellen, davon 40 im Stadtgebiet Wasserburg, erlauben über 8.000 von-nach-Fahrtbeziehungen mit unterschiedlicher Häufigkeit. Nicht alle davon sind mit Zahlen belegt. So sind zwar z. B. 138 Fahrten von Eiselfing zur Ledererzeile (Zelle 4) oder auch 85 Fahrten von Babensham zur Priener Straße enthalten, es gibt jedoch keine Fahrten von Soyen nach Rott am Inn über das Wasserburger Stadtgebiet. Ähnliches gilt z. B. für Fahrten von Edling nach Pfaffing, die Wasserburg ebenfalls nicht betreffen, obwohl natürlich von beiden Orten viele Fahrten von und nach Wasserburg erfasst wurden.

**Verkehrsumlegung Ist-Fall 2015** Als Ist-Fall (Abb. 35.1) wird die Verkehrsumlegung für die Situation 2015 (Erhebungstag) bezeichnet.

Die Abbildung einer Verkehrsumlegung kommt dem Ergebnis der auf 24 Stunden hochgerechneten Zählungen (siehe Abb. 8) relativ nahe. Geringe Unterschiede liegen entweder an Rundungstoleranzen oder an Abweichungen des Binnenverkehrs der Auswärtigen, der für einzelne Fahrtbeziehungen oder Zellen anders gewichtet sein kann als beim Binnenverkehr der Bevölkerung. Weitere Gründe wurden im vorangegangenen Abschnitt erläutert.

**Verkehrsumlegung Null-Fall 2030** Der Nullfall 2030 (Abb. 35.2) zeigt bei unverändertem Straßennetz, wie sich das Verkehrsaufkommen in den einzelnen Straßen erhöht. Die Belastungen steigen erwartungsgemäß an. Allerdings fallen die Erhöhungen unterschiedlich aus, im Hauptverkehrsstraßennetz höher als in den Wohn- und Sammelstraßen. Auf den bereits heute stark belasteten Straßenabschnitten wie der Münchner Straße, der Roten Innbrücke, dem Marienplatz, der Rosenheimer wie auch der Salzburger Straße und dem Gimplberg wird der Zuwachs die heute bereits teilweise erreichte kritische Grenze noch öfter überschreiten.

Das motorisierte Individualverkehrsaufkommen muss somit deutlich reduziert werden, um die Lebensqualität Wasserburgs weiter halten zu können.

## 6. Szenarien und Bewertung

- Planfall 1** (Abb. 36) Durch eine Umgestaltung der wesentlichen Knotenpunkte und einer ergänzenden Beschilderung, inklusive von Hinweisen auf den Zeitverlust bei der Durchquerung der Altstadt, sollen der Durchgangsverkehr und Teile des Ziel-/Quellverkehrs aus der Altstadt heraus auf den Kellerberg und die B304 verlagert werden.
- Planfall 2a** (Abb. 37.1) Am Heisererplatz wird zwischen der Oberen Innstraße und der Schlachthausstraße eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen eingerichtet.
- Planfall 2b** (Abb. 37.2) Am Heisererplatz wird zwischen der Schlachthausstraße und der Oberen Innstraße eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten eingerichtet.
- Planfall 2ab** (Abb. 37.3) Der Heisererplatz wird zwischen der Schlachthausstraße und der Oberen Innstraße für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt. Eine Durchquerung der Altstadt ist nur noch in West-Ost-Richtung über die Schmidzeile möglich.
- Planfall 3a** (Abb. 38.1) Durch einen massiven Ausbau des Wasserburger Stadtbusnetzes werden 10% des Kfz-Binnenverkehrs eingespart und auf den ÖPNV verlagert. Zusätzlich werden durch die Verlängerung der Stadtbusse nach Edling, Eiselfing und Babensham 10% des Ziel-/Quellverkehrs zwischen Wasserburg und diesen Gemeinden eingespart.
- Planfall 3b** (Abb. 38.2) Wie Planfall 3a, zusätzlich werden weitere 20% des Kfz-Binnenverkehrs durch eine massive Förderung des Radverkehrs eingespart bzw. verlagert. 10% des Kfz-Verkehrs zwischen den drei genannten Nachbargemeinden und Wasserburg werden auf das Fahrrad verlagert.
- Planfall 4** (Abb. 39) Dieser Planfall besteht aus einer Kombination der Fälle 1 und 3b. Der Durchgangsverkehr und Teile des Ziel-/Quellverkehrs werden mithilfe von Knotenumgestaltungen und eine entsprechende Beschilderung um die Altstadt herumgeführt. Zusätzlich wird vor allem der Kfz-Binnenverkehr durch den intensiven Ausbau des Stadtbussystems sowie des Angebots für Radfahrer um 30% reduziert. Je 10% des Kfz-Verkehrs von/nach Edling, Eiselfing und Babensham werden auf den Bus bzw. das Fahrrad verlagert.
- Planfall 5** (Abb. 40) Wie Planfall 4, zusätzlich wird der Heisererplatz zwischen der Schlachthausstraße und der Oberen Innstraße für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt (wie Planfall 2ab). Außerdem wird der ruhende Verkehr neu

geordnet, sodass der Parksuchverkehr im Bereich der Altstadt bzw. der Zielverkehr zu den einzelnen Standorten reduziert bzw. auf verträglichere Routen verlagert wird.

**Verkehrswirksamkeit** Die nachstehende Tabelle 4 fasst die Belastungen für ausgewählte Straßenanschnitte für die einzelnen untersuchten Planfälle zusammen (jeweils Prognosefall 2030, Zahlen in Kfz/24 Std.).

Tabelle 4:	Straßenabschnitt	2015	PF0	PF1	PF2a	PF2b	PF2ab	PF3a	PF3b	PF4	PF5
	Münchner Straße (Tankstelle)	12.625	13.500	12.225	13.025	13.225	12.800	12.975	12.000	11.275	11.500
	An der Rampe	9.575	10.875	10.125	10.075	11.225	9.975	10.375	9.375	8.700	8.275
	Schmidzeile	5.350	5.725	5.225	8.200	10.650	12.225	5.400	5.025	4.725	9.500
	Im Hag (Feuerwehr)	6.400	6.975	6.400	5.775	5.425	4.050	6.675	6.075	5.475	3.300
	Marienplatz	13.775	15.175	14.475	15.725	17.875	19.175	14.225	12.750	11.975	14.525
	Rote Innbrücke	15.450	16.875	15.625	19.400	15.625	18.550	15.925	14.450	13.325	14.925
	Salzburger Straße (Theater)	6.175	6.875	7.675	7.250	6.975	7.125	6.375	5.725	6.425	6.200
	Gimplberg	9.150	9.975	9.900	11.125	9.850	10.975	9.400	8.500	8.375	9.150
	Rosenheimer Straße (Heubergstraße)	8.975	9.750	9.675	9.700	9.700	9.650	9.450	8.650	7.325	8.525
	Priener Straße (zw. den Kreiseln)	6.775	7.375	7.200	7.375	7.275	7.275	6.975	6.200	5.950	6.100
	Dirnecker Straße	3.775	4.175	4.400	4.275	4.250	4.375	3.975	3.475	3.800	3.875
	Kellerberg (nördlich EDEKA)	12.500	13.950	15.550	14.500	14.275	14.575	13.225	12.175	13.700	13.450
	B304 (Innbrücke) *	6.450	7.425	8.650	8.325	8.725	9.250	7.000	6.125	7.250	8.725
	B304 (Reitmehring, Bgm.-Schmid-Straße) *	8.525	9.675	9.675	9.675	9.675	9.675	9.225	8.550	8.550	8.550

\* es wird darauf verwiesen, dass Straßenabschnitte außerhalb des Befragungskordons nur den Verkehr darstellen, der auf die Kernstadt Wasserburg bezogen ist. Fahrten von z. B. Ebersberg nach Obing auf der B304 sind daher nicht enthalten, hingegen jedoch Fahrten von Ebersberg nach Eiselfing, Amerang usw.

Die Reduzierung des Binnen- und des Ziel-/Quellverkehrs in den Planfälle 3, 4 und 5 um bestimmte

Prozentsätze zugunsten des Bus- bzw. Radverkehrs wirkt sich absolut wie folgt aus:

- 10% weniger Kfz-Fahrten im Binnenverkehr = 1.150 Verlagerungen auf den Stadtbus oder das Fahrrad.
- 10% weniger Kfz-Fahrten im Ziel-/Quellverkehr mit den drei Nachbargemeinden Edling, Eiselfing und Babensham = 800 Verlagerungen auf den Stadtbus oder das Fahrrad.

Die Tabelle 5 zeigt die konkreten Abnahmen im Kfz-Verkehr für die Planfälle 3, 4 und 5.

**Tabelle 5:**

	PF3a		PF3b		PF4		PF5	
	Bus	Rad	Bus	Rad	Bus	Rad	Bus	Rad
WS	1.400	-	1.400	2.800	1.400	2.800	1.400	2.800
E, E, B	800	-	800	800	800	800	800	800
<b>Summe</b>	<b>2.200</b>	<b>-</b>	<b>2.200</b>	<b>3.600</b>	<b>2.200</b>	<b>3.600</b>	<b>2.200</b>	<b>3.600</b>

*E, E, B = Edling, Eiselfing, Babensham*

Angesichts von rund 22.000 Kfz-Fahrten/24 Std., die auf den Binnenverkehr in Wasserburg sowie auf den Ziel-/Quellverkehr mit den drei Nachbargemeinden entfallen, ist die Reduzierung beachtlich. Es verbleibt aber immer noch eine große Menge an Kfz-Verkehr, zumal der Ziel-/Quellverkehr mit anderen Gemeinden wie Haag, Schnaitsee oder Vogtareuth weder durch den Stadtbus (gar nicht) noch durch den Ausbau des lokalen Radwegenetzes (kaum) ersetzt werden kann.

Bei Betrachtung der Tabelle 1 auf S.48 fällt auf, dass sich einige Straßenabschnitte im Hinblick auf die Verkehrsbelastung je nach Planfall kaum verändern. Dies trifft ganz besonders auf die B304 in Höhe Reitmehring zu.

Veränderungen der Verkehrsführung Im Hag (Planfälle 2) wirken sich besonders negativ auf die Schmidzeile aus. Hier käme es zu einem sprunghaften Anstieg der Verkehrsbelastung. Darüber hinaus würde auch die Belastung der Roten Innbrücke und das Dreieck am Gimplberg eine deutliche Verkehrszunahme erfahren. Durch die partiellen Abbiegeverbote am Marienplatz/Bruckgasse müssten je nach Rege-

lung Im Hag bestimmte Verkehrsbeziehungen über die Rote Innbrücke und über die Wendemöglichkeit Gimplberg erfolgen. Ein Anstieg der Verkehrsbelastung auf der Roten Innbrücke auf nahezu 20.000 Kfz/24 Std. muss jedoch in jedem Fall vermieden werden. Daher sind Planfälle, die eine Sperrung im Bereich Hag oder Heisererplatz beinhalten, keinesfalls zu empfehlen, da sie die südliche Altstadt massiv mehr belasten.

Planfälle, deren Maßnahmen sich auf den fließenden Kfz-Verkehr beschränken (PF1 und 2), bewirken keine wirkliche Entspannung der Verkehrssituation. Dem gegenüber ist in einer veränderten Verkehrsmittelwahl das größte Entlastungspotenzial zu sehen. Vor allem die Planfälle 3b und 4 können eine spürbare Entlastung in der Altstadt bewirken, auch wenn noch nicht von einer massiven Beruhigung gesprochen werden kann. Trotz der bis 2030 angenommenen Prognosezuwächse käme es bei diesen beiden Planfällen zu einem leichten Rückgang der Situation auf der Roten Innbrücke gegenüber 2015.

## 7. Empfehlung

Die Empfehlungen zum Verkehrskonzept Wasserburgs gehen eindeutig in die Richtung, dass alles versucht werden muss, um zumindest einen Teil des innerstädtischen Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Dabei sind auch die drei Nachbargemeinden Edling, Eiselfing und Babensham einzu beziehen. Klassische verkehrsplanerische Maßnahmen, die in erster Linie dem motorisierten Straßenverkehr dienen, sind wenig effektiv und können kaum zur Erfüllung der gesetzten Ziele beitragen.

Die verkehrliche Situation der Stadt Wasserburg wird geprägt von der besonderen, nahezu einmaligen topographischen Lage auf der bis zu 80 Meter tiefer als das Umland liegenden Innhalbinsel. Die Erschließung wird durch das besondere städtebauliche Ensemble der Altstadt zusätzlich zu einer anspruchsvollen Aufgabe.

Die für das Jahr 2030 erwarteten Zuwächse der Stadt Wasserburg, von denen nicht mit letzter Sicherheit gesagt werden kann, ob sie in diesem Umfang eintreffen, sowie die Zuwächse der Nachbargemeinden werden in den kommenden Jahren zu einem Anstieg des Kfz-Verkehrs um bis zu 10% führen. Allein diesen Zuwachs durch gegensteuernde Maßnahmen aufzufangen und somit 2030 das Niveau des Jahres 2015 zu halten, ist bereits eine große Herausforderung für die Stadt Wasserburg. Gelingt es zusätzlich, mit einer großen Bandbreite von Maßnahmen eine Reduzierung des motorisierten Individual-

verkehrs zu erreichen, so wäre dies für die Stadt Wasserburg ein großer Erfolg, den bisher viele Städte dieser Größenordnung angestrebt, aber nur sehr selten erreicht haben.

Der demographische Wandel wird im Übrigen dazu beitragen, dass die heutige Verkehrsstruktur auf lange Sicht Ergänzungen bzw. Veränderungen bedarf. Um diese Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen herzustellen werden alle Beteiligten (Stadtverwaltung, Politik, Bürger, Gewerbe, Planer) viel Geduld und Ausdauer benötigen. Zusätzlich wird auch auf ein Umdenken hinsichtlich von Investitionen im Verkehrsbereich nicht verzichtet werden können. Vor allem größere bauliche Maßnahmen (Straßen- und Brückenbau, Parkhäuser usw.) binden in der Regel auf längere Sicht größere Summen an Finanzmitteln. Daneben bestehen auch Maßnahmenbereiche, die mit relativ geringem finanziellen Aufwand umgesetzt werden können, die jedoch einen längeren zeitlichen Vorlauf und viel Überzeugungsarbeit von allen Beteiligten erfordern.

Eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Wasserburg ist möglich, wenn alle Beteiligte (Politik, Stadtverwaltung, Bevölkerung, Gewerbe, Verbände usw.) zusammenarbeiten.