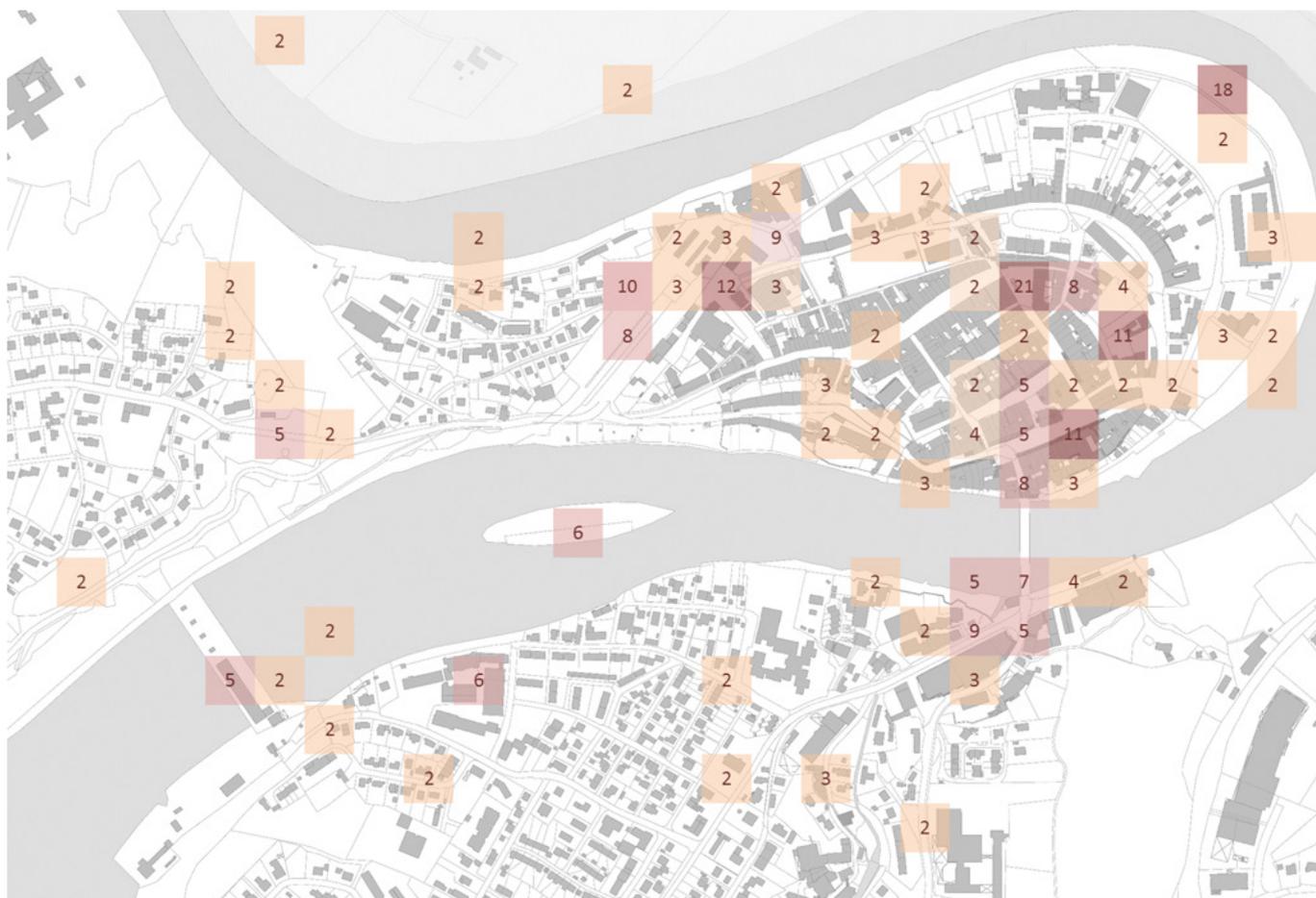


Bürgerbefragung Wasserburg am Inn



Wohnstandort Wasserburg am Inn

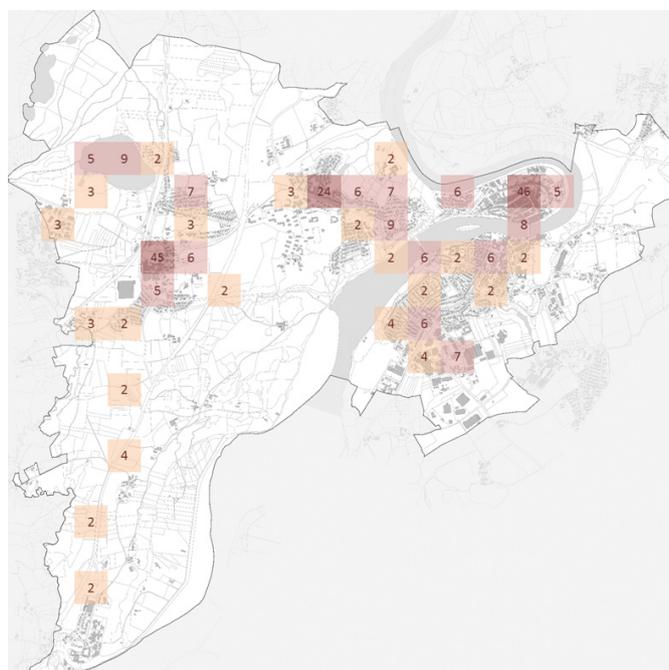
Ihre aktuelle Wohnsituation sowie das Wohnumfeld bewerten die Wasserburger Bürger/innen insgesamt sehr positiv. Abstriche sind lediglich bei der Altersgruppe der 22- bis 35-Jährigen festzustellen, deren Zufriedenheit geringer ausfällt. **Wohnbedürfnisse**, die bisher noch unzureichend erfüllt sind, betreffen die Größe und Eignung der Wohnung, aber auch Aspekte des Wohnumfeldes wie die Verfügbarkeit von Stellplätzen oder die Lärmbelastung. Bei der Gegenüberstellung der Anzahl der privaten Stellplätze und der Anzahl der Pkw eines Haushaltes wurde ein deutliches Stellplatzdefizit in der Altstadt diagnostiziert. Fast 55 % der befragten Haushalte der Altstadt besitzen eine höhere Anzahl an Pkw als sie zugeordnete private Stellplätze zur Verfügung haben. Die **Verfügbarkeit von Stellplätzen** zählt

zusammen mit der Verkehrsbelastung auch zu den beiden Aspekten, mit denen die Altstadtbewohner am wenigsten zufrieden sind. Auch im **Burgerfeld** übersteigt die Anzahl der Pkw die Anzahl der Stellplätze bei einem Viertel der Haushalte, allerdings wird die Verfügbarkeit von Stellplätzen dort nicht als negative Eigenschaft des Wohngebietes wahrgenommen. Weitere Themen, die von der Wohnbevölkerung der Altstadt vergleichsweise schlechter bewertet werden, betreffen die **Barrierefreiheit** und die **Lärmbelastung**. Beide Aspekte werden auch im Durchschnitt über alle Wohngebiete weniger gut bewertet. Insgesamt eher etwas schlechter bewertet werden zudem die **Verkehrssicherheit** als Radfahrer/Fußgänger sowie die Verfügbarkeit von Treffpunkten/Aufenthaltsbereichen im Freien.

Rücklauf der Bürgerbefragung

Grundgesamtheit der Bürgerbefragung in Wasserburg am Inn waren alle 10.222 Bürgerinnen und Bürger im Alter ab 14 Jahren. An 1.200 dieser Personen wurde ein **Fragebogen** versendet und es konnte ein Rücklauf von

44 % erzielt werden. Die Ergebnisse wurden so gewichtet, dass sie **repräsentativ** hinsichtlich der altersstrukturellen Zusammensetzung der Gesamtbevölkerung der Stadt Wasserburg am Inn sind.

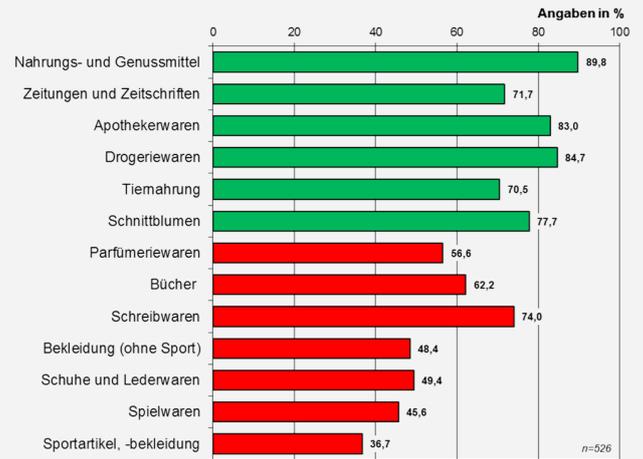


Einzelhandel

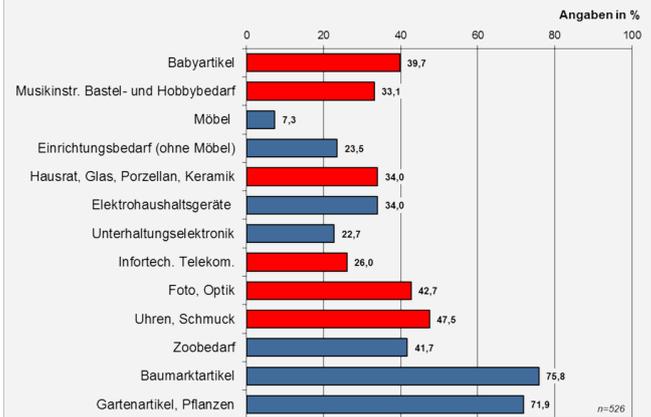
Die Kaufkraftbindung der Wasserburger Bevölkerung fällt für die Warengruppen des **kurzfristigen** Bedarfs erwartungsgemäß hoch aus. In diesen Warengruppen verfügt die Stadt über ein vollständiges Angebot und es liegen - abgesehen von Aspekten der **Aufwandsminimierung** beim Einkauf am Arbeitsort oder dem auf dem Weg dorthin - keine nennenswerten Anlässe vor, außerhalb der Stadt Wasserburg am Inn einzukaufen. Dagegen zeigt sich bei den Warengruppen des **mittelfristigen** Bedarfs, dass das örtliche Angebot nur etwa die Hälfte des örtlichen Kaufkraftpotenzials binden kann. Ausstattungsdefizite und eine dementsprechend geringere Kaufkraftbindung sind in den Sortimenten Sportartikel und Sportbekleidung sowie Hausrat auszumachen. Bei den Warengruppen des **langfristigen** Bedarfs wird deutlich, dass ein zeitgemäßes Angebot ca. drei Viertel der örtlichen Kaufkraft binden könnte, wie dies bei der Warengruppe der Baummarktartikel der Fall ist. Ausstattungsdefizite, wie sie im Sortiment der Elektrowaren bestehen, führen dagegen zu einer entsprechend geringeren Kaufkraftbindung. Der Blick auf die **Veränderung der Einkaufsorientierung** im Zeitraum der letzten fünf Jahre macht deutlich, dass die Kaufkraftbindung bei den Warengruppen des kurzfristigen Bedarfs zunimmt, gerade aber die innenstadt-relevanten Warengruppen des mittel- und langfristigen Bedarfs einer rückläufigen Kaufkraftbindung ausgesetzt sind. Dieses **veränderte Einkaufsverhalten** bedroht die Bestandsfestigkeit und den Besitz des innerstädtischen Einzelhandels. Wettbewerbsstandorte sind in erster Linie die Standorte Rosenheim und München

aber auch Ebersberg und Haag werden als Standorte genannt, an denen häufiger eingekauft wird. Etwas mehr als die Hälfte der Wasserburger Bürgerinnen und Bürger kauft mindestens einmal im Vierteljahr in Rosenheim ein und für gut ein Viertel der Bevölkerung trifft dies auf die Stadt München als Einkaufsstandort zu. Insgesamt zeigt sich in Wasserburg ein Trend, der sich in vielen Mittelzentren abzeichnet: Lediglich in der **Grundversorgung** liegt eine so hohe **Distanzempfindlichkeit** der Kunden vor, dass diese Waren stabil und eher zunehmend am Ort eingekauft werden. In allen anderen Warengruppen bindet dagegen nur ein zum Angebot in den Oberzentren vergleichbares Angebot in hohem Maße Kaufkraft vor Ort. Hier entwickeln sich Kaufkraftbindung und damit auch die **Tragfähigkeit** des örtlichen Angebotes rückläufig. Dieses Bild prägt auch die Wahrnehmung in der Bevölkerung. So kann die Altersgruppe der 36- bis 50-Jährigen der Aussage nicht zustimmen, dass sich das Einzelhandelsangebot in Wasserburg in den letzten Jahren verbessert hat. Zwar wird die Altstadt nach wie vor als attraktiver Einkaufsstandort gewertet und der Stadt ein attraktives Einzelhandelsangebot bescheinigt, aber die **Angebotsentwicklung** wird nicht positiv bewertet und auch die Zahlen zur Veränderung des Einkaufsverhalten weisen auf eine geringere Kaufkraftbindung in Wasserburg hin. In Verbindung mit dem weiter zunehmenden **Online-Handel** und der häufig anstehenden Nachfolgethematik ist auch die Wasserburger Innenstadt dem hohen Risiko eines rückläufigen Handelsbesatzes ausgesetzt. Über zwei Drittel der Wasserburger bestellen bereits heute im Internet.

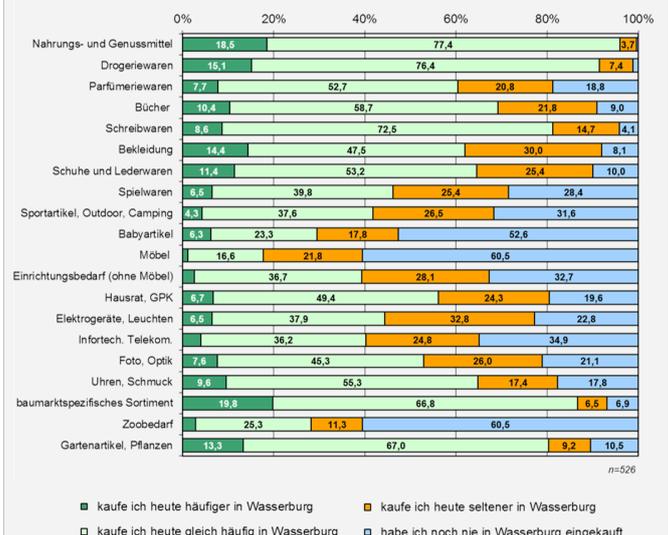
Welchen Anteil Ihres Gesamtbedarfs der jeweiligen Warengruppe kaufen Sie in etwa in Wasserburg am Inn ein?



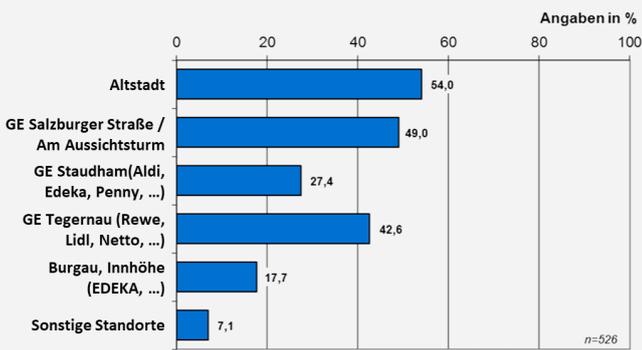
Welchen Anteil Ihres Gesamtbedarfs der jeweiligen Warengruppe kaufen Sie in etwa in Wasserburg am Inn ein?



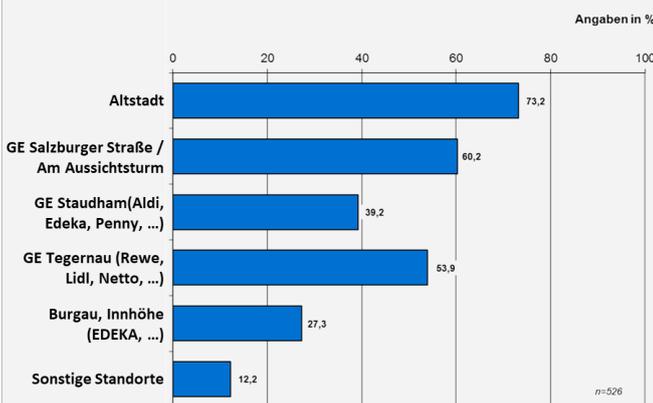
Kaufen Sie die nachfolgenden Warengruppen (im Vergleich zu vor 5 Jahren) heute häufiger, gleich häufig oder seltener in Wasserburg ein?



Als Sie selbst das letzte Mal in Wasserburg am Inn (für mehr als insgesamt 30 € Tagesausgaben) beim Einkaufen waren, an welchen Standorten haben Sie an diesem Tag überall eingekauft?



Wenn Sie an die letzten zwei Wochen zurückdenken, an welchen Standorten in Wasserburg am Inn haben Sie selbst überall eingekauft?



Als Sie selbst das letzte Mal in Wasserburg am Inn (für mehr als insgesamt 30 € Tagesausgaben) beim Einkaufen waren, an welchen Standorten haben Sie an diesem Tag überall eingekauft?

Wenn Sie an die letzten zwei Wochen zurückdenken, an welchen Standorten in Wasserburg am Inn haben Sie selbst überall eingekauft?

Kopplungsaktivitäten

	Altstadt	GE Salzburger Straße / Am Aussichtsturm	GE Staudham (Aldi, Edeka, Penny, ...)	GE Tegernau (Rewe, Lidl, Netto, ...)	Burgau, Innhöhe (EDEKA, ...)	Sonstige Standorte
Altstadt	4,2 % 8,8 %	45,1 %	26,6 %	37,9 %	19,9 %	9,8 %
GE Salzburger Straße / Am Aussichtsturm	25,0 %	1,9 % 11,1 %	22,2 %	36,6 %	15,5 %	7,3 %
GE Staudham (Aldi, Edeka, Penny, ...)	11,6 %	12,1 %	2,7 % 6,5 %	17,8 %	14,1 %	4,4 %
GE Tegernau (Rewe, Lidl, Netto, ...)	22,7 %	12,5 %	8,8 %	2,9 % 7,9 %	10,3 %	5,5 %
Burgau, Innhöhe (EDEKA, ...)	11,0 %	7,4 %	6,5 %	5,0 %	1,0 % 2,3 %	4,8 %
Sonstige Standorte	4,4 %	3,6 %	2,2 %	3,0 %	1,8 %	0,2 % 0,4 %

Einzelhandel

Die Wahl der Einkaufsstandorte innerhalb der Stadt Wasserburg am Inn macht deutlich, dass fast drei Viertel aller Bürgerinnen und Bürger die Wasserburger Altstadt in einem **Zeitraum von zwei Wochen** als Einkaufsstandort aufsuchen. Dies ist unter allen Einkaufsstandorten in Wasserburg der höchste Wert. Hohe Werte erreichen ebenfalls die Nahversorgungszentren Kellerberg und Tegernau, die von über der Hälfte aller Wasserburger/innen als Einkaufsstandorte aufgesucht werden und somit ebenfalls ein stadtweites Einzugsgebiet generieren. Die **Mehrfachorientierung** bei der Einkaufstätigkeit ist in Wasserburg am Inn sehr ausgeprägt, da die einzelnen Handelsstandorte eine eher unterschiedliche Versorgungsfunktion aufweisen. Auffallend sind die starken **Kopplungsbeziehungen** zwischen den einzelnen Versorgungsstandorten in Wasserburg und der Altstadt. Etwa ein Viertel der Bürgerinnen und Bürger koppelt einen Einkauf am Standort Kellerberg mit einem Einkauf in der Altstadt. In ähnlicher Größenordnung liegt diese **Kopplungsquote** für den Standort Tegernau und der Altstadt.

Differenziert nach einzelnen **Wohngebieten** lässt sich feststellen, dass in einem Zeitraum von **zwei Wochen** über 90 % der Altstadtbewohner auch innerhalb der Altstadt eingekauft haben, zudem aber auch zwei Drittel der **Altstadtbewohner** am Standort **Kellerberg** und etwa die Hälfte der Altstadtbewohner im Gewerbegebiet **Tegernau** einkaufen. Der Standort **Burgau** wird dagegen nur von knapp 17 % als Einkaufsstandort genannt. Bewohner des **Burgerfeld** nutzen zu knapp 85 % den Standort **Tegernau** als Einkaufsstandort, gleichzeitig haben im Zeitraum

von zwei Wochen aber auch etwa zwei Drittel der Bewohner des **Burgerfeld** die **Altstadt** und den Standort **Kellerberg** als Einkaufsstandort genutzt. Die Bewohner der **Ortsteile** von Wasserburg kaufen dagegen zu fast 90 % am Standort **Staudham** ein. Insgesamt zeigt sich für Wasserburg, dass die Nahversorgungsstandorte zunächst am stärksten aus den nächstgelegenen Wohngebieten frequentiert werden. Sofern dort kein vollständig ausgestattetes Grundversorgungszentrum vorhanden ist, suchen die Kunden weitere Nahversorgungsstandorte auf. Etwa 60 % der Bewohner der **Burgau** (inkl. Nord und Süd) nutzen den Standort **Kellerberg** als Einkaufsstandort und über die Hälfte der Bewohner kaufen auch am Standort **Staudham** ein.

Anhand der Einkaufsorientierung der Wasserburger Bevölkerung lässt sich feststellen, dass die Altstadt sehr **stark frequentiert** wird und nicht unter einem Frequenzproblem leidet. In Verbindung mit den festgestellten Veränderungen in der Einkaufsorientierung zeigt sich aber ein **Wahrnehmungs- und Nutzungsproblem**. So sind die potenziellen Kunden zwar zahlreich in der Altstadt, kaufen dort aber immer weniger ein. Gerade bei den innenstadtrelevanten Warengruppen des mittelfristigen Bedarfes zeigt sich diese Tendenz. Verliert der Einzelhandel in Wasserburg aber weiter an Bedeutung als **Leitfunktion** der Wasserburger Innenstadt, besteht die Gefahr, dass Betriebsübernahmen nicht mehr gelingen und ein **schleichender Prozess** der Geschäftsaufgaben einsetzt, der zur Folge hat, dass nicht mehr der gesamte Standortbereich der Wasserburger Altstadt mit Handelsnutzungen gefüllt werden kann.

Lebensqualität

Ein möglichst hohes Maß an örtlicher Wohn- und Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen herzustellen, ist eine grundlegende Zielsetzung der Stadtentwicklung. **Ansatzpunkte für eine Verbesserung** können sich sowohl aus der Bewertung der Ausgangssituation ergeben, oder sie können mit Blick auf künftige Anforderungen entstehen. Bei der Bewertung der **Ausgangssituation** zeigen sich die Bürgerinnen und Bürger mit der aktuellen Standortqualität der Stadt Wasserburg am Inn insgesamt sehr zufrieden. 83 % aller Befragten bewerten die Standortqualität positiv. Während die Verbesserungen im Stadtbild häufig als positive Veränderungen der letzten Jahre wahrgenommen werden, führen verkehrsbezogene Nennungen die Liste der als negativ empfundenen Gegebenheiten und Entwick-

lungen an. **Ansatzpunkte für Verbesserungen** liefert die Bewertung der Themen „Außergastronomie und Biergärten“ sowie „bezahlbarer Wohnraum“. Darüber hinaus bieten auch die Themen „Treffpunkte“, „Sport und Freizeitmöglichkeiten außerhalb der Vereine“, „attraktive Naherholungsbereiche“ sowie „attraktive Natur in der Stadt“ noch Potenzial für Verbesserung. Als besondere Standortqualität und damit als **Stärken** der Stadt zeigen sich die Themen „Image der Stadt in der Region“, „touristische Attraktivität“ sowie das „Angebot an Cafés, Eisdielen und Kneipen“. Themen, die in der Außendarstellung der Stadt das Selbstverständnis prägen wie die Atmosphäre in der Stadt, das Veranstaltungsangebot und das kulturelle Angebot, werden ebenfalls überdurchschnittlich gut bewertet.

Altstadt

Die Funktionsfähigkeit einer Innenstadt lässt sich anhand von drei Aspekten bewerten, in denen sie sich vom übrigen Siedlungskörper unterscheidet. Die Innenstadt sollte eine besondere **gestaltungs-/ wahrnehmungsbezogene Funktion** innehaben, was Bausteine wie Orientierung, Identität und Repräsentativität betrifft. Der zweite Aspekt thematisiert den Besitz mit Geschäften, Dienstleistern und Gastronomie sowie allen Arten von kulturellen, sozialen oder administrativen Einrichtungen und beschreibt die **ausstattungsbezogene Funktion der Innenstadt**. Dritter Aspekt ist die **nutzungsbezogene Funktion**. Hier wird die Qualität als Treffpunkt und Aufenthaltsort sowie der Umfang an ergänzenden Besuchsanschlüssen thematisiert. Wahrnehmungsbezogen ist die Altstadt der eindeutige

Identifikationspunkt der Stadt. Sie prägt das Bild der Stadt auf Seiten der Bürgerinnen und Bürger und wird als sehr positiv wahrgenommen. Insbesondere die Aspekte **Atmosphäre und Aufenthaltsqualität** stehen dabei im Vordergrund sowie die Funktion der Altstadt als Treffpunkt, Veranstaltungsort und belebtes Zentrum des öffentlichen Lebens. Die Bewertung dieser atmosphärischen Gegebenheiten fällt deutlich besser aus, als die Bewertung der ausstattungsbezogenen Merkmale der Altstadt wie Einzelhandel und Gastronomie. Dies unterstreicht einerseits die **Bedeutung der Multifunktionalität** der Altstadt, um ausreichend Besuchsanschlüsse zu generieren und fordert andererseits dazu auf, Handel und Gastronomie wieder stärker als Leitfunktionen der Altstadt zu positionieren.

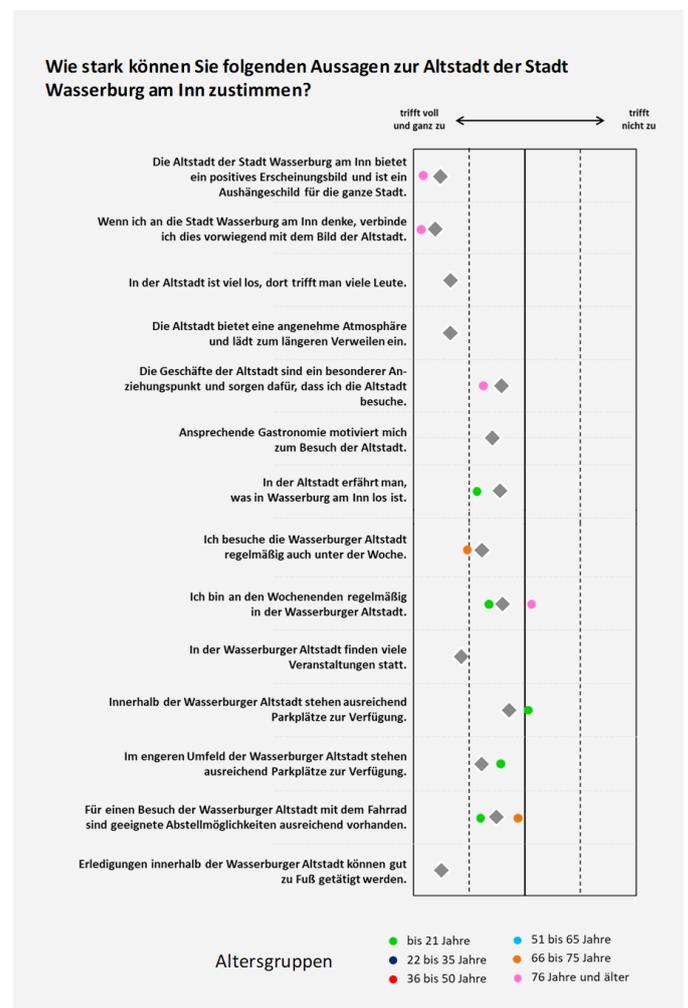
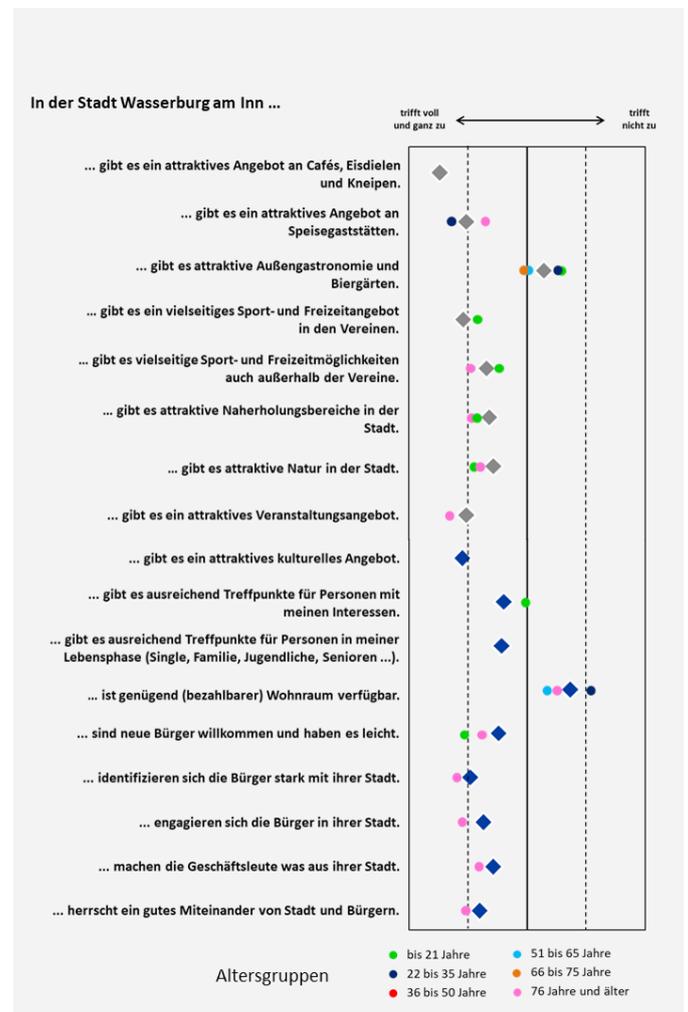


Image und Perspektiven

Image

Bei allen Arten von **Standortentscheidungen** (Wohnstandort, Arbeitsort oder Geschäftsstandort) ist das grundlegende Image eines Standortes eine wichtige Einflussgröße. Es prägt das subjektive Bild zum Standort und die grundlegende Haltung im Sinne eines „hin zu“ oder „weg von“. Betrachtet man vor diesem Hintergrund die von den Befragten besonders **positiv** bewerteten Eigenschaften der Stadt Wasserburg, so zeigen sich die Eigenschaften „**einzigartig**“, „**traditionsreich**“, „**attraktiv**“ und „**sympathisch**“ als diejenigen, die der Stadt stark zugesprochen werden und deshalb authentisch kommuniziert werden können. Diese Nennungen betreffen identitäts- und außenwirkungsbezogene Eigenschaften. Dem gegenüber werden der Stadt Eigenschaften, die **Aktivität und Entwicklungsdynamik** ausdrücken, weniger stark zugesprochen, wobei die Bewertung auch dieser Eigenschaften insgesamt deutlich positiv ausfällt. Selbst über alle Eigenschaftspaare betrachtet zeigt sich ein positives Bild. In keiner der abgefragten

Imagekomponenten überwiegt die Bewertung hin zur negativen Eigenschaft.

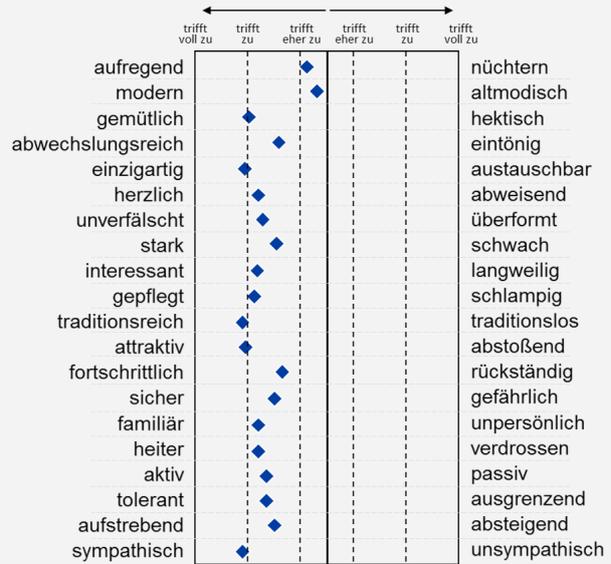
Handlungsbedarf

Als Ansatzpunkte für eine Weiterentwicklung des Images der Stadt werden häufig die Bewahrung und Verbesserung der **städtetypischen Qualität** der Altstadt genannt sowie die Vermarktung dieser Qualität. In diesem Zusammenhang werden auch Maßnahmen zur **Reduzierung der Verkehrsbelastung** der Altstadt angeführt.

Perspektiven

Mit Blick auf ihre persönlichen Bedürfnisse stufen über 76 % der Befragten die **aktuelle und zukünftig erwartete Wohn- und Lebensqualität** in Wasserburg als gut ein (Typ I). Im interkommunalen Vergleich ist dies ein überdurchschnittlicher Wert. Differenziert nach Altersgruppen zeigt sich, dass die 36- bis 50-Jährigen sowohl die bisherige Entwicklung der Wohn- und Lebensqualität als auch die Perspektiven schlechter einschätzen als die übrigen Altersgruppen, gleichzeitig aber die stärkste emotionale Verbundenheit zur Stadt Wasserburg aufweisen.

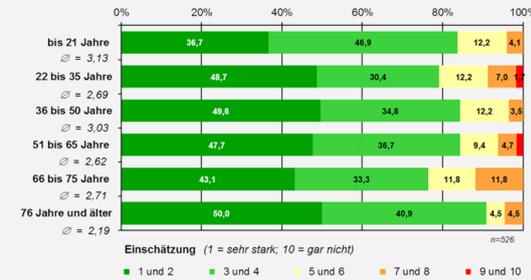
Welche der folgenden Eigenschaften treffen auf die Stadt Wasserburg am Inn jeweils eher zu?



Wie stark fühlen Sie sich mit der Stadt Wasserburg am Inn emotional verbunden?

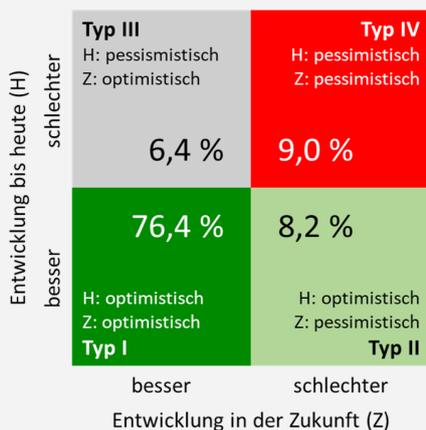


Alles in allem: Wie zufrieden sind Sie mit der Stadt Wasserburg am Inn?

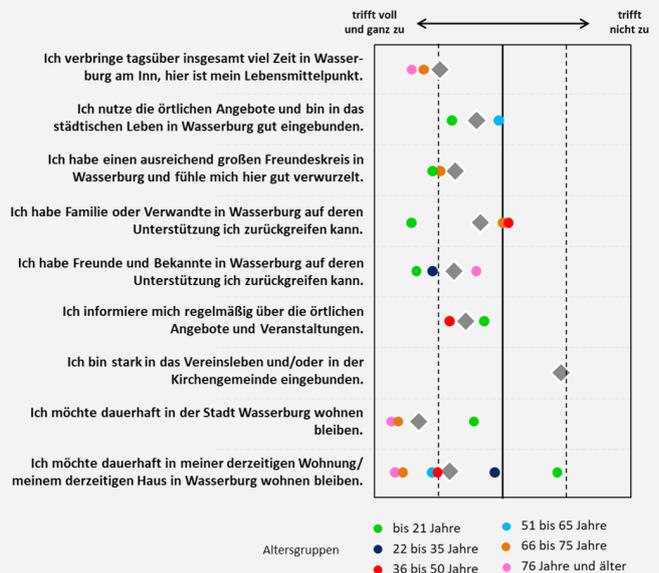


Wie schätzen Sie die Entwicklung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Wasserburg am Inn für Sie persönlich in den nächsten 5 bis 10 Jahren ein?

Wie beurteilen Sie die Entwicklung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Wasserburg am Inn für Sie persönlich in den letzten 5 bis 10 Jahren?



Wie zutreffend sind folgende Aussagen zu Ihrem Leben in Wasserburg am Inn?





Digitalisierung

Die Digitalisierung drückt sich im Bereich der Stadtentwicklung und Stadtplanung zum einen in der Aus- und Aufrüstung der Städte und ihrer Infrastrukturen mit **digitaler Technologie** sowie in der **digitalen Verknüpfung** bisher getrennter Infrastrukturen aus. Zum anderen umfasst sie aber auch die Modernisierung kommunaler **Entscheidungs-, Planungs- und Managementprozesse** unter Einbezug von Bürgern, privatwirtschaftlichem Kapital und der intensiven Nutzung digitaler Daten.

Beide Aspekte werden unter dem Schlagwort „**Smart City**“ geführt und haben das Ziel, mehr Effizienz zu schaffen, Ressourcen zu schonen und den Lebensstandard zu erhöhen. Digitalisierung und der digitale Wandel beeinflussen die Entwicklung der Städte aber auch im Hinblick auf **räumliche und gesellschaftliche Strukturen**. Der stationäre Einzelhandel leidet unter der Online-Konkurrenz, Privatwohnungen werden durch Online-Angebote zur Konkurrenz für Hotels und verknappen gleichzeitig Wohnraum.

Aber digitale Technologien schaffen auch neue Wege für Mitwirkung, Beteiligung und bürgerschaftliches Engagement. Die Städte sind aufgefordert, die Digitalisierung nicht nur unter dem Blickwinkel „Smart City“ anzugehen, sondern **gezielt die Chancen zu thematisieren**, die sich aus dem digitalen Wandel in allen Bereichen des Stadtlebens ergeben. Hierfür gilt es das Thema **aktorsübergreifend** anzugehen und **digitale Lösungen** für Anforderungen in den städtischen Handlungsfeldern zu entwickeln.

Bevölkerungsentwicklung und Demographischer Wandel

Das Statistische Landesamt prognostiziert für die Stadt Wasserburg am Inn für den Zeitraum von 2014 bis 2028 einen **Bevölkerungszuwachs** von 7,2 %. Auch für die Kommunen im Einzugsgebiet der Stadt wird in diesem Zeitraum ein Bevölkerungszuwachs von knapp 7 % vorhergesagt. Insgesamt wird die Einwohnerzahl im **Einzugsgebiet** der Stadt Wasserburg am Inn im Jahr 2028 mit über 82.000 Personen prognostiziert. Sofern die Kommunen eine entsprechende Wohnbauflächenentwicklung realisieren, die das prognostizierte Wachstum aufnimmt, wird das **Marktpotenzial** der Stadt Wasserburg am Inn weiter ansteigen. Dadurch könnten beispielsweise im stationären Einzelhandel (zumindest teilweise) **Umsatzverluste ausgeglichen werden**, die der Online-Handel verursacht. Allerdings gilt es dabei

zu berücksichtigen, dass der demographische Wandel auch eine deutliche **altersstrukturelle Verschiebung** verursacht. Die Vorausschau zur Bevölkerungsentwicklung der Stadt Wasserburg am Inn bis zum Jahr 2034 (Basisjahr 2014) prognostiziert einen Bevölkerungsanstieg um insgesamt 8,5 %. Während sich allerdings die Anzahl der Bevölkerung in der Altersgruppe unter 18-Jahren **weitgehend nicht verändert**, werden für die Altersgruppe der 18- bis 40-Jährigen (-4,4 %) sowie für die Altersgruppe der 40- bis 65-Jährigen (-5,7 %) **leichte Rückgänge** erwartet. Das gesamte Bevölkerungswachstum wird damit letztlich von einem **Anstieg der Bevölkerungszahl in der Altersgruppe der über 65-Jährigen** getragen. Für diese Altersgruppe wird ein Zuwachs um knapp 61 % prognostiziert. Eine der we-

sentlichsten Wirkungen dieses altersstrukturellen Wandels der Bevölkerung liegt in einer **erhöhten örtlichen Präsenz** im Zuge des Ruhestandes. So sinkt mit dem wachsenden Bevölkerungsanteil im Rentenalter die berufsbezogene Mobilität und es erhöht sich der Anteil der Wohnbevölkerung, die nicht mehr auspendelt, sondern auch tagsüber und ohne berufliche Verpflichtung am Ort verweilt. Der demographische Wandel wirkt sich aber auch **ökonomisch** aus. Mit dem Austritt aus dem Erwerbsleben ist in der Regel ein Absinken des zur Verfügung stehenden Einkommens verbunden. Damit **reduziert** der demographische Wandel die insgesamt zur Verfügung stehende Kaufkraft. Dies könnte im Fall der Stadt Wasserburg am Inn aber über ein Bevölkerungswachstum in gewissem Maße ausgeglichen werden.



(c) iq



(c) iq

Verstädterung und Urbanisierung

Der Anteil der Bevölkerung, die in Städten lebt, steigt auch in Deutschland weiter an. Speziell die **Großstädte** wie Berlin, München, Stuttgart, Frankfurt, Köln, Hamburg oder Düsseldorf sind von einem starken Wachstum geprägt. Der ländliche Raum, aber auch kleinere Städte, liegen dagegen in der **Nachfragegunst** gerade der jüngeren Bevölkerung zurück. Diese unterschiedliche Attraktivität als Wohn- und Arbeitsstandort vor dem Hintergrund des persönlichen Lebensentwurfs drückt sich in entsprechenden

Wanderungssalden gerade der **jungen Bevölkerung** aus. Damit verbunden ist der Umstand, dass sich das **Humankapital** immer stärker in den Ballungszentren bzw. in den Großstädten sammelt, während die anderen Räume stärker unter **Fachkräftemangel und Überalterung** leiden. Deshalb gilt es für kleinere Städte die **Standortqualität** für die junge Bevölkerung zu thematisieren und weiterzuentwickeln und das örtliche Bildungs- und Ausbildungsangebot zu stärken.

Klimawandel

Mit dem Begriff Klimawandel wird im Allgemeinen die anthropogen verursachte Veränderung des Klimas beschrieben. Diese Veränderung ist mit **weitreichenden Folgen** verbunden, die von der Zunahme der Wetterextreme, über den Meeresspiegelanstieg und die abnehmende Verfügbarkeit der Ressource Wasser, bis zu Änderungen in Bereichen wie Gesundheit und Tourismus reichen. Gerade der urbane Raum ist von den negativen Begleiterscheinungen des Klimawandels besonders betroffen, was innerhalb des Querschnittsthemas der Stadtentwicklung dazu führt, dass in vielen Themen- bzw. Handlungsfeldern eine entsprechend **übergreifende Anpassungsstrategie** formuliert werden muss. Darüber hinaus gilt es aber auch, örtlich Maßnahmen zum Klimaschutz zu definieren. Somit ist eine Entwicklungsstrategie auf zwei unterschiedlichen Ebenen zu definieren. Zum einen müssen Maßnahmen zum **Schutz** des globalen Klimas in der Stadtentwicklung umgesetzt werden. Zum anderen müssen Strategien zur **Anpassung** an die nicht mehr vermeidbaren Folgen des Klimawandels entwickelt werden.

Zielbildung und strategische Stadtentwicklung

Eine Zukunft zu wünschen und diesen Wunsch in einem gemeinsamen **Zukunftsbild** darzustellen, stellt die Grundlage jeder strategischen Stadtentwicklungsplanung dar. Erst wenn die zu erreichende Zielsetzung formuliert ist und hierzu eine **Steuerungs- und Handlungsstrategie** definiert sind, nach der die handelnden Akteure vorgehen möchten, kann eine zielgerichtete Stadtentwicklung erfolgen. Das integrierte Stadtentwicklungskonzept erfüllt diese Anforderung und ist das Planungsinstrument, in

dem die **Zielvorstellung und die Handlungsstrategie** beschrieben sind. Es dient als informelles, ziel- und umsetzungsorientiertes Steuerungsinstrument, das geeignet ist, um auf die immer schneller eintretenden Veränderungen der globalen und regionalen Rahmenbedingungen **aktiv zu reagieren**. Zudem erweitert es mit seinen kooperativen Verfahren das System der hoheitlichen Planung und öffnet es für **bürgerschaftliches Engagement und Partizipation**. Integrierte Stadtentwicklungsplanung

darf sich allerdings nicht auf das „Pläne machen“ beschränken. Die Umsetzung und Weiterentwicklung einer strategischen Stadtentwicklung ist als **kooperativer und dauerhafter Prozess** anzulegen, der mit einem Stadtentwicklungsmanagement hinterlegt ist. Sofern eine Stadt bisher noch nicht mit einem ISEK als strategischem Steuerungsinstrument gearbeitet hat, müssen die Zielsetzungen kommuniziert und ein verändertes planerisches Agieren, ein Monitoring der Stadtentwicklung sowie eine Evalu-

ierung der Entwicklungsprozesse und ihrer Wirkungen bewusst implementiert werden. Gleichzeitig muss jeweils eine **Zuständigkeit für die Impulsfunktion und die Managementaufgaben** festgelegt werden, die im Zuge einer strategisch und kooperativ angelegten Stadtentwicklungsplanung in den einzelnen Themenfeldern erforderlich werden.

Energiedialog

Klimakonzept

Der Wasserburger Stadtrat hat im Juni 2008 beschlossen, die Treibhausgasemissionen im Stadtgebiet bis zum Jahr 2050 um 90% unter das Niveau von 1990 zu senken.

Um die Schritte zu diesem Ziel zu erarbeiten, wurde ein Arbeitskreis installiert, der seither regelmäßig tagt und ein externes Büro mit der Erstellung eines Fachgutachtens („Klimakonzept“) beauftragt, das Mitte 2010 vorgelegt wurde. Eingebunden sind Vertreter der Stadtwerke, Politik, Stadtverwaltung, die Agenda 21 Gruppe und engagierte Bürger. Die wesentlichen Inhalte des Klimakonzeptes wurden bei der Erstellung des ISEK berücksichtigt, eine kurze Zusammenfassung der Inhalte soll hier als Verweis auf die Arbeit des Arbeitskreises

des Energiedialoges 2050 wiedergegeben werden. Stromverbrauch Im Bereich Stromverbrauch ermittelt das Gutachten, vor allem aufgrund der energieintensiven Industriebetriebe, einen bezogen auf die Fläche der Stadt hohen Energiebedarf, auf den die Stadt kaum Einfluss nehmen kann. Die Rolle der Stadt wird hier in erster Linie in einer Vorbild- und Informationsfunktion gesehen. Ein weiteres mögliches Handlungsfeld sieht das Gutachten in der Eigenproduktion von Strom. Das Gutachten skizziert ein Szenario für 2050, bei dem der Stromverbrauch der Stadt um 50% reduziert und durch einen Mix aus Windkraft-, Photovoltaik- und Biogasanlagen gedeckt wird. Wärmeversorgung

Das Gutachten sieht wesentliche Einsparpotentiale durch quartiersbezogene Nahwärmeversorgungseinrichtungen und eine Verbesserung der Wärmedämmung und Erneuerung der haustechnischen Anlagen im Bestand. Ein erheblicher Teil des Wärmebedarfes liegt dabei im Bereich der historischen Altstadt bzw. des Klinikums Gabersee. Auch im Bereich der Wärmeversorgung sieht das Gutachten eine Vorbildfunktion der Stadt. Der Energiedialog wurde zunächst mit einem eigenen Internetauftritt ausgestattet, auf den die Seite der Stadtwerke noch verweist. Aktuell sind Informationen zum Klimakonzept auf den Seiten der Stadt Wasserburg integriert. Das Klimakonzept betont

bereits die Wichtigkeit einer zielgerichteten Öffentlichkeitsarbeit durch die Stadtwerke, die Vorbildfunktion der Stadt, Informationsarbeit in den Schulen und die Einbindung der Bürger und der Wirtschaft in den Umbauprozess. Seit 2013 gibt es eine eigene Stelle in der Stadt Wasserburg für einen Klimaschutzmanager, der die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen und die Öffentlichkeitsarbeit sowie die Arbeit des Arbeitskreises Energiedialog koordiniert.

Einordnung in das ISEK

Mit dem übergeordneten strategischen Ziel, Wasserburg am Inn im Sinne einer nachhaltigen Stadt weiterzuentwickeln, erfährt der Themenbereich Klimaschutz, Energiesparen und Reduktion von Treibhausgasemissionen eine grundlegende Stärkung. Analog zu anderen Bereich der Stadtentwicklung sind auch die Kooperation unterschiedlichster Akteure, die Präsenz des Themenbereiches in der Öffentlichkeit und die Einbeziehung der klimaschutzrelevanten Kriterien bei allen Entscheidungen zur künftigen Stadtentwicklung eine Grundvoraussetzung für die schrittweise Umsetzung der gesteckten Ziele. Mit der geschaffenen Stelle des Klimaschutzmanagers und dem Arbeitskreis sind dafür bereits zwei wichtige Voraussetzungen geschaf-

fen. Darüber hinaus können die im ISEK vorgeschlagenen Strukturen und Projekte wie Bürgerportal, Gebäude- und Flächenmanagement, das Altstadtmarketing oder der Aktionsplan Wohnen zusammen mit der Verstärkung der Arbeit der Lenkungsgruppe den Energiedialog unterstützen. Für alle eigenen Maßnahmen der Stadt Wasserburg sollte der Kriterienkatalog zur energetischen und klimaschutztechnischen Bewertung der baulichen Projekte der Stadt mit Arbeitskreis und Klimamanager abgestimmt und bei der Projektentscheidung berücksichtigt werden. Die anschließende Dokumentation und Veröffentlichung vorbildhafter eigener Projekte der Stadt Wasserburg könnte dem Energiedialog zusätzlichen Schwung verleihen.

Energieeffizienznetzwerk Südbayern

Seit November 2017 ist die Stadt Wasserburg Mitglied im kommunalen Energieeffizienznetzwerk Südbayern. Ziel des Netzwerkes ist neben dem Erfahrungsaustausch zum Themenbereich Energiesparen / Energieeffizienz die Diskussion und Lösungssuche für konkrete Problemstellungen der Netzwerkpartner. Das Netzwerk umfasst

Gewerbebetriebe, die Orte Feldkirchen-Westerham, Germering, Kolbermoor, Neumarkt-St.Veit, Pöcking und Wasserburg sowie den Landkreis Mühldorf a.Inn und wird fachlich begleitet durch das Bayernwerk Natur, das Institut für Systemische Energieberatung (ISE), die Hochschule Landshut und das Institut für nachhaltige Energieversorgung (INEV).

Verkehrskonzept - Rolle im ISEK



(c) Arc

Aufgabenstellung für das Verkehrskonzept

Parallel zur Beauftragung der Arbeitsgemeinschaft von Arc Architekten und der iq Projektgesellschaft mit der Erstellung eines ISEK wurde das Büro Stadt-Land-Verkehr mit der Erstellung eines Verkehrskonzeptes beauftragt. Die einzelnen Schritte im Rahmen der Analyse- und Konzeptphase des Verkehrskonzeptes wurden regelmäßig ausgetauscht und die Inhalte in der Lenkungsgruppe zum ISEK besprochen, so dass die Abstimmung und Diskussion zu ISEK und Verkehrskonzept weit

ineinandergreifend geführt wurde. Das ist vor allem vor dem Hintergrund der engen Verflechtung der städtebaulichen, funktionalen und verkehrstechnischen Fragen im Bereich der Wasserburger Altstadt wichtig, weil die für die Lebens- und Aufenthaltsqualität erreichbare Verbesserung untrennbar mit den im Bereich der Verkehrsentwicklung erreichbaren Fortschritten verbunden ist. Ähnlich wie bei den meisten städtebaulichen Veränderungen sind auch im Bereich der Verkehrsführung langfristige

Perspektiven erforderlich, um eine schrittweise Entwicklung in die richtige Richtung voranbringen zu können. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass eine für Pkw besonders komfortable Situation vorwiegend von Pkw-Nutzern aufgesucht wird, während eine für Fußgänger und Radfahrer besonders angenehme Situation vorwiegend von diesen Nutzergruppen frequentiert wird. In Wasserburg ist aus städtebaulicher Sicht eine Verschiebung der Nutzerfrequenz hin zu Fuß-

gängern und Zweiradfahrern unabdingbar, um einen Verkehrskollaps nachhaltig zu vermeiden. Die Vorschläge für die verkehrliche Entwicklung werden vom Büro Stadt-Land-Verkehr in einer eigenständigen Konzeptunterlage zusammengefasst, so dass hier nur auf die wichtigsten Aufgabenstellungen aus Sicht von städtebaulicher Planung und Lenkungsgruppe eingegangen, und auf das eigenständige Konzept verwiesen werden soll.

Verkehrsbelastung der Altstadt

Die Bestandsanalyse zum Verkehrskonzept zeigt eine schon heute sehr hohe Verkehrsbelastung der historischen Altstadt, die Ergebnis der hohen Zentralität Wasserburgs in der Region und der Konzentration zahlreicher Versorgungsfunktionen im Bereich der Halbinsel ist. Während der Pkw-Verkehr eine erhebliche Belastung darstellt, trägt die hohe Besuchsfrequenz zur Lebensfähigkeit der Altstadt bei. Die Aufgabe für das Verkehrskonzept ist demnach in der Gesamtschau die

Reduzierung der Belastungen durch den Pkw-Verkehr, ohne jedoch die Besuchsfrequenz in der Altstadt zu reduzieren. Mit der Belastung kann hier sowohl die Anzahl der Pkw als auch ihre Fahrgeschwindigkeit angesprochen werden. Aus städtebaulicher Sicht wäre auch eine weitere Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten in Teilen der Altstadt eine mögliche Entlastung.

Bewusstseinsförderung und Information

Viele Fahrten innerhalb der Stadt, die die Wasserburger Bürger belasten, entstehen auch durch Verkehrsbedürfnisse der Wasserburger Bürger. Vermeidbare Hol- und Bringfahrten zu den Schulen und Kindergärten, Fahrten zu einem zweiten Besuchspunkt innerhalb der Altstadt oder der wiederholte Versuch, doch einen Stellplatz unmittelbar vor dem Laden zu finden obwohl bei der ersten Durchfahrt gerade keiner frei war, sind Teil dieser Fragestellung. Das Verkehrskonzept setzt

sich deshalb auch mit nichtbaulichen Maßnahmen auseinander, die das Problembewusstsein für das Thema Verkehr fördern und Alternativen aufzeigen sollen.

Parkraumnutzung optimieren

Viele Einwohner der Wasserburger Altstadt verfügen über mehr Kraftfahrzeuge als sie Stellplätze auf dem eigenen Grundstück vorhalten können.

Auch im Bereich der Läden und Restaurants der Wasserburger Altstadt sind Stellplätze ein knappes Gut. Der durch die Suche nach einem geeigneten Parkplatz entstehende zusätzliche Verkehr sollte durch ein geeignetes Parkraumkonzept und ein damit verbundenes und abgestimmtes Konzept zur Bewirtschaftung dieser Stell-

plätze reduziert werden. Der bisher verfolgte Ansatz, Besucherverkehr möglichst vor den Toren der Altstadt in der Parkhäusern am Kellerberg und in der Überfuhrstraße abzufangen, erscheint aus städtebaulicher Sicht nach wie vor sinnvoll und sollte weiter verfolgt und durch geeignete Beschilderung und ergänzende Verkehrsangebote unterstützt werden.



(c) Arc

Optimierung der Verkehrslenkung

Ein nicht unwesentlicher Teil der Verkehrsbelastung in Wasserburg entsteht durch Fahrten, die durch die Altstadt unternommen werden ohne dort einen eigenen Halt für Erledigungen aufzuweisen. Die Lenkung dieses reinen Durchgangsverkehrs in dem Sinne, dass die existierende Ortsumfahrung über die B304 für solche Fahrten vorrangig genutzt wird, wurde als Aufgabe für das Verkehrskonzept formuliert.

Daneben fallen zahlreiche Fahrten innerhalb der Stadt,

selbst innerhalb der Altstadt mit dem Pkw an, die durch eine gezielte Lenkung des Verkehrs in die bestehenden Parkhäuser und Parkbereiche am Altstadtrand reduziert werden sollen.

Bessere Pkw-freie Anbindung der Ortsteile

Aktuell ist der Wasserburger Bahnhof in Reitmehring durch eine auf den Bahnfahrplan abgestimmte Buslinie mit dem Hauptort verbunden. Die Anbindung der weiteren Ortsteile oder der im Einzugsgebiet Wasserburgs liegenden Nachbarorte erfolgt durch Buslinien in unterschiedlicher Dichte. Eine weitere Siedlungsentwicklung in Reitmehring oder Attel und die Funktion des Wasserburger Bahnhofes in Reitmehring für den Hauptort sind entscheidend von der Qualität der Pkw-

freien Anbindung der Ortsteile abhängig. Die Verbesserung dieser Anbindung im Sinne einer Optimierung des ÖPNV und der bestehenden Radwegverbindungen ist deshalb eine wesentliche Aufgabe für ein künftiges Verkehrskonzept.



(c) Arc

Förderung des Zweiradverkehrs

Das Radwegenetz in Wasserburg weist deutliche Lücken und Bereiche auf, in denen sich für Fahrradnutzer kein gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern gleichberechtigtes Gefühl einstellt. Ein auf den Gesamtort bezogenes Konzept zum Ausbau und zur Verbesserung des Radwegenetzes, insbesondere im Bereich der für Fahrradfahrer problematischen Höhenunterschiede zwischen Altstadt und Burgau bzw. Bürgerfeld ist aus städtebaulicher Sicht dringend geboten. Mit der

zunehmenden Verbreitung von eBikes und Pedelecs wird der Anteil der Verkehrsteilnehmer auf Fahrrädern weiter steigen. Diese Perspektive eröffnet Chancen für die Stadt Wasserburg, Teile des Verkehrs auf das Fahrrad zu verlagern, die gefördert werden sollten. Auch die Nutzung von eRollern und vergleichbaren, emissionsfreien und leisen Fahrzeugen sollte gefördert werden.

Verkehr - Bestandsanalyse

(verkürzter Auszug aus dem Verkehrskonzept)



Ausgangslage der Verkehrsuntersuchung

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 (MVV) 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 (inkl. Parkhaus Kellerstraße) stehen ca. 1.420 Stellplätze zur Verfügung. Davon ist ca. ein Drittel gebührenpflichtig und zeitlich begrenzt, die übrigen gebührenfrei, meist aber auf 4 Stunden begrenzt.

Verkehrsentwicklung seit 1990

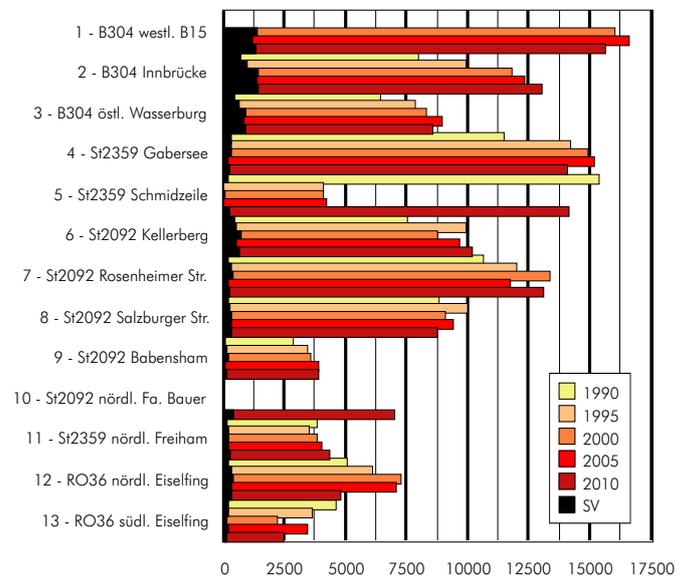
Aus der Datenbank Baysis der Obersten Baubehörde wurden für ausgewählte Stellen rund um und in Wasserburg die DTV-Werte der Jahre 1990, 1995, 2000, 2005 und 2010 für eine

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

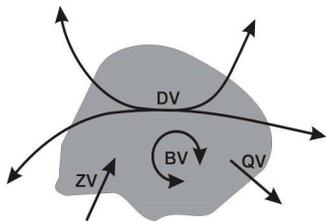
Verkehrszählung

Die Verkehrserhebungen wurden am 15.10.2015 durchgeführt, die Haushaltsbefragung zum 27.10.2015. 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.



Verkehrserhebungen



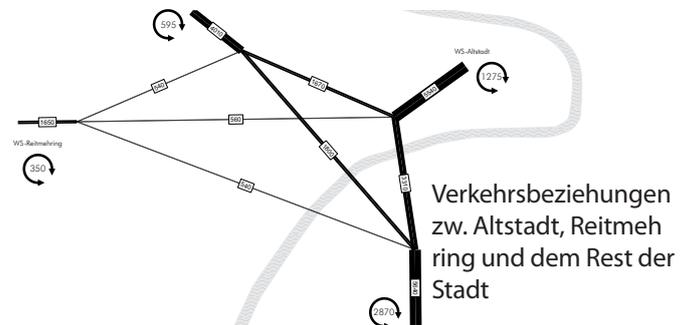
Definition Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr.



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.

Schwerverkehrsanteile

Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden an der B15 (ca.16%) und in der Megglestraße (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 (6 bis 8%). Im Altstadtbereich und am Gimplberg liegt der Anteil 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 dreistellige Werte erreicht, ist

sowohl der für Radfahrer ungünstigen Topographie wie auch der eher schlechten Witterung am Erhebungstag zuzuschreiben.



Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten

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

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

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

Binnenverkehr Ledererzeile

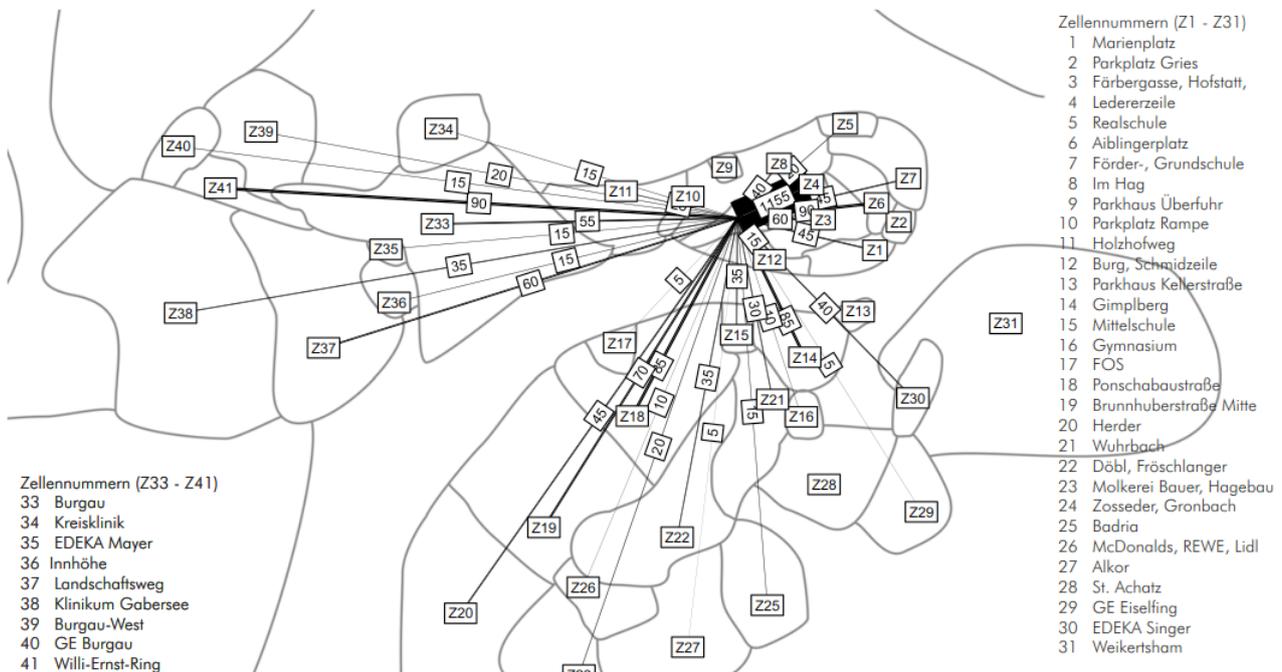
Beispielhaft für den Binnenverkehr innerhalb der Stadt Wasserburg wird das Verkehrsaufkommen der Wasserburger Bevölkerung mit dem PKW für die Verkehrszelle „Ledererzeile“ dargestellt, in der sich neben Wohnungen vor allem die Haupteinkaufsstraße in der Altstadt befindet, das höchst-

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.



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.

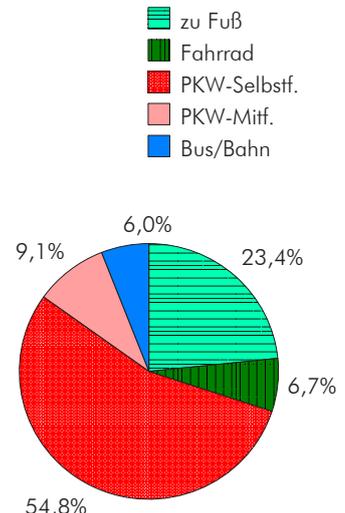
Verkehrsmittelwahl innerhalb Wasserburgs

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 Bus ca. 4% .

Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

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

Verkehrsmittelwahl 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 Geschwindigkeit
- hohe Verkehrsbelastung
- 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
- Behinderungen 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 Takt 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, Einführung von Tempolimits
- Bau von Über-/Unterführungen oder Tunneln
- Einführung von Durchfahrverboten
- Mehr Verkehrsüberwachungen
- Einbahnregelungen
- Bau einer Umgehung (ohne Ortsangabe)
- Umleiten des Verkehrs
- zusätzliche Kreisverkehre
- Umbau Bahnübergang 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
- mehr Behindertenparkplätze

- Einrichtung von Zebrastreifen
- Verbreiterung von Fuß- und Radwegen und
- Schaffung von (sicheren) Querungshilfen und
- Bessere Beleuchtung

ÖPNV

- Verdichtung des Takts von Bus und Bahn
- Reaktivierung der Altstadtbahn
- Verbesserung des Stadtbusses

Fußgänger- und Radverkehr

- Lückenschluss im Radwegenetz

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 ein-

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

