

Stadt
Waldkraiburg

Ergebnisbericht



Verkehrsentwicklungsplan 2035

Auftraggeber:	Stadt Waldkraiburg Stadtplatz 26, 84478 Waldkraiburg
Auftragnehmer:	SCHLOTHAUER & WAUER Ingenieurgesellschaft für Straßenverkehr mbH Niederlassung München Aschauer Straße 10, 81549 München
Projektnummer:	2022-0023
bearbeitet von:	Sibel Aydogdu, M. Sc. Dipl.-Ing. (FH) Ralf Engelhardt
Datum:	05.03.2025
Version:	1.0

Gefördert durch:



Bundesministerium
für Wohnen, Stadtentwicklung
und Bauwesen

aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



**STÄDTEBAU-
FÖRDERUNG**

von Bund, Ländern und
Gemeinden

Bayerisches Staatsministerium für
Wohnen, Bau und Verkehr



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	5
Abbildungsverzeichnis	6
Tabellenverzeichnis	8
1 Kontext und Aufgabenstellung	9
1.1 Die Stadt Waldkraiburg.....	9
1.2 Verkehrsentwicklungsplan.....	11
1.3 Methodik	13
2 Verkehrsdatenerhebung	16
2.1 Knotenpunktzählungen.....	17
2.2 Kennzeichenerfassung	19
2.3 Mobilitätsbefragung	21
2.4 Parkraumerhebung.....	22
3 Verkehrsmodell.....	24
3.1 Grundlagen	24
3.2 Analysemodell 2022	25
3.3 Prognosemodell 2035.....	29
4 Potenzial- und Problemanalyse	33
4.1 Vorbemerkungen	33
4.2 Demografie und Mobilitätsverhalten in Waldkraiburg.....	34
4.3 Stadtstruktur und innerstädtische Nachfragebeziehungen	40
4.4 Barrieren und entfaltete Trennwirkung	42
4.5 Infrastrukturangebot und Erreichbarkeiten	44
4.6 Geschwindigkeitsbegrenzungen und -überschreitungen	46
4.7 Parkraumangebot und -nachfrage im MIV	49
4.8 Fußgänger- und Radverkehrswegenetz	58
4.9 ÖPNV-Angebote und -nachfrage	65
4.10 Kfz-Verkehrsbelastung und Durchgangsverkehr	70
4.11 Allgemeine Verkehrsprognose	81
4.12 Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten.....	83
4.13 Zusammenfassung Potenzial- und Problemanalyse	88
4.13.1 Fließender MIV	89
4.13.2 Ruhender MIV	90
4.13.3 Fußgänger und Radfahrer	91
4.13.4 ÖPNV und weitere Mobilitätsarten	92
5 Planungsleitbild und Ziele	93

6	Maßnahmenuntersuchung und Handlungsempfehlungen.....	98
6.1	Radverkehr	99
6.1.1	Festlegung und Beschluss eines Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr.....	100
6.1.2	Umsetzung des Rad-Vorbehaltsnetzes – MP 1: Projekte in Planung.....	102
6.1.3	Umsetzung des Rad-Vorbehaltsnetzes – MP 2: Detaillierte Radverkehrs anl.....	102
6.1.4	Umsetzung des Rad-Vorbehaltsnetzes – MP 3: Querungen	107
6.1.5	Umsetzung des Rad-Vorbehaltsnetzes – MP 4: Langfristige Projekte	108
6.1.6	Sukzessive Erneuerung und Ausbau von Radabstellanlagen	109
6.1.7	Überprüfung, Optimierung, Ergänzung des Beschilderungskonzeptes	110
6.2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität	110
6.2.1	Bestandsoptimierung von Fußgängerverkehrsanlagen / Barrierefreiheit.....	111
6.2.2	Erhaltung und Ausbau „Grüne Wege“	111
6.2.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	112
6.2.4	Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um Schulen und Kindereinrichtungen	113
6.3	Motorisierter Individualverkehr	114
6.3.1	Festlegung und Beschluss eines Vorbehaltsnetzes für MIV	114
6.3.2	Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 1: Stärkung des Inneren Rings.....	116
6.3.3	Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 2: Verkehrsberuhigung.....	116
6.3.4	Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 3: Knotenpunkte	118
6.3.5	Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 4: Langfristige Projekte	119
6.4	Parkraummanagement	120
6.4.1	Erstellung und Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes	120
6.4.2	Anpassung der Stellplatzsatzung	121
6.4.3	Verbesserung der Wegweisung	122
6.5	Wirtschafts- und Berufsverkehr	123
6.5.1	Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	123
6.5.2	Errichtung von Parkplätzen mit Sondernutzung	124
6.5.3	Einführung von Lieferbereichen / -zonen	124
6.6	Öffentlicher Personennahverkehr.....	125
6.6.1	Sukzessive Optimierung von Haltestellen	126
6.6.2	Beibehaltung des Stadtbusses	127
6.6.3	Information und Kommunikation.....	128
6.6.4	ÖPNV auf regionaler Ebene	129
6.7	Zukunftsfähige Stadt und Mobilität	130
6.7.1	Enge Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsplanung.....	130
6.7.2	Förderung von E-Mobilität	131
6.7.3	Förderung von Multi- und Intermodalität	131
6.8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie.....	132
6.8.1	Datenmanagement	133
6.8.2	Marketing	133
6.8.3	Starke Interessenvertretung auf Verwaltungsebene	134
6.8.4	Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten.....	134
6.9	Schwerpunkte	135
6.9.1	Erneuerung Grüner Weg mit Schwerpunkt Goetheplatz	135
6.9.2	Stadtplatz / Neubau Rathaus	139
6.9.3	Nordtangente.....	140
6.9.4	Erzgebirgsstraße / Münchener Platz	141
6.9.5	Werksgleis	142
6.10	Verkehrsprognose mit Maßnahmen aus dem VEP	143
6.10.1	Kurzfristige Prognose mit zeitnaher Umsetzung von Maßnahmen, Planfall 1	143
6.10.2	Verkehrsprognose 2035 mit Maßnahmenumsetzung, Planfall 2	146
7	Maßnahmenliste und Priorisierung	150
8	Zusammenfassung	151

Anhang	153
A.01 – Ergebnisse der Mobilitätsbefragung.....	154
A.02 – Einteilung der Parktypen	158
A.03.1 – Maßnahmen – Handlungsfeld 1: Radverkehr	159
A.03.2 – Maßnahmen – Handlungsfeld 2: Fußgängerverkehrsanlagen & Aufenthaltsqualität	163
A.03.3 – Maßnahmen – Handlungsfeld 3: Motorisierter Individualverkehr	164
A.03.4 – Maßnahmen – Handlungsfeld 4: Parkraummanagement	168
A.03.5 – Maßnahmen – Handlungsfeld 5: Wirtschafts- und Berufsverkehr	169
A.03.6 – Maßnahmen – Handlungsfeld 6: Öffentlicher Personennahverkehr.....	170
A.03.7 – Maßnahmen – Handlungsfeld 7: Zukünftige Stadt und Mobilität	171
A.03.8 – Maßnahmen – Handlungsfeld 8: Mobilitätsmanagement & Kommunikationsstrat. ..	172
Anlagen	173
AN1 – Ergebnisse der Knotenpunktzählungen & Kennzeichenerfassung	173
AN2 – Fragebogen der Mobilitätsbefragung	173
AN3 – Ergebnisse der Parkraumerhebung und -analyse.....	173
AN4 – Verkehrsmodell Plots.....	173
AN5 – Kartendarstellungen der Analyse	173
AN6 – Leistungsfähigkeitsberechnungen	173
AN7 – Maßnahmenliste und -karten.....	173

Abkürzungsverzeichnis

AF	Analysefall
AS	Anschlussstelle
DV	Durchgangsverkehr
FG	Fußgänger
FNP	Flächennutzungsplan
FSA	Fußgängerschutzanlage
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, Ausgabe 2015 (HBS 2015)
ISEK	Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept, Integriertes Stadtentwicklungskonzept
KEN	Kennzeichenerfassung (in Verbindung mit eindeutig zugewiesener Nummer)
KP	Knotenpunkt (in Verbindung mit eindeutig zugewiesener Nummer)
LV	Leichtverkehr bestehend aus den Fahrzeugtypen: Pkw, Kraftrad, Lieferwagen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NMIV	Nicht motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PNF	Prognosenußfall
POI	Point of Interest, sind punkthafte Geoobjekte mit entsprechend verkehrlicher Bedeutung
PPF	Prognoseplanfall
QS	Querschnitt
QV	Quellverkehr
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SV	Schwerverkehr bestehend aus den Fahrzeugtypen Lkw, Lastzug und Bus
VEP	Verkehrsentwicklungsplan
ZV	Zielverkehr

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick – Lage in der Region	9
Abbildung 2: Überblick – Gemeindegebiet Waldkraiburg	10
Abbildung 3: Ablaufschema VEP	13
Abbildung 4: Übersicht Beteiligungsveranstaltungen	15
Abbildung 5: Übersicht – Erhebungsumgriff gesamt	16
Abbildung 6: Übersicht – Knotenpunktzählungen	18
Abbildung 7: Übersicht – Querschnitte der Kennzeichenerfassung	20
Abbildung 8: Ablauf der Mobilitätsbefragung	21
Abbildung 9: Betrachtungsumgriff der Parkraumerhebung	22
Abbildung 10: Verfahrensschritte in einem Verkehrsmodell	24
Abbildung 11: Überblick zu den Verkehrszellengrenzen im Umfeld des Hauptortes	26
Abbildung 12: Vergleich der Zählwerte zu den erreichten Modellwerten	26
Abbildung 13: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Analysefall 2022	27
Abbildung 14: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Analysefall 2022, Streckenauslastung	28
Abbildung 15: Farbskala der Streckenauslastung	28
Abbildung 16: Übersicht – Projekte in derzeitigen Ausbauprogrammen	30
Abbildung 17: Kartendarstellung „Potenzielle Siedlungsentwicklungen“ gemäß ISEK	31
Abbildung 18: Wohnortverteilung der Befragten mit Angabe der wichtigsten Orte	35
Abbildung 19: Altersverteilung der Befragten	36
Abbildung 20: Tätigkeiten der Befragten	36
Abbildung 21: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung im Alltag	37
Abbildung 22: Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl	38
Abbildung 23: Zurückgelegte Gesamtstrecke je Verkehrsmittel im Alltag	39
Abbildung 24: Siedlungsstruktur gemäß ISEK	40
Abbildung 25: Fußläufige Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten	42
Abbildung 26: Übersicht – Klassifiziertes Straßennetz	45
Abbildung 27: Isochronen betrachtet vom Stadtplatz aus für Pkw	46
Abbildung 28: Tempo-30-Regelungen im Bestand	47
Abbildung 29: Geschwindigkeitsverstöße im Jahr 2020 gemäß Stichprobe	48
Abbildung 30: Parkstände im westlichen Erhebungsgebiet	50
Abbildung 31: Parkraum – Übersicht Teilgebiete	50
Abbildung 32: Übersicht Parkdauerbeschränkung auf öffentl. Parkplätzen im Erhebungsgebiet	52
Abbildung 33: Darstellung des Parkdrucks anhand Parkdruckuhr für Gebiet 11	54
Abbildung 34: Darstellung der Auslastung kategorisiert nach Parktypen für Gebiet 11	56
Abbildung 35: Darstellung der Häufigkeiten der Parkdauer in Zählheiten für Gebiet 11	57
Abbildung 36: Radverkehrsrouten gemäß Bayernatlas	58
Abbildung 37: Erreichbarkeit des Zentrums und des Bahnhofs mit dem Rad	59
Abbildung 38: Fehlende Bordsteinabsenkung	61
Abbildung 39: Fehlende Bordsteinabsenkung und Wegweisung	61
Abbildung 40: Zu schmale Radverkehrsanlagen (links: zusätzl. Einschränkung durch Mülltonnen)	62
Abbildung 41: Radabstellanlagen (links: Positivbeispiel, rechts: Negativbeispiel)	62
Abbildung 42: Erhaltungszustand Deckschicht	62
Abbildung 43: Durch Vegetation verdeckte Schilder	63
Abbildung 44: Schwer erkennbare, begreifbare Beschilderung und Markierung	63
Abbildung 45: Erreichbarkeit des Zentrums und des Bahnhofs zu Fuß	64
Abbildung 46: Ausschnitt ÖPNV-Linien in der Stadt Waldkraiburg	65
Abbildung 47: Erreichbarkeit der Bushaltestellen zu Fuß	67
Abbildung 48: Beispiele der Haltestellenkennzeichnung und Fahrgastinformation in Waldkraiburg	68
Abbildung 49: Beispiel Bushaltestelle Bahnhof (Bayernbrücke)	68
Abbildung 50: Beispiel Bushaltestelle Berliner Straße	69
Abbildung 51: Tagesverkehrsmengen an ausgewählten Knotenpunkten – Waldkraiburg Nordost	70
Abbildung 52: Tagesverkehrsmengen an ausgewählten Knotenpunkten – Waldkraiburg Süd	70
Abbildung 53: Verkehrsbelastungsklassen RAS 06	73
Abbildung 54: Hauptachsen der Erschließung	73
Abbildung 55: Übersicht – Auswertungskordons	74
Abbildung 56: Durchgangsverkehr – Innenkordon	75
Abbildung 57: Durchgangsverkehr – Mittelkordon	76
Abbildung 58: Durchgangsverkehr – Außenkordon	77
Abbildung 59: Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehrsmengen und Anteile – Außenkordon	79
Abbildung 60: Tagesganglinie Kennzeichenerfassungen [Kfz/15-Minutenintervall]	80

Abbildung 61: Tagesganglinie Kennzeichenerfassungen, Spitzenstundenanteil [%/Stunden].....	80
Abbildung 62: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Prognosenullfall 2035	81
Abbildung 63: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Prognosenullfall minus Analysefall	82
Abbildung 64: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Prognosenullfall 2035, Streckenauslastung	83
Abbildung 65: Übersicht betrachtete Knotenpunkte im Prognosenullfall	87
Abbildung 66: Dokumentation verortbarer Hinweise / Vorschläge aus dem Beteiligungsprozess ...	88
Abbildung 67: Themen einer nachhaltigen Verkehrsplanung	93
Abbildung 68: Entwurf Vorbehaltsnetz für Radverkehr	101
Abbildung 69: Verortbare Maßnahmen im Handlungsfeld „1 Radverkehr“	101
Abbildung 70: Beispielquerschnitt – Beidseitiger Radweg	105
Abbildung 71: Beispielquerschnitt – Beidseitiger Radfahrstreifen	105
Abbildung 72: Beispielquerschnitt – Beidseitiger Radfahrstreifen, mit einseitig Längsparkstände	106
Abbildung 73: Beispielquerschnitt – Beidseitige Schutzstreifen, mit einseitig Längsparkstände ...	106
Abbildung 74: Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem	107
Abbildung 75: Beispiel für Anlehnhalter	109
Abbildung 76: Entwurf Vorbehaltsnetz den Motorisierten Individualverkehr	115
Abbildung 77: Verortbare Maßnahmen im Handlungsfeld „3 Motorisierter Individualverkehr“	115
Abbildung 78: Systemskizze zur Führung aller Verkehrsarten am Knotenpunkt	117
Abbildung 79: Übersicht Knotenpunkte im Maßnahmenpaket 3.4	119
Abbildung 80: Mögliche Nutzungen auf einem Multifunktionsstreifen.....	125
Abbildung 81: Nutzung eines Zwischenstreifens vor einer Parkbucht als Fläche zum Be- und Entladen	125
Abbildung 82: Vorschlag zur Gestaltung des Goetheplatzes.....	138
Abbildung 83: Von-der-Tann-Straße mit parallel verlaufendem Geh- und Radweg.	139
Abbildung 84: Beispielquerschnitte – Selbstständig geführte Radwege	142
Abbildung 85: Planfall 1 – kurzfristige Maßnahmenumsetzung	144
Abbildung 86: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Planfall 1, Streckenauslastung	145
Abbildung 87: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Differenz Planfall 1 minus Analysefall	146
Abbildung 88: Planfall 2 – Verkehrsberuhigung Innenstadt, Stärkung Innenstadtring,	147
Abbildung 89: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Planfall 2, Streckenauslastung	148
Abbildung 90: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Planfall 2 minus Prognosenullfall	149
Abbildung 91: Schema im Weiteren empfohlene Vorgehensweise	152

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Bevölkerungsentwicklung bis 2035	34
Tabelle 2:	Parkraum – Übersicht Teilgebiete	51
Tabelle 3:	Parkdruck in Abhängigkeit der Auslastung	54
Tabelle 4:	Belastungsklassen in Anlehnung an die RAST 06	71
Tabelle 5:	Straßen- bzw. Belastungsklassen in Waldkraiburg nach RAST 06	72
Tabelle 6:	Routenwahl im Durchgangsverkehr auf der Relation Nord-West	78
Tabelle 7:	Leistungsfähigkeitsbewertung der Knotenpunkte im Analysefall	85
Tabelle 8:	Leistungsfähigkeitsbewertung ausgewählter Knotenpunkte im Prognosenullfall	87
Tabelle 9:	Strukturierung der Maßnahmen	98
Tabelle 10:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „1 Radverkehr“	99
Tabelle 11:	Maßnahmenpaket 1.1	100
Tabelle 12:	Maßnahmenpaket 1.2	102
Tabelle 13:	Maßnahmenpaket 1.3	103
Tabelle 14:	Regelmaße für verschiedene Typen von Radverkehrsanlagen	104
Tabelle 15:	Maßnahmenpaket 1.4	108
Tabelle 16:	Maßnahmenpaket 1.5	108
Tabelle 17:	Maßnahmenpaket 1.6	109
Tabelle 18:	Maßnahmenpaket 1.7	110
Tabelle 19:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „2 Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität“	111
Tabelle 20:	Maßnahmenpaket 2.1	111
Tabelle 21:	Maßnahmenpaket 2.2	112
Tabelle 22:	Maßnahmenpaket 2.3	113
Tabelle 23:	Maßnahmenpaket 2.4	113
Tabelle 24:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „3 Motorisierter Individualverkehr“	114
Tabelle 25:	Maßnahmenpaket 3.1	114
Tabelle 26:	Maßnahmenpaket 3.2	116
Tabelle 27:	Maßnahmenpaket 3.3	117
Tabelle 28:	Maßnahmenpaket 3.4	119
Tabelle 29:	Maßnahmenpaket 3.5	120
Tabelle 30:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „4 Parkraummanagement“	120
Tabelle 31:	Maßnahmenpaket 4.1	121
Tabelle 32:	Maßnahmenpaket 4.2	122
Tabelle 33:	Beispiele der Wirkungen eines Mobilitätskonzeptes	122
Tabelle 34:	Maßnahmenpaket 4.3	123
Tabelle 35:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „5 Wirtschafts- und Berufsverkehr“	123
Tabelle 36:	Maßnahmenpaket 5.1	124
Tabelle 37:	Maßnahmenpaket 5.2	124
Tabelle 38:	Maßnahmenpaket 5.3	125
Tabelle 39:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „6 Öffentlicher Personennahverkehr“	126
Tabelle 40:	Maßnahmenpaket 6.1	127
Tabelle 41:	Maßnahmenpaket 6.2	128
Tabelle 42:	Maßnahmenpaket 6.3	128
Tabelle 43:	Maßnahmenpaket 6.4	129
Tabelle 44:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „7 Zukunftsfähige Stadt und Mobilität“	130
Tabelle 45:	Maßnahmenpaket 7.1	131
Tabelle 46:	Maßnahmenpaket 7.2	131
Tabelle 47:	Maßnahmenpaket 7.3	132
Tabelle 48:	Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „8 Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie“	132
Tabelle 49:	Maßnahmenpaket 8.1	133
Tabelle 50:	Maßnahmenpaket 8.2	134
Tabelle 51:	Maßnahmenpaket 8.3	134
Tabelle 52:	Maßnahmenpaket 8.4	134

1 Kontext und Aufgabenstellung

1.1 Die Stadt Waldkraiburg

Waldkraiburg bietet als größte Stadt im oberbayerischen Landkreis Mühldorf mehr als 26.000 Einwohnern¹ auf einer Fläche von 2.155 ha eine Heimat². Das Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP) stuft die Stadt Waldkraiburg zusammen mit der Kreisstadt Mühldorf am Inn als Oberzentrum ein.

Örtlich befindet sich die Stadt Waldkraiburg in der Metropolregion München, zentral zwischen der nördlichen Achse München-Landshut und der südlichen Achse München-Rosenheim-Salzburg, siehe Abbildung 1. Die Entfernung zur Stadt München beträgt ca. 60 km Luftlinie. Ausgehend von Waldkraiburg lässt sich diese Distanz über die A 94 (Zufahrt über Anschlussstelle Ampfing) in rund einer Stunde bewältigen. Aufgrund der eben benannten zentralen Lage sind die Städte Landshut und Rosenheim ebenso in etwa einer Stunde mit dem Pkw erreichbar. In diesem Zusammenhang sind z. B. die B 299 sowie die B 15 als wichtige Hauptverkehrsstraßen zu benennen. Die Entfernung zur südöstlich gelegenen Stadt Salzburg in Österreich beträgt ca. 65 km Luftlinie und kann mit dem Pkw bei gegebener Verkehrsinfrastruktur in etwa 1,5 Stunden bewältigt werden.

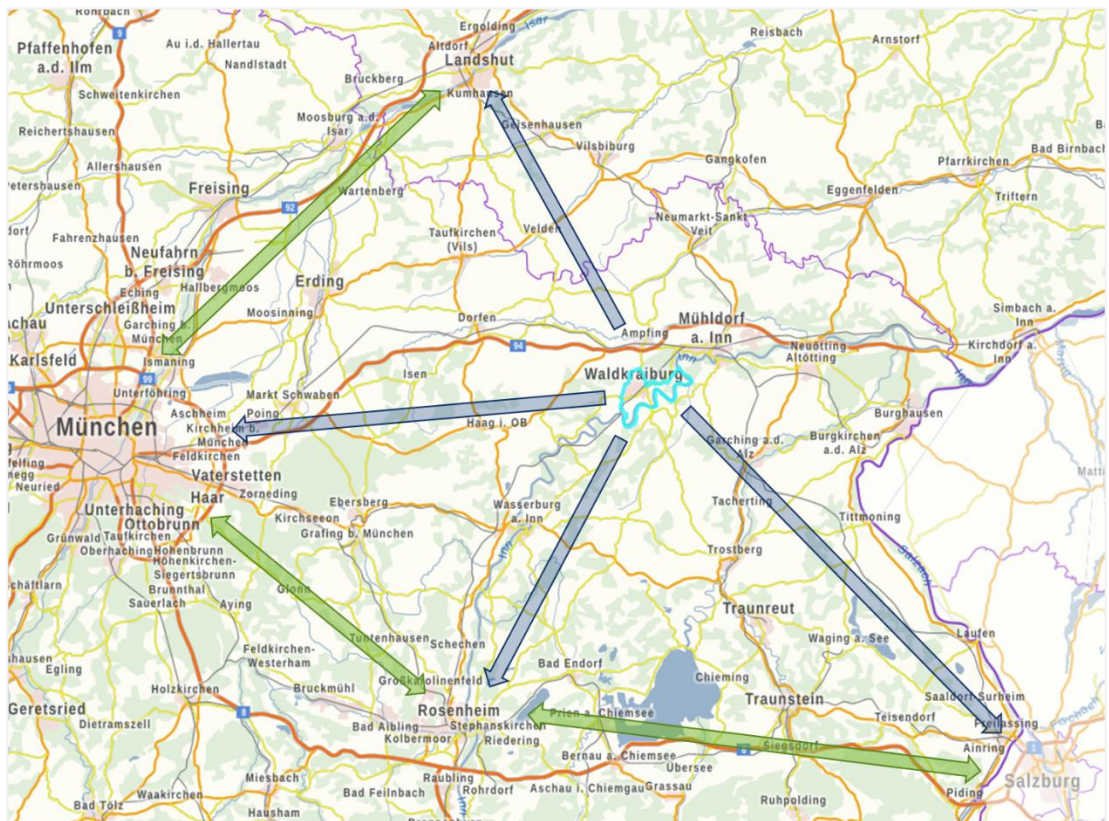


Abbildung 1: Überblick – Lage in der Region
(Quelle: Eigene Darstellung; Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

¹ Angabe gemäß Bevölkerungsstatistik 2021 der Stadt Waldkraiburg; <https://www.waldkraiburg.de/startseite/bevoelkerungsstatistik-2021>, zuletzt abgerufen am 28.01.2025
² Angabe gemäß Website der Stadt; <https://www.waldkraiburg.de/stadt-verwaltung/wirtschaftsstadtentwicklung/wirtschaftsstandort/strukturdaten>; zuletzt abgerufen am 28.01.2025

Das Gemeindegebiet lässt sich strukturell in den Hauptort Waldkraiburg sowie die südöstlich davon gelegenen kleineren Ortsteile und Weiler einteilen. Als eine Art Grenze zwischen dem Hauptort und den abseitigen Ortsteilen, kann die St 2352 sowie die teilweise parallel dazu verlaufende Bahnlinie benannt werden. Im Süden wird das Gemeindegebiet durch den Inn begrenzt. In Abbildung 2 ist die Grenze des Gemeindegebietes in türkiser Farbe eingetragen.

Als verkehrliche Besonderheit Waldkraiburgs ist zu erkennen, dass die Stadt im Kreuzungspunkt der beiden Staatsstraßen St 2352 und St 2091 („Pürtener Kreuzung“ genannt) verortet ist. Dabei liegt der Hauptort im nordwestlichen Quadranten. Aufgrund der hohen Verkehrsmengen auf benannten Staatsstraßen, bilden diese eine Art Barriere zwischen dem Hauptort und den abseits gelegenen Ortsteilen. Zugleich verläuft die Bahnlinie in enger räumlicher Nähe (nördlich) zum benannten Knotenpunkt und bildet ebenso eine verkehrliche Barriere. Beschriebene Konstellation spielt eine wichtige Rolle hinsichtlich des Verkehrsgeschehens in Waldkraiburg und wird auch durch die Bürgerschaft als Problemstelle wahrgenommen. Maßnahmen, die zu einer Verbesserung der Situation führen sollen, sind im 7. Ausbauprogramm für Staatsstraßen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr verankert³.



Abbildung 2: Überblick – Gemeindegebiet Waldkraiburg
(Quelle: Eigene Darstellung; Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

³ Projekt RO240-07: Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung + Projekt RO230-07: BÜ-Beseitigung in Waldkraiburg

Grundsätzlich ist das Verkehrsgeschehen in Waldkraiburg insbesondere durch regionale Verkehre bestimmt. Dies ist damit zu begründen, dass das Gemeindegebiet durch überregionale Hauptverkehrsstraßen (z. B. A 94, B 12) allenfalls tangiert, jedoch nicht durchquert wird. Damit sind Durchgangsverkehre im Siedlungsgebiet von untergeordneter Bedeutung. Hinsichtlich der Fahrtzwecke im Quell-, Ziel- und Binnenverkehr spielen hauptsächlich „Alltagswege“ (von/nach Arbeit, Schule, Einkauf, Freizeit etc.) eine maßgebende Rolle. Touristische Verkehre sind eher vernachlässigbar. Als weitere Besonderheit lässt sich anmerken, dass der Anschluss von Waldkraiburg zur A 94 über die Anschlussstelle Waldkraiburg / Ampfing mit einem Fahrtweg von ca. 6 km gegeben ist. Durch diese Nähe zur Autobahn wird die Stadt Waldkraiburg oftmals von Lastkraftfahrern mit dem Zweck der Rast und Einhaltung von Ruhezeiten angefahren.

Hinsichtlich der Erschließung Waldkraiburgs im Öffentlichen Verkehr lässt sich der eigene Bahnhaltepunkt als wichtige Gegebenheit anbringen. Allerdings gilt anzumerken, dass die für Pendlerverkehre bedeutendere Bahnverbindung München-Mühldorf a. Inn nur über den Haltepunkt Ampfing oder direkt über Mühldorf zugänglich ist.

Bezüglich der bestehenden Stadt- und Straßeninfrastruktur lässt sich aus Sicht der Verkehrsplanung erkennen, dass in der Vergangenheit der eigene Pkw als maßgebendes Verkehrsmittel angesetzt wurde. Weiteren Verkehrsarten wie z. B. Fußgänger- und Radverkehren wurden eher untergeordnete Rollen beigemessen. Gleichzeitig ist anzuerkennen, dass in der Stadtentwicklung der jüngeren Vergangenheit neben dem eigenen Pkw auch weiteren Mobilitätsarten – im Sinne der notwendigen Verkehrswende – Aufmerksamkeit gewidmet wurde.

1.2 Verkehrsentwicklungsplan

Ein Verkehrsentwicklungsplan (VEP) ist eine kommunale Planung, die jedoch eine freiwillige Aufgabe darstellt. Damit unterscheidet sie sich von der vorbereitenden Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung – FNP), welche nach dem Baugesetzbuch (BauGB) zu den rechtlich verbindlichen Pflichtaufgaben zählt. Hinsichtlich Planungsgebiet, Detaillierungsgrad, dem Planungshorizont (mittel- bis langfristig, ca. 10 bis 15 Jahre) und der Inhalte sind FNP und VEP vergleichbar. Ein VEP kann als vorbereitendes oder begleitendes Planungsinstrument eines FNP verstanden werden, mit Berücksichtigung sich verändernder gesellschaftlicher Wertvorstellungen.

Die Mobilität der Bevölkerung bzw. der Gesellschaft ist eine Voraussetzung für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung. Die Mobilität ermöglicht den Menschen die Teilnahme an sozialen, kulturellen, wirtschaftlichen und anderen Prozessen, beispielsweise wie Arbeit, Versorgung, Ausbildung, Freizeit, Kultur sowie sonstige soziale Kontakte. Die moderne Kommunikationstechnik kann mittlerweile bestimmte Aspekte hinsichtlich der Mobilitätswünsche kompensieren, jedoch wird dies auch langfristig nicht den grundsätzlichen Wunsch der Menschen nach Ortsveränderungen beeinflussen.

Als Untersuchungsgebiet des Verkehrsentwicklungsplans gilt das gesamte Gemeindegebiet, alle Verkehrsarten werden integriert betrachtet. Als Verkehrsarten gelten:

- Motorisierter Individualverkehr (MIV): z. B. Pkw, Motorräder, Lieferwagen, Lkw
- Nicht motorisierter Individualverkehr (NMIV): Fußgänger, Radfahrer o. Ä.
- Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) unterteilt in:
 - Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV): z. B. Stadt- und Regionalbusse
 - Schienenpersonennahverkehr (SPNV): z. B. Regionalbahn

Ein VEP hat hohe gegenseitige Wechselwirkungen mit der Stadtplanung / Stadtentwicklung. Das heißt verkehrliche Rahmenbedingungen (z. B. viel Verkehr auf anliegenden Straßen) beeinflussen die Stadtentwicklung. Umgekehrt verursachen städtebauliche Veränderungen Auswirkungen im Verkehr (Neuverkehr aus Einzelhandel und / oder Wohn- / Gewerbenutzung).

Als wichtige Aspekte einer zeitgemäßen Verkehrsplanung und mithin als Grundlage für Entwicklungsziele eines Verkehrsentwicklungsplans sind zu nennen:

- Anstreben einer ressourcenschonenden, emissionsarmen und stadtverträglichen Abwicklung des Verkehrs
- Gewährleistung einer sozial gerechten Mobilität
- Sicherstellung und Weiterentwicklung der Rahmenbedingungen des Wirtschaftsverkehrs
- Vordenken des Übergangs hin zu post-fossilen Verkehrssystemen
- Berücksichtigung des zu erwartenden demografischen Wandels und gesellschaftlicher Trends (Multi- / Intermodalität, Lockerung räumlich / zeitlicher Bindungen)

Die Stadt Waldkraiburg hat es sich zur Aufgabe gemacht, diesen VEP unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit zu erarbeiten. Als Zeithorizont für die zu entwickelnde Ziele und Maßnahmen des VEP wurde das Jahr 2035 angesetzt. Die Einzelheiten zu den durchgeführten Veranstaltungen / Arbeitsterminen sind dem nachfolgenden Kapitel zu entnehmen.

1.3 Methodik

Nachfolgende Abbildung zeigt das Ablaufschema der Verkehrsentwicklungsplanung und damit die ausgewählte Methodik. Dabei orientiert sich das Vorgehen an dem Hinweispapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zur Verkehrsentwicklungsplanung⁴.

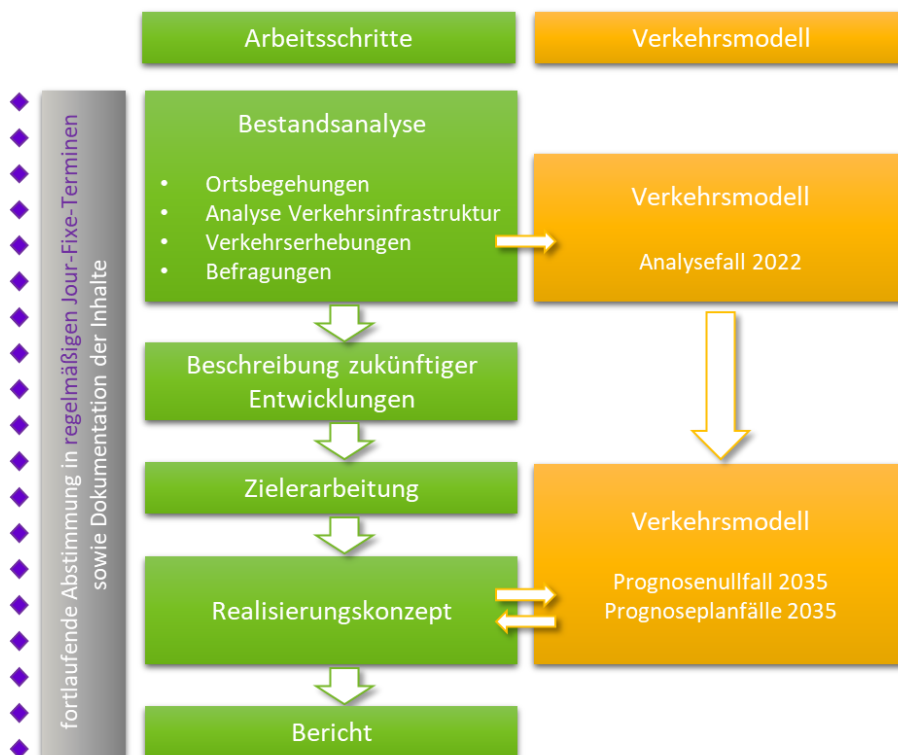


Abbildung 3: Ablaufschema VEP
(Quelle: Eigene Darstellung)

Arbeitsschritte

Der bewährten Methodik in der Verkehrsplanung folgend, beginnen die Arbeiten mit einer Bestandsaufnahme und begleitenden Erhebungen in Form von Knotenpunktzählungen, Kennzeichenerfassungen sowie Parkraumerhebungen und einer online Mobilitätsbefragung (Kapitel 2). Insbesondere die Erhebungen im Motorisierten Individualverkehr dienen als Datengrundlage für das zu erstellende Verkehrsmodell Waldkraiburgs (Kapitel 3).

Im nächsten Schritt werden die Probleme des Verkehrsgeschehens in Waldkraiburg ebenso wie bestehende Potenziale zusammengetragen (Leitfrage: Wo stehen wir?) (Kapitel 4). Darauf basierend wird ein Leitbild entwickelt (Leitfrage: Wo wollen wir hin?) (Kapitel 5).

Aus den Analysen sowie der Leitbildformulierung ergeben sich Maßnahmen zur Problemlösung bzw. Leitbildumsetzung. Diese Maßnahmen werden hinsichtlich ihrer Wirkungen unter Berücksichtigung des Verkehrsmodells und dessen aktuell erhobener Eingangsgrößen und Randbedingungen untersucht. Maßgeblich sind auch qualitative

⁴ Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, Ausgabe 2013

Gesichtspunkte. Daraus abgeleitet entstehen strategisch-konzeptionelle Handlungsempfehlungen (Leitfrage: Was müssen wir dazu tun?) (Kapitel 6).

Verkehrsmodell

Verkehrsmodelle sind ein Werkzeug der Verkehrsplanung. Sie bilden das Verkehrsgeschehen eines Untersuchungsraumes (bspw. ein Quartier, eine Stadt, eine Region, ein Landkreis) auf Grundlage von empirischen Daten und Annahmen ab. Auf dessen Basis können verkehrliche Wirkungen als Ergebnis von Änderungen in der Flächennutzung sowie Infra- und Raumstruktur auf unterschiedlichen Betrachtungsebenen und Untersuchungshorizonten abgeschätzt werden.⁵

Im Rahmen der vorliegenden Verkehrsentwicklungsplanung wird ein solches makroskopisches Verkehrsmodell für die Stadt Waldkraiburg erstellt und angewendet. Die sich in Waldkraiburg stellenden Fragen umfassen die Bewertung auch netzwirksamer Maßnahmen, wie z. B. Maßnahmen mit erheblichen Auswirkungen auf die gefährdeten Geschwindigkeiten (über längere Strecken) oder Maßnahmen mit relevanten Auswirkungen auf die Kapazität (an Knoten / Strecken). Bei Bedarf können ebenso Straßensperrungen oder Einbahnstraßen bewertet werden.

Maßnahmen dieser Art führen zu Veränderungen der Reisezeitverteilung im Netz und mithin zu Verlagerungen des Verkehrs. Sie können quantitativ nur mittels eines Verkehrsmodells beurteilt werden. Voraussetzung für die Erstellung eines Modells sind die oben beschriebenen, umfangreichen Erhebungen.

Beteiligungsveranstaltungen

Die intensive Beteiligung der Öffentlichkeit (Bevölkerung, Interessengruppen, politische Entscheidungsträger) ist der zeitgemäße Weg, die Entscheidungsfindung innerhalb der Gemeindegemeinschaft – gerade bei einem so potenziell umstrittenen Themenfeld wie dem Verkehr – auf eine tragfähige Basis zu stellen. Aus diesem guten Grund wurde die interessierte Öffentlichkeit bei der Entwicklung dieses VEP einbezogen. Dies geschah mit Hilfe einer Online-Umfrage zum Mobilitätsverhalten der Bürger sowie insgesamt drei Öffentlichkeitsveranstaltungen (Informationsveranstaltungen mit teilweise interaktiven Inhalten), welche begleitend zum fortschreitenden inhaltlichen Arbeitsprozess durchgeführt wurden. Zudem wurde die Stadtverwaltung in regelmäßigen Jour-Fixe-Terminen in den Bearbeitungsprozess miteinbezogen. Um auch wichtige politische Gremien, wie z. B. den Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss sowie den Stadtrat, in den Prozess miteinzubeziehen, wurden weiterhin Präsentationen zum Zwischenstand sowie Workshops geplant und durchgeführt. Nachfolgende Abbildung gibt einen Überblick über die Beteiligungsveranstaltungen:

⁵ Hinweise zur Verkehrsentwicklungsplanung, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, Ausgabe 2013

Beteiligungsveranstaltungen	
1. Öffentlichkeitstermin – Defizite	07.11.2022
Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss: Vorstellung Zwischenstand	16.05.2023
Stadtrat: Workshop Ziele	20.06.2023
2. Öffentlichkeitstermin – Ziele und Maßnahmen	06.05.2024
Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss: Vorstellung Zwischenstand	03.12.2024
Stadtentwicklungs-, Bau- und Umweltausschuss: Vorstellung Ergebnisse	21.01.2025
Stadtrat: Vorstellung Ergebnisse	04.02.2025
3. Öffentlichkeitstermin – Ergebnisse	12.03.2025

Beschluss der Zielausrichtung am 05.09.2023

Abbildung 4: Übersicht Beteiligungsveranstaltungen
(Quelle: Eigene Darstellung)

2 Verkehrsdatenerhebung

Die Basis der Verkehrsplanung und insbesondere des Verkehrsmodells (als Werkzeug der Verkehrsplanung) ist die detaillierte Kenntnis des Verkehrsgeschehens und der Verkehrsabläufe sowie der Fahrtzwecke und des Mobilitätsverhaltens der unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen. Um diese Kenntnisse zu erhalten, fanden umfangreiche Erhebungen in Form von Verkehrszählungen an Knotenpunkten sowie Flussverfolgungen mittels Kennzeichenerfassung statt (Kapitel 2.1 und 2.2). Weiterhin wurde eine Umfrage zum Mobilitätsverhalten in Waldkraiburg durchgeführt (Kapitel 2.3). Teil der Bestandsaufnahme war zudem eine Parkraumerhebung inkl. Erfassung des vorliegenden Parkraumangebotes (Kapitel 2.4). Abbildung 5 gibt einen Überblick zum Erhebungsumgriff.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Methodiken zur Datenerfassung beschrieben und die jeweiligen Umgriffe dargestellt. Ausgewählte Ergebnisse aus den Erhebungen werden im Rahmen der Potenzial- und Problemanalyse in nachfolgendem Kapitel 4 erläutert.

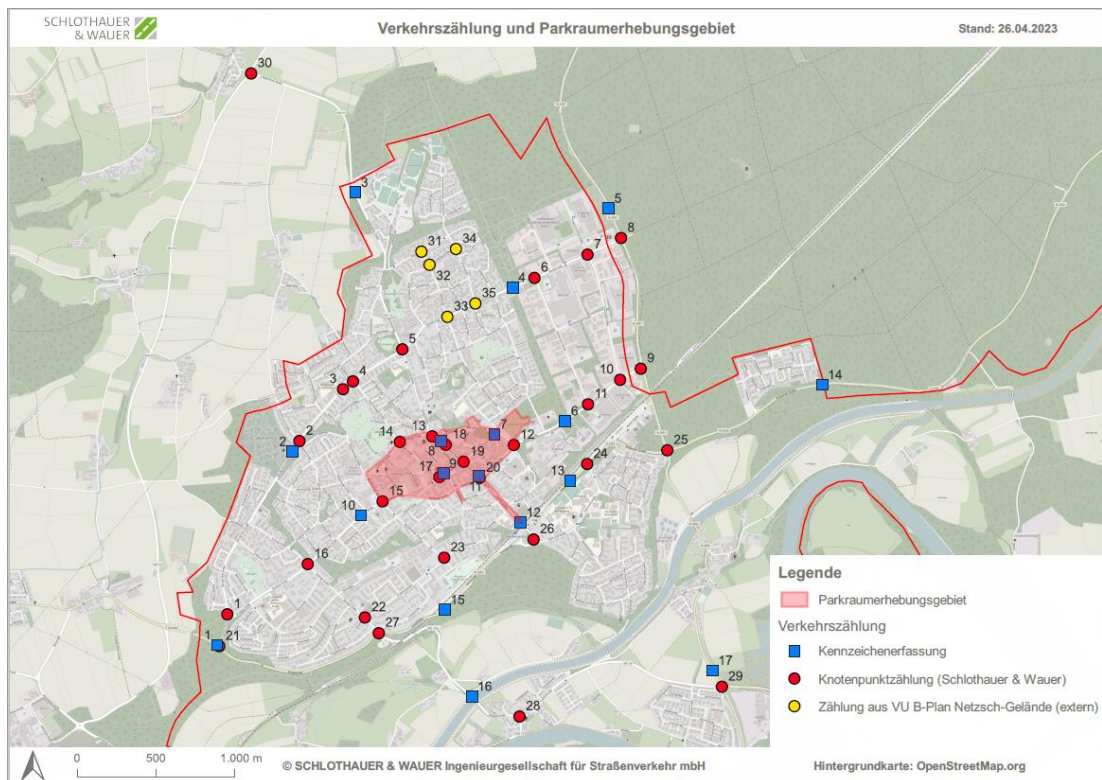


Abbildung 5: Übersicht – Erhebungsumgriff gesamt
(Quelle: Eigene Darstellung)

2.1 Knotenpunktzählungen

Die Zählung der Knotenpunkte erfolgte am Donnerstag, den 29.09.2022, jeweils über 24 Stunden. Somit wurde als Erhebungstag ein Normalwerktag (Dienstag bis Donnerstag) außerhalb der bayerischen Ferienzeiten und innerhalb des erhebungsfähigen Zeitraumes (März bis Oktober) gemäß Richtlinie⁶ ausgewählt. So kann davon ausgegangen werden, dass eine repräsentativen Verkehrsmenge für den Alltagsverkehr ermittelt wurde. Gezählt wurde mittels Videoaufnahme und nachfolgender manueller Auswertung. Es wurde eine Differenzierung in Zählintervalle von 15 Minuten vorgenommen. Die Zählungen liegen unterteilt in folgende Verkehrsarten vor:

- Leichtverkehr (LV)
→ bestehend aus den Fahrzeugtypen: Pkw, Kraftrad, Lieferwagen
- Schwerverkehr (SV)
→ bestehend aus den Fahrzeugtypen: Bus, Lkw, Lastzug

Insgesamt wurden die Verkehrsmengen an 30 Knotenpunkten erhoben (vgl. Abbildung 6). Ein Teil der Erhebungen erfolgte durch die GEOVISTA GmbH im Unterauftrag der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft mbH.

- KP1 – Von-der-Tann-Str. / Graslitzer Str.
- KP2 – Von-der-Tann-Str. / Troppauer Str. / Grüner Weg / Hermann-Löns-Str.
- KP3 – Grüner Weg / Goetheplatz
- KP4 – Grüner Weg / Peter-Rosegger-Str. / Schillerstraße
- KP5 – Grüner Weg / Siemensstr. (MÜ 13) / Daimlerstr. (MÜ 13)
- KP6 – Daimlerstr. (MÜ 13) / Geretsrieder Str.
- KP7 – Daimlerstr. (MÜ 13) / Traunreuter Str. / Friedrich-Schmidt-Str.
- KP8 – Daimlerstr. (MÜ 13) / St 2091 / Maxlinie
- KP9 – Teplitzer Str. / St 2091
- KP10 – Teplitzer Str. / Traunreuter Str.
- KP11 – Teplitzer Str. / Geretsrieder Str.
- KP12 – Teplitzer Str. / Beuthener Str. / Adlergebirgsstr.
- KP13 – Karlsbader Str. / Berliner Str. / Adlergebirgsstr. / Siemensstr.
- KP14 – Karlsbader Str. / Prager Str. / Peter-Rosegger-Str.
- KP15 – Graslitzer Str. / Reichenberger Str.
- KP16 – Graslitzer Str. / Aussiger Str.
- KP17 – Graslitzer Str. / Prager Str.
- KP18 – Berliner Str. / Stadtplatz / Friedländer Str.

⁶ Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, Ausgabe 2012

- KP19 – Berliner Str. / Stadtplatz / Braunauer Str.
- KP20 – Berliner Str. / Egerländer Str. / Teplitzer Str.
- KP21 – St 2352 / Von-der-Tann-Str.
- KP22 – Aussiger Str. / Veilchenweg / Erzgebirgsstr.
- KP23 – Reichenberger Str. / Erzgebirgsstr. / Böhmerwaldstr.
- KP24 – Kraiburger Str. (St 2352) / Mozartstr.
- KP25 – Kraiburger Str. (St 2352) / St 2091
- KP26 – Berliner Str. / Franz-Liszt-Str.
- KP27 – Inntalstr. (St 2352) / MÜ 18 / Aussiger Str.
- KP28 – Trenbachstr. (MÜ 18) / Jettenbacher Str. (MÜ 19)
- KP29 – MÜ 18 / St 2091
- KP30 – MÜ 25 / MÜ 13 / Johannesstr. (Gemeinde Heldenstein)

Weitere Knotenpunkterhebungen – KP31 bis KP35 – konnten vorliegenden Unterlagen vorangegangener Untersuchungen entnommen werden.

Detaillierte Auswertungen der Verkehrszählungen an KP1 bis KP30 sind vorliegendem Bericht als Anlage beigefügt. Ausgewählte Erhebungsergebnisse sowie maßgebende Erkenntnisse können der Potenzial- und Problemanalyse in nachfolgendem Kapitel 4 entnommen werden.

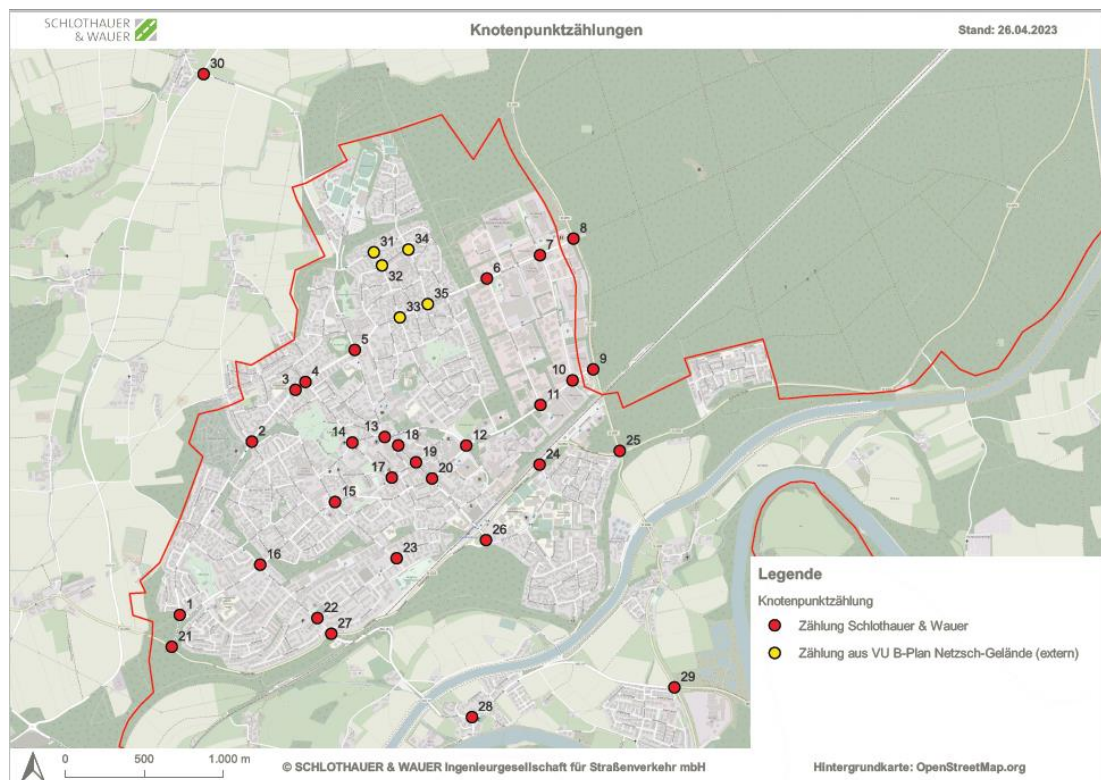


Abbildung 6: Übersicht – Knotenpunktzählungen
(Quelle: Eigene Darstellung)

2.2 Kennzeichenerfassung

Zeitgleich mit den Knotenpunktzählungen wurde am Donnerstag, den 29.09.2022, eine Kennzeichenerfassung durch die GEOVISTA GmbH im Unterauftrag der Schlothauer & Wauer Ingenieurgesellschaft mbH durchgeführt. Dabei wurden die numerischen Kfz-Kennzeichen vorbeifahrender Fahrzeuge mit exaktem Zeitstempel und Zuordnung in die Fahrzeugkategorie LV oder SV erfasst. Eine weitere Differenzierung der Fahrzeugtypen erfolgte nicht. Aus Datenschutzgründen wurden nur anonymisierte Teilkennzeichen erfasst. Gewählt wurde auch hier eine kamerabasierte 24 h-Erhebung.

Erfasst wurden die Verkehre in beide Fahrtrichtungen an insgesamt 17 Querschnitten (vgl. Abbildung 7):

- KEN1 – St 2352 West
- KEN2 – Von-der-Tann-Str.
- KEN3 – Heldensteiner Str. (MÜ 13)
- KEN4 – Daimler Str. (MÜ 13)
- KEN5 – St 2091 Nord
- KEN6 – Teplitzer Str.
- KEN7 – Braunauer Str.
- KEN8 – Berliner Str. Nord
- KEN9 – Stadtplatz
- KEN10 – Graslitzer Str.
- KEN11 – Berliner Str. Mitte
- KEN12 – Berliner Str. Süd
- KEN13 – Kraiburger Str. (St 2352) West
- KEN14 – Kraiburger Str. (St 2352) Ost
- KEN15 – Inntalstr. (St 2352)
- KEN16 – Trenbachstr. (MÜ 18)
- KEN17 – St 2091 Süd

Die Erhebungsstellen wurden so ausgewählt, dass ein Erhebungskordon um den Hauptort Waldkraiburg gelegt werden kann. Dabei wurde darauf geachtet, dass alle wichtigen Einfallstraßen des Ortes erhoben werden. So bilden die Erhebungsstellen KEN1, KEN3, KEN5, KEN14, KEN16 und KEN17 den äußeren Kordon ab (siehe Abbildung 7).

Ergänzend zu diesem Kordon wurden weitere Erhebungsstellen auf wichtigen Hauptverkehrsstraßen im Inneren des Gebietes angesetzt, so dass wichtige Quelle-Ziel-Beziehungen auch im Inneren Waldkraiburgs im Verkehrsmodell abgebildet werden können. Mit den Querschnitten KEN2, KEN3, KEN4, KEN6, KEN10, KEN13 und KEN15 kann damit weiterhin ein Mittelkordon abgegrenzt werden.

Um weitere Erkenntnisse im Stadtkern zu erlangen, erfolgte zudem die Abgrenzung eines inneren Kordons durch vier Erhebungsquerschnitte (KEN7, KEN8, KEN9, KEN11). Der Betrachtungsraum umfasst in diesem Fall die Berliner Straße und Braunauer Straße sowie den Stadtplatz.

Insgesamt wurden im Zuge der Kennzeichenerfassung rund 135.000 Datensätze aufgezeichnet. Ausgewählte Erhebungsergebnisse sowie maßgebende Erkenntnisse aus den Daten können der Potenzial- und Problemanalyse in Kapitel 4 entnommen werden.

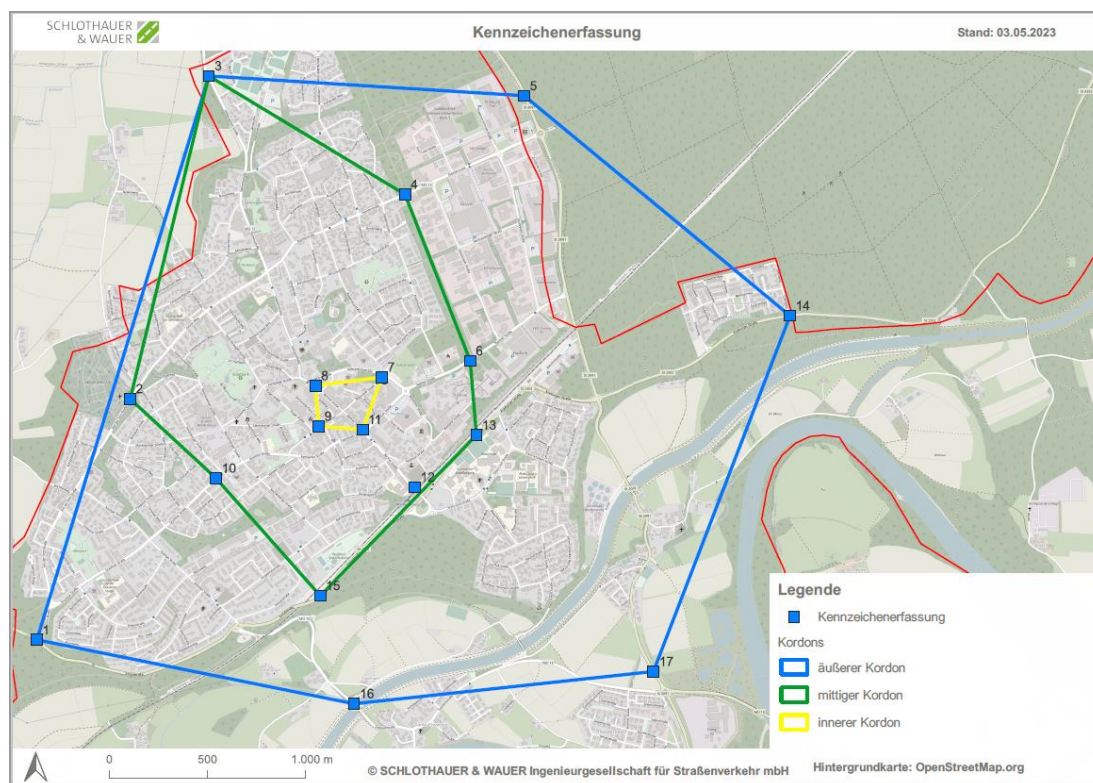


Abbildung 7: Übersicht – Querschnitte der Kennzeichenerfassung
(Quelle: Eigene Darstellung)

2.3 Mobilitätsbefragung

Um detaillierte Informationen zum Mobilitätsverhalten in Waldkraiburg zu gewinnen und den Bürgern eine Möglichkeit zur Beteiligung am Prozess der Verkehrsentwicklungsplanung zu bieten, wurde eine Umfrage eingeleitet. Die Befragung wurde zwischen Montag, dem 07.11.2022, und Mittwoch, dem 15.02.2023, durchgeführt. Eröffnet wurde die Umfrage im Zuge des ersten Beteiligungstermin an genanntem Starttag. Die Datenerhebung erfolgte sowohl online als auch über gedruckte Fragebogen. Es wurde besonders Wert daraufgelegt, dass die Stadtverwaltung die Umfrage aktiv bewirbt und verbreitet, so dass beispielsweise wichtige Informationen sowie eine Verlinkung zur Umfrage auf der Website der Stadt veröffentlicht wurden. Gleichzeitig wurden gedruckte Fragebögen im Rathaus ausgelegt, bereits ausgefüllte Fragebögen konnten gleichorts mit Einwurf in eine Sammelbox abgegeben werden. Abbildung 8 zeigt den Ablauf der Mobilitätsbefragung.

Der verwendete Fragebogen umfasst insgesamt 23 Fragen auf 8 Seiten und ist vorliegendem Bericht als Anlage beigefügt. Die Gesamtanzahl eingegangener Rückläufe (online und in Papierform) beträgt 452. Ausgewählte Erhebungsergebnisse sowie maßgebende Erkenntnisse aus den Daten können der Potenzial- und Problemanalyse in Kapitel 4 entnommen werden.

Ausgedruckter Fragebogen (im Rathaus)

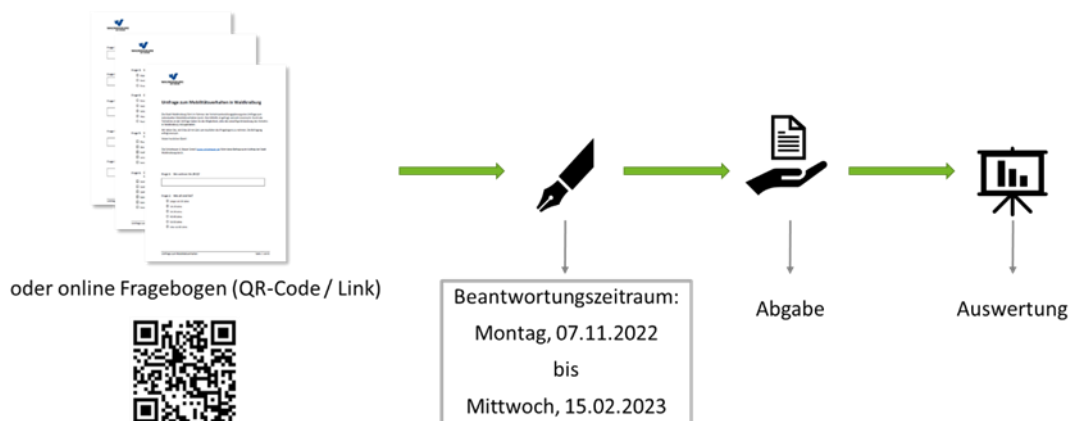


Abbildung 8: Ablauf der Mobilitätsbefragung
(Quelle: Eigene Darstellung)

2.4 Parkraumerhebung

Die Stadt Waldkraiburg hat als Schwerpunkt der Untersuchungen zum ruhenden Kfz-Verkehr in Abbildung 9 rot markierte Bereiche identifiziert. Zu untersuchen sind Parkstände auf öffentlichem Grund bzw. öffentlichen Verkehrsflächen. Eine Untersuchung öffentlich zugänglicher Parkierungsanlagen auf privatem Grund (z. B. Kundenparkplätze von Lebensmittelmärkten) sowie privater Stellplätze erfolgte nicht.

Das Betrachtungsgebiet wird im Wesentlichen durch den Inneren Ring abgegrenzt, wobei die Tiefgarage im Zentrum mitbetrachtet wird. Ergänzend dazu ist ein Abschnitt der Kirchenstraße sowie die südliche Berliner Straße zu betrachten. Ebenso zu berücksichtigen ist der öffentliche Parkplatz nördlich der Adlergebirgsstraße auf Höhe des Netto-Marktes sowie der Waldkraiburger Volksfestplatz, der saisonal als öffentlicher Parkplatz dient und sich ebenso nördlich der Adlergebirgsstraße bzw. des Inneren Rings befindet.

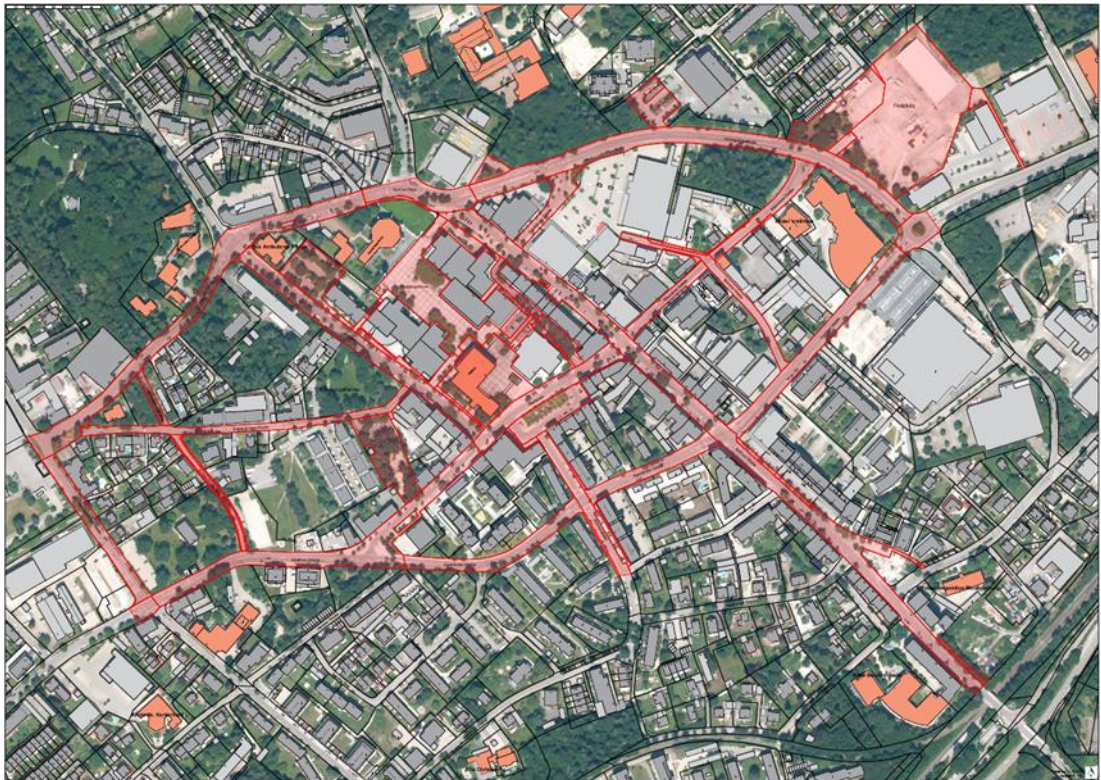


Abbildung 9: Betrachtungsumgriff der Parkraumerhebung
(Quelle: Stadt Waldkraiburg)

Zur Ermittlung der Auslastung und Parkdauer im Untersuchungsgebiet wurden Parkraumerhebungen durchgeführt. Im Vorfeld der Erhebung wurde die Anzahl der vorhandenen Parkplätze, d. h. das bestehende Angebot, im Zuge einer Ortsbegehung erfasst. Zudem wurden weitere Merkmale des Parkraumangebotes wie z. B. Art der Parkierungsanlagen, Zugänglichkeit und Anordnung der Parkstände aufgenommen und dokumentiert. Hierzu wird auf Kapitel 4.7 verwiesen.

In Abstimmung mit dem Auftraggeber wurde als Erhebungstag Donnerstag, der 15.06.2023, ausgewählt. Dabei ist der Donnerstag als maßgebender Werktag ohne Sonderereignisse, wie

z. B. Veranstaltungen oder Ähnliches, zu betrachten. Gemäß Richtlinie⁷ werden die Wochentage Dienstag bis Donnerstag als Normalwerktag bezeichnet. Die Verkehrsbelastung an Normalwerktagen ist i. d. R. repräsentativ für den Alltagsverkehr. Grundsätzlich wurde darauf geachtet, dass der Erhebungstag außerhalb der Ferienzeiten lag und ebenso keine Feiertage ausgewählt wurden. Das Wetter war am Erhebungstag ohne einen besonderen Wettereinfluss.

Hinsichtlich der Erhebungsmethodik wurde eine manuelle Vorgehensweise ausgewählt. Hierzu wurden am Erhebungstag zwischen 07:00 Uhr (erste Runde) und 21:00 Uhr (letzte Runde) vorab definierte Routen stündlich abgegangen und die Kennzeichen aller parkenden Kfz parkstandfein dokumentiert.

Zur Wahrung des Datenschutzes wurden nur Teile der Kfz-Kennzeichen erfasst. Hierzu gibt die EVE 2012⁷ an, dass bei der manuellen Kennzeichenerfassung der Datenschutz allgemein als eingehalten gilt, wenn nur ein Teil des Kennzeichens erfasst wird (z. B. die Buchstaben und Ziffern, aber ohne die Landkreiskennung) und damit keine Zuordnung zu einem einzigen Fahrzeughalter möglich ist. Im Zuge der Erhebung wurden zudem Auffälligkeiten (z. B. Falschparker, unzureichende Qualität der Anlagen) mittels Notiz und Foto dokumentiert.

Insgesamt sind mit erläuteter Vorgehensweise alle Vorgaben einschlägiger Regelwerke der Verkehrsdatenerfassung eingehalten und somit die Repräsentativität der Erhebungsergebnisse sichergestellt.

Detaillierte Auswertungen der Parkraumerhebung sind vorliegendem Bericht als Anlage beigefügt. Ausgewählte Ergebnisse sowie maßgebende Erkenntnisse können der Potenzial- und Problemanalyse in nachfolgendem Kapitel 4 bzw. 4.7 entnommen werden.

⁷ Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2012

3 Verkehrsmodell

3.1 Grundlagen

Verkehrsmodelle sind ein Werkzeug der Verkehrsplanung und dienen der verkehrlichen Bewertung von Maßnahmen mit Änderungen in der Flächennutzung, Infra- oder Raumstruktur. Zur Untersuchung planerischer Fragestellungen werden üblicherweise Untersuchungsfälle definiert, die dann wiederum im Verkehrsmodell abgebildet und analysiert werden. Diese sind i. d. R. der Analysefall, der Prognosenullfall und verschiedene Prognoseplanfälle. Der Analysefall 2022 bildet den aktuellen Stand der Verkehrssituation, d. h. die Bestandsinfrastruktur unter den derzeitigen Verkehrsbelastungen, ab. Die Prognosefälle werden aufbauend auf der Analysebetrachtung entwickelt. Die Grundlage bildet dabei immer dieselbe methodische Vorgehensweise, vgl. Abbildung 10.

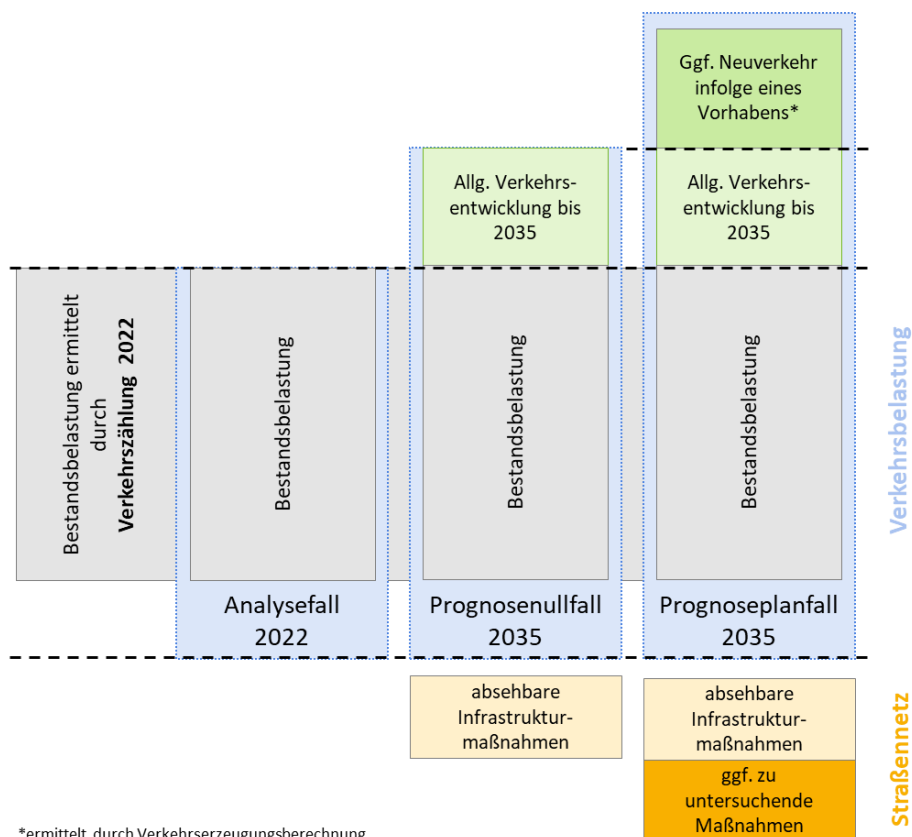


Abbildung 10: Verfahrensschritte in einem Verkehrsmodell
(Quelle: Eigene Darstellung)

Im ersten Schritt wird aufbauend auf Verkehrserhebungen ein Analysefall erstellt und danach auf die verkehrlichen Zustände bis zum gewählten Prognosehorizont (hier das Jahr 2035) fortgeschrieben (= Prognosenullfall). Darauf basierend werden Planfälle definiert, modelliert und analysiert. Diese bilden die zu untersuchenden Maßnahmen und Randbedingungen (z. B. Veränderungen in der Verkehrsnachfrage durch Bebauungspläne oder in der Verkehrsinfrastruktur) ab. Eine Abschätzung der verkehrlichen Wirkungen (bspw. Verkehrsverlagerungen) mit Hilfe der Verkehrsmodellierung geschieht dann durch die Bildung von Differenzverkehrsbelastungen auf den Straßennetzen zwischen den zu vergleichenden Fällen (z. B. Prognosenullfall minus Prognoseplanfall). Damit liegt eine unmittelbare Quantifizierung der verkehrlichen Wirkung untersuchter Maßnahmen vor.

3.2 Analysemodell 2022

Als Werkzeug für die Wirkungsbewertung von Maßnahmen im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung wurde für die Stadt Waldkraiburg ein makroskopisches Verkehrsmodell gewählt und entsprechend entwickelt. Verwendet wurde dabei die Software PTV Visum.

Eingangsdaten und Arbeitsschritte für die Erstellung des Verkehrsmodells waren insbesondere:

- **Pendlerdaten** der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Diese waren hinsichtlich der Verkehrsverteilung der Quell-Ziel-Beziehungen zwischen den benachbarten Gemeinden und Städten eine plausible Datenquelle.

Die Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit gibt für sozialversicherungspflichtig Beschäftigte auf Gemeindeebene die Pendlerbeziehungen zwischen Wohn- und Arbeitsstätte an. Weil insbesondere die Tagespendler etwa rund 20 % bis 30 % der täglichen Kfz-Straßenverkehrsnachfrage erzeugen, können diese Daten einen Anhaltspunkt hinsichtlich der Straßennetzplanung geben.

Insgesamt sind für Waldkraiburg folgende Daten Stand April 2023⁸ gegeben:

Einpendler: 5.097, Auspendler: 6.847, Binnenpendler: 4.293

Dabei sind Einpendler jene Personen, die ihren Wohnort außerhalb von Waldkraiburg, jedoch ihren Arbeitsort in Waldkraiburg haben. Auspendler haben ihren Wohnort in Waldkraiburg, jedoch ihren Arbeitsort außerhalb. Binnenpendler haben sowohl ihren Wohn- und Arbeitsort innerhalb der Verwaltungsgrenze Waldkraiburgs.

- **Verkehrszellen:** Diese wurden auf Basis der Gemeinde und Landkreisgrenzen entwickelt. Dabei wurden nur Teile von jeweils einer Gemeinde / einer Stadt weiter geteilt. Es wurden keine Teile von verschiedenen Verwaltungsgebieten beispielsweise zu einer Verkehrszelle aggregiert und im Modell verwendet.
- Die **Verkehrszellengrenzen** (vgl. Abbildung 11) innerhalb von Verwaltungsgrenzen (Gemeinden) orientieren sich im Verlauf an
 - Geländekanten
 - Gewässerverläufen, Grünzügen
 - Bahnlinien
 - Dabei wurde darauf geachtet, dass die Bebauung an Straßenabschnitten sich möglichst innerhalb einer Verkehrszelle befindet, sodass eine zweckmäßige Zuordnung zwischen Siedlungsfläche und Verkehrszelle möglich war.
 - Die Verkehrszellengrenzen sind im Sinne des verwendeten Verkehrsmodellansatz jedoch maßgebend als visueller Aspekt zu betrachten. Sie haben keine Rückkopplung bezüglich den in der jeweiligen Verkehrszelle modellierten Quell-, Ziel- und Binnenverkehr.
- Das **Straßennetz** wurde teils aus der online-Quelle <https://download.geofabrik.de/> sowie teils aus eigenen Digitalisierungen erstellt.

⁸ <https://www.pendleratlas.de/bayern/landkreis-muehldorf-am-inn/waldkraiburg/>
zuletzt abgerufen am 21.04.2023

- Für die **Kalibrierung des Modells** wurden die aktuellen Erhebungsdaten verwendet. Die Kalibrierung erfolgte an den erhobenen Knotenpunkten knotenstromscharf, d. h. die jeweiligen Knotenströme am Knotenpunkt wurden separat nach Leicht- und Schwerverkehr im Modell kalibriert. Insgesamt kann von einer sehr guten Modellqualität in Bezug auf die erreichten modellierten Verkehrsbelastungen an den Erhebungsstellen ausgegangen werden, vgl. Abbildung 12.

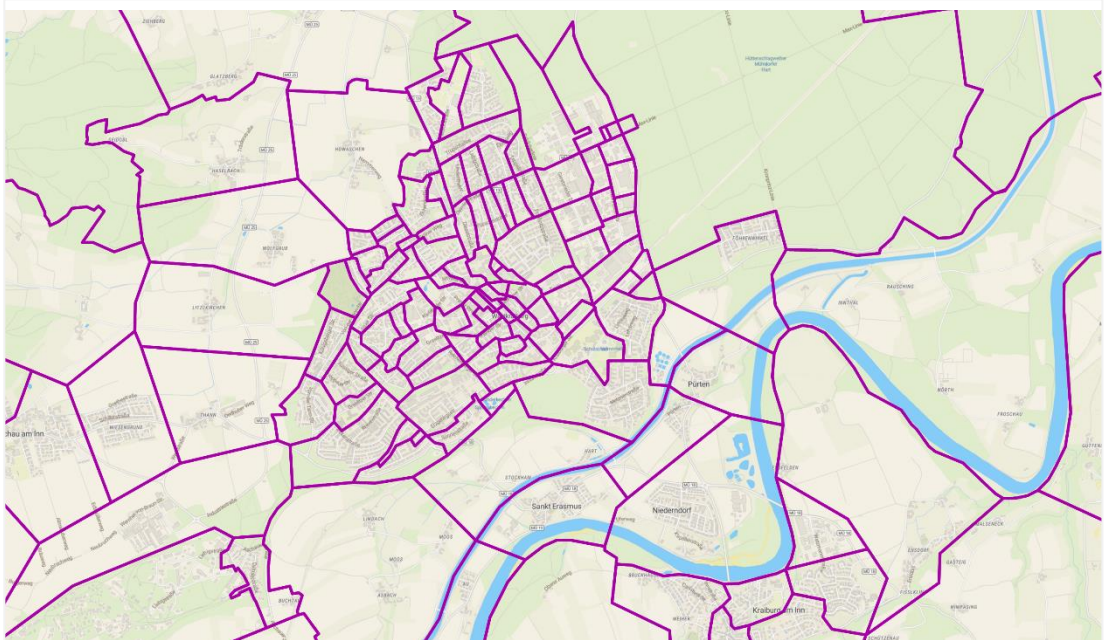


Abbildung 11: Überblick zu den Verkehrszellengrenzen im Umfeld des Hauptortes
(Quelle: Eigene Darstellung, PTV Visum)

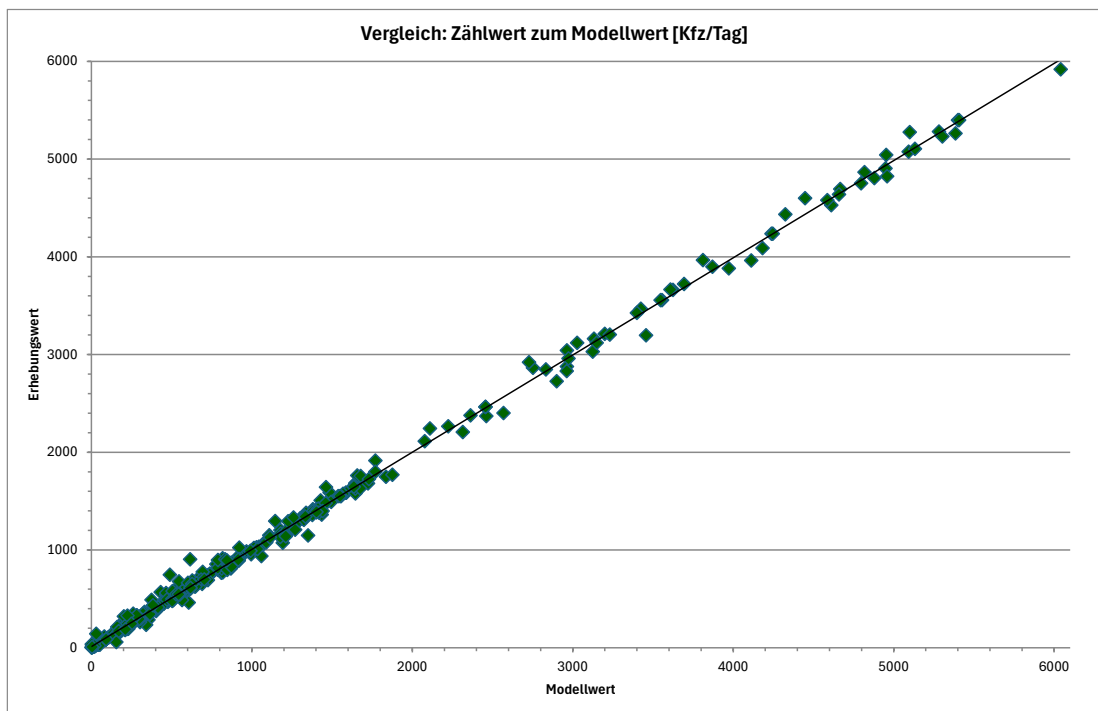


Abbildung 12: Vergleich der Zählwerte zu den erreichten Modellwerten
(Quelle: Eigene Darstellung)

Nachfolgende Abbildung zeigt das Umlegungsergebnis des Analysefalls 2022 in einem beispielhaften Ausschnitt des Verkehrsmodells. Darstellungen in vergrößerter Form sind dem Bericht als Anlage beigefügt. Eine Erläuterung der Modellergebnisse bzw. der vorliegenden Verkehrsbelastungen erfolgen in Kapitel 4.10.

- Staatsstraße
- Kreisstraße
- Gemeindestraße
- Gewässer

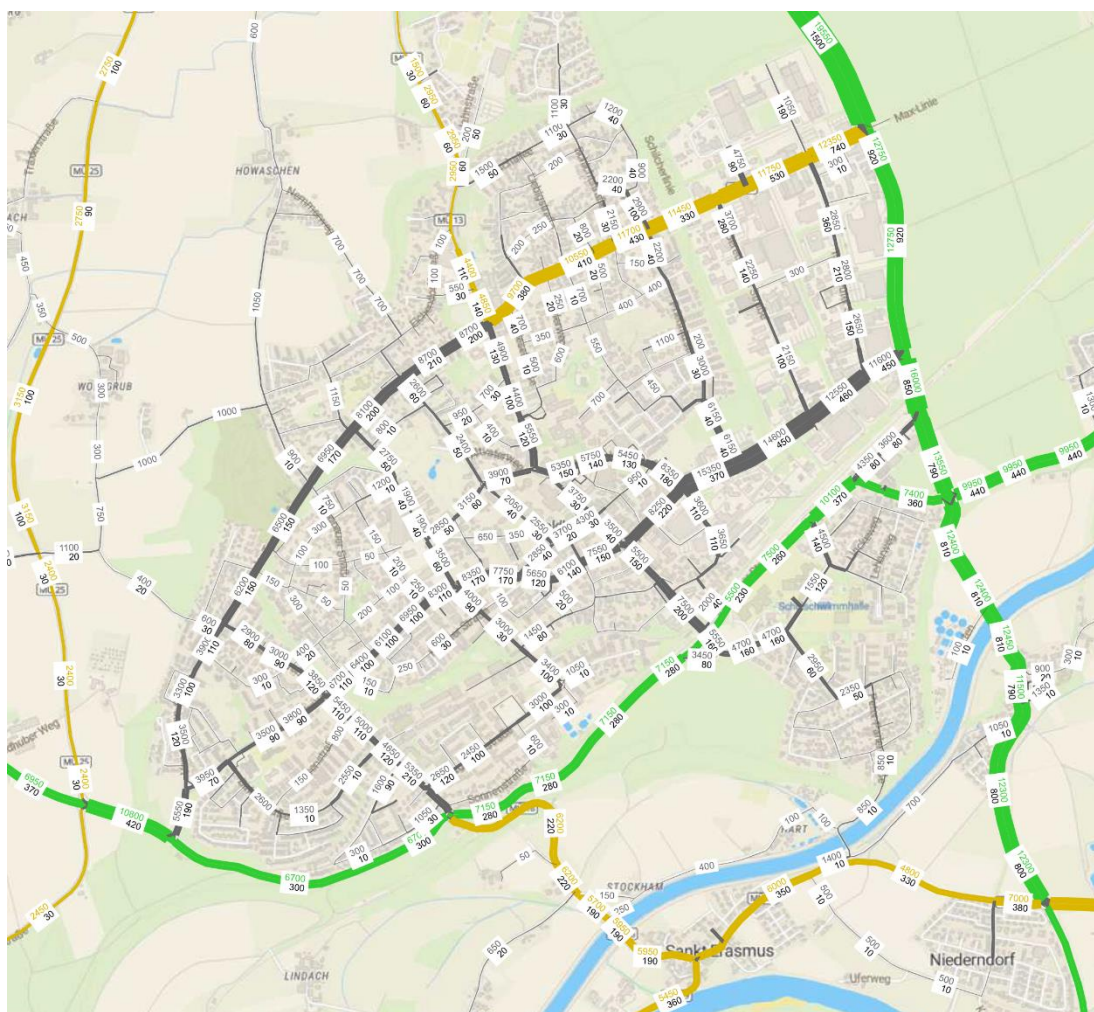


Abbildung 13: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Analysefall 2022
(Quelle: Eigene Darstellung, Angaben in [Kfz/24 h und davon Schwerverkehr])

In einer weiteren Darstellung (vgl. Abbildung 14) sind näherungsweise die Auslastungsgrade des Straßennetzes anhand einer Farbklassifikation abgebildet. Gut zu erkennen sind dabei die hohen Auslastungen in der Daimlerstraße sowie Tepitzer Straße. Methodisch bedingt sind jedoch nicht für alle auftretenden Verkehrszustände die dazugehörigen Auslastungsgrade darstellbar. Ebenso ist ein möglicher Rückstau an Knotenpunkten nicht gleichzusetzen mit einer hohen Auslastung in der jeweiligen Knotenpunktzufahrt. Eine detaillierte Betrachtung der Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten erfolgt in Kapitel 4.12. Die Darstellung der Streckenauslastung dient zusätzlich als Vergleichsbasis zu den jeweiligen Prognosezuständen und deren Streckenauslastungen.

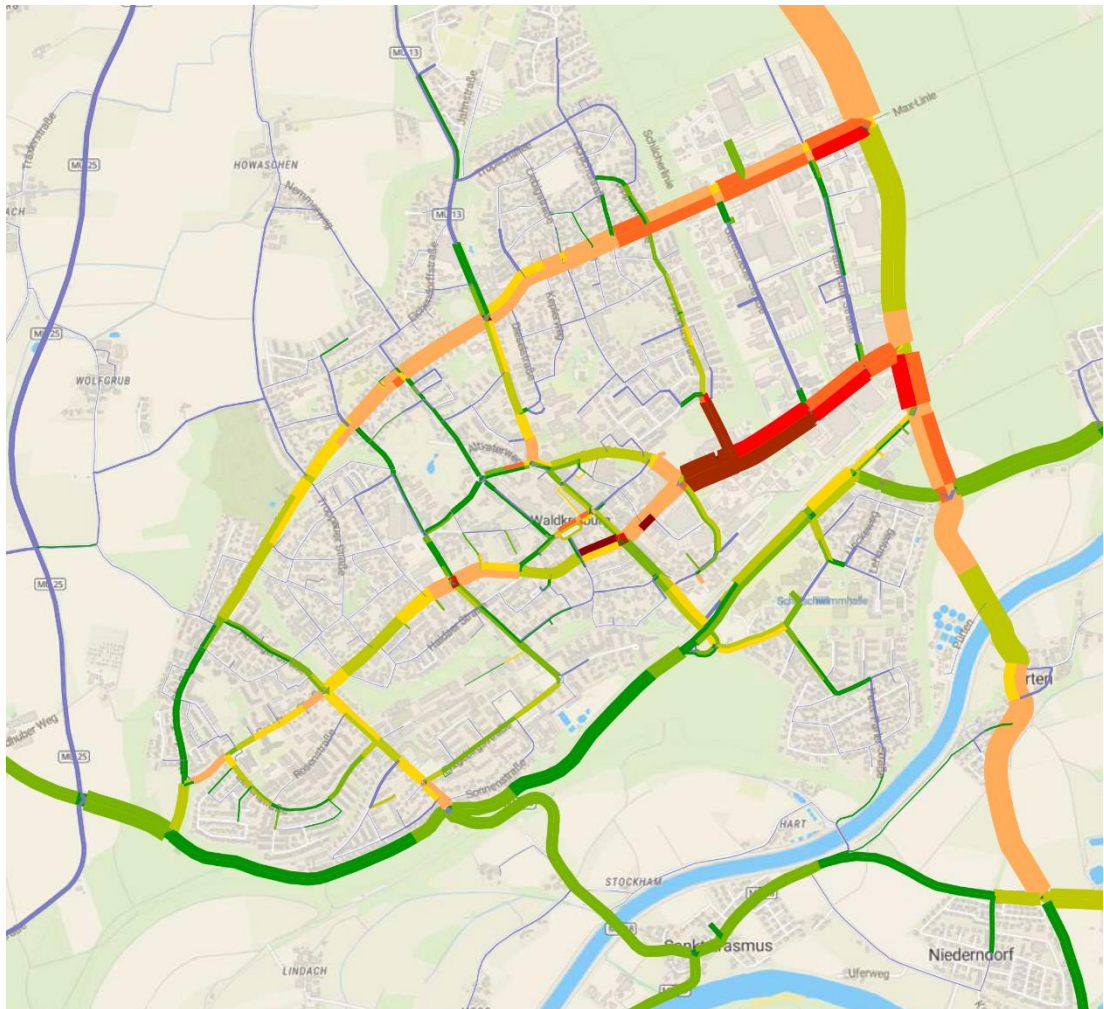


Abbildung 14: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Analysefall 2022, Streckenauslastung
(Quelle: Eigene Darstellung, dunkelrot: hohe Auslastung bis blau: niedrige Auslastung)

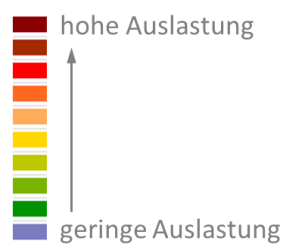


Abbildung 15: Farbskala der Streckenauslastung
(Quelle: Eigene Darstellung)

Diese Farbskala der Streckenauslastung wird auch bei den weiteren Berechnungsergebnissen mittels Verkehrsmodell verwendet.

3.3 Prognosemodell 2035

Das Prognosemodell für den MIV entwickelt sich aus dem Analysemodell. Es bildet die Verkehrsinfrastruktur im Bestand sowie absehbare Veränderungen im Straßennetz mit einer prognostizierten Verkehrsbelastung für den Prognosehorizont 2035 ab. Grundlage für die Fortschreibung der Belastungen bildet die Analysebetrachtung, d. h. die erhobenen Verkehrsstärken.

Üblicherweise werden zur Berechnung der Prognosebelastung die Verkehrsmengen aus der Analyse mit dem zukünftig zusätzlichen Verkehr aus:

- dem **allgemeinen Verkehrswachstum** durch die Bevölkerungsentwicklung,
- Sondereffekten durch **überregionale netzirksame Maßnahmen**
- sowie Sondereffekten durch **verkehrswirksame Entwicklungen** im Untersuchungsgebiet bzw. im direkten Umfeld überlagert.

Eine erste Abschätzung des allgemeinen Verkehrsmengenwachstums kann in Anlehnung an die Bevölkerungsvorausberechnung durchgeführt werden. Da die Kennziffern der Mobilität (z. B. Pkw-Verfügbarkeit, Anzahl der Wege pro Person und Tag, durchschnittliche Reiseweiten und -zeiten, Verkehrsmittelwahl) auf hohem Niveau stagnieren, ist von einer Veränderung des Verkehrsaufkommens im Bereich des Bevölkerungszuwachses auszugehen.⁹

Datengrundlage für eine solche Prognose bietet beispielsweise die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für Gemeinden, kreisfreien Städte und Landkreise des Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung¹⁰. Die Demografie in Waldkraiburg sowie die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung werden in Kapitel 4.2 des vorliegenden Berichtes genauer betrachtet.

Weiterhin müssen in die Verkehrsprognose alle maßgebenden bekannten und überregional verkehrswirksamen Maßnahmen Eingang finden. Anhaltspunkte bieten aktuelle Ausbauprogramme auf Bundes- und Landesebene (Bundesverkehrsentwicklungsplan 2030, Ausbauprogramm für Staatsstraßen des Bayerischen Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr), vgl. Abbildung 16. Dabei gilt anzumerken, dass bereits einige der identifizierbaren Projekte zwischenzeitlich umgesetzt wurden (z. B. Ausbau A 94) oder aufgrund der geringen Dringlichkeitseinstufung vernachlässigbar sind. In vorliegender Prognose sind insbesondere folgende Vorhaben berücksichtigt:

- Projekt RO230-07: BÜ-Beseitigung in Waldkraiburg
- Projekt RO240-07: Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung
- Projekt RO250-07: OU Pürten¹¹

⁹ Mobilität in Deutschland – MiD 2017, Ergebnisbericht, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 1. Auflage, Dezember 2018

¹⁰ Regionalisierte Bevölkerungsentwicklung für Bayern; Hrsg.: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; zuletzt abgerufen am 19.04.2023

¹¹ Die Ortsumfahrung Pürten wurde in Abstimmung mit der Stadtverwaltung Waldkraiburg trotz ihrer geringen Dringlichkeitseinstufung in das Prognosemodell integriert.

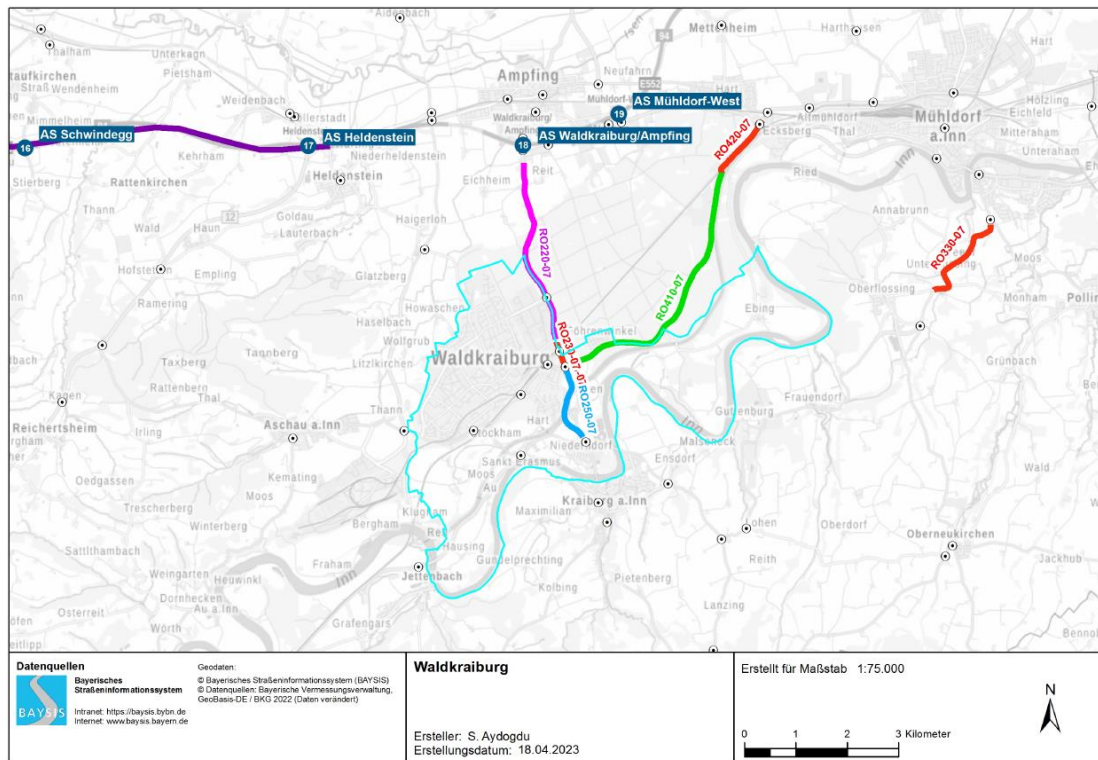


Abbildung 16: Übersicht – Projekte in derzeitigen Ausbauprogrammen
(Quelle: Bayerischer Straßeninformationssystem – BAYGIS)

Maßgebend für eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 in Waldkraiburg können auch absehbare städtebauliche Entwicklungen sein, wenn in Folge solcher Vorhaben eine unter- oder überproportional starke Veränderung im Vergleich zur allgemeinen Verkehrsmengenentwicklung zu erwarten ist. Dies könnten beispielsweise großflächiger Wohnungsbau oder ein Entfall maßgebender Gewerbeflächen auf Gebieten der Nachbargemeinden sein. Als Grundlage für die notwendigen Annahmen hinsichtlich der Siedlungsentwicklung mit Sondereffekten in Bezug auf den Verkehr innerhalb der Verwaltungsgrenzen Waldkraiburgs, wurde das ISEK¹², erstellt durch das Büro DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, herangezogen, vgl. Abbildung 17. Darauf basierend wurde in Abstimmung mit Vertretern der Stadtverwaltung ein Prognoseszenario erstellt und im Verkehrsmodell abgebildet.

Die Zusammenführung aller relevanten Randbedingungen für die Verkehrsprognose, wie z. B. die geplanten Maßnahmen auf Landes- und Bundesebene an der Straßeninfrastruktur und die regionalisierten Bevölkerungsvorausberechnungen, ergeben den **Prognosenullfall**. Darin sind keine spezifischen Maßnahmen von Waldkraiburg berücksichtigt, welche konkret im Verkehrsentwicklungsplan betrachtet werden. Das Ergebnis dient anschließend als Vergleichsbasis für die Bewertung eines **Prognoseplanfalles** (enthält spezifische Maßnahmen). Ein detaillierter Vergleich zwischen Prognosenullfall und -planfall zeigt die verkehrlichen Wirkungen einer oder mehrerer Maßnahmen, welche sowohl durch Straßennetzänderungen als auch durch Veränderungen in der Siedlungsstruktur hervorgerufen werden.

¹² Stadt Waldkraiburg – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK), Abschlussbericht, Juli 2018, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

Für Waldkraiburg sind in der Abbildung 17 die wesentlichsten allgemeinen Siedlungsentwicklungen zusammenfassend dargestellt.

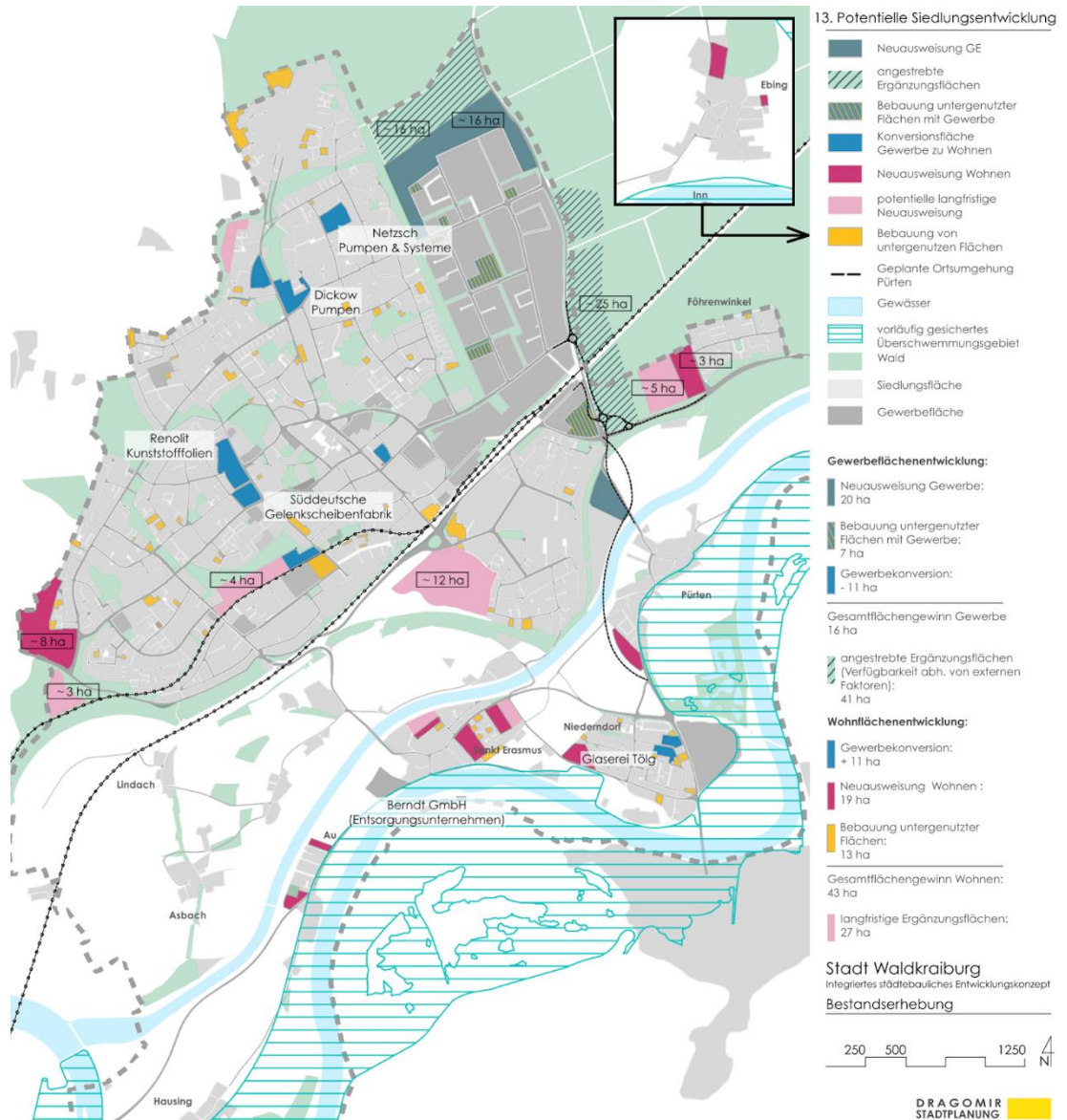


Abbildung 17: Kartendarstellung „Potenzielle Siedlungsentwicklungen“ gemäß ISEK (Quelle: ISEK 2018, Abschlussbericht, Anhang 13, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH, Größenanpassung der Darstellung durch Schlothauer & Wauer)

Die Prognoseplanfälle werden auf Grundlage des Prognose Nullfalls entwickelt. Dabei wird die erwartete Verkehrsnachfrage 2035 auf ein Straßennetz umgelegt, welches die zu untersuchenden Maßnahmen in der Straßeninfrastruktur beinhaltet. So kann ein Prognoseplanfall beispielsweise die verkehrlichen Wirkungen von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im Zentrum oder der Errichtung von Straßensperrungen abbilden. Folglich sind Prognoseplanfälle Hilfsinstrumente der Maßnahmenuntersuchung. Es können beispielsweise:

- **bauliche Maßnahmen** wie Ortsumfahrungen, Neubaustrecken, Maßnahmen zum Netzausbau oder -rückbau,
- aber auch **organisatorische Maßnahmen** wie Straßensperrungen für den fließenden Kfz-Verkehr, Einbahnstraßenregelungen, gezielte Maßnahmen zur Verkehrslenkung

- und **kapazitäts- bzw. geschwindigkeitssenkende Maßnahmen**, wie z. B. Fahrbahnverengungen, Reduzierungen der zulässigen Geschwindigkeit oder bauliche Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung,
- sowie überdies **städtebauliche Entwicklungen**, wie Veränderungen in der Raumstruktur und Flächennutzung oder auch Erhöhung der Verkehrsnachfrage durch Bauvorhaben aus der Bauleitplanung

als Prognoseplanfall modelliert und bewertet werden.

Die zu betrachtenden Planfälle werden im weiteren Projektverlauf basierend auf den Erkenntnissen der Öffentlichkeitsbeteiligung, der Potenzial- und Problemanalyse sowie dem Leitbild bzw. -ziel, welches ebenso in den weiteren Schritten zu definieren ist, ausgearbeitet und festgelegt.

Eine Erläuterung der Modellergebnisse für den Prognosenufall erfolgt in Kapitel 4.11 bzw. der prognostizierten Verkehrsbelastungen für die Planfälle in Kapitel 6.10.

4 Potenzial- und Problemanalyse

4.1 Vorbemerkungen

Die Potenzial- und Problemanalyse befasst sich neben den vorherrschenden räumlichen und verkehrswebedingten Voraussetzungen mit einer Bestandsaufnahme der Netze und Verkehrsmengen getrennt nach Verkehrsmittel. Dabei wird unterschieden zwischen:

- **Fließender Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
 - umfasst die individuelle Nutzung von Kraftfahrzeugen, wie Pkw und Krafträder, aber auch Lkw als Teil des Wirtschaftsverkehrs, im fließenden Verkehr
- **Ruhender Motorisierter Individualverkehr (MIV)**
 - umfasst die individuelle Nutzung von Kraftfahrzeugen, wie Pkw und Krafträder, im ruhenden Verkehr (= Parken)¹³
- **Nicht motorisierter Individualverkehr (NMIV)**
 - umfasst den Fußgänger- und Radverkehr, ebenso wie Rollstuhlfahrer, Fußgänger mit Kinderwagen / Handwagen / Gepäck, Fahrrad mit Anhänger etc.
- **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)**
 - umfasst den straßengebundenen Personenverkehr (ÖSPV), wie z. B. Busse, sowie den Schienenpersonenverkehr (SPNV), wie z. B. S-Bahn, U-Bahn und Tram

In dem Bewusstsein eines rücksichtsvollen Umgangs mit Ressourcen und Umwelt gewinnt der Themenbereich der **alternativen Mobilitätsdienstleistungen** und **Organisationsformen von zurückgelegten Wegen** in den letzten Jahren zunehmend an Bedeutung. Beispiele sind der intermodale Verkehr (z. B. Park-and-Ride, Bike-and-Ride) sowie das Teilen von Fahrzeugen (z. B. Car- / Bike-Sharing) und auch die Elektromobilität (z. B. E-Autos, Pedelecs). Diese Punkte müssen in einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung zwingend thematisiert werden und finden daher ebenso Eingang in die Potenzial- und Problemanalyse.

Im Folgenden werden die grundlegenden Rahmenbedingungen für die verkehrliche Analyse und Erarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplanes erörtert. Im Wesentlichen fanden folgende Punkte Eingang in die Analyse:

- Unterlagen, Daten und Informationen zur Verfügung gestellt von der Stadtverwaltung
- Bestehende Untersuchungen und Konzepte (z. B. ISEK 2018)
- Umfangreiche Ortsbegehungen und -befahrungen
- Literatur-, Internet- und Kartenrecherchen
- Anmerkungen und Hinweise aus der Öffentlichkeitsbeteiligung
- Ergebnisse der Verkehrsdatenerhebung

¹³ Lkw sind hier meist nur als Sonderfall zu werten, hingegen würden autobahnaffine Parkplatzanlagen (Tank- und Rastanlagen, Autohöfe) im konkreten Fall jedoch dazugehören.

4.2 Demografie und Mobilitätsverhalten in Waldkraiburg

Eine wichtige Rahmenbedingung für die Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens ist die **Demografie**. Daten zur Bevölkerung und prognostizierten Entwicklungen bietet beispielsweise die Bevölkerungsvorausberechnung des Bayerischen Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung. Ausgewählte Zahlen können nachfolgender Tabelle 1 entnommen werden.

Demnach ist grundsätzlich für die Stadt Waldkraiburg sowie den gesamten Landkreis Mühldorf am Inn eine Zunahme in der **Bevölkerungszahl** zwischen den Jahren 2022 und 2035 prognostiziert. In der Stadt Waldkraiburg liegt diese Entwicklung bei ca. 3,4 %, der Landkreis wächst um ca. 7,0 %. Über die örtliche Entwicklung hinaus ist bei der Aufstellung einer Prognose die dynamische Entwicklung umliegender Gemeinden sowie insbesondere der Region München (Verdichtungsraum München der Planungsregion 14)¹⁴ und die daraus resultierende zusätzliche Beeinflussung des Verkehrsniveaus in und um Waldkraiburg zu berücksichtigen. Dabei wirken ebenso die Verkehrsachsen A 94 (zwischen München – Passau) und die Bahnstrecke 5600 (München – Mühldorf und weiter bis Freilassing als Ausbaustrecke 38) auf die Verkehrsprognose mit ein.

Wie aus Tabelle 1 ersichtlich, ist für die Region München eine Entwicklung von + 4,3 % prognostiziert.

Tabelle 1: Bevölkerungsentwicklung bis 2035¹⁵

Regierungsbezirk / Region / Landkreis / Stadt / Gemeinde	Bevölkerung		Veränderung von 2022 bis 2035	
	31.12.2022	31.12.2035	absolut	prozentual
Oberbayern	4.800.900	5.013.600	212.700	4,4%
Region München	2.980.000	3.109.100	129.100	4,3%
Landeshauptstadt München	1.509.300	1.572.300	63.000	4,2%
Niederbayern	1.269.100	1.325.000	55.900	4,4%
Region Landshut	462.800	494.100	31.300	6,8%
LK Rosenheim	261.700	273.000	11.300	4,3%
LK Landshut	164.600	179.300	14.700	8,9%
LK Mühldorf a. Inn	119.500	127.500	8.000	6,7%
Kreisfreie Stadt Landshut	74.700	79.700	5.000	6,7%
Kreisfreie Stadt Rosenheim	64.200	65.700	1.500	2,3%
Waldkraiburg	23.600	24.400	800	3,4%
Mühldorf a. Inn	21.300	22.800	1.500	7,0%
Ampfing	6.800	7.300	500	7,4%

Hinweis: Die Datengrundlage der amtlichen Vorausberechnung bezieht sich, z. B. abweichend von der städtischen Statistik Waldkraiburgs, auf Einwohner mit alleinigem oder Hauptwohnsitz in Waldkraiburg. Dementsprechend können Unterschiede bei den Angaben

¹⁴ Vgl. Karte zur Verwaltungsgliederung Regierungsbezirk Oberbayern, Raumstruktur, Gebietskategorien https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/service/raumordnung/strukturkarte_obb_juni_2023.pdf, zuletzt abgerufen am 08.11.2024

¹⁵ Regionalisierte Bevölkerungsentwicklung für Bayern; Hrsg.: Bayerisches Landesamt für Statistik und Datenverarbeitung; zuletzt abgerufen am 19.04.2023

zur Einwohnerzahl aus verschiedenen Datenquellen bestehen. Die tatsächliche Einwohnerzahl inkl. Nebenwohnsitz ist im Fall Waldkraiburgs höher als die in Tabelle 1 auf Grundlage der amtlichen Bevölkerungsvorausberechnung dargestellten Zahlen. Eine abschließende Klärung der tatsächlichen Bevölkerungszahlen ist im Rahmen der vorliegenden Verkehrsuntersuchung nicht möglich und für hiesige Zwecke nicht erforderlich.

Werden die Bevölkerungszahlen von Waldkraiburg näher betrachtet, so kann aus diesen Daten ermittelt werden, dass die Wachstumsrate für die Stadt Waldkraiburg zwischen 2019 und 2039 mit 0,25 % p. a. angenommen wurde. Gleichzeitig ist nach Angaben aus dem ISEK¹⁶ anzumerken, dass bei rückblickender Betrachtung eine tatsächliche Wachstumsrate zwischen 1970 und 2016 von 0,57 % p. a. ermittelt werden konnte.

Neben der reinen Bevölkerungszahl kann auch die **Alterszusammensetzung der Bevölkerung** maßgebend für eine inklusive und zukunftsfähige Verkehrsplanung in Waldkraiburg sein. Auch hierzu bietet das Bayerische Landesamt für Statistik entsprechende Daten. So ist, wie auch in ganz Bayern, von einer Alterung der Bevölkerung auszugehen. Für Waldkraiburg ist prognostiziert, dass die Bevölkerungsgruppe 65 Jahre oder älter von 2019 bis 2039 um 28,7 % zunehmen wird. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung Waldkraiburgs steigt laut Berechnungen von 44,5 Jahren auf 45,9 Jahre an. Mit diesem demografischen Wandel sind in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung verschiedene Gesichtspunkte, wie z. B. Verkehrssicherheit älterer Menschen und barrierefreie Verkehrsraumgestaltung für mobilitätseingeschränkte Personen, stärker zu thematisieren.

Ein wichtiger Aspekt der passgenauen Verkehrsentwicklungsplanung für Waldkraiburg ist ein Verständnis für das herrschende **Mobilitätsverhalten** im Ort. Hierzu können die Erhebungsdaten aus der **Umfrage** (vgl. Kapitel 2.3) herangezogen werden. Insgesamt haben an der Befragung 452 Personen teilgenommen, bzw. es sind insgesamt 452 Rückläufe eingegangen. Dabei haben 387 (ca. 86 %) der Teilnehmer Waldkraiburg als Ihren Wohnort angegeben, vgl. Abbildung 18. Der Darstellung können ebenso die nach Waldkraiburg meistgenannten Orte bzw. Postleitzahlen entnommen werden. Diese sind Aschau am Inn, Kraiburg am Inn, Ampfing und Heldenstein.

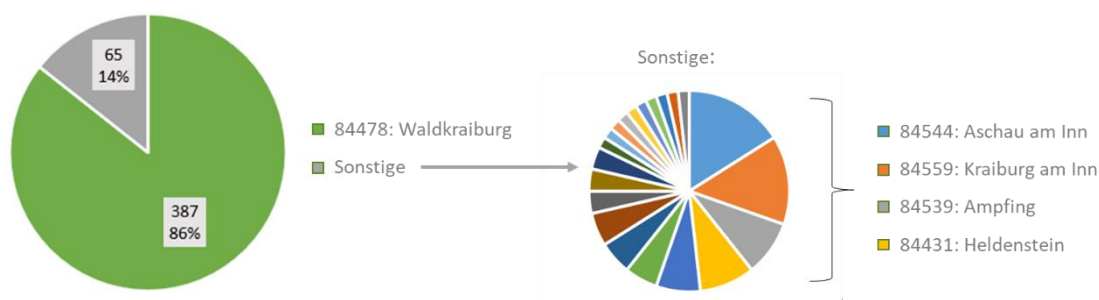


Abbildung 18: Wohnortverteilung der Befragten mit Angabe der wichtigsten Orte (%-Angaben bezogen auf Anzahl Befragte n = 452) (Quelle: Eigene Darstellung)

Ebenso wurden die Teilnehmer nach freiwilliger **Angabe ihres Alters** gebeten, eine entsprechende Auswertung zur Altersverteilung kann Abbildung 19 entnommen werden. Es

¹⁶ Stadt Waldkraiburg – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK), Abschlussbericht, Juli 2018, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

gilt zu erwähnen, dass 66 Personen, d. h. rund 15 % der Teilnehmer, die Frage nach einer Einschränkung in ihrer **körperlichen Beweglichkeit** bejaht haben.

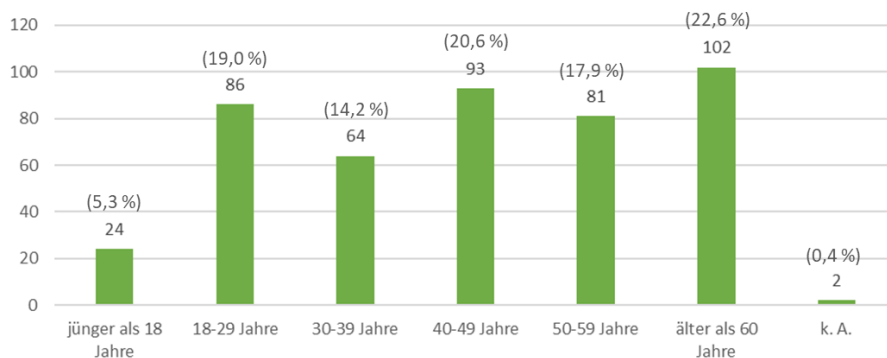


Abbildung 19: Altersverteilung der Befragten
 (%-Angaben bezogen auf Anzahl Befragte n = 452)
 (Quelle: Eigene Darstellung)

Nachfolgende Abbildung 20 zeigt weiterhin eine Auswertung der derzeitigen **Tätigkeiten der Umfrageteilnehmer**. Der Grafik ist zu entnehmen, dass der Hauptanteil mit rund 64 % angegeben hat, erwerbstätig zu sein, gleich gefolgt von Rentnern mit ca. 18 %.

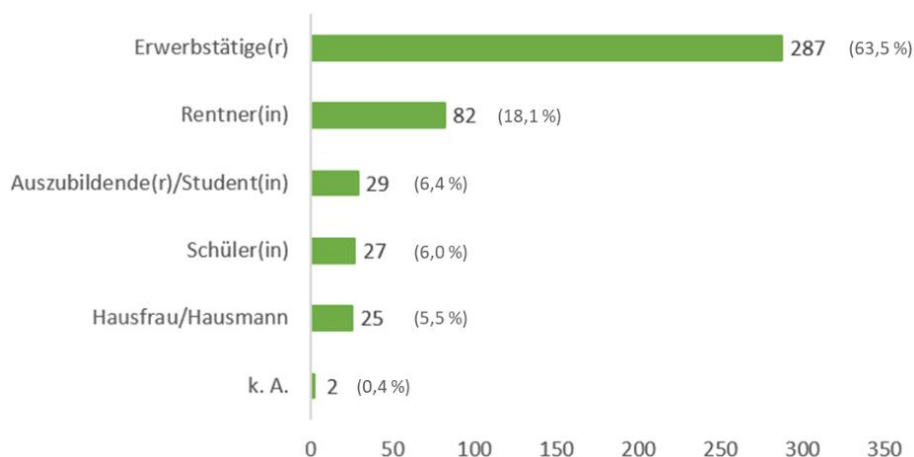


Abbildung 20: Tätigkeiten der Befragten
 (%-Angaben bezogen auf Anzahl Befragte n = 452)
 (Quelle: Eigene Darstellung)

Durch Summenbildung über die angegebene Anzahl an Personen im jeweiligen Haushalt des Teilnehmers, kann die Gesamtzahl der Personen in allen Haushalten ermittelt werden. Weiterhin wurde die Anzahl an privaten Pkw je Haushalt abgefragt. Darauf basierend konnte eine Kennzahl von ca. 0,62 Pkw/Person bzw. ca. 0,78 Fahrzeuge/Person (inkl. Transporter, Lkw, Dienstfahrzeuge etc.) ermittelt werden. Im Vergleich zur **Pkw-Ausstattung** gemäß MID 2017¹⁷ von ca. 0,53 Pkw/Person in privaten Haushalten in Deutschland, liegt der Wert in Waldkraiburg also höher. Es gilt anzumerken, dass in der Umfrage zu Waldkraiburg zum einen nach privaten Pkw gefragt wurde, weitere Fahrzeuge (z. B. Transporter, Lkw, Dienstfahrzeuge) wurden zusätzlich erfragt. In der Befragung der MID 2017 sind Pkw-ähnliche Fahrzeuge ebenso wie Dienstfahrzeuge im angegebenen Wert inkludiert. Folglich ist die Pkw-

¹⁷ Mobilität in Deutschland – MiD 2017, Ergebnisbericht, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 1. Auflage, Dezember 2018

Ausstattung in Waldkraiburg noch höher als hier im direkten Vergleich zum Durchschnitt in Deutschland gemäß MID 2017.

Die Anzahl an motorisierten Fahrzeugen im Besitz der hier befragten Haushalte berechnet sich zu insgesamt 849. Mit der Frage wie viele der Fahrzeuge üblicherweise in einer privaten Garage oder auf einem privaten **Stellplatz** abgestellt werden, wurde ermittelt, dass für etwa 81 % der Fahrzeuge dieser Fall gegeben ist. Die verbleibenden 19 % nutzen Parkflächen auf öffentlichem Grund.

Ein wesentliches Ziel der Mobilitätsbefragung war Erkenntnisse über die **Verkehrsmittelnutzung** in Waldkraiburg zu erlangen. Abbildung 21 zeigt eine Auswertung der Antworten. Demnach ist zu erkennen, dass rund 50 % der Befragten häufig (türkis) oder immer (blau) zu Fuß gehen. Weitere 31 % gaben an manchmal (grün) und 13 % selten (gelb) zu Fuß zu gehen. Das Fahrrad wird laut Auswertung von weniger Personen genutzt. Hier liegt der Anteil an Personen, die das Fahrrad häufig oder immer nutzen bei 39 %. Manchmal bis selten liegt die Fahrradnutzung bei 43 %. Weitere 18 % gaben an, dass Fahrrad gar nicht zu nutzen. Der private Pkw ist das am stärksten genutzte Verkehrsmittel. Hier zeigt die Auswertung eine häufige Nutzung von 45 % und darüber hinaus eine ständige Nutzung von 25 %. Die verbleibenden 7% nutzen den Pkw gar nicht. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass „zu Fuß“, „Fahrrad“ und „Pkw“ die meistgenutzten Verkehrsmittel sind. Mit großem Abstand folgen danach öffentliche Verkehrsmittel. Die Angabe keiner Nutzung („gar nicht“) liegt hier bei 60 %. Alle weiteren Verkehrsmittel bzw. Mobilitätsformen spielen in Waldkraiburg eine untergeordnete Rolle.

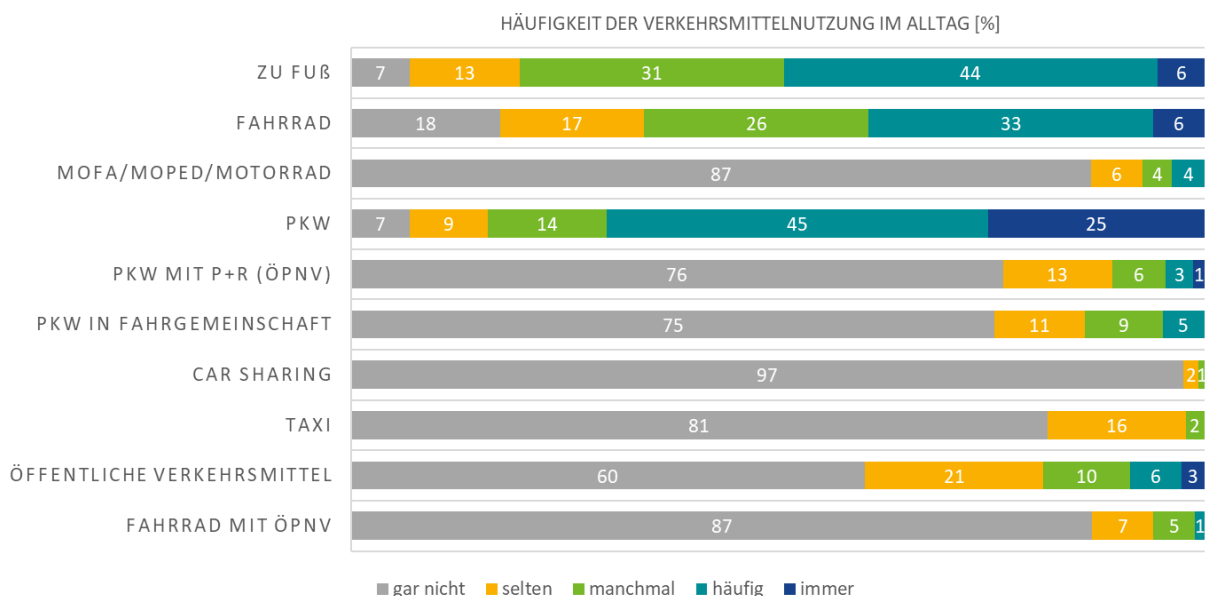


Abbildung 21: Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung im Alltag
 (%-Angaben bezogen auf Anzahl Befragte n = 452)
 (Quelle: Eigene Darstellung)

Einflussfaktoren, die zu der beschriebenen **Verkehrsmittelwahl bzw. -nutzung** führen, wurden im Rahmen der Befragung ebenso aufgenommen, vgl. Abbildung 22. Hierbei waren Mehrfachantworten möglich. Die Hauptursache ist demnach die Fahrzeit (Angabe von 56 % der Befragten), dicht gefolgt von der ungünstigen öffentlichen Verkehrsanbindung (Angabe

von 50 % der Befragten). Ebenso spielt Bequemlichkeit und Komfort eine maßgebende Rolle bei 44 % der Umfrage-Teilnehmer. Weitere Faktoren können Abbildung 22 entnommen werden.

Es gilt anzumerken, dass „kostenlose Parkplätze / Stellplätze“ von 70 Befragten, d. h. 15 %, als Einflussfaktor benannt wurde. In diesem Zusammenhang kann angebracht werden, dass im Fragebogen ebenso nach einer Benotung der aktuellen Parkraumsituation im Stadtzentrum Waldkraiburgs gefragt wurde. Im Ergebnis wurde im Mittel eine Note 3,4 ermittelt, wobei der Median bei 3,0 lag (n = 448). Damit wird die Parkraumsituation von den Befragten als befriedigend bis ausreichend angesehen.

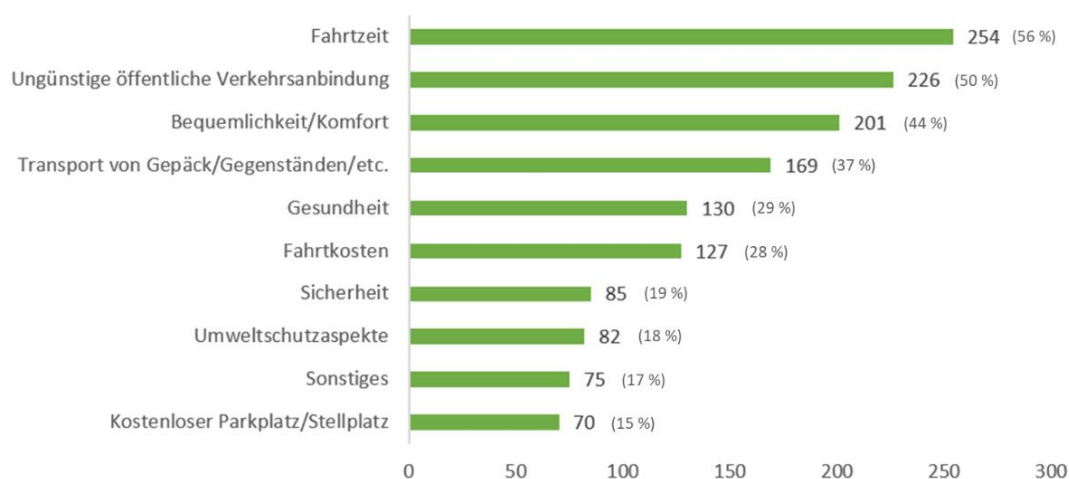


Abbildung 22: Einflussfaktoren der Verkehrsmittelwahl
 (%-Angaben bezogen auf Anzahl Befragte n = 452; Mehrfachantworten möglich)
 (Quelle: Eigene Darstellung)

In der Umfrage wurden die Teilnehmer um Aussagen dazu gebeten, wie das Zufußgehen sowie auch das Fahrrad und der ÖPNV als **alltägliche Verkehrsmittel** attraktiver gemacht werden können. Im Fall des Zufußgehens wurden „kurze Wege“ als auch „mehr Bäume und Begrünung in der Stadt“ sowie „bessere / breitere Fußwege“ als Faktoren benannt (Angabe von 40 % / 25 % / 24 % der Befragten). In diesem Zusammenhang gilt zu erwähnen, dass die fußläufige Erreichbarkeit von Einkaufs- sowie Versorgungsmöglichkeiten in Waldkraiburg im Durchschnitt mit einer 2,8 benotet wurde, der Median lag bei 3,0 (n = 448).

Auch für das Fahrradfahren sind „besser ausgebaute und sichere Wege“ maßgebend für die Attraktivität des Verkehrsmittels. Diese Antwort wurde von rund 63 % der Befragten angegeben. Neben den Wegen an sich sind dabei auch „sichere Abstellmöglichkeiten“ ein sehr wichtiger Gesichtspunkt (Angabe von 44 % der Befragten).

Im Fall des ÖPNV wurden die Faktoren „besser ausgebautes ÖPNV-Netz“, „günstigere Ticketpreise“ und „engere Taktung / kürzere Wartezeiten“ etwa gleich oft bzw. auch oft zusammen genannt (Angabe von 55 % / 52 % / 49 % der Befragten). Nur 13 Befragte gaben an eine Zeitfahrkarte (für den Bus) zu besitzen.

Neben dem Verkehrsmittel spielt die **täglich zurückgelegte Gesamtwegestrecke** eine bedeutende Rolle für die Einschätzung und Bewertung der Mobilität in Waldkraiburg. Abbildung 23 zeigt eine Auswertung der Antworten. Wie zu erwarten war, werden mit dem Pkw die längsten Strecken zurückgelegt. 47 % geben an täglich Strecken über 10 km mit dem

Pkw zu bewältigen. Weitere 39 % legen Strecken von bis zu 10 km zurück. Das zu Fuß gehen ist bei Strecken zwischen 1-2 km beliebt (41 %), wobei auch Strecken zwischen 2-5 km des Öfteren zu Fuß bewältigt werden (29 %). Im Fall des Fahrrads ist die Antwort „Strecken zwischen 2-5 km“ mit 20 % die häufigste Rückmeldung. Wegestrecken über 5 km werden von rund 22 % täglich bewältigt, kurze Strecken von 1-2 km von 17 %.

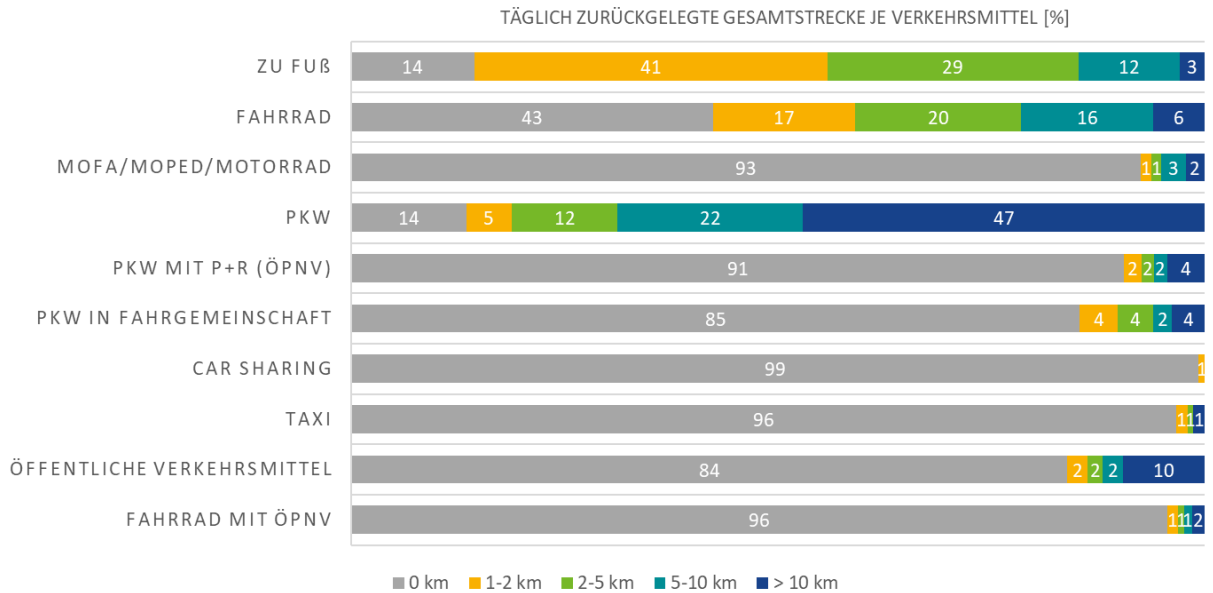


Abbildung 23: Zurückgelegte Gesamtstrecke je Verkehrsmittel im Alltag
 (%-Angaben bezogen auf Anzahl Befragte n = 452)
 (Quelle: Eigene Darstellung)

Weitere Ergebnisse der Mobilitätsbefragung sind im Anhang A.01 dokumentiert.

4.3 Stadtstruktur und innerstädtische Nachfragebeziehungen

Im Rahmen des ISEKs aus dem Jahr 2018¹⁸ wurde die Stadtstruktur Waldkraiburgs ebenso wie wichtige Nutzungen bzw. der Points of Interest (POIs) im Gemeindegebiet eingehend untersucht und dokumentiert. Abbildung 24 zeigt beispielsweise die Siedlungsstruktur. Für weitere Analysen und Kartendarstellungen wird auf das ISEK verwiesen. Es ist davon auszugehen, dass sich die Analysen aus 2018 aus heutiger Sicht im Grundsatz nicht verändert haben.

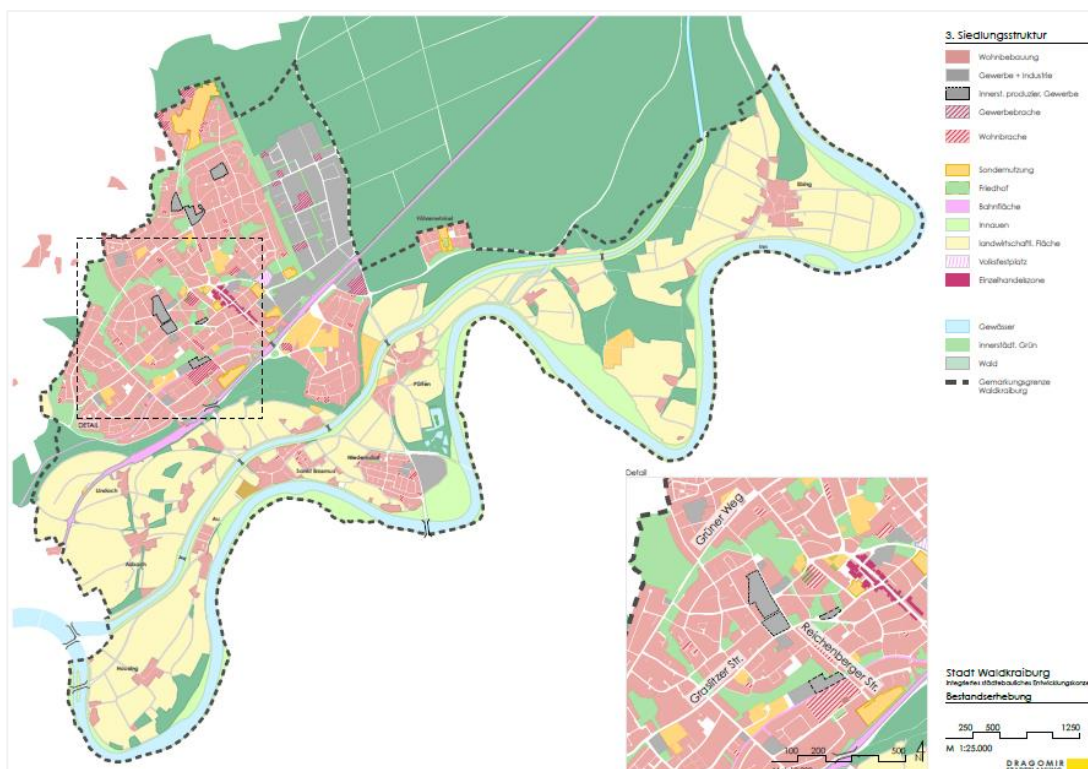


Abbildung 24: Siedlungsstruktur gemäß ISEK
(Quelle: ISEK 2018, Abschlussbericht, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH)

Die **wesentlichen Nutzungen bzw. POIs** in Waldkraiburg können mit den maßgeblichen Quelle-Ziel-Beziehungen überlagert werden. Grundlage ist dabei, dass das Aktivitätsverhalten der Verkehrsteilnehmer und die verfügbaren Aktivitätenorte verknüpft werden, sodass daraus beginnende und endende Ortsveränderungen abgeleitet werden können. Typische Quelle-Ziel-Gruppen sind dabei beispielsweise Wohnen-Arbeiten, Wohnen-Kindereinrichtung oder Wohnen-Einkaufen (in Bezug zum Quellverkehrsbezirk). Diese Ortsveränderungen bilden die Grundlage des innerstädtischen Verkehrsaufkommens. Der Verkehr in Waldkraiburg entsteht im Wesentlichen durch die Mobilität von Personen, die in Waldkraiburg leben oder arbeiten.

Maßgeblich für das Ausmaß des verkehrsbezirksfeinen Verkehrsaufkommens sind dabei die Strukturgrößen. Diese werden für den Quellverkehrs- und Zielverkehrsbezirk definiert. Beispielsweise sind die maßgebende Strukturgröße für die Quelle-Ziel-Gruppe Wohnen-Arbeiten die Beschäftigten und Wohnen-Einkaufen die Einwohner in der relevanten Quellzelle. In Verknüpfung von Raumstruktur, den Strukturgrößen, den Quelle-Ziel-Beziehungen und den Mobilitätscharakteristika kann eine quantitative Verkehrserzeugung generiert werden. Auf

¹⁸ Stadt Waldkraiburg – Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK), Abschlussbericht, Juli 2018, DRAGOMIR STADTPLANUNG GmbH

qualitativer Ebene können jedoch auf gleicher Grundlage bereits die wichtigen **innerstädtischen Nachfragebeziehungen** abgeleitet werden. Aus den ermittelten Nachfragebeziehungen können folgende grundlegende Erkenntnisse gewonnen werden:

- Siedlungsgebiete hauptsächlich nördlich der Bahnlinie verortet
- Ausgeprägte gewerbliche Nutzung im Osten des Hauptortes als verkehrserzeugendes Ziel
- Weitere gewerbliche Einrichtungen innerhalb der von Wohnnutzung geprägten Siedlungsbereiche (Durchmischung Wohnen-Gewerbe)
- Inner- und außerstädtische Grün- sowie Freizeitflächen vorhanden und gut erreichbar
- Vielfältige Freizeiteinrichtungen gut über das Gemeindegebiet verteilt
- Waldbad als wesentliches Ziel des Freizeitverkehrs (Neubau / Sanierung derzeit im Planungsprozess)
- Kinderbetreuungseinrichtungen stark konzentriert auf Kerngebiet des Hauptortes
- Bildungseinrichtungen konzentriert im Bereich Franz-Liszt-Straße (südlich der Bahnlinie) und Dieselstraße (nördlich der Bahnlinie und des Zentrums)
- Starke Konzentration von Geschäftsflächen (Einzelhandel, Dienstleistungen, Gastronomie etc.) auf den Bereich der Berliner Straße (Zentrum)
- Lebensmittelmärkte verteilt im Hauptort, jedoch nicht immer fußläufig erreichbar

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass durch eine fehlende Nutzungsdurchmischung Nachfragebeziehungen und damit zwangsläufig Verkehre entstehen, die durch eine Mischung der Nutzungen prinzipiell vermeidbar wären. Als Beispiel ist hier die Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten zu benennen. Abbildung 25 zeigt eine Analyse der Standorte von Lebensmittelmärkten in Waldkraiburg sowie die fußläufigen Erreichbarkeiten. Auffällig ist dabei, dass nicht das gesamte Gemeindegebiet abgedeckt wird, d. h. Einkäufe sind nur für einen Teil der Bewohner Waldkraiburgs zu Fuß bewältigbar. Je nach Standort werden die Bürger unvermeidbar dazu gezwungen, weite Strecken zurückzulegen und dabei zudem hoch belastete Straßen oder weitere Verkehrsbarrieren zu queren. Dies kann einen Ansatzpunkt für Maßnahmen darstellen.

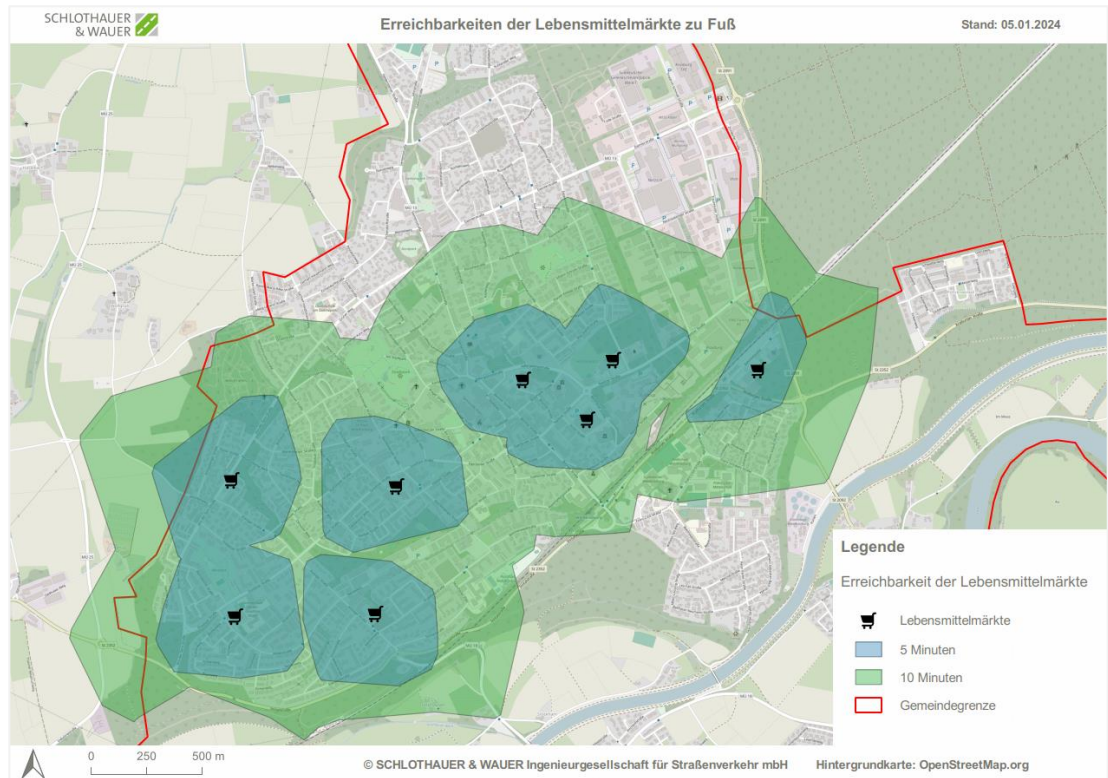


Abbildung 25: Fußläufige Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten
(Quelle: Eigene Darstellung)

4.4 Barrieren und entfaltete Trennwirkung

Für jede Kommune bestehen aus naturräumlichen und infrastrukturellen Gegebenheiten Barrieren für das Verkehrsgeschehen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Ist-Situation und auf die Möglichkeiten zukünftiger Entwicklungen nehmen. Wesentliche Barrieren des Verkehrs in Waldkraiburg sind:

- Inn / Innkanal
- Inn-Hangkante
- Bahnlinie
- Werksgleis
- Stark belastete Hauptverkehrsstraßen (z. B. St 2091 und St 2352)

In der Regel stellen Flüsse eine ausgeprägte Barriere für den Verkehr dar. In Waldkraiburg hat der Inn bzw. der Innkanal diese Wirkung. So sind die südlichen Ortsteile Hausing, Au, St. Erasmus, Pürten, Niederndorf und Ebing durch den **Innkanal** vom Hauptort Waldkraiburg abgegrenzt. Innerhalb des Gemeindegebietes bestehen fünf Brücken zur Überquerung des Innkanals. Dabei sind zwei dieser Brücken als Hauptüberquerungsstellen (Trenbachstraße und Straße Pürten) zu bezeichnen und können sowohl durch den MIV als auch durch zu Fuß gehende und Rad fahrende Personen genutzt werden. Die Entfernung zwischen den Brücken beträgt ca. 1,8 km Luftlinie.

Ebenso bildet der **Inn** im südöstlichen Rand der Gemeinde eine Grenze und Barriere. Die Gemeindegrenze verläuft hier südlich entlang des Inns. Zur Erschließung der angrenzenden

Gemeinden muss der Inn überquert werden, was im Gemeindegebiet über drei Brücken erfolgen kann. Beginnend von Westen ist hier die „Innbrücke“ im Verlauf der Kreisstraße MÜ 19 in Hausing, die „Alte Innbrücke Kraiburg am Inn“ im Verlauf der St 2091 auf Höhe Niederndorf und die „Neue Kraiburger Brücke“ im Verlauf der Kreisstraße MÜ 18 vorhanden. Alle drei Brücken können sowohl durch den MIV als auch durch zu Fuß gehende und Rad fahrende Personen genutzt werden.

Ein weiteres topografisches Hindernis stellt die teils sehr steile **Hangkante des Inns** dar. Ihre Überwindung verursacht insbesondere für Fußgänger und Radfahrer eine erhebliche Erschwernis. Die Kante kann im MIV derzeit im Zuge der MÜ 18 (Stockhamerberg) und St 2091 (Bereich Pürtener Kreuzung) überwunden werden. Ebenso stellt die Peter-Parler-Straße eine Möglichkeit dar, ist jedoch eher von untergeordneter Bedeutung. Auf bzw. im direkten Umfeld der benannten Straßen sind auch Möglichkeiten für den NMIV gegeben, um die Hangkante zu überwinden.

Neben diesen naturräumlichen Gegebenheiten können auch infrastrukturelle Barrieren ausschlaggebend sein. In Waldkraiburg bildet dabei die **Bahntrasse** eine wesentliche Barriere. Ein Teilgebiet mit wichtigen Nutzungen (z. B. Schule) sowie alle kleineren Ortsteile und Weiler werden dadurch vom Hauptort Waldkraiburg abgetrennt. Zur Überquerung der Bahnlinie stehen heute im zentralen Gemeindegebiet insgesamt vier Anlagen zur Verfügung. Dabei sind zwei davon höhenfrei (Brückenbauwerk Inntalstraße (St 2352) und Bayernbrücke) und zwei höhengleich (Schrankenanlagen auf MÜ 18 und St 2091) ausgestaltet. Alle Anlagen führen neben dem MIV auch den NMIV. Für Letzteres steht zudem im Bereich des Bahnhofes bzw. südwestlich des P+R-Parkplatzes eine weitere Brücke zur Verfügung. Abseits dieser Hauptüberquerungsstellen bieten zwei Wirtschaftswege im südwestlichen Abschnitt der Bahnlinie im Gemeindegebiet eine Möglichkeit zur höhenfreien Querung der Bahnlinie.

Es gilt anzumerken, dass neben der benannten Bahnlinie auch ein **Werksgleis** in Waldkraiburg verortet ist. Dieses geht von der Hauptbahnlinie ab und verläuft im südlichen Bereich des Hauptortes durch Wohngebiete. Das Werksgleis dient derzeit ausschließlich zur Erschließung eines Gewerbebetriebes aus Gründen des Gefahrguttransportes, die Frequentierung ist dabei gering. Eine Überquerung ist durch den MIV an drei höhengleichen Stellen (Inntalstraße (St 2352), Aussiger Straße, Reichenbergerstraße) und durch den NMIV an fünf Stellen möglich. Es kann angemerkt werden, dass die Brücke im Verlauf der Berliner Straße hier ausgenommen wurde, die Bahnlinie und das Werksgleis verlaufen hier parallel.

Die **Überquerungsstellen der benannten Barrieren** haben eine **verkehrsbindelnde Wirkung**, insbesondere im Kfz-Verkehr in Längsrichtung. So sind an diesen Stellen besonders hohe Verkehrsmengen zu erwarten. Gleichzeitig bilden Straßen mit hohem Kfz-Verkehrsaufkommen eine Barriere für den nicht motorisierten Individualverkehr. Sichere Querungen können hier (notfalls) höhenfrei (Über- / Unterführung) oder abgesichert durch Lichtsignalanlagen bereitgestellt werden. In diesem Zusammenhang ist in Waldkraiburg das klassifizierte Hauptverkehrsnetz zu benennen (Staatstraßen und Kreisstraßen). Aber auch stark befahrene Gemeindestraßen, wie z. B. die Achse Von-der-Tann-Straße – Grüner Weg sowie in der Relation Nord-Süd die Siemensstraße und Berliner Straße, können wesentliche Barrieren für Fußgänger und Radfahrer darstellen.

In Zusammenfassung ist hervorzuheben, dass alle benannten Barrieren eine negativ zu beurteilende städtebauliche Wirksamkeit entfalten, indem sie Stadteile stadtgestalterisch und verkehrlich funktional isolieren. Beispiele solcher Grenzbildungen sind:

- Trennung des Hauptortes von weiteren Ortsteilen und Weilern im Kreuzungspunkt der St 2091 und St 2352
- Isolierung der Schulen und weiterer Einrichtungen im Bereich Franz-Liszt-Straße zwischen mehreren Barrieren
- Isolierung des Einzelhandels im Bereich Bahnhofstraße im Dreieck St 2091 und St 2352
- Isolierung der Ortsteile Hausing, Au, St. Erasmus, Pürten und Niederndorf zwischen Innkanal und Inn und ebenso Trennung untereinander durch weitere Barrieren

4.5 Infrastrukturangebot und Erreichbarkeiten

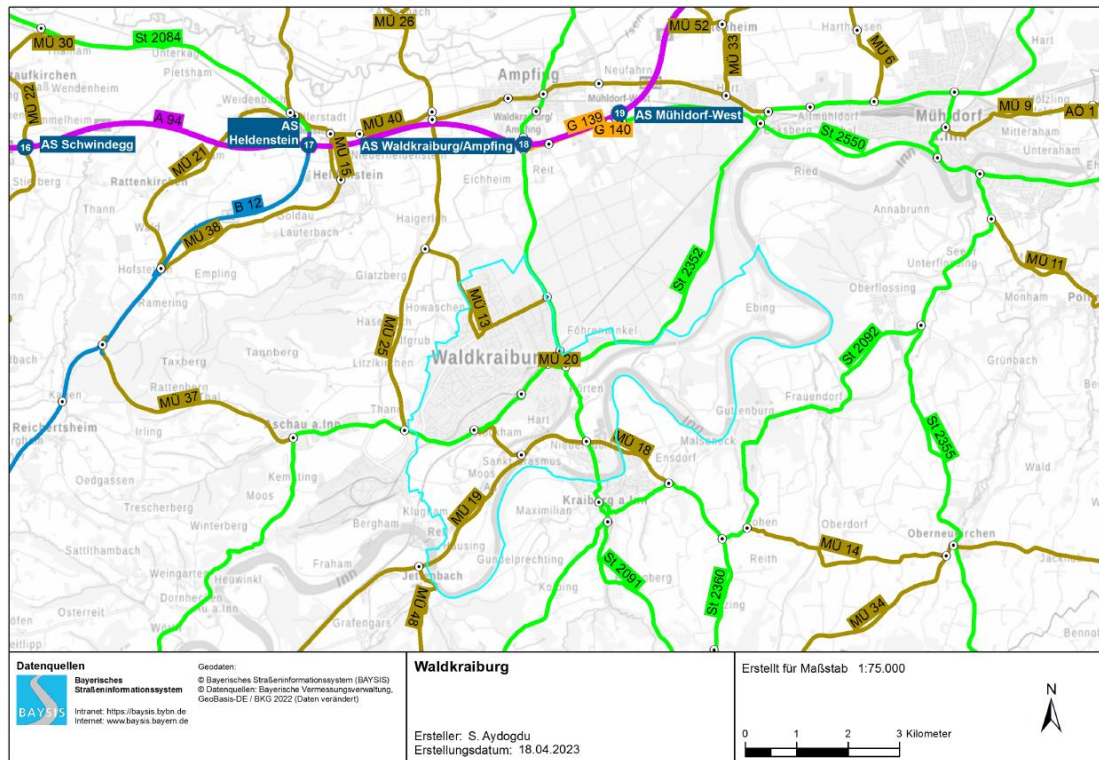
Der motorisierte Verkehr wird in sowie aus und nach Waldkraiburg neben den innerörtlichen Stadtstraßen insbesondere durch die folgenden **Hauptverkehrswege** getragen:

- Bundesautobahn 94 (A 94)
 - Überregionales Autobahnnetz in der Relation Ost-West
 - Erschließung über AS Heldenstein und AS Waldkraiburg / Ampfing
 - Abwicklung weiträumiger bzw. überregionaler Verkehre
- Bundesstraße 12 (B 12)
 - Bundesstraße in der Relation Ost-West (östlich von Waldkraiburg)
 - Ausweichroute / Alternativroute zur A 94 zw. AS Hohenlinden und Heldenstein
 - Erschließung über MÜ 37 und St 2352
 - Abwicklung weiträumiger bzw. überregionaler Verkehre
- St 2352 und St 2091
 - Staatsstraße in der Relation Ost-West bzw. Nord-Süd
 - Verlauf durch Gemeindegebiet
 - Abwicklung regionaler Verkehre
- Kreisstraßen, z. B. MÜ 13, MÜ 18, MÜ 19, MÜ 20 sowie MÜ 25, MÜ 40
 - Innerhalb und außerhalb der Verwaltungsgrenze Waldkraiburg
 - Abwicklung des zwischen- und überörtlichen Verkehrs im Landkreis

All diesen klassifizierten Straßen ist gemein, dass auch innerorts nicht die Stadt Waldkraiburg als Baulastträger zuständig ist, sondern entweder das Staatliche Bauamt Rosenheim (für Staatsstraßen) oder das Landratsamt Mühldorf am Inn (für Kreisstraßen, teilweise vertreten durch das Staatliche Bauamt).¹⁹ Die verkehrsrechtlichen Anordnungen (z. B. Verkehrszeichen, Markierungen, Durchfahrtsbeschränkungen) werden für diese Straßen durch die Untere Straßenverkehrsbehörden im Landratsamt erlassen. Die Zuständigkeit der

¹⁹ Entspricht dem Stand 2024. Eine Änderung der Baulastzuständigkeit bei Ortsdurchfahrten im Zuge von Staats- und Kreisstraßen erfolgt bei Einwohnerzahlen größer 25.000, vgl. Art. 42 Abs. 1 BayStrWG.

Stadt Waldkraiburg im klassifizierten Straßennetz beginnt üblicherweise erst mit dem Bordstein zum Geh- oder Radweg.



Unter Berücksichtigung der bestehenden Straßennetzstruktur kann eine **Erreichbarkeitsanalyse für den MIV** durchgeführt werden. In Abbildung 27 ist beispielsweise eine Auswertung für die Erreichbarkeit des Stadtplatzes durchgeführt worden. Hieraus ist zu erkennen, dass der gesamte Hauptort Waldkraiburg innerhalb eines Einzugsbereichs von 6 min Fahrtzeit (rot + orange + gelb) liegt. Ein Großteil kann sogar innerhalb von 4 min (rot + orange) erschlossen werden.

In Zusammenfassung kann festgehalten werden, dass das Infrastrukturangebot für den Kfz-Verkehr in und um Waldkraiburg sehr gut ausgebaut ist. Es besteht im MIV eine gute überregionale Anbindung, das leistungsfähige klassifizierte Straßennetz kann direkt erschlossen werden. Gleichermäßen kann das innerörtliche Netz als großzügig und leistungsfähig betitelt werden. Insbesondere im Kernort ist das Straßennetz engmaschig und der Straßenraum für den Kfz-Verkehr großzügig bemessen. Diese Ausgangslage wirkt als begünstigender Faktor für die Nutzung des MIV und hat damit eine hohe MIV-Affinität in Waldkraiburg zur Folge.

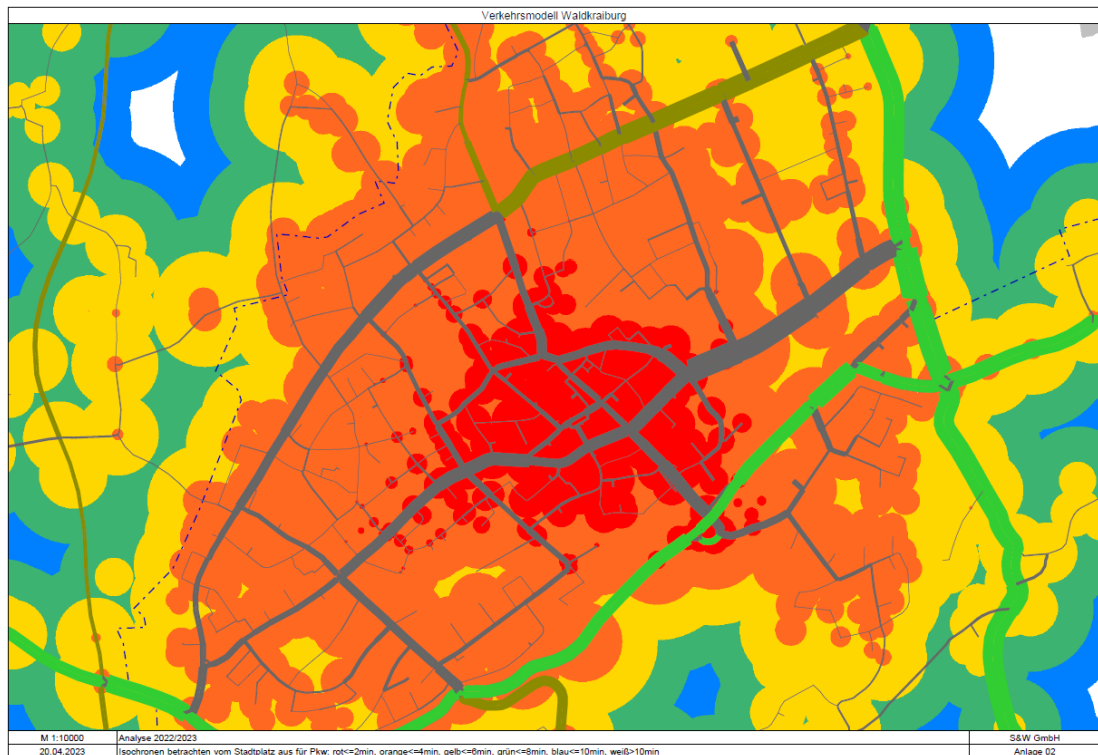


Abbildung 27: Isochronen betrachtet vom Stadtplatz aus für Pkw
 [rot: $\leq 2\text{min}$; orange: $\leq 4\text{min}$; gelb: $\leq 6\text{min}$; grün: $\leq 8\text{min}$; blau: $\leq 10\text{min}$; weiß: $> 10\text{min}$]
 (Quelle: Eigene Darstellung)

4.6 Geschwindigkeitsbegrenzungen und -überschreitungen

Ein wichtiger Aspekt der Verkehrsplanung sind die **zulässigen Höchstgeschwindigkeiten** und die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten. Die Einhaltung der angeordneten Geschwindigkeitsbegrenzung ist ausschlaggebend für die sichere Querbarkeit insbesondere hoch belasteter Straßen. Grundsätzlich spielen Fahrgeschwindigkeiten eine maßgebende Rolle in der Verkehrssicherheit sowie in der Stadtverträglichkeit des Kfz-Verkehrs.

In Waldkraiburg liegt die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf innerörtlichen Straßen größtenteils bei 50 km/h. Abschnitts- oder bereichsweise bestehen darüberhinausgehende Begrenzungen, wie z. B. im Bereich Goetheplatz. Hier ist eine Tempo-30-Zone (VZ. 274.1, StVO) eingerichtet, vgl. Abbildung 28.

Auch liegt beispielsweise in der Erschließungsstraße des Waldbades (südlichster Abschnitt der Reichenberger Straße) ein verkehrsberuhigter Bereich (VZ. 325.1, StVO) vor. Die verkehrsrechtliche Anordnung wird aus der Beschilderung ersichtlich. Hinsichtlich der Gestaltung des Straßenraumes sind jedoch keine Maßnahmen ergriffen worden, um die Anordnung des verkehrsberuhigten Bereiches auch baulich darzulegen. Dabei wäre beispielsweise ein niveaugleicher Ausbau des Querschnittes, ohne Abgrenzung der Fußgänger, erforderlich. An dieser Stelle ist anzumerken, dass das Waldbad sowie die Erschließung dessen neu- bzw. umgebaut werden sollen und sich dahingehende Pläne derzeit im Bearbeitungsprozess befinden.

Eine Besonderheit Waldkraiburgs ist der verkehrsberuhigte Geschäftsbereich im Zentrum. Die Anordnung liegt im Bereich der Berliner Straße und des Stadtplatzes. Entgegen dem Regelfall eines verkehrsberuhigten Geschäftsbereiches gemäß der StVO mit Zonen-

Geschwindigkeitsbeschränkung von 20 km/h, liegt hier eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h vor. Dabei gilt anzumerken, dass in solchen Zonierungen in seltenen Fällen 10 km/h oder auch die hier vorliegenden 30 km/h möglich sind, jedoch wie benannt nicht der Norm entsprechen.

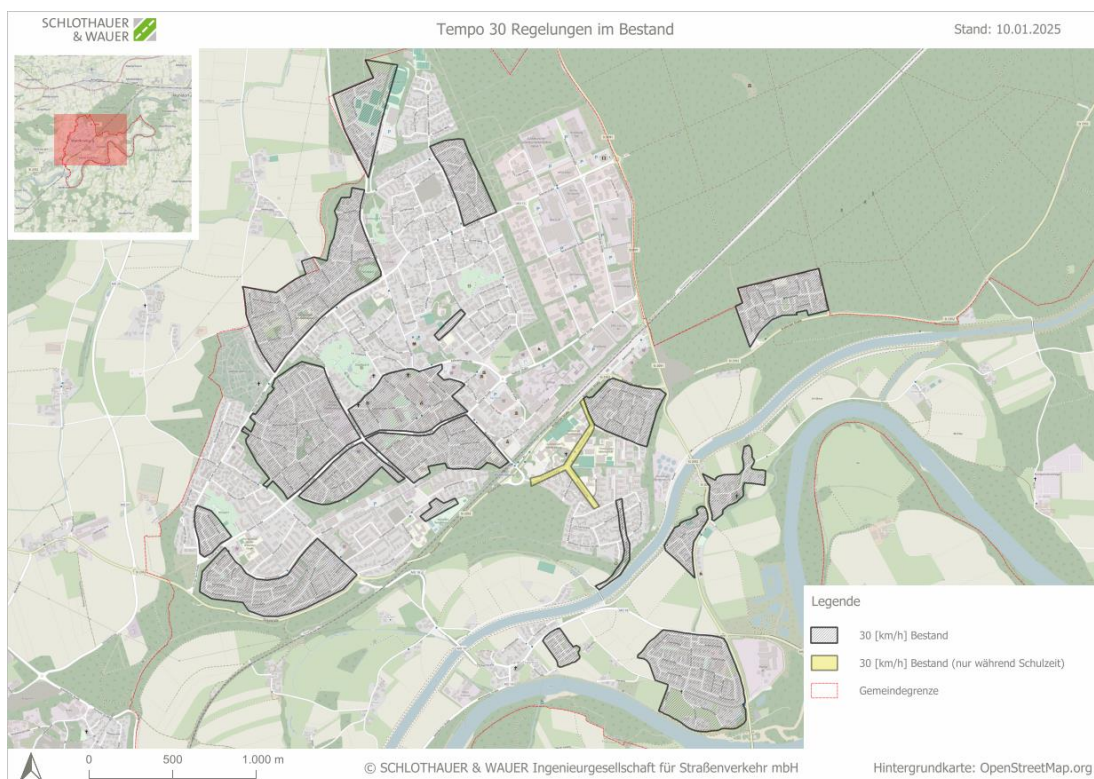


Abbildung 28: Tempo-30-Regelungen im Bestand
(Quelle: Eigene Darstellung)

Eher neuere Regelungsmöglichkeiten, wie z. B. eine Fahrradstraße (VZ. 244.1, StVO), sind in Waldkraiburg derzeit nicht vorzufinden. Im Rahmen der zukünftigen Verkehrsentwicklungsplanung sind solche neuen Regelungen sowie Erkenntnisse im Fachgebiet der Verkehrsplanung zu berücksichtigen.

Werden die Meldungen aus der Bevölkerung sowie die Erfahrung der Stadtverwaltung betrachtet, so fällt auf, dass des Öfteren der Wunsch zur Reduzierung der üblichen Innerortsgeschwindigkeit von 50 km/h geäußert wird. Beispielsweise werden Tempo 30-Zonen oder streckenbezogene Geschwindigkeitsbeschränkungen (VZ. 274, StVO) gefordert. Sofern ein entsprechender Antrag eingeht, werden die Notwendigkeit und Möglichkeit zur Verkehrsberuhigung im betroffenen Bereich im Rahmen von Verkehrsschauen eruiert und ggf. umgesetzt.

Erfahrungsgemäß sind die subjektiv empfundenen Fahrgeschwindigkeiten jedoch meist höher als die messbare Realität. Abbildung 29 zeigt eine Auswertung im Jahr 2020 erfolgter Geschwindigkeitsmessungen basierend auf Unterlagen übermittelt durch die Stadtverwaltung. Angegeben ist der prozentuale Anteil an **Geschwindigkeitsverstößen**. Sofern je Messstelle mehrere Erhebungszeiträume vorlagen, wurden die Werte gemittelt. Der Abbildung ist zu entnehmen, dass Verstöße größtenteils im unauffälligen Bereich von 0 bis 5 % liegen.

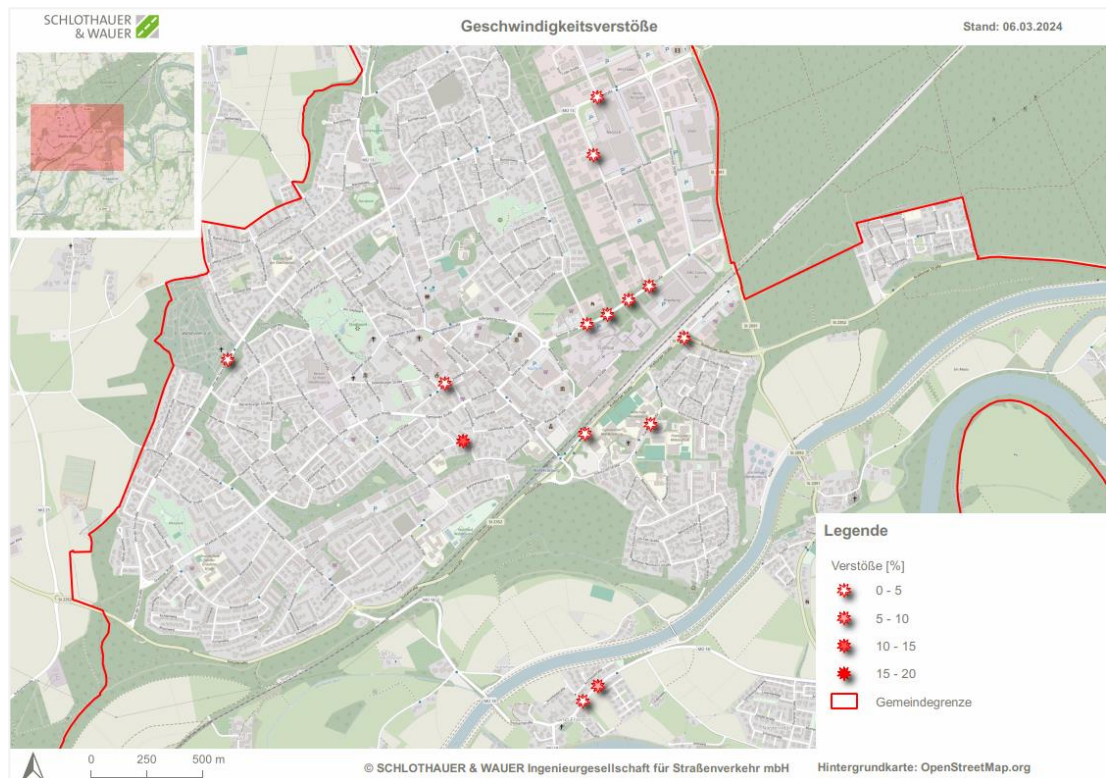


Abbildung 29: Geschwindigkeitsverstöße im Jahr 2020 gemäß Stichprobe
(Quelle: Eigene Darstellung)

In Zusammenfassung ist bezüglich der Geschwindigkeitsbeschränkungen in Waldkraiburg festzuhalten, dass in der Regel die innerörtliche Begrenzung von 50 km/h gemäß StVO gilt. Punktuell sind weitere Anordnungen, wie z. B. Tempo 30-Zonen oder verkehrsberuhigte Bereiche, vorhanden. Regelungsmöglichkeiten aus neueren Erkenntnissen und Entwicklungen (z. B. Fahrradstraße) sind derzeit nicht umgesetzt. Entgegen dem subjektiven Empfinden aus der Bevölkerung können keine auffälligen Häufungen von Geschwindigkeitsverstößen objektiv nachgewiesen werden. Gleichwohl steht die Verträglichkeit einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h mit den vielfältigen Nutzungsanforderungen des Straßenraumes im städtischen Umfeld zur Frage.

4.7 Parkraumangebot und -nachfrage im MIV

Besonderes Augenmerk der Parkraumanalyse im Zuge der Verkehrsentwicklungsplanung liegt im Bereich des Stadtkernes, da hier maßgebende Probleme und Potenziale identifiziert werden können. Abseits davon liegen insbesondere auch in Wohngebieten Defizite hinsichtlich der Parkraumsituation vor. Diese können in gegebenem Rahmen nicht dezidiert analysiert werden, wurden aber u. a. mit der Öffentlichkeitsbeteiligung aufgenommen und dokumentiert. Diese Punkte gehen qualitativ in die Analyse mit ein. Für den Stadtkern erfolgt im Folgenden auch eine Quantifizierung des Sachverhaltes.

Dem ruhenden Verkehr werden im **Stadtkern Waldkraiburgs** zahlreiche Parkflächen zur Verfügung gestellt. Eine Kartierung der Parkflächen inkl. Bewirtschaftungsform (Parkraumangebot) sowie eine Parkraumerhebung zur Ermittlung der Nachfragesituation (Parkraumnachfrage) erfolgten für den in Abschnitt 2.4 definierten Umgriff.

Parkraumangebot

Insgesamt stehen im untersuchten Gebiet ca. 980 Parkstände auf öffentlichen Verkehrsflächen zur Verfügung. Darüber hinaus bietet der Volksfestplatz nordöstlich der Adlergebirgsstraße, welcher der Öffentlichkeit saisonal als Parkplatz zur Verfügung steht, weitere Kapazität. Es ist anzumerken, dass die potenzielle Gesamtkapazität des Volksfestplatzes nicht ermittelt wurde. Diese ist abhängig von der Belegung des Platzes durch anderweitige Nutzungen sowie dem Parkverhalten der Verkehrsteilnehmer, da keine Parkflächenmarkierungen vorliegen. Folglich variiert die Kapazität. Für die Erhebungsauswertungen wurde eine geringe Kapazität von 29 Parkständen angenommen. Abbildung 30 zeigt beispielhaft die einzelnen Parkstände im westlichen Teil der Kernstadt. Aufgenommen wurden ausschließlich öffentliche Parkmöglichkeiten, vgl. Abschnitt 2.4.

Der Untersuchungsraum kann funktional (z. B. abhängig von der Bewirtschaftung sowie dem Nutzungsumfeld) in **Teilgebiete** unterteilt werden. Diese Einteilung der öffentlichen Parkflächen ist für die Auswertung der Erhebung relevant. Abbildung 31 gibt einen Überblick über die Teilgebiete, Tabelle 2 gibt zudem die Verortung und **Kapazität**, d. h. die Anzahl der Parkstände je Teilgebiet, an.



Abbildung 30: Parkstände im westlichen Erhebungsgebiet (Quelle: Eigene Darstellung)

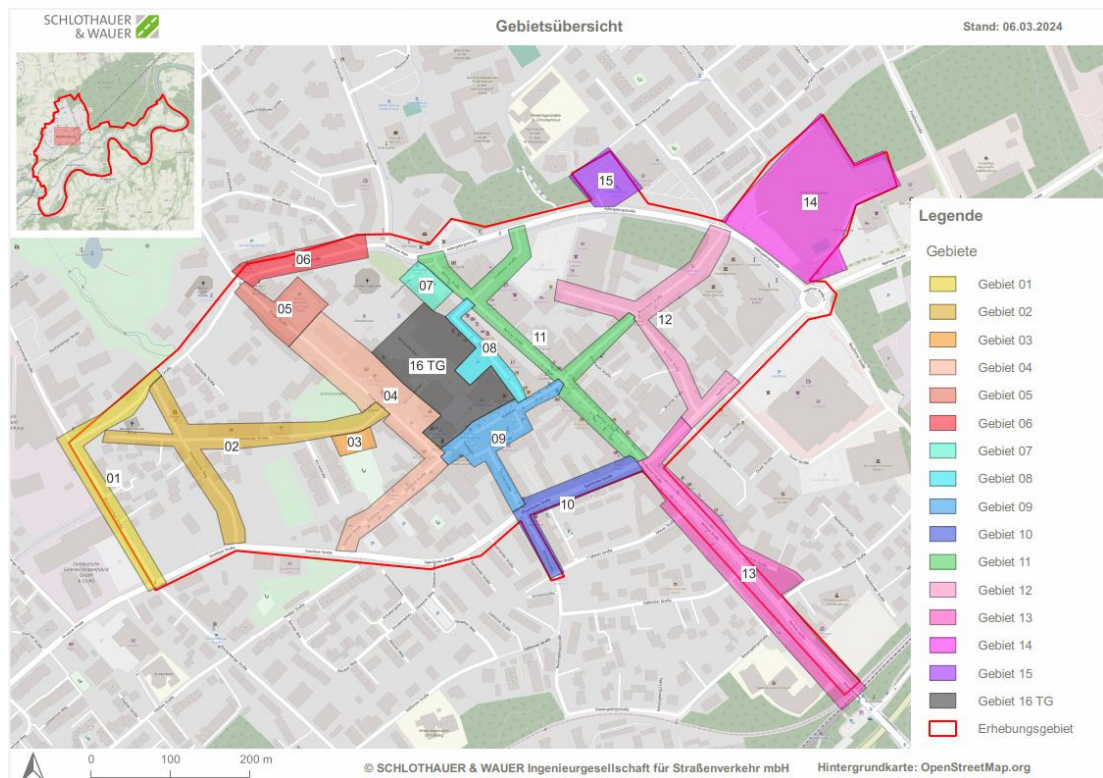


Abbildung 31: Parkraum – Übersicht Teilgebiete (Quelle: Eigene Darstellung)

Tabelle 2: Parkraum – Übersicht Teilgebiete

Nr.	Ort	Nutzungsumfeld	Kapazität
1	Reichenberger Str., Karlsbader Str.	Gewerbe, Wohnen	25 Parkstände
2	Siebenbürger Str., Schweidnitzer Weg	Wohnen, Soziale Einrichtungen	65 Parkstände
3	Parkplatz Am Kalander	Wohnen	23 Parkstände
4	Prager Str., Graslitzer Str.	Wohnen, Nahversorgung, Amt	106 Parkstände davon 6 Behindertenparkplätze und 2 belegt durch Außengastronomie
5	Prager Str., Parkplatz Prager Str.	Soziale Einrichtungen	79 Parkstände davon 4 belegt durch Container
6	Karlsbader Str.	Nahversorgung	35 Parkstände davon 1 Behindertenparkplatz
7	Parkplatz Berliner Str.	Wohnen, Nahversorgung	17 Parkstände
8	Stadtplatz, Parkplatz Sartrouville Platz	Wohnen, Nahversorgung	42 Parkstände davon 1 Behindertenparkplatz
9	Stadtplatz, Kirchstr.	Wohnen, Nahversorgung	92 Parkstände davon 4 Behindertenparkplätze und 3 für Taxis
10	Kirchstr., Egerländer Str.	Wohnen, Nahversorgung	23 Parkstände
11	Berliner Str., Friedländer Str., Braunauer Str.,	Wohnen, Nahversorgung	121 Parkstände davon 1 Behindertenparkplatz, 4 für E- Autos (inkl. Ladepunkt), 1 für Car-Sharing (inkl. Ladepunkt) und 3 belegt durch Baustelle
12	Brünner Str., Braunauer Str., Teplitzer Str.	Wohnen, Nahversorgung, Kultur	46 Parkstände
13	Teplitzer Str., Berliner Str.	Wohnen, Nahversorgung	93 Parkstände davon 2 Behindertenparkplätze und 3 belegt durch Außengastronomie
14	Volksfestplatz	Gewerbe	29+ Parkstände (Kapazität der Gesamtfläche wurde nicht ermittelt und ist saisonal variabel sowie abhängig vom Parkverhalten der Nutzer)
15	Parkplatz Adlergebirgsstr.	Gewerbe	33 Parkstände davon 1 belegt durch Container
16	Tiefgarage Sartrouville Platz	Wohnen, Nahversorgung, Amt	149 Parkstände (+ weitere vermietete Parkstände) davon 1 Behindertenparkplatz
Summe:			978 davon 37 mit Sondernutzung/-belegung

Hinsichtlich der **Parkraumbewirtschaftung** liegen verschiedene Formen vor. Beispielsweise ist der zentrale Bereich als **Halteverbotszone** mit dem Zusatz „Parken mit Parkscheibe in gekennzeichneten Flächen 2 Std“ werktags (= Montag bis Samstag) zwischen 8 und 18 Uhr ausgewiesen.

Die Tiefgarage unter dem Rathaus ist von dieser Zonenregelung ausgeschlossen. Die Parkplätze in der Tiefgarage sind teilweise an Privatpersonen vermietet oder für Sondernutzungen vorgehalten (z. B. Rathausmitarbeiter). Teile der Tiefgarage sind zudem nur durch berechnigte Bewohner zugänglich. Grundsätzlich sehen die Tiefgaragen-Parkplätze aber der Öffentlichkeit zur Verfügung. Dabei gilt eine Öffnungszeit von 6:30 bis 20:30 Uhr, innerhalb welcher eine öffentliche Zufahrt gegeben ist. Das Ausfahren ist auch außerhalb der Öffnungszeiten möglich. Auch für die fußläufige Zugänglichkeit gelten die benannten Öffnungszeiten.

Außerhalb der Halteverbotszone liegt in gesondert ausgewiesenen Parkflächen eine Parkdauerbeschränkung mittels Parkscheibe vor. Zulässig ist dabei eine Parkdauer von 1,5 Stunden oder 2 Stunden (je nach Ort, vgl. Abbildung 32). Zum Großteil gilt auch hier, dass die Beschränkung werktags zwischen 8 und 18 Uhr eingehalten werden muss. Benannte Regelung mit Parkscheibe liegt beispielsweise auf dem Parkplatz Am Kalendar (Teilgebiet 03) oder auch zum Teil an der Berliner Straße (Teilgebiet 13) vor. Eine Ausnahme bilden die Parkplätze in der Teplitzer Straße im Bereich der Volksbank, hier gilt die Parkdauerbeschränkung nicht nur werktags sondern an allen Wochentagen.

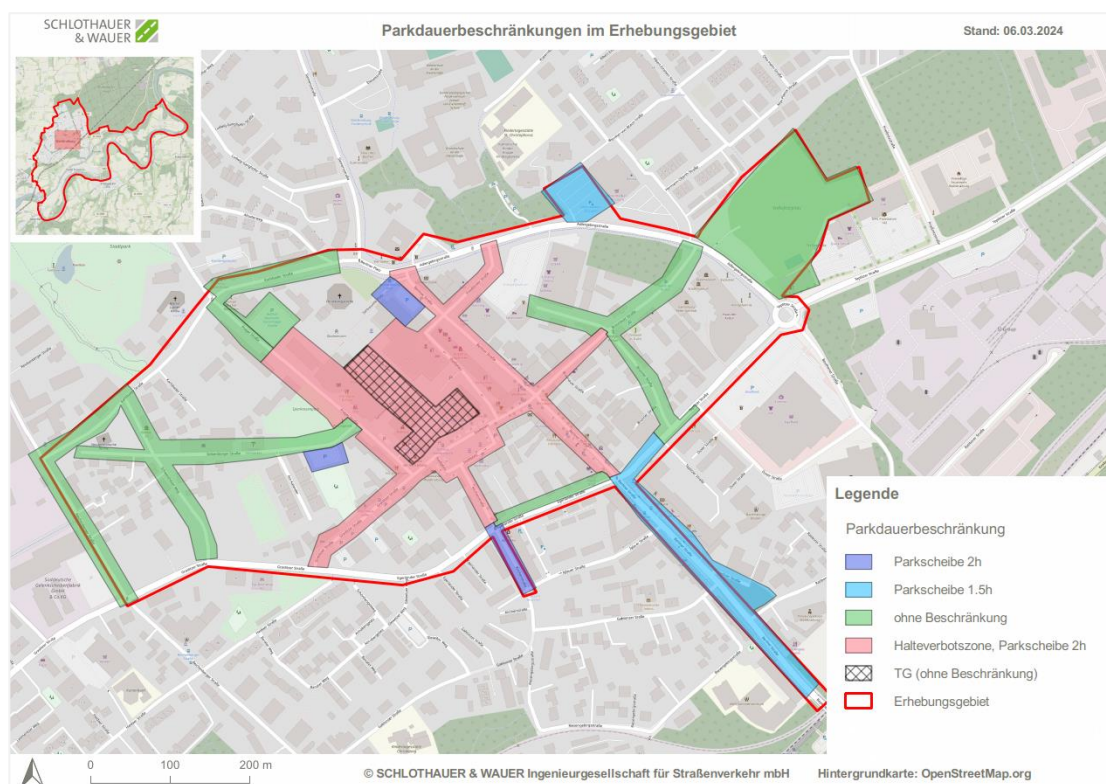


Abbildung 32: Übersicht Parkdauerbeschränkung auf öffentl. Parkplätzen im Erhebungsgebiet (Quelle: Eigene Darstellung)

Abgesehen von den beschriebenen Regelungen liegen auf öffentlichen Parkplätzen im Innenstadtbereich keine Beschränkungen der Parkdauer und Parkzeit vor. Parkgebühren werden nicht erhoben.

Es gilt anzumerken, dass vereinzelt **Sonderregelungen** gelten. Beispielsweise ist dies bei Behindertenparkplätzen der Fall oder an Parkständen mit Lademöglichkeit für E-Autos. So sind auf der Friedländer Straße 5 Parkplätze für E-Autos reserviert und mit einer

Parkzweckbeschränkung „Elektrofahrzeuge während des Ladevorgangs“ versehen. Die benannten Parkstände sind die einzigen Parkstände für E-Autos innerhalb des Untersuchungsraumes. Weiterhin ist in der Friedländerstraße ein Car-Sharing-Angebot verortet und belegt mit dem entsprechenden Fahrzeug einen eigenen Parkplatz mit entsprechender Parkzweckbeschränkung. Behindertenparkplätze sind verteilt im Untersuchungsgebiet vorhanden, insgesamt konnten hier 16 Stück identifiziert werden. Weitere Sonderregelungen liegen in der Karlsbader Straße und der Reichenberger Straße vor, wo fahrzeugspezifische Parkvorschriften vorliegen.

Parkraumnachfrage

Die bestehende Parkraumnachfrage kann aus der Erhebung (vgl. Abschnitt 2.4) ermittelt werden und wird im Folgenden mit Hinblick auf drei Aspekte untersucht und beschrieben:

- Parkdruck, hängt direkt von der Auslastung ab und ist ein Maß für potenzielle Verdrängungseffekte aufgrund von hoher Auslastung.
- Parktypen, anhand der Parkdauern können Gruppen gebildet werden. Jede Gruppe zeichnet sich durch ein spezifisches Nutzungsverhalten aus. Parkdauern und vorhandenes Nutzungsangebot sollten dabei übereinstimmen, so kann überprüft werden, ob das Parken für den von der Stadt beabsichtigten Zweck benutzt wird.
- Parkdauerhäufigkeiten, anhand der Anzahl der Dauer der einzelnen Parkvorgänge kann ebenfalls auf das Nutzungsverhalten geschlossen werden. Ebenso können aber auch Informationen über die Häufigkeit und die Frequenz des Parkens gewonnen werden. Eine hohe Frequenz spricht für einen hohen Umschlagsgrad und bedeutet ein hohes Verkehrsaufkommen.






Ausgewählte Erhebungsergebnisse sowie maßgebende Erkenntnisse aus den Daten werden nachfolgend erläutert und dargestellt. Weitere Auswertungen sind vorliegendem Bericht als Anlage beigefügt. Für jedes Teilgebiet liegt dabei ein eigenes Auswertungsblatt vor.

Parkdruck

Durch den Abgleich von belegten Parkständen mit der verfügbaren Kapazität lässt sich der Auslastungsgrad bestimmen. Ist die Nachfrage an Parkplätzen größer als das Angebot, so führt dies zu ungewünschten Nebeneffekten (z. B. Parksuchverkehr, Wildparken, Falschparken). Über die Bewertungsgröße der Auslastung (= Belegung/Kapazität) des Parkraumes wird der Parkdruck klassifiziert und eingeordnet. Bei einer Auslastung größer 90 % ist von sehr hohem Parkdruck (selten freie Parkplätze) auszugehen. Zeigt der Auslastungsgrad Werte gleich oder unter 80 % ist von einem guten Angebot mit meist freien Parkplätzen auszugehen. Bei gleich oder weniger als 60 % Auslastung wird hingegen davon ausgegangen, dass kein Parkdruck besteht und immer freie Plätze gefunden werden könnten. Die Klassifizierung des Parkdrucks erfolgt in Anlehnung an die Empfehlung für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)²⁰ und kann der folgenden Tabelle entnommen werden:

²⁰ Empfehlungen für Verkehrserhebungen (EVE), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2012

Tabelle 3: Parkdruck in Abhängigkeit der Auslastung

Parkdruck	Auslastung = Belegung / Kapazität (je Gebiet / Parkplatz / Stellplatz / ...)
 Sehr hoher Parkdruck	90 % < Auslastung
 Hoher Parkdruck	80 % < Auslastung ≤ 90 %
 Mittlerer Parkdruck	70 % < Auslastung ≤ 80 %
 Geringer Parkdruck	60 % < Auslastung ≤ 70 %
 Kein Parkdruck	0 % ≤ Auslastung ≤ 60 %

Um die Auslastung im jeweiligen Teilgebiet ersichtlich zu machen, werden Parkdruckuhren verwendet. Dabei beschreiben die eingefärbten Kreissegmente die Auslastung pro Erhebungszeitpunkt. Aussagen zu Parkereignissen zwischen den Erhebungszeitpunkten sind folglich nicht möglich. Abbildung 33 zeigt exemplarisch die Parkdruckuhr für das Gebiet 11 (Berliner Str., Friedländer Str., Braunauer Str.). Erkennbar sind die 15 Segmente für jeden Erhebungszeitpunkt (hier jede Erhebungsstunde) von 07:00 bis 21:00 Uhr. Die Uhr zeigt, dass in den frühen Morgenstunden eine geringe Auslastung und damit kein Parkdruck vorhanden ist. Dieser steigt dann vormittags zu den üblichen Geschäftsöffnungszeiten auf einen geringen bis mittleren Parkdruck an. Nach 13 Uhr folgen wieder Zeiten ohne Parkdruck bis am späten Nachmittag, Erhebungszeitpunkt 17 Uhr, eine neue Spitze mit einem geringen Parkdruck erreicht wird. Darauf folgen wieder Segmente in grüner Einfärbung, welche eine Auslastung unter 60 % und damit keinen Parkdruck zum Ausdruck bringen.

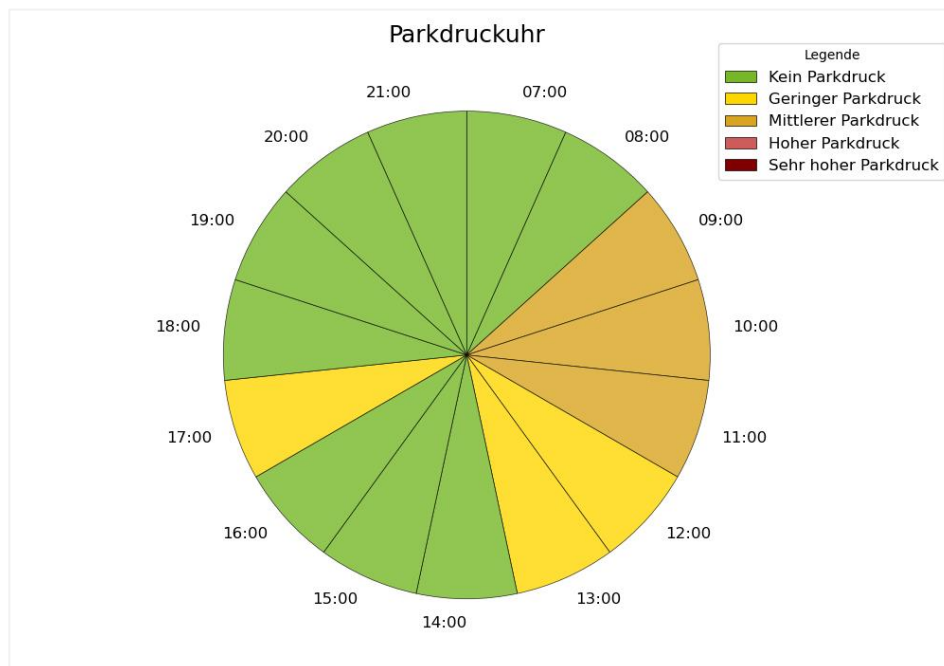


Abbildung 33: Darstellung des Parkdrucks anhand Parkdruckuhr für Gebiet 11 (Quelle: Eigene Darstellung)

Dieser Betrachtung je Gebiet folgend, zeigen sich hinsichtlich des Parkdrucks folgende Auffälligkeiten:

- Hoher Parkdruck (max. Auslastung ca. 90 %) zu den Erhebungszeitpunkten zwischen 08:00 und 11:00 Uhr in Gebiet 1 (Reichenberger Str., Karlsbader Str.)
- Hoher Parkdruck (max. Auslastung ca. 85 %) zu den Erhebungszeitpunkten zwischen 14:00 und 16:00 Uhr in Gebiet 5 (Prager Str., Parkplatz Prager Str.), einige örtliche Falschparker
- Hoher Parkdruck zu den Erhebungszeitpunkten zwischen 08:00 und 11:00 Uhr mit Spitze und sehr hohem Parkdruck gegen 10:00 Uhr (max. Auslastung ca. 95 %) in Gebiet 8 (Stadtplatz, Parkplatz Sartrouville Platz)
- Hoher Parkdruck zu den Erhebungszeitpunkten 09:00 Uhr, 10:00 Uhr und 18:00 Uhr sowie Spitze sehr hohem Parkdruck gegen 17:00 Uhr (max. Auslastung ca. 95 %) in Gebiet 9 (Stadtplatz, Kirchstr.)
- Hoher Parkdruck (max. Auslastung ca. 85 %) zu den Erhebungszeitpunkten zwischen 15:00 und 18:00 Uhr in Gebiet 10 (Kirchstr., Egerländer Str.)

In Zusammenfassung kann festgehalten werden, dass zu keinem Zeitpunkt eine volle Auslastung der Parkplatzkapazitäten festgestellt werden konnte. Lediglich in zwei Gebieten konnte jeweils an einem Erhebungszeitpunkt eine Auslastung über 90 % und damit ein sehr hoher Parkdruck festgestellt werden. Auslastungen, die einen hohen Parkdruck implizieren, zeigten sich in fünf Gebieten, wobei dieser Zustand je Gebiet nur über wenige Stunden erfasst wurde. Gleichzeitig zeigten sich einige freie Parkplätze in den umliegenden Gebieten. Ohnehin gilt für den Großteil der Gebiete, dass die Parkplatzauslastungen gering bis moderat waren und damit kein Kapazitätsproblem festgestellt werden konnte.

Parktypen

Neben Auffälligkeiten hinsichtlich der Auslastung und damit dem Parkdruck, lassen sich ebenfalls Aussagen über die Parktypen beziehungsweise die Parkgewohnheiten der Parkraumnutzer treffen. Abbildung 34 zeigt exemplarisch die Auslastung kategorisiert nach Parktypen mit interpolierten Flächen anhand des Gebiets 11. Hierbei ist auf der Y-Achse die Auslastung von „0“ (= 0 %) bis „1“ (= 100 %) aufgetragen. Die grau gestrichelte Linie markiert eine Auslastung von 60 %, unter welcher von „kein Parkdruck“ gesprochen wird. Die rot gestrichelte Linie markieren die 80 %-Auslastung. Ab dieser Auslastung wird der Parkdruck als „hoch“ eingestuft. Die X-Achse gibt die Erhebungsuhrzeit von 07:00 Uhr bis 21:00 Uhr an.

Je nachdem wie häufig ein Fahrzeug (Kennzeichen) erfasst wurde, wurde es Kategorien von Parktypen zugeordnet. Der Parktyp „Kurzzeitparker“ (grün) beinhaltet dabei beispielsweise solche Fahrzeuge, welche nur ein einziges Mal erfasst werden. Einen genauen Aufschluss über die Einteilung der Parktypen gibt die Anlage A.02, die ebenso zu jeder Gruppe eine Beschreibung liefert. Die Größe der Fläche in Diagrammen gibt den relativen Anteil der Parktypen zum Erhebungszeitpunkt an. Da die Verteilung zwischen den Erhebungszeitpunkten unbekannt war, wurden die Diagramme visuell interpoliert.

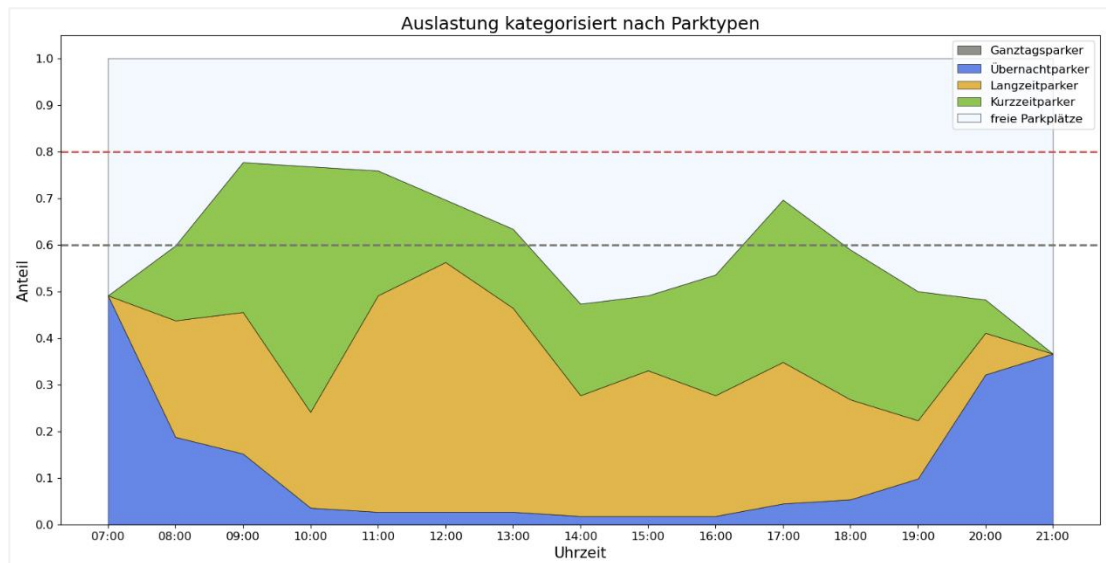


Abbildung 34: Darstellung der Auslastung kategorisiert nach Parktypen für Gebiet 11 (zugeordnet nach Parkdauer)
(Quelle: Eigene Darstellung)

In Zusammenfassung der Analyse hinsichtlich Parktypen lässt sich festhalten, dass diese zum Großteil zum umgebenden Nutzungsangebot passen. Einzig auffallend ist die Belegung der Tiefgarage im Zentrum. Hier zeigen sich hauptsächlich Ganztags- und Langzeitparker. Kurzzeitparker sind kaum vorhanden. Daraus kann gefolgert werden, dass die Tiefgarage trotz zentraler Lage nicht durch Besucher und Kunden des Zentrums genutzt wird. Vielmehr parken hier Beschäftigte und Bewohner. Dies ist damit zu begründen, dass die Tiefgarage von der Struktur her unübersichtlich, beengend und damit unattraktiv für Besucher- und Kundenverkehr ist. Ebenso ist ein Teil der Tiefgarage sanierungsbedürftig.

Parkdauerhäufigkeiten

Schließlich können Aussagen über die Häufigkeiten der Parkdauer getroffen werden. Diese geben Aufschluss darüber, wie oft Kennzeichen im Auswertungsgebiet über den gesamten Erhebungszeitraum am Stück registriert wurden (= ein Parkvorgang).

Abbildung 35 zeigt beispielhaft die Auswertung für das Gebiet 11. Im Diagramm wird die Anzahl an Zählungen auf der X-Achse und die Anzahl an verschiedenen Kennzeichen auf der Y-Achse dargestellt. Die maximale Anzahl an Zählungen ergibt sich aus der Summe aller Erhebungszeitpunkte (hier: 15). Dem Diagramm kann entnommen werden, dass im Fall von Gebiet 11 die jeweiligen Kennzeichen hauptsächlich nur einmal erfasst wurden. Dies ist ein Indikator dafür, dass es sich um Kurzzeitparkende mit einer Parkdauer vom maximal 2 Stunden handelt und die Frequenz der Parkplatzwechsel sehr hoch ist.

Insgesamt lässt sich festhalten, dass im Untersuchungsraum zumeist sehr viele Parkplatzwechsel anzutreffen sind. Das ist ein Indikator dafür, dass hier entsprechend der vorliegenden Nutzungsstruktur verstärkt kurze Besorgungen erledigt werden. Gleichzeitig kann festgehalten werden, dass teilweise bestehende Parkdauerbeschränkungen nicht eingehalten werden. In Bereichen ohne Beschränkungen sind teilweise Dauerparker und Langzeitparker ersichtlich. Dies ist bei gegebenem Nutzungsumfeld mit Gewerbe und

Wohnnutzung nachvollziehbar. Bei weiterer Analyse kann keine Auffälligkeit bzgl. des Parkverhaltens aufgrund der Parkdauerhäufigkeiten festgestellt werden.

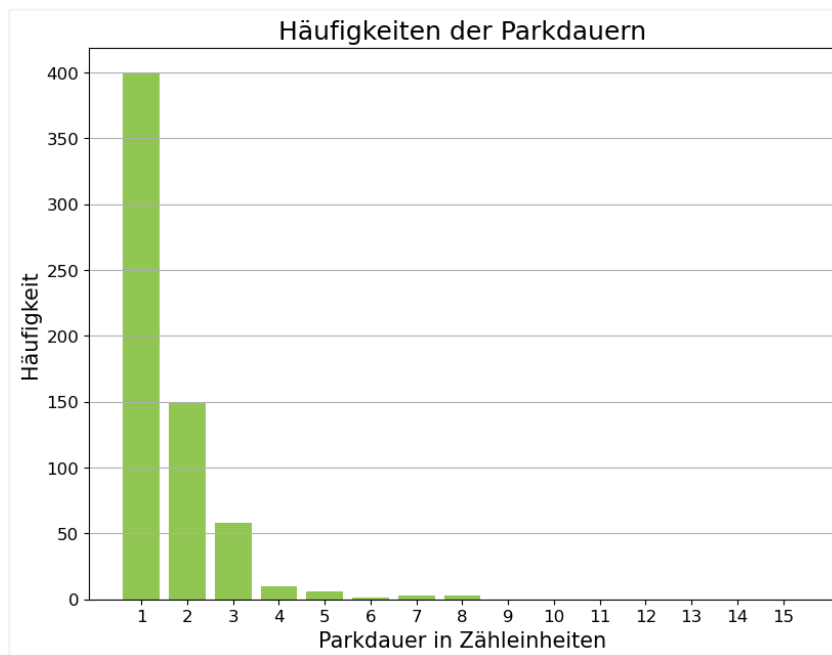


Abbildung 35: Darstellung der Häufigkeiten der Parkdauer in Zählerleinheiten für Gebiet 11
(Quelle: Eigene Darstellung)

Zusammenfassung

In Zusammenfassung der vorangegangenen Analyse des Parkraumangebotes sowie der Parkraumnachfrage, sind folgende Punkte festzuhalten:

- Teilweise defizitäre Parkraumsituation in Wohngebieten (Parkdruck, Verkehrssicherheit, Nutzungskonflikte etc.)
- Aufgrund Nutzungsmischung (Gewerbe, Wohnen, Nahversorgung etc.) teilweise parkender Schwerlastverkehr im innerörtlichen Straßenraum
- Teilweise Spitzenauslastung über kurze Zeiträume im Stadtkern, jedoch nie 100 % Auslastung der betrachteten Teilgebiete
- In der Gesamtbetrachtung kein messbarer Parkdruck im Stadtkern, stets ausreichende Kapazitäten und darüber hinaus Überangebot an Parkplätzen
- Teilweise dennoch Missachtung von Parkregelungen und Falschparker vermutlich aus Gründen der Bequemlichkeit und zur Minimierung der Gehzeit zwischen Zielort und Parkplatz
- Fehlende Akzeptanz der teilweise sanierungsbedürftigen Tiefgarage durch Kunden- und Besucherverkehr, Nutzung durch Beschäftigte und Bewohner, Kapazitätsreserven vorhanden
- Flächen- und Nutzungskonflikte zwischen ruhendem MIV und anderen Verkehrsteilnehmern (z. B. Fußgänger) sowie Nutzungen (z. B. Außengastronomie), insbesondere im Stadtkern

4.8 Fußgänger- und Radverkehrswegenetz

Abbildung 36 zeigt die offiziell von der Gemeinde ausgeschrieben bzw. im Bayernatlas hinterlegten Routen des **Radverkehrs**. Der Abbildung ist zu entnehmen, dass viele der offiziellen Routen mit den Hauptverkehrsstraßen (Kfz-Verkehr) übereinstimmen. So verlaufen die Routen beispielsweise über die St 2091 und St 2352 oder auch die innerörtliche Nord-Süd-Achse Siemensstraße – Berliner Straße.

Es ist anzumerken, dass grundsätzlich zwischen **Radverkehrsrouten (Wegeführung) und Radverkehrswegen (straßenbauliche Radverkehrsanlage)** unterschieden werden sollte (übliche Unterscheidung in der konzeptionellen Verkehrsplanung). Die dargestellten Routen liegen nicht immer auf baulich angelegten Radwegen. Insbesondere innerorts wird der Radverkehr in Waldkraiburg Großteils im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn geführt. Bei Überlagerung wichtiger Radverkehrsrouten mit nachfragestarken Verbindungen des Kfz-Verkehr führt dieser Umstand zu hohem Konfliktpotenzial. In diesem Zusammenhang ist auf den nachfolgenden Abschnitt zu der Belastungssituation in Waldkraiburg zu verweisen (siehe Kapitel 4.10).

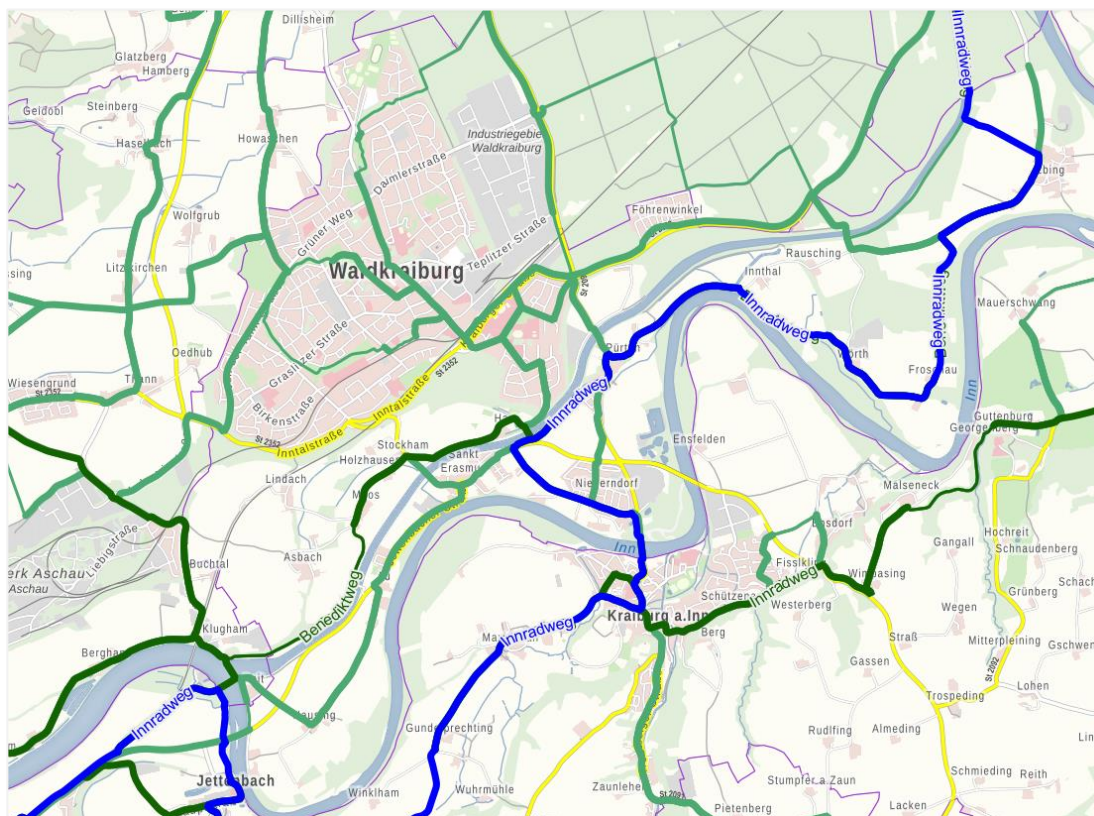


Abbildung 36: Radverkehrsrouten gemäß Bayernatlas
(Quelle: Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

Wird dennoch davon ausgegangen, dass alle Straßen des Kfz-Verkehrs auch vom Radverkehr genutzt werden können, ergeben sich nachfolgend dargestellte **Erreichbarkeiten für das Rad**, vgl. Abbildung 37. Gezeigt ist die Erreichbarkeit des Zentrums sowie des Bahnhofes. Dabei ist zu erkennen, dass aufgrund der kompakten Stadtstruktur bei gleichzeitig engmaschigem Straßeninfrastrukturnetz eine sehr gute Erreichbarkeit gegeben ist. Das Stadtzentrum kann nahezu – ausgehend von jedem Standort im Hauptort – innerhalb von 5 min mit dem Rad erschlossen werden. Innerhalb von 10 min ist sogar die Erreichbarkeit

ausgehend von abgelegenen Ortsteilen, wie z. B. Niederndorf²¹, gegeben. Ein ähnliches Bild zeigt sich für die Erreichbarkeit des Bahnhofes. Dahingehend ist festzuhalten, dass die Siedlungs- und Netzstruktur in Waldkraiburg gute Voraussetzungen für eine Mobilität mit dem Fahrrad bietet. Gleichwohl sind bestehende Defizite in den Radverkehrsanlagen oder das gänzliche Fehlen von attraktiven Anlagen vorhanden. Ebenso ist zu bedenken, dass teilweise die naturräumlichen Gegebenheiten (z. B. Stockhamer Berg) eine adäquate Radverkehrsführung südlich des Hauptortes erschweren.

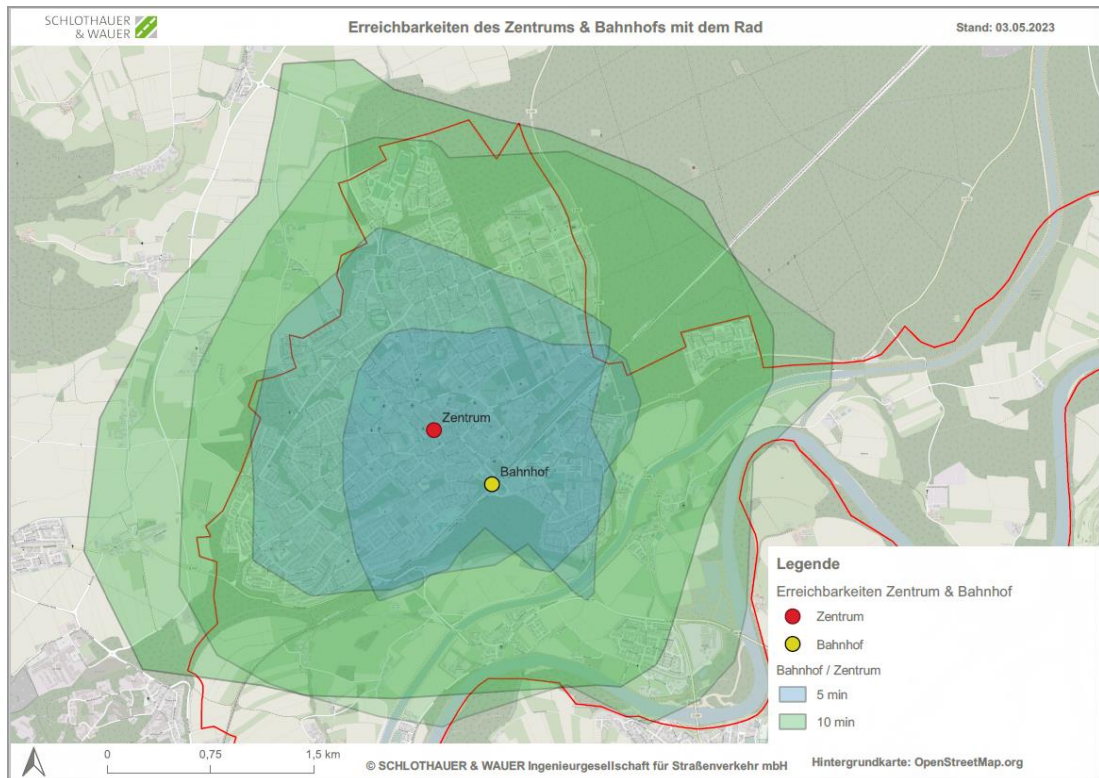


Abbildung 37: Erreichbarkeit des Zentrums und des Bahnhofs mit dem Rad
(Quelle: Eigene Darstellung)

Im Rahmen von Ortsbefahrungen konnten zudem folgende Punkte festgestellt werden:

- Es existiert in Waldkraiburg kein zusammenhängendes, durchgängiges **Radverkehrsnetz**. Insbesondere für ortsfremde Personen ist die **Orientierung** nicht leicht möglich. Teilweise fehlen Markierungen und Beschilderungen für die eindeutige Leitung des Radverkehrs, oder Vorhandenes ist schwer zu erkennen bzw. begreifen. Damit ist kein müheloses, leichtes Fahren möglich.
- **Anlagen für den Radverkehr** existieren innerorts vorrangig in Form von gemeinsamen Geh- und Radwegen mit Nord-Süd-Verbindung als Teil von Grünanlagen meist mit gekiester / geschotterter Fahrbahnoberfläche. Diese bieten vielerorts eine ansprechende und sehr kleinteilige Wegevernetzung für den Rad- und Fußverkehr. Die wichtigsten Ost-West-Verbindungen (z. B. Nordtangente, Graslitzer Straße) enthalten keine gesonderten Anlagen für den Radverkehr. Trotz großen Straßenbreiten existieren im Gewerbegebiet keine Anlagen für den Radverkehr (z. B. Daimlerstraße, Teplitzer Straße).

²¹ In Richtung Waldkraiburg aufgrund des Höhenprofils etwas länger.

- Innerorts vorhandene Anlagen für den Radverkehr sind meist zu schmal. Beispiele hierfür sind die Schutzstreifen auf der Siemensstraße sowie der Radweg entlang der Berliner Straße. Insbesondere im Fall der Kombination einer Benutzungspflicht mit zu schmal dimensionierten Radverkehrsanlagen ist dies als Defizit zu bewerten. Teilweise bestehen zudem Defizite hinsichtlich des Erhaltungszustandes vorliegender Anlagen (z. B. Straßenschäden oder in den Straßenraum reichende Vegetation). Als gutes Beispiel können hingegen die Radfahrstreifen an der Adlergebirgsstraße benannt werden.
- Radwegeverbindungen zwischen Waldkraiburg und den umliegenden Gemeinden sind im Wesentlichen vorhanden (meist ausreichend dimensioniert) oder sind bereits in Planung und Umsetzung.
- **Radabstellanlagen** sind teilweise vorhanden. Insbesondere aktuelle Modelle, wie Anlehnbügel, sind dabei positiv zu bewerten. Positive Beispiele sind z. B. am Bahnhof oder an der Berliner Straße zu finden. Vorderradklemmen, die keine Möglichkeit zur Sicherung des Rahmens bieten, sind eher negativ zu bewerten (z. B. im Zentrum).
- Ein intuitives Erkennen des **Geschwindigkeitsniveaus** anhand der umgebenden Stadtstruktur, Bebauung oder Straßengestaltung ist meist nicht möglich. Nicht alle Siedlungsgebiete sind konsequent als Tempo 30-Zonen ausgewiesen (z. B. Tropschallee, Troppauer Straße). Es gilt anzumerken, dass im Bearbeitungszeitraum weitere Tempo 30-Zone angeordnet wurden. Das wird aus Sicht der Verkehrsentwicklungsplanung positiv gesehen.
- In **Wohngebieten** wirkt das Geschwindigkeitsniveau, trotz des Vorliegens einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h, niedrig. Dies ist vermutlich teilweise auf die vielen am Fahrbahnrand parkenden Fahrzeuge zurückzuführen (z. B. Birkenstraße). Nachteilig ist jedoch, dass dieser Umstand das Risiko für „Dooring“-Unfälle erhöht.
- Im **östlichen Bereich der Stadt** und bereits ab „Grüner Weg – Daimlerstraße“ nimmt die wahrgenommene Sicherheit ab. Es ist anzunehmen, dass dies auch mit den höheren Kfz-Verkehrsbelastungen als im westlichen Bereich der Stadt zusammenhängt. Die Überholgeschwindigkeiten sind gefühlt deutlich höher als in Wohngebieten. Zusätzlich fällt ein erhöhter SV-Anteil auf, der ebenso zu einer Minderung des Sicherheitsgefühls und auch objektiv zu einem höheren Unfallgefahrenpotenzial führt.
- **Verbindungen und Übergänge** beispielsweise von gemeinsamen Geh- und Radwegen auf die Straße sind nicht ausreichend markiert und beschildert. Teilweise fehlen auch abgesenkte Borde für eine attraktive Verknüpfung zwischen Fahrbahn und Seitenraum (z. B. Von-der-Tann-Straße – Grüner Ring gemeinsamer Geh- und Radweg, Troppauer Straße – Westpark gemeinsamer Geh- und Radweg oder am KP Graslitzer Straße – Von-der-Tann-Straße). Zudem ist aufgefallen, dass für Fußgänger oder Radfahrer durchlässige Sackgassen nicht entsprechend beschildert sind, z. B. Siebenbürger Straße.

- Des Weiteren sind an wichtigen **Überquerungsstellen** – das können stark belastete Straßen oder auch Knotenpunkte sein – zum Teil defizitäre Querungshilfen (z. B. Siemensstraße) festzustellen, teilweise sind keine Querungshilfen vorhanden (z. B. Überquerung Kraiburger Straße kommend aus Linckeweg oder am KP Trenbachstraße / Jettenbacher Straße in St. Erasmus).
- Es existieren **wegweisenden Hinweisschilder** für den Radverkehr, welche eher für den Freizeitverkehr ausgelegt sind. Die ausgewiesenen Routen führen meist durch oder entlang von Grünflächen und nicht entlang der Hauptachsen, was eher für den Alltags- bzw. Pendelverkehr hilfreich wäre.
- Teilweise sind Beschilderungen durch Vegetation verdeckt (z. B. Siemensstraße gemeinsamer Geh- und Radweg) oder Sichtfelder durch Vegetation eingeschränkt (z. B. Riesengebirgsstraße nach Bahnübergang).

Nachfolgende Fotos zeigen Impressionen aus den Ortsbegehungen und Befahrungen zur Visualisierung der genannten Punkte:



Abbildung 38: Fehlende Bordsteinabsenkung
(Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 39: Fehlende Bordsteinabsenkung und Wegweisung
(Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 40: Zu schmale Radverkehrsanlagen (links: zusätzl. Einschränkung durch Mülltonnen)
(Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 41: Radabstellanlagen (links: Positivbeispiel, rechts: Negativbeispiel)
(Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 42: Erhaltungszustand Deckschicht
(Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 43: Durch Vegetation verdeckte Schilder
(Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 44: Schwer erkennbare, begreifbare Beschilderung und Markierung
(Quelle: Eigene Aufnahme)

Neben dem Rad als wichtiges Verkehrsmittel zeichnet sich eine stadtgerechte Mobilität durch einen hohen Zu-Fuß-Anteil in der Verkehrsmittelwahl aus. Auch für **Fußgänger** kann eine Erreichbarkeitsanalyse gleich dem Rad erfolgen. Abbildung 45 zeigt das Ergebnis. Ebenso wird auf die Analyse der Erreichbarkeit von Lebensmittelmärkten in Kapitel 4.3, Abbildung 25 verwiesen.

Positiv auffallend hinsichtlich der **Fußgängerverkehrsanlagen** in Waldkraiburg ist das engmaschige Netz, inkl. attraktiver Wege im Grünen mit Rastmöglichkeiten. Stellenweise entsprechen bestehende Anlagen nicht den Empfehlungen aktueller Richtlinien, d. h. die

Anlagen sind teilweise zu schmal. Neuerrichtungen weisen jedoch genug Platz für eine komfortable Begegnung zwischen Fußgängern auf und sind auch mit Leitsystem für Blinde ausgestattet (z. B. KP Teplitzer Straße / Berliner Straße). Innerhalb von Wohngebieten zeigen sich unterschiedliche Situationen über die Stadt hinweg. Teilweise existieren beidseitige Fußgängerverkehrsanlagen, teilweise nur einseitig und teilweise sind die Gebiete ohne Gehwege angelegt. Ebenso ist die Situation in den umliegenden Ortsteilen, wobei hier zum Großteil keine Gehwege vorhanden sind und das Mischungsprinzip angewendet wird.

Die größten Defizite hinsichtlich des Fußgängerverkehrs liegen in Waldkraiburg in defizitären Überquerungsanlagen, in der mangelnden Barrierefreiheit sowie insbesondere in der verkehrssicheren und attraktiven Erschließung von Kinderbetreuungseinrichtungen und Schulen. Letzteres zeigt sich vor allem in der Franz-Liszt-Straße. Hier treffen verschiedene Nutzungsanforderungen aufeinander und führen zu Konflikten. Zu benennen sind (Schul-) Busverkehre, Elterntaxis (Hol- und Bringverkehr), der allgemeine Kfz-Verkehr und Kinder bzw. Schüler, die sowohl zu Fuß als auch mit dem Rad unterwegs sind. Das anspruchsvolle Anforderungsprofil im Umfeld von Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen sind der Stadtverwaltung bereits bekannt, so dass hierzu bereits Untersuchungen und Konzepte bestehen. Im vorliegenden Teil des Verkehrsentwicklungsplans, d. h. der Problem- und Potenzialanalyse wird der Punkt von defizitären Erschließungsanlagen für Schüler und Kinder im Allgemeinen aufgenommen. Potenziale ergeben sich durch geplante und bevorstehende Veränderungen der Schulstandorte und Erschließungen.

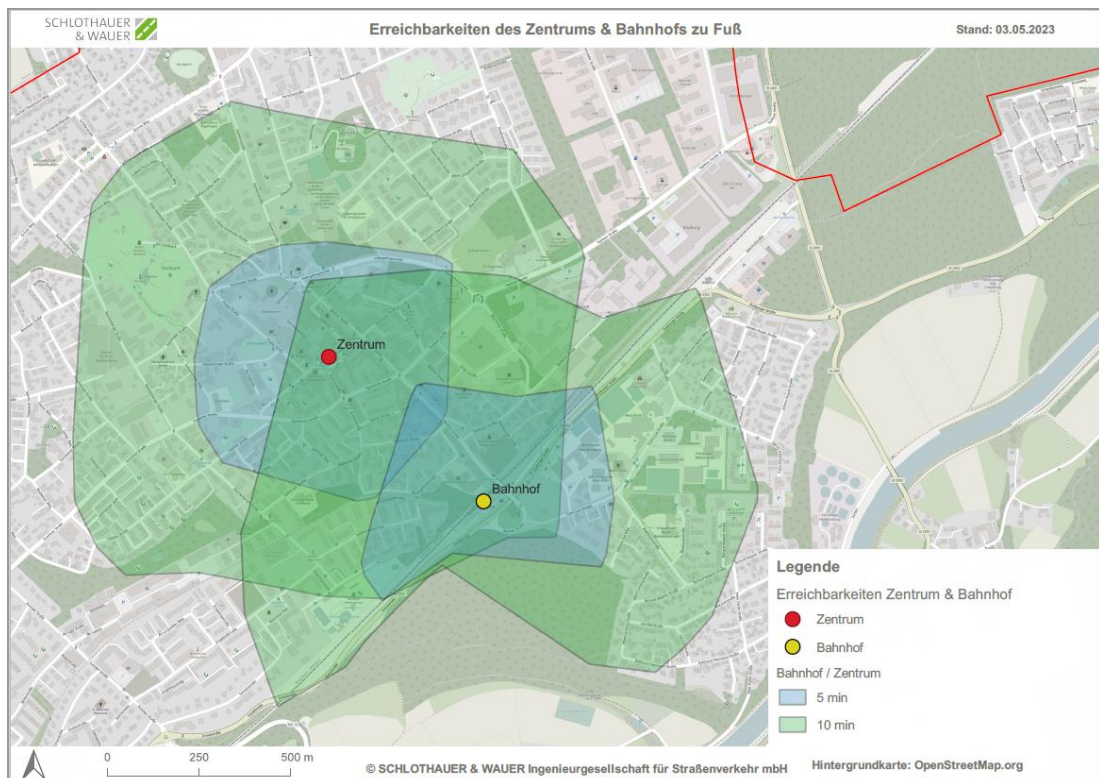


Abbildung 45: Erreichbarkeit des Zentrums und des Bahnhofs zu Fuß
(Quelle: Eigene Darstellung)

4.9 ÖPNV-Angebote und -nachfrage

Innerhalb des Gemeindegebietes verkehren Regionalbuslinien, die jeweils auf unterschiedlichen Linien Waldkraiburg mit den umliegenden Gemeinden und Städten verbinden. Zur Erschließung des zentralen Gemeindegebietes dienen außerdem zwei Stadtbuslinien.

Eingangs ist anzumerken, dass derzeit keine **Informationsquelle** besteht, aus der alle aktuellen Linienverläufe sowie Fahrpläne des Nahverkehrs in Waldkraiburg ersichtlich werden. Dies beruht insbesondere darauf, dass die Buslinien teilweise durch unterschiedliche Unternehmen betrieben werden und zudem die Zuständigkeiten bzw. Verantwortlichkeiten für das regionale und innerstädtische Angebot variieren. Das Zusammentragen von Informationen bezüglich des ÖPNV-Angebotes in Waldkraiburg gestaltete sich daher schwierig, zumal Informationen aus unterschiedlichen Datenquellen, wie z. B. Website des Busbetreibers, Liniennetzplan aus dem Nahverkehrsplan, Fahrplanaushang an Bushaltestellen oder der „Wohin-Du-Willst-App“ differieren. Folglich ist als Defizit festzuhalten, dass das Nichtvorhandensein von verlässlichen Informationen sowie der fehlende barrierefreie Zugang zu Informationen als wesentliche Zugangsbarriere für die Nutzung des ÖPNVs in Waldkraiburg zu werten ist. Gleichzeitig ist anzumerken, dass der Stadtverwaltung Waldkraiburgs dieses Problem bereits bekannt ist und entsprechende Bestrebungen bestehen, die Situation zu verbessern. Daher wurden im Zuge des Verkehrsentwicklungsplanes alle verfügbaren Informationen zu Linienverlauf und Haltestellen zusammengetragen und in einem Liniennetzplan dargestellt, vgl. Abbildung 46. Damit wurde bereits eine maßgebliche Verbesserung der Situation erwirkt.

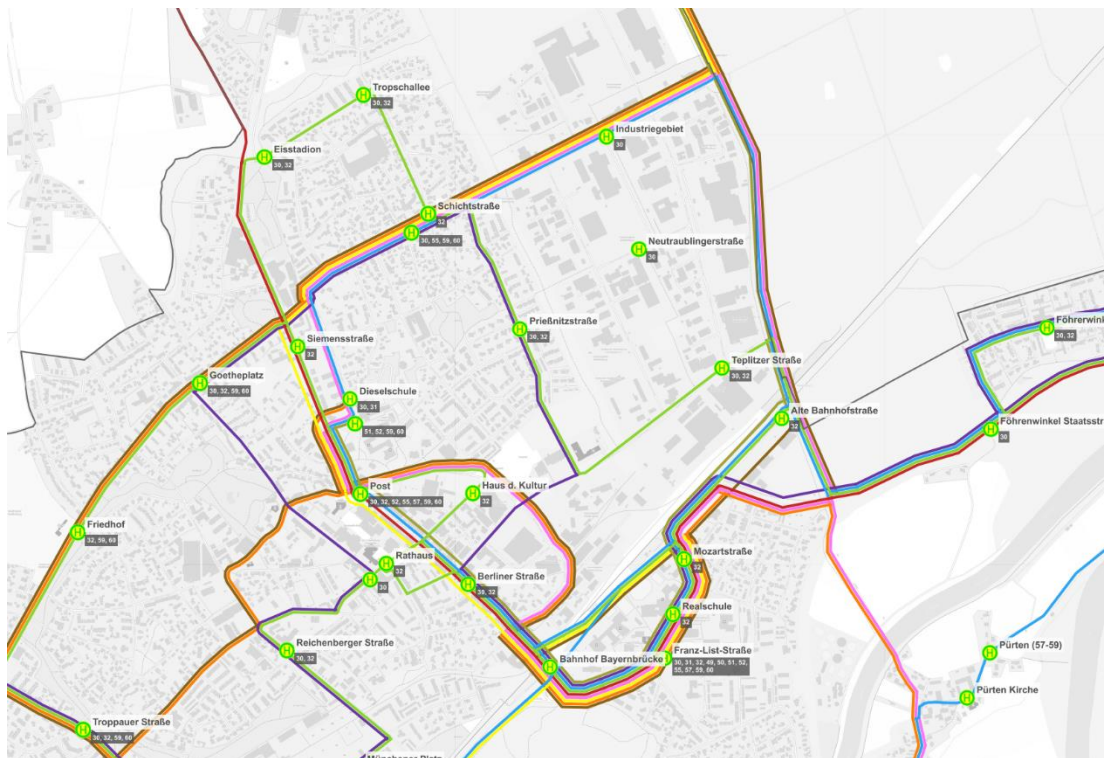


Abbildung 46: Ausschnitt ÖPNV-Linien in der Stadt Waldkraiburg
(Quelle: Eigene Darstellung, Hintergrundkarte: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>,
GeoBasis-DE / BKG 2024)

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass in Waldkraiburg einerseits zwei Stadtbuslinien (Linie 1 und Linie 2) verkehren und andererseits Regionalbuslinien vorhanden sind. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Liniennetzplanes (Januar 2024) konnten sieben Regionalbuslinien erfasst werden:

- Linie 30: Aschau a. Inn – Waldkraiburg – Mühldorf a. Inn
- Linie 51: Oberbergkirchen / Neumarkt-St. Veit – Ampfing – Mühldorf a. Inn
- Linie 52: Taufkirchen – Waldkraiburg – Kraiburg – Gars a. Inn
- Linie 55: Freimehring – Waldkraiburg / Ampfing – Mühldorf a. Inn – Altötting
- Linie 57: Haag i. Obb. – Ampfing / Waldkraiburg – Mühldorf a. Inn
- Linie 59: Kraiburg a. Inn – Waldkraiburg – Ampfing
- Linie 60: Ranoldsberg – Buchbach – Ampfing – Waldkraiburg / Mühldorf

Die **Qualität eines ÖPNV-Angebots** bestimmt sich in der Regel durch die Merkmale:

- gute räumliche und zeitliche Abdeckung,
- hochwertige Haltestellenausstattung sowie
- barrierefreie, fußwegearme und
- zeitlich abgestimmte Umsteigerelationen.

Nachfolgend werden diese Punkte bezüglich der Angebote in Waldkraiburg untersucht.

Hinsichtlich der **räumlichen Abdeckung** gilt, dass Haltestellen fußläufig gut erreichbar sein müssen, um ein attraktives Angebot im ÖPNV zu schaffen. Um die räumliche Abdeckung zu analysieren und eventuelle räumliche Erschließungslücken aufzudecken, werden an jeder Haltestelle die Einzugsbereiche untersucht. Als Einzugsbereich für die räumliche Erschließung von Haltestellen sind in den „Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personenverkehrs“ (FGSV, 2010) Grenz- und Richtwerte angegeben. Für Waldkraiburg wurden für die Untersuchung der Erreichbarkeit 5- sowie 10-Minuten-Isochronen (Gehzeit) jeweils ausgehend von den bestehenden Haltestellen eingezeichnet. Abbildung 47 zeigt das Ergebnis. Durch diese Vorgehensweise wird ersichtlich, dass das zentrale Gemeindegebiet in Waldkraiburg räumlich gut erschlossen ist. Insgesamt ist die räumliche Abdeckung positiv zu bewerten.

Die **zeitliche Abdeckung** kann über eine Analyse der Fahrpläne zur Untersuchung der Bedienhäufigkeit erfolgen. Beispielsweise haben die Linien 30 und 59, welche die größte Anzahl an Haltestellen im Stadtgebiete Waldkraiburg bedienen, einen 60 min-Takt. Die Fahrten finden etwa zwischen 5 bzw. 6 Uhr und 19 bzw. 20 Uhr statt. Grundsätzlich ist festzustellen, dass sich die Bedienzeiträume und -häufigkeiten stark an den Hauptverkehrszeiten des Berufsverkehrs oder der Schulen orientieren. Im Allgemeinen ist an Wochenenden und Feiertagen auch eine Verkürzung der Bedienungszeiträume zu verzeichnen, d. h. die erste Fahrt beginnt später und/oder die letzte Fahrt beginnt früher als an Wochentagen (Mo. bis Fr.). Teilweise werden an Wochenenden und Feiertagen keine Verbindungen angeboten.

Es gilt anzumerken, dass die Buslinien, sowohl des Stadtbusses als auch des Regionalbusses, teilweise zu bestimmten Zeiten oder an bestimmten Tagen die Linienverläufe und den Bedienungszeitraum sowie Takt verändern. Eine Übersicht als (potenzieller) Fahrgast zu gewinnen, ist damit sehr schwer. Ebenso wird damit kein verlässliches, eindeutiges Bussystem vermittelt. Im Vorliegenden wurden nicht alle Linienverläufe und zeitlichen Abdeckungen dargestellt, es erfolgte eine grundsätzliche Analyse. Damit konnten wesentlichen Defizite bestimmt werden.

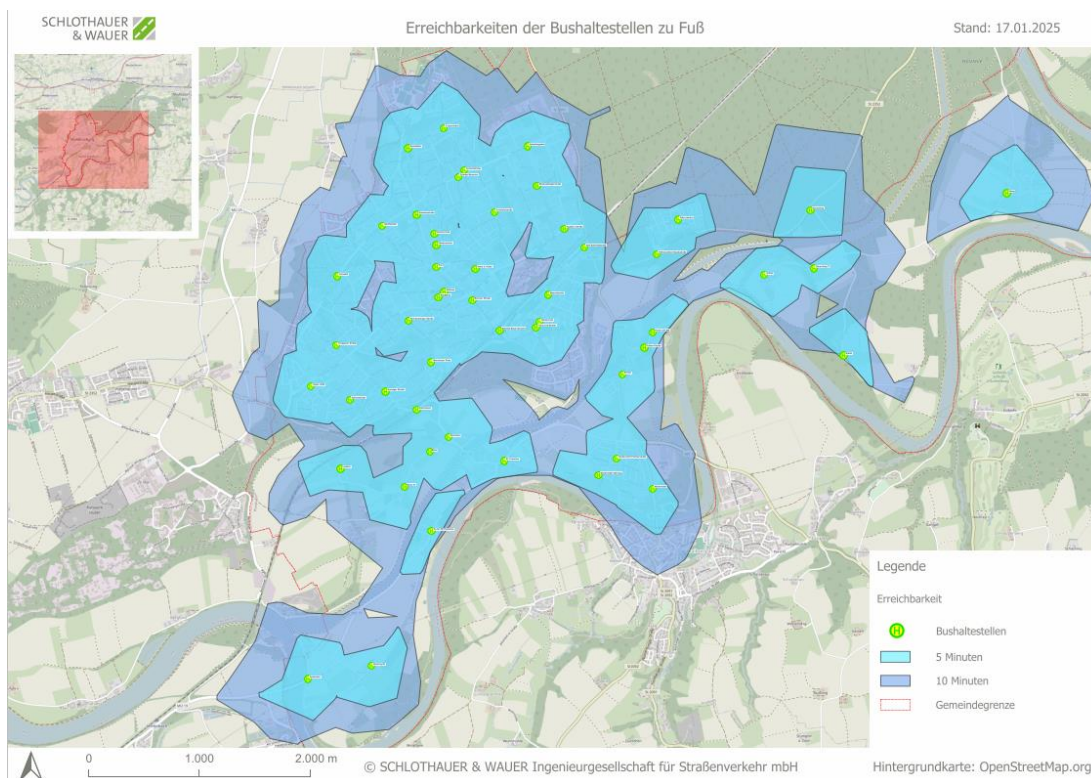


Abbildung 47: Erreichbarkeit der Bushaltestellen zu Fuß
(Quelle: Eigene Darstellung)

Die erforderlichen Grundausrüstungselemente für **Haltestellen**, welche nach EAÖ 13²² anzustreben sind, finden sich nicht an allen Haltestellen in Waldkraiburg wieder. Folgende Forderungen zur Haltestellenausstattung sind in der EAÖ, 2013, S. 80 verankert. Die Richtlinie fordert, dass eine Haltestelle

- barrierefrei ist,
- sich in den vorhandenen Straßenraum einfügt,
- eine hohe Witterungsbeständigkeit aufweist,
- wartungs- und reinigungsfreundlich sowie vandalismusbeständig ist,
- ausbaufähig ist,
- attraktiv und einladend auf Kunden wirkt,
- Ausdruck des Corporate Designs der Verkehrsunternehmen, die diese jeweilige Haltestelle bedienen, aber zugleich städtebaulich gut integriert ist,

²² Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (EAÖ), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Ausgabe 2013

- ausreichend bemessene Warteflächen aufweist und den Fahrgastfluss und die Bewegung von Rollstühlen und Kinderwägen berücksichtigt.

Im Detail ist demnach darauf zu achten, dass Haltestellen ausreichend gekennzeichnet sind und über Fahrgastinformationen verfügen, beleuchtet sind, eine Sitzgelegenheit, eine Wetterschutzeinrichtung und ggf. einen Fahrkartenautomaten besitzen. Nachfolgend sind Beispiele aus Waldkraiburg dargestellt, die hinsichtlich der Haltestellenausstattung Defizite aufweisen. Insbesondere die Haltestellen Post, Berliner Straße und Bahnhof, auf die als Verknüpfungspunkt unterschiedlicher Linien und Verkehrsträger eine sehr wichtige Bedeutung zukommt, weisen Verbesserungspotenzial auf.



Abbildung 48: Beispiele der Haltestellenkennzeichnung und Fahrgastinformation in Waldkraiburg (Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 49: Beispiel Bushaltestelle Bahnhof (Bayernbrücke) (Quelle: Eigene Aufnahme)



Abbildung 50: Beispiel Bushaltestelle Berliner Straße
(Quelle: Eigene Aufnahme)

Um die vorliegenden **Umsteigerrelationen** bewerten zu können, müssen wichtige Quellen und Ziele bestimmt werden. Als wichtige Ziele im innerörtlichen Kontext, die leicht und mit wenigen Umstiegen erreicht werden müssen, werden folgende definiert (Angabe der Haltestellen in Klammern):

- Bildungs- und Kinderbetreuungseinrichtungen (Franz-Liszt-Straße, Förderschule, Goetheplatz)
- Einkaufsmöglichkeiten (Berliner Straße, Daimlerstr./J.-Ressel-Weg)
- Ortszentrum (Post)
- Verknüpfungspunkte des öffentlichen Verkehrs (Bahnhof/Bayernbrücke, Berliner Str.)

Überdies sind folgende Orte als wichtige Ziele außerhalb der Stadt, z. B. hinsichtlich Pendler, festzuhalten:

- Aschau (z. B. als Arbeitsort)
- Mühldorf (z. B. als Versorgungsstandort oder als Verknüpfungspunkt des ÖPNV in Richtung München)
- München (z. B. als Arbeitsort oder als Standort für Freizeitaktivitäten)

Diese Ziele werden durch naheliegende Haltestellen verknüpft. Es ist im Wesentlichen maximal ein Umstieg notwendig, wenn diese nicht auf direktem Linienweg ohne Umstieg erreichbar sind, um die Ziele von den Gebieten mit Wohnnutzung zu erreichen. Hauptverknüpfungspunkt ist der Bahnhof. Hier treffen verschiedenen Buslinien zusammen und es liegt auch eine Verbindung zum SPNV vor. Insbesondere beim Umstieg vom Bus auf die Bahn und auch andersherum können hier lange Umsteigewartezeiten anfallen. Nach Aussage der Öffentlichkeit tritt dies auch insbesondere bei Verspätung der Buslinien auf. Damit ist ein sehr unattraktives Angebot für Nutzer festzustellen. Eine Abstimmung zwischen den Linien und auch Verkehrsträgern ist maßgebend für die Akzeptanz des ÖPNV durch die Bürgerinnen und Bürger.

4.10 Kfz-Verkehrsbelastung und Durchgangsverkehr

Wie in Kapitel 2 beschrieben, wurden im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung umfangreiche **Verkehrszählungen im Kfz-Verkehr** im Gemeindegebiet Waldkraiburg durchgeführt. Abbildung 51 und Abbildung 52 zeigen ermittelte Verkehrsstärken an ausgewählten Knotenpunkten bzw. Querschnitten (= Verkehrsbelastung als Summe beider Fahrrichtungen).



Abbildung 51: Tagesverkehrsmengen an ausgewählten Knotenpunkten – Waldkraiburg Nordost (Quelle: Eigene Darstellung; Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

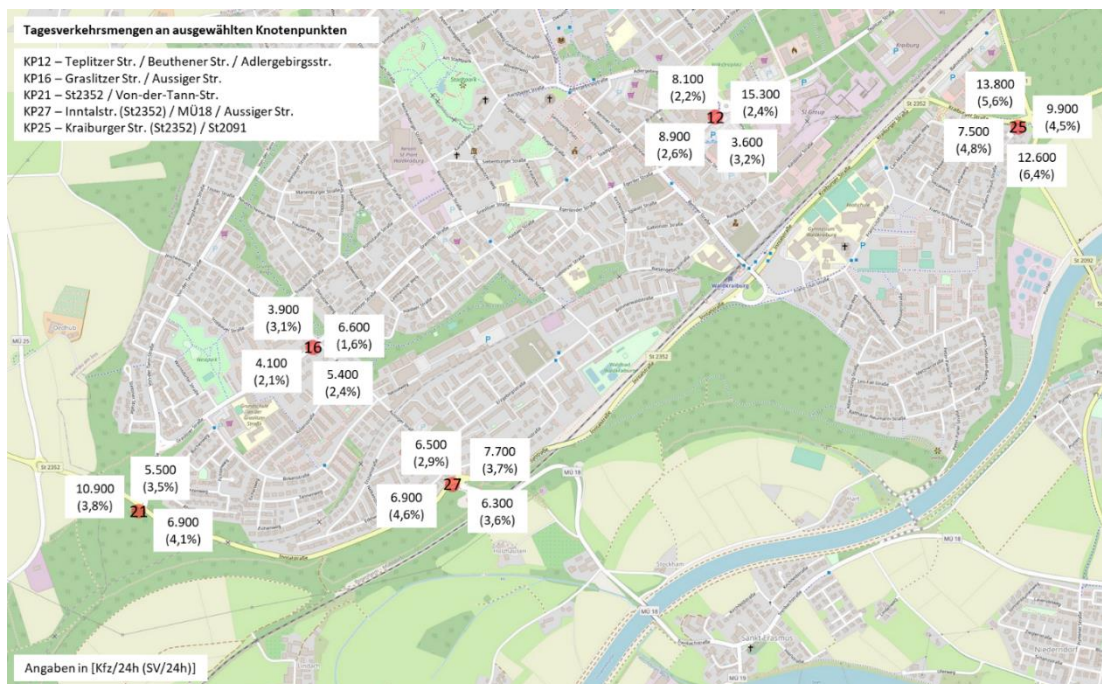


Abbildung 52: Tagesverkehrsmengen an ausgewählten Knotenpunkten – Waldkraiburg Süd (Quelle: Eigene Darstellung; Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

Bei Betrachtung der angegebenen Verkehrsmengen können bereits einige Erkenntnisse festgehalten werden. So zeigen sich im innerstädtischen Bereich moderate bis hohe Verkehrsmengen bzw. teilweise bereits zu hohe Verkehrsmengen, um den Radverkehr im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn zu führen. Die SV-Anteile sind bei gegebener Siedlungsstruktur und -charakteristik als üblich zu bezeichnen. Dabei ist allerdings die Wirkung des Gewerbegebiets im Osten deutlich zu erkennen. So erreicht der SV-Anteil an

KP8 auf der St 2091 Werte von bis zu 7,7 %. Abseits der benannten Staatstraße liegen die SV-Anteile in den dargestellten Querschnitten bei maximal 4 bis 5 %.

Basierend auf den Verkehrsmengen kann eine Einordnung der Straßen gemäß ihrer Funktionalität und Belastung erfolgen. In die Klassifizierung gehen Gebietscharakter, Nutzungen im Umfeld / Aufenthaltscharakter, straßenräumliche Situation und Verkehrsbelastung ein. In Anlehnung an die RAS²³ können folgende (sich teilweise überlappende) **Belastungsklassen** abhängig von der vorherrschenden Verkehrsbelastung im Straßenquerschnitt unterschieden werden:

Tabelle 4: Belastungsklassen in Anlehnung an die RAS²³ 06

Verkehrsstärke im Querschnitt; Angaben in [Kfz/24 h]	
< 4.000	Wohnwege, Wohnstraße
4.000 bis 10.000	Sammelstraße, Quartiersstraße
8.000 bis 18.000	Örtliche Einfahrtsstraße, Geschäftsstraße, Gewerbestraße
16.000 bis 26.000	Örtliche Geschäftsstraße, Verbindungsstraße, Anbaufreie Straße
> 26.000	Anbaufreie Straße

Hinsichtlich der **Radverkehrsführung** sollte auch die Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 2010) berücksichtigt werden. Gemäß ERA 2010²⁴ kann bis zu einer Verkehrsmenge von 4.000 Kfz/24 h bei 50 km/h Radverkehr im Mischbetrieb (ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur) abgewickelt werden (bei 30 km/h bis zu 8.000 Kfz/24 h). Damit gibt die Kfz-Verkehrsbelastung im Querschnitt einen Hinweis für die notwendige Ausprägung von Radverkehrsanlagen. Gleichzeitig ist stets das Radverkehrsaufkommen an entsprechender Stelle bzw. das Potenzial einer alltäglichen Radverkehrsrouten mitzuberücksichtigen.

Unter Berücksichtigung der genannten Kriterien ergibt sich für das Stadtgebiet Waldkraiburg in Abbildung 53 dargestelltes Bild (erstellt mit dem Verkehrsmodell). Dabei wurden die in Tabelle 5 gelistete **Kategorisierung anhand vorliegender Kfz-Belastungen** vorgenommen. Im Ergebnis kann festgehalten werden, dass die Tagesverkehrsmengen im Gemeindegebiet Waldkraiburg stets unter 18.000 Kfz/24 h liegen. Damit können an keiner Stelle sehr hohe Verkehrsmengen ausgemacht werden. Auf der St 2091 (nördlich der Daimlerstraße entlang der Verwaltungsgrenze Waldkraiburgs) liegt die Verkehrsbelastung über diesem Grenzwert. Erfasst wurden hier rund 19.600 Kfz/24 h.

Weiterhin kann festgestellt werden, dass die Pürtener Kreuzung als Kreuzungspunkt der St 2091 und St 2352 ein starkes Verkehrsaufkommen bewältigen muss. Die Gesamtverkehrsstärke (= Summe zufließender Verkehr) liegt bei rund 22.000 Kfz/24 h. Die benannten

²³ Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RAS²³), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, Ausgabe 2006

²⁴ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Köln, Ausgabe 2010

Staatstraßen können als äußere Hauptachsen der Erschließung von Waldkraiburg bezeichnet werden, vgl. Abbildung 54.

Eindeutig zu erkennen sind auch die hohe Belastung der Daimlerstraße und der Teplitzer Straße als Haupteinfallsstraßen aus östlicher Richtung des Ortes. Hierbei spielt auch die Erschließung des Gewerbegebietes eine Rolle hinsichtlich des Verkehrsaufkommens.

Bei Betrachtung des Hauptortes und der eher innerörtlichen Belastungen werden mehrere innere **Hauptachsen der Erschließung** ersichtlich. Zum einen ist die Tangente Von-der-Tann-Straße – Grüner Weg – Daimlerstraße sowie die Achse Graslitzer Straße – Teplitzer Straße für die Erschließung der Relation Nordost – Südwest relevant. Die Nord-Süd-Erschließung erfolgt über die Siemensstraße, den Inneren Ring und die Berliner Straße. Auffällig ist zudem, dass der südliche Abschnitt der Aussiger Straße eine wichtige Erschließungsfunktion zu erfüllen scheint.

Tabelle 5: Straßen- bzw. Belastungsklassen in Waldkraiburg nach RAS 06

Verkehrsstärke im Querschnitt; Angaben in [Kfz/24 h]	
≤ 4.000	Wohnwege, Wohnstraße im Siedlungsgebiet abseits von Hauptstraßen, teilweise auch Kreisstraßen mit Verbindungsfunktion (z. B. MÜ 13) Radverkehrsführung bei Geschwindigkeiten ≤ 50 km/h im Mischungsprinzip mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn möglich
4.000 – 7.000	Sammelstraße, Quartiersstraße (z. B. Von-der-Tann-Straße, Siemensstraße, Innerer Ring, Berliner Straße, Graslitzer Straße, Aussiger Straße, MÜ 18, MÜ 19) Radverkehrsführung bei Geschwindigkeiten ≤ 30 km/h im Mischungsprinzip mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn möglich
7.001 – 8.000	Sammelstraße, Quartiersstraße, Örtliche Einfahrtsstraße (z. B. St 2352, St 2091, Berliner Straße) Radverkehrsführung bei Geschwindigkeiten ≤ 30 km/h im Mischungsprinzip mit dem Kfz-Verkehr auf der Fahrbahn möglich; allerdings alternative Führungsform empfehlenswert da nah an Grenzbelastung von 8.000 Kfz/24 h
8.001 – 18.000	Sammelstraße, Örtliche Einfahrtsstraße, Gewerbestraße (z. B. St 2091, St 2352, Daimlerstraße, Teplitzer Straße) Radverkehrsführung auf eigenständigen Radverkehrsanlagen oder Alternativrouten notwendig
< 18.000	Anbaufreie Straße (St 2091, nur außerhalb des Gemeindegebiets) Radverkehrsführung auf eigenständigen Radverkehrsanlagen oder Alternativrouten notwendig

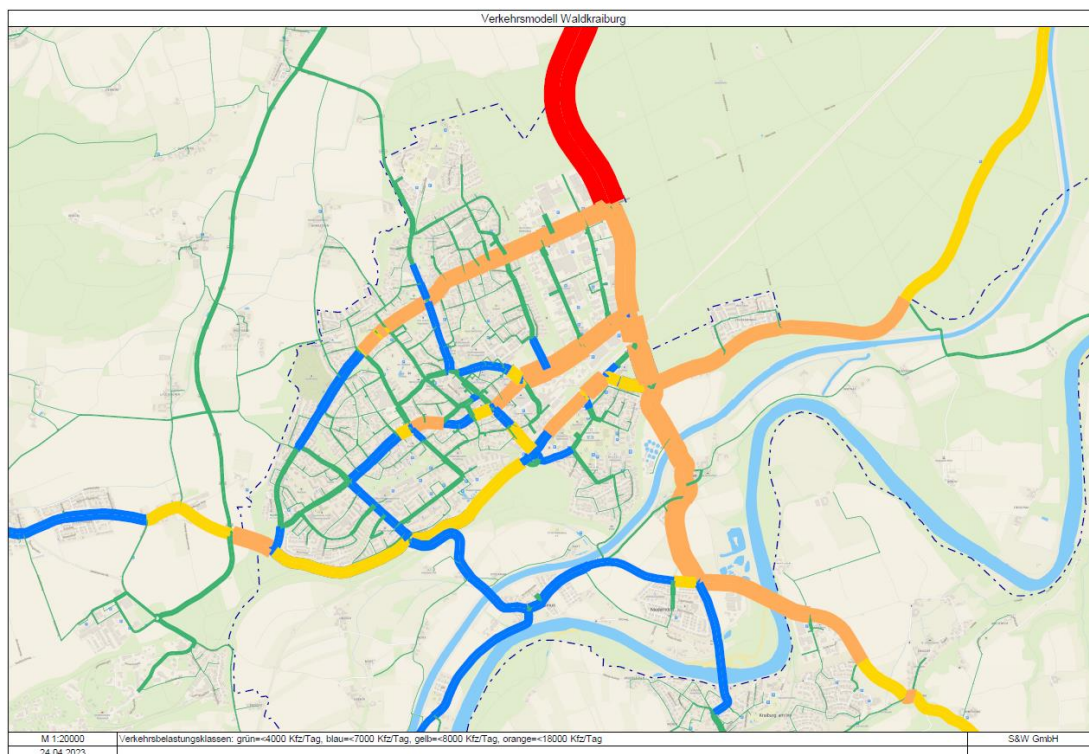


Abbildung 53: Verkehrsbelastungsklassen RAS 06
(Quelle: Eigene Darstellung)

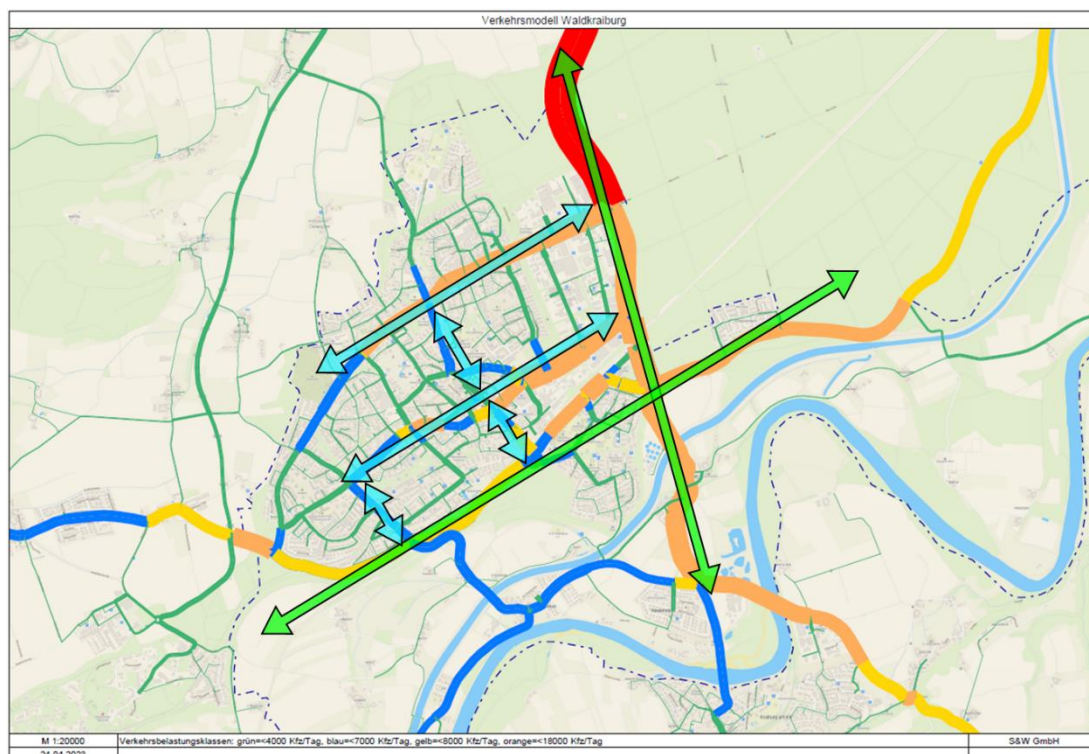


Abbildung 54: Hauptachsen der Erschließung
[grüne Pfeile: äußere Achsen; blaue Pfeile: innere Achsen]
(Quelle: Eigene Darstellung)

Die Methodik der Kennzeichenerfassung wird in Kapitel 2.2 näher beschrieben. Grundsätzlich werden folgende Verkehrsarten bezogen auf ein Erhebungsgebiet unterschieden:

- **Zielverkehr:** Verkehre kommend von außerhalb des Gebietes mit einem Ziel im Gebiet
- **Quellverkehr:** Verkehre mit einer Quelle im Gebiet und einem Ziel außerhalb des Gebietes
- **Durchgangsverkehr:** Verkehre, die das Gebiet durchfahren mit einer Quelle und einem Ziel außerhalb des Gebietes
- **Binnenverkehr:** Verkehre innerhalb des Gebietes mit einer Quelle und einem Ziel innerhalb des Gebietes

In Waldkraiburg ist insbesondere der Durchgangsverkehr von Interesse. Dieser kann für folgende Kordons ausgewertet werden, vgl. Abbildung 55:

- Innenkordon (abgegrenzt durch KEN7, KEN8, KEN9 und KEN11)
- Mittelkordon (abgegrenzt durch KEN2, KEN3, KEN4, KEN6, KEN10, KEN13, KEN15)
- Außenkordon (abgegrenzt durch KEN1, KEN3, KEN5, KEN14, KEN16 und KE17)

Zur besseren Übersicht wurde der ermittelte Durchgangsverkehr über 24 Stunden für alle drei Erhebungskordons als Strombelastungsplan dargestellt, vgl. Abbildung 56, Abbildung 57 und Abbildung 58.

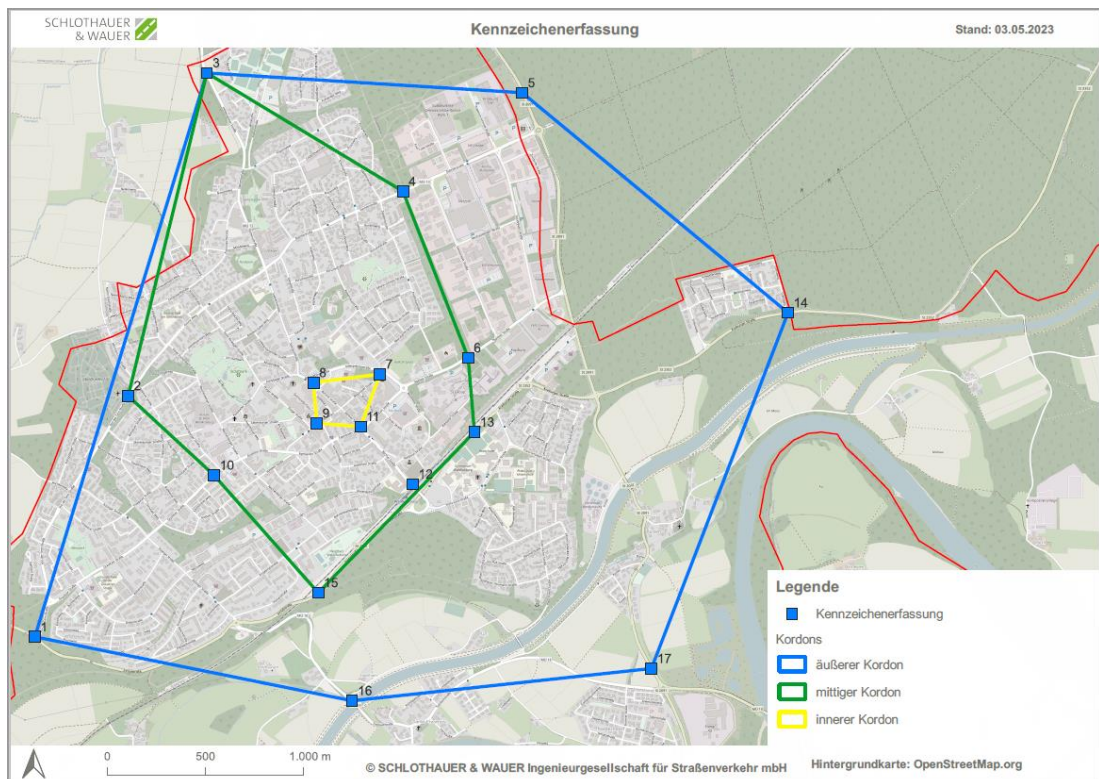


Abbildung 55: Übersicht – Auswertungskordons
(Quelle: Eigene Darstellung)

Die Auswertung des **Innenkordons** zeigt ausgeprägten Durchgangsverkehr auf der Berliner Straße, d. h. auf der Relation Nordwest-Südost. Auf der Nordost-Südwest Achse sind eher geringe Durchgangsverkehre zu verzeichnen. So sind im Querschnitt des Stadtplatzes 25 Kfz und im Querschnitt der Braunauer Straße 88 Kfz erfasst worden. Auf der Berliner Straße wurden hingegen rund 1.060 Kfz im Durchgangsverkehr gezählt. Darin enthalten sind beide Fahrrichtungen im Querschnitt, wobei sich bei getrennter Betrachtung die Menge an Verkehr in etwa gleichmäßig auf beide Fahrrichtungen verteilt. Bei Gegenüberstellung der 1.060 Kfz auf der Berliner Straße mit der erfassten Gesamtverkehrsstärke in gleichem Querschnitt, ergibt sich ein Anteil von rund 30 %, der dem Durchgangsverkehr zuzuordnen ist. Es ist davon auszugehen, dass diese Verkehre die Berliner Straße als Abkürzung nutzen. Der Innere Ring, d. h. die Teplitzer Straße und Adlergebirgsstraße, werden trotz ihrer guten Leistungsfähigkeit nicht angenommen. Dahingehend wird Potenzial zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch Verlagerung gebietsfremder Verkehre (Verkehre ohne Quelle und Ziel im Bereich der Berliner Straße) auf den Inneren Ring gesehen.

Durchgangsverkehr - Innenkordon

von/nach	1	2	3	4
1		18	445	4
2	24		11	2
3	572	26		7
4	2	7	3	

Angaben in [Kfz/24h]

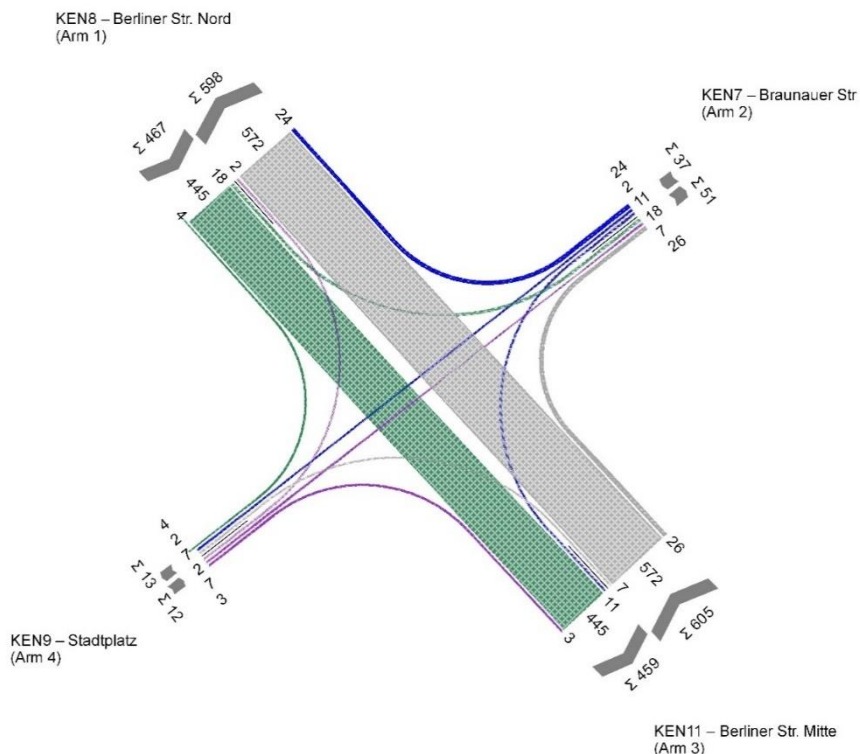


Abbildung 56: Durchgangsverkehr – Innenkordon
(Quelle: Eigene Darstellung, LISA 8)

Wird zu der Auswertung des Durchgangsverkehrs zwischen KEN8 und KEN11 weiterhin die südöstlich davon gelegene Kennzeichenerfassungsstelle KEN12 auf der Berliner Straße miteinbezogen, kann der Durchgangsverkehr auf der Berliner Straße genauer bestimmt werden. Wie in Abbildung 56 dargestellt, fließen von KEN8 nach KEN11 insgesamt 445 Kfz

im Durchgangsverkehr. 217 dieser Fahrzeuge fahren weiterhin über KEN 12, und stellen somit den Durchgangsverkehr auf der Berliner Straße dar. Die Differenz von 228 (ca. 51 %) und damit etwa die Hälfte scheinen ihr Quell- oder Zielgebiet innerhalb der Stadt zu haben. In der Gegenrichtung sind von den 572 Kfz zwischen KEN11 und KEN8 insgesamt 379 auch über KEN12 geflossen und sind damit dem Durchgangsverkehr zuzuordnen. Die Differenz von 193 Kfz (ca. 35 %) haben ihr Quell- oder Zielgebiet innerhalb der Stadt.

Wird der Kordon der Auswertung etwas weiter als der innere Bereich gefasst, so kann ein **Mittelkordon** abgegrenzt werden. Eine entsprechende Auswertung der Durchgangsverkehre dieses Kordons ist in Abbildung 57 dargestellt. Aus dem Strombelastungsplan ist zu erkennen, dass die Relation Nordost – Südwest stark ausgeprägt ist. Werden die dargestellten Ströme mit den zuvor benannten Hauptachsen der Erschließung (vgl. Abbildung 54) verglichen, ist eine Deckungsgleichheit zu erkennen.

Durchgangsverkehr - Mittelkordon

von/nach	1	2	3	4	5	6	7
1		332	41	6	3	12	39
2	293		18	2		74	1200
3	24	30		18	89	535	29
4	24	18	115		2450	64	7
5		4	144	2186		6	3
6	19	41	536	25	5		5
7	28	1260	13	1	2	9	

Angaben in [Kfz/24h]

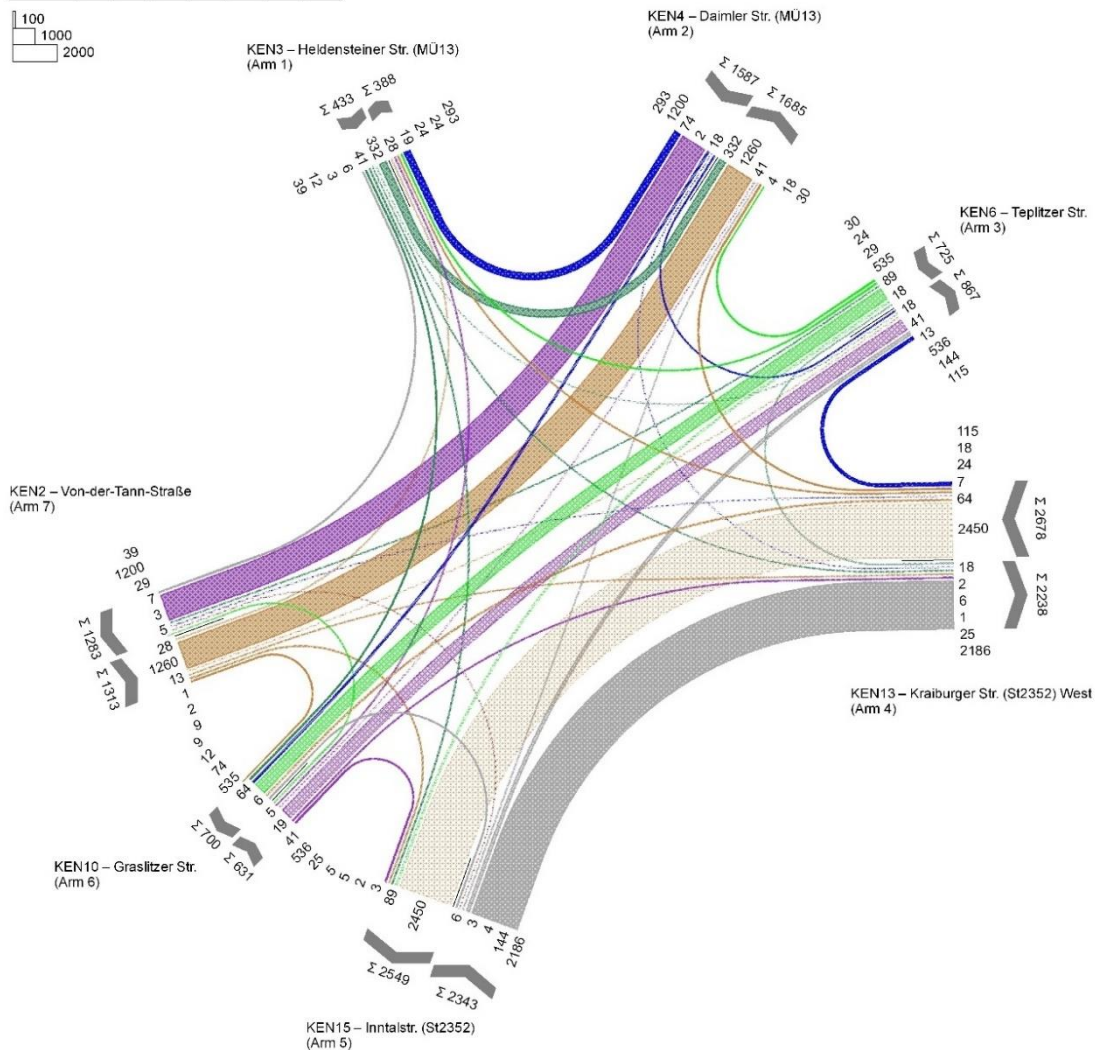


Abbildung 57: Durchgangsverkehr – Mittelkordon (Quelle: Eigene Darstellung, LISA 8)

Weiterhin kann für Waldkraiburg ein Auswertungskordon um die Querschnitte wichtiger Ortseinfallsstraßen gezogen werden. Begrenzt wird dieser **Außenkordon** durch Erhebungsstellen auf den beiden Staatstraßen St 2091 und St 2352 sowie den beiden Kreisstraßen MÜ 13 und MÜ 18. Bei Betrachtung des erstellten Strombelastungsplans der Durchgangsverkehre am Erhebungstag, zeigt sich der höchste absolute Wert auf der St 2091. Erfasst wurden hier ca. 4.500 bzw. 5.700 Kfz (Querschnitt Süd bzw. Nord). Auffällig ist zudem der große Anteil an Durchgangsverkehr auf der Relation Nord-Süd. Darüber hinaus sind die Eckbeziehungen Süd-West bzw. MÜ 18-St 2352 sowie Süd-Ost bzw. St 2091-St 2352 auffällig stark. Entgegen der Wahrnehmung vieler Bürger zeigt sich hingegen kein starkes Aufkommen im Durchgangsverkehr auf der Relation Nord-West bzw. St 2091-St 2352.

Durchgangsverkehr - Außenkordon

von/nach	1	2	3	4	5	6
1		35	1930	45	224	22
2	43		795	28	452	13
3	1959	862			26	27
4	43	13			1137	6
5	204	503	28	1059		2
6	22	20	27	8	2	

Angaben in [Kfz/24h]

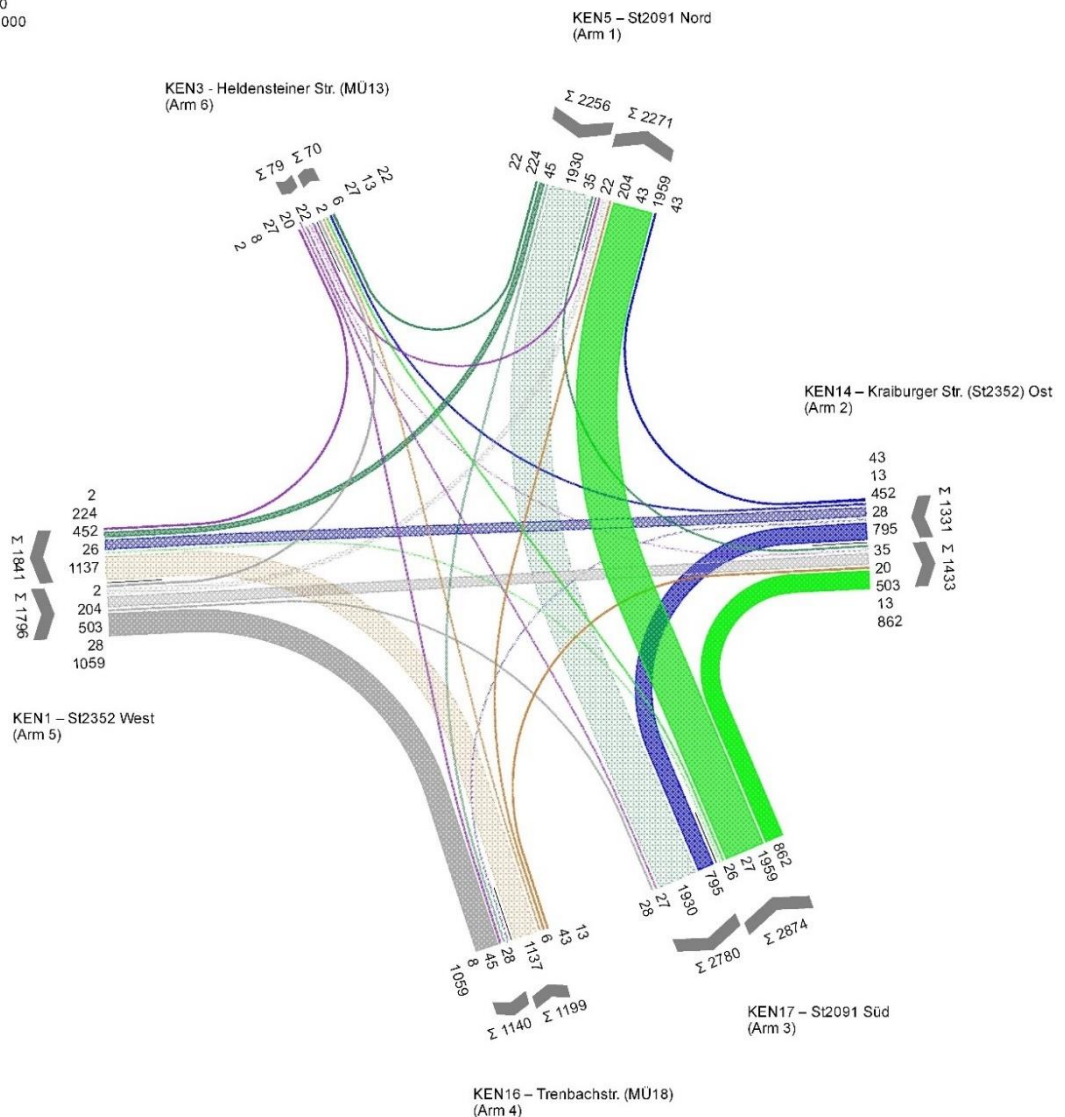


Abbildung 58: Durchgangsverkehr – Außenkordon
(Quelle: Eigene Darstellung, LISA 8)

Wird die Routenwahl auf dieser Verkehrsbeziehung „von Norden kommend – nach Westen fahrend“ sowie die Gegenrichtung näher betrachtet, so können Erkenntnisse darüber erlangt werden, ob die Route St 2091 – Pürtener Kreuzung – St 2352 oder eher die Route St 2091 – Nordtangente – St 2352 befahren wird. Eine entsprechende Auswertung zeigt Tabelle 6. Daraus wird ersichtlich, dass im Kfz-Verkehr stärker die Route über die Nordtangente genutzt wird als über die Pürtener Kreuzung. Beispielsweise fuhren 110 Kfz und damit 49 % der Kfz im Durchgangsverkehr von Nord (KEN5) nach West (KEN1) über die Nordtangente, wohingegen 35 % die Route über die Pürtener Kreuzung nutzten. Im SV ist das Gegenteil der Fall, d. h. es wird eher die Route St 2091 – Pürtener Kreuzung – St 2352 befahren.

Tabelle 6: Routenwahl im Durchgangsverkehr auf der Relation Nord-West

Durchgangsverkehr:	Kfz/24 h	SV/24 h
Von Nord nach West:	224	31
KEN5 → KEN1	(100 %)	(100 %)
Über Nordtangente:	110	5
KEN5 → KEN4 → KEN2 → KEN1	(ca. 49 %)	(ca. 16 %)
Über Pürtener Kreuzung:	78	24
KEN5 → KEN13 → KEN15 → KEN1	(ca. 35 %)	(ca. 78 %)
Über anderweitige Routen:	36	2
KEN5 → ... → KEN1	(ca. 16 %)	(ca. 7 %)
Von West nach Nord:	204	41
KEN1 → KEN5	(100 %)	(100 %)
Über Nordtangente:	100	5
KEN1 → KEN2 → KEN4 → KEN5	(ca. 49 %)	(ca. 12 %)
Über Pürtener Kreuzung:	81	32
KEN1 → KEN15 → KEN13 → KEN5	(ca. 40 %)	(ca. 78 %)
Über anderweitige Routen:	23	4
KEN1 → ... → KEN5	(ca. 11 %)	(ca. 10 %)

Werden die in Abbildung 58 dargestellten Durchgangsverkehre des Außenkordons in Relation zur Gesamtverkehrsmenge je Querschnitt betrachtet, so kann der Anteil des Durchgangsverkehrs ermittelt werden. Ebenso können bei einer richtungsbezogenen Betrachtung Anhaltswerte zum Quell- und Zielverkehr geliefert werden. Nachfolgende Abbildung 59 zeigt die Verkehrsmengen im Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr (ZV, QV und DV) je Erhebungsquerschnitt. Ebenso sind die jeweiligen Anteile (gerundet) bezogen auf die Gesamtquerschnittsbelastung dargestellt. So kann beispielsweise im östlichen Querschnitt der St 2352 (KEN14) festgestellt werden, dass die Anteile der genannten Verkehrsarten nahezu gleich sind. Gleiches gilt für den westlichen Querschnitt der St 2352 (KEN1). Auffällig

ist der geringe DV-Anteil im Querschnitt der Heldensteiner Str. bzw. der MÜ 13 (KEN3). Dieser beträgt 5 %. Der höchste DV-Anteil ist im südlichen Querschnitt der St 2091 festzustellen, ermittelt wurden rund 46 %.

Eine weitere Herangehensweise der Interpretation ist die Gesamtverkehrsmenge des Außenkordons. Hierbei ist festzustellen, dass insgesamt rund 60.000 Kfz-Fahrten erfasst wurden. Dabei sind ca. 19.000 Kfz dem Durchgangsverkehr zuzuweisen und beanspruchen damit rund 32 %. Der Ziel- und Quellverkehrsanteil beträgt jeweils rund 34 %. Damit sind auch in der Gesamtbetrachtung die ZV-, QV- und DV-Anteile in etwa gleich groß.

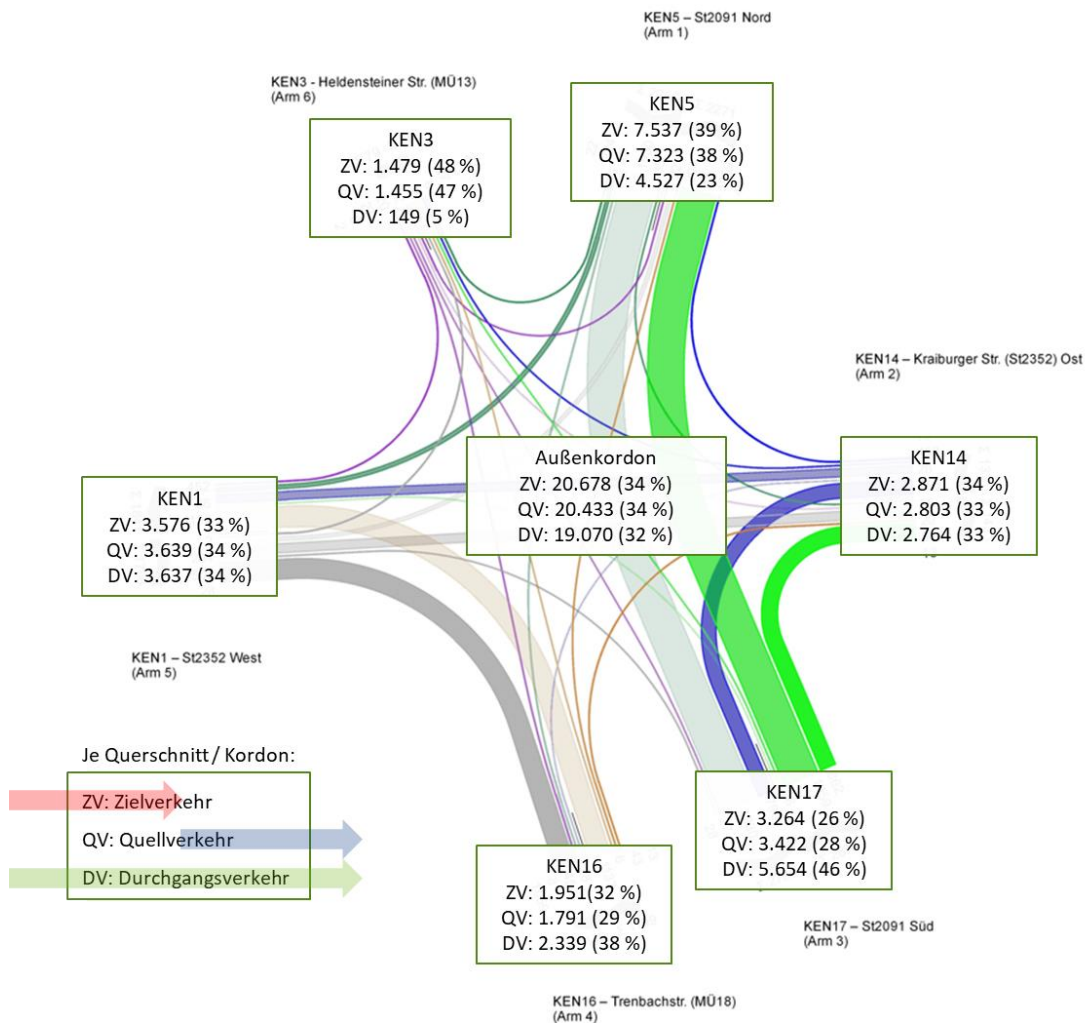


Abbildung 59: Ziel-, Quell- und Durchgangverkehrsmengen und Anteile – Außenkordon (Quelle: Eigene Darstellung, LISA 8)

Bei einer gesamthaften Betrachtung der Datensätze der Kennzeichenerfassung können nachfolgende Diagramme (Abbildung 60, Abbildung 61) erstellt werden. Dabei ist die Anzahl erfasster Kfz-Kennzeichen im zeitlichen Tagesverlauf dargestellt. Grundsätzlich ist auffällig, dass in Waldkraiburg im Gegensatz zu Großstädten oder Metropolen, wie z. B. München, noch stark ausgeprägte Spitzen im Tagesverlauf der Verkehrsbelastungen erkennbar sind. Ersichtlich ist beispielsweise, dass die morgendliche Hauptverkehrszeit in Waldkraiburg etwa zwischen 7:00 und 8:00 Uhr liegt. Die abendliche Spitze ist im Vergleich etwa 20 % höher

(Verkehrsmenge) und zeitlich breiter (Dauer) aufgestellt. Der Spitzenzeitraum liegt etwa zwischen 16:00 und 17:00 Uhr. Spitzenzeiten der Verkehrsbelastung sind insbesondere für die Leistungsfähigkeitsbewertung von einzelnen Knotenpunkten von Bedeutung.

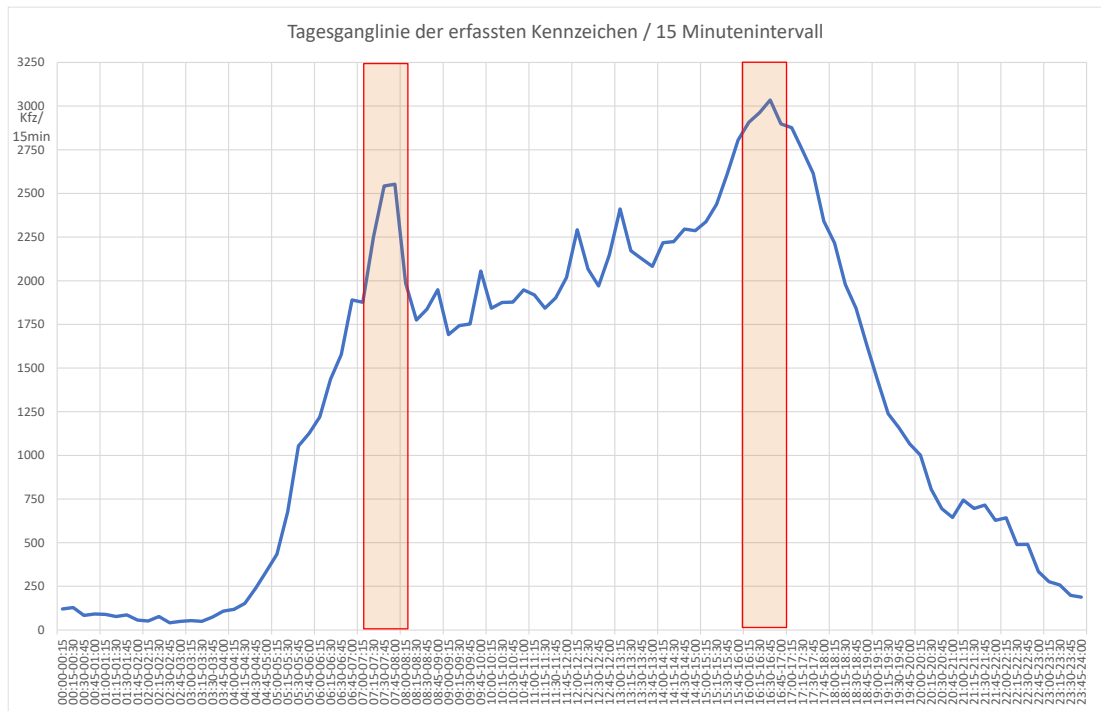


Abbildung 60: Tagesganglinie Kennzeichenerfassungen [Kfz/15-Minutenintervall] (Quelle: Eigene Darstellung)

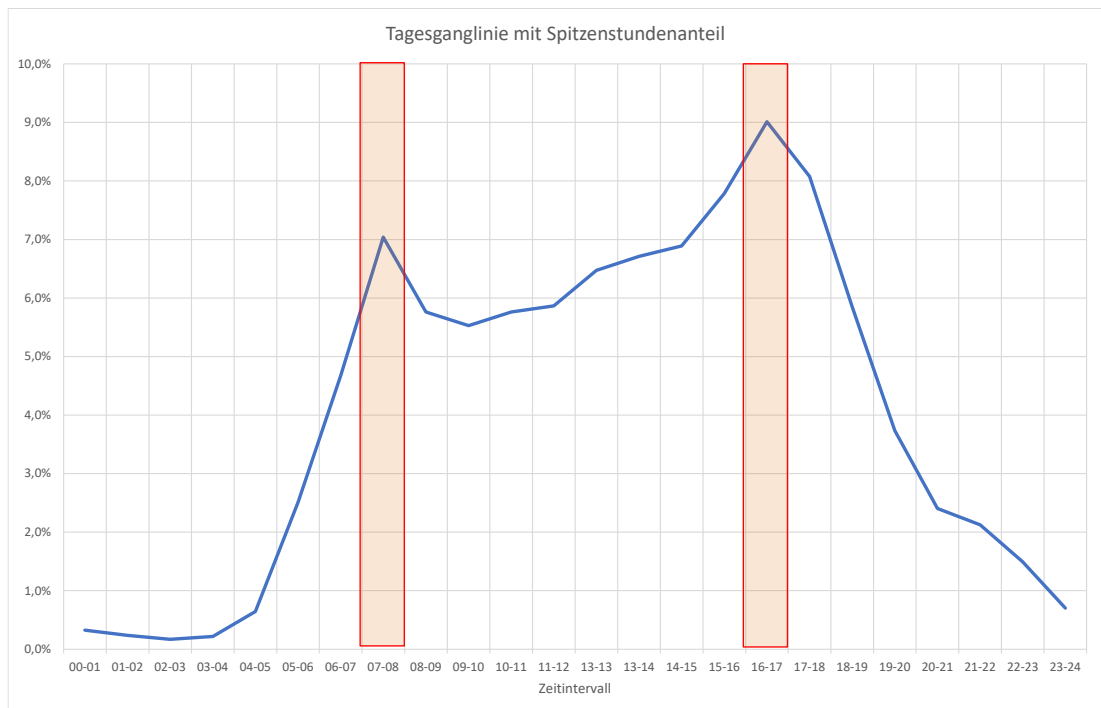


Abbildung 61: Tagesganglinie Kennzeichenerfassungen, Spitzenstundenanteil [%/Stunden] (Quelle: Eigene Darstellung)

4.11 Allgemeine Verkehrsprognose

Der Prognosenullfall wird anhand des auf Basis der Verkehrserhebungen erstellten Analysemodells hergeleitet bzw. die Verkehrsnachfrage der Analyse in eine Prognoseverkehrsnachfrage überführt. Die wesentlichsten Eingangsdaten sind dabei:

- Maßgebende Siedlungsentwicklung in Waldkraiburg, vgl. Kapitel 3.3, Abbildung 17,
- Regionalisierte Bevölkerungsentwicklung für Bayern, vgl. Kapitel 4.2.

Die Verkehrsnachfrage wird dabei verkehrszellengenau mittels der hergeleiteten Hochrechnungsfaktoren – jeweils für jede Verkehrszelle, differenziert nach Leicht- und Schwerverkehr – in eine Prognoseverkehrsnachfrage umgerechnet.

Die Abbildung 62 zeigt das Umlegungsergebnis des Prognosenullfalls 2035 in einem beispielhaften Ausschnitt des Verkehrsmodells. Darstellungen mit einem größeren Ausschnitt sind dem Bericht als Anlage beigefügt.

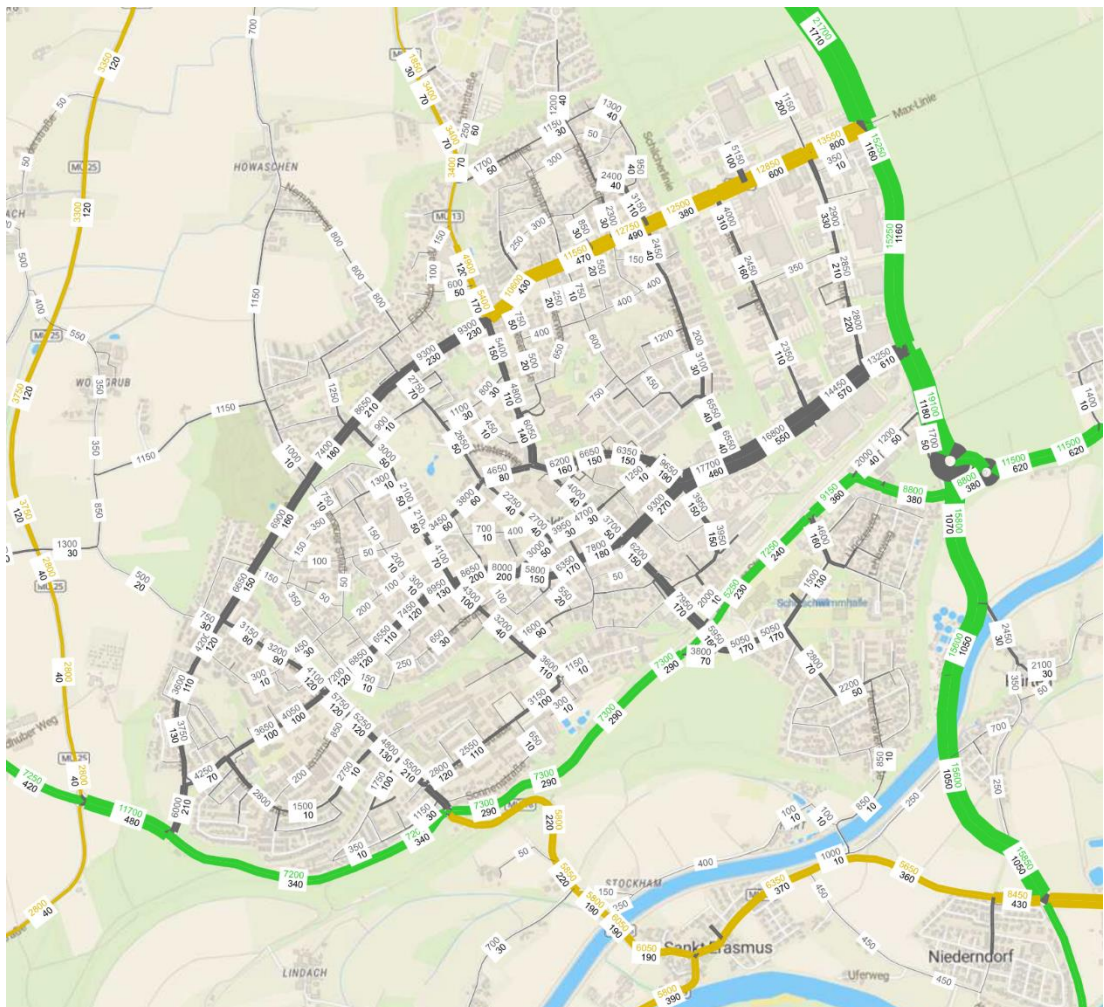


Abbildung 62: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Prognosenullfall 2035
(Quelle: Eigene Darstellung, Angaben in [Kfz/24 h und davon Schwerverkehr])

Wird der Prognosenullfall mit dem Analysefall verglichen, so kann eine Differenzkarte erstellt werden, Abbildung 63. Diese zeigt die prognostizierten Verkehrsmengenänderungen. Zu erkennen sind insbesondere die Änderungen (Verkehrsverlagerungen) infolge der geplanten Infrastrukturmaßnahmen (Pürtener Kreuzung, Ortsumfahrung Pürten).

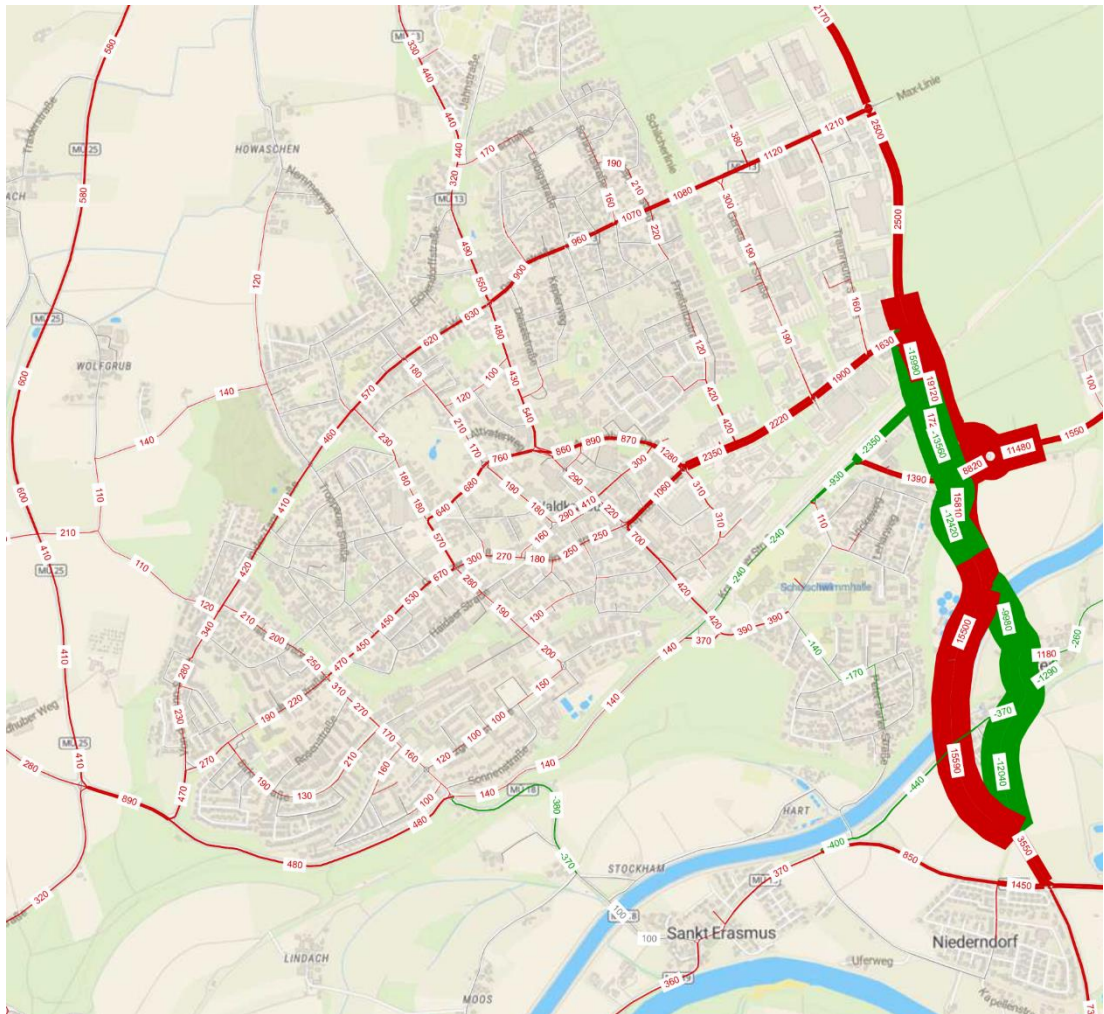


Abbildung 63: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Prognosenullfall minus Analysefall [Angaben in Kfz/24 h; rot: Verkehrszunahme; grün: Verkehrsabnahme] (Quelle: Eigene Darstellung)

Ebenso wie für den Analysezustand, ist in Abbildung 64 die Streckenauslastung für den Prognosenullfall dargestellt. Im Vergleich mit dem Analysezustand erhalten einige Streckenabschnitte andere farbliche Einstufungen. Ebenso sind jedoch auch Änderungen zu geringeren Streckenauslastungen im Bereich der längerfristig geplanten Ortsumgehung von Pürten ersichtlich.

Aufgrund der weiteren Siedlungsentwicklungen bis zum Prognosehorizont 2035 und den nahezu sich kaum verändernden Mobilitätsparameter der Verkehrsteilnehmer (z. B. Nutzung anderer Verkehrsmittel), ist jedoch grundsätzlich eine Verkehrszunahme im Prognosenullfall zu erwarten, was die dargestellten Prognosen und ihre Auswertungen auch widerspiegeln.

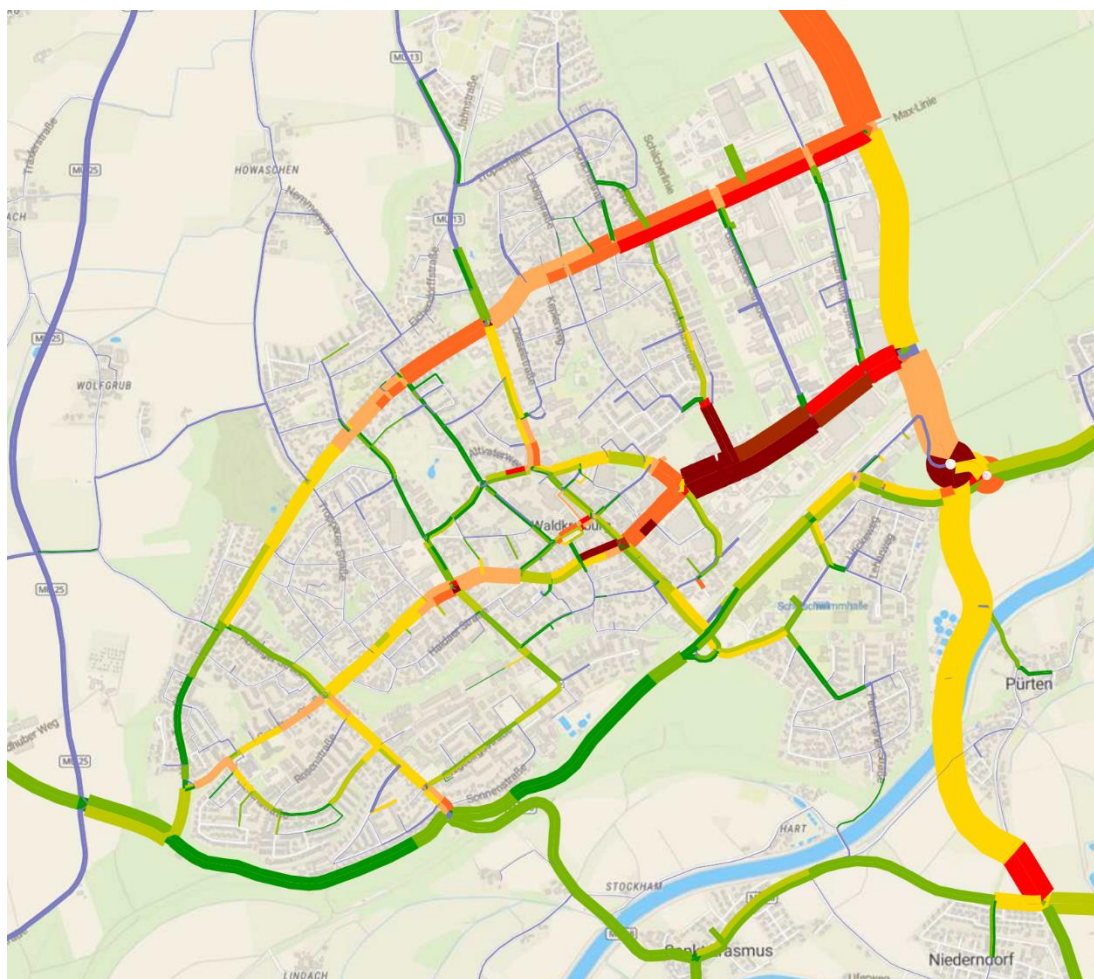


Abbildung 64: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Prognosenullfall 2035, Streckenauslastung (Quelle: Eigene Darstellung, dunkelrot: hohe Auslastung, bis blau: niedrige Auslastung)

4.12 Leistungsfähigkeit von Knotenpunkten

In den vorangegangenen Kapiteln wurden die Ergebnisse der Verkehrsdatenerhebungen dargestellt und erläutert. Werden die ermittelten Verkehrsstärken in Bezug zur vorliegenden Verkehrsinfrastruktur gesetzt, so können auch Aussagen über die Leistungsfähigkeit bestehender Anlagen getroffen werden.

Die Leistungsfähigkeit eines Straßennetzes bestimmt sich i. d. R. über die Qualität des Verkehrsablaufes an Knotenpunkten. Für den Nachweis der Leistungsfähigkeit können Berechnungen nach dem Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS 2015) durchgeführt werden. Die Berechnungsergebnisse dienen als Indikator dafür, inwieweit der Verkehrsablauf in einer angemessenen Qualität abgewickelt werden kann. Berechnet werden u.a. Qualitätsstufen des Verkehrsablaufs (QSV), Rückstaulängen und Sättigungsgrade je Knotenstrom bzw. Fahrstreifen. Die QSV bestimmt sich über die mittlere Wartezeit des Kfz-Verkehrs auf dem jeweiligen Fahrstreifen. Die Einteilung der QSV erfolgt in die Stufen A bis F, wobei A die beste und F die schlechteste QSV repräsentiert. Nach der Definition des HBS wird mit einer QSV D oder besser die ausreichende Leistungsfähigkeit eines Knotenpunktes nachgewiesen.

Berechnungen für vorfahrtsregelte und signalisierte Knotenpunkte gemäß dem HBS unterscheiden sich dahingehend, dass voneinander abweichende Grenzwerte für die

Qualitätsstufen der beiden Knotenpunktarten angesetzt werden. Ebenso wird zwischen Knotenpunkten mit Vorfahrtsbeschilderung (dazu zählen auch Kreisverkehre), Kreuzungen mit Recht-vor-Links-Regelung und Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung unterschieden.

Es gilt anzumerken, dass sich an Knotenpunkten mit LSA auch für querende Ströme, z. B. Fußgänger, Wartezeiten ermitteln und eine Einordnung in Qualitätsstufen durchführen lässt. Maßgebend ist dabei die maximale Wartezeit.

Weiterhin ist anzumerken, dass das HBS-Verfahren bei Kreuzungen und Einmündungen mit Rechts-vor-Links-Regelung nicht zwischen QSV A und QSV B unterscheidet. Wenn die mittlere Wartezeit kleiner oder gleich 10 s ist, wird eine QSV A,B vergeben.

Tabelle 7 zeigt eine Übersicht der Ergebnisse der Leistungsfähigkeitsbetrachtung für die im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans erhobenen 30 Knotenpunkte im Bestand, d. h. im Analysefall 2022.

Der Übersicht ist zu entnehmen, dass für KP9 (Teplitzer Straße / St 2091) und KP25 (Pürtener Kreuzung) keine Bewertung angegeben ist. Da diese Knotenpunkte umgebaut werden sollen, wurde auf Berechnungen verzichtet. An dieser Stelle wird auf die Planfeststellung zur St 2091 „Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung und BÜ-Beseitigung“ aus dem Jahr 2019 verwiesen²⁵. Demnach wird mit dem geplanten Umbau ein leistungsfähiger Verkehrsablauf sichergestellt. K9 soll in einen Kreisverkehr umgebaut werden, K25 wird teilplangleich ausgebaut, wobei die Rampenanschlüsse ebenso als Kreisverkehre ausgebildet werden.

Für die restlichen 28 Knotenpunkte zeigen die Berechnungen stets ausreichende Leistungsfähigkeiten im Sinne des HBS. Das heißt es liegt mind. eine QSV D vor. In den meisten Fällen wird darüber hinaus mind. eine QSV C oder besser festgestellt.

Es liegen lediglich zwei Knotenpunkte vor, die für die Bewertung des Verkehrsablaufs im Fahrverkehr (Kfz und Rad auf Straße) eine QSV D erhalten. Dabei handelt es sich um die benachbarten Knoten KP7 (Daimlerstr. / Geretsrieder Str.) und KP8 (Daimlerstr. / St 2091), verortet auf dem hoch belasteten Abschnitt der Daimlerstraße (vgl. Abschnitt 4.9). KP7 zeigt sowohl in der morgendlichen als auch abendlichen Spitzenstunde eine QSV D, KP8 hingegen nur in der abendlichen Spitze.

Es gilt anzumerken, dass auch wenn an vielen Knotenpunkten nach dem HBS-Verfahren eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen wird, trotzdem Defizite bestehen können. Dies betrifft dann i. d. R. die Knotenpunktegeometrie (z. B. zu schmaler Einmündungstrichter, fahrdynamisch ungünstiger Abbiegeradius, ungünstiger Einmündungswinkel). Weitere Faktoren können Sichtbehinderungen oder Einflussfaktoren im direkten Umfeld des Knotenpunktes, z. B. Rückstau an Nachbarknoten, Rückstau an Fußgängerschutzanlage

²⁵ Unterlagen einsehbar unter:
https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/service/planfeststellung/abgeschlossene_pv_beschluesse/planung_bau/index.html
Planfeststellungsbeschluss:
https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfb/2019/st_2091_-_beschluss.pdf
Ergebnisbericht Verkehrsuntersuchung:
https://www.regierung.oberbayern.bayern.de/mam/dokumente/bereich3/pfb/2019/u_21_verkehrsuntersuchung-nachrichtlich.pdf
zuletzt abgerufen am 31.01.2025

(FSA) in enger räumlicher Nähe, hoher Überquerungsbedarf oder Parkvorgänge mit Einfluss auf den Verkehrsablauf, sein.

Tabelle 7: Leistungsfähigkeitsbewertung der Knotenpunkte im Analysefall

Knotenpunkt					QSV			
Nr.	Straßen	Lage	Arme	Art	Kfz + Rad auf Fahrbahn		querende Fußgänger	
					MS	AS	MS	AS
KP1	Von-der-Tann-Str. / Graslitzer Str.	i	3	ohne LSA, VB	A	A	-	-
KP2	Von-der-Tann-Str. / Troppauer Str.	i	4	ohne LSA, VB	A	A	-	-
KP3	Grüner Weg / Goetheplatz	i	3	ohne LSA, VB	A	A	-	-
KP4	Grüner Weg / Peter-Rosegger-Str. /	i	4	ohne LSA, VB	B	B	-	-
KP5	Grüner Weg / Siemensstr. (MÜ13) /	i	4	mit LSA	B	B	D	D
KP6	Daimlerstr. (MÜ13) / Geretsrieder S	i	3	ohne LSA, VB	B	C	-	-
KP7	Daimlerstr. (MÜ13) / Traunreuter S	i	4	ohne LSA, VB	D	D	-	-
KP8	Daimlerstr. (MÜ13) / St2091 / Maxli	a	4	ohne LSA, KV	B	D	-	-
KP9	Teplitzer Str. / St2091	a	3	ohne LSA, VB	-	-	-	-
KP10	Teplitzer Str. / Traunreuter Str.	i	3	ohne LSA, VB	B	C	-	-
KP11	Teplitzer Str. / Geretsrieder Str.	i	3	ohne LSA, VB	B	C	-	-
KP12	Teplitzer Str. / Beuthener Str. / Adle	i	4	ohne LSA, KV	A	B	-	-
KP13	Karlsbader Str. / Berliner Str. / Adle	i	3	mit LSA	B	B	D	D
KP14	Karlsbader Str. / Prager Str. / Peter	i	4	mit LSA	B	B	D	D
KP15	Graslitzer Str. / Reichenberger Str.	i	4	mit LSA	B	B	D	D
KP16	Graslitzer Str. / Aussiger Str.	i	4	mit LSA	A	B	C	C
KP17	Graslitzer Str. / Prager Str.	i	3	ohne LSA, RvL	A,B	A,B	-	-
KP18	Berliner Str. / Stadtplatz / Friedländ	i	4	ohne LSA, RvL	A,B	A,B	-	-
KP19	Berliner Str. / Stadtplatz / Braunau	i	4	ohne LSA, RvL	A,B	C	-	-
KP20	Berliner Str. / Egerländer Str. / Tepl	i	4	mit LSA	B	B	D	D
KP21	St2352 / Von-der-Tann-Str.	a	3	ohne LSA, VB	B	C	-	-
KP22	Aussiger Str. / Veilchenweg / Erzgel	i	4	ohne LSA, VB	A	A	-	-
KP23	Reichenberger Str. / Erzgebirgsstr.	i	4	ohne LSA, VB	A	A	-	-
KP24	Kraiburger Str. (St2352) / Mozartstr	i	3	ohne LSA, VB	B	B	-	-
KP25	Kraiburger Str. (St2352) / St2091	a	4	mit LSA	-	-	-	-
KP26	Berliner Str. / Franz-Liszt-Str.	i	3	ohne LSA, VB	A	A	-	-
KP27	Inntalstr. (St2352) / MÜ18 / Aussige	i	4	ohne LSA, KV	A	A	-	-
KP28	Trenbachstr. (MÜ18) / Jettenbache	i	3	ohne LSA, VB	A	B	-	-
KP29	MÜ18 / St2091	a	4	ohne LSA, KV	A	A	-	-
KP30	MÜ25 / MÜ13 / Johannesstr.	a	4	ohne LSA, KV	A	A	-	-

Lage

- i innerorts
- a außerorts

Art

- LSA Lichtsignalanlage
- VB Vorfahrtsbeschilderung
- RvL Recht vor Links
- KV Kreisverkehr (mit VB)

QSV Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes

- > A (sehr gut) bis F (überlastet) bewertet für:
- MS Morgenspitze
- AS Abendspitze
- im Analysefall 2022 (d.h. Bestand)

Werden die Bewertungen für die querenden Fußgänger und Radfahrer betrachtet (nur für KP mit LSA vorliegend: KP5, KP13, KP14, KP15, KP16), so ist festzustellen, dass nahezu alle Knotenpunkte sowohl in der Morgen- als auch Abendspitze eine QSV D vorweisen. Ausgenommen ist davon KP16. Für den Fahrverkehr liegt an allen sechs Knotenpunkten mind. eine QSV B, d. h. eine gute Leistungsfähigkeit, vor. Demnach ist die LSA-Steuerung hinsichtlich des Fahrverkehrs optimiert. Für die querenden Ströme besteht Optimierungspotenzial. Dieser Umstand spiegelt sich auch im Meinungsbild der Bürger wider und wurde im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung mehrfach während des Erstellungsprozesses des VEP vorgebracht.

In Zusammenfassung ist festzuhalten, dass im Bestand nahezu alle betrachteten Knotenpunkte eine sehr gute bis gute Leistungsfähigkeit für die Abwicklung des Fahrverkehrs aufweisen. Verbesserungspotenzial besteht hingegen mit Blick auf Fußgänger und Radfahrer. Die Pürtener Kreuzung (KP25) ebenso wie der nördliche Nachbarknotenpunkt an der Teplitzer Str. (KP9) zeigen unzureichende Leistungsfähigkeiten, werden jedoch im Zuge von geplanten Umbauarbeiten leistungsfähig ausgebaut.

In Kapitel 4.11 wurde die allgemeine Verkehrsprognose erarbeitet und erläutert. Demnach ist bis in das Jahr 2035 mit einer Verkehrsmengenzunahme im gesamten Gemeindegebiet auszugehen. Die größten Veränderungen ergeben sich auf den Hauptzufahrtstraßen, d. h. der Daimlerstr. und Teplitzer Str. Daher wurden für ausgewählte Knotenpunkte auf diesen Straßen die Leistungsfähigkeiten im Prognosefall bewertet. Betrachtet wurden die Knotenpunkte 6 bis 8 sowie 10 und 11 (vgl. Abbildung 65), für welche Verkehrserhebungen vorliegen. Damit konnten die Spitzenstundenanteile auf die Verkehrsprognose gemäß Modell angewendet und somit Spitzenstundenbelastungen im Prognosefall ermittelt werden. Ebenso wurden zwei weitere Knotenpunkte betrachtet, für die keine Verkehrsdaten vorliegen. Diese sind die Knotenpunkte Daimlerstr. / Zeppelinstr. (KP36) und Teplitzer Str. / Prießnitzstr. (KP37). Hier wurden Annahmen hinsichtlich der Spitzenstundenanteile bezogen auf die prognostizierten Verkehrsmengen getroffen und entsprechende Verkehrsströme für die Berechnungen ermittelt.

Mit den Verkehrsmengensteigerungen im Prognosenufall ergeben sich zwangsläufig höhere Wartezeiten an den Knotenpunkten und damit auch schlechtere QSV-Bewertungen. KP6, KP10 und KP11 erreichen jedoch weiterhin mind. eine QSV D und sind damit auch im Prognosenufall ausreichend leistungsfähig. KP7 und KP8 überschreiten in der Abendspitze knapp die Grenzwerte und zeigen eine QSV E, so dass hier erhöhte Wartezeiten und Rückstauereignisse denkbar sind. Dies beschränkt sich jedoch lediglich auf einen kurzen Zeitraum des Tages, in dem eine Spitzenlast zu erwarten ist. Die zusätzlich betrachteten Knotenpunkte KP36 und KP37 zeigen deutlich, dass der Fahrverkehr nicht mehr leistungsfähig abgewickelt werden kann. Insbesondere für Fahrzeuge auf der Prießnitzstr. zeigen die Berechnungsergebnisse lange Wartezeiten beim Einbiegen auf die Teplitzer Str. Nach Aussagen der Stadtverwaltung, ist die Verkehrssituation an den benannten zwei Knotenpunkten bereits im Bestand teilweise kritisch. Demnach werden die Berechnungsergebnisse als realistisch angesehen. Es liegen jedoch keine Zählraten vor, so dass zur Validierung der Ergebnisse Erhebungen und erneute Berechnungen empfehlenswert sind.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die prognostizierte Verkehrsmengenzunahme insbesondere auf der Daimlerstr. und Teplitzer Str. zu unzureichenden Leistungsfähigkeiten führen kann. Dies ist bei der Entwicklung von Maßnahmen zu berücksichtigen.



Abbildung 65: Übersicht betrachtete Knotenpunkte im Prognosenullfall
(Quelle: Eigene Darstellung; Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

Tabelle 8: Leistungsfähigkeitsbewertung ausgewählter Knotenpunkte im Prognosenullfall

Knotenpunkt					QSV			
Nr.	Straßen	Lage	Arme	Art	Analysefall		Prognosenullfall	
					MS	AS	MS	AS
KP6	Daimlerstr. (MÜ13) / Geretsrieder S	i	3	ohne LSA, VB	B	C	B	D
KP7	Daimlerstr. (MÜ13) / Traunreuter S	i	4	ohne LSA, VB	D	D	D	E
KP8	Daimlerstr. (MÜ13) / St2091 / Maxli	a	4	ohne LSA, KV	B	D	C	E
KP10	Teplitzer Str. / Traunreuter Str.	i	3	ohne LSA, VB	B	C	B	D
KP11	Teplitzer Str. / Geretsrieder Str.	i	3	ohne LSA, VB	B	C	C	D
KP36	Daimlerstr. (MÜ13) / Zeppelinstr.	i	4	ohne LSA, VB	-	-	C	E
KP37	Teplitzer Str. / Prießnitzstr.	i	3	ohne LSA, VB	-	-	E	F

Lage

- i innerorts
- a außerorts

Art

- LSA Lichtsignalanlage
- VB Vorfahrtsbeschilderung
- RvL Recht vor Links
- KV Kreisverkehr (mit VB)

QSV Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes

- > A (sehr gut) bis F (überlastet) bewertet für:
- MS Morgenspitze
- AS Abendspitze

4.13 Zusammenfassung Potenzial- und Problemanalyse

Im Ergebnis der vorangegangenen Abschnitte und unter Berücksichtigung der eingegangenen Bürgerhinweise sowie Anmerkungen der Stadtverwaltung können bestehende Probleme und dem gegenüberstehende Handlungspotenziale je Verkehrsmittel bzw. -art festgehalten werden.

Abbildung 66 zeigt beispielhaft die dokumentierten Anmerkungen aus dem Beteiligungsprozess. Insgesamt wurden 185 Punkte aufgenommen, wobei 146 dieser Punkte in dargestellter Karte verortbar waren. Die restlichen 48 Anmerkungen wurden als allgemeine Punkte dokumentiert. Alle Hinweise und Vorschläge der Bevölkerung werden im weiteren Projektverlauf hinsichtlich ihrer Relevanz in der Verkehrsentwicklungsplanung überprüft und ggf. tiefergehend untersucht.

In den nachfolgenden Abschnitten werden die Potenziale und Probleme des Verkehrs in Waldkraiburg zusammenfassend mit dem Zweck der Übersichtschaffung aufgelistet.

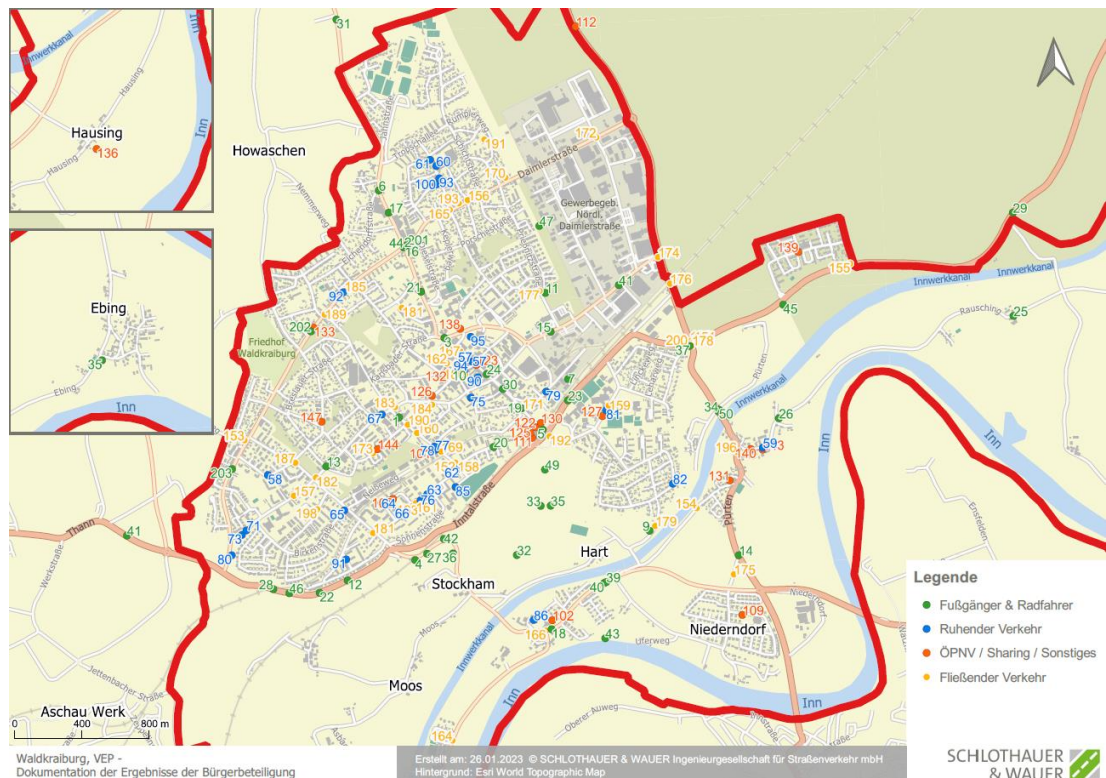


Abbildung 66: Dokumentation verortbarer Hinweise / Vorschläge aus dem Beteiligungsprozess (Quelle: Eigene Darstellung)

4.13.1 Fließender MIV

Potenziale:

- Kompakte Stadtstruktur mit sehr guten Erreichbarkeiten
- Sehr gute Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz (z. B. über St 2091 und A 94 AS Ampfing)
- Leistungsfähige und großzügige Erschließung (Netzdichte, Straßenbreiten) im Kernort und damit kurze Fahrzeiten (Erschließung Stadtplatz innerhalb von ca. 6 min im Hauptort)
- Zukünftig Verbesserung durch neue Regelungsmöglichkeiten möglich
- Zukünftige Verbesserungen durch adäquate Straßenraumgestaltung im Rahmen von derzeit laufenden Projekten möglich (z. B. Erschließung Waldbad)
- Laufende Projekte zur Verbesserung der Situation im Kfz-Verkehr (z. B. Höhenfreimachung Pürtener Kreuzung)

Probleme:

- Großzügige Erschließung als begünstigender Faktor für die Nutzung des MIV (hohe MIV-Affinität)
- Teilweise hohe Verkehrsbelastungen auf einzelnen Straßenabschnitten (z. B. auf St 2091 am Ortsrand aber auch im Ort, beispielsweise auf Daimlerstraße und Teplitzer Straße). Jedoch sind diese Streckenabschnitte einerseits für diese Verkehrsbelastungen auch ausgelegt, andererseits stehen andere Nutzungsansprüche an diese Streckenabschnitte nicht in direkter Konkurrenz (z. B. Aufenthaltsfunktion für Fußgänger).
- Kfz-Verkehr als Ursache weiterer Probleme
 - Lärm- und Schadstoffemissionen
 - hoch belastete Straßen als verkehrliche Barriere mit Trennwirkung, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer
 - Ein- und Ausfahrtsbereiche / Knotenpunkte
Jedoch ist insbesondere für jene Knotenpunkte bereits ein Umbau vorgesehen (Kürtener Kreuzung, St 2091 / Teplitzer Straße).
 - hohes Konfliktpotenzial zu anderen Verkehrsmitteln
- Netzstruktur begünstigt Durchgangsverkehr / Abkürzungsverkehre (z. B. Aussiger Straße)
- Zusätzliche Kfz-Verkehrsbelastungen durch Bevölkerungsentwicklung erwartet
- Ringsystem (Innenstadtring für Kfz-Verkehr) wird nicht immer angenommen und auch als solches nur bedingt wahrgenommen

4.13.2 Ruhender MIV

Potenziale:

- Großzügiges Parkraumangebot mit Kapazitätsreserven im Zentrum
- Potenzial zur Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem Straßenraum in die Tiefgarage im Zentrum
- Potenzial zur Verlagerung von ruhendem Verkehr aus dem Straßenraum in private Garagen und Stellplätze
- Potenzial zum Entfall von Parkplätzen zu Gunsten der Wohn- und Aufenthaltsqualität sowie zur Förderung nachhaltiger Mobilitätsformen im Zentrum
- Umsetzung von Verbesserungen im Zuge von laufenden Projekten (z. B. Umgestaltung Rathausplatz im Zuge des Rathausneubaus)
- Steuerungsmöglichkeiten durch Anpassung der Stellplatzsatzung
- Steuerungsmöglichkeiten durch Ausarbeitung, Umsetzung und Durchsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

Probleme:

- Großzügiges Parkraumangebot als begünstigender Faktor für die Nutzung des MIV (hohe MIV-Affinität)
- Belegung eines großen Anteils des öffentlichen Raumes durch ruhenden Kfz-Verkehr, insbesondere in den höherwertigen Innenstadtbereichen
- Geringer Bestand an Ladeinfrastruktur für E-Autos (Defizite hauptsächlich im Wohnsiedlungsbereich / Geschosswohnungsbau)
- Verbesserungswürdige / fehlende Wegweisung und Beschilderung (teils sehr hohe Informationslast auf Schildern)
- Parken in Wohnstraßen als Problem (z. B. hohe Flächeninanspruchnahme, teilweise hoher Parkdruck und steigende Auslastung, parkende Fahrzeuge auf Gehwegen und Behinderung von Fußgängern, Behinderung der Sichtbeziehungen zur Sicherstellung einer hohen Verkehrssicherheit)
- Teilweise sanierungsbedürftige / unattraktive Tiefgarage und Fehlbelegung der Parkplätze (= Dauerparker, z. B. Beschäftigte statt Kunden des Einzelhandels) im Stadtzentrum
- Parkende Schwerlastfahrzeuge innerorts
- Abwicklung des Hol- und Bringverkehrs im Bereich von Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen

4.13.3 Fußgänger und Radfahrer

Potenziale:

- Kompakte Stadtstruktur und damit weitestgehend gute Erreichbarkeiten im Hauptort zu Fuß und mit dem Rad
- Radverkehrsinfrastruktur als Verbindung zu umliegenden Gemeinden zum Großteil vorhanden und attraktiv
- Fußwegeverbindungen abseits der Hauptstraßen (z. B. durch Grünflächen, Parks) vorhanden und weiteres Potenzial zum Ausbau
- Potenzial zur Neuordnung des Straßenraumes zu Gunsten des Fuß- und Radverkehrs
- Teilweise sehr breite Fahrbahnen mit Potenzial zur Errichtung von Radverkehrsanlagen ohne Abstriche hinsichtlich der Leistungsfähigkeit im fließenden MIV
- Attraktive Radrouten für den Freizeitverkehr (z. B. entlang Inn) gegeben
- Rastmöglichkeiten vorhanden

Probleme:

- Topografische Barrieren als Herausforderung der Fußgänger- und Radverkehrsführung (z. B. Hangkante südlich der Inntalstraße – Kraiburger Straße – St 2352 und dem Innwerkkanal)
- Teilweise Netzlücken in Radverkehrsinfrastruktur in und um Waldkraiburg (fehlende systematische Netzkonzeption nach heutigem Standard)
- Fehlende (höherwertige) Abstellmöglichkeiten (insbesondere im Zentrum)
- Teilweise Fehlen von sicheren Querungsmöglichkeiten oder große Abstände zwischen sicheren Querungsanlagen
- Lange Wartezeiten für Fußgänger an signalisierten Knotenpunkten
- Nicht richtlinienkonform dimensionierte Rad- und Fußgängerverkehrsanlagen (z. B. geringe Breite)
- Fehlende / verbesserungswürdige Wegweisung
- Teilweise unzureichender Erhaltungszustand / Beleuchtung von Gehwegen
- Teilweise umwegige Verkehrsführung für Fußgänger und Radfahrer (sehr umwegeempfindliche Verkehrsarten)
- Keine durchgängige Barrierefreiheit von Fußgängerverkehrsanlagen
- Anspruchsvolles Anforderungsprofil im Umfeld von Schulen und Kinderbetreuungseinrichtungen bei gleichzeitig geringen Handlungsmöglichkeiten aufgrund der Flächenverfügbarkeiten und Netzgestaltung

4.13.4 ÖPNV und weitere Mobilitätsarten

Potenziale:

- Stadtbus vorhanden
- Regionalbuslinien vorhanden
- Bahnhofpunkt in Waldkraiburg als Vernetzungsmöglichkeit zum SPNV
- P+R und B+R vorhanden
- Bahnhofpunkt in Mühldorf als Anbindung an das nationale SPNV-Netz
- Datenverwaltung und Informationsweitergabe nach außen, dies betrifft insbesondere Fahrpläne, Liniennetzpläne, Reiseverbindungen etc.

Probleme:

- Informationen zu Fahrplan und Linienverläufen sind sowohl in gedruckter als auch in elektronischer Form (online) teils sehr lückenhaft, schwer verständlich / unübersichtlich und nur bedingt recherchierbar.
- Barrierefreiheit noch ausbaufähig
- Haltestellenausstattung verbesserungswürdig / Aufenthaltsqualität
- Erschließungslücken vorhanden (räumlich und zeitlich)
- Stadtbus wird nicht gut angenommen (insbesondere aufgrund der mangelhaften Information zum Verkehrsangebot)
- P+R- und B+R-Angebote ausbaufähig (am Bahnhof vorhanden, jedoch sind die Kapazitäten teils schon erreicht und damit für die angestrebte Stärkung des Bahnangebotes unterdimensioniert)
- Umsteigerelationen verbesserungswürdig
- Car-Sharing-Angebot ausbaufähig (derzeit ein Auto vorhanden, stationsgebunden)
- Angebot weiterer Mobilitätsdienstleistungen / -arten ausbaufähig (z. B. E-Bike-Sharing, Mitfahrbänke, Lastenradverleihsystem)

5 Planungsleitbild und Ziele

Die Verkehrsentwicklungsplanung beinhaltet eine ganzheitliche, alle Verkehrsarten gleichermaßen umfassende Betrachtung und orientiert sich an dem heute allgemein anerkannten Leitbild einer stadt- und umweltverträglichen Verkehrsabwicklung.

Neben der Identifikation von Problemen und Potenzialen im Mobilitätsangebot Waldkraiburgs ist die Erarbeitung von Leitzielen wesentlicher Bestandteil zur erfolgreichen Ausarbeitung eines verkehrlichen Entwicklungsplanes. Ein Leitbild ist daher bei der Konzeption von Maßnahmen unabdingbar, da dieses einen inhaltlichen Rahmen und die zu verfolgende Strategie für das Jahr 2035 absteckt. Des Weiteren spielt das Leitbild eine Rolle bei der Bewertung von Wirkungen verkehrsrelevanter Maßnahmen, da es einen Soll-Zustand darstellt. Maßnahmen sollen dazu dienen, die Differenz zwischen dem festgestellten (teils daher auch defizitären) Ist-Zustand und dem Soll-Zustand abzubauen.

Das Zielkonzept einer nachhaltigen Verkehrsplanung basiert im Allgemeinen auf den Themen Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, verträgliche Verkehrsabwicklung und die Verknüpfung von Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung, vgl. Abbildung 67.

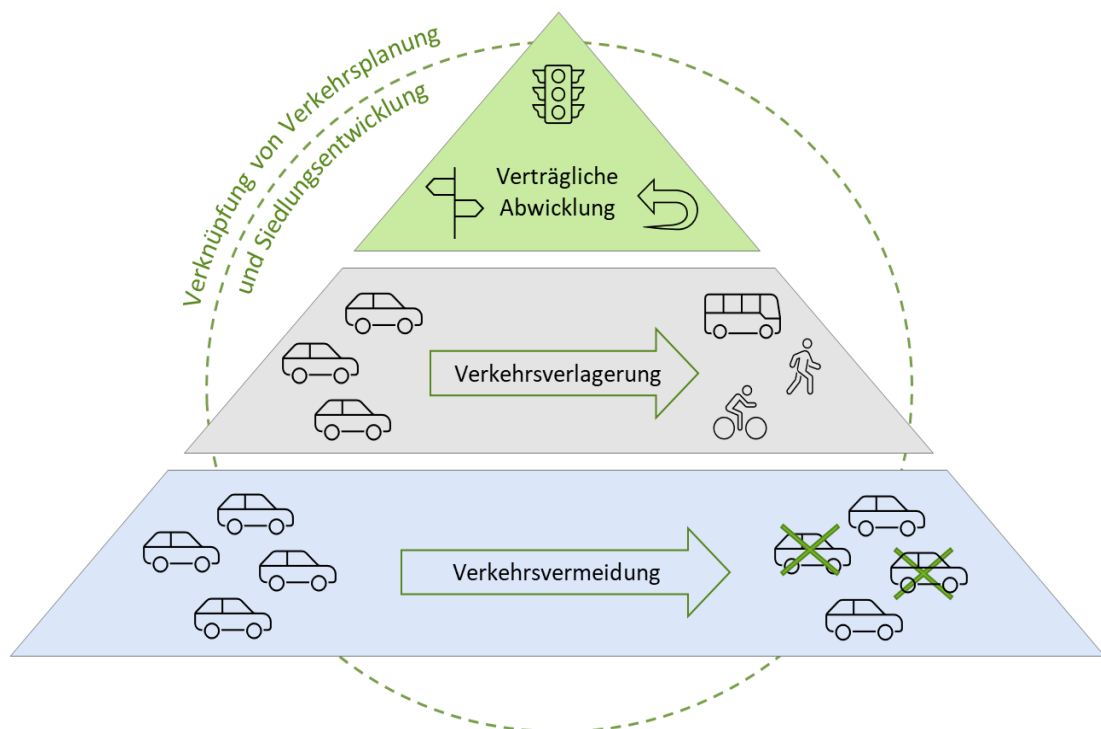


Abbildung 67: Themen einer nachhaltigen Verkehrsplanung
(Quelle: Eigene Darstellung)

Eine verkehrsträgerübergreifende Priorität sollte dabei die stadtverträgliche Verkehrsgestaltung einnehmen. In erster Linie sollte eine gute regionale und innerstädtische Erreichbarkeit für emissionsarme und effiziente Verkehrsmittel sichergestellt werden. Dazu sind alle Belange der Verkehrsteilnehmer (-gruppen) sowie die Ansprüche unterschiedlicher sozialer und gesellschaftlicher Gruppen in gleichem Maße zu berücksichtigen, um gerechte Rahmenbedingungen für städtebauliche und verkehrliche Entwicklungen unter dem Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit zu gewährleisten. Der Aspekt der Umweltverträglichkeit nimmt zugleich einen besonderen Stellenwert ein.

Zur Ausarbeitung von spezifischen Zielen für die Verkehrsentwicklungsplanung in Waldkraiburg fand am 20.06.2023 ein Workshop mit Beteiligung des Stadtrates statt. Ziel war dabei eine Vision für die verkehrliche Entwicklung der Stadt Waldkraiburg auszuarbeiten. Im Zuge des Workshops wurden für die drei Themengebiete:

- „Fußgänger- und Radverkehr“,
- „Fließender und ruhender MIV“ und
- „ÖPNV, Sharing und weitere Mobilitätsarten“

jeweils ein übergeordnetes Haupt-Leitziel durch die Teilnehmer formuliert. Zudem stellten die Verkehrsplaner mit Blick auf erfolgte Analysen vorbereitete und vorformulierte Ziele zur Diskussion. Den Stadträten wurde die Möglichkeit gegeben, diese Ziele zu verändern, zu ergänzen oder gänzlich zu verwerfen. Im Nachgang erfolgte ein Konsistenzcheck, im Rahmen dessen alle Ziele durch die Verkehrsplaner überprüft und in Einklang gebracht wurden. Im Ergebnis des Workshops und der Nachbereitung ergaben sich nachfolgend dargestellte Ziele für den vorliegenden Verkehrsentwicklungsplan.

In der Stadtratssitzung am 05.09.2023 wurden alle Ziele in finalisierter Form nochmals vorgestellt und positiv beschlossen. Damit sind eine Vision für die verkehrliche Entwicklung Waldkraiburgs und folglich Rahmenbedingungen für die Maßnahmenentwicklung fest definiert.

Fußgänger und Radfahrer

Umsetzung eines effektiven und sicheren Radwege- und Fußwegenetzes unter Berücksichtigung aller übrigen Verkehrsarten mit der Bereitschaft zu Kompromisslösungen.

Fußgängerverkehr:

- Im Kernort existiert ein lückenloses, attraktives und sicheres Fußwegenetz.
- Fuß- und Radverkehr werden bei Planung und Realisierung integriert betrachtet und unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten bewertet.

Radverkehr:

- Für Radfahrer existiert ein lückenloses, städtisches und gemeindeübergreifendes Netz, welches sicher, schnell und zu allen Jahreszeiten genutzt werden kann.
- An wichtigen Quell- und Zielpunkten sind diebstahlssichere, vandalismussichere, wettergeschützte und leicht zugängliche Abstellanlagen in ausreichender Anzahl vorhanden.

Siedlungsentwicklung und Priorisierung:

- Durch eine Mischung der Nutzungen (Wohnen, Arbeiten, Freizeit, Einkaufen, etc.) im Rahmen der Siedlungsentwicklung, ist eine Erreichbarkeit auf kurzen Wegen sichergestellt.
- Bei Entscheidungen über die Aufteilung des öffentlichen Raumes und der Konkurrenz des Kfz-Verkehrs mit Belangen des Umweltverbundes²⁶ (Verkehrssicherheit, Komfort, Barrierefreiheit) oder bedeutenden gestalterischen Verbesserungen, werden Lösungen durch gegenseitige Zugeständnisse unter Berücksichtigung aller Verkehrsarten angestrebt.

²⁶ Umweltverbund = „umweltverträgliche“ Verkehrsmittel, wie z. B. Rad, Fuß, Bus, Sharing

Fließender und Ruhender MIV

Der MIV ist je nach Zone und Bereich durch Richtungs- und Geschwindigkeitsvorgaben im Zentrum und Wohngebieten zu entschleunigen und emissionsreduziert zu gestalten.

Fließender MIV:

- Es existiert ein außerörtliches Hauptstraßennetz, welches leistungsfähig an die Bundesautobahnen angebunden ist und insbesondere den Durchgangsverkehr abwickelt.
- Der Innere Ring ist leistungsfähig, attraktiv und wird als innerörtliche Hauptverkehrsstraße angenommen.
- Wohngebiete sind verkehrsberuhigt.

Ruhender MIV:

- Mit dem bestehenden Parkraumangebot ist die Deckung des qualifizierten Bedarfs (Anwohner, Wirtschafts- und Geschäftsverkehr) sichergestellt (d. h. die Schaffung eines Überangebotes ist ausgeschlossen).
- Das Parkraumangebot ist geordnet, flächeneffizient und an die Anforderungen der ortsspezifischen Nachfragegruppen angepasst (Parkdauer, Parkzeit, Nachfrageort).

Wohn- und Aufenthaltsqualität:

- Lärm- und Luftschadstoffemissionen der Verkehrssysteme sind gering.
- Im Stadtkern steht die Wohn-, Aufenthalts- und Einkaufsfunktion im Fokus.
- Der Stadtkern wird nicht durch Parkplätze definiert.

ÖPNV, Sharing und weitere Mobilitätsarten

Alternative Mobilitätskonzepte sollen angeboten und gefördert werden mit dem Ziel, einer guten Anbindung an den überörtlichen ÖPNV.

Öffentlicher Verkehr und Intermodalität:

- Es existiert ein bedarfsgerechtes innerstädtisches ÖPNV-Angebot.
- An Umsteigepunkten des Öffentlichen Verkehrs bestehen kurze Wartezeiten und die Haltestellenausstattung erhöht die Aufenthaltsqualität.
- Verschiedene Verkehrsangebote sind räumlich und zeitlich aufeinander abgestimmt. Intermodale Wegekette (z. B. Rad+Bus, P+R) sind attraktiv.

Neue Formen der Mobilität:

- Neue Formen der Mobilität, die ein Teilen statt Besitzen von Verkehrsmitteln zum Ziel haben (z. B. Sharing, Fahrgemeinschaften), werden gefördert.
- Waldkraiburg unterstützt aktiv neue Formen nachfrageabhängiger Verkehrssysteme (z. B. Rufbus) und emissionsfreie Antriebe.
- Die Bürger sind über die bestehenden Angebote informiert bzw. die Informationen sind einfach zugänglich.

Zugänglichkeit und Barrierefreiheit:

- Alle Menschen, die in Waldkraiburg wohnen und arbeiten, können ihr Grundbedürfnis nach Mobilität erfüllen und somit am gesellschaftlichen Leben teilnehmen.
- Verschiedene Verkehrsangebote und Verkehrsträger sind für alle zugänglich sowie durchgehend barrierefrei.
- Es existiert ein Ansprechpartner bei der Stadt für Mobilitätsfragen.

6 Maßnahmenuntersuchung und Handlungsempfehlungen

Aufbauend auf der Identifikation von Schwachstellen und Defiziten sowie der formulierten Leitziele wurden Maßnahmen entwickelt. Diese beschreiben die notwendigen Schritte zum Erreichen des Zielzustandes. Die Maßnahmen speisen sich aus Vorschlägen der Öffentlichkeit (erfasst im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung), des Stadtentwicklungs-, Umwelt- und Bauausschusses, der Stadtverwaltung und der Verkehrsplaner.

In den folgenden Kapiteln werden die Maßnahmen untersucht und darauf aufbauend Handlungsempfehlungen abgegeben. Im Ergebnis entsteht eine Maßnahmenliste. Aufgrund der unterschiedlichen Ausprägung der Maßnahmen wurden nicht alle aufgelisteten Maßnahmen vertieft kommentiert und beschrieben. Die Maßnahmen wurden in **acht Handlungsfelder** unterteilt:

1	Radverkehr	Kapitel 6.1
2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität	Kapitel 6.2
3	Motorisierter Individualverkehr	Kapitel 6.3
4	Parkraummanagement	Kapitel 6.4
5	Wirtschafts- und Berufsverkehr	Kapitel 6.5
6	Öffentlicher Personennahverkehr	Kapitel 6.6
7	Zukunftsfähige Stadt und Mobilität	Kapitel 6.7
8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie	Kapitel 6.8

Dabei gilt zu beachten, dass Maßnahmenempfehlungen ihre Wirkung häufig in mehr als einem Handlungsfeld entfalten, da Wechselwirkungen bzw. Synergien zwischen den Handlungsfeldern bestehen. Teilweise ist auch eine Bedingung bzw. Abhängigkeit zwischen Maßnahmen vorhanden. Im Folgenden sind die einzelnen Maßnahmen dem Handlungsfeld zugeordnet, welches am meisten von der Maßnahme profitiert oder beeinflusst wird. Die Einzelmaßnahmen sind wiederum in Maßnahmenpakete zusammengefasst. In den folgenden Kapiteln wird folgende Darstellung angewendet. Dabei ist der Einzelmaßnahme auch eine Priorität zugewiesen. Diese ergibt sich aus verschiedenen Faktoren, wie Kosten, Wirkung und Realisierungschance, und wird unterteilt in die Kategorien gering, mittel, hoch und Schlüsselmaßnahme. Die vollständige Maßnahmenliste, inkl. aller Bewertungsfaktoren wird in Kapitel 7 aufgeführt und erläutert.

Tabelle 9: Strukturierung der Maßnahmen

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Handlungsfeld	
1.1	Maßnahmenpaket	
1.1.1	Einzelmaßnahme	gering, mittel, hoch oder Schlüsselmaßnahme

6.1.1 Festlegung und Beschluss eines Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr

Im Arbeitsprozess der Verkehrsentwicklungsplanung hat sich die Entwicklung und Umsetzung eines durchgängigen Radverkehrsnetzes in der Stadt Waldkraiburg zu einem der wichtigsten Punkte im Handlungskonzept entwickelt. Als Ausgangspunkt und Grundlage für zu ergreifende Einzelmaßnahmen wurde ein strategisches Vorbehaltsnetz entwickelt. Dieses Netz orientiert sich an den Quelle-Ziel-Beziehungen des Alltagverkehrs und hat eine sichere und direkte Führung des Radverkehrs zum Ziel. Wichtige innerstädtische Nachfragebeziehungen sind beispielsweise Wohnen-Arbeiten, Wohnen-Einkaufen oder Wohnen-Schule und deren jeweilige Gegenrichtungen.

Das Vorbehaltsnetz greift vorhandene Elemente (bspw. eigenständige, baulich straßenbegleitende oder markierte Radwege) auf und führt sie in einem übergeordneten Netz zusammen. Berücksichtigt wurden zudem Straßenzüge mit schwachem Kfz-Verkehr (u.a. innerhalb von Wohngebieten), wo keine separaten Anlagen erforderlich sind. Grundsätzlich kann Radverkehr gemäß den „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA 2010) bis zu einer Verkehrsmenge von 400 Kfz/h bzw. 4.000 Kfz/24 h bei 50 km/h im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn (ohne eigene Radverkehrsinfrastruktur) abgewickelt werden. Bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h liegt der Grenzwert bei 800 Kfz/h bzw. 8.000 Kfz/24 h.

Bestandteil des definierten Vorbehaltsnetzes sind außerdem Streckenabschnitte ohne Radverkehrsanlagen bzw. mit Radverkehrsanlagen, welche nicht richtlinienkonform gestaltet sind und Defizite aufweisen. Diese Schwachstellen gilt es zu beheben.

Abbildung 68 zeigt den im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans iterativ entwickelten Stand des Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr. Das Netz definiert Haupt- und Nebenrouten im Alltagsradwegenetz. Zudem sind „Grüne Wege“ dargestellt, die das Gesamtsystem ergänzen und eher dem Freizeitverkehr zuzuordnen sind. Eine vergrößerte Darstellung des Netzes kann der Anlage A.03.1 entnommen werden.

Es wird empfohlen, dass vorgeschlagene Vorbehaltsnetz für Radverkehr in den entsprechenden Gremien zu diskutieren und als Entwurf zu beschließen. Das Netz kann dann im Weiteren als Grundlage für detaillierte Planungen dienen und gibt das strategisch anzustrebende Netz wieder. Sofern sich im Bereich der festgelegten Routen Sanierungs- oder Umbauarbeiten ergeben, dient das Netz als Argumentationsgrundlage zur Verbesserung und Optimierung von Radverkehrsanlagen. In einem sukzessiven Prozess kann damit der Zielzustand erreicht werden.

Tabelle 11: Maßnahmenpaket 1.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Radverkehr	
1.1	Festlegung und Beschluss Vorbehaltsnetz für Radverkehr	
1.1.1	Diskussion und Beschluss des Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr im Stadtrat und ggf. weiteren Gremien als strategische Zielausrichtung und Grundlage für Detailplanungen	Schlüsselmaßnahme

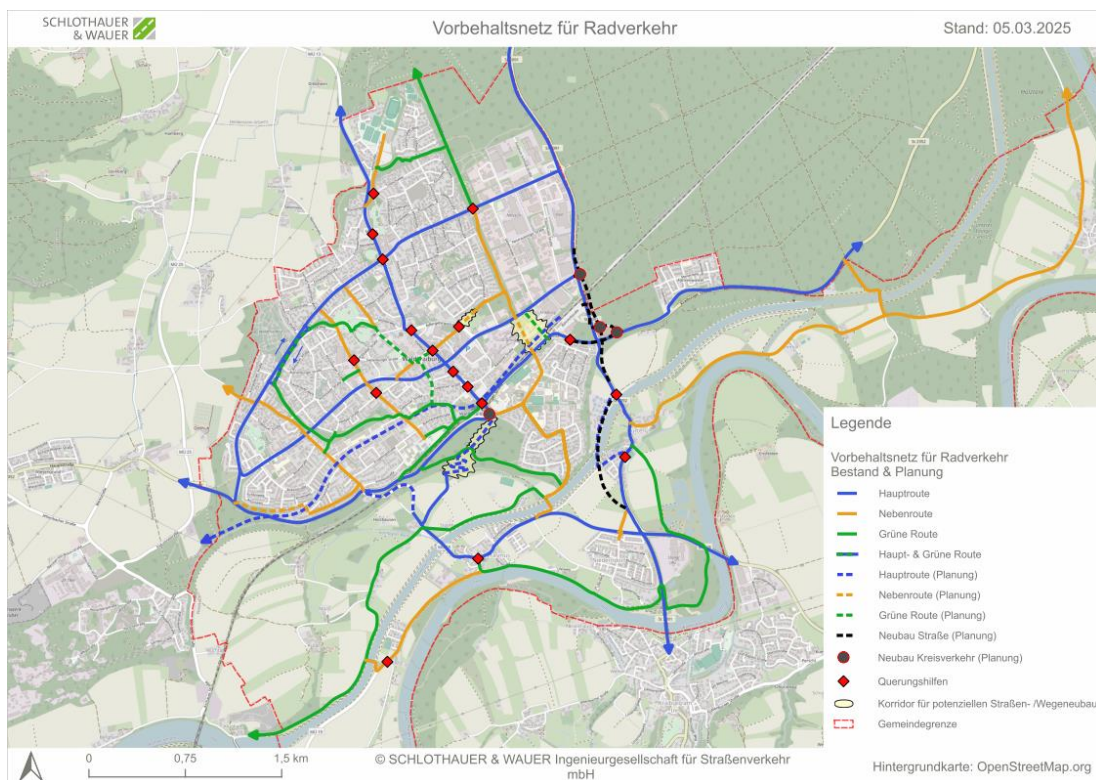


Abbildung 68: Entwurf Vorbehaltsnetz für Radverkehr

Durch den Entwurf ergeben sich verschiedene verortbare Maßnahmen. Diese sind in einem Übersichtsplan dargestellt, vgl. Abbildung 69. Die angegebenen Nummern in der Karte entsprechen der Nummerierung in der Maßnahmenliste, vgl. Kapitel 7. Die einzelnen Maßnahmenpakete werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

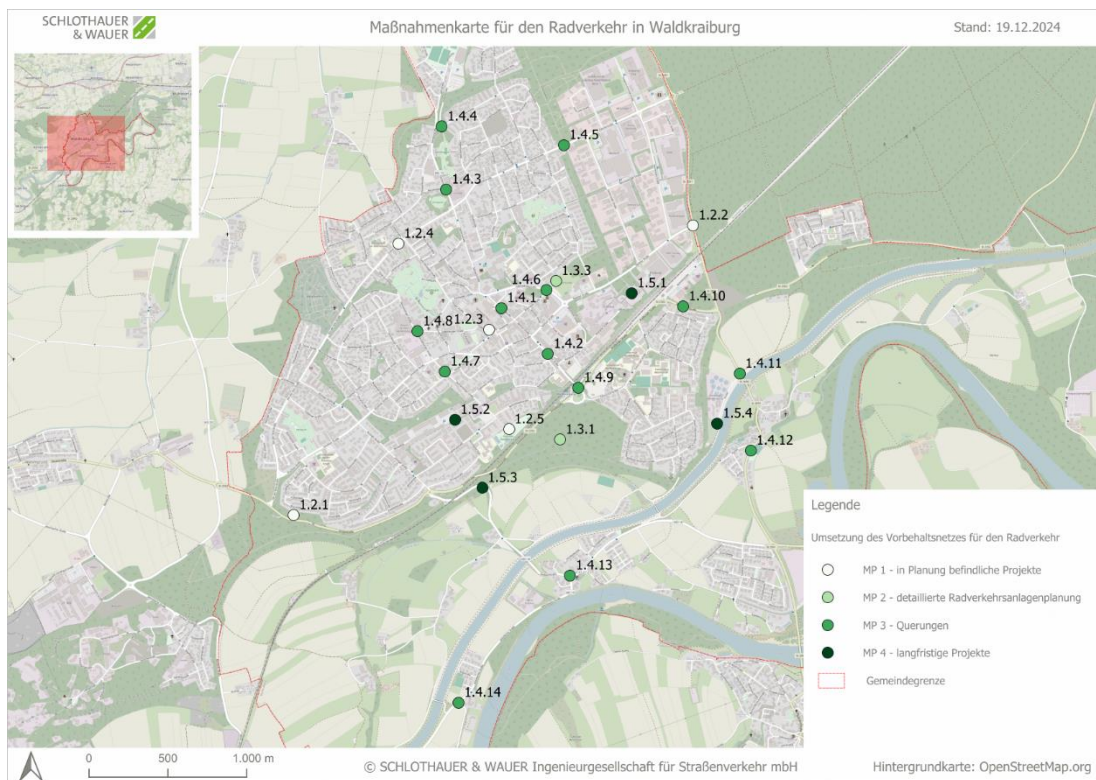


Abbildung 69: Verortbare Maßnahmen im Handlungsfeld „1 Radverkehr“

6.1.2 Umsetzung des Rad-Vorbehaltsnetzes – MP 1: Projekte in Planung

Wird das vorgeschlagene Vorbehaltsnetz für den Radverkehr in Waldkraiburg beschlossen, gilt es dieses Netz durch die Behebung von Defiziten sowie die Schließung von Netzlücken umzusetzen. Im Umfeld der dargestellten Routen sind bereits heute Projekte bekannt, die als Anlass für die Umsetzung erster Maßnahmen genutzt werden können. Damit wird sichergestellt, dass Synergien genutzt werden und kein Widerspruch zur verkehrlichen Strategie Waldkraiburgs entsteht, d. h. Chancen werden genutzt und nicht verbaut.

Tabelle 12: Maßnahmenpaket 1.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Radverkehr	
1.2	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - MP 1 - in Planung befindliche Projekte	
1.2.1	Netzergänzung (Lückenschluss) nördlich der St 2352 (Inntalstraße) zwischen Von-der-Tann-Straße und Eichenweg als gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig, zwei Richtungen)	hoch
1.2.2	Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt Teplitzer Straße / St 2091 im Zuge des Knotenpunktumbaus (Kreisverkehr)	Schlüsselmaßnahme
1.2.3	Berücksichtigung des Radverkehrs im Zuge des Rathaus-Umbaus (Ergänzung Grüner Ring und damit "Grüne Wege")	hoch
1.2.4	Schaffung von beidseitigen Radverkehrsanlagen entlang der Straße Grüner Weg bzw. im Bereich Goetheplatz im Zuge des geplanten Umbaus	hoch
1.2.5	Sicherstellung der Durchlässigkeit "Grüne Wege" im Zuge Umbau Waldbad (nordöstlich und südlich des Areal)	hoch

6.1.3 Umsetzung des Rad-Vorbehaltsnetzes – MP 2: Detaillierte Radverkehrsanlagenplanung

Ist das Vorbehaltsnetz beschlossen, so sollte eine entsprechende Standardisierung der Radverkehrsanlagen für die einzelnen Routen vorgenommen und beschlossen werden. Eine mögliche Festlegung wäre wie nachfolgend aufgelistet²⁷. Wichtig ist jedoch immer eine Einzelfallprüfung und eine entsprechende Anpassung der Breiten (Kompromissbereitschaft, auch abweichend zu den Richtlinien), wenn keine andere Möglichkeit besteht, jedoch dadurch ein Netzzusammenhang hergestellt werden kann.

- **Hauptroute (innerorts)**
 - Charakterisierung: Hauptverbindungswege mit der obersten Priorität zur optimalen Erreichbarkeit, Komfort und Attraktivität des Radverkehrs.
 - Ziel: Getrennte Führung durch Radweg oder Radfahrstreifen, alternativ gemischte Führung durch Fahrradstraße. Sehr gut sichtbare Beschilderung.

²⁷ Hier sind die Vorgaben nach RASt 06 und EAR 2010 bzgl. der Verträglichkeit der Radverkehrsanlage und der vorherrschenden Verkehrsstärke zu prüfen. Bei gemeinsamen Fuß- und Radwegen ist außerdem noch das Fußgängeraufkommen und der Radverkehrsanteil zu berücksichtigen.

- **Hauptroute (außerorts)**
 - Charakterisierung: Hauptverbindungswege zwischen den Ortschaften / Stadtteilen, teilweise mit regionaler Bedeutung.
 - Ziel: Begleitender (ausreichend dimensionierter) gemeinsamer Fuß- und Radweg.

- **Nebenroute**
 - Charakterisierung: Dienen dem Radnetz zur feineren Verzweigung und als ergänzende Alternativrouten. Können auch Wirtschaftswege oder ähnliche Wege sein, wenn eine entsprechende Befahrbarkeit mit einem typischen Fahrrad gewährleistet ist.
 - Ziel: Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn, ggf. mit zusätzlichen Angeboten, wie z. B. Schutzstreifen. Innerorts in Tempo-30-Zonen oder außerorts auf Straßen mit geringem Verkehrsaufkommen.

- **Grüne Wege**
 - Charakterisierung: Dienen als „schöne“ Alternativrouten und sind eher dem Freizeitverkehr zugeordnet.
 - Ziel: Ergänzende Routen im Grünen. Gemeinsame Führung Rad und Fußgänger.

Als Grundlage sind detaillierte Planungen der Radverkehrsanlagen basierend auf dem hier erarbeiteten Vorbehaltsnetz empfehlenswert. Dabei können die Haupttrouten priorisiert und die Nebenrouten als weiterer Schritt angegangen werden. Im Zuge der Detailplanung ist eine Veränderung des Vorbehaltsnetzes nicht ausgeschlossen. Nach der Planung der Routen gilt es einen Umsetzungs- und Finanzierungsplan aufzustellen. Auch hier ist eine priorisierte Behandlung der Haupttrouten denkbar.

Tabelle 13: Maßnahmenpaket 1.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Radverkehr	
1.3	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - MP 2 - Detaillierte Radverkehrsanlagenplanung	
1.3.1	Detailplanung Haupttrouten, inkl. *Netzergänzung bzw. Ausbau Stockham (Waldgebiet)	hoch
1.3.2	Sukzessive Umsetzung Haupttrouten	mittel
1.3.3	Detailplanung Nebenrouten, inkl. *Netzergänzung am Volksfestplatz	hoch
1.3.4	Sukzessive Umsetzung Nebenrouten	hoch

Als Grundlage für die weiteren Planungen können hier die aktuell geltenden Regelmaße angegeben werden.

Tabelle 14: Regelmaße für verschiedene Typen von Radverkehrsanlagen (eigene Zusammenstellung basierend auf aktuellen Regelwerken, wie E-Klima 2022 und Ad-hoc Arbeitspapier zur Anwendung der RSt 06, FGSV)

Anlagentyp	Breite der Radverkehrsanlage (Regelmaß, einschließlich Markierung)	Breite des Sicherheitstrennstreifens (Regelmaß)		
		zur Fahrbahn	zu Längsparkständen	zu Schräg- oder Senkrechtparkständen
Schutzstreifen	1,50 m	-	0,75 m*	0,75 m*
Radfahrstreifen	2,25 m	-	0,75 m	0,75 m
Einrichtungsradschw	2,00 m	0,75 m	0,75 m	1,10 m (Überhangstreifen kann angerechnet werden)
Gemeinsamer Geh- und Radweg (innerorts)	2,50 m	0,75 m	0,75 m	
Gemeinsamer Geh- und Radweg (außerorts)	2,50 m	1,75 m bei Landstraßen		

*als Sicherheitsraum, dieser muss im Gegensatz zum Sicherheitstrennstreifen nicht baulich oder markierungstechnisch ausgeprägt sein

Unter Anwendung aktueller Regelwerke können hier beispielhafte Straßenquerschnitte aufgeführt werden, siehe Abbildung 70 bis Abbildung 73. Grundsätzlich gilt, dass stets der Einzelfall betrachtet werden muss. Faktoren bei der Auswahl der geeigneten Führungsform sind neben den Kfz-Verkehrs- und Radverkehrsstärken auch Schwerverkehrsstärke, Linienführung, Steigung, Anzahl Ein-/Ausfahrten bzw. Knotenpunkte, ÖPNV sowie Bedeutung der Route für den Radverkehr im Netz. Wenn Radverkehrsanlagen nicht richtlinienkonform realisiert werden können, kann eine nächsttieferliegende Führungsform gewählt werden. Gegebenenfalls muss der Radverkehr im Mischungsprinzip auf der Fahrbahn geführt werden, wobei als flankierende Maßnahme die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit des Kfz-Verkehrs denkbar ist. Im Allgemeinen ist in der Verkehrsplanung folgende Priorisierung bei der Führungsform, abhängig von der Verkehrsmengen, üblich:

- 1 Getrennte Führung Rad auf Radwegen oder Radfahrstreifen (mit Benutzungspflicht)
- 2 Rad auf Fahrbahn mit Schutzstreifen, Radwege ohne Benutzungspflicht, Gehweg + Rad frei (vgl. Einsatzgrenzen in Abbildung 74)
- 3 Rad auf Fahrbahn (Mischungsprinzip), ggf. mit Reduzierung zulässiger Höchstgeschwindigkeit

oder Alternativroute

- ➔ weitere Führungsformen sind außerdem: Fahrradstraße, Einbahnstraße mit Rad in Gegenrichtung, selbstständige Wege abseits des Kfz-Verkehrs
- ➔ Zweirichtungsradswege sollten innerorts möglichst ausgeschlossen werden.

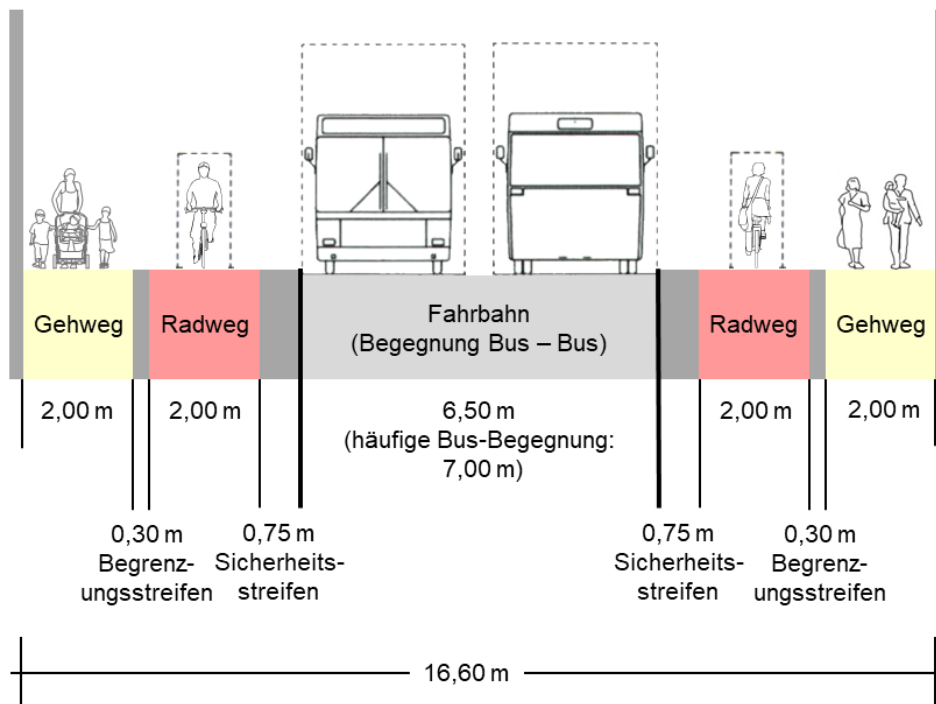


Abbildung 70: Beispielquerschnitt – Beidseitiger Radweg
(Quelle: Eigene Darstellung)

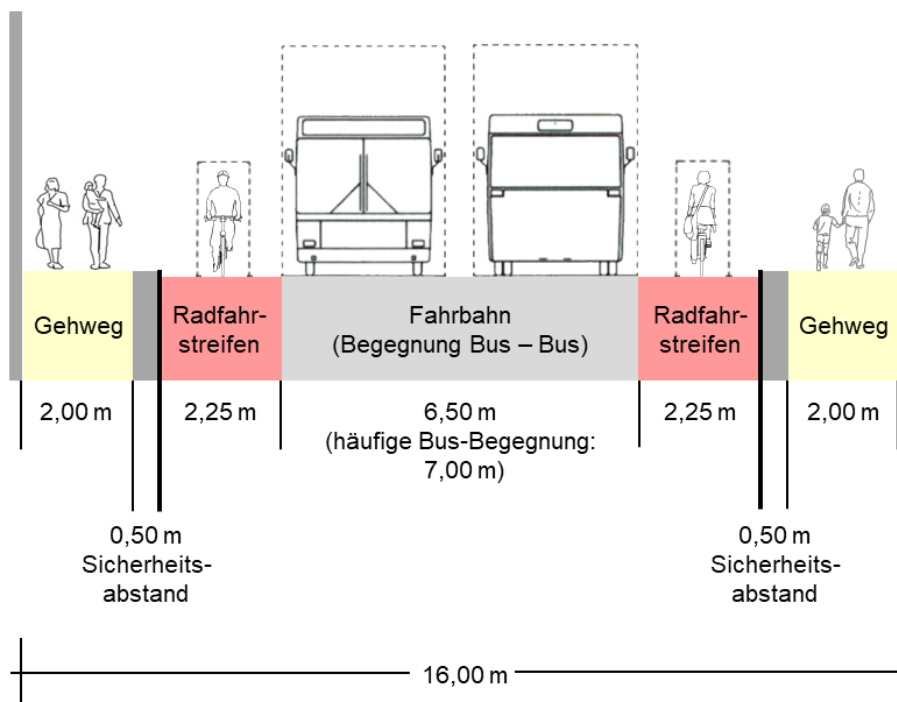


Abbildung 71: Beispielquerschnitt – Beidseitiger Radfahrstreifen
(Quelle: Eigene Darstellung)

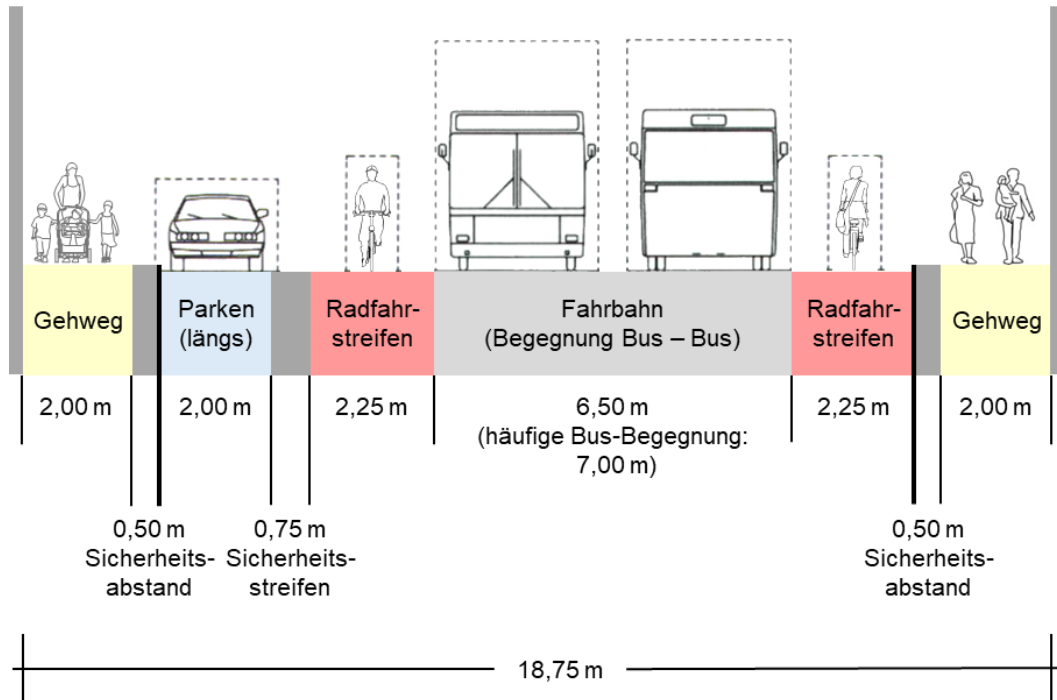


Abbildung 72: Beispielquerschnitt – Beidseitiger Radfahrstreifen, mit einseitig Längsparkstände (Quelle: Eigene Darstellung)

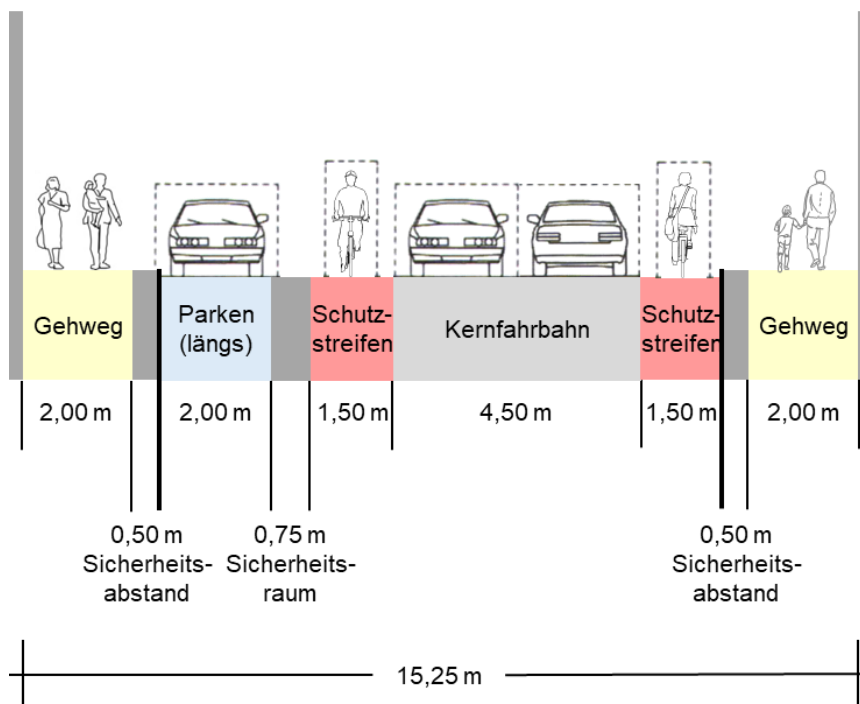


Abbildung 73: Beispielquerschnitt – Beidseitige Schutzstreifen, mit einseitig Längsparkstände (Quelle: Eigene Darstellung)

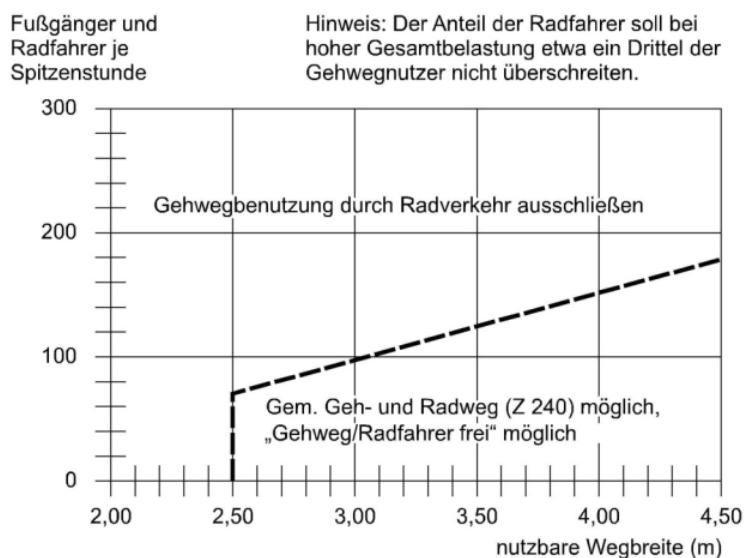


Abbildung 74: Einsatzgrenzen für die gemeinsame Führung von straßenbegleitendem Fußgänger- und Radverkehr nach ERA 2010

6.1.4 Umsetzung des Rad-Vorbehaltensnetzes – MP 3: Querungen

Grundsätzlich gilt, dass sichere und attraktive Überquerungsanlagen sowohl für den Rad- als auch Fußgängerverkehr von Bedeutung sind. Eine strikte Trennung nach der Verkehrsart ist meist nicht möglich, weshalb in vorliegendem Maßnahmenpaket beides behandelt wird.

Die Notwendigkeit von Überquerungshilfen für Fußgänger (innerorts) ist abhängig von der Kfz-Verkehrsstärke und dem Aufkommen an querenden Verkehrsteilnehmern zu bewerten. Besondere Anlagen für Fußgänger sind gemäß RAS 06 i. d. R. entbehrlich, wenn bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h Kfz-Verkehrsstärken von nicht mehr als 250 Kfz/h im Querschnitt vorliegen. Bei 30 km/h gilt dies bis 500 Kfz/h. In jedem Fall notwendig werden Querungsanlagen bei Verkehrsstärken über 1.000 Kfz/h (und 50 km/h). Unabhängig von den Verkehrsstärken sind Überquerungsanlagen sinnvoll und zu empfehlen, wenn regelmäßig mit schutzbedürftigen Fußgängern, wie z. B. Kindern und älteren Menschen, zu rechnen ist. Zudem kann die Errichtung einer Überquerungshilfe in einem besonders ausgeprägten Querungsbedarf begründet sein.

Für den Radverkehr gilt gemäß ERA 10, dass Überquerungsanlagen in der Regel notwendig sind, wenn bei einer zulässigen Geschwindigkeit bis zu 50 km/h die Verkehrsstärke mehr als 1.000 Kfz/h beträgt. Unabhängig davon kann das Erfordernis infolge eines verstärkten Auftretens von Schülern, Senioren oder Freizeitradverkehr sowie infolge einer Unfallhäufung bestehen.

Im Rahmen der Problemanalyse sowie der Erstellung des Radverkehrsnetzes, wurden insgesamt 14 Bereiche oder Punkte festgestellt, an denen sichere und attraktive Überquerungsanlagen umgesetzt werden sollten, vgl. Vorbehaltensnetz Rad.

Es ist anzumerken, dass die Anlage von Querungsanlagen nur dann sinnvoll und möglich ist, wenn auf beiden Straßenseiten weiterführende Verkehrsanlagen vorliegen. Weiterhin sind Überquerungsanlagen unter Berücksichtigung des Geh- und Radwegenetzes zu verorten. In

diesem Sinne bietet es sich an, die Anlagen in Zusammenhang mit dem Maßnahmenpaket 1.3 „Detaillierte Radverkehrsanlagenplanung“ (vgl. Kapitel 6.1.3) zu planen.

Tabelle 15: Maßnahmenpaket 1.4

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Radverkehr	
1.4	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - MP 3 - Querungen	
1.4.1	Abschnitt Innere Berliner Straße (2 Stück)	hoch
1.4.2	Abschnitt äußere Berliner Straße (2 Stück, ohne Brücke)	hoch
1.4.3	Abschnitt Siemensstraße (2 Stück)	Schlüsselmaßnahme
1.4.4	Tropschallee	hoch
1.4.5	Daimlerstraße	Schlüsselmaßnahme
1.4.6	Adlergebirgsstraße	Schlüsselmaßnahme
1.4.7	Reichenberger Straße	hoch
1.4.8	Karlsbader Straße	Schlüsselmaßnahme
1.4.9	Kraiburger Straße (Brücke Berliner Str.)	gering
1.4.10	Kraiburger Straße / Linckeweg, Höhe Tankstelle	hoch
1.4.11	St2092 (am Innkanal)	hoch
1.4.12	Pürten (Unterführung im Bestand)	mittel
1.4.13	St. Erasmus	mittel
1.4.14	Au	mittel

6.1.5 Umsetzung des Rad-Vorbehaltsnetzes – MP 4: Langfristige Projekte

In dem vorgeschlagenen Vorbehaltsnetz für den Radverkehr sind teilweise auch Verbindungen angedacht, die eher langfristig umsetzbar und zum Teil visionären Charakters sind. Sofern sich die Möglichkeit bietet, sollten diese Maßnahmen beachtet und umgesetzt werden. Begründet wird dies mit einer maßgeblichen Verbesserung des Radverkehrsnetzes in Waldkraiburg. Nach jetzigem Stand wird den Vorschlägen jedoch eine eher geringe Umsetzungswahrscheinlichkeit beigemessen. Gründe dafür sind z. B. fehlende Finanzierungsmöglichkeiten, Abhängigkeit von Flächenverfügbarkeit, Eigentumsverhältnisse und Verantwortungsbereich (Straßenbaulastträger).

Tabelle 16: Maßnahmenpaket 1.5

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Radverkehr	
1.5	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - MP 4 - Langfristige Projekte	
1.5.1	Netzergänzung zwischen Mozartstraße und Teplitzer Straße inkl. neue Querung Bahn & St 2352 (Unterführung Radverkehr)	gering
1.5.2	Umnutzung von Gleisflächen (Werksgleis) zu Gunsten von Radverkehrsanlagen und ggf. Fußgängerverkehrsanlagen	gering
1.5.3	Schaffung von Radverkehrsanlagen im Bereich Stockhamer Berg bis Kreisverkehr Inntalstraße (St 2352), inkl. Anschlusspunkte ans Radverkehrsnetz	gering
1.5.4	Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang Ortsumfahrung Pürten, inkl. Anschlusspunkte ans Radverkehrsnetz	hoch

6.1.6 Sukzessive Erneuerung und Ausbau von Radabstellanlagen

Zur Förderung des Radverkehrs sind neben der Netzgestaltung auch attraktive Abstellmöglichkeiten bedeutend. Insbesondere an wichtigen Orten des täglichen Bedarfs ist das Vorhalten von **attraktiven und sicheren Abstellanlagen für Fahrräder** von großer Bedeutung. Dies gilt für das gesamte Gemeindegebiet der Stadt. Nur so kann das Potenzial des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel ausgeschöpft werden. Bei einer unzureichenden Flächenverfügbarkeit zur Errichtung von richtlinienkonformen Anlagen sollte in Erwägung gezogen werden, bestehende Parkplätze in Fahrradabstellanlagen umzuwandeln. Generell gilt es bei Entscheidungen über die Aufteilung des öffentlichen Raumes nachhaltige Verkehrsmittel zu priorisieren, um positive Effekte hinsichtlich Verkehrsberuhigung, Verkehrssicherheit sowie Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erzielen. Diese Strategie wurde mit den beschlossenen Zielen des VEP von der Stadt Waldkraiburg auch festgelegt und beschlossen (vgl. Kapitel 5).

Grundsätzlich sind bei der Planung von Abstellanlagen Fahrradanhlenbügel, an denen der Rahmen angeschlossen werden kann, gegenüber Vorderradklemmen zu bevorzugen (vgl. Abbildung 75). Diese müssen für eine größtmögliche Akzeptanz oberirdisch in der Nähe von Gebäudeeingängen bzw. allgemein an den jeweiligen Zugängen der Zielstandorte verortet werden.

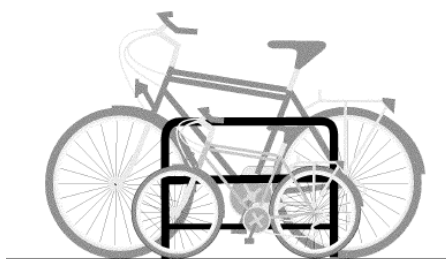


Abbildung 75: Beispiel für Anlehnhalter
(Quelle: Hinweise zum Fahrradparken, FGSV)

Weiterhin muss neben den Abstellanlagen für konventionelle Fahrräder, auch an Anlagen für Lastenräder oder Fahrräder mit Anhänger gedacht werden. Aufgrund der im Vergleich größeren Abmessungen gilt es hier entsprechend größer dimensionierte Stellplätze vorzuhalten.

In Ergänzung zu frei zugänglichen Abstellanlagen empfiehlt sich am Bahnhof auch die Errichtung von Fahrradboxen. Dabei handelt es sich im Prinzip um Schließfächer für Fahrräder. Dieser Bedarf ergibt sich insbesondere bei hochwertigen Fahrrädern und damit einhergehend das Eintreten eines entsprechenden Versicherungsschutzes gegenüber Fremdbeschädigungen der jeweiligen Fahrräder.

Tabelle 17: Maßnahmenpaket 1.6

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Radverkehr	
1.6	Sukzessive Erneuerung und Ausbau Radabstellanlagen	
1.6.1	Sukzessive Erneuerung bestehender Radabstellanlagen, die Defizite aufweisen	hoch
1.6.2	Sukzessiver Ausbau Radabstellanlagen an wichtigen Quell-/ Zielpunkten	mittel

6.1.7 Überprüfung, Optimierung, Ergänzung des Beschilderungskonzeptes

Wie die Ortsbegehungen gezeigt haben, existiert im Verwaltungsgebiet Waldkraiburg zwar eine Beschilderung für Fahrradfahrer, diese ist aber nur für überörtliche Ziele angebracht und häufig nicht leicht zu erkennen. Nach der Entwicklung des Radwegenetzes empfiehlt es sich, ein neues Beschilderungskonzept sowohl für innerörtliche als auch außerörtliche Ziele zu entwickeln. Dies könnte gemeinsam mit einem Fußgängerleitsystem entwickelt werden.

Beschilderung ist neben den Radverkehrsanlagen ein weiterer Teil, um auch die Wahrnehmung des Fahrrades als Verkehrsmittel zu fördern. Diese Sichtbarkeit kann durch gestalterische Maßnahmen weiter erhöht werden. Piktogramme auf geteilten Fahrflächen helfen der Sichtbarkeit des Radverkehrs. Farbige Flächenmarkierungen oder farbige Asphaltierung haben ebenfalls diesen Effekt. Daher wird empfohlen, eine systematische Prüfung diesbezüglich vorzunehmen und prominente Streckenabschnitte oder wichtige Kreuzungspunkte diesbezüglich auszustatten.

Tabelle 18: Maßnahmenpaket 1.7

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
1	Radverkehr	
1.7	Beschilderungskonzept - Überprüfung, Optimierung, Ergänzung	
1.7.1	Erstellung eines gesamtheitlichen wegweisenden Beschilderungskonzeptes, ggf. in Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden	hoch
1.7.2	Austausch von Verkehrszeichen nach Nutzungsdauer (Verwitterung und Reflexionseigenschaft etc.)	mittel

6.2 Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität

Wege zu Fuß sind ein entscheidender Faktor für die Attraktivität der anderen Verkehrsmittel in der Reisekette in und um Waldkraiburg. Daher sind kurze Fußwege ein entscheidender Punkt in einem zukunftsfähigen Verkehrssystem. Dies gilt nicht nur für Wegeketten mit anderen Verkehrsmitteln, sondern auch für reine Wege zu Fuß. Neben Anlagen für den Längsverkehr (i. d. R. Gehwege) spielen hier auch Anlagen für den Querverkehr (bspw. Fußgängerüberwege) eine wichtige Rolle. Hierbei muss besonders Wert auf die Barrierefreiheit gelegt werden, da jeder Verkehrsteilnehmer unabhängig von seiner körperlichen oder geistigen Konstitution davon profitiert. Fußwege spielen insbesondere auch eine Schlüsselrolle im Zusammenhang mit Schulen und Kindertageseinrichtungen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete (MP) seitens des Verkehrsentwicklungsplans im Handlungsfeld „2 Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität“ dargestellt.

Tabelle 19: Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „2 Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität“

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket
2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität
2.1	Bestandsoptimierung von Fußgängeranlagen / Barrierefreiheit
2.2	Erhaltung und Ausbau "Grüne Wege"
2.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität
2.4	Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um Schulen und Kindereinrichtungen

6.2.1 Bestandsoptimierung von Fußgängerverkehrsanlagen / Barrierefreiheit

Es wird empfohlen, den Zustand und die Qualität der vorhandenen Fußgängerinfrastruktur systematisch zu erfassen, zu bewerten und nach einem festgelegten Sanierungsplan zu ertüchtigen. Sowohl in der Planungs- als auch in der Umsetzungsphase sind die geltenden Richtlinien und Regelwerke anzuwenden. Nach den Leitlinien im Sinne der Nachhaltigkeit und Inklusion, sind vor der Anwendung von Mindestmaßen Umverteilungen in der Raumnutzung zu prüfen. Dies kann im Einzelfall den Wegfall von Parkflächen oder Nutzung anderer Flächen bedeuten. Hinsichtlich wichtiger Querungsstellen wird auch auf das Maßnahmenpaket 1.4 in Kapitel 6.1.4 verwiesen.

Es wird empfohlen, bei der Bestandsoptimierung abschnittsweise vorzugehen und kleinere funktionierende Teilnetze zu etablieren. Es bietet sich an, die Straßen oder Gebiete in Umsetzungsabschnitte einzuteilen und entsprechend einer vorangehenden Priorisierung abzuarbeiten. Dabei sollten etwaige Bauvorhaben berücksichtigt werden, um Synergieeffekte zu aktivieren und Kosten zu sparen.

Tabelle 20: Maßnahmenpaket 2.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität	
2.1	Bestandsoptimierung von Fußgängeranlagen / Barrierefreiheit	
2.1.1	Bestandsoptimierung im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen und Überplanungen	hoch
2.1.2	Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei neuen Wegen	Schlüsselmaßnahme

6.2.2 Erhaltung und Ausbau „Grüne Wege“

In Waldkraiburg bestehen bereits einige attraktive Wege, die im Grünen verlaufen (hier „Grüne Wege“ genannt) und das Netz im Stadtgebiet verdichten. Diese Art von Wegen, die zu einem engmaschig zusammenhängenden und damit attraktiven Fußwegenetz beitragen, sollten erhalten und wenn möglich ausgebaut werden. Die Stadt plant bereits im Zuge des Rathausumbaus den bestehenden „Grünen Ring“ zu komplettieren. Aus verkehrsplanerischer Sicht ist dieses Vorhaben zu unterstützen, insbesondere auch, da mehr Stadtbegrünung aus Umwelt- und Gesundheitsaspekten sowie der Aufenthalts- und Lebensqualität positiv zu bewerten ist.

Tabelle 21: Maßnahmenpaket 2.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität	
2.2	Erhaltung und Ausbau "Grüne Wege"	
2.2.1	Erhalt "Grüne Wege"	hoch
2.2.2	Ausbau "Grüne Wege"	hoch

6.2.3 Erhöhung der Aufenthaltsqualität

In Anbetracht anstehender Großprojekte in der Stadtentwicklung Waldkraiburg sowie weiterer Entwicklungs- und Infrastrukturmaßnahmen im Umfeld, wird von einer steigenden Attraktivität und einem Bedeutungsgewinn der Stadt als Wohn- und Arbeitsstandort sowie Mobilitätsknoten ausgegangen. Zur Sicherstellung dieser positiven Entwicklung gilt es neben verkehrlichen Infrastrukturmaßnahmen insbesondere auch die Aufenthalts- und Lebensqualität in Waldkraiburg zu steigern. Um dies zu erreichen sind teilweise zeitintensive Planungs- und Genehmigungsprozesse nötig. Ebenfalls können umfangreiche Sanierungen mit erheblichen Kosten verbunden sein. Daher ist die Einbettung solcher Vorhaben in ein umfassendes Konzept wichtig. Die Umsetzung kann dann schrittweise nach einem Umsetzungsplan erfolgen. Der Einbezug von ansässigem Einzelhandel oder Gastronomie bietet viele Möglichkeiten, Synergien zu nutzen. Ebenso sollten Bürger bereits in der Planung beteiligt werden und können Beiträge im Rahmen der Umsetzung leisten. Der zentrale Ort soll einen Raum bieten, an dem sich die Bevölkerung gerne verabredet und aufhält. Für Waldkraiburg bedeutet dies, sich besonders auf die Aufenthaltsqualität und Gestaltung um den Rathausplatz und am Stadtplatz sowie entlang der Inneren Berliner Straße (innerhalb Innerer Ring, zwischen Adlergebirgsstraße und Teplitzer Straße) zu fokussieren. Elemente für ein attraktives Zentrum sind u. a.:

- Vielfältige Einkaufs- und Erledigungsmöglichkeiten, Gastronomie
- Ansprechende Gebäude- bzw. Fassadengestaltung
- Sitz- und Aufenthaltsbereiche teilweise mit Wetterschutz für jede Jahreszeit mit sonnigen und schattigen Bereichen
- Ansprechende Grünanlagen mit Wasserflächen
- Gute Erreichbarkeit durch alle Verkehrsmittel (Verknüpfungspunkt der Verkehrsmittel)
- Ausreichende Abstellanlagen für Fahrräder

Diverse Maßnahmen abseits der direkten verkehrlichen Maßnahmen können sowohl das Stadtbild als auch die Bindung der Bürger zum Zentrum verbessern:

- Bepflanzungsaktionen der Bevölkerung und Bildungseinrichtungen
- Fassadenbegrünungen (insb. von öffentlichen Gebäuden als Vorreiter)
- Flächenentsiegelung und neue Begrünung

Tabelle 22: Maßnahmenpaket 2.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität	
2.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität	
2.3.1	Konzepterstellung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, insbesondere im Stadtkern (Trinkbrunnen, Außengastronomie, Spielmöglichkeiten, soziale Interaktionsräume, Flanier Routen etc.)	Schlüsselmaßnahme
2.3.2	Stadtmöbel (Blumenkübel, Bänke etc.)	mittel

6.2.4 Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um Schulen und Kindereinrichtungen

Zukünftig soll sich die Verortung und Erschließung der Schulen in Waldkraiburg verändern. Vorgesehen ist u. a. die Zusammenlegung von Schulen am Standort Dieselstraße. Im Zuge dessen muss die Erschließung neu gedacht werden. Daher wird möglichst frühzeitig die Durchführung einer detaillierten Untersuchung von Schulwegen und Wegen zu Kinderbetreuungseinrichtungen empfohlen. Dazu müssen, ggf. nach Vorliegen einer Objektplanung, zunächst bestehende Schwachstellen und Konflikte ermittelt und dokumentiert werden. Auf Basis dessen können Optimierungsvorschläge hinsichtlich der Führung der Verkehrsarten, Maßnahmen organisatorischer Art und Informationsmaßnahmen erarbeitet werden. Bei der Priorisierung von Maßnahmen im Schulumfeld gilt folgende Reihung:

1. Sichere Schulwege für Schulkinder (zu Fuß, mit dem Rad / Roller / etc.) auf der Strecke und den Querungen
2. Sichere Anfahrtssituation und Haltestellen für den Linienbus- und Schulbusverkehr
3. Erleichterung der (allgemeinen) Situation u. a. für Beschäftigte
4. Schaffung von Möglichkeiten für die sichere Abwicklung des motorisierten Bring- und Holverkehrs (Elterntaxis)
5. Ggf. Abwicklung der Parkvorgänge von Schülern, die mit dem eigenen Pkw (Selbstfahrer) kommen (Höhere Schulen)

Grundsätzlich sollten, insbesondere für die Grundschulen Schulwegpläne erstellt bzw. regelmäßig fortgeschrieben werden. Das Schulwegenetz kann nur durch dessen konkrete Definition gezielt entwickelt werden.

Tabelle 23: Maßnahmenpaket 2.4

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität	
2.4	Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um Schulen und Kindereinrichtungen	
2.4.1	Ständige Aktualisierung der Schulwegpläne	Schlüsselmaßnahme
2.4.2	Frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung (Fachplanung) in die Schulstandortplanung Dieselstraße	Schlüsselmaßnahme
2.4.3	Ausweiten der Öffentlichkeitsarbeit	hoch

6.3 Motorisierter Individualverkehr

In Waldkraiburg, ebenso wie in vielen vergleichbaren Städten in eher ländlichen Regionen, stellt der MIV derzeit den Hauptbestandteil der Mobilität dar. Dies wird in vielen Bereichen auch mittelfristig der Fall sein. Trotzdem gilt es den Modal Shift hin zu nachhaltiger Mobilität zu unterstützen und den MIV als ergänzende Mobilität zu entwickeln. Wichtig ist hierbei, auch zukünftig die Erreichbarkeit der Innenstadt und insbesondere auch der Gewerbeeinrichtungen mit dem Kfz sicherzustellen. Gleichzeitig spielt das Thema der Verkehrsberuhigung, beispielsweise in Wohngebieten, eine bedeutende Rolle. Ziel dabei ist die Erhöhung der Wohn- und Aufenthaltsqualität durch eine Minderung der Kfz-Verkehrsbelastung und in der Folge der Lärm- und Schadstoffemissionen. Ebenso kann die Verkehrsberuhigung dienlich für eine erhöhte Verkehrssicherheit sein.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete (MP) seitens des Verkehrsentwicklungsplans im Handlungsfeld „3 Motorisierter Individualverkehr“ dargestellt.

Tabelle 24: Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „3 Motorisierter Individualverkehr“

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket
3	Motorisierter Individualverkehr
3.1	Festlegung und Beschluss eines Vorbehaltsnetzes für MIV
3.2	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP 1 - Stärkung Innerer Ring
3.3	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP 2 - Verkehrsberuhigung
3.4	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP 3 - Leistungsfähige Knotenpunkte
3.5	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP 4 - Langfristige Projekte

6.3.1 Festlegung und Beschluss eines Vorbehaltsnetzes für MIV

Ebenso wie für den Radverkehr, wurde auch ein Vorbehaltsnetz für den motorisierten Individualverkehr in Abstimmung mit der Stadt ausgearbeitet. Das Netz baut auf dem Radverkehrsnetz auf und folgt dem Grundgedanken, den MIV nicht mehr direkt und auf kürzestem Wege zu führen, aber gleichzeitig die Erreichbarkeit der Stadt und wichtiger Einrichtungen sicherzustellen. Mit diesem Ansatz soll Durchgangs- und Schleichverkehr im Stadtgebiet vermieden werden. Nicht vermeidbare Verkehre sollen auf Hauptverkehrsstraßen gebündelt und leistungsfähig abgewickelt werden.

Als Maßnahme wird vorgeschlagen, dass das entworfene Vorbehaltsnetz (vgl. Abbildung 76) in den entsprechenden Gremien zu diskutieren und als Entwurf zu beschließen ist. Wie im Fall des Radverkehrs, dient das Vorbehaltsnetz zur strategischen Zielausrichtung.

Tabelle 25: Maßnahmenpaket 3.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
3	Motorisierter Individualverkehr	
3.1	Festlegung und Beschluss eines Vorbehaltsnetzes für MIV	
3.1.1	Diskussion und Beschluss des Vorbehaltsnetzes für den MIV im Stadtrat und ggf. weiteren Gremien als strategische Zielausrichtung und Grundlage für Detailplanungen - mit besonderer Berücksichtigung des Vorbehaltsnetzes für Radverkehr	Schlüsselmaßnahme

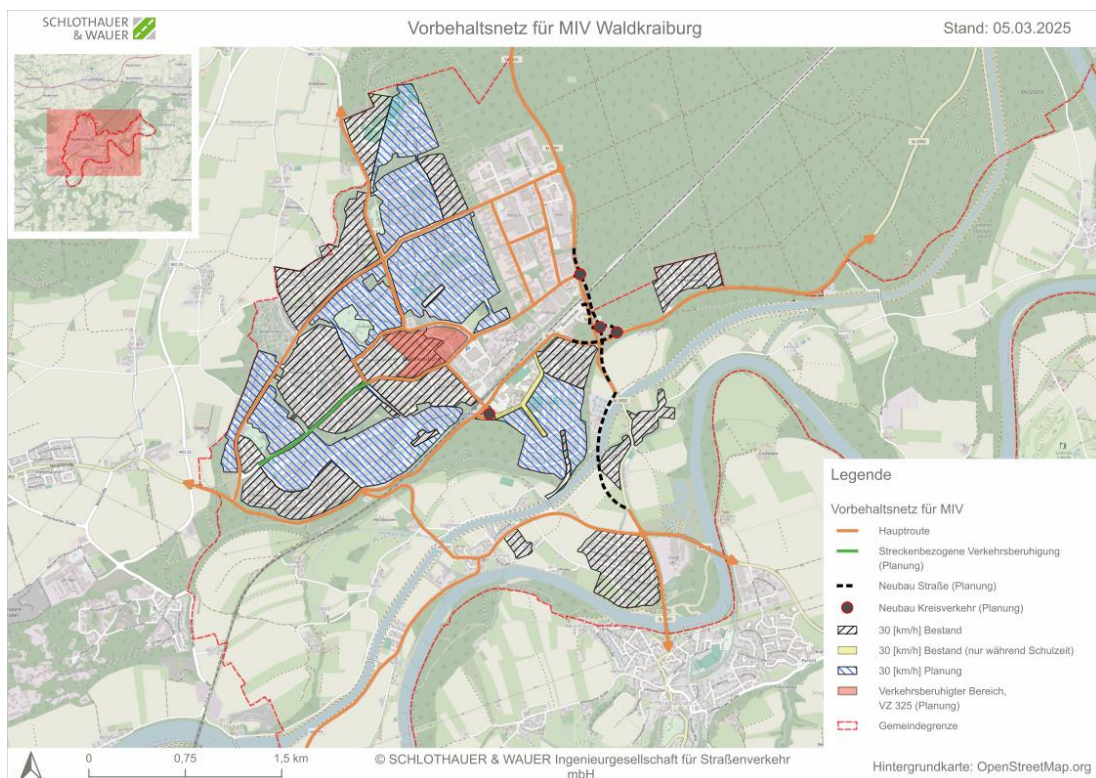


Abbildung 76: Entwurf Vorbehaltensnetz den Motorisierten Individualverkehr

Durch den Entwurf ergeben sich verschiedene verortbare Maßnahmen. Diese sind in einem Übersichtsplan dargestellt, vgl. Abbildung 77. Die angegebenen Nummern in der Karte entsprechen der Nummerierung in der Maßnahmenliste, vgl. Kapitel 7. Die einzelnen Maßnahmenpakete werden in den nachfolgenden Kapiteln erläutert.

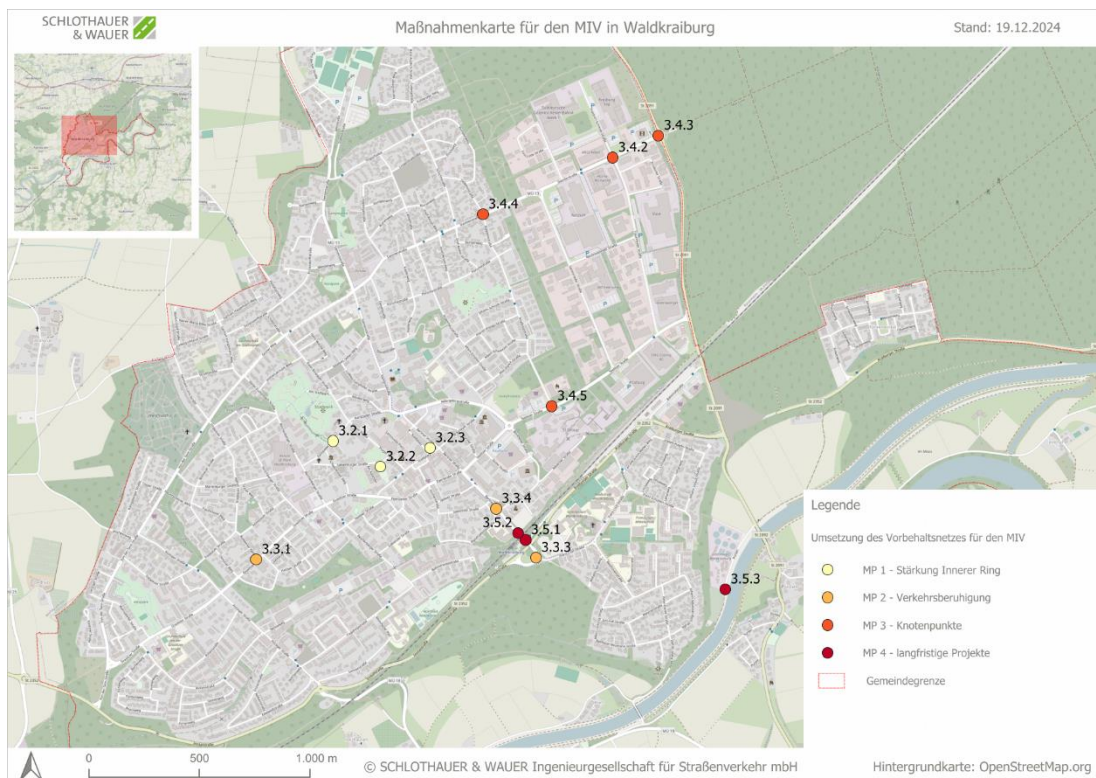


Abbildung 77: Verortbare Maßnahmen im Handlungsfeld „3 Motorisierter Individualverkehr“

6.3.2 Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 1: Stärkung des Inneren Rings

Wird das vorgeschlagene Vorbehaltsnetz für den MIV in Waldkraiburg beschlossen, gilt es dieses Netz sukzessive umzusetzen. Ein Maßnahmenpaket ist dabei die Stärkung des Inneren Rings anzustreben. Der innere Ring ist von seiner Querschnittsgestaltung her bereits im Bestand leistungsfähig für die Abwicklung hoher Verkehrsmengen. Das vorliegende Potenzial wird jedoch nicht ausgeschöpft. Eine Stärkung des Rings kann durch folgende zwei Grundgedanken erreicht werden:

- Erhöhung der Sichtbarkeit und Leistungsfähigkeit des Ringes an sich (z. B. durch Verminderung von Störfaktoren im Verkehrsablauf, wie Parkvorgänge)
- Reduzierung der Attraktivität der Berliner Straße als Ausweichroute (Abkürzung) durch Erhöhung des Einfahrwiderstandes

Tabelle 26: Maßnahmenpaket 3.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
3	Motorisierter Individualverkehr	
3.2	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP 1 - Stärkung Innerer Ring	
3.2.1	Prüfung und Umsetzung eines eingeschränkten Halteverbotes (ggf. auch absolutes Halteverbot) auf der Fahrbahn des Inneren Rings, insbesondere: *Karlsbader Straße *Egerländer Straße	Schlüsselmaßnahme
3.2.2	Detailplanung und Umsetzung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) innerhalb des Inneren Rings - rudimentär mit Markierung und Beschilderung (ohne bauliche Maßnahmen)	hoch
3.2.3	Detailplanung und Umsetzung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) innerhalb des Inneren Rings - mit baulichen Anpassungen	mittel

6.3.3 Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 2: Verkehrsberuhigung

Eines der durch die Stadt beschlossenen Leitziele des VEP ist die Verkehrsberuhigung. Eine Verkehrsberuhigung in geeigneten Bereichen kann zum einen der Verbesserung der Verkehrssicherheit beitragen und erhöht zum anderen die Wohn- und Aufenthaltsqualität. Ebenso sind Maßnahmen der Verkehrsberuhigung auch wichtig für die Verträglichkeit von Radverkehr und Kfz-Verkehr, insbesondere bei begrenzter Flächenverfügbarkeit.

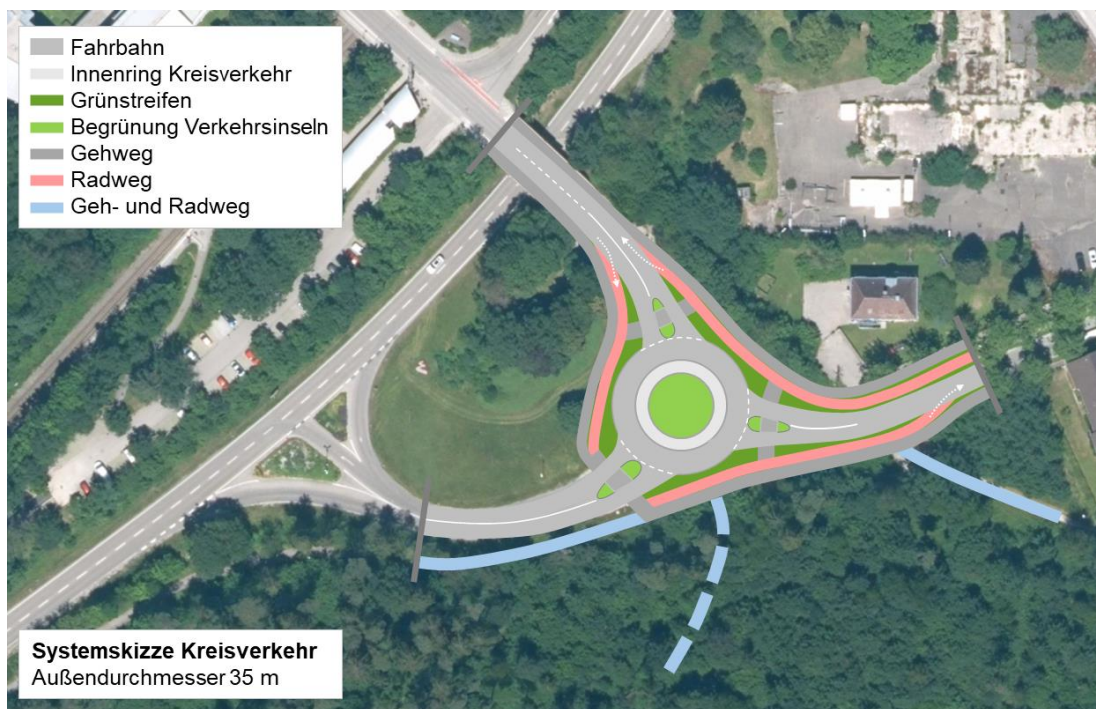


Abbildung 78: Systemskizze zur Führung aller Verkehrsarten am Knotenpunkt Franz-Liszt-Straße / Berliner Straße / Rampe St2352 (Quelle: Eigene Darstellung; Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

Tabelle 27: Maßnahmenpaket 3.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
3	Motorisierter Individualverkehr	
3.3	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP 2 - Verkehrsberuhigung	
3.3.1	Umsetzung einer streckenbezogenen Verkehrsberuhigung auf der Graslitzer Straße (Priorisierung Rad) * Interimsansatz: Längsparken entfällt zu Gunsten von Radwegen mit Geschwindigkeitsbeschränkung * Mittelfristiger Ansatz: z. B. Fahrradstraße oder schmale Fahrbahn mit Ausweichstellen für Kfz oder Durchfahrverbot für Kfz (ausgenommen ÖPNV)	Schlüsselmaßnahme
3.3.2	Prüfung und flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 (ausgenommen Hauptverkehrsstraßen, Gewerbeerschließung)	hoch
3.3.3	Umbau Knotenpunkt Franz-Liszt-Straße / Berliner Straße / Rampe St 2352 zu einem Kreisverkehr, inkl. Fußgänger- und Radverkehrsanlagen	mittel
3.3.4	Verkehrsberuhigung und Flächenneuverteilung äußere Berliner Straße zwischen Franz-Liszt-Straße und Teplitzer Straße (Rad auf Fahrbahn), inkl. Querungen – abhängig von Knotenpunktumbau Franz-Liszt-Straße / Berliner Straße / Rampe St 2352 (Maßnahme 3.3.3)	hoch

6.3.4 Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 3: Knotenpunkte

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde die Leistungsfähigkeit aller Knotenpunkte mittels Berechnungen nach dem HBS 2015 bewertet. Dabei stellte sich heraus, dass alle erhobenen und betrachteten Knotenpunkte in Waldkraiburg leistungsfähig für die Abwicklung des Kfz-Verkehrs sind. Zu vernachlässigen sind dabei der Knotenpunkt KP9 – Teplitzer Str. / St 2091 und die Pürtener Kreuzung (KP25 – Kraiburger Str. (St 2352) / St 2091), da hier Defizite bekannt sind und durch einen Umbau (in Verantwortung des Staatlichen Bauamtes Rosenheim) beseitigt werden.

Werden die Prognoseverkehrsmengen betrachtet, so stellen sich insgesamt fünf Knotenpunkte heraus, an denen sich zukünftig eine unzureichende Leistungsfähigkeit aufgrund des erhöhten Verkehrs einstellen könnte. Daher werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- KP7 – Daimlerstr. (MÜ 13) / Traunreuter Str. / Friedrich-Schmidt-Str. (4-armig, vorfahrts geregelt): Der Knotenpunkt zeigt in der Abendspitze im Prognosefall eine unzureichende QSV E. Maßgebend ist dabei der Linkseinbieger (Zufahrt Friedrich-Schmidt-Str.) mit einer geringfügigen Überschreitung des Grenzwertes einer QSV D. Dementsprechend wird ein Monitoring dieses Knotenpunktes empfohlen. Sofern sich zukünftig Probleme einstellen, sind ggf. Optimierungsmaßnahmen anzusetzen. Konkrete Maßnahmen können erst bei Eintreten der kritischen Situation erarbeitet werden.
- KP8 – Daimlerstr. (MÜ 13) / St 2091 / Maxlinie (Kreisverkehr): Wenn sich die Verkehrsmengen im prognostizierten Maß erhöhen, so ist in der Abendspitzenstunde eine Überlastung des Knotenpunktes absehbar. Dies kann zu maßgeblichen Rückstauereignissen und erhöhten Wartezeiten führen. Auch hier gilt es ein Monitoring vorzusehen.
- KP36 - Daimlerstr. (MÜ 13) / Zeppelinstr. (4-armig, vorfahrts geregelt): Im Verlauf des Projektes stellte sich der Knotenpunkt als eventuell kritisch heraus. Maßgebend sind dabei insbesondere die Datenanalyse, das Prognosemodell sowie Auskünfte der Stadtverwaltung und Öffentlichkeit. Da der Knotenpunkt jedoch im Zuge des VEP nicht erhoben wurde, wurden für eine erste Einschätzung der Situation Annahmen getroffen und Leistungsfähigkeitsbewertungen im Prognosefall durchgeführt. Hier zeigten sich unzureichende Leistungsfähigkeiten in der Abendspitze. Zur Verifizierung dieser Ergebnisse wird empfohlen, eine Verkehrserhebung und Leistungsfähigkeitsbewertung durchzuführen, sofern der Stadtverwaltung Probleme an diesem Knotenpunkt bekannt sind. Ebenso kann sich zukünftig ein Monitoring empfehlen, so dass Defizite frühzeitig erkannt und behoben werden können.
- KP37 - Teplitzer Str. / Prießnitzstr. (3-armig, vorfahrts geregelt): Ähnlich wie KP36 ist auch dieser Knotenpunkt eventuell kritisch, wobei keine aktuellen Messdaten vorliegen. Daher werden auch hier eine Verkehrserhebung, Leistungsfähigkeitsbewertung und ggf. ein Monitoring empfohlen.



Abbildung 79: Übersicht Knotenpunkte im Maßnahmenpaket 3.4
(Quelle: Eigene Darstellung; Geobasisdaten: Landesvermessungsverwaltung Bayern)

Tabelle 28: Maßnahmenpaket 3.4

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
3	Motorisierter Individualverkehr	
3.4	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP 3 - Leistungsfähige Knotenpunkte	
3.4.1	Monitoring KP7 - Daimlerstr. (MÜ 13) / Traunreuter Str. / Friedrich-Schmidt-Str.	hoch
3.4.2	Monitoring KP8 - Daimlerstr. (MÜ 13) / St 2091 / Maxlinie	hoch
3.4.3	Verkehrszählung, Leistungsfähigkeitsbewertung, Monitoring KP36 - Daimlerstr. (MÜ 13) / Zeppelinstr.	hoch
3.4.4	Verkehrszählung, Leistungsfähigkeitsbewertung, Monitoring KP37 - Teplitzer Str. / Prießnitzstr.	hoch

6.3.5 Umsetzung des MIV-Vorbehaltsnetzes – MP 4: Langfristige Projekte

In dem vorgeschlagenen Vorbehaltsnetz für den MIV sind ebenso langfristige bzw. visionäre Maßnahmen enthalten. Sofern sich die Möglichkeit bietet bzw. die Notwendigkeit einer Sanierung ergibt, sollten die Brückenbauten im Verlauf der Berliner Straße verbreitert werden, so dass alle notwendigen Verkehrsanlagen richtlinienkonform umgesetzt werden können. Weiterhin wird auch die Realisierung einer Ortsumfahrung für den Stadtteil Pürten positiv gesehen und ist mit den Zielen des VEP vereinbar, da maßgebende Verbesserungen für den Radverkehr durch Verkehrsabnahmen im Kfz-Verkehr damit verbunden sind.

Tabelle 29: Maßnahmenpaket 3.5

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
3	Motorisierter Individualverkehr	
3.5	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - MP4 - Langfristige Projekte	
3.5.1	Ausbau Brücke (St 2352) Berliner Straße (Linksabbiegestreifen Zufahrt Bahnhof, breite Gehwege)	gering
3.5.2	Ausbau Brücke (Bahn) Berliner Straße (Wartebereich Bushaltestellen, breite Gehwege)	gering
3.5.3	Ortsumfahrung Pürten	mittel

6.4 Parkraummanagement

Teil des motorisierten Individualverkehrs ist neben dem fließenden Anteil insbesondere auch das Parken. Das Parken von Fahrzeugen ist heutzutage und wird auch zukünftig ein wichtiges Themenfeld in der Verkehrsplanung sein. Maßgebend ist in erster Linie eine Deckung des Grundbedarfs an Parkplätzen. Wenn möglich, ist dabei aber nicht mehr das Prinzip von attraktiven und in der Anzahl großzügig bemessenen Parkmöglichkeiten im gesamten Stadtgebiet Waldkraiburg zu verfolgen. Vielmehr gilt es bedarfsorientiert und flächeneffizient zu planen, so dass bei der Belegung des öffentlichen Raumes alle Verkehrsmittel berücksichtigt werden und der Umweltverbund höher priorisiert wird als das Abstellen privater Fahrzeuge. Wesentlich ist die Verhältnismäßigkeit zwischen Flächenverbrauch und Nutzen für die Allgemeinheit. Bei sämtlichen Planungen zu Pkw-Stellplätzen im öffentlichen Bereich sind jedoch die Richtlinien in Bezug auf mobilitätseingeschränkte Personen zu berücksichtigen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete (MP) seitens des Verkehrsentwicklungsplans im Handlungsfeld „4 Parkraummanagement“ dargestellt.

Tabelle 30: Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „4 Parkraummanagement“

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket
4	Parkraummanagement
4.1	Erstellung und Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes
4.2	Anpassung der Stellplatzsatzung
4.3	Verbesserung der Wegweisung

6.4.1 Erstellung und Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes

In Anbetracht der Ergebnisse der Parkraumerhebung im Zentrum kann empfohlen werden, ein Parkraumbewirtschaftungskonzept zu erstellen. Das Konzept sollte eine Reduzierung und Bewirtschaftung von Parkflächen im Kerngebiet enthalten. Dabei muss der Grundbedarf für Kunden und Besucher des Zentrums sichergestellt werden. Eine Reduzierung von Parkflächen kann sich positiv auf die Aufenthaltsqualität und die Attraktivität des Zentrums auswirken. Hierfür ist der „Flächengewinn“ beispielsweise zur Schaffung von einladenden Verweilflächen mit Begrünung, für den Ausbau von Radverkehrsanlagen oder weiteren Anlagen für moderne Mobilitätsformen zu nutzen. Weiterhin können durch eine

Bewirtschaftung von Parkplätzen Dauerparker aus dem Ort verlagert werden. Die Auslastung und folglich der Parkdruck im Kernort werden dadurch gesenkt. Ziel ist die effektive Nutzung von vorhandenem Parkraum und die Verhinderung einer Fehlbelegung von zentrumsnahen Parkplätzen, die idealerweise für Besucher und Kunden des Ortes zur Verfügung stehen sollten.

Um durch die Parkplatzreduzierung im Kern keinen Mangel an Parkfläche für Pkw zu erzeugen, sind zugleich Alternativen zu schaffen. Anzustreben ist ein Abfangen und Bündeln von parkenden Fahrzeugen auf Parkflächen im Randgebiet, hier konkret auf dem Volksfestplatz. Ziel ist dabei die Minimierung von Durchgangs- und Parksuchverkehr im Kern.

Weiterhin ist im Sinne einer effizienten Nutzung bereits bestehenden Parkraums insbesondere bei öffentlich zugänglichen Kundenparkplätzen über eine Mehrfachnutzung nachzudenken. Der Begriff Mehrfachnutzung umfasst die Nutzung von Parkständen durch verschiedene Nutzergruppen mit einem zeitlichen Versatz. Als Beispiel können hier die Kundenparkplätze der Lebensmittelmärkte benannt werden, die tagsüber durch Kunden und abends / nachts durch Bewohner genutzt werden („Feierabend-Parken“). Es gilt zu prüfen, ob in diesem Sinne eine effizientere Nutzung bestehender Parkplätze möglich wäre. Hierzu muss mit den entsprechenden Eigentümern der Parkplätze in Kontakt getreten und das Interesse an einer Zusammenarbeit erfragt werden. Ebenso sind rechtliche Aspekte zu klären.

Tabelle 31: Maßnahmenpaket 4.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
4	Parkraummanagement	
4.1	Erstellung und Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes	
4.1.1	Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (ohne Erhebungen)	hoch
4.1.2	Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes	mittel
4.1.3	Umnutzung von Parkflächen innerhalb des Inneren Rings: *Reduzierung von Parkplätzen zu Gunsten von Rad etc. *Zentraler Parkplatz auf Volksfestplatz *Bewirtschaftung aller Parkplätze zur Vermeidung einer Fehlbelegung	Schlüsselmaßnahme
4.1.4	Etablierung von "Feierabend-Parken" auf Privatgrund	mittel

6.4.2 Anpassung der Stellplatzsatzung

Positiv zu bewerten ist, dass für die Stadt Waldkraiburg bereits eine Stellplatzsatzung vorliegt. Grundsätzlich sind Stellplatzsatzungen als Instrument zur Vorgabe der notwendigen Anzahl an Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Fahrräder zu verstehen. Es wird empfohlen, die bisherigen Richtzahlen regelmäßig zu überprüfen und fortzuschreiben. Bei der Festlegung der Stellplatzzahl kann ggf. zwischen den einzelnen Ortsteilen differenziert werden. In Bereichen mit bereits hohem Parkdruck darf durch Neubauten keine zusätzliche Parknachfrage im öffentlichen Raum verursacht werden. Wenn möglich, sollte das Parken aus dem öffentlichen Straßenraum ferngehalten werden.

Ein weiterer Punkt ist in Tabelle 32, Nr. 4.2.2 genannt, um effizient mit Stellplätzen bzw. ressourcenschonend mit den dafür erforderlichen Flächen umzugehen. Dies ist zusammenfassend unter dem Begriff „Mobilitätskonzept“ zu verstehen. Hiermit werden durch alternative Angebote Möglichkeiten geschaffen, sodass auf das Kfz verzichtet werden kann. Damit lässt sich grundsätzlich der Stellplatzbedarf reduzieren.

Tabelle 32: Maßnahmenpaket 4.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
4	Parkraummanagement	
4.2	Anpassung der Stellplatzsatzung	
4.2.1	Ständige Fortschreibung Stellplatzsatzung *z. B. Differenzierung zwischen Gebieten / Ortsteilen	hoch
4.2.2	Unterstützung bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten *z. B. Erschließungsradius ÖPNV, Entfernung Nahversorger, Car-Sharing-Auto, Quartiersgarage auch für Bestand	hoch

Anhand der folgenden ausgewählten Beispiele soll die Wirkungsweise exemplarisch wiedergegeben werden.

Tabelle 33: Beispiele der Wirkungen eines Mobilitätskonzeptes

Maßnahme	Begründung / Erklärung
ÖPNV	Sofern Haltestellen des ÖPNV im unmittelbaren (fußläufigen) Umfeld mit entsprechender Haltestellenbedienung (kurze Taktzeiten über nahezu den gesamten Tag) vorhanden sind, ist davon auszugehen, dass eine häufigere Nutzung des ÖPNV bewirkt werden kann. Dementsprechend wird ein Kfz nicht oder seltener benötigt.
Entfernung Nahversorger	Fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen, Kfz wird nicht oder seltener benötigt.
Car-Sharing-Auto	Fremdes Kfz wird nur bei Bedarf genutzt, eigenes Kfz nicht mehr benötigt.
Quartiersgarage	Bei Bedarf können sich Nutzer in der Quartiersgarage einmieten und dort ihr eigenes Kfz abstellen.

6.4.3 Verbesserung der Wegweisung

Positiv anzumerken ist, dass in Waldkraiburg bereits ein statisches Parkleitsystem besteht. Wenn das Parkraumangebot und die Parkraumbewirtschaftung in Waldkraiburg im Sinne des vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans verändert wird, so müssen auch entsprechende Änderungen im Parkleitsystem vorgenommen werden. Anzustreben ist eine zielgerichtete Wegweisung, die übersichtlich, schnell begreifbar und einheitlich ist. Grundsätzlich ist zu empfehlen die Standorte von Schildern auf Basis einer detaillierten Zielführungsplanung auszuwählen. Die Zielführung sollte so gestaltet sein, dass auf den Haupteinfallstraßen bzw. Haupterschließungsstraßen die wichtigsten Stellplätze vorangekündigt werden. Darüber

hinaus sind dynamische Kapazitätsanzeigen im direkten Zufahrtsbereich der Parkplätze eine effektive Möglichkeit zur Lenkung der Parkverkehre.

Im Allgemeinen bietet es sich an im Zuge dieser Maßnahme auch weitere wegweisende Beschilderungen (z. B. touristische Wegweiser, Hinweise auf bestimmte Gewerbe, fußläufige Zuwegungen zu öffentlichen Einrichtungen) zu überprüfen und zu optimieren. So kann beispielsweise die Angabe der Gehminuten zwischen Parkplätzen und beliebten Zielen dazu beitragen, festgefahrene Mobilitätsmuster zu verändern.

Tabelle 34: Maßnahmenpaket 4.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
4	Parkraummanagement	
4.3	Verbesserung der Wegweisung	
4.3.1	Planung der Verbesserung der wegweisenden Beschilderung, inkl. Parkleitsystem und Umsetzung	mittel

6.5 Wirtschafts- und Berufsverkehr

Der Bereich Wirtschafts- und Berufsverkehr wird als eigenes Handlungsfeld aufgeführt, da hier teils besondere Anforderungen bestehen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete (MP) seitens des Verkehrsentwicklungsplans im Handlungsfeld „5 Wirtschafts- und Berufsverkehr“ dargestellt.

Tabelle 35: Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „5 Wirtschafts- und Berufsverkehr“

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket
5	Wirtschafts- und Berufsverkehr
5.1	Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement
5.2	Errichtung von Parkplätzen mit Sondernutzung
5.3	Einführung von Lieferbereichen / -zonen

6.5.1 Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement

In der Stellplatzsatzung der Stadt Waldkraiburg sind neben den Richtwerten für die nachzuweisenden Stellplätze auch weitere Festlegungen enthalten. Beispielsweise wird dem Bauherrn die Möglichkeit eröffnet, die Stellplatzzahl zu reduzieren, wenn Maßnahmen des Mobilitätsmanagements ergriffen werden. Dafür ist ein Mobilitätskonzept vorzulegen. In der Folge kann neben einer Reduzierung der Parkverkehre beispielsweise auch die Förderung des Radverkehrs erwirkt werden. Es wird empfohlen diesen Ansatz weiterzuverfolgen, um auch betriebliches Mobilitätsmanagement zu fördern. Zu empfehlen ist eine intensive Abstimmung und Zusammenarbeit der Stadt mit Unternehmen, die einen Neu-, Erweiterungs- oder Umbau planen. Gegebenenfalls ist auch eine Zusammenarbeit benachbarter Grundstücke bzw. Unternehmen zielführend.

Tabelle 36: Maßnahmenpaket 5.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
5	Wirtschafts- und Berufsverkehr	
5.1	Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement	
5.1.1	Eröffnung von Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion durch Nachweis eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes im Fall von Neubau, Erweiterung, Umbau, ggf. Zusammenarbeit benachbarter Unternehmen	hoch

6.5.2 Errichtung von Parkplätzen mit Sondernutzung

Als weitere Maßnahme wird die Errichtung von P+M-Anlagen (Parken + Mitfahren) vorgeschlagen. Diese Parkplätze, auch Mitfahrparkplätze oder Pendlerparkplätze genannt, können dazu genutzt werden, private Fahrgemeinschaften zu bilden. Idealerweise befinden sich diese Anlagen in der Nähe von übergeordneten Hauptverkehrsstraßen wie z. B. Autobahnen, im Fall von Waldkraiburg z. B. an der Autobahnanschlussstelle A 94. Durch das Abstellen von privaten Fahrzeugen auf diesen ausgewiesenen Stellplätzen und Bildung von Fahrgemeinschaften kann die Bevölkerung eigene Kosten reduzieren, aber auch einen Beitrag zum Umweltschutz sowie zur Verkehrsentlastung beitragen.

Ebenfalls empfehlenswert ist die Errichtung eines Lkw-Parkplatzes, so dass parkende Lkw im Stadtgebiet vermieden werden. Idealerweise ist auch dieser Parkplatz an einer Hauptverkehrsstraße verortet, so dass ein direktes Abfangen des Verkehrs sichergestellt wird. Wenn möglich sind Sanitäranlagen bereitzustellen, so dass die Parkplätze eher akzeptiert und genutzt werden. Da eine permanente Anlage in Waldkraiburg aufgrund von Kosten und Flächenverfügbarkeit voraussichtlich nicht umsetzbar ist, ist eine Zusammenarbeit mit den Nachbargemeinden und privaten Grundstückseigentümern empfehlenswert. Ebenso sind temporäre Anlagen denkbar, die einen Interimszustand von Flächen darstellen, bevor auf diesen eine weitere Siedlungsentwicklung stattfindet.

Tabelle 37: Maßnahmenpaket 5.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
5	Wirtschafts- und Berufsverkehr	
5.2	Errichtung von Parkplätzen mit Sondernutzung	
5.2.1	Errichtung von P+M-Parkplatz (Parken und Mitfahren), sog. Mitfahrparkplätze, Pendlerparkplätze	mittel
5.2.2	Errichtung eines Lkw-Parkplatzes mit Sanitäranlagen (z. B. als Interimszustand, bevor Siedlungsentwicklung stattfindet)	mittel

6.5.3 Einführung von Lieferbereichen / -zonen

Insbesondere der innerörtliche und kleinflächige Einzelhandel ist auf Lieferungen angewiesen, die jedoch oftmals nicht täglich stattfinden. Entsprechend haben diese Handelseinrichtungen keine extra Lieferzonen am Ladengeschäft selbst. Wenn ein Liefervorgang stattfindet, sind

hierzu meist öffentliche Flächen erforderlich. Es treten dabei oftmals Konflikte zwischen dem fließenden MIV, dem ruhenden Kfz und dem Lieferverkehr selbst auf. Um diese ungünstigen Verkehrssituationen zu vermeiden, sind Vorbehaltsflächen für das Be- und Entladen bzw. der Warenanlieferung von Geschäften vorzusehen. Diese könnten auch nur für bestimmte Zeitfenster angeordnet werden. Damit stehen diese Flächen außerhalb dieser Zeiten für anderweitige Nutzungen zur Verfügung. Flächen zum Be- und Entladen im Seitenraum können in einen Multifunktionsstreifen integriert werden, vgl. Abbildung 80. Ebenso denkbar ist die Abwicklung des Liefer- und Ladeverkehrs auf Zwischenstreifen, sofern diese vorhanden sind oder bei neuen Parkbuchten mit Schräg- oder Senkrechtaufstellung zur Verbesserung des Verkehrsablaufes beim Ein- und Ausparken gegebenenfalls angelegt werden, Abbildung 81.

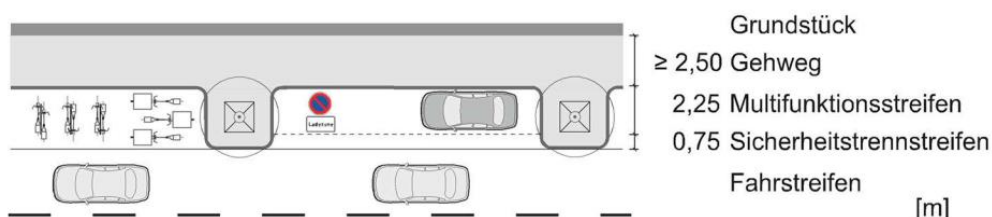


Abbildung 80: Mögliche Nutzungen auf einem Multifunktionsstreifen (Quelle: EAR 2023)

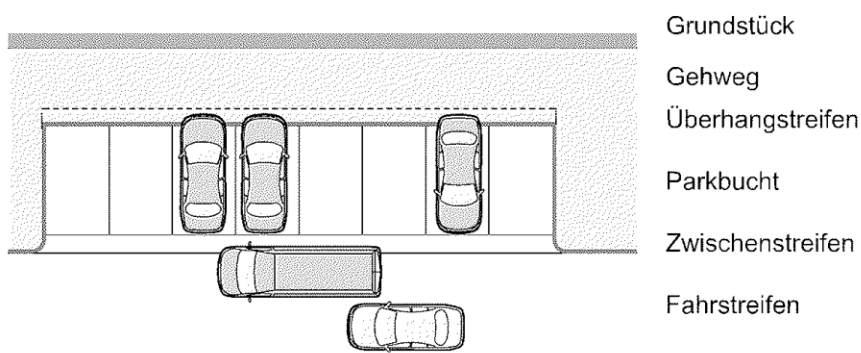


Abbildung 81: Nutzung eines Zwischenstreifens vor einer Parkbucht als Fläche zum Be- und Entladen (Quelle: EAR 2023)

Tabelle 38: Maßnahmenpaket 5.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
5	Wirtschafts- und Berufsverkehr	
5.3	Einführung von Lieferbereichen / -zonen	
5.3.1	Ordnen und verträgliches Abwickeln der Lieferverkehre, insbesondere in der Berliner Straße	Schlüsselmaßnahme

6.6 Öffentlicher Personennahverkehr

Zusammen mit dem Fuß- und Radverkehr bildet der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) den Kern eines nachhaltigen Verkehrssystems in Waldkraiburg. Der ÖPNV muss in vielerlei Hinsicht attraktiv sein – von der Erreichbarkeit der Haltestellen (insbesondere zu Fuß oder mit dem Rad) bis hin zu einer guten Servicequalität (Angebot, Bedienungshäufigkeit, Qualität der Innenausstattung) müssen viele Faktoren für einen erfolgreichen ÖPNV berücksichtigt werden. Dabei steht im Zentrum die Vernetzung der Verkehrsmittel untereinander. Die

Wegekette von Tür zu Tür mit dem Umweltverbund sollte im Idealfall mindestens so attraktiv sein, wie die mit dem eigenen Pkw. Gleichzeitig darf nicht verschwiegen werden, dass im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs die Handlungsmöglichkeiten der Stadt im Alleingang sehr beschränkt sind. Die Zuständigkeiten ebenso wie die Finanzierungsmöglichkeiten sind stark eingeschränkt. Daher gilt es hier insbesondere, die grundsätzlichen Voraussetzungen für einen Bus-gestützten ÖPNV in Form von sinnvollen Haltestellenlagen mit entsprechender Ausstattung, verkehrsstörungsfreien Linienverläufen und mit möglichst hohen Fahrgastpotenzialen zu schaffen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete (MP) seitens des Verkehrsentwicklungsplans im Handlungsfeld „6 Öffentlicher Personennahverkehr“ dargestellt.

Tabelle 39: Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „6 Öffentlicher Personennahverkehr“

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket
6	Öffentlicher Personennahverkehr
6.1	Sukzessive Optimierung von Haltestellen
6.2	Beibehaltung des Stadtbusses
6.3	Information und Kommunikation
6.4	ÖPNV auf regionaler Ebene

6.6.1 Sukzessive Optimierung von Haltestellen

Gemäß den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personennahverkehrs (FGSV, 2013) ist von der Haltestellenausstattung zu fordern, dass diese barrierefrei ist, sich in den vorhandenen Straßenraum einfügt, eine hohe Witterungsbeständigkeit aufweist, wartungsfreundlich und vandalismusresistent ist. Zudem sollen Haltestellen für Fahrgäste attraktiv und einladend wirken.

Folgende Elemente sind zwingend an allen Haltestellen vorzufinden:

- Haltestellenkennzeichnung (Verkehrszeichen 224 StVO)
- Statische Fahrgastinformation (Aushangfahrplan, idealerweise ergänzt durch Tariffhinweise und einen Übersichtsplan)
- Fahrkartenautomaten und Entwerter (ggf. als Ergänzung zum Fahrkartenkauf im Fahrzeug und der Minderung der betrieblichen Standzeiten beim Fahrgastwechsel)
- Wetterschutzeinrichtung und Sitzgelegenheiten an stark frequentierten Haltestellen
- Beleuchtung

Darüber hinaus ist eine Zusammenlegung mit öffentlichen Serviceeinrichtungen an Schwerpunkthaltestellen empfehlenswert. Zu diesen Serviceeinrichtungen zählen u. a. öffentliche Toiletten, Fahrradabstellanlagen, Abfalleimer und auch Kioske.

Ziel sollte es sein, die Haltestellenausstattung für Bushaltestellen nach und nach an den Mindeststandard anzupassen, damit den Fahrgästen ein Mindestmaß an Komfort geboten werden kann. Besonders eine Wetterschutzeinrichtung ist anzulegen, da in den Haltestellenbereichen auch Vordächer keinen ausreichenden Wetterschutz bieten. Insbesondere auch der Vorbereich des Bahnhofes ist zu ertüchtigen.

Bei der Analyse konnten weiterhin Defizite in der barrierefreien Ausgestaltung von Haltestellen festgestellt werden. Insbesondere ein durchgängiges und in sich schlüssiges Leitsystem von optisch-taktilen Bodenindikatoren ist nicht vorhanden. Dies sollte im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen zwingend berücksichtigt werden.

Gemäß den Empfehlungen für Anlagen des öffentlichen Personenverkehrs (EAÖ 2013) ist die Haltestellenkante durch taktile Elemente zu markieren. Idealerweise sollten zusätzlich Leitlinien zur Haltestelle hin bzw. von der Haltestelle wegführen. Für die Bushaltestellen in Waldkraiburg sollte ein solcher Auffangstreifen direkt zum Aufmerksamkeitsfeld führen, welches die Position der vorderen Tür markiert. Das Gesamtkonzept eines Leitsystems ist mit den involvierten Verbänden abzustimmen. Die Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen sowie die DIN 32984 sind zusätzlich zu beachten.

Neben den taktilen Elementen ist auch ein akustisches Informationssystem über die nächste Fahrplanfahrt grundsätzlich wünschenswert. Dies setzt allerdings eine Optimierung der Busflotte voraus, um die reale Busankunftszeit übermitteln zu können. Alternativ ist auch ein vereinfachtes System denkbar, welches ausschließlich die Informationen der Fahrpläne wiedergibt.

Tabelle 40: Maßnahmenpaket 6.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
6	Öffentlicher Personennahverkehr	
6.1	Sukzessive Optimierung von Haltestellen	
6.1.1	Sukzessive Optimierung der Ausstattung und barrierefreier Ausbau von Haltestellen	hoch
6.1.2	Regelmäßige Kontrolle des Zustandes der Haltestellen und ggf. Hinweis an Zuständige	hoch

6.6.2 Beibehaltung des Stadtbusses

Aufgrund der als kompakt zu bezeichnenden und vorzufindenden Siedlungsstruktur im Stadtgebiet von Waldkraiburg, wird eine flexible Bedienungsform mittels Buserschließung (Rufbus, Anrufsammeltaxi etc.) ungünstiger eingestuft als eine festgelegte Busbedienung mittels Fahrplan und definierten Linienverläufen. Gedanklich wird davon ausgegangen, dass das Busangebot wesentlich häufiger genutzt wird, wenn die potenziellen Fahrgäste bzw. Einwohner von Waldkraiburg wissen, dass

- es einen festen Linienverlauf gibt,
- feste Fahrplanzeiten mit fester Taktung gibt,
- die Busse über weite Bereiche des gesamten Tages fahren, d. h. eine Haltestellenbedienung bereits früh beginnt und bis zum späteren Abend angeboten wird (Orientierungswert: 6.00 Uhr bis 22.00 Uhr).
- Selbst mit dem Kompromiss, dass sich dadurch die Entfernung zwischen Haustür und Bushaltestelle gegenüber dem Bestand etwas vergrößert.

Im Gegenzug sei an dieser Stelle genannt, dass bei vielen Buslinien mit eventuell noch unterschiedlichen Routenverlauf, langen Taktzeiten und oftmals auch keinen Taktfahrplan, die Fahrgäste sich bei spontanen Fahrtwünschen einerseits das Liniennetz nicht einprägen können, andererseits dann mit teils langen Wartezeiten an den Haltestellen zu rechnen ist.

Daher die Empfehlung:

- Einzelne wenige Buslinien mit festen Kursverläufen
- Feste Taktzeiten über den gesamten Tagesverlauf.

Da zukünftig das Bahnangebot verdichtet werden soll, jedoch das bestehende Busangebot teils nur auf den Schülerverkehr abgestimmt ist, sollte mittelfristig auch ein Kompromiss zwischen Verknüpfung zum Taktfahrplan des SPNV und dem Schülerverkehr gefunden werden.

Tabelle 41: Maßnahmenpaket 6.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
6	Öffentlicher Personennahverkehr	
6.2	Beibehaltung des Stadtbusses	
6.2.1	Beibehaltung der Stadtbuslinien mit verlässlichem Angebot (fixer Takt, Linienführung)	mittel
6.2.2	Verbesserung der Verknüpfung zur Bahn (zeitliche Abstimmung)	hoch

6.6.3 Information und Kommunikation

Zur Minimierung der Nutzungsbarriere und Erhöhung der Akzeptanz des ÖPNV als Alltagsverkehrsmittel ist es wichtig, umfängliche, verlässliche und für alle Nutzergruppen leicht zugängliche Informationen zur Verfügung zu stellen.

Grundsätzlich gilt es zu beachten, dass für verschiedene Nutzerkreise verschiedene Informationen und Informationsquellen zur Verfügung stehen sollten. Beispielsweise kann zwischen pre-trip- (vor Reisebeginn) und on-trip-Informationen (Echtzeitinformationen) unterschieden werden. Für Pendler, insbesondere im Schichtbetrieb, ist die Zuverlässigkeit und Planbarkeit besonders wichtig. Auch bei Informationen ist die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Tabelle 42: Maßnahmenpaket 6.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
6	Öffentlicher Personennahverkehr	
6.3	Information und Kommunikation	
6.3.1	Zusammentragen, Vereinheitlichen, Abstimmen von ÖPNV-Informationen	Schlüsselmaßnahme
6.3.2	Erhöhung der Zugänglichkeit von Informationen für Nutzer	hoch

6.6.4 ÖPNV auf regionaler Ebene

Das Angebot im öffentlichen Nahverkehr in Waldkraiburg ist geprägt vom Regionalbusliniennetz. Die entsprechenden Buslinien sind darauf ausgerichtet, als Zubringer zum Schienenpersonennahverkehr zu fungieren und gleichzeitig Querverbindungen zwischen den umliegenden Städten und Gemeinden zu schaffen. Grundsätzlich besteht ein Bedarf der Stärkung dieser Verbindungen, um die Reisezeiten im ÖPNV gegenüber dem MIV zu reduzieren. Allerdings ist der Aufgabenträger hier nicht die Stadt. Einflussmöglichkeiten der Stadt Waldkraiburg ergeben sich u. a. in der Mitarbeit am Nahverkehrsplan. Grundsätzlich wird empfohlen, dass sich die Stadt in den Erarbeitungsprozess des Nahverkehrsplans – als maßgebliches Planungsinstrument des ÖPNV – intensiv mit einbringt.

Grundsätzlich empfiehlt sich, eine sehr enge Zusammenarbeit und ein gemeinsames Auftreten nach außen mit dem Landkreis für alle Themen, die den Öffentlichen Verkehr betreffen, da sich Zuständigkeiten räumlich überschneiden können und eine gute Abstimmung aller verantwortlichen Stellen für ein gutes ÖPNV-Angebot notwendig ist.

Auch im Fall des Bahnhofes als verkehrsträgerübergreifende Schnittstelle ist der Aufgabenträger nicht alleinig die Stadt Waldkraiburg. Dennoch sollte sich die Stadt in die Planungs- und Umsetzungsprozesse am und im Umfeld des Bahnhofes einbringen. Es gilt positiv zu erwähnen, dass die Stadt diesen Ansatz bereits verfolgt und während der Bearbeitung des VEP bereits einige Maßnahmen umgesetzt wurden. Grundsätzlich können aus verkehrsplanerischer Sicht folgende Vorschläge zur Förderung der Funktion des Bahnhofes als Verknüpfungspunkt verschiedener Verkehrsarten gemacht werden:

- Verkehrsorganisatorisch: attraktive Anschlussgestaltung zwischen allen Verkehrsmitteln für wichtige Relationen (insbesondere Verknüpfung Stadtbus – Bahn)
- Infrastrukturell: Abstellanlagen für private Pkw (P+R-Parkplatz), Fahrräder, Verleih- und Sharing-Produkte, Barrierefreiheit
- Digitalisierung: Dynamische Fahrgastinformationen zu Abfahrten / Ankünften und Anschlüssen zwischen den Verkehrsmitteln
- Betrieblich: moderne und attraktive Service- und Informationseinrichtungen (bspw. Reisezentrum, sanitäre Einrichtungen, Aufenthaltsbereiche)

Tabelle 43: Maßnahmenpaket 6.4

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
6	Öffentlicher Personennahverkehr	
6.4	ÖPNV auf regionaler Ebene	
6.4.1	Umsetzung / Weiterverfolgung des Nahverkehrsplans	Schlüsselmaßnahme
6.4.2	Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden zur übergemeindlichen Organisation des ÖPNV	Schlüsselmaßnahme
6.4.3	Bahnhof als verkehrsträgerübergreifende Schnittstelle verstehen und beibehalten	Schlüsselmaßnahme

6.7 Zukunftsfähige Stadt und Mobilität

Die Verkehrsplanung hat bedeutende gegenseitige Wechselwirkungen mit der Stadtplanung und Siedlungsentwicklung. Einerseits beeinflussen verkehrliche Rahmenbedingungen, wie z. B. die Höhe der Verkehrsbelastungen, die Stadtentwicklung und andererseits haben städtebauliche Veränderungen Folgen für den Verkehr, z. B. durch die Erzeugung von zusätzlichem Verkehrsaufkommen. Daher müssen auch Aspekte der Stadtplanung Eingang in die Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung finden. Die zukünftige städtische Mobilität in Waldkraiburg sollte auch eine gute Verknüpfung zwischen den Mobilitätsarten untereinander sicherstellen. Städtebauliche Projekte können auch in diesem Sinne genutzt werden, um neue Mobilitätsarten in Waldkraiburg zu etablieren bzw. weiter auszubauen.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete (MP) seitens des Verkehrsentwicklungsplans im Handlungsfeld „7 Zukunftsfähige Stadt und Mobilität“ dargestellt.

Tabelle 44: Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „7 Zukunftsfähige Stadt und Mobilität“

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket
7	Zukunftsfähige Stadt und Mobilität
7.1	Verknüpfung von Stadtplanung und Verkehrsplanung
7.2	Förderung der E-Mobilität
7.3	Förderung von Multi- und Intermodalität

6.7.1 Enge Verknüpfung von Stadt- und Verkehrsplanung

Mit der städtebaulichen Entwicklung und der damit einhergehenden räumlichen Verteilung der Nutzungen in der Stadt, wird eine wesentliche Rahmenbedingung für das Verkehrsgeschehen dauerhaft gelegt. Unmittelbar daraus ergeben sich die Wegelängen zwischen Aktivitäten, und in Abhängigkeit der genutzten (nutzbaren) Verkehrsträger sowie der jeweiligen Reisegeschwindigkeit, auch die Reisezeiten.

Im Sinne einer stadtverträglichen Verkehrsplanung sind die kommunalen Bauleitpläne und größere Einzelbauvorhaben auf die Einhaltung folgender Bedingungen zu untersuchen und zu optimieren (erforderlichenfalls über entsprechende Fachgutachten):

- Stadtverträgliche Verkehrsführung,
- kurze Wege für Fußgänger und Radfahrer,
- Sicherstellung einer ÖPNV-Anbindung in hoher Qualität,
- Minimierung der Verkehrsbelastung für bestehende Anwohner durch eine entsprechende Erschließungsplanung, sodass diese Verkehre möglichst reduziert bzw. vermieden werden.

Das bestehende kommunale Vorgehen der Stadt Waldkraiburg mit der Erstellung von Verkehrsgutachten für größere neue Nutzungen bzw. bei allen verkehrswirksamen Planungen wird sehr positiv bewertet und sollte in jedem Fall beibehalten werden.

Ziel ist es, bei der Siedlungsentwicklung und im Baurecht die Belange des nichtmotorisierten Individualverkehrs stärker zu berücksichtigen. Es wird verstärkt Wert auf fußgänger- und

radfahrerfreundliche Strukturen gelegt. Ebenso können bei größeren Bauflächen die Wohnhäuser durch aktive und passive Maßnahmen vor Straßenlärm geschützt werden. Im Rahmen von städtebaulichen Entwicklungen sind grundsätzlich empfindliche Nutzungen (vor allem Wohnnutzung) vor den Immissionen des Verkehrs zu schützen. Dies umfasst nicht nur die Gewährleistung von aktivem Schallschutz, sondern beinhaltet vor allem eine sinnvolle Siedlungsentwicklung. Es sind planungsrechtliche und finanzielle Restriktionen / Anreize zur Herstellung des aktiven und passiven Schallschutzes zu gewährleisten. Dies können bspw. baurechtliche Vorgaben wie Schallschutzwände oder auch ein kommunales Schallschutzfensterprogramm sein.

Tabelle 45: Maßnahmenpaket 7.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
7	Zukunftsfähige Stadt und Mobilität	
7.1	Verknüpfung von Stadtplanung und Verkehrsplanung	
7.1.1	Erstellung von Verkehrsgutachten für verkehrswirksame Planungen	hoch
7.1.2	Berücksichtigung des Lärmschutzes auf allen Ebenen der Stadtplanung / Verkehrsplanung	hoch
7.1.3	Konzeptentwicklung zur Schaffung von nutzungsdurchmischten Quartieren ("Stadt der kurzen Wege")	hoch

6.7.2 Förderung von E-Mobilität

Die Elektromobilität nimmt gegenwärtig einen immer größer werdenden Stellenwert ein. Um die steigende Nachfrage an Elektromobilität abdecken zu können und entsprechende Impulse zu setzen, sind auch infrastrukturelle Maßnahmen zu ergreifen und nachhaltige Projekte zu fördern. Für Waldkraiburg liegt bereits ein detailliertes Elektromobilitätskonzept vor. Als Maßnahme des vorliegenden VEP wird daher an der Weiterverfolgung und Umsetzung des Konzeptes festgehalten.

Tabelle 46: Maßnahmenpaket 7.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
7	Zukunftsfähige Stadt und Mobilität	
7.2	Förderung der E-Mobilität	
7.2.1	Weiterverfolgung des Elektromobilitätskonzeptes	hoch

6.7.3 Förderung von Multi- und Intermodalität

Wichtig für Verknüpfungspunkte unter den Verkehrsarten ist die räumliche Verknüpfung. Bei Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsträgern des ÖPNV kommt die zeitliche Verknüpfung hinzu. Bei Verknüpfungen ist auf möglichst kurze Fußwege zu achten, da diese einen erheblichen Einfluss auf die Attraktivität haben. Ebenso wichtig ist die Sichtbarkeit der Verknüpfungspunkte. Neuere Konzepte, wie z. B. Mobilitätsstationen, versammeln unter einem einheitlichen Branding verschiedene Verkehrsmodi an einem Ort und schaffen somit einen starken, attraktiven Verknüpfungspunkt.

Folgende Themen spielen in der Förderung der Multi- und Intermodalität in Waldkraiburg eine wichtige Rolle:

- Attraktives ÖPNV-Angebot mit enger zeitlicher Taktung und bedarfsgerechter Linienführung mit optimierten Umsteigerelationen (zeitlich und räumlich) sowie Erfüllung hoher Standards hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit der Haltestellen.
- Sicherstellung barrierefreier und kurzer Wege zwischen den Mobilitätsarten sowie wichtigen Quell- und Zielpunkten im Allgemeinen.
- Sicherstellung von attraktiven P+R-Parkplätzen sowie Verfügbarkeit qualitativ hochwertiger, attraktiver Radabstellanlagen in ausreichender Anzahl, insbesondere an wichtigen Quell- und Zielpunkten.
- Verfügbarkeit und einfache Zugänglichkeit verschiedener Mobilitätsdienstleistungen und Informationen, wie z. B. Sharing-Station, Fahrrad-Reparaturstation, Ladepunkte für Elektro-Kraftfahrzeuge.

Tabelle 47: Maßnahmenpaket 7.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
7	Zukunftsfähige Stadt und Mobilität	
7.3	Förderung von Multi- und Intermodalität	
7.3.1	Verknüpfung des Umweltverbundes verbessern	hoch

6.8 Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie

Information und Kommunikation berührt als Querschnittsthema zahlreiche Handlungsfelder. Eine maßgeschneiderte Kommunikationsstrategie bzw. ein Mobilitätsmanagement kann als Instrument zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage und Verkehrsmittelwahl in Richtung nachhaltiger Mobilität dienen. Primäres Ziel ist die Reduktion von Verkehrsbelastungen und dementsprechend den daraus folgenden negativen Effekten (allgemein Umweltbelastungen), ohne die bestehenden Mobilitätsbedürfnisse einzuschränken. Unter das Handlungsfeld Information und Kommunikation fallen in erster Linie „weiche“ Maßnahmen, die versuchen bei den Bürgerinnen und Bürgern ein Umdenken bezüglich des eigenen Verkehrsverhaltens herbeizuführen. Zwei wesentliche Vorzüge dieses Konzeptes sind, dass einerseits keine hohen Kosten bei der Einführung und Umsetzung entstehen müssen, andererseits bereits bestehende Infrastrukturen (etwa ÖPNV-Verbindungen, Radwege und Fahrradabstellmöglichkeiten) besser ausgelastet werden können.

Nachfolgend sind die vorgeschlagenen Maßnahmenpakete (MP) seitens des Verkehrsentwicklungsplans im Handlungsfeld „8 Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie“ dargestellt.

Tabelle 48: Maßnahmenpakete im Handlungsfeld „8 Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie“

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket
8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie

8.1	Datenmanagement
8.2	Marketing
8.3	Starke Interessenvertretung auf Verwaltungsebene
8.4	Benennung eines Mobilitätsbeauftragten

6.8.1 Datenmanagement

Das Maßnahmenpaket Datenmanagement dient vor allem als Bearbeitungsgrundlage für andere Themenfelder. Einerseits sind somit aktuelle und verlässliche Daten für darauf aufbauende Planungen jederzeit abrufbar. Andererseits können somit verkehrliche Wirkungen und verschiedene Trends, welche sich durch das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ergeben, erfasst und anhand dieser Daten mit alten oder neuen Datenständen verglichen werden. Unter anderem sind diese Daten ein maßgebender Baustein für das Verkehrsmonitoring.

Tabelle 49: Maßnahmenpaket 8.1

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie	
8.1	Datenmanagement	
8.1.1	Datenfortschreibung im Geoinformationssystem der Stadtverwaltung	hoch
8.1.2	Regelmäßige Mobilitätsdatenerfassung und -evaluierung	hoch

6.8.2 Marketing

Erfahrungsgemäß gilt es bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen aus dem Themenbereich der Verkehrsplanung, dass die Bevölkerung in die Planungsprozesse mit einbezogen werden sollte. Nur mit Beteiligung der Öffentlichkeit kann eine hohe Akzeptanz und daraus folgend eine hohe Wirksamkeit der jeweiligen Maßnahmen sichergestellt werden. Dazu bieten sich z. B. Informationsveranstaltungen und Austauschformate wie „Runde Tische“ an. Denkbar ist auch die Ausgabe von Broschüren. Teilweise wird dieser Ansatz bereits durch die Stadt Waldkraiburg umgesetzt. Das Vorgehen sollte beibehalten und wenn möglich ausgeweitet werden.

Grundsätzlich sind auch regelmäßige Marketingmaßnahmen empfehlenswert. Ziel ist dabei Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Menschen zu haben bzw. das Bewusstsein für das eigene Mobilitätsverhalten zu schaffen und Aufklärung über alle Mobilitätsformen in Waldkraiburg zu betreiben. Wichtig ist auch die Übermittlung von aktuellem Wissen. Dies kann beispielsweise in Form von Informationsveranstaltungen oder besonderen Thementagen organisiert werden. Ziel ist es durch regelmäßiges wiederkehrendes Abhalten solcher Veranstaltungen, nachhaltig das Bewusstsein und letztlich das Mobilitätsverhalten zu wandeln.

Tabelle 50: Maßnahmenpaket 8.2

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie	
8.2	Marketing	
8.2.1	Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen	hoch
8.2.2	Regelmäßige Marketingmaßnahmen, z. B. Imagekampagne Radverkehr und/oder ÖPNV	hoch

6.8.3 Starke Interessenvertretung auf Verwaltungsebene

Um insbesondere Maßnahmen zum Wohl der Einwohner und Besucher von Waldkraiburg umzusetzen, an denen beispielsweise Nachbargemeinden, Landkreis oder sonstige Dritte (bspw. politische Vertreter) beteiligt sind, sind oftmals auch die Zustimmung dieser Parteien erforderlich. Damit diese Zustimmung mit einer großen Wahrscheinlichkeit auch geschieht, sind daher die Interessen der Stadt Waldkraiburg sowohl nach innen als auch nach außen entsprechend stark und transparent zu vertreten. Dies kann auf sehr unterschiedlichen Wegen geschehen. Jedoch sollte der Informationsgehalt zu der jeweiligen Maßnahme immer konsistent zwischen den unterschiedlichen Kommunikationskanälen weitergegeben werden. Hilfreich kann in diesem Zusammenhang auch die Anwendung von Werkzeugen aus dem Bereich der Werbung und allgemein des Marketings sein.

Tabelle 51: Maßnahmenpaket 8.3

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie	
8.3	Starke Interessenvertretung auf Verwaltungsebene	
8.3.1	Starke Vertretung der Interessen der Stadt (Ziele aus dem VEP) nach außen und innen	Schlüsselmaßnahme

6.8.4 Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten

Zur Sicherstellung der Weiterverfolgung und Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans ist die Ernennung eines Mobilitätsbeauftragten empfehlenswert. Dieser sollte bei der Neuaufstellung von Bebauungsplänen oder anderen städtebaulich bedeutsamen Entwicklungen verpflichtend zu informieren und anzuhören sein, um sicherzugehen, dass die Belange und Zielsetzungen des VEP ausreichend gewürdigt werden. Ebenso wichtig, ist eine klare Aufgabenstellung, Verantwortung und Entscheidungskompetenz für diese Person festzulegen.

Tabelle 52: Maßnahmenpaket 8.4

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Priorität
8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie	
8.4	Benennung eines Mobilitätsbeauftragten	
8.4.1	Benennung eines Mobilitätsbeauftragten mit klarer Aufgabenstellung, Verantwortung und Entscheidungskompetenz	Schlüsselmaßnahme

6.9 Schwerpunkte

Wie bereits einleitend im Kapitel 6 genannt, werden die nachfolgenden fünf Schwerpunkte bzw. Untersuchungsbereiche nochmals näher betrachtet, da teils bereits detailliertere Untersuchungen im Voraus des VEP vorlagen. Es wird daher geprüft, ob die bisherigen Lösungsvorschläge in Einklang mit dem VEP stehen und weitere Handlungsempfehlungen auszusprechen sind.

6.9.1 Erneuerung Grüner Weg mit Schwerpunkt Goetheplatz

Für den Abschnitt des Grünen Weges zwischen der Einmündung Hermann-Löns-Straße bzw. Troppauer Straße und der Einmündung Siemensstraße, existieren bereits Ausbaupläne. Diese sehen insbesondere die Anlage von Radwegen entlang der Straßenachse vor. Schwerpunkt bei der Betrachtung soll dabei der Goetheplatz sein, da hier mehrere Nutzungsansprüche verstärkt aufeinandertreffen.

Die Planungen zum Ausbau des Grünen Weges sind vor Veröffentlichung der E-Klima²⁸ erstellt worden und damit aufgrund des Platzmangels mit den damals noch gültigen Mindestmaßen von 1,60 m Breite für Radweg geplant. Nunmehr gelten nur noch die Regelmaße von 2,00 m (zuzüglich Sicherheitsabstände)²⁹. Entsprechend ist bei der finalen Umsetzung der Maßnahme ein Kompromiss zu finden.

Ausgangssituation Goetheplatz

Stichpunktartig charakterisieren die nachfolgenden Punkte die derzeitige Verkehrssituation bzw. Ausgangssituation am Goetheplatz:

- Längsparkplätze entlang Grüner Weg und Senkrechtparkplätze am Goetheplatz
- Parkplätze werden durch Anwohner (Langzeit- / Dauerparker), Handel, Elterntaxi für Grundschule (Kurzzeitparker) genutzt
- relativ viel Querverkehr durch Fußgänger über Grüner Weg
- relativ schmale Einmündungen von Schillerstraße und Goetheplatz auf Grüner Weg
- leichter Achsenversatz der Nebenstraßen: Schillerstraße und Peter-Rosegger-Straße
- Einbiegen von den Nebenstraßen auf Grüner Weg zu den Spitzenzeiten aufgrund der Verkehrsbelastungen mit längeren Wartezeiten verbunden

Defizite / Kritik

- Temporärer Parkplatzmangel (Elterntaxi)
- Temporär ungünstige Verkehrssituationen (ebenso Elterntaxi)
- Konflikte zukünftig mit Radverkehr (insbesondere nach Umbau Grüner Weg) zu erwarten
- Ungünstige Verkehrssituation aus den Nebenstraßen herauszufahren (Mischfahrstreifen in Zufahrt, längere Wartezeiten insbesondere für Linkseinbieger)

²⁸ Vgl. <https://www.fgsv-verlag.de/e-klima-2022>, aufgerufen am 15.11.2024

²⁹ Vgl. <https://www.fgsv-verlag.de/ad-hoc-arbeitspapier-zur-anwendung-der-rast-06>, aufgerufen am 15.11.2024

Ziele

Aus den Defiziten abgeleitete wesentliche Ziele sind daher:

- Verbesserung der Situation für Elterntaxi (entweder Vermeidung oder Strukturierung der Verkehrsströme)
- Verbesserung der Infrastruktur für Radverkehr
- Verkehrsablauf entlang Grüner Weg möglichst störungsfrei gestalten
- Zufahrt aus den Nebenstraßen übersichtlich gestalten
- Grundsätzliche Erhaltung einer Grünfläche zur stadtgestalterischen Aufwertung des Goetheplatzes

Herleitend aus diesen Defiziten und Zielen werden verschiedene Ansätze zur Gestaltung des Goetheplatzes betrachtet. In den folgenden Absätzen werden daher die wesentlichsten Gestaltungsansätze und -möglichkeiten kurz erläutert. Diese geben dennoch die Bandbreiten zur verkehrlichen Gestaltung wieder.

Die Längsparker in Fahrtrichtung Südwest sollen grundsätzlich zur Realisierung einer zukünftigen Radverkehrsanlage entfallen.

Gestaltungsansatz 1

Die Grünfläche des Goetheplatzes soll als Vorfahrtsfläche für Elterntaxis mit separaten Ein- / Ausfahrten zur Hauptstraße (um-) genutzt werden. Dies hätte zur Folge, dass:

- eine Entzerrung des Park- und Rangierverkehrs erfolgt,
- die Kinder müssen die Straße Grüner Weg nicht queren,
- jedoch mit den Nachteilen einer massiven Grünflächenreduzierung sowie
- ungünstigen Verkehrsverhältnissen entlang Grüner Weg, da diese nicht beseitigt, sondern verstärkt werden (Behinderung durch abbiegende Verkehre),
- Elterntaxis werden dadurch ebenso nicht vermieden.

Aus diesen überwiegenden Nachteilen lässt sich der Gestaltungsansatz 2 entwickeln.

Gestaltungsansatz 2

Die bestehenden Straßen sollen weiterhin genutzt werden, ohne zusätzliche Flächenversiegelung. Jedoch sollen die Elterntaxis mittels Einbahnstraße (mit Fahrtrichtung von Ost nach West, d. h. Schillerstraße – Goetheplatz – Ausfahrt Goetheplatz) auf dem Goetheplatz geführt und damit der Elterntaxi-Verkehr vom übrigen Verkehr entlang der Hauptstraße Grüner Weg separiert werden. Es ergibt sich somit folgende Konstellation:

- Entzerrung des Park- und Rangierverkehrs,
- Aufweitung der Nebenstraßenzufahrt Schillerstraße durch Einbahnstraßenregelung nicht erforderlich,
- jedoch sind als Nachteile zu nennen, dass eine Behinderung des nachfolgenden Verkehrs durch linksabbiegende Verkehre entlang Grüner Weg nicht minimiert wird,

- Elterntaxis werden dadurch ebenso nicht vermieden.

Um die vielen Gestaltungsmöglichkeiten für den Goetheplatz in mehreren Facetten aufzuzeigen, wird weiterhin der Gestaltungsansatz 3 entwickelt.

Gestaltungsansatz 3

Die westliche Zufahrt zum Goetheplatz wird unter teilweiser Ausnutzung der Grünfläche ausschließlich als Elterntaxi-Vorfahrt angelegt. Die Anfahrt zu den nördlichen Stellplätzen sowie die Zufahrt zur Schule erfolgt vollständig über die Schillerstraße. Daraus ergibt sich, dass zwar der Knotenpunkt Grüner Weg / Schillerstraße / Peter-Rosegger-Straße weniger Abbieger aufweist, jedoch die Defizite nahezu bestehen bleiben:

- Behinderung des nachfolgenden Verkehrs durch linksabbiegende Verkehre entlang Grüner Weg,
- Elterntaxis werden nicht vermieden.

Es werden daher in einem weiteren Gestaltungsansatz weitere Möglichkeiten untersucht.

Gestaltungsansatz 4

Als Grundgedanke wird hier eine maßgebliche Vergrößerung der Grünfläche vorgesehen, sodass die westliche Zufahrt zum Goetheplatz sowie alle Stellplätze am Goetheplatz selbst entfallen. Entsprechend wird es für Elterntaxis ungünstig mit dem Fahrzeug dort zu halten oder zu parken. Dies wäre insgesamt hinsichtlich der Flächenversiegelung begrüßenswert, würde jedoch voraussichtlich folgende Nachteile mit sich führen:

- Elterntaxis könnten auch auf dem Grünen Weg verbleiben und damit den Verkehrsfluss entlang der Hauptverkehrsachse behindern,
- der Einzelhandel auf der Südseite des Goetheplatzes würden durch das fehlende Stellplatzangebot Kunden und Besucher verlieren.

Ableitend aus diesem Ansatz 4 wird der Gestaltungsansatz 5 entwickelt.

Gestaltungsansatz 5

Als finaler Vorschlag wird daher der Gestaltungsansatz 5 gesehen. Jedoch ist dieser Ansatz hinsichtlich seiner baulichen Umsetzbarkeit in dieser Planungsstufe nicht tiefgreifend untersucht. Es können sich mit fortschreitender Entwicklung der Planung zum Goetheplatz noch erhebliche Abweichungen von diesem Gestaltungsansatz ergeben.

Die Abbildung 82 stellt einen Ausschnitt mit den wesentlichen verkehrlichen Gestaltungsvorschlägen zum Goetheplatz dar. Der Gesamtplan kann den Anlagen entnommen werden. Folgende verkehrliche Elemente sind in dieser Planung enthalten:

- Einbahnstraßenregelung Ost nach West am Goetheplatz sowohl für die Elterntaxi als auch für Kunden, Besucher und Anwohner mit Reduzierung der Fahrgassenbreite am Goetheplatz sowie der Anordnung von Schrägparkplätzen.
- Linksabbiegestreifen vom Grünen Weg (Fahrtrichtung Ost) in die Schillerstraße.
- Fußgängerquerungshilfe (Mittelinsel) westlich des Linksabbiegestreifens bzw. mittig des Goetheplatzes (eine Signalisierung ist möglich).

- Eine Querung der Grünflächen durch Fußgänger ist möglich, da vorzugsweise als sandgeschleimte Ausführung entsprechende Wege auf dem Goetheplatz vorgesehen sind.
- Radverkehrsanlagen beidseitig parallel zum Grünen Weg.

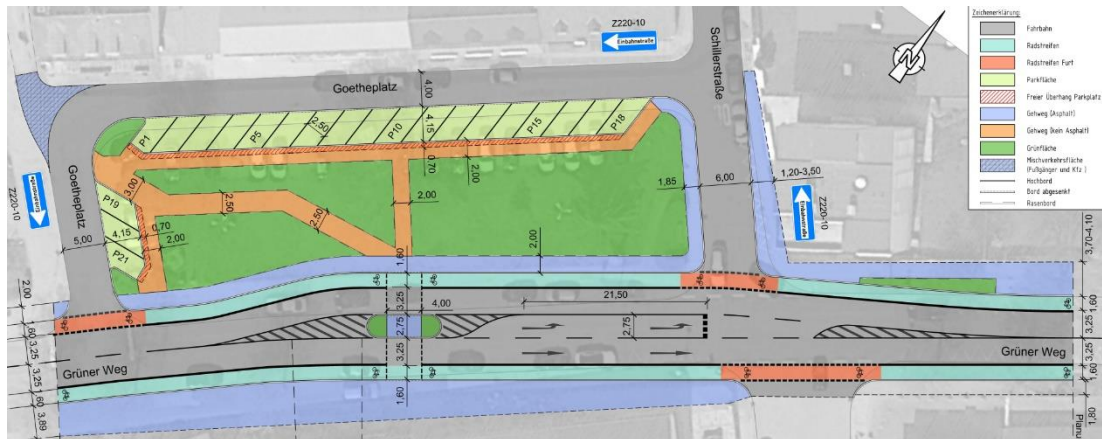


Abbildung 82: Vorschlag zur Gestaltung des Goetheplatzes
(Quelle: Eigene Darstellung)

Weiterhin ist im Zuge der Planungen zum Grünen Weg – insbesondere für die Radverkehrsanlagen in nordöstliche Fahrtrichtung – folgendes anzumerken. Bereits im Bereich des westlichen Grünen Weges verläuft parallel ab der Marienburger Straße über die Troppauer Straße hinweg der „Grüne Ring“ mit Geh- und Radweg. Entsprechend sollte hier in Fahrtrichtung Nordost auch der geplante Radweg über diese „Grünen Wege“ angelegt werden, wobei die Querung bei der Troppauer Straße so angelegt werden muss, dass der Radverkehr verkehrsrechtlich Vorrang erhält. Der geplante Radweg könnte auch schon südwestlich der Marienburger Straße beginnen (parallel zur Von-der-Tann-Straße).

Im weiteren Verlauf entfernt sich jedoch der „Grüne Ring“ von der Straße Grüner Weg. Entsprechend ist hier eine neue Einfahrt (Einfädelungsrampe) für den Radverkehr unmittelbar vor dem Grundstück mit der Hausnummer 93 vorzusehen (vgl. Abbildung 83).

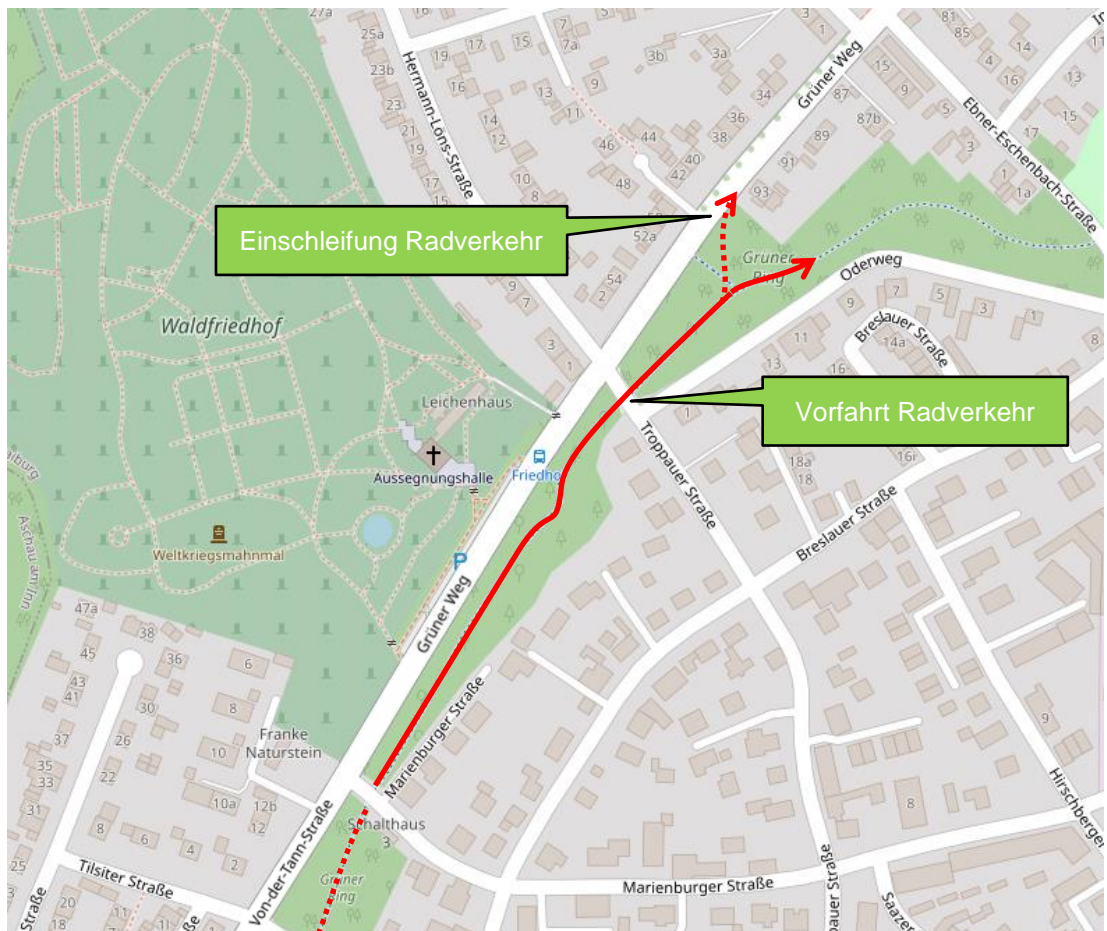


Abbildung 83: Von-der-Tann-Straße mit parallel verlaufendem Geh- und Radweg.
(Quelle: Eigene Darstellung, www.OpenStreetMap.org und Mitwirkende)

6.9.2 Stadtplatz / Neubau Rathaus

Ausgangssituation Stadtplatz

Die Ausgangssituation am Stadtplatz kann wie folgt beschrieben werden:

- viele Parkplätze mit entsprechenden Stellplatzwechseln
- relativ langsamer Verkehrsfluss (im Sinne der Innenstadt positiv zu werten)
- gewisser Umbau im Zuge des Rathausneubaus geplant

Defizite / Kritik

- Wertvolle Innenstadfläche geprägt durch parkende Kfz
- Bus / Taxi-Haltestelle nahezu ohne Ausstattung

Ziele

Einerseits sind die vielen Parkplätze zum Teil ein Standortvorteil für den Einzelhandel, andererseits geht diese Fläche als Aufenthalts- und Bewegungsfläche für Fußgänger verloren. Als Planungsansatz wird daher vorgeschlagen:

- Nördlicher Teil wird zur Begegnungsfläche bzw. Bushaltestelle mit Wartehalle etc.

- Der Kfz-Verkehr wird, wie bisher, mit Einbahnstraßenregelung im westlichen, südlichen und östlichen Bereich in Fahrtrichtung Ost geleitet.
- Die Senkrechtstellplätze an den Stirnseiten des Platzes werden in Schrägaufstellung im Zusammenhang mit der Einbahnstraßenführung angelegt.

Es ergeben sich folgende Vorteile:

- Verdrängung der vielen „ruhenden“ Kfz unmittelbar vor dem geplanten Rathaus.
- Herausstellung der Priorisierung von Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Bus, Rad).

Nachteile ergeben sich aufgrund des Umbaus der Stellplatzanordnung sowie der Beschränkung, dass zukünftig keine Fahrbeziehungen von Ost nach West über den Rathausplatz möglich sind. Dies trägt jedoch im Zuge der Innenstadtberuhigung positiv zur Zielerreichung im Sinne des VEP bei.

6.9.3 Nordtangente

Ausgangssituation

Als Nordtangente wird der Straßenzug bestehend aus Von-der-Tann-Straße – Grüner Weg – Daimlerstraße bezeichnet. Entlang dieser Straßenachse existieren relativ hohe Verkehrsbelastungen (Daimlerstraße: 9.700 bis 12.400 Kfz/Tag, Grüner Weg: 7.000 bis 8.700 Kfz/Tag, Von-der-Tann-Straße: 3.300 bis 6.500 Kfz/Tag). Diese Straßenachse wird weiterhin als „Nordtangente“ wahrgenommen, obwohl die Verkehrserhebungen – vor allem die Analysen zum Durchgangsverkehr – keine maßgebend hohen Zahlenwerte ergeben (je Fahrtrichtung nur rund 100 Kfz/Tag als Durchgangsverkehr). Insofern sind dort maßgebend viele Quell- und Zielverkehre vorzufinden.

Defizite / Kritik

- Im westlichen Bereich großzügige Kfz-Verkehrsflächen.
- Im mittleren Bereich teils begrenzte Querschnittbreiten, sodass beispielsweise die Anlage von Radwegen mit vielen Zwangspunkten und Kompromissen behaftet sein wird.
- Derzeit sind über die gesamte Straßenachse keine Radverkehrsanlagen vorhanden.

Maßnahmen

Als Planungsgrundgedanken werden die Ziele aus dem VEP berücksichtigt:

- ➔ Rang 1: erhält der Radverkehr, d. h. beidseitige Radverkehrsanlagen zu Lasten insbesondere der Längsparkflächen.
- ➔ Rang 2: erhält der fließende Verkehr, da die Verkehrsachse als Hauptroute festgelegt ist.

- Rang 3: Gehweg, obwohl er grundsätzlich einen höheren Rang gegenüber dem fließenden Verkehr verdient, wird er nachrangig eingestuft, da die Verkehrsachse als Hauptroute festgelegt ist.
- Rang 4: Linksabbiegestreifen, sofern es die Knotenpunkte erfordern und die Flächen dafür vorhanden sind.
- Rang 5: Grünstreifen / Parkstreifen

Wie bereits im Kapitel 6.9.1 „Erneuerung Grüner Weg mit Schwerpunkt Goetheplatz“ hingewiesen, kann im Abschnitt zwischen Marienburger Straße über die Troppauer Straße bis hin zur Haus-Nr. 93 parallel zur Straße ein Geh- und Radweg geführt werden. Die Anlagen sind hierfür im Zuge des „Grünen Rings“ meist schon vorhanden. Es fehlt hier prinzipiell nur die Einschleifung des Weges im Bereich der Haus-Nr. 93 zur Straße Grüner Weg.

6.9.4 Erzgebirgsstraße / Münchener Platz

Ausgangssituation

Die Ausgangssituation in der Erzgebirgsstraße kann folgendermaßen charakterisiert werden:

- Es existiert ein hoher Anteil an Quell- und Zielverkehr.
- Sie hat die Funktion einer Sammelstraße innerhalb des Stadtgebietes.
- Es sind weitere Nachverdichtungen im Gebiet geplant bzw. derzeit in Umsetzung.

Defizite / Kritik

- Teils hoher Parkdruck, jedoch unmittelbar im öffentlichen Straßenraum wenige Parkflächen vorhanden.
- Geradlinige Straßenführung, was intuitiv zu beschleunigendem Fahrverhalten führen kann („...ich kann mein Ziel schon sehen, es ist jedoch noch über 100 m entfernt...“).

Maßnahmen

Als Leitgedanken soll hier gelten: Alle Maßnahmen sollen mehr der Verkehrsberuhigung dienen, jedoch die grundsätzliche Befahrbarkeit mit dem Kfz erhalten bleiben.

- Vorgesehen ist eine Tempo-30-Zone (VZ 274.1).
- Grünanlagen einschließlich Münchener Platz bleiben erhalten.
- Stellplätze am Münchener Platz sollten insofern erhalten bleiben, da entsprechender Besucherverkehr bei der sozialen Einrichtung / Kirchen / Gastronomie vorhanden ist.
- Die Geradlinigkeit in der Erzgebirgsstraße könnte mit leichten Verschwenkungen z. B. durch partielle Anlage von kleinen Grüninseln etwas gebrochen werden, sodass die sichtbare Dominanz des Kfz-Verkehrs (fahrend / parkend) gedämpft wird.
- Die Befahrbarkeit für den Bus sollte jedoch grundsätzlich erhalten bleiben.

- Die Vorentwurfsplanungen zum Umbau im Bereich Münchener Platz mit Bushaltestelle und Querungshilfe in Form einer Mittelinsel stehen den oben genannten Punkten nicht entgegen.

6.9.5 Werksgleis

Ausgangssituation

- Industriebahngleis mit temporärer Nutzung (jedoch nicht täglich).
- Langfristig ist ein Entfall dieser Bahntrasse möglich.

Defizite / Kritik

- Die Bahntrasse bringt eine gewisse Trennwirkung hervor.

Maßnahmen

Sofern die Bahntrasse langfristig aufgegeben wird, drängt sich eine Nutzung als Radverkehrsachse auf.

- Langfristig Radverkehrsanlagen (eventuell als Mischverkehrsfläche mit Fußgänger),
- möglichst als Zweirichtungsradweg (Regelbreite 3,00 m).
- Wenn Fläche ausreichend ist, dann sollten die Fußgänger vom Radverkehr getrennt werden, vgl. Abbildung 84.
- Ebenso ist die Schaffung entsprechender Anbindungen zu dieser geplanten Radverkehrsachse aus den anliegenden Wohnbereichen vorzusehen.

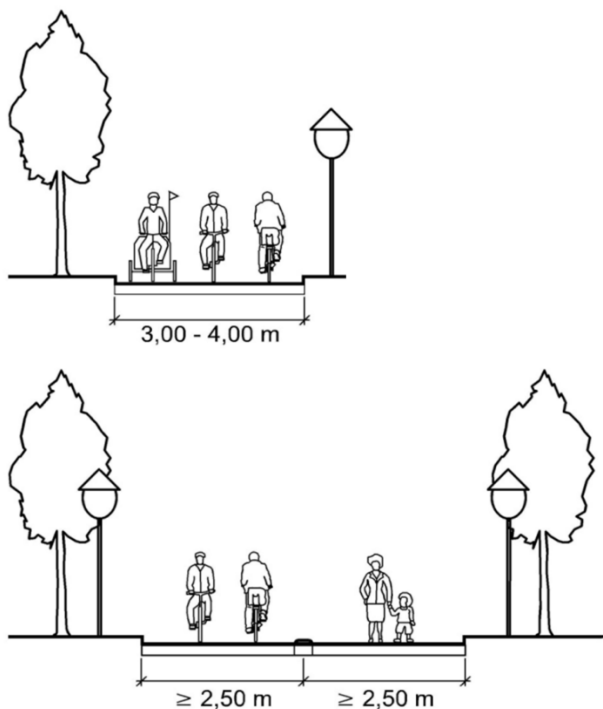


Abbildung 84: Beispielquerschnitte – Selbstständig geführte Radwege
(Quelle: ERA 2010, Veränderung der Darstellung durch Schlothauer & Wauer)

6.10 Verkehrsprognose mit Maßnahmen aus dem VEP

Zusammenfassend aus den in Kapitel 6 herausgearbeiteten Maßnahmen, welche

- auf Basis der definierten Ziele im Verkehrsentwicklungsplan dienlich sind,
- eine realistische Chance hinsichtlich ihrer Umsetzung haben (auch wenn teils eine Umsetzung erst nach dem Prognosehorizont 2035 voraussichtlich erfolgen wird),
- hauptsächlich den MIV betreffend sind,

sind in Prognoseplanfällen als Kombination zusammengestellt. Der erste Prognoseplanfall baut auf die Analyseverkehrsnachfrage und deren Straßeninfrastruktur, der zweite Prognoseplanfall auf den Prognosenufall auf.

Der Planfall 1 (kurzfristig) setzt sich zusammen aus:

- Analyseverkehrsnachfrage (Datenbasis Verkehrserhebung 2022) und
- Straßenverkehrsnetz mit verkehrsrechtlichen Anordnungen, verbunden mit Fahrbahnmarkierungen und/oder entsprechender Beschilderung. Es sind darin keine Neu- oder Ausbauten wie in der Verkehrsprognose 2035 enthalten (z. B. Ausbau Pürtener Kreuzung, Ortsumfahrung Pürten).

Der Planfall 2 (langfristig) setzt sich zusammen aus:

- Verkehrsnachfrage für den Prognosehorizont 2035
- Bauliche Maßnahmen der Straßeninfrastruktur

Im Ergebnis stehen somit für die weitere Verwendung bzw. als Planungsgrundlage die prognostizierten Verkehrsbelastungen der einzelnen Straßenabschnitte sowohl für kurzfristig realisierbare Maßnahmen als auch für Maßnahmen mit dem Prognosehorizont 2035 zur Verfügung.

6.10.1 Kurzfristige Prognose mit zeitnaher Umsetzung von Maßnahmen, Planfall 1

Die Abbildung 85 zeigt das Umlegungsergebnis des Planfalls mit kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen in einem beispielhaften Ausschnitt des Verkehrsmodells. Darstellungen mit einem größeren Ausschnitt sind dem Bericht als Anlage beigefügt.

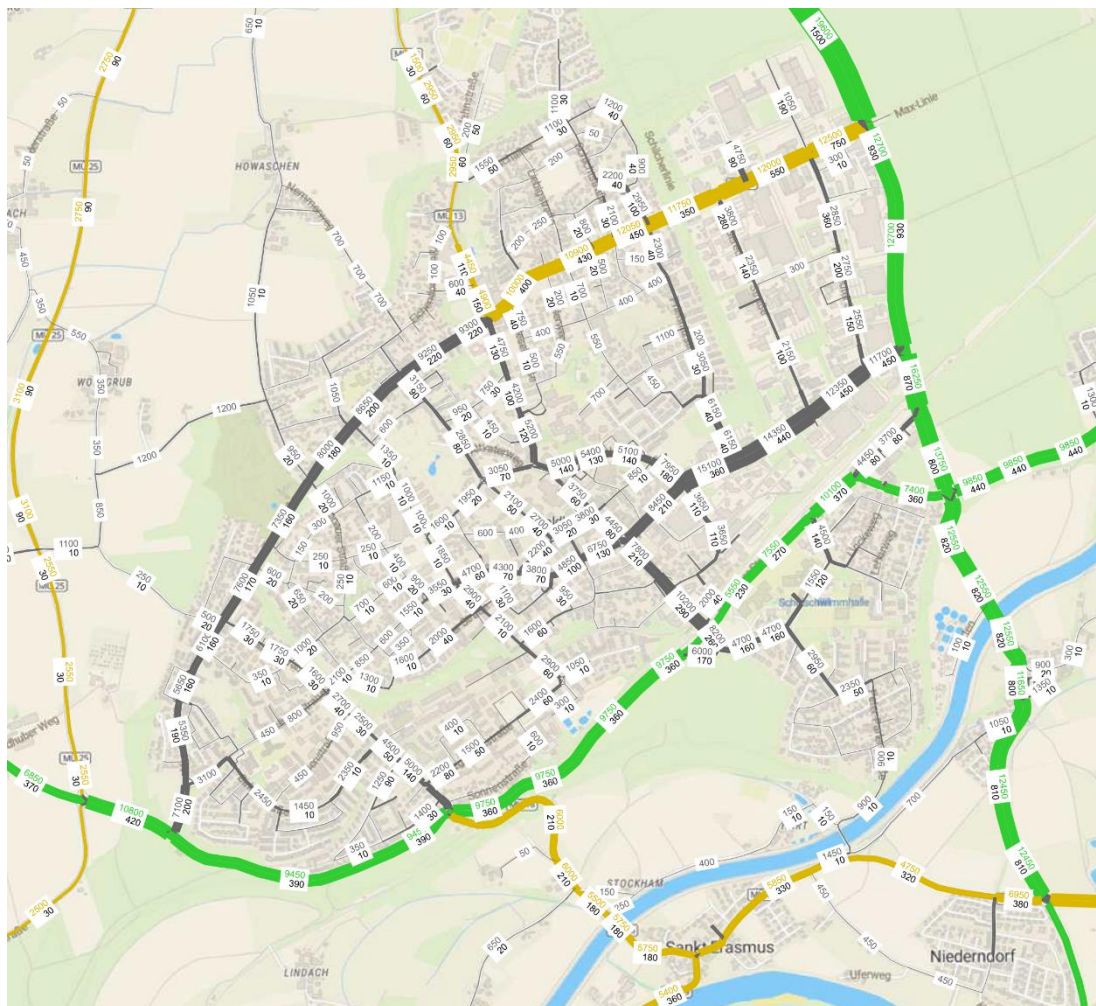


Abbildung 85: Planfall 1 – kurzfristige Maßnahmenumsetzung
(Quelle: Eigene Darstellung)

Wie für die vorangegangenen Verkehrsmodellberechnungen, ist in Abbildung 86 die Streckenauslastung für Planfall 1 – kurzfristige Maßnahmenumsetzung dargestellt. Im Vergleich mit dem Analysezustand sind vor allem die Verkehrsberuhigungsmaßnahmen im innerstädtischen Bereich (innerhalb Innerer Ring) sowie im Bereich der Graslitzer Straße erkennbar.

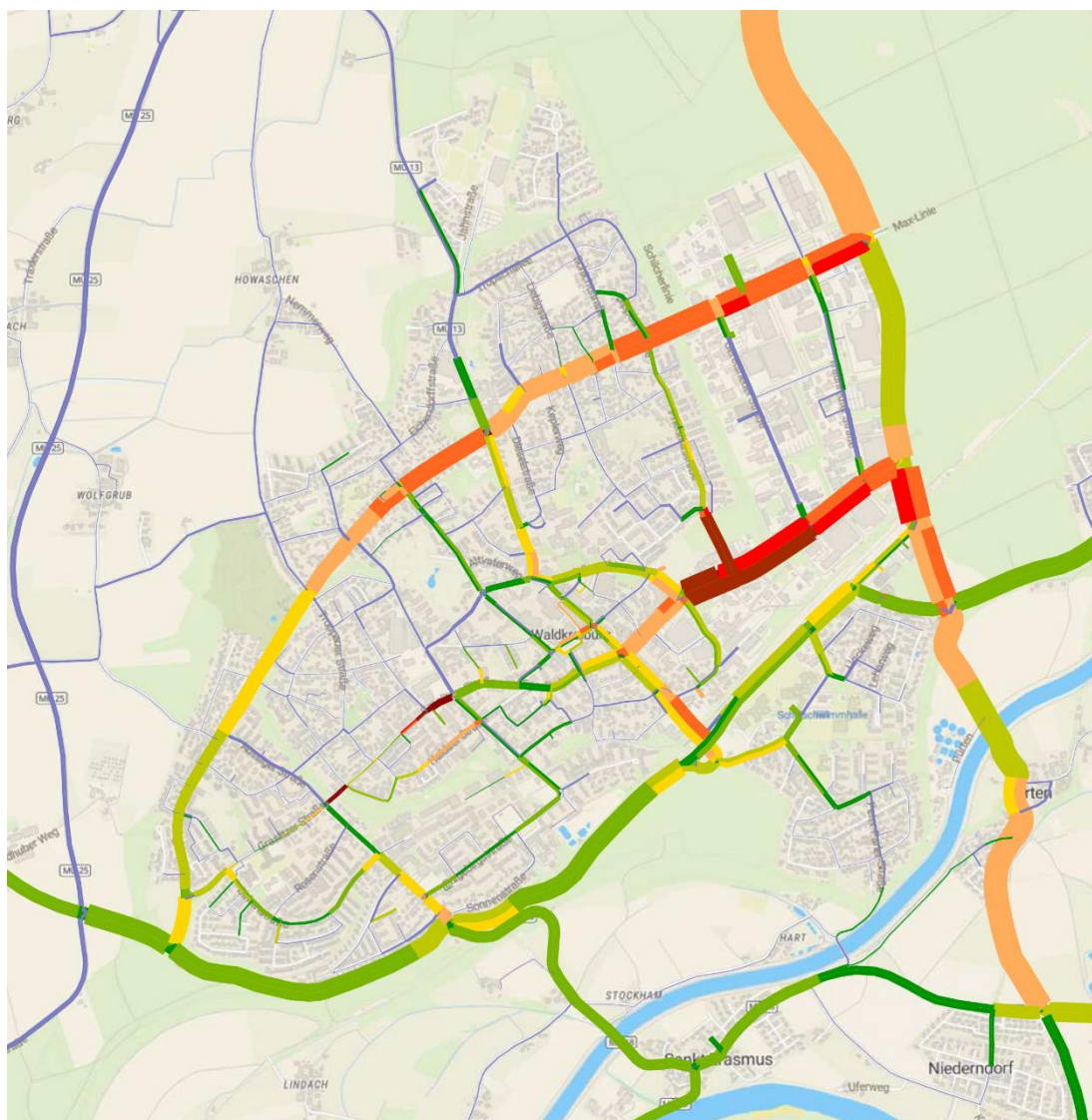


Abbildung 86: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Planfall 1, Streckenauslastung
(Quelle: Eigene Darstellung, dunkelrot: hohe Auslastung bis blau: niedrige Auslastung)

Wesentlich prägnanter werden die Verkehrsverlagerungen zwischen der Analyse und dem Planfall 1 sichtbar. Die Abbildung 87 stellt die Differenzbelastung zwischen „Planfall 1 minus Analyse“ dar. In Rot sind dabei die Verkehrszunahmen, in Grün die Verkehrsabnahmen gegenüber der Analyseverkehrsbelastung dargestellt. Gut zu erkennen sind dabei die Verkehrsabnahmen im Bereich der Graslitzer Straße. Jedoch ist anzumerken, dass die Verlagerungswirkungen dennoch stark abhängig davon sind, wie die Verkehrsberuhigungen umgesetzt werden. In vorliegender Verkehrsmodellberechnung sind wirkungsstarke Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung unterstellt. Dies könnten beispielsweise sein: Graslitzer Straße als Fahrradstraße, abschnittsweise oder gänzlich Verkehrsberuhigter Bereich (Verkehrszeichen 325), in Kombination mit Straßeneinbauten (Bänke, Blumenkübel, etc.). Durch diese wirkungsstarke Maßnahmen-Modellierung werden mögliche kritische Bereiche (insbesondere auf parallelen Routen zur Graslitzer Straße) einfacher identifizierbar. Im vorliegenden Fall wäre dies bei der Haidauer Straße gegeben. Hier sind – sofern sich die Verkehrsverlagerungen tatsächlich so einstellen würden – flankierende Maßnahmen zu ergreifen.

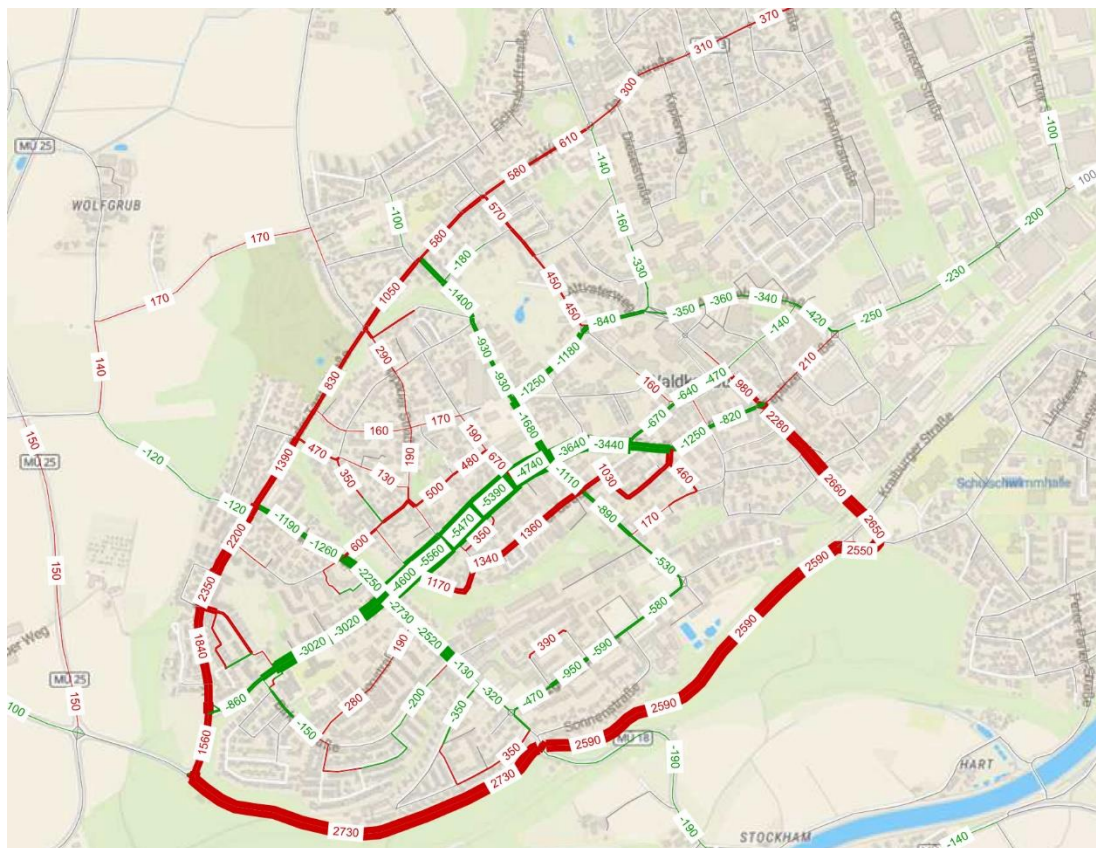


Abbildung 87: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Differenz Planfall 1 minus Analysefall
[Angaben in Kfz/24 h; rot: Verkehrszunahme; grün: Verkehrsabnahme]
(Quelle: Eigene Darstellung)

6.10.2 Verkehrsprognose 2035 mit Maßnahmenumsetzung, Planfall 2

Die Abbildung 88 zeigt das Umlegungsergebnis des Planfall 2, einer Kombination von mehreren Maßnahmen, als Ergebnis aus dem Verkehrsentwicklungsplan. Die Darstellungen sind mit einem größeren Ausschnitt dem Bericht als Anlage beigefügt. In dem Planfall 2 sind folgende Maßnahmen enthalten:

- Maßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030
- Maßnahmen des Staatsstraßen ausbauprogrammes Bayern (z. B. Beseitigung des Bahnübergangs St 2091, Umbau Pürtener Kreuzung)
- Ortsumfahrung Pürten
- Verkehrsberuhigungsmaßnahmen:
 - Verkehrsberuhigung Innenstadt (innerhalb und außerhalb des Inneren Rings)
 - Verbesserungen des Verkehrsflusses Innerer Ring

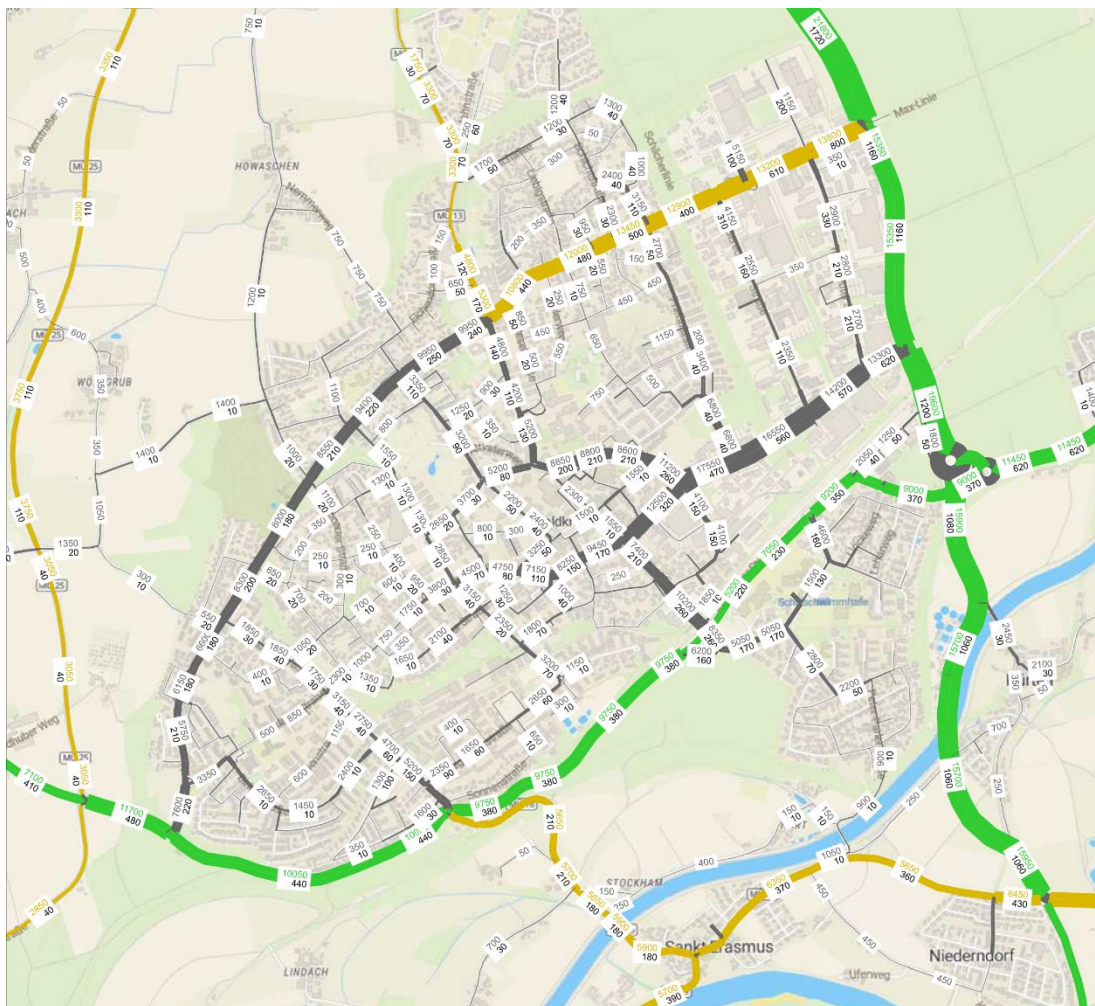


Abbildung 88: Planfall 2 – Verkehrsberuhigung Innenstadt, Stärkung Innenstadtring, Ausbau Pürtener Kreuzung und Umfahrung Pürten (Quelle: Eigene Darstellung, Angaben in [Kfz/24 h und davon Schwerverkehr])

Die Abbildung 89 zeigt die Streckenauslastung für den Prognoseplanfall 2. Im Vergleich zum Planfall 1 und dem Prognosenullfall ist näherungsweise mit der Darstellung der Streckenauslastung erkennbar, dass es sich um eine Kombination dieser beiden genannten Zustände handelt (Prognosenullfall und Planfall 1).

Wie bereits beim Planfall 1 vorgenommen, erfolgt hier ebenso eine Differenzdarstellung zu dem entsprechenden Bezugsfall, welcher hier der Prognosenullfall ist (jeweils Prognosehorizont 2035). Da sowohl im Prognosenullfall als auch im Prognoseplanfall 2 der Umbau der Pürtener Kreuzung als auch die Ortsumfahrung Pürten enthalten ist, werden diese beiden Maßnahmen in einer Differenzdarstellung nicht explizit sichtbar. Ein Ausschnitt der Differenzdarstellung ist in Abbildung 90 zu sehen.

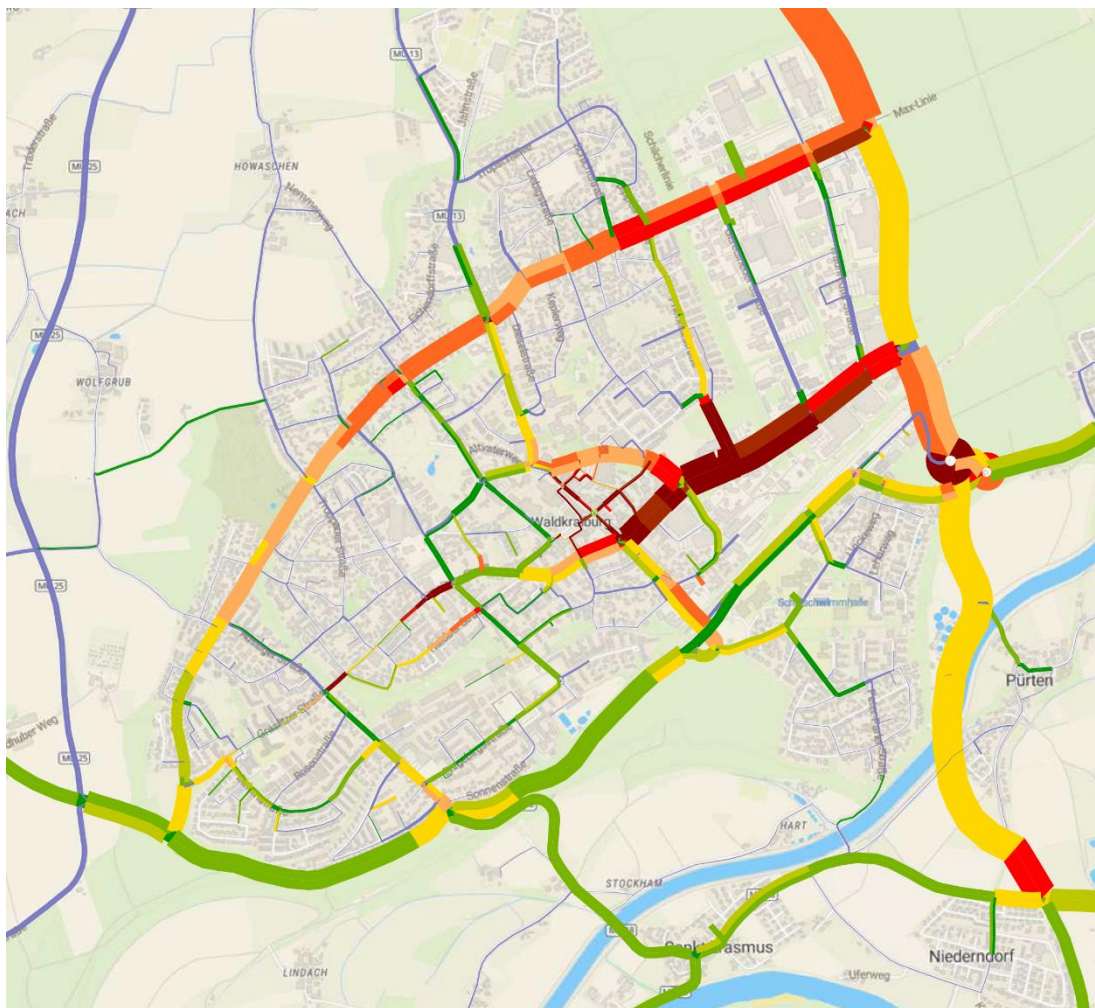


Abbildung 89: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Planfall 2, Streckenauslastung (Quelle: Eigene Darstellung, dunkelrot: hohe Auslastung bis blau: niedrige Auslastung)

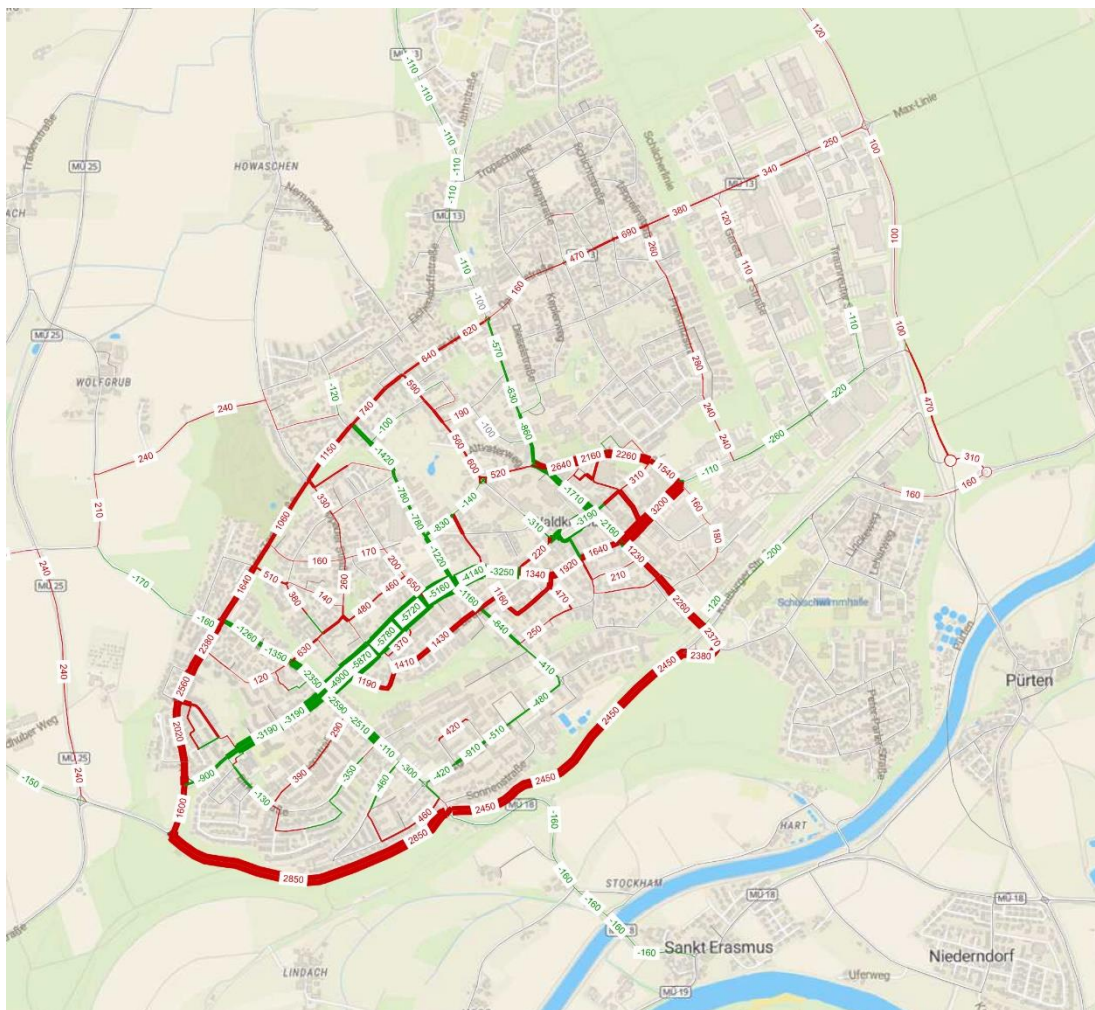


Abbildung 90: Ausschnitt aus dem Verkehrsmodell – Planfall 2 minus Prognosenullfall
[Angaben in Kfz/24 h; rot: Verkehrszunahme; grün: Verkehrsabnahme]
(Quelle: Eigene Darstellung)

7 Maßnahmenliste und Priorisierung

Im vorangegangenen Kapitel wurden die Handlungsfelder sowie die zugehörigen Maßnahmenpakete bzw. einzelnen Maßnahmenbausteine beschrieben und bewertet. Zur übersichtlichen Darstellung der Handlungsempfehlungen wurde eine Maßnahmenliste erstellt. Folgende Informationen sind in der Liste enthalten:

- Nummer und **Kurzbezeichnung des Maßnahmenpaketes / der Maßnahme**
- **Kostenklasse** der Maßnahme (Anteil Stadt), mit Unterscheidung zwischen:
 - keine direkten Kosten (für die Stadt)
 - gering mittel hoch sehr hoch
- **Wirkung bzw. Bedeutung** der Maßnahme für die Zielerreichung des Verkehrsentwicklungsplans, mit Unterscheidung zwischen:
 - gering mittel hoch
- **Realisierungschance bzw. Umsetzungswahrscheinlichkeit** der Maßnahme, mit Unterscheidung zwischen:
 - gering mittel hoch
 - hoch, aber abhängig (von anderen Maßnahmen oder äußeren Faktoren)
- **Zeithorizont** der Maßnahme von Planung bis Umsetzung, mit Unterscheidung zwischen:
 - Daueraufgabe
 - kurzfristig mittelfristig langfristig visionär
- **Priorität** der Maßnahme in der Umsetzung basierend auf den vorangegangenen Aspekten (Kosten, Wirkung, Realisierungschance, Zeithorizont), mit Unterscheidung zwischen:
 - gering mittel hoch
 - Schlüsselmaßnahme (wesentliche Maßnahmen mit höchster Priorität)
- **ggf. weitere Hinweise / Bemerkungen**, z. B. Benennung von Abhängigkeiten

Die gesamte Liste ist im Anhang A.03 dokumentiert. Insgesamt sind 87 Maßnahmen festgehalten und bewertet. Die Detailbetrachtung der Schwerpunkte ist in der Liste nicht enthalten, spiegelt sich teilweise aber in den Maßnahmen wider.

8 Zusammenfassung

Im Rahmen des vorliegenden Konzeptes wurde die Stadt Waldkraiburg unter ganzheitlich verkehrlichen Aspekten untersucht. Als Grundlage dienten umfangreiche Verkehrsdatenerhebungen sowie Ortsbefahrungen und -begehungen. Zudem wurden Daten über die Vertreter der Stadtverwaltung und durch einen Öffentlichkeitsprozess eingeholt. Nach einer Problem- und Potenzialanalyse zum Bestand, wurden in Zusammenarbeit des Stadtrates, der Stadtverwaltung und der Verkehrsplaner Leitziele für die verkehrliche Entwicklung Waldkraiburgs erarbeitet. Ein maßgebender Meilenstein im Projektverlauf war der positive Beschluss der erarbeiteten Leitziele durch den Stadtrat. Damit waren alle Grundlagen zur Erarbeitung von passgenauen Maßnahmen zur Verbesserung der verkehrlichen Situation im Gemeindegebiet gelegt. Auch Anregungen und Wünsche der Stadtverwaltung sowie der Öffentlichkeit wurden in der Konzepterarbeitung berücksichtigt. Hierzu fanden Abstimmungstermine und Beteiligungsveranstaltungen statt.

Als wesentliche Erkenntnis bezüglich der verkehrlichen Situation in Waldkraiburg ist Folgendes festzuhalten. Hinsichtlich der leistungsfähigen Abwicklung des motorisierten Individualverkehrs bestehen keine wesentlichen Probleme, lediglich punktuelle und zeitlich beschränkte Defizite sind erkennbar. Sowohl das MIV-Netz als auch das Parkraumangebot sind großzügig bemessen, auch hier besteht nur punktueller Handlungsbedarf. Hingegen sind im Radverkehr maßgebliche Defizite aber auch Potenziale, wie z. B. die kompakte Stadtstruktur, Flächenverfügbarkeiten, freie Kapazitäten im Straßennetz und Synergien durch laufende Projekte, zu erkennen. Der Verkehrsentwicklungsplan kann als Chance für eine Neuausrichtung der Grundsätze der Verkehrsplanung in Waldkraiburg genutzt werden. Der Stadtrat ist mit dem Beschluss der Ziele bereits einen ersten Schritt gegangen. Einen wesentlichen Einfluss auf die Zielausrichtung des Verkehrsentwicklungsplans hatte die Öffentlichkeit. Die Bevölkerung Waldkraiburgs zeigte sich insbesondere interessiert an der Förderung des Radverkehrs sowie weiterer Verkehrsmittel im Umweltverbund. Aus strategischer Sicht liegt die größte Chance für die Stadt Waldkraiburg im Radverkehr, insbesondere unter Berücksichtigung der Zuständigkeiten bzw. Aufgabenträger und Realisierungschancen von Maßnahmen. Dennoch wurden in vorliegendem Entwicklungsplan auch weitgreifende Projekte bzw. derzeit finanziell nicht abbildbare Projekte aufgenommen, so dass Möglichkeiten nicht verbaut werden, wenn zukünftig Projekte doch umsetzbar werden sollen. Ebenso greift der Verkehrsentwicklungsplan richtungsweisende Ansätze und Maßnahmen auf, die für die Stadt als Daueraufgabe zu verstehen sind und eine kontinuierliche Verfolgung bedingen.

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan liegen der Stadt Waldkraiburg verkehrsplanerische Empfehlungen und Maßnahmenvorschläge vor. Damit ist der solide Grundstein für Detailplanungen gelegt und die anzustrebende Entwicklungsrichtung vorgegeben. Die Verkehrsplaner empfehlen der Stadt Waldkraiburg folgende weitere Vorgehensweise für die Abwägung, Umsetzung und zwingend zu empfehlende Wirkungskontrolle:

- Beschlussfassung mit Priorisierung erster Maßnahmen (beispielsweise Fristigkeit, Synergien mit laufenden Projekten)
- Entwicklung Umsetzungsplan inkl. Budgetplanung

- Einleitung von Detailplanungen (inkl. Kostenschätzung) für priorisierte Maßnahmen
- Einbinden verschiedener Fachämter (intern und extern), wie z. B. Ordnungsamt, Tiefbauamt, Straßenverkehrsbehörde
- ggf. Information und Beteiligung der Bewohner zur Förderung der Akzeptanz
- Anordnung und Umsetzung der Maßnahmen
- Evaluation und Wirkungskontrolle sowie ggf. Anpassung / Nachjustierung

Aufgrund des großen Umfangs an Maßnahmen und dem daraus resultierenden Koordinationsaufwand wird empfohlen, eine Arbeitsgruppe „Umsetzung VEP“ einzurichten. Wenn nötig können im weiteren Prozess und bereits in den ersten Planungsphasen entsprechende Planungsbüros zur beratenden Begleitung hinzugezogen werden. Erste Aufgabenstellungen für die Arbeitsgruppen können die weitere zeitliche Konkretisierung und erste Budgetierung hoch priorisierter Maßnahmen sein.

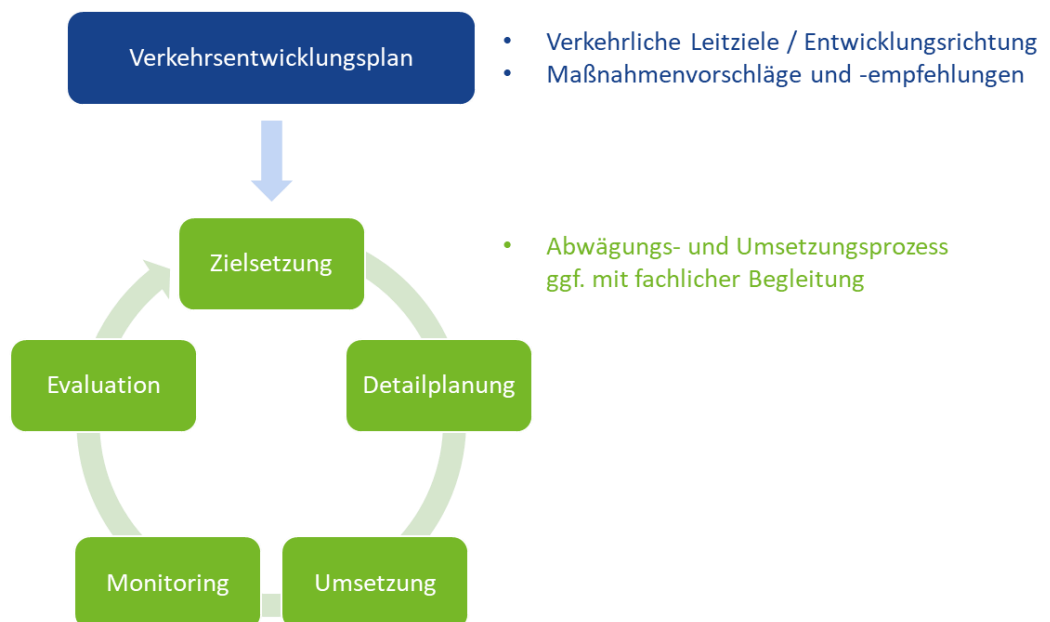


Abbildung 91: Schema im Weiteren empfohlene Vorgehensweise
(Quelle: Eigene Darstellung)

Anhang

A.01 – Ergebnisse der Mobilitätsbefragung**Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung im Alltag:**

(Angaben in % bezogen auf Anzahl Befragte n = 452)

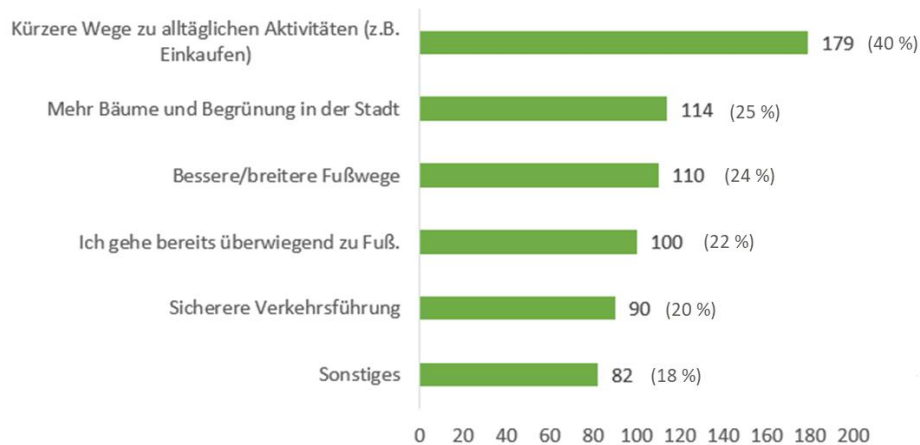
	gar nicht	häufig	immer	manchmal	selten
Zu Fuß	7	44	6	31	13
Fahrrad	18	33	6	26	17
Mofa/Moped/Motorrad	87	4	0	4	6
Pkw	7	45	25	14	9
Pkw mit P+R (ÖPNV)	76	3	1	6	13
Pkw in Fahrgemeinschaft	75	5	0	9	11
Car Sharing	97	0	0	1	2
Taxi	81	0	0	2	16
Öffentliche Verkehrsmittel	60	6	3	10	21
Fahrrad mit ÖPNV	87	1	0	5	7

Zurückgelegte Gesamtstrecke je Verkehrsmittel im Alltag:

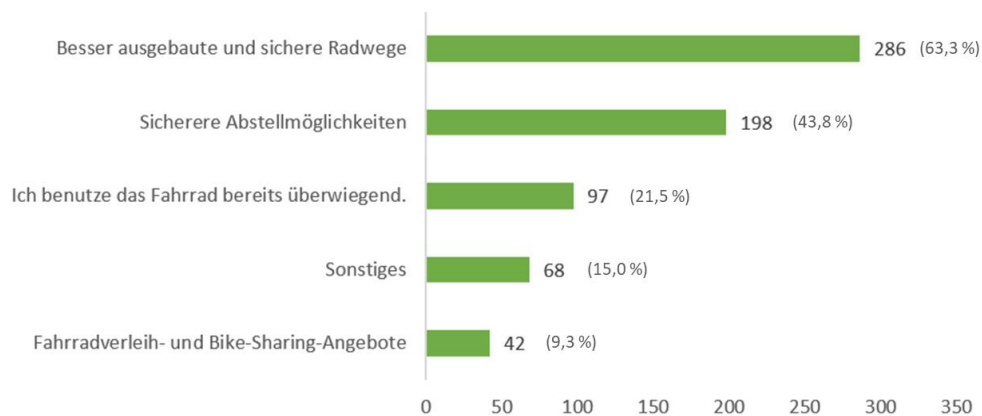
(Angaben in % bezogen auf Anzahl Befragte n = 452)

	0 km	1-2 km	2-5 km	5-10 km	> 10 km
Zu Fuß	14	41	29	12	3
Fahrrad	43	17	20	16	6
Mofa/Moped/Motorrad	93	1	1	3	2
Pkw	14	5	12	22	47
Pkw mit P+R (ÖPNV)	91	2	2	2	4
Pkw in Fahrgemeinschaft	85	4	4	2	4
Car Sharing	99	1	0	0	0
Taxi	96	1	1	0	1
Öffentliche Verkehrsmittel	84	2	2	2	10
Fahrrad mit ÖPNV	96	1	1	1	2

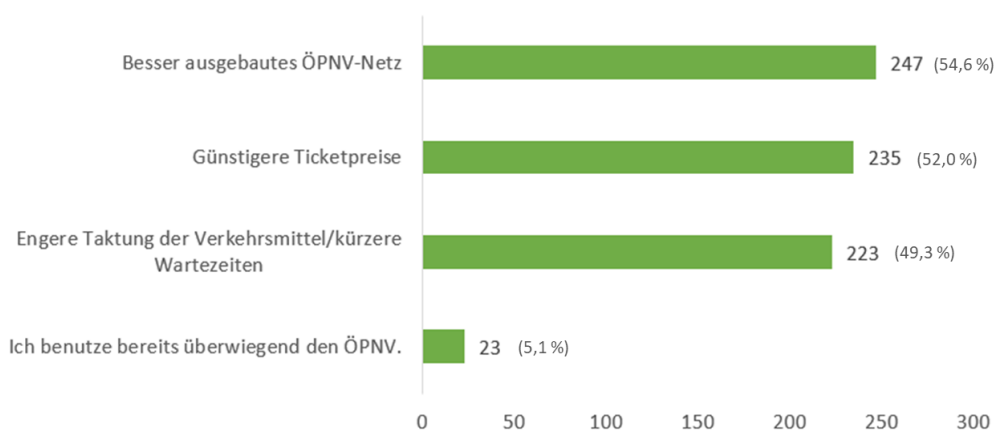
Möglichkeiten, um zu Fuß gehen attraktiver zu machen:



Möglichkeiten, um das Radfahren attraktiver zu machen:

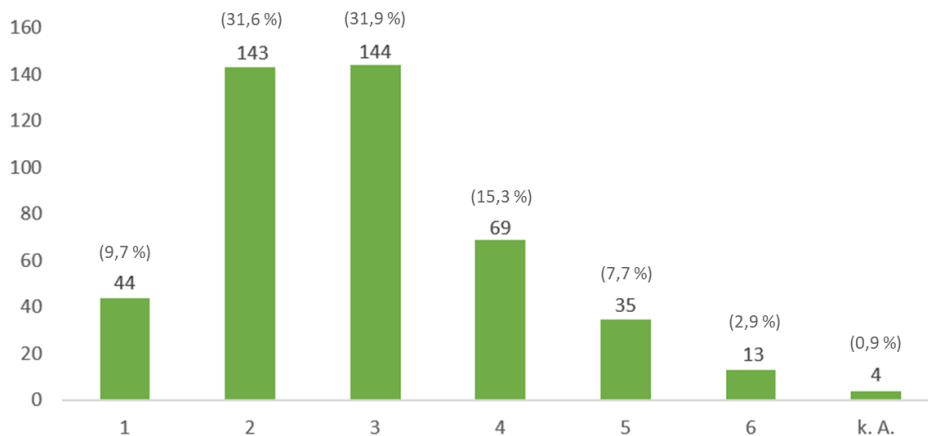


Möglichkeiten, um den ÖPNV attraktiver zu machen:



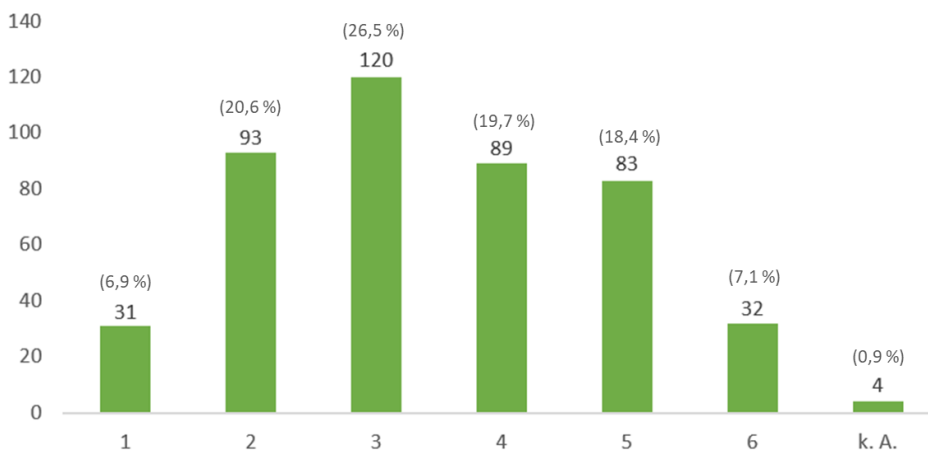
Benotung der fußläufigen Erreichbarkeit

von Einkaufs- sowie Versorgungsmöglichkeiten in Waldkraiburg (in Schulnoten)

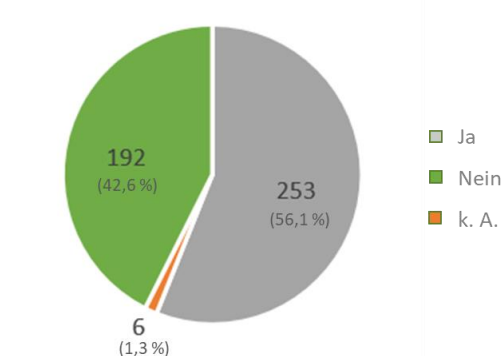


Benotung der Parkplatzsituation

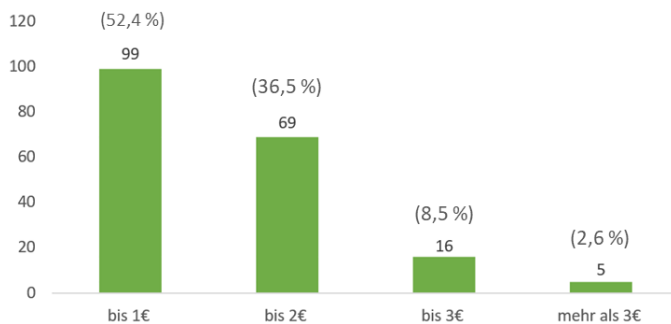
im Stadtzentrum von Waldkraiburg (in Schulnoten)



Halten kostenpflichtige Parkplätze im Stadtzentrum die Befragten davon ab, mit dem Pkw in das Stadtzentrum zu fahren?



Falls Nein, wie viel wären die Befragten maximal bereit, für einen zentrumsnahen Parkplatz pro 2 Stunden zu bezahlen?



A.02 – Einteilung der Parktypen

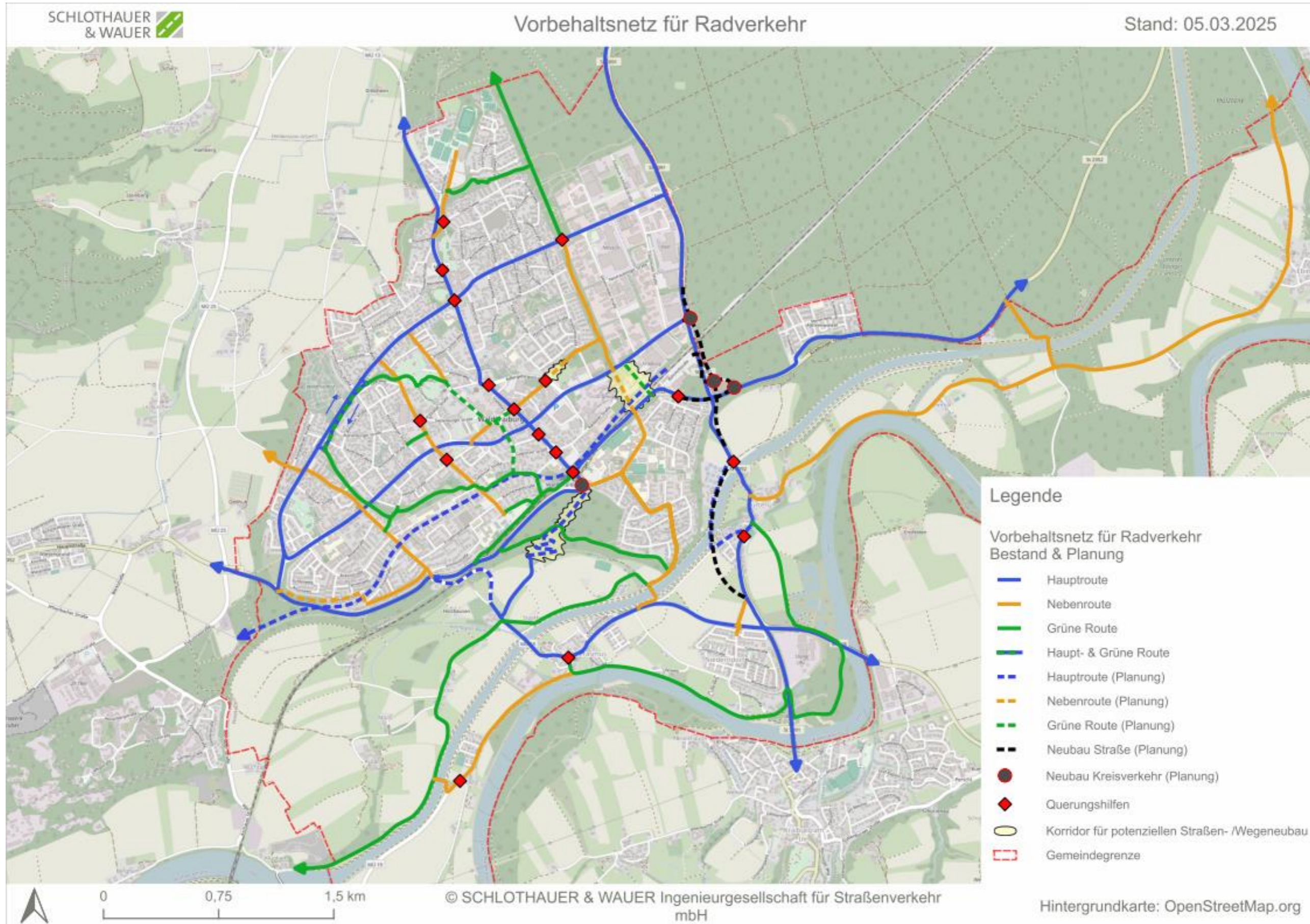
Je nachdem wie häufig ein Fahrzeug (Kennzeichen) erfasst wurde, wurde es Kategorien von Parktypen zugeordnet. Der Parktyp „Kurzzeitparker“ (grün) beinhaltet dabei beispielsweise solche Fahrzeuge, welche nur ein einziges Mal erfasst werden. Hierbei gilt zu beachten, dass die Typisierung sich nach dem üblichen Parkverhalten der Namensgebenden Gruppe handelt. In Bereichen mit besonderer Nutzung bspw. in der Umgebung von Schichtbetrieben, in welchen Fahrzeuge früher oder später als üblich eintreffen, ist die Einteilung ungenauer. Fahrzeuge die bspw. um 06:00 Uhr morgens im Gebiet eintreffen, werden dem Parktypen „Übernachtsparker“ zugeordnet, auch wenn es sich eigentlich um Langzeitparker handelt. Dies ist aber aufgrund der gewählten Methodik und des Erhebungszeitraumes nicht zu differenzieren. Für den Zweck der vorliegenden Untersuchung ist die benannte Typisierung und Einteilung hinreichend.

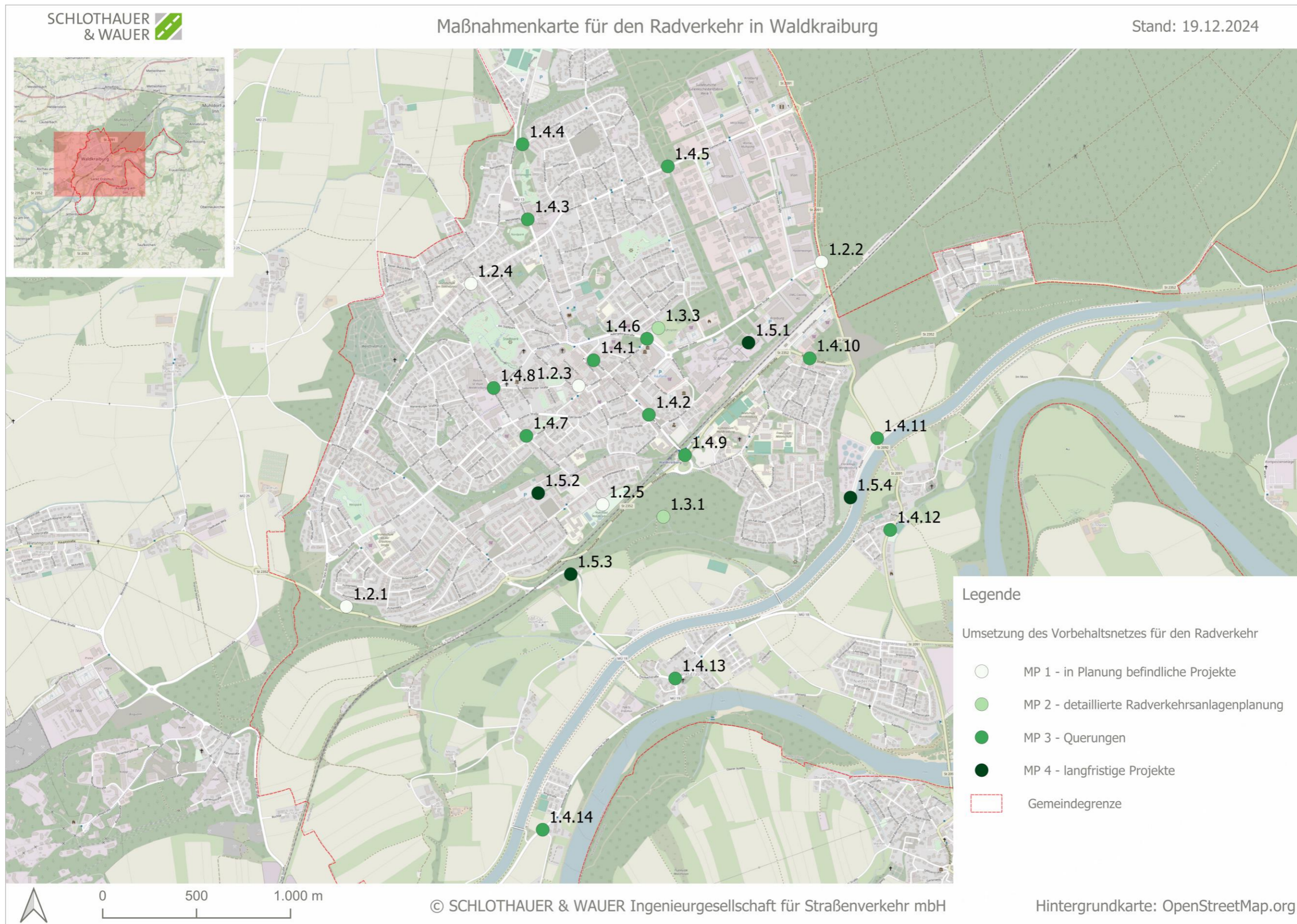
Parktyp	Eigenschaft
Ganztagsparker	Kennzeichen wird auf demselben Stellplatz von der ersten bis zur letzten Erhebung immer registriert.
Übernachtsparker	Kennzeichen wird in der ersten oder letzten Erhebung mindestens einmal registriert.
Langzeitparker	Sobald ein Kennzeichen zwei Mal oder öfter hintereinander auf demselben Stellplatz registriert wird, jedoch kein Ganztagsparker oder Übernachtsparker ist.
Kurzzeitparker	Kennzeichen wird nur zu einem Erhebungszeitpunkt am selben Stellplatz registriert.
Freie Parkplätze	Zum Erhebungszeitpunkt befindet sich kein Fahrzeug auf dem Stellplatz.

A.03.1 – Maßnahmen – Handlungsfeld 1: Radverkehr

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme		Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme		keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
1	Radverkehr						
1.1	Festlegung und Beschluss Vorbehaltsnetz für Radverkehr						
1.1.1	Diskussion und Beschluss des Vorbehaltsnetzes für den Radverkehr im Stadtrat und ggf. weiteren Gremien als strategische Zielausrichtung und Grundlage für Detailplanungen	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
1.2	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - Maßnahmenpaket 1 - In Planung befindliche Projekte						
1.2.1	Netzergänzung (Lückenschluss) nördlich der St 2352 (Inntalstraße) zwischen Vonder-Tann-Straße und Eichenweg als gemeinsamer Geh- und Radweg (einseitig, zwei Richtungen)		mittel	mittel	hoch	kurzfristig	hoch
1.2.2	Radverkehrsanlagen am Knotenpunkt Teplitzer Straße / St 2091 im Zuge des Knotenpunktumbaus (Kreisverkehr)	★	keine direkten Kosten	mittel	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
1.2.3	Berücksichtigung des Radverkehrs im Zuge des Rathaus-Umbaus (Ergänzung Grüner Ring und damit "Grüne Wege")		gering	hoch	hoch	mittelfristig	hoch
1.2.4	Schaffung von beidseitigen Radverkehrsanlagen entlang der Straße Grüner Weg bzw. im Bereich Goetheplatz im Zuge des geplanten Umbaus		mittel	hoch	hoch	mittelfristig	hoch
1.2.5	Sicherstellung der Durchlässigkeit "Grüne Wege" im Zuge Umbau Waldbad (nordöstlich und südlich des Areals)		gering	gering	hoch	kurzfristig	hoch
1.3	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - Maßnahmenpaket 2 - Detaillierte Radverkehrsanlagenplanung						
1.3.1	Detailplanung Hauptrouten, inkl. *Netzergänzung bzw. Ausbau Stockham (Waldgebiet)		mittel	hoch	hoch	kurzfristig	hoch
1.3.2	Sukzessive Umsetzung Hauptrouten		hoch	hoch	mittel	langfristig	mittel
1.3.3	Detailplanung Nebenrouten, inkl. *Netzergänzung am Volksfestplatz		gering	hoch	hoch	mittelfristig	hoch
1.3.4	Sukzessive Umsetzung Nebenrouten		mittel	hoch	hoch	mittelfristig	hoch
1.4	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - Maßnahmenpaket 3 - Querungen						
1.4.1	Abschnitt Innere Berliner Straße (2 Stück)		gering	mittel	hoch, aber abhängig	kurzfristig	hoch
1.4.2	Abschnitt äußere Berliner Straße (2 Stück, ohne Brücke)		gering	hoch	hoch, aber abhängig	mittelfristig	hoch
1.4.3	Abschnitt Siemensstraße (2 Stück)	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
1.4.4	Tropschallee		gering	gering	hoch	kurzfristig	hoch
1.4.5	Daimlerstraße	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
1.4.6	Adlergebirgsstraße	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
1.4.7	Reichenberger Straße		gering	mittel	hoch, aber abhängig	kurzfristig	hoch
1.4.8	Karlsbader Straße	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme

1.4.9	Kraiburger Straße (Brücke Berliner Str.)		gering	hoch	hoch, aber abhängig	visionär	gering
1.4.10	Kraiburger Straße / Linckeweg, Höhe Tankstelle		gering	mittel	hoch	mittelfristig	hoch
1.4.11	St2092 (am Innkanal)		gering	hoch	hoch, aber abhängig	langfristig	hoch
1.4.12	Pürten (Unterführung im Bestand)		gering	mittel	mittel	mittelfristig	mittel
1.4.13	St. Erasmus		gering	mittel	mittel	mittelfristig	mittel
1.4.14	Au		gering	mittel	mittel	mittelfristig	mittel
1.5	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für Rad - Maßnahmenpaket 4 - Langfristige Projekte						
1.5.1	Netzergänzung zwischen Mozartstraße und Teplitzer Straße inkl. neue Querung Bahn & St 2352 (Unterführung Radverkehr)		hoch	hoch	hoch, aber abhängig	visionär	gering
1.5.2	Umnutzung von Gleisflächen (Werksgleis) zu Gunsten von Radverkehrsanlagen und ggf. Fußgängerverkehrsanlagen		hoch	mittel	hoch, aber abhängig	visionär	gering
1.5.3	Schaffung von Radverkehrsanlagen im Bereich Stockhamer Berg bis Kreisverkehr Inntalstraße (St 2352), inkl. Anschlusspunkte ans Radverkehrsnetz		sehr hoch	hoch	gering	visionär	gering
1.5.4	Schaffung von Radverkehrsanlagen entlang Ortsumfahrung Pürten, inkl. Anschlusspunkte ans Radverkehrsnetz		gering	hoch	hoch, aber abhängig	langfristig	hoch
1.6	Sukzessive Erneuerung und Ausbau Radabstellanlagen						
1.6.1	Sukzessive Erneuerung bestehender Radabstellanlagen, die Defizite aufweisen		gering	mittel	hoch	Daueraufgabe	hoch
1.6.2	Sukzessiver Ausbau Radabstellanlagen an wichtigen Quell-/ Zielpunkten						mittel
	*Beispiel einfache Anlehnbügel		gering	hoch	hoch	kurzfristig	
	*Beispiel mit Überdachung (ca. 10-20 Anlehnbügel)		gering	mittel	mittel	mittelfristig	
	*Beispiel mit Überdachung (große Fahrradabstellanlage)		gering	gering	gering	langfristig	
1.7	Beschilderungskonzept - Überprüfung, Optimierung, Ergänzung						
1.7.1	Erstellung eines gesamtheitlichen wegweisenden Beschilderungskonzeptes, ggf. in Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden		gering	hoch	hoch	mittelfristig	hoch
1.7.2	Austausch von Verkehrszeichen nach Nutzungsdauer (Verwitterung und Reflexionseigenschaft etc.)		gering	gering	mittel	Daueraufgabe	mittel





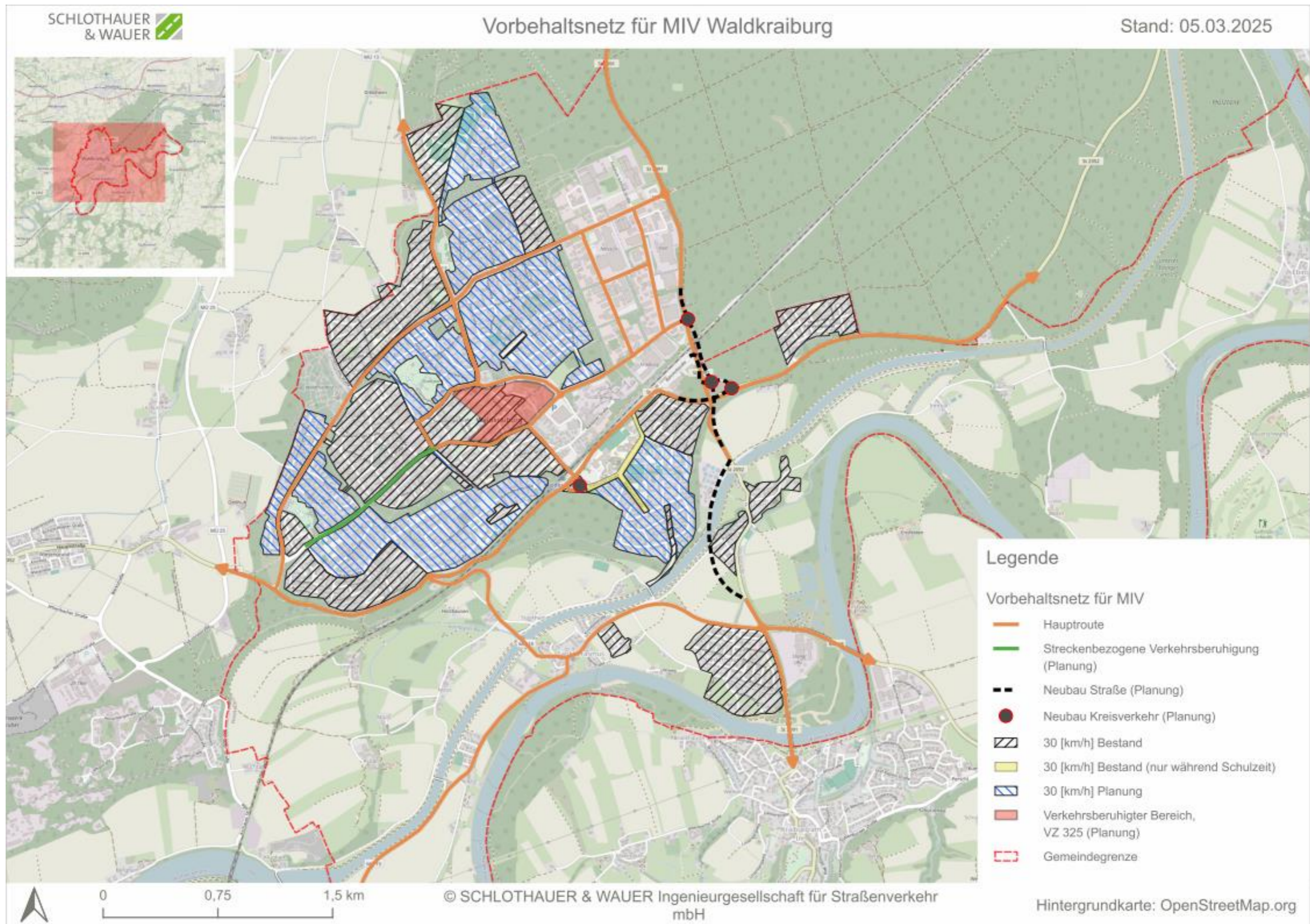
A.03.2 – Maßnahmen – Handlungsfeld 2: Fußgängerverkehrsanlagen & Aufenthaltsqualität

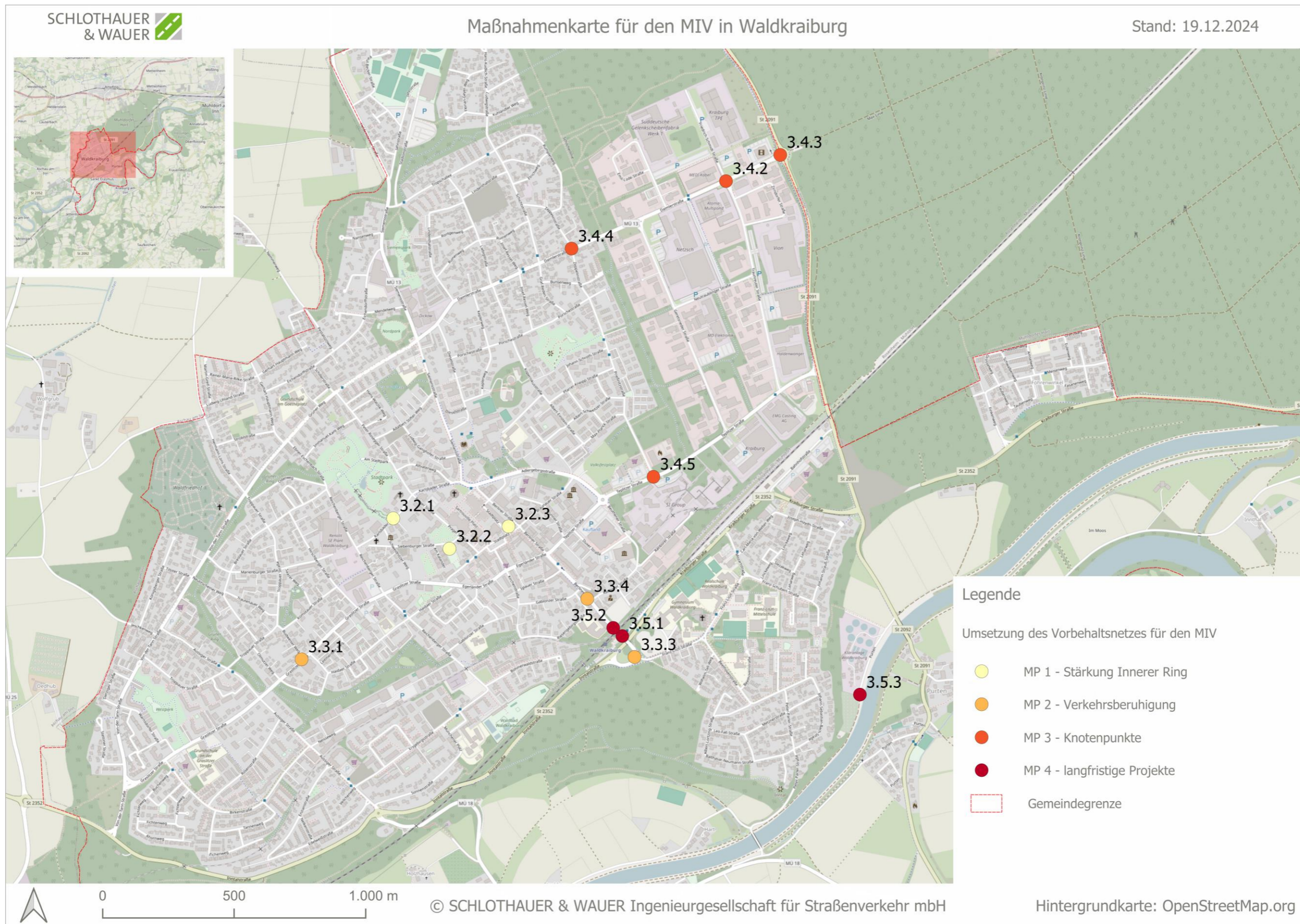
Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme		Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme		keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
2	Fußgängerverkehrsanlagen und Aufenthaltsqualität						
2.1	Bestandsoptimierung von Fußgängeranlagen / Barrierefreiheit						
2.1.1	Bestandsoptimierung im Rahmen von Sanierungsmaßnahmen und Überplanungen		keine direkten Kosten	mittel	hoch	Daueraufgabe	hoch
2.1.2	Berücksichtigung der Barrierefreiheit bei neuen Wegen	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme
2.2	Erhaltung und Ausbau "Grüne Wege"						
2.2.1	Erhalt "Grüne Wege"		gering	mittel	hoch	Daueraufgabe	hoch
2.2.2	Ausbau "Grüne Wege"		gering	mittel	hoch	Daueraufgabe	hoch
2.3	Erhöhung der Aufenthaltsqualität						
2.3.1	Konzepterstellung zur Steigerung der Aufenthaltsqualität, insbesondere im Stadtkern (Trinkbrunnen, Außengastronomie, Spielmöglichkeiten, soziale Interaktionsräume, Flaniertrassen etc.)	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
2.3.2	Stadtmöbel (Blumenkübel, Bänke etc.)		gering	mittel	mittel	Daueraufgabe	mittel
2.4	Erhöhung der Verkehrssicherheit rund um Schulen und Kindereinrichtungen						
2.4.1	Ständige Aktualisierung der Schulwegpläne	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme
2.4.2	Frühzeitige Einbeziehung der Verkehrsplanung (Fachplanung) in die Schulstandortplanung Dieselstraße	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
2.4.3	Ausweiten der Öffentlichkeitsarbeit		gering	mittel	hoch	Daueraufgabe	hoch

A.03.3 – Maßnahmen – Handlungsfeld 3: Motorisierter Individualverkehr

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme		Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme		keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
3	Motorisierter Individualverkehr						
3.1	Festlegung und Beschluss eines Vorbehaltensnetzes für MIV		keine direkten Kosten				
3.1.1	Diskussion und Beschluss des Vorbehaltensnetzes für den MIV im Stadtrat und ggf. weiteren Gremien als strategische Zielausrichtung und Grundlage für Detailplanungen - mit besonderer Berücksichtigung des Vorbehaltensnetzes für Radverkehr	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	mittelfristig	Schlüsselmaßnahme
3.2	Umsetzung des Vorbehaltensnetzes für MIV - Maßnahmenpaket 1 - Stärkung Innerer Ring						
3.2.1	Prüfung und Umsetzung eines eingeschränkten Halteverbotes (ggf. auch absolutes Halteverbot) auf der Fahrbahn des Inneren Rings, insbesondere: *Karlsbader Straße *Egerländer Straße	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
3.2.2	Detailplanung und Umsetzung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) innerhalb des Inneren Rings - rudimentär mit Markierung und Beschilderung (ohne bauliche Maßnahmen)		gering	mittel	hoch	kurzfristig	hoch
3.2.3	Detailplanung und Umsetzung eines Verkehrsberuhigten Bereiches (VZ 325) innerhalb des Inneren Rings - mit baulichen Anpassungen		hoch	hoch	mittel	langfristig	mittel
3.3	Umsetzung des Vorbehaltensnetzes für MIV - Maßnahmenpaket 2 - Verkehrsberuhigung						
3.3.1	Umsetzung einer streckenbezogenen Verkehrsberuhigung auf der Graslitzer Straße (Priorisierung Rad) * Interimsansatz: Längsparken entfällt zu Gunsten von Radwegen mit Geschwindigkeitsbeschränkung * Mittelfristiger Ansatz: z. B. Fahrradstraße oder schmale Fahrbahn mit Ausweichstellen für Kfz oder Durchfahrverbot für Kfz (ausgenommen ÖPNV etc.)	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
3.3.2	Prüfung und flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 (ausgenommen Hauptverkehrsstraßen, Gewerbeerschließung)		gering	hoch	hoch	mittelfristig	hoch
3.3.3	Umbau Knotenpunkt Franz-Liszt-Straße / Berliner Straße / Rampe St 2352 zu einem Kreisverkehr, inkl. Fußgänger- und Radverkehrsanlagen		hoch	hoch	mittel	mittelfristig	mittel
3.3.4	Verkehrsberuhigung und Flächenneuverteilung Äußere Berliner Straße zwischen Franz-Liszt-Straße und Teplitzer Straße (Rad auf Fahrbahn), inkl. Querungen - abhängig von Knotenpunktumbau Franz-Liszt-Straße / Berliner Straße / Rampe St 2352 (Maßnahme 3.3.3)		gering	hoch	hoch, aber abhängig	mittelfristig	hoch
3.4	Umsetzung des Vorbehaltensnetzes für MIV - Maßnahmenpaket 3 - Leistungsfähige Knotenpunkte						
3.4.1	Monitoring KP7 - Daimlerstr. (MÜ 13) / Traunreuter Str. / Friedrich-Schmidt-Str.		keine direkten Kosten	gering	hoch	Daueraufgabe	hoch

3.4.2	Monitoring KP8 - Daimlerstr. (MÜ 13) / St 2091 / Maxlinie		keine direkten Kosten	gering	hoch	Daueraufgabe	hoch
3.4.3	Verkehrszählung, Leistungsfähigkeitsbewertung, Monitoring KP36 - Daimlerstr. (MÜ 13) / Zeppelinstr.		gering	mittel	hoch	kurzfristig	hoch
3.4.4	Verkehrszählung, Leistungsfähigkeitsbewertung, Monitoring KP37 - Teplitzer Str. / Prießnitzstr.		gering	mittel	hoch	kurzfristig	hoch
3.5	Umsetzung des Vorbehaltsnetzes für MIV - Maßnahmenpaket 4 - Langfristige Projekte						
3.5.1	Ausbau Brücke (St 2352) Berliner Straße (Linksabbiegestreifen Zufahrt Bahnhof, breite Gehwege)		sehr hoch	hoch	hoch, aber abhängig	visionär	gering
3.5.2	Ausbau Brücke (Bahn) Berliner Straße (Wartebereich Bushaltestellen, breite Gehwege)		sehr hoch	hoch	hoch, aber abhängig	visionär	gering
3.5.3	Ortsumfahrung Pürten		mittel	mittel	hoch, aber abhängig	langfristig	mittel





A.03.4 – Maßnahmen – Handlungsfeld 4: Parkraummanagement

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme		Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme		keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
4	Parkraummanagement						
4.1	Erstellung und Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes						
4.1.1	Erstellung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes (ohne Erhebungen)		gering	hoch	mittel	mittelfristig	hoch
4.1.2	Umsetzung eines Parkraumbewirtschaftungskonzeptes		gering	hoch	mittel	langfristig	mittel
4.1.3	Umnutzung von Parkflächen innerhalb des Inneren Rings: *Reduzierung von Parkplätzen zu Gunsten von Rad etc. *Zentraler Parkplatz auf Volksfestplatz *Bewirtschaftung aller Parkplätze zur Vermeidung einer Fehlbelegung	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme
4.1.4	Etablierung von "Feierabend-Parken" auf Privatgrund		gering	mittel	mittel	mittelfristig	mittel
4.2	Anpassung der Stellplatzsatzung						
4.2.1	Ständige Fortschreibung Stellplatzsatzung *z.B. Differenzierung zwischen Gebieten / Ortsteilen		keine direkten Kosten	mittel	hoch	Daueraufgabe	hoch
4.2.2	Unterstützung bei der Erstellung von Mobilitätskonzepten *z.B. Erschließungsradius ÖPNV, Entfernung Nahversorger, Car-Sharing-Auto, Quartiersgarage auch für Bestand		gering	mittel	hoch	mittelfristig	hoch
4.3	Verbesserung der Wegweisung						
4.3.1	Planung der Verbesserung der wegweisenden Beschilderung, inkl. Parkleitsystem und Umsetzung		mittel	mittel	mittel	mittelfristig	mittel

A.03.5 – Maßnahmen – Handlungsfeld 5: Wirtschafts- und Berufsverkehr

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme		Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme		keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
5	Wirtschafts- und Berufsverkehr						
5.1	Förderung von betrieblichem Mobilitätsmanagement						
5.1.2	Eröffnung von Möglichkeiten zur Stellplatzreduktion durch Nachweis eines betrieblichen Mobilitätskonzeptes im Fall von Neubau, Erweiterung, Umbau, ggf. Zusammenarbeit benachbarter Unternehmen		keine direkten Kosten	hoch	mittel	mittelfristig	hoch
5.2	Errichtung von Parkplätzen mit Sondernutzung						
5.2.1	Errichtung von P+M-Parkplatz (Parken und Mitfahren), sog. Mitfahrparkplätze, Pendlerparkplätze		gering	gering	mittel	langfristig	mittel
5.2.2	Errichtung eines Lkw-Parkplatzes mit Sanitäreinrichtungen (z. B. als Interimszustand, bevor Siedlungsentwicklung stattfindet)		gering	gering	gering	langfristig	mittel
5.3	Einführung von Lieferbereichen / -zonen						
5.3.1	Ordnen und verträgliches Abwickeln der Lieferverkehre, insbesondere in der Berliner Straße	★	gering	hoch	hoch	kurzfristig	Schlüsselmaßnahme

A.03.6 – Maßnahmen – Handlungsfeld 6: Öffentlicher Personennahverkehr

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme		Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme		keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
6	Öffentlicher Personennahverkehr						
6.1	Sukzessive Optimierung von Haltestellen						
6.1.1	Sukzessive Optimierung der Ausstattung und barrierefreier Ausbau von Haltestellen		gering	hoch	mittel	mittelfristig	hoch
6.1.2	Regelmäßige Kontrolle des Zustandes der Haltestellen und ggf. Hinweis an Zuständige		keine direkten Kosten	hoch	mittel	Daueraufgabe	hoch
6.1	Beibehaltung des Stadtbusses						
6.1.1	Beibehaltung der Stadtbuslinien mit verlässlichem Angebot (fixer Takt, Linienführung)		hoch	hoch	mittel	Daueraufgabe	mittel
6.1.2	Verbesserung der Verknüpfung zur Bahn (zeitliche Abstimmung)		keine direkten Kosten	hoch	mittel	Daueraufgabe	hoch
6.3	Information und Kommunikation						
6.3.1	Zusammentragen, vereinheitlichen, abstimmen von ÖPNV-Informationen	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme
6.3.2	Erhöhung der Zugänglichkeit von Informationen für Nutzer		gering	hoch	hoch	Daueraufgabe	hoch
6.4	ÖPNV auf regionaler Ebene						
6.4.1	Umsetzung / Weiterverfolgung Nahverkehrsplans	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme
6.4.2	Zusammenarbeit mit Nachbargemeinden zur übergemeindlichen Organisation des ÖPNV	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme
6.4.3	Bahnhof als verkehrsträgerübergreifende Schnittstelle verstehen und beibehalten	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme

A.03.7 – Maßnahmen – Handlungsfeld 7: Zukünftige Stadt und Mobilität

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme	Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme	keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
7	Zukunftsfähige Stadt und Mobilität					
7.1	Verknüpfung von Stadtplanung und Verkehrsplanung					
7.1.1	Erstellung von Verkehrsgutachten für verkehrswirksame Planungen	gering	hoch	mittel	Daueraufgabe	hoch
7.1.2	Berücksichtigung des Lärmschutzes auf allen Ebenen der Stadtplanung / Verkehrsplanung	keine direkten Kosten	hoch	mittel	Daueraufgabe	hoch
7.1.3	Konzeptentwicklung zur Schaffung von nutzungsdurchmischten Quartieren ("Stadt der kurzen Wege")	gering	hoch	mittel	Daueraufgabe	hoch
7.2	Förderung der E-Mobilität					
7.2.1	Weiterverfolgung des Elektromobilitätskonzeptes	keine direkten Kosten	mittel	hoch, aber abhängig	Daueraufgabe	hoch
7.3	Förderung von Multi- und Intermodalität					
7.3.1	Verknüpfung des Umweltverbundes verbessern	keine direkten Kosten	mittel	hoch, aber abhängig	Daueraufgabe	hoch

A.03.8 – Maßnahmen – Handlungsfeld 8: Mobilitätsmanagement & Kommunikationsstrategie

Nr.	Handlungsfeld / Maßnahmenpaket / Maßnahme		Kostenklasse	Wirkung / Bedeutung für Zielerreichung	Realisierungschance / Umsetzungswahrscheinlichkeit	Zeithorizont (Planung bis Umsetzung)	Priorität
	Kurzbezeichnung der Maßnahme ★ = Schlüsselmaßnahme		keine direkten Kosten gering mittel hoch sehr hoch	gering mittel hoch	gering mittel hoch hoch, aber abhängig	kurzfristig mittelfristig langfristig visionär Daueraufgabe	gering mittel hoch Schlüsselmaßnahme
8	Mobilitätsmanagement und Kommunikationsstrategie						
8.1	Datenmanagement						
8.1.1	Datenfortschreibung im Geoinformationssystem der Stadtverwaltung		gering	hoch	hoch	Daueraufgabe	hoch
8.1.2	Regelmäßige Mobilitätsdatenerfassung und -evaluierung		gering	hoch	mittel	Daueraufgabe	hoch
8.2	Marketing						
8.2.1	Beteiligung der Öffentlichkeit bei der Planung und Umsetzung von Maßnahmen		gering	hoch	hoch	Daueraufgabe	hoch
8.2.2	Regelmäßige Marketingmaßnahmen, z. B. Imagekampagne Radverkehr und/oder ÖPNV		gering	hoch	hoch	Daueraufgabe	hoch
8.3	Starke Interessenvertretung auf Verwaltungsebene						
8.3.1	Starke Vertretung der Interessen der Stadt (Ziele aus dem VEP) nach außen und innen	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme
8.4	Benennung eines Mobilitätsbeauftragten						
8.4.1	Benennung eines Mobilitätsbeauftragten mit klarer Aufgabenstellung, Verantwortung und Entscheidungskompetenz	★	keine direkten Kosten	hoch	hoch	Daueraufgabe	Schlüsselmaßnahme

Anlagen

AN1 – Ergebnisse der Knotenpunktzählungen & Kennzeichenerfassung

AN2 – Fragebogen der Mobilitätsbefragung

AN3 – Ergebnisse der Parkraumerhebung und -analyse

AN4 – Verkehrsmodell Plots

AN5 – Kartendarstellungen der Analyse

AN6 – Leistungsfähigkeitsberechnungen

AN7 – Maßnahmenliste und -karten