

MOBILITÄTSKONZEPT RAUBLING

TEIL 1 – ANALYSE

MÄRZ 2025



Büro für Verkehrs- und Raumplanung
F. RAUCH

K. SCHLOSSER

BVR

MOBILITÄTSKONZEPT RAUBLING

TEIL 1 – ANALYSE



Büro für Verkehrs- und Raumplanung

Karl-Kapferer-Straße 5 • A 6020 Innsbruck

Tel (0512) 57573781 • Fax (0512) 575737 20 • office@bvr.at • www.bvr.at

Dipl.-Ing. Friedrich Rauch
Ingenieurkonsulent für Raumplanung
und Raumordnung

Dipl.-Ing. Klaus Schlosser
Zivilingenieur für Bauwesen

Bearbeitung: Dipl.-Ing. Benjamin Tschugg

Innsbruck, März 2025

PRÄAMBEL

In vielen Gemeinden fühlen sich Bürgerinnen und Bürger bei der Erfüllung ihrer Mobilitätsbedürfnisse eingeschränkt: die Straßennetze sind oft überlastet, die Angebote im öffentlichen Verkehr sind mangelhaft und beim Radverkehr bestehen Lücken in der notwendigen Infrastruktur. Was sich zunächst nur als ein Ärgernis für die unmittelbar Betroffenen darstellt, kann letztlich wirtschaftliche und gesundheitliche Probleme bewirken.

Auch in Raubling überlagern sich diese Problempunkte und werden hier durch die Lage südlich der Kreisstadt Rosenheim und im Bereich des Autobahndreiecks Inntal am Zusammentreffen von A8 und A93 noch verschärft. Bei Verkehrsüberlastungen auf dem hochrangigen Netz vor allem während der Hauptreisezeiten im Sommer und Winter oder bei Verkehrsbehinderungen auf der Autobahn entstehen Ausweichverkehre auf dem nachgelagerten Straßennetz und kommt es zu weiteren Beeinträchtigungen der Sicherheit und Ordnung des Verkehrs im Ortsgebiet.

Die Suche nach möglichen Auswegen aus dieser Situation kann nur durch eine integrierte Mobilitätsplanung unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel gelingen, um so eine effiziente, umweltfreundliche und bedarfsgerechte Mobilität für alle zu ermöglichen. Ergebnis des vorliegenden Mobilitätskonzeptes für Raubling sind deshalb umfangreiche Empfehlungen für Lösungen und Maßnahmen in allen Bereichen des Verkehrssystems, die im Hinblick auf die bestehenden Problemlagen als Leitfaden und Werkzeugkasten für eine laufende Diskussion, Detaillierung und Umsetzung in der Gemeinde dienen.

Klaus Schlosser

Martin Steinlechner

Benjamin Tschugg

INHALT

1	AUFGABENSTELLUNG	2
2	METHODISCHES KONZEPT	4
2.1	Projektorganisation	4
2.2	Ablaufplan Mobilitätskonzept	5
2.3	Leitbild- und Zieleentwicklung	8
2.4	Integrierte Planung	10
3	BESTANDSERHEBUNG	14
3.1	Vorgehensweise	14
3.2	Grundlagen	15
3.3	Kurzcharakteristik	16
3.4	Fußverkehr	24
3.5	Radverkehr	31
3.6	Öffentlicher Verkehr	40
3.7	Motorisierter Individualverkehr	49
3.8	Ergänzende Angebotsformen	68
4	VERKEHRSMODELL	72
4.1	Bayerisches Landesverkehrsmodell	72
4.2	Verkehrsmodell ISEK	74
4.3	Modellarchitektur	75
4.4	Verkehrsbeziehungen	77
4.5	Streckenbelastungen	79
5	PROBLEM- UND POTENZIALANALYSE	86
5.1	Grundlagen	86
5.2	SWOT-Analyse	92
5.3	Gesamtbilanz	94
	ABBILDUNGEN	99
	TABELLEN	101

1 AUFGABENSTELLUNG

Die Gemeinde Raubling hat im Juni 2023 das Büro für Verkehrs- und Raumplanung (BVR) mit der Erstellung eines Mobilitätskonzeptes beauftragt. Bei den im Anschluss an die Auftragserteilung geführten Abstimmungen ergaben sich folgende Schwerpunkte, die als zentrale Problemlagen und Potenziale im Verkehrssystem der Gemeinde hervorzuheben sind:

Entlastung der Wohnbevölkerung

Die Bevölkerung ist aufgrund der Lage und der vorhandenen Verkehrsinfrastrukturen großen Kfz-Verkehrsbelastungen ausgesetzt. Vor allem die durch das Gemeindegebiet verlaufenden Bundesautobahnen BAB8 und BAB93 als auch die durch das Ortszentrum führende Staatsstraße St2363 weisen hohe Verkehrsstärken auf. Zudem bringt die Lage am nördlichen Rand des bayerischen Inntals mit hohen Anteilen im Schwerverkehr und im Reiseverkehr zusätzliche Herausforderungen mit sich. Diesbezüglich ist eine bestmögliche Entlastung der Bevölkerung anzustreben.

Verringerung der Barrierewirkungen

Die gut ausgebaute und stark befahrene Staatsstraße als auch die Bahnstrecke zwischen Rosenheim und Kufstein verlaufen durch zentrale Bereiche der Gemeinde. Diese hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen stellen deutliche Barrieren dar, wobei die Situation aufgrund der wenigen Querungsmöglichkeiten verschärft wird.

Attraktivierung des Öffentlichen Verkehrs

Der Raublinger Bahnhof mit Anbindung u.a. nach Rosenheim ist positiv hervorzuheben und stellt eine Chance zur Verlagerung von Wegen auf den Öffentlichen Verkehr und damit zu einer Verringerung des Kfz-Verkehrs in Raubling dar. Allerdings ist die derzeitige Situation sowohl mit Blick auf das Fahrplanangebot als auch auf die bestehende Bahnhofsinfrastruktur als verbesserungsfähig zu beurteilen.

Attraktivierung des Radverkehrs

Der Radverkehr stellt in Raubling aufgrund der flachen Topografie und der gegebenen Distanzen zwischen den Ortsteilen und zu den Nachbargemeinden ein großes Potenzial dar. Kurze und mittellange Wege können bei entsprechend vorhandener Infrastruktur auf das Fahrrad verlagert werden und so einen Beitrag für eine insgesamt nachhaltige Mobilität leisten.

Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Raubling weist als flächengroße Gemeinde mit vielen kleineren Ortsteilen kein eindeutiges Ortszentrum auf. Die zentralen Bereiche mit der größten Nutzungsdichte verteilen sich auf Bereiche westlich und östlich der Bahntrasse bzw der Staatsstraße. Diesbezüglich stellt die großteils am Kfz orientierte Ausrichtung des öffentlichen Raumes eine Herausforderung im Hinblick auf die Ermöglichung einer adäquaten Aufenthaltsqualität dar.

2 METHODISCHES KONZEPT

2.1 Projektorganisation

Im Hinblick auf die künftige Ausrichtung des Verkehrssystems in der Gemeinde Raubling lässt sich der erforderliche Prozessablauf insgesamt als eine zyklische Entwicklung verstehen (Abbildung 2-1).

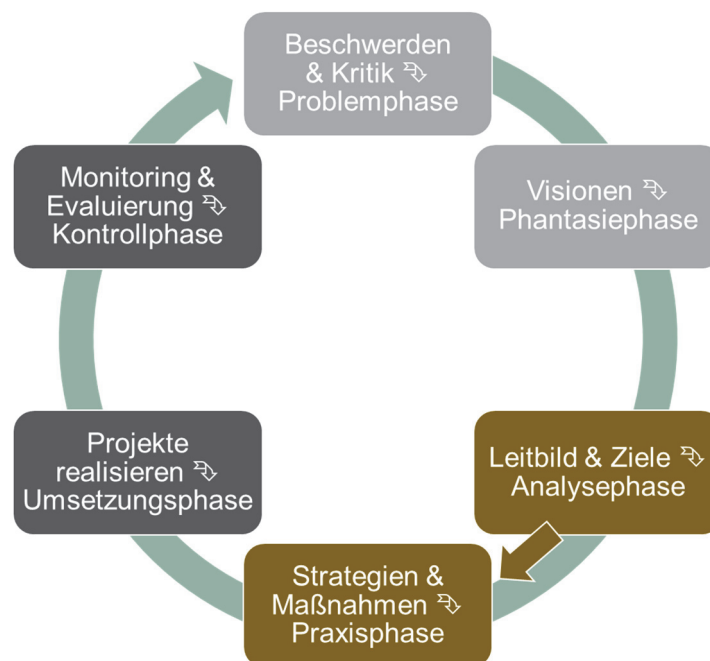


Abbildung 2-1: Prozessablauf zum künftigen Verkehrssystem

Die in der Problemphase in Form einer grundlegenden Bestandsaufnahme gesammelten Defizite und Ideen bilden den Ausgangspunkt für die Erstellung des Mobilitätskonzeptes. Die im Rahmen des Konzeptes erforderliche Bearbeitung umfasst zum einen die Analysephase mit der Formulierung von Leitbild und Zielen sowie der Erhebung von Bestandsdaten, zum anderen die Praxisphase mit der Ableitung von Strategien und Maßnahmen für die künftige Entwicklung des Verkehrssystems in Raubling. Die gewissermaßen im Anschluss vorzusehenden Arbeitsschritte sehen in einer Umsetzungsphase die Realisierung von empfohlenen Maßnahmen sowie deren abschließende Evaluierung in einer Kontrollphase vor.

2.2 Ablaufplan Mobilitätskonzept

Im Detail ist die methodische Vorgehensweise bei der Erstellung des Mobilitätskonzeptes ausgehend vom Auftragsverständnis, von der Leitidee und von den definierten Grundlagen und Schwerpunkten der Bearbeitung, an den Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse der FGSV (1) orientiert und entsprechend dem Ablaufplan in Abbildung 2-2 strukturiert.

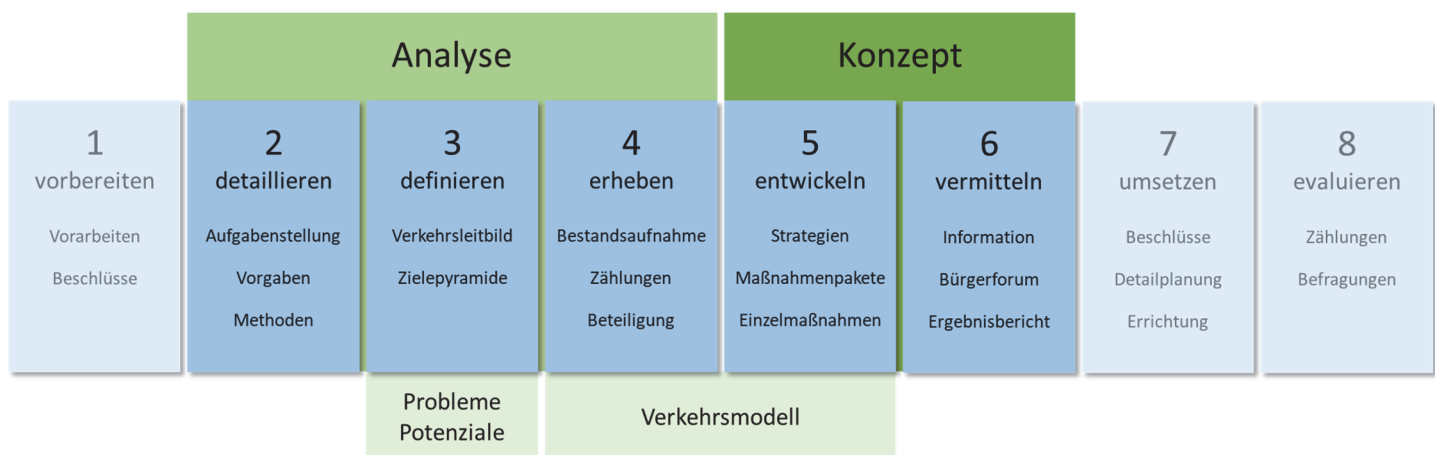


Abbildung 2-2: Ablaufplan Erstellung Mobilitätskonzept

Im Anschluss an die Detaillierung der Aufgabenstellung in Abstimmung mit dem Auftraggeber sowie die Präzisierung der für die Bearbeitung vorgesehenen Methoden, ist zunächst die Definition eines Verkehrsleitbildes im Rahmen einer umfassenden Zielediskussion wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung von Maßnahmen. Begleitend dazu sind unterschiedliche Erhebungen im Verkehrssystem erforderlich, die Zählungen im Kfz- und Radverkehr, Befragungen der Bürgerinnen und Bürger sowie eigene Bestandsaufnahmen durch Begehung und Befahrung des Planungsgebietes umfassen. Den Abschluss der ersten Phase bildet eine weitreichende Problem- und Potenzialanalyse mit Ausblick auf die verschiedenen Handlungsfelder.

Im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist auch die Aktualisierung des bestehenden Verkehrsmodells vorgesehen, um künftige Rahmenbedingungen

und Maßnahmen auch einer quantitativen Bewertung unterziehen und daraus in weiterer Folge eine Gesamtbeurteilung und Empfehlung ableiten zu können. Ebenso wie die Problem- und Potenzialanalyse, stellt damit auch das Verkehrsmodell ein Bindeglied zwischen Analyse- und Konzeptphase dar.

Aufbauend auf die Bearbeitungsschritte der Analysephase erfolgt die Entwicklung von Strategien im Hinblick auf die beabsichtigte Optimierung des Verkehrssystems sowie damit einhergehend die Formulierung von präzisierenden Handlungszielen. In weiterer Folge werden die daraus resultierenden Anforderungen in ein Maßnahmenprogramm übersetzt, das alle für die definierten Mobilitätsansprüche erforderlichen Verkehrsmodi umschließt. Anhand einer Priorisierung sollte im Anschluss die Umsetzung empfohlener Maßnahmen durch entsprechende Beschlüsse und auf Grundlage der allenfalls erforderlichen Detailplanungen erfolgen. Anhand eines Monitorings können schließlich die mit den umgesetzten Maßnahmen tatsächlich erzielten Effekte über einen längeren Zeitraum beobachtet werden und abschließend eine Evaluierung im Hinblick auf allenfalls notwendige Adaptierungen erfolgen.

Die Terminschiene zur Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes ist aus Abbildung 2-3 ersichtlich. Neben den zahlreichen Begehungen und Befahrungen, den durchgeführten Verkehrszählungen und den Gesprächen mit Bürgerinnen und Bürgern, gab es mehrere Arbeits- und Abstimmungstermine im Rahmen eines begleitenden Ausschusses, mit dem Gemeinderat und den Vertretern der Gemeinde.

2.3 Leitbild- und Zieleentwicklung

Die Entwicklung eines Verkehrsleitbildes und der damit zu erreichenden Ziele erfolgt top-down in Form einer Zielepyramide (Abbildung 2-4). Beginnend mit einem übergeordneten Leitziel, das maßgeblich die Grundsatzfrage nach den Aufgaben eines Verkehrssystems adressiert, sollen die Themenfelder Verkehr und Mobilität im ersten Schritt möglichst ganzheitlich erfasst werden, dabei aber interpretationsfähig und jedenfalls glaubhaft bleiben. Um dieses zunächst noch vergleichsweise abstrakte Leitmotiv zu strukturieren, werden anhand von Zielkriterien und geeigneten Indikatoren sogenannte Querschnittsziele formuliert.



Abbildung 2-4: Zielepyramide

Im zweiten Schritt erfolgt eine weitere Konkretisierung durch die Ausformulierung von prägnanten und widerspruchsfreien Mittlerzielen zu den zentralen Aspekten des künftigen Verkehrssystems. Dabei werden interne Stärken und Schwächen sowie externe Chancen und Risiken gesammelt und aus den auf diese Weise identifizierten Problemen und Potenzialen im Zuge einer

zusammenfassenden SWOT-Analyse (Abbildung 2-5) relevante – und prinzipiell bewältigbare – Strategien entwickelt.

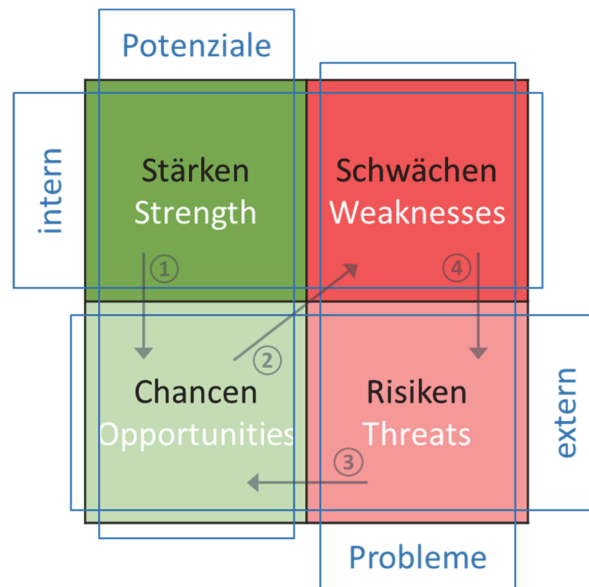


Abbildung 2-5: Schema SWOT-Analyse

Bei diesen strategischen Ansätzen wird entweder an den eigenen Stärken angesetzt, um die im gesamten Rahmen vorhandenen Chancen wahrzunehmen ① oder auf diese Chancen fokussiert, um die eigenen Schwächen zu beseitigen ② oder eine Verringerung der externen Risiken forciert, um sich abzeichnende Chancen zu nutzen ③ oder ein Abbau der eigenen Schwächen forciert, um die im gesamten Rahmen bestehenden Risiken zu verringern ④.

Im dritten Schritt erfolgt eine Operationalisierung der ausgearbeiteten Strategien in Form von spezifischen Handlungszielen, um damit konkrete Möglichkeiten für eine Übertragung der einzelnen Aspekte in die Alltagspraxis in Raubling aufzuzeigen. Auf dieser Stufe sollten die Ziele im Grundsatz bereits akzeptiert, messbar und realistisch sein, um daran in weiterer Folge Maßnahmenpakete und Detailmaßnahmen anknüpfen zu können.

2.4 Integrierte Planung

Ausgehend von den gesellschaftlichen Rahmenbedingungen können im Zuge von Problemlösungen verschiedene Strategien angewandt werden. Ansatzpunkte dafür zeigt das etablierte ASI-Konzept auf, wobei der Fokus von Avoid (vermeiden), Shift (verschieben) & Improve (verbessern) primär an der Umsetzung eines ökologisch nachhaltigen Verkehrssystems ausgerichtet ist (Abbildung 2-6).

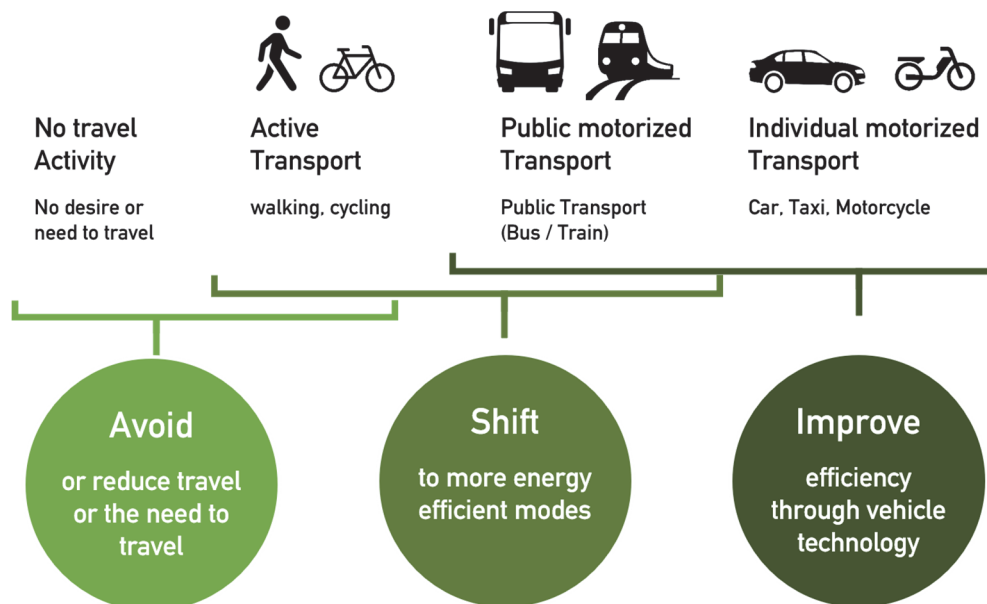


Abbildung 2-6: Übersicht ASI-Konzept

In diesem 3-fach ansetzenden Konzept bezeichnet *Avoid* den Ansatz einer Vermeidung von Verkehr und damit die radikalste Möglichkeit, um eine Reduktion negativer Effekte des Verkehrssystems zu erzielen. Die Strategie des Vermeidens bezweckt in der Gesamtbetrachtung eine Verringerung von Wegen und zurückgelegten Distanzen, die beispielsweise durch eine (teilweise) Erledigung von Arbeit im Homeoffice oder in regionalen co-working-spaces, durch eine Veränderung des individuellen Freizeit- oder Einkaufsverhaltens und besonders deutlich durch entsprechende raum- und städteplanerische Vorgaben der Siedlungsentwicklung erreicht werden kann.

Obwohl die Vermeidung von Wegen letztlich die Entscheidung jedes einzelnen Verkehrsteilnehmers ist, hängt diese Entscheidung wiederum von den jeweiligen Rahmenbedingungen ab. Beispielsweise müssen Möglichkeiten für das Arbeiten von Zuhause ausreichend rechtlich abgesichert sein oder setzt die praktische Umsetzung einer Stadt der kurzen Wege für eine fußläufige Erfüllung der Daseinsgrundfunktionen eine entsprechende Siedlungsdichte und Durchmischung von Nutzungsfunktionen voraus, damit eine entsprechende Wirkung überhaupt erst entfaltet werden kann.

Zweiter Baustein ist der mit *Shift* bezeichnete Ansatz einer Verschiebung von Anteilen innerhalb der Verkehrsmittelwahl. Wenn eine Vermeidung von Wegen nicht möglich, nicht sinnvoll oder auch nicht erwünscht ist, besteht demnach oft die Möglichkeit für eine grundsätzliche Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens durch die verstärkte Nutzung von traditionellen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes – zu Fuß gehen, Rad fahren und öffentlicher Verkehr – oder modernen, in der Regel als Ergänzung dazu gedachten Angebotsformen. Insbesondere in diesem Bereich ist davon auszugehen, dass nur durch die Kombination von push- und pull-Faktoren eine nennenswerte Veränderung des Modal-Split erzielt werden kann. Dabei sind neben einer aktiven Verbesserung der Servicequalität im öffentlichen Verkehr bzw im Hinblick auf eine multi- oder intermodale Bedienung der jeweiligen Mobilitätsbedürfnisse (pull-Maßnahmen) für die Erzielung eines entsprechenden Effektes auch moderate Maßnahmen erforderlich, die an der im Bestand vergleichsweise sehr hohen Qualität des Kfz-Verkehrs, etwa im Bereich Geschwindigkeitsregime oder Parkraummanagement ansetzen (push-Maßnahmen).

Im Rahmen von Verkehrs- und Mobilitätskonzepten wird insbesondere auf diesen Teilaspekt fokussiert. Dafür werden zu den einzelnen Verkehrsarten Zielwerte definiert, die aus den bestehenden Rahmenbedingungen abgeleitet und bei Umsetzung entsprechender Maßnahmen als realisierbar erachtet werden.

Als dritter Baustein bezeichnet *Improve* den Ansatz einer Verbesserung von Angebotsformen, wobei damit in der Regel technologische Entwicklungen in den Bereichen Digitalisierung und Dekarbonisierung und hier wiederum sehr konkret im Kfz-Verkehr gemeint sind. Eine solche Beschränkung ist allerdings kaum in der Lage, eine umfassende Optimierung des Verkehrssystems – gerade im Hinblick auf Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität – zu bewirken. Einzubeziehen sind deshalb auch solche technischen Innovationen, die im Spektrum des gesamten Mobilitätsportfolios vor allem die fortlaufende Weiterentwicklung moderner Angebotsformen sicherstellen und damit ebenso ökologische wie individuelle Forderungen aufgreifen, etwa im Bereich der Sharing-Mobility.

Aus einer Veränderung des Verkehrsverhaltens und dem daraus entstehenden Modal-Shift können berechtigte Forderungen nach einer Neuverteilung der nur beschränkt verfügbaren Verkehrsflächen resultieren, die neben den bereits genannten, direkt am Prinzip der Nachhaltigkeit orientierten Ansätzen auf eine räumliche Verlagerung von Verkehr bzw von überschießenden Inanspruchnahmen des öffentlichen Raumes durch einzelne Verkehrsteilnehmer abzielen und damit allenfalls indirekt an der nachhaltigen Gestaltung des Verkehrssystems mitwirken. Insbesondere bei der Umlegung von Kfz-Verkehr auf eine neue, unter Umständen vergleichsweise unbehindert befahrbare Trasse ist dabei allerdings zu beachten, dass pull-Effekte vermieden und die grundsätzlichen Überlegungen zur Ausrichtung des gesamten Verkehrssystems durch nicht intendierte Effekte nicht konterkariert werden.

Aus Abbildung 2-7 ist in einer schematischen Darstellung der mehrdimensionale Ansatz einer vernetzt funktionierenden und dementsprechend auch vernetzt zu gestaltenden Mobilität ersichtlich.

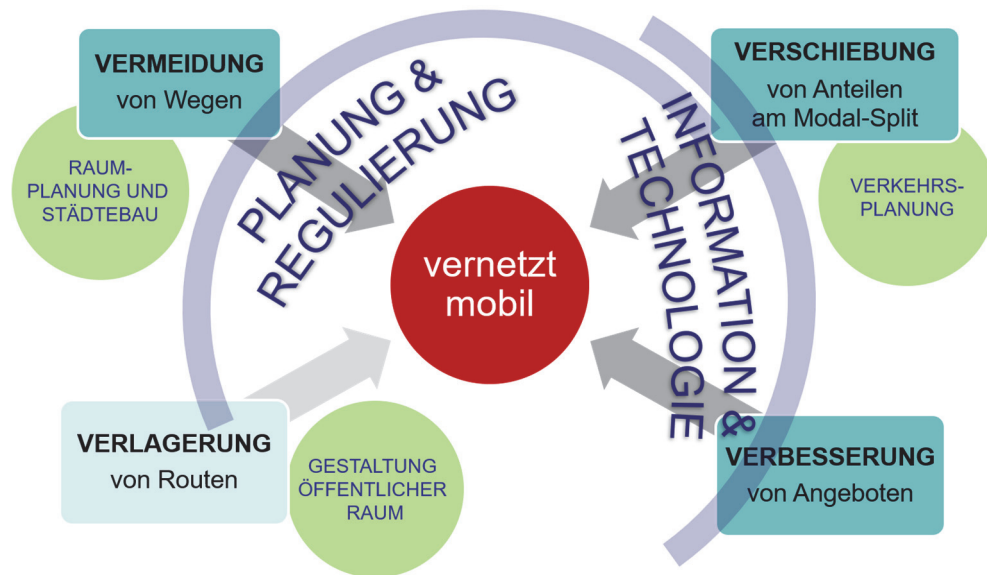


Abbildung 2-7: Ansatz 3V+V – vernetzte Mobilität

Neben den 3V der Vermeidung, Verschiebung und Verbesserung, die im Bereich der Verkehrs- und Raumplanung oder der Siedlungsentwicklung unmittelbar an einer nachhaltigen Umstellung des Verkehrssystems wirken, ist das zusätzliche +V der Verlagerung an weiteren Zielsetzungen orientiert, die beispielsweise gestalterische Maßnahmen zur Attraktivierung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum adressieren und damit dem Fokus der Nachhaltigkeit nur indirekt zugeordnet werden können.

Aus dem Schema ist auch ersichtlich, in welchen Bereichen die erforderlichen Maßnahmen bzw. Maßnahmenpakete angesiedelt sind. Demnach können die Ziele einer Vermeidung von Wegen und einer Verschiebung von Anteilen am Modal-Split primär durch die Erfüllung von regulatorischen und planerischen Vorgaben erreicht werden, technologische Ansätze sind dagegen primär für eine grundlegende Verbesserung von Angeboten verantwortlich, ergänzend aber auch für die Verschiebung von Anteilen im Zuge eines angestrebten Modal-Shift.

3 BESTANDSERHEBUNG

3.1 Vorgehensweise

Im Zuge der Bestandserhebung wurden die vorliegenden Unterlagen gesichtet, Befahrungen und Erhebungen in der Gemeinde Raubling durchgeführt und unterschiedliche Beteiligungsformate durchgeführt (Abbildung 3-1). Die daraus gewonnenen Erkenntnisse wurden in weiterer Folge nach den Verkehrsarten Fußverkehr, Radverkehr, Öffentlicher Verkehr und Kfz-Verkehr sowie alternative Mobilitätsformen kategorisiert und in den Kapiteln 3.4 bis 3.8 zusammengefasst. In der abschließenden Bestandsanalyse (siehe Kapitel 4) wurde für jede dieser Kategorien eine Beurteilung der Ausgangslage erstellt, die in weiterer Folge als Grundlage zur Ausarbeitung der Maßnahmen herangezogen wurde.

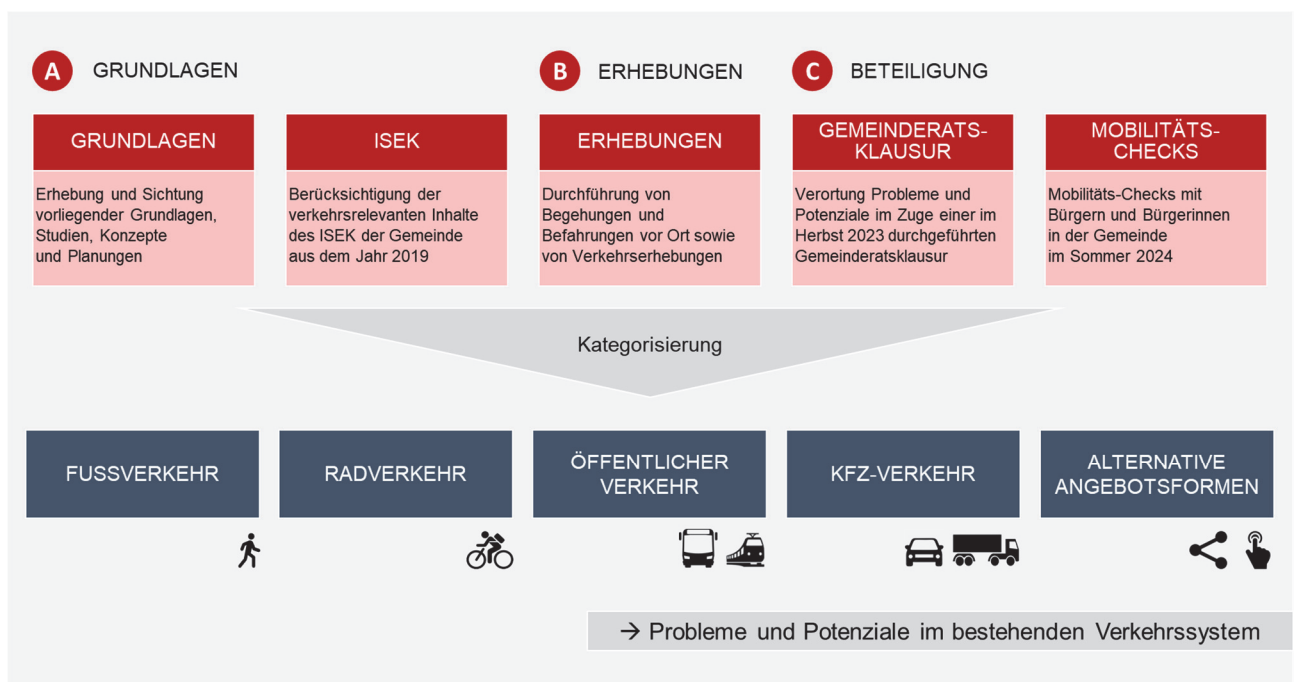


Abbildung 3-1: Vorgehensweise bei der Bestandserhebung

3.2 Grundlagen

Unter anderem wurden folgende mobilitäts- und verkehrsbezogenen Unterlagen erhoben und gesichtet:

- Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) für die Gemeinde Raubling (Juni 2019)
- ADFC Fahrradklima-Test 2020 – Gemeinde Raubling
- Garagen- und Stellplatzsatzung – Gemeinde Raubling
- Städtebauliche Rahmenplanung – Erweitertes Rathausumfeld Raubling (Entwurfsfassung: 10.07.2020)
- Sachstandbericht der Städtebaulichen Beratung – Bahnhofstraße Verkehrs- und Freiflächen, Bahnhofstraße 27, Bürger- und Kulturzentrum, PWA-Siedlung (11.11.2023)
- Stadt Rosenheim – Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan (Mai 2015)
- Gemeinsamer Nahverkehrsplan Stadt und Landkreis Rosenheim (19. November 2019)
- Radeln rund um Rosenheim – Potenzialanalyse und Trassenuntersuchungen für Radschnellwege (2019)

3.3 Kurzcharakteristik

Lage der Gemeinde

Die Gemeinde Raubling (Abbildung 3-2) ist im Alpenvorland ca. sieben Kilometer südlich von Rosenheim gelegen und dem Landkreis Rosenheim sowie dem Regierungsbezirk Oberbayern zugeordnet. Die Bundesautobahn 8 zwischen München und Salzburg verläuft an der nördlichen Gemeindegrenze. Zentral durch das Gemeindegebiet in Nord/Süd-Richtung verläuft die Bundesautobahn 93 von Rosenheim nach Kiefersfelden. Zudem führt die Bahnstrecke zwischen Rosenheim und Kufstein durch die Kernsiedlungsbereiche. Im Bereich der östlichen Grenze verläuft der Inn und im Westen wird die Gemeinde von den Nicklheimer Mooren begrenzt. Mit Rosenheim und Kolbermoor im Norden, Rohrdorf und Neubuern im Osten, Brannenburg im Süden und Bad Feilnbach im Westen hat Raubling sechs Nachbargemeinden.

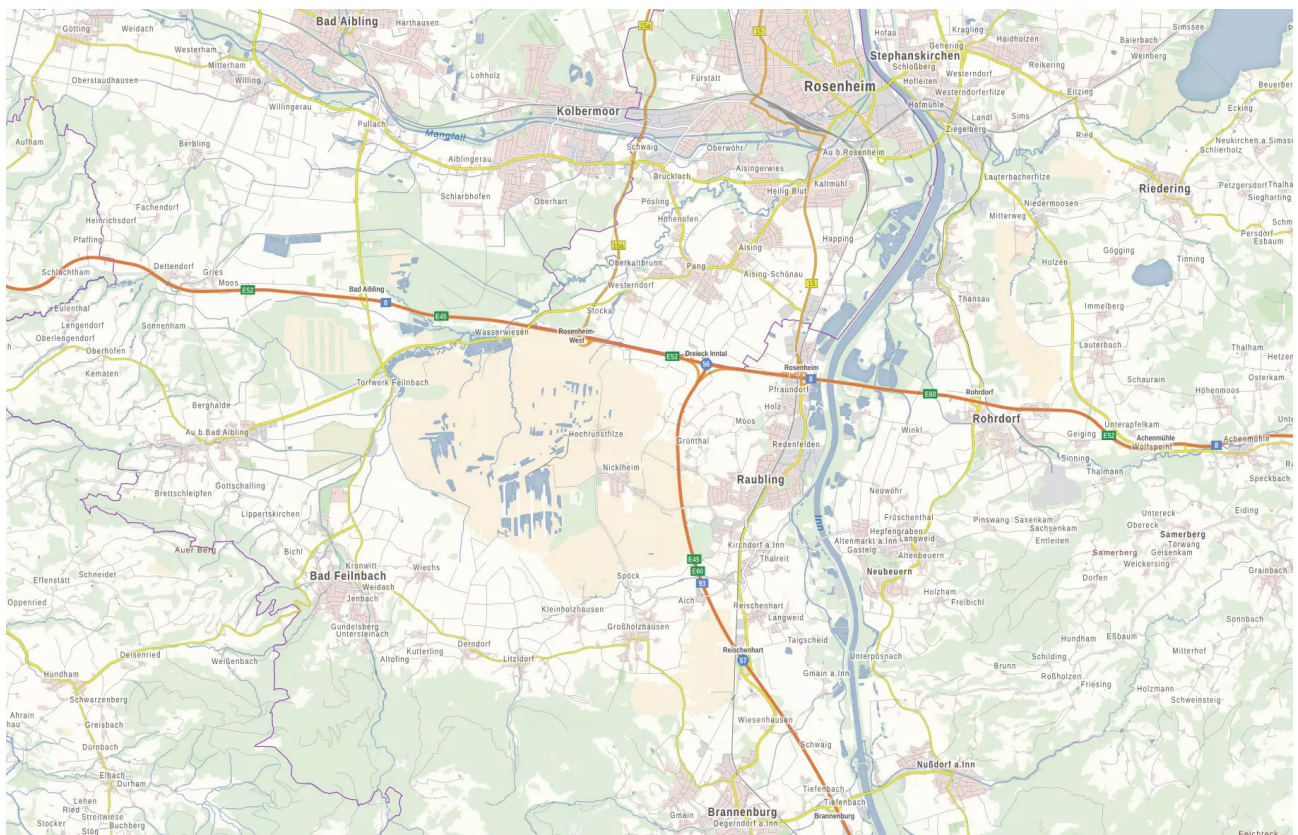


Abbildung 3-2: Lage der Gemeinde Raubling

Ortsteile

Die Gemeinde Raubling besteht aus den in Abbildung 3-3 ersichtlichen Ortsteilen. Gemäß Bevölkerungsstand vom 01.01.2020 auf der Homepage der Gemeinde verteilt sich die Bevölkerung zu knapp zwei Drittel (64,5 %) auf die zentralen Ortsteile Raubling (48,9 %) und Pfraundorf (15,6 %). 12,7 % sind in Großholzhausen (10,1 %) und Kleinholzhausen (2,6 %) wohnhaft. Des Weiteren wohnen 8,6 % in Reischenhart, 8,0 % in Nicklheim und 6,3 % in Kirchdorf.

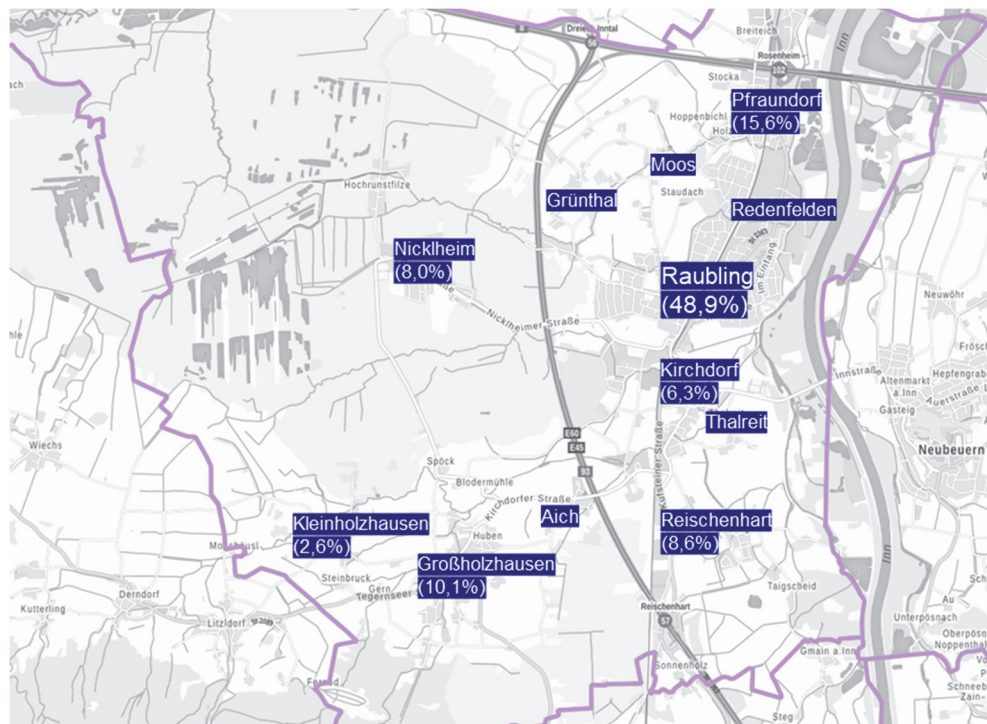


Abbildung 3-3: Ortsteile der Gemeinde Raubling

Points of interest

In Abbildung 3-4 sind die relevanten points of interest (POI) in der Gemeinde Raubling ersichtlich. Die zentralen Einrichtungen der Gemeinde (Rathaus, Bahnhof, Banken, Postfiliale, Apotheken, Kirche) sind in Rot dargestellt und konzentrieren sich im Raublinger Zentrum. Die in Orange dargestellten Nahversorgungseinrichtungen sind vorrangig entlang der Staatsstraße St2363 angesiedelt, des Weiteren sind die auf unterschiedliche Ortsteile verteilten Schulen in Blau und diverse Freizeiteinrichtungen (Jugendzentrum, Kinderspielplätze, Sportplätze, Freibad, Badeseen, Erlebnis Moor, Volkshochschule, Gemeindebücherei, Bürgerhaus Raubling) in Grün dargestellt.



Abbildung 3-4: Points of interest (POI) in Raubling

Bevölkerung

Die Bevölkerungsentwicklung in Raubling zeigt grundsätzlich ein kontinuierliches Wachstum ab 1900 (Abbildung 3-5). Im Jahr 2021 lebten 11.351 Personen in Raubling. Im Vergleich zu 2015 nahm die Bevölkerungszahl in den vergangenen Jahren geringfügig ab. Aus Abbildung 3-6 ist ersichtlich, dass der Anteil der älteren Personen (ab 50 Jahren) in den letzten Jahrzehnten laufend zunimmt. Das Durchschnittsalter der Bevölkerung lag im Jahr 2021 bei knapp 45 Jahren.

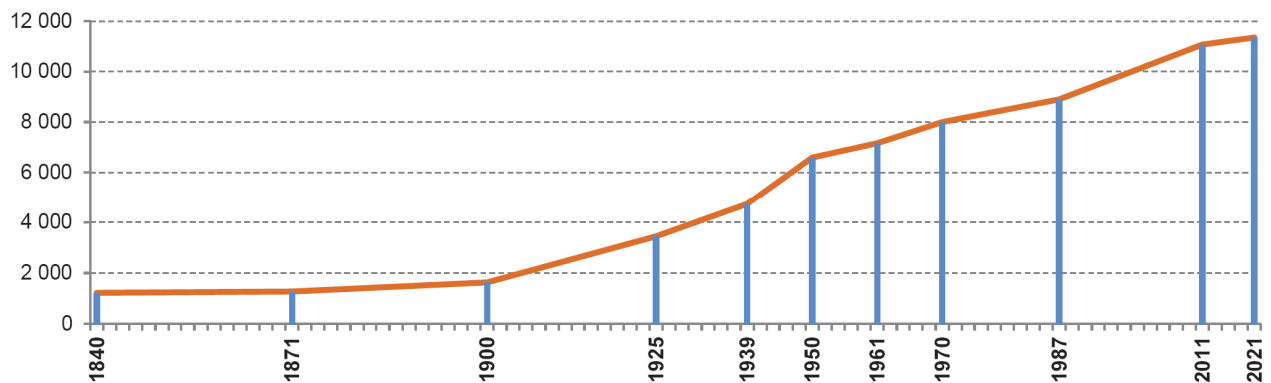


Abbildung 3-5: Bevölkerungsentwicklung

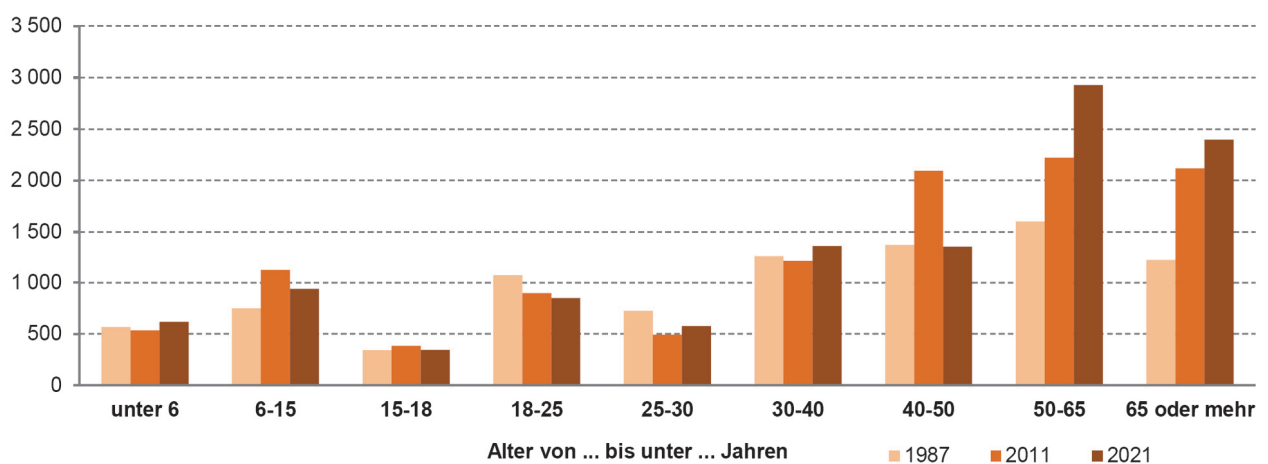


Abbildung 3-6: Altersstruktur der Bevölkerung

Pendlerinnen und Pendler

Mit Stand 2022 sind in der Gemeinde Raubling 9.673 Pendelnde angegeben (Abbildung 3-7). Davon pendeln 5.132 Personen ein, darunter 2.100 (41%) aus den Nachbargemeinden, und 4.541 Personen pendeln aus, darunter 2.400 (53%) in die Nachbargemeinden und 490 (11%) nach München.

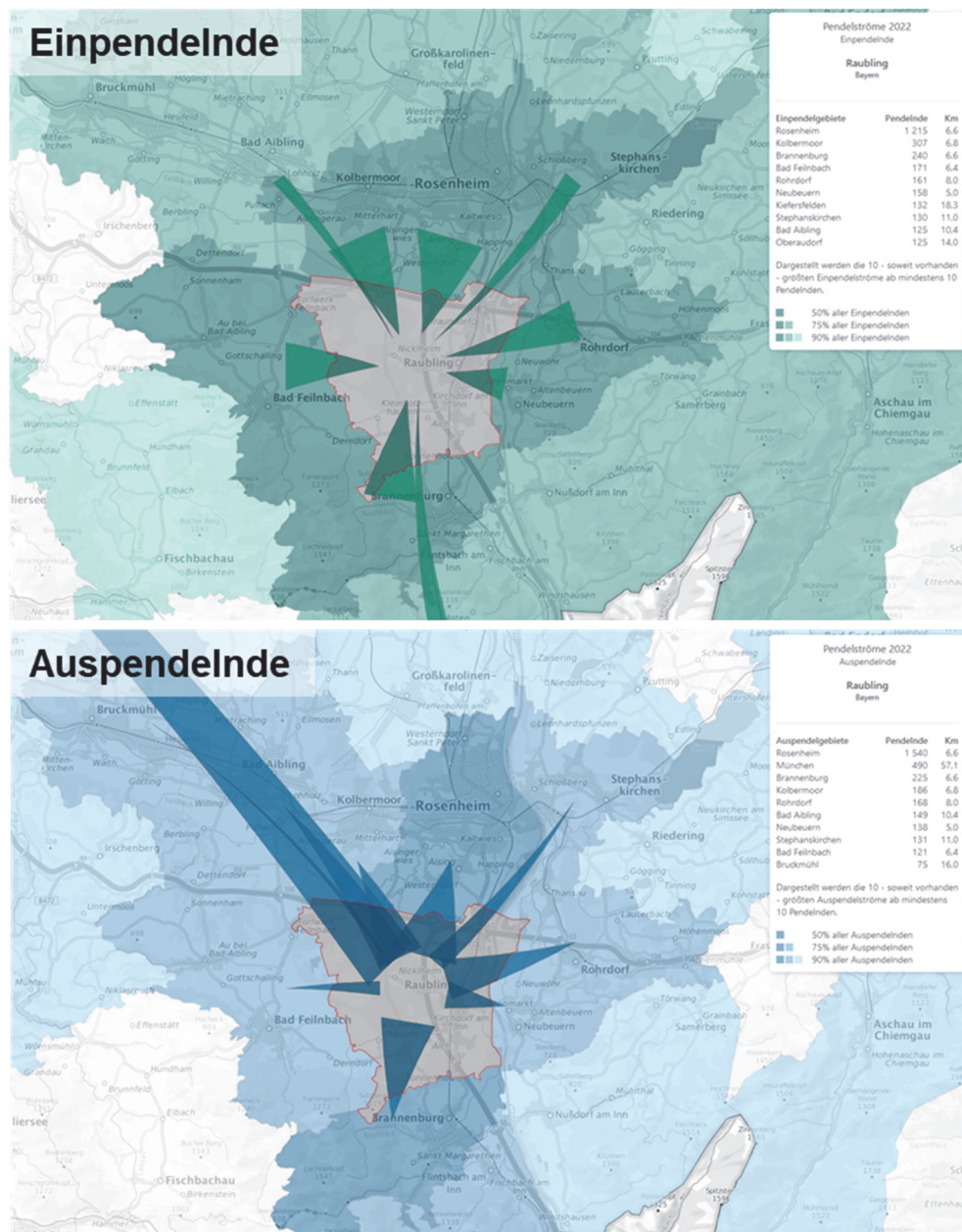


Abbildung 3-7: Pendelnde in Raubling 2022

Mobilitätskennzahlen

Der Modal Split ist eine Kennzahl zur Abbildung des Mobilitätsverhaltens und stellt dar, wie viel Prozent der Wege der Raublinger Bevölkerung mit den jeweiligen Verkehrsmitteln – mit dem Pkw, mit öffentlichen Verkehrsmitteln, mit dem Fahrrad oder zu Fuß – zurückgelegt werden. In Raubling wurde der Modal Split zuletzt im Zuge einer Haushaltsbefragung im Jahr 2017 erhoben und im ISEK der Gemeinde angeführt (Abbildung 3-8). Gemäß dieser Erhebung wurden in Raubling im Jahr 2017 insgesamt 71 % der Wege im Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt, davon 60 % lenkend und 11 % mitfahrend. 16 % der Wege wurden mit dem Fahrrad, 8 % zu Fuß und 5 % im Öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Der Anteil des Umweltverbundes (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) liegt demnach bei 29 %. Ergänzend sind in Abbildung 3-8 der Modal Split aus dem Landkreis Rosenheim (2017) sowie aus dem Freistaat Bayern (2017) dargestellt. Diese Referenzwerte dienen lediglich zur Einordnung, ein direkter Vergleich ist unter anderem aufgrund der unterschiedlichen räumlichen Gegebenheiten jedoch nicht sinnvoll. Der Modal Split wird im vorliegenden Mobilitätskonzept in weiterer Folge als eine zentrale Kennzahl zur Definition von Zielen im Mobilitätssektor herangezogen.

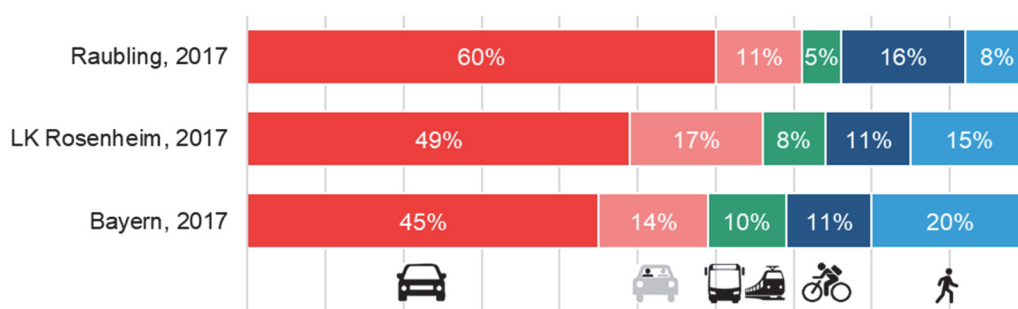


Abbildung 3-8: Modal Split in Raubling

Abbildung 3-9 zeigt den Modal Split nach Wegelänge. Dabei ist ersichtlich, dass ein hoher Anteil (sehr) kurzer Wege mit dem Pkw zurückgelegt wird, obwohl die Wege aufgrund der Distanzen meist auch zu Fuß bzw mit dem Rad zurückgelegt werden können.

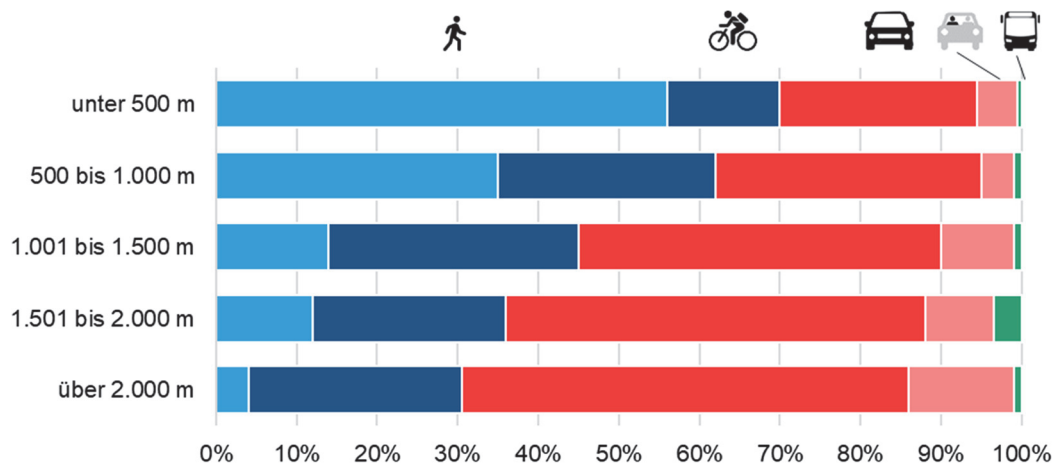


Abbildung 3-9: Modal Split nach Wegelänge im Jahr 2017

Der Kraftfahrzeugbestand in der Gemeinde Raubling ist im Jahr 2021 – bei einem Bevölkerungsstand von 11.351 Personen – mit insgesamt 10.590 Kfz anzugeben, davon 8.225 Pkw und 1.012 Krafträder. Der Motorisierungsgrad, der das Verhältnis zwischen der Anzahl an Kraftfahrzeugen und Bevölkerungszahl in einem abgegrenzten Raum darstellt, lag in der Gemeinde Raubling in diesem Jahr damit bei 933 Kfz bzw 725 Pkw pro 1.000 Einwohnern und Einwohnerinnen. Die Entwicklung des Motorisierungsgrades ist aus Abbildung 3-10 ersichtlich.

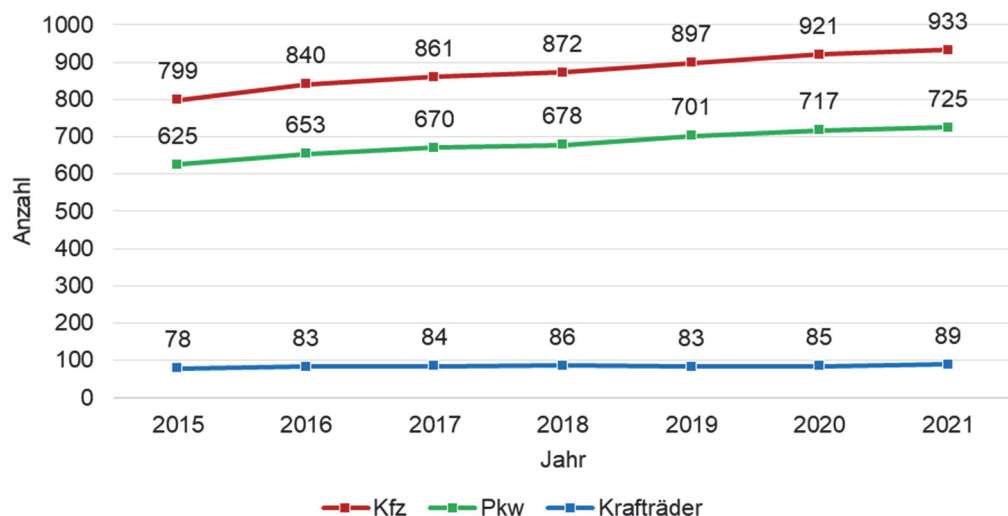


Abbildung 3-10: Motorisierungsgrad in Raubling

Raumplanung

Raumbedeutsame Belange und deren regionalplanerische Einordnung wurden bereits im Rahmen des ISEK ausführlich thematisiert. Diesbezüglich sind im Rahmen des gegenständlichen Mobilitätskonzeptes vor allem die dort getroffenen Aussagen zu einer an der Raumstruktur orientierten, insgesamt ressourcenschonenden Siedlungsentwicklung relevant. Gerade im Hinblick auf die erforderliche Verkehrsinfrastruktur und die Ermöglichung einer ‚Stadt der kurzen Wege‘ (im Fußverkehr), sollte die künftige Entwicklung deshalb auf die bestehenden Hauptsiedlungsbereiche und zudem auf eine räumliche Nähe zur Schiene als leistungsfähigem ÖV-Angebot fokussieren und in diesen Lagen eine stärkere Verdichtung erfolgen.

Eine ebenfalls wesentliche Aussage des ISEK betrifft den Erläuterungsbericht zum Flächennutzungsplan von 1993 und verweist auf die Notwendigkeit, bei Entscheidungen zur weiteren Siedlungsentwicklung unter Berücksichtigung aktueller Ansätze einer nachhaltigen Entwicklung sowie der in weiterer Folge zu definierenden Zielqualitäten in einen Abwägungsprozess einzutreten. Für das Mobilitätskonzept sind diesbezüglich vor allem die Überlegungen zu einer Konzentration der baulichen Entwicklung auf die tragfähigen Ortsteile sowie der Erfordernis für eine Ergänzung des bestehenden Wegenetzes für den Fuß- und Radverkehr.

Jedenfalls sollten Verkehrsplanung und Siedlungsentwicklung künftig abgestimmt erfolgen und sind dementsprechend Vorgaben im Rahmen der Zielediskussion und der Maßnahmenentwicklung mit zu berücksichtigen.

3.4 Fußverkehr

Erreichbarkeiten

In Abbildung 3-11 sind die fußläufigen Erreichbarkeiten ab dem Bahnhof Raubling innerhalb von zehn Minuten mit einer Gehgeschwindigkeit von 5 km/h ersichtlich. Dabei ist erkennbar, dass im zentralen Ortsteil Raubling der Fußverkehr durchaus relevant ist und viele Nutzungen und Ziele zu Fuß in wenigen Gehminuten erreicht werden können. Für die Bevölkerung in Randlagen und aus den einzelnen Ortsteilen sind die Distanzen ins Ortszentrum dagegen zu groß, um zu Fuß zurückgelegt werden zu können. Der Fußverkehr spielt damit vorwiegend im Ortszentrum wie auch in vereinzelt Ortskernen – u.a. Großholzhausen, Pfraundorf, Reichenhart – eine Rolle, für Wege zwischen den Ortsteilen sind dagegen andere Verkehrsmittel relevant – aufgrund der gegebenen Distanzen vor allem das Fahrrad.

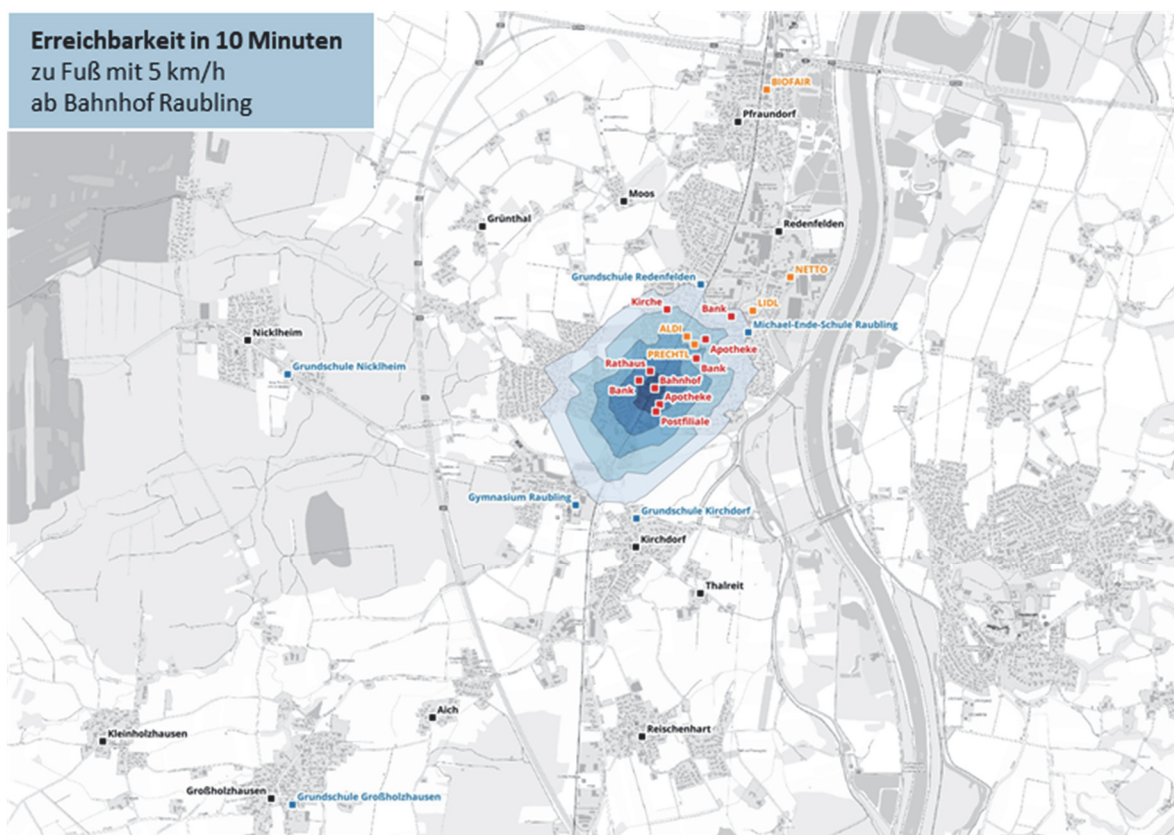


Abbildung 3-11: Erreichbarkeiten zu Fuß

Fokusbereiche

Bei den Erhebungen für den Fußverkehr wurde der Fokus vor allem auf folgende Bereiche bzw Aspekte gelegt:

- Ortsmitte Raubling
- Umfeld Schulen
- Querungen der Staatsstraße und Bahntrasse
- Durchwegung und Barrieren
- Gefahrenstellen

Ortsmitte Raubling

In der Ortsmitte wurde auf Basis des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes der Fokus unter anderem auf die in Abbildung 3-12 ersichtlichen Bereiche gelegt, die im ISEK als die drei funktionalen Schwerpunkte identifiziert wurden. In diesen Bereichen mit erhöhter Fußverkehrsfrequenz wird eine sichere und direkte Führung des Fußverkehrs sowie eine attraktive Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes mit hoher Aufenthaltsqualität als besonders wichtig erachtet.



Abbildung 3-12: Fokus Ortsmitte

Im Hinblick auf die notwendigen Voraussetzungen ist die Ortsmitte von Raubling aufgrund der kurzen Wege prinzipiell gut dafür geeignet, Wege zu Fuß zu bewältigen. Entlang der Hauptachsen ist die erforderliche Infrastruktur in Form von Gehsteigen in den wichtigsten Bereichen vorhanden. Darüberhinaus wird der Fußverkehr in den meisten Anliegerstraßen im Mischprinzip geführt, was bei geringer Belastung und niedriger Geschwindigkeit aber dem Stand der Technik entspricht. Insgesamt ist die Durchwegung in diesem Bereich als zufriedenstellend zu bezeichnen, wobei die geringe Zahl an sicheren Querungsmöglichkeiten und generell die hohe Barrierewirkung vor allem im Zuge der Staatsstraße eine Handlungserfordernis bedingen. Aus ist die jeweilige Art der Anlage für den Fußverkehr ersichtlich, zudem sind die im Rahmen der Bestandsaufnahme festgestellten Problembereiche bezeichnet.

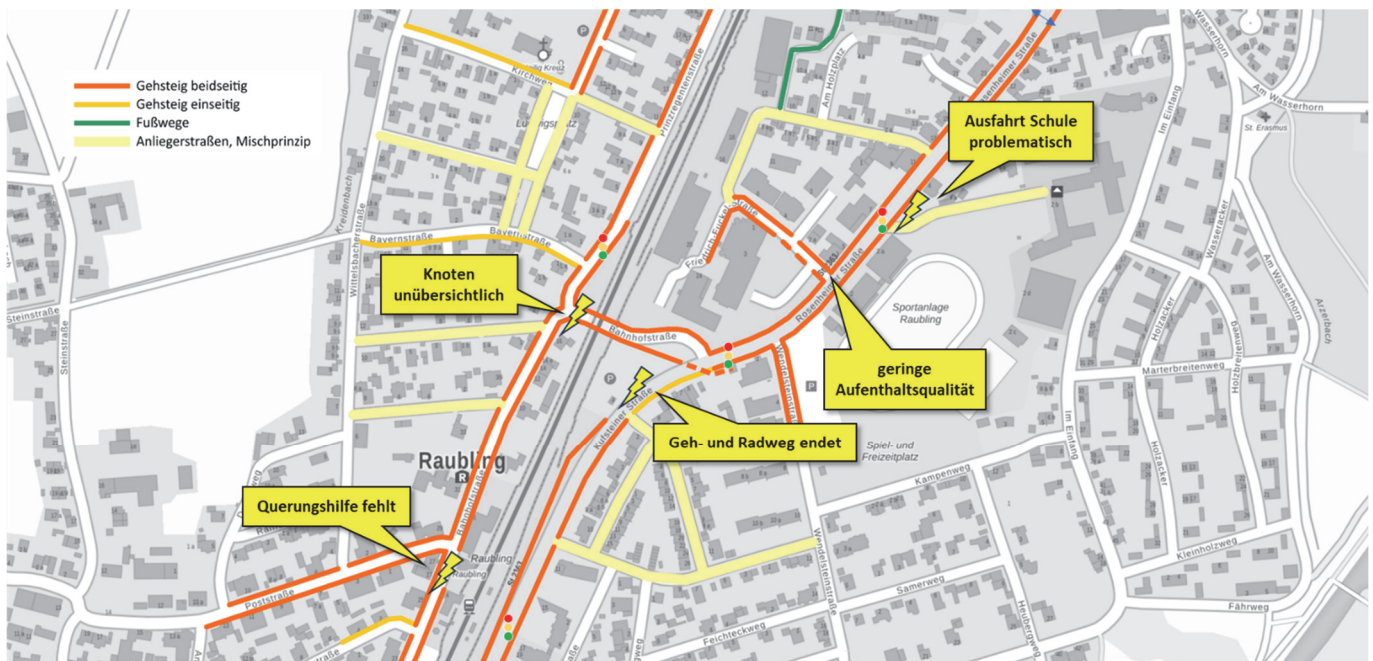


Abbildung 3-13: Anlagen für den Fußverkehr in der Ortsmitte

Umfeld Schulen

Neben der Ortsmitte werden auch die Schulen und deren jeweiliges Umfeld im Detail betrachtet. Im Schuljahr 2019/20 besuchten gemäß Landesamt für Statistik knapp 1.450 Schülerinnen und Schüler eine der nachfolgend angeführten Schulen in der Gemeinde Raubling. Für jeden Standort wurde die Erreichbarkeit zu Fuß wie auch mit Fahrrad und Bus sowie die Gestaltung des Schulumfeldes erhoben.

- Michael-Ende-Schule Raubling (Rosenheimer Str. 2b)
- Grundschule Redenfelden (Prinzregentenstr. 29)
- Grundschule Kirchdorf (Kufsteiner Straße 63)
- Grundschule Großholzhausen (Schulweg 3)
- Grundschule Nicklheim (Hauptstraße 8)
- Gymnasium Raubling (Kapellenweg 43)

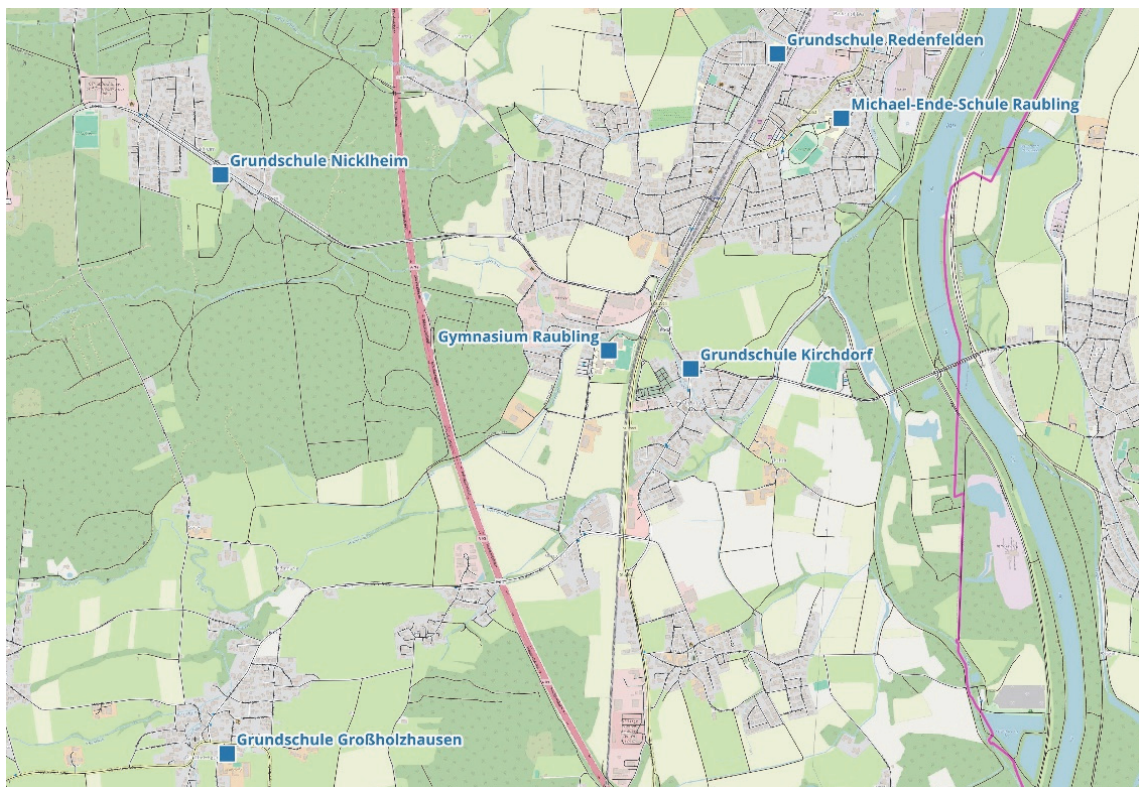


Abbildung 3-14: Fokus Schulumfeld

Querungen der Staatsstraße und Bahntrasse

Die St2363 und die Bahn stellen vor allem im Ortszentrum deutliche Barrieren dar (Abbildung 3-15). Entlang der St2363 gibt es beispielsweise zwischen St.-Nikolaus-Straße und Veichtbauernweg auf einer Distanz von über einem Kilometer keine Querungsmöglichkeiten. Dies führt zu Umwegen im Fußverkehr bzw damit einhergehend zu einem Modal-Shift zum Kfz-Verkehr und widerspricht generell dem Prinzip einer Stadt der kurzen Wege.

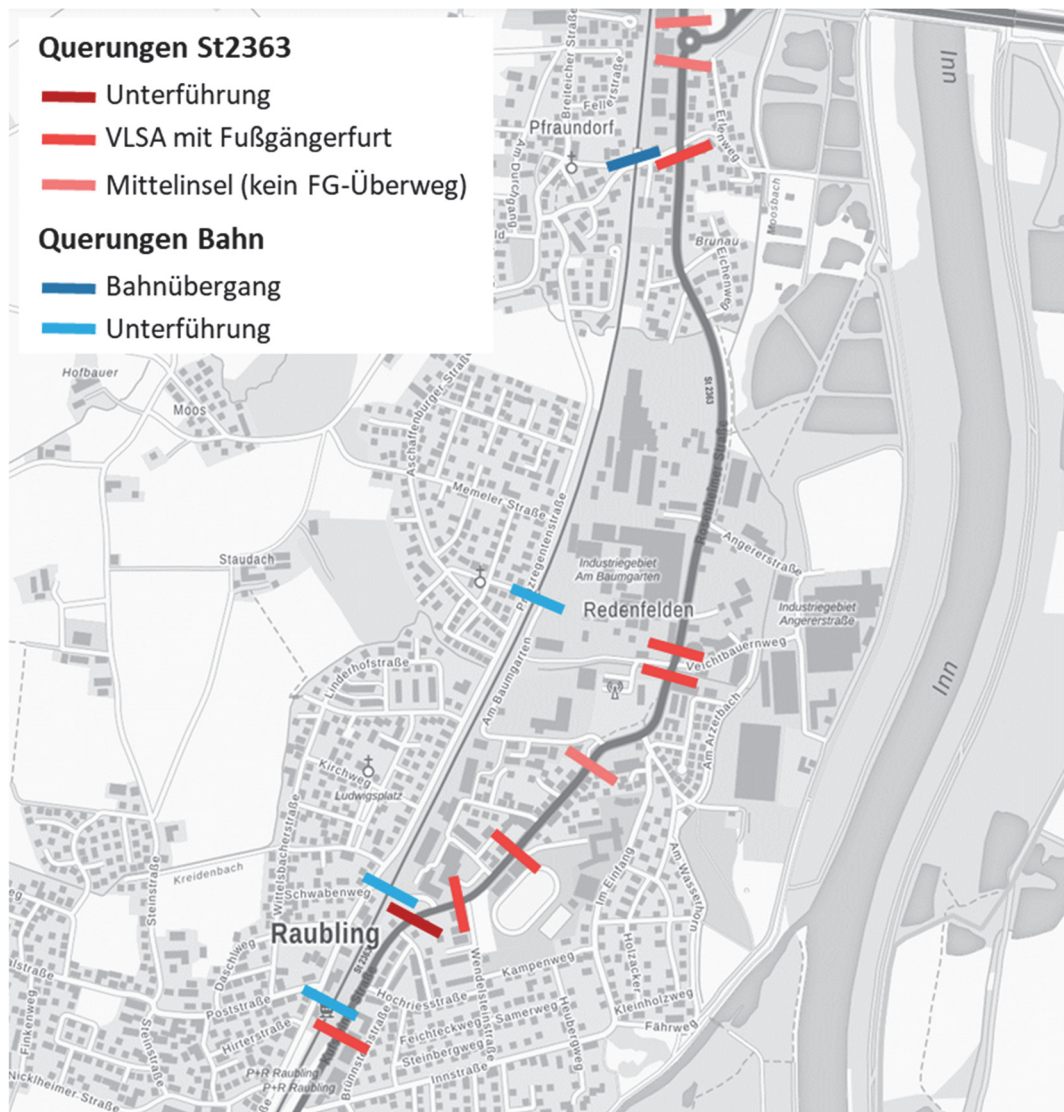


Abbildung 3-15: Querungsmöglichkeiten St2363 und Bahntrasse

Fehlende Durchwegung und Barrieren

Im Fußverkehr – und auch im Radverkehr – sind Umwegführungen möglichst zu vermeiden. In Raubling sind neben der Bahn und der St2363 vor allem die Industrieareale im Gewerbegebiet als großflächige Barrieren zu nennen, die zu weiten Umwegen führen. Im Ortsgebiet von Großholzhausen gibt es entlang der Kreisstraße Kirchdorfer Straße auf einem fast 700 m langen Abschnitt keine Querungsmöglichkeit für den Fuß-/Radverkehr. Entlang der Staatsstraße Tegernseer / Brannenburger Straße gibt es im knapp 600 m langen Abschnitt mit Ausnahme der vorhandenen Fußgänger-Furt mit Verkehrshelfer bei der Volksschule Großholzhausen keine Querungsmöglichkeit. Südwestlich des Raublinger Ortszentrums stellt die Fläche zwischen Nicklheimer Straße und Neuer Kreisstraße aufgrund der fehlenden Durchwegung beispielsweise für den Weg Richtung Gymnasium bzw in die südlichen Ortsteile eine Barriere dar.

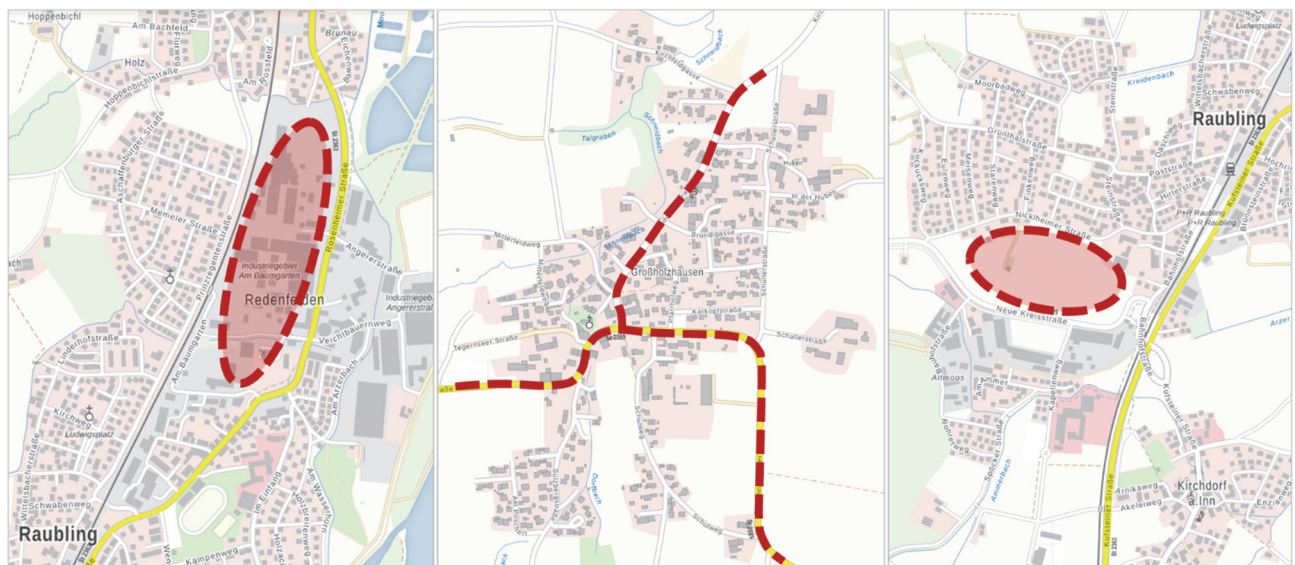


Abbildung 3-16: Fokus Durchwegung und Barrieren

Gefahrenstellen

Die Sammlung der Gefahren- und Problemstellen erfolgte auf Basis der im ISEK angeführten Aspekte, der durchgeführten Befahrungen und Erhebungen sowie der bei der Gemeinderatsklausur im November 2023 bzw der beim Mobilitäts-Check mit den Bürgerinnen und Bürgern im Juli 2024 erfassten Problemstellen. Beispielhaft sind in Abbildung 3-17 zwei Problem- bzw Gefahrenstellen im Fußverkehr ersichtlich. In der St.-Nikolaus-Straße beim Bahnübergang Pfraundorf fehlt ein Gehsteig (Bild links), auf der Nicklheimer Straße ist der Abschnitt bei der Engstelle mit schlechten Sichtverhältnissen für den Fußverkehr als problematisch zu erachten.



Abbildung 3-17: Fokus Problem- und Gefahrenstellen

3.5 Radverkehr

Erreichbarkeiten

In den Abbildungen sind die Erreichbarkeiten ab dem Bahnhof Raubling innerhalb von 10 Minuten mit dem Fahrrad ersichtlich. Als Geschwindigkeit wurden für den Radverkehr 15 km/h angenommen. Das Routing erfolgte jeweils über das bestehende Straßen- und Wegenetz, wobei nicht berücksichtigt wurde, ob auf den jeweiligen Straßen eine entsprechende Radverkehrsanlage zur Verfügung steht und diese daher von den Radfahrenden benützt werden. Innerhalb von 10 Minuten können ausgehend vom Bahnhof mit Ausnahme des Ortsteils Reischenhart alle zentralen Gebiete östlich der BAB93 in Raubling erreicht werden. Die westlich der BAB93 gelegenen Ortsteile Nicklheim, Kleinholzhausen, Großholzhausen und Aich liegen außerhalb dieses Einzugsbereiches.

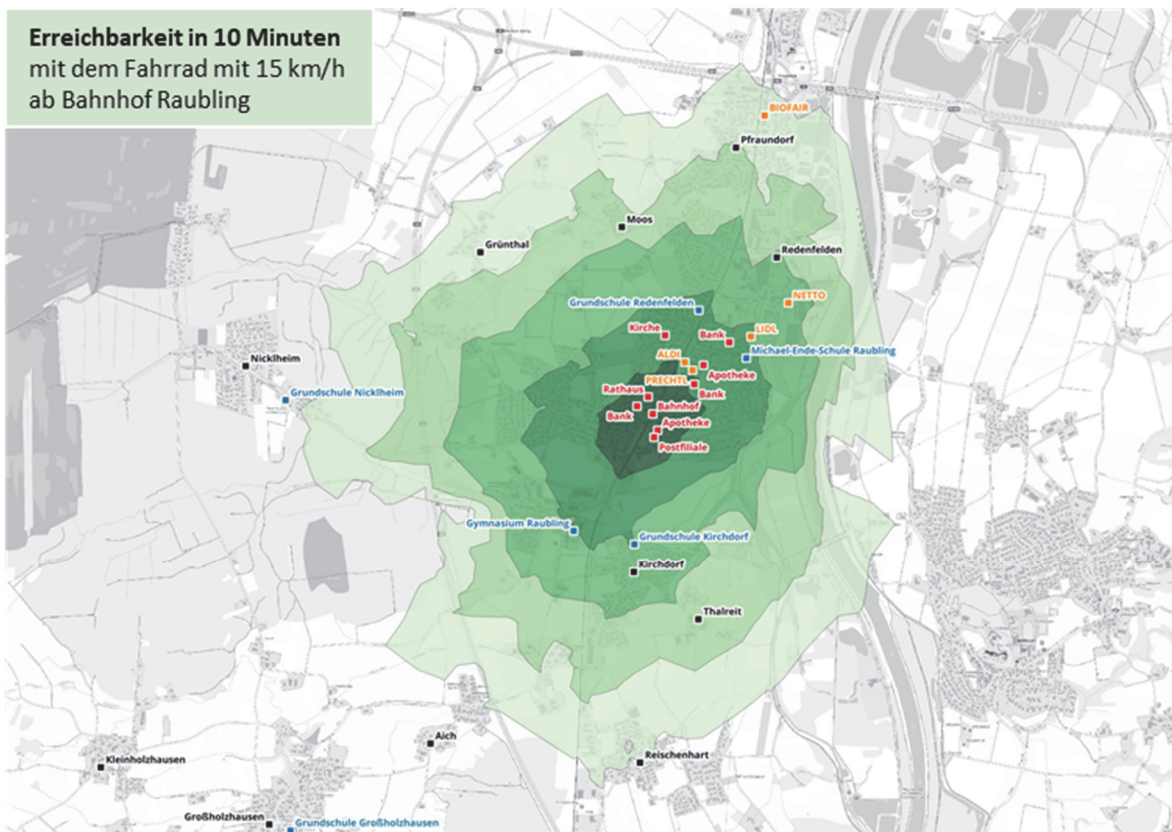


Abbildung 3-18: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad

Bestehendes Radverkehrsnetz

Abbildung 3-19 zeigt das bestehende Radverkehrsnetz in Raubling.

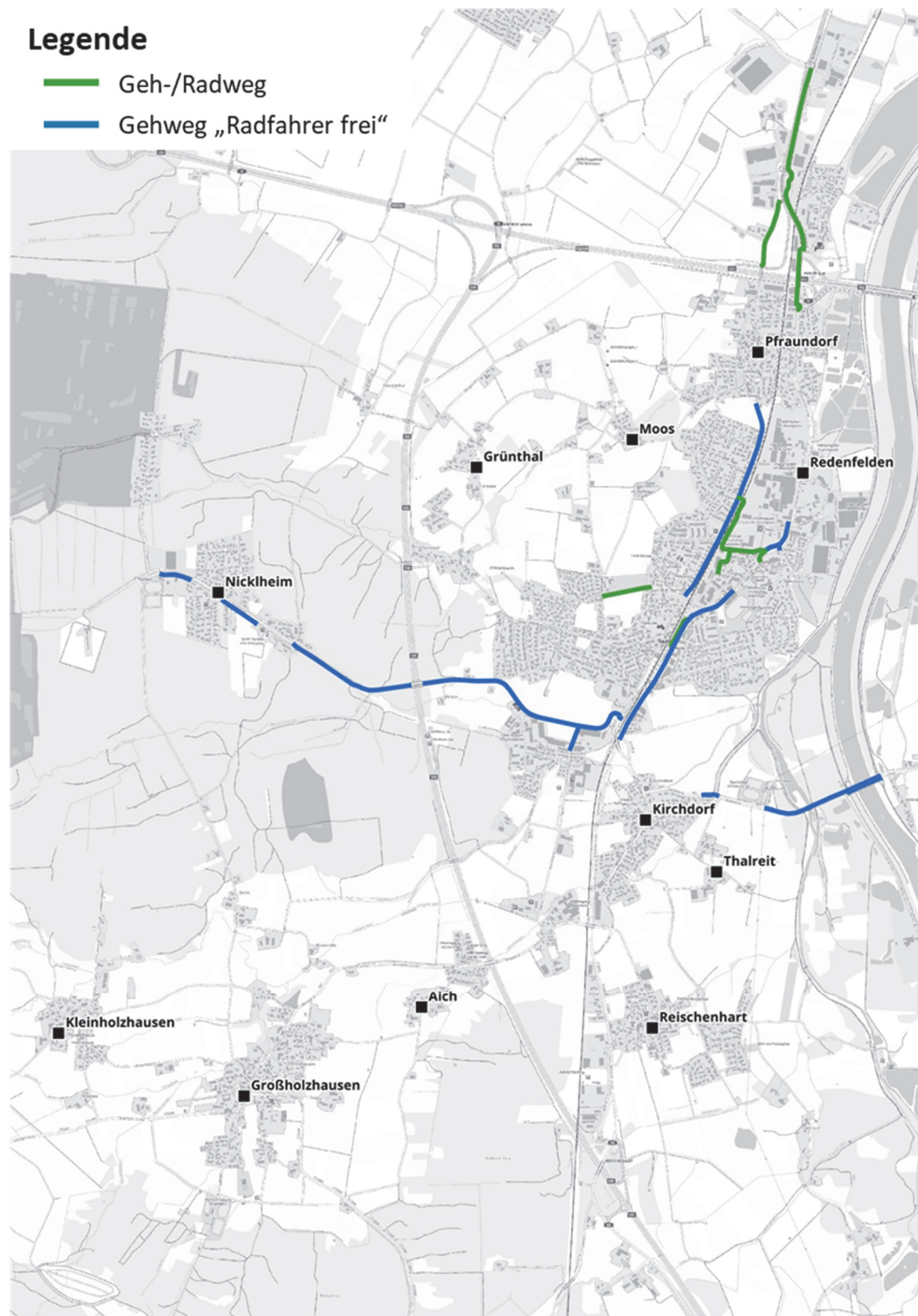


Abbildung 3-19: Bestehendes Radverkehrsnetz

Ergänzend zu den Vor-Ort-Erhebungen wurden für die Bestandsaufnahme digitale Grundlagen herangezogen und dabei Radwege sowie baulich getrennte Anlagen, auf denen Fuß- und Radverkehr möglich ist, entlang zentraler Straßenzüge (Staatsstraßen, Kreisstraßen und Straßen mit wichtiger Verbindungsfunktion) erfasst. Nicht erhoben wurden im Zuge der Bestandsanalyse die abseits des Straßennetzes geführten Radrouten, beispielsweise auf für den Radverkehr geöffneten Wirtschaftswegen.

Den Radfahrenden stehen nur wenige explizite Radverkehrsanlagen zur Verfügung. Im Regelfall sind die baulich getrennten Anlagen als gemeinsame Geh- und Radwege (mit Benutzungspflicht) oder als Gehwege mit Zusatz „Radfahrer frei“ (keine Benutzungspflicht) ausgewiesen, wobei auf freigegebenen Gehwegen die Fahrgeschwindigkeit an den Fußverkehr anzupassen ist. Die für den Radverkehr vorhandenen Anlagen sind darüber hinaus lückenhaft, sodass auf diesen Anlagen Wege im Radverkehr kaum durchgehend zurückgelegt werden können. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass mit Blick auf das Radverkehrsnetz großer Handlungsbedarf sowohl im Hinblick auf die Errichtung neuer Verbindungen als auch die Behebung von Lücken bei vorhandenen Anlagen besteht.

In Raubling gibt es einen hohen Anteil niederrangiger Straßen (häufig Anliegerstraßen im Siedlungsgebiet), auf denen das Radfahren aufgrund reduzierter Kfz-Geschwindigkeiten bzw geringer Kfz-Verkehrsstärke auch im Mischprinzip auf der Fahrbahn möglich und eine baulich getrennte Anlage nicht erforderlich bzw zielführend ist.

Als ein wichtiger Aspekt sind die im Zuge der Bahntrasse und der Staatsstraße St2363 vorhandenen Barrieren hervorzuheben, die in Raubling nur an wenigen Punkten gequert werden können und daher für den Radverkehr – ebenso wie für den Fußverkehr – auch bei grundsätzlich kurzen Entfernungen oft eine deutliche längere Wegstrecken bzw Umwege erfordern.

Radverkehrsanlagen entlang wichtiger Straßenzüge

- Entlang der Staatsstraße St2363 gibt es im südlichen Abschnitt im Ortsteil Raubling Gehwege, die zur Benützung für Radfahrer frei sind. Diese Abschnitte stellen keine expliziten Radverkehrsanlagen dar und enden zudem auf Höhe der Friedrich-Fuckel-Straße. Nördlich davon gibt es mit Ausnahme des kurzen Abschnitts Am Baumgarten – Veichtbauernweg keine Anlagen.
- Entlang der Bundesstraße B15 – ca. ab Höhe der Autobahn A8 – gibt es einen gemeinsamen Geh- und Radweg.
- Entlang der Kreisstraße RO7 gibt es im Abschnitt von Kirchdorf in Richtung Osten keine Radverkehrsanlagen, abschnittsweise jedoch für Radfahrer freigegebene Gehwege. Entlang der RO7 in Richtung Großholzhausen gibt es keine Radverkehrsanlagen (und auch keine freigegebenen Gehwege).
- Entlang der Kreisstraße RO25 gibt es im gesamten Abschnitt südseitig der Fahrbahn nahezu durchgehend einen für den Radverkehr freigegebenen Gehweg, jedoch keine expliziten Radverkehrsanlagen.
- Entlang der Staatsstraße St2089 im Ortsteil Großholzhausen gibt es keine baulich getrennte Radverkehrsanlage.

Freizeitradrouten

Die regionalen Radrouten für den Freizeitverkehr können aus dem Bayernatlas entnommen werden und sind in Abbildung 3-20 dargestellt. Enthalten sind darin die ausgeschilderten Fernradwege sowie weitere, dieses überregionale Verkehrsnetz ergänzende Radwege.

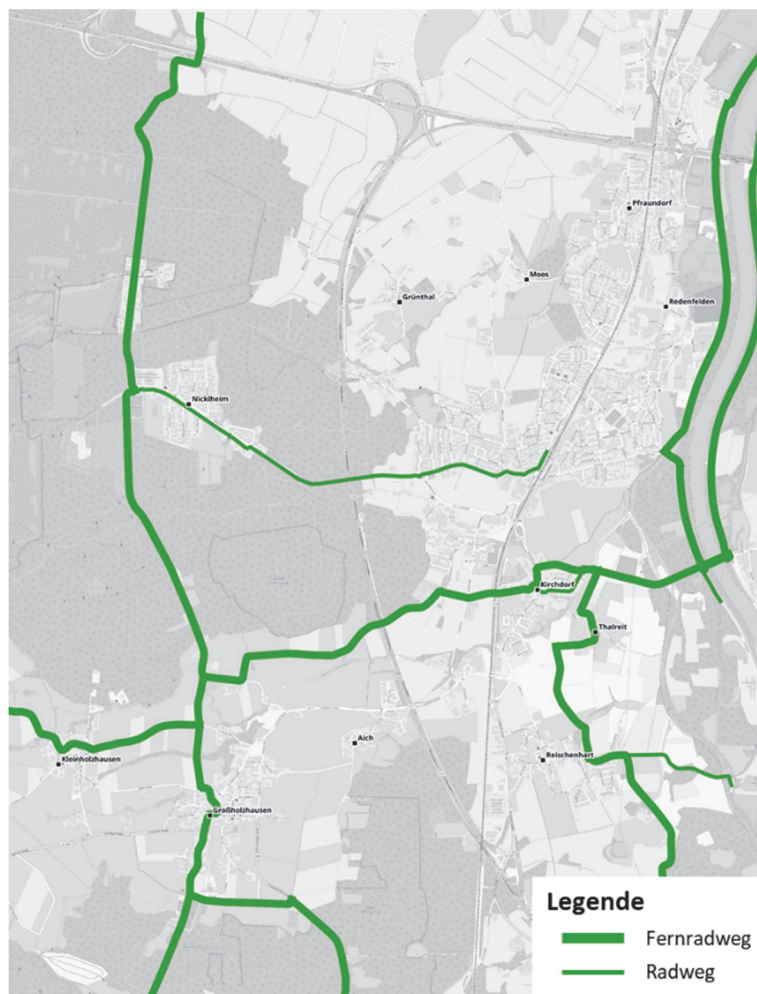


Abbildung 3-20: Freizeitradrouten

Regionale Verknüpfung

In Abbildung 3-21 sind die Nachbargemeinden von Raubling mit dem jeweiligen Bevölkerungsstand (September 2023, Landesamt für Statistik) und der Entfernung (Luftlinie) bis Raubling ersichtlich. Dabei handelt es sich um Distanzen, die durchaus mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können, zumal diese Erreichbarkeiten mit der Nutzung von Elektrofahrrädern deutlich ansteigen. Beispielsweise ist die im Norden angrenzende Kreisstadt Rosenheim (Luftlinie ca. 7,4 km) mit dem E-Bike in ca. 20 bis 25 min zu erreichen.

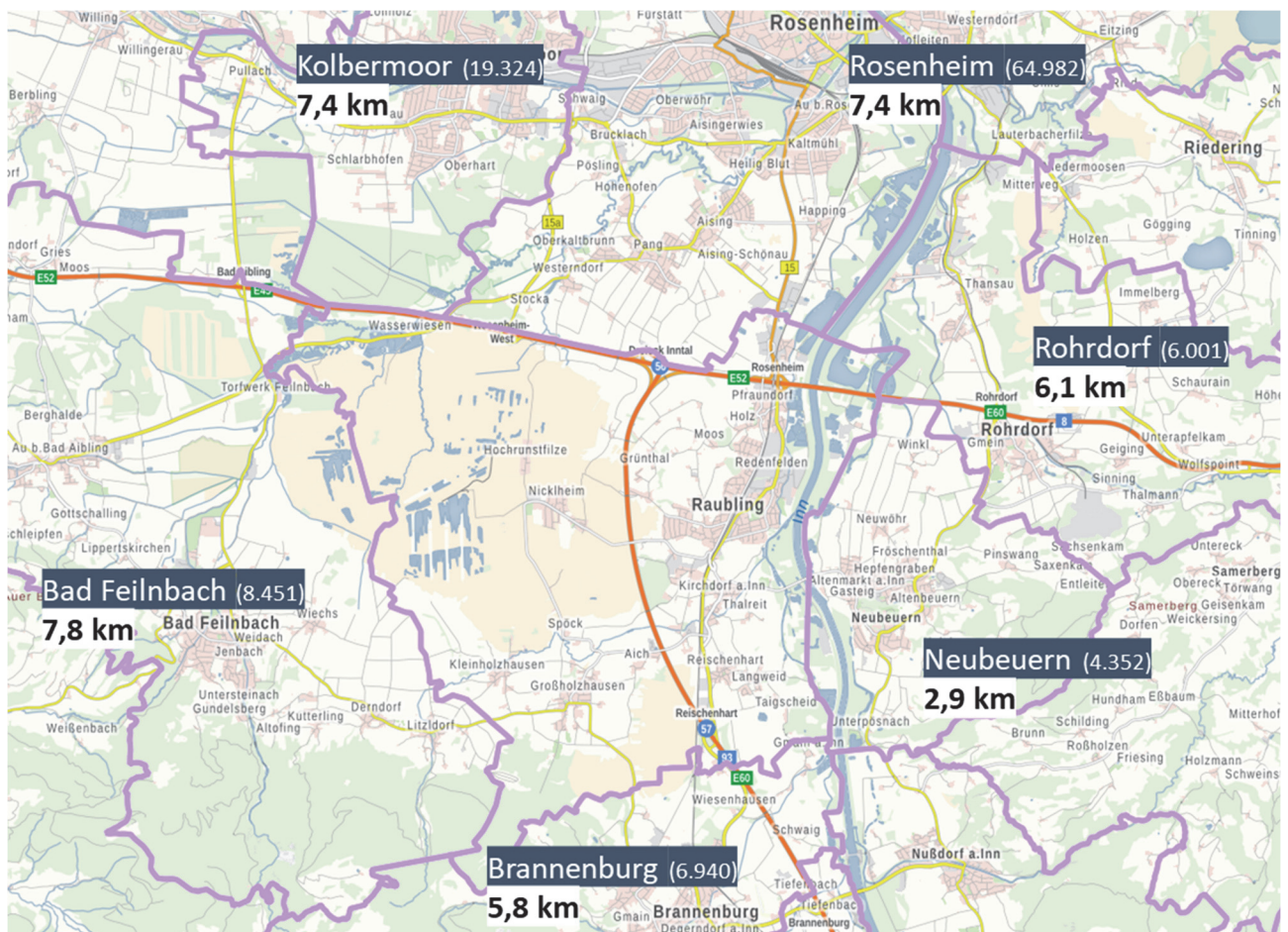


Abbildung 3-21: Radverkehr in die Nachbargemeinden

Potenzialanalyse Radschnellwege

Die derzeitige Situation im Radverkehr ist insbesondere in den Kerngebieten der Ortsteile Raubling und Pfraundorf und hier vor allem entlang Hauptverkehrsachsen als problematisch zu bezeichnen. Zwar sind aufgrund des starken Kfz-Verkehrs zum Teil Gehwege für Radfahrende freigegeben, jedoch resultieren daraus Nachteile im Fahrkomfort und auch im Hinblick auf Unfallpotenziale zwischen Fußgängern und Radfahrenden. Der alternativ vorhandene Radweg auf dem Inndam ist größtenteils geschottert, unbeleuchtet und stellt keine direkte Verbindung zwischen Rosenheim, Raubling und Brannenburg dar. Die entlang der B15 zwischen Raubling und Rosenheim vorhandenen Wirtschafts- und Radwege bieten grundsätzlich eine geeignete Möglichkeit, wobei es wegen der tieferen Lage des Radweges zu einer Blendwirkung und damit zu ungünstigen Sichtverhältnissen kommt. Insgesamt wird angeregt, die bereits bestehenden Verbindungen hinsichtlich Komfort und Sicherheit zu prüfen und daraus die Erfordernis eines Radschnellweges abzuleiten

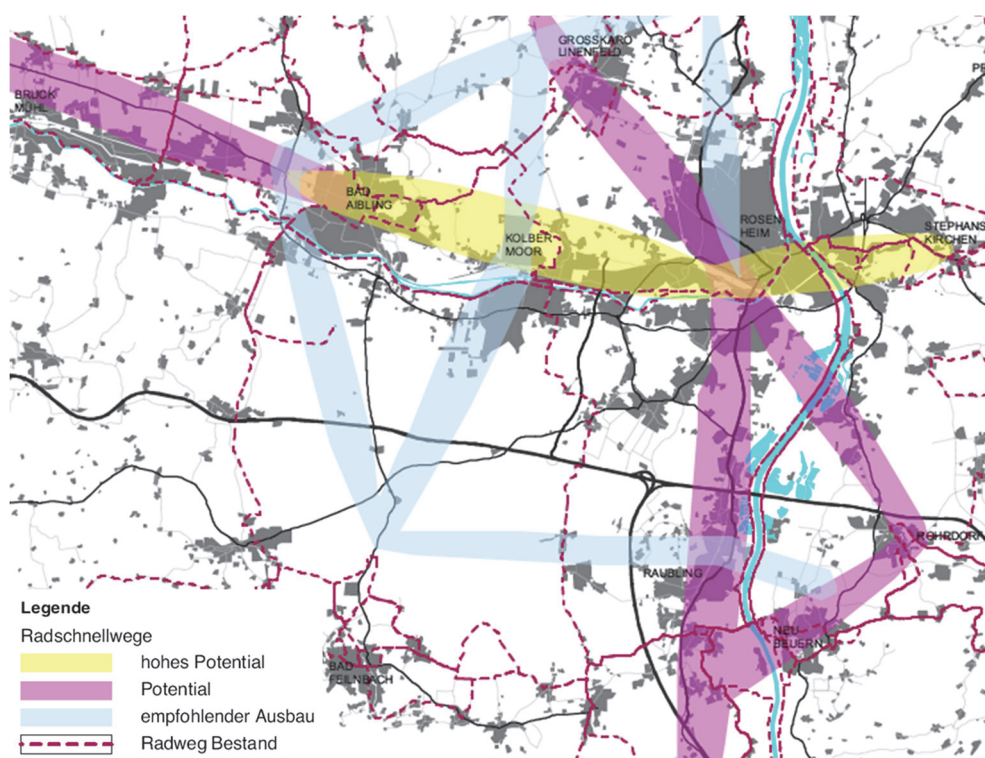


Abbildung 3-22: Potenzialanalyse Radschnellwege

Fahrradabstellanlagen

Erhoben wurden die Radabstellanlagen am Bahnhof Raubling und an ausgewählten Bushaltestellen. Dabei ist anzumerken, dass diese großteils entweder nicht vorhanden sind oder häufig nicht den Anforderungen an attraktive Radabstellanlagen entsprechen. Beispielhaft sind in Abbildung 3-23 die beiden Bushaltestellen „Pfraundorf, Seestraße“ (links) und „Redenfelden“ (rechts) ersichtlich.



Abbildung 3-23: Fehlende Radabstellanlagen bei Bushaltestellen

In Abbildung 3-24 sind die Fahrradstellplätze auf der Westseite der Bahntrasse nördlich des Bahnhofs ersichtlich, die in hoher Anzahl vorhanden und gut ausgelastet sind. Empfohlen wird allerdings eine regelmäßige Erhebung der Auslastung, um hinsichtlich Anzahl und Qualität der Radabstellanlagen fundiert auf den tatsächlichen Bedarf reagieren zu können. Beispielsweise sollten die zum Teil vorhandenen Vorderradhalter ersetzt und fehlende Überdachungen ergänzt werden, um dem technischen Stand der Ausführung zu entsprechen. Angeregt wird außerdem eine Attraktivierung des gesamten Vorplatzes inklusive Fahrradstellplätzen im Hinblick auf mehr Komfort und eine insgesamt verbesserte Aufenthaltsqualität.



Abbildung 3-24: Fahrradparken beim Bahnhof

3.6 Öffentlicher Verkehr

Aufgrund ihrer Leistungskapazität sind öffentliche Verkehrsmittel das Rückgrat für die Bedienung der Mobilitätsnachfrage im Umweltverbund. Insbesondere auf der Schiene kann gerade während der Nachfragespitzen eine große Zahl an Personen befördert und damit ein wesentlicher Beitrag für ein nachhaltiges Verkehrssystem geleistet werden.

Zu den Beurteilungskriterien gehört die Linienführung im Hinblick auf die Direktheit der Verbindung zwischen Quelle und Ziel gemäß den potenziellen Wunschlinien sowie im Hinblick auf Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit. Schleifen, Linienäste oder parallele Streckenführungen sind demnach kritisch zu beurteilen, da sie einer einfachen Begreifbarkeit des Angebotes widersprechen. Auch die Erreichbarkeit von wichtigen Zielen und von Umsteigemöglichkeiten auf andere Linien ist in diesem Zusammenhang ein wesentliches Qualitätskriterium. Ebenso relevant ist das durch die Anzahl der Linien und Kurse sowie die Taktdichte und Taktqualität definierte Verkehrsangebot, bei dem bereits geringe Abweichungen von einem einheitlichen Taktschema die Übersichtlichkeit beeinträchtigen. Eine Angebotsverdichtung während der Spitzenzeiten am Morgen, Mittag und Abend sollte demnach durch Einschubkurse und nicht zulasten einer durchgängigen Taktung erfolgen. Drittes Kriterium für die Beurteilung des öffentlichen Verkehrs ist die anhand der zeitlichen und räumlichen Ausdehnung des Angebotes erzielbare Versorgungsqualität, die sich aus den täglichen Betriebszeiten und der Erreichbarkeit von Haltestellen im Siedlungsraum ergibt.

Erforderlich ist die Bereitstellung einer insgesamt qualitätvollen Versorgung im öffentlichen Verkehr, die sich unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Rosenheim aus der Analyse des bestehenden Verkehrssystems einerseits und der konkreten Mobilitätsbedarfe andererseits ergibt und die den Handlungsrahmen für das Mobilitätskonzept der Gemeinde vorgeben soll.

Liniennetz

Rückgrat des Öffentlichen Verkehrs in Raubling ist die Bahn. Obwohl sich durch den Entfall der Bahnhaltestelle in Pfraundorf die Zugänglichkeit zur Schiene für den Norden des Hauptsiedlungsraumes deutlich verschlechtert hat, bietet die RB54 generell komfortable und schnelle Verbindungen insbesondere für die sich im Alltag wiederholende, regelmäßige Verkehrsnachfrage. Daneben wird die Gemeinde im Wesentlichen von den beiden Buslinien 490 (Rosenheim – Raubling – Neubeuern – Nußdorf) und 348 (Rosenheim – Raubling – Bad Feilnbach) bedient, alle anderen Buslinien sind Schülerverkehre. In Abbildung 3-25 ist der relevante Ausschnitt aus dem MVV-Netzplan für den Landkreis Rosenheim (Süd) dargestellt.

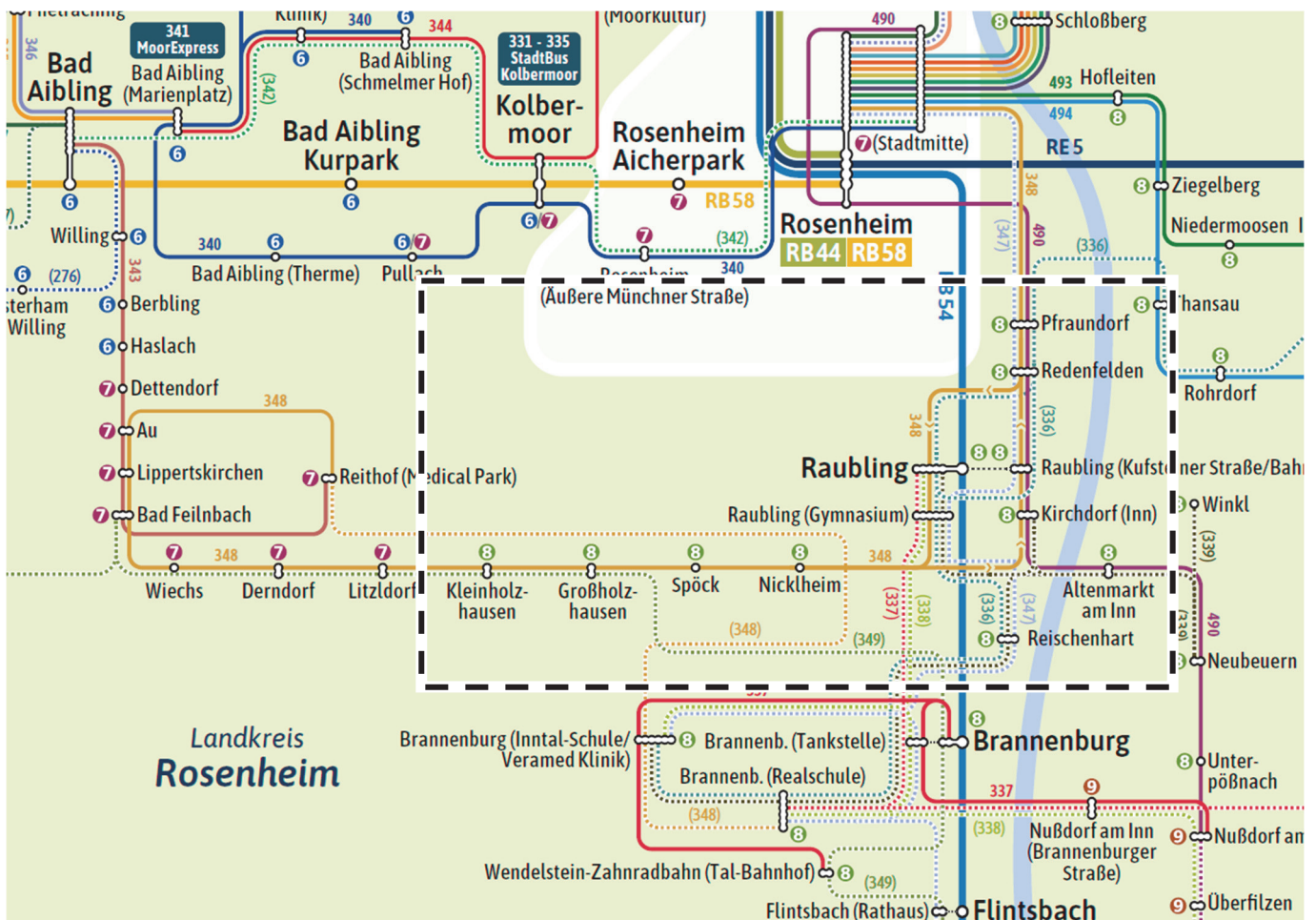


Abbildung 3-25: regionales Liniennetz

Verkehrsangebot

Auf der Strecke Kufstein – Rosenheim (– Grafing Bf – München Hbf) verkehrt die RB54 an Werktagen Mo-Fr mit einem weitgehend regelmäßigen 60-Minuten-Takt und einzelnen Einschubkursen während der Hauptverkehrszeiten am Morgen und am Nachmittag/Abend mit insgesamt 46 Zügen in beide Richtungen. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen ist das Angebot mit insgesamt 37 Zügen in beide Richtungen etwas eingeschränkter, weil die aus den Erfordernissen der Pendlernachfrage (Erwerbs- und Ausbildungspendelnde) resultierenden Einschubkurse bzw Verstärkerfahrten an diesen Tagen entfallen. Das Angebot im Öffentlichen Verkehr auf der Straße ist demgegenüber deutlich weniger umfangreich und es stehen an Werktagen Mo-Fr (wenn Schule) in der Ortsmitte auf der Linie 490 insgesamt 29 Kurse und auf der Linie 348 insgesamt 12 Kurse in beide Richtungen zur Verfügung. An Samstagen besteht mit insgesamt 14 Kursen in beide Richtungen nur ein Basisangebot, an Sonn- und Feiertagen verkehren keine Linienbusse.

Aus Abbildung 3-26 ist das gesamte öffentliche Verkehrsangebot (Bahn und Busse) im Tagesverlauf ersichtlich. Gut zu erkennen ist einerseits das durchgängige Angebot der Bahn mit Einschüben vor allem am Morgen und zum anderen das rudimentäre Angebot der Buslinie 348.

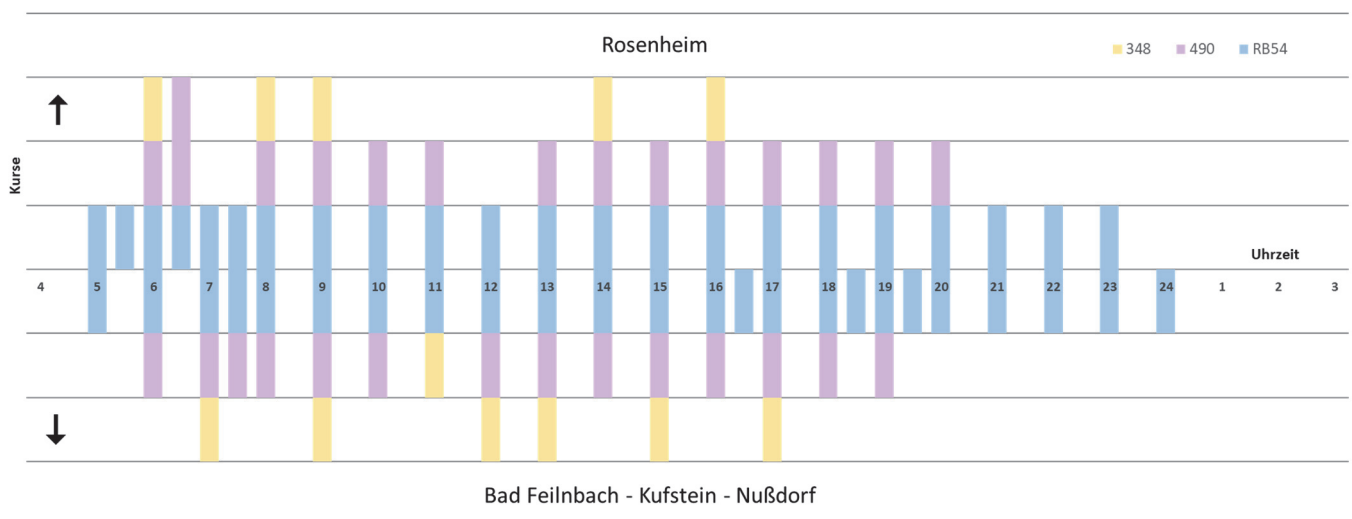


Abbildung 3-26: ÖV-Angebot im Tagesverlauf

Versorgungsqualität

Die **zeitliche Ausdehnung** des Angebotes wird im Wesentlichen durch das Angebot auf der Schiene definiert. Die Züge der RB54 bedienen den Bahnhof Raubling an Werktagen Mo-Fr in Richtung Kufstein zwischen 05:07 Uhr am Morgen und 00:49 Uhr in der Nacht bzw in Richtung Rosenheim zwischen 05:20 Uhr am Morgen und 23:21 Uhr in der Nacht (00:22 Uhr vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen). Das ÖV-Angebot auf der Straße steht demgegenüber in einem deutlich kürzeren Zeitfenster zur Verfügung.

Die **räumliche Ausdehnung** des Angebotes wird in der Gemeinde Raubling durch insgesamt 20 Haltestellen definiert. In Abbildung 3-27 ist die Lage dieser Haltestellen mit den Einzugsbereichen und der daraus insgesamt resultierenden Abdeckung des Siedlungsraumes dargestellt.

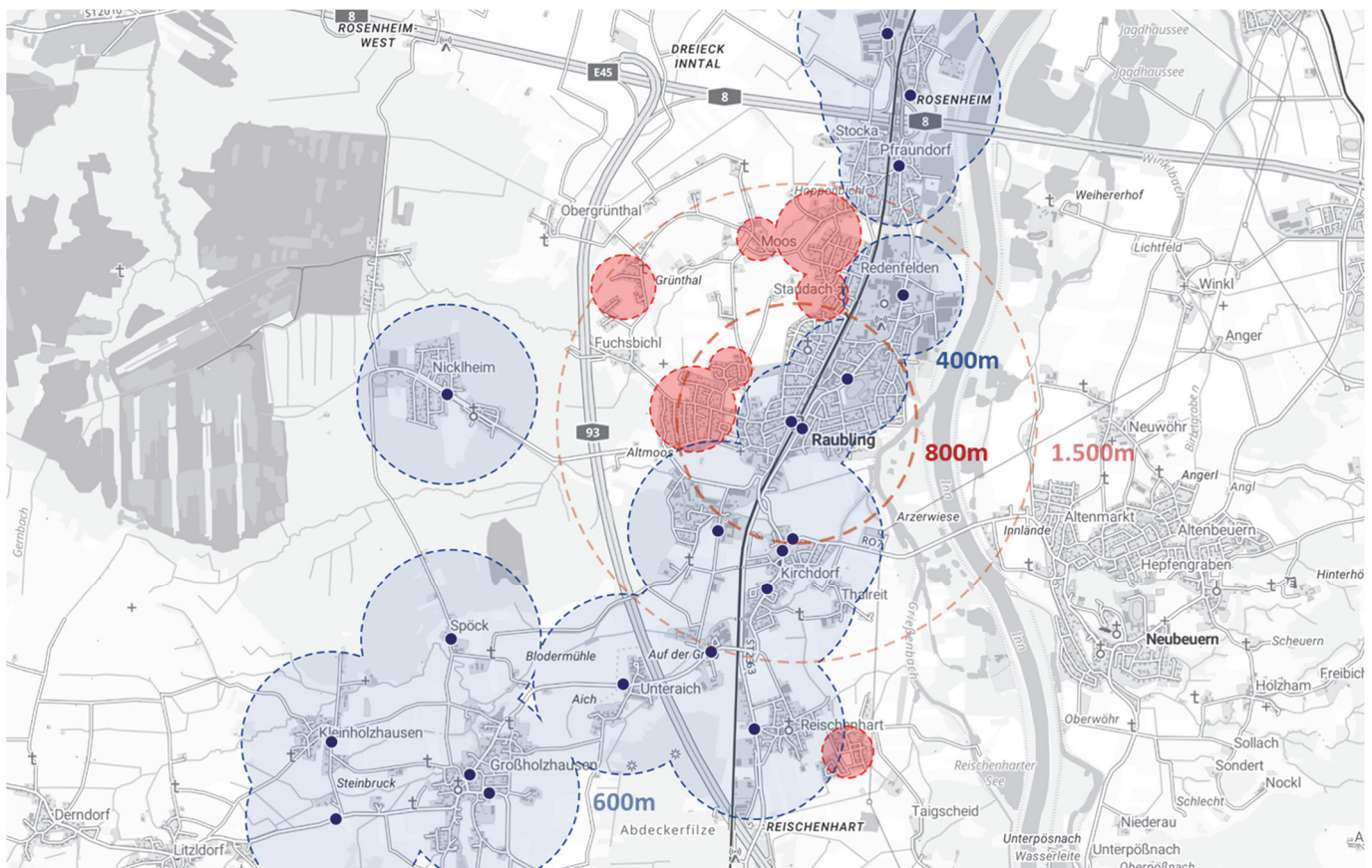


Abbildung 3-27: Einzugsbereich Haltestellen

Die Bemessung der Einzugsbereiche erfolgt in Anlehnung an den Nahverkehrsplan sowie an die Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs und ist für den Bahnhof mit 800-1.500 m und einer Gehzeit von etwa 10-15 Minuten und für die Bushaltestellen mit 400 m im Kernbereich und 600 m in den peripheren Lagen anzugeben. Insgesamt zeigt sich, dass in den dicht besiedelten Ortsteilen westlich der Bahntrasse zahlreiche Wohnquartiere außerhalb der definierten Einzugsbereiche liegen und damit über keine geeignete Anbindung an den öffentlichen Verkehr verfügen, zudem liegen große Teile im Norden (Pfraundorf), Süden (Reischenhart, Unteraich, Großholzhausen) und Westen (Nicklheim) außerhalb des Einzugsbereiches um den Bahnhof. Insgesamt ist damit die Versorgungsqualität im öffentlichen Verkehr nur in der Ortsmitte als befriedigend zu bezeichnen und in den übrigen Bereichen jedenfalls Verbesserungspotenziale gegeben.

Haltestellen

Generell ist erforderlich, dass **Bushaltestellen** hinsichtlich Gestaltung bestimmte Kriterien erfüllen. Diese ergeben sich zum Teil aus verpflichtenden Vorgaben, resultieren großteils aber aus Empfehlungen für eine angemessenen komfortable Ausstattung zur Bedienung der Fahrgastbedarfe. Unter anderem sind diesbezüglich folgende Kriterien zu prüfen:

- Eine mögliche Lageoptimierung der Haltestelle
- Vor allem innerörtlich eine Umsetzung als Fahrbahnhaltestelle für mehr Komfort und um die Einhaltung des Fahrplanes zu gewährleisten
- Zugänglichkeit und Erreichbarkeit – v.a. für Kinder und mobilitätseingeschränkte Personen, unter anderem durch Querungshilfen
- Ein Fahrgastunterstand und ergänzende Ausstattungsmerkmale wie Sitzgelegenheiten, Mülleimer und Beleuchtung
- Die Bereitstellung von Radabstellanlagen für eine reibungslose Abwicklung von intermodal organisierten Wegen

Die im Gemeindegebiet von Raubling bestehenden Bushaltestellen sind im Hinblick auf erforderliche Ausstattungsmerkmale bislang nicht einheitlich gestaltet und dementsprechend unterschiedlich zu bewerten. So ist etwa bei den Bushaltestellen im Westen und Osten des Bahnhofs (Abbildung 3-28), die vom Großteil der Kurse angefahren werden und zudem aufgrund ihrer Schnittstellenfunktion von zentraler Bedeutung sind, mehrheitlich eine Überdachung für wartende Fahrgäste und ein zwar unterschiedliches aber insgesamt attraktives Design vorhanden, allerdings wäre gerade an diesen beiden Standorten auch ein DFI-Monitor für die digitale Fahrgastinformation und die Integration einer Anzeige für abfahrende Züge sinnvoll.



Abbildung 3-28: Bushaltestelle Kufsteiner Straße / Bahnhof

Hinsichtlich Bedienungshäufigkeit und Fahrgastpotenzial sind zudem die an der St2363 bestehenden Haltestellen Raubling Turnhalle und Pfraundorf (Abbildung 3-42) als besonders relevant zu erachten. Zwar wäre auch dort jeweils ein DFI-Monitor wünschenswert, da beide Haltestellen ebenfalls von zahlreichen Kursen auf zwei verschiedenen Buslinien bedient werden, tatsächlich werden dort aber jeweils auch grundlegende Anforderungen (Basisausstattung) derzeit nur teilweise erfüllt. So sind Sitzgelegenheiten, Mülle-

mer und eine Überdachung an beiden Haltestellen jeweils nur in einer Fahrtrichtung vorhanden, was aber nur eingeschränkt auf den dafür erforderlichen Platzbedarf zurückgeführt werden kann. Generell ist die Ausstattung der Haltestellen in Raubling sehr unterschiedlich und ist für die diesbezügliche Adaptierung von einem längeren Umsetzungszeitraum auszugehen.



Haltestelle Pfraundorf



Haltestelle Turnhalle

Abbildung 3-29: Bushaltestellen Raubling Turnhalle und Pfraundorf

Der **Bahnhof** ist als Mobilitätsdrehscheibe für Raubling von zentraler Bedeutung für die intermodale Abwicklung von Wegen. Neben dem Angebot an Zügen und der Erreichbarkeit im Öffentlichen Verkehr auf der Straße sind Stellplätze für Fahrräder und Kfz ein wesentliches Element bei der Erfüllung dieser Funktion. Dadurch wird gewährleistet, dass der Bahnhof auch bei größerer Entfernung und dem Fehlen einer attraktiven Busverbindung erreichbar ist. Aus Abbildung 3-30 ist die Organisation der verschiedenen Angebote am Bahnhof ersichtlich. Diesbezüglich wurde im Rahmen der Bestandserhebung festgehalten, welche Elemente positiv zu beurteilen sind (grün) und in welchen Bereichen weitere Potenziale für eine Evaluierung und Optimierung bestehen (rot).

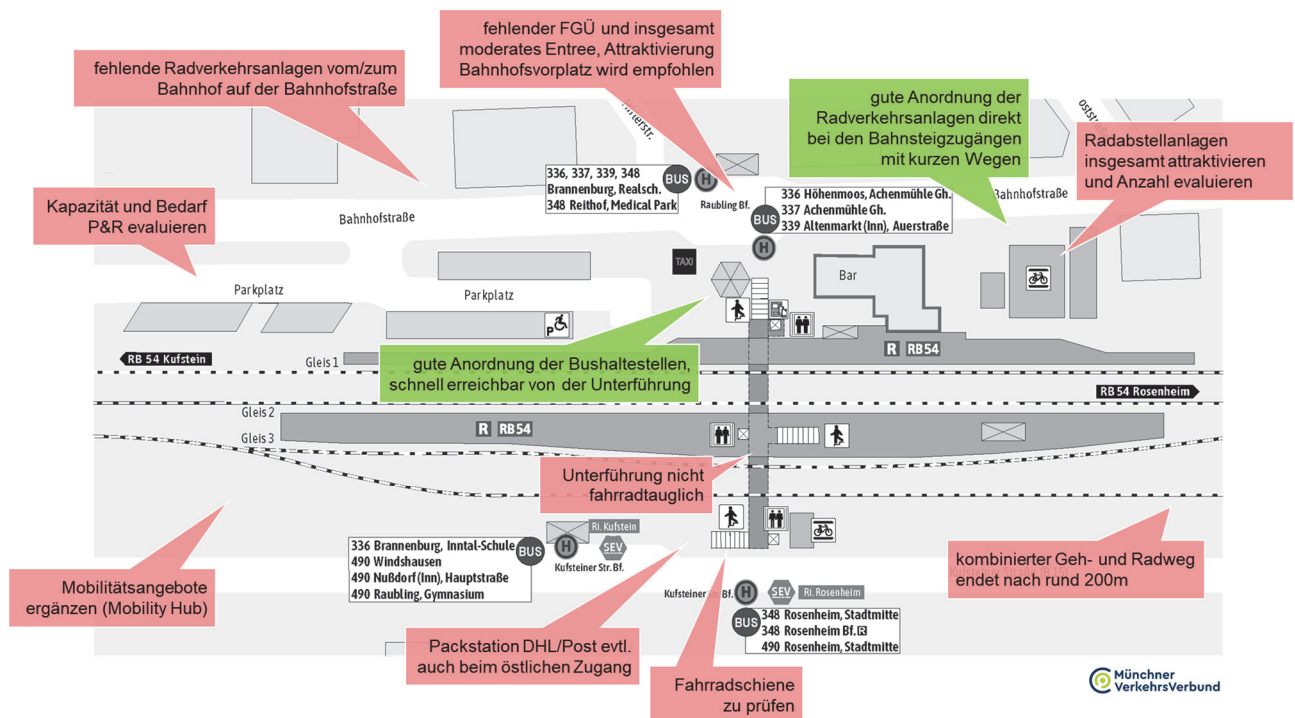


Abbildung 3-30: Bahnhof Raubling – Organisation

Ein Angebot für Bike+Ride besteht auf beiden Seiten des Bahnhofs und ist insgesamt als umfangreich und umfassend zu bezeichnen. So stehen in beiden Bereichen versperrbare Fahrradboxen für eine sichere Unterbringung von Fahrrädern zur Verfügung, daneben gibt es eine E-Bike Ladestation und

eine große Zahl an großteils überdachten Fahrradbügel. Allerdings sind letztere vor allem westlich der Bahn nicht als Anlehnbügel ausgeführt und ist für diesen Bereich generell anzumerken, dass die Anlagen zum Teil zwar grundsätzlich funktional aber wenig attraktiv gestaltet sind. Eine Optimierung und Erweiterung der Anlagen scheint auch deshalb erforderlich, weil bereits im Rahmen der Bestandserhebung eine hohe Auslastung des vorhandenen Angebotes festgestellt wurde und die vor allem für kürzere Distanzen bis zu 3 Kilometern empfohlene Nutzung des Fahrrades entsprechende Infrastrukturen auf der Strecke aber eben auch am Ziel voraussetzt.



Abbildung 3-31: Bahnhof Raubling – Bike+Ride

Insgesamt stehen am Bahnhof Raubling für Park+Ride rund 200 Kfz-Stellplätze zur Verfügung, davon rund zwei Drittel im Westen der Bahnstrecke. Abhängig von der Tageszeit konnte auch hier eine hohe Auslastung des vorhandenen Angebotes festgestellt werden, wobei jedenfalls eine detaillierte Evaluierung erforderlich scheint, um ein Überangebot und die damit einhergehenden, negativen Effekte einer Rückverlagerung von Bus oder Fahrrad zum Kfz zu vermeiden.

Ergänzt wird das Mobilitätsportfolio am Bahnhof durch zwei Standplätze für E-Carsharing auf dem Rathaus-Parkplatz nördlich vom Bahnhof.

3.7 Motorisierter Individualverkehr

Hochrangiges Straßennetz

Die Bundesautobahn 8 (BAB8) verläuft an der nördlichen Gemeindegrenze. In Fahrtrichtung Westen erreicht man München nach ca. 65 km und in Fahrtrichtung Osten erreicht man Salzburg nach ca. 80 km. Das Autobahnkreuz „Dreieck Inntal“ (Verbindung von BAB8 und BAB93) sowie die Anschlussstelle „Rosenheim“ liegen im Gemeindegebiet von Raubling. Der südliche Abschnitt der Bundesautobahn 93 (BAB93) verläuft vom Autobahnkreuz „Dreieck Inntal“ bis an die deutsch-österreichische Grenze bei Kiefersfelden und in weiterer Folge führt die Inntal Autobahn (A12) nach Innsbruck (Fahrtstrecke ab Raubling ca. 100 km). Die Anschlussstelle „Reischenhart“ liegt ebenfalls im Gemeindegebiet. Die Bundesstraße 15 (B15) verläuft von der Anschlussstelle „Rosenheim“ an der BAB8 westlich am Rosenheimer Zentrum vorbei in Richtung Norden. Die Staatsstraße 2363 (St2363, ehemals Bundesstraße B15) verläuft von der Anschlussstelle „Rosenheim“ an der BAB8 in Nord/Süd-Richtung durch Raubling bis zur Anschlussstelle „Reischenhart“ an der BAB93.

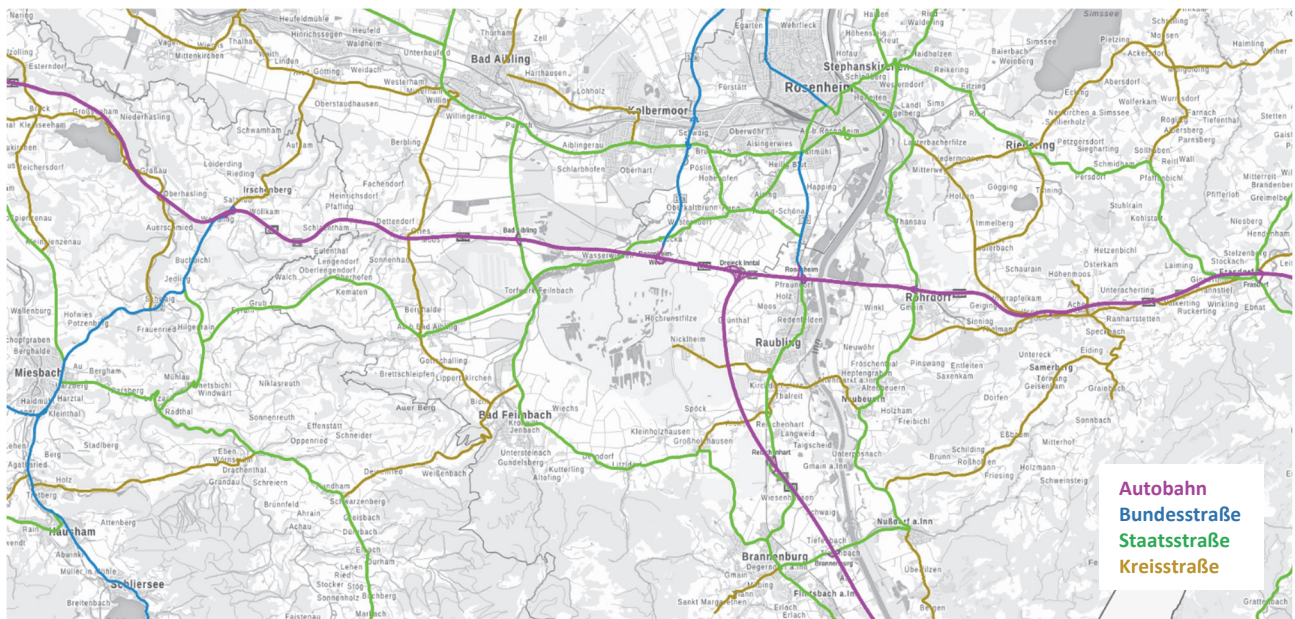


Abbildung 3-32: Hochrangiges Straßennetz in der Region

Kategorisierung

Zur Darstellung der Ausgangslage wurde das bestehende Straßennetz – aufbauend auf das ISEK – gegliedert und insgesamt vier Kategorien zugeteilt (Abbildung 3-33):

- Als **Hauptverkehrsstraßen** werden in Raubling die Bundesautobahnen BAB8 und BAB93, die Bundesstraße B15 und die Staatsstraßen St2363 und St2089 als Hauptverkehrsstraßen kategorisiert
- Als **Verkehrsstraßen** werden in Raubling die Kreisstraßen RO7 und RO25 sowie die Achse Breiteicher Straße, Prinzregentenstraße und Bahnhofstraße westlich der Bahn, die Bahnquerungen sowie die Poststraße und die gesamte Ortsdurchfahrt von Kirchdorf als Verkehrsstraßen kategorisiert
- **Sammelstraßen** werden in Raubling aufbauend auf der Kategorisierung gemäß ISEK unter Ergänzung von Straßenabschnitten in Reischenhart und Kleinholzhausen kategorisiert
- **Anliegerstraßen** umfassen alle verbleibenden, für den Kfz-Verkehr befahrbaren Straßen

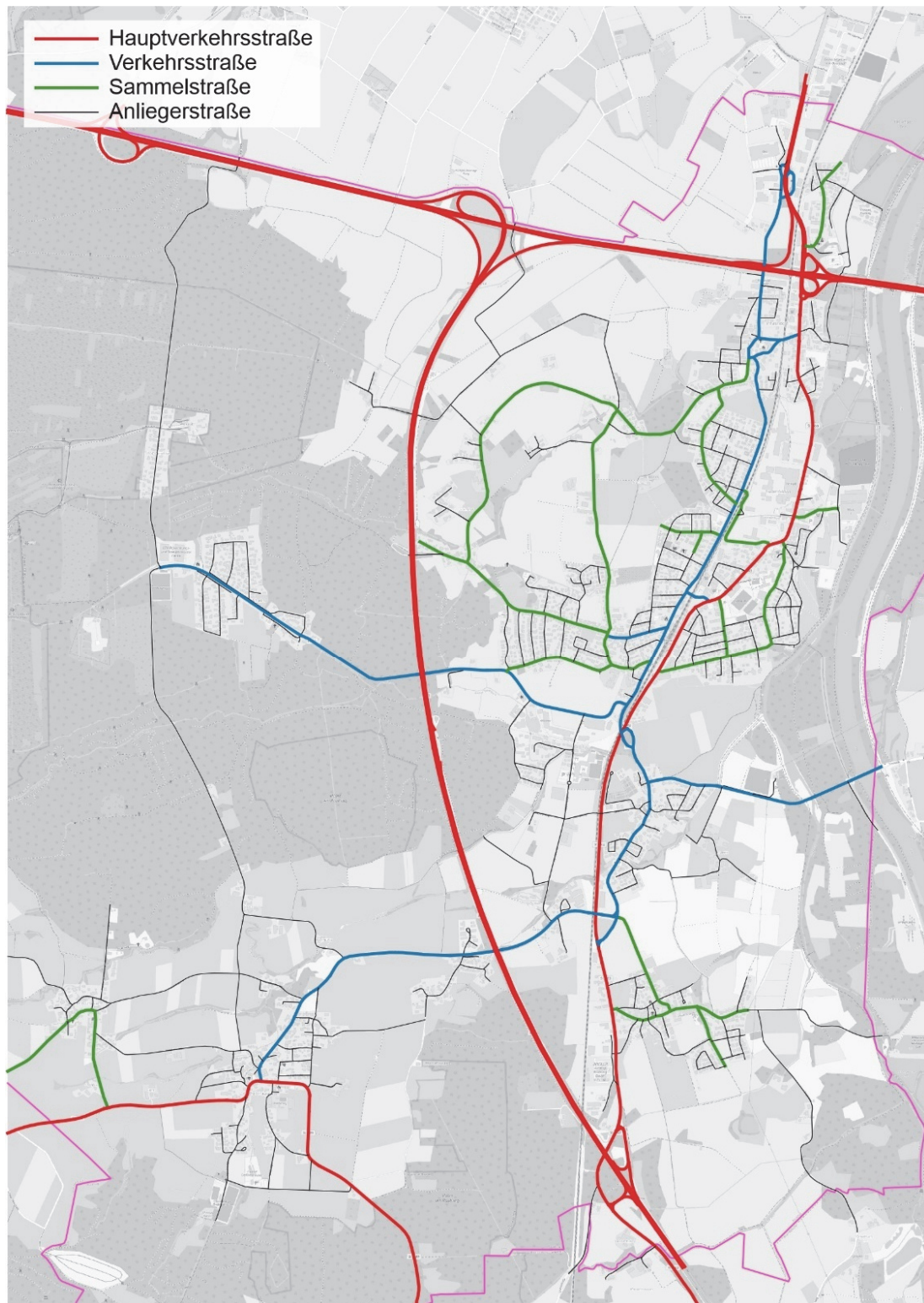


Abbildung 3-33: Straßenkategorisierung Bestand

Geschwindigkeitsregime

Bereits im Zuge der Erstellung des ISEK wurde das bestehende Geschwindigkeitsregime im Gemeindegebiet von Raubling erhoben und im Rahmen der aktuellen Bestanderhebung weitgehend bestätigt (Abbildung 3-34).



Abbildung 3-34: Geschwindigkeitsregime in Raubling

Der Bestand umfasst unterschiedliche Bestimmungen zwischen 30 km/h-Zonen und Straßenabschnitten ohne Beschränkung und ist diesbezüglich insgesamt als heterogen zu bezeichnen. Vor allem in den Wohnquartieren ist eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h bereits vielfach verordnet und sollte dieses Prinzip, für eine bessere Übersichtlichkeit und allenfalls in Verbindung mit Zufahrtsbeschränkungen, auf alle Ortsteile erweitert werden.

Verkehrserhebungen des Freistaates

In Tabelle 3-1 ist die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) aller Kraftfahrzeuge sowie ausschließlich für den Schwerverkehr (SV) auf dem hochrangigen Straßennetz im Großraum Raubling ersichtlich. Dargestellt sind die Werte jeweils für das Jahr 2019, da dieses mit den Jahren 2024 bzw 2025 am besten vergleichbar ist. Aufgrund der Covid-19-Pandemie war in den Jahren 2020 bis 2023 deutlich weniger Kfz-Verkehr. Für die Zählstelle an der BAB8 nordöstlich von Raubling liegen für das Jahr 2019 keine Zähl-daten vor.

Straße	DTV Kfz	davon DTV SV
BAB93 westlich von Raubling	52.628	8.876
B15 nördlich der BAB8	41.731	2.094
St2363 im Zentrum von Raubling	16.239	900
St2089 in Großholzhausen	5.379	179
RO7 in Richtung Neubeuern	6.185	183
RO7 in Richtung Großholzhausen	3.922	71
RO25 in Richtung Nicklheim	2.026	83

Tabelle 3-1: Verkehrsaufkommen im Großraum Raubling 2019

Anzumerken ist, dass es sich jeweils um die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken handelt. Für Tage mit überdurchschnittlich hohem Kfz-Verkehr – beispielsweise bei verstärktem Reise- und Freizeitverkehr – sind keine gesonderten Auswertungen abrufbar.

Verkehrsentwicklung

In Abbildung 3-35 ist die Entwicklung des Kfz-Verkehrs auf der BAB8 nord-östlich von Raubling und auf der BAB93 westlich des Ortszentrums von Raubling mit dem seit Beginn der Aufzeichnungen kontinuierlich ansteigenden Verkehrsaufkommen dargestellt. Während sich die Zunahme zur Jahrtausendwende etwas verlangsamt hatte, war es in den letzten Jahren vor Covid neuerlich zu stärkeren Zuwächsen im Kfz-Verkehr gekommen.

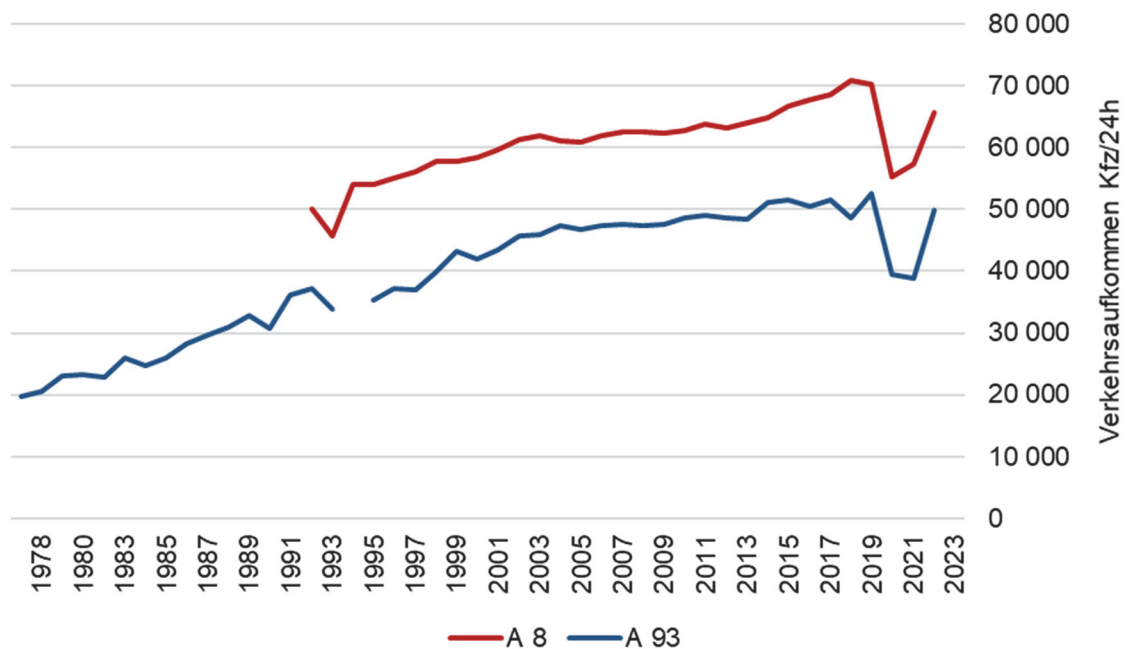


Abbildung 3-35: Verkehrsentwicklung auf der BAB8 und BAB93

Verkehrszählungen

Als Grundlage für die Erstellung des Verkehrsmodells und damit in weiterer Folge für die Ausarbeitung des Mobilitätskonzeptes wurden im März 2024 an insgesamt sechs Querschnitten und zehn Knotenpunkten in Raubling Verkehrserhebungen durchgeführt (Abbildung 3-36).

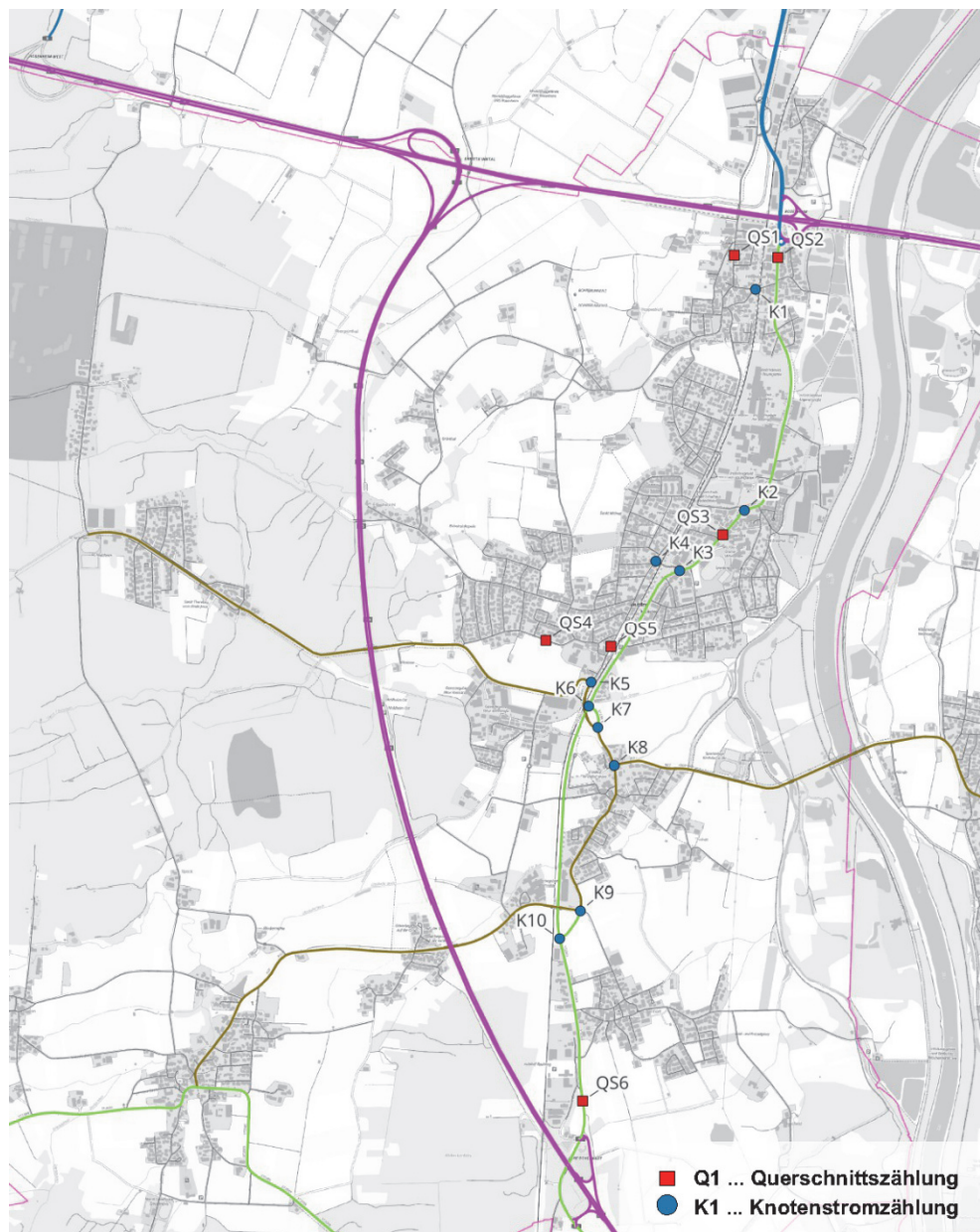


Abbildung 3-36: Verkehrserhebungen im März 2024

Die für die Erhebungen verwendeten Geräte sind in Abbildung 3-37 ersichtlich. Für die Querschnittszählungen wurden Radargeräte (linkes Bild) verwendet und dabei jeweils von Dienstag, 12.3. bis Montag, 18.3.2024 für die Dauer einer Woche die einen definierten Querschnitt passierenden Kraftfahrzeuge erfasst. Die Knotenstromzählungen wurden in der selben Woche mit Videozählgeräten von Miovision (rechtes Bild) durchgeführt und dabei jeweils an einem Werktag im Zeitraum von 7 bis 9 und von 16 bis 18 Uhr alle einen Knoten passierenden Kraftfahrzeuge je Relation erfasst.



Abbildung 3-37: Zählgeräte

Die Ergebnisse der durchgeführten Querschnittszählungen sind als Wochenangablinen in Abbildung 3-38 für die Querschnitte 1-3 und in Abbildung 3-39 für die Querschnitte 4-6 ersichtlich. Die Ergebnisse der Knotenstromzählungen sind für den gesamten Erhebungszeitraum in Abbildung 3-40 und Abbildung 3-41 dargestellt.

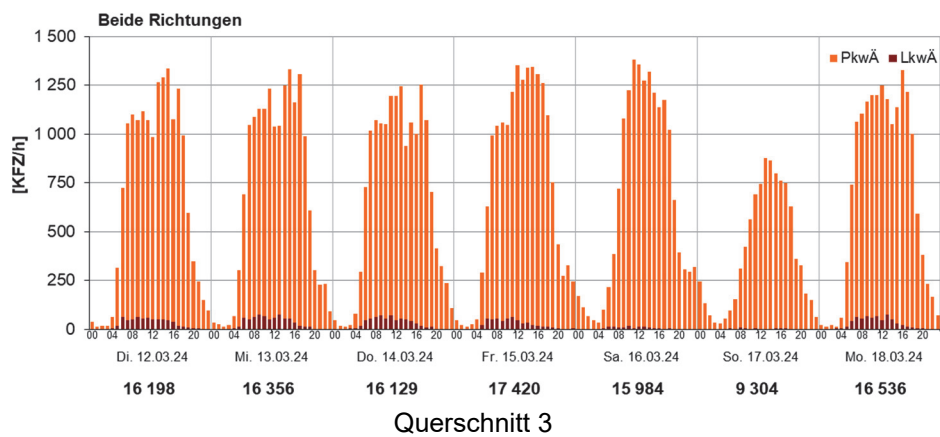
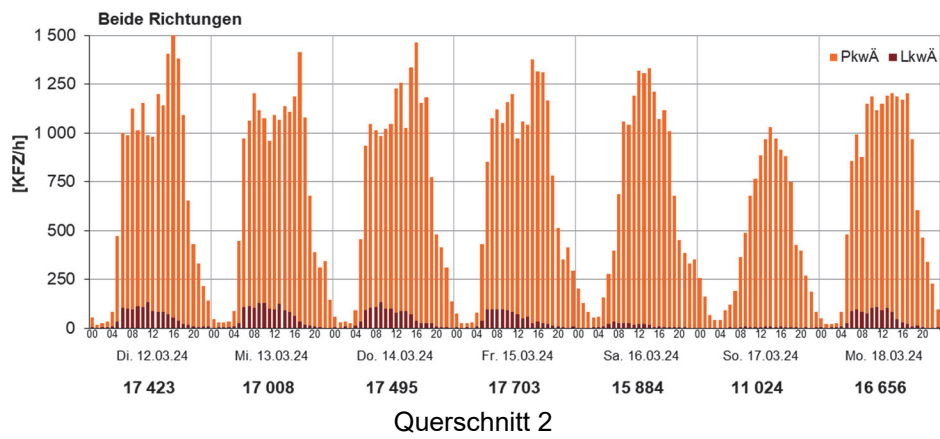
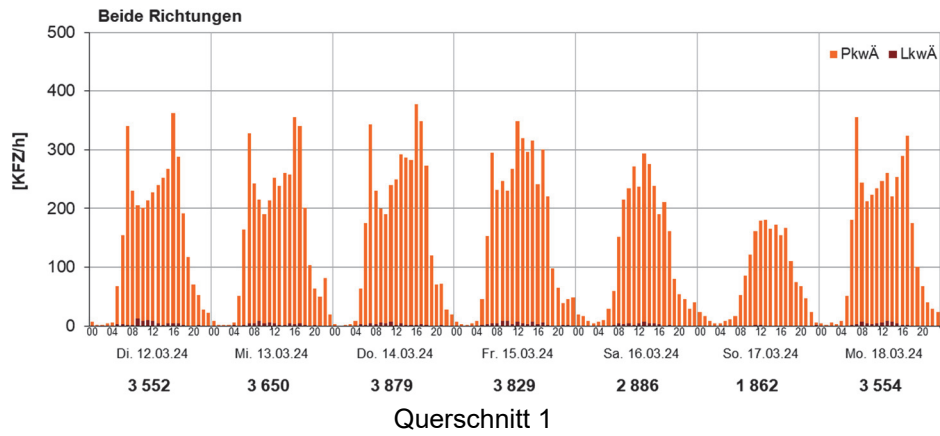


Abbildung 3-38: Wochenganglinie Querschnitte Q1 bis Q3 – Kfz/h

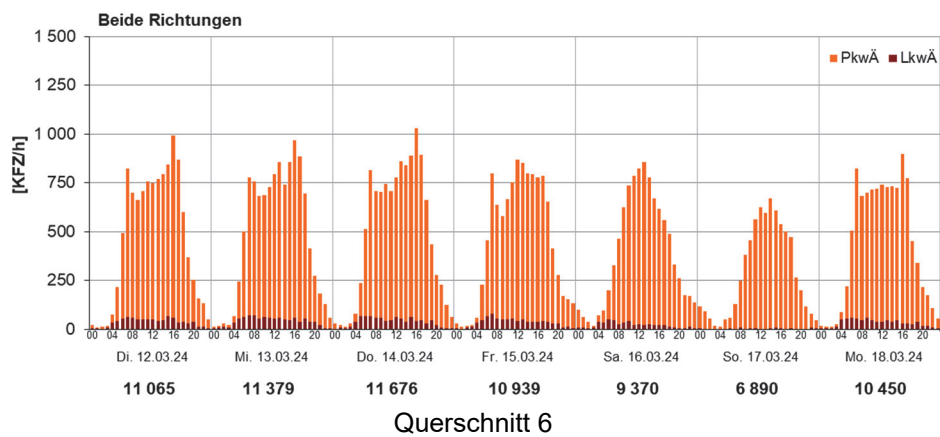
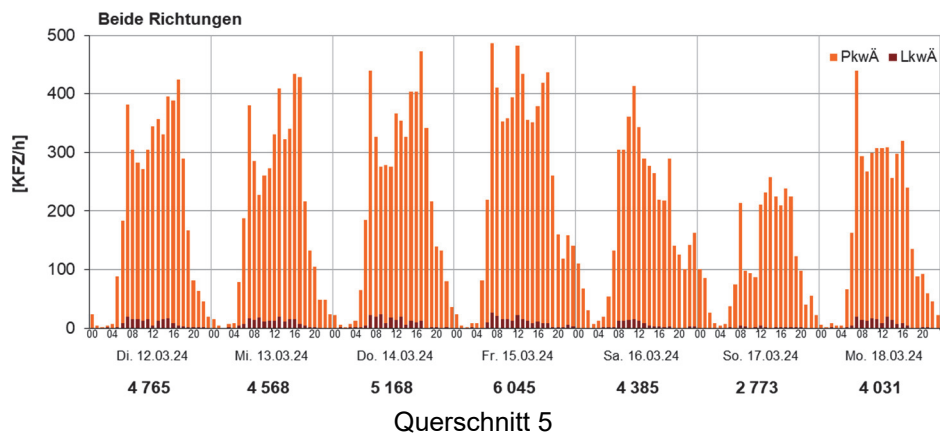
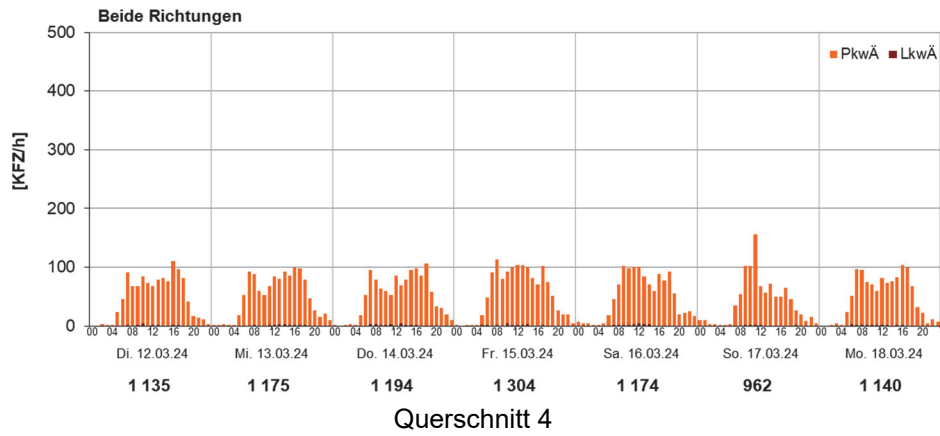
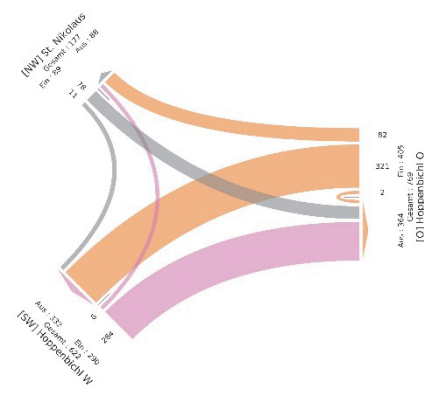
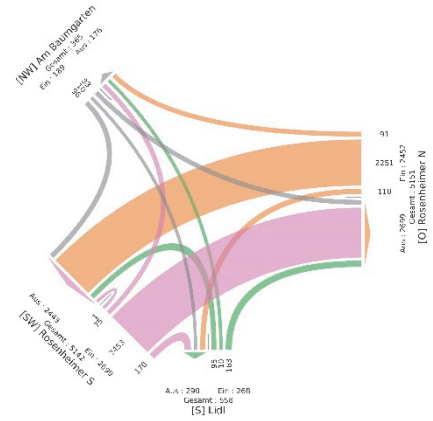


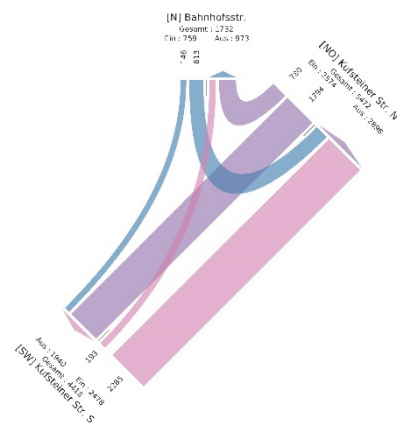
Abbildung 3-39: Wochenganglinie Querschnitte Q4 bis Q6 – Kfz/h



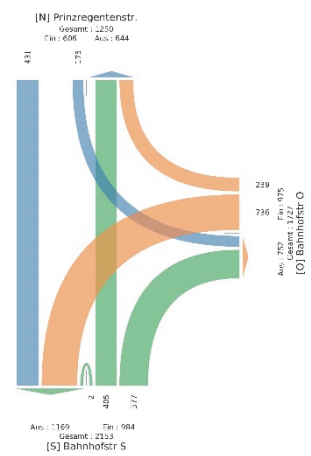
Knoten 1



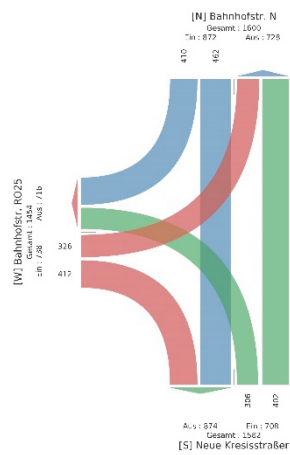
Knoten 2



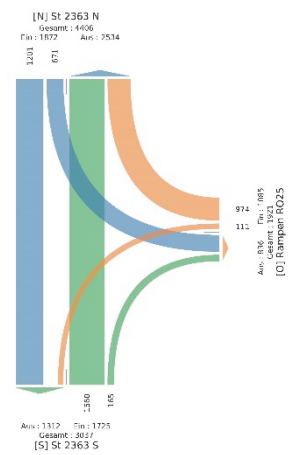
Knoten 3



Knoten 4

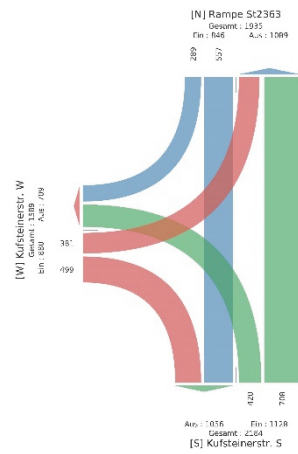


Knoten 5

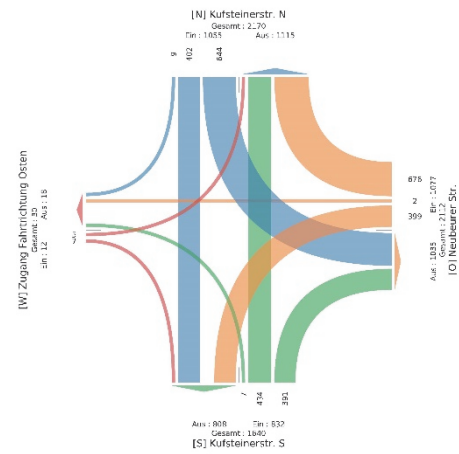


Knoten 6

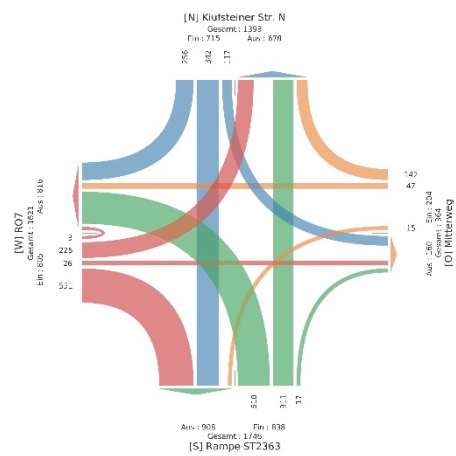
Abbildung 3-40: Knotenbelastungen K1 bis K6 – Kfz/4h



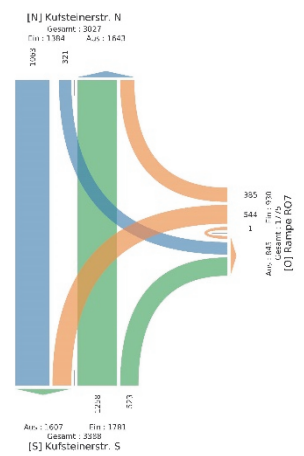
Knoten 7



Knoten 8



Knoten 9



Knoten 10

Abbildung 3-41: Knotenbelastungen K7 bis K10 – Kfz/4h

Lkw-Dosierung Kufstein-Kiefersfelden

Gemäß dem von der Tiroler Landesregierung veröffentlichten Dosierkalender wurden am Grenzübergang Kufstein-Kiefersfelden im Jahr 2024 an 40 Tagen – dementsprechend an ca. 11 % aller Tage des Jahres – eine Dosierung des Lkw-Verkehrs in Fahrtrichtung Süden durchgeführt. Grundsätzlich erfolgt diese Maßnahme an Tagen, an denen ein besonders hohes Schwerverkehrsaufkommen und damit einhergehend eine markante Überlastung im Zuge des Inntalkorridors zu erwarten ist. An Dosiertagen wird der Schwerverkehr auf der A12 Inntal Autobahn bei Kufstein Nord ab 05:00 Uhr am Morgen derart verlangsamt, dass während der Dosierung maximal 300 Lkw pro Stunde den eingerichteten Checkpoint passieren können. 2024 waren die Dosiertage unregelmäßig über das gesamte Jahr verteilt (Abbildung 3-42), wobei die meisten Dosierungen innerhalb eines Monats mit 15 Tagen im Mai durchgeführt wurden. In insgesamt drei Monaten wurde dagegen überhaupt keine Dosierung durchgeführt.

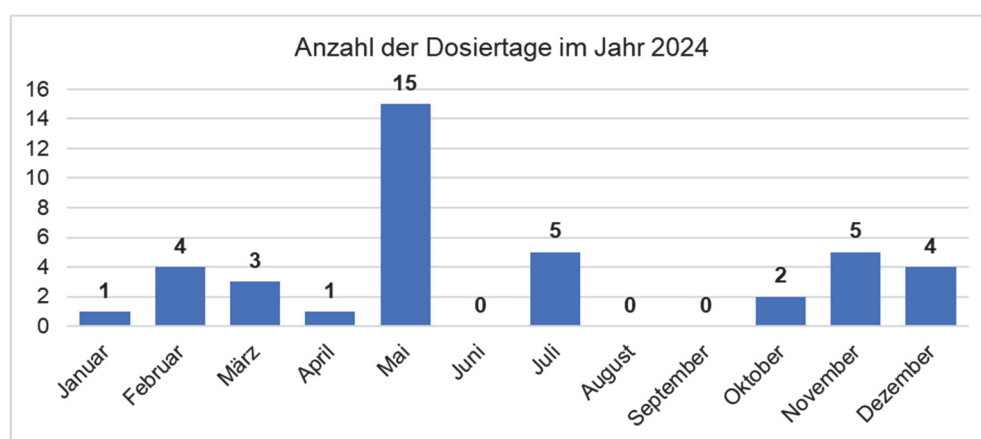


Abbildung 3-42: Dosierkalender Land Tirol im Jahr 2024

Für 2025 waren insgesamt 36 Dosiertage vorgesehen, die unter anderem im Zusammenhang mit den Maßnahmen auf der A13 Brenner Autobahn (Luegbrücke) stehen. Generell ist davon auszugehen, dass mit Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels und der Verlagerung von Anteilen im Güterverkehr auf die Schiene eine Dosierung des Lkw-Verkehrs nicht mehr erforderlich ist.

Verkehrssicherheit

Im Hinblick auf die Verkehrssicherheit im Gemeindegebiet von Raubling kann sich eine Analyse der Bestandssituation am Merkblatt zur örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen (M Uko) der FGSV orientieren (11). Darin ist in einem ersten Arbeitsschritt das Identifizieren von Unfallhäufungen und im Anschluss daran eine detaillierte Betrachtung dieser Unfälle vorgesehen, um bestehende Defizite und die das Unfallgeschehen begünstigenden Faktoren benennen zu können.

Im Regelfall ist davon auszugehen, dass die beeinflussbaren Faktoren des Verkehrssystems – die Gestaltung der Verkehrswege, die Qualität der Fahrzeuge und die Angemessenheit des Verhaltens – insgesamt auch dann noch einen ausreichenden Sicherheitsspielraum zur Verfügung stellen, wenn ein Teil davon oder andere, nicht beeinflussbare Faktoren – etwa die Witterung – das jeweils vorhandene Grundrisiko erhöhen. Erst wenn mehrere Defizite gleichzeitig auftreten, kann es demnach zu einem Unfall kommen, der sich somit aus einer im Hinblick auf die Verkehrssicherheit negativen Überlagerung verschiedener Faktoren ergibt.

Mit den daraus jeweils resultierenden Handlungserfordernissen sind unterschiedliche Fachbereiche befasst, wobei im Rahmen der Verkehrsplanung eine Beeinflussung jener Faktoren angestrebt wird, die sich unmittelbar aus der Ausführung der betreffenden Verkehrsanlagen ergeben.

Diesbezüglich besonders relevant sind Unfälle mit Personenschaden (UPS), die aus dem Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder (10) abgerufen werden können und die alle relevanten Angaben aus der Statistik der Straßenverkehrsunfälle umfassen, die auf Meldungen der Polizeidienststellen basieren. Darin sind für das Gemeindegebiet von Raubling (inklusive Autobahnen) im aktuellen Berichtsjahr 2023 insgesamt 35 UPS mit unterschiedlichen Beteiligungen (Kfz, Fahrrad, Fußgänger) ausgewiesen, deren räumliche Zuordnung aus Abbildung 3-43 ersichtlich ist. Demnach passierten in Raubling 2023 jeweils 17 UPS mit Pkw-Beteiligung und mit

Radfahrer-Beteiligung, 5 UPS mit Kraftrad-Beteiligung, 2 UPS mit Lkw-Beteiligung und lediglich 1 UPS mit Fußgänger-Beteiligung.



Abbildung 3-43: Unfallkarte 2023

Im Hinblick auf die Unfallschwere ist einer dieser Unfälle der Kategorie 1 mit mindestens einer getöteten Person zuzuordnen und hat sich auf der Staatsstraße in Pfraundorf ereignet. Weitere 5 Unfälle zählen zur Kategorie 2 mit mindestens einer schwerverletzten Person und haben sich in unterschiedlichen Bereichen des Gemeindegebietes ereignet, etwa in Reischenhart, Großholzhausen und Staudach.

Neben den Unfallstellen ist in der Unfallkarte auch die Unfallhäufigkeit nach Straßenabschnitten gekennzeichnet, wobei Einzelunfälle den größten Teil ausmachen und in dunkelblauer Farbe markiert sind. Abseits von den Autobahnen besteht eine Häufung (2 UPS) demnach nur auf der Staatsstraße in Pfraundorf südlich vom Kreisverkehr. Demnach erfüllen die für 2023 identifizierten Unfallhäufungen nicht die im Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung definierten Anforderungen einer innerörtlichen Unfallhäufungsstelle (UHS) mit zumindest 5 gleichartigen UPS innerhalb eines Jahres. Ebenso zeigt die Betrachtung dieser Häufungsstellen über einen Zeitraum von 3 Jahren, dass zuletzt in keinem Fall die Erfordernis einer UHS mit zumindest 5 UPS ohne Berücksichtigung der Unfalltypen erfüllt wird.

Ergänzend dazu ist aus Abbildung 3-44 die Zahl der UPS sowie der Straßenverkehrsunfälle insgesamt in der Gemeinde Raubling im zeitlichen Verlauf seit dem Jahr 2016 ersichtlich. Aufgrund unterschiedlicher Datenbasis ergeben sich hier zwar geringfügige Abweichungen gegenüber den für 2023 angegebenen Zahlen, dennoch lässt sich daraus eine Aussage über mögliche Trends und Schwerpunkte ableiten. Demnach wurden in den ersten Jahren bis 2019 jeweils rund 80 Straßenverkehrsunfälle verzeichnet, in den beiden Folgejahren 2020 und 2021 dagegen mit rund 60 Straßenverkehrsunfällen merklich weniger. Allerdings dürfte dieser Rückgang jedenfalls zum Teil auf das reduzierte Verkehrsaufkommen im Zuge der Covid-Pandemie zurückzuführen sein.

Gegenstand der Nachweisung	Straßenverkehrsunfälle					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Straßenverkehrsunfälle ¹⁾	82	84	76	78	62	55
Straßenverkehrsunfälle mit Personenschaden	69	69	63	69	47	48
darunter innerhalb von Ortschaften	29	27	29	28	21	22
außerhalb von Ortschaften	40	42	34	41	26	26
Verunglückte	101	94	76	94	63	64
davon Getötete	1	1	–	–	–	–
Verletzte	100	93	76	94	63	64
Schwerwiegende Unfälle mit Sachschaden	13	15	13	9	15	7

¹⁾ Ohne übrige Sachschadensunfälle.

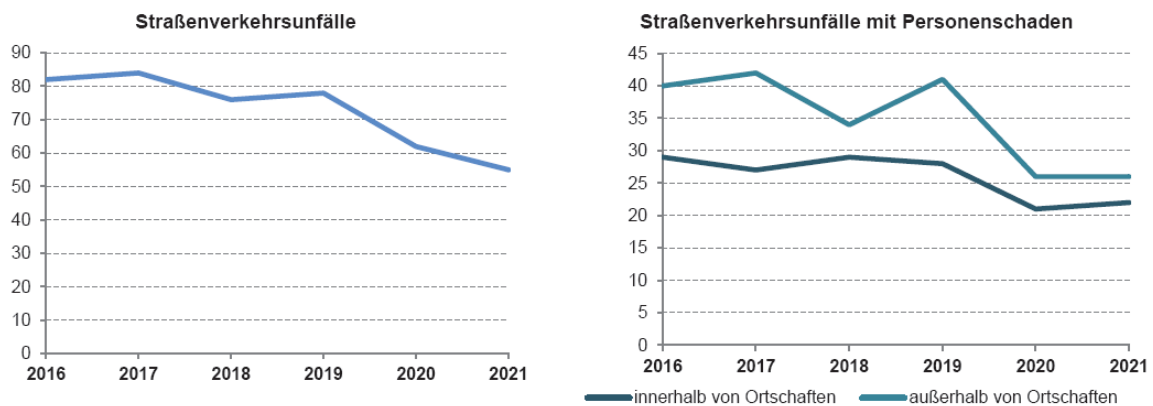


Abbildung 3-44: Straßenverkehrsunfälle seit 2016

Insgesamt ergeben die im Unfallatlas der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder für die Gemeinde Raubling aufgezeichneten UPS ein heterogenes Bild mit vielen unterschiedlichen Unfallorten und Unfalltypen. Obschon dadurch ein punktgenaues Erkennen der unfallbegünstigenden Faktoren im Verkehrsraum erschwert wird, besteht insgesamt kein Zweifel an einem in Hinblick auf die Verkehrssicherheit defizitären Verkehrssystem.

Eine dahingehend interessante Detailauswertung stellt die bundesweite Entwicklung der Fahrradunfälle im Zeitverlauf dar, die für einen längeren Zeitraum aus dem ebenfalls von den Statistischen Ämtern des Bundes und der Länder (10) veröffentlichten Verkehrsunfallkalender abgelesen werden kann (Abbildung 3-45). Deutschlandweit zeigt sich dabei seit 2010 eine deutliche Zunahme bei den Fahrradunfällen, die sich auch im Vergleich zu den Unfällen mit anderen Verkehrsmitteln dynamischer entwickelt und 2022 ihren bisherigen Höchststand erreicht haben. Zurückzuführen ist diese Entwicklung

zum einen auf eine gestiegene Zahl an Radfahrenden, die dabei im Jahresverlauf über einen deutlich längeren Zeitraum als etwa noch 2010 mit dem Fahrrad unterwegs sind. Zum anderen zeigt der Unfallkalender eine Häufung von Fahrradunfällen an Wochentagen, was aus der vermehrten Nutzung des Fahrrades im Alltagsverkehr für den Weg zu Arbeit und Ausbildung oder für Einkäufe und Erledigungen resultiert.

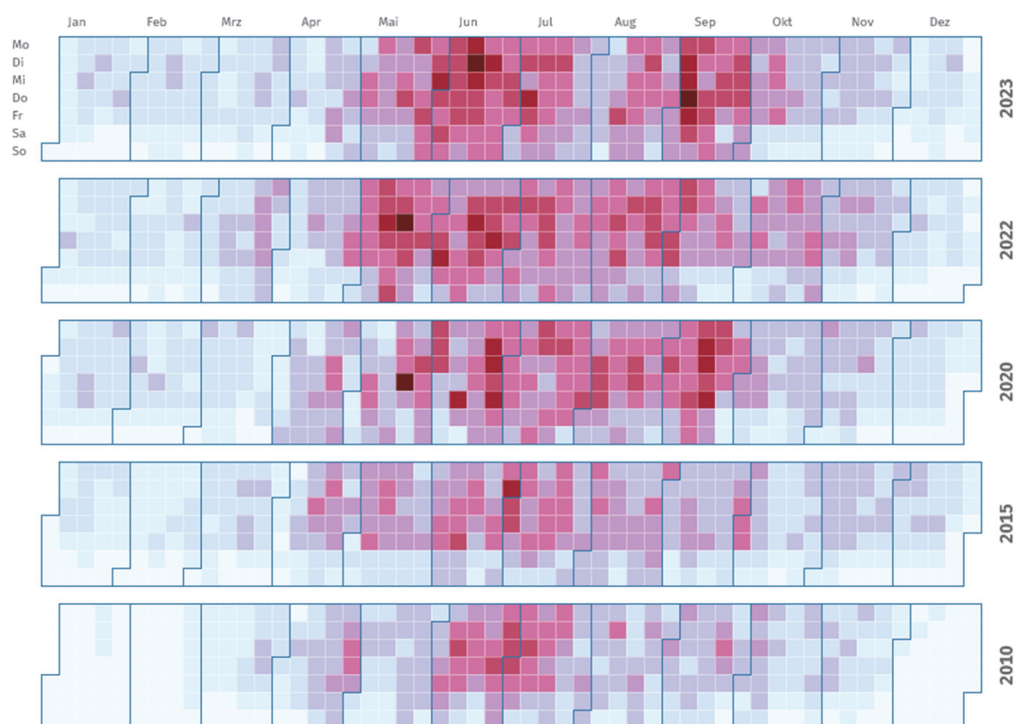


Abbildung 3-45: Fahrradunfälle mit Personenschaden im Unfallkalender

Ruhender Verkehr

Bei den Einzelhandelsstandorten entlang der St2363 sind in der Regel großflächige Pkw-Stellplätze für Kundinnen und Kunden vorhanden, darüberhinaus sind Stellplätze vor allem im Rahmen der P&R-Anlagen beim Bahnhof (beidseitig der Bahn), beim Pendlerparkplatz Pfraundorf und beim Parkplatz Stadion südwestlich der Sportanlage großflächig vorhanden. Generell beste-

hen im Straßennetz unmittelbar angrenzend zahlreiche öffentliche, unbeschränkt und kostenlos nutzbare Pkw-Stellplätze, die im Siedlungsraum häufig nicht explizit ausgewiesen bzw entsprechend markiert sind.

Garagen- und Stellplatzsatzung

In der geltenden Garagen- und Stellplatzsatzung der Gemeinde Raubling sind Richtzahlen zur Anzahl der herzustellenden Kfz-Stellplätze angeführt (Tabelle 3-2). Dezimalzahlen sind jeweils auf ganze Zahlen aufzurunden und bei unterschiedlichen Nutzungen sind die jeweiligen Stellplätze erst nach Rundung zu addieren. Eine gegenseitige Anrechnung ist bei zeitlich getrennter Nutzung möglich. Die Stellplätze sind auf dem eigenen Baugrundstück nachzuweisen oder in Ausnahmefällen in der Nähe des Baugrundstücks (nicht mehr als 75 m zum Gebäudeeingang), wenn dessen Benutzung rechtlich gesichert ist. Bei erwartetem Besucherverkehr mit Fahrrädern und/oder Motorrädern ist ebenso ein ausreichendes Stellplatzangebot für Zweiräder nachzuweisen.

Einfamilienhaus	2 Stellplätze je Wohnung
	Keine Angabe zu Besucherstellplätzen
Mehrfamilienhaus	2 Stellplätze je Wohnung
	10 % davon als Besucherstellplätze

Tabelle 3-2: Auszug Garagen- und Stellplatzsatzung

3.8 Ergänzende Angebotsformen

Um die Potenziale der Verkehrsmittel des Umweltverbundes bestmöglich zu nutzen, ist durch die Einbeziehung von bislang noch wenig oder nicht genutzten Angebotsformen eine zusätzliche Optimierung des Verkehrssystems hinsichtlich Versorgungsqualität möglich. Durch eine solche Erweiterung der Mobilitätsoptionen können Angebotslücken geschlossen und die notwendigen Anforderungen an eine flexible und vernetzte Gestaltung des Verkehrsangebotes bestmöglich bedient werden.

Der grundsätzliche Bedarf für Mobilität ist wesentlich an Zwecke gebunden, die sich zum einen aus streng funktionalen Erfordernissen und zum anderen aus subjektiven Lebensstilen und Gewohnheiten ergeben. Insbesondere Arbeit und Ausbildung führen dabei zu vergleichsweise regelmäßig absolvierten Wegen mit geringer Flexibilität, wogegen sich Einkäufe oder Erledigungen und in noch stärkerem Ausmaß Freizeitaktivitäten in bloß gelegentlichen Wegen niederschlagen, die keinem exakten Zeitplan unterliegen. Für diese heterogenen Mobilitätserfordernisse steht ein breites Spektrum an Verkehrsmitteln zur Verfügung, das zwischen dem angebotsorientiert bereitgestellten, öffentlichen Verkehr auf der einen Seite und der individuellen Möglichkeit des selbständigen Zufußgehens auf der anderen, eine Reihe von Alternativen beinhaltet. Ein großer Teil davon entfällt auf jene Verkehrsmittel, die der Erfordernis einer zunehmenden Flexibilisierung und Nachfrageorientiertheit sehr gut entsprechen und damit den zum Teil restriktiven Rahmen des traditionellen Verkehrsangebotes deutlich erweitern.

Zusammen mit den im Fuß- und Radverkehr sowie im öffentlichen Verkehr bereits festgestellten Angebotslücken, bildet die Bestandsaufnahme des in Raubling schon derzeit verfügbaren Angebotes im Bereich der Sharing-Mobility den Ausgangspunkt für die Empfehlung von Maßnahmen zur weiteren Stärkung des Umweltverbundes.

Mikro-ÖV

Kleinräumige und flexible Mobilitätsangebote, die insbesondere auf lokaler Ebene eine Alternative oder Ergänzung zu herkömmlich organisierten Systemen des öffentlichen Verkehrs darstellen und bestehende Mobilitätslücken schließen, stehen in Raubling nicht zur Verfügung. Zwar ermöglicht das Bürger-Ruftaxi prinzipiell kostengünstig innerhalb von Raubling mobil zu sein, allerdings ist dieses Angebot auf Senioren über 70 Jahre und Schwerbehinderte mit einer Erwerbsminderung ab 50% beschränkt. Eine Nutzung ist nur Mo-Fr zwischen 8 und 17 Uhr möglich und muss zudem bis spätestens 17 Uhr am Vortag angemeldet werden. Die räumliche Begrenzung auf das Gemeindegebiet von Raubling ist zwar für die Erreichbarkeit des Zentrums von Raubling aus den peripheren Ortsteilen ausreichend, gerade die in räumlicher Nähe aber in den Nachbargemeinden bestehenden Einrichtungen wie zB das Ärztehaus in Brannenburg sind damit nicht erreichbar. Damit ist das Bürger-Ruftaxi nur sehr eingeschränkt als On-Demand-Service im eigentlichen Sinn zu verstehen und stellt vielmehr eine günstigere Alternative zum traditionellen Taxi dar.

Carsharing

In Deutschland waren zu Jahresbeginn 2023 insgesamt rund 4,5 Mio Personen zum Carsharing angemeldet, das bedeutet eine Steigerung um rund 32% gegenüber dem Vorjahr. Dementsprechend erhöht sich auch laufend die Zahl der kommerziellen Anbieter, die maßgeschneiderte Lösungen für Betriebe, Gemeinden oder ganze Regionen mit unterschiedlichen Ansätzen und Modulen anbieten. Daneben gibt es zahlreiche selbstorganisierte Vereine, die häufig aber isoliert arbeiten und deshalb eine einfache kombinierte Nutzung mit anderen Angeboten – etwa am Zielort nach einer Bahnfahrt – in der Regel nicht ermöglichen. Aus (Abbildung 3-46, Quelle: carsharing.de) ist die Marktentwicklung bei Carsharing in Deutschland ersichtlich.

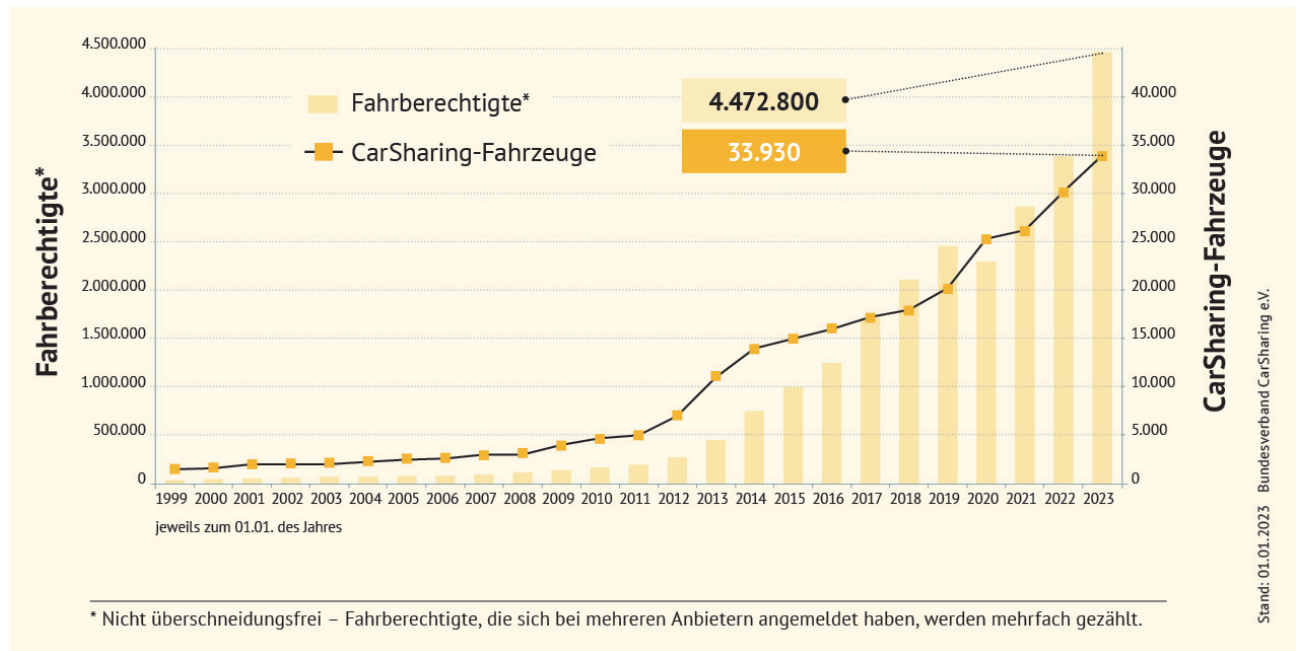


Abbildung 3-46: Marktentwicklung Carsharing Deutschland

Das in Raubling bestehende Angebot umfasst zwei Fahrzeuge (Abbildung 3-47) und wird von der INNergie GmbH Rosenheim organisiert, die damit auch in anderen Gemeinden des Großraumes vertreten ist. Der Standort der beiden Elektrofahrzeuge befindet sich gegenüber dem Rathaus an der Bahnhofstraße und damit auch in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes. Eine weitere Ausdehnung etwa in die Ortsmitte oder in dicht besiedelte Wohnquartiere ist derzeit nicht angedacht und damit das Angebot nur bedingt auf den Bedarf der Wohnbevölkerung ausgerichtet. Generell wurde mit diesem Angebot aber ein erster Schritt dahin gemacht, der Wohnbevölkerung eine einfache Möglichkeit zur nur temporären Nutzung eines Pkw anzubieten und so etwa den Verzicht auf ein eigenes Zweit- oder sogar Drittfahrzeug zu ermöglichen. Mit einer Erweiterung des E-Carsharing in Raubling könnte mittelfristig eine Verringerung des Parkdrucks und in weiterer Folge eine Verringerung des Stellplatzbedarfs erzielt werden, bei gleichzeitiger Nutzung von Gestaltungspotenzialen im Sinne einer verbesserten Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum.



Abbildung 3-47: E-Carsharing in Raubling

Bikesharing

Derzeit besteht in Raubling und im gesamten Großraum Rosenheim kein systematischer Fahrradverleih, allenfalls werden von einschlägigen Händlern Fahrräder zur leihweisen Nutzung in der Freizeit angeboten. Leihräder für den gelegentlichen oder spontanen Bedarf, die unter anderem für die Bewältigung der sogenannten letzten Meile zwischen den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und dem konkreten Zielort sinnvoll eingesetzt werden können, stehen in Raubling damit nicht zur Verfügung. Dabei ist ein Bedarf unabhängig davon gegeben, wieviele Fahrräder in einem Haushalt zur Verfügung stehen, weil etwa gerade die kurzfristige Verfügbarkeit eines Fahrrades abseits vom unmittelbaren Wohnort im Zuge von intermodal absolvierten Wegen einen wesentlichen Beitrag zur Bedienung von Mobilitätsbedarfen leistet. In der Stadt Rosenheim sind MVV-Leihräder ab 2026 möglich und ist gerade in diesem Zusammenhang eine Beteiligung an diesem Konzept auch für die Gemeinde Raubling als sinnvoll zu erachten

4 VERKEHRSMODELL

Im Rahmen der Erarbeitung des Mobilitätskonzeptes war eine Aktualisierung des bereits bestehenden Verkehrsmodells für die Gemeinde Raubling erforderlich, um dadurch in weiterer Folge für die Entscheidungsfindung Aussagen zur Verkehrswirksamkeit von infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen zu ermöglichen.

4.1 Bayerisches Landesverkehrsmodell

Das Landesverkehrsmodell Bayern (LVM-By) ist eine umfassende digitale Planungsplattform, die das Mobilitätsgeschehen in Bayern abbildet und zukunftsorientierte Verkehrsplanung ermöglicht. Es handelt sich um ein multimodales Verkehrsmodell, das insgesamt ein Netz von 6.600 Verkehrszellen und 300.000 Kilometern Straße in Bayern umfasst. Durch die Möglichkeit zur Erstellung von Verkehrsprognosen unter Berücksichtigung aktueller Planungen, Infrastrukturentwicklungen und soziodemografischer Annahmen, können verschiedene Szenarien simuliert und die Auswirkungen von Entwicklungs- und Bauprojekten sowie ordnungspolitischen Maßnahmen analysiert werden. Das LVM-By dient als einheitliche Datenbasis und kann für verschiedene Anwendungsbereiche genutzt werden – beispielsweise für Kapazitätsuntersuchungen oder die Abschätzung von Umweltauswirkungen – und stellt somit ein leistungsfähiges Werkzeug für die vorausschauende, umweltgerechte und standortsichernde Verkehrsplanung in Bayern dar.

Allerdings ist das LVM-By primär für überregionale Analysen konzipiert und daher kann die Genauigkeit auf lokaler Ebene begrenzt sein. So ist etwa das Gemeindegebiet von Raubling in 9 Verkehrsbezirke (rot umrandet) und damit vergleichsweise grob gegliedert (Abbildung 4-1). Lokale Besonderheiten oder kurzfristige Entwicklungen in der Gemeinde sind deshalb nicht detailliert im Modell abgebildet. Für spezifische Fragestellungen – etwa im Hinblick auf den Umbau der Bahnunterführung oder eine potenzielle Auflassung des

Bahnübergangs in Pfraundorf – und spezifische Planungen ist es daher notwendig, ergänzende Untersuchungen durchzuführen oder lokale Daten hinzuzufügen.

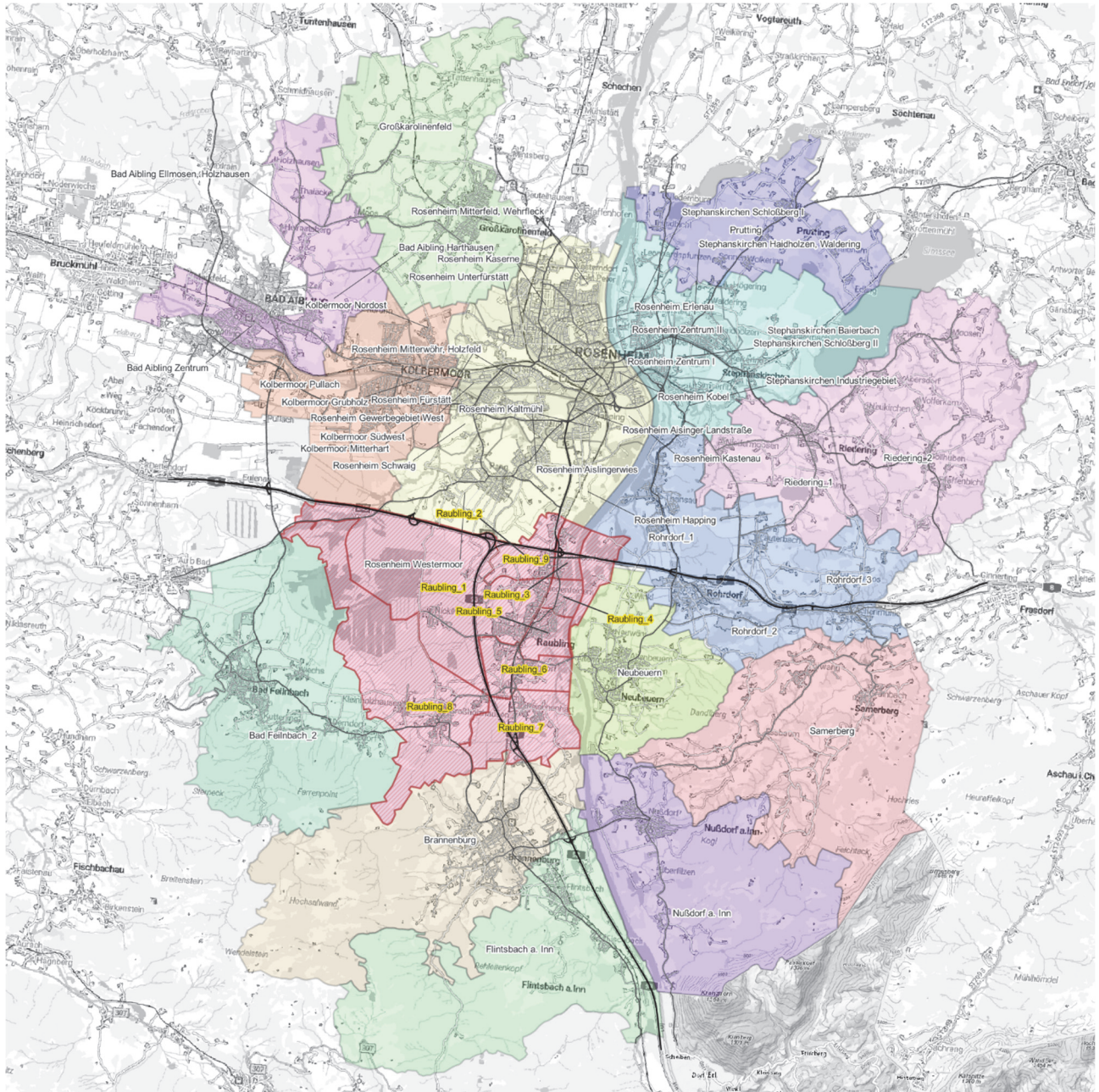


Abbildung 4-1: Verkehrsbezirke Raubling im LVM-By

4.2 Verkehrsmodell ISEK

Im Rahmen des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes wurde auf Grundlage einer detaillierten Aufnahme des Straßennetzes ein Verkehrsmodell auf Basis der Erhebungen 2017 erstellt. Dafür wurde das Gemeindegebiet von Raubling feingliedrig in 42 Verkehrszellen im Hauptort und den Ortsteilen (Binnenbezirke) unterteilt und das Umland (36 Kordonbezirke) demgegenüber mit einer groben Zelleinteilung modelliert. Für die Aktualisierung dieses Modells auf den Stand 2024 wurden im Rahmen des Mobilitätskonzeptes lediglich die Verkehrsmatrix und eine Bezeichnung der Verkehrsbezirke zur Verfügung gestellt.

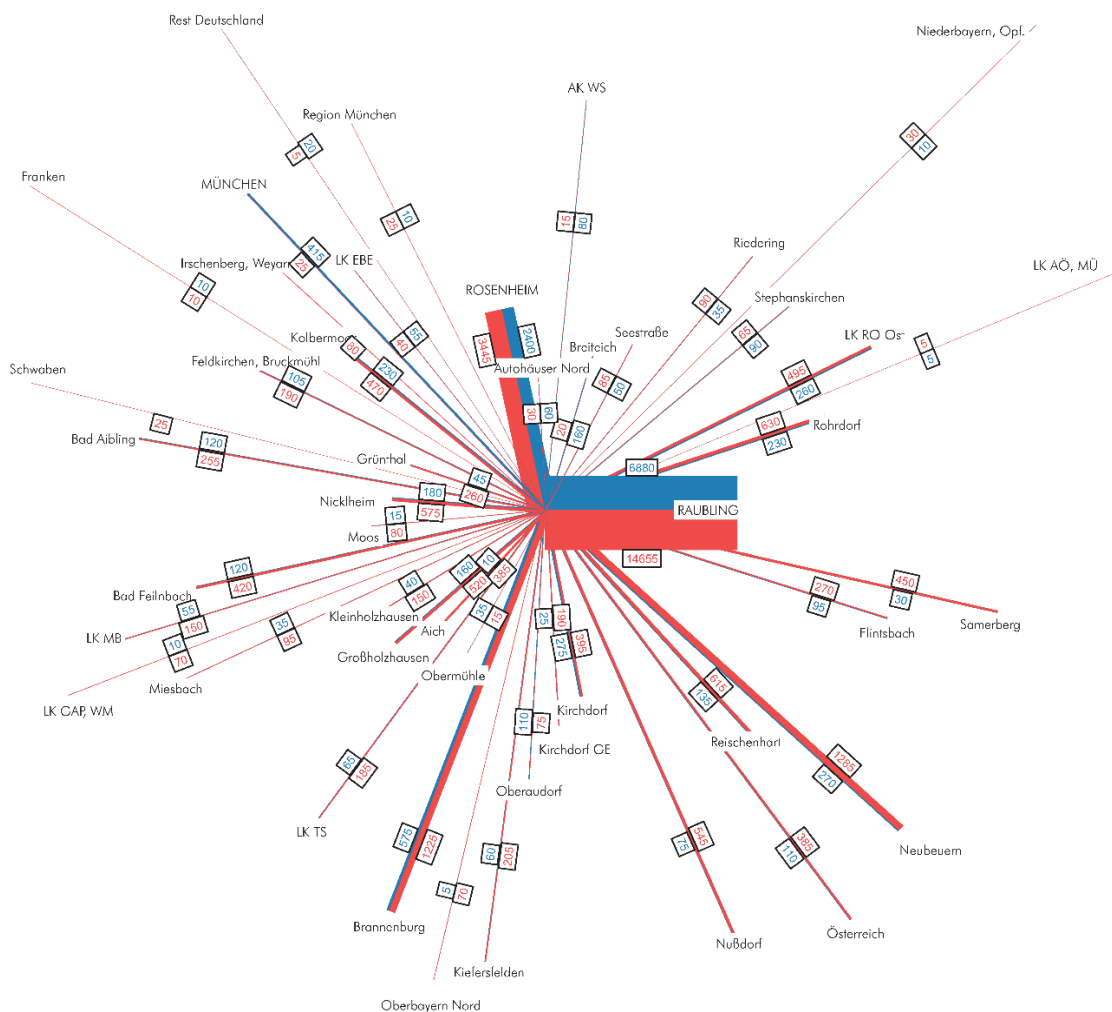


Abbildung 4-2: Wunschl原因en Verkehrsmodell Raubling 2017

4.3 Modellarchitektur

Im Verkehrsmodell für Raubling werden die Belastungen im motorisierten Individualverkehr (MIV) nach dem 4-Stufen-Algorithmus der Verkehrsplanung (Verkehrserzeugung – Verkehrsverteilung – Verkehrsaufteilung – Verkehrsumlegung) ermittelt. Das Netzmodell des MIV ist ein Knoten-Kanten-Modell, das Strecken und Knotenpunkte kodiert. Es weist jedem Streckenabschnitt einen Typ zu, der das Verhältnis von Kfz-Belastung und Geschwindigkeit widerspiegelt (Abbildung 4-3).

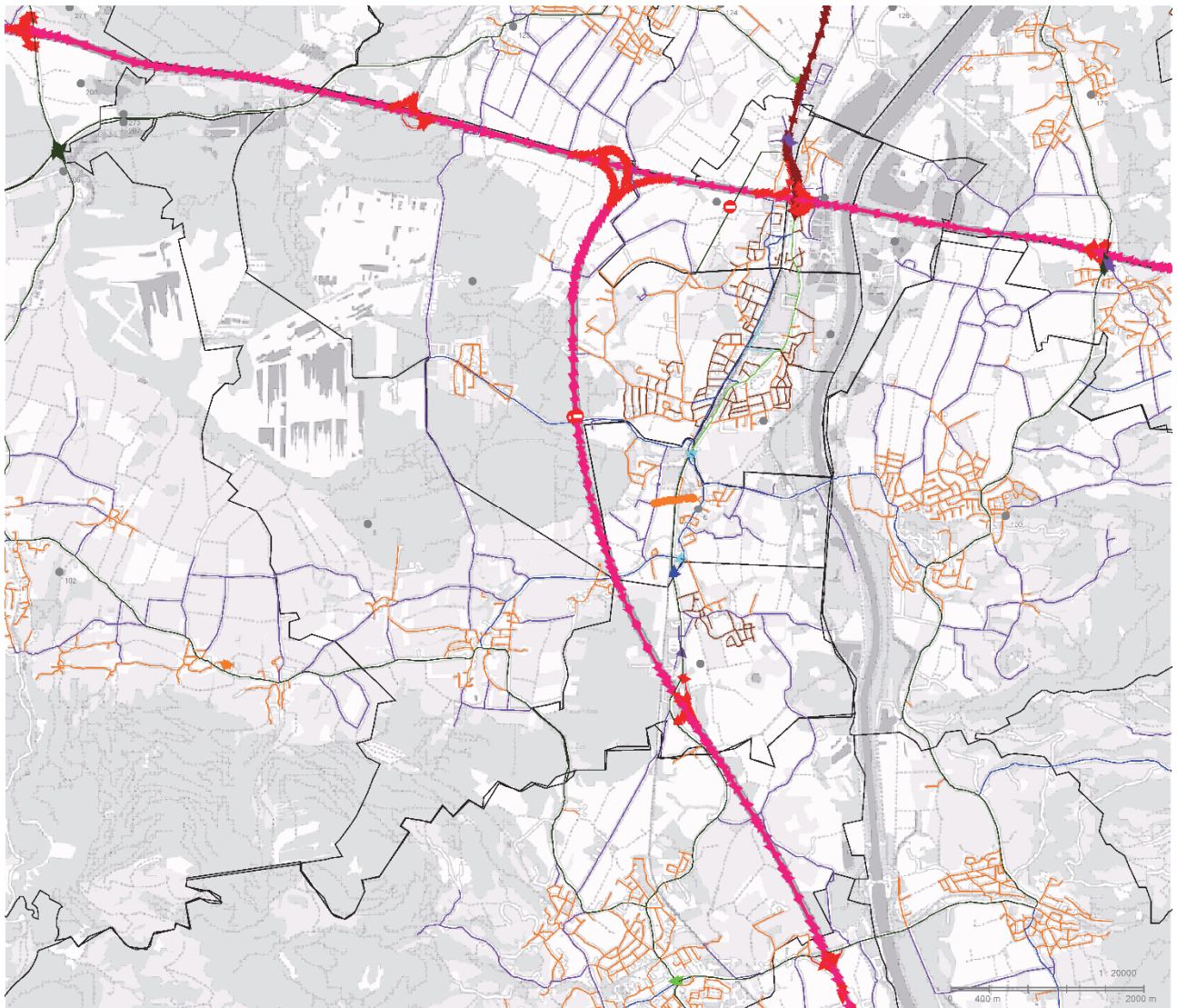


Abbildung 4-3: Verkehrsmodell Streckennetz

Der Streckenwiderstand entspricht der Fahrzeit zwischen den Knotenpunkten und wird aus der mittleren Geschwindigkeit abgeleitet. Diesbezüglich wurden aus Untersuchungen zum Kapazitäts- /Geschwindigkeitsverhältnis von Strecken Restraint-Funktionen entwickelt, die ihrerseits verschiedene Einflussfaktoren berücksichtigen. In innerstädtischen Netzen bestimmen Wartezeiten an Knotenpunkten maßgeblich den Widerstand (Fahrzeit) zwischen Quelle und Ziel, Knotenpunkte werden dagegen unter Berücksichtigung von Abbiegeverboten, Vorfahrtsregelungen und Signalisierung als Widerstandsparameter modelliert.

Die Verknüpfung der Verkehrsnachfrage mit dem Netz erfolgt durch die Einspeisung von Zellen ins Straßennetz, wobei jede Zelle mit mindestens fünf Einspeisungsstrecken versehen wurde. Als Basis für die Berechnung des Verkehrsaufkommens dienen die entsprechenden Angaben aus dem LVM-By und dem VM ISEK sowie die aktualisierten Strukturdaten der Zellen. Anschließend wurden in der Gravitationsrechnung die Fahrten über Entfernungen sowie unter Berücksichtigung der Widerstandsfunktion verteilt.

In der anschließenden Übertragung auf das Verkehrsnetz wurden nach dem Capacity-Restraint-Verfahren mit sukzessiver Umlegung die Nachfragematrizen mit dem Verkehrsnetzmodell zusammengeführt, abschließend erfolgte die Eichung des Modells durch ein mehrstufiges Iterationsverfahren. Auf diese Weise wurden die Tageswerte der Verkehrsbelastungen (DTV) abgebildet, die gut mit den tatsächlichen Werten der 2024 durchgeführten Verkehrszählungen übereinstimmen und Aussagen zu den aktuellen Verkehrsbelastungen im gesamten Straßennetz erlauben.

4.4 Verkehrsbeziehungen

Insgesamt ergeben sich aus dem Verkehrsmodell an einem durchschnittlichen Werktag rund 68.000 Kfz/24h auf dem Raublinger Straßennetz, wobei das Verkehrsaufkommen auf den Autobahnen (insgesamt 120.000 Kfz/24h) darin nicht enthalten ist. Diese Kfz-Fahrten entfallen zu rund 59 % (40.000) auf den Quell- und Zielverkehr, zu rund 25 % (17.000) auf den Binnenverkehr und zu rund 16 % (11.000) auf den Durchgangsverkehr (Abbildung 4-4).

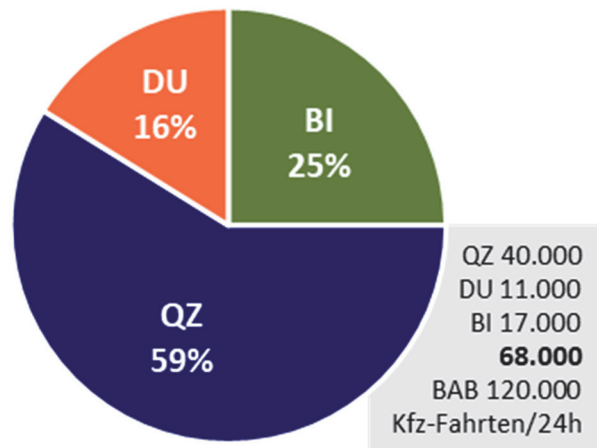


Abbildung 4-4: Zusammensetzung der Wege im Kfz-Verkehr

Von den insgesamt rund 40.000 Kfz-Fahrten/Tag im Quell- bzw Zielverkehr (QZ) entfallen rund 27% auf Rosenheim, rund 17% auf Richtung München und rund 13% auf Richtung Brannenburg. Rund 11% entfallen auf Neubauern, die Anteile der übrigen Relationen liegen jeweils unter 10%.

Von den insgesamt rund 11.000 Kfz-Fahrten/Tag im Durchgangsverkehr (DU), die zum Teil im Ortsgebiet stattfinden, entfallen die größten Anteile mit rund 38% auf die Relation Rohrdorf/Salzburg – Kufstein, rund 25% auf die Relation Rosenheim – Kufstein und rund 23% auf die Relation Rosenheim – Brannenburg. Weitere rund 70.000 Kfz-Fahrten pro Tag finden auf den Relationen München – Salzburg und München – Kufstein im Regelfall nahezu ausschließlich im Zuge der A8 und der A93 statt.

In Abbildung 4-5 sind die auf Basis des Verkehrsmodells ermittelten Verkehrsbeziehungen 2024 ersichtlich.

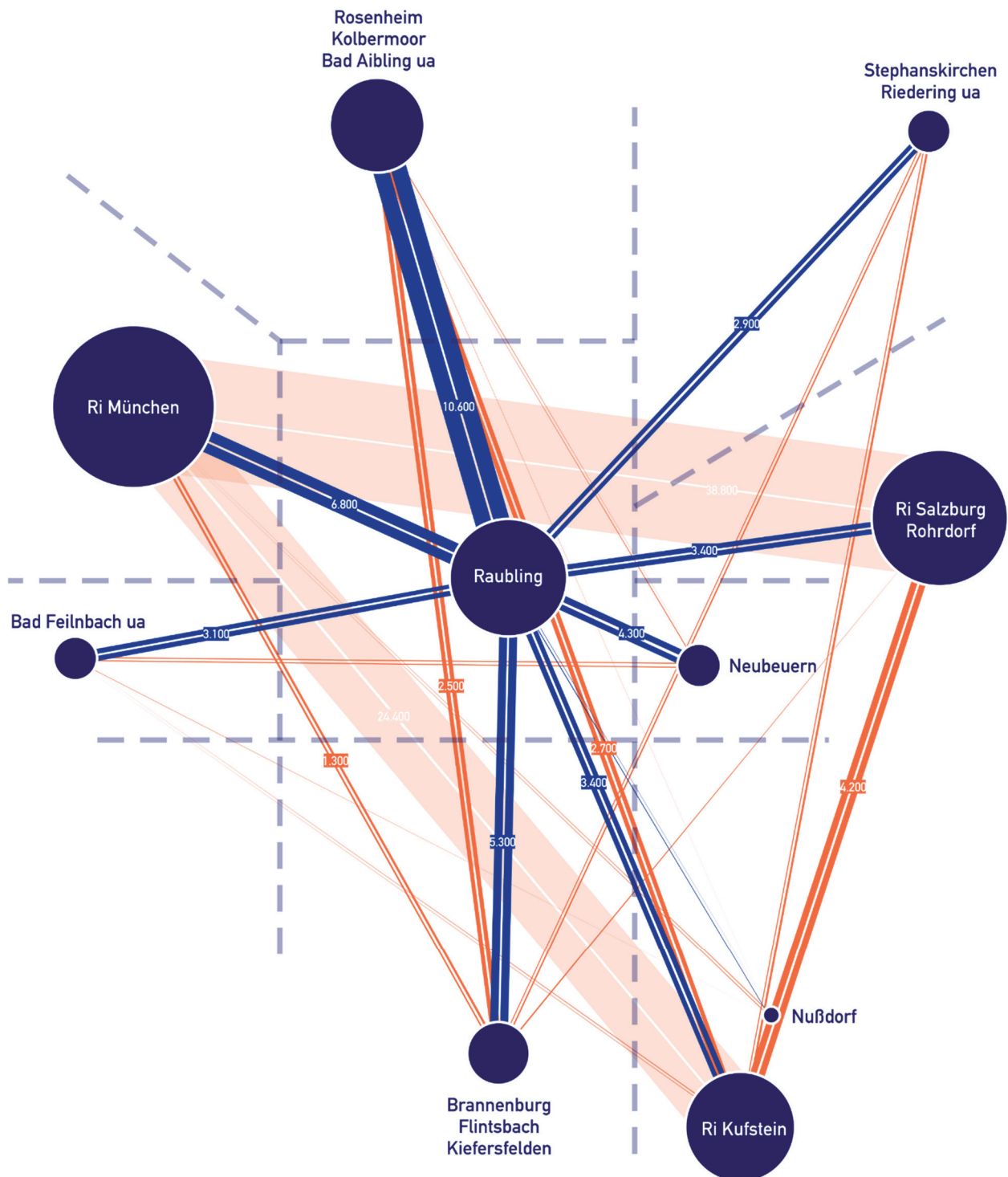


Abbildung 4-5: Verkehrsmodell – Verkehrsbeziehungen 2024

4.5 Streckenbelastungen

Die errechneten und mit den vorhandenen Verkehrsdaten abgeglichenen Verkehrsbeziehungen – Fij-Matrizen – werden in einer Verkehrsumlegung auf das digitale Straßennetz umgelegt. Ergebnis der Umlegungsberechnungen sind die Streckenbelastungen für das untersuchte Straßennetz, die als Grundlage für die verkehrstechnische und verkehrsorganisatorische Gestaltung und Bemessung einer Verkehrsanlage herangezogen werden.

In Abbildung 4-6 sind die Streckenbelastungen im **Bestand** für den Werktagsverkehr 2024 auf dem betrachteten Straßennetz des Untersuchungsgebietes dargestellt. Dabei treten die höchsten Streckenbelastungen (ohne Autobahn) mit bis zu 19.600 Kfz/24h (davon 980 Lkw) an der Staatsstraße im Norden von Pfraundorf beim Kreisverkehr auf. Im weiteren Straßenverlauf der St2363 Richtung Süden verringern sich diese Belastungen zwar, sind in der Ortsmitte von Raubling aber noch mit rund 16.350 Kfz/24h (davon 610 Lkw) anzugeben. Im übrigen Straßennetz liegt das Aufkommen im Kfz-Verkehr deutlich darunter und ist etwa im Straßenverlauf von Breiteicher Straße – Prinzregentenstraße – Bahnhofstraße mit etwas mehr als 5.000 Kfz/24h (davon 60 Lkw) zu beziffern.

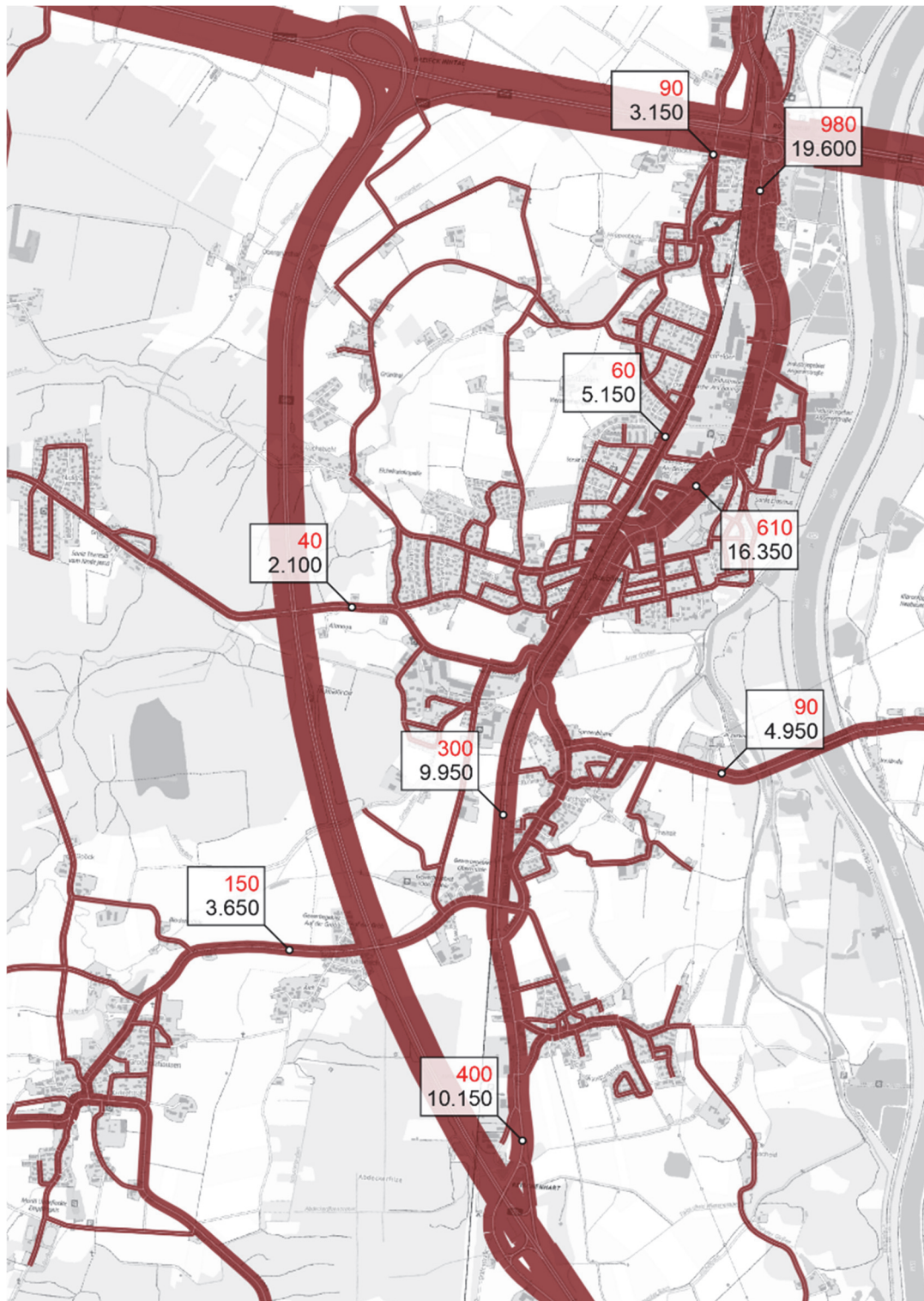


Abbildung 4-6: Streckenbelastungen Werktagsverkehr 2024

Informationen zum **Durchgangsverkehr** können mit Hilfe des Verkehrsmodells auf zweifache Weise gewonnen und daraus entsprechende Aussagen abgeleitet werden. Zum einen kann bei der sogenannten Spinnenauswertung die weitere Verteilung des an einem Querschnitt auftretenden Kfz-Verkehrs über den gesamten Streckenverlauf verfolgt werden. Diesbezüglich ist in Abbildung 4-7 ersichtlich, wie sich etwa der an der Breiteicher Straße (linkes Bild) und an der Staatsstraße (rechtes Bild) jeweils im Norden auftretende Kfz-Verkehr in weiterer Folge verteilt. Zusätzliche Fahrten, die etwa nur auf einem Teilabschnitt weiter südlich stattfinden, werden nicht dargestellt und damit kann am südlichen Rand des Gemeindegebietes das Aufkommen im Durchgangsverkehr (dh Kfz, die auch am Querschnitt im Norden auftreten) abgelesen werden.



Abbildung 4-7: Verkehrsspinne

Von den insgesamt 19.600 Kfz am Querschnitt der St2363 im Norden des Gemeindegebietes treten demnach rund 4.400 Kfz auch südlich des Bahnhofs auf und ist der Anteil des Durchgangsverkehrs demnach mit rund 20% anzugeben. Von den 3.150 Kfz am Querschnitt der Breiteicher Straße im Norden von Pfraundorf treten rund 1.250 Kfz auch weiter südlich auf der Prinzregentenstraße auf und ist der Anteil des Durchgangsverkehrs demnach mit rund 29% anzugeben.

Aussagen zum Durchgangsverkehr können andererseits aus den Ergebnissen einer Kordonauswertung abgeleitet werden (Abbildung 4-8).



Abbildung 4-8: Kordonauswertung

Bei dieser Methode wird um das Gemeindegebiet eine Grenze gezogen. Bei den insgesamt rund 900 Kfz-Fahrten entlang der Staatsstraße, die diesen

Kordon an zwei Stellen überqueren, handelt es sich um Durchgangsverkehr (linkes Bild). Fahrten die nur an einer Stelle queren, treten als Quell-/Zielverkehr auf (rechtes Bild) und Binnenverkehre innerhalb von Raubling werden auch bei diesem Ansatz nicht erfasst.

Grundlage für die **Prognose** ist das Prognosemodell des LVM-By für den Prognosehorizont 2035, in dem überregional netzwirksame Maßnahmen ebenso wie andere verkehrswirksame Entwicklungen bereits berücksichtigt sind. Dabei geht das Netzmodell des LVM-By davon aus, dass bis zum Prognosehorizont 2035 alle Maßnahmen des vordringlichen Bedarfes des Bundesverkehrswegeplans (BVWP 2030) aus 2016 und der Priorität 1 des 7. Ausbauprogrammes aus 2011 für die Staatsstraßen in Bayern umgesetzt sind. Obschon im Gemeindegebiet von Raubling keine diesbezüglichen Änderungen im Straßenverkehrsnetz vorgesehen sind, lassen die in der Region geplanten Maßnahmen, insbesondere die Westspange Rosenheim, Auswirkungen auf das Verkehrssystem insgesamt erwarten (Abbildung 4-9).

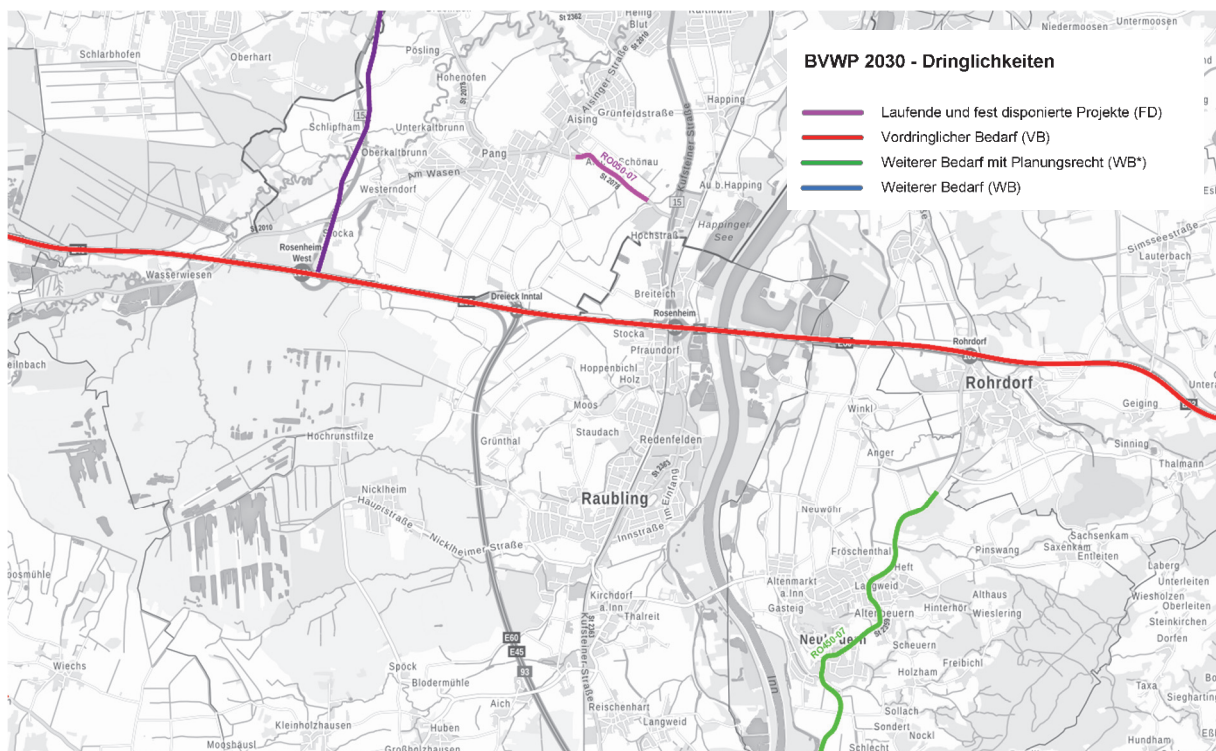


Abbildung 4-9:Auszug aus dem BVWP 2030

Die regionalisierte Bevölkerungsvorausberechnung für die kreisfreien Städte und Landkreise in Bayern bis 2041 stellt dazu die Ergebnisse der Prognose-rechnungen der Einwohnerentwicklung zur Verfügung. Betrachtet wurde der erwartete Bevölkerungszuwachs 2021-2035, bei dem für den Landkreis Ro-senheim und für den Regierungsbezirk Oberbayern jeweils eine Steigerung der Bevölkerungsentwicklung von 6,3% zugrundegelegt wird (Tabelle 4-1).

Reg. Bezirk /kreisfreie Stadt / Landkreis	Bevölkerungsstand			Veränderung	
	2021	2035	2041	absolut	prozentual
Bayern*	13.177,0		13.891,1	714,1	5,4%
Regierungsbezirk Oberbayern*	4.792,2		5.093,3	301,1	6,3%
Landkreis Rosenheim*	263,4	280,1		16,7	6,3%

* in 1.000 Personen

Tabelle 4-1: Darstellung der Bevölkerungsentwicklung

Bei ansonsten gleichbleibenden Mobilitätskennziffern (Verfügbarkeit von Kfz, Anzahl der Wege/Tag, Reiseweiten und Reisedauern), die auf hohem Niveau eine Sättigung erreicht haben, kann das Bevölkerungswachstum als Maß für das Wachstum der Verkehrsstärke verwendet werden. Eine Aus-nahme stellen die überregionalen Verkehrsbeziehungen auf den Bundes-straßen dar, die sich aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung der Region anders entwickeln können.

In Abbildung 4-10 sind die Streckenbelastungen für den Werktagsverkehr 2035 auf dem betrachteten Straßennetz des Untersuchungsgebietes darge-stellt. Dabei treten die höchsten Streckenbelastungen (ohne Autobahn) mit bis zu 18.550 Kfz/24h (davon 1.010 Lkw) an der Staatsstraße im Norden von Pfraundorf beim Kreisverkehr auf. Der Rückgang gegenüber dem Bestand ist darauf zurückzuführen, dass es aufgrund der hohen Belastungen bei einer weiteren Verkehrszunahme zu merklichen Verlagerungen in das untergeord-nete Straßennetz kommt, hier auf die Ortsdurchfahrt Pfraundorf.

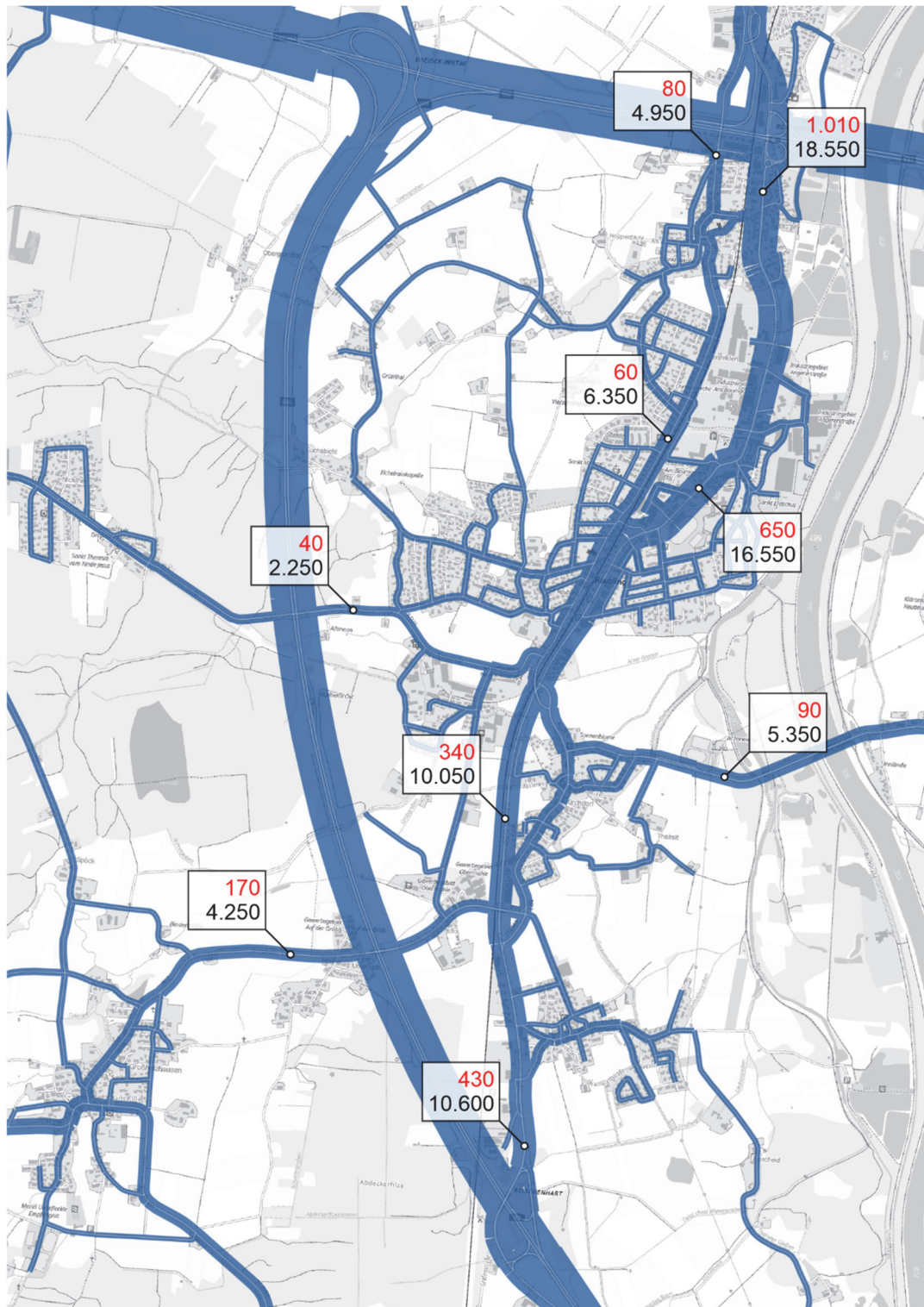


Abbildung 4-10: Streckenbelastungen Werktagsverkehr 2035

5 PROBLEM- UND POTENZIALANALYSE

5.1 Grundlagen

Die in der Gemeinde Raubling allgemein und konkret vorhandenen Probleme und Potenziale im Verkehrssystem erfordern eine umfangreiche Erfassung durch eigene Befahrungen und Begehungen des Planungsgebietes sowie durch die Einbeziehung der verschiedenen Nutzergruppen. Um deren zum Teil auch unterschiedliche Bedarfe bestmöglich abbilden zu können, gab es neben einem gemeinsamen Mobilitäts-Check mit der Bevölkerung im Allgemeinen und mit Jugendlichen in der Michael-Ende-Schule im Besonderen auch mehrere Arbeits- und Abstimmungstermine mit den Mitgliedern des Gemeinderates und im Rahmen eines die Entwicklung des Mobilitätskonzeptes begleitenden Arbeitskreises. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bilden insgesamt die Grundlage für die daran anschließende Erarbeitung von Lösungen und Maßnahmen zur Behebung von Defiziten im Verkehrssystem.

In Tabelle 5-1 sind die mit dem **Gemeinderat** im Rahmen einer Klausurtagung erarbeiteten und in weiteren Diskussionsrunden vertieften Themen zusammengestellt. Insgesamt zeigt sich dabei eine vielfältige Gemengelage von rund 40 Problemen, die sowohl räumlich als auch thematisch unterschiedliche Bereiche des Raublinger Verkehrssystems adressieren.

Der mit Abstand größte Teil der Nennungen (60%) betrifft die unmittelbar aus dem fließenden oder ruhenden Kfz-Verkehr resultierenden Defizite, dahinter folgen Anmerkungen (33%) betreffend die für den Fuß- und Radverkehr vorhandene bzw. fehlende Infrastruktur. Lediglich 5% der Nennungen betreffen den Öffentlichen Verkehr auf Straße und Schiene und nur eine allgemeine Anmerkung ist auf das Verkehrssystem insgesamt bzw. die darin involvierte Bevölkerung bezogen.

















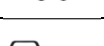
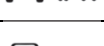



	Schulbushaltestelle Pfraundorf
	Breiteicher Straße wird von Kfz als Abkürzung genutzt
	Erschließung Inntal-Gymnasium im Radverkehr
	Erschließung Kirchdorf im Radverkehr
	Hohes Verkehrsaufkommen bei Überlastung auf der Autobahn
	Ortsschild Raubling an der südlichen Ortszufahrt St2363 versetzen
	LKW-Rückstau auf St2363
	Tempo 30 auf Panger Straße wird nicht eingehalten
	Linkseinbiegen in Richtung Autobahn in Reischenhart Nord schwierig
	Lkw-Verkehr von LOMO wieder auf Autobahn leiten
	Radwege zum Teil abgelegt
	Bei ASt Rosenheim West Ausfahrt in Richtung Kolbermoor zu kurz
	Fehlende Querungsstelle für Fußgänger an der Bahnhofstraße beim Bahnhof
	Durchgangs- und Ausweichverkehr u.a. im Zuge der St2363
	Zu große Taktung bei RB54
	Radverkehrsnetz generell lückenhaft
	In der Panger Straße Ausweichverkehr in Richtung Rosenheim bzw zur Autobahn
	In der Prinzregentenstraße und Breiteicher Straße viel Durchgangsverkehr
	Blockabfertigung Österreich
	Fehlende Radinfrastruktur an der Neubeurer Straße in Kirchdorf
	Fehlende Radabstellanlagen bei Bushaltestellen

Tabelle 5-1: Problemanalyse Gemeinderat

















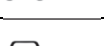



	Steigende Zulassungszahlen lassen weitere Verkehrszunahme erwarten
	Mangelnde Kenntnisse bzw Einsichten in der Bevölkerung
	Parkende Autos bei Bäckerei in der Poststraße
	Kreuzung Kapellenweg / Kirchdorfer Straße als Unfallschwerpunkt
	Unterführung Akeleiweg Engstelle und hohe Geschwindigkeiten
	Geh- und Radweg entlang der Staatsstraße lückenhaft
	Parkende Autos behindern Verkehr am Baumgarten
	Unübersichtliche Kreuzung Nikolausstraße / Rosenheimer Straße
	Unzureichende Infrastruktur für den Radverkehr Prinzregentenstraße und Breiteicher Straße
	Fehlende bzw mangelhafte Radverbindung Reischenhart und Brannenburg
	Fehlender bzw mangelhafter Geh- und Radweg Litzldorf und Großholzhausen
	Engstelle Nicklheimer Straße zwischen Steinstraße und Bahnhofstraße
	Angebliche Scheinsicherheit von Maßnahmen, zB Zebrastreifen
	Auswirkungen der Baustelle Bahn-Unterführung Zentrum bzw Auflassung Pfraundorf
	Temporäres Lkw-Durchfahrverbote auf St2363 überwachen
	Ausweichverkehr von St2363 auf Breiteicher Straße
	Unzureichende Verkehrslenkung auf der Autobahn (fehlende Hinweisbeschilderung)
	Fehlender Gehweg auf der Hoppenbichler Straße
	Gefahrenstelle für Radfahrende an der Kreuzung St2363 und Angererstraße
	Zu viel motorisierter Individualverkehr
	Generell Optimierung und Organisation des Ruhenden Verkehrs

Tabelle 5-1: Problemanalyse Gemeinderat – Fortsetzung

In Tabelle 5-2 sind die Ergebnisse des im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung mit den Bürgerinnen und Bürgern durchgeführten **Mobilitäts-Checks** zusammengestellt. Insgesamt wurden dabei auch rund 40 Problembereiche genannt, die bereinigt wurden (thematisch gebündelt) und sich zum Teil mit den bereits im Gemeinderat aufgezeigten Problemen decken.

	Straßenbeleuchtung unzureichend, zB in der Poststraße
	Fehlender Gehsteig zwischen Bahnhofstraße und Angerherrnweg
	Parkende Pkw oft auf beiden Straßenseiten und zu wenige Bäume
	Zu wenige Fußgängerüberwege und Lichtsignalanlagen
	Fehlender Gehweg Hoppenbichlerstraße zwischen Kindergarten und Spielplatz
	Häufig Konflikte zwischen Rad- und Fußverkehr wegen zu geringer Breite
	In der Prinzregentenstraße Bäume pflanzen und Randstreifen pflegen
	Viel Ausweichverkehr (Schleichwege)
	Befahren von Wirtschaftswegen ohne Berechtigung
	Straßenraum oft überdimensioniert
	Fehlende Beschilderung im Radverkehr, zB vorhandene Routen parallel zur St2363
	Radwege befestigen bzw asphaltieren
	Radwegende Richtung Unterführung vor Prechtl
	Fahrradaufzug beim Bahnhof oft defekt und nicht benutzbar
	Fehlende Querungshilfe bei Gasthaus Kellerer in Großholzhausen
	Fehlende bzw schlechte Radverbindung zwischen Rosenheim, Raubling und Brannenburg
	Keine Bushaltestelle in Pfraundorf Ort westlich der Bahn
	Brücken zum Teil zu schmal für sicheren Radverkehr

Tabelle 5-2: Problemanalyse Mobilitäts-Check










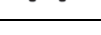

	Fuß- und Radunterführung St2363 zu schmal, unübersichtlich und unattraktiv
	Fehlende Radverbindung nach Aich
	Am Bahnhof Raubling Bahnsteig 1 nicht barrierefrei
	Fehlende Busverbindung ins Leitzachtal
	Fehlende Busverbindung nach Brannenburg (Ärztehaus)
	Fehlende Bahnanbindungen in Pfraundorf und Reischenhart
	Fehlende Busverbindungen vor allem auch am Morgen
	Teilweise unattraktive Bushaltestellen mit schlechter Ausstattung, zB Bhf Kufsteiner Straße
	Keine kostenfreie Mitnahme von Fahrrädern in der Bahn
	Fahrradstände oft voll belegt
	Generell viel Lkw-Verkehr im Ortsgebiet
	Fehlende Maßnahmen zur Beschränkung des Kfz-Verkehrs, zB Bodenschwellen, Poller
	Fehlende Ladestellen für E-Mobilität
	Viel Kfz-Verkehr am Kapellenweg
	Unübersichtliche Situation an der Staatsstraße bei Bäckerei Bockmeier
	Parken entlang Prinzregentenstraße am östlichen Grünstreifen behindert Verkehrsablauf
	Durch Verbreiterung Bahnunterführung künftig mehr Kfz-Verkehr auf Prinzregentenstraße
	Radverbindung Prinzregentenstraße – Bahnhof lückenhaft
	Verkehrslärm Seestraße
	Hoppenbichlerstraße als Problemstelle im Kfz-Verkehr
	Ständiger Ausweichverkehr (auch Schwerverkehr) trotz Verbot, v.a. bei Autobahnstau
	Zu hohe Geschwindigkeiten auf der St2363

Tabelle 5-2: Problemanalyse Mobilitäts-Check – Fortsetzung

Als dritte Säule der qualitativen Bestandsanalyse sind in Tabelle 5-3 die Ergebnisse der **eigenen Erhebung** bzw die im Zuge von mehreren Befahrungen und Begehungen erfassten Schwachstellen im Verkehrssystem der Gemeinde zusammengestellt. Die dabei genannten Problembereiche sind überwiegend allgemein gehalten und können erforderlichenfalls durch Überlagerung mit den Ergebnissen aus der Beteiligung präzisiert werden.

	Unübersichtlicher Knoten St2363 / Bahnhofstraße
	Wenig Flächenverfügbarkeit auf der Staatsstraße für Radverkehr
	Lkw-Stau vor der Papierfabrik
	Hohe Kfz-Geschwindigkeiten in der St.-Nikolaus-Straße
	Durchgangsverkehrs u.a. in der Breiteicher Straße
	Mißachtung der Rechts-vor-Links-Regelung bei Kreuzungen
	Unklare Regelung bei Querung von einmündenden Straßen durch den Radverkehr
	Lkw-Verkehr in Moos
	Haltestelle Grünthal Fuchsbühl als Gefahrenstelle
	Engstellen problematisch für den Fußverkehr, zB Nicklheimer Straße
	Schleichverkehre aus/in Richtung Rosenheim
	Ungenügende Busverbindung in Ost-West-Richtung
	Lücken im Fuß- und Radverkehrsnetz, fehlende Querungshilfen
	Zum Teil fehlende Beschilderung im Radverkehr, schlechte Erkennbarkeit von Routen
	Häufig unerlaubtes Parken bzw Halten im Straßenraum bzw angrenzend
	Oft zu groß dimensionierter, geradliniger und unattraktiver Straßenraum, zB in Kirchdorf
	Starke Barrierewirkung der Bahntrasse und der Staatsstraße
	Keine besonderen Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Schulumfeld

Tabelle 5-3: Problemanalyse eigene Erhebung

5.2 SWOT-Analyse

In einem weiteren Arbeitsschritt werden im Rahmen der Potenzial- und Problemanalyse die vielfältigen, im Zuge der Bestandserhebung gewonnenen Erkenntnisse verdichtet und in einer SWOT-Tabelle zusammengefasst. Dabei werden die identifizierten Stärken und Schwächen (endogen) sowie die existierenden Chancen und Risiken (exogen) den definierten Querschnittszielen zugewiesen. Auf diese Weise ergibt sich eine übersichtliche Zusammenstellung (Tabelle 5-4), an die in weiterer Folge bei der Erarbeitung von Mobilitätsstrategien im Hinblick auf die mit dem Verkehrsleitbild antizipierte Entwicklung des Verkehrssystems angeknüpft werden kann. Ausgangspunkt dafür ist die bereits im Rahmen der Erstellung des ISEK erarbeitete integrierte Analyse der Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken des Raublinger Verkehrssystems.

Im Wesentlichen bestehen die in Raubling identifizierten Stärken in einem gut ausgebauten Straßennetz, das seinerseits wiederum Ursache für einen großen Teil der im Zuge der Problemanalyse genannten Defizite ist, sowie in einer jedenfalls in Grundzügen vorhandenen Infrastruktur für alle anderen Verkehrsmittel. Demgegenüber lassen sich die Schwächen klar an einem hohen Aufkommen im Kfz-Verkehr festmachen, das eine Neuverteilung des öffentlichen Raumes deutlich erschwert und dadurch die für andere Verkehrsteilnehmer erforderlichen Verbesserungen bzw die weitere Entwicklung eines Modal-Shift hin zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes verzögert. Die wesentlichen Chancen bestehen insgesamt darin, dass die Potenziale nachhaltiger Mobilität aufgrund der räumlichen Ausdehnung des Gemeindegebietes und der vorhandenen Topographie mit einer entsprechenden Infrastruktur abgerufen werden können. Demgegenüber zeigen die identifizierten Risiken, dass der Kfz-Verkehr voraussichtlich auch in Zukunft weiter zunehmen wird, während die Angebotsqualität etwa im öffentlichen Verkehr auf absehbare Zeit kaum in der Lage sein dürfte, eine adäquate Alternative anzubieten.

Stärken	Schwächen
<p>Insgesamt gut ausgebautes Straßennetz, gute Erschließung der Wohngebiete und Ortsteile mit dem Kfz</p> <p>Teilweise attraktive Angebote für den Radverkehr</p> <p>Fußgängerunterführung am Bahnhof</p> <p>Ausreichendes Stellplatzangebot für Kfz</p> <p>Hoher Anteil an Zone 30-Gebieten</p> <p>Gute Anbindung des Ortsteils Raubling an den Schienenverkehr</p> <p>Teilweise Busverbindungen in Nachbargemeinden sowie in einige Ortsteile</p> <p>Ruftaxi in allen Ortsteilen</p>	<p>Hohe Verkehrsbelastungen führen zu verminderter Aufenthalts- und Wohnqualität</p> <p>Zum Teil viel Lkw-Verkehr auf dem gesamten Straßennetz</p> <p>Dezentrale Ansiedlung von Gewerbe induziert Verkehrsaufkommen in Wohngebieten</p> <p>Ausweichverkehr bei Sperre oder Stau auf Autobahn</p> <p>Hoher Versiegelungsgrad und geringe Aufenthaltsqualität durch Fokussierung auf den Kfz-Verkehr</p> <p>Netz und Fahrplan im Öffentlichen Verkehr unzureichend</p> <p>Fuß- und Radverkehrsnetz lückenhaft und Zustand der bestehenden Anlagen teilweise mangelhaft</p> <p>Hohe Trennwirkung durch Bahntrasse bewirkt längere Wegstrecken</p> <p>Keine gute Anbindung der anderen Ortsteile an den Schienenverkehr</p> <p>Flächige Siedlungsstruktur macht das zu-Fuß-Gehen und zum Teil das Radfahren im Alltag unattraktiv</p> <p>Hohes Aufkommen im Ziel- und Quellverkehr</p> <p>Stark belastete Staatsstraße verläuft durch den Ortskern</p>
Chancen	Risiken
<p>Generelle Entwicklung hin zu nachhaltiger Mobilität</p> <p>Geringe Ausdehnung des zentralen Gemeindegebietes – Raubling, Pfraundorf, Redenfelden, Kirchdorf und Reischenhart – sowie geeignete Topographie bieten Potenzial für Modal-Shift zum Radverkehr</p> <p>Verlagerungspotenziale durch ÖV-Ausbau möglich</p> <p>Mögliche Trassenänderung der Bahn kann die Barrierewirkung verringern und bessere Angebote auf der Schiene ermöglichen</p>	<p>Weitere Ansiedlung von dezentralen Gewerbestandorten verstärkt den Kfz-Verkehr in Wohngebieten</p> <p>Zunehmende Zentralisierung des Einzelhandels auf wenige, große Standorte bewirkt mehr Kfz-Verkehr</p> <p>Mehr Kfz-Verkehr durch mehr Angebot an P+R</p> <p>Die stetigen Zunahmen im Motorisierungsgrad bedeuten auch künftig mehr Kfz-Verkehr</p> <p>Wohnraumverdichtung bei gleichzeitigem Festhalten an aktueller „Verkehrsmentalität“ bewirkt mehr Kfz-Verkehr auch an bereits belasteten Knotenpunkten</p>

Tabelle 5-4: SWOT-Analyse des Verkehrssystems

5.3 Gesamtbilanz

Für den Fußverkehr sind die Voraussetzungen in Raubling unterschiedlich zu bewerten. Im kompakten Ortszentrum zwischen Bahnhof, Kirche und Michael-Ende-Schule gibt es kurze Wege mit unterschiedlichen Zielen, welche innerhalb weniger Gehminuten erreicht werden können. Dementsprechend sind gute fußläufige Erreichbarkeiten gegeben. Außerhalb des Ortszentrums ist der Fußverkehr im Alltag aufgrund der flächigen Siedlungsstruktur und weiten Distanzen dagegen kaum von Bedeutung.

Entlang zentraler Straßen wie der St2363, der Prinzregentenstraße oder der Bahnhofstraße sind Gehsteige ein- oder beidseitig mit einer großteils ausreichenden Breite vorhanden. In den meisten Anliegerstraßen wird der Fußverkehr zudem im Mischprinzip auf der Fahrbahn geführt, was bei geringer Verkehrsbelastung und niedrigen Geschwindigkeiten dem Stand der Technik entspricht.

Handlungsbedarf ist jedoch vielfach in Bezug auf die vorhandenen Querungsmöglichkeiten gegeben. Beispielhaft kann dafür die St2363 angeführt werden, auf der zwischen St.-Nikolaus-Straße und Veichtbauernweg auf einer Distanz von mehr als einem Kilometer keine Querungsmöglichkeit besteht. Ein weiteres Beispiel dafür ist der Ortsteil Großholzhausen, in dem entlang der St2089 und der RO7 mit Ausnahme einer Fußgängerfurt keine Querungsmöglichkeiten vorhanden sind. Gerade das hochrangige Straßennetz entfaltet deshalb in Raubling eine hohe Barrierewirkung, von der insbesondere Kinder und ältere Menschen betroffen sind.

→ **Im Fußverkehr werden die Mindestanforderungen erfüllt. Insgesamt ist es aber nicht angenehm, in Raubling zu Fuß unterwegs zu sein. Bei einer Attraktivierung sollte der Fokus vor allem auf den Zentrumsbereich, das jeweilige Umfeld der Schulen und eine Stärkung der einzelnen Ortsteile gelegt werden. Generell ist die Schaffung von attraktiven öffentlichen Räumen etwa mit Beschattung durch Bäume und Sitzbänken zum Verweilen anzustreben**

Für den Radverkehr ist mit Blick auf die bestehenden Anlagen von einem deutlichen Handlungsbedarf auszugehen. Zwar stehen zum Teil für Radfahrer freigegebene Gehwege zur Verfügung, auf denen die Fahrgeschwindigkeit dem Fußverkehr anzupassen ist, eigene Anlagen für den Radverkehr sind aber kaum vorhanden. Daneben sind die vor allem im Freizeitverkehr relevanten Radrouten zwar ausgeschildert, dabei aber nur selten getrennt vom Kfz-Verkehr zu befahren und aufgrund einer mangelnden Direktheit für den Alltagsverkehr meist auch nicht attraktiv. Ebenso wie bei den Fußgängern gilt auch für Radfahrende, dass bahntrasse und Staatsstraße zwei maßgebliche Barrieren darstellen, die nur an wenigen Stellen gequert werden können und daher zu deutlichen Umwegen führen.

Als Chance kann der hohe Anteil an Sammel- und Anliegerstraßen angeführt werden, auf denen große Netzabschnitte – aufgrund geringer Verkehrsbelastung und Kfz-Geschwindigkeiten – ohne kostenintensive und zeitaufwendige bauliche Maßnahmen nach dem Stand der Technik vergleichsweise einfach realisiert werden können. Ziel sollte jedenfalls die Herstellung eines lückenlos befahrbaren, sicheren und komfortablen Radverkehrsnetzes sein, insbesondere weil das Fahrrad sowohl für Wege innerhalb von Raubling als auch zwischen den einzelnen Ortsteilen und in die Nachbargemeinden aufgrund der günstigen Topografie mit geringen Steigungen und überwiegend moderaten Distanzen ein geeignetes Verkehrsmittel darstellt. So kann etwa ausgehend vom Bahnhof der Ortsteil Pfraundorf innerhalb von 6-7 Minuten und der Ortsteil Reischenhart in 10 Minuten erreicht werden.

- **Im Radverkehr besteht im Hinblick auf die Netzqualität deutlicher Verbesserungsbedarf. Derzeit bestehen nur vereinzelte Abschnitte und überwiegen die Lücken, zudem ist auch die Sichtbarkeit des Radverkehrs in Raubling nicht gegeben. Diesbezüglich wurde bereits im Fahrradklima-Test 2020 angemerkt, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel in Raubling nicht ausreichend beworben wird und dementsprechend ein Handlungsbedarf gegeben ist.**

Für den Öffentlichen Verkehr ist anzumerken, dass mit der RB54 auf der Schiene ein sehr gutes Angebot im Wesentlichen an allen Tagen der Woche gegeben ist. Zwar stellt auch der damit bestehende 60-Minuten-Takt im Hinblick auf die notwendige Flexibilität und individuelle Anforderungen letztlich kein hinreichendes Angebot dar, allerdings stehen im Nordzulauf des Brenner-Korridors derzeit nicht genügend Trassen zur Verfügung, um kurzfristig eine Verdichtung des Angebotes erwirken zu können. Dementsprechend müsste ein großer Teil der Nachfrage vom Öffentlichen Verkehr auf der Straße bedient werden und ist diesbezüglich vor allem das entsprechend den Standards des Nahverkehrsplans bereits im Bestand gute Basisangebot auf der Linie 490 zu nennen.

In der Erschließungsqualität zeigt sich aber, dass große Teile der Wohnbevölkerung zu weit von der nächsten Haltestelle sind und deshalb in der bestehenden Netzarchitektur nicht berücksichtigt werden. Zudem zeigt sich im Liniennetzplan eine (nachvollziehbare) Zentrierung auf die Kreisstadt Rosenheim, wogegen die in Ost-West-Richtung bestehenden Wunschlinien nicht oder nicht ausreichend abgedeckt sind. So gibt es etwa nur wenige Verbindungen von/nach Bad Feilnbach und keine direkten Verbindungen nach Rohrdorf und Stephanskirchen.

→ **Insgesamt ist festzuhalten, dass im Öffentlichen Verkehr die im Nahverkehrsplan definierten Bedienstandards weitgehend erfüllt werden und deshalb von keinem wesentlichen Verbesserungsbedarf auszugehen wäre. Tatsächlich ist aber anzumerken, dass – in Kenntnis der damit einhergehenden Kosten – ein effektiver Modal-Shift zum Öffentlichen Verkehr nur bei signifikanter Angebotsverbesserung erzielt werden kann. Gerade im Umlandbereich von Rosenheim sollte eine Verdichtung der Busverbindungen, wie sie etwa von/nach Bad Aibling, Kolbermoor und Stephanskirchen besteht, auch aus/in Richtung Raubling angestrebt und dabei auf die Vermeidung von Parallelverkehren auf Schiene und Straße als Planungsvorgabe verzichtet werden.**

Im Kfz-Verkehr sind die sehr guten Erreichbarkeiten der Gemeinde Raubling mit direkter Anbindung an die Autobahnen A8 und A93 hervorzuheben. Durch das Ortszentrum von Raubling führt die für den Kfz-Verkehr überwiegend ebenfalls gut ausgebauten Staatsstraße St2363, die mit einem Aufkommen von bis zu rund 20.000 Kfz/24h eine erhebliche Belastung für die Bevölkerung darstellt. Neben der damit einhergehenden Lärm- und Schadstoffbelastung bewirken diese Verkehrsstärken eine hohe Barrierewirkung vor allem im Fuß- und Radverkehr, zudem können sich dadurch aber auch problematische Situationen für den in die Staatsstraße einbiegenden oder diese querenden Kfz-Verkehr ergeben.

Bedingt durch das hohe Verkehrsaufkommen entlang der St2363 und die im Bereich der Anschlussstelle Rosenheim entstehenden Stauerscheinungen, kommt es in weiterer Folge während der Hauptverkehrszeiten zu einer Verlagerung von Kfz-Verkehr (Ausweichverkehr) auf das Straßen- und Wegenetz in den angrenzenden Siedlungsteilen, etwa westlich der Bahntrasse im Zuge von Prinzregentenstraße und Breiteicher Straße und dort vor allem im Zentrum von Pfraundorf.

Neben dem fließenden Kfz-Verkehr ist der öffentliche Raum in Raubling auch durch die umfassende Bedienung des großen, damit einhergehenden Stellplatzbedarfs gekennzeichnet.

→ **Im Kfz-Verkehr besteht aufgrund des gut ausgebauten Straßennetzes und der mangelhaften Alternative nur wenig Anreiz für einen Modal-Shift und werden oft auch kurze Wege mit dem Auto absolviert. Diesbezüglich ist festzuhalten, dass die in Raubling erfassten Verkehrsmengen zum überwiegenden Teil auf den Ziel- und Quellverkehr entfallen, also etwa auf die von außerhalb zum Arbeitsplatz oder zum Einkauf in Raubling stattfindenden Fahrten und an einem Normalwerktag nur ein vergleichsweise geringer Teil auf den Durchgangsverkehr entfällt.**

Abschließend können die Ergebnisse der Problem- und Potenzialanalyse entsprechend Abbildung 5-1 zusammengefasst und im Hinblick auf den jeweiligen Anknüpfungspunkt dem Quell- und Zielverkehr oder dem Binnenverkehr zugeordnet werden.

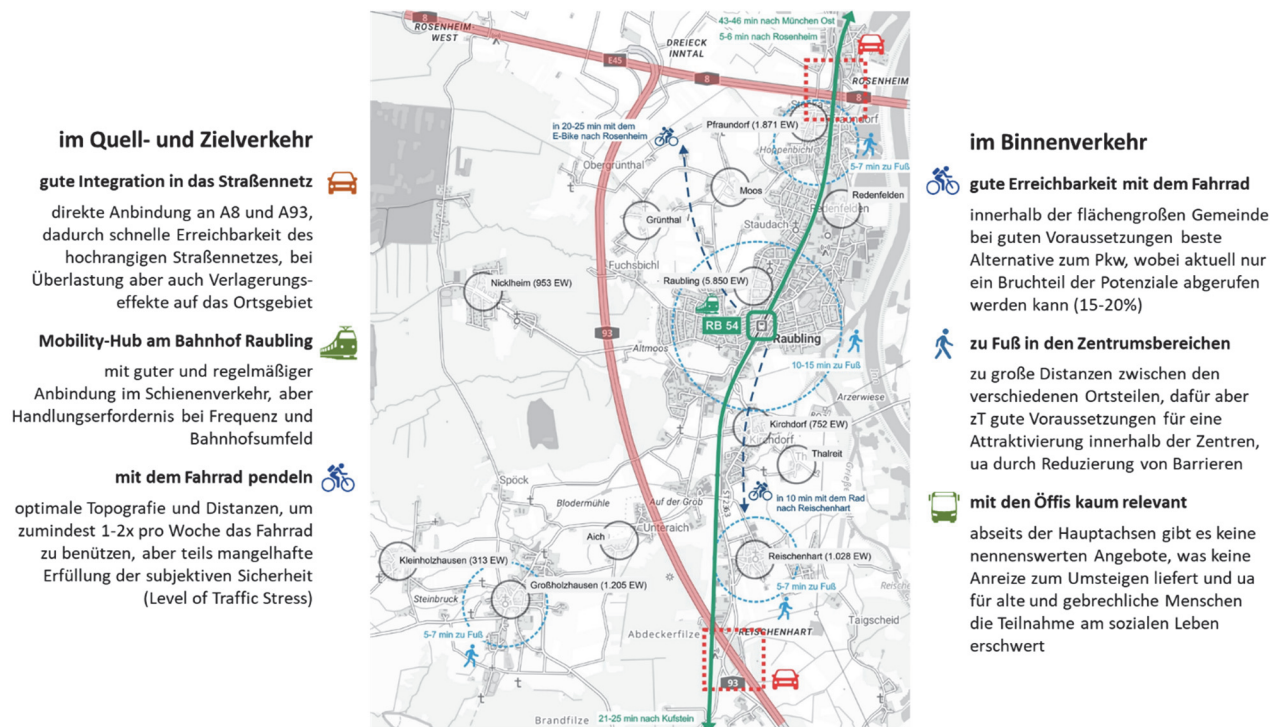


Abbildung 5-1: Zusammenfassung Problem- und Potenzialanalyse

ABBILDUNGEN

Abbildung 2-1: Prozessablauf zum künftigen Verkehrssystem.....	4
Abbildung 2-2: Ablaufplan Erstellung Mobilitätskonzept.....	5
Abbildung 2-3: Terminschiene	7
Abbildung 2-4: Zielepyramide	8
Abbildung 2-5: Schema SWOT-Analyse.....	9
Abbildung 2-6: Übersicht ASI-Konzept	10
Abbildung 2-7: Ansatz 3V+V – vernetzte Mobilität.....	13
Abbildung 3-1: Vorgehensweise bei der Bestandserhebung	14
Abbildung 3-2: Lage der Gemeinde Raubling.....	16
Abbildung 3-3: Ortsteile der Gemeinde Raubling	17
Abbildung 3-4: Points of interest (POI) in Raubling	18
Abbildung 3-5: Bevölkerungsentwicklung	19
Abbildung 3-6: Altersstruktur der Bevölkerung	19
Abbildung 3-7: Pendelnde in Raubling 2022.....	20
Abbildung 3-8: Modal Split in Raubling	21
Abbildung 3-9: Modal Split nach Wegelänge im Jahr 2017	22
Abbildung 3-10: Motorisierungsgrad in Raubling	22
Abbildung 3-11: Erreichbarkeiten zu Fuß	24
Abbildung 3-12: Fokus Ortsmitte	25
Abbildung 3-13: Anlagen für den Fußverkehr in der Ortsmitte	26
Abbildung 3-14: Fokus Schulumfeld	27
Abbildung 3-15: Querungsmöglichkeiten St2363 und Bahntrasse	28
Abbildung 3-16: Fokus Durchwegung und Barrieren	29
Abbildung 3-17: Fokus Problem- und Gefahrenstellen	30
Abbildung 3-18: Erreichbarkeiten mit dem Fahrrad	31
Abbildung 3-19: Bestehendes Radverkehrsnetz.....	32
Abbildung 3-20: Freizeitradrouten.....	35
Abbildung 3-21: Radverkehr in die Nachbargemeinden	36

Abbildung 3-22: Potenzialanalyse Radschnellwege	37
Abbildung 3-23: Fehlende Radabstellanlagen bei Bushaltestellen	38
Abbildung 3-24: Fahrradparken beim Bahnhof	39
Abbildung 3-25: regionales Liniennetz	41
Abbildung 3-26: ÖV-Angebot im Tagesverlauf	42
Abbildung 3-27: Einzugsbereich Haltestellen	43
Abbildung 3-28: Bushaltestelle Kufsteiner Straße / Bahnhof	45
Abbildung 3-29: Bushaltestellen Raubling Turnhalle und Pfraundorf	46
Abbildung 3-30: Bahnhof Raubling – Organisation	47
Abbildung 3-31: Bahnhof Raubling – Bike+Ride	48
Abbildung 3-32: Hochrangiges Straßennetz in der Region	49
Abbildung 3-33: Straßenkategorisierung Bestand	51
Abbildung 3-34: Geschwindigkeitsregime in Raubling	52
Abbildung 3-35: Verkehrsentwicklung auf der BAB8 und BAB93	54
Abbildung 3-36: Verkehrserhebungen im März 2024	55
Abbildung 3-37: Zählgeräte	56
Abbildung 3-38: Wochenganglinie Querschnitte Q1 bis Q3 – Kfz/h	57
Abbildung 3-39: Wochenganglinie Querschnitte Q4 bis Q6 – Kfz/h	58
Abbildung 3-40: Knotenbelastungen K1 bis K6 – Kfz/4h	59
Abbildung 3-41: Knotenbelastungen K7 bis K10 – Kfz/4h	60
Abbildung 3-42: Dosierkalender Land Tirol im Jahr 2024	61
Abbildung 3-43: Unfallkarte 2023	63
Abbildung 3-44: Straßenverkehrsunfälle seit 2016	65
Abbildung 3-45: Fahrradunfälle mit Personenschaden im Unfallkalender ..	66
Abbildung 3-46: Marktentwicklung Carsharing Deutschland	70
Abbildung 3-47: E-Carsharing in Raubling	71
Abbildung 4-1: Verkehrsbezirke Raubling im LVM-By	73
Abbildung 4-2: Wunschlinien Verkehrsmodell Raubling 2017	74
Abbildung 4-3: Verkehrsmodell Streckennetz	75

Abbildung 4-4: Zusammensetzung der Wege im Kfz-Verkehr	77
Abbildung 4-5: Verkehrsmodell – Verkehrsbeziehungen 2024.....	78
Abbildung 4-6: Streckenbelastungen Werktagsverkehr 2024.....	80
Abbildung 4-7: Verkehrsspinne.....	81
Abbildung 4-8: Kordonauswertung.....	82
Abbildung 4-9:Auszug aus dem BVWP 2030.....	83
Abbildung 4-10:Streckenbelastungen Werktagsverkehr 2035.....	85
Abbildung 5-1: Zusammenfassung Problem- und Potenzialanalyse	98

TABELLEN

Tabelle 3-1: Verkehrsaufkommen im Großraum Raubling 2019	53
Tabelle 3-2: Auszug Garagen- und Stellplatzsatzung	67
Tabelle 4-1: Darstellung der Bevölkerungsentwicklung.....	84
Tabelle 5-1: Problemanalyse Gemeinderat	87
Tabelle 5-2: Problemanalyse Mobilitäts-Check	89
Tabelle 5-3: Problemanalyse eigene Erhebung.....	91
Tabelle 5-4: SWOT-Analyse des Verkehrssystems.....	93

QUELLEN

- (1) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Empfehlungen für Verkehrsplanungsprozesse (EVP), Ausgabe 2018. Köln 2018
- (2) Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz: Bayerische Nachhaltigkeitsstrategie; verfügbar unter: <https://www.nachhaltigkeit.bayern.de/>. München 2017
- (3) Bayerisches Landesamt für Statistik: Statistik kommunal
- (4) Bayerisches Landesamt für Statistik: Demographie-Spiegel für Bayern. Berechnungen bis 2039. Beiträge zur Statistik Bayerns, Heft 553. Fürth 2021
- (5) Bayerische Staatsregierung: Landesentwicklungsprogramm Bayern (LEP), Stand 1. Januar 2020
- (6) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Mobilität in Deutschland – MiD Regionalbericht Freistaat Bayern. Bonn 2019
- (7) Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr: Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr in Bayern. München 2020
- (8) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr – Ausgabe 1998
- (9) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV: Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN), Ausgabe 2008. Köln 2009
- (10) Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Unfallatlas Deutschland. Stuttgart 2025

- (11) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:
Merkblatt zur Örtlichen Unfalluntersuchung in Unfallkommissionen.
Ausgabe 2012. Köln 2012
- (12) Bayerische Staatskanzlei: Bayerisches Straßen- und Wegegesetz
(BayStrWG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. Oktober
1981; verfügbar unter: [https://www.gesetze-bayern.de/Con-
tent/Document/BayStrWG](https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/BayStrWG)
- (13) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:
Empfehlungen für Planung und Betrieb des öffentlichen Personen-
nahverkehrs, Ausgabe 2010. Köln 2009
- (14) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:
Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006.
Köln 2008
- (15) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:
Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. Köln
2010
- (16) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:
Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA), Ausgabe
2002. Köln 2002
- (17) Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV:
Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs (EAR), Aus-
gabe 2005. Köln 2012
- (18) Bayerisches Landesamt für Statistik: Wohnverhältnisse privater
Haushalte in Bayern. Ergebnisse der Einkommens- und Verbrau-
cherstichprobe 2018. Fürth 2019

- (19) Beantwortung einer schriftlichen Anfrage durch das Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr im Bayerischen Landtag vom 2.11.2018, Drucksache 17/24277
- (20) Straßenverkehrs-Ordnung vom 6. März 2013 (BGBl. I S. 367), die zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 12. Juli 2021 (BGBl. I S. 3091) geändert worden ist