



Bestandssituation

Die Altstadt wird durch die Lage auf einer Halbinsel mit insgesamt nur zwei Zufahrten in hohem Maße von Fremdverkehr belastet, der weder Quelle noch Ziel in der Altstadt hat. Die beiden Bundesstraßen B15 und B304 tangieren das Stadtgebiet nur am Rande. 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. In der Altstadt besteht für Fußgänger und Radfahrer ein dichtes Netz von Wegeverbindungen, auch abseits der für den Kfz-Verkehr freigegebenen Straßen. Entlang dieser Straßen führen häufig beengte Platzverhältnisse allerdings auch häufig dazu, dass Gefahrensituationen entstehen oder dass Radfahrer vom Kfz-Verkehr an den Rand gedrängt werden. Die Verbindung in die Stadtteile südlich des Inns ist aufgrund der einzigen Flussquerung über die Innbrücke teilweise sehr umwegig.

Um belastbare Daten zur Verkehrssituation zu erhalten wurde eine Aktualisierung der Verkehrsdaten für die gesamte Stadt im Herbst 2015 durchgeführt. Auf der Grundlage umfangreicher Verkehrserhebungen und einer Haushaltsbefragung konnte ein Verkehrsmodell für die Stadt Wasserburg am Inn erstellt werden. Damit können verkehrliche 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.

Im öffentlichen Verkehr ist Wasserburg über 12 regionale Buslinien an die umliegenden Gemeinden angeschlossen. Deren Fahrtenangebot ist teilweise sehr gering, eine Reihe von Buslinien ist nahezu ausschließlich auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet. Selbst die häufiger verkehrenden Linien kommen über einen Stundentakt kaum hinaus. Ein exakter Takt wie bei der Bahn ist nur selten der Fall. Die Bahnstrecke vom Wasserburger Stadtteil Reitmehring über Ebersberg nach München wird zurzeit im Stundentakt befahren. Die Fahrzeit bis zum Ostbahnhof München beträgt ca. eine Stunde. Seit Dezember 2015 ist die Bahnstrecke nach München komplett in den Tarif des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVG) integriert.

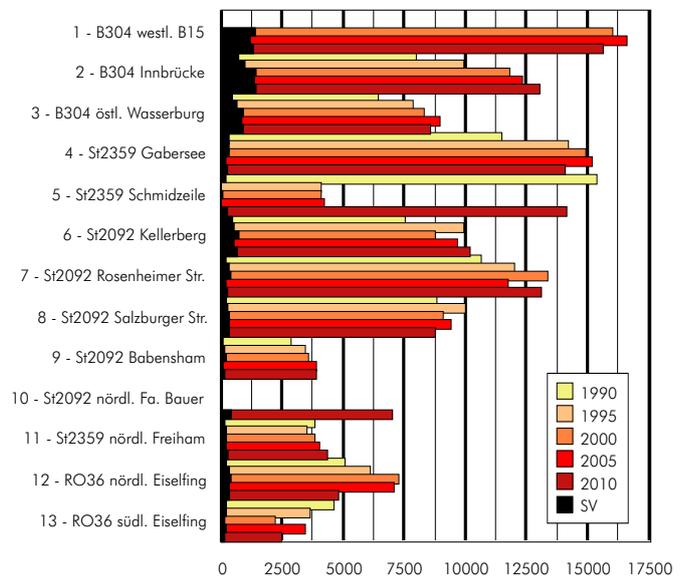
Die Stadtbuslinie bedient zurzeit im Stundentakt das Gebiet der Kernstadt von Wasserburg einschließlich Reitmehring. Bis gegen 23 Uhr bindet der Stadtbus alle am Bahnhof Reitmehring ankommenden und abfahrenden Züge an.

Das letzte Teilstück der Bahnstrecke von Reitmehring nach Wasserburg ist seit einem Hangrutsch im Jahr 1987 außer Betrieb. Im gesamten Altstadtbereich (inklusive Parkhaus Kellerstraße) stehen ca. 1.420 Stellplätze zur Verfügung. Davon sind ca. ein Drittel gebührenpflichtig und zeitlich begrenzt, die übrigen sind gebührenfrei, wobei die meisten davon wiederum auf 4 Stunden begrenzt sind.

Verkehrsentwicklung seit 1990

Aus der Datenbank Baysis der Obersten Baubehörde wurden für ausgewählte Stellen rund um und in Wasserburg die DTV-Werte der Jahre 1990, 1995, 2000, 2005 und 2010 für eine

vergleichende Darstellung herangezogen. Es zeigt sich, dass an den Zählstellen im Laufe der letzten Jahre relativ unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten sind.



Verkehrserhebungen

Die Verkehrserhebungen wurden im fließenden und ruhenden Verkehr am 15.10.2015 durchgeführt, die Haushaltsbefragung wurde für den Stichtag 27. Oktober 2015 angesetzt.

Verkehrszählung

Die höchsten Belastungen wurden am Marienplatz festgestellt, die Innbrücke wird an Werktagen von über 15.000 Kfz/24 Std. befahren.

Auch das Dreieck Gimplberg / Rosenheimer Straße /

Salzburger Straße sowie die Münchner Straße sind überdurchschnittlich stark belastet.



Schwerverkehrsanteile

Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden an der B15 mit ca. 16% und in der Megglestraße mit 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 sowie in der Salzburger Straße (zwischen 6 und 8%). Im Altstadtbereich und am Gimplberg liegen die Schwerverkehrsanteile unter 4%.

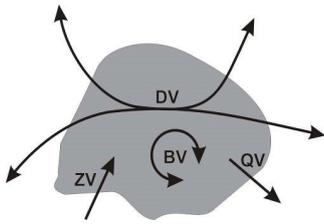
Radverkehr 24 Std.

Von einer Radfahrerstadt kann im Fall von Wasserburg nicht wirklich gesprochen werden. Das eher geringe Radfahreraufkommen, das im Straßennetz kaum drei-

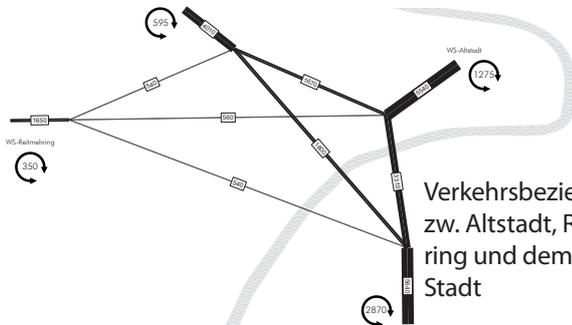
stellige Werte erreicht, ist sowohl der für Radfahrer ungünstigen Topographie wie auch der eher schlechten Witterung am Erhebungstag zuzuschreiben.



Verkehrsbefragungen



Definition Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr.



Verkehrsbeziehungen zw. Altstadt, Reitmehring und dem Rest der Stadt

Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

Im Ziel-/Quellverkehr überwiegen die Verflechtungen der Bewohner der umliegenden Gemeinden mit Wasserburg mit knapp 18.000 Kfz/24 Std. eindeutig

den Ziel-Quellverkehr der Wasserburger Bevölkerung in der jeweiligen Gegenrichtung in der Höhe von knapp 9.000 Kfz-Fahrten/24 Std.

Durchgangsverkehr

Der Durchgangsverkehr durch die Stadt Wasserburg zwischen den vier Befragungspunkten nimmt einen eher geringen Anteil am Gesamtverkehr ein. Auf konkrete Herkunfts- und Zielorte bezogen liegt

der Schwerpunkt des Durchgangsverkehrs bei den Nachbargemeinden in der näheren Umgebung. Großräumige Durchgangsverkehrsströme spielen nur eine sehr untergeordnete Rolle.

Haushaltsbefragung

Die Haushaltsfragebögen wurden an die gesamte Bevölkerung verteilt, mit der sehr guten Rücklaufquote von 20% konnte eine sichere Auswertung durchgeführt werden.

Kfz-Fahrten/24 Std. im Inn überschreitenden Binnenverkehr.

Binnenverkehr Ledererzeile

Beispielhaft für den Binnenverkehr innerhalb der Stadt Wasserburg wird das Verkehrsaufkommen der Wasserburger Bevölkerung mit dem PKW für die Verkehrszelle „Ledererzeile“ dargestellt, in der sich neben Wohnungen vor allem die Haupteinkaufsstraße in der Altstadt befindet, das höchst-

te Verkehrsaufkommen erzeugt. Ca. 1.155 Kfz-Fahrten/24 Std. hatten am Stichtag Quelle oder Ziel in der „Ledererzeile“. Es bestehen intensive Verflechtungen mit den großen Wohngebieten, aber auch mit anderen Handelsstandorten.

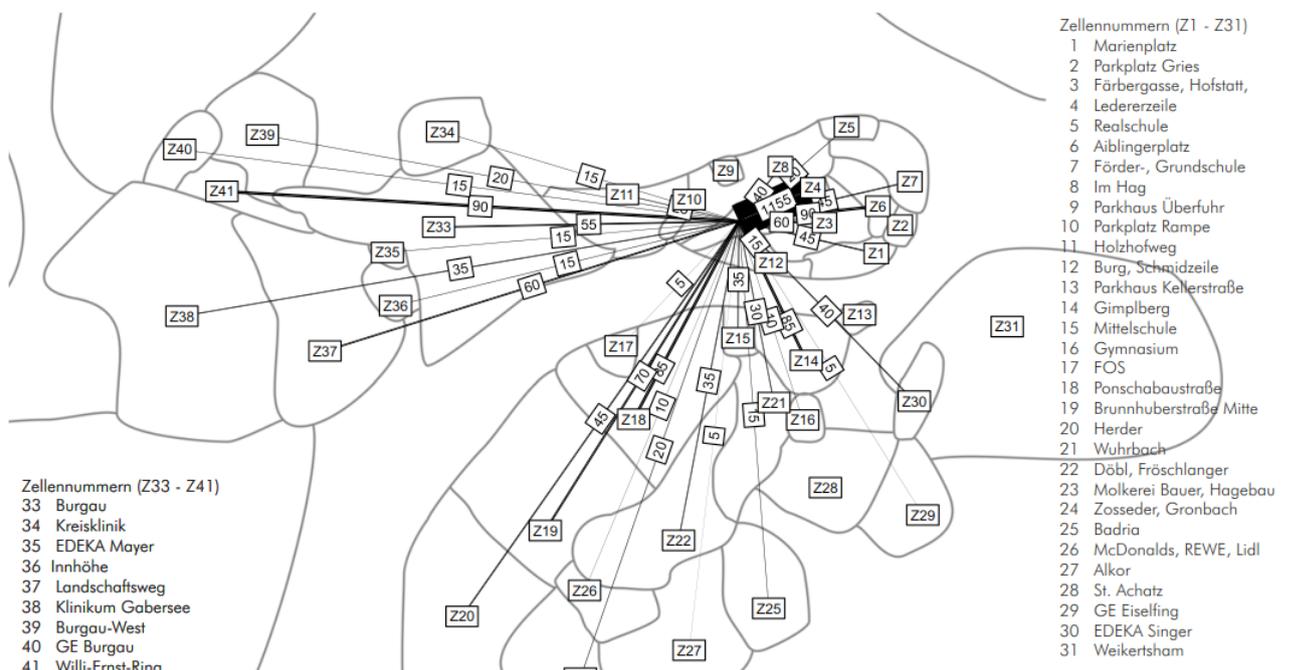
Fahrtweiten im Binnenverkehr

Rund 25% des PKW-Binnenverkehrs geht über Distanzen von 1.500 Meter nicht hinaus, weitere 30% aller in-

nerstädtischen PKW-Fahrten haben eine Länge von 1.500 – 2.500 Meter. 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 im Binnenverkehr auch 30% der zu Fuß gehenden Wasserburger mehr als 1.500 Meter und 25% der Radfahrer mehr als 2.500 Meter unterwegs.

Binnenverkehr gesamt

Das Stadtgebiet von Wasserburg wurde in rund 50 Verkehrszellen unterteilt, die wiederum in vier Großzellen zusammengefasst werden können. Allein der Teil Wasserburgs südöstlich erzeugt bereits rund ca. 5.640



Verkehrsmittelwahl

Die rund 13.000 Einwohner der Stadt Wasserburg legten am Stichtag knapp 49.000 Wege und Fahrten zurück. Davon entfällt rund die Hälfte auf den Binnenverkehr. Etwa 12.000 Wege und Fahrten wurden zwischen Wasserburg und anderen Nachbargemeinden oder Nachbarlandkreisen zurückgelegt.

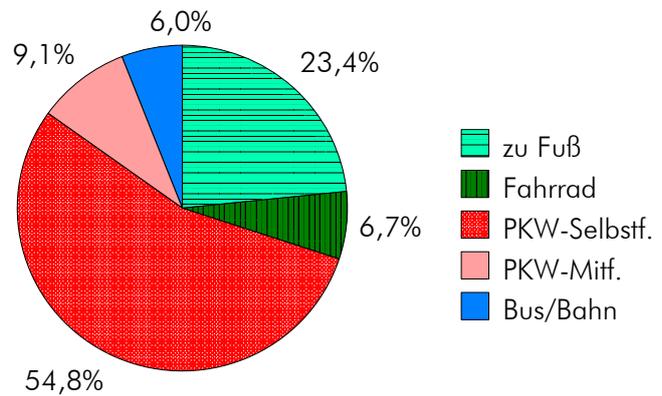
Verkehrsmittelwahl innerhalb Wasserburg

Innerhalb der Stadt wiederum wird mehr als die Hälfte der Wege und Fahrten mit dem PKW als Selbstfahrer durchgeführt. Zu Fuß sind es rund 35%, mit dem Fahrrad 9% und mit dem ca. 4% .

Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

Die Verkehrsabwicklung zwischen Wasserburg und den Nachbargemeinden verläuft zu fast 80% als PKW-Selbstfahrer und PKW-Mitfahrer.

Verkehrsmittelwahl
Einwohner Wasserburg insgesamt
48.328 Wege/Fahrten
Binnenverkehr und Ziel-/Quellverkehr



Individuelle Problemsicht der Befragten

Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrstechnischen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. 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

- zu hohe Geschwindigkeiten,
- hohe Verkehrsbelastungen,
- fehlende Verkehrsberuhigung,
- gefährliche Verkehrssituationen,
- schlechte Verkehrsregelungen,
- Staus am Brucktor sowie am Bahnübergang Reitmehring

Ruhender Verkehr

- zu wenige Parkplätze,
- „wildes Parken“,
- zu wenig vorhandene Anwohnerparkplätze,
- zu wenig kostenlose Parkplätze,
- zahlreiche Falschparker,
- Behinderung des Fließverkehrs durch parkende Fahrzeuge.

Fußgänger- und Radfahrerverkehr

- fehlende Radwege
- fehlende Querungshilfen, gefährliche Querungsstellen
- fehlende Schülerlotsen,
- schlechter Oberflächenzustand,
- fehlende Fußgängerzone,
- zu wenig vorhandene Fahrradständer.

ÖPNV

- Thema Altstadtbahn - Umbau zu einem Radweg oder Reaktivierung
- ungenügender Taktverkehr von Bus und Bahn
- Linienverlauf des Stadtbusses
- Ausstattung der Haltestellen,
- Verspätungen und Ausfälle,
- Wartezeiten beim Umsteigen.

Vorschläge der Bevölkerung

Knapp 40% der Befragten machten Angaben zu Verbesserungsvorschlägen.

Fließender Verkehr

- Wunsch nach Tempolimits
- mehr Geschwindigkeitskontrollen und der Einführung von Tempolimits
- Bau von Über-/Unterführungen oder Tunneln,
- Einführung von Durchfahrverboten,
- Mehr Verkehrsüberwachungen,

- Einbahnregelungen,
- Bau einer Umgehung (ohne jedoch zu sagen wo),
- Umleiten des Verkehrs,
- Bau von weiteren Kreisverkehren,
- Umbau des Bahnübergangs Reitmehring

Ruhender Verkehr

- mehr Anwohnerparkplätze,
- häufigere Kontrolle des ruhenden Verkehrs,
- Einführung oder

- Abschaffung von Halteverboten,
- mehr kostenlose Parkplätze,
- Erweiterung bestehender Parkverbotsbereiche,
- mehr Kurzzeitparkplätze,
- eine bessere Beschilderung der Parkplätze und
- mehr Behindertenparkplätze gefordert.

Fußgänger- und Radverkehr

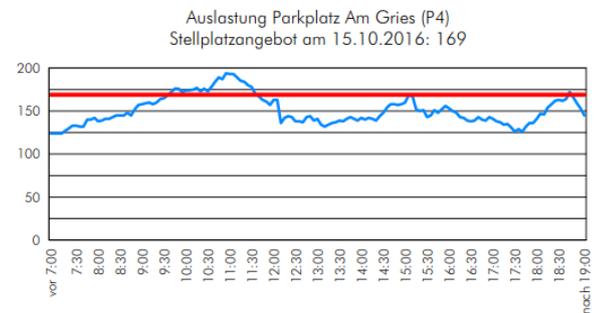
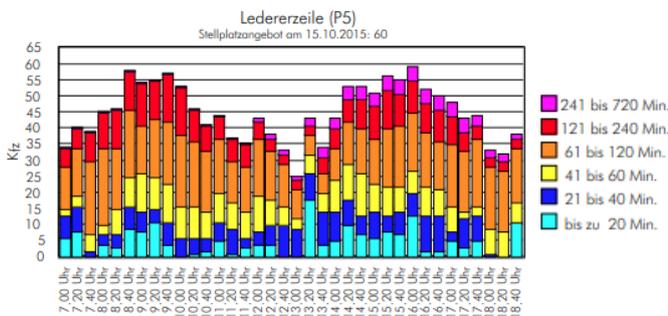
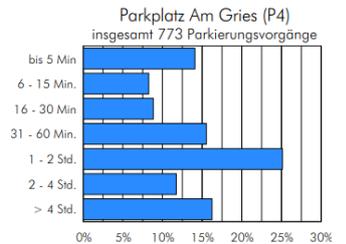
- Lückenschluss im Radwegenetz,
- Einrichtung von Zebrastreifen,
- Verbreiterung von Fuß- und Radwegen und
- Schaffung von (sicheren) Querungshilfen und
- Bessere Beleuchtung

Parkraumerhebung

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 einge-

halten. Die unbeschränkten Stellplätze werden fast ausschließlich von Langzeit- und Dauerparkern belegt. Vor allem die Altstadtbewohner benötigen mehr Stellplätze.



Handlungsfelder und Ziele im Bereich der Verkehrsentwicklung

Die Handlungsfelder im Bereich der Verkehrsentwicklung definieren die wesentlichen Bereiche, in denen die Stadt Wasserburg aktiv werden möchte um die Aufgaben im Bereich der künftigen Mobilität zu lösen. Den einzelnen Handlungsfeldern werden Ziele zugeordnet und diese Ziele im nächsten Schritt mit konkreten Projekten hinterlegt. Eine Priorisierung der Projekte hinsichtlich ihrer Dringlichkeit und Durchführbarkeit rundet das Bild der für die nächsten 15 bis 20 Jahre anstehenden Aufgaben im Bereich der Verkehrsentwicklung ab. 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. Es soll ein Verkehrskonzept

erarbeitet werden, mit dem für alle Verkehrsmittel und -arten Maßnahmen aufzeigt 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 enormen Kapazitätssteigerung im ruhenden Verkehr in der Altstadt. Die damit verbundene mögliche Steigerung der At-

traktivität für den Ziel- und Quellverkehr mit dem PKW würde mit hoher Sicherheit dem Ziel einer Verkehrsentlastung widersprechen.

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 Parkraum-Bewirtschaftung
 - 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.

Fließender KFZ-Verkehr



Altstadt entlasten

Maßnahmen zur Reduzierung des hohen Verkehrsbelastung in der Altstadt

Entlastung vom Schwerverkehr

Maßnahmen zur Reduzierung des besonders belastenden Schwerverkehrs im Bereich der Altstadt.

Verkehrslenkung

Steuerung des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs auf die existierenden Umfahrungen der Altstadt hin

Verkehrsreduzierung

Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im KzF-Bereich

Verkehrsberuhigung

Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit im Bereich der Altstadt

Ruhender Kfz-Verkehr



Stellplatzsatzung

Überarbeitung der Stellplatzsatzung, vor allem für die Altstadt, aber auch bei Neubaugebieten

Stellplatzlage bei Neubaugebieten

Prüfung der Möglichkeiten von Sammelgaragen statt Stellplätzen am/im Haus

Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung

Staffelung der Parkgebühren zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Kernstadt.

Anwohnerparken

Aktive Bereitstellung von Stellplätzen für Anwohner im Bereich der Altstadt

Auffangparkplätze

Verdichtung des Angebots an Auffangparkplätzen am Rand der Altstadt.

Fußgänger- und Radverkehr



Schließung von Lücken im Wegenetz

Herstellung eines durchgängigen Wegenetzes für Fußgänger und Radfahrer ohne Beeinträchtigung durch den Kfz-Verkehr

Beseitigung von Konflikt- und Gefahrenstellen

Querungshilfen und Entschärfungsmaßnahmen an verkehrlich hoch belasteten Schnittpunkten von Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr

Infrastruktur für Radfahrer

Erweiterung von Lade- und abstellmöglichkeiten, Informationsangeboten, Wartungsmöglichkeiten etc.

Öffentlicher Nahverkehr



Optimierung des Fahrtenangebotes

Verdichtung des Taktsystems und Optimierung des Liniennetzes im ÖPNV, Einbeziehung der Nachbargemeinde, Ausbau des Stadtbusses

Optimierung des Tarifsystems

Günstige und attraktive Tarifangebote außerhalb des MVV, übertragbare Familientickets, Karten für Senioren und Jugend

Entwicklung neuer Angebote im ÖPNV

Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus

Öffentlichkeitsarbeit Verkehr



Verkehr als gemeinsame Aufgabe

Thematisierung der Belastungen durch den Verkehr und der Handlungsmöglichkeiten des einzelnen

Modellprojekte Verkehr

Entwicklung beispielhafter Alternativen zum aktuellen Verkehrsverhalten



Förderung „sanfter Mobilität“

Bewusstseinsbildende Projekte wie „zu Fuß zur Schule“, Wohnen ohne Auto, CarSharing und innovative Verkehrslösungen, Stadt der kurzen Wege, Werbekampagne für den ÖPNV

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.

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

dabei sowohl um realistische 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.



Ausschnitt aus google-maps

Fließender Kfz-Verkehr

Konzepte zum fließenden Kfz-Verkehr bestehen meist aus konventionellen Maßnahmen wie dem Bau neuer Straßenverbindungen, dem Ausbau von Engpässen und Einführung anderer Verkehrsregelungen. Eine Reduzierung des Fahrtenaufkommens ist oft nicht möglich. Allenfalls punktuell kann man zu Entlastungen kommen, die bisweilen an anderen Stellen durch Mehrbelastungen kompensiert werden. Eine Rücklauf des Verkehrsaufkommens muss durch gegensteuernde Maß-

nahmen in anderen Sektoren (Fußgänger- und Radverkehr, ÖPNV) erreicht werden.

Umgehungsstraße

Die B304 ist seit über 30 Jahren im Norden als Umgehungsstraße in Betrieb. Ohne sie würde der gesamte B304-Verkehr noch immer das historische Stadtzentrum durchqueren. Die Rote Innbrücke müsste weit über 20.000 Kfz/24 Std. verkraften, der Verkehr käme noch öfter zum Erliegen. Der Durchgangsverkehr stellt auch

nicht das Hauptproblem für Wasserburg dar. Weitere Umfahrungsstraßen 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 die Verknüpfung der beiden Bundesstraßen B15 und B304. Mit zusätzlichen Rampen könnte die Situation an der höhenfreien Verknüpfung der beiden Bundesstraßen entzerrt werden. 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 nur mit Zustimmung der Nachbargemeinde Eiselfing sowie der Grundstückseigentümer möglich.

Verkehrslenkung

Verkehrslenkung 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 Altdstadt-durchfahrt. Gelänge es, den Autofahrern schon im Vorfeld entsprechende Informationen über Zeitverluste darüber zu vermitteln, könnte ein Teil des Altdstadtverkehrs verlagert werden. Analog zu den Verkehrs-

durchsagen im Hörfunk sollte mit einem dynamisch reagierenden Hinweisschild im Vorfeld den Autofahrern die Möglichkeit aufgezeigt und gegeben werden, die Altdstadt 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 Altdstadt.



Verkehrsführung und -beruhigung Altstadt

Innerhalb der Altstadt von Wasserburg sind Varianten der Verkehrsführung auf verschiedene Weise möglich. Diese können sowohl eher behutsam ausgeprägt sein als auch mit sehr einschneidender Wirkung verbunden. Zwischen bescheidenen verkehrsrechtlichen Beschilderungen bis hin zu einer völligen Sperrung der Durchfahrt der Altstadt reicht hier die Bandbreite. Aber auch hier ist die Zustimmung des Staatlichen Bauamts Rosenheim erforderlich. 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 Absen-

kung 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 Herren-gasse. 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 Ele-

mente in Form von Einbauten in der Fahrbahn wie z. B. Schwellen oder Aufpflasterungen sind bereits grenzwertig, da sie in Deutschland prinzipiell nicht erlaubt sind.



Ruhender Kfz-Verkehr

Allein mit dem Bau von noch mehr Parkplätzen und -häusern lässt sich das Parkplatzproblem nicht völlig lösen, zumal in der Altstadt der Platz dafür kaum, mehr vorhanden ist.

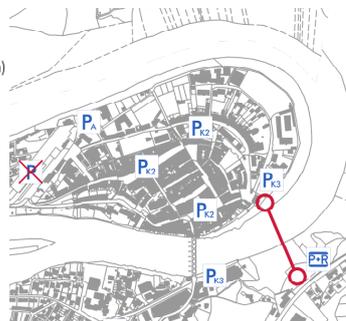
Die bereits vorhandene Bewirtschaftung der Stellplätze ist der bessere Ansatz hierfür. Zusätzlich sollte so viel ruhender Verkehr von Langzeitparkern

(Einpendler) wie möglich aus der Altstadt heraus verlagert werden. Damit kann Platz für Kurzparkler sowie für Anwohner geschaffen werden.

Parkleitsystem

Mit einer gezielten Lenkung (Parkleitsystem) zu den großen Parkplatzstandorten lässt sich der Parksuchverkehr verringern. Dazu gehören auch Frei-/Besetzungangaben.

-  Seilbahn
-  Auffangparkplatz (Alternativlösungen)
-  Anwohnerparkplatz
-  Langzeitparkplatz ("Dauerparken")
-  Kurzzeitparkplatz (max. 2 Stunden)
-  Kurzzeitparkplatz (max. 3 Stunden)
-  Entfall des Parkplatzstandortes



Anwohnerparken

Die Attraktivität der Wasserburger Altstadt als Wohnstandort soll weiter gestärkt oder gar erhöht werden. Wohnungen in der Mitte einer historischen Kleinstadt lassen sich meist sehr gut vermieten, vorausgesetzt wenigstens ein Stellplatz pro Wohneinheit befindet sich in nächster Umgebung, erfahrungsgemäß werden beim Anwohnerparken Entfernungen von bis zu 150 Meter zwischen Wohnung und Stellplatz gerade noch akzeptiert.

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 Parkplatzer-

weiterungen 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 muss jedoch die Frage geklärt werden, wie dies finanziert werden kann. Viele Altstadtbewohner erwarten möglichst günstige Stellplätze und sind selten bereit, 10.000 oder 15.000 € für einen Tiefgaragenplatz zu bezahlen.



Foto Fa. Wöhr

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 hinter der Idee von einer Stadt mit sanfter Mobilität stehen. Eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung sollte angestrebt werden. Das kostenlose Dauerparken ist kein 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 für einen teilweisen Ersatz der sich heute auf dem Grundstück befindlichen Stellplätze gesorgt werden sollte.

Stellplatzenerweiterung

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. Kommen noch topographische Einschränkungen wie der Höhenunterschied hinzu, wird ein Zubringerbus mit dichter Taktung nötig. In Wasserburg stehen hierfür entweder keine geeigneten Flächen mehr zur Verfügung oder sie sind für das Abstellen von PKW aus städtebaulicher Sicht zu wertvoll. Südlich des Inns ist eine Ergänzung des Parkhauses an der Kellerstraße in nicht allzu großer Entfernung vorstellbar.

Parken in der Innenstadt

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



**Geschäfte
mit diesem Aufkleber**



**erstatten Ihnen
die Parkgebühr***

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 oft auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewältigt werden. Dazu bedarf es aber 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

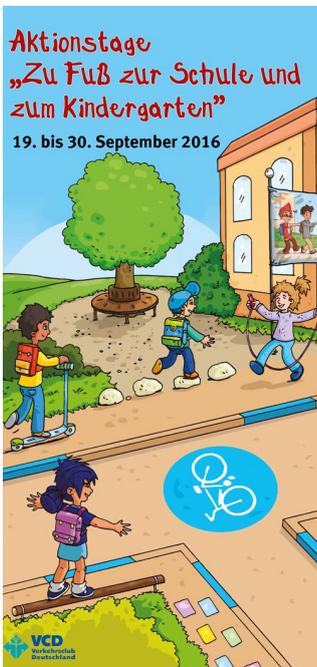
im Winter auf Straßen wie der Köbingerbergstraße als einziger Verbindung von der Altstadt zu den Stadtteilen Burgau und Gabersee eine große Herausforderung.

Verkehrsberuhigung in der Altstadt

Im Sommerhalbjahr werden 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. Gäste rechnen weniger als die Wasserburger Bürger und Bürgerinnen mit Fahrverkehr im verkehrsberuhigten Bereich (z. B. Hofstatt) und den damit verbundenen Konflikten und Störungen. Je mehr Fußgänger desto mehr beanspruchen sie den öffentlichen Straßenraum. Probeweise könnte deshalb eine stundenweise

Unterbrechung der KFZ-Fahrbarkeit in ausgewählten Bereichen getestet werden. Dies könnte von Mitte Mai bis Ende September erfolgen, im ersten Schritt auf die Hofstatt beschränkt. Um die Auswirkungen in Grenzen zu halten, könnte stundenweise Verzicht auf KFZ-Verkehr z. B. von Samstag 14 Uhr bis Sonntag 20 Uhr gelten. Damit ist der Einzelhandel kaum von der Testphase betroffen. Der Gastronomie könnte unbürokratisch eine Bestuhlung im Außenbereich erlaubt werden.



Radwegverbindungen ins Umland

An einigen Ausfallstraßen sind Radwegverbindungen vorhanden, die teilweise an der Stadtgrenze enden und die Zentren der Nachbargemeinden nicht erreichen. Mit interkommunaler Kooperation und Unterstützung durch das Staatliche Bauamt Rosenheim und des Landkreises ist das Radwegenetz auszubauen, um dem Ziel-/ Quellverkehr mit dem PKW eine Alternative im Entfernungsbereich von ca. 5 – 8 Kilometern zu bieten. Neben dem Wegenetz sind auch sichere Querungsstel-

len, falls erforderlich, z. B. an den Ortseingängen herzustellen.

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. 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 Schülerbring-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.



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, Radfahrern bleibt hier nur die Fahrbahn. Als interessante Alternative, mit hoher Priorität steht der geplante Fußgänger- und Radfahrer-

steg über die Kapuzinerinsel vom ehemaligen Bahntunnel unter der Münchne Straße auf der Nordseite des Inns zur Bürgermeister-Winterstraße in Höhe der Fachoberschule auf der Südseite des Inns. Damit wäre vom Busbahnhof in Wasserburg eine kurze Anbindung an die Mittelschule und an die Fachoberschule sowie Berufsschule und an das große Wohngebiet beiderseits der Ponschabastraße und der Brunhuberstraße gegeben. Entlang des Wuhrbachs besteht ein Fuß- und Radweg bis zur Dirnecker Straße im

Eiselfinger Ortsteil Bachmehring. Dieser mündet zwischen zwei Betriebsgrundstücken einer Holzbaufirma in die Straße ein. Obwohl an der Straße Schilder mit dem Hinweis Badria und Wasserburg angebracht sind, kann es vorkommen, dass Ortsunkundige vor allem an Arbeitstagen, wenn LKW be- und entladen werden, dadurch verunsichert sind, 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 Wasserburg kommen hierfür zwei Straßen in Betracht, die für wichtige Verkehrsrelationen die einzige Alternative zu stark befahrenen Straßen (Münchener Straße und Salzburger Straße) darstellen, die teilweise nicht einmal über Geh- oder Radwege verfügen. Die Köbingerbergstraße ist seit Herbst 2017 für Fußgänger und Radfahrer die einzige sichere Verbindung von der Altstadt in den Stadtteil Burgau.

Von einer Sperrung für den Kfz-Verkehr sind lediglich drei Anwesen betroffen, für die Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Die Achatzstraße stellt das Gegenstück auf der anderen Innseite dar. Die Funktion ist sehr gut vergleichbar mit der Köbingerbergstraße. Neben herkömmlichen baulichen Maßnahmen 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 betrachteter eher geringen Aufwands (sieht man vom Steg über die Kapuzinerinsel einmal ab) ist das Verlagerungspotenzial vom PKW aufs Rad erheblich. Allerdings dürfen keine kurzfristigen Erfolge

erwartet werden. Anders als bei baulichen Maßnahmen, deren Fertigstellung absehbar sind, ist die Veränderung der Verkehrsmittelwahl ein Prozess, der viel Geduld und Überzeugungsarbeit bedarf. Mit einmaligen

Aktionen wie einer Bürgerinfoveranstaltung und einer Hauswurfsendung ist es nicht getan. Einrichtungen wie der Seniorenfahrdienst der Stadt Wasserburg und der Heiliggeist-Spitalstiftung können das Maßnahmen-

bündel zur Verkehrsreduzierung abrunden. Ein weiterer Ausbau auch mit anderen Verkehrsmitteln wird angesichts des auch in Wasserburg steigenden Anteils der Senioren an der Bevölkerung unumgänglich sein.

Öffentlicher Personennahverkehr (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 Stadtbusssystem 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.

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.

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 Stadtbusssystem kaum ausreichen. Maßnahmen zum Kfz-Verkehr, die dessen Attraktivität vermindern, müssten gleichzeitig umgesetzt werden. Die Organisation des erweiterten Stadtbusse ist verhältnismäßig einfach zu bewältigen.

Schon alleine eine Taktverdichtung ist angesichts der Umlaufzeiten am leichtesten mit einer Halbierung der Taktung machbar. Dies bedeutet den doppelten Einsatz an Fahrzeugen, Personal und Ressourcen. Eine Verlängerung in die direkten Nachbargemeinden wäre damit noch nicht inbegriffen. Es sollte daher ein Lösung gefunden werden, die beide Ziele gleichzeitig erfüllen kann.

Stadtbusverlängerung nach Eiselfing, Edling und Babensham

Die Einbeziehung dieser drei Gemeinden sollte zumindest die wesentlichen Ortsteile umfassen. Damit wäre ein großer Teil der insgesamt rund 10.000 Einwohner der drei Gemeinden angebunden. Die Linienführungen würden in Bergham, Edling und Babensham beginnen. Der große Vorteil wäre auch, dass das Gewerbegebiet und die Fachmärkte an der Salzburger Straße eine Anbindung an die Stadt bekämen.

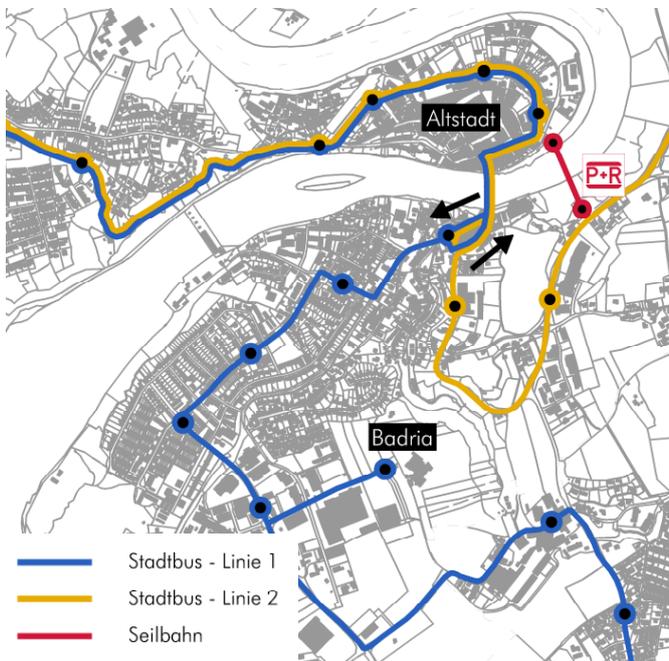
Die Fahrzeit würde von Bergham bis zur Priener Straße rund 10 – 11 Minuten betragen. Die Fahrzeit von Reitmehring nach Edling und zurück würde ca. 13 Minuten betragen. Die Fahrzeit vom Gymnasium nach Babensham und zurück würde für die Strecke ca. 20 Minuten betragen.



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. Der Bahnanschluss bis in die Altstadt nutzt vor allem dem Ziel-/Quellverkehr von/nach Ebersberg, München usw. Für den Binnenverkehr innerhalb von Wasserburg wäre die Altstadtbahn jedoch nur bedingt geeignet, allenfalls für die Verbindung zwischen Wasserburg und Reitmehring.

Mit einem S-Bahnähnlichen Betrieb (ggf. ab Grafing als Express-S-Bahn), wäre der Münchner Ostbahnhof in ca. 50 Minuten erreichbar. Dabei sollte es jedoch keinesfalls beim Stundentakt bleiben, ein 30-Minutentakt wäre das mindeste Ziel. Damit müsste aber auch mit erhöhtem Parksuchverkehr rund um den Bahnhof gerechnet werden.

Für den Fall einer endgültigen Stilllegung 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 Verkehrsentslastung im Hauptstraßennetz eine pünktliche Erschließung durch Busse kaum erreicht werden kann.

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. Vor Jahren wurde einmal die interessante Idee einer Seilbahn vom Gries zum Kellerberg in die Diskussion eingebracht. Die Altstadt hätte hierdurch eine kurze und direkte Verbindung zu den Einkaufsmärkten am Aussichtsturm.



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 verbes-

sertes Angebot übernimmt. Die Ausweitung des Wasserburger Stadtbusverkehrs entspräche einer Umstellung auf ein verbessertes Regionalbusangebot.

Rufbus

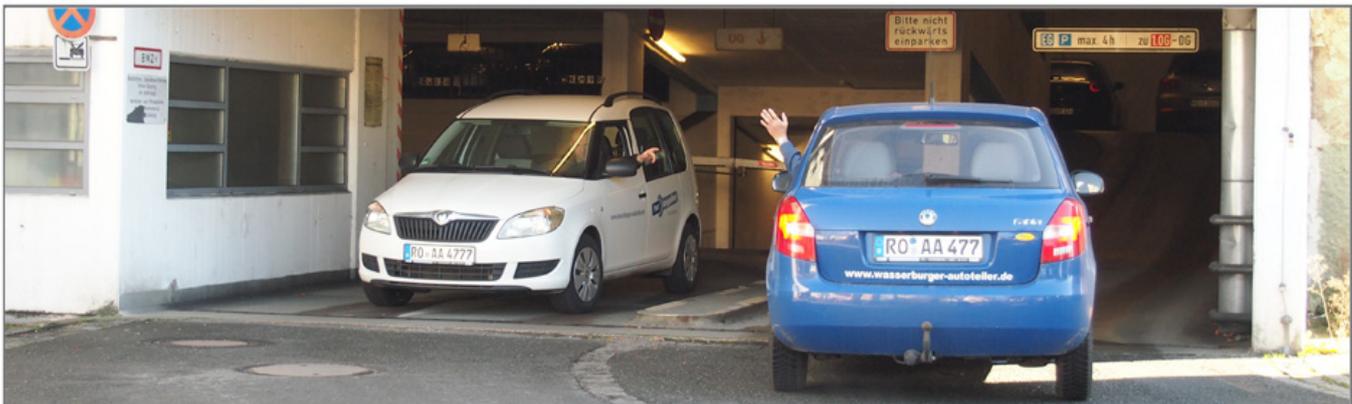
Eine Einbeziehung der Kleinbusse von Vereinen, Pfarrverband usw. in ein Rufbussystem kann die Lücken, die auch nach einem Ausbau der Stadtbuslinien noch bestehen werden, schließen. Dabei ist vor allem an die südlichen Stadtteile Limburg, Kornberg, Viehhausen, Reisach und Attel zu denken.

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.

Momentan sind rund 0,15 der Wasserburger Bevölkerung Mitglied im WAT. 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 man-

che 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.



CARSHARING in Wasserburg am Inn
Sie haben einen Zweitwagen, den Sie selten nutzen?

WEITERE
INFOS
HIER 



CARSHARING in Wasserburg am Inn
Sie suchen schon lange nach einer Alternative?

WEITERE
INFOS
HIER 

Konkrete Maßnahmen

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

Prioritäten und Zuständigkeiten

In einer Kurzfassung sind die Maßnahmen in der Tabelle nach Prioritäten und Zuständigkeiten zusammengefasst.

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		x	Stadt WS	
	4. Sicherung eines Grundstücks südlich des Inns für altstadtnahes Parken			x	Stadt WS
Fußgänger- und Radverkehr	1. Verbesserungsmaßnahmen rund um den Bahnübergang (Querungssituation)	x		StBA	
	2. Radweg von Reitmehring nach Edling an der B304	x		StBA	
	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 Süden 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
	10. Errichtung eines Stegs für Fußgänger/Radfahrer im Bereich der Rampe zur FOS	x			Stadt WS
	11. Anbindung Kapuzinersteg / Münchner Straße		x		Stadt WS
	12. Ausweisung der Achatzstraße als Fahrradstraße	x			Stadt WS
	13. Rampe für Radfahrer von der Roten Innbrücke zum Zirnweg		x		Stadt WS
	14. stundenweise Unterbrechung der Durchfahrt der Hofstatt für Kfz am Wochenende	x			Stadt WS
	15. Reaktivierung ehemalige Bahnlinie als Radweg, falls Stilllegung erfolgt		x		Stadt WS
	16. Zusätzliche Ladestationen für e-bikes an Schwerpunkten des Radverkehrs		x		Stadt WS
	Verkaufsrabatte für e-bikes		x		Fachhandel
e-bike-Schulung für Senioren	x			ADFC, Polizei, VHS	
Verleihservice auch für Lastenräder u. dgl.	x			Fachhandel	
Radwegbeleuchtungen		x		Stadt WS	
Ausbau der Fahrradabstellanlagen	x			Stadt WS	
Aktion zu-Fuss-zur-Schule	x			Stadt WS, Schulen	
Lieferdienste für Senioren usw. per e-bike			x	soziale Dienste	
ÖPNV	1. Ausweitung der Stadtbuslinie auf die Gemeinden Edling, Eiselfing, Babensham		x	Stadt WS, LK RO, Nachbargem.	
	2. Langfristig Ausdehnung auf Halbstundentakt bei den Strecken nach RO-MÜ-M			x	DB, BEG
	3. Nochmalige neutrale Überprüfung der Möglichkeiten einer Altstadtbahnreaktivierung		x		Gericht
	4. Nach Fertigstellung des Kapuzinerinselstegs Einrichtung einer Bushaltestelle „Steg“		x		Stadt WS
	5. Prüfung der Realisierungsmöglichkeit einer Seilbahn Gries - Kellerberg			x	Stadt WS
	6. Stadtbustaktverdichtung (halbstündig)		x		Stadt WS
	7. "Mitfahrbankerl"			x	Stadt WS

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

Prognosefaktoren und -einflüsse

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. Wasserburg wird im Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs von nahezu allen Nachbargemeinden erheb-

aufbauend lassen sich anschließend in verschiedenen Szenarien die Wirkungen von einzelnen Maßnahmen oder auch Bündeln von Maßnahmen aufzeigen. 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 in Wasserburg wie auch in umliegenden Gemeinden und Städten führt zu einem Anstieg der Bewohner- und Arbeitsplatzzahlen, die wiederum zu einem Zuwachs des Verkehrsaufkommens führen.

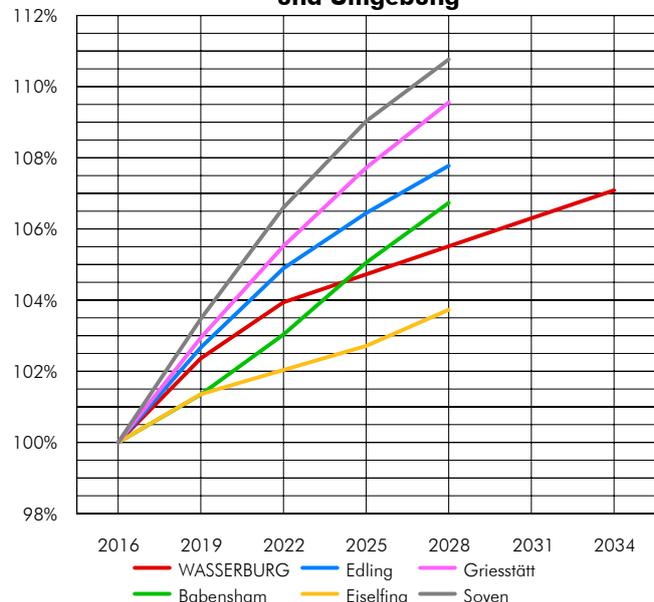
lich übertroffen. Angesichts der Verfügbarkeit geeigneter Grundstücke sowie bestimmter Sachzwänge erscheint es allerdings kaum möglich, wesentlich mehr als diesen Zuwachs zu erzielen. Nur wenn es gelingt, in Reitmehring nennenswerte Flächen für eine Bebauung zu aktivieren, könnte ein stärkeres Wachstum ermöglicht werden. 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. in der nördlichen Burgau und im Bürgerfeld. 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 Haushaltsgröße 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. 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.

Einwohnerprognose Wasserburg und Umgebung



Verkehrsumlegungen

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

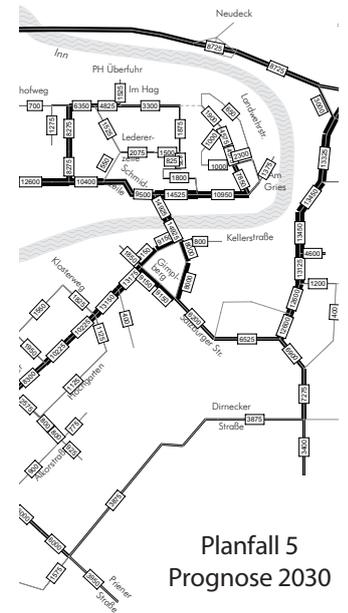
Die Abbildung einer Verkehrsumlegung kommt dem Ergebnis der auf 24 Stunden hochgerechneten Zählungen relativ nahe. Geringe Unterschiede liegen entweder an Rundungstoleranzen oder an Abweichungen des Binnenverkehrs der Auswärtigen, der für einzelne Fahrtbeziehungen oder Zellen anders gewichtet sein kann als beim Binnenverkehr der Bevölkerung.

Verkehrsumlegung Null-Fall 2030

Der Nullfall 2030 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.



Szenarien und Bewertung

Planfall 1

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

Am Heisererplatz wird zwischen der Oberen Innstraße und der Schlachthausstraße eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Westen eingerichtet.

Planfall 2b

Am Heisererplatz wird zwischen der Schlachthausstraße und der Oberen Innstraße eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten eingerichtet.

Planfall 2ab

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

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

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

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

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

Verkehrswirksamkeit

Die nachstehende Tabelle 1 fasst die Belastungen für ausgewählte Straßenanschnitte für die einzelnen untersuchten Planfälle zusammen (jeweils Prognosefall 2030, Zahlen in Kfz/24 Std.).

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.

Tabelle 1:	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

* Die Belastungen dieser Straßen enthalten nur den auf Wasserburg bezogenen Verkehr, Verkehrsströme, z.B. von Ebersberg nach Obing sind nicht enthalten

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 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 Regelung

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, da sie die Verkehrsströme in ihrer Gesamtzahl nicht beeinflussen. 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.

Die Tabelle 2 zeigt die konkreten Abnahmen im Kfz-Verkehr für die Planfälle 3, 4 und 5.

Tabelle 2:	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
Summe	2.200	-	2.200	3.600	2.200	3.600	2.200	3.600

E,E,B = Edling, Eiselfing, Babensham

Warum lässt sich nicht mehr Verkehr reduzieren?

Durch das Zentrum verläuft eine Staatsstraße, an der ohne Zustimmung des Staatlichen Bauamts durch die Stadt Wasserburg keine Veränderungen, welcher Art auch immer, vorgenommen werden können.

Die Bewohner des Umlands erzeugen zusammen fast 17.000 Kfz-Fahrten im Ziel-/Quellverkehr mit Wasserburg. Eine Einbeziehung wenigstens der drei direkt benachbarten Gemeinden Babens-

ham, Edling und Eiselfing in den Wasserburger Stadtbus ist unverzichtbar. Mit der Bündelung einer Vielzahl von Einzelmaßnahmen wird die Belastung der Innbrücke bis zum Jahr 2030 bestenfalls stagnieren, da

lediglich der Verkehrszuwachs aufgefangen werden kann. Ein möglichst großes Gesamtpaket vieler verschiedener Maßnahmen ist erforderlich, um in der Summe zu einer Entlastung zu kommen.

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 einzubeziehen. 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 Individualverkehrs zu erreichen, so wäre dies für die Stadt Wasserburg ein großer Erfolg, den bisher viele Städte dieser Größen-

ordnung angestrebt, aber nur 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, 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 Zeit größere Summen an Finanzmitteln. Daneben bestehen auch Maßnahmenbereiche, die mit relativ geringem Finanzaufwand 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 Beteiligten zusammenarbeiten.

