

INTEGRIERTES  
STÄDTEBAULICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

# Stadt Wasserburg

LANDKREIS ROSENHEIM



## Impressum

### Herausgeber:

Stadt Wasserburg am Inn  
Marienplatz 2  
83512 Wasserburg am Inn  
Erster Bürgermeister Michael Kölbl

### Konzeption und Layout:

Arc Architekten Partnerschaft mbB  
Manfred Brennecke - Stefan Kohlmeier - Michael Leidl - Florian Riesinger  
84364 Bad Birnbach  
info@arcarchitekten.de  
www.arcarchitekten.de

IQ Projektgesellschaft  
Luisenstraße 37  
80333 München  
info@iq-projektgesellschaft.de  
www.iq-projektgesellschaft.de

### Copyright 2018:

Arc Architekten Partnerschaft & IQ Projektgesellschaft

### Verkehrskonzept:

SLV Stadt-Land-Verkehr  
Josephspitalstraße 7  
80331 München

### Druck:

(...)

### Bildnachweis:

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben, stammen von den jeweiligen Verfassern.

### Hinweis:

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird teilweise auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten für alle Geschlechter.



INTEGRIERTES  
STADTENTWICKLUNGSKONZEPT  
**Stadt Wasserburg a. Inn**

LANDKREIS ROSENHEIM

Erstellt im Auftrag  
der Stadt Wasserburg am Inn  
2016 - 2018

STÄDTEBAU  
Arc Architekten Partnerschaft, Bad Birnbach

WIRTSCHAFTSGEOGRAFIE  
iq-Projektgesellschaft, München

VERKEHRSPLANUNG  
Stadt-Land-Verkehr, München

# Inhaltsverzeichnis

## **Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Wasserburg am Inn**

Das ISEK als Grundlage für die städtebauliche Entwicklung .....9

### **Einordnung und Übersicht der Inhalte**

Bausteine des ISEK Wasserburg am Inn.....	10
Bestandsaufnahme und Analyse.....	10
Kommunales Denkmalkonzept.....	10
Energiedialog.....	10
Verkehrskonzept.....	10
Strategisches Fazit.....	11
Leitbild & Rahmenplan.....	11
Handlungsprogramm.....	11
Implementierung.....	11

### **Bestandsanalyse - Makrostandort & regionale Faktoren**

Aufgabe der Bestandsanalyse.....	12
Überörtliche Betrachtung (Makrostandort).....	12
Raumstruktur.....	13
Demographie.....	14
Wirtschaft.....	15
Einzelhandel.....	16
Tourismus.....	18

### **Strategische Analyse - Stadtgebiet Wasserburg am Inn**

Örtliche Betrachtung - Stadtgebiet.....	19
Nutzungsverteilung - Stadtgebiet.....	19
Nutzungsstruktur.....	20
Wirtschaft.....	20
Tourismus und Freizeit.....	21
Außendarstellung.....	21
Einzelhandel - innenstadtrelevantes Sortiment.....	22
Einzelhandel - nicht-innenstadtrelevantes Sortiment.....	23
Einzelhandel - Nahversorgungsrelevantes Sortiment.....	24
Einzelhandel - Grundversorgungsstandorte.....	25
Wohnen.....	26

### **Städtebauliche Analyse Stadtgebiet**

Umgriff der städtebaulichen Untersuchungen.....	27
Naturräumliche Gliederung.....	28
Topografie.....	28
Grünstrukturen.....	29
Biotope & Schutzgebiete.....	29
Ortsteile.....	30
Gültige Bebauungspläne.....	30
Funktionsverteilung im Ort.....	30
Liegenschaften und Potenzialflächen.....	31
Effektive Potenzialflächen.....	31
Siedlungsstruktur.....	31
Topografie.....	32
Funktionale Gliederung - Gesamtort.....	33

### **Städtebauliche Analyse - Ortskernbereich**

Mängel- und Werteübersicht.....	35
Wegeverbindungen im Altstadtbereich.....	36
Gebäude mit Sanierungsbedarf.....	36
Wenig attraktive Erdgeschosszonen.....	36
Öffentlicher Raum mit Sanierungsbedarf.....	37
Qualitätvoller öffentlicher Raum.....	37
Bereiche mit fehlendem Sicherheitsgefühl.....	37
Blickbeziehungen zu Inn und Hangleiten.....	38
Stadtbildprägende Gebäude - Einzeldenkmale.....	38

Siedlungsentwicklung bis 1813.....	39
Urpositionsblatt 1866 .....	41
Siedlungsentwicklung auf der Halbinsel.....	41
<b>Städtebauliche Analyse - Reitmehring</b>	
Ein besonderer Ortsteil Wasserburgs.....	42
<b>Strategische Analyse - Altstadt Wasserburg am Inn</b>	
Innerörtliche Betrachtung - Altstadt Wasserburg .....	43
Nutzungsstruktur und Funktionalität.....	44
Akteure und Kooperationsstruktur.....	45
<b>Bürgerbefragung Wasserburg am Inn</b>	
Wohnstandort Wasserburg am Inn.....	46
Rücklauf der Bürgerbefragung.....	46
Einzelhandel.....	47
Einzelhandel.....	48
Lebensqualität.....	49
Altstadt.....	49
Image und Perspektiven.....	50
<b>Entwicklungen und Trends</b>	
Digitalisierung .....	51
Bevölkerungsentwicklung und Demographischer Wandel .....	51
Zielbildung und strategische Stadtentwicklung .....	52
Verstädterung und Urbanisierung .....	52
Klimawandel .....	52
<b>Energiedialog</b>	
Klimakonzept.....	53
Einordnung in das ISEK.....	53
Energieeffizienznetzwerk Südbayern.....	53
<b>Verkehrskonzept - Rolle im ISEK</b>	
Aufgabenstellung für das Verkehrskonzept .....	54
<b>Verkehr - Bestandsanalyse</b>	
Ausgangslage der Verkehrsuntersuchung.....	56
Verkehrsentwicklung seit 1990 .....	57
Verkehrszählung.....	57
Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten .....	57
Durchgangsverkehr.....	57
Radverkehr 24 Std. ....	57
Schwerverkehrsanteile .....	57
Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten .....	58
Individuelle Problemsicht der Befragten.....	59
Parkraumerhebung .....	59
<b>Kommunales Denkmalkonzept</b>	
Vorwort KDK.....	60
Einordnung in das ISEK.....	60
Das historische Erbe Wasserburgs .....	61
Defizite und Schwächen – Handlungsbedarf bezüglich der Denkmalwerte.....	61
Bauliche, funktionale und gestalterische Mängel bei Gebäuden und Straßen.....	62
<b>Strategisches Fazit der Bestandsanalyse</b>	
Überörtliche Perspektive: Stärken -Schwächen - Chancen - Risiken (SWOT Analyse) .....	65
Örtliche Perspektive: Stärken -Schwächen - Chancen - Risiken (SWOT Analyse) .....	66
Perspektive der Altstadt: Stärken -Schwächen - Chancen - Risiken (SWOT Analyse).....	67
<b>Handlungsfelder der Ortsentwicklung in Wasserburg</b>	
Städtebauliche und Strategische Handlungsfelder.....	68
Handlungsfelder im Bereich Verkehrsentwicklung .....	70
<b>Verkehr - Verkehrskonzept</b>	

Maßnahmenrepertoire.....	72
Fließender Kfz-Verkehr.....	72
Ruhender Kfz-Verkehr.....	73
Fußgänger- und Radverkehr.....	74
Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	76
Alternative Ansätze im ÖPNV.....	77
Weitere Verkehrsthemen: Car-Sharing, Mitfahrzentrale u. a. ....	78
Verkehr - Rahmenbedingungen für die Prognose.....	78
Konkrete Maßnahmen.....	79
Verkehrsumlegungen - Prognosen und Szenarien.....	80
Wirksamkeit der Verkehrsumlegungen.....	81
Verkehr - Handlungsempfehlungen.....	82

### **Leitbild - Strategische Entwicklung Wasserburg am Inn**

Leitprinzip.....	83
Nachhaltige und kooperative Stadtentwicklung.....	83
Positionierung und Stadtmarketing.....	84
Siedlungsentwicklung und Wohnen.....	85
Einzelhandel.....	86
Wirtschaft.....	89
Tourismus.....	90

### **Städtebauliches Leitbild - Gesamtort**

Leitbild für die funktionale Entwicklung des Gesamtortes.....	91
Prämissen für die weitere Siedlungsentwicklung.....	92
Maßstab für die Dichte künftiger Siedlungsentwicklungen.....	93

### **Städtebauliches Leitbild - Funktionen Ortsmitte**

Leitbild für die funktionale Entwicklung des Hauptortes.....	94
--	----

### **Städtebaulicher Rahmenplan - Ortsmitte**

Rahmenplan für die städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte.....	97
--	----

### **Handlungsprogramm - strategische Projekte**

01 Produkt-/Markenentwicklung zum Thema Altstadterlebnis (Flair).....	99
02 Altstadtmanagement.....	99
03 Kulturstandortkonzept.....	100
04 Kulturmanagement.....	100
05 Gebäude- und Flächenmanagement.....	100
06 Digitale Einkaufsstadt / Altstadt.....	101
07 Besucherlenkung.....	101
08 Produktentwicklung für den Tagestourismus.....	101
09 Schauplätze.....	102
10 Informationsmaterial.....	102
11 Kooperative Standortentwicklung.....	102
12 Bürgerportal.....	103
13 Informationsportal Altstadt.....	103
14 Altstadtmarketing.....	103
15 Standortmarketing.....	104
16 Kooperatives Stadtmarketing.....	104
17 Aktionsplan Wohnen.....	104

### **Handlungsprogramm - bauliche Projekte**

00 Sanierung Stadtmuseum.....	106
01 Rahmenplan Neuordnung RoMed-Areal.....	106
02 Initiative Stadtgrün.....	106
03 Rahmenplan Essigfabrik.....	107
04 Rahmenplan Folgenutzungen Gabersee-Areal.....	107
05 Fußgängersteg Kapuzinerinsel.....	107
06 Leitsystem / Beschilderungskonzept.....	108
07 Lichtkonzept Öffentlicher Raum.....	108
08 Auslagerung / Nachfolgenutzung Gewerbe.....	108
09 Initiative Wohnumfeldverbesserung.....	109
10 Landschaftsplanerische Begleitung B304.....	109
11 Stadtbausteine Elektromobilität.....	109

12 Gestaltungswettbewerb Feuerwehrneubau.....	110
13 Initiative Nachverdichtung Bestandsquartiere.....	110
14 Aufwertung Wegebeziehung Gries-Marienplatz .....	110
15 Wohnen im Hag .....	111
16 Fußwegverbindung Schiffsmühlenweg - Innufer .....	111
17 Aufwertung Ortseingangssituationen.....	111
18 Fassadenprogramm.....	112
19 Stadtmauer als Exponat .....	112
20 Aufwertung Fußwegverbindung Altstadt-Theater .....	112
21 Sportflächenentwicklungskonzept .....	113
22 Rahmenplan Ortsmitte Reitmehring .....	113
23 Leitfaden / Musterliste Stadtmobiliar .....	113
24 Wasser in der Stadt .....	114
25 Gestaltqualität Infrastruktur.....	114
26 Informationssystem Baukultur .....	114
27 Sanierung Herrengasse.....	115
28 Neuordnung an der Rampe.....	115
29 Sanierung Palmanoanlage.....	115
30 Sanierung Max-Emanuel-Platz .....	116
31 Nutzungskonzept & Sanierung Salzstadel .....	116
32 Standortentwicklung Restaurantschiff .....	116
33 Sanierung Heisererplatz .....	117
34 Sanierung Umfeld Burg („Auf der Burg“).....	117
35 Sanierung Straßenzug „Im Hag“ .....	117
36 Sanierung Kaspar-Aiblinger-Platz .....	118
37 Sanierung Weberzipfel.....	118
38 Feinuntersuchung Bauhof Altstadt .....	118
39 Sanierung Salzburger Straße / Gimpelberg.....	119
40 Fuß- und Radwegverbindung Reitmehring .....	119
41 Aufenthaltsqualität & Wegeverbindung Bahnhofsplatz .....	119
42 Burgterrasse / Burgcafé.....	120
43 Fußwegverbindung Färbergasse-Ledererzeile .....	120
44 Fußwegverbindung an der Rampe.....	120
45 Standortuntersuchung Köbingerberg.....	121
46 städtebauliche Prüfung Postareal.....	121
47 Aufenthaltsqualität Färbergasse.....	121
48 Freiflächen & Parken an der Rampe .....	122
49 Schäumühle am Mühlbachkanal .....	122
50 Sanierung Sedlmeiergasse .....	122
51 Erweiterung Parkhaus Überfuhrstraße.....	123

## **Handlungsprogramm - Mikroprojekte**

Loslegen und dranbleiben.....	124
M01 Innsteg.....	124
M02 Inntreppe.....	124
M03 Innbogen .....	125
M04 Sitzbank-Offensive.....	125
M05 Fahrplan-Beleuchtung.....	125
M06 Quartierstreffs im Freien.....	126
M07 Best-Ager-Treffs .....	126
M08 Themenspielplätze .....	126
M09 Essbare Stadt Wasserburg .....	127
M10 Natur in der Stadt.....	127
M11 Ein Schrebergarten für alle .....	127
Maßnahmen- und Projektliste.....	128

## **Implementierung**

Programm-Management .....	130
Anwendung ISEK.....	130
Außendarstellung .....	130
Aktualisierung ISEK.....	130
Organisationsstruktur.....	131
Ablauf der Umsetzung .....	131
Monitoring.....	131



# Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept Wasserburg am Inn



## Das ISEK als Grundlage für die städtebauliche Entwicklung

Städtebauliche Entwicklungen sind stets langfristige Entwicklungen. Viele Ziele lassen sich nur erreichen, wenn über einen längeren Zeitraum zielgerichtete Entscheidungen auf die konkret formulierte Zielsetzung hin getroffen werden können. Um diese Kontinuität zu erreichen, müssen diese Ziele gemeinsam entwickelt und dokumentiert werden, so dass sie allgemein bekannt und präsent sind. Voraussetzung für die Festlegung sinnvoller Ziele ist die Kenntnis der Ausgangssituation eines Ortes mit seinen spezifischen Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken. In einem nächsten Schritt können dann Zielsetzungen definiert, und die zu deren Erreichen notwendigen Maßnahmen und Projekte festgelegt werden. Das Ortsentwicklungskon-

zept formuliert als Ergebnis aus der Betrachtung der Ausgangssituation sowie der spezifischen Stärken und Chancen der Stadt Wasserburg eine Gesamtkonzeption für die Ortsentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre. Berücksichtigt werden neben der städtebaulichen Situation auch soziale, demografische wirtschaftliche Rahmenbedingungen. Wie alle Kommunen unterliegt auch die Stadt Wasserburg am Inn einem ständigen Wandel. Dieser zeigt sich sowohl überörtlich, in der Stellung und Funktion der Stadt innerhalb der Region, als auch innerörtlich, da auch innerhalb der Stadt die Flächennachfrage für bestimmte Nutzungen variiert. Am stärksten wirkt sich dieser Wandel auf solche Räume aus, in denen

mehrere Nutzungen vereint sind (z.B. Wohnen, Arbeiten, Versorgen) - die klassische Form des ‚Mischgebietes‘, die in Wasserburg verstärkt im Bereich der Halbinsel zu finden ist. Die räumlichen Wirkungen des Nutzungswandels treten verstärkt im Bereich dieser Ortsmitte auf. Damit die Ortsmitte als funktionales Zentrum erhalten und als Standort für Wirtschaft und Kultur sowie als Ort zum Wohnen, Arbeiten und Leben weiterentwickelt werden kann, steht sie im Fokus der künftigen Ortsentwicklung. Diese planerische Herangehensweise rückt die qualitative Aufwertung und die Koordination von Investitionen im Bereich der Ortsmitte sowie die Aktivierung bestehender Potenziale in den Vordergrund. Der Gewinn an örtlicher Attraktivität

und Lebensqualität wird aus dem Zukunftsbild deutlich und die Chancen der Ortsentwicklung werden erkennbar. Der Entwurf des Rahmenplanes zeigt eine lohnende Perspektive für die Stadt auf und dient als Handlungsgrundlage für kommunale Entscheidungsträger und Akteure, um gemeinsam an der Umsetzung des Zukunftsentwurfes zu arbeiten und die kommunale Planungshoheit zielgerichtet auch zur Steuerung privater Maßnahmen und Investitionen anzuwenden. Nicht alle Maßnahmen können durch die Stadt umgesetzt werden. Die offene Darstellung der Ziele für die Ortsmitte soll auch bei privaten Investoren für Planungssicherheit sorgen und auch private Investitionen in die Richtung der gemeinsamen Ziele lenken.

# Einordnung und Übersicht der Inhalte

## Bausteine des ISEK Wasserburg am Inn

Die zentrale Chance eines ISEK liegt in seinem integrierten Ansatz. Ein übergeordnetes Entwicklungskonzept erlaubt die Bewertung von Vorhaben und Initiativen auf Ihre Übereinstimmung mit langfristigen Entwicklungszielen und definiert Bereiche, in denen die Stadt möglichst zielführend aktiv werden kann. Am Anfang des ISEK-Prozesses steht die Bestandsaufnahme und Analyse der Ist-Situation. Regionale und örtliche Rahmenbedingungen und Entwicklungstendenzen werden untersucht und zusammengetragen. Dazu gehören auch zuvor oder parallel zur ISEK-Erstellung erstellte Entwicklungskonzepte und Gutachten wie Energiedialog, Kommunales Denkmalkonzept (KDK), oder Verkehrskonzept. Im nächsten Schritt wird ein strategisches Fazit gezogen, das die Ergebnisse der Bestandsanalyse zusammenfasst, Stärken und Schwächen, Chancen und Risiken dargestellt und die städtebaulich relevanten Werte

und Mängel identifiziert. Das strategische Fazit dient als Grundlage für die Entwicklung eines Leitbildes, sowohl für die strategische als auch für die städtebaulich-räumliche Entwicklung und definiert die wesentlichen Handlungsfelder der Stadt. Auf der Grundlage der Leitbilder schließlich werden Maßnahmen und Projekte definiert, die den festgelegten Zielen dienen. Während die übergeordneten Ziele in der Regel langfristig gültig bleiben, sind die Projekte als

Portfolio zu verstehen, mit dem auch situativ auf neue Gegebenheiten reagiert werden kann. Vor diesem Hintergrund ist kein starrer Zeitplan hinterlegt, sondern eine vorläufige Priorisierung erfolgt. Die strategischen Inhalte des ISEK bringen neue Aufgaben mit sich, die organisatorisch und personell integriert werden müssen. Diese Inhalte greift der letzte Baustein (Implementierung) auf, der die Wirksamkeit der strategischen Zielsetzungen sicherstellt.



## Strategisches Fazit

2

Das Strategische Fazit fasst die Inhalte der Bestandsaufnahme und Analyse zusammen und ergänzt einen Ausblick auf aktuelle Entwicklungen und Trends, die Einfluss auf die künftige Entwicklung der Stadt nehmen können. Dabei handelt es sich häufig

um Rahmenbedingungen, auf die auf der Ebene der Stadt nur begrenzt Einfluss genommen werden kann, die Digitalisierungsprozesse, die allgemeine demographische Entwicklung, Folgen des Klimawandels oder gesellschaftliche Strömungen.

## Leitbild & Rahmenplan

3

Auf der Ebene der Stadt Wasserburg wird im Rahmen des ISEKs eine langfristige Entwicklungsvorstellung formuliert, die als Zielkonzept angelegt ist und sowohl im Bereich strategischer und organisatorischer Handlungsfelder als auch im Bereich städtebaulich-räum-

licher Aufgabenstellungen ein Leitbild entwickelt. Dabei ist klar, dass ein solches Leitbild nicht kurzfristig erreichbar sein kann, sondern als mittel- und langfristige Orientierung und Bewertungshilfe bei künftigen Entscheidungen dienen soll.

Die grundsätzlichen Zielsetzungen sollen, mit ggf. nötigen kleinen Korrekturen, über den Betrachtungszeitraum des ISEK von 10-15 Jahren als Richtschnur Gültigkeit behalten.

## Handlungsprogramm

4

Hier werden, mit Blick auf die festgelegten Entwicklungsziele, Maßnahmen und Projekte formuliert, die dem Erreichen dieser Zielsetzungen dienen. Dabei führt das ISEK sowohl konkrete bauliche Maßnahmen und Projekte auf als auch strategisch-organisatorische

Maßnahmen und Projekte, die auf die Rahmenbedingungen der baulichen Projekte und das Zusammenwirken der Akteure bei der künftigen Entwicklung der Stadt Wasserburg über die bauliche Entwicklung hinaus Einfluss nehmen. Eine vorläufige Priorisierung gibt

aus dem aktuellen Kenntnisstand eine Einordnung der Relevanz und Umsetzbarkeit der einzelnen Projekte. Konkret und verbindlich werden die Projekte jeweils durch Beschluss des Stadtrates, z.B. im Rahmen eines Jahresantrages zur Städtebauförderung.

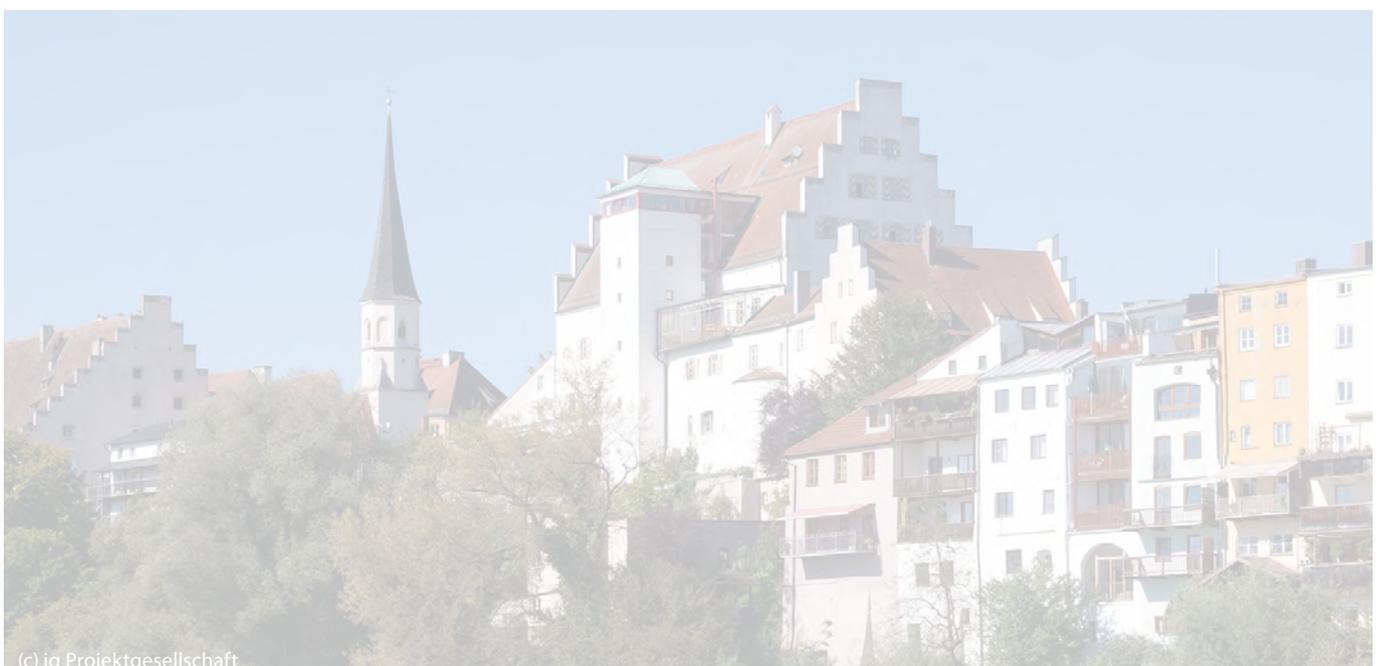
## Implementierung

5

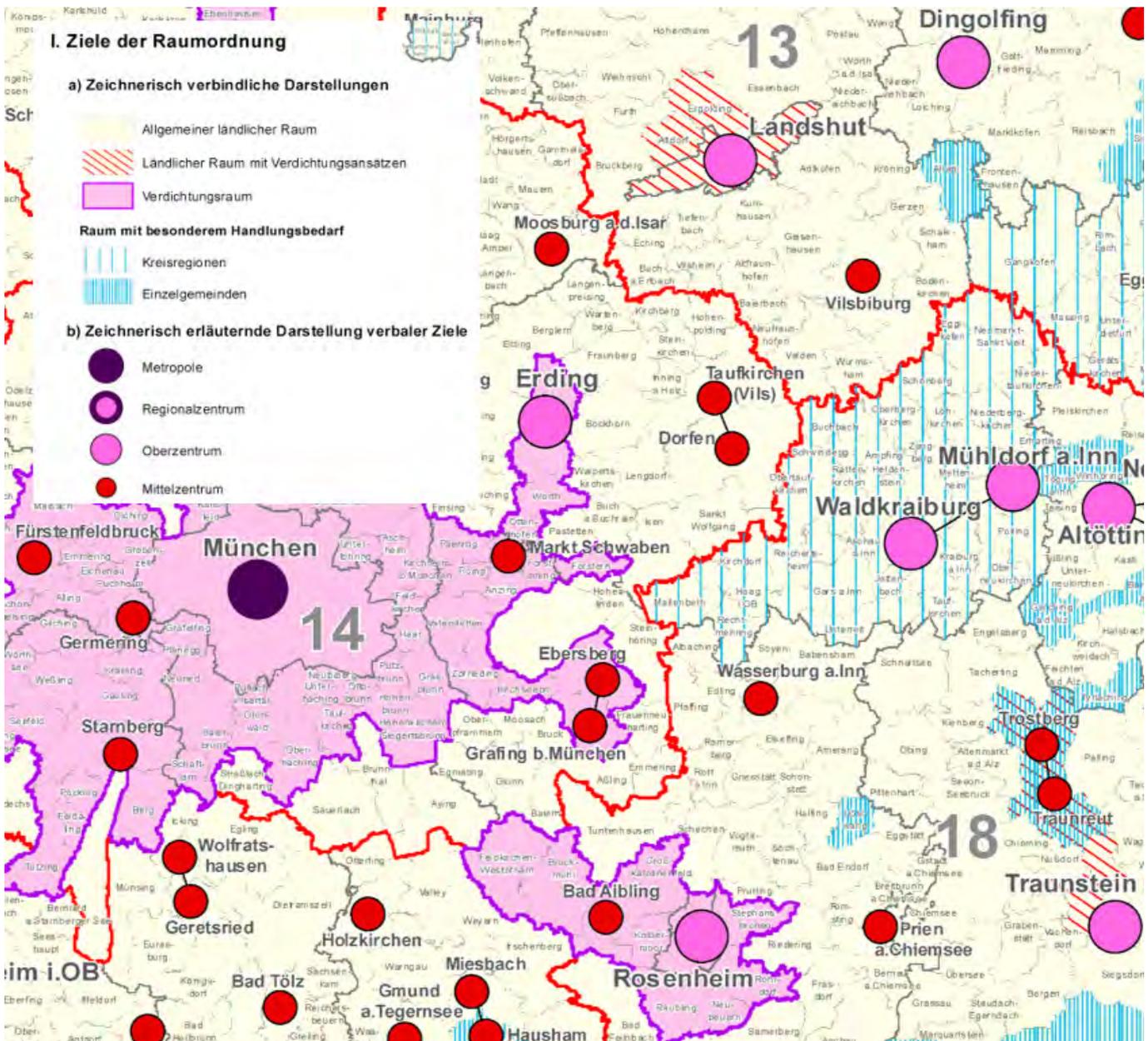
Die langfristige Verfolgung und Sicherung der Entwicklungsziele kann nur erreicht werden, wenn die Inhalte des ISEK bei den Akteuren präsent sind und die zur Umsetzung erforderlichen Strukturen geschaffen werden. Insbesondere im Bereich der nicht-baulichen, also

strategischen oder organisatorischen Maßnahmen, ist hierfür auch die Bereitstellung entsprechender personeller Kapazitäten erforderlich. Aktivitäten zur Sicherung der Geschäftsnachfolge bei Läden der Innenstadt, zur Aktivierung von Leerständen und

Mindernutzungen oder zur Verbesserung der Koordination einzelner Akteure sind als zusätzliche Aufgaben bei der Stadt in den aktuellen Strukturen schwer unterzubringen. Mit diesen Fragen befasst sich der Baustein „Implementierung“.



# Bestandsanalyse - Makrostandort & regionale Faktoren



## Aufgabe der Bestandsanalyse

Der Rückblick auf die bisherige Entwicklung und die Bewertung der aktuellen Situation erfüllen zwei Funktionen bei der Vorbereitung einer strategischen Stadtentwicklungsplanung. Zum einen wird die **Notwendigkeit von Veränderung** sichtbar: Betrachtet man den aktuellen **Handlungsbedarf auch als das Ergebnis der vorliegenden Handlungsmuster**, so wird deutlich, dass auch eine Veränderung der Handlungsmuster und ggf. auch der Strukturen in Betracht

gezogen werden müssen, um andere Ergebnisse zu erreichen. Zum anderen schaffen sie die **Basis für die Festlegung der künftigen Handlungsrichtung**: So erfordert die Bewertung der Ausgangslage sowohl eine Beschäftigung mit der Vergangenheit als auch mit der gewünschten Zukunft. Dabei werden Schwächen und zukünftige Risiken identifiziert aber auch Stärken und zukünftige Chancen. Dies liefert den Ansatzpunkt für die Definition strategischer Entwicklungsziele.

## Überörtliche Betrachtung (Makrostandort)

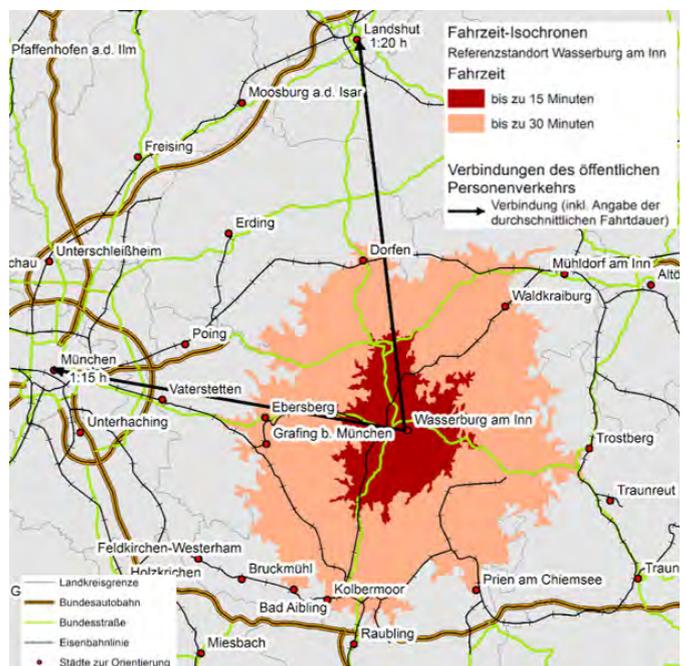
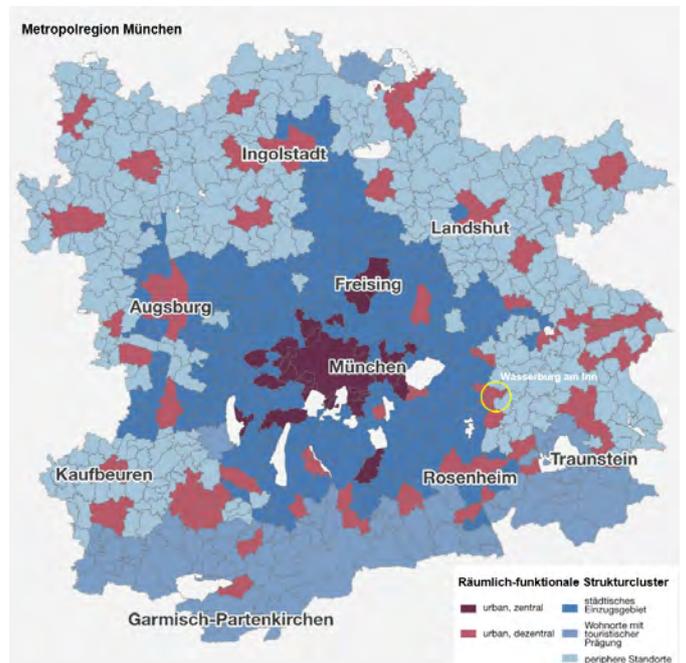
Die räumliche Lage der Stadt Wasserburg am Inn legt bereits die Ausprägung einiger grundlegender **Rahmenparameter** fest, die als übergeordnete Einflussgrößen die Handlungs- und Entwicklungsmöglichkeiten der Stadtentwicklung bestimmen. Die räumliche Lage der Stadt innerhalb der Region prägt aber auch ihren **funktionalen Charakter** und bestimmt ihre **Wettbewerbsposition** gegenüber anderen Kommunen. Beide Faktoren, die Regionalentwicklung

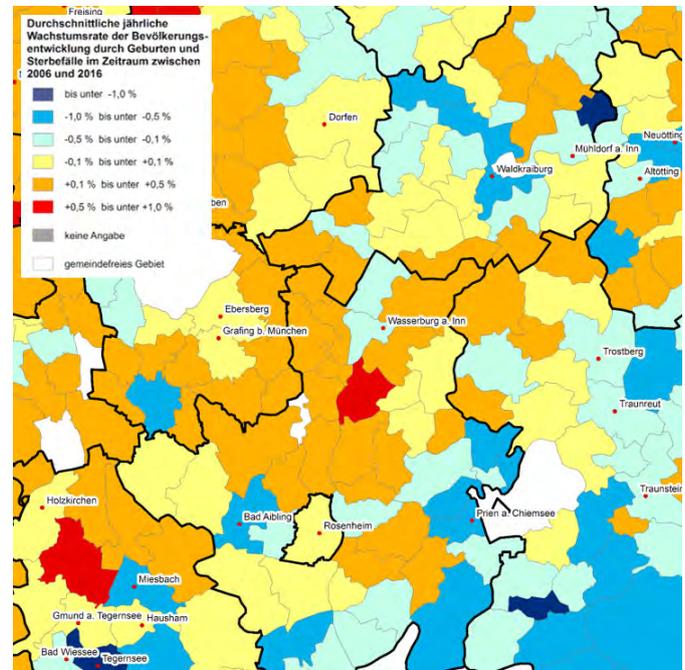
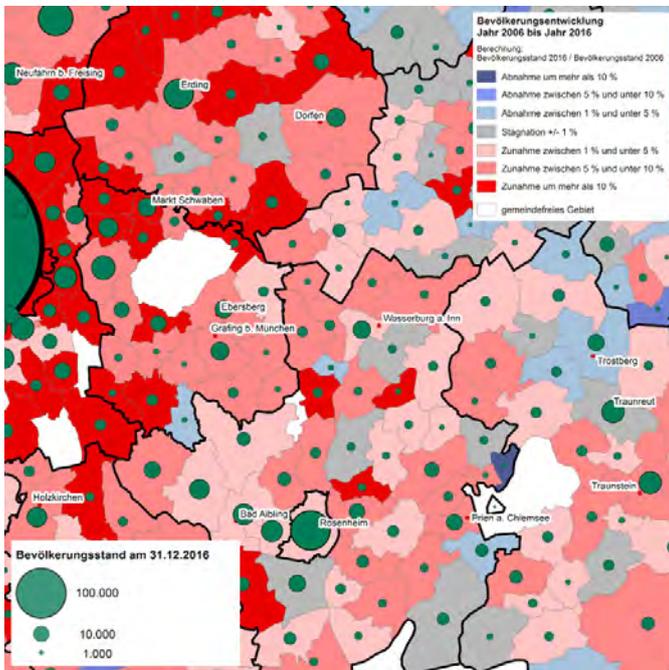
und die Funktion der Stadt innerhalb der Region, schreiben zusammen mit der funktionalen Verflechtung der Stadt innerhalb der Region die Wirkungszusammenhänge fest, unter denen die Stadt agiert. Im Fall der Stadt Wasserburg am Inn ist es die Entwicklung der **Metropolregion München**, die die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt prägt sowie die Wirkungsmechanismen bestimmt, denen sie ausgesetzt ist. Die Makrostandortanalyse widmet sich dieser räumlichen Analyseebene.

## Raumstruktur

Mit etwa einer Stunde Fahrtzeitdistanz liegt die Stadt Wasserburg am Inn am Rand des engeren metropolitanen Verflechtungsraums der **Metropolregion** München. Dieser **Raumtyp** ist von einer überdurchschnittlichen Siedlungs- und Arbeitsplatzdichte geprägt, bei gleichzeitig hoher Erreichbarkeit des Kerns der Metropolregion. Die **Entwicklungsdynamik** der Metropolregion und ihr starkes **Wachstum** sind auch in Wasserburg am Inn spürbar und die Stadt ist nicht losgelöst von den damit verbundenen ökonomischen Wirkungszusammenhängen. So hat der zunehmende Bevölkerungs- und Siedlungsdruck in der Metropolregion auch in Wasserburg zu deutlich ansteigenden Preisen für das Wohnen geführt. Die Intensität, mit der die ökonomischen Parameter in Wasserburg an die Entwicklung des metropolitanen Kerns **gebunden** sind, steigt, je besser die Erreichbarkeit des Kerns der Metropolregion von der Stadt Wasserburg aus wird. Mit der Integration der Bahnlinie nach Wasserburg (Reitmehring) in das MVV Tarifgebiet seit Jahresende 2015 hat sich die Anbindung aus Wasserburg ins Münchner Stadtgebiet weiter verbessert. Dies steigert die Attraktivität der Stadt Wasserburg am Inn als Wohnstandort in der Metropolregion und erhöht damit gleichzeitig auch den **Wachstumsdruck**, der sich aus dem allgemeinen Wachstum der Metropolregion auf die Stadt richtet. Die Stadt rückt stärker in den Fokus von Bevölkerungsgruppen, die sich das Immobilien- und Mietpreisniveau im Kern der Metropolregion nicht leisten können. Diese **Expansion der Metropolregion** nach außen führt auch in Wasserburg zu steigenden Miet- und Immobilienpreisen, zumal das Kaufkraftniveau

in der Herkunftskommune der nach außen drängenden Bevölkerung über dem der Wasserburger Bevölkerung liegt. Dem wettbewerbsbedingten Preisanstieg für Wohnraum auf dem freien Wohnungsmarkt kann sich die Stadt Wasserburg nicht entziehen. Gleichzeitig übt das Lohnniveau und das Arbeitsplatzangebot im Kern der Metropolregion auch eine starke Sogwirkung auf das Arbeitskräfteangebot der gesamten Metropolregion aus. Dies mindert in Wasserburg die Verfügbarkeit von Fachkräften. Neben dieser Betroffenheit von der Entwicklungsdynamik der Metropolregion wirkt die Stadt als Mittelzentrum im ländlichen Raum auch ihrerseits auf ihr Umland. Dabei kann die Stadt Wasserburg ein vergleichsweise großes Einzugsgebiet ausbilden, da sich zentrale Orte gleicher oder höherer Stufe in größerer räumlicher Distanz befinden. So begrenzen erst die Mittel- und Oberzentren Rosenheim, Waldkraiburg, Ebersberg und Trostberg das Einzugsgebiet der Stadt Wasserburg. Trotz einer eigenen Anzahl von nur knapp 13.000 Einwohnern wird der **einzelhandelsspezifische Verflechtungsbereich** der Stadt Wasserburg mit gut 52.000 Einwohnern angegeben und die Stadt hat eine hervorgehobene Rolle als regionales Zentrum für das ländlich geprägte Umland. Administrativ ist die Stadt Wasserburg, die vor der Gebietsreform Kreisstadt war, dem Landkreis Rosenheim zugeordnet. Da die Stadt Wasserburg aber weiterhin über eine hohe zentralörtliche Ausstattung und Bedeutung verfügt, sind die funktionalen Beziehungen zur Stadt Rosenheim wenig ausgeprägt. Mit den direkten Nachbarkommunen besteht keine institutionalisierte **Stadt-Umland** Kooperation.

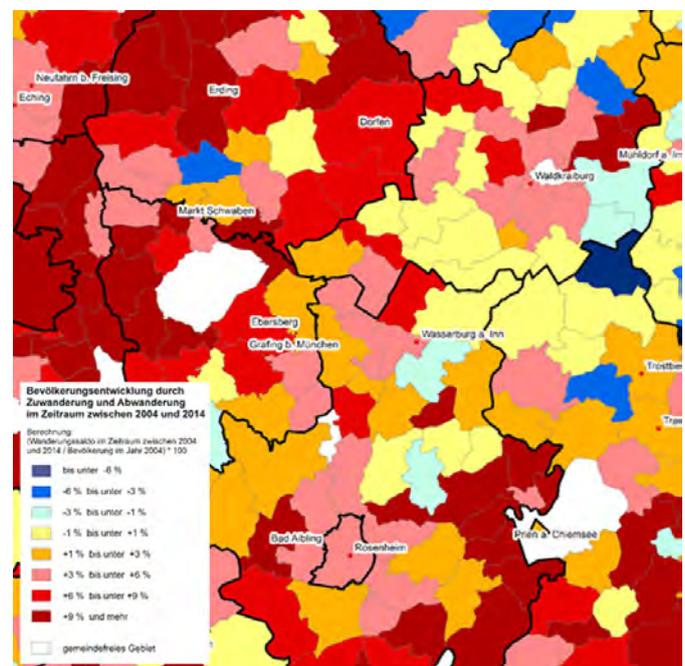
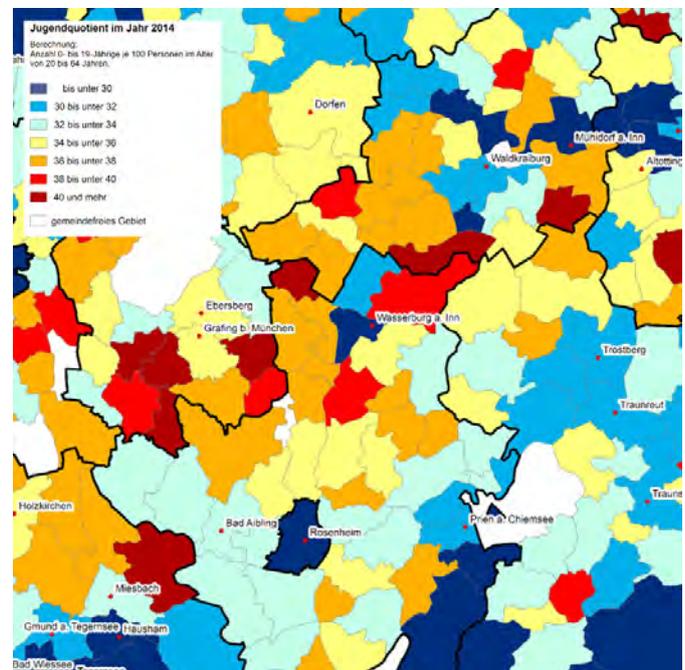


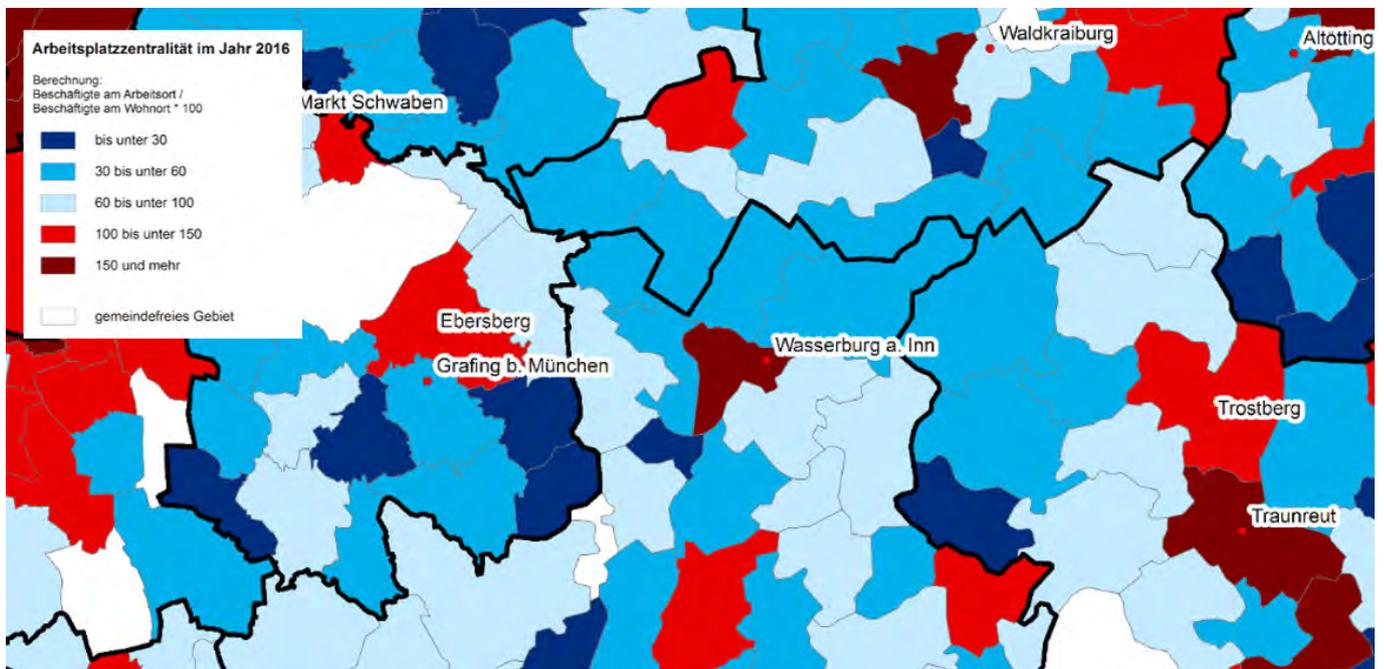


## Demographie

Der aktuelle Bevölkerungsstand der Stadt Wasserburg am Inn und die Altersstruktur der Bevölkerung sind Ergebnis der bisherigen **natürlichen Bevölkerungsentwicklung** durch Geburten und Sterbefälle sowie der **Wanderungsbewegung** durch Zuzüge und Fortzüge. Für die natürliche Bevölkerungsentwicklung der letzten zehn Jahre eine leicht negative durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (-0,5 %) feststellen. Dementsprechend würde sich der Bevölkerungsstand der Stadt Wasserburg am Inn **ohne die Wirkung von Wanderungen dauerhaft rückläufig entwickeln**. Der durchschnittliche jährliche Wanderungssaldo fällt dagegen im Zeitraum zwischen 2006 und 2016 positiv aus. Mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum der Bevölkerungszahl durch Wanderungsgewinne um ca. 0,8 % wird der Rückgang der natürlichen Bevölkerungsentwicklung mehr als ausgeglichen. Im zeitlichen Verlauf verzeichnet die Stadt Wasserburg eine zum Landkreis Rosenheim vergleichbare Bevölkerungsentwicklung mit einer

Stagnationsphase zwischen 2005 und 2013. Für einige Umlandkommunen der Stadt Wasserburg sind deutlich höhere Wachstumsraten sichtbar. Ursächlich hierfür ist deren umfangreiches Angebot an Wohnbauflächen. So realisieren alle Umlandkommunen der Stadt Wasserburg am Inn ein deutlich höheres Wohnbauflächenwachstum. In der Konsequenz fällt auch das Wanderungssaldo der Stadt Wasserburg am Inn bezogen auf die direkten Umlandkommunen im Zeitraum der letzten zehn Jahre negativ aus. Dies gilt vor allem für Familien. Dagegen verzeichnet die Stadt Wasserburg am Inn für die Altersgruppe der über 65-Jährigen einen deutlichen Wanderungsgewinn. Die altersgruppenspezifischen Unterschiede in der Bevölkerungsentwicklung führen zu einem **Altersaufbau** der Bevölkerung mit vergleichsweise geringem Jugendquotient und einem höheren demographischen Alter. In der Sozialstrukturanalyse zeigen sich für Wasserburg am Inn bei zahlreichen Einzelindikatoren sowie bei allen zusammengefassten Indizes die höchsten Werte.





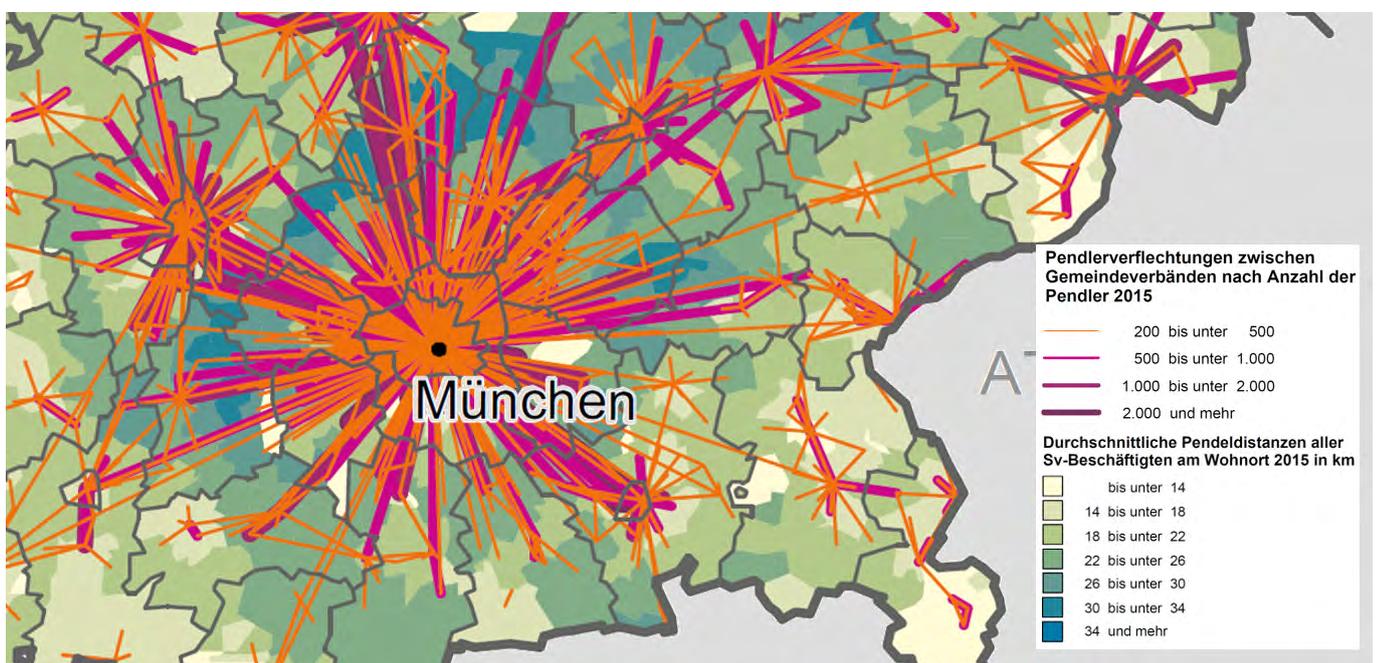
## Wirtschaft

Die **Arbeitsplatzentwicklung** an einem Standort ist Resultat mehrerer Komponenten. Arbeitsplätze gehen verloren, wenn Unternehmen schließen oder sich verkleinern müssen. Dagegen entstehen Arbeitsplätze neu, wenn Unternehmen wachsen oder neu gegründet werden. Im Analysezeitraum der Jahre 2006 bis 2016 war die **Arbeitsplatzentwicklung** am Standort Wasserburg mit einem **Wachstum** von ca. 22 % sehr positiv, bleibt aber um ca. 8 %-Punkte hinter der

Entwicklung des Landkreises Rosenheim zurück. Für die Entwicklung der Zahl der **Beschäftigten am Wohnort Wasserburg** gilt dies nicht in diesem Maße. Hier bleibt die Entwicklung mit einem Wachstum von knapp 25 % im Zeitraum 2006 bis 2016 lediglich um einen Prozentpunkt hinter der Beschäftigtenentwicklung des Landkreises zurück. Damit wächst die Anzahl der Beschäftigten, die in Wasserburg am Inn wohnen, deutlich stärker, als die Anzahl der Arbeitsplätze in Wasser-

burg am Inn. Konsequenz dieser Entwicklung ist, dass der **Auspendleranteil** zunimmt, und sich eine stärkere Außenorientierung der Wohnbevölkerung ergibt. Im regionalen Vergleich fällt aber der Auspendleranteil der Stadt Wasserburg am Inn noch deutlich unterdurchschnittlich aus und auch die **Beschäftigtenquote** liegt vergleichsweise hoch. Pendlerverflechtungen existieren zum einen mit den direkten Umlandkommunen, aus denen Beschäftigte nach Wasser-

burg einpendeln sowie mit den Städten München und Rosenheim, in denen ein Großteil der Auspendler ihren Arbeitsplatz besitzt. Der weit unterdurchschnittliche Auspendleranteil führt dazu, dass die Stadt Wasserburg innerhalb des weiteren Einzugsgebietes zu den Standorten mit einer hohen **Arbeitsplatzzentralität** zählt. Dies verdeutlicht die Funktion der Stadt als Versorgungsstandort und Zentrum im ländlichen Raum, zeigt aber die Verflechtung mit der Landeshauptstadt.



## Einzelhandel

Der Umfang an **Verkaufsfläche**, der in Wasserburg am Inn im stationären Einzelhandel langfristig tragfähig ist, hängt zum einen von der **Einwohnerzahl** im Marktgebiet der Stadt ab, zum anderen von der Höhe der **Kaufkraftbindung**, die der stationäre Einzelhandel in Wasserburg am Inn im **Wettbewerb** mit anderen Kommunen sowie im Wettbewerb zum **Online-Handel** erreichen kann.

Als **Marktgebiet** der Stadt Wasserburg wird der Raum bezeichnet, dessen Bevölkerung in einem wahrnehmbaren Umfang zum Einkauf in der Stadt Wasserburg am Inn neigt. Die Größe dieses Marktgebietes für den Einzelhandel wird von einer Reihe unterschiedlicher Faktoren beeinflusst. Im Wesentlichen zählen hierzu:

- Umfang, Struktur und räumliche Verteilung des Einzelhandelsangebotes innerhalb des Stadtgebietes Wasserburg am Inn,
- Branchen-Mix und Sogkraft ansässiger (großflächiger) Einzelhandelsbetriebe,
- Lage zu anderen zentralen Orten sowie Nähe zu Konkurrenzorten,
- Sogkraft des Angebotes in den Konkurrenzorten,
- Verteilung der Bevölkerung im Raum und Mobilität der Bevölkerung im Raum,
- Pendlerverflechtungen (arbeits- und ausbildungsbedingt),
- topographische Bedingungen, historische Zuordnung, Verkehrsinfrastruktur und Erreichbarkeit.

Zusammengefasst bestimmen damit zwei Faktoren die Wahl des Einkaufsstandortes: Die **Attraktivität** des Standortes für den Einkauf der benötigten Produkte bzw. für die Einkaufstätigkeit an sich, und der damit

verbundene **Aufwand**. Die Attraktivität eines Standortes für die Einkaufstätigkeit wird dadurch bestimmt, welcher Angebotsumfang vorhanden ist. Dieser ist über die Zeit variabel und auch Ergebnis des marktwirtschaftlichen Selektionsprozesses. So entwickeln alle Kommunen ihr Einzelhandelsangebot in der Hoffnung weiter, ein möglichst großes Marktgebiet auszubilden bzw. in ihrem Einzugsgebiet einen möglichst hohen Marktanteil zu erreichen. Gleichzeitig verzeichnet aber auch der Online-Handel hohe Zuwachsraten. Dies führt zwangsweise zu temporärer **Überentwicklung** und zu einzelwirtschaftlichen **Verdrängungsprozessen**, die üblicher Bestandteil eines marktwirtschaftlichen Systems sind und nur dann einer Einflussnahme unterliegen, wenn Gefahren für eine geordnete städtebauliche Entwicklung und die Funktionsfähigkeit des **zentralen Versorgungsbereichs** bestehen.

Eine Stadt kann im Vergleich mit anderen Städten grundsätzlich umso mehr Verkaufsfläche dauerhaft ausbilden, je mehr Kaufkraftvolumen ihre eigenen Einwohner stellen. Die **Stadtgröße** bzw. Einwohnerzahl bestimmt somit zunächst die Tragfähigkeit von Verkaufsflächen am Ort. Betrachtet man vor diesem Hintergrund die räumlichen Gegebenheiten, dann zeigt sich, dass Rosenheim, Waldkraiburg und Traunreut über mehr Einwohner verfügen, als die Stadt Wasserburg am Inn, die Städte Ebersberg, Grafing und Trostberg aber etwas weniger Einwohner aufweisen. Dennoch verfügen auch diese Städte über eine so hohe Einwohnerzahl, dass sie ein zur Stadt Wasserburg am Inn ähnliches Einzelhandelsangebot ausbilden können.

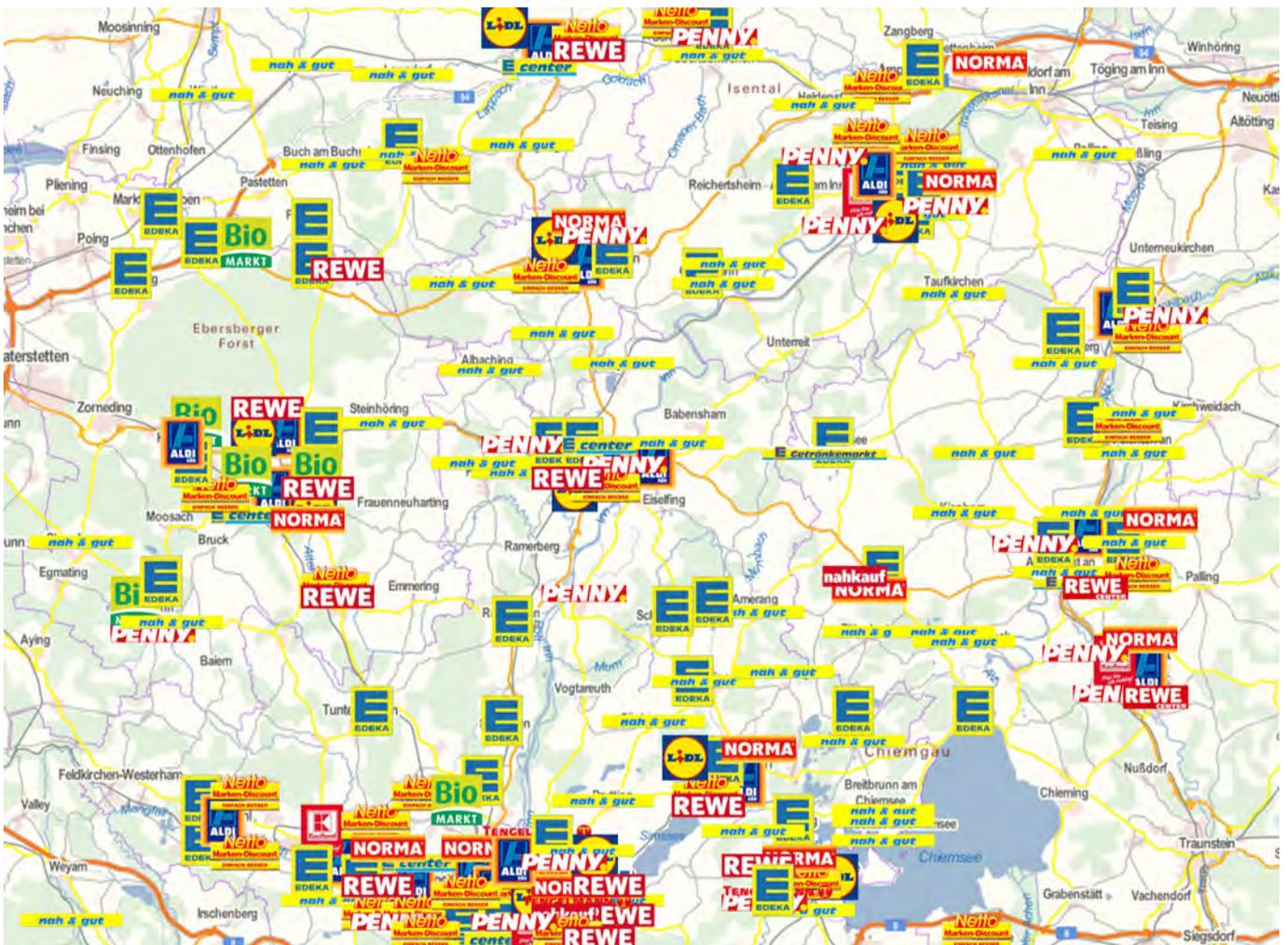
Nur im **Ausnahmefall** werden Einwohner dieser Städte und Einwohner im direkten Einzugsgebiet dieser Städte die Stadt Wasserburg regelmäßig als Einkaufsstandort aufsuchen. Dagegen üben die Städte München und vor allem Rosenheim mit ihrem deutlich umfangreicheren Einzelhandelsangebot eine starke Anziehungskraft auf die Stadt Wasserburg und ihr Umland aus.

Diese Gesamtbetrachtung über alle Sortimente muss weiter differenziert werden. So reicht bei Warengruppen des **kurzfristigen Bedarfs** schon eine deutlich geringere Einwohnerzahl aus, um einen nach Betriebstypen und Anbietern weitgehend **vollständigen** Besatz vorhalten zu können. Die auf Verbraucherseite erwartete örtliche Ausstattung bestehend aus Lebensmittelsupermarkt und Lebensmitteldiscounter weisen allerdings nur wenige der Umlandkommunen der Stadt Wasserburg auf. Den Kommunen Haag in Obb., Obing und Bad Endorf aber ermöglicht es die Angebotskombination dieser beiden Betriebstypen einen Großteil der nachfrageseitigen Einkaufspräferenzen abzudecken, eine **Kaufkraftbindung** im Bereich des kurzfristigen Bedarfs bis an die 85 % zu realisieren und darüber hinaus ein eigenes Einzugsgebietes zu generieren.

Das Einzugsgebiet der Stadt Wasserburg am Inn umfasst deshalb bei den Warengruppen des kurzfristigen Bedarfs nur diejenigen Kommunen, für die sich gegenüber den angesprochenen Wettbewerbsstandorten mindestens eine vergleichbare Erreichbarkeit ergibt. Hierzu zählen neben der Stadt Wasserburg am Inn selbst die Kommunen Albaching, Amelang, Babensham, Edling,

Eiselfing, Griesstätt, Pfaffing, Ramerberg, Rechtmehring, Schnaitsee, Schonstett, Soyen und Unterreit. Sie bilden mit ihren knapp **35.000 Einwohnern das Nah-einzugsgebiet** der Stadt Wasserburg am Inn. Für die Warengruppen des mittel- und langfristigen Bedarfs ergibt sich ein anderes Kalkül. Betriebe dieser Warengruppen bilden in der Regel ein größeres Einzugsgebiet aus. Das Marktgebiet einer Stadt bestimmt sich bei diesen Warengruppen nicht nur aus dem städtischen Angebotsumfang insgesamt, sondern insbesondere aus dem Angebotsumfang und der Ausstattung der einzelnen Einkaufsstandorte innerhalb der Stadt, zusammen mit ihrem jeweiligen Ambiente. Dies bestimmt auch die Attraktivität einer Stadt als **Einkaufs- bzw. Shoppingstandort**. Kommunen im Umland der Stadt Wasserburg am Inn, deren Wohnbevölkerung aufgrund einer größeren räumlichen Distanz oder wegen der Nähe zu alternativen Versorgungsstandorten nur mehr eine mäßig ausgeprägte Einkaufsorientierung auf die Stadt Wasserburg am Inn aufweist, zählen zum **Ferneinzugsgebiet** der Stadt Wasserburg am Inn. Hierzu gehören die insgesamt knapp **30.000 Einwohner** der Kommunen Gars am Inn, Haag in Obb., Halfing, Maitenbeth, Obing, Rott am Inn, Steinhöring und Vogtareuth. Insgesamt summiert sich das Einzugsgebiet der Stadt Wasserburg am Inn somit auf ca. **77.000 Einwohner**.

Die Kaufkraftbindung, die der stationäre Einzelhandel der Stadt Wasserburg am Inn in diesem Gebiet erreicht, bestimmt zusammen mit den Kaufkraftzuflüssen aus dem Tourismus den Umfang an tragfähiger Verkaufsfläche in Wasserburg am Inn.



## Online-Handel

Die Konsequenzen des weiter **zunehmenden Online-Handels** fallen – was den daraus folgenden, künftigen Verkaufsflächenbedarf betrifft – je nach räumlichem Lagetyp ganz unterschiedlich aus. Die Ergebnisse einer **Simulationsrechnung**, die beispielhaft für eine mittelgroße Stadt in einer insgesamt wachsenden Region durchgeführt wurde (vgl. BBSR 2017) zeigen, dass gerade die Warengruppen, die in der Innenstadt umfangreich vertreten sind und für die eine hohe **Innenstadtrelevanz** auszumachen ist, durch den Online-Handel besonders gefährdet werden. Lediglich für die Warengruppen „Gesundheit und Körperpflege“ sowie „Haushaltswaren und persönlicher Bedarf“ ist einerseits ein eher **geringer Gefährdungsgrad** durch den Online-Handel auszumachen bei gleich

zeitig hoher Innenstadtrelevanz. Diesen Warengruppen wird für die nähere (bis 2020) und fernere (bis 2025) Zukunft noch eine positive jährliche **Wachstumsrate** prognostiziert. Dagegen zeigt sich für „Wäsche und Bekleidung“ als der flächenmäßig bedeutendsten Warengruppe der Innenstadt eine dauerhaft negative jähr-

liche Umsatzentwicklung. Ein dadurch verursachter **Flächenrückgang dieser innerstädtischen Leitbranche** besitzt die hohe Gefahr, dass auch andere Branchen am Standort Innenstadt betroffen werden und sich der Gesamteffekt verstärkt. Es wird angenommen, dass Geschäftsaufgaben im stationären Handel zunächst

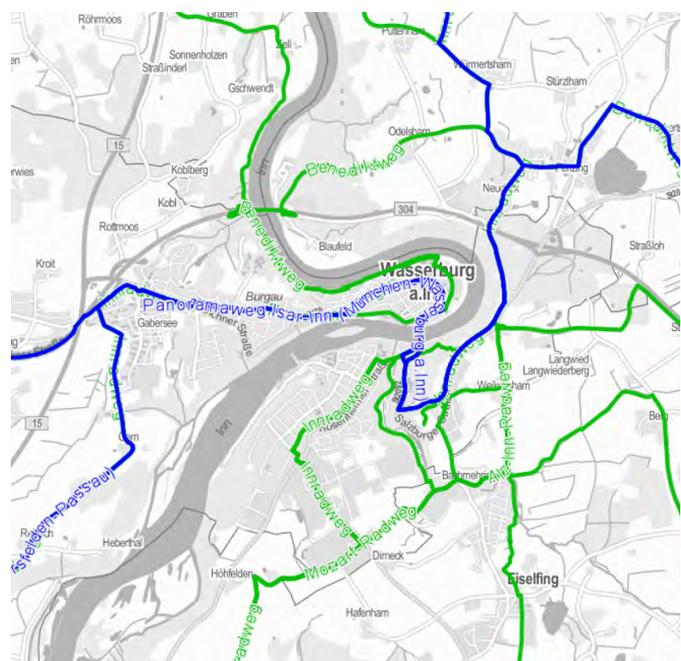
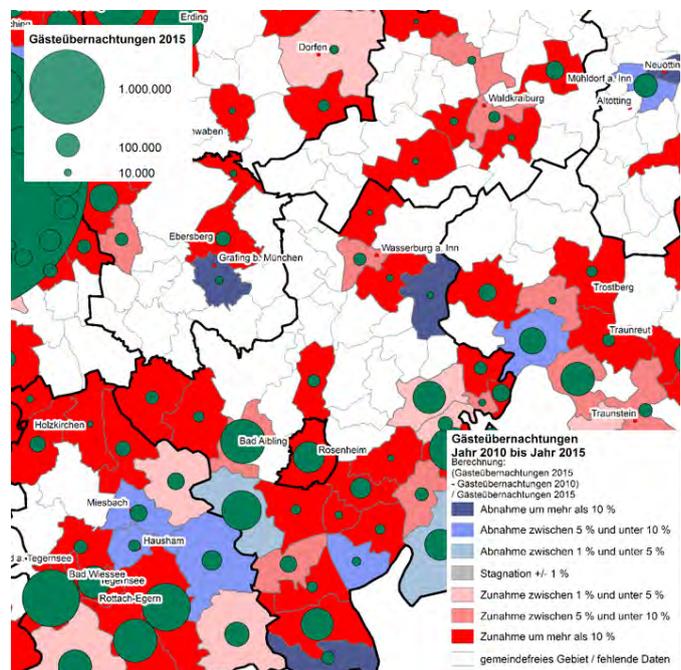
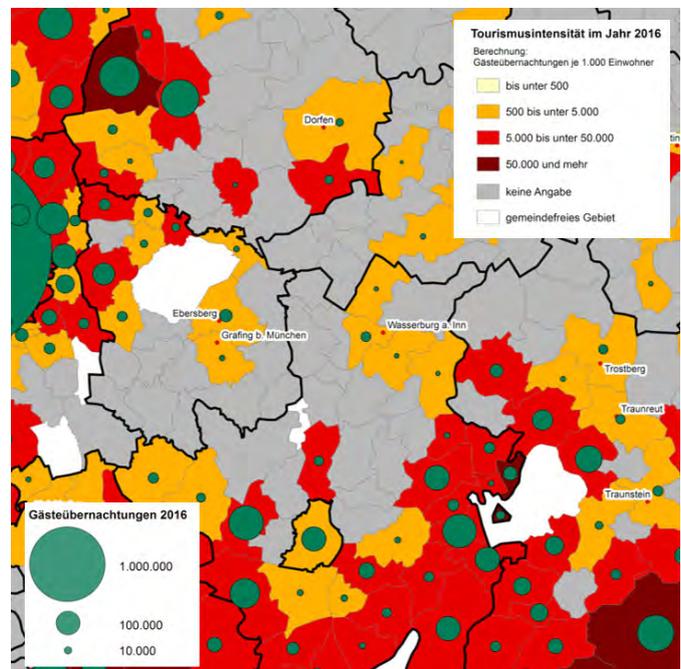
über mehrere Jahre hinweg als **schleichender Prozess** erfolgen. In Verbindung mit den aktuellen Überkapazitäten an Handelsflächen sowie dem Mangel an potenziellen Nachfolgern beschleunigt sich dieser Prozess dann aber und führt auch zu **strukturellen Leerständen**.

Sortimentsbezeichnung	EBIT Umsatzrentabilität	Stat. Umsatz CAGR 14-20	Stat. Umsatz CAGR 20-25	Gefährdung durch E-Commerce	Anteil Fläche	Anteil Geschäftsstellen	Innenstadtrelevanz
Lebensmittel, Reformwaren	2,1%	1,5%	1,1%	gering	8,6%	9,4%	gering
Gesundheit, Körperpflege	6,8%	2,3%	2,6%	gering	6,7%	13,1%	hoch
Bekleidung, Wäsche	6,0%	-1,0%	0,0%	hoch	35,0%	43,1%	hoch
Schuhe, Lederwaren	7,2%	-0,6%	0,1%	hoch	2,8%	8,1%	hoch
Elektro, EDV, Foto	5,5%	-0,5%	-0,5%	hoch	7,0%	2,5%	hoch
Sport, Spiel, Hobby	8,0%	-1,2%	-0,7%	hoch	4,9%	1,9%	mittel
Haushalt, pers. Bedarf	10,1%	0,2%	0,5%	gering	11,6%	2,5%	hoch
Bücher, Schreibwaren	8,0%	-2,4%	-2,3%	hoch	4,3%	11,3%	hoch
Bau-, Heimwerkerbedarf	4,8%	0,5%	0,5%	mittel	1,4%	1,3%	gering
Möbel, Teppiche, Heimtextil	7,3%	0,1%	0,4%	mittel	17,3%	5,0%	mittel

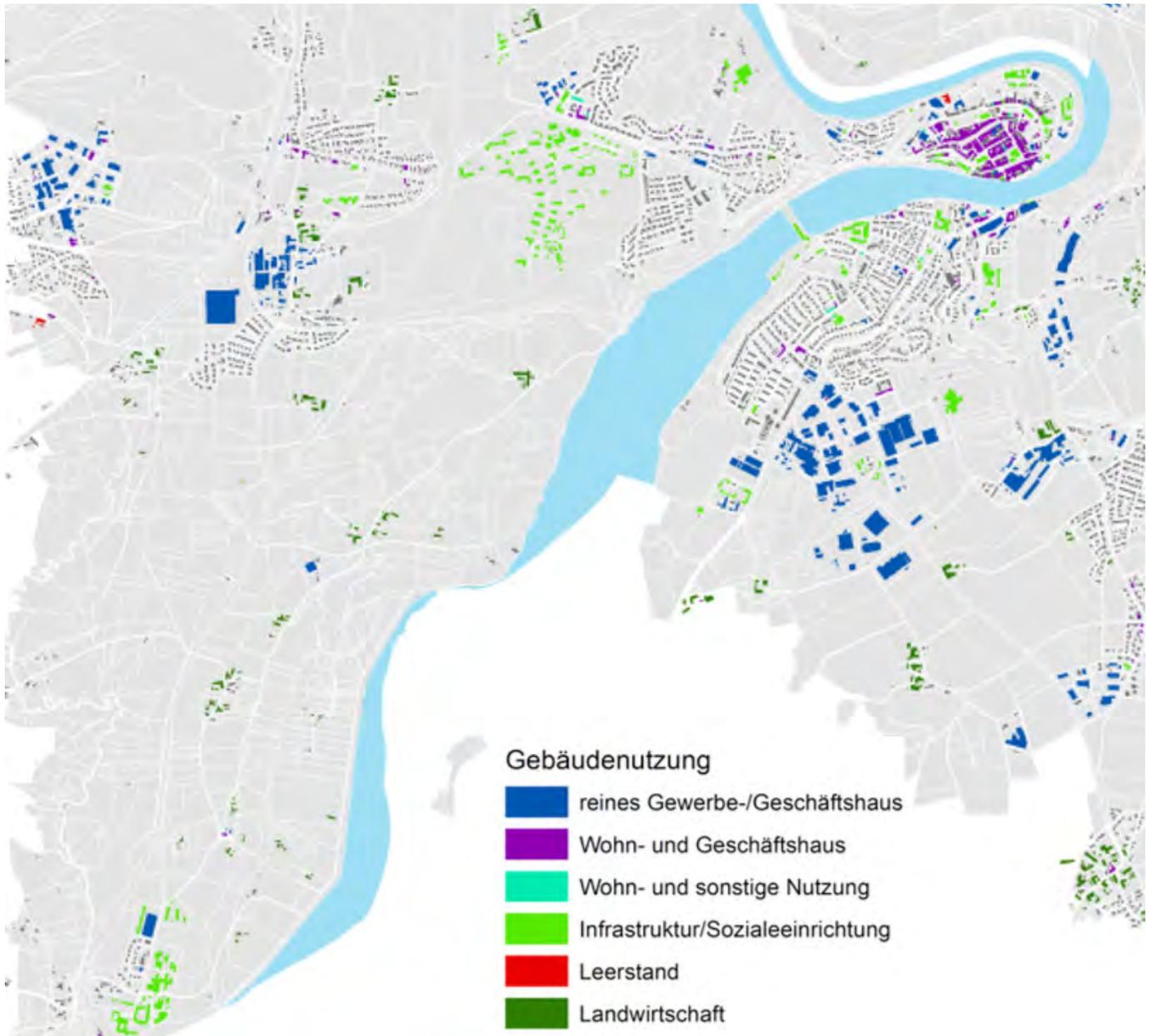
## Tourismus

Touristisch war die Stadt Wasserburg am Inn längere Zeit gemeinsam mit mehreren Umlandkommunen in der touristischen Kooperation „Wasserburger Land“ organisiert. Mittlerweile besteht dieser Stadt-Umland-Verband nicht mehr und die Stadt ist in die **übergeordnete touristische Marketingorganisation** „Chiemsee Alpenland“ eingebunden, in der die Stadt und die Kommunen des Landkreises Rosenheim sowie die Chiemsee Anliegergemeinden organisiert sind. Touristische Kerngebiete innerhalb dieses Verbundes sind die übernachtungsstarken Kommunen am Alpenrand sowie um den Chiemsee. Die Stadt **Wasserburg** wird mit ihrem Angebot der Innschiffahrt unter der Rubrik „**Wasser**“ und mit dem Thema der Stadtgeschichte im Allgemeinen sowie der Attraktion der Bierkatakomben im Speziellen unter der Rubrik „**Kultur**“ vermarktet. Übernachtungen in Wasserburg resultieren zum einen aus der Funktion der Stadt als **Wirtschaftsstandort** und betreffen Geschäftspartner der großen Industrieunternehmen. Zum anderen ergeben sie sich aus der Lage der Stadt an übergeordneten **Radwegen** wie dem Innradweg, dem Mozart-Radweg, dem Alz-Inn Radweg oder dem Benediktweg sowie der Lage an **Weitwanderwegen** wie dem Würmsee-Inntal-Weitwanderweg sowie dem Jakobsweg Böhmen-Bayern-Tirol. Darüber hinaus übernachten in Wasserburg Kultur- und Städtereisende aber auch Besucher von größeren Messen und anderen Großveranstaltungen in München. Insgesamt spielt der übernachtende Tourismus in Wasserburg aber nur eine untergeordnete Rolle. Die Tourismusintensität der Stadt bleibt weit hinter den Werten der Kommunen am

Alpenrand sowie der Kur-/Gesundheitsorte der Tourismusregion zurück. Auch absolut gesehen bleibt die Anzahl von ca. 31.000 Gästeübernachtungen bei etwa 16.000 Gästeankünften vergleichsweise gering. Damit trägt der **übernachtende** Tourismus insgesamt wenig zur Wirtschaftsleistung der Stadt bei. Wesentlich bedeutender als der übernachtende Tourismus ist in Wasserburg am Inn der **Tagestourismus**. Er trägt mit dazu bei, den umfangreichen Besitz der Stadt mit Einzelhandel und Gastronomie zu sichern und die Funktion der Stadt als **Versorgungszentrum** der Region zu stärken. Speziell das Freizeitbad Badria und die zahlreichen Kultureinrichtungen prädestinieren die Stadt Wasserburg als **Schlechtwetterziel** innerhalb der Tourismusregion Chiemsee-Alpenland. Wasserburg ist mit seinem **einzigartigen** Thema Altstadt aber auch insgesamt ein stark frequentiertes Ausflugsziel. Zusätzlich schafft ein umfangreiches Veranstaltungsangebot zahlreicher Akteure über das ganze Jahr verteilt Besuchsansätze, die Tagesgäste aus dem Umland und darüber hinaus anziehen. Im Außenauftritt der Organisation Chiemsee-Alpenland sind die vielen **Veranstaltungen** in Wasserburg und das umfangreiche Angebot an thematischen **Stadtführungen** aufgeführt. Auch die ByTM ordnet die Stadt in der Rubrik „Stadt-Land-Kultur“ ein und präsentiert die umfangreiche **kulturtouristische** Ausstattung. Unter den Tagesgästen haben Gruppen- und Busreisen eine erhebliche Bedeutung. Gleichzeitig wird die Stadt als Tagesausflugsziel der Bevölkerung der **Metropolregion** genutzt, ist aber weder in dieser Funktion noch mit dem Thema Altstadt positioniert.



# Strategische Analyse - Stadtgebiet Wasserburg am Inn



## Örtliche Betrachtung - Stadtgebiet

Bei der Analyse der örtlichen Situation ist die **räumliche Verteilung** der unterschiedlichen Angebote und Nutzungen Gegenstand der Betrachtung. Der jeweilige Besatz bestimmt die funktionale Charakteristik einzelner Areale, die **Frequenzierung** der einzelnen Standorte sowie den **Austausch** und die **Mobilität** zwischen den Standorten. Je nach der räumlichen Organisation (Nutzungsmischung oder Nutzungstrennung) ergeben sich unterschiedliche Mobilitäts-

anforderungen vor Ort, um die **Grunddaseinsfunktionen** wie Wohnen, Arbeiten, sich Bilden, in Gemeinschaft leben, sich Erholen und sich Versorgen zu erfüllen. Die Nutzungsverteilung und die Angebotscharakteristik einzelner Standortbereiche legen auch die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten des **Standortsystems** fest. Sie bestimmen die wettbewerbliche Ausgangssituation für alle weiteren Nutzungen oder Angebote, die neu platziert werden sollen.

## Nutzungsverteilung - Stadtgebiet

Die räumliche Verteilung der unterschiedlichen Nutzungsarten innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Wasserburg am Inn weist eine **klare räumliche Gliederung** auf. Wohn- und Geschäftsgebäude konzentrieren sich am Hauptort im Bereich der Altstadt. Im Anschluß daran befinden sich in Richtung Westen (Burgau) und Süden (Burgerfeld) die ausgedehnten Wohnbaugebiete der Stadt. Gewerbliche Nutzungen (Gewerbegebiete Staudham, Tegernau, Salzburger Straße und die

gewerbliche Nutzung in Reitmehring) sowie ausgedehnte soziale bzw. gesundheitsbezogene Einrichtungen (Inn-Salzach Klinikum, Stiftung Attel) bestimmen den Hauptort im äußeren Bereich. Der **Übergang** des Siedlungskörpers der Stadt Wasserburg am Inn zu den Nachbarkommunen verläuft teilweise fließend und ist im Raum nicht ablesbar. Dies gilt insbesondere für den Standort Gewerbegebiet Staudham/Edling aber auch bezüglich der Kommunen Eiselfing und Babensham.

## Nutzungsstruktur

Die Stadt Wasserburg hat eine besondere Bedeutung als **Schulstandort**. An den sieben allgemeinbildenden Schulen werden knapp 3.000 Schüler unterrichtet und an den acht beruflichen Schulen lernen weitere knapp 3.000 Schüler. Bezogen auf die nur knapp 13.000 Einwohner fällt das **Verhältnis von Schülerzahl zu Einwohnerzahl** weit überdurchschnittlich aus und ist Indiz der hohen Zentralität der Stadt Wasserburg am Inn. Mit dem Fachbereich Sozialverwaltung der Fachhochschule für öffentliche Verwaltung und Rechtspflege verfügt die Stadt auch über eine **regional** wirksame Bildungseinrichtung. Ihre Ausstattung als **Bildungsstandort** der Region stärkt sowohl aktuell als auch künftig die Zentralität der Stadt Wasserburg am Inn sowie die Orientierung der Umlandbevölkerung auf die Stadt. Eine hohe Stand-

ortqualität lässt sich der Stadt auch bei den weichen Standortfaktoren wie Standortimage, Freizeitwert oder kulturelles Angebot attestieren. Die Stadt verfügt in den Bereichen Sport, Freizeit und Kultur über eine Ausstattung und ein Angebot, die sich in einer Stadt dieser Größe nicht erwarten lassen. Einrichtungen von besonderer Bedeutung für die örtliche Wohn- und Lebensqualität sind im Freizeitbereich die Sportstätten und das Freizeitbad Badria (inkl. Saunawelt) sowie im **kulturellen** Bereich die verschiedenen Museen, das Stadtarchiv und das Theater Belaqua. Neben diesen Einrichtungen mit ihrem permanenten Angebot wird das gesellschaftliche Leben in Wasserburg durch ein umfangreiches Veranstaltungsangebot der unterschiedlichen Bereiche sowie durch Märkte belebt.



(c) iq Projektgesellschaft

## Wirtschaft

Lange Zeit wurde die Stadt Wasserburg am Inn als **Industriestandort** bezeichnet. Ein weit überdurchschnittlicher Umsatz im produzierenden Gewerbe (je Einwohner) diente als Beleg für diese Charakterisierung. Zu den mitarbeiterstärksten **Industriebetrieben** in Wasserburg zählen heute die Unternehmen Meggle und Bauer, zwei Hersteller von Molkereiprodukten, die weltweit agieren und gemeinsam ca. 1.800 Mitarbeiter beschäftigen. Darüber hinaus haben die Firma rkW, (Hersteller von Polyethylen- und Polypropylenfolien) ein Arzneimittelwerk der Firma recipharm und ein Produktionsbetrieb des Hausgeräte-Zulieferers Gronbach ihren Standort in Wasserburg. Diese fünf Unternehmen stellen zusammen bereits ca. 2.750 Arbeitsplätze in Wasserburg. Das ehemals ebenfalls überdurchschnitt-

lich umfangreiche Arbeitsplatzangebot im Bereich des produzierenden Gewerbes hat sich in den letzten 20 Jahren aber zu Gunsten des **Dienstleistungssektors** verschoben. Zwar weist die Stadt Wasserburg nach wie vor einen um ca. 5 % über dem oberbayerischen Durchschnitt liegenden Beschäftigtenanteil im produzierenden Gewerbe auf (Wasserburg: 31,1 %), aber im Vergleich zum Landkreis Rosenheim (34,0 %) ergibt sich bereits ein geringerer Anteilswert. Mit einem Anteil von fast 42 % liegt der Schwerpunkt des Arbeitsplatzangebotes mittlerweile im Bereich **öffentlicher und privater Dienstleister**. Hier erreicht die Stadt Wasserburg einen Wert, der deutlich über dem oberbayerischen Durchschnitt von 23 % aber auch über dem Durchschnittswert im Landkreis Rosenheim von ca. 28 % liegt. Bedeutendste

Arbeitgeber sind neben den zahlreichen **Bildungseinrichtungen** die Einrichtungen der **Sozialwirtschaft**. Zu ihnen zählen das Inn-Salzach Klinikum, die Stiftung Attel sowie die RoMed Klinik. Allein diese drei Arbeitgeber stellen ca. 2.700 Arbeitsplätze. Insgesamt ist das Arbeitsplatzangebot in Wasserburg am Inn auf wenige Arbeitgeber konzentriert. Die sieben mitarbeiterstärksten Unternehmen stellen fast zwei Drittel des örtlichen Arbeitsplatzangebotes. Die Standortanforderungen dieser Unternehmen betreffen übereinstimmend die Qualität der Stadt als **Wohnstandort**, was bei der Rekrutierung von Mitarbeitern eine immer wichtigere Rolle spielt. Neben der **Stadtgestalt** und der Attraktivität der **Altstadt** spielen dabei Standortfaktoren wie die Verfügbarkeit von **Wohnraum** und Bauland eine besondere

Rolle aber auch die Ausstattung mit familienbezogener **Infrastruktur** wie Kinderbetreuungseinrichtungen. Ein weiterer Standortfaktor, der für alle Unternehmen wichtig ist, betrifft die örtliche und überörtliche **Erreichbarkeit**. Themen, die hierzu von den Unternehmen genannt werden, sind das P&R Angebot am Bahnhof Reitmehring, die Anbindung vom Bahnhof Reitmehring in den Hauptort Wasserburg, die Taktung des Stadtbusses sowie die überörtliche Anbindung der Stadt an das Fernstraßennetz insbesondere in Nord-Süd Richtung zur B15neu im Raum Landshut aber auch die Querung der Bahnlinie der B304 in Reitmehring. Im örtlichen Kontext erweist sich der Wettbewerb um Arbeitskräfte für die Sozialwirtschaft als schwierig, da in diesem Bereich geringere Löhne gezahlt werden als in der gewerblichen Wirtschaft.

## Tourismus und Freizeit

Von den insgesamt sechs Beherbergungsbetrieben der Kategorie Hotel oder Gasthof in Wasserburg verfügen lediglich zwei über mehr als 20 Zimmer. Damit verfügt die Stadt Wasserburg am Inn über ein vergleichsweise **geringes Beherbergungsangebot**. Allerdings weist eine gesamtstädtische **Auslastungsquote** von unter 35 % der insgesamt 191 angebotenen Gästebetten, die in den sechs Beherbergungsbetrieben mit mindestens neun Gästebetten erreicht wird, derzeit nicht auf eine besondere Entwicklungsperspektive für den übernachtenden Tourismus hin. Etwas mehr als 18 % der insgesamt ca. 16.000 Gästeankünfte entfallen auf Gäste aus dem Ausland, deren **Aufenthaltsdauer** mit durchschnittlich 1,7 Tagen noch unter der Aufenthaltsdauer der inländischen Gäste liegt, die 2,0 Tage erreicht. Die Stadt ist vorwiegend als **stadt- und kulturtouristisches Ausflugsziel** entwickelt und setzt dabei in erster Linie die historische Altstadt und die Geschichte als Handelsstadt ins Zentrum des **Besuchsprogramms**. Die Angebots-

entwicklung umfasst ein umfangreiches Führungsprogramm, das von der klassischen Stadtführung über zahlreiche **thematische und zielgruppenspezifische Stadtführungen** bis zum Besuch besonderer Einrichtungen wie dem Rathaus, der Burg oder der Bierkeller reicht. Während das organisierte Führungsangebot sehr gut ausgebaut ist, sind die touristische Infrastruktur und das Informationsangebot für ein Entdecken der Stadt auf eigene Faust noch kaum entwickelt. Die hierfür erforderliche Beschilderung zu einem

Stadtrundgang und ein Informationsangebot an Besuchspunkten sowie dessen Ergänzung um ein erweitertes digitales Informationsangebot sind noch nicht gut entwickelt. Dies gilt auch für das **Informationsangebot** an Empfangs- und Sammelpunkten sowie für die Präsenz des Themas Tourismus in der Außendarstellung der Stadt. Aufwertungsbedarf lässt sich darüber hinaus auch für die Themenwege und Teile der Freizeitinfrastruktur ausmachen.

Stadtrundgang und ein Informationsangebot an Besuchspunkten sowie dessen Ergänzung um ein erweitertes digitales Informationsangebot sind noch nicht gut entwickelt. Dies gilt auch für das **Informationsangebot** an Empfangs- und Sammelpunkten sowie für die Präsenz des Themas Tourismus in der Außendarstellung der Stadt. Aufwertungsbedarf lässt sich darüber hinaus auch für die Themenwege und Teile der Freizeitinfrastruktur ausmachen.



## Außendarstellung

In der Gestaltung des Außenauftritts der Stadt Wasserburg am Inn sind die Themen **Innschleife** und **Altstadt** verarbeitet. Sie werden sowohl im Logo der Stadt als auch im Slogan „Schleife mit Flair“ transportiert. Inhaltlich weist die Außendarstellung einen stark **informationsorientierten** Charakter auf. Sie ist thematisch gegliedert aber Leitthemen sind nicht positioniert. Ein Stadtmarketing, das mit einer entsprechenden **Markendefinition** hinterlegt ist, wird nicht sichtbar. So sind es die Themen Leben & Wohnen, Tourismus & Freizeit, Kunst & Kultur sowie Wirtschaft & Verkehr, die den Außenauftritt thematisch ordnen. Zwar werden auch Funktionen wie Wirtschaftsstandort und Einkaufsstadt genannt, eine **Positionierung** der Stadt in diesen Funktionen mit einer Angebotsentwick-

lung und einer gebündelten Außendarstellung findet aber nicht statt. Speziell die Themen „**Produktionsstandort**“ mit den Marken Meggle und Bauer als Kernbestandteil sowie „**Sozialwirtschaft**“ mit den örtlichen Einrichtungen werden nicht positioniert. Aber auch Angebote für Fahrradtouristen werden nicht unter einer Rubrik wie „Etappenziel Wasserburg“ zusammen mit anderen Angebotskomponenten für Fahrradtouristen gebündelt vermarktet, sondern die Angebote sind unter der Rubrik „Radwanderwege“ eingeordnet. Eine **zielgruppenbezogene, die Bedürfnisse der Nachfrageseite ansprechende Außendarstellung** ist nicht vorhanden. Das Fehlen eines institutionalisierten Stadtmarketings, das diese nachfrageseitige Perspektive einnehmen und die **querschnittsbezogene**

Marketingaufgabe wahrnehmen könnte, wird hier sichtbar. Es fehlt derzeit noch an einer grundlegenden inhaltlichen Festlegung, wie die Stadt in ihren Angeboten und ihrem Außenauftritt nach außen wirken soll. Ein **Markenkern und eine Positionierung, die Grundlage der Angebotsentwicklung und Außendarstellung in allen Bereichen** sein könnten und von allen beteiligten Akteuren mitgetragen werden, ist nicht festgelegt. In der touristischen Außendarstellung der Stadt Wasserburg am Inn werden in diesem Zusammenhang die Eigenschaften südländisch, weltoffen, kulturbegeistert, sportlich, historisch, natürlich, lebenslustig und bildschön genannt. Sie sind aber weder Grundlage der Produktentwicklung noch sind sie in der Summe geeignet, um einen Markenkern zu definieren und eine

Positionierung zu tragen. Auch ein **akteursübergreifendes Altstadtmarketing** ist nicht installiert und die unterschiedlichen Akteure stellen jeweils einzelne Themenbereiche zur Altstadt nach außen dar. Dabei wird das touristische Angebot zur Altstadt von Seiten der Stadt Wasserburg entwickelt und nach außen dargestellt. Die Funktion der Altstadt als Handelsstandort wird dagegen vom Wirtschafts-Förderungs-Verband Wasserburg thematisiert und über das Kundenmagazin „Wasserburg Nr.1“ dargestellt. Eine **gemeinsame Angebotsentwicklung**, die beide Themenbereiche verbindet und eine übergeordnete und kooperative Entwicklung und Vermarktung der Altstadt vornimmt, fehlt derzeit.

## Einzelhandel - innenstadtrelevantes Sortiment

Im Stadtgebiet der Stadt Wasserburg befinden sich insgesamt **184 Betriebe** des Ladeneinzelhandels, die zusammen eine **Verkaufsfläche** von etwas mehr als **44.000 m<sup>2</sup>** aufweisen. Gegenüber der letzten Einzelhandelsuntersuchung aus dem Jahr 2005 hat sich die Anzahl der Betriebe um einen erhöht aber die Verkaufsfläche ist um ca. 3.000 m<sup>2</sup> **zurückgegangen**. **Ausstattungsdefizite** sind für das Sortiment Möbel auszumachen. Dies ist aber ein Umstand, der für viele Mittelzentren gilt. Ein unzureichendes Angebot zeigt sich zudem für die Sortimente Baby- und Kinderartikel, Sportartikel und Elektroartikel. Als Handelsagglomerationen von **gesamstädtischer** Bedeutung lassen sich die Standorte Altstadt/Innenstadt, Staudham, Tegernau und Kellerberg unterscheiden. Auf die

Wasserburger Altstadt/Innenstadt entfallen fast 45 % der gesamtstädtischen Verkaufsfläche und der Standort Tegernau ist mit ca. 23 % der zweitstärkste Handelsstandort. Mit einem Anteil von 19 % und 7 % folgen die Standorte Kellerberg sowie Staudham und weitere 5 % der Verkaufsfläche befinden sich in Streulage. Diese, über alle Sortimente zusammengefasste, Verkaufsflächenausstattung überdeckt aber die deutlichen **Unterschiede in der Versorgungsfunktion** der einzelnen Handelsstandorte in Wasserburg. Betrachtet man zunächst die **innenstadtrelevanten Sortimente**, so ist die Wasserburger Altstadt/Innenstadt mit ca. 80 % der gesamtstädtischen Verkaufsfläche der flächenstärkste Standort bei diesen Warengruppen und gleichzeitig prägen diese Sortimente auch knapp 74 % der gesamten Verkaufsfläche

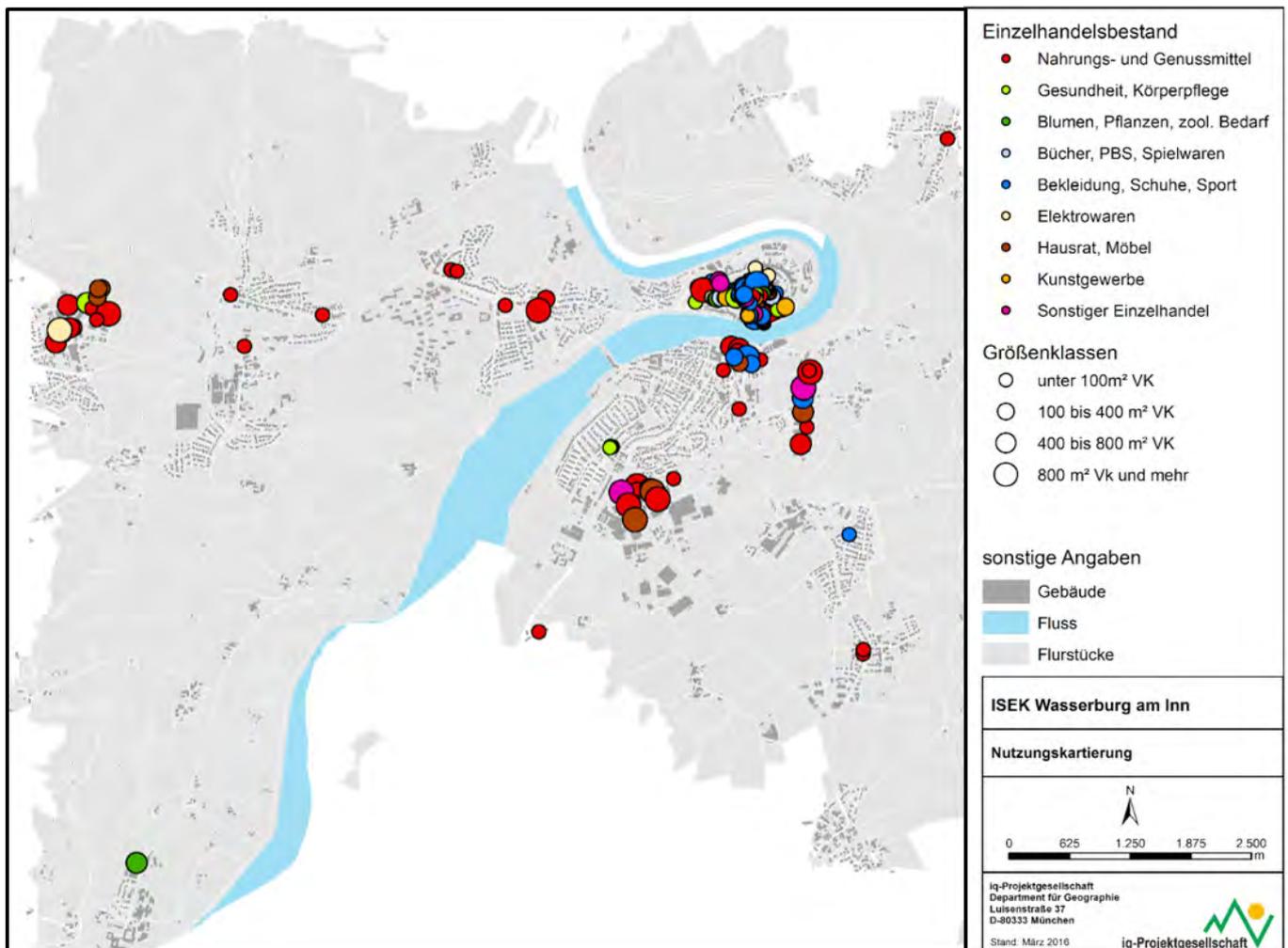
der Wasserburger Innenstadt/Altstadt. Innenstadtrelevant sind in Wasserburg Sortimente, die

- derzeit in der Innenstadt am stärksten vertreten sind oder die Innenstadt stark prägen,
- für einen attraktiven Branchen-Mix in der Innenstadt notwendig sind und Innenstadtbesucher anziehen,
- einen relativ geringen, sortiments- bzw. betriebsformspezifischen Flächenbedarf besitzen,
- häufig im Zusammenhang mit anderen Innensstadteinrichtungen besucht werden,
- leicht transportiert werden können oder
- für die sich in der Innenstadt eine Entwicklungsoption bietet.

Mit ca. 7.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ist das Sortiment

**Bekleidung** zu 90 % auf die Innenstadt/Altstadt konzentriert und dort das flächenstärkste Sortiment. Zudem weisen die Sortimente **Uhren und Schmuck** (97%) sowie **Geschenkartikel** (80 %) eine hohe Konzentration der Verkaufsfläche auf die Innenstadt/Altstadt auf. Dagegen entfallen im Sortiment **Schuhe und Lederwaren** nur 74 % der gesamtstädtischen Verkaufsfläche auf die Altstadt/Innenstadt. Trotz der Anreicherung der Gewerbegebiete mit innenstadtrelevanten Sortimente erweist sich die, im Vergleich zu anderen Mittelzentren, noch hohe Konzentration der Verkaufsfläche innenstadtrelevanten Sortimente auf den Standort der Altstadt/Innenstadt als entscheidend für die **Attraktivität** und **Funktionsfähigkeit** dieses Standortbereichs als Einkaufsstandort.

Standorte	Innenstadt	Staudham	Tegernau	Kellerberg	Streulage	gesamt
Sortimente	Verkaufsfläche in m <sup>2</sup>					
Baby- und Kinderartikel	90	25	0	0	0	115
Bekleidung	7.064	452	40	245	3	7.804
Bücher, Zeitungen, Zeitschriften	497	0	26	78	41	642
Fotoartikel, Optik	451	12	53	50	10	576
Geschenkartikel	983	0	82	157	13	1.235
GPK, Besteck, Töpfe	519	0	243	253	16	1.030
Haus- und Heimtextilien	964	24	320	280	2	1.590
Parfümerie	64	25	0	0	0	89
Papier, Bürobedarf, Schreibwaren	539	68	73	87	11	778
Schuhe und Lederwaren	1.599	16	3	486	65	2.170
Spielwaren	496	2	2	372	0	872
Sportartikel	770	5	5	42	0	823
Telekommunikation	115	0	0	0	0	115
Uhren, Schmuck	401	10	1	1	0	413
<b>innenstadtrelevante Sortimente</b>	<b>14.552</b>	<b>639</b>	<b>850</b>	<b>2.051</b>	<b>160</b>	<b>18.251</b>
Apothekerware	104	50	7	0	40	201
Drogeriewaren, Kosmetika	658	349	305	277	55	1.644
Nahrungs- und Genussmittel	2.767	1.306	3.551	4.824	1.438	13.886
<b>nahversorgungrelevante Sortimente</b>	<b>3.530</b>	<b>1.705</b>	<b>3.863</b>	<b>5.101</b>	<b>1.532</b>	<b>15.732</b>
baumarktspezifisches Sortiment	126	1	2.457	797	0	3.381
Elektrogeräte	221	326	231	92	6	876
Gartengeräte, Gartenpflanzen, Pflanzen	164	7	665	207	525	1.568
Kfz Zubehör	18	0	0	37	34	89
Möbel	620	585	328	129	0	1.662
Teppiche-, Wand-, Bodenbelege	115	0	1.334	0	0	1.449
Zooartikel	21	80	588	57	6	753
<b>nicht innenstadtrelevante Sortimente</b>	<b>1.284</b>	<b>999</b>	<b>5.603</b>	<b>1.318</b>	<b>572</b>	<b>9.777</b>
sonstige Waren	328	2	31	50	12	423
<b>gesamt</b>	<b>19.694</b>	<b>3345</b>	<b>10.348</b>	<b>8.520</b>	<b>2.276</b>	<b>44.183</b>



## Einzelhandel - nicht-innenstadtrelevantes Sortiment

Nicht-innenstadtrelevant sind in Wasserburg Sortimente, die

- in der Innenstadt derzeit ohne Bedeutung sind,
- zukünftig kein Entwicklungspotenzial für die Innenstadt bieten,
- auf Grund ihrer Größe und Beschaffenheit bzw. des Flächenbedarfs für eine Ansiedlung in der Innenstadt nicht geeignet sind oder
- eine geringe Umsatzleistung je m<sup>2</sup> Verkaufsfläche aufweisen und somit in der Innenstadt nicht tragfähig sind.

Das Angebot am Standort Wasserburg am Inn fällt bei den nicht-innenstadtrelevanten Sortimenten insgesamt sehr gering aus. Weitestgehend ohne Anbieter ist das **Sortiment Möbel**. Hier bestimmen die Anbieter in Parsdorf, Neuötting, Rosenheim und Landshut die über-

örtliche räumliche Verteilung des Angebotes. Gleiches gilt für das Sortiment der **Elektrofachmärkte**. Auch hier prägen die großflächigen Fachmärkte in den Oberzentren Rosenheim, Mühldorf und München das Wettbewerbsumfeld und die Stadt Wasserburg bleibt ohne ein für ein Mittelzentrum angemessenes Angebot. Allerdings gilt es zu berücksichtigen, dass die **Gewerbegebiete Staudham und Edlinger funktional eine einzige Handelsagglomeration** bilden und auf das gleiche Einzugsgebiet zurückgreifen. Der auf Edlinger Flur situierte Elektropark Weiß stellt somit einen weiteren großflächigen Anbieter im Bereich der nicht-innenstadtrelevanten Sortimente dar, der als Ausstattung des Wasserburger Marktgebietes gewertet werden kann und die Wettbewerbssituation in diesem Sortiment bestimmt.

Eine zeitgemäße Ausstattung in der Stadt Wasserburg findet sich dagegen bei den **Baummarktartikeln**. Dieses Sortiment bestimmt in Wasserburg das Angebot im Bereich der nicht-zentrenrelevanten Sortimente am stärksten. Die umfangreichste Verkaufsfläche im Bereich der nicht-zentrenrelevanten Sortimente stellt das **Gewerbegebiet Tegernau**. Knapp die Hälfte der gesamtstädtischen Verkaufsfläche in diesem Angebotsbereich befindet sich an diesem Standort. Getragen wird die Position des Gewerbegebietes Tegernau als Angebotschwerpunkt im Bereich der nicht-zentrenrelevanten Sortimente im Wesentlichen durch den Anbieter Hagebaumarkt sowie den Anbieter Dänisches Bettenlager. Diese beiden Anbieter stellen zusammen etwa 50% der gesamten Verkaufsflächenausstattung am Standort

Tegernau und generieren für diesen Standort ein **überörtliches** Einzugsgebiet. Diese Sicherung eines überörtlichen Einzugsgebietes ist für die Stadt Wasserburg am Inn von hoher Bedeutung. Bereits anhand der Abgrenzung des Einzugsgebietes der Stadt wurde deutlich, dass **gerade die auswärtigen Kunden das Einzelhandels- und Dienstleistungsangebot in Wasserburg tragen**. So repräsentieren die Einwohner der Stadt Wasserburg nur ca. 26 % der Einwohner im Nah-einzugsgebiet und lediglich ca. 16 % aller Einwohner im Nah- und Ferneinzugsgebiet zusammengenommen. Eine umfangreichere Ausstattung im Bereich der Sortimente des nicht-innenstadtrelevanten Bedarfs lässt sich auch für den **Standort Kellerberg** ausmachen. Dort ist mit dem Anbieter Profi-Eder ein weiterer Baumarkt ansässig.



## Einzelhandel - Nahversorgungsrelevantes Sortiment

Nahversorgungsrelevant sind in Wasserburg Sortimente,

- die häufig benötigt und dem kurzfristigen Bedarf zugeordnet werden können,
- für die eine flächendeckendes Versorgungsangebot angestrebt wird,
- für die eine Zuordnung der Angebotsstandorte zu den bevölkerungsstarken Wohnstandorten angestrebt wird oder
- bei denen der reine Versorgungseinkauf (gegenüber dem Erlebniseinkauf) im Vordergrund steht.

Wesentliche Anbieter nahversorgungsrelevanter Sortimente sind **Lebensmittelmärkte, Getränkemärkte und Drogeriemärkte**. Sie werden von Anbieterseite häufig im Standortverbund realisiert, um dem Kundenwunsch nach einer Auf-

wandsminimierung beim reinen Versorgungseinkauf zu entsprechen. Eine Studie zur qualifizierten Nahversorgung in Deutschland zeigt, dass 53 % aller Haushalte neben dem Haupteinkaufsort regelmäßig noch **bei einem weiteren Lebensmittelmarkt** einkaufen. Dabei kaufen Discounterkunden deutlich häufiger (zu rd. 61 %) als Supermarktkunden (zu rd. 44 %) überhaupt noch bei einem weiteren Lebensmittelmarkt ein (vgl. Krüger et al. 2013, 35). Der **Kundenwunsch nach einer One-Stop Grundversorgung** führt dabei zur Entwicklung von ganzen **Nahversorgungszentren**, die einen Mix aus Handelsbetrieben unterschiedlicher nah- bzw. grundversorgungsrelevanter Branchen und Betriebsformen bieten. Sie erreichen zusammengenommen eine **Dimensionierung** von ca. 3.500 m<sup>2</sup> bis 4.500 m<sup>2</sup>

Verkaufsfläche und ermöglichen der Bevölkerung die Deckung des kurzfristigen, periodischen Bedarfs an nur einem Standort, der entsprechend stark frequentiert wird. Die **frequenzgenerierende** Eigenschaft der Lebensmittelmärkte wirkt zugleich **zentrengenerierend**, was dazu führt, dass die Verbundstandorte häufig mit Fachmärkten des mittel- und langfristigen Bedarfs angereichert und damit in ihrer **Versorgungsfunktion** weiter ausgebaut werden. Für den einzelnen Betrieb eröffnet ein derartiger Verbundstandort ein vergrößertes Einzugsgebiet und damit die Chance auf ein erhöhtes Umsatzpotenzial. Zudem ergeben sich weitere lagebezogene Wettbewerbsvorteile aus verstärkten **Spontan- und Kopplungskäufen** sowie der guten Präsenz und damit Wahrnehmbarkeit an

einem Standort mit hoher Besucherfrequenz. Die Struktur und räumliche Verteilung der Nahversorgungsstandorte besitzt einen besonderen Stellenwert im Rahmen der kommunalen **Daseinsvorsorge**. So sollte die Versorgung der Bürger/innen mit Gütern und Dienstleistungen des kurzfristigen (täglichen) Bedarfs in räumlicher Nähe zum Konsumenten angeboten werden, um Verkehr zu vermeiden und um die Versorgung nicht oder wenig mobiler Bevölkerungsgruppen zu gewährleisten. Hierfür werden in der Regel **wohnstandortbezogene Nahversorgungsstandorte** entwickelt, die diese Versorgungsfunktion erfüllen und fußläufig aus den zugeordneten Wohngebieten erreichbar sind. Als kritische Zeit-Weg-Schwelle für Fußgängerdistancen gilt eine Entfernung von 500 m bis maximal 1.000 m.

## Einzelhandel - Grundversorgungsstandorte

In Wasserburg am Inn sind drei Pkw-orientierte Grundversorgungszentren (GVZ) mit umfangreichem Handelsbesatz entwickelt und zudem mehrere Einzelanbieter in integrierter Lage platziert.

### GVZ Kellerberg

Flächenstärkster Standort ist das Gewerbegebiet am Kellerberg. Dort sind ein Verbrauchermarkt mit über 3.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, ein Lebensmitteldiscounter, zwei Getränkemarkte und mittlerweile auch der Drogeriemarkt Müller ansässig. Allerdings muss der Standort als fast ausschließlich Pkw-orientiert charakterisiert werden und verfügt über kein zugeordnetes Wohngebiet in fußläufiger Distanz.

### GVZ Staudham

Das Gewerbegebiet in Staudham ist für die Wasserburger Bevölkerung ebenfalls ein

ausschließlich Pkw-orientierter Grundversorgungsstandort. An diesem Standort, der mit dem Gewerbegebiet Edling einen Standortverbund bildet, sind die LM-Discounter Aldi und Penny, der Supermarkt EDEKA sowie ein Drogeriemarkt ansässig. Damit deckt der Standort die Grundversorgungsfunktion vollständig ab und ist für die Bevölkerung in Reitmehring der nächstgelegene, vollständig ausgestattete Versorgungsstandort. Gleichzeitig fängt dieser Standort das Nachfragepotenzial aus dem westlichen Umland ab.

### GVZ Tegernau

Die Lebensmittelmärkte im Gewerbegebiet Tegernau dienen der Grundversorgung für die Wohngebiete südlich des Inns. Der Standort verfügt mit zwei LM-Discountern und einem LM-Supermarkt über einen ausreichenden Besatz. Das

Fehlen eines Drogeriemarktes schafft in gewissen Maße noch kopplungsrelevante Besuchsansätze bezogen auf die Standorte Altstadt oder Kellerberg. Zumindest aufgrund der topographischen Bedingungen weist auch dieser Standort eine starke Pkw-Orientierung auf.

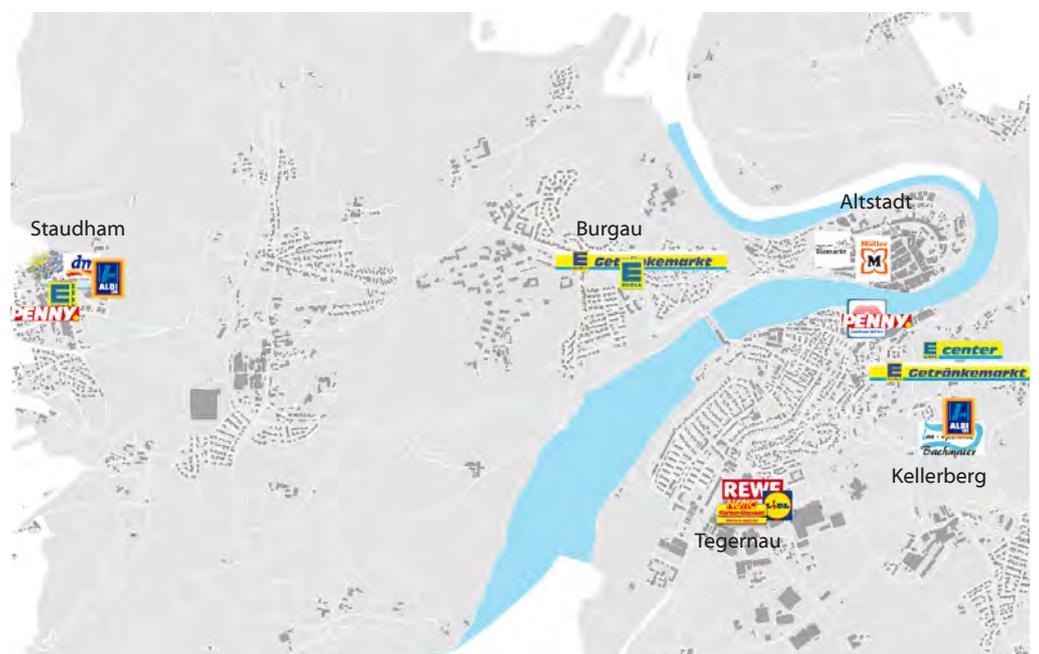
### Standort Burgau

Der Versorgungsstandort in Burgau befindet sich in integrierter Lage mit weitreichendem fußläufigem Einzugsgebiet. Der dort ansässige LM-Supermarkt des Anbieters EDEKA hat seine Verkaufsfläche kürzlich vergrößert und seinen Marktauftritt modernisiert. Er nimmt eine wesentliche Versorgungsfunktion für die zugeordneten Wohngebiete wahr und kann diese als Vollsortimenter auch vollständig erfüllen. Dennoch besitzt der Standort im kommunalen Vergleich eine schwache

Wettbewerbsposition, da er keine Kopplungsbeziehungen am Standort zulässt. Dieser Standort sollte durch die Ansiedlung zusätzlicher Anbieter gestärkt werden.

### Standort Altstadt

Im Standortbereich der Altstadt, zu dem auch das Standortumfeld am südlichen Innufer gezählt wird, sind ein Bio-Markt, der Lebensmitteldiscounter Penny, der Drogeriemarkt Müller und ein Getränkemarkt verteilt. Es fehlt allerdings ein Vollsortimenter, um die Grundversorgungsfunktion in diesem Standortbereich vollständig erfüllen zu können. Allerdings sind an allen Zufahrten zum Standortbereich der Innenstadt bereits Supermärkte platziert, so dass für ein entsprechendes Angebot in der Altstadt nur das Bevölkerungspotenzial der Altstadt zur Verfügung steht.



## Wohnen

### Verteilung der Wohnbevölkerung

Innerhalb der Stadt Wasserburg am Inn lassen sich mit Reitmehring, Burgau, Burgerfeld und der Altstadt vier **Wohnbevölkerungsschwerpunkte** unterscheiden. Die Lage und der Besatz dieser Wohngebiete markiert die räumliche Verteilung der örtlichen Nachfrage. Davon ausgehend, dass ein modernes Grundversorgungszentrum ca. 5.000 Einwohner versorgt, wären in Wasserburg nur etwa **zwei Grundversorgungszentren** tragfähig. Bei der gegebenen Bevölkerungsverteilung könnte deshalb sowohl auf der östlichen als auch auf der westlichen Seite des Inns ein Grundversorgungszentrum etabliert werden. Tatsächlich versorgen in Wasserburg am Inn aber die Standorte Kellerberg und Tegernau die Pkw-mobilen Bevölkerungsanteile der Altstadt mit. Gleichzeitig

fängt der Standort Staudham/Edling Nachfrage aus dem Umland ab und ist für die Bevölkerung in Reitmehring der nächstgelegene Versorgungsstandort. Dieses **Zusammenspiel** von räumlicher Nachfrageverteilung und Angebotsstandorten ist ausschlaggebend dafür, dass in Zuordnung zum Bevölkerungsschwerpunkt der Wohngebiete westlich des Inns kein vollständig ausgestattetes Grundversorgungszentrum etabliert ist.

Die **Altstadt** in Wasserburg ist Wohnstandort von etwa einem Fünftel der Gesamtbevölkerung. Die altersstrukturelle Zusammensetzung der Altstadtbevölkerung zeigt unterdurchschnittliche Anteile in den Altersgruppen bis unter 20 Jahren und überdurchschnittliche Anteile in den Altersgruppen von 25 bis unter 45 Jahren. In den Wohngebieten

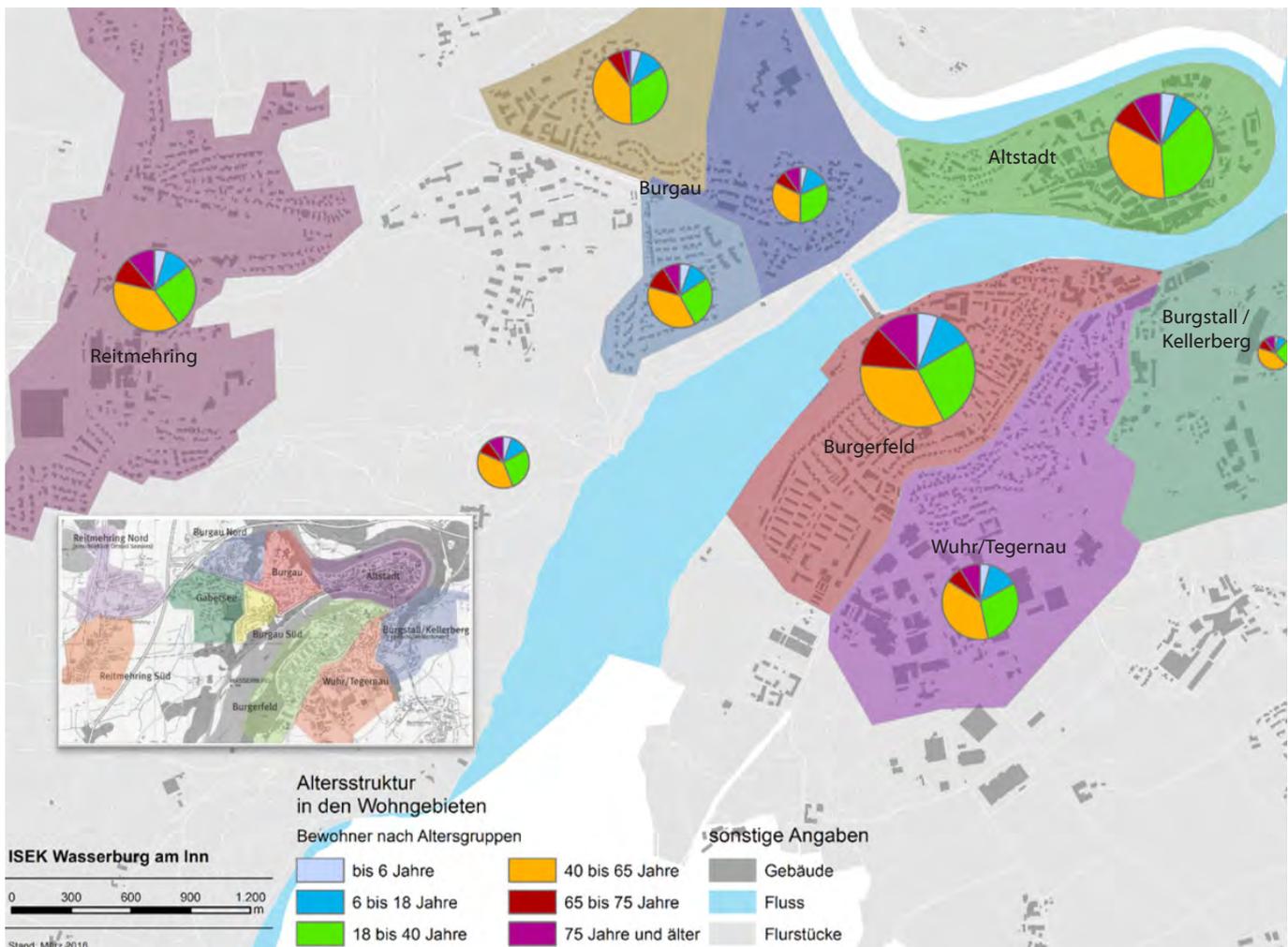
**Burgau, Burgau Nord und Burgau Süd** wohnen knapp ein Viertel aller Wasserburger. Die Zusammensetzung der Bevölkerung nach Altersgruppen ist gekennzeichnet von einem deutlich unterdurchschnittlichen Anteil der Bewohner über 70 Jahren, der insbesondere in Burgau-Nord festzustellen ist sowie einem überdurchschnittlichen Anteil der Altersgruppen von 10 bis unter 20 Jahren, der vor allem auf das Teilgebiet Burgau zurückzuführen ist.

Auf der östlichen Seite des Inns in den Wohngebieten **Burgerfeld, Wuhr und Tegernau** lebt gut ein Drittel der Wasserburger Bevölkerung. Altersstrukturell kennzeichnet diese Wohngebiete ein deutlich überdurchschnittlicher Anteil der Senioren im Alter über 70 Jahren aber auch ein ebenso überdurchschnittlicher Anteil

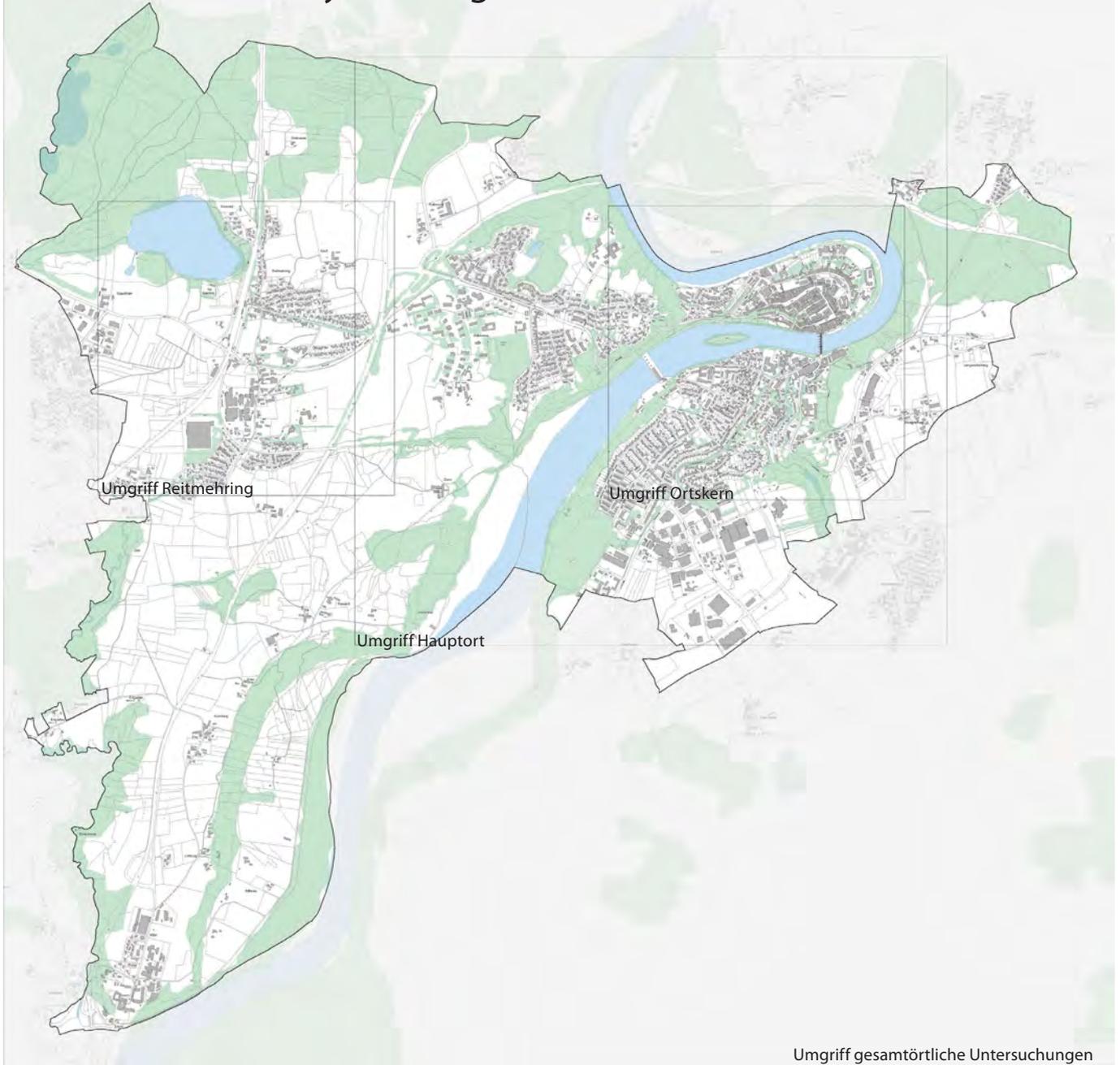
an Kindern unter 10 Jahren. Unterdurchschnittliche Anteile verzeichnen die jungen Erwachsenen im Alter von 18 bis unter 30 Jahren.

Der Ort **Reitmehring** beheimatet etwa ein Achtel der Wasserburger Bevölkerung und ist aufgrund der Distanz zum Hauptort und dem Verlauf der Bundesstraßen stadträumlich deutlich abgesetzt vom Hauptort Wasserburg. Die Reitmehring Bevölkerung verzeichnet einen überdurchschnittlichen Anteil an Einwohnern über 60 Jahren bei unterdurchschnittlicher Einwohnerzahl der Bewohner zwischen 25 und unter 40 Jahren.

Abgesehen von der Altstadt sind in den übrigen Wohngebieten derzeit keine multifunktionalen **Quartierszentren** mit sozialer Funktion entwickelt.



# Städtebauliche Analyse Stadtgebiet



Umgriff gesamtörtliche Untersuchungen

## Umgriff der städtebaulichen Untersuchungen

Das Gemeindegebiet der Stadt Wasserburg umfasst eine Fläche von ca. 18,8km<sup>2</sup> mit insgesamt 22 Ortsteilen. Der Umgriff des Untersuchungsgebietes wurde auf die Detailschärfe der jeweiligen Betrachtung abgestimmt. Während historische, topografische, klimatische oder verkehrsbezogene Betrachtungen ebenso wie die statistischen Erhebungen als Grundlagendaten für genauere Betrachtungen auf das gesamte Ortsgebiet bezogen wurden, sind

die stadträumlichen und funktionalen Betrachtungen auf enger gefasste Bereiche des Hauptortes beziehungsweise die Halbinsel mit der historischen Altstadt begrenzt. Der ursprünglich selbstständige Ortsteil Reitmehring wird ebenfalls als eigenständiger Untersuchungsbereich geführt.

## Naturräumliche Gliederung

Wasserburg wird dem Inn-Chiemsee-Hügelland zugeordnet (Naturräumliche Haupteinheit 038), das während der letzten Eiszeit durch Moränen des Inn-Chiemsee-Gletschers geformt wurde. Typisch sind eine bewegte, kleinräumig überformte Topografie, mit zahlreichen Seen und Mooren.

Die vielfältige naturräumliche Struktur bietet in Verbindung mit der jahrhundertelange Bewirtschaftung entstandenen Kulturlandschaft und den heraus-

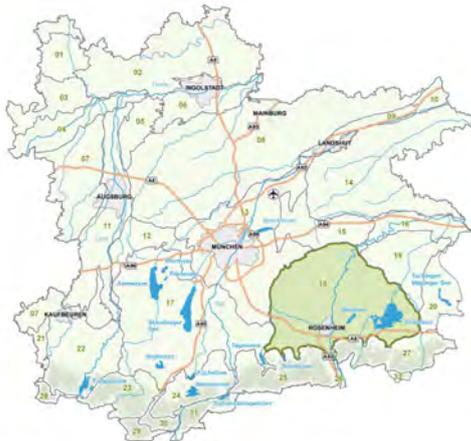
ragenden städtebaulichen Strukturen Wasserburgs ein außergewöhnliche Qualität als Lebens- und Erholungsraum.

Bezüglich der naturschutzfachlichen Bewertung wird auf das im Rahmen des Entwicklungsgutachtens von 1994 vom Büro Schober und Partner verfasste Gutachten verwiesen.

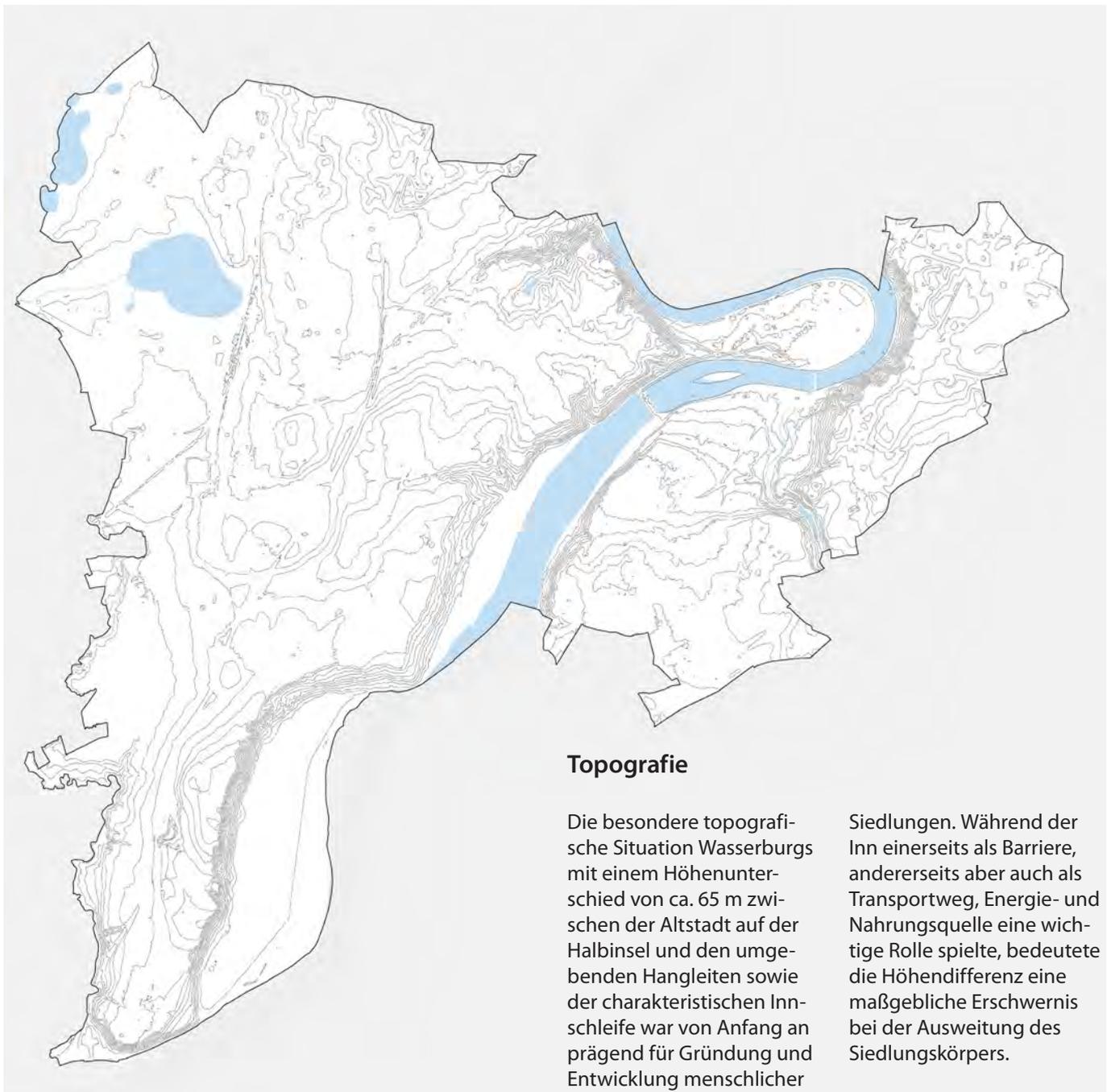
### Inn-Chiemsee-Hügelland

#### Naturräume

- |    |                             |
|----|-----------------------------|
| 01 | Fluss                       |
| 02 | Südliche Frankwin           |
| 03 | Riesfeld                    |
| 04 | Donauinsel                  |
| 05 | Außere Innseenterrasse      |
| 06 | Donauinsel                  |
| 07 | Im Lech-Schotterstein       |
| 08 | Donau-Inn-Hügelland         |
| 09 | Untere Isar                 |
| 10 | Danubio                     |
| 11 | Lech-Herz-Ebenen            |
| 12 | Fürstentum-Hügelland        |
| 13 | Münchener Ebene             |
| 14 | Inn-Hügelland               |
| 15 | Inn-Isar-Hügelland          |
| 16 | Inn-Isar                    |
| 17 | Ammer-Loosach-Hügelland     |
| 18 | Inn-Chiemsee-Hügelland      |
| 19 | Alpen                       |
| 20 | Isar-Hügelland              |
| 21 | Im-Isar                     |
| 22 | Lech-Isar                   |
| 23 | Ammergebirge                |
| 24 | Kocher-Berge                |
| 25 | Mangfallgebirge             |
| 26 | Kulmbach-Becken             |
| 27 | Chiemgauer Alpen            |
| 28 | Vier-Geirge                 |
| 29 | Walden-gebirge              |
| 30 | Nieder-Isar-Land            |
| 31 | Karwendgebirge              |
| 32 | Loferer und Leoganger Alpen |



(c) Europäische Metropolregion München



## Topografie

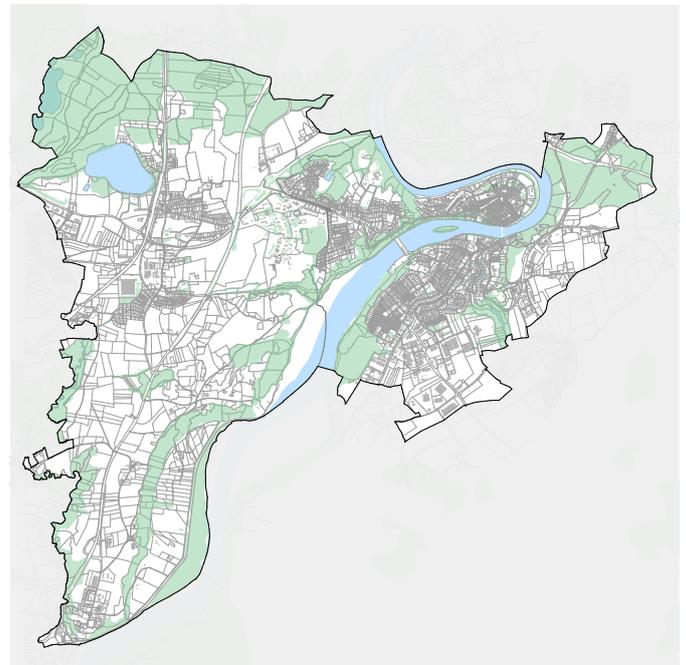
Die besondere topografische Situation Wasserburgs mit einem Höhenunterschied von ca. 65 m zwischen der Altstadt auf der Halbinsel und den umgebenden Hängeleiten sowie der charakteristischen Inn-schleife war von Anfang an prägend für Gründung und Entwicklung menschlicher

Siedlungen. Während der Inn einerseits als Barriere, andererseits aber auch als Transportweg, Energie- und Nahrungsquelle eine wichtige Rolle spielte, bedeutete die Höhendifferenz eine maßgebliche Erschwernis bei der Ausweitung des Siedlungskörpers.

## Grünstrukturen

Das Stadtgebiet Wasserburgs weist trotz der im Bereich des Siedlungskörpers hohen Bebauungsdichte auffallend viele großflächige und zusammenhängende Grünstrukturen auf, die die Wahrnehmung der Stadt wesentlich mit prägen. In Verbindung mit der besonderen topografischen Situation, die im Bereich der Altstadt dafür sorgt, dass die umgebenden bewaldeten Steilhänge als Kulisse der Altstadt wahrgenommen werden, entsteht der Eindruck einer mit großzügigen

Grünstrukturen versehenen Stadt - eine insbesondere für eine mittelalterlich geprägte, dichte Altstadtbebauung eine bemerkenswerte Besonderheit. Die steilen, und bis vor zweihundert Jahren teils unbewachsenen Hangleiten selbst waren für eine Bebauung weitgehend ungeeignet, und sind heute von Wald- und Biotopflächen geprägt, die sich im gesamten Altstadtbereich über den Dächern der Bebauung und in Gassen und Durchblicken zeigen.



(c) Arc

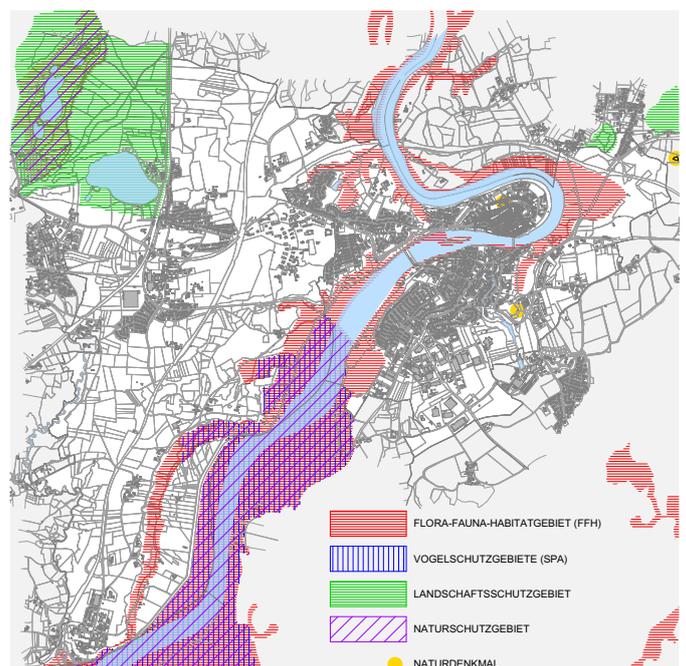


(c) Arc

## Biotope & Schutzgebiete

Gerade die für eine bauliche und auch landwirtschaftliche Nutzung wenig geeigneten steilen Hanglagen stellen als Lebensraum für Flora und Fauna einen hohen Wert dar. Insbesondere Amphibien, der Kiebitz, aber auch Schwalben und Fledermäuse finden hier wichtige Schutzräume. Entsprechend ausgewiesene Flora-Fauna-Habitatgebiete, Vogelschutzgebiete, Landschafts- und Naturschutzgebiete sichern diese Werte. Ziele wie Arten- und Biotopschutz, der Schutz

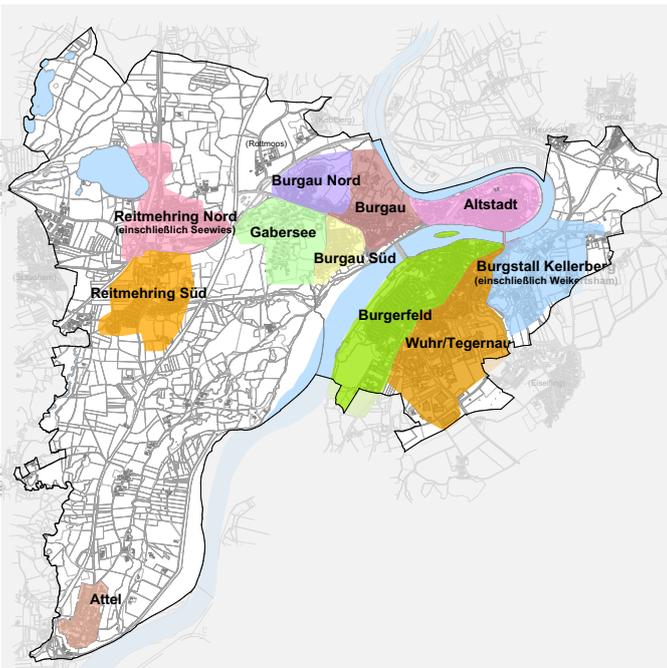
abiotischer Ressourcen und die umweltgebundene Flächennutzungsentwicklung wurden bereits im Entwicklungsgutachten 1994 formuliert und dem bis heute fortgeschriebenen Flächennutzungs- und Landschaftsplan zugrunde gelegt. Seine Ziele haben im wesentlichen auch heute noch Gültigkeit, eine Fortschreibung entsprechend der im ISEK erarbeiteten Leitlinien ist anzustreben.



## Ortsteile

Die Darstellung zeigt die wesentlichen Ortsteile des Stadtgebietes von Wasserburg am Inn. Deutlich erkennbar ist der beinahe bis an die Grenze des Stadtgebietes entwickelte Siedlungskörper in den Ortsteilen Burgerfeld, Wuhr/Tegernau und Kellerberg. Grenze für die Entwicklung der Ortsteile Burgau und Gabersee waren die Hauptverkehrswege von B15 und B304 und die topografische Situation. Während durch den Bahnhof eine wichtige Funktionale Verbindung

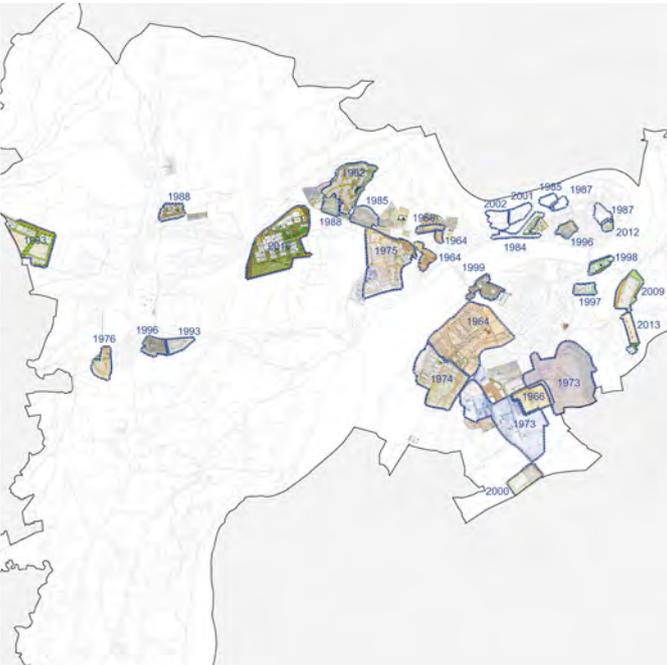
zwischen dem Hauptort Wasserburg und den Ortsteilen Reitmehring besteht, sorgt die B15 hier für eine deutliche Zäsur. Attel als südlicher Ortsteil schließlich steht aktuell kaum in einem räumlichen oder funktionalen Zusammenhang mit dem Hauptort.



## Gültige Bebauungspläne

Die Übersicht über die gültigen Bebauungspläne der Stadt und ihre zeitliche Einordnung zeigt grob die Entwicklung des Siedlungskörpers, ausgehend von der Halbinsel in Richtung Westen und Süden. Wesentliche Teile des bebauten Gebietes in den Ortsteilen Burgerfeld, Wuhr/Tegernau, aber auch in Reitmehring oder dem Klinikum Gabersee entstanden vor der Zeit einer einheitlich geregelten gesetzlichen Bauleitplanung und sind daher in der Übersicht nicht

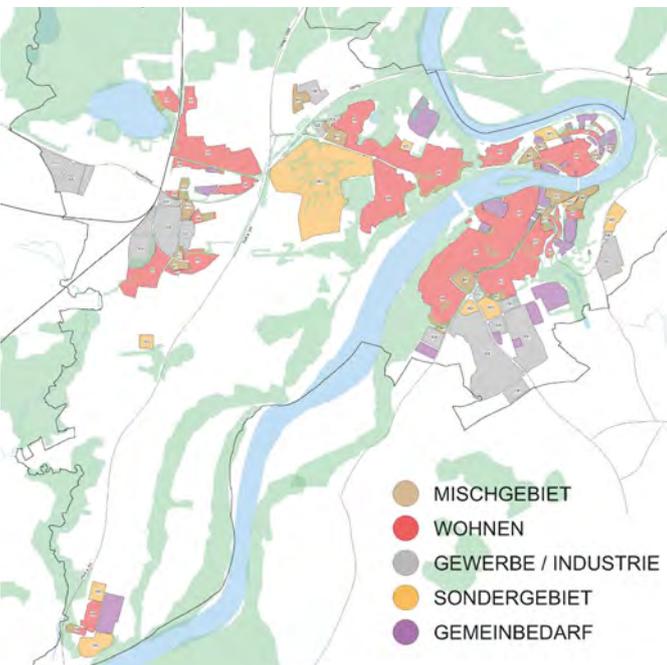
erkennbar; sie sind jedoch zeitlich in den Zeitraum zwischen Anfang 20. Jahrhundert und der Einführung des Bundesbaugesetzes zur im Jahr 1960 einzuordnen.

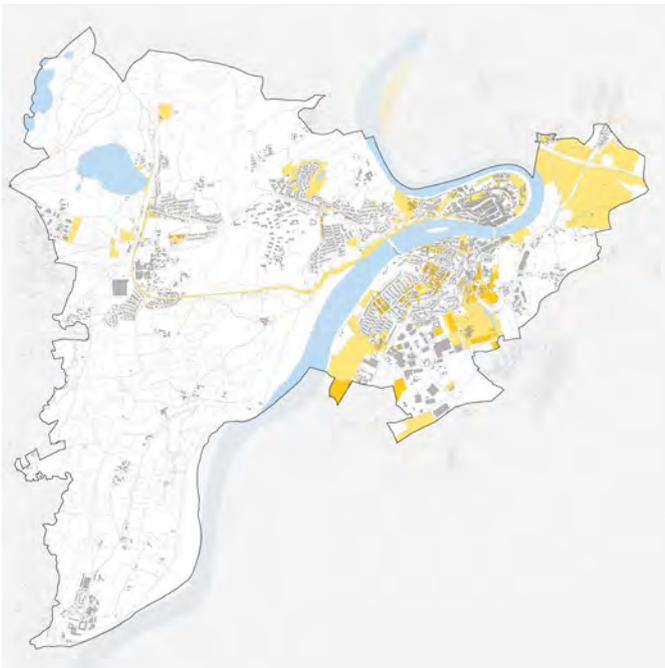


## Funktionsverteilung im Ort

Die im Flächennutzungsplan dargestellte Funktionsverteilung in Wasserburg zeigt auch heute noch die ursprünglich von der Halbinsel ausgehende Siedlungsentwicklung mit Wohn- und Mischgebietsnutzungen. Auch öffentliche Nutzungen wie Bildungs- und Verwaltungseinrichtungen sind vorwiegend im Zentrum und den angrenzenden Bereichen angesiedelt. Das Sondergebiet des schon 1883 gegründeten Klinikums Gabersee stellt einen besonderen Bereich

in diesem Funktionszusammenhang dar. Größere gewerbliche oder industrielle Nutzungen sind erst deutlich später in Reitmehring oder Wuhr/Tegernau entstanden, und liegen damit weiter außerhalb des Siedlungsbereiches des Hauptortes.





## Liegenschaften und Potenzialflächen

Die Stadt Wasserburg verfügt über eine Anzahl von Liegenschaften im Stadtgebiet (orange), die als Potenzialflächen für die Ortsentwicklung zur Verfügung stehen. Einige dieser Flächen dienen als Ausgleichsflächen und stehen infolgedessen nicht für eine bauliche Entwicklung zur Verfügung. Darüber hinaus befinden sich im Stadtgebiet einige wenige Reserveflächen geringerer Bebauungsdichte, Brachflächen oder Nutzungen, deren Verlage-

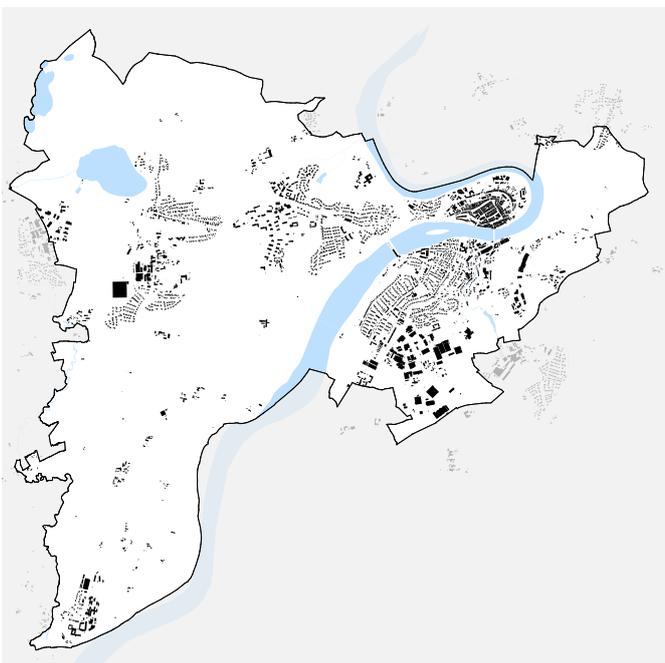
rung geprüft werden kann. Diese Flächen sollten in die Entwicklungsüberlegungen einbezogen werden. Von besonderer Bedeutung sind hier die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Ortskern befindlichen Liegenschaften, weil hier die für das Funktionieren der Stadtmitte wichtigen Fragestellungen von Parkraumkonzept, Naherholungs- und Treffpunktfunktionen behandelt werden können.



## Effektive Potenzialflächen

Die Stadt Wasserburg verfügt über eine Anzahl von Liegenschaften im Stadtgebiet (orange, blau), die als Potenzialflächen für die Ortsentwicklung zur Verfügung stehen. Einige dieser Flächen dienen als Ausgleichsflächen und stehen infolgedessen nicht für eine bauliche Entwicklung zur Verfügung. Darüber hinaus befinden sich im Stadtgebiet einige wenige Reserveflächen geringerer Bebauungsdichte, Brachflächen oder Nutzungen, deren Verlage-

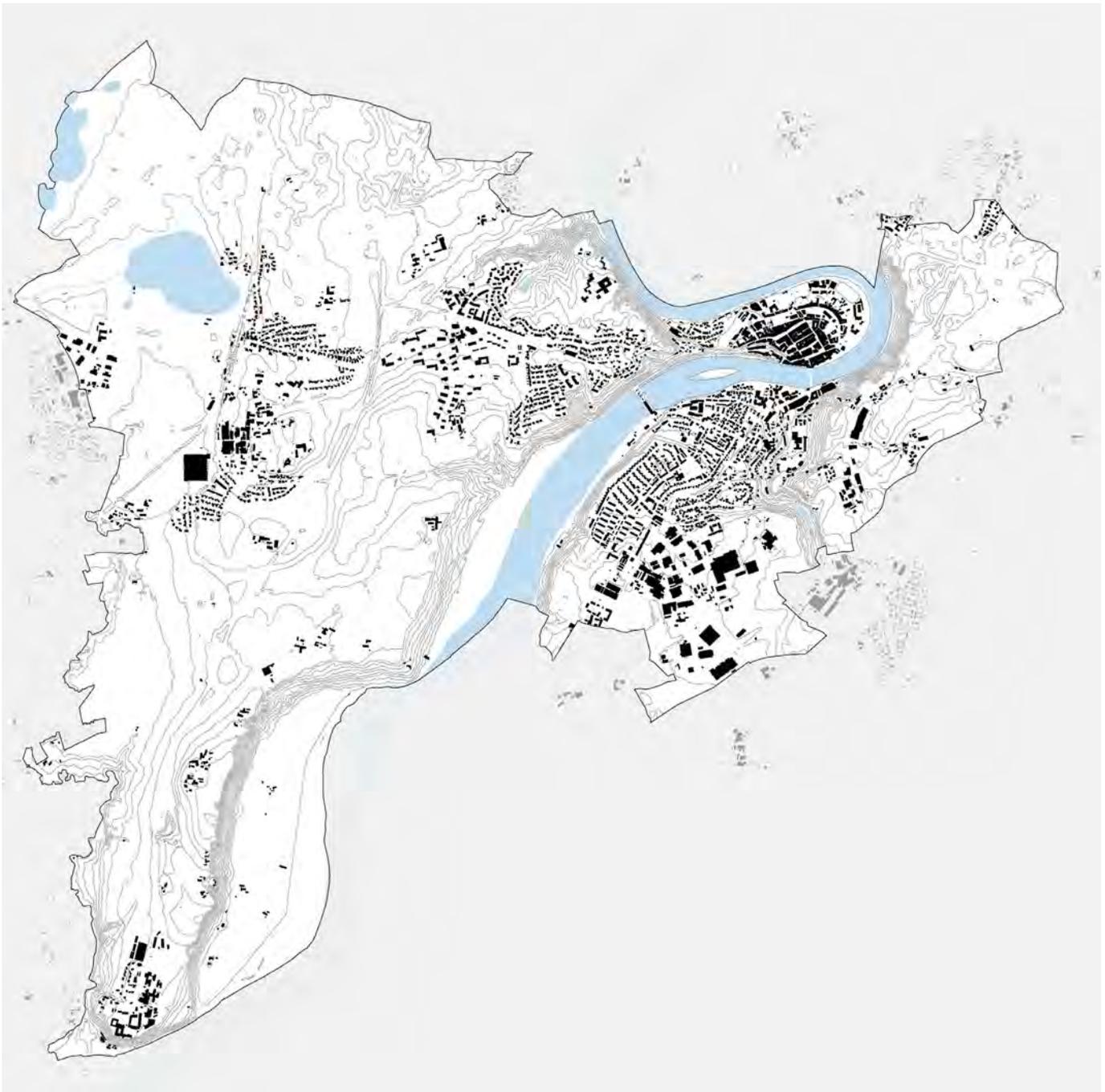
rung geprüft werden kann. Diese Flächen sollten in die Entwicklungsüberlegungen einbezogen werden. Von besonderer Bedeutung sind hier die in unmittelbarer Nachbarschaft zum Ortskern befindlichen Liegenschaften, weil hier die für das Funktionieren der Stadtmitte wichtigen Fragestellungen von Parkraumkonzept, Naherholungs- und Treffpunktfunktionen behandelt werden können.



## Siedlungsstruktur

Die Altstadt auf der Inn-schleife ist als Kristallisationspunkt der Siedlungsentwicklung auch in der Gesamtbetrachtung des Stadtgebietes deutlich erkennbar. Erst im Zwanzigsten Jahrhundert wurden größere Bereiche der für eine Bebauung geeigneten Flächen im Süden und Westen der Altstadt baulich entwickelt. Während andernorts in dieser Zeit Einfamilienhausparzellen von 1.200m<sup>2</sup> und mehr üblich waren, wurde in Wasserburg aufgrund der

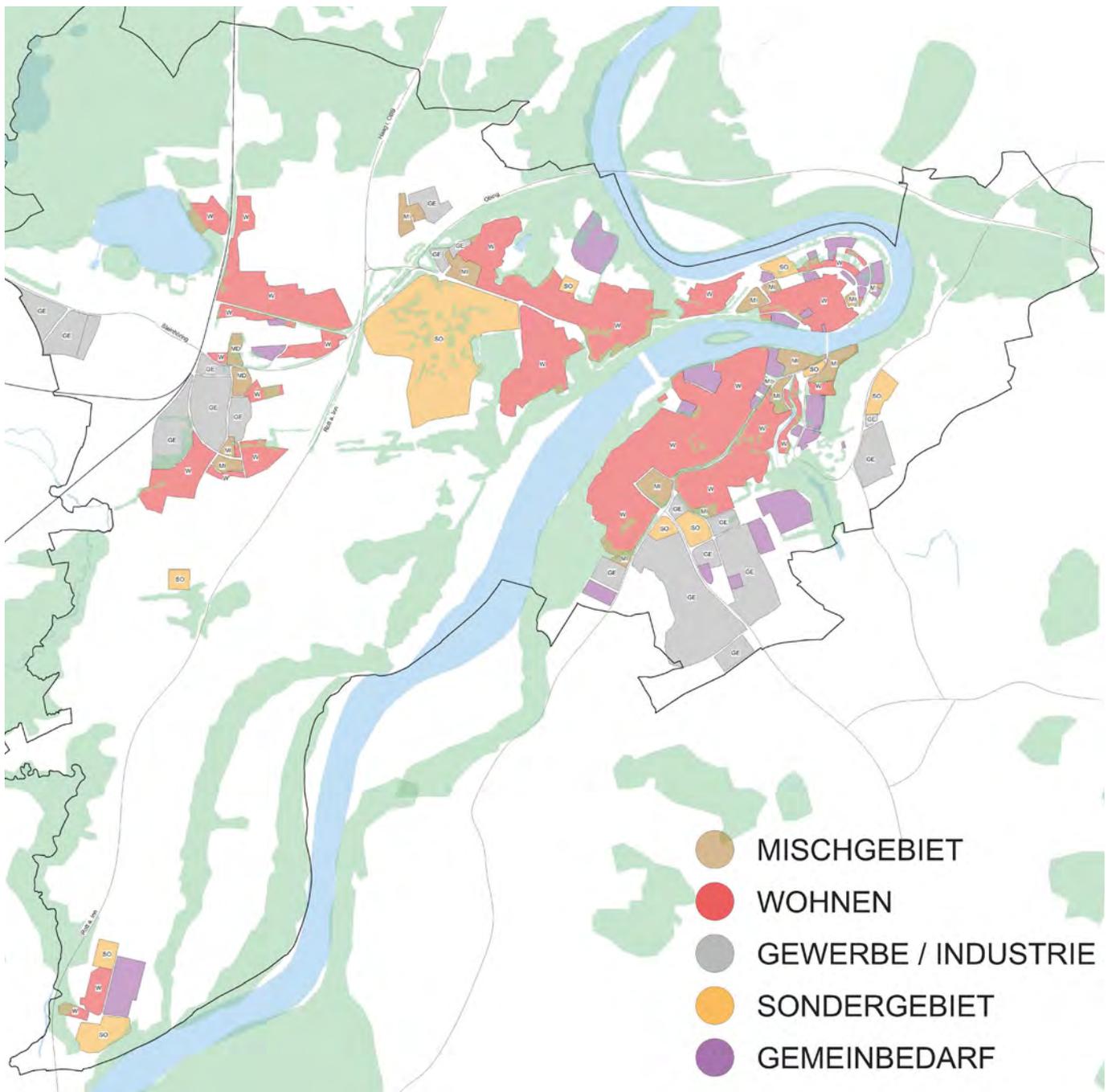
knappen zur Verfügung stehenden Flächen auch schon in dieser Zeit sparsamer mit bebaubaren Flächen gewirtschaftet. Großflächigere Baustrukturen der Industrie- und Gewerbegebiete in Reitmehring und



## Topografie

Die Überlagerung der Höhenliniendarstellung mit dem Schwarzplan aus dem Jahr 2016 zeigt deutlich die besondere Situation der Halbinsel mit den umgebenden steilen Hangkanten. Jede Linie repräsentiert dabei einen Höhenunterschied von 5 Metern, die sich zwischen Altstadt und umgebenden Hochlagen auf etwa 65 Meter addieren. Während die flacheren Bereiche sowohl auf der Halbinsel als auch an den anschließenden Uferseiten inzwischen weitflächig

bebaut wurden, sind die steilen Hangkanten sowohl rechts und links des Inns als auch am Übergang zur Halbinsel frei von baulichen Anlagen. Die Ausdehnung des Siedlungskörpers nach Norden, z. B. zum höhenmäßig auf dem Niveau der Altstadt liegenden ‚Blaufeld‘ wurde durch den Inn, aber auch durch die Gemeindegebietsgrenze verhindert.



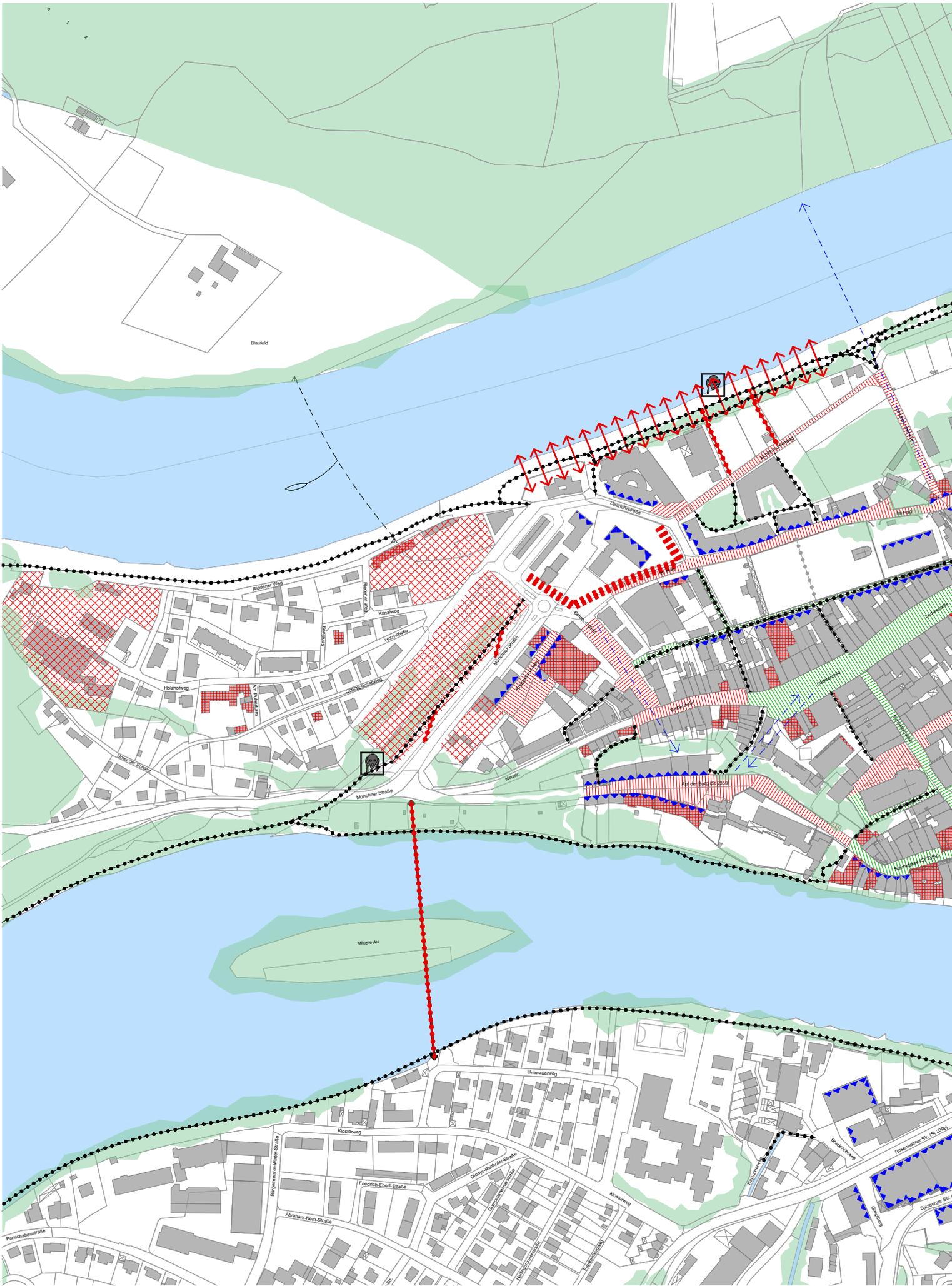
## Funktionale Gliederung - Gesamtort

Der aktuelle Flächennutzungsplan der Stadt Wasserburg zeigt die ausgehend von der Halbinsel entstandene funktionale Grundordnung des Stadtgebietes. Angrenzend an den Ortskernbereich entstanden zunächst neue Wohnnutzungen jenseits der Innbrücke im Süden (Burgerfeld, Wuhr/Tegernau) und oberhalb der westlich der Altstadt liegenden Hangkante (Burgau). Nach Osten stellte die steile Hangkante am rechten Innufer eine klare Grenze für die Bebauung dar, im

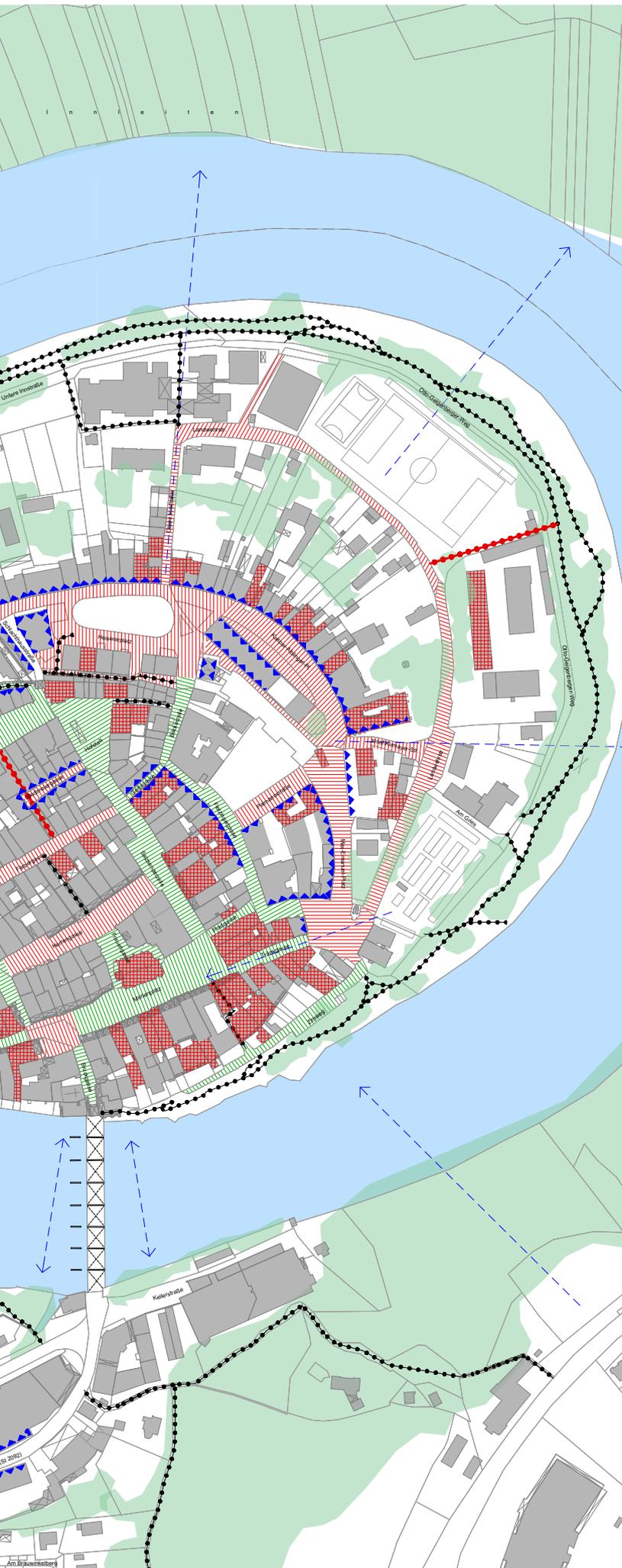
Norden der Halbinsel liegt auf der anderen Innseite bereits das Gemeindegebiet von Babensham. Großflächigere öffentliche Nutzungen wie neue Schulgebäude oder das Erlebnisbad liegen ebenfalls in diesen Bereichen, soweit sie nicht in den Schwemmlandzonen der äußeren Bereiche der Halbinsel platziert wurden. Gewerbe- und Industrieanlagen mit größerem Flächenbedarf entstanden später und weiter außerhalb der Ortsmitte in Reitmeh-

ring oder Wuhr/Tegernau. Während die Verschränkungen von Gewerbe/Industriegebiet und Wohnnutzungen in Wuhr/Tegernau auf wenige Berührungspunkte beschränkt sind, liegen die zusammen mit der industriellen Nutzung in Reitmehring entstandenen Wohngebiete sehr nahe am Gewerbe/Industriegebiet. Deutlich getrennt von den Wohngebieten des Siedlungskörpers liegt auch das Sondergebiet des Klinikums Gabersee. Der Ortsteil Attel nimmt

durch seine Lage weit im Süden des Ortsgebietes ebenfalls eine Sonderstellung ein und ist praktisch nur über die B15 erreichbar.



# Städtebauliche Analyse - Ortskernbereich



## Mängel- und Werteübersicht

Die Zusammenfassung der Untersuchungsergebnisse zeigt neben der qualitativ hochwertigen städtebaulichen Grundstruktur im Altstadtbereich eine Anzahl von Aufgaben und Potenzialbereichen. Während viele öffentliche Flächen im inneren Altstadtbereich bereits neu gestaltet wurden, blieben weiter am Rand der Altstadt liegende Flächen bisher außen vor. Neben der tradierten historischen Parzellen- und Gebäudestruktur der Stadt stellt ihre Maßstäblichkeit insgesamt einen wesentlichen Wert dar, den auch die Wasserburger Bürger so empfinden und in den Befragungen zum Ausdruck gebracht haben. Eine hohe Durchlässigkeit für Fußgänger und zahlreiche informelle Wegeverbindungen unterstützen diesen Eindruck grundsätzlich, die Ergänzung noch fehlender Wegeverbindungen erlaubt eine weitere Verbesserung. Öffentliche Grünflächen gibt es im wesentlichen im Bereich von Palmanoanlage und Heisererplatz, ansonsten dienen die über Fußwege entlang des Ufers erreichbaren Grünzonen am Inn als wesentliche Erholungszone für die in hoher

Dichte bebaute Altstadt. Dabei ist der Inn im Bereich der Innbrücke tatsächlich aus dem öffentlichen Raum wahrnehmbar, im östlichen und nördlichen Bereich der Altstadt verschwindet er häufig hinter den notwendigen Hochwasserschutzmaßnahmen und wird erst sichtbar, wenn man die Uferzone erreicht. Aus städtebaulicher Sicht geht es im Bereich der historischen Altstadt um die Sicherung und den Erhalt der bestehenden historischen Stadtstruktur, im westlichen Bereich der Halbinsel auf den Flächen ehemaliger Gewerbebetriebe oder im Bereich der Bahnanlagen ist eine grundsätzliche Ordnung des städtebaulichen Raumes und der dort angesiedelten Funktionen erforderlich.

## Wegeverbindungen im Altstadtbereich

Kleine, informelle Wegeverbindungen erlauben Bürgern und Gästen sich auf kurzem Weg auch abseits des Fahrverkehrs im Ort zu bewegen. Die Durchlässigkeit der dichten Bebauung im Ortskern ist eine wichtige Qualität, die bereits an vielen Stellen angelegt und entwickelt ist. Die Aufwertung und Ergänzung dieser Wegeverbindungen trägt erheblich zum positiven Erleben des Ortes bei. Während im Bereich der mittelalterlichen Altstadt einschließlich der reaktivier-

ten Passagen weitgehend ein ausreichend dichtes Fußwegenetz existiert, fehlen auf den ehemaligen Schwemmlandflächen nördlich und östlich des Altstadt-kernes und im Bereich der Rampe am Bahnhof kurze Wegeverbindungen. Eine kürzere Wegeverbindung für Fußgänger zwischen ZOB und dem Schulzentrum im Bürgerfeld, also eine zusätzliche Verbindung über den Inn, ist schon seit langer Zeit ein Thema in Wasserburg.

## Gebäude mit Sanierungsbedarf

Im Bereich des Ortskernes weisen einige Liegenschaften Sanierungsbedarf auf. Mit der Notwendigkeit in einem wiederkehrenden Rhythmus Unterhaltsmaßnahmen durchzuführen ergibt sich bei einer Momentaufnahme fast zwangsläufig ein gewisser Anteil an Gebäuden, bei denen Sanierungsmaßnahmen anstehen.

Häufig handelt es sich dabei um reine Unterhaltsmaßnahmen - etwa Putzschäden im Sockelbereich - im Einzelfall sind aber auch

Gebäude leer gefallen oder nur in einem kleinen Teil der Fläche genutzt und deshalb seit längerem nicht saniert worden.

Insgesamt ist die Zahl der sanierungsbedürftigen Gebäude in Wasserburg, auch aufgrund des geringen Leerstandes, eher unterdurchschnittlich.

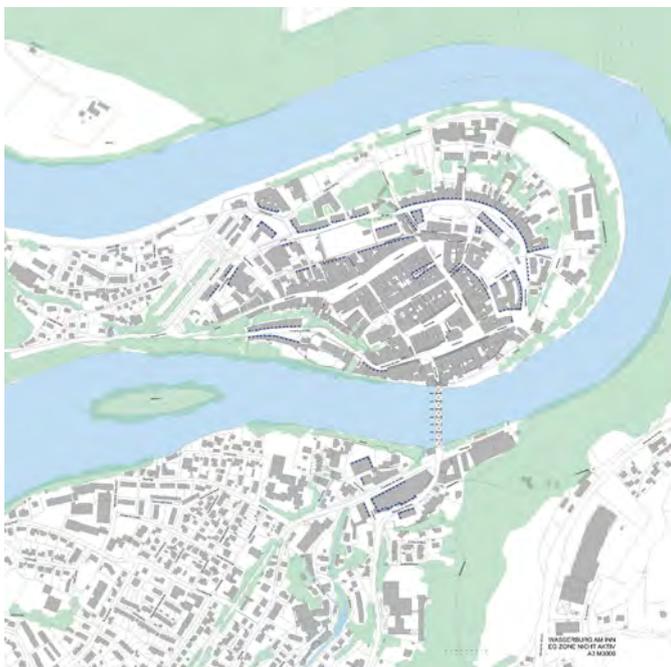
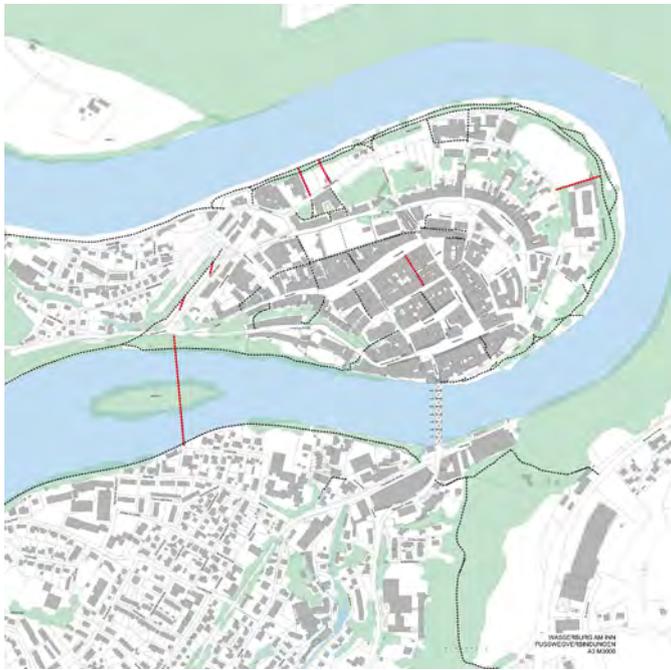
## Wenig attraktive Erdgeschosszonen

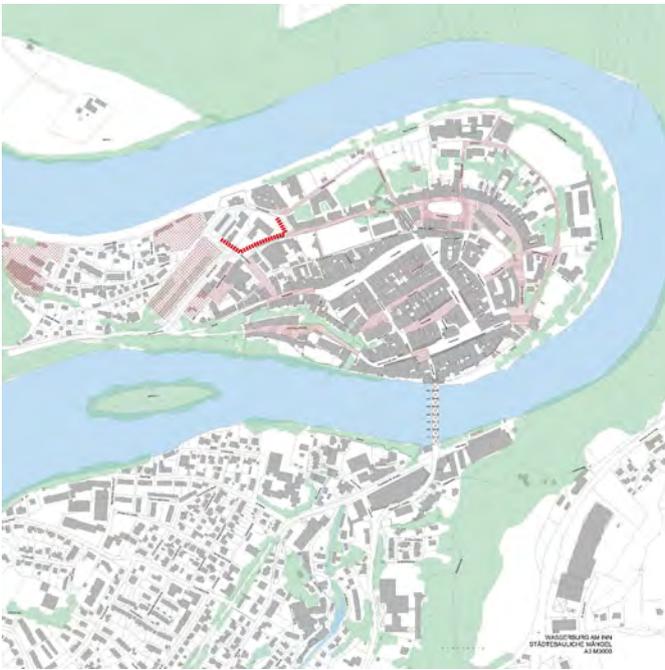
Für das Erleben eines Straßenzuges als Fußgänger spielt die Nutzung und Gestaltung der Erdgeschosszone eine entscheidende Rolle. Typisch für eine lebendige, attraktive Aufenthaltszone ist der kleinteilige Wechsel der Nutzungen und eine offene Gestaltung der Fassadenflächen.

Fehlen über eine Länge von 12-15 Meter interessante Eindrücke, wechseln Fußgänger bereits die Straßenseite - die Durchgängigkeit einer attraktiven Erdgeschosszone im Umfeld ist also ein

wesentlicher Standortfaktor für alle Nutzungen, die auf Publikumsverkehr angewiesen sind.

Während innerhalb der historischen Kernstadt diese Kriterien von Kleinteiligkeit und Lebendigkeit weitgehend gegeben sind, fehlen im Bereich Kaspar-Aiblinger-Platz, im Hag oder an der Rosenheimer und Salzburger Straße über lange Strecken attraktive Nutzungen im Erdgeschoss.





## Öffentlicher Raum mit Sanierungsbedarf

Neben der städtebaulichen Ordnung spielt die Oberflächengestaltung, Ausstattung und Flächengliederung eine wichtige Rolle für die Wahrnehmung und Nutzbarkeit des öffentlichen Raumes.

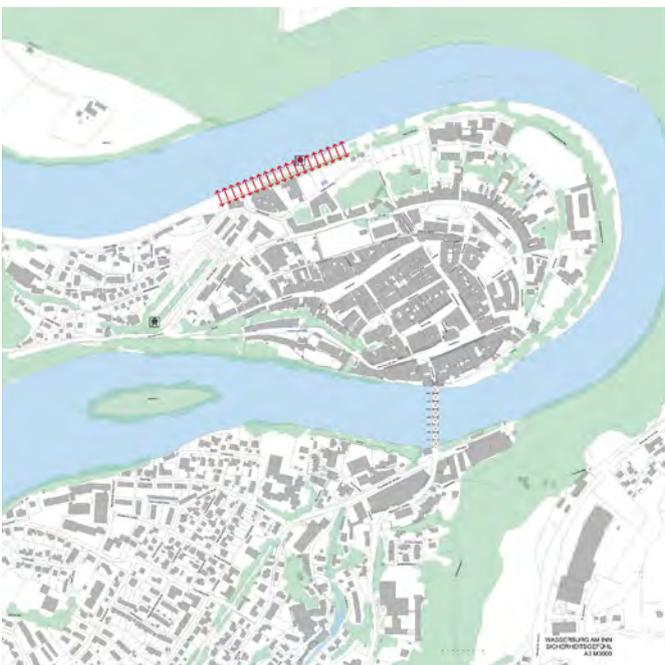
Zudem haben sich die Anforderungen aus Verkehr, Barrierefreiheit und Nutzung in den letzten Jahrzehnten verändert, so dass auch Bereiche, die von nicht allzu langer Zeit überarbeitet wurden unter Umständen einer Nachbesserung bedürfen.

In der Planübersicht sind die öffentlichen Räume im Altstadtbereich zusammengetragen, die einer grundsätzlichen Neuordnung oder auch nur der gestalterischen Aufwertung des Platz- oder Straßenraumes bedürfen.



## Qualitätvoller öffentlicher Raum

In der Stadt Wasserburg wurden in mehr als vierzig Jahren Unterstützung durch Städtebauförderungsmittel bereits wesentliche öffentliche Flächen aufgewertet. Insbesondere der Altstadt-kern um Marienplatz, Salzsenderzeile und Lederergasse hat bereits eine deutliche Aufwertung erfahren. In diesen Bereichen ist allenfalls eine Anpassung an veränderte Nutzungsbedürfnisse (Barrierefreiheit) erforderlich.



## Bereiche mit fehlendem Sicherheitsgefühl

Zu den Grundfunktionen der Stadt gehört die Funktion des Schutzes: Schutz vor dem Verkehr, vor Verbrechen und vor unangenehmen Sinneswahrnehmungen. Aus der hohen Verkehrsbelastung der Altstadt entstehen an Engstellen immer wieder Situationen, in denen der Verkehr als Belastung wirkt (Bruckgasse, Tränkgasse). Hier steht aus städtebaulicher Sicht der Schutz des Fußgängers im Vordergrund.

Fehlende Beleuchtung oder die isolierte Lage einzelner Wegeverbindungen wie im Bereich des ehemaligen Eisenbahntunnels an der Rampe oder zwischen Parkhaus Überfuhrstraße und Innufer können ein Unsicherheitsgefühl auslösen und werden dann zu bestimmten Zeiten oder von bestimmten Nutzergruppen gemieden. Die Verdichtung des Wegenetzes und die Verbesserung der Beleuchtungssituation schaffen hier Abhilfe.

## Blickbeziehungen zu Inn und Hangleiten

Die besondere Lage der Wasserburger Altstadt auf einer gegenüber den umliegenden Ufern deutlich tiefer liegenden Halbinsel spielt auch für die Blickbeziehungen zur und von der Altstadt eine wichtige Rolle. Während von den umliegenden Höhenlagen aus die Dachlandschaft Wasserburgs als wahrnehmbare ‚fünfte Fassade‘ im Vordergrund steht, führt die Höhe der umgebenden Uferkanten dazu, dass die dortigen Waldflächen auch von vielen Stellen innerhalb der

Altstadt als Hintergrund der Stadtsilhouette wirken. Lücken in der weitgehend geschlossenen Bebauung oder radial verlaufende Gassen und Wege öffnen zusätzlich den Blick Richtung Inn und Uferbewaldung. Der Erhalt und die Förderung dieser Blickbeziehungen tragen wesentlich zu dem Eindruck einer ‚grünen Stadt‘ in der Altstadt Wasserburgs bei.

## Stadtbildprägende Gebäude - Einzeldenkmale

Die Altstadt Wasserburgs weist eine beinahe einmalige Dichte an hochwertigen Einzelbaudenkmalen auf. Diese Gebäude prägen den öffentlichen Raum und unterstützen die Maßstäblichkeit der Altstadt, in der auch in den städtebaulichen Strukturen weitgehend die mittelalterliche Situation noch erlebbar ist. Herausragende, auf qualitätsvolle Weise das Stadtbild prägende Gebäude jüngerer Zeit hingegen fehlen im Bereich der Altstadt Wasserburgs weitgehend, so dass

die heutige Gestaltqualität beinahe vollständig auf dem historischen Erbe und seiner Bewahrung oder Inwertsetzung gründet.





Auszug Rahmenblätter Stadt Wasserburg (1813) - (c) Bayerische Vermessungsverwaltung

## Siedlungsentwicklung bis 1813

Der Urkataster zeigt den inneren Altstadtbereich mit der ehemaligen Stadtmauer, den vorgelagerten Bereichen von Friedhof, Gries und Schopperstätt und die nach Süden über den Inn führende Brücke. Außerhalb der Bebauung „Auf dem Gries“ lagen Nutzgärten und die großflächigen Einrichtungen von Exerzierplatz und Schießstätte, die eigentliche Bebauung endete aber hier. Diese Zäsur ist bis heute ablesbar, wengleich durch die Ansiedlung von Bildungs-

einrichtungen und Bauhof sowie einzelnen Wohngebäuden in diesem Bereich die Stadt über diese Grenze hinaus gewachsen ist. Schrebergärten und Grünflächen trennen aber bis heute hier den historischen vom moderneren Bereich der Bebauung auf der Halbinsel. Der rot angelegte Bereich beschreibt den unter Ensembleschutz stehenden Teil der Halbinsel, der sich im wesentlichen am Urkataster von 1854 orientiert. Westlich der Burg und im Bereich der Schopperstätt

nimmt die Dichte der denkmalpflegerisch relevanten Einzelgebäude (rote Eintragungen) deutlich ab. Dieser Bereich ist bis heute durch den später hier angesiedelten Bahnhof der Bahnlinie Reitmehring-Wasserburg geprägt. Im inneren Altstadtbereich zeigt die Überlagerung der heute registrierten Einzeldenkmale und des Urkatasters von 1854 die im Kernbereich unveränderten städtebaulichen Räume der Stadt. Eine bis heute spürbare Lücke ist durch einen

Stadtbrand im Bereich der Grünflächen an der Palmananlage entstanden, dem auch das östliche Stadttor zum Opfer fiel. Der Urkataster zeigt außerdem den noch unverbauten Wuhrbach südlich des Inns und einen künstlichen Kanal an der Engstelle der Halbinsel, der heute zugesetzt ist.



Der Stich von Gabriel Bodenehr (um 1710) zeigt im Bereich der Altstadt auf der Halbinsel bereits die wesentlichen Elemente auch der heutigen Altstadt Wasserburgs. Die auf dem Hügel über der Altstadt liegende Burganlage bildet den Abschluss der Bebauung nach Westen, im Osten bildet der Inn eine natürliche Grenze. Im Stich von Bodenehr gibt es östlich der Bebauung am Gries keine weiteren Flächen - die Schwemmlandzone, in der heute Bauhof, Schulen und Sportplatz liegen, existiert in dieser Darstellung nicht. Obwohl anzunehmen ist, dass diese Bereiche nur

bei hohem Wasserstand tatsächlich unter dem Wasserspiegel des Inns lagen, zeigt die Darstellung die untergeordnete Bedeutung dieser Bereiche. Der Bereich am Gries selbst, als große Handelsfläche mit dem zugehörigen Salzstadl liegt zwar vor der Stadtbefestigung, ist aber durch Lage und Topografie trotzdem geschützt.



Der Marienplatz als Zentrum weltlicher (Rathaus, Stadtgericht) und kirchlicher Funktionen (Marienkirche) bleibt hinsichtlich seiner Fläche relativ klein, liegt aber direkt am einzigen Zugang der Halbinsel über den Inn.



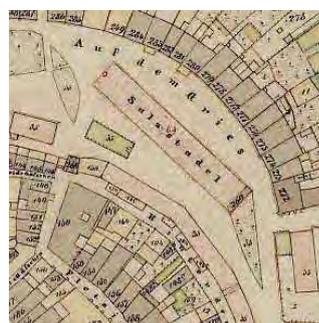
Die Burganlage mit Landgericht und Rentamt liegt am höchsten Punkt der Halbinsel und überblickt damit sowohl die Altstadt als auch die Innsschleife von einer strategisch günstigen Position.



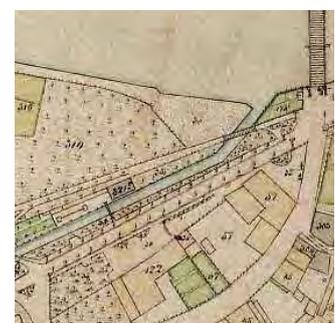
Neben der Brücke im Süden zeigt der Urkataster von 1813 eine fest installierte Fährverbindung zum Blaufeld, die bis in die 1980er Jahre die Verbindung nach Norden über den Inn herstellte.



Für großflächige Nutzungen wie Exerzierplatz oder Schießbahnen war in der dicht bebauten Altstadt Wasserburgs kein Platz. Sie wurden deshalb schon Anfang des 19. Jhd. auf der Schwemmlandzone vor der Altstadt errichtet.



Die Fläche um den Salzstadl „Auf dem Gries“ ist eine der größten zusammenhängenden Freiflächen der Wasserburger Altstadt. Der Ausschnitt zeigt den Bereich der Palmanoanlage noch als dicht bebauten Bereich der Altstadt vor den Bränden von 1874 und 1885.



Der Bachlauf des Wuhrbaches mündet als offener Wasserlauf westlich der Innbrücke in den Inn. Erste Siedlungsbausteine zeigen sich hier südlich der Innbrücke: Bierkeller, Kapuzinerkloster und eine der Wasserburger Mühlen liegen außerhalb der Stadtmauern.



## Siedlungsentwicklung auf der Halbinsel

Der topografische Atlas vom Königreiche Bayern von 1825 zeigt noch einmal deutlich die isolierte Lage der Halbinsel gegenüber den umliegenden Hangleitenden und die verhältnismäßig großen Platzflächen rund um den Salzstadel im Vergleich zu den innerhalb der Stadtmauern gelegenen Straßenzügen von Lederzeile, Färbergasse, Herrengasse und Marienplatz. Deutlich sichtbar hier auch die von Westen kommend über den Burgberg geführte Straße, die dann über die

Innbrücke geführt wird und im wesentlichen dem heutigen Verlauf der Salzburger Straße entspricht. Nur wenige Streusiedlungsanwesen sind entlang der Salzburger und beidseits der Münchener Straße dargestellt. Die später gebaute Bahnlinie fehlt ebenso noch.

## Urpositionsblatt 1866

Auf dem Wasserburger Urpositionsblatt von 1866 ist die 1875 errichtete Bahnlinie dargestellt, die in etwa einem Kilometer (also etwa 1 Stunde Fußweg) Entfernung von der Altstadt westlich von Reitmehring vorbei geführt wurde. Von 1902 bis 1987 wurde eine zweite Bahnlinie zwischen Reitmehring und dem Hauptort Wasserburg betrieben. Die seit dem Urkataster von 1813 beinahe unveränderte Ausdehnung der Stadt zeigt die Stagnation der Orts-

entwicklung in der Phase zwischen dem Niedergang des Salzhandels auf dem Inn als Verkehrsweg bis zur Industrialisierung und der Ansiedlung einzelner größerer Gewerbe- und Industriebetriebe. Diese - zeitgenössisch deprimierend wirkende - nur sehr langsame Entwicklung ist ein wesentlicher Grund für die hohe Zahl tradierter, wertvoller Gebäude und städtebaulicher Strukturen in Wasserburg.



# Städtebauliche Analyse - Reitmehring



## Ein besonderer Ortsteil Wasserburgs

Reitmehring nimmt unter der Wasserburger Ortsteilen eine Sonderstellung ein: zum einen war Reitmehring bis zur Gemeindegebietsreform als Ortsteil Attels ein weitgehend selbstständiger Ort, als Standort des Wasserburger Bahnhofes der Bahnlinie Ebersberg-Wasserburg bzw. Mühlendorf-Rosenheim kam Reitmehring zudem eine besondere verkehrstechnische Bedeutung zu. Heute wird Reitmehring nicht nur durch die beiden Bahnlinien geteilt, sondern auch durch die hoch frequentierte B304. Anders als in der Altstadt des Hauptortes ist die historische Struktur des Ortes aus dem Urkataster kaum noch sichtbar. Im Bereich des ursprünglichen Straßendorfes Reitmehring führten die Ansiedlung eines der ersten großen Industriebetriebe und die baulichen

Veränderungen in der Folge zum weitgehenden Verschwinden der historischen Strukturen. Entlang der Verbindungsstraße zwischen dem neu entstandenen Bahnhof und dem Hauptort Wasserburg entwickelte sich ein neuer Siedlungsschwerpunkt, der über die Zeit auch verschiedene Versorgungsfunktionen innehatte: Apotheke, Wirtshausbetrieb, Bäckerei und andere zentrale Funktionen siedelten sich hier an. Der Ausbau der B15 trennte diese direkte Verbindung nach Wasserburg, so dass die Bahnhofstraße heute in ihrem östlichen Bereich ab Höhe der Kirche fast ausschließlich Wohnnutzungen erschließt. Mit der Vernetzung des Reitmehringers Bahnhofes mit dem MVV München haben sich die Rahmenbedingungen für den Ortsteil erneut

verändert. Mit etwa 1.500 Einwohnern ist Reitmehring schon heute einer der einwohnerstärksten Ortsteile in Wasserburg. Die Lage zwischen dem Gewerbegebiet Staudham und dem Hauptort hat bisher die Entwicklung eines eigenen Nahversorgers für den Ortsteil nicht ermöglicht. Heute ist ein kleiner Laden im Bahnhofsgebäude die einzige Versorgungsmöglichkeit im Ort. Mit dem zu erwartenden Wachstum des Ortsteils stellt sich aber auch die Fra-

ge nach der Möglichkeit, in gewissem Umfang fußläufig erreichbare Versorgungsfunktionen entwickeln zu können. Besonders seit dem Wegfall der Bahnlinie zwischen Reitmehring und dem Hauptort Wasserburg ist auch die Anbindung für Personen ohne Pkw ein wichtiges Thema. Aktuell gibt es hier eine auf den Bahntakt abgestimmte Buslinie.



# Strategische Analyse - Altstadt Wasserburg am Inn



## Innerörtliche Betrachtung - Altstadt Wasserburg

Die hohe Anziehungskraft und Zentralität der Stadt Wasserburg am Inn resultiert zum einen aus ihrem besonderen Besatz mit zentralen Einrichtungen und zum anderen wirkt die hohe Attraktivität der Wasserburger Altstadt stark anziehend auf die Bevölkerung der ländlich geprägten Umlandkommunen. Die **Attraktivität der Altstadt** resultiert dabei aus mehreren Dingen. Hierzu zählen ihre historische Bedeutung, ihre einzigartige bauliche und stadträumliche Quali-

tät, ihre hohe Bebauungs-, Funktions- und Angebotsdichte, ihre repräsentativen Gebäude, ihre Aufenthaltsbereiche, ihr Veranstaltungsangebot sowie ihre Vielfalt und Nutzungsmischung. Diese Punkte zusammengekommen ergeben eine ausgesprochen starke **Multi-funktionalität**. Dies schafft zahlreiche Besuchsanlässe und ermöglicht Kopplungsbeziehungen, was in der Summe für eine ausgesprochen starke Belebung der Altstadt sorgt. Die Altstadt ist aber nicht nur der be-

deutendste **Einkaufsstandort** der Stadt, sondern sie besitzt auch als Standort mehrerer Schulen sowie als bevölkerungsstarker Wohnstandort und nicht zuletzt auch als Arbeitsstandort eine hervorgehobene Stellung. Sie erreicht zusammen mit der Funktion als touristischer Besuchsort eine umfangreiche Tagbevölkerung, die den öffentlichen Raum belebt. Diese umfangreiche, auf den Altstadt-kern konzentrierte Nachfrage, macht den Standort gerade für Einzelhandelsgeschäfte

und Gastronomie attraktiv und ermöglicht eine umfangreiche Ausstattung, die ihrerseits wieder die Attraktivität des Standortes erhöht. Die Altstadt ist in Wasserburg zudem der bedeutendste **Besuchs- und Treffpunkt sowie Aufenthalts- und Begegnungsbereich**. Darüber hinaus ist sie Veranstaltungsort und damit nicht nur repräsentativer und wahrnehmungsbezogener Mittelpunkt der Stadt, sondern auch prägender Ort des städtischen Lebens und des Images der gesamten Stadt.

## Nutzungsstruktur und Funktionalität

Innerhalb der Wasserburger Altstadt lassen sich anhand der Lage und der dominierenden Nutzungsart **funktional** unterschiedliche **Standortbereiche** unterscheiden. Straßen mit dichtem Einzelhandels- und Dienstleistungsbesatz, die funktional als **Einkaufsbereich** entwickelt sind, reichen vom Bahnhofplatz als Auftakt der Handelszone über den Weberzipfel in die Ledererzeile. Die Ledererzeile weist einen ausgesprochen dichten Handelsbesatz auf und spannt zusammen mit der Hofstatt, der Salzsenderzeile, dem Marienplatz und der Schusterergasse den handelsbezogenen Kernbereich der Wasserburger Altstadt auf. Die rechteckige Grundstruktur ist maßgeblich für die Weitläufigkeit der Zone, die insgesamt eine Kantenlänge von 700 m aufweist. Da keine innere Erschließungsachse in Nord-Süd-Richtung vorliegt, wird der gesamte Bereich gut frequentiert, wenngleich die Frequenz in der Schusterergasse hinter der in den übrigen Straßen zurück bleibt, was nicht zuletzt an dem engeren Straßenquerschnitt und dem Kirchenumfeld als Störung der Handels- und Dienstleistungsfunktion liegt. Eine etwas **geringere Angebotsdichte** und eine lagebedingt auch etwas geringere Frequentierung besitzen die Färbergasse und die Herrengasse, deren Grundcharakteristik zwar weiterhin durch die **Handels- und Dienstleistungsfunktion** bestimmt wird, die dabei aber eine deutlich stärkere

Relevanz für Zielkäufe besitzen. Der deutlich geringere allgemeine Passantenstrom in diesen beiden Gassen resultiert aus der speziellen räumlichen Verteilung der **Frequenzspender** am Rand der Altstadt und der Magneten innerhalb der Kernzone der Altstadt. Frequenzspender sind die Innenstadtstellplätze sowie die Haltepunkte im ÖPNV. Frequenz spendet dementsprechend der westlich vorgelagerte Bereich der Altstadt mit den Stellplätzen an der Rampe, dem Parkhaus Überfuhrstraße und dem Busbahnhof. Im östlichen Altstadtbereich sind der Parkplatz am Gries und die Bushaltestelle Max-Emanuel-Kapelle Frequenzspender und aus Richtung Süden erfolgt der Zustrom vom Parkhaus Kellerstraße aus über die Innbrücke. Die **Distanz** von diesen Frequenzpunkten zum Kernbereich der Einkaufszone beträgt maximal 300m. Den Frequenzspendern stehen Anbieter und Einrichtungen mit Magnetfunktion gegenüber und prägen den Verlauf der Passantenströme. **Magnetfunktion** im Handel besitzen der Bio-Supermarkt im Bahnhofplatz, die Anbieter Unterhaus Gruber, Drogeriemarkt Müller und das Inn-Kaufhaus in der Ledererzeile sowie das Gewandhaus Gruber am Marienplatz. Weitere **Anziehungspunkte** im Kernbereich der Altstadt sind die Hofstatt in ihrer Markt- und Aufenthaltsfunktion sowie das Rathaus zusammen mit der Tourist-Information. Die räumliche

Verteilung von **Frequenzspendern und Magneten** zeigt die untergeordnete Verbindungsfunktion von Färbergasse und Herrengasse. Weitere, gesamtstädtisch wirksame Anziehungspunkte im Standortbereich der Altstadt sind die **Infrastruktureinrichtungen** im östlichen Altstadtbereich. Hierzu zählen die unterschiedlichen Schulen und der Kindergarten sowie der Bauhof, die ebenfalls jeweils Besuchsansätze schaffen oder die Tagbevölkerung in der Altstadt erhöhen. Auch raumstrukturell prägen Infrastruktureinrichtungen der unterschiedlichsten Bereiche den östlichen Altstadtrand sowie die Zonen Auf der Burg sowie Im Hag und Überfuhrstraße. Eine **Mischnutzungszone** ohne dominierende Funktion lässt sich im Bereich Heisererplatz und Kaspar-Aiblinger-Platz identifizieren. Dieser Bereich liegt abseits der **Frequenzströme** im Fußgängerverkehr, wird aber durch den PKW-Verkehr stark beansprucht und besitzt gleichzeitig eine hohe stadträumliche Qualität. Deutlich geringere stadträumliche Qualität und eine sehr geringe multifunktionale Dichte ist im gesamten **Rückseitenbereich** der Ledererzeile und Salzsenderzeile auszumachen. Hierzu zählen unter anderem der Bereich An der Stadtmauer und Hinter den Mauern aber auch die Bäckerzeile und die Fletzingergasse. Während diese Bereiche seit jeher **keine stärkere Nutzungsdichte** aufweisen, sind in

anderen Arealen tatsächliche **Funktionsschwächen** als Folge von Nutzungswandel und Mindernutzungen sichtbar. Derartige Bereiche finden sich in der Tränkgasse und der Schmidzeile, die beide eine hohe Verkehrsbelastung und geringe **Aufenthaltsqualität** besitzen sowie im Bereich Münchner Straße und Knoppermühlweg. Dort sind Mindernutzungen vorhanden, die Entwicklungspotenzial bieten.

Insgesamt lässt sich für die Wasserburger Altstadt eine ausgeprägte **Nutzungsichte und Multifunktionalität** feststellen, die für einen hohen Umfang an Tagbevölkerung in der Altstadt sowie eine starke Frequentierung des öffentlichen Raums sorgen. Sie resultieren aus

- der Konzentration **zentraler** Einrichtungen in der Altstadt,
- einem umfangreichen Besatz mit Handels- und Dienstleistungsunternehmen und damit einer besonderen Funktion als **Arbeitsort** zahlreicher Beschäftigter,
- dem Besatz mit mehreren **Schulen** direkt auf der Halbinsel sowie weiterer Schulen auf der südlichen Innseite in fußläufiger Anbindung zur Altstadt,
- einer ausgeprägten **Wohnnutzung** mit über 2.000 Altstadtbewohnern sowie
- der touristischen Attraktivität als **Tagesausflugsziel**.

- Einzelhandelsbestand
- Nahrungs- und Genussmittel
  - Gesundheit, Körperpflege
  - Blumen, Pflanzen, zool. Bedarf
  - Bücher, PBS, Spielwaren
  - Bekleidung, Schuhe, Sport
  - Elektrowaren
  - Hausrat, Möbel
  - Kunstgewerbe
  - Sonstiger Einzelhandel



- Größenklassen
- unter 100m² VK
  - 100 bis 400 m² VK
  - 400 bis 800 m² VK
  - 800 m² VK und mehr

## Akteure und Kooperationsstruktur

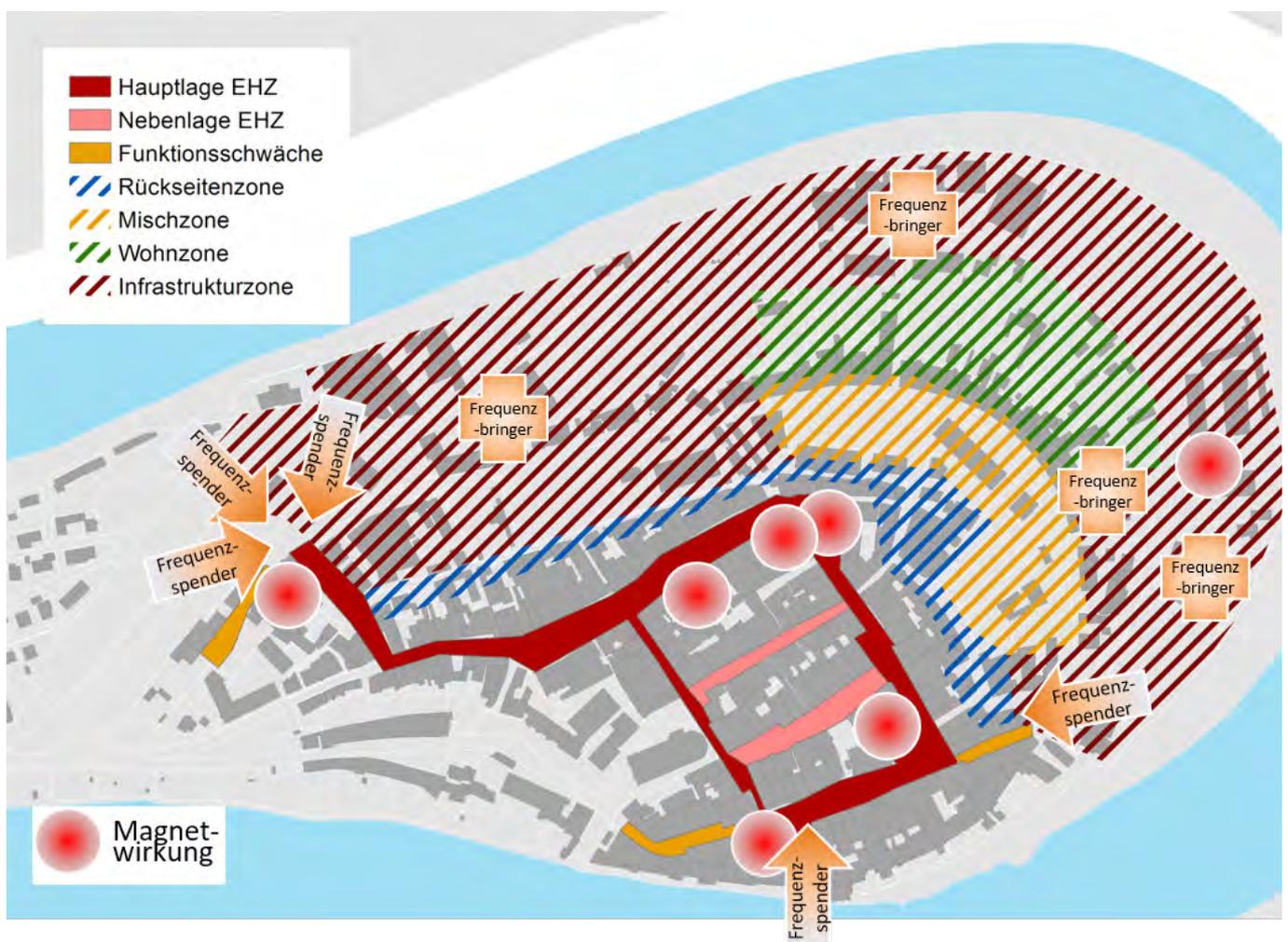
In einer Entwicklungsstudie zum Raum Wasserburg aus dem Jahr 1994 wird darauf hingewiesen, dass „**nur wenig Ansätze für kooperatives Handeln**“ vorhanden sind. Sie empfehlen, ein gemeinsames Standortbewusstsein zu entwickeln und gemeinsame Kommunikations- und Informationsbeziehungen aufzubauen. Ziel sollte es sein, aus dem vorherrschenden „Nebeneinander“ ein vermehrtes „Miteinander“ zu entwickeln.

Ein **gemeinsames Standortbewusstsein**, das in eine gemeinsame Standortplanung und Angebotsentwicklung der unterschiedlichen Akteure umfasst, lässt sich auch heute nicht ausmachen. Dies gilt für alle räumlichen Ebenen der Standortentwicklung. Innerhalb des Standortareals des räumlich größten Maßstabs, dem Bereich der Altstadt

agieren die unterschiedlichen Akteure ohne institutionalisierten Austausch. Eine gemeinsame Standort- und Angebotsentwicklung in Kooperation von Stadt Wasserburg und Wirtschaftsförderungs-Verband findet nicht statt. Es fehlt hierfür an einer **übergeordneten Kooperationsstruktur** für die Angebotsentwicklung und auch die Außendarstellung. Dementsprechend ist die Altstadt auch nicht als eigenständiger Angebotsbaustein der Stadt Wasserburg am Inn nach außen positioniert. Eine gebündelte **Außendarstellung** der zahlreichen Angebote der Altstadt ist ebenso nicht vorhanden wie eine produktorientierte Aufbereitung der Angebote für die Bevölkerung und die Gäste aus der Region. Gleichzeitig fehlt auch die erforderliche übergeordnete **Koordination** der Akteure. Ein institutionalisiertes Stadt-

bzw. Altstadtmanagement sowie ein institutionalisiertes Stadt- bzw. Altstadtmarketing sind nicht vorhanden. Dabei tragen aber die unterschiedlichen Akteure ein umfangreiches **Veranstaltungsangebot**, das die Wasserburger Altstadt belebt. Da aber eine gemeinsame Organisationsstruktur zur Standortentwicklung der Altstadt fehlt und die bestehenden Zusammenschlüsse alle auf **ehrenamtlicher** Basis arbeiten, lassen sich komplexere Kooperationsthemen nur unzureichend realisieren. Ohne die hierfür erforderliche Kooperationsstruktur, die alle unterschiedlichen Akteure der Altstadtentwicklung **zusammenbringt**, kann eine tatsächlich gemeinsame Standort- und Produktentwicklung der Akteure der Wasserburger Altstadt dauerhaft nicht erfolgen. Darüber hinaus stößt auch der im Rahmen einer

ehrenamtlichen Tätigkeit leistbare Aufgabenumfang des WFV an seine Grenzen, während die **Komplexität** und der **Aufgabenumfang** einer kooperativen Altstadtentwicklung weiter zunehmen. Das Fehlen einer gemeinsamen Standortentwicklung lässt sich nicht nur für das Thema bzw. den Raumschnitt Altstadt ausmachen, sondern betrifft auch das gesamtstädtische Thema „Wirtschaftsstandort“. Ein **institutionalisierter Austausch** der wichtigsten Akteure am Wirtschaftsstandort Wasserburg ist nicht etabliert und gemeinsame Positionen sowie ein Austausch mit der Wirtschaftsförderung am Landkreis ist nicht gegeben. Schließlich existiert auch keine Kooperationsstruktur mehr, die **Stadt-Umland** Themen aufnehmen könnte.



# Bürgerbefragung Wasserburg am Inn



## Wohnstandort Wasserburg am Inn

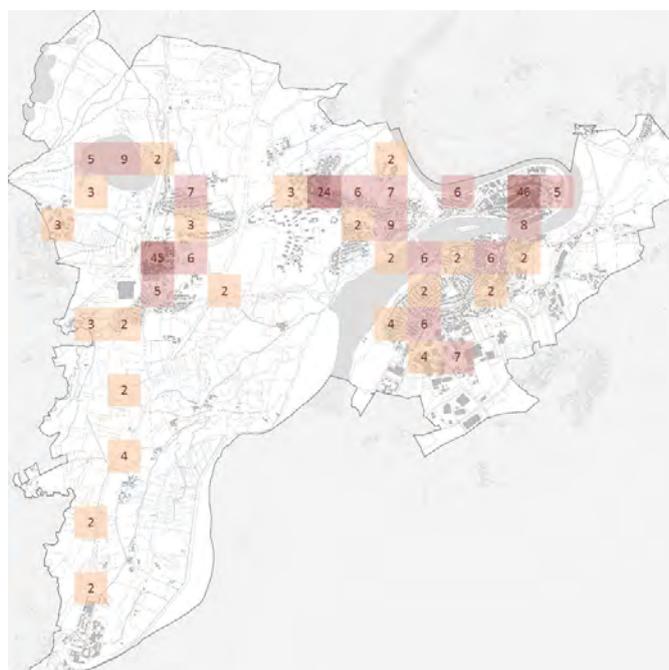
Ihre aktuelle Wohnsituation sowie das Wohnumfeld bewerten die Wasserburger Bürger/innen insgesamt sehr positiv. Abstriche sind lediglich bei der Altersgruppe der 22- bis 35-Jährigen festzustellen, deren Zufriedenheit geringer ausfällt. **Wohnbedürfnisse**, die bisher noch unzureichend erfüllt sind, betreffen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

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

## Rücklauf der Bürgerbefragung

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

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

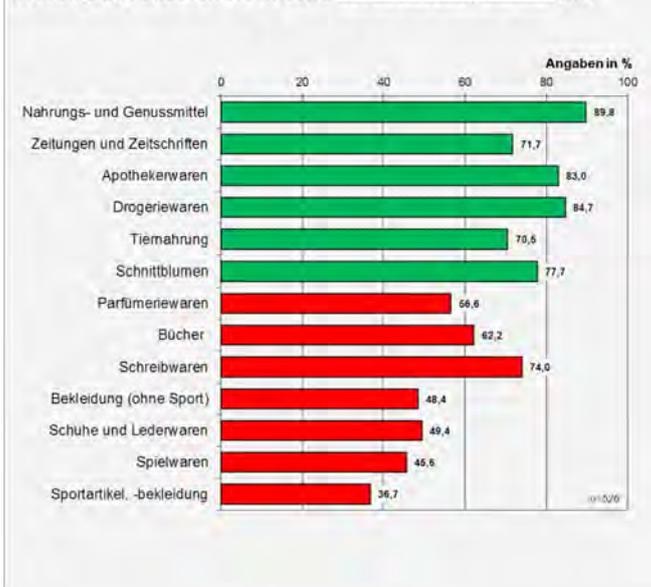


## Einzelhandel

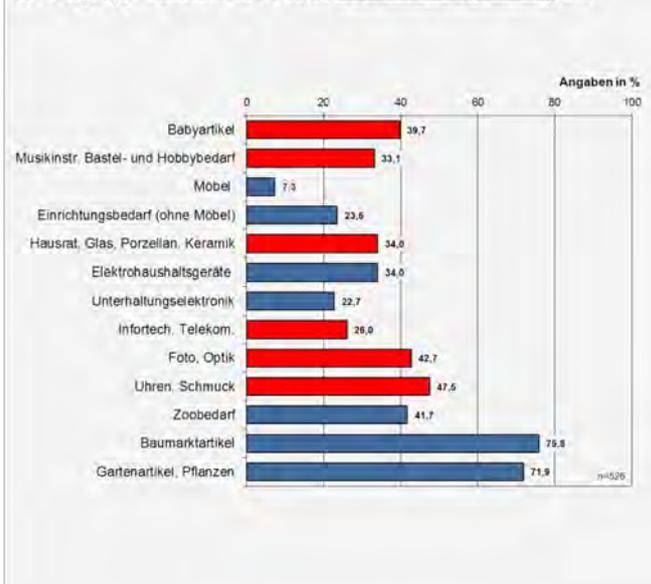
Die Kaufkraftbindung der Wasserburger Bevölkerung fällt für die Warengruppen des **kurzfristigen** Bedarfs erwartungsgemäß hoch aus. In diesen Warengruppen verfügt die Stadt über ein vollständiges Angebot und es liegen - abgesehen von Aspekten der **Aufwandsminimierung** beim Einkauf am Arbeitsort oder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

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

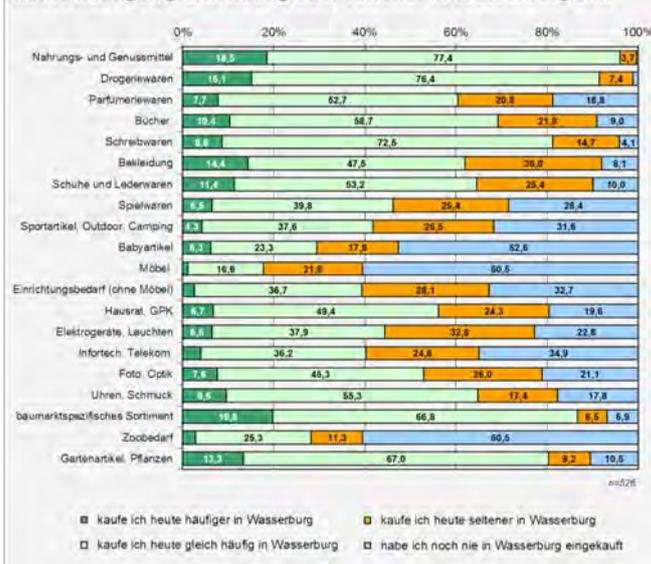
### Welchen Anteil Ihres Gesamtbedarfs der jeweiligen Warengruppe kaufen Sie in etwa in Wasserburg am Inn ein?



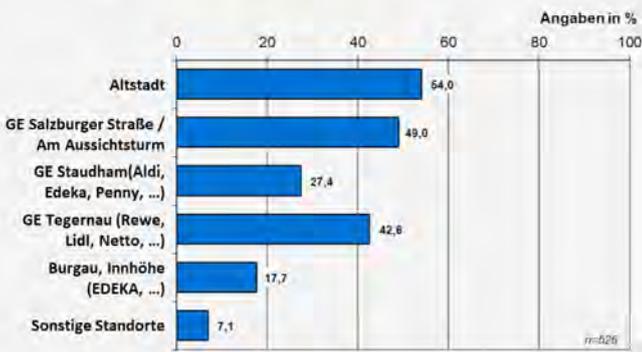
### Welchen Anteil Ihres Gesamtbedarfs der jeweiligen Warengruppe kaufen Sie in etwa in Wasserburg am Inn ein?



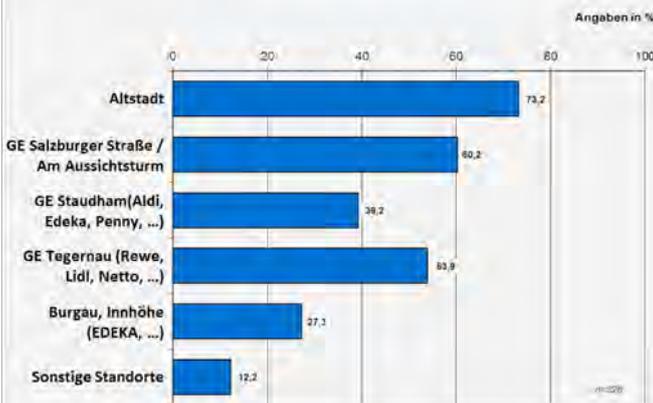
### Kaufen Sie die nachfolgenden Warengruppen (im Vergleich zu vor 5 Jahren) heute häufiger, gleich häufig oder seltener in Wasserburg ein?



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



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



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

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

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

## Einzelhandel

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

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

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

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

## Lebensqualität

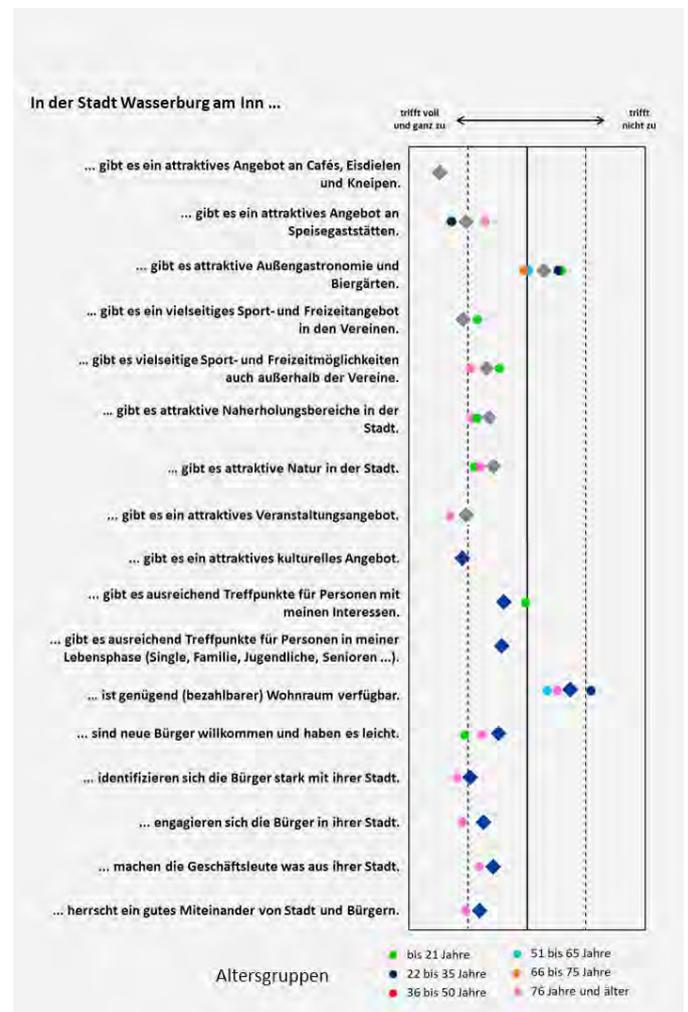
Ein möglichst hohes Maß an örtlicher Wohn- und Lebensqualität für alle Bevölkerungsgruppen herzustellen, ist eine grundlegende Zielsetzung der Stadtentwicklung. **Ansatzpunkte für eine Verbesserung** können sich sowohl aus der Bewertung der Ausgangssituation ergeben, oder sie können mit Blick auf künftige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

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

## Altstadt

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

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



# Image und Perspektiven

## Image

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

Imagekomponenten überwiegt die Bewertung hin zur negativen Eigenschaft.

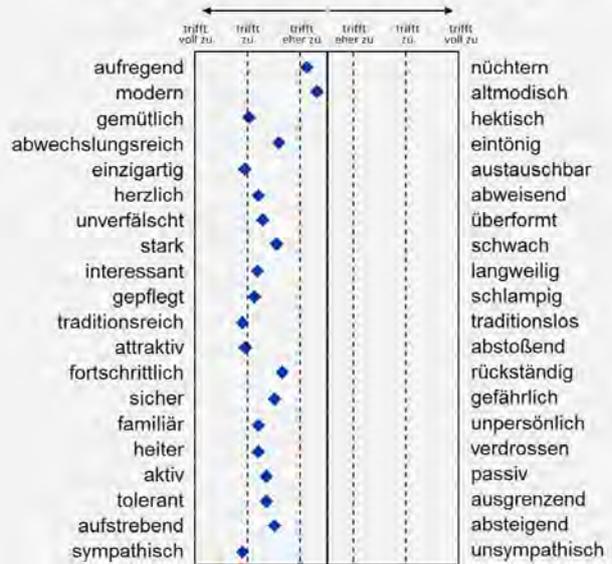
## Handlungsbedarf

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

## Perspektiven

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

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



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

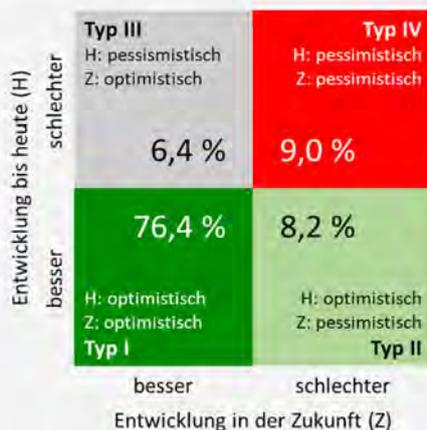


## Alles in allem: Wie zufrieden sind Sie mit der Stadt Wasserburg am Inn?

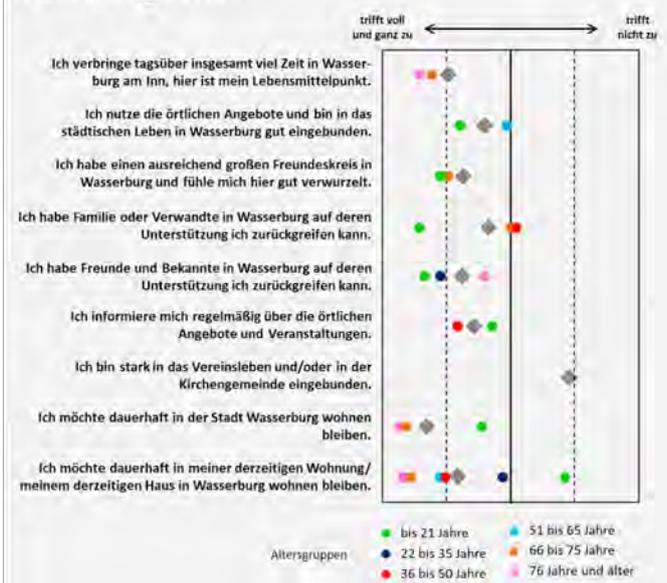


## Wie schätzen Sie die Entwicklung der Wohn- und Lebensqualität in der Stadt Wasserburg am Inn für Sie persönlich in den nächsten 5 bis 10 Jahren ein?

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



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





## Digitalisierung

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

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

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

## Bevölkerungsentwicklung und Demographischer Wandel

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

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

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



(c) iq



(c) iq

## Verstädterung und Urbanisierung

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

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

## Klimawandel

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

## Zielbildung und strategische Stadtentwicklung

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

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

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

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

# Energiedialog

## Klimakonzept

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

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

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

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

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

## Einordnung in das ISEK

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

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

## Energieeffizienznetzwerk Südbayern

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

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

# Verkehrskonzept - Rolle im ISEK



## Aufgabenstellung für das Verkehrskonzept

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

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

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

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

## Verkehrsbelastung der Altstadt

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

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

## Bewusstseinsförderung und Information

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

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

## Parkraumnutzung optimieren

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

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

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



## Optimierung der Verkehrslenkung

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

Daneben fallen zahlreiche Fahrten innerhalb der Stadt,

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

## Bessere Pkw-freie Anbindung der Ortsteile

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

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



## Förderung des Zweiradverkehrs

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

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

# Verkehr - Bestandsanalyse

(verkürzter Auszug aus dem Verkehrskonzept)



## Ausgangslage der Verkehrsuntersuchung

Die Altstadt wird durch die Lage auf einer Halbinsel mit insgesamt nur zwei Zufahrten in hohem Maße von Fremdverkehr belastet, der weder Quelle noch Ziel in der Altstadt hat. Die beiden Bundesstraßen B15 und B304 tangieren das Stadtgebiet nur am Rande. Neben dem Durchgangsverkehr auf der St2359 stellt auch der Parksuchverkehr in der Altstadt ein erhebliches Problem dar. Die rund 2.300 Bewohner der Altstadt konkurrieren mit den Besuchern, Einpendlern und Kunden um ca. 1.500 Stellplätze in der Altstadt. In der Altstadt besteht für Fußgänger und Radfahrer ein dichtes Netz von Wegeverbindungen, auch abseits der für den Kfz-Verkehr freigegebenen Straßen. Entlang dieser Straßen führen häufig beengte Platzverhältnisse allerdings auch häufig dazu,

dass Gefahrensituationen entstehen oder dass Radfahrer vom Kfz-Verkehr an den Rand gedrängt werden. Die Verbindung in die Stadtteile südlich des Inns ist aufgrund der einzigen Flussquerung über die Innbrücke teilweise sehr umwegig. Um belastbare Daten zur Verkehrssituation zu erhalten wurde eine Aktualisierung der Verkehrsdaten für die gesamte Stadt im Herbst 2015 durchgeführt. Auf der Grundlage umfangreicher Verkehrserhebungen und einer Haushaltsbefragung konnte ein Verkehrsmodell für die Stadt Wasserburg am Inn erstellt werden. Damit können verkehrliche Fragestellungen und Planungsansätze der Stadt Wasserburg am Inn für die kommenden Jahre, wie z.B. die Verkehrswirksamkeit alternativer Verkehrsführungen oder auch die Erhöhung

der Attraktivität der Nordumfahrung beurteilt und auch eine sinnvolle und verträgliche Ordnung des Gesamtverkehrs entwickelt werden. Im öffentlichen Verkehr ist Wasserburg über 12 regionale Buslinien an die umliegenden Gemeinden angeschlossen. Deren Fahrtenangebot ist teilweise sehr gering, eine Reihe von Buslinien ist nahezu ausschließlich auf die Bedürfnisse des Schülerverkehrs ausgerichtet. Selbst die häufiger verkehrenden Linien kommen über einen Stundentakt kaum hinaus. Ein exakter Takt wie bei der Bahn ist nur selten der Fall. Die Bahnstrecke vom Wasserburger Stadtteil Reitmehring über Ebersberg nach München wird zurzeit im Stundentakt befahren. Die Fahrzeit bis zum Ostbahnhof München beträgt ca.

eine Stunde. Seit Dezember 2015 ist die Bahnstrecke nach München komplett in den Tarif des Münchner Verkehrs- und Tarifverbundes (MVV) integriert. Die Stadtbuslinie bedient zurzeit im Stundentakt das Gebiet der Kernstadt von Wasserburg einschließlich Reitmehring. Bis gegen 23 Uhr bindet der Stadtbus alle am Bahnhof Reitmehring ankommenden und abfahrenden Züge an. Das letzte Teilstück der Bahnstrecke von Reitmehring nach Wasserburg ist seit einem Hangrutsch im Jahr 1987 außer Betrieb. Im gesamten Altstadtbereich (inkl. Parkhaus Kellerstraße) stehen ca. 1.420 Stellplätze zur Verfügung. Davon ist ca. ein Drittel gebührenpflichtig und zeitlich begrenzt, die übrigen gebührenfrei, meist aber auf 4 Stunden begrenzt.

## Verkehrsentwicklung seit 1990

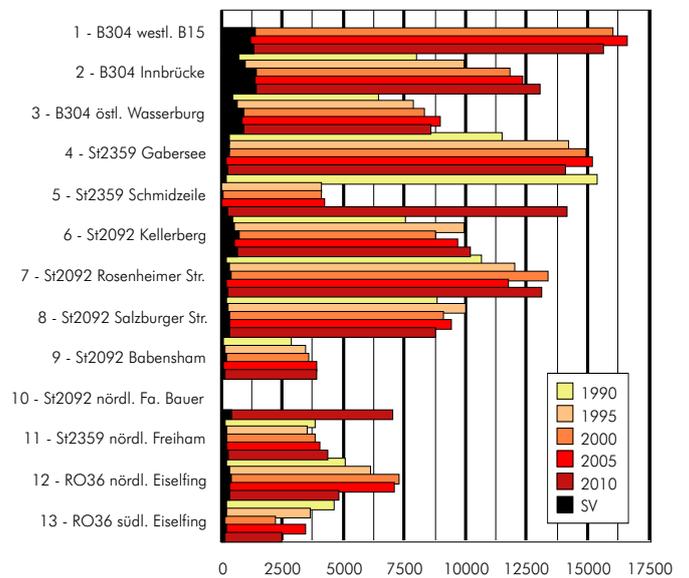
Aus der Datenbank Baysis der Obersten Baubehörde wurden für ausgewählte Stellen rund um und in Wasserburg die DTV-Werte der Jahre 1990, 1995, 2000, 2005 und 2010 für eine

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

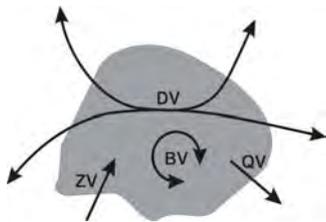
## Verkehrszählung

Die Verkehrserhebungen wurden am 15.10.2015 durchgeführt, die Haushaltsbefragung zum 27.10.2015. Die höchsten Belastungen wurden am Marienplatz festgestellt, die Innbrücke wird an Werktagen von

über 15.000 Kfz/24 Std. befahren. Auch das Dreieck Gimplberg / Rosenheimer Straße / Salzburger Straße sowie die Münchner Straße sind überdurchschnittlich stark belastet.



## Verkehrserhebungen



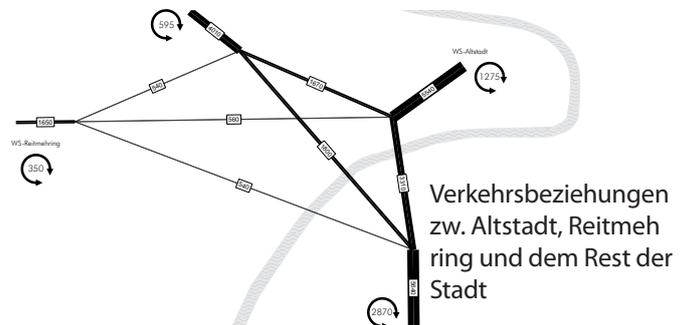
Definition Binnenverkehr, Ziel-/Quellverkehr und Durchgangsverkehr.



## Ziel-/Quellverkehr nach Verflechtungsorten

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

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



## Durchgangsverkehr

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

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

## Schwerverkehrsanteile

Die höchsten Schwerverkehrsanteile wurden an der B15 (ca.16%) und in der Megglestraße (ca.13%) ermittelt. Auch auf der B304 in Höhe Megglestraße konnten bis zu 13% Schwerverkehrsanteil festgestellt werden.

Etwas höhere Schwerverkehrsanteile finden sich auch in der Rosenheimer und Priener Straße sowie in der Salzburger Straße (6 bis 8%). Im Altstadtbereich und am Gimplberg liegt der Anteil unter 4%.

## Radverkehr 24 Std.

Von einer Radfahrerstadt kann im Fall von Wasserburg nicht wirklich gesprochen werden. Das eher geringe Radfahreraufkommen, das im Straßennetz kaum dreistellige Werte erreicht, ist

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



# Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten

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

## Binnenverkehr gesamt

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

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

## Binnenverkehr Ledererzeile

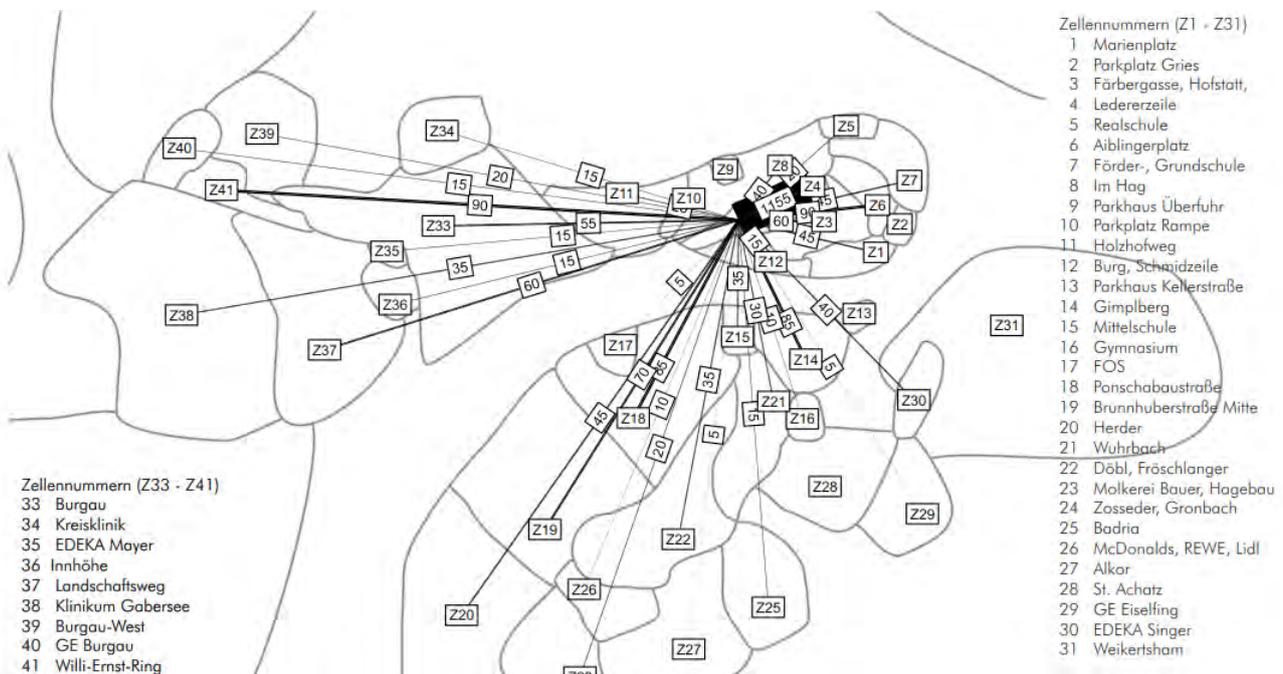
Beispielhaft für den Binnenverkehr innerhalb der Stadt Wasserburg wird das Verkehrsaufkommen der Wasserburger Bevölkerung mit dem PKW für die Verkehrszelle „Ledererzeile“ dargestellt, in der sich neben Wohnungen vor allem die Haupteinkaufsstraße in der Altstadt befindet, das höchst-

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

## Fahrtweiten im Binnenverkehr

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

nerstädtischen PKW-Fahrten haben eine Länge von 1.500 – 2.500 Meter. Die meisten mit dem Fahrrad gefahrenen Wege liegen in einem Distanzbereich bis 2.500 Meter (ca. 80%). Über 45% der zu Fuß zurückgelegten Wege in Wasserburg sind bis 1.000 Meter lang. Andererseits sind im Binnenverkehr auch 30% der zu Fuß gehenden Wasserburger mehr als 1.500 Meter und 25% der Radfahrer mehr als 2.500 Meter unterwegs.



## Verkehrsmittelwahl

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

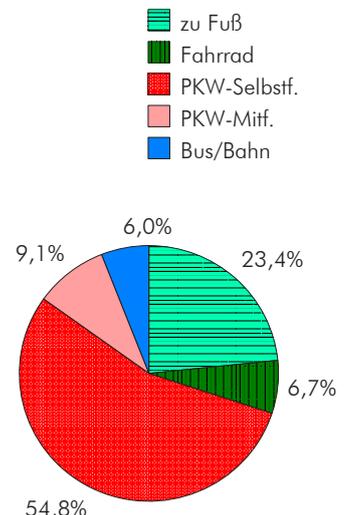
## Verkehrsmittelwahl innerhalb Wasserburgs

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

## Verkehrsmittelwahl im überörtlichen Verkehr

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

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



## Individuelle Problemsicht der Befragten

### Problemsicht der Bevölkerung

In zwei offenen Fragen konnte die Bevölkerung in der Haushaltsbefragung ihre Meinung zu den verkehrstechnischen Problemen und ihre Verbesserungsvorschläge äußern. Zum größten Teil betrafen die Nennungen die Probleme, die im fließenden Verkehr auftauchen, gefolgt von den Nennungen zum Fußgänger- und Radverkehr sowie zum ÖPNV. Das Thema ruhender Verkehr wurde am seltensten genannt.

### Fließender Verkehr

- zu hohe Geschwindigkeit
- hohe Verkehrsbelastung
- fehlende Verkehrsberuhigung
- gefährliche Verkehrssituationen
- schlechte Verkehrsregelungen
- Staus am Brucktor sowie am Bahnübergang Reitmehring

### Ruhender Verkehr

- zu wenige Parkplätze
- „wildes Parken“
- zu wenig vorhandene Anwohnerparkplätze

- zu wenig kostenlose Parkplätze
- zahlreiche Falschparker
- Behinderungen durch parkende Fahrzeuge

### Fußgänger- und Radfahrerverkehr

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

### ÖPNV

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

### Vorschläge der Bevölkerung

Knapp 40% der Befragten machten Angaben zu Verbesserungsvorschlägen.

### Fließender Verkehr

- Wunsch nach Tempolimits
- mehr Geschwindigkeitskontrollen, Einführung von Tempolimits
- Bau von Über-/Unterführungen oder Tunneln
- Einführung von Durchfahrverboten
- Mehr Verkehrsüberwachungen
- Einbahnregelungen
- Bau einer Umgehung (ohne Ortsangabe)
- Umleiten des Verkehrs
- zusätzliche Kreisverkehre
- Umbau Bahnübergang Reitmehring

### Ruhender Verkehr

- mehr Anwohnerparkplätze
- häufigere Kontrolle des ruhenden Verkehrs
- Einführung oder Abschaffung von Halteverboten
- mehr kostenlose Parkplätze
- Erweiterung bestehender Parkverbotsbereiche
- mehr Kurzzeitparkplätze
- eine bessere Beschilderung der Parkplätze
- mehr Behindertenparkplätze

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

### ÖPNV

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

### Fußgänger- und Radverkehr

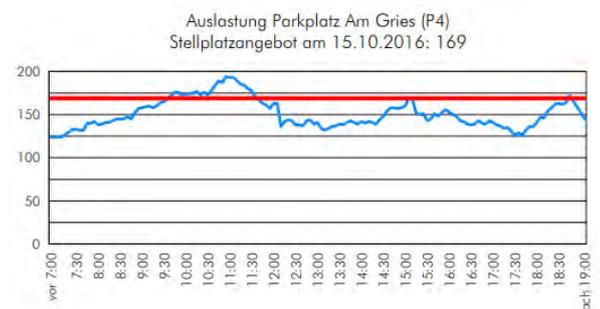
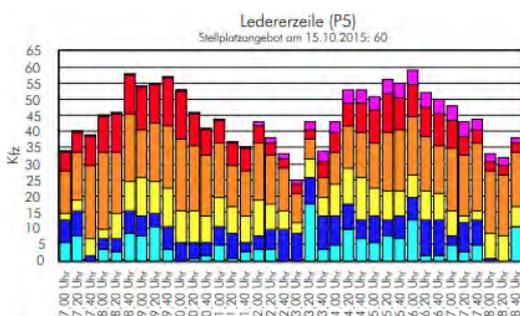
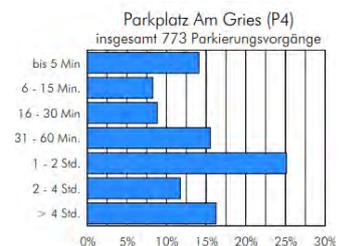
- Lückenschluss im Radwegenetz

## Parkraumerhebung

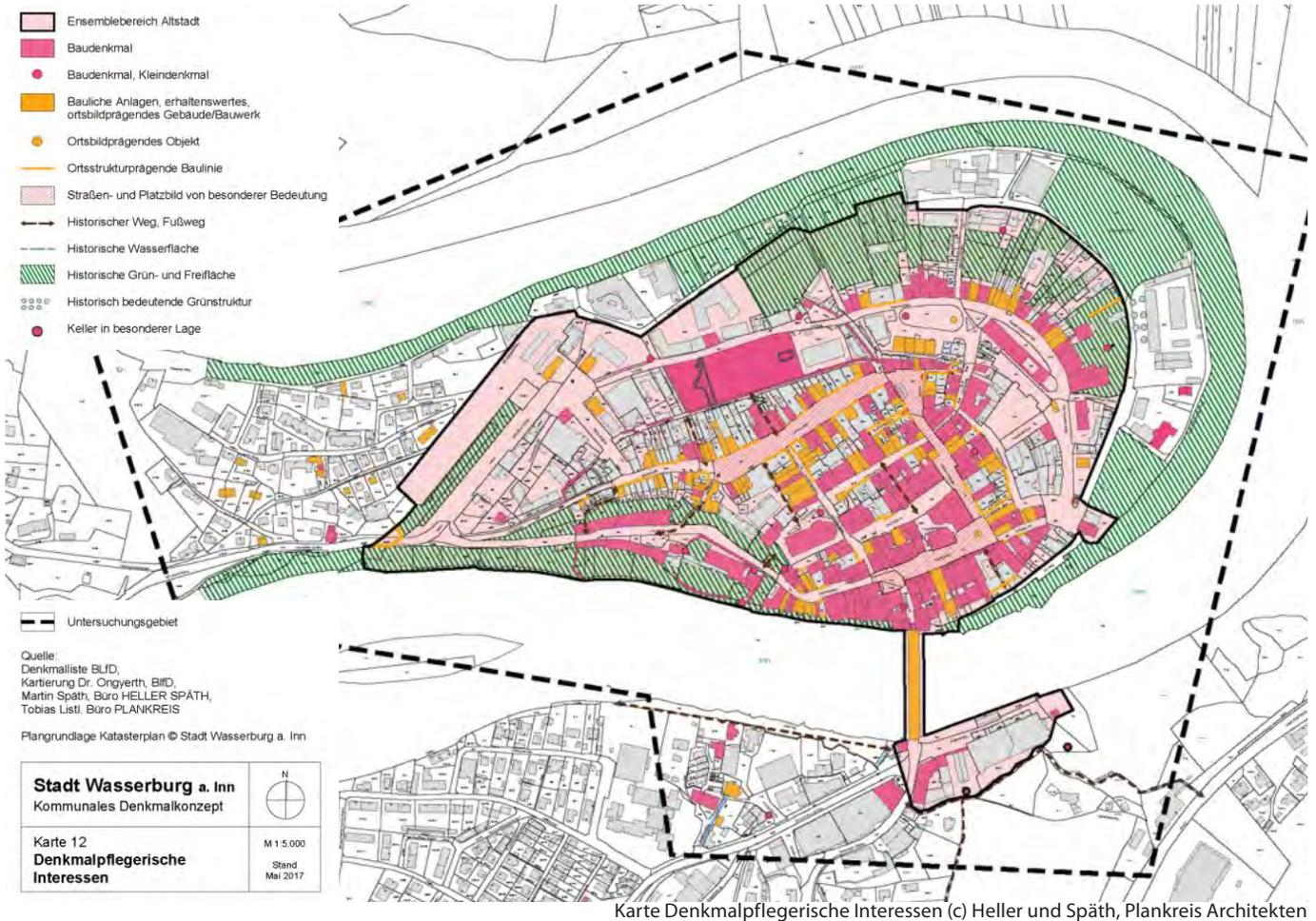
Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Stellplätze im Bereich der Altstadt zwar ausreichend sind. Ein deutlicher Bedarf an Langparkplätzen ist jedoch vorhanden und wird

durch den Parksuchverkehr belegt. Die beiden Parkhäuser hingegen weisen dennoch Reserven auf. In den zeitbeschränkten Bereichen wird die vorgeschriebene Parkzeit nicht immer ein-

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



# Kommunales Denkmalkonzept



## Vorwort KDK

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

## Einordnung in das ISEK

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

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

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

## Das historische Erbe Wasserburgs

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

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

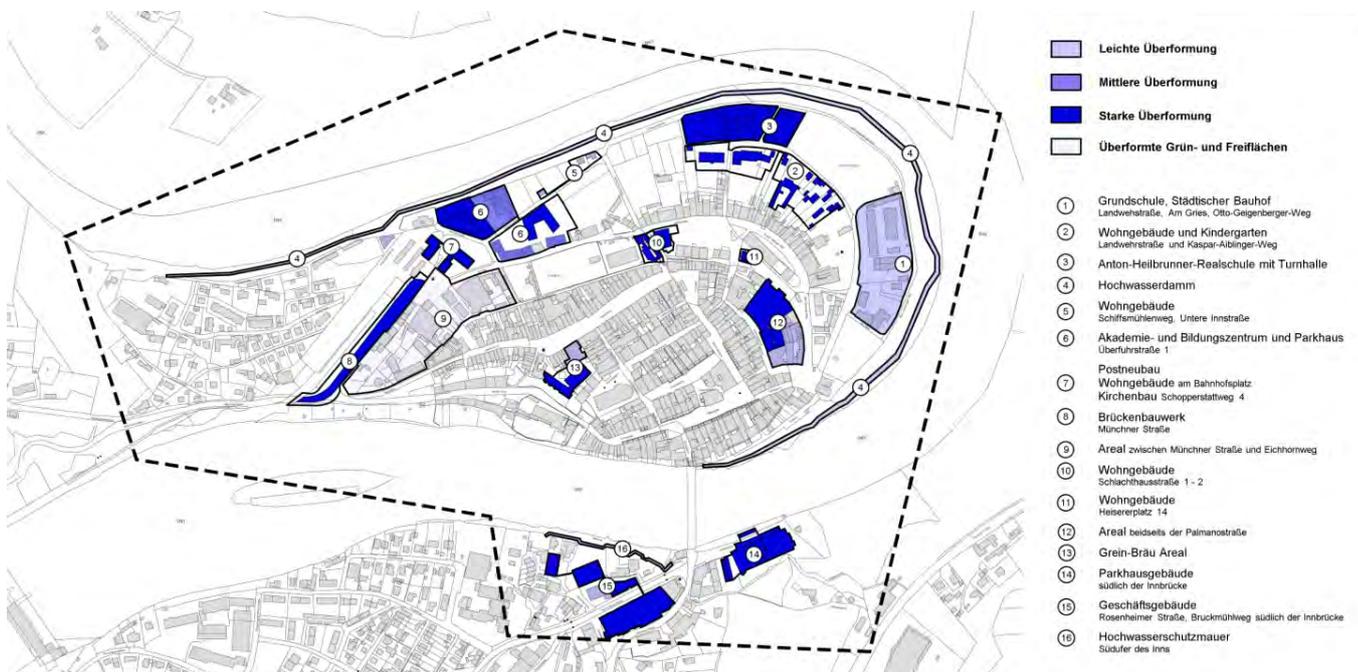
Aus denkmalpflegerischer Sicht konzentriert sich das bestehende historische städtebauliche Erbe der Altstadt auf das Gebiet des Ensembles „Altstadt Wasserburg a. Inn“ unter Einbeziehung der Flusslandschaft mit den Innhängen und den Leitenwäldern. Der historische Stadtgrundriss, die historische Bausubstanz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

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

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

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

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



Strukturelle Mängel - Überformungen des historischen Ortes (c) Heller und Späth, Plankreis Architekten

## Defizite und Schwächen – Handlungsbedarf bezüglich der Denkmalwerte

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

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

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

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

## Bauliche, funktionale und gestalterische Mängel bei Gebäuden und Straßen

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

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

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

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



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



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



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



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

## Allgemeine Handlungsempfehlungen aus dem Kommunalen Denkmalkonzept

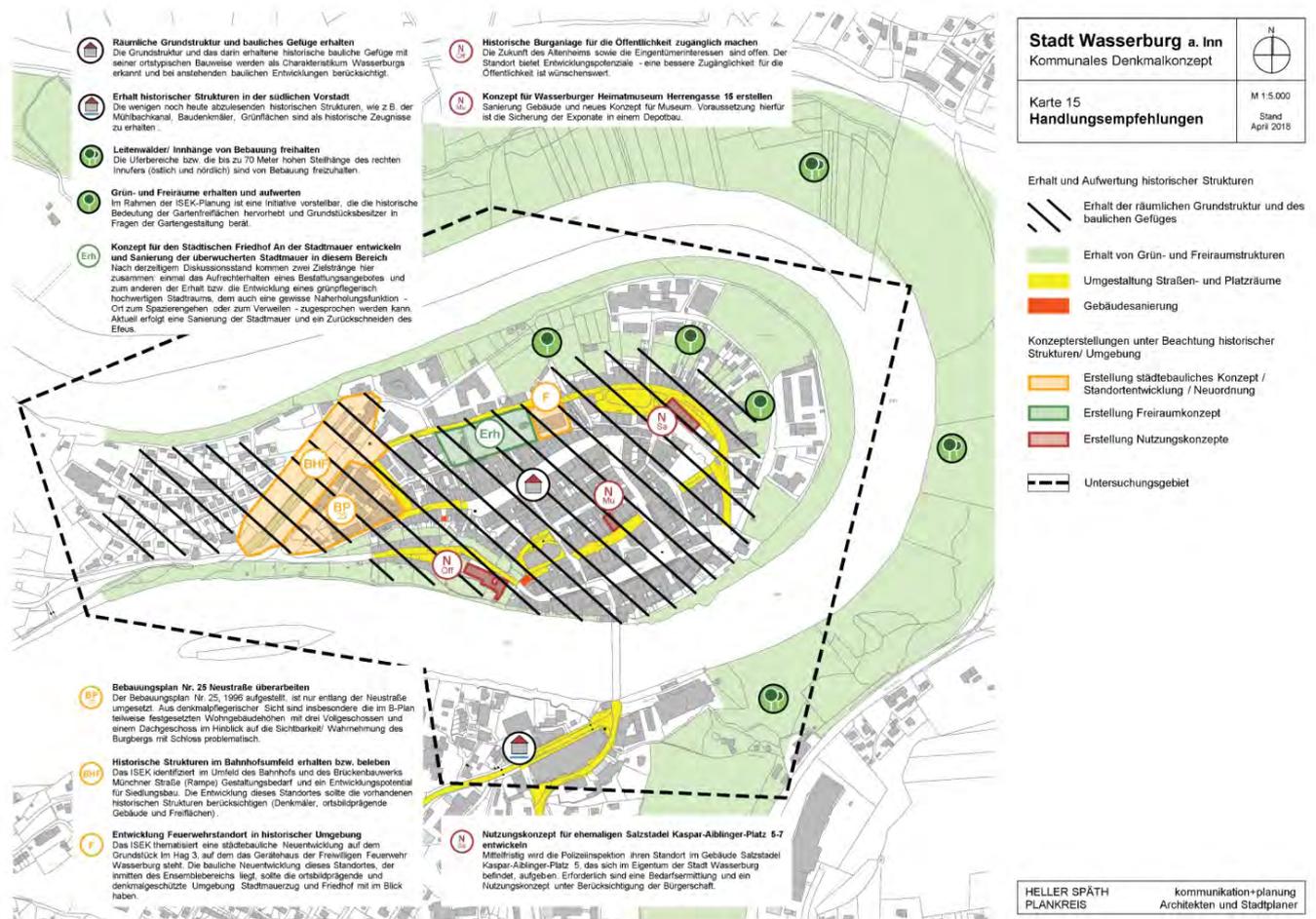
Allgemeine Handlungsempfehlungen zur Einbindung der Altstadt in den Naturraum, zum Erhalt der historisch städtebaulichen Grundstruktur sowie inneren Raumstrukturen.

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

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

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

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



Handlungsempfehlungen (c) Heller und Späth, Plankreis Architekten

## Quartiers-/ raum- bzw. gebäudebezogene Handlungsempfehlungen

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

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

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



# Strategisches Fazit der Bestandsanalyse

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

### Wasserburg am Inn in der Region Stärken

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

#### Stärken

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

### Wasserburg am Inn in der Region Schwächen

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

#### Schwächen

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

### Wasserburg am Inn in der Region Chancen

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

#### Chancen

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

### Wasserburg am Inn in der Region Risiken

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

#### Risiken

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



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

### Wasserburg am Inn Stärken

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

#### Stärken

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

### Wasserburg am Inn Schwächen

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

#### Schwächen

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

### Wasserburg am Inn Chancen

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

#### Chancen

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

### Wasserburg am Inn Risiken

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

#### Risiken

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



(c) iq

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

### Altstadt Wasserburg Stärken

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

#### Stärken

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

### Altstadt Wasserburg Schwächen

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

#### Schwächen

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

### Altstadt Wasserburg Chancen

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

#### Chancen

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

### Altstadt Wasserburg Risiken

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

#### Risiken

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



# Handlungsfelder der Ortsentwicklung in Wasserburg

## Städtebauliche und Strategische Handlungsfelder

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

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

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

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

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



### Siedlungsentwicklung Wohnen & Gewerbe

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

### Nachhaltige Stadt & Ökologie

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

### Energie und Klimaschutz

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

### Identität der historischen Stadt am Inn

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

### Öffentlicher Raum und Landschaftsraum

Schutz und Inwertsetzung des Landschaftsraumes im Inntal.

### Gestaltqualität und Architektur

Historisch und zeitgenössische Architektur und Freiraumgestaltung als Wert und Besuchsanlass.

### Aufenthalts- und Lebensraum Stadt

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

### Nutzungsgerechtigkeit in der Stadt

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

### Verkehr & Mobilität

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

Handlungsfelder: städtebauliche Aufgaben



**Leitbildumsetzung**

**Nachhaltigkeit thematisieren**

Implementierung von Nachhaltigkeit als Bewertungs- und Entscheidungskriterium

**Kooperative Stadtentwicklung ermöglichen**

Organisation bisheriger Abläufe als kooperativer und partizipativer Prozess

**Rollenverständnis verändern und erweitern**

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



**Positionierung und Stadtmarketing**

**Kulturstadt Wasserburg**

Profilierung der Stadt Wasserburg als Kulturstadt

**Altstadt Wasserburg**

Positionierung mit dem Thema „Altstadt“

**Information und Kooperation**

Etablierung einer kooperativen Stadtentwicklung



**Siedlungsentwicklung und Wohnen**

**Wohnraumentwicklung Altstadt**

Aktivierung von Leerständen und Unternutzung

**Wohnraumentwicklung für Familien**

Bedarfsorientierte Wohnraumentwicklung

**Nachhaltige Wohnquartiere**

Nachhaltige Wohnbauflächenentwicklung als Informations- und Entwicklungsaufgabe



**Einzelhandel**

**Einkaufserlebnis Altstadt**

Weiterentwicklung des Einkaufsstandortes Altstadt mit seiner besonderen Aufenthalts- und Erlebnisqualität

**Kooperative Altstadtentwicklung**

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

**Planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung**

Abgestimmte Steuerungsstrategie für zentrenrelevante und nicht zentrenrelevante Sortimente



**Wirtschaft**

**Standortbedingungen gemeinsam entwickeln**

kooperative Standortentwicklung in Abstimmung mit den örtlichen Akteuren

**Strukturen schaffen und Akteure einbinden**

Organisation eines institutionalisierten Informationsaustausches



**Tourismus**

**Angebotsentwicklung Tagestourismus**

Weiterentwicklung der touristischen Infrastruktur für den Tagestourismus

**Kooperative Angebotsentwicklung**

Koordination und Verknüpfung touristisch relevanten Akteure und Angebote

# Verkehr - Ziele und Handlungsfelder



## Handlungsfelder im Bereich Verkehrsentwicklung

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

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

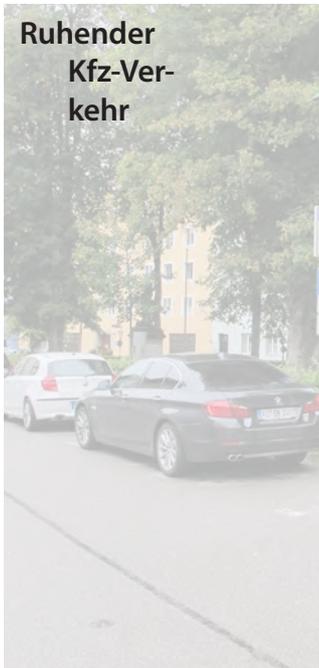
bereiche fließender Verkehr, ruhender Verkehr, Fußgänger- und Radverkehr sowie öffentlicher Personennahverkehr sind viele verschiedene Maßnahmen denkbar, nicht immer jedoch können sie die gesetzten Ziele erfüllen. Die Maßnahmen, die zur Verfügung stehen, werden beschrieben und generell auf ihre Einsatzmöglichkeiten in Wasserburg betrachtet. Darüber hinaus muss auch berücksichtigt werden, dass Wechselwirkungen zwischen einzelnen Maßnahmen sich in ihrer Wirkung

teilweise gegenseitig aufheben können oder sich widersprechen. Ein klassisches Beispiel hierfür wäre die Maßnahme einer enormen Kapazitätssteigerung im ruhenden Verkehr in der Altstadt. Die damit verbundene mögliche Steigerung der Attraktivität für den Ziel- und Quellverkehr mit dem PKW würde mit hoher Sicherheit dem Ziel einer Verkehrsentlastung widersprechen.



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

Ziele & Handlungsfelder: Verkehr



**Ruhender Kfz-Verkehr**

**Stellplatzsatzung**

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

**Stellplatzlage bei Neubaugebieten**

Prüfung der Möglichkeiten von Sammelgaragen statt Stellplätzen am/im Haus

**Auffangparkplätze**

Verdichtung des Angebots an Auffangparkplätzen am Rand der Altstadt.

**Neuordnung der Parkraumbewirtschaftung**

Staffelung der Parkgebühren zur Reduzierung des Verkehrsaufkommens in der Kernstadt.

**Anwohnerparken**

Aktive Bereitstellung von Stellplätzen für Anwohner im Bereich der Altstadt



**Fußgänger- und Radverkehr**

**Schließung von Lücken im Wegenetz**

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

**Beseitigung von Konflikt- und Gefahrenstellen**

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

**Infrastruktur für Radfahrer**

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



**Öffentlicher Nahverkehr**

**Optimierung des Fahrtenangebotes**

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

**Optimierung des Tarifsystems**

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

**Entwicklung neuer Angebote im ÖPNV**

Rufbus, Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus



**Öffentlichkeitsarbeit Verkehr**

**Verkehr als gemeinsame Aufgabe**

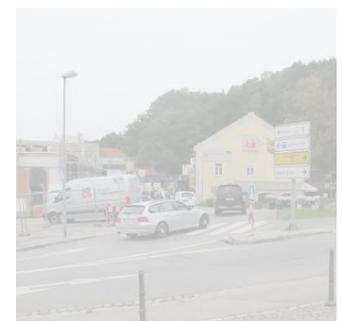
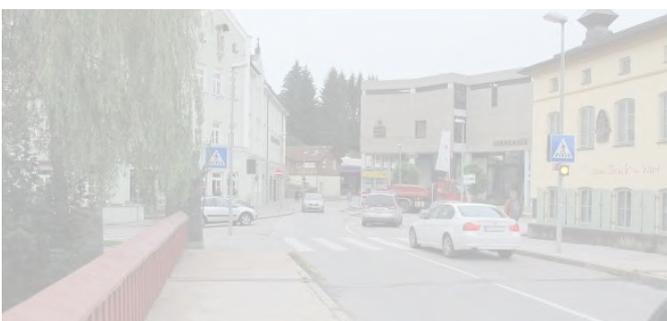
Thematisierung der Belastungen durch den Verkehr und der Handlungsmöglichkeiten des einzelnen

**Modellprojekte Verkehr**

Entwicklung beispielhafter Alternativen zum aktuellen Verkehrsverhalten

**„sanfte Mobilität“**

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



# Verkehr - Verkehrskonzept

## Maßnahmenrepertoire

Zu den aufgeführten Zielen lassen sich unterschiedliche Maßnahmen finden, die dazu beitragen können, diese Ziele zu erreichen. Zugleich muss darauf verwiesen werden, dass manche Maßnahmen zwar denkbar sind, jedoch möglicherweise im Widerspruch zu anderen Maßnahmen oder Zielen stehen.

Im Folgenden wird das zur Verfügung stehende Maßnahmenrepertoire allge-

mein kurz beschrieben und seine wesentlichen Vor- und Nachteile bzw. Wirksamkeit aufgeführt. Es handelt sich dabei sowohl um realistische als auch um visionäre Maßnahmen, die häufig zu Beginn eines Konzepts in die Diskussion geworfen werden. Die oft damit verbundenen Erwartungen lassen sich jedoch nicht immer erfüllen, manchmal müssen diese auch zurückgeschraubt werden.



Ausschnitt aus bayernatlas.de

## Fließender Kfz-Verkehr

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

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

### Umgehungsstraße

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

stellt auch nicht das Hauptproblem für Wasserburg dar. Weitere Umgehungsstraßen sind kaum möglich. Im Westen wäre eine Entlastungsstraße nur weit im Südwesten möglich, eine Innquerung durch die Auwälder zwischen Wasserburg und Attel wäre die Folge. Im Osten Wasserburgs stellen die Kellerberg und teilweise die Salzburger Straße bereits eine Ostumfahrung dar, die durchaus wahrgenommen wird, allerdings könnte diese Akzeptanz noch höher liegen. Ein wichtiger Bereich

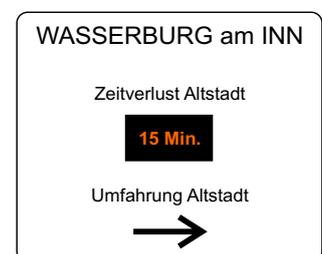
ist die Verknüpfung der beiden Bundesstraßen B15 und B304. Mit zusätzlichen Rampen könnte die Situation an der höhenfreien Verknüpfung der beiden Bundesstraßen entzerrt werden. Im Süden ist eine Umfahrung im Prinzip in bescheidener Form bereits durch die Dirnecker Straße und die Straße Am Burgfrieden vorhanden. Ein Ausbau der relativ schmalen Straße ist nur mit Zustimmung der Nachbargemeinde Eiselsing sowie der Grundstückseigentümer möglich.

## Verkehrslenkung

Verkehrslenkung kann mit Hilfe einer verbesserten Beschilderung erfolgen, genauso gut sind jedoch auch lenkende Maßnahmen in Form von Umgestaltungen an zentralen Knotenpunkten vorstellbar. Darüber hinaus ist im digitalen Zeitalter auch eine sogenannte intelligente Lösung möglich. Mit Informationen für die Autofahrer über Staus, Reisezeitverluste und dergleichen ist ebenfalls ein Lenkungseffekt erzielbar. Solche Maßnahmen sind verhältnismäßig schnell realisierbar, allerdings auch

mit teilweise spürbarem Investitionsaufwand verbunden. Hinzu kommt, dass die Zustimmung des Staatlichen Bauamts nötig ist, da in der Regel die klassifizierten Straßen davon betroffen sind. Der nebenstehende Ausschnitt aus Google-Maps zeigt deutlich die Stauanfälligkeit der Altdurchfahrt. Gelänge es, den Autofahrern schon im Vorfeld entsprechende Informationen über Zeitverluste darüber zu vermitteln, könnte ein Teil des Altdurchverkehrs verlagert werden. Analog zu den Verkehrs-

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



Kartengrundlage: bayernatlas.de

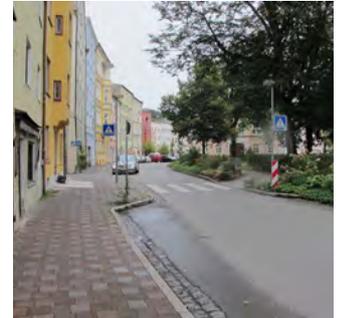
## Verkehrsführung und -beruhigung Altstadt

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

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

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

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



## Ruhender Kfz-Verkehr

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

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

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

## Parkleitsystem

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



## Anwohnerparken

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

Auch unter der Annahme, dass der Verein Wasserburger Autoteiler WAT einen kräftigen Aufschwung nehmen sollte, wird die Nachfrage nach Stellplätzen für PKW der Altstadtbewohner relativ hoch bleiben. Für flächiges Abstellen von PKW, wie es zurzeit an der Rampe der Fall ist, ist der Boden in Wasserburg zu kostbar. Sollte

es zu weiteren Parkplatz-erweiterungen kommen, so müssten diese in die Höhe bzw. in die Tiefe gehen. Bei Parkbauten stehen verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung: Parkhäuser wie das an der Kellerstraße oder an der Überfuhrstraße stellen die konventionelle Lösung dar, mechanische Parkhäuser können auf deutlich weniger Grundfläche entweder dieselbe Anzahl oder sogar einen Zuwachs an Stellplätzen unterbringen. Dabei muss jedoch die Frage geklärt werden, wie dies finanziert werden kann. Viele Altstadtbewohner erwarten möglichst günstige Stellplätze und sind selten bereit, 10.000 oder 15.000 € für einen Tiefgaragenplatz zu bezahlen.



Foto Fa. Wöhr

## Parkraum- bewirtschaftung

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

Eine Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung sollte angestrebt werden. Das kostenlose Dauerparken ist kein städtebaulich und verkehrlich vertretbares Ziel. Bei einer Neubebauung des Parkplatzes An der Rampe werden Stellplätze für die neue Nutzung erforderlich. Es ist fraglich und hängt von der künftigen Nutzung ab, ob gleichzeitig auch für einen teilweisen Ersatz der sich heute auf dem Grundstück befindlichen Stellplätze gesorgt werden sollte.

## Fußgänger- und Radverkehr

Das Fahrrad hat das größte Potenzial, den hohen PKW-Anteil am Binnenverkehr zu verringern. Die relativ kurzen Distanzen innerhalb der Stadt können oft auch mit dem Fahrrad oder zu Fuß bewältigt werden. Dazu bedarf es aber einer umfassenden Infrastruktur für diese Verkehrsmittel. Die Topographie Wasserburgs ist aufgrund der großen Höhenunterschiede und teilweise extremen Steigungen für das Radfahren wenig geeignet. Auch das zu-Fuß-gehen ist vor allem

## Stellplatzerweiterung

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

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

## Lebensqualität in der Altstadt

Im Sommerhalbjahr werden die Straßen der Altstadt besonders gern zum Aufenthalt genutzt. Wenn sich Fußgänger, Radfahrer, parkende und fahrende PKW den Raum teilen müssen, sind die Folgen bekannt: durch parkende

## Auffangparkplätze

Eine effektive Maßnahme, den Ziel- und Quellverkehr aus dem Zentrum herauszuhalten, sein Abfangen bereits im Vorfeld. Dies kann zum Beispiel auf Auffangparkplätzen am Stadtrand oder anderen geeigneten Stellen erfolgen. Je größer jedoch der Weg von dort ins eigentliche Zentrum ist, umso geringer ist die Akzeptanz, diese Strecke zu Fuß zurückzulegen. Kommen noch topographische Einschränkungen wie der Höhenunterschied hinzu, wird ein Zubringerbus mit dichter Taktung nötig. In Wasserburg stehen hierfür entweder keine geeigneten Flächen zur Verfügung oder sie sind für das Abstellen von PKW aus städtebaulicher Sicht zu wertvoll. Südlich des Inns ist eine Ergänzung des Parkhauses an der Kellerstraße in nicht allzu großer Entfernung vorstellbar.

Geschäfte  
mit diesem Aufkleber



erstatten Ihnen  
die Parkgebühr\*

## Parken in der Innenstadt

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



Fahrzeuge wird die Fahrbahn schmaler, Rangiervorgänge führen zu Konflikten, die Abgasbelastung vor allem am Marienplatz schränkt die Aufenthaltsqualität stark ein. Gäste rechnen weniger als die Wasserburger Bürger und Bürgerinnen mit Fahrverkehr im verkehrsberuhigten Bereich (z. B. Hofstatt) und den damit verbundenen Konflikten und Störungen. Je mehr Fußgänger desto mehr beanspruchen sie den öffentlichen Straßenraum. Eine konsequente Durchsetzung reduzierter Fahr-

geschwindigkeiten im Bereich der Hofstatt könnte dazu beitragen, Konflikte zwischen verschiedenen Verkehrsteilnehmern zu reduzieren und Durchfahrtsverkehr im Kernstadtbereich zu reduzieren.



## Radwegverbindungen ins Umland

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

auch sichere Querungsstellen, falls erforderlich, z. B. an den Ortseingängen herzustellen.

## Schulwegmobilität

Einen positiven Ansatz stellt auch die Verkehrserziehung von Grundschulkindern dar. Erwachsene Autofahrer lassen sich meist sehr schwer davon abbringen, alle ihre Wege – auch die kurzen – mit dem PKW zurückzulegen. Grundschüler sind dagegen noch relativ leicht zu begeistern, ihren Schulweg zu Fuß zu bewältigen. Die Erfahrungen der Aktion

„zu-fuss-zur-schule.de“, die seit über 20 Jahren in immer mehr Städten und Gemeinden durchgeführt werden, belegen dies eindrucksvoll. Über die Kinder lassen sich auch am ehesten noch deren Eltern davon überzeugen, den Nachwuchs nicht dauernd mit dem PKW zu fahren. Der ausgeprägte Schüler-bring-und-hol-Verkehr lässt sich damit reduzieren. Allerdings müssen solche Aktionen regelmäßig wiederholt werden, da ansonsten die Gefahr besteht, dass sich die alten Verhaltensweisen wieder durchsetzen.



## Radwegenetz innerhalb von Wasserburg

Für eine Verbindung zwischen der Altstadt und dem einwohnerstarken Stadtteil Bürgerfeld besteht momentan nur die stark befahrene Rote Innbrücke mit der Engstelle des Brucktors. Die beiden Durchlässe für Fußgänger sind im Grunde schon zu knapp bemessen, die Gehwege im Bereich der Bruckgasse sind ebenfalls viel zu schmal angesichts des hohen Fußgängeraufkommens, Radfahrern bleibt hier nur die Fahrbahn. Als interessante Alternative, mit hoher

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

Eiselfinger Ortsteil Bachmehring. Dieser mündet zwischen zwei Betriebsgrundstücken einer Holzbaufirma in die Straße ein. Obwohl an der Straße Schilder mit dem Hinweis Badria und Wasserburg angebracht sind, kann es vorkommen, dass Ortsunkundige vor allem an Arbeitstagen, wenn LKW be- und entladen werden, dadurch verunsichert sind, ob es sich um den richtigen Weg handelt. Dazu tragen auch Schilder in Höhe des Betriebsgeländes mit dem Inhalt „Privatbesitz - Betreten verboten“ bei.



## Fahrradstraßen

Seit 2007 erlaubt die StVO die Einführung von Fahrradstraßen in besonderen Fällen. In Wasserburg kommen hierfür zwei Straßen in Betracht, die für wichtige Verkehrsrelationen die einzige Alternative zu stark befahrenen Straßen (Münchener Straße und Salzburger Straße) darstellen, die teilweise nicht einmal über Geh- oder Radwege verfügen. Die Köbingerbergstraße ist seit Herbst 2017 für Fußgänger und Radfahrer die einzige sichere Verbindung von der Altstadt in den Stadtteil

Burgau. Von dieser Regelung sind lediglich drei Anwesen betroffen, für die Ausnahmegenehmigungen erteilt werden. Die Achatzstraße stellt das Gegenstück auf der anderen Innseite dar. Die Funktion ist sehr gut vergleichbar mit der Köbingerbergstraße. Neben herkömmlichen baulichen Maßnahmen sind auch Maßnahmen zur Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs erforderlich, die eher dem organisatorischen Bereich zuzuordnen sind. Hierbei handelt es sich sowohl um Werbekampagnen zu Gunsten einer verstärkten Fahrradnutzung als auch um

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



## Verlagerungspotenzial

Trotz des insgesamt betrachteten eher geringen Aufwands (sieht man vom Steg über die Kapuzinerinsel einmal ab) ist das Verlagerungspotenzial vom PKW aufs Rad erheblich. Allerdings dürfen keine kurzfristigen Erfolge

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

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

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

## Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

### Stadtbus

Die Einführung und der mittlerweile seit einigen Jahren erfolgreich verlaufende Betrieb des Stadtbusse in Wasserburg ist lobenswert und zu begrüßen. Rund 4,5% des Binnenverkehrs innerhalb der Kernstadt wird mit dem Stadtbus abgewickelt. In der nur unwesentlich größeren Stadt Eichstätt mit einer sehr ähnlichen Topographie, wo seit über 25 Jahren ein Stadtbussystem erfolgreich betrieben wird, beträgt der Anteil rund 8%. Es muss also das Ziel sein, auch in Wasserburg den Anteil des Stadtbusse im Binnenverkehr deutlich zu steigern.

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

ist ohne eine spürbare finanzielle Beteiligung der drei Gemeinden sowie des Landkreises an der Erweiterung des Busangebots nicht möglich.

Eine einfache Berechnung zeigt, dass eine Verdoppelung des Stadtbusangebots (heute ca. 1.000 – 1.200 Fahrgäste pro Werktag, davon mind. 50% Schüler) nicht automatisch eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen bedeutet. Selbst wenn, kommen diese nicht alle vom Individualverkehr. Um den Kfz-Binnenverkehr um zehn Prozent zu reduzieren wird ein besseres Stadtbussystem kaum ausreichen. Maßnahmen zum Kfz-Verkehr, die dessen Attraktivität vermindern, müssten gleichzeitig umgesetzt werden. Die Organisation des erweiterten Stadtbusse ist verhältnismäßig einfach zu bewältigen.

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

### Stadtbusverlängerung nach Eiselfing, Edling und Babensham

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

dung an die Stadt bekämen. Die Fahrzeit würde von Bergham bis zur Priener Straße rund 10 – 11 Minuten betragen.

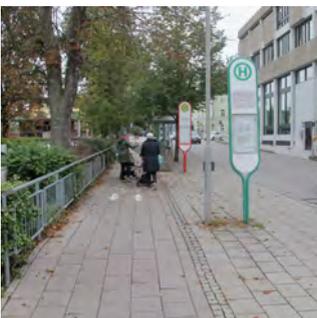
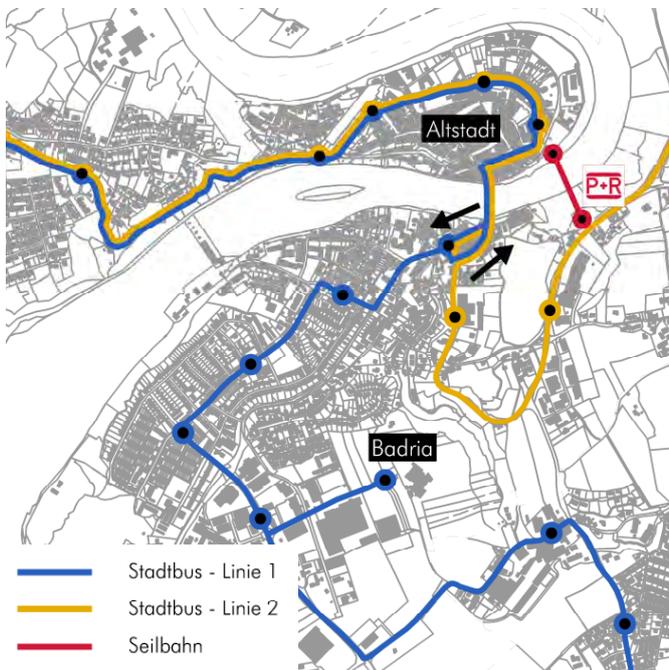
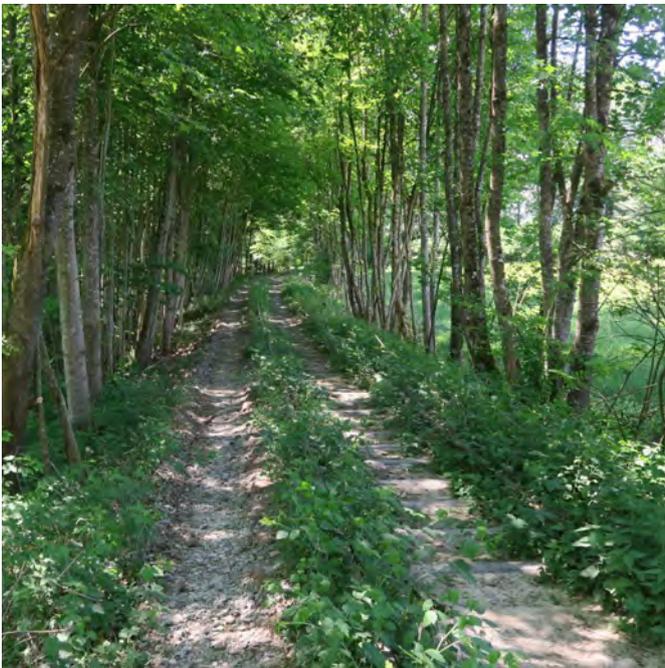
Die Fahrzeit von Reitmehring nach Edling und zurück würde ca. 13 Minuten betragen. Die Fahrzeit vom Gymnasium nach Babensham und zurück würde für die Strecke ca. 20 Minuten betragen.



### Neues Stadtbuslinienkonzept

Die bestehende Stadtbuslinie vom Bahnhof Reitmehring zum Badria könnte um die beiden Verlängerungen nach Bergham und Edling als Linie 1 erweitert werden. Mit einem Fahrzeug kann dann allerdings kein Stundentakt mehr gefahren werden. Eine Strecke würde ca. 50 Minuten dauern, so dass für einen Stundentakt zwei Fahrzeuge zum Einsatz kommen müssten. Die zweite Linie wäre eine vollkommen neue Verbindung vom Bahnhof Reitmehring über die Altstadt und die Salzburger

Straße nach Babensham. Die Fahrtzeit einer Strecke wird mit ca. 25 Minuten angesetzt, sodass ein Fahrzeug einen Stundentakt bedienen kann. Sobald auf der Bahnlinie Reitmehring – München Ost ein Halbstundentakt angeboten werden sollte, müsste der Wasserburger Busfahrplan entsprechend angepasst werden.



## Regionalbusse

Ein Stundentakt wie bei der Bahn mag für manche Bedürfnisse noch ausreichend sein. Bei den Regionalbuslinien ist bislang nicht einmal dieser vorhanden. So genügt es zum Beispiel im Schülerverkehr, wenn ein ausreichend großer Bus oder Zug rechtzeitig vor Schulbeginn die Zielhaltestelle erreicht bzw. kurz nach Schulschluss wieder verlässt. Für Berufstätige, bei denen oft sehr viele verschiedene Arbeitszeitmodelle gelten, wird ein Stundentakt schon wesentlich schwieriger. Für Gelegenheitsfahrer kann

## Altstadtbahn

Die immer wieder geforderte Reaktivierung des Bahnverkehrs in die Altstadt ist prinzipiell möglich, trägt jedoch zu einer Entlastung vom Kfz-Verkehr weniger bei als der Ausbau des Stadtbusse. Der Bahnanschluss bis in die Altstadt nutzt vor allem dem Ziel-/Quellverkehr von/nach Ebersberg, München usw. Für den Binnenverkehr innerhalb von Wasserburg wäre die Altstadtbahn jedoch nur bedingt geeignet, allenfalls für die Verbindung zwischen Wasserburg und Reitmehring. Mit einem S-Bahn ähnlichen Betrieb (ggf. ab Grafing als Express-S-Bahn), wäre der Münchner Ostbahnhof in ca. 50 Minuten erreichbar. Dabei sollte es jedoch keinesfalls beim Stundentakt bleiben,

ein 30-Minutentakt wäre das mindeste Ziel. Damit müsste aber auch mit erhöhtem Parksuchverkehr rund um den Bahnhof gerechnet werden. Für den Fall einer endgültigen Stilllegung sollte auf der ehemaligen Trasse ein Radweg angelegt werden, der eine schnelle Verbindung zwischen Reitmehring Süd und der Altstadt darstellen würde, ohne die extremen Steigungen im Bereich des Köbingerbergs überwinden zu müssen. Die weitere Erschließung Wasserburgs durch Buslinien ist die Alternative, wobei ohne eine deutliche Verkehrsentslastung im Hauptstraßennetz eine pünktliche Erschließung durch Busse kaum erreicht werden kann.

## Alternative Ansätze im ÖPNV

Planungen zum öffentlichen Nahverkehr werden momentan in erster Linie auf konventionelle Weise mit Bus und Bahn gedacht. Aus verschiedenen Gründen (mangelhafte Erschließung der westlichen Wohngebiete durch die Altstadtbahn, Stauanfälligkeit des Linienbusverkehrs usw.) sollten alternative Ansätze

zum öffentlichen Nahverkehr deshalb nicht völlig außer Acht gelassen werden. Vor Jahren wurde einmal die interessante Idee einer Seilbahn vom Gries zum Kellerberg in die Diskussion eingebracht. Die Altstadt hätte hierdurch eine kurze und direkte Verbindung zu den Einkaufsmärkten am Aussichtsturm.

ein Stundentakt schon sehr unattraktiv sein, wenn zum Beispiel ein Arztbesuch 5 Minuten nach Abfahrt eines Busses endet und der Fahrgast fast eine Stunde auf die nächste Verbindung warten muss. Eine Ausweitung des Taktes oder eine Anpassung der Linienführung wäre möglich. Allerdings bedarf es hierzu erst intensiver Verhandlungen mit den Nachbargemeinden, dem Landkreis und den Verkehrsunternehmen. Letztlich entscheidet hier die Frage, wer die Mehrkosten für ein verbessertes Angebot über-

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

## Rufbus

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

## Weitere Verkehrsthemen: Car-Sharing, Mitfahrzentrale u. a.

Der Verein der Wasserburger Autoteiler (WAT) besteht bereits seit 2007 und hat ca. 20 Mitglieder. Die beiden zur Verfügung stehenden Fahrzeuge werden rege genutzt und stellen eine Alternative vor allem für die Einwohner dar, die nicht regelmäßig ein Fahrzeug benötigen. Eine Vergrößerung der Mitgliederbasis hat sich in den letzten Jahren jedoch als sehr mühsam herausgestellt. Momentan sind rund 0,15% der Wasserburger Mitglied im WAT. Die Vorteile des Vereins sollten noch deutlicher herausgestellt werden. Ein

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



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

WEITERE  
INFOS  
HIER



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

WEITERE  
INFOS  
HIER

## Verkehr - Rahmenbedingungen für die Prognose

### Einwohnerentwicklung

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

### Demographischer Wandel

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

### Siedlungsentwicklung

Für gewerbliche Nutzungen stehen in Wasserburg kaum mehr Flächen zur Verfügung, lediglich in Reitmehring und Staudham sind größere

gewerbliche Ausweisungen überhaupt noch vorstellbar. An der Dirnecker Straße und Am Burgfrieden ist die Gewerbenutzung schon fast an der Gemarkungsgrenze angekommen, hier sind nur noch wenige Parzellen möglich. In der Summe ergeben die vier potenziellen größeren Baugebiete Wohnraum für ca. 460 Einwohner. Zusammen mit den rund 900 möglichen Einwohnern aus dem Potenzial durch Baulückenschließungen ist das eine Größenordnung von rund 1.350 Einwohnern.

### Bisherige Entwicklung

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

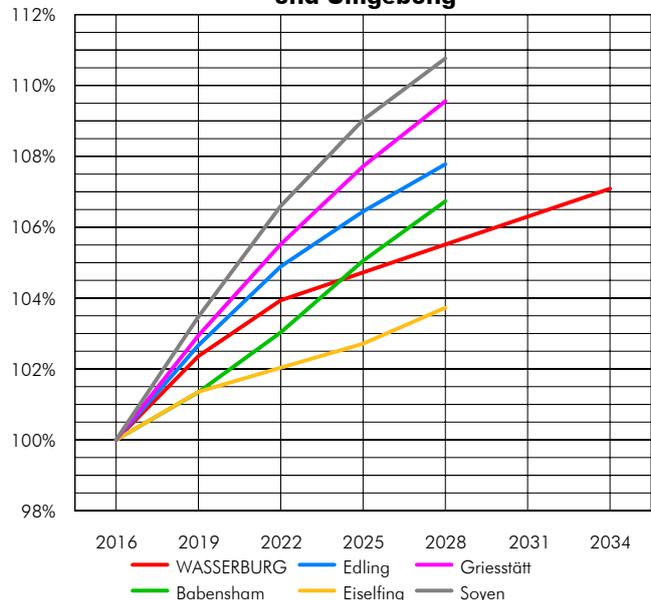
Maßnahmen oder auch Bündeln von Maßnahmen aufzeigen.

### Einflussnahme

Eine Prognose über das künftige Verkehrsgeschehen in Wasserburg beruht auf verschiedenen Kriterien. Ein Teil davon kann von der Stadt Wasserburg beeinflusst werden. Die Ausweisung von neuen Baugebieten für Wohnen und Gewerbe

in Wasserburg wie auch in umliegenden Gemeinden und Städten führt zu einem Anstieg der Bewohner- und Arbeitsplatzzahlen, die wiederum zu einem Zuwachs des Verkehrsaufkommens führen.

Einwohnerprognose Wasserburg und Umgebung



## Konkrete Maßnahmen

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

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

MASSNAHME	Priorität			zuständig	
	I	II	III		
Fließender Verkehr	1. Verbesserung des Verkehrsabflusses am Knoten B15/B304 mit Verknüpfungsrampen	x		StBA	
	2. Weitere verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Altstadt		x	Stadt WS	
	3. Leitsystem	x		Stadt WS	
	4. Informationen über Zeitverluste in der Altstadt		x	Stadt WS	
	5. Umbau des Knotens Salzburger Straße / RO37 zum Kreisverkehr			x	StBA
Ruhender Verkehr	1. Beibehaltung der Parkraumbewirtschaftung	x		Stadt WS	
	2. Klärung des Bedarfs für ein Anwohnerparken („Parklizenz“)	x		Stadt WS	
	3. Erweiterung des Parkhauses Überfuhr		x	Stadt WS	
	4. Sicherung eines Grundstücks südlich des Inns für altstadtnahes Parken			x	Stadt WS
Fußgänger- und Radverkehr	1. Verbesserungsmaßnahmen rund um den Bahnübergang (Querungssituation)	x		StBA	
	2. Radweg von Reitmehring nach Edling an der B304	x		StBA	
	3. Mittel- bis langfristig Radweg entlang der St2092			x	Stadt WS
	4. Lückenschluss zwischen Langwied und Straß			x	Stadt WS
	5. Verbesserung der Beschilderung am Südenende des Wuhrbachtals		x		Gem. Eiselfing
	6. Mittel- bis langfristig Radweg entlang der RO30 nach Amerang			x	StBA
	7. Radfahrerschutzstreifen auf der St2092 (Salzburger Straße) in Fahrtrichtung bergauf		x		StBA
	8. Errichtung eines Radwegs an der St2092 zwischen der RO37 und Aussichtsturm		x		StBA, Stadt WS
	9. Errichtung eines Radwegs an der St2359 in Richtung Griesstätt		x		StBA
	10. Errichtung eines Stegs für Fußgänger/Radfahrer im Bereich der Rampe zur FOS	x			Stadt WS
	11. Anbindung Kapuzinersteg / Münchner Straße		x		Stadt WS
	12. Ausweisung der Achatzstraße als Fahrradstraße	x			Stadt WS
	13. Rampe für Radfahrer von der Roten Innbrücke zum Zirneweg		x		Stadt WS
	14. stundenweise Unterbrechung der Durchfahrt der Hofstatt für Kfz am Wochenende	x			Stadt WS
	15. Reaktivierung ehemalige Bahnlinie als Radweg, falls Stilllegung erfolgt		x		Stadt WS
	16. Zusätzliche Ladestationen für e-bikes an Schwerpunkten des Radverkehrs		x		Stadt WS
	Verkaufsrabatte für e-bikes		x		Fachhandel
	e-bike-Schulung für Senioren	x			ADFC, Polizei, VHS
	Verleihservice auch für Lastenräder u.dgl.	x			Fachhandel
Radwegbeleuchtungen		x		Stadt WS	
Ausbau der Fahrradabstellanlagen	x			Stadt WS	
Aktion zu-Fuss-zur-Schule	x			Stadt WS, Schulen	
Lieferdienste für Senioren usw. per e-bike		x		soziale Dienste	
ÖPNV	1. Ausweitung der Stadtbuslinie auf die Gemeinden Edling, Eiselfing, Babensham		x	Stadt WS, LK RO, Nachbargem.	
	2. Langfristig Ausdehnung auf Halbstundentakt bei den Strecken nach RO-MÜ-M			x	DB, BEG
	3. Nochmalige neutrale Überprüfung der Möglichkeiten einer Altstadtbahnreaktivierung		x		Gericht
	4. Nach Fertigstellung des Kapuzinerinselstegs Einrichtung einer Bushaltestelle „Steg“		x		Stadt WS
	5. Prüfung der Realisierungsmöglichkeit einer Seilbahn Gries - Kellerberg			x	Stadt WS
	6. Stadtbustaktverdichtung (halbstündig)		x		Stadt WS
	7. "Mitfahrbanker!"			x	Stadt WS

# Verkehrsumlegungen - Prognosen und Szenarien

## Grundlagen

Für die Bewertung verschiedener Szenarien bzw. Planfälle wurde die Zuwachsrate anhand des Demographiespiegels herangezogen. Ein Zuwachs um rund 6,0% bis 2030 entspricht in absoluten Zahlen ca. 700 Einwohnern. Bei zehn Prozent wären es ca. 1.250 Einwohner. Der Verkehrsaustausch im Ziel-/Quellverkehr mit Nachbargemeinden und -städten wurde mit einem Wachstum von insgesamt 7,5% bis 2030 angesetzt, der Durchgangsverkehr wurde mit einem Wachstum im selben Zeitraum in Höhe von 10,0% angenommen. Der Binnenverkehr wird sich voraussichtlich, wenn die bisheri-

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

## Verkehrsumlegungen

Als Ist-Fall wird die Verkehrsumlegung für die Situation 2015 (Erhebungstag) bezeichnet. Die Abbildung einer Verkehrsumlegung kommt dem

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

## Verkehrsumlegung Null-Fall 2030

Der Nullfall 2030 zeigt bei unverändertem Straßennetz, wie sich das Verkehrsaufkommen in den einzelnen Straßen erhöht. Die Belastungen steigen erwartungsgemäß an. Allerdings fallen die Erhöhungen

unterschiedlich aus, im Hauptverkehrsstraßennetz höher als in den Wohn- und Sammelstraßen. Auf den bereits heute stark belasteten Straßenabschnitten wie der Münchner Straße, der Roten Innbrücke, dem Marienplatz, der Rosenheimer wie auch der Salzburger Straße und dem Gimplberg wird der Zuwachs die heute bereits teilweise erreichte kritische Grenze noch öfter überschreiten.

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

## Die Szenarien und ihre Bewertung

### Planfall 1

Durch eine Umgestaltung der wesentlichen Knotenpunkte und einer ergänzenden Beschilderung, inklusive von Hinweisen auf den Zeitverlust bei der Durchquerung der Altstadt, sollen der Durchgangsverkehr und Teile des Ziel-/Quellverkehrs aus der Altstadt heraus auf den Kellerberg und die B304 verlagert werden.

### Planfall 2a

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

### Planfall 2b

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

### Planfall 2ab

Der Heisererplatz wird zwi-

schen der Schlachthausstraße und der Oberen Innstraße für den Kfz-Verkehr komplett gesperrt. Eine Durchquerung der Altstadt ist nur noch in West-Ost-Richtung über die Schmidzeile möglich.

### Planfall 3a

Durch einen massiven Ausbau des Wasserburger Stadtbusnetzes werden 10% des Kfz-Binnenverkehrs eingespart und auf den ÖPNV verlagert. Zusätzlich werden durch die Verlängerung der Stadtbusse nach Edling, Eiselfing und Babensham 10% des Ziel-/Quellverkehrs zwischen Wasserburg und diesen Gemeinden eingespart.

### Planfall 3b

Wie Planfall 3a, zusätzlich werden weitere 20% des Kfz-Binnenverkehrs durch eine massive Förderung des Radverkehrs eingespart bzw. verlagert. 10% des Kfz-Verkehrs zwischen den drei ge-

nannten Nachbargemeinden und Wasserburg werden auf das Fahrrad verlagert.

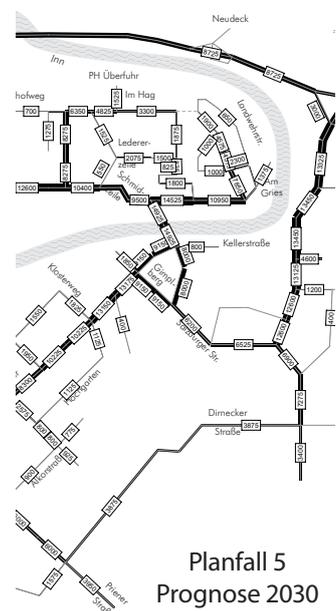
### Planfall 4

Dieser Planfall besteht aus einer Kombination der Fälle 1 und 3b. Der Durchgangsverkehr und Teile des Ziel-/Quellverkehrs werden mithilfe von Knotenumgestaltungen und eine entsprechende Beschilderung um die Altstadt herumgeführt. Zusätzlich wird vor allem der Kfz-Binnenverkehr durch den intensiven Ausbau des Stadtbussystems sowie des Angebots für Radfahrer um 30% reduziert. Je 10% des Kfz-Verkehrs von/nach Edling, Eiselfing und Babensham werden auf den Bus bzw. das Fahrrad verlagert.

### Planfall 5

Wie Planfall 4, zusätzlich wird der Heisererplatz zwischen der Schlachthausstraße und der Oberen Innstraße für den Kfz-Verkehr komplett

gesperrt (wie Planfall 2ab). Außerdem wird der ruhende Verkehr neu geordnet, sodass der Parksuchverkehr im Bereich der Altstadt bzw. der Zielverkehr zu den einzelnen Standorten reduziert bzw. auf verträglichere Routen verlagert wird.



## Wirksamkeit der Verkehrsumlegungen

Die nachstehende Tabelle 1 fasst die Belastungen für ausgewählte Straßenanschnitte für die einzelnen untersuchten Planfälle zusammen (jeweils Prognosefall 2030, Zahlen in Kfz/24 Std.). Die Reduzierung des Binnen- und des Ziel-/Quellverkehrs

in den Planfälle 3, 4 und 5 um bestimmte Prozentsätze zugunsten des Bus- bzw. Radverkehrs wirkt sich absolut wie folgt aus:

- 10% weniger Kfz-Fahrten im Binnenverkehr = 1.150 Verlagerungen auf den

Stadtbus oder das Fahrrad.

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

Tabelle 1:	Straßenabschnitt	2015	PFO	PF1	PF2a	PF2b	PF2ab	PF3a	PF3b	PF4	PF5
	Münchner Straße (Tankstelle)	12.625	13.500	12.225	13.025	13.225	12.800	12.975	12.000	11.275	11.500
	An der Rampe	9.575	10.875	10.125	10.075	11.225	9.975	10.375	9.375	8.700	8.275
	Schmidzeile	5.350	5.725	5.225	8.200	10.650	12.225	5.400	5.025	4.725	9.500
	Im Hag (Feuerwehr)	6.400	6.975	6.400	5.775	5.425	4.050	6.675	6.075	5.475	3.300
	Marienplatz	13.775	15.175	14.475	15.725	17.875	19.175	14.225	12.750	11.975	14.525
	Rote Innbrücke	15.450	16.875	15.625	19.400	15.625	18.550	15.925	14.450	13.325	14.925
	Salzburger Straße (Theater)	6.175	6.875	7.675	7.250	6.975	7.125	6.375	5.725	6.425	6.200
	Gimplberg	9.150	9.975	9.900	11.125	9.850	10.975	9.400	8.500	8.375	9.150
	Rosenheimer Straße (Heubergstraße)	8.975	9.750	9.675	9.700	9.700	9.650	9.450	8.650	7.325	8.525
	Priener Straße (zw. den Kreiseln)	6.775	7.375	7.200	7.375	7.275	7.275	6.975	6.200	5.950	6.100
	Dirnecker Straße	3.775	4.175	4.400	4.275	4.250	4.375	3.975	3.475	3.800	3.875
	Kellerberg (nördlich EDEKA)	12.500	13.950	15.550	14.500	14.275	14.575	13.225	12.175	13.700	13.450
	B304 (Innbrücke) *	6.450	7.425	8.650	8.325	8.725	9.250	7.000	6.125	7.250	8.725
	B304 (Reitmehring, Bgm.-Schmid-Straße) *	8.525	9.675	9.675	9.675	9.675	9.675	9.225	8.550	8.550	8.550

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

Angesichts von rund 22.000 Kfz-Fahrten/24 Std., die auf den Binnenverkehr in Wasserburg sowie auf den Ziel-/Quellverkehr mit den drei Nachbargemeinden entfallen, ist die Reduzierung beachtlich. Es verbleibt aber immer noch eine große Menge an Kfz-Verkehr, zumal der Ziel-/Quellverkehr mit anderen Gemeinden wie Haag, Schnaitsee oder Vogtareuth weder durch den Stadtbus (gar nicht) noch durch den Ausbau des lokalen Radwegenetzes (kaum) ersetzt werden kann. Bei Betrachtung der Tabelle 1 fällt auf, dass sich einige Straßenabschnitte im Hin-

blick auf die Verkehrsbelastung je nach Planfall kaum verändern. Dies trifft ganz besonders auf die B304 in Höhe Reitmehring zu. Veränderungen der Verkehrsführung Im Hag (Planfälle 2) wirken sich besonders negativ auf die Schmidzeile aus. Hier käme es zu einem sprunghaften Anstieg der Verkehrsbelastung. Darüber hinaus würde auch die Belastung der Roten Innbrücke und das Dreieck am Gimplberg eine deutliche Verkehrszunahme erfahren. Durch die partiellen Abbiegeverbote am Marienplatz/Bruckgasse müssten je nach Regelung

Im Hag bestimmte Verkehrsbeziehungen über die Rote Innbrücke und über die Wendemöglichkeit Gimplberg erfolgen. Ein Anstieg der Verkehrsbelastung auf nahezu 20.000 Kfz/24 Std. muss jedoch in jedem Fall vermieden werden. Daher sind Planfälle, die eine Sperrung im Bereich Hag oder Heisererplatz beinhalten, keinesfalls zu empfehlen, da sie die südliche Altstadt massiv mehr belasten. Planfälle, deren Maßnahmen sich auf den fließenden Kfz-Verkehr beschränken (PF1 und 2), bewirken keine wirkliche Entspannung der

Verkehrssituation, da sie die Verkehrsströme in ihrer Gesamtzahl nicht beeinflussen. Dem gegenüber ist in einer veränderten Verkehrsmittelwahl das größte Entlastungspotenzial zu sehen. Vor allem die Planfälle 3b und 4 können eine spürbare Entlastung in der Altstadt bewirken, auch wenn noch nicht von einer massiven Beruhigung gesprochen werden kann. Trotz der bis 2030 angenommenen Prognosezuwächse käme es bei diesen beiden Planfällen zu einem leichten Rückgang der Situation auf der Roten Innbrücke gegenüber 2015.

E,E,B = Edling, Eiselfing, Babensham

Tabelle 2:	PF3a		PF3b		PF4		PF5	
	Bus	Rad	Bus	Rad	Bus	Rad	Bus	Rad
WS	1.400	-	1.400	2.800	1.400	2.800	1.400	2.800
E, E, B	800	-	800	800	800	800	800	800
<b>Summe</b>	<b>2.200</b>	<b>-</b>	<b>2.200</b>	<b>3.600</b>	<b>2.200</b>	<b>3.600</b>	<b>2.200</b>	<b>3.600</b>

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

## Warum lässt sich nicht mehr Verkehr reduzieren?

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

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

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

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

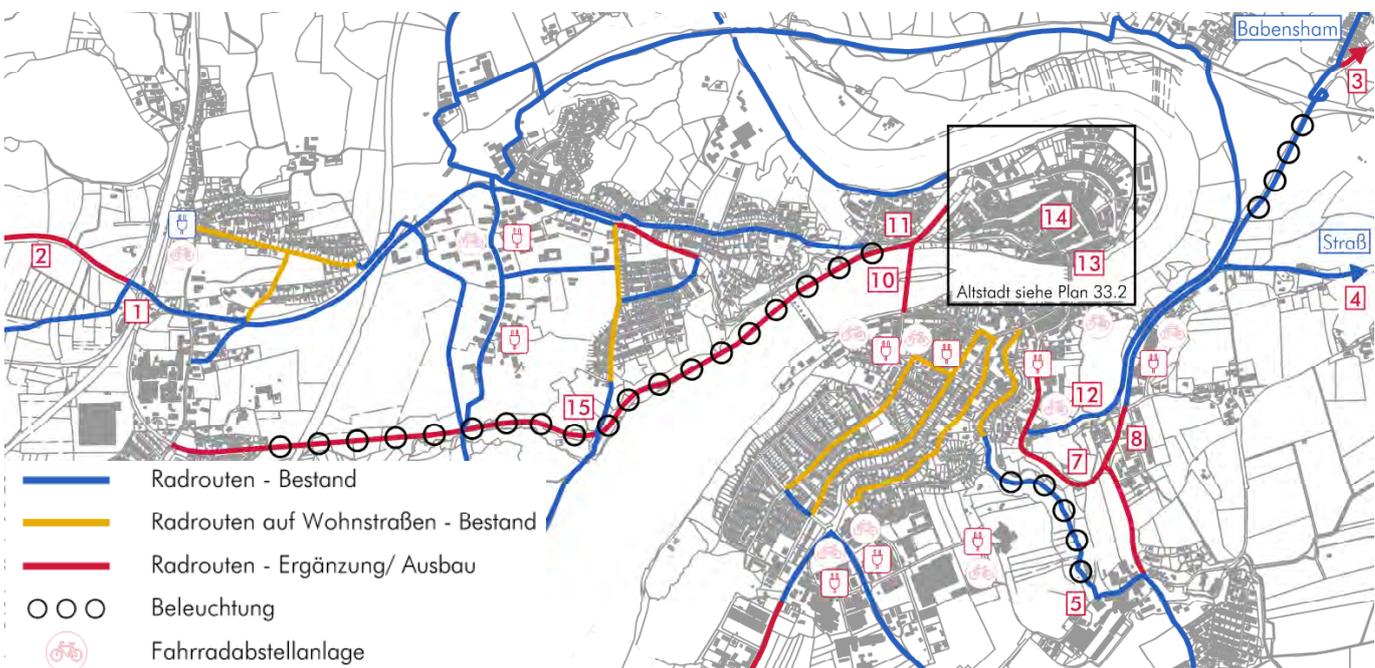
## Verkehr - Handlungsempfehlungen

Die Empfehlungen zum Verkehrskonzept Wasserburgs gehen eindeutig in die Richtung, dass alles versucht werden muss, um zumindest einen Teil des innerstädtischen Kfz-Verkehrs auf andere Verkehrsmittel zu verlagern. Dabei sind auch die drei Nachbargemeinden Edling, Eiselfing und Babensham einzubeziehen. Klassische verkehrsplanerische Maßnahmen, die in erster Linie dem motorisierten Straßenverkehr dienen, sind wenig effektiv und können kaum zur Erfüllung der gesetzten Ziele beitragen. Die verkehrliche Situation der Stadt Wasserburg wird geprägt von der besonderen, nahezu einmaligen topographischen Lage auf der bis zu 80 Meter tiefer als

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

zusätzlich, mit einer großen Bandbreite von Maßnahmen eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs zu erreichen, so wäre dies für die Stadt Wasserburg ein großer Erfolg, den bisher viele Städte dieser Größenordnung angestrebt, aber nur selten erreicht haben. Der demographische Wandel wird im Übrigen dazu beitragen, dass die heutige Verkehrsstruktur auf lange Sicht Ergänzungen bzw. Veränderungen bedarf. Um diese Veränderungen in der Verkehrsinfrastruktur zu erreichen, werden alle Beteiligten (Stadtverwaltung, Politik, Bürger, Gewerbe, Planer) viel Geduld und Ausdauer benötigen. Zusätzlich wird auch auf ein Umdenken hinsichtlich von Investitionen

im Verkehrsbereich nicht verzichtet werden können. Vor allem größere bauliche Maßnahmen (Straßen- und Brückenbau, Parkhäuser usw.) binden in der Regel auf längere Zeit größere Summen an Finanzmitteln. Daneben bestehen auch Maßnahmenbereiche, die mit relativ geringem Finanzaufwand umgesetzt werden können, die jedoch einen längeren zeitlichen Vorlauf und viel Überzeugungsarbeit von allen Beteiligten erfordern. Eine deutliche Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Wasserburg ist möglich, wenn alle Beteiligten zusammenarbeiten.



# Leitbild - Strategische Entwicklung Wasserburg am Inn

## Leitprinzip

### Nachhaltige und kooperative Stadtentwicklung

**Nachhaltigkeit ist das Leitprinzip der Stadtentwicklung in Wasserburg am Inn. Die inhaltlichen Dimensionen nachhaltiger Stadtentwicklung (sozial, wirtschaftlich, ökologisch und kulturell) werden bei allen Entwicklungen berücksichtigt. Es wird ein institutioneller Rahmen für eine kooperative Stadtentwicklung geschaffen und die Entwicklung einer nachhaltigen Bürgergesellschaft gefördert.**

Die Bewertung der ökonomische Dimension der Nachhaltigkeit beinhaltet auch die künftige finanzielle Belastung der Kommune durch Investitions- und Unterhaltskosten und soll stets thematisiert werden. Die Bewertung der kulturellen Dimension nachhaltiger Stadtentwicklung soll u.a. zur Bewahrung des Charakters der Stadt dienen und diesen Aspekt thematisieren. Die soziale Dimension nachhaltiger Stadtentwicklung soll das Thema „sozialgerechte Stadtentwicklung“ aufgreifen. Es soll eine gleichberechtigte Nutzung des Stadtraumes durch alle Bevölkerungsgruppen und alle Mobilitätsarten sichergestellt werden.

## Nachhaltigkeit thematisieren

Für die Umsetzung einer nachhaltigen Stadtentwicklung ist eine gezielte Implementierung **der Nachhaltigkeit** als Bewertungs- und Entscheidungskriterium in der Stadtentwicklungsplanung der Stadt Wasserburg am Inn erforderlich. Es gilt, zunächst **Bewertungskriterien** zur Nachhaltigkeit zu entwickeln und zu vereinbaren und die Bürgerschaft in diesen Prozess einzubinden. Dies kann entweder anlassbezogen gestartet und dann weiterentwickelt werden oder es wird als eigenständiger Prozess im

Rahmen der Entwicklung einer lokalen **Nachhaltigkeitsstrategie** angelegt. Sobald Kriterien zur Bewertung der Nachhaltigkeit von Entwicklungen vorliegen, gilt es diese im Rahmen von **Entscheidungsprozessen** bewusst zu thematisieren. Dies erfordert die Diskussion einer Entscheidung vor dem Hintergrund der vereinbarten Bewertungskriterien sowie die Dokumentation des Ergebnisses dieser Bewertung, um als zusätzliche Grundlage im Prozess der Entscheidungsfindung dienen zu können.

## Kooperative Stadtentwicklung ermöglichen

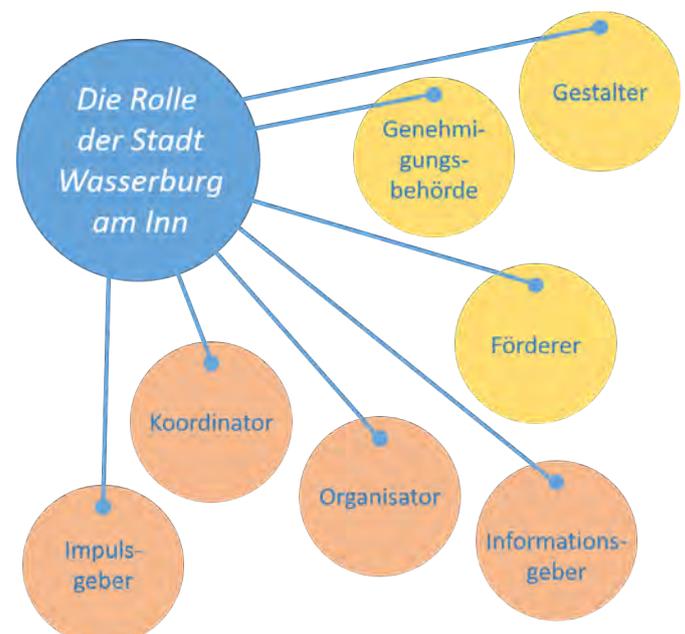
Eine kooperative Stadtentwicklung beteiligt **alle Anspruchs- und Nutzergruppen** an der Stadtentwicklung. Hierfür ist eine Neuorganisation der bisherigen Abläufe und ihre Gestaltung als kooperativer und partizipativer Prozess erforderlich. Zunächst gilt es über die Stadtentwicklung zu informieren und die verfügbaren Daten und **Informationen bereitzustellen** sowie fallbezogen auch speziell aufzubereiten. Darauf aufbauend ist ein institutionalisierter organisatorischer **Rahmen** nötig,

der die Kooperation der relevanten Akteure ermöglicht und ein **Beteiligungsformat** vorzusehen, das die Mitwirkung und Beteiligung der Bürgerschaft aufnimmt. Darüber hinaus muss die Bürgerschaft gezielt zu Mitwirkung und Beteiligung an der Stadtentwicklung **motiviert und aktiviert** werden. Hierfür gilt es nicht nur zur Stadtentwicklung zu informieren, sondern auch die Kommunikation zum Thema Stadtentwicklung gezielt zu fördern und Möglichkeiten der Rückkopplung zu schaffen.

## Rollenverständnis verändern und erweitern

Mit der beabsichtigten Entwicklung in der Stadt Wasserburg am Inn hin zu einer **nachhaltigen Bürgergesellschaft** ist ein verändertes und erweitertes Rollenverständnis der Stadt Wasserburg verbunden. Neben den bisher bereits wahrgenommenen Funktionen als Genehmigungsbehörde und als Gestalter der Stadtentwicklung sowie als Förderer bestimmter Themen gilt es für die Stadt dann auch die Rolle als **Informations- und Impulsgeber** zu gesamtstädtischen Themen einzunehmen

und die Funktion als **Organisator und Koordinator** eines dauerhaften Beteiligungsprozesses zu übernehmen. Um Partizipation zu ermöglichen müssen Informationen von Beginn an verfügbar sein und es muss zur Mitwirkung und Beteiligung aktiviert werden. Gleichzeitig muss der Beteiligungs- und Entscheidungsprozess organisiert und koordiniert werden. Dies **erweitert** das bisherige Aufgabenspektrum der Stadt Wasserburg am Inn um zusätzliche Komponenten.



## Positionierung und Stadtmarketing

**Die Stadt Wasserburg am Inn positioniert sich als offenes, identitätsstarkes und zukunftsorientiertes Zentrum im Wasserburger Land. Sie entwickelt ihre überörtlichen Funktionen als Einkaufsort, Arbeits- und Ausbildungsort sowie als vollständig ausgestattetes Zentrum und Treffpunkt der Region weiter und profiliert sich mit den Themen Kulturstadt sowie historische Altstadt.**

Wasserburg präsentiert sich als aktive und innovative Stadt, in der Bürger- und Akteursbeteiligung gelebt werden und die Kooperation der unterschiedlichen Akteure sowie die Beschäftigung mit Zukunftsthemen sichtbar sind. Leitthemen der Außendarstellung sind die Profilierungsthemen „Kulturstadt“ und „lebendige Altstadt bzw. Altstadterlebnis“. Darüber hinaus werden folgende Themen nach außen dargestellt:

- Zentrum und Treffpunkt der Region
- Einkaufsstadt bzw. Einkaufserlebnis Altstadt
- Arbeits-, Ausbildungs- und Schulstandort
- Sportstadt
- Energie
- Stadtentwicklung und offene Bürgergesellschaft

### Kulturstadt Wasserburg

Im Zuge der Profilierung der Stadt Wasserburg als Kulturstadt wird ihre hervorgehobene **Position als Kulturstandort** in der Region gesichert und gestärkt werden. Hierfür wird das örtliche Angebot weiterentwickelt sowie übergeordnet und einrichtungsübergreifend vernetzt. Zudem soll das Thema Kulturstandort ein **eigenständiger Baustein** in der Außendarstellung sein, der die Inhalte und Angebote einrichtungsübergreifend und thematisch gebündelt darstellt und vermarktet. Grundsätzlich für eine, alle Kulturstätten und kulturbezogen relevante Akteure einschließende, organisatorisch und thematisch gebündelte Angebotsentwicklung, sind ein gemeinsames inhaltliches Konzept der Profilierung und Angebotsentwicklung als **Handlungsgrundlage** sowie eine gemeinsame Kooperationsstruktur als **Handlungsrahmen**. Diese beiden grundlegenden Anforderungen (konzeptionell und strukturell) müssen dann mit ergänzenden materiellen und personellen Ressourcen hinterlegt werden. So soll die bisher ehrenamtliche Kulturarbeit mit einem professionellen

**Kulturmanagement** unterstützt werden, das die Koordination der Themen und Akteure professionell leisten kann. Eine gemeinsame Aktivität der unterschiedlichen Akteure in Wasserburg am Inn könnte in diesem Zusammenhang beispielsweise die Durchführung einer **Kinderkulturwoche** sein. Ein Kulturmanagement ist darüber hinaus nicht nur für eine gebündelte **Außendarstellung** zum Kulturstandort Wasserburg und seinen kulturbezogenen Themen grundlegend, sondern fördert auch die Möglichkeiten einer intensiveren Einbindung der örtlichen Akteure beispielsweise beim Thema Veranstaltungen. Als weitere Unterstützungsleistungen sind denkbar:

- Anschaffung und Verleih von Technik/Material
- Bereitstellung/Vermittlung von Räumen
- Ausbau des Musikschulangebotes und Bündelung der Einrichtungen (Musikpädagogisches Institut, Stadtkapelle und Musikimperium) in einem gemeinsamen Außenauftritt
- Budget für kulturelle Veranstaltungen/Angebote

### Altstadt Wasserburg

Die Zielsetzung, sich mit dem Thema „Altstadt“ zu profilieren, verleiht der **Sicherung der Identität und Qualität** sowie des besonderen städtebaulichen Wertes der Altstadt eine entscheidende Relevanz. Um das **Bewusstsein und die Sensibilität** hierzu auf Seiten der Bürgerinnen und Bürger weiter zu fördern, sollen die historische Entstehung, die aktuelle Qualität und der städtebauliche Wert sowie die Identität der Altstadt erläutert und zusammen mit der werterhaltenden Funktion des Denk-

malschutzes nach außen dargestellt werden. Ziel ist es, die Bevölkerung für eine authentische und identitätsbewahrende Gestaltung der Altstadt zu sensibilisieren. Ein themenspezifisches und akteursübergreifendes **Altstadtmarketing** soll die Standortqualität der Altstadt ebenso wie alle Angebote und Aktivitäten mit Bezug zur Altstadt gebündelt darstellen. Dies schließt auch eine Positionierung der Altstadt als einzigartiger Einkaufsstandort in der Region mit ein.

### Information und Kooperation

Eine kooperative Stadtentwicklung umfasst die **Beteiligung** möglichst aller Anspruchs- und Nutzergruppen an der Stadtentwicklung. Hierfür ist ein aktives Informationsverhalten grundlegend. Dementsprechend sollen die allgemein verfügbaren **Daten** und Informationen zur Stadt und zur Stadtentwicklung bereitgestellt sowie ggf. auch spezielle Daten und Informationen (Baumkataster, Denkmalkarten) aufbereitet und zur Verfügung gestellt werden. Zusätzlich soll die Bürgerschaft gezielt

zur Mitwirkung und Beteiligung an der Stadtentwicklung motiviert und aktiviert werden. Hierfür wird die Kommunikation zum Thema Stadtentwicklung **gefördert**. Bei allen Entwicklungen werden die Bedürfnisse der unterschiedlichen Anspruchsgruppen thematisiert und Möglichkeiten der Rückkopplung geschaffen. Eine **Beteiligungsstruktur** bzw. ein Beteiligungsformat das alle Anspruchsgruppen einbindet und ein institutionalisierter Rahmen müssen geschaffen werden.

## Siedlungsentwicklung und Wohnen

**Die Stadt Wasserburg am Inn entwickelt sich als Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkt weiter und strebt dabei ein moderates sowie sozial ausgeglichenes Bevölkerungswachstum und den Erhalt der Arbeitsplatzzentralität an. Für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung realisiert die Stadt eine ressourcenschonende Wohnbauflächenentwicklung mit insgesamt höherer und an die jeweilige Standorteignung angepasster Dichte. Für ein sozial ausgewogenes Bevölkerungswachstum forciert die Stadt Wasserburg die Schaffung von bezahlbarem Wohnraum (auch in der Altstadt) für die unterschiedlichen Nachfragegruppen und greift gestaltend ins Marktgeschehen ein.**

Ziel ist eine flächensparende und verkehrsminimierende Siedlungsentwicklung, weshalb die zentrumsnahen Wohnbauflächenpotenziale intensiver genutzt werden sollen. Für die Realisierung einer standortangepassten Dichte werden für die einzelnen Wohngebiete Zielgrößen sowohl zur Quantität und Struktur der Bebauung (Siedlungsdichte, Gebäude-/Wohnungstyp, Frei- und Naherholungsflächen) als auch zur Bevölkerungsanzahl und zur Mischung nach Nutzergruppen festgelegt. Neben diesen quantitativen und strukturellen Aspekten werden auch qualitative Aspekte thematisiert und deren Entwicklung koordiniert und gefördert. Hierzu zählen u.a. die soziale Interaktion innerhalb des Wohnquartiers sowie die Entwicklung einer Quartiersmitte als sozialer Treffpunkt im Quartier.

### Wohnraumentwicklung Altstadt

In der Altstadt sollen Leerstand und Unternutzung für eine intensivere Wohnnutzung aktiviert werden. Hierfür sind kommunale Aktivitäten im Sinne beratender, unterstützender und vermittelnder Tätig-

keiten ebenso zielführend wie die Einflussnahme auf Entscheidungsprozesse im Zuge einer Nutzungs- oder Immobiliennachfolge. Ziel ist es, die Altstadt als Wohnquartier für junge Erwachsene und Senioren zu stärken.

### Wohnraumentwicklung für Familien

Für die Nachfragegruppe der **Familien** soll ermittelt werden, wie sich die **Bedarfssituation im Bereich Wohnen** insgesamt darstellt. Im Zuge dessen sollen Kriterien vereinbart und Kennwerte festgelegt

werden, die bezogen auf die **örtliche Situation in der Stadt Wasserburg am Inn** definieren wie sich der Bedarf an „sozialem Wohnungsbau“ definiert.

### Nachhaltige Wohnquartiere

Die Stadt besetzt das Thema der nachhaltigen Wohnbauflächenentwicklung und **informiert** über den Stand, die Anforderungen und die Umsetzung nachhaltiger **Wohnquartiere** und neuer **Wohnmodelle**. Sie bietet **Anreize** für die Umsetzung nachhaltiger Wohnmodelle und **koordiniert** die Entwicklungsprozesse. Dies schließt neben der Information auch die Ermittlung des Interesses an derartigen Angeboten sowie ggf. die Koordination des vorbereitenden **Planungsprozesses mit ein**. Die Stadt

unterstützt die Entwicklung nachhaltiger Wohnquartiere und die Realisierung neuer Wohnmodelle durch entsprechende **Festlegungen für die und in der Bauleitplanung** und die Verwendung eigener Flächen im Sinne der angestrebten Entwicklung. Zudem wird die nachhaltige Weiterentwicklung der bestehenden Wohngebiete und die Schaffung nachhaltiger Wohnnutzung und -qualität thematisch gebündelt in die **Außendarstellung** der Stadt Wasserburg am Inn aufgenommen.

Umwelt	Soziales	Wirtschaft	Struktur	Prozess
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Schutz natürlicher Lebensgrundlagen</li> <li>■ Ressourceneinsparung</li> <li>■ Schadstoffminderung</li> <li>■ Lärminderung</li> <li>■ Abfallvermeidung</li> <li>■ Restmüllreduzierung</li> <li>■ Einsatz gesundheits- und umweltverträglicher Baustoffe</li> <li>■ Energieeinsparung</li> <li>■ Energieeffizienz</li> <li>■ Ausweitung des Anteils regenerativer Energien</li> <li>■ Reduzierung des Zuwachses bebauter Flächen</li> <li>■ Reduzierung der Bodenversiegelung</li> <li>■ Erhalt und Vernetzung klimawirksamer Freiflächen</li> <li>■ Verkehrsvermeidung</li> <li>■ Ausbau der Umweltverbundverkehre</li> <li>■ Schutz, Pflege von Grundwasser und lokalen Wasservorkommen</li> <li>■ Wassereinsparung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Selbstbestimmte Lebensführung</li> <li>■ Chancengleichheit</li> <li>■ Geschlechtergerechtigkeit</li> <li>■ Soziale Inklusion</li> <li>■ Allgemeine Zugänglichkeit der Gebäude und Freiräume</li> <li>■ Erlebnisvielfalt</li> <li>■ Verlässliche Wohnsituation</li> <li>■ Wohnraumversorgung unterschiedlicher Zielgruppen</li> <li>■ Sicherung von Mindestversorgungsstandards</li> <li>■ Vertraute Nachbarschaft</li> <li>■ Barrierefreiheit</li> <li>■ Aufenthaltsqualität</li> <li>■ Geschlechter-spezifische Nutzungsangebote in öffentlichen Räumen</li> <li>■ Verkehrssicherheit (bes. für Kinder, Ältere, Fuß, Rad)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Lokale Beschäftigung</li> <li>■ Lokale Bedarfsentsprechung</li> <li>■ Wirtschaftliche und betriebliche Tragfähigkeit</li> <li>■ Entlastung öffentlicher Haushalte</li> <li>■ Werterhaltung</li> <li>■ Schaffung wohnverträglicher Arbeitsplätze</li> <li>■ Entfaltung kreativer Nutzungen</li> <li>■ Sicherung integrierter Wirtschaftsstandorte</li> <li>■ Differenziertes Wohnungsangebot</li> <li>■ Wohnungsnahe Dienstleistung und Versorgung</li> <li>■ Angebotsvielfalt (bes. im Einzelhandel)</li> <li>■ Ressourcenaktivierung</li> <li>■ Leerstandsprävention</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Soziale Vielfalt</li> <li>■ Heterogene Altersstruktur</li> <li>■ Funktionsvielfalt</li> <li>■ Räumliche Vielfalt</li> <li>■ Nahräumlichkeit</li> <li>■ Überschaubarkeit (Sicherheit)</li> <li>■ Nutzungsmischung</li> <li>■ Kompakte Quartiersstruktur</li> <li>■ Offene Räume für alle</li> <li>■ Flexibel nutzbare Räume</li> <li>■ Differenzierte Raumangebote</li> <li>■ Durchlässigkeit (bes. für Fuß- und Radverkehr)</li> <li>■ Städtebauliche Integration in das Stadtgefüge</li> <li>■ Funktionsverflechtung</li> <li>■ Optimierung nahnäherlicher Mobilität</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Gesellschaftliche Teilhabe</li> <li>■ Mitwirkung</li> <li>■ Mitsprache</li> <li>■ Umfassende Bürgerbeteiligung</li> <li>■ Übergreifende Kooperation</li> <li>■ Integrierte und präventive Konzeption</li> <li>■ Integrierte Umsetzung (räumlich, maßnahmen-, aktorsbezogen)</li> <li>■ Gleiche Teilnahmemöglichkeiten in Beteiligungsverfahren</li> <li>■ Prozessoptimierung</li> <li>■ Konfliktminderung</li> </ul>



## Einzelhandel

**Die Wasserburger Altstadt ist der zentrale Versorgungsbereich der Stadt. An diesem Standort entwickelt die Stadt Wasserburg ihre zentralörtliche Funktion als Einkaufsstadt aktiv weiter. Sie stärkt die Altstadt als multifunktionalen Versorgungs-, Dienstleistungs-, Tourismus- und Kommunikationsort und minimiert das Risiko von Funktionsauslagerungen oder Frequenzeinbußen. Für die Grundversorgung strebt die Stadt ein ortsteil- und quartiersbezogenes, fußläufig erreichbares Versorgungsangebot an, dessen Standorte als multifunktionale Quartierszentren entwickelt sind.**

Ziele einer nachhaltigen Einzelhandelsentwicklung in Wasserburg am Inn sind:

- Stabilisierung des Einzugsgebietes und der Zentralität der Stadt Wasserburg am Inn
- Sicherung und Weiterentwicklung des Einzelhandels als Leitfunktion einer multifunktionalen Altstadt
- Sicherstellung eines wohnungsnahen, zu Fuß oder per Fahrrad erreichbaren Lebensmittel-Grundversorgungsangebotes
- Ausweitung des Angebotes regionaler Lebensmittel
- Förderung lokaler/regionale Wirtschaftskreisläufe
- kooperative Einzelhandels-/Standortentwicklung

## Einkaufserlebnis Altstadt

Charakteristisches Merkmal des Einkaufsstandortes Altstadt ist die besondere **Aufenthalts- und Erlebnisqualität** einer multifunktionalen und funktionsfähigen Altstadt, in der inhabergeführte Fachgeschäfte ein **einzigartiges** Angebot schaffen und die besondere städtebauliche Situation eine hohe atmosphärische **Raumqualität** erzeugt, die zum Einkaufen sowie zu Interaktion und Begegnung inspirieren. Diese Qualitäten bündelt die Stadt Wasserburg unter dem Thema „**Einkaufserlebnis Alt-**

**stadt**“ und entwickelt eine übergeordnete, auf den Standort bezogene Außen- und positioniert sich als einzigartige Einkaufsstadt in der Region. Die Standorteignung der Altstadt wird aktiv weiterentwickelt und umfasst Aktivitäten zur Optimierung der Nutzungsstruktur (Schaufensterdichte, Außengastronomie) sowie der Fußläufigkeit und Aufenthaltsqualität, zur Verbesserung der Erreichbarkeit (online und offline) sowie zur Weiterentwicklung der Besuchs- und Kaufanlässe.

## Kooperative Altstadtentwicklung

Die standortbezogene Entwicklung und Positionierung der Altstadt als „Einkaufserlebnis Altstadt“ ist mit Aufgaben und Anforderungen in unterschiedlichen Handlungsfeldern verbunden, die ein **Zusammenwirken und eine gemeinsame Angebotsentwicklung** der verschiedenen Akteure (Stadt, Eigentümer, Nutzergruppen) erfordern. Hierfür gilt es eine übergeordnete **Institutionalisierung** zu finden und die Standort- und Angebotsentwicklung sowie die Kooperation der Akteure durch ein Stand-

ortmanagement zu unterstützen. Dessen Aufgabe ist es, die Vernetzung der Akteure sowie Informations-, Kommunikations-, und Entscheidungsprozesse zu **koordinieren** und die Standortentwicklung aktiv zu **fördern und zu steuern**, um Besuchsanlässe zu initiieren, die Aufenthaltsdauer zu erhöhen, den Angebotsumfang sowie die Produkt- und Erlebnisqualität auszubauen und die Sichtbarkeit (online und offline) des Gesamtstandortes Altstadt zu verbessern.

## Handlungsfelder Stadtmitt



## Planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung

Die Handelsstandorte in Wasserburg am Inn sollen mit einer komplementären Versorgungsfunktion entwickelt werden. Hierfür wird eine Steuerungsstrategie definiert, die eine differenzierte planungsrechtliche Steuerung der Einzelhandelsentwicklung - über das bereits genehmigte Maß hinaus - ermöglicht.

### Entwicklung von Einzelhandel mit zentrenrelevantem Sortiment nur im zentralen Versorgungsbereich der Altstadt/Innenstadt

Die Ansiedlung oder Erweiterung von Einzelhandelsbetrieben mit zentrenrelevantem Sortiment als Hauptsortiment erfolgt ausschließlich im zentralen Versorgungsbereich. Dies gilt generell für alle Vorhaben. Ausnahmen gelten lediglich im Rahmen des erweiterten Bestandsschut-

zes sowie in Verbindung mit einem Gewerbebetrieb.

### Entwicklung von Einzelhandel mit nicht-zentrenrelevantem Sortiment im zentralen Versorgungsbereich sowie an den Sonderstandorten.

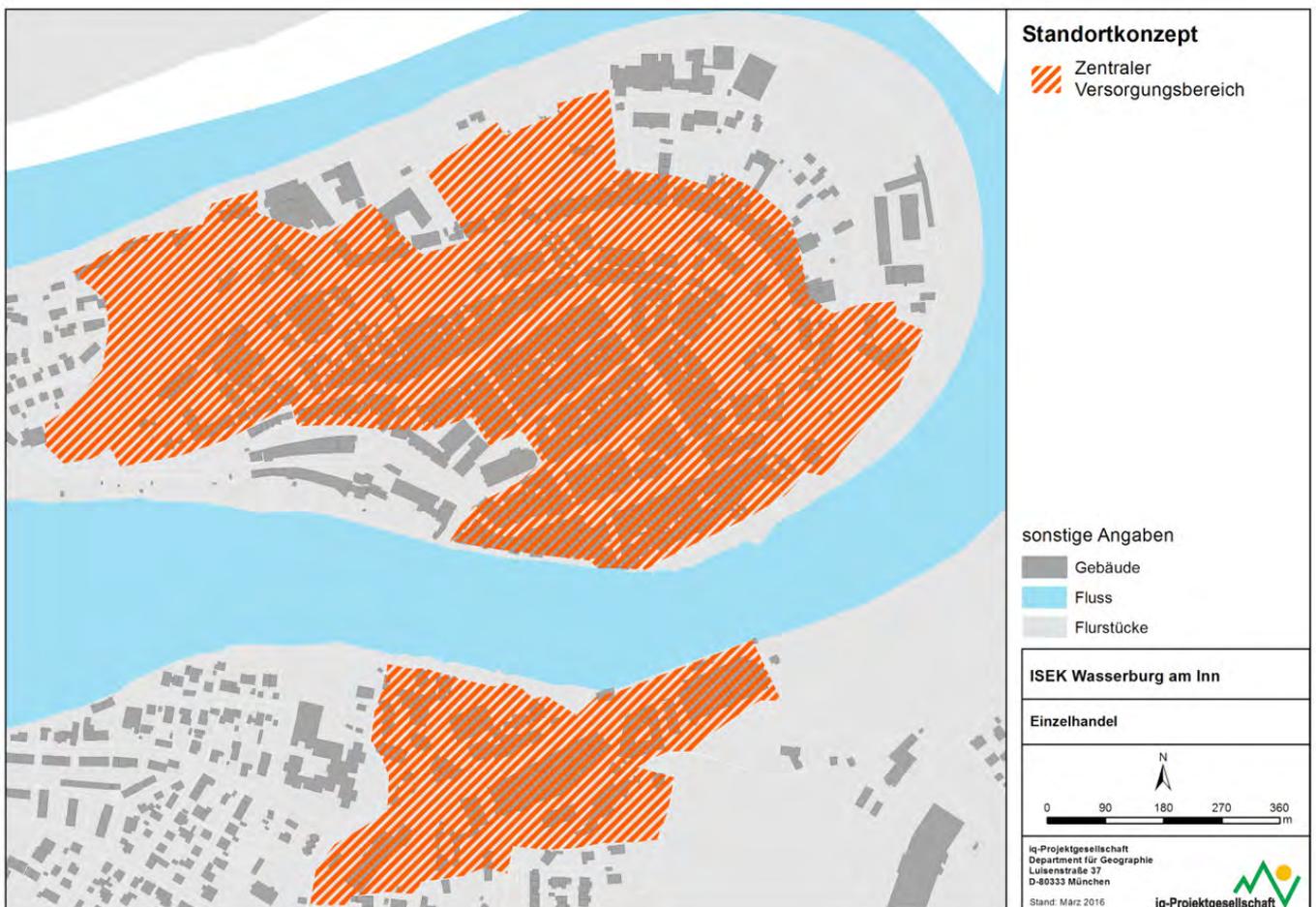
Nicht-zentrenrelevanter Einzelhandel könnte grundsätzlich im gesamten Stadtgebiet – sofern eine Handelsnutzung anhand des Flächennutzungsplanes möglich ist – zugelassen werden. Um die Aufsplitterung in eine Vielzahl von Standorten zu verhindern und eine räumlich ausgewogene Standortstruktur sowie eine ausreichende Anziehungskraft einzelner Handelsstandorte zu gewährleisten, wird auch die Ansiedlung nicht-zentrenrelevanter Sortimente räumlich gebündelt und auf die hierfür definierten Sonderstandorte verwiesen.

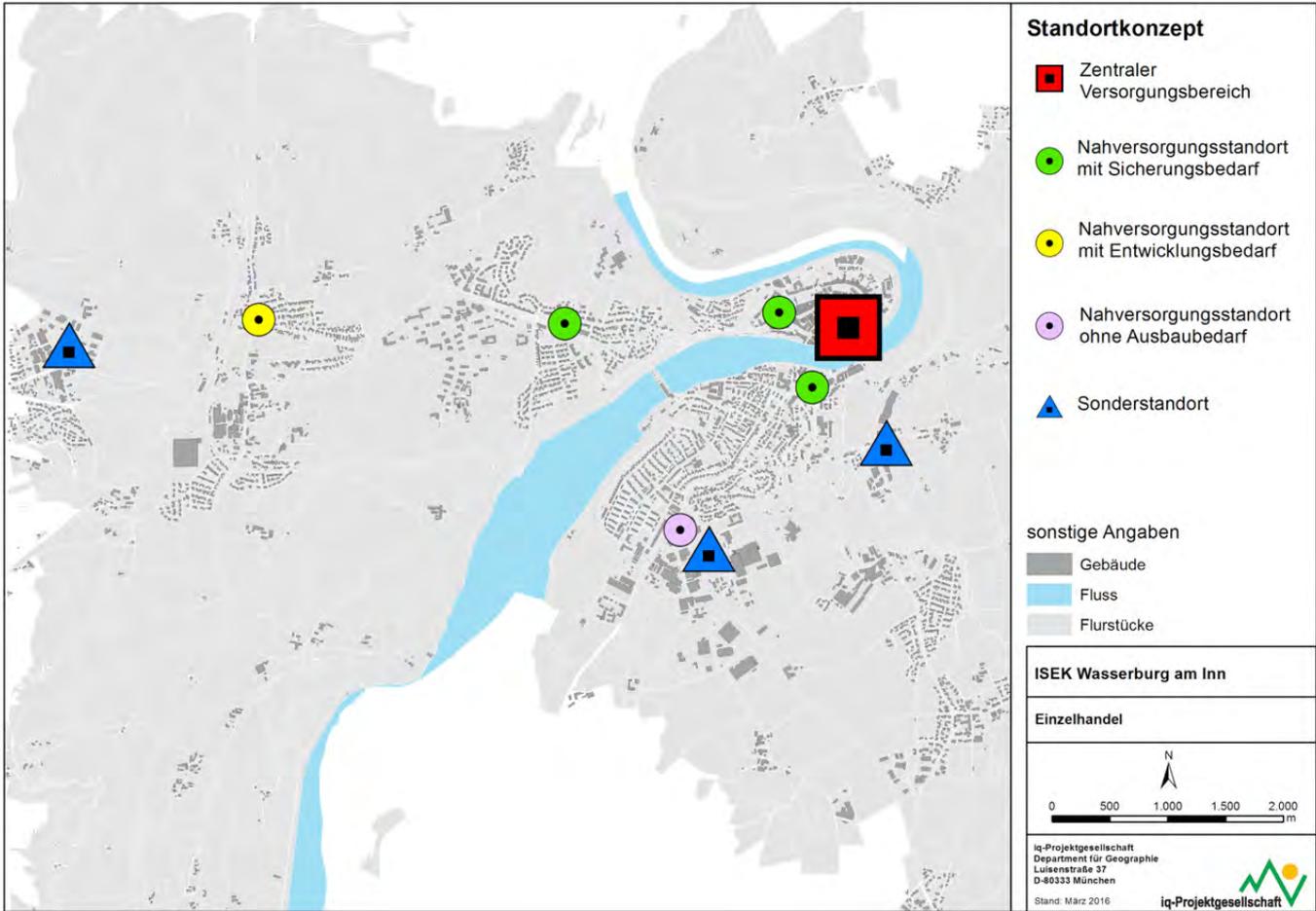
### Ansiedlung von Einzelhandel mit zentrenrelevantem Randsortiment mit Einschränkung auch an Sonderstandorten

Einzelhandelsbetriebe mit nicht-zentrenrelevantem (Haupt-)Sortiment führen zusätzliche Randsortimente. Während von nicht-zentrenrelevanten Randsortimenten definitionsgemäß keine Gefährdung für die Entwicklung des zentralen Versorgungsbereichs ausgeht, sind bei zentrenrelevanten Randsortimenten negative Auswirkungen möglich. Zentrenrelevante Randsortimente sind deshalb außerhalb des zentralen Versorgungsbereichs nur in begrenztem Umfang zulässig. Dieser beläuft sich auf etwa 10 % der gesamten Verkaufsfläche des Objektes mit einer Obergrenze von maximal 700 m<sup>2</sup> insgesamt und maximal 300 m<sup>2</sup> je Sortiment.

### Entwicklung von zentrengenerierendem Einzelhandel mit nahversorgungsrelevantem Sortiment nur im zentralen Versorgungsbereich und an den Nahversorgungsstandorten

Die zusätzliche Ansiedlung oder die Verlagerung großflächiger Lebensmittelmärkte (> 800 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche) bzw. von Einzelhandelsbetrieben mit Angebotschwerpunkt im nahversorgungsrelevantem Sortiment mit mehr als 400 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche, erfolgt nur im zentralen Versorgungsbereich sowie an Nahversorgungsstandorten mit Sicherungs- oder Entwicklungsbedarf. Diese Nahversorgungsstandorte werden aktiv weiterentwickelt, an Nahversorgungsstandorten ohne Ausbaubedarf wird lediglich ein erweiterter Bestandsschutz praktiziert.





## Funktionen der Stadtmitte

### gestalterisch/ wahrnehmungsbezogen

#### Strukturierungs- funktion

Kompaktheit, Dichte, Wahrnehmbarkeit, räumliche Definition

#### Identifikations- funktion

Besatz mit symbolträchtigen Einrichtungen, Ensemble

#### Orientierungs- funktion

Wahrnehmbarkeit der Stadtmitte, räumlicher Bezugspunkt

#### Repräsentations- funktion

Gestaltung, Zustand, Pflege

### nutzungsbezogen

#### Aufenthalts- und Be- gegnungsfunktion

Möblierung, Aufenthaltsbereiche, Aufenthaltsqualität, Veranstaltungen

#### Kommunikations- und Informations- funktion

Besatz mit Gastronomie, Außengastronomie, Informationspunkt

#### Wohnfunktion

Wohnraum, Wohnformen, Ausstattung und Attraktivität als Wohnstandort

### ausstattungsbezogen

#### Dienstleistungs-, Verwaltungs- und Servicefunktion

ortsgrößentypische Dienstleistungseinrichtungen, (halb-) öffentliche Einrichtungen

#### Versorgungsfunktion, Konsumfunktion

Einzelhandelseinrichtungen, Gastronomie

#### Freizeit-, Erholungs- und Erlebnisfunk- tion

Freizeitinfrastruktur

#### Informations- und Bildungsfunktion

informations- oder bildungsbezogene Ausstattung

## Wirtschaft

Die Stadt Wasserburg ist ein etablierter Wirtschaftsstandort mit den Branchenschwerpunkten Lebensmittelerzeugung und Sozialwirtschaft und soll als solcher nach außen wahrnehmbar sein. Um die Arbeitsplatzzentralität zu erhalten und dauerhaft ein möglichst breites Arbeitsplatzangebot vor Ort anbieten zu können, pflegt die Stadt den Bestand und unterstützt die Entwicklung von Existenzgründern/innen. Die örtliche Standortqualität im Bereich der harten und weichen Standortfaktoren entwickelt die Stadt Wasserburg gemeinsam mit den örtlichen Akteuren weiter. Hierbei werden auch arbeitnehmer-(innen)-bezogene Themen aufgegriffen.

Die Stadt vermarktet den Wirtschaftsstandort Wasserburg am Inn als Ganzes sowie speziell die Themenbereiche Produktionsstandort, Sozialwirtschaft sowie den Standortbereich Altstadt und stimmt die Außendarstellung mit den örtlichen Akteuren ab.

### Standortbedingungen gemeinsam entwickeln

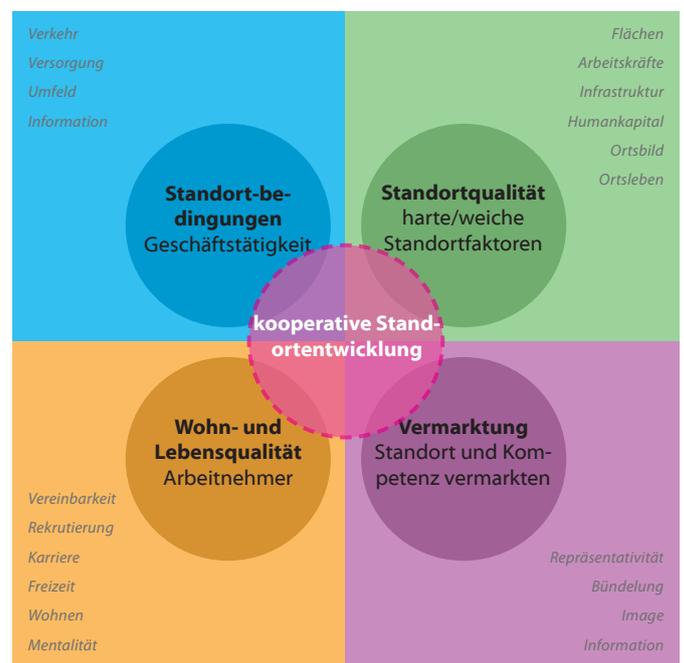
Ziel der Stadt Wasserburg am Inn ist es, die örtlichen Standortgegebenheiten für die **wirtschaftlich tätigen Akteure** möglichst so zu gestalten, dass die Unternehmen am Standort wettbewerbsfähig bleiben, sich weitere Unternehmen ansiedeln bzw. neue Unternehmen gegründet werden. Im Wirkungsbereich der Stadt liegen hierfür fünf strategische **Handlungsfelder**. Direkten Einfluss auf die Geschäftstätigkeit haben die aktuellen örtlichen **Standortbedingungen**. Für die Standortwahl von Unternehmen ist die **Standortqualität** der harten und weichen Standortfaktoren entscheidend. Harte Standortfaktoren umfassen Ressourcen unterschiedlicher Art wie Arbeitskräfte oder Flächen aber ebenso Themen wie die Erreichbarkeit des Standortes oder den Zugang zu schnellem Internet. Die Attraktivität eines Standortes definiert sich zudem über die weichen Standortfaktoren, zu denen etwa die Qualität des öffentlichen Raumes, das Image und die Identität des Standortes sowie das gesamte Kultur- und Freizeitangebot zählen aber auch welche Bedeutung dem Thema

Wirtschaft eingeräumt wird und wie es bei/durch übergeordnete/n Akteure/n repräsentiert/positioniert wird. Die weichen Standortfaktoren prägen auch die Attraktivität des Standortes aus Sicht der Mitarbeiter/innen. Zu ihnen werden auch die Themen gezählt, die für die Bewertung der **Wohn- und Lebensqualität** aus Sicht der Arbeitnehmer wichtig sind, wie z.B. die Ausstattung mit Einrichtungen der sozialen, kulturellen und bildungsbezogenen Infrastruktur sowie weiterführend die Möglichkeiten der Vereinbarkeit von Familie und Beruf oder die Karrierechancen am Standort und in der Region aber auch die Verfügbarkeit von Bauland und Wohnraum. Die **Vermarktung** des Wirtschaftsstandortes ist ein weiteres Handlungsfeld der Stadt und umfasst sowohl die eigene Außendarstellung, als auch die Präsenz bei übergeordneten Einrichtungen. Mit das wirkungsrelevanteste Handlungsfeld, das der Kommune zur Verfügung steht, ist die Vernetzung der relevanten Akteure und die Bündelung von Themen im Rahmen einer gemeinsamen, **kooperativen Standortentwicklung**.

### Strukturen schaffen und Akteure einbinden

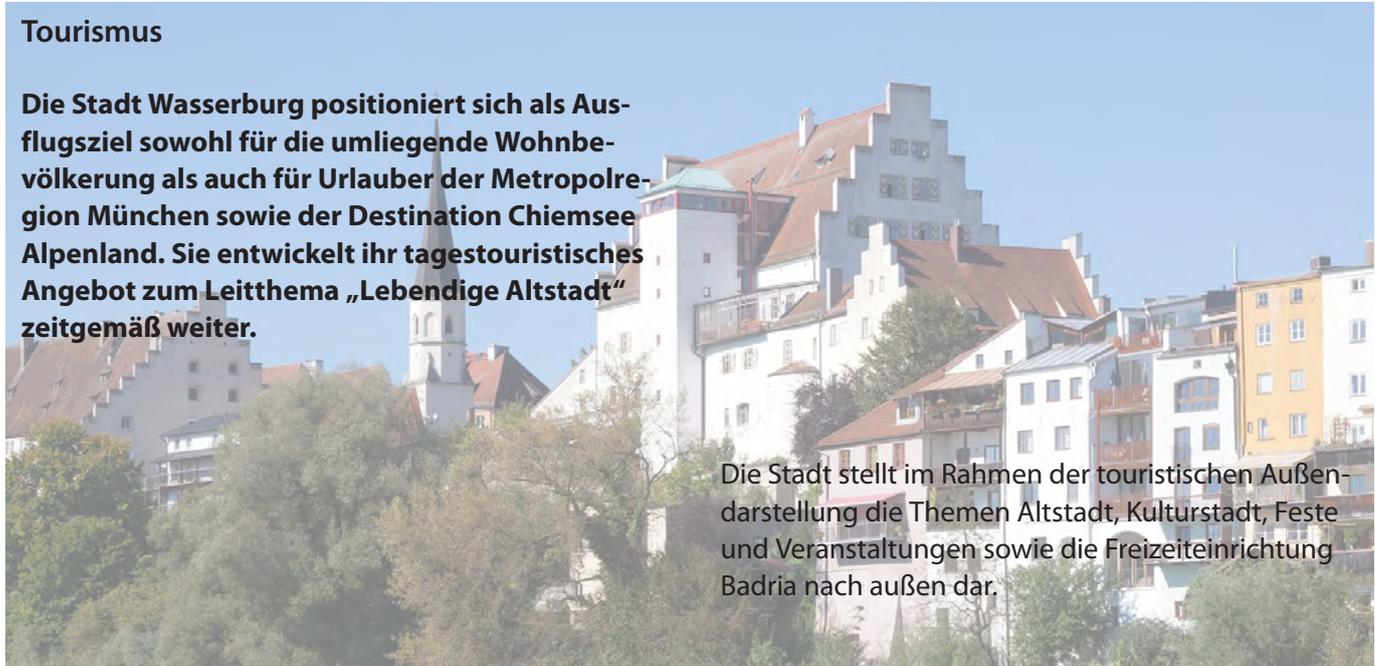
Damit eine kooperative Standortentwicklung und ein kooperatives Standortmarketing erfolgen können, wird ein **institutionalisierter Informationsaustausch** zwischen der Stadt und den örtlichen Akteuren der Wirtschaft zu Themen der Standortentwicklung und -qualität als Wohn- und Wirtschaftsstandort Wasserburg sowie zur Verknüpfung beider Themen für die Zielgruppen Schüler/Auszubildende, Arbeitnehmer/innen und Unternehmer/innen praktiziert. Er dient dazu, **Leitthemen** und ein **Hand-**

**lungsprogramm** abzustimmen und schafft so auch die Grundlage dafür, die Präsenz des Themas Wirtschaftsstandort Wasserburg beim **Landkreis** zu erhöhen und den Austausch mit der **Metropolregion** zu intensivieren. Die Stadt betreibt eine aktive Bestandspflege, ist Ansprechpartner für Anfragen und koordiniert die Standortentwicklung. Die Akteure am Standort Wasserburg werden stärker vernetzt sowie in die Standortentwicklung (allgemein und themenbezogen) eingebunden.



## Tourismus

Die Stadt Wasserburg positioniert sich als Ausflugsziel sowohl für die umliegende Wohnbevölkerung als auch für Urlauber der Metropolregion München sowie der Destination Chiemsee Alpenland. Sie entwickelt ihr tagestouristisches Angebot zum Leitthema „Lebendige Altstadt“ zeitgemäß weiter.



Die Stadt stellt im Rahmen der touristischen Außen- darstellung die Themen Altstadt, Kulturstadt, Feste und Veranstaltungen sowie die Freizeiteinrichtung Badria nach außen dar.

### Angebots- und Produktentwicklung

Die Stadt verbessert die **touristische Infrastruktur** für den Tagestourismus insgesamt (Informationsmaterial, Wegeführung, Beschilderung, digitales Angebot) sowie die touristische Infrastruktur für die unterschiedlichen Nutzergruppen bzw. **Gäste- und Aktivitätsgruppen** (Freizeitinfrastruktur am Inn-damm). Sie entwickelt die vorhandene Ausstattung an den Besuchs-, Empfangs- und Aufenthaltspunkten (z.B. Bahnhof Reitmehring) qualitativ weiter und ergänzt diese mit Blick auf die

unterschiedlichen Besuchergruppen (Radfahrer, Bahnreisende, Familien) bedürfnisgerecht. In der Produkt- und Angebotsentwicklung greift sie die Themen „Altstadterlebnis“ und „Kulturstadt“ auf und entwickelt hierzu zielgruppenbezogene Angebote sowie Kommunikationsmedien, die eine Verknüpfung von Gastronomie, Handel und Historie leisten. Die Themen **Stadtgeschichte und Stadtbild** sowie **Wasser und Burg** werden für einen Besuch auf eigene Faust aufbereitet.

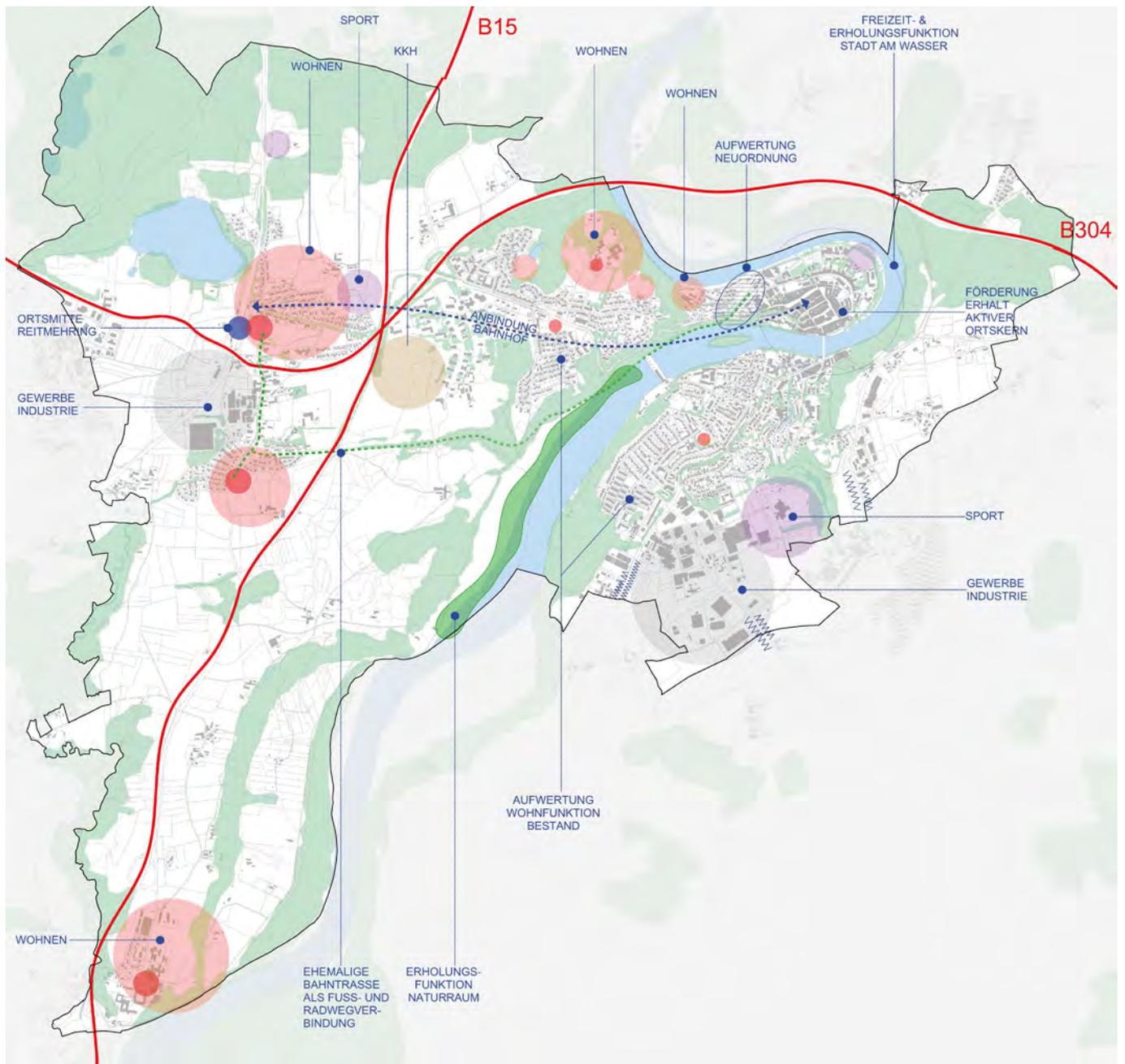
### Kooperative und markenkernkonforme Angebotsentwicklung

In der touristischen Angebotsentwicklung **koordiniert** die Stadt die **Verknüpfung** der Bereiche Einkaufen, Gastronomie, Sightseeing sowie Freizeit, Unterhaltung und Kultur und forciert die **Einbindung** aller Akteure am Standort Wasserburg (Handel, Gastronomie, Museen, Molkereien, Sozialwirtschaft) in eine gemeinsame touristische Angebotsentwicklung. Ziel ist es, die unterschiedlichen **Themen und Besuchs- anlässe** in der Angebotsgestaltung miteinander zu

verknüpfen, Kopplungsbeziehungen zu stärken und die Aufenthaltsdauer sowie die Anzahl der Wiederholungsbesuche zu erhöhen. Ergänzend wird mit allen touristisch relevanten Akteuren ein **touristischer Markenkern** zum Thema „Altstadterlebnis Wasserburg“ abgestimmt und die Stadt aktiviert die Akteure zur Entwicklung markenkernkonformer Inhalte und einer markenkernkonformen Qualität und stellt dieses Angebot **gebündelt** nach außen dar.



# Städtebauliches Leitbild - Gesamtort



## Leitbild für die funktionale Entwicklung des Gesamtortes

Im Leitbild für die gesamtörtliche städtebauliche Entwicklung sind die Zielsetzungen für die künftige städtebauliche Entwicklung im Rahmen von 10-15 Jahren zusammengefasst. Im Bereich der **Siedlungsentwicklung** gilt für Wasserburg in besonderem Maße „innen vor außen“, da die zur Verfügung stehenden Entwicklungsflächen äußerst begrenzt sind. Im Siedlungszusammenhang des Hauptortes gibt es nur wenige Flächen, die sich für eine ergänzende Wohn-

bauentwicklung eignen würden. Entsprechend wertvoll sind diese Flächen einzuschätzen, und sollten hinsichtlich der zu realisierenden Dichte und städtebaulichen Qualitäten besonders sorgfältig entwickelt werden. Weitere Entwicklungen in Reitmehring und Attel sind in Abhängigkeit von der Pkw-freien Verkehrsanbindung an den Hauptort zu beurteilen. In beiden Orten stellt die differenzierte Entwicklung der städtebaulichen Strukturen

**(Schwerpunktbildung)** und die Vorhaltung von Flächen für die Anordnung zentraler Funktionen für den jeweiligen Ortsteil eine wichtige Aufgabe dar, um eine weitere Entwicklung zu einem reinen Wohn- und Schlafstandort zu vermeiden und den Bewohnern Gelegenheit zu Begegnung und Austausch zu bieten. Auch im Bereich des Hauptortes fehlen **Quartierszentren** in den Wohnquartieren fast völlig, könnten aber beispielsweise im Bereich der Nachnutzung des Klini-

kareals der RoMed Kliniken entwickelt werden. Bei der künftigen Gewerbeentwicklung soll die sinnvolle Reduzierung der Berührungspunkte zwischen **Gewerbe/Industrieflächen** und Siedlungsgebieten beibehalten werden, so dass eine weitere Entwicklung nur im Zusammenhang mit den existierenden Quartieren in Reitmehring und Tegernau sinnvoll erscheint. Die bevorstehende Stilllegung der ehemaligen Bahntrasse und der kreuzungsfreie Ausbau der

Bahnüberführung der B304 öffnet hier Entwicklungsmöglichkeiten im Ortsteil Reitmehring. Aufgrund der äußerst knappen Entwicklungsflächen im Bereich des Hauptortes und des hohen Siedlungsdruckes aus der Metropolregion München und dem Wasserburger Umland ist die Prüfung und Vermittlung von Nachverdichtungsmöglichkeiten bestehender Quartiere im Hauptort eine wichtige Aufgabe, zu deren Zielen auch die Ausbildung von **Quartierschwerpunkten** in den Bestandsquartieren gehören sollte. Zu den wesentlichen im Be-

reich der **Verkehrsplanung** zu lösenden Aufgaben gehört die Reduzierung des Durchgangsverkehrs durch den Hauptort, die Verbesserung der pkw-freien Anbindung der Ortsteile an den Hauptort sowie generell die Verlagerung des Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und Zweiräder (siehe Konzept Verkehr). Aufgrund ihres relativ hohen Flächenbedarfes sind auch Flächen für die **Sportentwicklung** in Wasserburg auf der Ebene des Gesamtortes zu prüfen. Neben dem Ausbau der Sportflächen im Zusammenhang mit dem Schulareal auf der Halbinsel

wären auch ergänzende Flächen im Bereich des Schwimmbades oder - wiederum in Abhängigkeit von der verkehrstechnischen Anbindung - in Reitmehring denkbar. Die Zusammenführung der **Klinikfunktionen** östlich der B15 erlaubt einerseits die Neuordnung des bisherigen Klinikareals, verändert aber auch die Verkehrsströme und erfordert eine leistungsfähige Anbindung an Bahnhof und Hauptort. Im Bereich der **Freizeitfunktionen** gibt es in Wasserburg neben den Sportflächen am Schwimmbad einen deutlichen

Schwerpunkt im Bereich der Halbinsel und ihrer Innuferzonen, deren bessere Erreichbarkeit und Anbindung an den Altstadtbereich die Lebens- und Aufenthaltsqualität im Ort weiter steigern könnte. Im Betrachtungszeitraum des ISEK wird die städtebauliche Neuordnung des ehemaligen Bahnhofsgebietes „an der Rampe“, des Areals der Essigfabrik im Westen der Halbinsel und der ehemaligen Krankenhausflächen im Ortsteil Burgau einen Schwerpunkt der Aufgaben bilden.



## Prämissen für die weitere Siedlungsentwicklung

Die Siedlungsentwicklung stellt in Wasserburg aufgrund des bestehenden Wachstumsdruckes aus der Region und der Metropolregion eine wichtige Aufgabe der Ortsentwicklung dar. Im Sinne der Gesamtorientierung auf eine nachhaltige Stadtentwicklung wurden Prämissen für diese künftige Siedlungsentwicklung entwickelt. Die vertiefte Entwicklung und exemplarische Umsetzung dieser Kriterien im Rahmen eines ersten Wohnungsbauprojektes nach dem Beschluss zum ISEK ist als eigenständiges Projekt im Projektportfolio vorgesehen.

### 1. Flächensparend entwickeln

Künftige Siedlungsentwicklungen sollen als gemischte Wohnformen mit einem Schwerpunkt auf dem flächensparenden Bauen

angelegt werden. Sonderwohnformen und gemeinschaftliche Bauprojekte sollen einen Platz finden, und im Bereich bestehender Siedlungsgebiete sollen Nachverdichtungsmöglichkeiten untersucht und angeboten werden.

### 2. Vorausschauend entwickeln

Ortskernnahe und infrastrukturnahe Entwicklungen sollen an erster Stelle stehen. Bei allen Neuentwicklungen soll die Nahversorgung der Wohnstandorte schon in der Planung berücksichtigt werden. Die Pkw-freie Anbindung der Ortsteile stellt eine wichtige Voraussetzung für die weitere Entwicklung dar.

### 3. Kostensparend entwickeln

Insbesondere im Bereich

günstigerer Wohnungen gibt es aktuell einen höheren Bedarf in Wasserburg. Sie sind verstärkt Ziel künftiger Entwicklungen. Bei neuen Siedlungsentwicklungen wird deshalb die Erschließungsfläche und der Anteil befestigter Flächen gezielt reduziert, und besonderes Augenmerk auf Folgekosten neuer Wohngebiete gelegt.

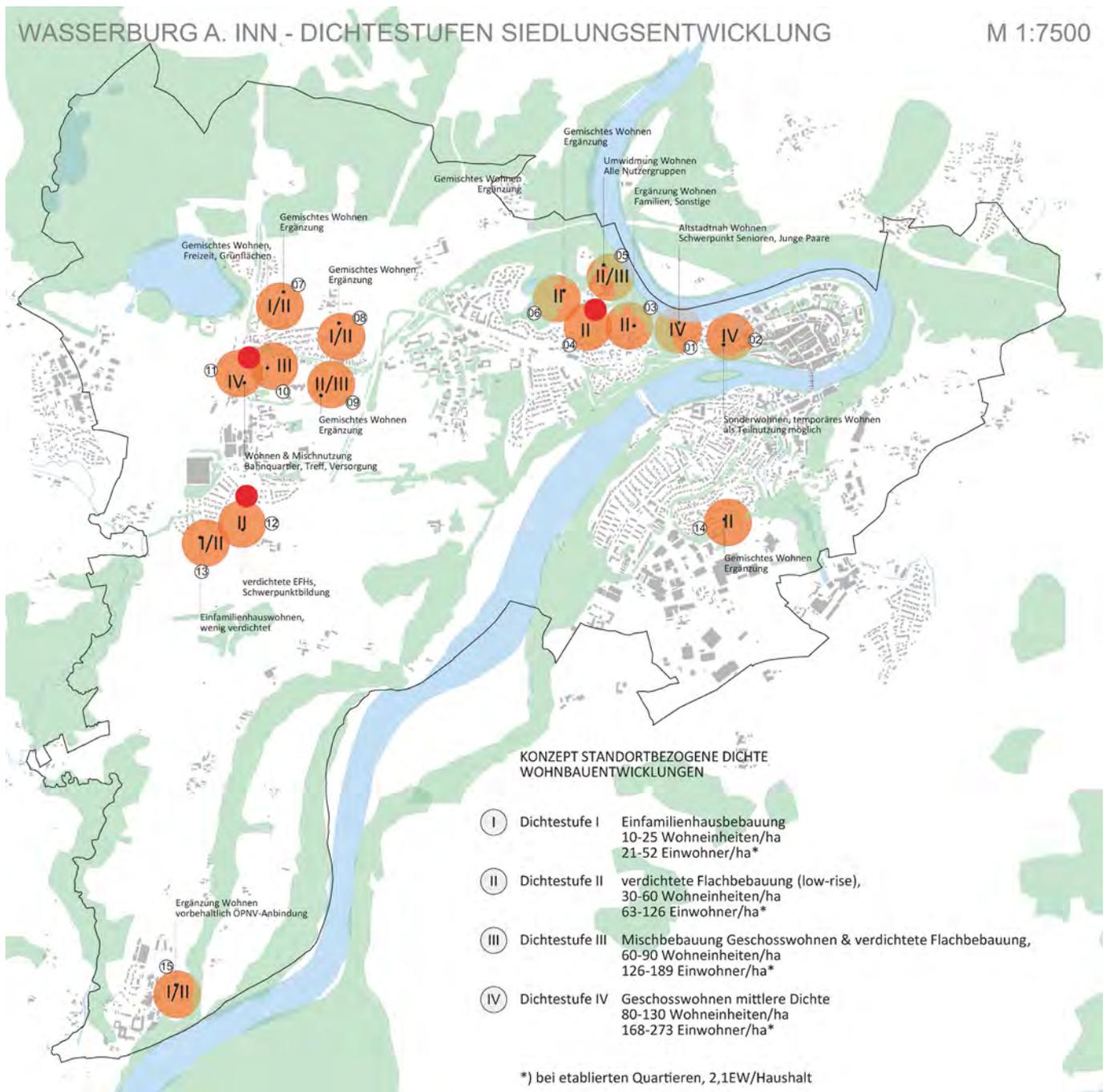
### 4. Qualitätvolle Entwicklung

Auf der städtebaulichen Ebene wird eine hohe Qualität künftiger Entwicklungen angestrebt. Teile der Ausgleichsflächen im Bereich der Entwicklungsgebiete, eine quartiers- statt parzellenbezogener Entwicklung, qualifizierte Freiflächen, modernes Regenwassermanagement und die bewusste Setzung von Aufenthalts- und Nachbarschaftsange-

boten sind kostenneutral realisierbar, verbessern aber die Lebens- und Wohnqualität spürbar.

### 5. Energiesparend entwickeln

Vor dem Hintergrund einer nachhaltigen Entwicklung der Stadt Wasserburg wird auch auf energetische Fragen schon bei der Konzeption der Siedlungsentwicklungen Wert gelegt. Neben den prinzipiell zu beachtenden Minimierung der Verschattung durch die Anpassung der Stellung der Gebäude zueinander und der Optimierung der Orientierung der Gebäude für die passive und aktive Solarenergienutzung können auch quartiersbezogene Energieversorgungskonzepte einen Beitrag leisten und mit Beteiligung der Stadt Wasserburg einen Vorbildcharakter entwickeln.



### Maßstab für die Dichte künftiger Siedlungsentwicklungen

Um den knappen Entwicklungsflächen der Stadt Wasserburg Rechnung zu tragen und eine differenzierte und standortangepasste Siedlungsentwicklung zu fördern, wurden für die wesentlichen in Frage kommenden Entwicklungsflächen Dichtestufen definiert, die bei der weiteren Entwicklung des Wohnungsbaus in Wasserburg zugrunde gelegt werden sollen. Eine reine Einfamilienhausbebauung soll dabei künftig vermieden, sondern mit dem Ziel der Schwerpunkt-

bildung jeweils in Verbindung mit verdichteten Bauformen entwickelt werden, um auf den zur Verfügung stehenden Flächen Quartiere in einer zeitgemäßen, flächen- und ressourcenschonenden Bauweise entstehen zu lassen. Die Dichtestufe I tritt deshalb jeweils nur in Verbindung mit der nächsten Dichtestufe II auf, die bereits Wohnraum für bis zu 126 Bewohner je Hektar Wohnbaufläche bereitstellen kann. Das Dichtekonzept sieht dabei die Wohnformen mit

der höchsten Dichtestufe für Wasserburg (Dichtestufe IV, Geschosswohnungsbau mittlerer Dichte) in den zentrumsnahen Bereichen vor, die sowohl für Senioren als auch für kinderlose oder junge Paare und Single-Haushalte besonders attraktiv sind. Quartiersschwerpunkte können im Zusammenhang mit Geschosswohnungsbauten in der Dichtestufe III im Umfeld verdichteter Flach- und Einfamilienhausbebauungen entstehen, wo die erreichbare Dichte

bereits Versorgungsfunktionen in den Erdgeschossflächen tragfähig werden lässt, oder werden als öffentliche Flächen mit einer quartiersbezogenen Freizeitfunktion innerhalb von verdichteten Einfamilienhausbebauungen vorgesehen und für künftige Versorgungsfunktionen vorgehalten.

# Städtebauliches Leitbild - Funktionen Ortsmitte



## Leitbild für die funktionale Entwicklung des Hauptortes

Das funktionale Leitbild zeigt sieben wesentliche Funktionsbereiche auf und um die Wasserburger Halbinsel, die jeweils einen eigenen Charakter aufweisen und in diesem Sinne weiter entwickelt werden sollen. Der Altstadtkern mit den historischen Straßenzügen und Gebäuden der Stadt bildet einen zentralen Versorgungsbereich für Wasserburg. Nordöstlich daran anschließend liegen ein trennender Grünzug außerhalb der historischen Stadtbereiche und

die ehemaligen Schwemmlandzonen mit Bildungs- und Infrastruktureinrichtungen aus jüngerer Zeit. Im Bereich der Rampe und südlich der Innbrücke liegen vorgelagerte Ankunfts- und Versorgungsbereiche für die Altstadt, die sowohl für Gäste und Besucher als auch für die Bewohner der Altstadt eine wichtige Funktion übernehmen. Nach Westen schließen an diesen Versorgungsbereich Quartiere an, die vorwiegend dem altstadtnahen Wohnen gewidmet sind.

Inwieweit eine interkommunale Zusammenarbeit eine Reaktivierung des Blaufeldes für Freizeitnutzungen ermöglicht, sollte geprüft werden - die Wasserburger haben etwa die Ausflugs-gaststätte, die nur über eine Fährverbindung zu erreichen war, noch in guter Erinnerung. Wesentliche touristische Ankerpunkte sollten ebenfalls mit Blick auf die Halbinsel und ihr Umfeld gesehen und entwickelt werden: Neben den Ankunftsarten (Parkhäuser, ZOB) bilden

die kulturellen Nutzungsschwerpunkte (Museum, Tourist-Info, Rathaus) sowie die topografisch mit dem besten Ausblick versehenen Orte hier wichtige Besuchspunkte. Ein solcher könnte im Bereich der Burg und auf dem Inn ergänzt werden.

**Lebendige Ortsmitte**  
**Historische Werte**  
**Beziehung zum Inn**  
**Verkehrlenkung**  
**Ruhender Verkehr**  
**Neuordnungsbereich**  
**Funktionale Ergänzungen**  
**Besuchspunkte**  
**Eignungsbereiche**



Marienplatz, Hofstatt und Ledererzeile werden als Einkaufsstraßen mit dem höchsten Besucherverkehr definiert. Hier sollte der Besatz der Erdgeschosszonen möglichst lückenlos erhalten bzw. hergestellt werden, um die Attraktivität für Fußgänger dauerhaft zu sichern.

In den Optionsbereichen findet ebenfalls Einzelhandel statt, aber auch andere Nutzungen mit Publikumsverkehr in den Erdgeschosszonen. Diese Optionsbereiche sind nicht als eigenständige Bereiche funktionsfähig, sondern profitieren von den nahe

liegenden Einkaufsstraßen und ergänzen die dortigen Angebote.

Eine Sonderstellung nimmt der Bereich der Herrengasse im Gefüge der Altstadtstraßen ein. Sie ist aufgrund ihrer größeren Breite und der Aufweitung zur Frauengasse mit den Schwerpunkten Rathaus und Stadtmuseum als Aufenthaltsbereich und für kulturelle Funktionen prädestiniert. Hier könnte auch der Besuch von Gästen in Wasserburg mit der Tourist-Info seinen Ausgang nehmen.



Der an den Altstadt kern anschließende Grüngürtel trennt die historische Altstadt von den später besiedelten Schwemmlandbereichen. Sein Erhalt und die Förderung der öffentlichen Zugänglichkeit dieser Bereiche sind eine langfristige Zielsetzung für die funktionale Entwicklung des Altstadtbereiches.

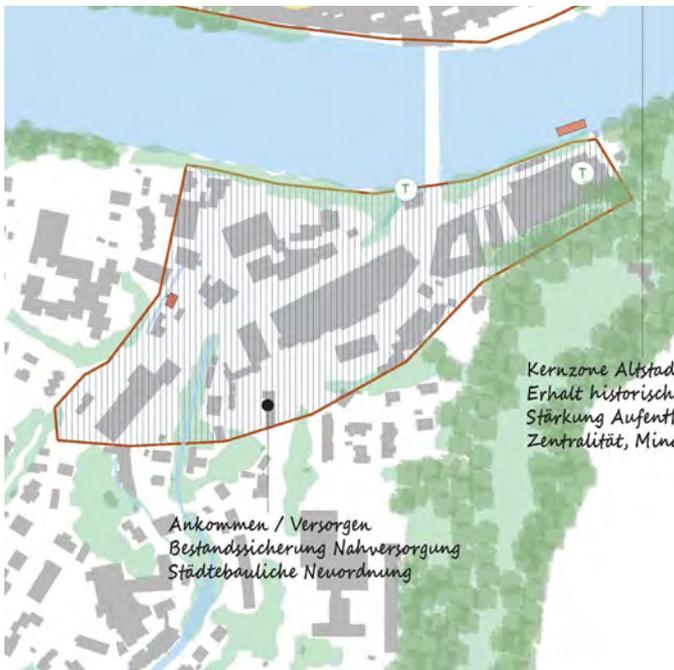
Im Bereich der Schwemmlandzone sind der Erhalt und die Förderung der Durchlässigkeit zum Innufer für Fußgänger und Blickbeziehungen Schwerpunkt der funktionalen Zielsetzung. Mit der weiteren Aktivierung der Uferzone

für Freizeitnutzungen wird die Anbindung dieser Zone an den Altstadt kern zunehmend wichtig. Bauliche Anlagen in diesem Bereich sollten die Beziehung zwischen Altstadt und Innufer künftig nicht behindern, sondern unterstützen.



Der dem Altstadt kern westlich vorgelagerte Bereich um Bahnhof und Rampe ist einer der beiden wesentlichen Ankunftsorte für die Altstadt und übernimmt durch die hier möglichen größeren baulichen Zusammenhänge eine wichtige Versorgungsfunktion für die Altstadt. Die städtebauliche Neuordnung in diesem Bereich zielt auf die Steigerung der Aufenthaltsqualität und fußläufigen Attraktivität dieser Zone ebenso wie auf die städtebaulich-räumliche Fassung der Straßenräume. Schon an dieser Stelle sollte ein Besucher Wasserburgs den Auftakt zur besonderen

städtebaulichen Qualität der Wasserburger Halbinsel erfahren. Neben ergänzenden Versorgungsfunktionen, für die im Bereich des Altstadt kernes keine Flächen zur Verfügung stehen, könnten hier aber auch Sonderwohnungen oder nicht störende gewerbliche Nutzungen im Übergangsbereich zu den schwerpunktmäßig dem Wohnen gewidmeten Flächen weiter im Westen platziert werden.



Auch der südlich der Innbrücke der Altstadt vorgelagerte Bereich übernimmt eine Ankunfts- und Versorgungsfunktion.

Mit dem Parkhaus am Kellerberg und den tendenziell großflächigen Einzelhandelsnutzungen sind auch hier dem Altstadtkern dienende Funktionen vorgelagert, die aufgrund ihres Flächenbedarfes innerhalb der historischen Strukturen nicht platziert werden können.

Der Erhalt dieser Versorgungsfunktion ist auch bei der städtebaulichen Aufwertung dieser Bereiche eine wichtige Rahmenbe-

dingung.

Für alle Besucher, die sich von Süden der Altstadt nähern, beginnt hier das Erlebnis Wasserburg. Entsprechend qualifizierte Fußwegeverbindungen, ein für die verschiedenen Nutzer integriert gestaltetes Leitsystem und nicht zuletzt auch hier die städtebaulich-räumliche Fassung der Straßenzüge sind hier eine langfristige Aufgabe, deren Umsetzungsmöglichkeiten stark vom Erfolg der Maßnahmen zur Verkehrslenkung und Verkehrsmittelwahl abhängt.

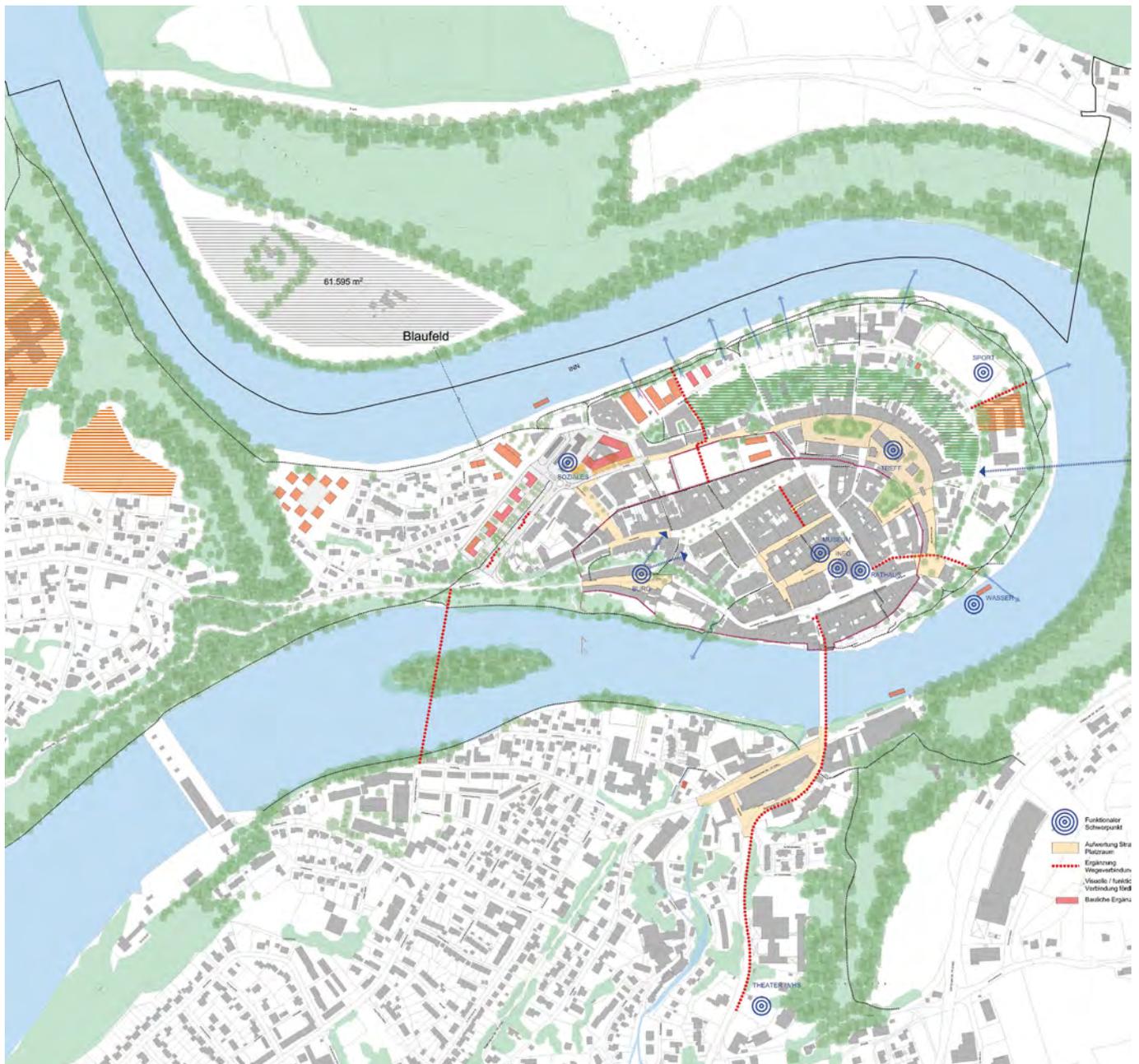


Die Flächen westlich der Rampe sind aufgrund ihrer Lage und Erschließung für gewerbliche Nutzungen nur eingeschränkt geeignet. Mit der Nachnutzung der Essigfabrik zu Wohnzwecken wird hier auch ein Teil des problematischen Schwerlastverkehrs entfallen.

Während das Areal der ehemaligen Essigfabrik als zusammenhängendes Quartier entwickelt werden kann, sind im Bereich zwischen Rampe und Essigfabrik durch die kleinteilige Eigentumsstruktur nur im Sinne von Nachverdichtungsangeboten durch eine städtebauliche Rahmenplanung

wie auch in anderen bestehenden Wohnquartieren Wasserburgs Aufwertungen möglich, die im wesentlichen auf eine moderate Steigerung der Dichte und eine Verbesserung der Wegführung für Fußgänger und Radfahrer zielen sollten.

# Städtebaulicher Rahmenplan - Ortsmitte



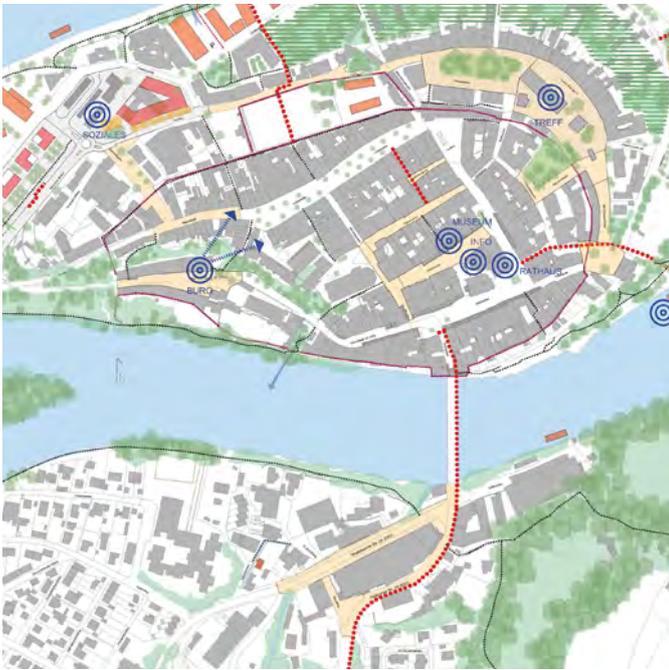
## Rahmenplan für die städtebauliche Entwicklung der Ortsmitte

Der Rahmenplan Ortsmitte zeigt anhand beispielhafter Stadtbausteine und funktionaler Ergänzungen die Zielvorstellungen für die städtebaulich-räumliche Entwicklung der Ortsmitte. Die Ortsmitte Wasserburgs wird als multifunktionales Zentrum aufgefasst und weiterentwickelt. Während die Belastung durch den individuellen Pkw-Verkehr reduziert werden muss, gilt es die Attraktivität der Ortsmitte als Handelsstandort, Treffpunkt und Freizeitort weiter zu stärken.

Mit zahlreichen öffentlichen Funktionen in der Ortsmitte ist dafür ein solides Fundament vorhanden. Ergänzende funktionale Schwerpunkte für Tourismus und Freizeit (Aussichtspunkt Burg, Aufenthalt am Wasser, Treffpunktfunktion im ehem. Salzstadel) ergänzen die bereits vorhandenen. Noch nicht sanierte oder von funktionalen Veränderungen betroffene Freiraumbereiche sollen saniert, fehlende Wegeverbindungen ergänzt werden. Auch die unter Berücksich-

tigung denkmalpflegerischer Belange umgesetzte ergänzende Fußgänger- und Radfahrer Verbindung über den Inn gehört zu diesen Wegenetzverbesserungen. Während im Bereich der historischen Ortsmitte der Erhalt der bestehenden Strukturen im Vordergrund steht, sollen Veränderungen im Bereich der Schwemmlandzone dazu beitragen, die Beziehung zwischen Altstadt und Innufer zu stärken. Orientierung und Maßstäblichkeit der Gebäude in diesem Bereich spielen

hier eine große Rolle. Geprüft werden soll auch die Möglichkeit, grundsätzlich den sinnvoll in Altstadt Nähe platzierten Bauhof zugunsten öffentlicher (Sport) Funktionen zu verkleinern, indem reine Lagerfunktionen an anderer Stelle in der Stadt realisiert werden. Im westlichen Bereich der Halbinsel sollen die erforderlichen funktionalen Ergänzungen auch dazu genutzt werden, die städtebaulich-räumliche Fassung des öffentlichen Raumes zu verbessern.



Platz- und Straßenräume mit Sanierungsbedarf (gelb hinterlegte Flächen)

Im öffentlichen Raum der Stadt Wasserburg wurden bereits zahlreiche Flächen saniert. Mit Herrengasse und Färbergasse fehlen hier noch zwei zentrale Straßenzüge.

Eine wichtige, langfristige Zielsetzung ist die Wiederherstellung des Raumzusammenhanges rund um den ehemaligen Salzstadel am Kaspar-Aiblinger-Platz, wo historisch die größte Platzfläche Wasserburgs angelegt war, zwischenzeitlich jedoch überformt wurde.

Die Zugangsbereiche zum Altstadtkern am Bahnhofplatz, Max-Emanuel-Platz und Kellerstraße spielen für den ersten Eindruck und den Weg vom Parkplatz in die Altstadt eine wichtige Rolle.

Kaum Platzqualität haben aktuell die Verkehrsflächen im westlichen Bereich auf der Burg, daneben gibt es einen Aufwertungsbedarf im Hag, in der Innvorstadt bis zum Gimplberg.

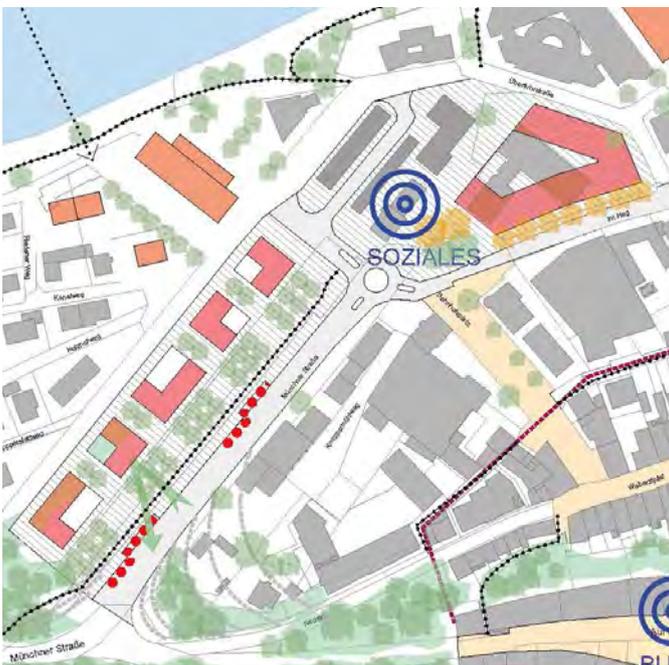
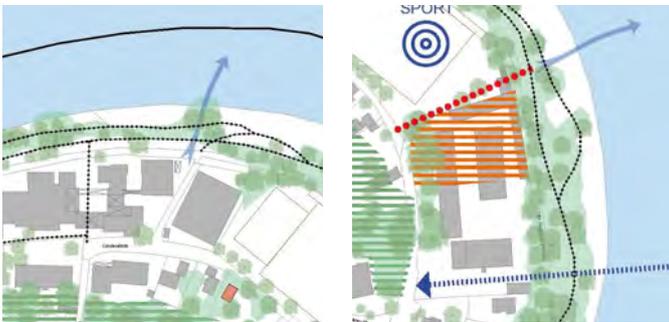


Schwemmlandzone und Innufer

Alle Maßnahmen im Bereich der Uferzone und des ehemaligen Schwemmlandgebietes zielen auf eine Verbesserung der fußläufigen Durchlässigkeit und Blickverbindung zwischen Innufer und Altstadt.

Ergänzende Bauliche Strukturen sollten deshalb nicht parallel zur Uferlinie liegen, sondern die Blickbeziehungen möglichst offen halten. Auch eine Ergänzung des Wegenetzes mit einer Verkürzung der Wegstrecken entlang der Uferlinie, auf denen ein Zugang in den

Bereich der Altstadt nicht möglich ist, trägt hier zur Verbesserung der Nutzbarkeit der Freizeitzonungen am Innufer bei



An der Rampe / Überfuhrstraße

Die städtebauliche Neuordnung im Bereich Rampe / Bahnhofareal zielen auf eine bessere Fassung des städtebaulichen Raumes, die Ausbildung eines Ankunftsortes für Besucher und Gäste und die Vermittlung zwischen den westlich anschließenden Wohnungsbaustrukturen und den Verkehrs- und Infrastruktureinrichtungen an der Rampe und im Bereich ZOB. Im Bereich Post kann eine solche Verbesserung im Bestand durch die Ergänzung bewusst gesetzter Großbäume oder,

sollte die Logistikfunktion an dieser Stelle an räumliche Grenzen stoßen, auch durch eine neue Gebäudefigur an dieser Stelle erreicht werden.

# Handlungsprogramm - strategische Projekte

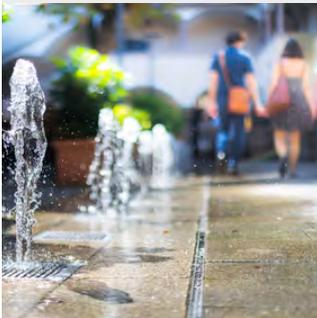
## Strategische Projekte

Der Wunsch nach einer aktiven Gestaltung der Stadtentwicklung auf Grundlage des ISEK geht mit einem aktiven Rollenverständnis der Stadt Wasserburg am Inn sowie der örtlichen Akteure einher. Die Stadt agiert aktiv, um das ISEK im Sinne des **Leitbildes** umzusetzen. Hierfür sind nicht nur Veränderungen in den bestehenden Strukturen und Prozessen erforderlich, sondern es ist auch

die Bereitstellung weiterer, unterstützender Ressourcen notwendig. Die nachfolgenden Projekte dienen in erster Linie der Bereitstellung der erforderlichen **Ressourcen** und der Bildung der benötigten **Strukturen**. Sie sind Grundlage für die Bearbeitung weiterführender und ergänzender Projekte.



## 01 Produkt-/Markenentwicklung zum Thema Altstadt-erlebnis (Flair)



Inhaltliche Grundlage für eine kooperative Standortentwicklung der Wasserburger Altstadt ist die Vereinbarung und **Ausformulierung eines Markenkerns**, den die Akteure der Altstadt gemeinsam entwickeln und tragen sowie in der Angebotsentwicklung und -umsetzung durchgängig sichtbar machen. Die Themen **Flair und Einzigartigkeit** repräsentieren aus fachlicher Sicht derzeit den Markenkern der Wasserburger Altstadt, beide Themen sind aber bisher nicht in eine gezielt markenkonforme Angebotsentwicklung eingeflossen. Hierfür muss

der Markenkern dokumentiert und verbindlich entwickelt werden (Besatz, Gestaltung, Erlebnis, Sinne). Entsprechend sind dann auch die Leistungsbausteine der Altstadt **inhaltlich aufzuladen und aktiv weiterzuentwickeln**. Hierzu zählen markenkonforme Angebotsbausteine (Positionierung von Zonen, Spezialisten, Themen) ebenso wie markenkonform entwickelte Besuchsansätze (Veranstaltungen). Eine durchgängige Konformität zum Markenkern betrifft auch die **räumliche Standortentwicklung** und dabei u.a. die Verbesserung der

Fußläufigkeit, der Barrierefreiheit, und die Verbesserung der Aufenthaltsqualität aber auch die Optimierung des Besatzes und dessen räumliche Verteilung und Dichte. Nachdem sich der Markenkern des Standortes im Gesamteindruck zum Standort, seinem Veranstaltungsangebot und seinen Kommunikationsmedien wiederfinden soll, gilt es einen entsprechenden **Gestaltungsleitfaden** („Flair“) für die Akteure am Standort der Altstadt abzustimmen.

## 02 Altstadtmanagement



Die Einrichtung eines Altstadtmanagements ist eine grundlegende Voraussetzung für eine **kontinuierliche, standortbezogene und akteursübergreifende** Angebots- und Produktentwicklung sowie zur standortbezogenen Vermarktung der Altstadt. Erst mit einer Stelle, der das Thema **Produktentwicklung „Altstadterlebnis“** zugeordnet und dauerhaft zugeordnet ist und durch die die Kooperation der hierfür erforderlichen Akteure (Stadt, Handel, Kultur, Gastronomie, Tourismus, Eigentümer) organisiert und die Aktivitäten koordiniert

werden, lassen sich die Querschnittsthemen der Altstadt- und Produktentwicklung markenkernkonform und akteursübergreifend bearbeiten. Zur Stelle des Altstadtmanagements muss ergänzend eine **institutionalisierte Form der Kooperation** geschaffen werden (Arbeitskreis Standortverbund Altstadt), die ebenfalls durch das Altstadtmanagement koordiniert wird. Gleichzeitig fungiert das Altstadtmanagement als Bindeglied zwischen den unterschiedlichen Akteuren und Gruppen und fördert deren Kooperation und Vernetzung. Ein weiterer Auf-

gabenbereich ist das Thema Standortentwicklung bezogen auf den Besatz und die Gestaltung der Altstadt. Das Altstadtmanagement ist hierbei **Standortentwickler und Ansprechpartner** für Themen wie Optimierung des Besatzes der Erdgeschosszone, Mittelvergabe aus einem Verfügungsfonds oder Fördermöglichkeiten im Rahmen eines Geschäftsflächenprogramms. Schließlich koordiniert und moderiert es die Produkt- und **Angebotsentwicklung** zum Thema Altstadterlebnis und das **Altstadtmarketing**.

### 03 Kulturstandort- konzept



Die Positionierung der Stadt Wasserburg am Inn als Kulturstadt schafft die Anforderung bezüglich der kulturellen Infrastruktur und des Kulturangebotes eine **übergreifende Zielsetzung zu deren Weiterentwicklung** zu formulieren. Die gemeinsame Entwicklung eines Kulturstandortkonzeptes Wasserburg, das die Ausstattungs- und Bedarfssituation klärt und sowohl die Weiterentwicklung der **Kulturstandorte** als auch eine gemeinsame **Angebotsentwicklung und Außendarstellung** thematisiert, kann dies leisten. Das Setzen dieser Aufgaben-

stellung schafft einen ersten Anlass für die Kooperation und Vernetzung der Akteure und schafft auch einen organisierten Rahmen, um die Möglichkeiten

- einer gemeinsamen Angebotsentwicklung (z.B. Kinderkulturwoche),
- einer thematischen Angebotsbündelung (Ausbau und Außenauftritt zum Musikschulangebot)
- einem übergeordneten Standortmarketing (Marketing als Kulturstadt) und
- einer gemeinsamen Ressourcenausstattung

(Anschaffung und Verleih von Technik/Material, Kulturfonds) abzustimmen. Schafft die Entwicklung eines Kulturstandortkonzeptes den ersten Anlass und ein Thema für die Vernetzung und Kooperaion der Akteure, so dient es nach Fertigstellung als gemeinsame Handlungsgrundlage für die Angebotsentwicklung, die Außendarstellung und die Kooperation der Akteure untereinander.

### 04 Kultur- management

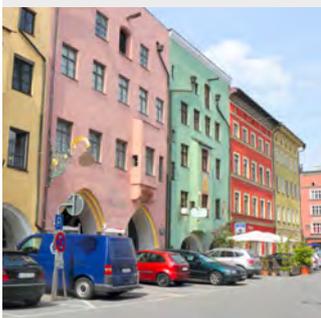
Die Einrichtung eines standortübergreifenden Kulturmanagements dient der **Unterstützung und Professionalisierung** der ehrenamtlichen Kulturarbeit durch einen übergeordneten Koordinator und Ansprechpartner. Dies schafft die Voraussetzungen, um Synergien zu nutzen, Ressourcen zu bündeln und die Angebotsentwicklung breiter aufzustellen. Aufgabe eines Kulturmanagements ist die **Förderung und Koordination** der projektbezogenen Zusammenarbeit der unterschiedlichen Akteure aber auch die dauerhafte **Vernetzung**

der Akteure für eine gemeinsame Angebots- und Standortentwicklung der Kulturstadt Wasserburg am Inn. Neben der Bereitstellung eines Koordinators ist deshalb auch im kulturellen Bereich eine **institutionalisierte Form des Austausches** zwischen den unterschiedlichen Akteuren als Grundlage für eine Entwicklung gemeinsamer und übergreifender Angebote aber auch für die stärkere **Einbindung örtlicher Akteure** beim Thema Veranstaltungen vorzusehen. Ein Kulturmanagement soll zudem die **Bereitstellung von Ressourcen** koordi-

nieren und die **Weiterentwicklung der kulturellen Infrastruktur** am Standort Wasserburg thematisieren. Aufgaben in diesem Bereich sind die Bündelung von Interessen hinsichtlich der Weiterentwicklung der kulturellen Infrastruktur, die Bündelung von Themen bezogen auf die Weiterentwicklung des Standortes und des Angebotes am Standort sowie eine imagegestaltende Außendarstellung in der Stadt und der Region.



### 05 Gebäude- und Flächenmanage- ment



Ein Gebäude- und Flächenmanagement für die Altstadt hat die Aufgabe, eine aktive Standortentwicklung durch die **Bereitstellung der grundlegenden Informationen zum Standort** zu ermöglichen. Stehen Informationen aus einem Gebäude- und Flächenmanagement zur Verfügung, können Bestands- und Entwicklungsprobleme am Standort Altstadt **frühzeitig identifiziert** und durch das Standortmanagement aufgegriffen werden. Aber auch Entwicklungsoptionen für den Standort sind dann zu erkennen. Es dient somit dazu, aktive Innenentwick-

lung zu unterstützen und drohenden Leerstand zu vermeiden. Neben der Aufnahme und dem Monitoring der **Gebäudenutzung** und der **Besitzverhältnisse** gilt es, die **Entwicklungsvorstellungen** der Eigentümer bezüglich der künftigen Nutzung zu erfassen. Auch diese Informationen dienen als Grundlage für die aktive Weiterentwicklung des Standortes Altstadt und die Arbeit des Altstadtmanagements als zentralem Ansprechpartner für Anfragen. Eine aktive **Rekrutierung von Nutzungen** und die Vermarktung des gesamten Standortes sowie

einzelner Objekte in der Altstadt wird erst möglich, wenn diese standort- und objektbezogenen Informationen verfügbar sind. Die Informationen aus dem Gebäude- und Flächenmanagement werden zudem dazu genutzt, eine **präventive Risikobewertung zur Funktionsfähigkeit der Altstadt** vorzunehmen. Im Kontakt mit den Mietern und/oder Eigentümern können dann auch fallbezogen sowie standortübergreifend die Unterstützungs- und Fördermöglichkeiten thematisiert und ggf. initiiert werden.

## 06 Digitale Einkaufsstadt / Altstadt



Das sich im Zuge der Digitalisierung und des digitalen Wandels **verändernde Kundenverhalten** stellt neue Anforderungen an den Einkaufsstandort „Wasserburger Altstadt“. Häufig geht dem Einkauf im Laden die Online-Suche voraus, so dass die **digitale Auffindbarkeit** sowohl der Geschäfte als auch des Standortes „Wasserburger Altstadt“ zu einer entscheidenden Anforderung geworden ist. Der stationäre Einzelhandel in einer Altstadt muss den Veränderungen durch den E-Commerce mit eigenen Innovationen und einer Steigerung der Attraktivität

für die Kunden begegnen, will er im Wettbewerb bestehen. Dies schließt ein, als **Handelsstandort Altstadt Online präsent zu sein**, um die Kunden dort mit Information, Angeboten und Besuchsimpulsen anzusprechen, wo sie nach diesen Inhalten suchen. Mit einem Modellprojekt „Digitale Einkaufsstadt“, liegen aus drei Modellkommunen Erfahrungen in der Entwicklung einer **Digitalstrategie** vor. Als Voraussetzungen wurden eine entsprechend aktive und interessierte Händlergemeinschaft sowie das Vorhandensein einer funktionierenden öffentlich-

privaten **Kooperationsstruktur** angesehen. Dies unterstreicht, dass sich die komplexen Themen der Standortentwicklung von heute nur in Kooperation bewerkstelligen lassen und die erforderlichen Kooperationsstrukturen in Wasserburg dringend entwickelt werden müssen. Inhaltlich zielt das Projekt darauf ab, eine **Online-Plattform als lokalen Marktplatz** einzurichten, ergänzende **Marketing-Maßnahmen** zu entwickeln und anzuwenden sowie die Händler gezielt zu **qualifizieren**.

## 07 Besucherlenkung

Das Projekt „Besucherlenkung“ bündelt unterschiedliche Maßnahmen bezogen auf die Mobilität der Besucher. Es widmet sich zum einen der Erreichbarkeit und dem **Erreichbarkeitsmarketing** für die Altstadt. Zum anderen greift es die Themen **Orientierungsmöglichkeiten** sowie Qualität und Attraktivität der Wege durch bzw. in die Altstadt auf. Bereits die Parkhäuser und Stellplätze am Altstadtrand sollten als **Bestandteil** der Altstadt wahrnehmbar sein. Hierfür wird die Außendarstellung (Benennung/Beschilderung) sowie das Informationsan-

gebot (dynamische Anzeigetafel) verbessert werden. Zudem werden die Themen „Altstadterlebnis Wasserburg“ und „Einkaufserlebnis Wasserburger Altstadt“ bereits an den Empfangspunkten (Parkhäuser) und Informationspunkten **sichtbar** gemacht. Die von den Sammelpunkten in die Altstadt führenden Wege werden hinsichtlich Gestaltung und Wegeführung aufgewertet. Ziel ist es, die Distanzwahrnehmung so gering wie möglich zu halten und die Fußläufigkeit zu verbessern. Für Besucher, die die Altstadt mit dem Fahrrad aufsuchen, wer-

den innerhalb der Altstadt entsprechende Abstellmöglichkeiten platziert und die **Infrastruktur für Fahrradtouristen** (Orientierung, Abstellbereiche) wird anforderungs-/bedürfnisgerecht optimiert. Als touristisches Angebot werden Ausichts- und Besuchspunkte, Aufenthaltsbereiche und die Wegeführung definiert und in ein **touristisches Leitsystem** aufgenommen. Darüber hinaus werden sie mit Informationen zur Stadtgeschichte angereichert und die Aufenthaltsqualität an diesen Standorten und Wegen wird verbessert.



## 08 Produktentwicklung für den Tagestourismus

Ein Angebot für den Tagestourismus im Sinne eines Produktes ist in Wasserburg auf Ebene der Altstadt bisher nicht definiert. Ziel des Projektes ist es deshalb, gemeinsam mit den unterschiedlichen Akteuren der Altstadt, ein **authentisches und erlebnisorientiertes Angebot** zum Thema „Altstadterlebnis Wasserburg“ zu entwickeln und umzusetzen. Für eine entsprechende Angebotsentwicklung müssen sich die unterschiedlichen Akteure zusammenfinden und gemeinsam die **Zielgruppen** bestimmen sowie die **Leistung und die Leistungsbestand-**

**teile** festlegen, die zum Produkt „Altstadterlebnis Wasserburg“ gehören sollen. Darauf aufbauend können unterschiedliche Ausrichtungen hinsichtlich Thema oder Zielgruppe festgelegt werden. Dabei geht es darum, **Einzigartigkeiten** zu entwickeln und zu zeigen, unterschiedliche Sinne anzusprechen, Emotionen hervorzurufen und Inhalte erlebnisorientiert zu präsentieren. In Wasserburg können dabei speziell die Themen Wasser und Burg entwickelt werden und idealerweise durch die Aufbereitung von Geschichten zu historischen Themen

und Personen im Rahmen eines „story telling“ mit dem Thema Altstadt verbunden werden. Beispielhaft könnte auch ein thematischer Rundgang „Das einzigartige Souvenir finden“ mit Bezug zu Handel und Gastronomie entwickelt werden.



## 09 Schauplätze



Im Projekt Schauplätze werden die wesentlichen Besuchspunkte für einen stadt- und baugeschichtlichen Weg, der durch die Stadt führt, als **Basisangebot für einen individuellen Stadtrundgang** bestimmt und die Standorte entsprechend aufbereitet. Ziel ist es, Information zu Gebäuden und Geschichten im **öffentlichen Raum** zu platzieren. Hierfür können Aufnahmen aus dem Bildarchiv im öffentlichen Raum darstellt und Audio-/Videodateien hinterlegt werden. Dies erzeugt sowohl auf Seiten der Gäste als auch auf Seiten der Bürger/innen Aufmerk-

samkeit zum Thema Altstadt und Altstadtentwicklung. Gleichzeitig fördert es die Kenntnisse zur Stadtgeschichte und damit auch das **Identitätsbewusstsein**. Die Aufbereitung der Besuchspunkte und des öffentlichen Raums mit Information ist aber nur ein Ansatzpunkt, das Thema Stadtgeschichte in der Öffentlichkeit zu platzieren. Gleichzeitig kann das Thema „Schauplatz“ auch bewusst im Rahmen von **Aktionen** platziert werden (Schauplatz der Saison und seine Geschichte/n). Mit der Identifikation und der inhaltlichen Aufbereitung der Schauplätze werden

auch bereits die Grundlagen für die Erstellung von Informationsmaterial für Tagesgäste sowie für den Online-Auftritt zum Thema Altstadterlebnis Wasserburg geschaffen.



## 10 Informationsmaterial



In Verbindung mit einer erweiterten Angebots- und Produktentwicklung als **Tagesausflugsziel zum Thema Altstadterlebnis** gilt es geeignetes Informationsmaterial (Markenkonformität) zu entwickeln bzw. das vorhandene **Informationsmaterial anzupassen** und weiterzuentwickeln. Grundlegende Angebote sind eine **thematische Broschüre** (Flyer/Karte) sowie ein verbessertes Print-Medium für den **individuellen Stadtrundgang**. Die Imagebroschüre könnte beispielsweise zum Thema „Das Besondere finden“ entwickelt werden

und sollte altstadtbezogen die Inhalte der Bereiche Stadtgeschichte, Baukultur, Handel, Gastronomie sowie Kunst und Kultur umfassen. Das Medium für den Stadtrundgang sollte die Altstadt nach Funktionsräumen gegliedert darstellen und die Angebotsvielfalt mit entsprechenden Querverbindungen kommunizieren. Darüber hinaus sollte es auf die ergänzenden Themenangebote und das Führungsangebot verweisen. Ergänzend zu dieser Aktualisierung und Verbesserung des grundlegenden Informationsangebotes werden darauf aufbauend weitere

**digitale** (Audio und Video) sowie **zielgruppenspezifische** Angebote (Kinderstadtplan) entwickelt.

## 11 Kooperative Standortentwicklung



Die Weiterentwicklung als **Wirtschaftsstandort** beinhaltet eine Reihe von Themen, möglichen Projekten und ergänzenden Angeboten, die im Dialog und in Kooperation von Stadt und örtlicher Wirtschaft initiiert, entwickelt und umgesetzt werden. Eine derartige kooperative Standortentwicklung erfordert zwingend eine **persönliche Zuständigkeit** und einen **organisatorischen Rahmen**, der einen regelmäßigen Austausch und die gemeinsame Bearbeitung von Themen ermöglicht. Es gilt auf Seiten der Stadt eine Zuständigkeit (Wirt-

schaftsbeauftragter) für die Vernetzung der Akteure und als Ansprechpartner für die Wirtschaft einzusetzen und eine formalisierte/institutionalisierte Form der Kooperation und des Austausches zwischen der Stadt Wasserburg am Inn und der örtlichen Wirtschaft zu Themen der Standortentwicklung und der Standortvermarktung zu schaffen. Neben einem regelmäßigen Informationsaustausch wird auch ein gemeinsames Handlungsprogramm abgestimmt, das beispielsweise Themen wie

- Karrierechancen
  - Heimatunternehmen
  - Qualität als Arbeitsort
  - Qualität als Wohnort
- sowohl für die inhaltliche Weiterentwicklung als auch für die Außendarstellung aufgreift. Eine weitere Zielsetzung liegt darin, aus der örtlichen Kooperation heraus Impulse für eine bessere Platzierung des Themas Wirtschaft sowie für eine höhere Relevanz des Themas Wirtschaftsförderung auf Ebene des Landkreises Rosenheim zu geben und eine Veränderung einzufordern.

- Bildungsstandort

## 12 Bürgerportal



Das Projekt Bürgerportal greift die Themen **Information und Beteiligung** der Bürgerschaft und der Bevölkerung im Einzugsgebiet auf. Der Baustein „Information“ umfasst eine **moderierte Plattform** für Wasserburg und das Umland zur Information sowie zum Dialog. Auf dieser Plattform erfolgt die laufende Information und Sensibilisierung der Bürger/innen zu Themen und Projekten der Stadt. Gleichzeitig sollen auf dieser Plattform auch **Zukunftsthemen** (Demografischer Wandel, Digitalisierung, Klimawandel, Wohnen, Nachhaltigkeit)

und dazugehörige Aktionen platziert werden, die zur **Mitwirkung und Beteiligung motivieren**. Auf dieser Plattform veröffentlicht die Stadt eigene Inhalte und auch Organisationen können Berichte (keine Werbung) einstellen. Idealerweise ist die Plattform „web-to-print“-fähig angelegt, so kann daraus ein Stadtblatt generiert werden. Ein zweiter Bestandteil des Bausteins Information besteht in der **Bereitstellung digitaler Daten** (Baumkataster, Denkmalkarten, Archiv und Museum) und ein dritter Bestandteil ist eine Außendarstellung zum **Monitoring**

der Stadtentwicklung, das beispielsweise Themen der Lebensqualität wie „jung“ in Wasserburg aufgreifen kann. Der Baustein „Beteiligung“ ist dem **Austausch** zwischen Stadt Wasserburg und den Bürgern/innen gewidmet und umfasst permanente **Austauschoptionen** (Bürgermelder, Rückkopplungsformate) sowie **Beteiligungaktionen** wie beispielsweise Wettbewerbe oder Patenschaften. Die hier beschriebene Form der Beteiligung wird in Wasserburg bisher noch nicht praktiziert und muss dementsprechend mit Ressourcen hinterlegt werden.

## 13 Informationsportal Altstadt



Das Angebot zum Thema Altstadterlebnis Wasserburg wird gebündelt auf einer separaten Informationsplattform platziert. Ein derartiges Portal kann die Außendarstellung zum Thema Stadtgeschichte und Baukultur (Einbindung Museum) aufnehmen und auch das Angebot der Stadtführungen eingliedern. Langfristiges Ziel ist die Entwicklung eines **digitalen Stadtmodells**, das in der touristischen Angebotsentwicklung und in der Vermarktung der Altstadt eingesetzt wird.



## 14 Altstadtmarketing



Eine gemeinsame, **standortbezogene Außendarstellung zur Altstadt** als eigenständiger räumlicher Angebotsbaustein in der Stadt Wasserburg am Inn und ihre einheitliche Vermarktung erhöhen die Wahrnehmbarkeit dieses Standortes auf Seiten der Bürgerinnen und Bürger bzw. der potenziellen Nutzer, Gäste und Kunden. Diesem Prinzip der gemeinsamen Standortvermarktung folgen beispielsweise auch Einkaufszentren, die ebenfalls das gesamte Zentrum gebündelt vermarkten und nicht nur den einzelnen Betrieb oder die

einzelne Veranstaltung. Mit der Darstellung des gesamten **Angebotsspektrums** erreicht der Standort eine höhere Attraktivität hinsichtlich Besuchsansätze und Kopplungsoptionen, was zu einem häufigeren Besuch und längeren Aufenthalt in der Altstadt motiviert. Für eine gemeinsame Standortvermarktung ist aber zunächst eine **gemeinsame Produktentwicklung** erforderlich, die das permanente sowie das periodische und punktuelle Angebot zu einem aktivitätsbezogenen Produkt bündelt. Eine derartige auf einzelne Aktivitäten,

Zielgruppen oder Zeiten abgestimmte und gebündelte Entwicklung und Darstellung des Angebotes ist eine Anforderung an unterschiedliche Akteure in der Stadt Wasserburg. Ziel des Projektes „Altstadtmarketing“ ist es, eine gemeinsame, übergeordnete Standort- und Angebotsentwicklung für die Altstadt einzuführen und **gebündelt** (z.B. nach unterschiedlichen Tageszeiten Altstadt am Vormittag, am Mittag, am Nachmittag, am Abend und in der Nacht) nach außen darzustellen.

## 15 Standortmarketing



Das Projekt Standortmarketing fasst die Aufgabe der **Außendarstellung** der Stadt Wasserburg zum Thema **Wirtschaftsstandort** als Arbeitspaket zusammen. Es gilt, mit den Akteuren des Wirtschaftsstandortes ein **Konzept für die Außendarstellung** zu definieren und mit Inhalt zu füllen, das u.a. die Themen

- Bildungsstandort
- Karrierechancen
- Heimatunternehmen
- Arbeitsort
- Wohnort anspricht.



(c) iq

## 16 Kooperatives Stadtmarketing

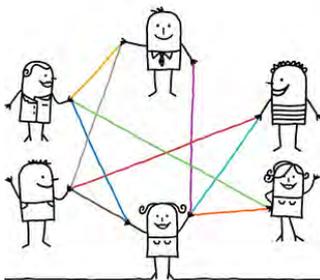
Eine thematisch geordnete und auf **Kernthemen** und Zielgruppen fokussierte Außendarstellung der Stadt ist Voraussetzung für eine weitreichende **Sichtbarkeit** der Stadt und die **Wahrnehmbarkeit** ihres Profils. Eine derartige Form der Außendarstellung soll im Zuge eines kooperativen Stadtmarketings erreicht werden. Hierfür muss aber vorab eine **Institutionalisierung** der für Stadtmarketing zuständigen Akteure in der Stadt und eine Zuordnung von Themen und Aufgabenfeldern zu den einzelnen Akteuren erfolgen. Derzeit erfolgt die

Außendarstellung durch die Stadt Wasserburg am Inn und weitere Themen und Angebote werden durch einzelne Akteure, dargestellt, die weitgehend separat agieren. Diese Art der Außendarstellung erreicht nicht die Reichweite, die in einer **gebündelten Form** erreicht werden könnte. Ziel ist es deshalb, die Vernetzung aller Akteure, die für eine gebündelte Außendarstellung zu den einzelnen Themen relevant sind. Hierfür wird ein organisatorischer Rahmen geschaffen werden, in dem das Thema Stadtmarketing gemeinsam bearbeitet abgestimmt wird.

Dies soll eine **Strategiegruppe Stadtmarketing** leisten, die eine Kooperation der Akteure zu den einzelnen marketingrelevanten Handlungsfeldern

- Altstadtmarketing,
- Standortmarketing inkl. Wirtschaft
- Stadtmarketing mit den Themen Kulturstadt, Sportstadt, Treffpunkt der Region

• Tourismus ermöglicht und der inhaltlichen Abstimmung von Kernaussagen, Themen und Inhalten dient.



## 17 Aktionsplan Wohnen

Der Aktionsplan Wohnen bündelt eine Reihe von unterschiedlichen Einzelmaßnahmen und fasst sie zu einem **breiter angelegten Handlungsansatz** zusammen. Ziel es ist, das Thema „bezahlbarer Wohnraum“ **umfassend** anzugehen und als Kommune eine **aktive Rolle** in den unterschiedlichen Handlungsfeldern einzunehmen, um dauerhaft Einfluss auf den Wohnungsmarkt und die unterschiedlichen Akteure auszuüben. Im Einzelnen handelt es sich um folgende Maßnahmen:

- Abstimmung der **Bauleitplanung** auf die siedlungsstrukturellen

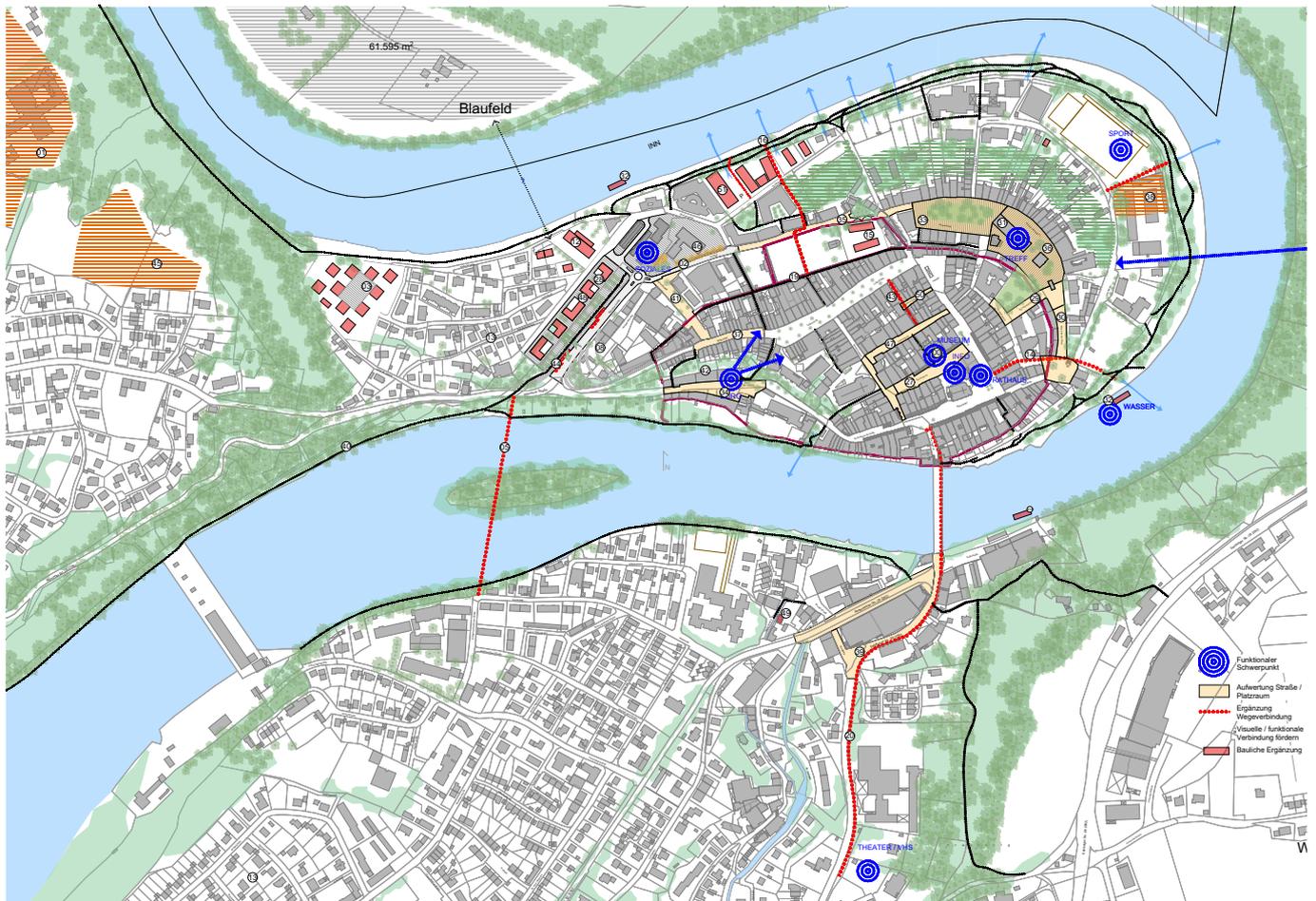
- Entwicklungsvorstellungen des ISEK
- Festlegung eines Grunderwerbsmodells für Eignungsflächen im Sinne des Modells der „**Sozialgerechten Bodennutzung**“ (vergleichbar zur Anwendung in München, Erding oder Dachau)
- Festlegung von **Dichte- und Qualitätskriterien** für einzelne Siedlungsgebiete und Erstellung einer **Rahmenplanung** zur Siedlungsentwicklung
- Information und Sensibilisierung der Bevölkerung zu den Themen **nachhaltige Wohnquartiere**,

**neue Wohnmodelle und Kooperationsformen** im Bereich Wohnen und Erstellung von Wohnraum

- Festlegung von **Vergabekriterien** und Sicherung der beabsichtigten qualitativen und quantitativen Eigenschaften von Wohnprojekten durch Festschreibungen in einem **städtebaulichen Vertrag**
- **Öffentlichkeitsarbeit** zur Aktivierung von Flächen und Wohnraum
- Einbindung der



# Handlungsprogramm - bauliche Projekte



## Ortskernbereich

Im Folgenden werden die vorgesehenen baulichen Maßnahmen im Bereich des Ortskernes dargestellt und verortet.

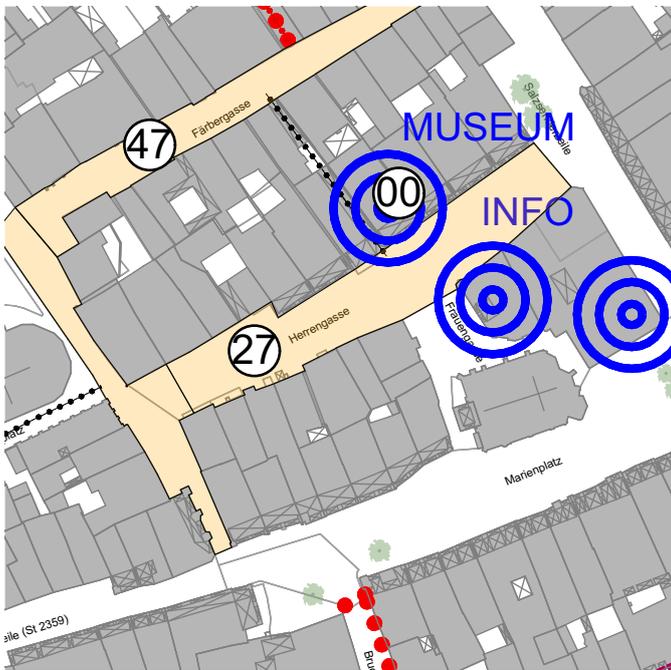
Aufgrund der in den vergangenen vierzig Jahren im Rahmen der Städtebauförderung bereits umgesetzten Maßnahmen gibt es nur in begrenztem Umfang im Bereich der Altstadt Aufgaben in den noch unbearbeiteten Bereichen Herrengasse / Färbergasse, sowie im äußeren Ring des Altstadtbereiches. Diese Bereiche, wie etwa der Max-Emanuel-Platz, Heisererplatz, der Straßenzug Im Hag oder der Bahnhofplatz tragen als Vorbereiche zum inneren Altstadt kern zur Wahrnehmung der Stadt bei Gästen und Bürgern bei. Hier ist die zu erreichende Aufwertung für Nutzer abseits des Pkw wesentlich davon abhängig, wie das künftige Verkehrskonzept

für den Altstadtbereich aufgebaut und weiterentwickelt wird.

An vielen Stellen innerhalb des Altstadtgebietes ist keine direkte Umsetzung von Maßnahmen durch die Stadt Wasserburg möglich oder erforderlich, sondern vielmehr ein vorausschauendes Ordnen der zukünftigen baulichen Entwicklung und der kontinuierliche Austausch mit aktuellen und künftigen Eigentümern und Nutzern über deren Entwicklungsvorstellungen. Während die Maßnahmen auf bereits im Besitz der Stadt befindlichen Grundstücken unmittelbar planerisch behandelt und umgesetzt werden können, ist an anderen Stellen eine aktive Grundstückspolitik erforderlich, um mittel- oder langfristig Zugriff auf die für die Umsetzung erforderlichen Grundstücke zu er-

halten. Der Rahmenplan für die Ortsmitte soll dabei die Entwicklungsvorstellungen dokumentieren und eine zielgerichtete Entwicklung möglich machen, die Sammlung der vorgesehenen baulichen Projekte dient der Übersicht über die im Sinne der Ziele des ISEK sinnvoll umsetzbaren Maßnahmen. Dabei bedeutet der Horizont von 10-15 Jahren, dass diese Zusammenstellung ebenso wie die Zielsetzungen und Maßnahmen der nicht-baulichen Aufgabebereiche in regelmäßigen Abständen überprüft und fortgeschrieben werden sollten, um auf neu hinzugekommene Aufgabstellungen oder veränderte Rahmenbedingungen reagieren zu können. Grundsätzlich gilt dabei, dass die abstrakten Zielformulierungen möglichst konstant weiterverfolgt wer-

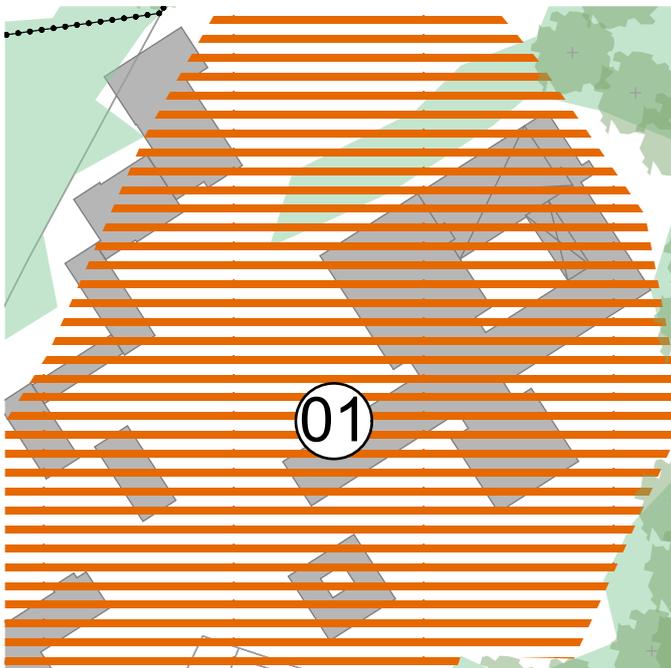
den sollen, die konkreten Projekte und ihre Priorisierung aber aus der jeweils aktuellen Situation der Stadt angepasst werden. Verbindlich werden die jeweiligen Maßnahmen mit der Beantragung von Fördermitteln bei der Förderstelle für die konkrete Umsetzung.



## 00 Sanierung Stadtmuseum

Das Stadtmuseum Wasserburg ist auf vier Geschossebenen in einem ehemaligen Patrizierhaus in der Herrengasse untergebracht und verfügt über einen beachtlichen Bestand an wertvollen Exponaten. Eine umfangreiche Dauerausstellung, wechselnde Sonderausstellungen und die Kooperation mit dem Stadtarchiv machen das Stadtmuseum zu einem Höhepunkt des Besuchs in der Stadt für Gäste und zu einer Bereicherung für die Wasserburger Bürger, die

mehr über die wechselhafte Geschichte ihrer Heimatstadt erfahren möchten. Die Sanierung des Gebäudes ist notwendig, um seinen Erhalt sicherzustellen und eine angemessene und sichere Präsentation der Ausstellungsstücke zu gewährleisten. Auch die Wahrnehmbarkeit des Museums in der Herrengasse, die funktional als Schwerpunkt für Aufenthalts- und kulturelle Funktionen in der Altstadt ertüchtigt werden soll, soll verbessert werden.

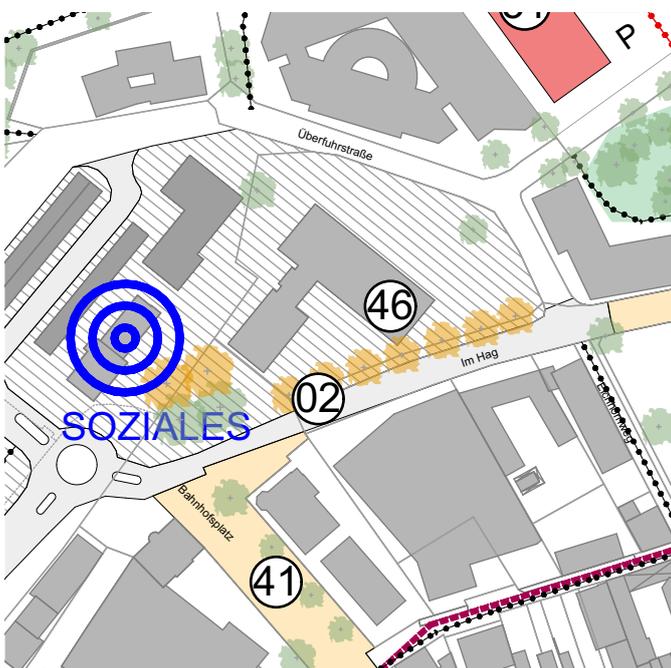


## 01 Rahmenplan Neuordnung RoMed-Areal

Nach der Umsiedlung des des RoMed-Klinikums in kann hier eine Nachfolge-nutzung in Form einer Wohnungsbauentwicklung auf einem Standort im bebauten Zusammenhang des Hauptortes entwickelt werden.

Die Stadt Wasserburg entwickelt unter Maßgabe der Ziele der Siedlungsentwicklung ein Bebauungskonzept für das Gesamtquartier und definiert die Rahmenbedingungen für die Siedlungsentwicklung. Neben einer standortangepassten Dichte

entsprechend des Dichtekonzeptes für die Siedlungsentwicklung kann hier auch eine Aufwertung der Wohnstandorte im Umfeld durch die Ausbildung eines Quartierszentrum erreicht werden.



## 02 Initiative Stadtgrün

Die Initiative Stadtgrün stellt sich zum Ziel, die Großbaumstrukturen in Wasserburg zu stärken und auszubauen. Es werden aktiv Standorte für Ergänzungspflanzungen gesucht und entwickelt, die den bestehenden Eindruck einer ‚Grünen Stadt‘ unterstützen, um die Lebensqualität und Aufenthaltsqualität weiter zu fördern.

Auch fehlende städtebauliche Raumkanten können durch geeignete Ergänzungspflanzungen hergestellt werden.

So kann mit relativ geringen Mitteln ein bestehender hoher Wert der Stadt Wasserburg weiterentwickelt werden.

Auch private Grundstücke an öffentlichkeitswirksamer Stelle können in diese Maßnahmen einbezogen und die Anpflanzungen durch Beratung und evtl. auch Fördermittel unterstützt werden.



### 03 Rahmenplan Essigfabrik

Am Beispiel des Areals der ehemaligen Essigfabrik werden die Zielsetzungen für den Wohnungsbau und die Siedlungsentwicklung exemplarisch umgesetzt. Ein von der Stadt erstellter Rahmenplan klärt die mögliche Dichte und die Frage, ob und in welcher Form Teilbereiche des Areals für ein modernes, alternatives Finanzierungs- und Beteiligungskonzept wie eine Baugemeinschaft oder Baugenossenschaft in Frage kommen. Bei der Entwicklung des

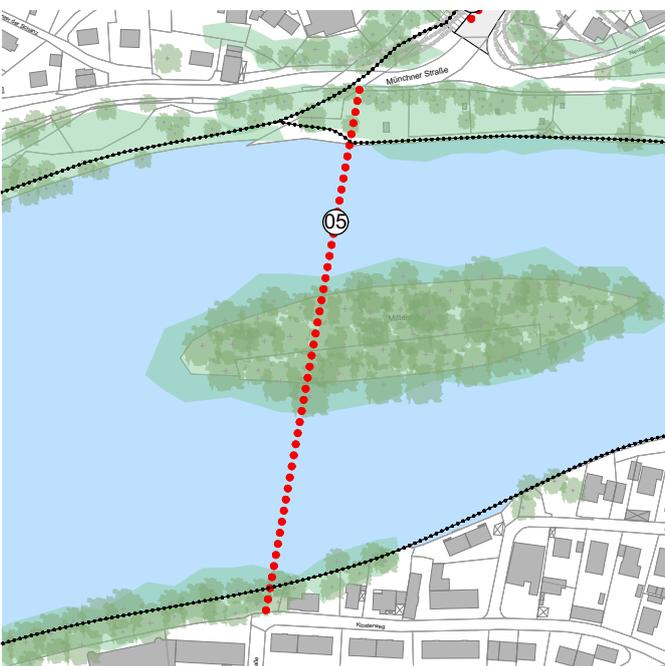
Projektes werden neben energetisch und ökologisch beispielhafter Bauweise auch Fragen des nachbarschaftlichen Miteinanders, möglicher Gemeinschaftseinrichtungen oder alternativer Mobilitätskonzepte im Sinne der Zielsetzungen der Stadt für künftige Siedlungsentwicklungen thematisiert.



### 04 Rahmenplan Folgenutzungen Gabersee-Areal

Mit der Zusammenlegung und Verlagerung von Einrichtungen der Wasserburger Krankenhäuser RoMed Klinik und Inn-Salzach-Klinikum werden im Bereich des denkmalgeschützten, wertvollen Gabersee-Areals teilweise Flächen bzw. bestehende Gebäude frei. Wengleich die Stadt Wasserburg nicht Eigentümer dieser Flächen ist, hat sie doch ein hohes Interesse an einer sinnvollen Nachnutzung dieser Bereiche und kann dabei in

enger Abstimmung mit den Grundstückseigentümern durch Beratungen und informelle Rahmenplanungen unterstützen und eigene Vorstellungen aus der übergeordneten Stadtentwicklungsplanung einbringen.



### 05 Fußgängersteg Kapuzinerinsel

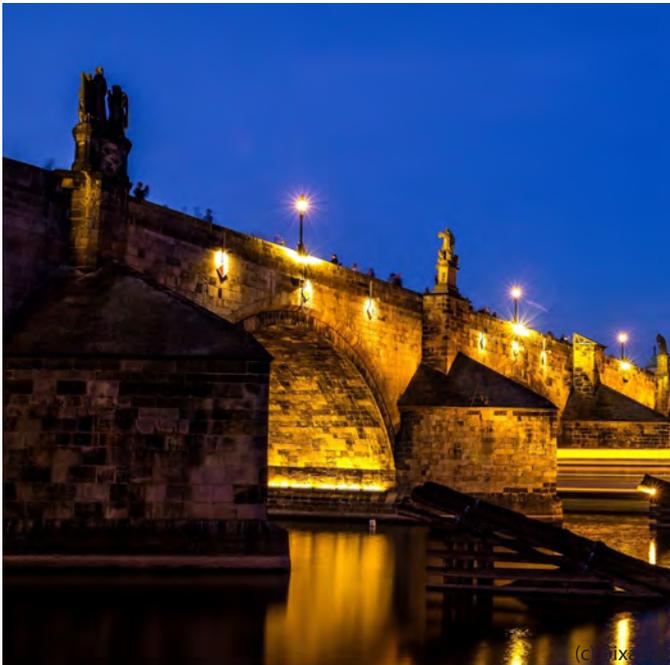
Eine ergänzte Fuß- und Radwegverbindung über den Inn soll die Anbindung des Schulzentrums auf der südlichen Innseite an den Busbahnhof der Altstadt verbessern und Durchgangsverkehr durch die Altstadt reduzieren helfen. Neben den Belangen des Denkmalschutzes gilt es hier die Anforderungen aus dem Umwelt- und Landschaftsschutz zu berücksichtigen. Aufgrund der komplexen Anforderungen aus den unterschiedlichen Fachbereichen ist eine intensive

Abstimmung und Diskussion möglicher Lösungsalternativen erforderlich - die Funktion einer ergänzenden Fuß- und Radwegeverbindung nimmt im künftigen Verkehrskonzept jedoch eine so wichtige Rolle ein, dass alle Möglichkeiten zur Umsetzung sorgfältig geprüft werden sollten.



## 06 Leitsystem / Beschilderungskonzept

Entwicklung eines Beschilderungssystems für Hinweisschilder und Werbeanlagen in der Stadt. Integration eines Parkleit- und Besucherinformationssystems zur Reduzierung des Parksuchverkehrs. Vereinheitlichung und internationale Verständlichkeit durch Symbol- und Infografiken.



## 07 Lichtkonzept Öffentlicher Raum

Ein für den öffentlichen Raum in Wasserburg entwickeltes Lichtkonzept hebt die wertvollen historischen Gebäude und Strukturen hervor und schafft eine zusätzliche Aufenthaltsqualität durch Lichtstimmung. Die Umsetzung erfolgt Zug um Zug mit der Sanierung einzelner Straßenräume oder Platzflächen, das Lichtkonzept definiert prinzipielle Leitlinien für den Umgang mit Beleuchtung im Bereich der Altstadt und identifiziert einzelne Bausteine, die durch eine gesonderte

Betrachtung bzw. lichttechnische Bearbeitung eine wesentliche Aufwertung erfahren können.



## 08 Auslagerung / Nachfolgenutzung Gewerbe

Südlich der Rampe befinden sich gewerbliche Nutzungen in Gebäuden, die schon vor der Errichtung der Rampe bestanden und jetzt gegenüber der Höhenentwicklung der Rampe niedrig und ‚eingegraben‘ wirken. Eine Neuordnung des Areals mit einer Reaktion auf die Rampe als neue Rahmenbedingung ist erst nach der Verlagerung dieser Nutzungen möglich. Die Suche nach geeigneten Standorten für diese Betriebe ist daher bei der Siedlungsentwicklung

für Gewerbeflächen ein wichtiger Baustein, der als Voraussetzung für eine Neugestaltung dieser Flächen zu sehen ist.



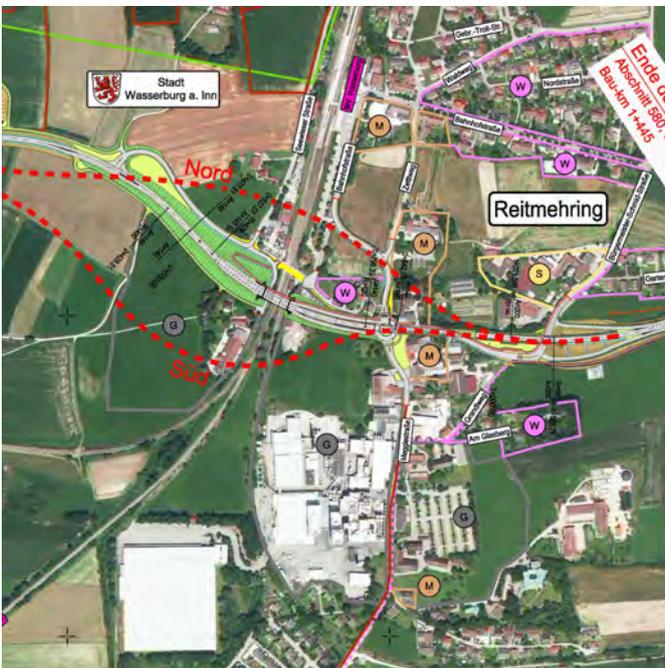


(c) iq

## 09 Initiative Wohnumfeldverbesserung

Komplexe Eigentümerstrukturen machen eine Verbesserung des Wohnumfeld gerade im Bereich der dicht besiedelten Geschosswohnungsbaquartiere Wasserburgs zu einer schwierigen Aufgabe. Die Stadt kann hier trotz teilweise erkennbar großer Defizite in der Qualität des Wohnumfeldes nicht direkt eingreifen, sie kann aber durch die Verknüpfung von Umfeldaufwertungen und Baurechten für ergänzende, wirtschaftlich interessante Nutzungen Anreize schaffen und als Ideengeber

agieren, um so die Eigentümergemeinschaften, gegebenenfalls auch erst bei fälligen Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen, mit Vorschlägen zu unterstützen, die auch die Lebens- und Aufenthaltsqualität der Wasserburger in diesen Quartieren verbessern.



## 10 Landschaftsplanerische Begleitung B304

Das Verkehrsbauwerk zur kreuzungsfreien Untertunnelung der Bahnlinie durch die B304 führt durch die erforderlichen Verlegungen der Anbindestraßen, den Flächenbedarf der Maßnahme selbst und den begleitenden Immissionsschutz zu einer wesentlichen Veränderung des Ortscharakters. Gleichzeitig bietet sich Gelegenheit zur Verbesserung der Fuß- und Radwegeverbindungen über die B304. Die Begleitung des Planfeststellungsverfahrens durch einen Landschaftsplaner auf

der Seite der Stadt Wasserburg, der in Abstimmung mit dem Rahmenplan Ortsmitte Reitmehring Zielvorstellungen in das Planfeststellungsverfahren, das sich nicht in dieser Tiefe mit dem Ortsteil auseinandersetzen kann, einspeist und die Stellungnahmen der Stadt beratend unterstützt, trägt zur für den Ort möglichst verträglichen Ausführung der Maßnahme bei.



(lic) pixabay

## 11 Stadtbausteine Elektromobilität

Eine steigende Zahl von Pedelecs, eBikes und Elektrorollern stellt zusätzliche Anforderungen an die Infrastruktureinrichtungen der Stadt. Die verträgliche Integration dieser Einrichtungen insbesondere in der historischen Altstadt gelingt mit einem für Wasserburg entwickelten, gestalterisch verträglichen Infrastrukturbaustein.



## 12 Gestaltungswettbewerb Feuerwehrneubau

Ein Architektenwettbewerb für die Gestaltung und Umsetzung der nächsten im Bereich der Altstadt vorgesehenen eigenen Bauvorhaben signalisiert den Wert, den die Stadt der baulichen Gestaltung der zeitgenössischen Gebäude beimisst auch nach aussen. Während die historische Architektur in Wasserburg einen wesentlichen Teil der Identität des Ortes und seiner Qualität darstellt, gibt es kaum zeitgenössische Architekturbausteine, die etwa in den nächsten

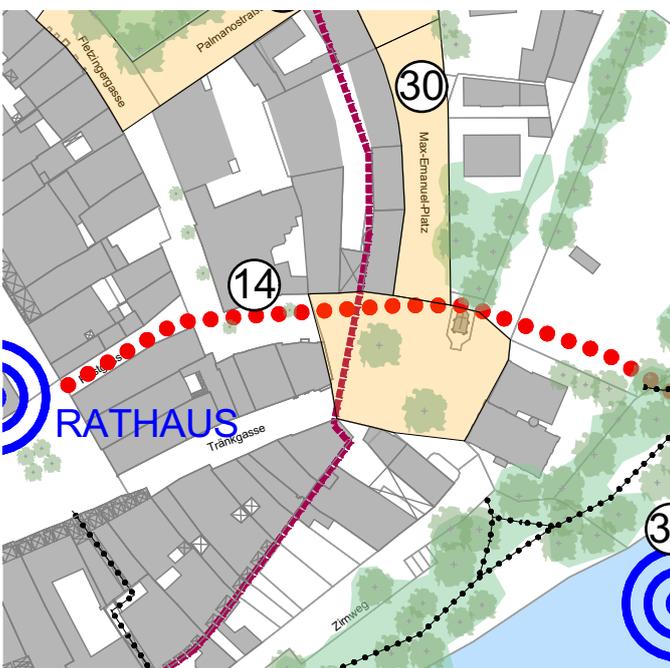
Hundert Jahren substanziell zum Wert der bestehenden Bausubstanz beitragen und etwa dann einen Platz in der Denkmalliste finden. Ziel ist es, Architektur als wesentliches Kriterium für die Werte der Stadt auch bei modernen Bauaufgaben ins Bewusstsein zu bringen. Der Wettbewerb und eine aktive Kommunikation dazu mit den Bürgern sind ein geeignetes Mittel hierfür.



## 13 Initiative Nachverdichtung Bestandsquartiere

Obwohl in Wasserburg schon relativ früh die Notwendigkeit zum sparsamen Umgang mit bebaubaren Flächen erkannt wurde, gibt es auch hier Quartiere mit Grundstücksgrößen von 500-900m<sup>2</sup>, in denen vereinzelt Eigentümer über die Errichtung einer zweiten Wohneinheit nachdenken. Durch eine Feinuntersuchung der bestehenden Wohnbauquartiere sollen Nachverdichtungspotentiale erfasst und mögliche Ausweitungen des bestehenden Baurechtes sowie

Chancen zur Aufwertung und zum langfristigen Wertehalt des Quartiers geprüft werden. Eine frühzeitige, umfassende und transparente Beteiligung der Grundstückseigentümer soll dabei das Bewusstsein für diese Fragestellung schärfen und den Dialog zwischen Eigentümern und Stadt in Gang bringen.



## 14 Aufwertung Wegebeziehung Gries-Marienplatz

Der Parkplatz am Gries ist aktuell für Gäste die mit dem Bus ankommen, Fahrradtouristen und Pkw-Nutzer die bis in die Altstadt fahren ein wichtiger Ausgangspunkt für den Weg in die Kernzone der Altstadt. Die Aufwertung dieser Wegeverbindung durch eine eindeutige Verkehrs- und Benutzerführung sowie erste Informationen zum Besuch der Stadt an der Ankunftsstelle sollen helfen, die kritische Nähe von Fußgängern und Fahrverkehr in

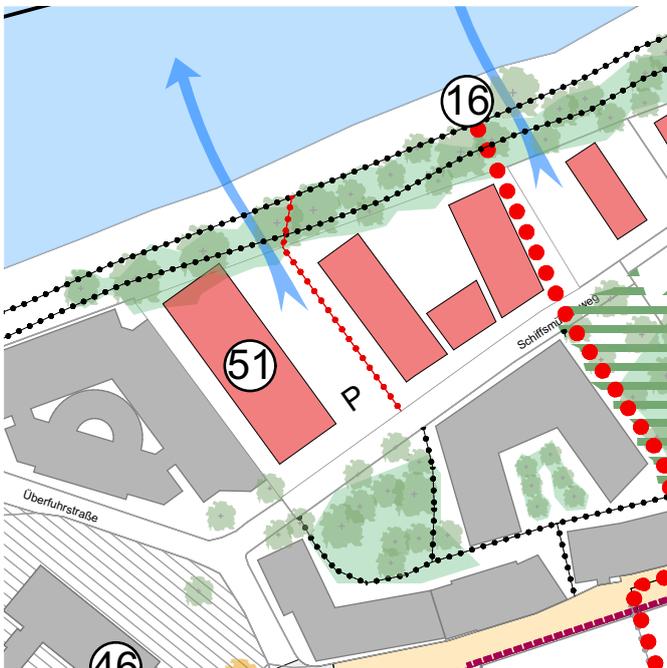
zwei Richtungen im Bereich der Tränkgasse zu entschärfen.



## 15 Wohnen im Hag

Nach der Verlagerung des Feuerwehrstandortes an einen funktional besser geeigneten Standort wird hier ein ortskernnahes Grundstück verfügbar, das insbesondere für die Nutzergruppe der Senioren, junger Paare oder Singles aufgrund seiner Nähe zum Altstadtkern ideal geeignet ist. Die Stadt entwickelt das Grundstück als ortskernnahes Wohnbaugrundstück, klärt die mögliche Dichte und Bauform bis zu einem Punkt, an dem über die Vergabe des Grundstückes an

einen privaten Vorhabenträger, eine Baugemeinschaft oder -gruppe oder die gemeinnützige Wohnungsbaugenossenschaft entschieden werden kann.



## 16 Fußwegverbindung Schiffsmühlenweg - Innufer

Im Bereich des Schiffsmühlenweges ist das Innufer über einen Verlauf von über 200 Metern nicht aus der Altstadt heraus zu erreichen. Zusätzliche Querungsmöglichkeiten in diesem Bereich helfen die Flächen am Innufer und hinter dem Hochwasserschutz zu aktivieren, die Verbindung zwischen Inn und Altstadt zu stärken und Angsträume zu reduzieren.



## 17 Aufwertung Ortseingangssituationen

Während die Ortseingänge und -zufahrten im Westen Wasserburgs eine schon hohe räumliche Qualität aufweisen, sind die Ortseingänge von Osten und Süden her kommend weitgehend ungestaltet (Rosenheimer Straße, Priener Straße, Salzburger Straße) und räumlich wenig gefasst. Eine Aufwertung durch die Ausbildung eines definierten Ortseinganges, Grünstrukturen etc. ist Ziel dieses Projektes und soll die Visitenkarte der selbstbewussten Stadt werden.



## 18 Fassadenprogramm

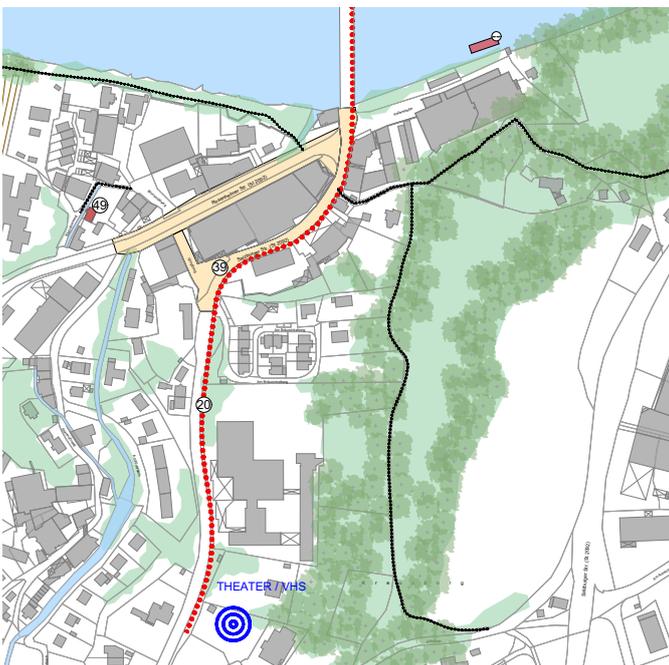
Im Rahmen eines Fassadenprogrammes kann die Stadt private Eigentümer bei der Sanierung und gestalterischen Aufwertung von Gebäuden innerhalb des Sanierungsgebietes unterstützen und auch hierfür Fördermittel erhalten. Voraussetzung ist jeweils die Beteiligung eines von der Stadt beauftragten beratenden Architekten, mit dem der Bauherr die vorgesehenen Maßnahmen vor der Ausführung abstimmt.



## 19 Stadtmauer als Exponat

Die historische Stadtbefestigung in Wasserburg ist nicht nur im Stadtgrundriss ablesbar, sondern in weiten Teilen tatsächlich noch physisch erhalten. Durch Bewuchs und Bewitterung ist die Stadtmauer an einigen Stellen in Mitleidenschaft gezogen und muss saniert werden, um ihren langfristigen Erhalt sicherzustellen. Gleichzeitig können durch ergänzende Informationen an der Stadtmauer und eine entsprechende Inszenierung und beispielsweise Be-

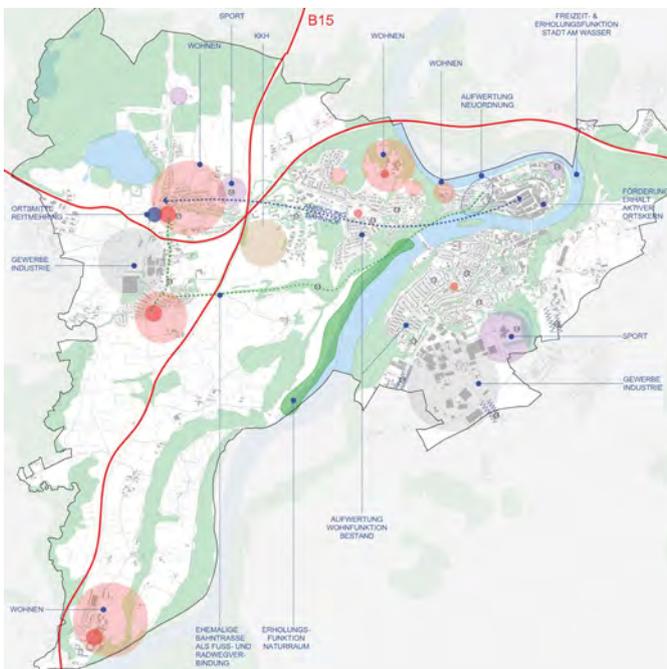
leuchtung Besonderheiten herausgehoben, und das Bewusstsein für den Wert der historischen Substanz gestärkt werden.



## 20 Aufwertung Fußwegverbindung Altstadt-Theater

Der Weg über die Rote Brücke, entlang der Salzburger Straße bis zum Schulzentrum, der VHS und dem Theater Belaqua ist eine wichtige fußläufige Verbindung für alle, die nicht mit dem Pkw unterwegs sind oder Ihr Fahrzeug im Parkhaus am Kellerberg abgestellt haben. Die Aufwertung dieser Wegeverbindung zwischen Altstadtbereich und drei wesentlichen Kultur/Bildungsstandorten wird als eigenständiges Projekt

aufgenommen. Sitzgelegenheiten entlang des Weges, maßstäbliche Beleuchtung, eine durchgängige Besucherlenkung und die Aufwertung der Fassaden könnten Bausteine auf dem Weg dahin sein.



## 21 Sportflächenentwicklungskonzept

Sportanlagen stellen aufgrund ihres relativ hohen Flächenbedarfes einen der größeren Bausteine im Stadtgefüge dar. Sowohl im Bereich der Sporthallen als auch bei den Sportplätzen ist die Auslastung in Wasserburg aktuell so hoch, dass eine Ergänzung des Flächenangebotes sinnvoll erscheint. Ein Sportflächenentwicklungskonzept, das die aktuelle Auslastung in den verschiedenen Sportanlagen dezidiert erfasst, Entwicklungsmöglichkeiten

für verschiedene Sportarten aufzeigt und die möglichen Standorte auf ihre Eignung untersucht, soll als Grundlage für die weitere Entwicklung des Sportangebotes in Wasserburg aufgestellt werden. Neben der Erweiterung der Sportflächen auf der Halbinsel kommen dabei Flächen im Umfeld des Schwimmbades oder im Ortsteil Reitmehring in Betracht.



## 22 Rahmenplan Ortsmitte Reitmehring

Der Ortsteil Reitmehring spielt für Wasserburg auch wegen des hier befindlichen Bahnhofes der DB eine wichtige Rolle. Der Ortsteil hat durch den Siedlungsdruck in Wasserburg die Tendenz weiter zu wachsen. Ein mit den Bürgern abgestimmter Rahmenplan soll dabei die erforderlichen Flächen für Infrastruktur- und Gemeinschaftseinrichtungen definieren und dem Ortsteil über die reine Wohnfunktion hinaus eine Entwicklungsperspektive geben. Alternative Entwick-

lungsvorstellungen sind zu finden und mit den Eigentümern von Schlüsselgrundstücken und deren Zielen abzustimmen um eine langfristig sinnvolle Entwicklung betreiben zu können. Schwerpunktbildung innerhalb der Siedlung und die Reaktion auf die veränderte Verkehrslage nach dem kreuzungsfreien Umbau des Bahnübergangs der B304 sind weitere Planungsaufgaben für den Rahmenplan Reitmehring.



## 23 Leitfaden / Musterliste Stadtmobiliar

Viele der Einrichtungsgegenstände im Freiraum der Stadt werden von Geschäftsinhabern oder Dienstleistern beschafft und aufgestellt. Die Stadt kann hier durch die Formulierung von Gestaltungsvorschlägen und die beispielhafte Umsetzung auf der eigenen Seite die Qualität der Möblierung in der Stadt verbessern.

(c) Arc 2006, Marktplatz Straubing



## 24 Wasser in der Stadt

Wasser ist ein prägendes Element der Stadt Wasserburg. Im öffentlichen Raum der Stadt taucht es heute aber kaum noch auf - alte Kanäle sind geschlossen, Wasser als Energieträger spielt keine Rolle mehr. Hochwasserschutzmaßnahmen trennen notwendigerweise auch den Inn stärker als früher von der Altstadt. Mit „Wasser in der Stadt“ werden Orte gesucht, die sich für die Installation beispielbarer Wasserflächen eignen. Flache Wasserbasins, Springbrunnen und

Quellbrunnen laden gerade Familien mit Kindern zum aktiven Spiel ein und verbessern auch das Mikroklima im Umfeld.



## 25 Gestaltqualität Infrastruktur

Das Funktionieren einer Stadt erfordert eine zunehmende Zahl von Bausteinen, für die Gestaltung zunächst ein nachrangiges Thema ist. Wertstoffinseln, Trafostationen, Elektro- und Kommunikationsverteiler sind in der Regel nach ausschließlich funktionalen und ökonomischen Kriterien entwickelt. Sie tragen aber an prominenten Stellen durchaus zur Wahrnehmung und Wirkung städtebaulicher Räume bei. Wo solche Einrichtungen also nicht in Gebäude oder Flächen integriert werden

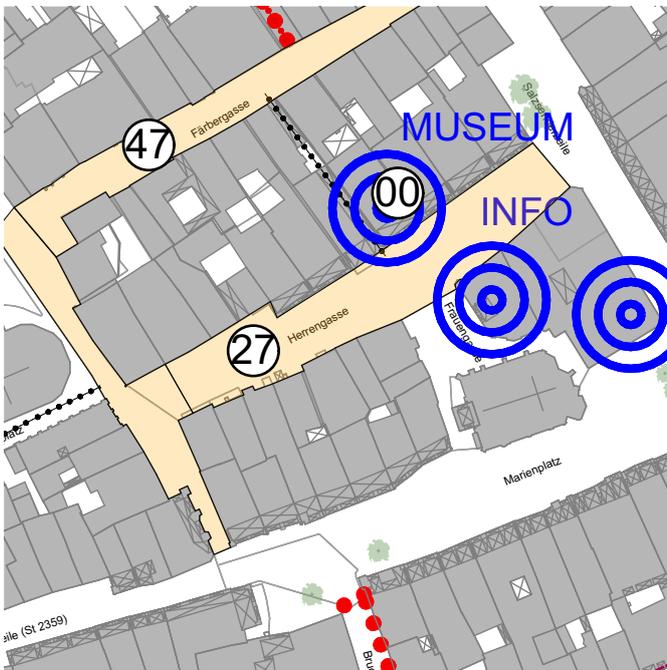
können, sind auch sie eine Gestaltungsaufgabe. Die exemplarische Entwicklung qualitativ gestalteter Infrastrukturbauwerke, z.B. über Gestaltungswettbewerbe, Ideenworkshops etc. kann helfen, das Bewusstsein für diese Aufgabe zu schärfen.



## 26 Informationssystem Baukultur

Entwicklung und Installation eines Informationssystems zu den besonderen historischen Werten der Stadt Wasserburg für Individualbesucher und Bürger. Integration von -gegebenfalls auch wechselnden- Informationsangeboten des umfangreichen Wasserburger Stadtarchivs und des Museums. Möglichkeit zur Vernetzung mit Internetinformationsangeboten im Rahmen von thematisch aufbereiteten z.B. über QR-Codes und Links zu Webinhalten auf

den Seiten der Stadt oder eigens aufbereiteten Thematischen Rundwegen etc.



## 27 Sanierung Herrengasse

Die Herrengasse mit Ihrer platzartigen Aufweitung zur Frauengasse, dem Rathaus und der Frauenkirche hin ist heute stark vom ruhenden Verkehr dominiert. Die Aufwertung der Herrengasse als ruhigerem Bereich mit den Kulturschwerpunkten Museum und Rathaus, Kirche und Stadtinformation soll der Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität des städtebaulichen Raumes, der barrierefreien Nutzbarkeit und der Stärkung der Rolle der Fußgänger in der Stadt dienen.

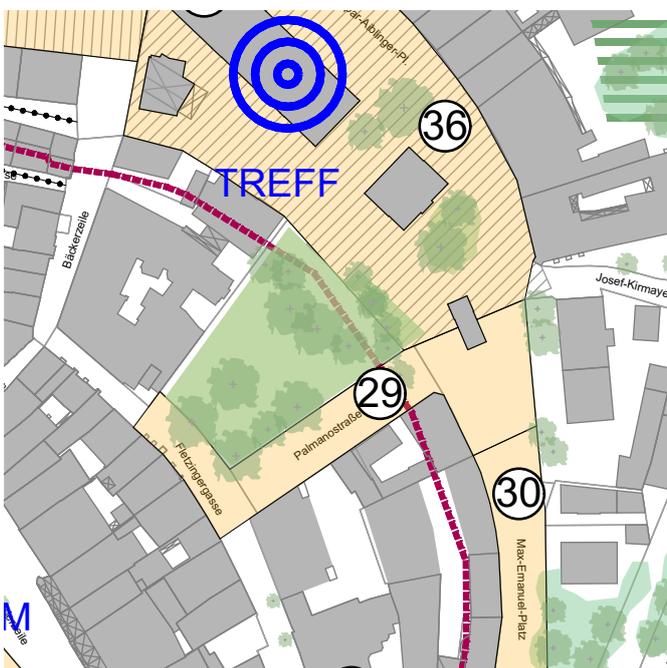
Mit Ihrer gegenüber vielen anderen Gassen der Altstadt größeren Breite und besseren Besonnung eignet sie sich insbesondere für Aufenthaltsfunktionen und ruhigere Veranstaltungen abseits der Haupteinkaufsstrassen.



## 28 Neuordnung an der Rampe

Die Neuordnung des Areals „An der Rampe“ erfüllt städtebauliche und funktionale Aufgaben. Mit der Lage zwischen Wohngebiet und Verkehrsrampe kommt dem Areal eine hinsichtlich Immissionen und Maßstab schützende und vermittelnde Funktion gegenüber der kleinteiligeren Wohnbebauung im Westen zu. Gleichzeitig erlaubt die Neuordnung die Gestaltung des Ankunftsortes auf der Halbinsel Wasserburg für Wasserburger und Besucher.

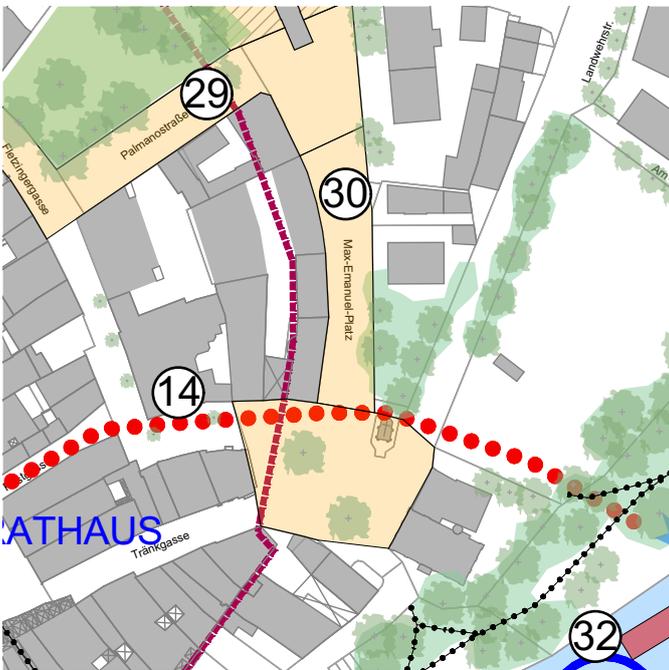
Neben Dienstleistungs- und Versorgungsangeboten, die aufgrund Ihrer Eigenart im Bereich des Altstadtkernes keine Entwicklungsmöglichkeit haben, können hier mit geeigneter Orientierung und Bauausführung auch ergänzende Wohnangebote, insbesondere für temporäre oder besondere Wohnformen entstehen. Die Stadt ordnet und koordiniert die bauliche Umsetzung durch Dritte und kann eigene Bedarfe ergänzen (Verlagerungen, Nutzungen mit hohem Flächenbedarf, Kino etc.).



## 29 Sanierung Palmanoanlage

Der Bereich der heutigen Palmanoanlage war vor den Bränden von 1874 und 1885 ebenso dicht bebaut wie seine heutige Umgebung; als großzügige Grünanlage innerhalb der dicht bebauten Altstadt übernimmt dieser Bereich heute eine wichtige Erholungs- und Freizeitfunktion, insbesondere für Kinder und Senioren. Die Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Bereich der Straßenflächen, Barrierefreiheit, die Ordnung der ruhenden Verkehrs und die gestalterische

Aufwertung von Oberflächen und Ausstattung sind hier Aufgabe der Stadt Wasserburg.



### 30 Sanierung Max-Emanuel-Platz

Der Max-Emanuel-Platz ist aktuell aufgrund der Verkehrsführung und Oberflächengestaltung kaum als Platz wahrnehmbar. Gleichzeitig stellt er als Schnittstelle zwischen dem Parkplatz am Gries, Tränk- und Postgasse einen der drei wesentlichen Anknüpfungspunkte für Besucher der Altstadt dar. Eine Verbesserung der Besucher- und Verkehrslenkung, die Stärkung des Platzcharakters und die Reduzierung der Dominanz des motorisierten Verkehrs auf der Fläche sind wesentliche Aufgaben bei der Gestaltung dieser Platzfläche vor einem der ehemaligen Stadttore.

liche Aufgaben bei der Gestaltung dieser Platzfläche vor einem der ehemaligen Stadttore.



### 31 Nutzungskonzept & Sanierung Salzstadel

Der ehemalige Salzstadel nimmt im städtebaulichen Gefüge der Stadt Wasserburg durch seine Lage auf einem der größten Platzräume eine wichtige Rolle ein. Die aktuelle Nutzung (Polizeidienststelle, Garagen, Wohnen) erlaubt wenig Interaktion mit dem öffentlichen Raum. Nach der Auslagerung der Polizeidienststelle kann das historische Gebäude eine neue Nutzung erhalten. Vor allem in der Erdgeschosszone wären Austausch- und Begegnungsmöglichkeiten,

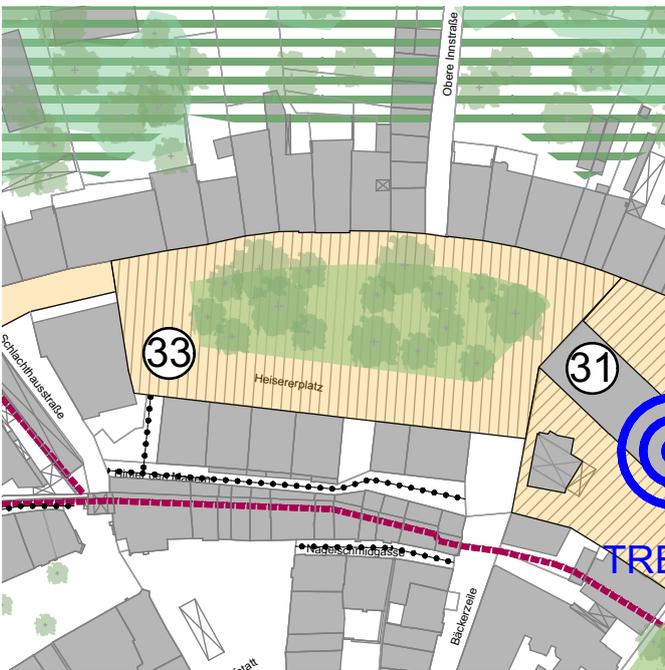
aber auch eine Ergänzung des Angebotes im Veranstaltungsbereich neben Rathausaal und Badria-Halle denkbar, im Obergeschoss auch Wohnnutzungen. Niedrigschwellige Angebote für alle Altersgruppen fördern Kontakte untereinander und ergänzen das Freizeit- und Kulturangebot der Stadt Wasserburg. Die Verknüpfung mit dem Außenraum des ehemaligen Platzes kann umso intensiver und besser sein, je mehr es gelingt, hier die Verkehrsbelastung zu reduzieren.



### 32 Standortentwicklung Restaurantschiff

Der Stärkung der Beziehung zwischen Stadt und Inn, respektive der Wahrnehmung des Inns als prägendem Merkmal des Entstehens der Stadt und seiner Aktivierung als Freizeit- und Naherholungsangebot dient auch das Projekt Restaurantschiff. Hier sollen die baurechtlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb eines Restaurantschiffes geschaffen werden. Ein geeigneter Standort am oder auf dem Inn wird gesucht und die vorbereitend erforderlichen Klärungen

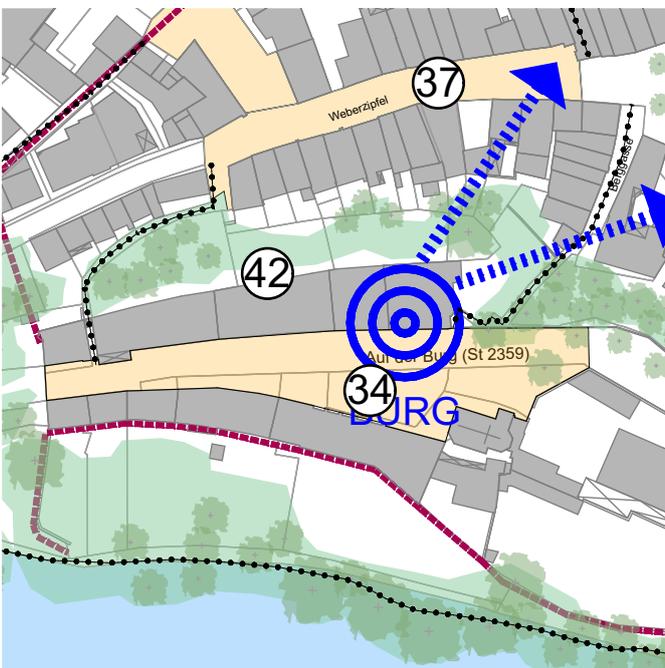
mit Wasserwirtschaft, Naturschutz und Baubehörde betrieben, um dann nach einem möglichen Betreiber suchen zu können. Das Gastronomieangebot dient auch der weiteren Aktivierung der Uferzone als Freizeit- und Aufenthaltsort für die Altstadt und Ihre Besucher.



### 33 Sanierung Heisererplatz

Die Sanierung des Heisererplatzes ist eine klassische freiraum- und verkehrsplanerische Aufgabe zur Verbesserung der Aufenthalts- und Gestaltqualität des städtebaulichen Raumes. Die barrierefreie Nutzbarkeit der Wege, die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Zugänglichkeit und Nutzbarkeit der großen, ortsbildprägenden Grünanlage mit ihrem wertvollen Baumbestand sind dabei ebenso Teil der Aufgabenstellung wie die Berücksichtigung der Nutzungsanforderungen

aller Nutzergruppen (Senioren, Kinder, Familien etc.) im Bereich der Altstadt. Die Stadt Wasserburg sucht im Rahmen der Planungs- und Gestaltungsüberlegungen aktiv den Dialog mit den Anliegern.



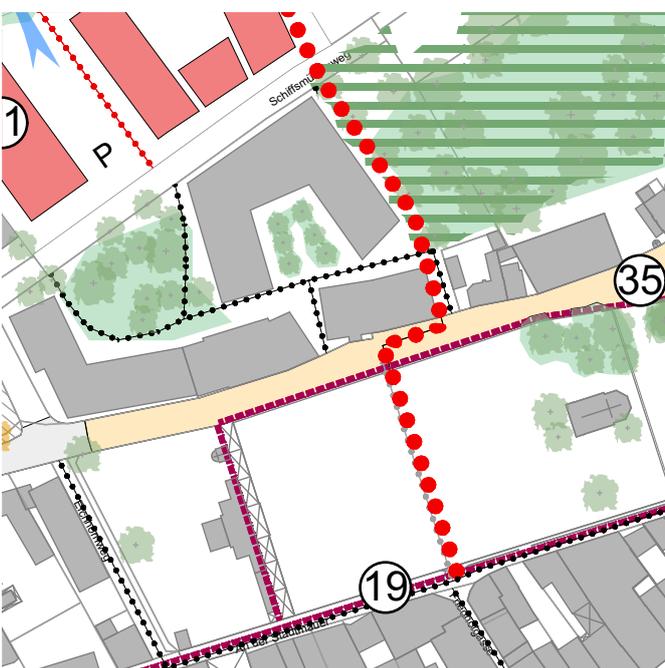
### 34 Sanierung Umfeld Burg („Auf der Burg“)

Aktuell sind im Bereich der Burganlage kaum öffentlich zugängliche Räume untergebracht. Die Platzfläche auf der Burg ist aktuell stark vom fließenden und ruhenden Verkehr geprägt und bietet kaum Aufenthaltsqualitäten. Im Zusammenhang mit der Aktivierung der Burg als Besuchsort (Ausblick auf die Dachlandschaft der Altstadt, Identität Burg) soll hier die Aufenthaltsqualität verbessert, eine weitgehend barrierefreie Nutzung ermöglicht und der Charakter

eines Platzes auf der Burg gestärkt werden. Maßstäbliche Beleuchtung und Ausstattung helfen dabei ebenso wie die geeignete Ordnung der Funktionen.



(c) Arc



### 35 Sanierung Straßenzug „Im Hag“

Die Fußwege „Im Hag“ sind aktuell durch ihre Höhenlage gegenüber der Straße, ihre Gestaltung und Ausstattung für Fußgänger wenig attraktiv. Während eine Verbreiterung der Fußwegbereiche bei der aktuellen Verkehrsbelastung der Straße kaum realistisch erscheint, kann durch eine geeignete Gestaltung und Ausstattung der Straßen- und Wegeflächen aber die gefühlte Enge reduziert und die Akzeptanz der Wegeverbindung verbessert werden.



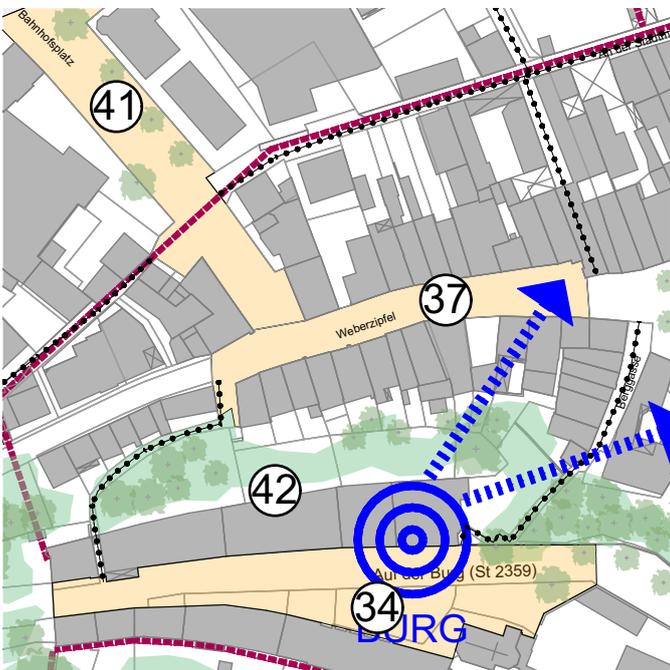
(c) Arc



### 36 Sanierung Kaspar-Aiblinger-Platz

Der Bereich des Kaspar-Aiblinger-Platzes hatte als große öffentliche Platzfläche vom heutigen Heisererplatz bis zum Max-Emanuel-Platz um den Salzstadel eine wichtige Funktion im Wirtschaftsleben der Stadt Wasserburg. Während die heutige Nutzung durch die Polizeidienststelle das nicht mehr erlaubt, kann nach deren Umzug die Platzfläche und ihr Zusammenhang mit den angrenzenden Bereichen wieder gestärkt und die Verbindung mit dem Erdgeschoss des ehemali-

gen Salzstadels reaktiviert werden. In Abhängigkeit von der erreichten Verbesserung im Bereich der Verkehrsbelastung kann der Platzcharakter entscheidend gestärkt und die Aufenthaltsfunktion dieses Bereiches wieder hergestellt werden. Eine funktionale und gestalterische Verbindung mit den Bereichen Heisererplatz und Max-Emanuel-Platz ist hier wesentliches Ziel der städtebaulichen Entwicklung.



### 37 Sanierung Weberzipfel

Der Bereich am Weberzipfel verbindet den Bahnhofplatz mit der Ledererzeile, und spielt deshalb eine wichtige Rolle bei der Wahrnehmung des Weges vom Ankunftsort an der Rampe zum Ortskern. Aufgabe der Sanierung ist insbesondere die Steigerung der Attraktivität für Fußgänger und Radfahrer, eine barrierefreie Nutzbarkeit der Wegeverbindungen und die gezielte Lenkung der Besucher und Gäste. Der Weberzipfel ist außerdem Ausgangspunkt für

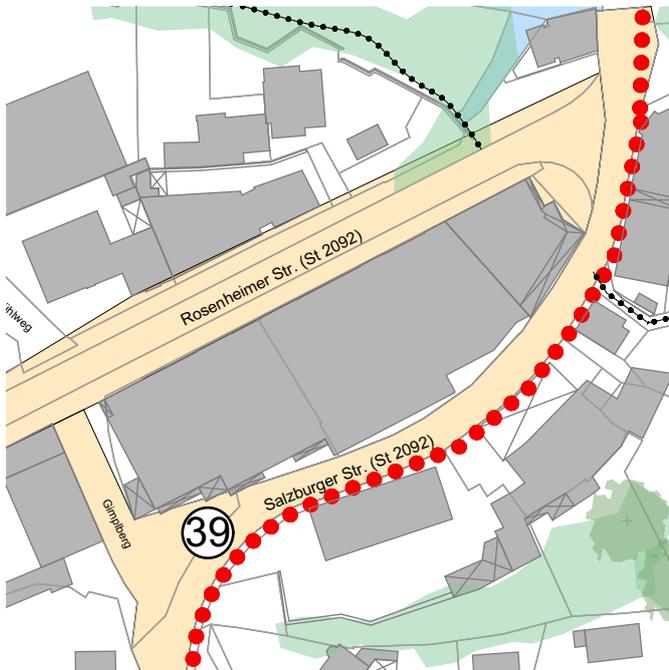
einen schmalen Fußweg zur Burganlage. Mit der Aktivierung der Burg als Besuchs- und Aussichtspunkt wird diese Fußwegverbindung an Bedeutung gewinnen.



### 38 Feinuntersuchung Bauhof Altstadt

Der Bauhof übernimmt auf der Halbinsel wichtige Funktionen für Betrieb und Unterhalt städtischer Einrichtungen und Veranstaltungen. Gleichzeitig belegt die großflächige Anlage einen wertvollen Bereich in unmittelbarer Nachbarschaft der mit der Flächenknappheit ringenden Sportanlagen. Durch eine Feinuntersuchung des Standortes sollen mögliche Verlagerungspotentiale auf dem Bauhofareal, die ohne wesentliche Funktionseinbußen oder

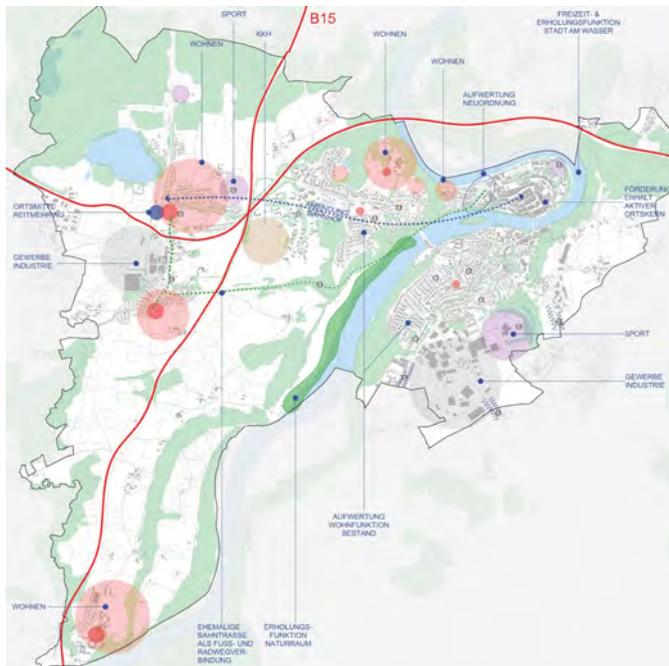
Verschlechterungen bei der Wirtschaftlichkeit des Betriebes ausgelagert werden könnten, identifiziert werden. Ein Beispiel dafür wären reine Baumateriallagerflächen, auf die relativ selten zugegriffen wird und die deshalb auch außerhalb der Halbinsel platziert werden könnten.



### 39 Sanierung Salzburger Straße / Gimpelberg

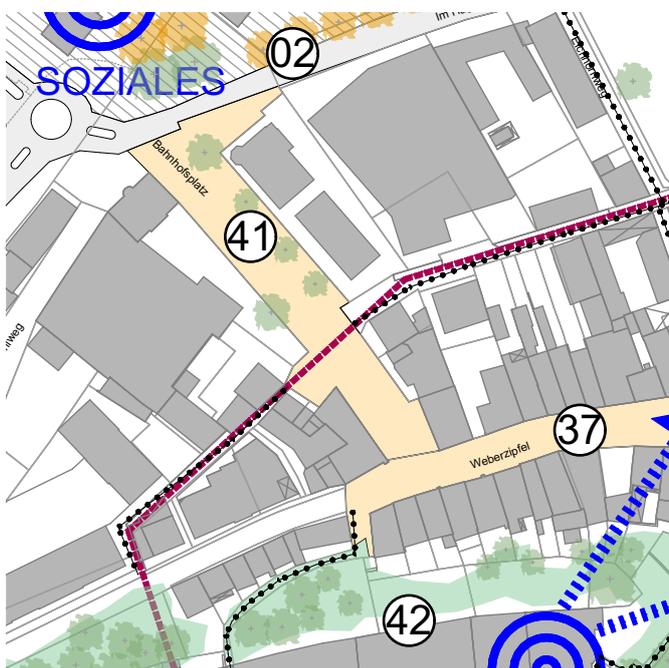
Das Gegenüber der Altstadt am südlichen Ende der Roten Brücke ist aktuell ein vom Verkehr und seinen Notwendigkeiten vollständig überformter Bereich, der für Fußgänger und Radfahrer kaum Aufenthalts- und Funktionsqualität erreicht. Im kleinen Maßstab können eine Überarbeitung der Beschilderung, Ausstattung und Beläge eine gewisse Verbesserung bringen. Erst wenn aber durch ein geeignetes Verkehrskonzept hier eine Entlastung erreicht wird, kann auch eine

wesentliche gestalterische und funktionale Verbesserung für Nicht-Pkw-Nutzer erreicht werden.



### 40 Fuß- und Radwegverbindung Reitmehring

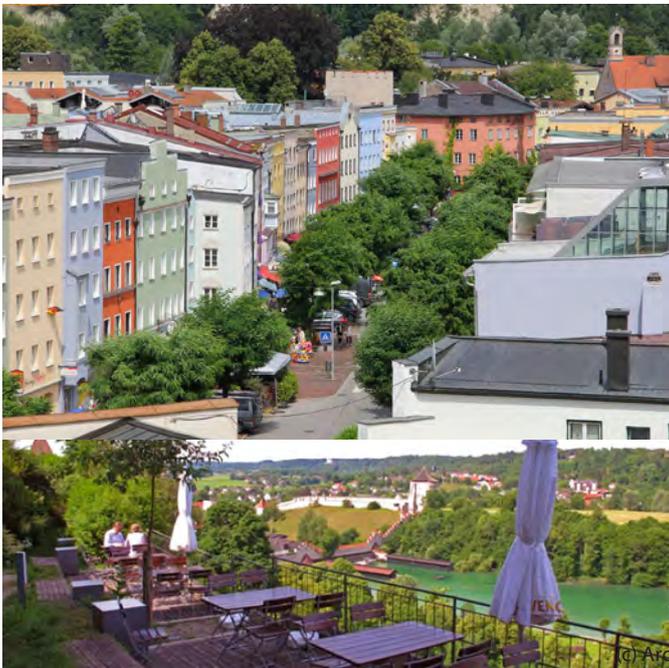
Die Stilllegung der ehemaligen Bahnlinie Reitmehring-Wasserburg erlaubt mit relativ geringen Mitteln die Herstellung eines vom Pkw-Verkehr unbeeinflussten Fuß- und Radweges von der Altstadt Wasserburgs zum Bahnhof Reitmehring in weiten Teilen auf dem Verlauf der ehemaligen Bahntrasse. Ab Reitmehring Süd würde der Radweg die ehemalige Bahntrasse verlassen, um das Gewerbe- und Industriegebiet nicht mehr zu durchschneiden.



### 41 Aufenthaltsqualität & Wegeverbindung Bahnhofplatz

Der Bahnhofplatz stellt, insbesondere nach der Aktivierung des Bereiches an der Rampe, eine wichtige Wegeverbindung zwischen Ankunftsort / Parkmöglichkeit und Altstadt kern dar. Die gestalterische Aufwertung insbesondere für Fußgänger, die Wegführung in den Ortskernbereich sind hier neben der Reduzierung der Dominanz des ruhenden Verkehrs und der Lenkung des Besucherverkehrs wichtige Teile der Aufgabe.





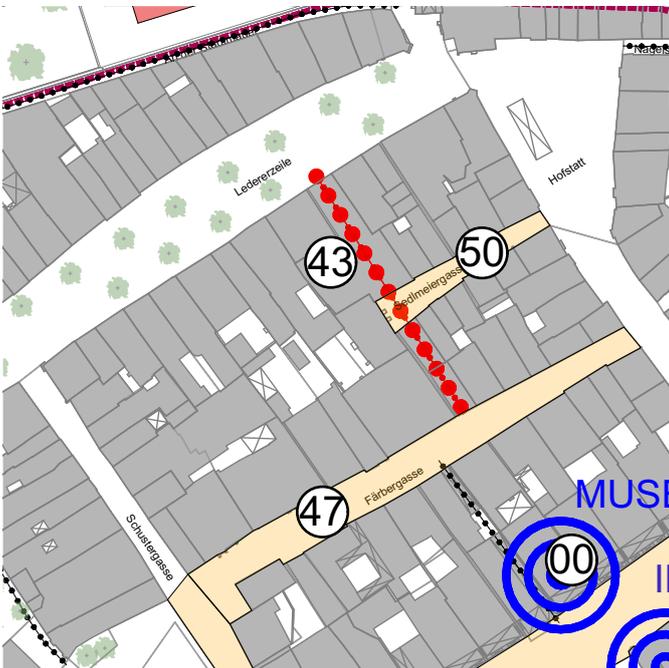
## 42 Burgterrasse / Burgcafé

Die einmalige Dachlandschaft Wasserburgs ist im Augenblick nur von wenigen öffentlichen Punkten aus zu bewundern. Ein Ort, an dem man gleichzeitig verweilen, den Blick genießen und etwa eine Tasse Kaffee trinken kann, gibt es aktuell nicht. Einen solchen Ort auf der Nordseite des Burgareals mit Blick über die Dächer der Altstadt zu finden und als Besuchspunkt für Gäste und Bürger zu entwickeln ist Ziel dieses Projektes.

Die bewusste Inszenierung

dieser Besonderheit der Stadt Wasserburg hilft Verständnis und Akzeptanz für Maßnahmen zum Schutz und Erhalt dieses Wertes zu schaffen.

Idealerweise sollte die Terrasse auch außerhalb der Öffnungszeiten etwa eines Cafés zugänglich sein, z.B. als Schluss- oder Ausgangspunkt für Führungen durch die Stadt.

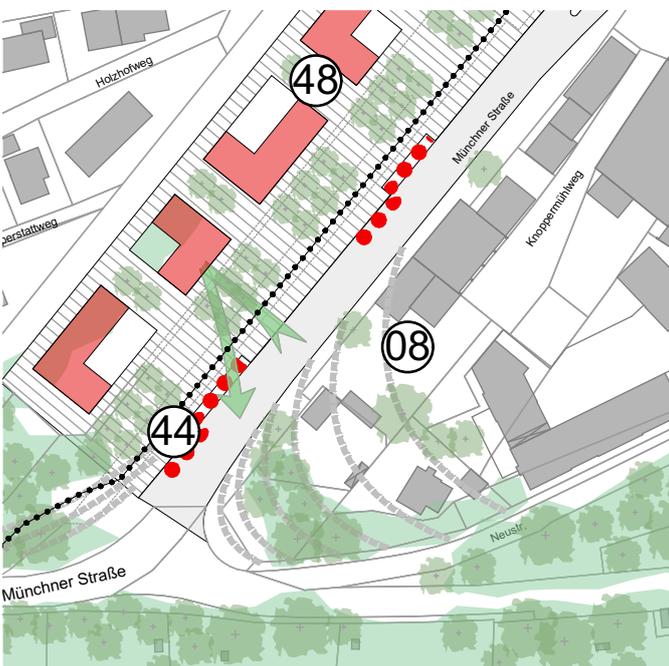


## 43 Fußwegverbindung Färbergasse-Ledererzeile

Das Quartier zwischen Ledererzeile und Färbergasse stellt den größten zusammenhängenden Bereich der Altstadt Wasserburgs dar, der für Fußgänger nicht zu durchqueren ist. Eine zusätzliche Wegeverbindung, idealerweise unter Einbeziehung auch der Sedlmeiergasse, würde helfen hier die Fußgängerfrequenz zu erhöhen und die Attraktivität der Erdgeschosszone für Handels- und Dienstleistungsbetriebe zu verbessern.

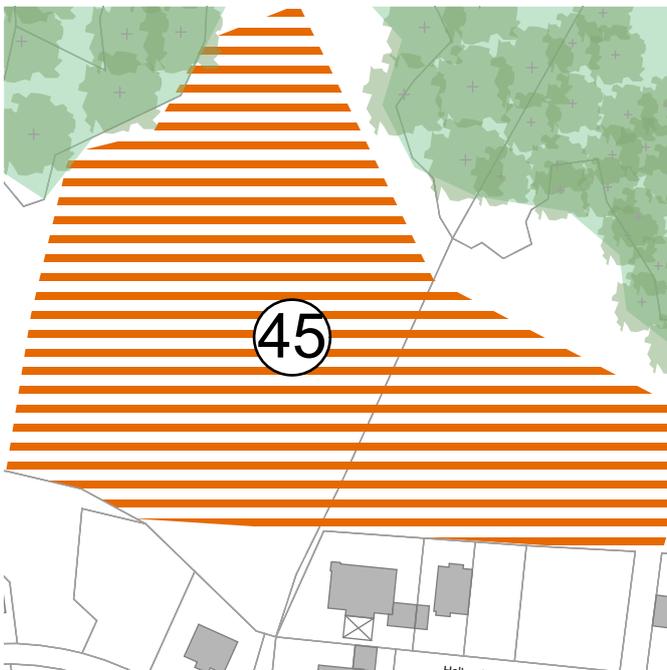
Eine Gelegenheit, eine

solche Wegeverbindung zu öffnen, entsteht in der Regel nur bei Umbau- und Sanierungsmaßnahmen der Gebäudeeigentümer; um auf solche Gelegenheiten vorbereitet zu sein und den Kontakt suchen zu können, wird die Zielformulierung einer solchen Wegeverbindung im städtebaulichen Leitbild aufgenommen.



## 44 Fußwegverbindung an der Rampe

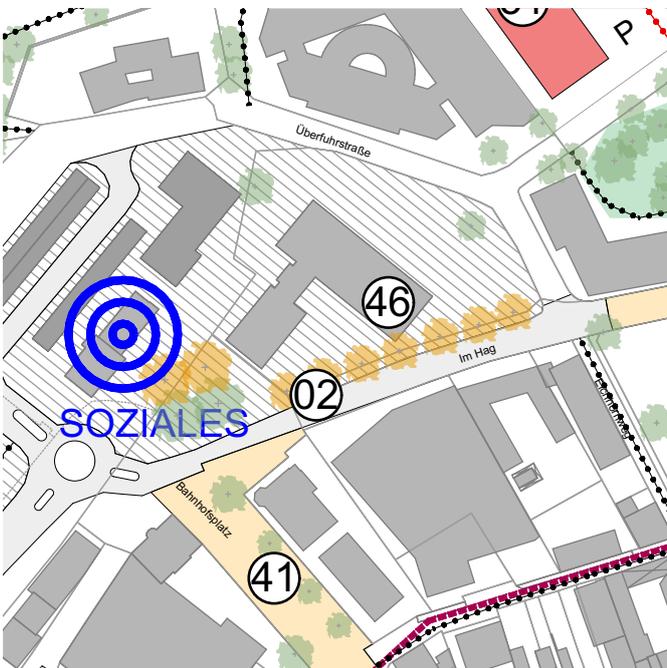
Die Rampe stellt in Ihrer aktuellen Form für Fußgänger ein 175 Meter langes Hindernis dar, das umgangen werden muss. Im Zusammenhang mit der Neuordnung der Bebauung an der Rampe sollen deshalb zusätzliche Wegeverbindungen von der Ebene der Altstadt („unter der Rampe“) auf die Ebene der Rampe hergestellt werden, um die fußläufige Erschließung dieses Bereiches zu verbessern.



## 45 Standortuntersuchung Köbingerberg

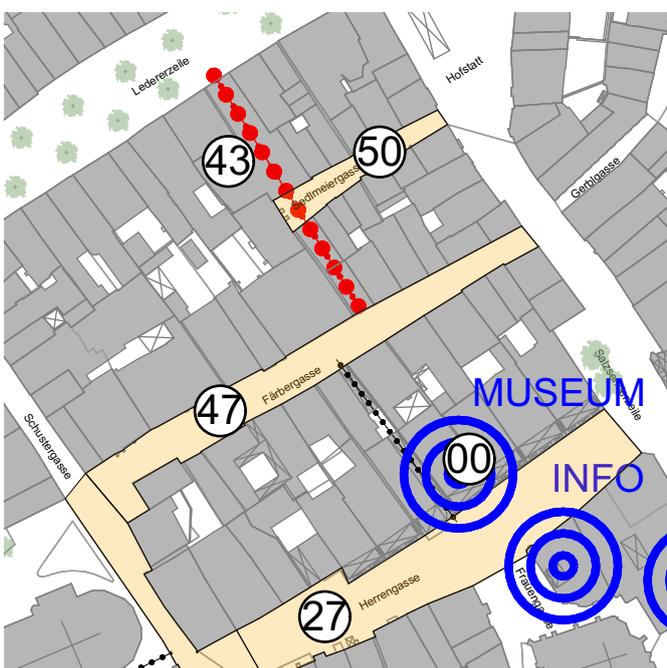
Die Stadt Wasserburg klärt die Rahmenbedingungen für eine mögliche umwelt- und nachbarschaftsverträgliche Ausweitung des Siedlungsgebietes am Köbingerberg. Nach Maßgabe des Prinzips Innen- vor Außenentwicklung soll die ortskernnahe Fläche geprüft, und die Auswirkungen einer möglichen Bebauung mit den Auswirkungen einer weiteren Siedlungsentwicklung im Bereich der Ortsteile verglichen werden, um eine Entscheidungs-

grundlage für den Umgang mit der Fläche bei der Überarbeitung des Flächennutzungsplanes Wasserburg zu finden. Verkehrsanbindung, Wert der bestehenden Grünflächen und Grundstücksverfügbarkeit sind dabei wichtige Kriterien.



## 46 städtebauliche Prüfung Postareal

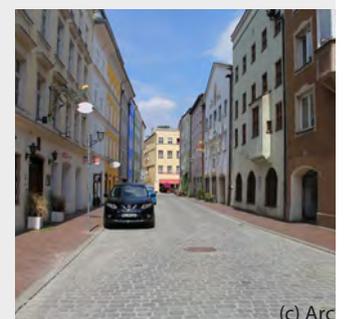
Überprüfung der Entwicklungsbedürfnisse des Poststandortes vor dem Hintergrund der Veränderungen im Bereich Logistik / Post / Paketzustellung. Vorausschauende Entwicklung von städtebaulichen Rahmenbedingungen für eine Neuordnung des Quartiers für den Fall einer künftigen Veränderung des Logistikstandortes, unter Beibehaltung der Funktion der Postfiliale.



## 47 Aufenthaltsqualität Färbergasse

Wird eine Entschärfung der Verkehrssituation in der Altstadt erreicht, und die Fußwegverbindung durch den Quartiersblock zur Ledererzeile geschaffen, ändert sich der Charakter der Färbergasse deutlich, und die Ausbildung von Aufenthaltsbereichen im Straßenraum wird denkbar. Aufweitungen des Fußgängerbereiches, Sitz- und Verschnaufangebote für Fußgänger, Fahrradstellplätze oder ein kleiner Außenbereich für ein Café werden dann denkbar, ohne den ganzen Straßenzug in

seinen Oberflächen neu definierten zu müssen.



(c) Arc



## 48 Freiflächen & Parken an der Rampe

Das Areal an der Rampe erfüllt als Ankunftsort und Wegeverbindung zum künftigen Fußgängersteig über den Inn sowie dem Innufer eine wichtige öffentliche Funktion.

Die Aufwertung der Freiflächen und die Verbesserung der Wegeverbindungen für Fußgänger und Radfahrer in diesem Bereich verbessert die Nutzbarkeit der neuen Gebäude und die Funktion des Areals als Auftakt zum Besuch der Wasserburger Altstadt/Halbinsel.

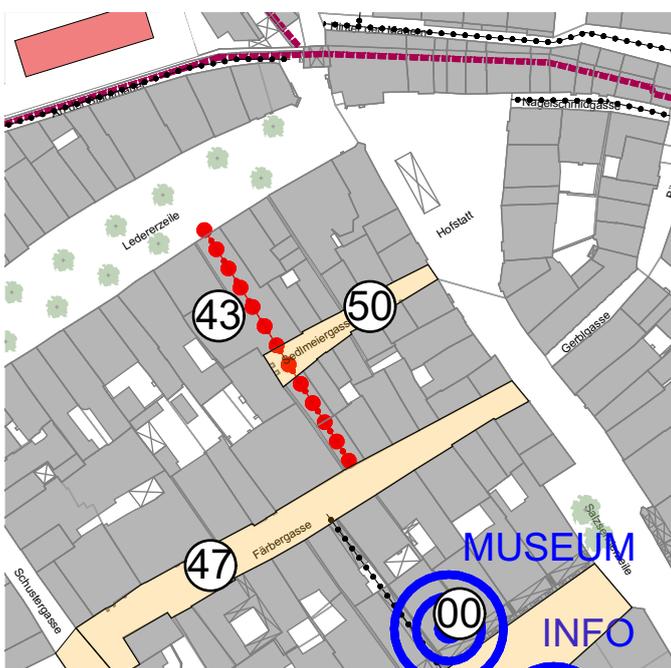
Durch die teilweise Bebauung der bisher als Parkplätze genutzten Brachfläche an der Rampe entfallen wichtige, der Altstadt dienende Stellplätze für Pkw und Busse. Die Schaffung von Ersatzflächen für diese Parkplätze, auch in Form von Tiefgaragen- oder Parkhausstellplätzen ist daher im Zuge der Umsetzung der baulichen Entwicklungsziele hier erforderlich.



## 49 Schaumühle am Mühlbachkanal

Obwohl die Halbinsel Wasserburgs zu 7/8 von Wasser umgeben ist und das Wasser für die Geschichte und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von außergewöhnlicher Bedeutung war, ist dieser Zusammenhang heute kaum noch spürbar. Die Sanierung eines leer stehenden Gebäudes an einem der alten Wasserläufe innerhalb der Stadt zur Schaumühle erlaubt die Darstellung des Zusammenhangs und die Entwicklung eines unverwechselbaren Besuchspunktes innerhalb

der Stadt. Eine Zusammenarbeit zwischen Gastronomie und Stadtarchiv könnte dafür sorgen, dass in Abständen neue themenbezogene Inhalte wieder einen Besuchsanreiz schaffen.



## 50 Sanierung Sedlmeiergasse

Die Sedlmeiergasse fristet aufgrund ihres „Sackgassencharakters“ ein Schattendasein unmittelbar an der belebten Hofstatt. Eine wesentliche Belebung ist erst mit der angestrebten zusätzlichen Fußgängerpassage zwischen Ledererzeile und Färbergasse realistisch. Bis dahin ist die Sedlmeiergasse jedoch aufgrund ihrer Einsehbarkeit unmittelbar aus der Haupteinkaufs- und Bewegungszone auch in ihrer heutigen Form mit einem Schwerpunkt auf Wohnnutzungen wichtig

für die Wahrnehmung der Stadt. Kleine Maßnahmen zur Aufwertung von Belagsanschlüssen an die Bestandsgebäude, Beleuchtung oder Ausstattung tragen zur Aufwertung bei.





## 51 Erweiterung Parkhaus Überfuhrstraße

Das Parkhaus an der Überfuhrstraße wurde bereits für einen zusätzlichen Stellplatzflügel vorbereitet. Hier können, wenn das künftige Verkehrs- und Parkraumsystem diese Notwendigkeit mit sich bringt, ergänzende Stellplätze für Anlieger und Besucher hergestellt werden. Insbesondere im Zusammenhang mit einer baulichen Entwicklung im Bereich der Rampe kann ein zusätzlicher Bedarf an Stellplätzen ausgelöst werden, der hier auf relativ einfache Weise bedient werden kann.



# Handlungsprogramm - Mikroprojekte

## Loslegen und dranbleiben

Während viele der baulichen Projekte eine lange Vorbereitungszeit brauchen und mit teils hohem finanziellen Einsatz verbunden sind, sollen die Mikroprojekte dafür sorgen, dass in den identifizierten Handlungsbereichen schnell erste Maßnahmen im öffentlichen Raum wirksam werden und sich die Umsetzung der Inhalte des ISEK verstetigt. Einzelne Maßnahmen sind schon mit geringen finanziellen Aufwendung in die

Umsetzung zu bringen und können dann weiter ausgebaut werden: der Ersatz der beschädigten Sitzbänke und die Verdichtung des Angebotes an Sitz- und Pausenmöglichkeiten sind gerade bei einer älter werdenden Bevölkerung eine unmittelbar wirksam werdende Verbesserung. Auch die kleinen Projektbausteine entlang des Innufers sind als einzelne Maßnahmen mit einem relativ geringen Aufwand

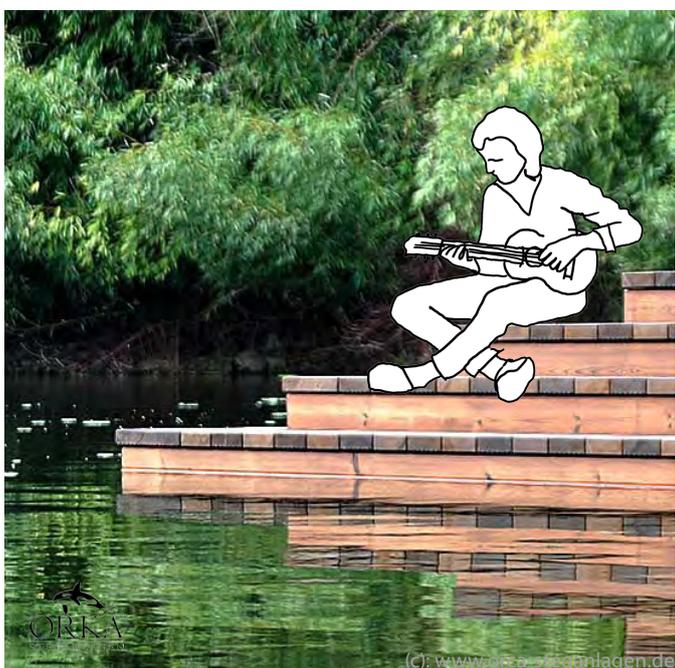
umsetzbar, und erweitern sofort das Angebot für die jeweilige Nutzer- und Zielgruppe. Manche Projekte können als Impulsgeber und Einstieg in einen kontinuierlichen Dialog wirken und Angebote zur Mitwirkung aufbauen: dazu gehören etwa der Pétanque-Platz als erster Erweiterungsbaustein im Freizeitangebot der Senioren oder die Themenspielplätze für Kinder und Treffpunkte für Jugendliche.

Manchmal kann ein kleines Projekt auch eine im Rahmen des ISEK-Prozesses identifizierte Aufgabe direkt lösen, wie z.B. die fehlende Beleuchtung der Fahrpläne an Bushaltestellen zu ergänzen.



### M01 Innsteg

Ein einfacher hölzerner Steg bietet eine kleine Aufenthaltsfläche auf dem Inn. Der Steg ist ein kleiner Besuchsanlass, erlaubt den Aufenthalt auf dem Wasser und eine andere Perspektive auf das Ufer. Im Sommer lässt man die Füße im Wasser baumeln, im Frühjahr kann man schon liegend Sonne tanken.



### M02 Inntreppe

Auf der einfachen Treppe am Wasser kann man allein oder in ganzen Gruppen nebeneinander sitzend dem Wasser beim Vorbeifließen zuschauen. Ein großzügiger, befestigter Sitzplatz mit frei wählbarem Abstand zum Wasser entsteht.



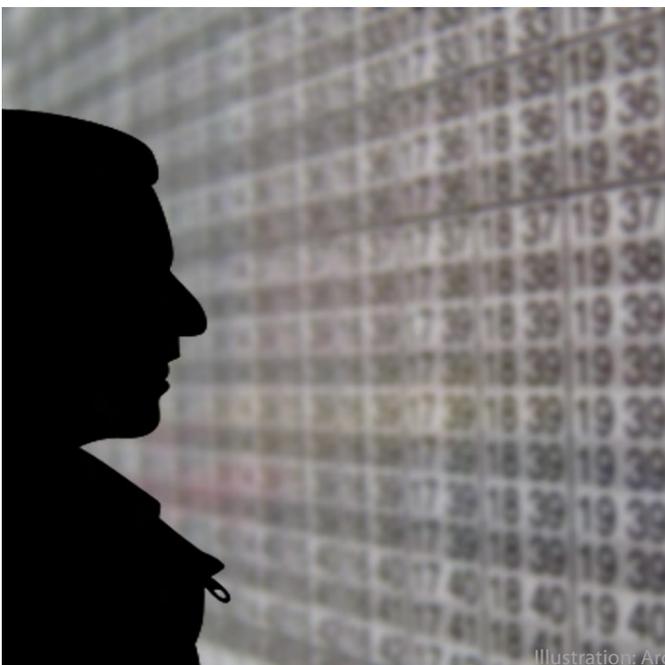
### M03 Innbogen

Ein kleiner, halbrunder Steg trennt einen Innenbereich vom Rest des Inns. Mit einem für das Wasser aber nicht die Gäste offenen Rand und sicherer Stehhöhe im Rund können Kinder bis zu den Knien im Wasser stehen, Erwachsene die Beine kühlen und kleine Fische einfach durchschwimmen.



### M04 Sitzbank-Offensive

Die bestehenden, teilweise verwitterten und veralteten Sitzbänke werden durch neue Möbel ersetzt und das Angebot an Sitzgelegenheiten so verdichtet, dass spätestens alle 100m (Empfehlung Barrierefreiheit) eine Möglichkeit für eine kleine Rast geboten ist. An schönen Plätzen steht natürlich nicht nur eine einzelne Bank... Kann auch durch „Widmungen“ finanziert werden.



### M05 Fahrplan-Beleuchtung

Bei den bestehenden, unbeleuchteten Bushaltestellen wird ein einfaches, solarbetriebenes Beleuchtungssystem nachgerüstet, um Abends und Nachts die Lesbarkeit der Fahrpläne zu verbessern. Die Fahrpläne können auch gleich ein wenig größer werden, dann sind sie noch leichter zu lesen, und vielleicht auch wenn die Brille zuhause liegen geblieben ist.



(c) brenner

## M06 Quartierstreffe im Freien

Während für Familien mit Kindern in den Wohnquartieren meist Spielplätze existieren, fehlen oft informelle Treffpunkte für andere Altersgruppen.

Kleine, definierte Plätze mit Sitzgelegenheiten, ein wenig Licht, eine Kiesfläche und ein Baum, der später einmal Schatten spendet reichen oft schon für den Anfang.

Dann kann sich das Projekt verstetigen, und die Nutzer in die Neuanlage und Ausführung mit eingebunden werden.



(lic) pixabay

## M07 Best-Ager-Treffs

Gerade jung gebliebene Senioren nach dem Ende des Berufslebens sind mit viel Zeit am Ort. Treffpunkte und Freizeitangebote auch ohne Konsum oder Bewirtung werden zunehmend wichtig.

Ein Pétanque-Platz könnte den Anfang machen, und dann eine Interessengruppe Junggebliebener ein Budget mit eigenen Vorstellungen für den nächsten Baustein verwenden.



(lic) pixabay

## M08 Themenspielplätze

Für jeweils einen bestimmten, auch bestehenden Spielplatz wird in einem Beteiligungsverfahren ein Thema gesucht und die Ausstattung nach dem Thema verdichtet.

Vielleicht findet sich auch eine Macher-Gruppe, die selbst Hand anlegen möchte und bei der Umsetzung mit anpackt.

Den Anfang macht der Spielplatz am Heisererplatz.



## M09 Essbare Stadt Wasserburg

Viele Flächen eignen sich auch innerhalb der Stadt für den Anbau von Obst- oder Gemüsepflanzen. Neben dem didaktischen Wert, unsere Nahrungspflanzen auch hautnah erleben zu können, gibt es noch die Freude an der erfolgreichen Ernte und vielleicht ein soziales Miteinander beim Verarbeiten der Früchte der gemeinsamen Arbeit und einem Fest zum Anlass.



## M10 Natur in der Stadt

Informationen über bereits bestehende Maßnahmen für Natur im öffentlichen Raum der Stadt und Förderung des Bewusstseins für Flora und Fauna im Lebensraum Stadt. Tafeln direkt am Ort (Baumallee, Magerwiese, Biotop, naturnahe Hecken, Biotopvernetzungsbereich etc.) geben erste Grundinformation und einen Link zu weiterführenden Informationen online. Schulen und Vereine können darauf aufbauend Themen behandeln, oder Schnitzeljagden veranstalten.



## M11 Ein Schrebergarten für alle

Schrebergärten haben ihr angestaubtes Flair längst wieder verloren und sind ein Wunsch vieler Stadtbewohner, die keinen eigenen Garten haben. Weil das Angebot sehr viel knapper ist als die Nachfrage groß, gehen dabei viele leer aus. Der „Schrebergarten für alle“ ist ein Angebot, sich gemeinschaftlich an der Bewirtschaftung einer Parzelle zu beteiligen. Etwas gebundener als die „essbare Stadt“ organisieren sich die Nutzer des „Schrebergartens für alle“ untereinander, und

bewirtschaften als Kleingruppe entweder eine der frei werdenden Parzellen im bestehenden Schrebergarten oder nutzen ein von der Stadt neu zur Verfügung gestelltes Grundstück.

# Maßnahmen- und Projektliste

In der Maßnahmen- und Projektübersicht sind die diskutierten und vorgeschlagenen Maßnahmen zusammenfassend aufgeführt. Im Fall der baulichen Maßnahmen wurden die aufgeführten Projekte von der Lenkungsgruppe mit einer Einschätzung der aktuellen Prioritäten versehen. Das ebenfalls aufgeführte Projekt „Sanierung Stadtmuseum“ stellt einen Sonderfall dar, weil das Projekt dem Grunde nach bereits beschlossen und in der Abstimmung mit der Förderbehörde befindlich ist. Die Liste ist als Portfolio in Frage kommender Maß-

nahmen im Sinne der Zielsetzungen des ISEK zu verstehen. Während viele städtebauliche Maßnahmen erheblichen Vorlauf erfordern, zum Teil von Grundstückverfügbarkeiten und aufgrund ihrer Größenordnung auch von der jeweiligen Haushaltslage abhängig sind, stellen die „Mikroprojekte“ wie auch die strategischen Projekte in der Regel geringere Anforderungen an das Budget. Mikroprojekte sind als kleinere, schnell umsetzbare Maßnahmen dazu gedacht, das Themenfeld Ortsentwicklung im Bewusstsein

der Öffentlichkeit zu halten, und immer wieder mit kleinen Eingriffen eine fühlbare Verbesserung der Lebensqualität und des Nutzungsangebotes zu erreichen. Die Förderfähigkeit der jeweiligen Maßnahmen muss im Einzelfall mit den Förderstellen abgestimmt werden und ist nicht zuletzt abhängig von der Auswahl des Förderprogrammes. Dabei ist grundsätzlich auch die Förderung von nicht baulichen Projekten, etwa im Rahmen eines Altstadtmanagements oder Verfügungsfonds denkbar. Die Maßnahmen- und Projektliste ist aufgrund des Be-

trachtungszeitraumes von 10-15 Jahren für das ISEK nicht als abschließend zu sehen, sondern als im Sinne der gesetzten Ziele aktuell denkbare Bausteine. Sie sollte in regelmäßigen Abständen überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden.

Nr. Maßnahme - Projekt

Anmerkungen

Sehr hohe Priorität (+2)    Hohe Priorität (+1)    Weniger hohe Priorität (-1)    Niedrige Priorität (-2)

## MASSNAHMENLISTE - STRATEGISCHE PROJEKTE

Nr.	Maßnahme - Projekt	Anmerkungen	Sehr hohe Priorität (+2)	Hohe Priorität (+1)	Weniger hohe Priorität (-1)	Niedrige Priorität (-2)
01	Produkt-/Markenentwicklung z.Thema Altstadterlebnis	Ausformulierung eines Markenkerns, Leitfaden				
02	Altstadtmanagement	Einrichtung eines Altstadtmanagements				
03	Kulturstandortkonzept	Zielsetzung, Angebotsentwicklung, Außendarstellung				
04	Kulturmanagement	Unterstützung der ehrenamtlichen Kulturarbeit				
05	Gebäude- und Flächenmanagement	Standortinformationen, Nutzungserhalt und -findung				
06	Digitale Einkaufsstadt / Altstadt	Auffindbarkeit im Netz, gemeinsame Plattform Altstadt				
07	Besucherlenkung	Orientierungs- und Leitsystementwicklung				
08	Produktentwicklung für den Tagestourismus	Bündelung und Weiterentwicklung der Angebote				
09	Schauplätze	Informationsaufbereitung für Bürger und Tagesgäste				
10	Informationsmaterial	Themenbroschüren, zielgruppenspezifische Angebote				
11	Kooperative Standortentwicklung	Vernetzung der Akteure in der Stadt				
12	Bürgerportal	Onlineportal zur Information und Beteiligung				
13	Informationsportal Altstadt	Eigenständiges Angebot zum Altstadterlebnis				
14	Altstadtmarketing	Gemeinsame, standortbezogene Außendarstellung				
15	Standortmarketing	Außendarstellung Wasserburg als Wirtschaftsstandort				
16	Kooperatives Stadtmarketing	Strategiegruppe Standortmarketing, Bündelung				
17	Aktionsplan Wohnen	Maßnahmenpaket zum bezahlbaren Wohnen				



Nr.	Maßnahme - Projekt	Anmerkungen	Priorität			
			Sehr hohe Priorität (+2)	Hohe Priorität (+1)	Weniger hohe Priorität (-1)	Niedrige Priorität (-2)

**MASSNAHMENLISTE - BAULICHE PROJEKTE**

			30	25	20	15	10	5	0	-5	-10	-15	-20	
00	Sanierung Stadtmuseum	Sanierung des Stadtmuseums am Standort												
01	Rahmenplan Neuordnung RoMed-Areal (Wohnen)	verdichtetes Wohnquartier auf ehem. KKH-Grundstück	25											25
02	Initiative Stadtgrün (Großbaumpflanzungen)	Nachpflanzungen und Ergänzungen	19	12										19
03	Rahmenplan Essigfabrik	Verdichtetes Wohnen, evtl. Modellprojekt	18	8										18
04	Rahmenplan Folgenutzungen Gabersee-Areal	Klärung geeigneter Nachfolgenutzungen und -bedarfe	18	7										18
05	Fußgängersteg Kapuzinerinsel	Verbesserung der Fußweg / Radwegverbindung	7										1	16
06	Leitsystem / Beschilderungskonzept	Gesamtörtliches Beschilderungssystem	7											16
07	Lichtkonzept öffentlicher Raum	Rahmenplan Beleuchtung und Inszenierung	7											16
08	Auslagerung und Nachfolgenutzung Gewerbebetrieb	städtebauliche Aufwertung, Reaktion auf die Rampe	6											15
09	Initiative Wohnumfeld Geschosswohnen	Feinuntersuchung zur Umfeldaufwertung	4										1	1
10	Landschaftsplanerische Begleitung B304	Fachliche Begleitung / Beratung zur Planung	13											13
11	Stadtbausteine Elektromobilität	Ladestations- und Parkraumkonzept E-Mobilität	4											12
12	Gestaltungswettbewerb Feuerwehrneubau	Feuerwehrneubau als qualitativ moderner Baustein	6										1	1
13	Initiative Nachverdichtung Bestandsquartiere	Untersuchung von Nachverdichtungsmöglichkeiten	7											11
14	Aufwertung Wegebeziehung am Gries-Marienplatz	Besucherlenkung verbessern, Weg aufwerten	4											11
15	Rahmenplan Wohnen im Haag	Ortskennnahes Wohnen ehem. Feuerwehr	3											10
16	Fußwegverbindung Schiffsmühlenweg-Innufer	Erreichbarkeit Innufer verbessern	4											10
17	Aufwertung Ortseingangssituation	Ortsaufakt als Gestaltungsaufgabe	4											9
18	Fassadenprogramm	Programmsumme 50.000 € über fünf Jahre	1											8
19	Stadtmauer als Exponat	Sanierung und Inszenierung der hinst. Stadtmauer	5											
20	Aufwertung Fußwegverbindung Altstadt-Theater	Gestalterische Aufwertung (Licht, Ruheplätze etc.)												7
21	Sportflächenentwicklungskonzept	Standort- und Bedarfsuntersuchung	4											7
22	Rahmenplan Ortsmitte Reitmehring	Planungs- und Beteiligungsverfahren mit d. Bürgern	3											7
23	Leitfaden / Musterliste Stadtmobiliar	Abgestimmte Vorschläge für Gastro/Gewerbe	1											7
24	Wasser in der Stadt	Identifikation und Umsetzung von Brunnenstandorten	3											7
25	Gestaltqualität Infrastruktur	Gestaltungsideen Trafos, Wertstoffinseln etc.												6
26	Informationssystem Baukultur	Infosystem zu baulichen/historischen Werten	2											5
27	Sanierung Herrengasse	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität	2											
28	Neuordnung "An der Rampe"	Polizei, Büros, Sonderwohnen, Medizin, Kino etc.												1
29	Sanierung Palmanoanlage	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												1
30	Sanierung Max-Emanuel-Platz	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												1
31	Nutzungskonzept Salzstadel	Bürgertreff, offener Treff, Wohnen	3											
32	Prüfung Standort / Rplan Restaurantschiff	Wasser als Freizeithema, Identität des Ortes	1											
33	Sanierung Heisererplatz	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität	1											
34	Sanierung Umfeld Burg ("Auf der Burg")	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität	2											0
35	Sanierung Straßenzug "Im Hag"	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												0
36	Sanierung Kaspar-Aiblinger-Platz	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												-1
37	Sanierung Weberzipfel	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												-2
38	Feinuntersuchung Bauhofstandort Altstadt	Prüfung Teilauslagerung Baustofflager etc.												-3
39	Sanierung Salzburger Straße / Gimpelberg	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												-3
40	Fuß- und Radwegverbindung Reitmehring	Im wesentlichen im Bereich der ehem. Bahntrasse												-3
41	Aufenthaltsqualität Bahnhofsplatz	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												-4
42	Burgterrasse / Burgcafé	Öffentlich zugänglicher Raum mit "Altstadtblick"												-5
43	Fußwegverbindung Färbergasse-Ledererzeile	Durchlässigkeit des größten Quartiers verbessern	1											
44	Fußwegverbindung an der Rampe	Zugänglichkeit ehem. Bahnhofareal verbessern												-7
45	Standortuntersuchung Köbingerberg	Siedlungsbaustein im bebauten Zusammenhang	1											
46	Prüfung Logistikstandort Postareal	städtebauliche Neuordnung, Aufwertung, Altstadtaufakt												-9
47	Aufenthaltsqualität Färbergasse	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												-10
48	Parken "An der Rampe"	Ersatzstellplätze im Bereich Rampe												-10
49	Schaumühle am Mühlbachkanal	Wasser als Energieträger, Identität des Ortes												-14
50	Sanierung Sedlmeiergasse	Freiraumplanerische Aufwertung, Aufenthaltsqualität												-14
51	Erweiterung Parkhaus Überfuhrstraße	Zusätzliche Stellplätze in vorgesehener Erweiterung												

**MIKROPROJEKTE**

M01	Innsteg	Kleine Aufenthaltsfläche am Inn												
M02	Inntreppe	Sitzstufenanlage am Innufer												
M03	Innbogen	Halbrunder Steg mit abgegrenzter Wasserfläche												
M04	Sitzbank-Offensive	Ergänzung und Erneuerung von Sitzgelegenheiten												
M05	Fahrplan-Beleuchtung	Beleuchtung von bisher unbeleuchteten Fahrplänen												
M06	Quartierstreife im Freien	Treffpunkte in Wohnquartieren												
M07	Best-Ager-Treffs	Freizeit- und Treffpunktangebote für Senioren												
M08	Themenspielplätze	Thematische Ergänzung von öffentlichen Spielplätzen												
M09	Essbare Stadt Wasserburg	Essbare Pflanzen im öffentlichen Raum												
M10	Natur in der Stadt	Informationen zu wertvollen Naturräumen in der Stadt												
M11	Ein Schrebergarten für alle	Gemeinsames Bewirtschaften eines Schrebergartens												

# Implementierung

Die umfassende Nutzung der Potenziale, die das informelle Planungsinstrument „Integriertes Stadtentwicklungskonzept“ für die Stadtentwicklungsplanung bereithält, erfordert gegenüber einer Stadtentwicklungsplanung ohne ISEK **Veränderungen in Abläufen, Entscheidungsprozessen und Verhaltensweisen der involvierten Akteure** sowie die Bewältigung zusätzlicher Aufgaben und Anforderungen, die durch die Anwendung des ISEK entstehen. Erst dann kann

das Instrument ISEK seine bestimmungsgemäßen Funktionen, nämlich die **aktive Steuerung der räumlichen und fachlichen Entwicklung der Stadt** sowie die thematische Bündelung von Ressourcen und Akteuren in der Stadt entfalten. Somit liegt eine separate Anforderung an die involvierten Akteure und Entscheidungsträger darin, die Änderung der Stadtentwicklungsplanung hin zur Nutzung eines ISEK bewusst zu vollziehen.

## Programm-Management

Mit der Nutzung eines ISEK als Planungsinstrument sind neue Aufgaben und Anforderungen verbunden, die unter der Bezeichnung Programm-Management zusammengefasst sind. Hierzu zählen die **Außendarstellung** zum ISEK sowie die **Aktualisierung** und ggf. Fortschreibung des ISEK, damit es aktuelle Handlungsgrundlage der Stadtentwicklungsplanung sein kann. Weitere Aufgaben des Programm-Managements im Zuge der Anwendung des ISEK entstehen sind ein **Monitoring** und die **Bewer-**

**tung** aktueller Vorhaben aus Sicht der ISEK-Ziele und Inhalte. Grundvoraussetzung für die Nutzung und Anwendung des ISEK durch die unterschiedlichen Akteure ist dessen **Präsenz** bei allen stadtentwicklungsbezogenen Entscheidungen und Handlungen. Deshalb muss sowohl das Thema Stadtentwicklung als auch das ISEK immer wieder ins Bewusstsein der Bevölkerung sowie der örtlichen Akteure und Entscheidungsträger gerufen werden. Auch dies ist Aufgabe des Programm-Management.

## Anwendung ISEK

Die Verinnerlichung der Inhalte des ISEK bei den Entscheidungsträgern und den an der Stadtentwicklung beteiligten öffentlichen und privaten Akteuren ist eine Grundvoraussetzung für die Anwendung des ISEK als **Bewertungs- und Entscheidungsgrundlage**. Nachdem spätestens bei Entscheidungen im Stadtrat die entsprechende Bewertung oder Einordnung eines Vorhabens aus Sicht des ISEK erforderlich ist, sollte diese möglichst frühzeitig thematisiert werden. Die Präsenz und Berücksich-

tigung der ISEK-Inhalte in Informationsgesprächen und bei Entwicklungs- bzw. Entscheidungsprozessen wird sichergestellt, indem eine entsprechende **Einordnung und Bewertung** des jeweiligen Projektes oder Vorhabens vor dem Hintergrund der fachlichen Ziele und des räumlichen Leitbildes als verbindlich festgelegt werden. Diese Aufgabe kann fallweise durch unterschiedliche Akteure ausgefüllt werden, sofern der Zielkatalog aus dem ISEK verwendet wird.



## Außendarstellung

Stadtentwicklung ist als gemeinsame Aufgabenstellung in der Stadt Wasserburg am Inn dann wahrnehmbar, wenn alle Maßnahmen und Projekte, die damit in Verbindung stehen, immer als ein Bestandteil dieses Themas verstanden und dargestellt werden. Hierfür wird in der Außendarstellung der Stadt das Thema nachhaltige Stadtentwicklung als Leitthema kommuniziert. Neben einem permanenten Informationsangebot werden auch projekt- bzw. anlassbezogene Informa-

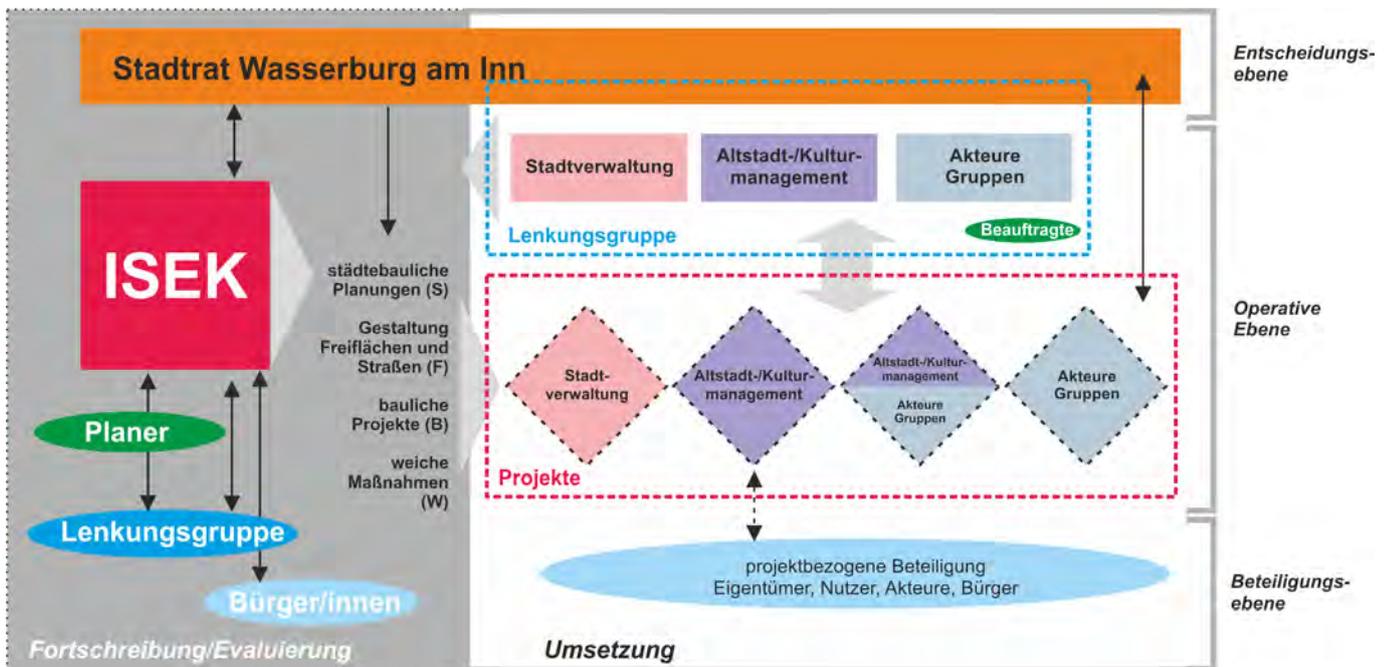
tionen hinterlegt. Neben der Präsenz in den Kommunikationsmedien der Stadt werden auch Vorzeigeprojekte im öffentlichen Raum gekennzeichnet, um die allgemeine Sichtbarkeit des Themas erhöhen.

## Aktualisierung ISEK

Im Zuge der regelmäßigen Aktualisierung des ISEK werden die bisher durchgeführten Projekte rekapituliert, neue oder veränderte Anforderungen an die Stadtentwicklung identifiziert und die Bürgerschaft einbezogen. Vor der Aktualisierung wird deshalb zunächst eine **Beteiligungsmassnahme** durchgeführt, bei der zu Themen der Stadtentwicklung informiert wird und Handlungsbedarfe aus Sicht der Bürger/innen aufgenommen werden. Anschließend werden folgende Aufgaben

und Anforderungen wahrgenommen:

- Bewertung der Ergebnisse der Bürgerbeteiligung
- Bewertung der durchgeführten Projekte, Abläufe und der Kooperation der Akteure
- Bewertung der Daten aus dem Monitoring und Identifizierung neuer Themen
- Überprüfung und ggf. Aktualisierung der im ISEK formulierten Leitlinien und Maßnahmen sowie der Organisationsstruktur



## Organisationsstruktur

Als neue Strukturkomponente wird die Lenkungsgruppe, die bereits im Erarbeitungsprozess des ISEK bestand, dauerhaft eingerichtet. Sie setzt sich wie bisher aus dem ersten Bürgermeister, Vertretern der Fraktionen, der Stadtverwaltung, Vertretern der örtlichen Akteure und Gruppen sowie allen Management-Funktionsträgern aus dem Bereich der Stadtentwicklung und des Stadtmarketing zusammen. Die **Lenkungsgruppe** dient der Institutionalisierung und Bündelung der The-

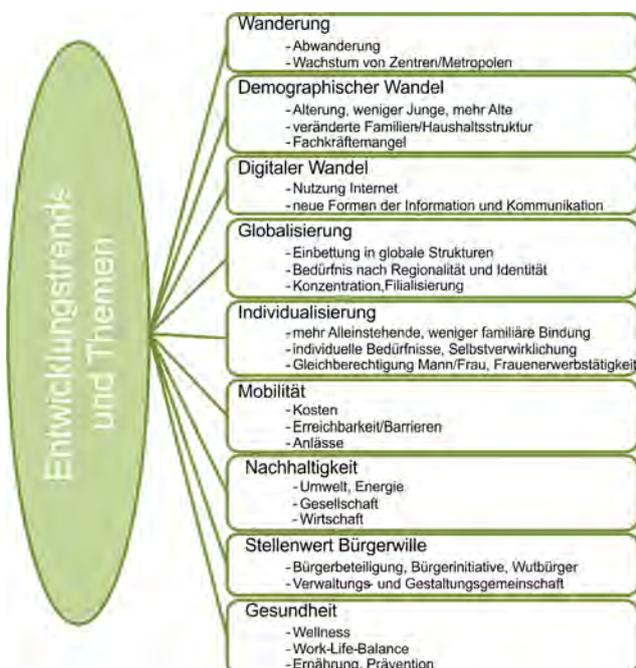
men der Stadtentwicklung und des Stadtmarketing sowie der Koordination und der Vernetzung der involvierten Akteure und ihrer Aktivitäten. Aufgaben der Lenkungsgruppe sind:

- Fortschreibung des Stadtentwicklungskonzeptes und des Projektportfolios,
- ggf. Mittelvergabe aus einem Verfügungsfonds sowie
- Begleitung der Projektumsetzung.

## Ablauf der Umsetzung

Nach der Auswertung des Monitoring und der Bürgerbeteiligung beschließt der Stadtrat im Zuge der Aktualisierung des ISEK jeweils im Herbst eines Jahres diejenigen Projekte, die im Folgejahr durchgeführt werden sollen sowie die Projekte, die perspektivisch in den nächsten drei Jahren anstehen. Je nach dem, um welche Art von Projekt es sich handelt, ist ein anderer Akteur mit der Initiierung des Projektes, der Öffentlichkeitsarbeit und der Umsetzung bzw. der Koordination der Umsetzung

betrachtet. Städtebauliche Planungen, die Gestaltung von Freiflächen und Straßen sowie bauliche Projekte koordiniert die Stadtverwaltung. Weiche Maßnahmen werden entweder durch einen Management-Funktionsträger, die örtlichen Akteure oder beide gemeinsam koordiniert. Die Bürgerbeteiligung erfolgt projektbezogen und wird durch die Stadtverwaltung koordiniert.



## Monitoring

Ein Monitoring hat die Funktion, kontinuierlich Daten zu erfassen, anhand derer beurteilt werden kann, ob die Stadtentwicklung in Richtung der anvisierten Ziele verläuft. Mit der Einrichtung eines Flächen- und Leerstandsmanagements, bei dem auch die Veränderungen protokolliert werden, liegen derartige Daten zumindest für die Altstadt vor. Eine zusätzliche Komponente, die in das Monitoring aufgenommen wird, ist der perspektivische Anpassungsbedarf, der durch Veränderungen der An-

spruchsgruppen und ihrer Bedürfnisse sowie neuer Entwicklungen und Themen entsteht. Hierfür wird zum einen in regelmäßigen Abständen eine Prognose der Bevölkerungsentwicklung und Altersstruktur mit ihren räumlichen sowie bedürfnis- und kapazitätsbezogenen Konsequenzen vorgenommen. Zum anderen wird die Relevanz von Trends und Zukunftsthemen der Stadtentwicklung für die Stadt Wasserburg beurteilt und es werden die Aktivitäten in der Stadt zu diesen Themen dargestellt.

STÄDTEBAU

Arc Architekten Partnerschaft, Bad Birnbach

WIRTSCHAFTSGEOGRAPHIE

iq-Projektgesellschaft, München

VERKEHRSPLANUNG

Stadt-Land-Verkehr, München