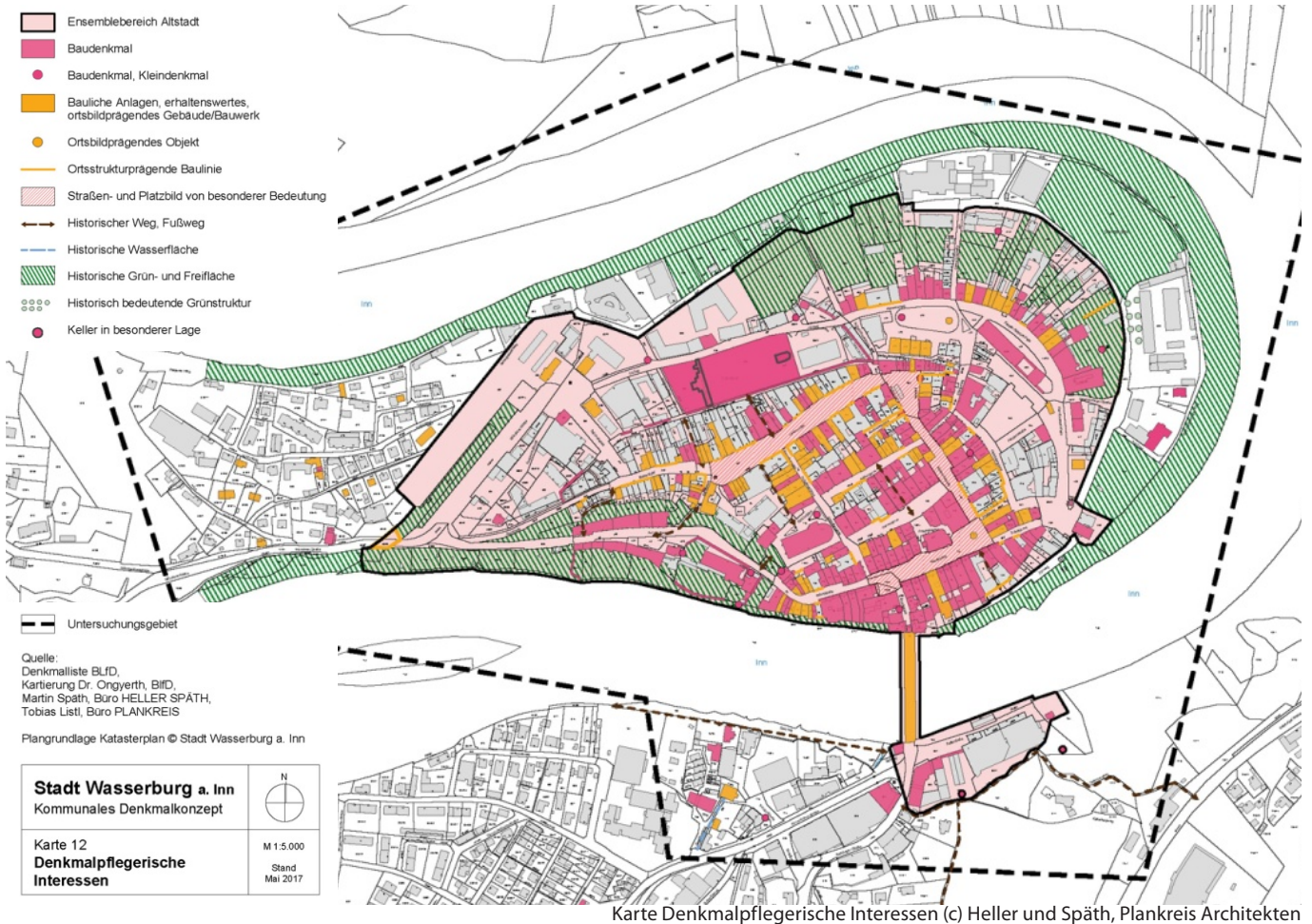


Kommunales Denkmalkonzept



Vorwort KDK

Das Kommunale Denkmalkonzept (KDK) ist entstanden in enger Kooperation mit dem Bau- und Umweltamt, dem Stadtarchiv und dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege. Das Konzept erörtert den siedlungsgeschichtlichen Werdegang der Stadt Wasserburg, dokumentiert die überlieferten historischen städtebaulichen Werte im Bereich der Altstadt und zeigt Defizite und Schwächen in struktureller, baulicher, funktionaler und gestalterischer Hinsicht auf. Auf dieser Basis formuliert das KDK Leitlinien und konkrete räumliche Handlungsempfehlungen.

Einordnung in das ISEK

Mit dem hohen Bestand an Einzeldenkmälern und der in einmaliger Weise erhaltenen städtebaulichen Situation kommt dem Denkmalschutz in Wasserburg eine besondere Rolle zu. Die Stadt Wasserburg hat deshalb beschlossen, parallel zur Erstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes auch ein Kommunales Denkmalkonzept (KDK) aufzustellen. Mit der Bearbeitung wurde eine Arbeitsgemeinschaft von Heller Späth und Plankreis Architekten beauftragt. Das Kommunale Denkmalkonzept gliedert sich in zwei Teile: während im ersten Teil denkmalpflegerische Stärken, Werte und Qualitäten betrachtet werden, befasst sich Teil 2 mit Schwächen und Defiziten aus der spezi-

fischen Sicht der Denkmalpflege. In den ersten Abstimmungen zur Bestandsaufnahme zeigte sich, dass die Einschätzungen aus den Bestandsaufnahmen zum ISEK sich mit den wesentlichen Einordnungen des KDK decken. Das KDK versteht sich als eigenständiger Beitrag zu den künftigen Fragen der Stadtentwicklung und ist in seinen Zielsetzungen mit dem vorliegenden Stand des Entwurfes zum ISEK abgestimmt. Nachdem die wesentlichen identitätstiftenden Strukturen Wasserburgs entweder topografischer (Innschleife) oder historischer Natur (im Bereich der Altstadt) sind, dient das Ziel des KDK die Altstadt in ihrer historischen Qualität zu erhalten und zu

stärken auch den Zielen des ISEK. Die im Zuge der Erarbeitung des KDK aufgenommenen Quellen und Grundlagendaten gehen weit über die üblicherweise in einem ISEK erreichte Tiefe hinaus. Die besondere Situation Wasserburgs mit den wertvollen Beständen im Stadtarchiv und Stadtmuseum bietet gleichzeitig Ansatzpunkte für eine weitere Verknüpfung von ISEK-Projekten und KDK-Inhalten: Projekte, die historische Inhalte öffentlich verfügbar machen oder thematische Führungen und Rundwege beinhalten, können von der Fülle an Archivmaterialien und Exponaten profitieren.

Das historische Erbe Wasserburgs

Ein Ensemble mit ca. 230 Baudenkmalern und ca. 100 ortsbildprägenden Gebäuden inmitten einer einzigartigen Flusslandschaft

Das historische Erbe Wasserburgs – ein Ensemble mit ca. 230 Baudenkmalern und ca. 100 ortsbildprägenden Gebäuden inmitten einer einzigartigen Flusslandschaft

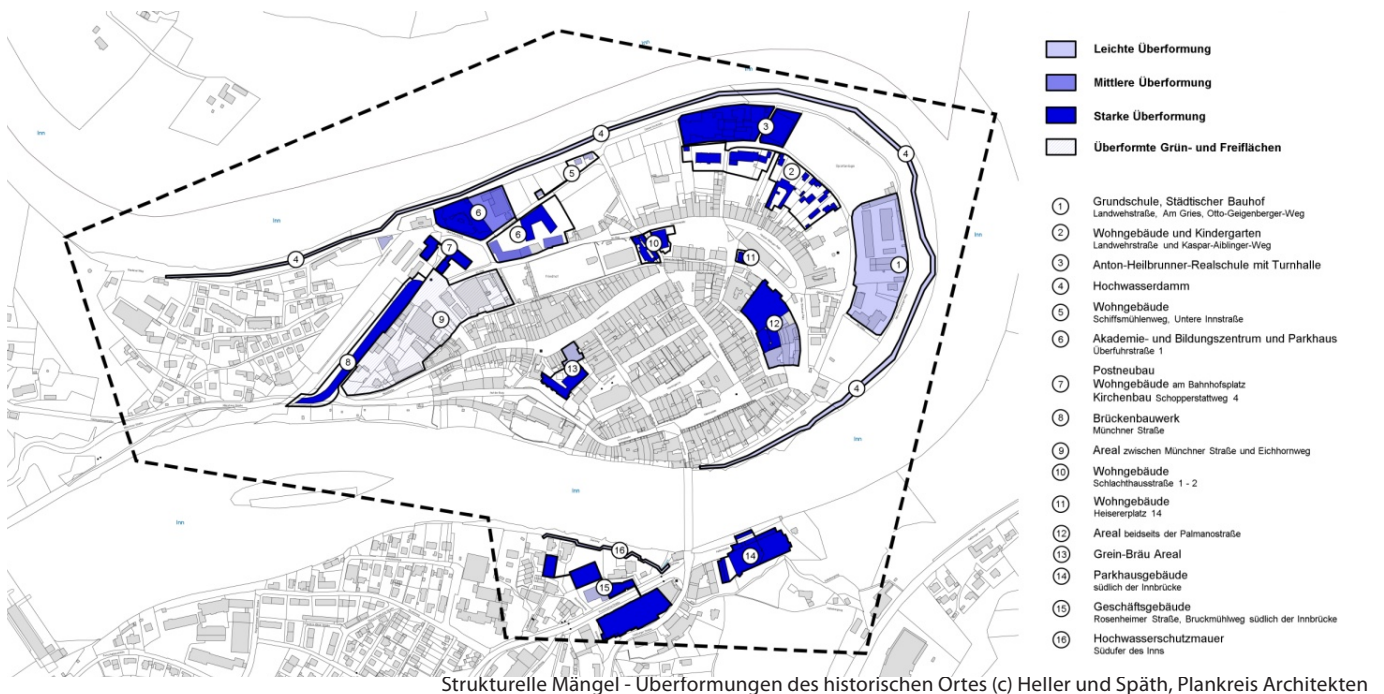
Aus denkmalpflegerischer Sicht konzentriert sich das bestehende historische städtebauliche Erbe der Altstadt auf das Gebiet des Ensembles „Altstadt Wasserburg a. Inn“ unter Einbeziehung der Flusslandschaft mit den Innhängen und den Leitenwäldern. Der historische Stadtgrundriss, die historische Bausubstanz sowie die Straßen- und

Platzbilder des Marienplatzes, der Salzsenderzeile, der Ledererzeile, der Herrengasse, der Färbergasse, der Schustergasse, des Kirchhofplatzes, Auf der Burg u.a.m. treten prägend in Erscheinung.

Zahlreiche Baudenkmäler und erhaltenswerte ortsbildprägende Gebäude aus verschiedenen Epochen setzen anmutende Akzente im Stadtbild. Typisch für die Wasserburger Altstadt sind geschlossene Häuserreihen und Gebäude mit proportionierten Fassadenöffnungen, waagrechten Vorschussmauern, Grabendächern, sowie Fassadengliederungen mit Erkern und Laubengängen (Inn- und Salzach-Bauweise).

Zu den signifikanten und gleichsam dominanten baulichen Anlagen zählen der Schlossbau, das Rathaus, die Pfarrkirche St. Jakob, die Marktkirche mit Turm sowie die Spitalkirche mit Innor. Auch die noch erhaltenen Stadtmauerreste stehen für eine erkennbare mittelalterliche Siedlungsgeschichte und Stadtstruktur.

Eindrucksvoll erlebbar sind die Geschlossenheit und die Silhouette der Altstadt sowie die Dichte an historischen Gebäuden vom Burgberg, vom Südufer des Inns sowie vom Aussichtspunkt ‚Schöne Aussicht‘ auf dem Kellerberg.



Defizite und Schwächen – Handlungsbedarf bezüglich der Denkmalwerte

Im engeren Kern der historischen Altstadt sind große bauliche, funktionale oder gestalterische Mängel, wie beispielsweise erheblicher Sanierungsbedarf in großer Zahl, massive Leerstandsproblematik, störende Nutzungen oder unzureichende An- und Umbauten angesichts der gelebten Verantwortung im Umgang mit dem historischen Erbe und der langjährigen Sanierungstätigkeit bei Anwendung der Gestaltungssatzung

überschaubar geblieben. Die Stadt Wasserburg hat ihr historisches Stadtbild im Inneren weitgehend bewahrt. Neubauten, die das bauliche Gefüge im Altstadt kernbereich sprengen würden, sind weitgehend ausgeblieben. Dennoch treten punktuell bauliche, funktionale oder gestalterische Mängel auf (Überformungen an Gebäuden mit historischem Wert). In diesem Kontext ist auch die „fünfte Fassade“, die Dacheindeckung bzw. die

Dachlandschaft, anzusprechen. Kiesdächer mit Plastiklichtkuppeln stellen hier eine gestalterische Überformung dar. Strukturelle Mängel bzw. Überformungen des historischen Ortes treten eher zum Innufer hin auf. Diese treten zu Tage, wenn bauliche Anlagen, fehlende bauliche Anlagen oder überbaute historisch bedeutsame Freiflächen sich nicht an den baulichen und strukturellen Vorgaben der

historischen Stadtstruktur wie auch des historischen Stadtbildes orientieren. Als strukturelle Mängel sind beispielsweise zu verstehen, die Überbauung historischer Grün- und Freiflächen (z.B. Bebauung der historischen Schwemmlandflächen), die Überformung historischer Hofsituationen (z.B. Neubebauung Innenhof Greinbräu) oder die Auflösung historischer Raumsituationen (z.B. Vorstadt-Areal südlich der Inn-Brücke).

Bauliche, funktionale und gestalterische Mängel bei Gebäuden und Straßen

Vieles ist mit Blick auf das historische Ortsbild in der Wasserburger Altstadt intakt, trotzdem sind Überformungen an einzelnen Fassaden oder historischen Straßenräumen erkennbar. Bauliche Mängel an Gebäuden (Baudenkmäler und ortsbildprägende Gebäude) zeigen sich insbesondere bei Schäden am Mauerwerk und am Putz sowie in der Ablösung des Anstrichs. Bauliche Mängel sind zudem oftmals im Sockelbereich anzutreffen. Bei den gestalterischen Mängeln an Gebäuden von

historischen Wert stehen die teilweise nicht maßstäblichen Schaufenster, die Auflösung des Zusammenhangs zwischen Traufe und Sockel, die „ausgehöhlten“ EG-Zonen, die Fassaden, bei denen die Lastabtragung nicht erkennbar ist, der Einsatz von Kunststofffenstern und Materialien, wie Aluminium oder anderen Metallprofilen, die Ausbildung von Sockeln, z.B. mit Natursteinplatten oder unterschiedliche Fenster und Fensterformate im Blickpunkt der Betrachtung. Defizite in der

Gestaltung von Fassaden haben in der Summe erhebliche Auswirkungen auf das Erscheinungsbild des historischen Ortes. Defizite bei Straßenräumen sind dort anzutreffen, wo diese den Charakter eines gewachsenen historischen Stadtbildes nicht mehr mittragen, erhebliche Gestaltungsdefizite aufweisen, über wenig Aufenthaltsqualität verfügen oder überwiegend den Bedürfnissen des motorisierten Individualverkehrs entgegenkommen, wie beispielsweise

Auf der Burg, Herrngasse, Weberzipfel, Kirchhofplatz, Bahnhofsplatz, Im Hag, Heisererplatz, Kaspar-Aiblinger-Platz mit Palmanostraße, Max-Emanuel Platz, Salzburgerstraße und Rosenheimer Straße.



Schmidzeile 7
(Baudenkmal)
Ehemaliger Gasthof, Leerstand im EG Abblätterung Anstrich, Schäden am Putz



Weberzipfel 7
(bauliche Anlage)
Wohnhaus, leerstehend mit erheblichem Sanierungsbedarf



Färbergasse 5
(Bauliche Anlage)
EG-Zone mit Natursteinverkleidung, Türelemente aus Aluminiumprofilen



Kaspar-Aiblinger-Platz 34
(ortsbildprägender Bau)
EG-Zone mit Kunststofftür, Metalltor und Einscheibenfenster (wenig harmonisch)

Allgemeine Handlungsempfehlungen aus dem Kommunalen Denkmalkonzept

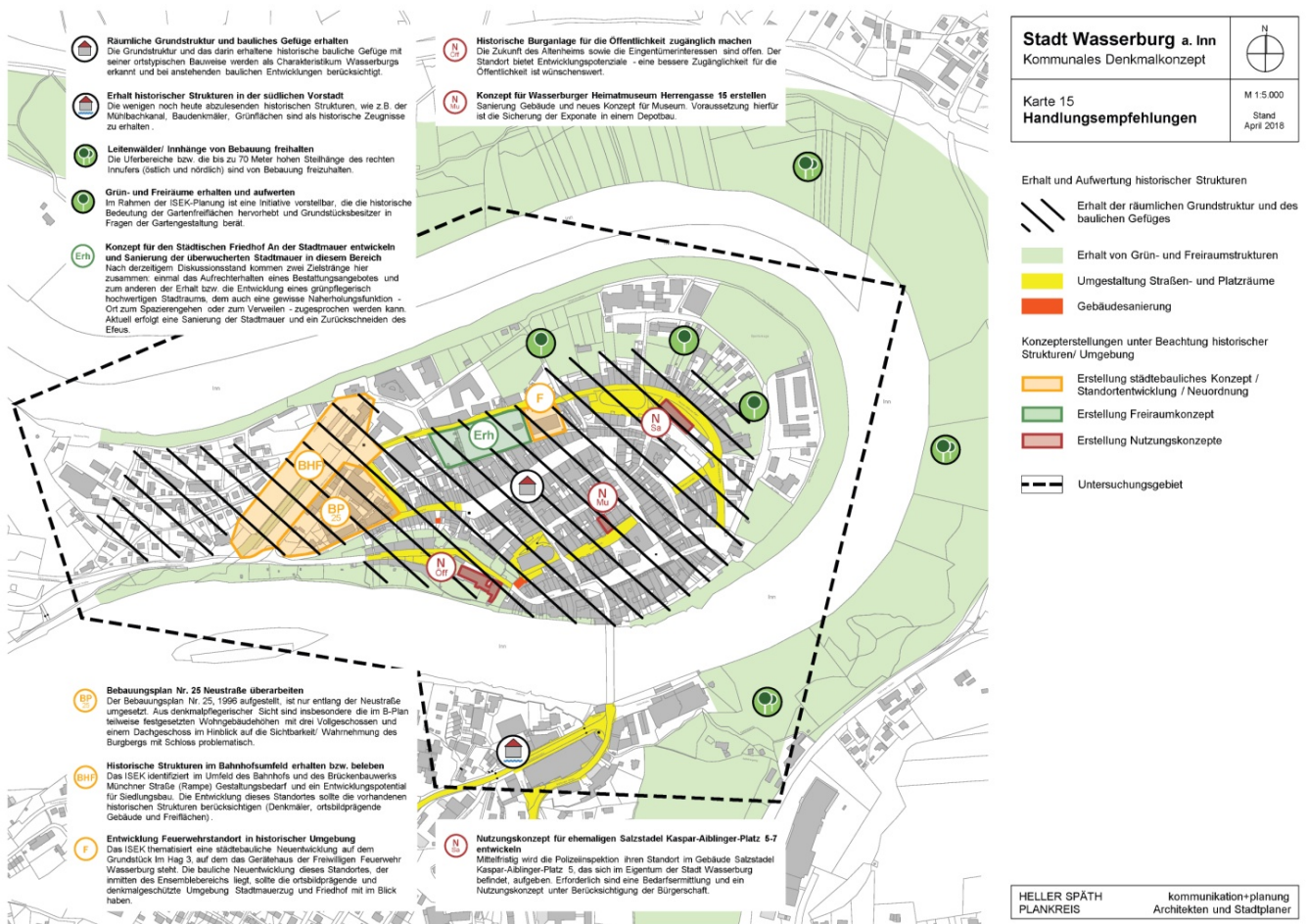
Allgemeine Handlungsempfehlungen zur Einbindung der Altstadt in den Naturraum, zum Erhalt der historisch städtebaulichen Grundstruktur sowie inneren Raumstrukturen.

Das Kommunale Denkmalkonzept formuliert als Orientierung für eine gewünschte künftige Entwicklung der Altstadt, basierend auf den ermittelten städtebaulich-denkmalflegerischen Werten, Qualitäten, Defiziten und Schwächen, für den Bereich der Wasserburger Altstadt, folgende Allgemeine Leitlinien:

- Erhalt des Erscheinungsbildes der Altstadt in der Landschaft,
- Erhalt der historischen städtebaulichen Grundstruktur mit den Quartieren

„Altstadtkern“, „Burg“, „östliche Stadterweiterung“ und „Vorstadt“,

- Erhalt der überlieferten historischen Straßen- und Platzräume,
- Erhalt verbliebener historischer Freiflächen,
- Erhalt überlieferter Bausubstanz und Einbindung von Sanierungsvorhaben und Neubauten in das bauliche Gefüge
- Berücksichtigung und Abwägung des Aspektes der „strukturellen Überformung historischer Strukturen“ bei künftigen Planungen.



Handlungsempfehlungen (c) Heller und Späth, Plankreis Architekten

Quartiers-/ raum- bzw. gebäudebezogene Handlungsempfehlungen

Aus der Sicht des KDK's sind folgende Handlungsempfehlungen und Maßnahmenvorschläge, etliche davon sind auch im ISEK zu finden, geeignet, bei Wahrung des historischen baulichen Erbes, die Entwicklung der Altstadt von Wasserburg vorzubringen:

- Leitenwälder/ Innhänge von Bebauung freihalten (charakteristische naturräumliche Situation)
- Räumliche Grundstruktur und bauliches Gefüge erhalten (Ableisbarkeit der Siedlungsgeschichte)
- Historische Straßen- und Platzräume „Auf der Burg“, „Herrengasse“, „Weberzipfel“, „Kirchhofplatz“, „Bahnhofsplatz“, „Straßenzug „Im Hag bis Max-Emanuel-Platz mit Palmanogasse“ sowie „Rosenheimer und Salzburgerstraße“ umgestalten (Beitrag zum historischen Ortsbild)
- Grün- und Freiräume erhalten und aufwerten (Ableisbarkeit von Siedlungsgeschichte und historischer Stadtstruktur)
- Bebauungsplan Nr. 25 Neustraße überarbeiten (Blickbeziehung zum Schlossbau wahren)
- Historische Strukturen im Bahnhofsumfeld erhalten bzw. beleben (Erhalt historischer Strukturen)
- Historische Burganlage für die Öffentlichkeit zugänglich machen (Zugänglich machen)
- Konzept für den Städtischen Friedhof An der Stadtmauer entwickeln und Sanierung der überwucherten Stadtmauer in diesem Bereich (historischen Stadtraum auch für Naherholung nutzen)
- Konzept für Wasserburger Heimatmuseum Herrengasse 15 erstellen (Bauwerksanierung und Museumskonzept)
- Denkmaltopografie Wasserburg erarbeiten (Wissensvermittlung)
- Gestaltungssatzung vom 1. Januar 2014 inhaltlich und gestalterisch aufbereiten (Leitfaden für alle Akteure

- am Bau- und Sanierungsgeschehen, öffentlichkeitswirksam)
- Denkmalgerechte Sanierung der ehemaligen Kapelle St. Michael, Schmidzeile 28 (bauliches Erbe erhalten)
- Denkmalgerechte Sanierung des Gebäudes Weberzipfel 7 (bauliches Erbe erhalten)
- Entwicklung Feuerwehristandort in historischer Umgebung zu Wohnstandort (Siedlungsentwicklung)
- Nutzungskonzept für ehemaligen Salzstadel Kaspar-Aiblinger-Platz 5-7 entwickeln (bauliches Erbe erhalten)
- Einrichtung einer Kommission für Stadtbild und Architektur (Willensbildung, Entscheidungsfindung)
- Archäologische Untersuchungen im Zuge von Bauvorhaben in der Altstadt (Wissensvermittlung)

Strategisches Fazit der Bestandsanalyse

Überörtliche Perspektive: Stärken - Schwächen - Chancen - Risiken (SWOT Analyse)

Wasserburg am Inn in der Region Stärken

Stärken des Makrostandortes Wasserburg am Inn sind lage- oder ausstattungsbezogene Standorteigenschaften, die einen Standortvorteil im Vergleich zu anderen Kommunen der Region oder für bestimmte Zielgruppen bzw. Entwicklungen bedeuten.

Stärken

- Anbindung an den Kern der Metropolregion und hohe Erreichbarkeit in der Metropolregion
- historisch gewachsene, hohe Zentralität
- großes Einzugsgebiet
- hoher Wiedererkennungswert
- starke Identität
- hohes Aufkommen an Tagestouristen mit entsprechendem Kaufkraftzufluss
- Funktion als Veranstaltungsort in der Region mit überörtlicher Bedeutung

Wasserburg am Inn in der Region Schwächen

Schwächen des Makrostandortes Wasserburg am Inn sind lage- oder ausstattungsbezogene Defizite, die einen Standortnachteil im Vergleich zu anderen Kommunen der Region oder für bestimmte Zielgruppen bzw. Entwicklungen bedeuten.

Schwächen

- überdurchschnittlicher Wanderungsgewinn in der Altersgruppe der über 65-Jährigen
- überdurchschnittliche Überalterung
- Wanderungsverluste bei den Familien
- geringer Jugendquotient
- Flächenverfügbarkeit und Wohnungsangebot
- interkommunale Stadt-Umland-Kooperation
- Präsenz innerhalb des Landkreises Rosenheim
- Marktgebiet mit vergleichsweise geringer Kernbevölkerung und hoher Mantelbevölkerung bzw. hohe Bedeutung des Umlandes für den Einkaufsstandort Wasserburg
- höchste Werte innerhalb des Landkreises beim Jugendhilfe-Index und dem sozialräumlichen Index

Wasserburg am Inn in der Region Chancen

Chancen thematisieren Optionen und Potenziale der künftigen Entwicklung, die sich aus neuen Entwicklungen ergeben, von denen die Stadt profitieren kann, oder sie betreffen noch ungenutzte Sachverhalte, die erschlossen bzw. entwickelt werden können.

Chancen

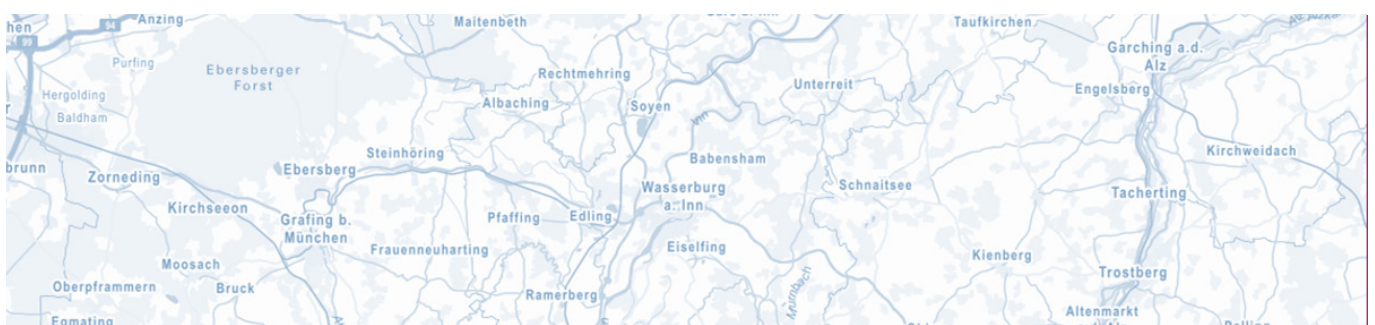
- Versorgungszentrum für das Umland und die ins Umland ziehende Bevölkerung
- Wachstumspotenzial und Nachfrage nach zentralen Wohnstandorten in der Metropolregion
- interkommunale Raumentwicklung in der Stadt-Umland Region
- Positionierung als Tagesausflugsziel in der Metropolregion und Destination Chiemsee-Alpenland
- thematische Positionierung in der Metropolregion
- Präsenz beim Landkreis Rosenheim
- Anstieg der Bevölkerungsgruppen mit überdurchschnittlich viel Freizeit im Zuge des demographischen Wandels

Wasserburg am Inn in der Region Risiken

Risiken sind Hemmnisse und Gefahren für die künftige Stadtentwicklung im Sinne von Entwicklungen, die negativ auf die Stadt einwirken und deshalb vermieden werden sollen bzw. auf die durch gezielte Veränderung oder Anpassung reagiert werden muss.

Risiken

- rückläufige Zentralität und Kaufkraftbindung aus dem Umland u.a. durch zunehmende Versorgungszentralität der Umlandkommunen
- wachstumsbedingte Verdrängungseffekte innerhalb der Metropolregion
- Sogwirkung des Kernbereichs der Metropolregion
- isolierte Raumentwicklung ohne Stadt-Umland Kooperation
- rückläufige Zentralität bei den Warengruppen des kurzfristigen Bedarfs
- Verkaufsflächen- und Zentralitätsverlust durch den Online-Handel
- Veränderung im Freizeitverhalten und der Freizeitgestaltung mit zunehmendem Wettbewerb der Freizeitangebote untereinander



Örtliche Perspektive: Stärken - Schwächen - Chancen - Risiken (SWOT Analyse)

Wasserburg am Inn Stärken

Stärken des Hauptortes Wasserburg am Inn sind struktur- oder ausstattungsbezogene Eigenschaften, die eine besondere Standort- bzw. Eignungsqualität für bestimmte Nutzungen, Zielgruppen bzw. Entwicklungen bieten.

Stärken

- hohe Wohn- und Lebensqualität und hohe Qualität der weichen Standortfaktoren
- kultur- und bildungsbezogene Infrastrukturausstattung
- Kultur als stark entwickelter Standortfaktor
- umfangreiches Veranstaltungsangebot
- Attraktivität als Tagesausflugsziel
- Zentralität als Schulstandort
- Multifunktionale und voll funktionsfähige Altstadt mit hoher Zentralität und Frequentierung
- Position der Innenstadt innerhalb des Systems der Handelsstandorte
- positives Image bei der Bevölkerung und Einzigartigkeit als besonderes Identitätsmerkmal

Wasserburg am Inn Schwächen

Schwächen des Hauptortes Wasserburg am Inn sind struktur- oder ausstattungsbezogene Standortdefizite, die einen Standort- bzw. Eignungsnachteil für bestimmte Nutzungen, Zielgruppen oder für die künftige Entwicklung bedeuten.

Schwächen

- Konzentration des Arbeitsplatzangebotes auf wenige Anbieter
- Ausstattungsdefizite in den Sortimenten Möbel und Elektrowaren
- Grundversorgungsstandorte in nicht-integrierter Lage
- Erreichbarkeit der Altstadt mit der Bahn
- Übernachtungsangebot
- Informationsangebot zu den Besuchsthemen an den Kontaktpunkten
- Aktivierung und Beteiligung der Bürgerschaft
- Präsenz gesamtstädtischer Themen und Initiativen
- Organisation einer kooperativen Standortentwicklung und eines Standortmarketings
- Sichtbarkeit der Positionierung und der Leitthemen in der Außendarstellung

Wasserburg am Inn Chancen

Chancen beziehen sich nicht nur auf struktur- oder ausstattungsbezogene Gegebenheiten, sondern thematisieren auch Optionen und Potenziale für die künftige Entwicklung im Sinne von positiven Rahmenbedingungen, die erschlossen bzw. genutzt werden können.

Chancen

- Besucherpotenzial im Zuge des demographischen Wandels
- Bündelung von Ressourcen und profilierte Standortentwicklung
- Bündelung der Aktivitäten auf Leitthemen
- kooperative und strategische Stadtentwicklung der unterschiedlichen Akteure
- kooperatives und professionisiertes Stadtmarketing
- aktive Nutzung der Digitalisierung und übergeordnete Gestaltung des digitalen Wandels

Wasserburg am Inn Risiken

Risiken sind Hemmnisse und Gefahren für die künftige Stadtentwicklung im Sinne von negativen Rahmenbedingungen oder Trends bzw. ungewollte Entwicklungen, die vermieden werden sollen oder auf die durch gezielte Anpassung reagiert werden muss.

Risiken

- Einbußen bei der Einzigartigkeit, Attraktivität und Funktionalität der Altstadt
- Verwässerung des Markenkerns und Qualitätsanspruchs in der Angebotsentwicklung
- rückläufiges Nachfragenvolumen im Tagestourismus
- geringere Anziehungskraft auf das Umland
- Überanspruchung des ehrenamtlichen Engagements
- hohe Abhängigkeit von einigen wenigen Arbeitgebern und Gewerbesteuerzahlern



(c) iq

Perspektive der Altstadt: Stärken - Schwächen - Chancen - Risiken (SWOT Analyse)

Altstadt Wasserburg Stärken

Stärken sind räumliche und ausstattungsbezogene Eigenschaften, die zur Funktionsfähigkeit der Altstadt als gesamtstädtisches und multifunktionales Zentrum beitragen und eine besondere Qualität oder Eignung für bestimmte Nutzungen oder Zielgruppen bieten.

Stärken

- städtebauliche und stadträumliche Qualität
- inhabergeführter Fach-einzelhandel
- besonderer Einzelhandelsbesatz mit ganz eigener Atmosphäre
- Flächendominanz bei den innenstadtrelevanten Sortimenten
- kopplungsrelevanter Dienstleistungsbesatz
- Multifunktionalität und Nutzungsdichte
- Besatz mit Wohnbevölkerung
- Besatz mit zentralen, frequenzgenerierenden Einrichtungen
- Frequentierung und hohe Tagbevölkerung
- Veranstaltungsprogramm und Nutzung der Altstadt als Veranstaltungsort
- Engagement der Akteure zur Belebung der Altstadt
- Attraktivität als Erlebnis- und Wohlfühlraum

Altstadt Wasserburg Schwächen

Schwächen sind räumliche oder ausstattungsbezogene Defizite der Altstadt, die ihre Funktionsfähigkeit als gesamtstädtisches und multifunktionales Zentrum stören und ein Hemmnis für bestimmte Nutzungen oder die künftige Entwicklung bedeuten.

Schwächen

- Verkehrsbelastung durch den PKW-Verkehr
- Aufenthaltsqualität am Marienplatz
- Empfangspunkte und Beschilderungssystem
- touristisches Informations- und Beschilderungssystem
- kein vollständiges Grundversorgungsangebot
- fehlende Produktentwicklung zum Leitthema Altstadt
- keine übergeordnete und gebündelte Außendarstellung zum Thema Altstadt
- fehlende Kooperationsstruktur für eine kooperative Altstadt- und Angebotsentwicklung
- kein übergeordnetes Standortmanagement
- fehlende Unterstützungsstruktur zum ehrenamtlichen Engagement der Akteure

Altstadt Wasserburg Chancen

Chancen thematisieren Optionen und Potenziale für die Verbesserung der Nutzbarkeit oder der Funktionsfähigkeit der Altstadt sowie für die künftige Weiterentwicklung der Altstadt als gesamtstädtisches und multifunktionales Zentrum.

Chancen

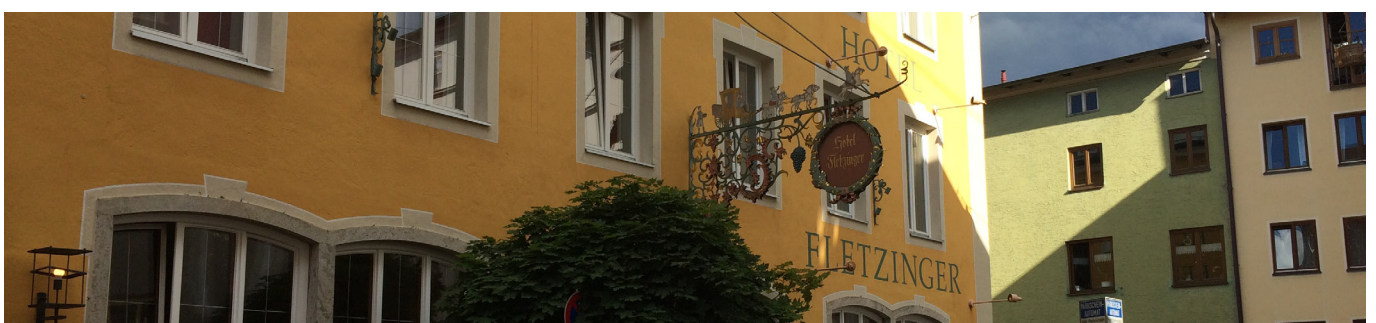
- konsequente innenstadtfördernde Steuerung der Einzelhandelsentwicklung
- Positionierung der Altstadt und standortbezogene Außendarstellung für die gesamte Altstadt
- Strategische Standortentwicklung zum Markenkern der Altstadt
- Produktentwicklung zum Thema „Altstadterlebnis“ und „Einzigartigkeit“ auch im Sinne eines besonderen Einzelhandelsangebotes
- Funktion der Altstadt als „Third Place“ entwickeln
- kooperative Standortentwicklung der unterschiedlichen Akteure der Altstadt
- themen- und akteursübergreifende Außendarstellung zum Standort Altstadt

Altstadt Wasserburg Risiken

Risiken sind Hemmnisse und Gefahren für den Erhalt der Funktionsfähigkeit der Altstadt im Sinne von negativen Rahmenbedingungen, Trends oder Begleiterscheinungen, die vermieden werden sollen bzw. auf die durch gezielte Anpassung reagiert werden muss.

Risiken

- Einbußen bei der stadträumlichen und städtebaulichen Qualität
- Rückgang der Nutzungsdichte und Zentralität
- Standortwettbewerb mit anderen Versorgungsstandorten innerhalb der Stadt und gegenüber dem Umland
- Verlust der Angebotskompetenz innenstadtrelevanter Sortimente
- fehlende Online-Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit des Gesamtstandortes Altstadt
- Scheiternde Betriebsnachfolge
- schleichender Abwärtsprozess der Altstadt und Verlust des Revitalisierungspotenzials
- Überlastung der Altstadt durch den Tagesausflugsverkehr



Handlungsfelder der Ortsentwicklung in Wasserburg

Städtebauliche und Strategische Handlungsfelder

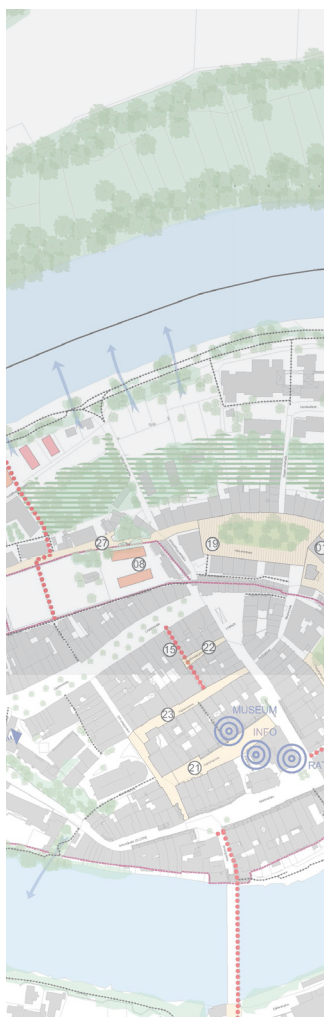
Aus den Ergebnissen der Bestandsaufnahme, der Bürgerbefragung und den Bürgerversammlungen wurden Handlungsfelder für das Integrierte Stadtentwicklungskonzept abgeleitet und Zielsetzungen identifiziert.

Es werden hier sowohl bauliche Aufgaben als auch Aufgaben die auf strukturelle und organisatorische Verbesserungen, oder eine

Verbesserung der Außenwirkung und des Außenauftrittes der Marktgemeinde gerichtet sind, definiert. Innerhalb der jeweiligen Handlungsfelder werden konkrete Maßnahmen definiert und, soweit es sich um bauliche Maßnahmen handelt, im Untersuchungsgebiet verortet. Die vorgeschlagenen Projekte werden nach Dringlichkeit und Umsetzbarkeit

in unterschiedliche Prioritätsstufen eingeordnet, wobei einige unmittelbar umsetzbare erste Projekte an den Anfang gestellt werden. Strukturelle Veränderungen erfordern ebenso wie bestimmte bauliche Maßnahmen, für die zunächst Grundstücke verfügbar gemacht oder rechtliche Voraussetzungen geschaffen werden müssen einen

gewissen zeitlichen Vorlauf. Durch den unmittelbaren Einstieg in erste bauliche und nicht-bauliche Projekte kann und soll die Umsetzung des ISEK kurzfristig eingeleitet, in der Stadt präsent und dann verstetigt werden. Erreichte Etappenziele werden dann aktiv kommuniziert und in Ihren Auswirkungen auf die definierten Ziele bewertet.



Siedlungsentwicklung Wohnen & Gewerbe

Geordnete Entwicklung von Gewerbe- und Wohnbauflächen mit deutlichem Vorrang der Innenentwicklung und Nachverdichtung.

Nachhaltige Stadt & Ökologie

Weiterentwicklung der Stadt als Lebensraum für Fauna & Flora und des Bewusstseins für die Stadt als Baustein im ökologischen System.

Energie und Klimaschutz

Maßnahmen zur Energieeinsparung und zum Klimaschutz bei der Siedlungsentwicklung und im Bestand.

Identität der historischen Stadt am Inn

Umgang mit den städtebaulichen, historischen und topographischen Besonderheit der Stadt Wasserburg.

Öffentlicher Raum und Landschaftsraum

Schutz und Inwertsetzung des Landschaftsraumes im Inntal.

Gestaltqualität und Architektur

Historisch und zeitgenössische Architektur und Freiraumgestaltung als Wert und Besuchsanlass.

Aufenthalts- und Lebensraum Stadt

Weiterentwicklung der Freizeit- und Aufenthaltsangebote im öffentlichen Raum und den Gebäuden der Stadt.

Nutzungsgerechtigkeit in der Stadt

Einbeziehung der Bedürfnisse aller Nutzer und Bürger der Stadt in die bauliche Gestaltung.

Verkehr & Mobilität

Entlastung des Ortskernes vom Durchgangsverkehr und Ordnung des Quell- und Zielverkehrs im Ort.

Handlungsfelder: städtebauliche Aufgaben



Leitbildumsetzung

Nachhaltigkeit thematisieren

Implementierung von Nachhaltigkeit als Bewertungs- und Entscheidungskriterium

Kooperative Stadtentwicklung ermöglichen

Organisation bisheriger Abläufe als kooperativer und partizipativer Prozess

Rollenverständnis verändern und erweitern

Rollenverständnis der Stadt auch als Informations- und Impulsgeber zu gesamtstädtischen Themen



Positionierung und Stadtmarketing

Kulturstadt Wasserburg

Profilierung der Stadt Wasserburg als Kulturstadt

Altstadt Wasserburg

Positionierung mit dem Thema „Altstadt“

Information und Kooperation

Etablierung einer kooperativen Stadtentwicklung



Siedlungsentwicklung und Wohnen

Wohnraumentwicklung Altstadt

Aktivierung von Leerständen und Unternutzung

Wohnraumentwicklung für Familien

Bedarfsorientierte Wohnraumentwicklung

Nachhaltige Wohnquartiere

Nachhaltige Wohnbauflächenentwicklung als Informations- und Entwicklungsaufgabe



Einzelhandel

Einkaufserlebnis Altstadt

Weiterentwicklung des Einkaufsstandortes Altstadt mit seiner besonderen Aufenthalts- und Erlebnisqualität

Kooperative Altstadtentwicklung

standortbezogene, kooperative Entwicklung und Positionierung der Altstadt als „Einkaufserlebnis Altstadt“

Planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung

Abgestimmte Steuerungsstrategie für zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente



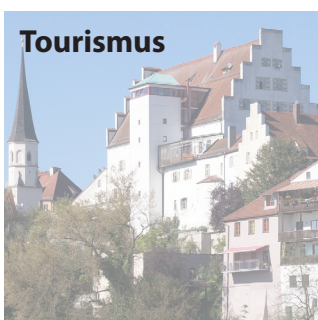
Wirtschaft

Standortbedingungen gemeinsam entwickeln

kooperative Standortentwicklung in Abstimmung mit den örtlichen Akteuren

Strukturen schaffen und Akteure einbinden

Organisation eines institutionalisierten Informationsaustausches



Tourismus

Angebotsentwicklung Tagestourismus

Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur für den Tagestourismus

Kooperative Angebotsentwicklung

Koordination und Verknüpfung touristisch relevanten Akteure und Angebote

Verkehr - Ziele und Handlungsfelder



Handlungsfelder im Bereich 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 aufgezeigt werden, mit denen die nachstehenden Ziele des ISEKs erfüllt werden können. Für die vier Hauptthemen-

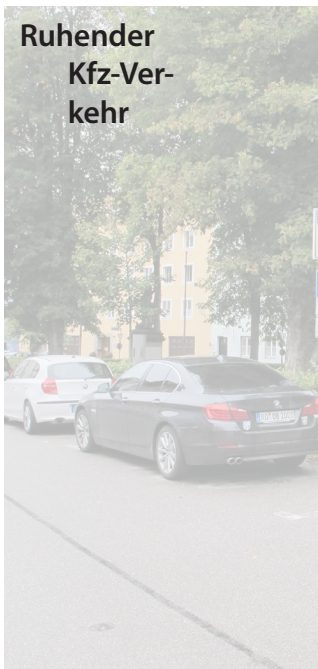
bereiche fließender Verkehr, ruhender Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr sind viele verschiedene Maßnahmen denkbar, nicht immer jedoch können sie die gesetzten Ziele erfüllen. Die Maßnahmen, die zur Verfügung stehen, werden beschrieben und generell auf ihre Einsatzmöglichkeiten 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 Attraktivität für den Ziel- und Quellverkehr mit dem PKW würde mit hoher Sicherheit dem Ziel einer Verkehrsentlastung widersprechen.



Fließender Kfz-Verkehr	Altstadt entlasten	Verkehrslenkung	Verkehrsreduzierung
	Maßnahmen zur Reduzierung der hohen Verkehrsbelastung in der Altstadt	Steuerung des Durchgangs-, Quell- und Zielverkehrs auf die existierenden Umfahrungen der Altstadt hin	Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens im KzF-Bereich
	Verkehrsberuhigung Maßnahmen zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten im Bereich der Altstadt	Entlastung vom Schwerverkehr Maßnahmen zur Reduzierung der Belastungen durch Schwerverkehr im Bereich der Altstadt.	

Ziele & Handlungsfelder: Verkehr



Ruhender Kfz-Verkehr

Stellplatzsatzung

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

Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung

Staffelung der Parkgebühren zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Kernstadt.

Stellplatzlage bei Neubaugebieten

Prüfung der Möglichkeiten von Sammelgaragen statt Stellplätzen am/im Haus

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

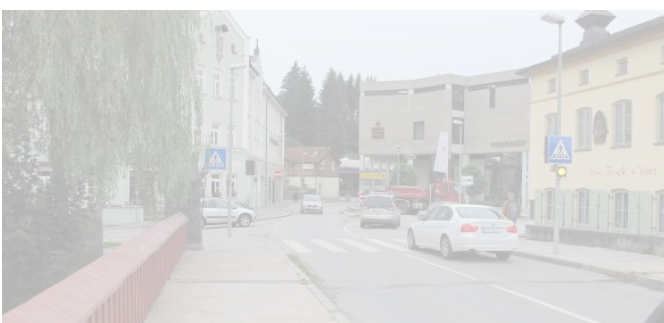
Thematisierung der Belastungen durch den Verkehr und der Handlungsmöglichkeiten des einzelnen

Modellprojekte Verkehr

Entwicklung beispielhafter Alternativen zum aktuellen Verkehrsverhalten

„sanfte Mobilität“

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



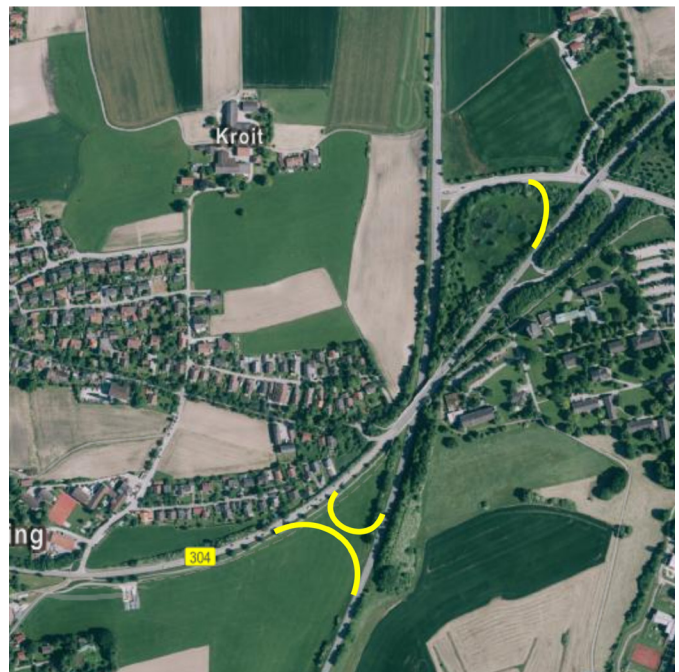
Verkehr - Verkehrskonzept

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 allge-

mein 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 bayernatlas.de

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

Maßnahmen 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 Umgehungsstraßen 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 die Kellerberg und teilweise die Salzburger Straße bereits eine Ostumfahrung dar, die durchaus wahrgenommen wird, allerdings könnte diese Akzeptanz noch höher liegen. Ein wichtiger Bereich

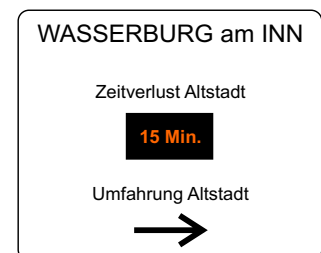
ist die Verknüpfung der beiden Bundesstraßen B15 und B304. Mit zusätzlichen Rampen könnte die Situation an der höhenfreien Verknüpfung der beiden Bundesstraßen entzerrt werden. Im Süden ist eine Umfahrung im Prinzip in bescheidener Form bereits durch die Dirnecker Straße und die Straße Am Burgfrieden vorhanden. Ein Ausbau der relativ schmalen Straße ist nur mit Zustimmung der Nachbargemeinde Eiselsing 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 Altdurchfahrt. Gelänge es, den Autofahrern schon im Vorfeld entsprechende Informationen über Zeitverluste darüber zu vermitteln, könnte ein Teil des Altdurchverkehrs 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 Altstadt zu umfahren. Es kann zu Recht davon ausgegangen werden, dass vielen Autofahrern bislang nicht bewusst ist, dass die Route über die B 304 zwischen der Verknüpfung der beiden Bundesstraßen und dem Südosten der Stadt Wasserburg keinesfalls mehr Reisezeit benötigt als die Durchfahrt der Altstadt.



Kartengrundlage: bayernatlas.de

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 verkehrsberuhigen-

de Maßnahmen verringert werden, in dem das allzu zügige Durchqueren der Altstadt unattraktiv wird. Falls das nicht in ausreichendem Umfang gelingt, wird die Verkehrsabwicklung zumindest erträglicher, ruhiger und mit weniger Konflikten ablaufen. Dies kann z. B. durch eine mehrfache Wiederholung von Gestaltungselementen wie der Engstelle am Kaspar-Aiblinger-Platz (Foto links) erfolgen. Die Ausweisung von Tempo-30 ist auf den städtischen Straßen der Wasserburger Altstadt bereits umgesetzt.

Eine Absenkung auf Tempo 20 stünde theoretisch noch zur Wahl. Allerdings besteht dann die Gefahr einer Verlagerung innerhalb der Altstadt, z.B. vom Hag und dem Kaspar-Aiblinger-Platz auf die Ledererzeile und die Herrengasse. Die Schmidzeile als Staatsstraße ist mit Tempo 50 geregelt, diese Geschwindigkeit ist jedoch aufgrund des Gefälles, der unübersichtlichen Kurven sowie des engen Querschnitts weitgehend unrealistisch, so dass reell schon heute deutlich langsamer gefahren wird. Weitere gestalterische 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.

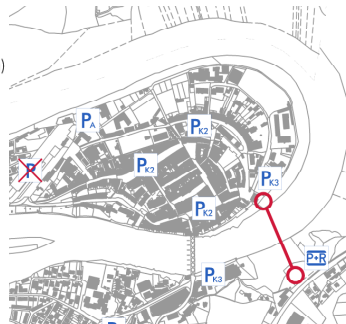
Die bereits vorhandene Bewirtschaftung der Stellplätze ist der bessere Ansatz hierfür. Zusätzlich sollte so viel ruhender Verkehr von Langzeitparkern

(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 Parkplatz-erweiterungen 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

Parkraum- bewirtschaftung

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.

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

Stellplatzerweiterung

Das Überfuhr-Parkhaus ist so konstruiert, dass es ohne allzu großen Aufwand erweitert werden kann. Diese Möglichkeit sollte genutzt werden. In einer Übergangszeit, in der viele andere Maßnahmen (Stadtbus, Radverkehr, Lenkung des Kfz Verkehrs usw.) noch nicht greifen, kann dieses Mehrangebot an Stellplätzen genutzt werden. Sind die angesprochenen Maßnahmen später einmal realisierbar und sollte sich gleichzeitig ein Entlastungseffekt in der Altstadt einstellen, so kann die Gesamtzahl der Stellplätze in der Altstadt wieder reduziert werden. Dies ist besonders ratsam im öffentlichen Straßenraum, da dieser für andere Zwecke besser genutzt werden kann (Aufenthalt, Fahrradständer, Sitzgelegenheiten usw.). Ein Parkdeck auf dem Gries oder eine unterirdische Verlegung in Form einer Tiefgarage ist angesichts des nahen Inns städtebaulich nicht vertretbar bzw. extrem kostenaufwändig.

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

Lebensqualität 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

Auffangparkplätze

Eine effektive Maßnahme, den Ziel- und Quellverkehr aus dem Zentrum herauszuhalten, sein Abfangen 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 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.

Geschäfte mit diesem Aufkleber



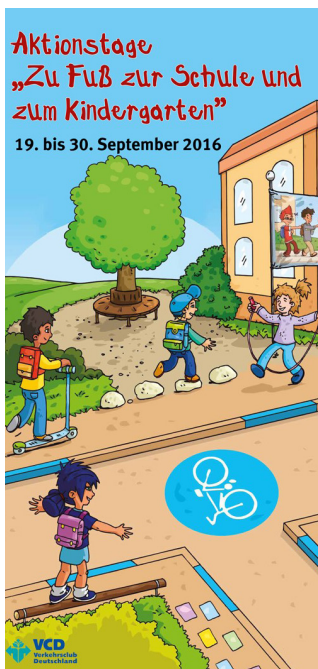
erstatten Ihnen
die Parkgebühr*

Parken in der Innenstadt

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



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. Eine konsequente Durchsetzung reduzierter Fahr-



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 Querungsstellen, 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 Schüler-bring-und-hol-Verkehr lässt sich damit reduzieren. Allerdings müssen solche Aktionen regelmäßig wiederholt werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass sich die alten Verhaltensweisen wieder durchsetzen.



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 Radfahrerweg 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 dieser Regelung 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 betrachteten 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 Stadtbussystem erfolgreich betrieben wird, beträgt der Anteil rund 8%. Es muss also das Ziel sein, auch in Wasserburg den Anteil des Stadtbusse im Binnenverkehr deutlich zu steigern. 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 Stadtbussystem 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 Anbin-

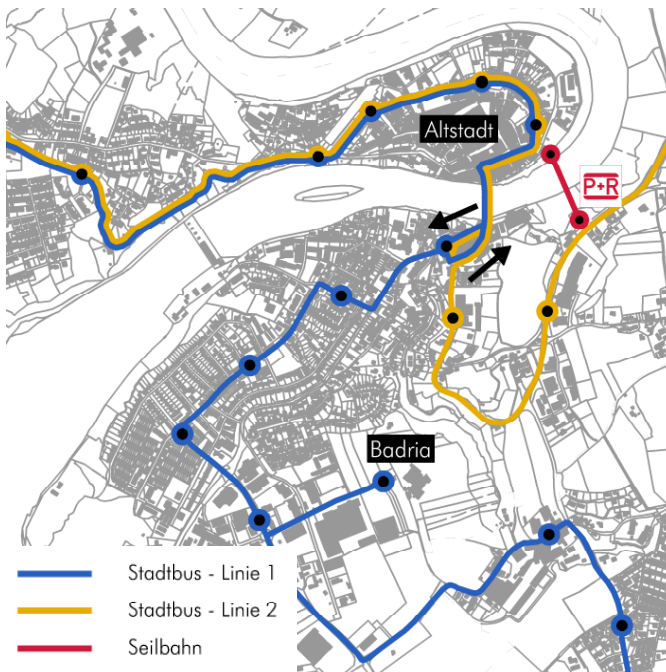
dung an die Stadt bekämen. Die Fahrzeit würde von Bergham bis zur Priener Straße rund 10 – 11 Minuten betragen. Die Fahrzeit von Reitmehring nach Edling und zurück würde ca. 13 Minuten betragen. Die Fahrzeit vom Gymnasium nach Babensham und zurück würde für die Strecke ca. 20 Minuten betragen.



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-Bahn ähnlichen 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 verbessertes Angebot über-

nimmt. Die Ausweitung des Wasserburger Stadtbusverkehrs entspräche einer Umstellung auf ein verbessertes Regionalbusangebot.

Rufbus

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



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. Eine Vergrößerung der Mitgliederbasis hat sich in den letzten Jahren jedoch als sehr mühsam herausgestellt. Momentan sind rund 0,15% der Wasserburger Mitglied im WAT. Die Vorteile des Vereins sollten noch deutlicher herausgestellt werden. Ein

vergleichbares Thema sind Fahrgemeinschaften. Für regelmäßig sich wiederholende Wege, wie im Berufsverkehr, bietet sich diese Möglichkeit an. Viele Pendler wissen oft nicht, dass ihre Nachbarn einen ähnlichen Arbeitsweg haben. Mit Hilfe einer Mobilitätszentrale, z.B. als Handy-App, könnten hierzu Fahrgemeinschaften gesucht und gefunden werden. Anschub kann hier die Stadt oder auch der Landkreis insbesondere im Bereich der Öffentlichkeitsarbeit leisten.



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

Verkehr - Rahmenbedingungen für die Prognose

Einwohnerentwicklung

Das Bay. Landesamt für Statistik geht für Wasserburg von einem Zuwachs von 2016 bis 2028 um 700 von 12.700 auf 13.400 Einwohner aus (+5,5). Pro Jahr sind das ca. 0,3%, bis 2034 insgesamt 7,0%. Wasserburg wird im Hinblick auf den Bevölkerungszuwachs von nahezu allen Nachbargemeinden erheblich übertroffen. Der Einwohnerzuwachs in den Nachbargemeinden wird für die nächsten 15 Jahre mit wenigstens 10,0% angenommen.

Demographischer Wandel

In Wohngebieten aus den 70er Jahren liegen häufig ein relativ hohes Durchschnittsalter und unterdurchschnittliche Haushaltsgrößen vor. Hier kann innerhalb von wenigen Jahren ein rascher Umbruch geschehen.

Siedlungsentwicklung

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.

Bisherige Entwicklung

Rückblickend sind die verkehrlichen Belastungen in den letzten Jahrzehnten stetig gestiegen. Eine vorübergehende Entspannung durch den Bau der Umfahrung der B304 in den 80er Jahren wurde durch den Verkehrsanstieg kompensiert bzw. sogar übertroffen. Darauf aufbauend lassen sich anschließend in verschiedenen Szenarien die Wirkungen von einzelnen

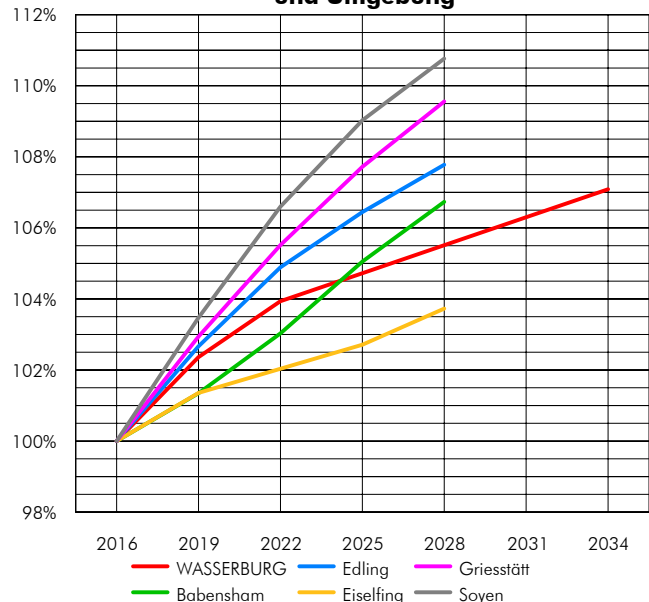
Maßnahmen oder auch Bündeln von Maßnahmen aufzeigen.

Einflussnahme

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.

Einwohnerprognose Wasserburg und Umgebung



Maßnahmen- und und Prioritätenliste Verkehr

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

In der hier abgedruckten 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, Teilnutzung als Quartiersgarage		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 Südenende des Wuhrbachtals		x		Gem. Eiselfing
	6. Mittel- bis langfristig Radweg entlang der RO30 nach Amerang			x	StBA
	7. Radfahrerschutzstreifen auf der St2092 (Salzburger Straße) in Fahrtrichtung bergauf		x		StBA
	8. Errichtung eines Radwegs an der St2092 zwischen der RO37 und Aussichtsturm		x		StBA, Stadt WS
	9. Errichtung eines Radwegs an der St2359 in Richtung Griesstätt		x		StBA
	10. Errichtung eines Stegs für Fußgänger/Radfahrer vom Eisenbahntunnel zur FOS	x			Stadt WS
	11. Ausweisung der Achatzstraße als Fahrradstraße	x			Stadt WS
	12. Rampe für Radfahrer von der Roten Innbrücke zum Zirnweg		x		Stadt WS
	13. Temporäre Fußgängerzone während des Sommerhalbjahres am Wochenende	x			Stadt WS
	14. Reaktivierung ehemalige Bahnline als Radweg		x		Stadt WS
	15. Zusätzliche Ladestationen für e-bikes an Schwerpunkten des Radverkehrs		x		Stadt WS
	16. Anbindung Kapuzinersteg / Münchner Straße		x		Stadt WS
Verkaufsrabatte für e-bikes	x			Fachhandel	
e-bike-Schulung für Senioren	x			ADFC, Polizei	
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	
	2. Langfristig Ausdehnung auf Halbstundentakt bei den Strecken nach RO-MÜ-M		x	DB, BEG	
	3. Nochmalige neutrale Überprüfung der Möglichkeiten einer Altstadtbahnreaktivierung		x		Stadt WS
	4. Nach Fertigstellung des Kapuzinerinselstegs Einrichtung einer Bushaltestelle „Steg“		x		Stadt WS
	5. Prüfung der Realisierungsmöglichkeit einer Seilbahn Gries - Kellerberg			x	Stadt WS

Tabelle: Maßnahmen und Prioritäten im Bereich Verkehr

Verkehrsumlegungen - Prognosen und Szenarien

Grundlagen

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 Binnenverkehr wird sich voraussichtlich, wenn die bisheri-

gen 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.

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.

Die Szenarien und ihre 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 zwi-

schen 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 ge-

nannten Nachbargemeinden und Wasserburg werden auf das Fahrrad verlagert.

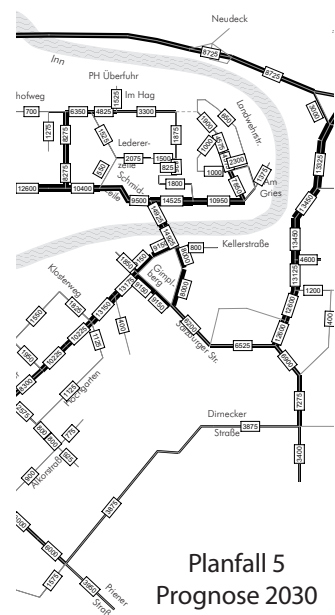
Planfall 4

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



Wirksamkeit der Verkehrsumlegungen

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	PFO	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 Hin-

blick 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 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.

E,E,B = Edling, Eiselfing, Babensham

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

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

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.

Verkehr - Handlungsempfehlungen

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 Größenordnung 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.

