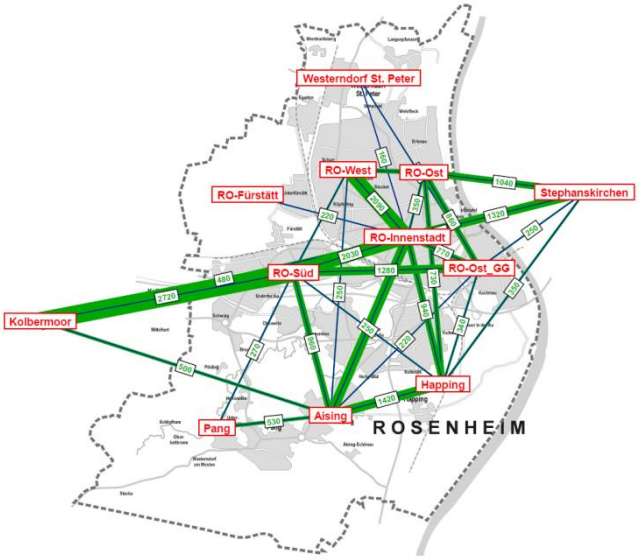
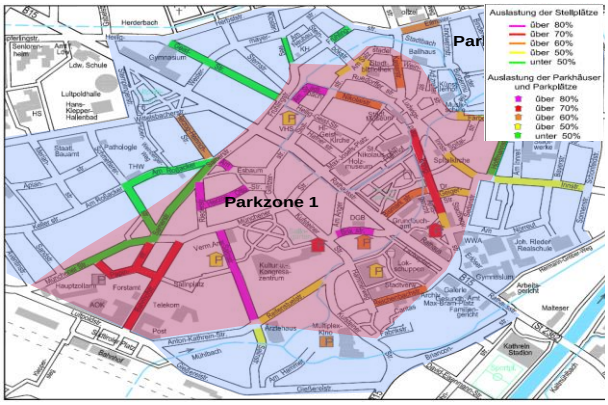


Büro für Stadt-
entwicklung und
Kommunikation

Dipl. Geogr.
Ursula Ammermann

Planungskommunikation
Moderation
Konfliktmanagement
Beratung und Training



Dokumentation der Bürgerbeteiligung zum Verkehrsentwicklungsplan Rosenheim (VEP) Juni – Juli 2016

Pfarrer-Grimm-Straße 2
80999 München
Tel. 089/141 75 11

Mobil 0177 320 60 86
info@citycom-muenchen.de
www.citycom-muenchen.de

Auftraggeberin:

Stadt Rosenheim

Tiefbauamt

Königstr. 24

83022 Rosenheim

Auftragnehmer:

citycom

Büro für Stadtentwicklung und

Kommunikation

Pfarrer-Grimm-Str. 2

80999 München

Telefon 089-141 7511

info@citycom-muenchen.de

Grafiken: citycom
Pläne/Fotos Titel: Büro BSV Aachen

Inhaltsverzeichnis

1. Anlass 4

2. Beteiligungsverfahren 4

2.1. Modul 1: Strategiewerkstatt und Lenkungsgruppe 5

2.2. Modul 2: Information und Diskussion 6
2.2.1. Öffentliche Auftaktveranstaltung 6
2.2.2. Foren 6
2.2.3. Runder Tisch 8

2.3. Die fachliche Information als Grundlage der Beteiligung 9
2.3.1. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) 9
2.3.2. Diskussionsgrundlagen für die Arbeit in den Foren 10

3. Anregungen und Empfehlungen zum VEP 12

3.1. Anregungen aus der Auftaktveranstaltung 12

3.2. Diskussion und Empfehlungen Foren und Runder Tisch 12
3.2.1. Empfehlungen zum MIV 13
3.2.2. Empfehlungen zum Autoverkehr in der Innenstadt 15
3.2.3. Empfehlungen zum Parkraummanagement 17
3.2.4. Empfehlungen zum Radverkehr 20
3.2.5. Empfehlungen zu Radverbindungen 23
3.2.6. Empfehlungen zum Fußgängerverkehr 25
3.2.7. Empfehlungen zum ÖPNV 27

4. Appell des Runden Tisches an den Stadtrat 34

5. Schlussbemerkung 35

1. Anlass

Die Stadt Rosenheim beauftragte 2012 das Büro Dr. Baier BSV Aachen mit der Erstellung eines Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) Rosenheim 2025.

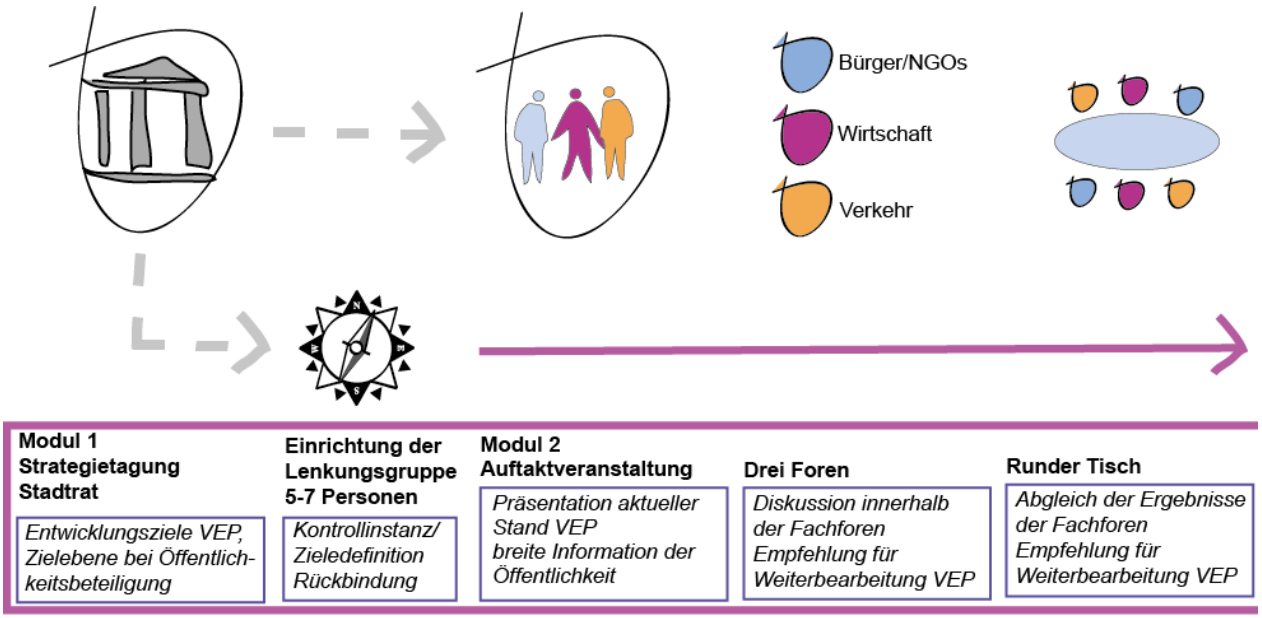
Der VEP steckt den Rahmen für die verkehrliche Entwicklung Rosenheims bis 2025 ab. Er ist im Zusammenhang mit dem Stadtentwicklungskonzeptes 2025 zu sehen. Der VEP umfasst Ziele und Vorschläge für den Motorisierten Individualverkehr (MIV), Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), Radverkehr, Fußgängerverkehr, Ruhender Verkehr (Parken) sowie weiche Maßnahmen (Mobilitätsmanagement) und Maßnahmen zur Verkehrssicherheit.

Im Mai 2012 wurde die Zwischenbilanz zum VEP fertiggestellt. Der gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplan liegt im Entwurf seit Juli 2013 vor. Im Juli 2015 wurde die Öffentlichkeit über Zielaussagen und Maßnahmenvorschläge im VEP informiert.
2016 wurde dieser VEP-Entwurf in einem modularen Verfahren mit den Bürgerinnen und Bürgern diskutiert und Empfehlungen zum VEP aus Bürgersicht für Stadtrat und Stadtverwaltung entwickelt.[1]

2. Beteiligungsverfahren

Das Büro citycom aus München entwickelte für die Bürgerbeteiligung 2016 ein modulares Verfahren:

Abb. 1 Beteiligungsverfahren



[1] Der Entwurf zum Verkehrsentwicklungsplan ist unter
https://www.rosenheim.de/fileadmin/Dateien/Umweltamt/120660_be_V60_komprimiert.pdf
auf der Homepage der Stadt Rosenheim veröffentlicht.

Ziele waren:

- Das lokale Wissen der Bevölkerung vor Ort einzubinden,
- die Vorstellungen der Bevölkerung zum VEP (IV, ÖV, Radverkehr, Fußgänger, Sicherheit) und unterschiedliche Interessen sichtbar zu machen,
- die Debatte zu versachlichen,
- Empfehlungen der Bevölkerung an Politik, Experten und Verwaltung zum VEP zu erhalten,
- eine Kultur der lokalen Demokratie, der Zusammenarbeit und des Dialogs mit den BürgerInnen zu fördern,
- das Einbinden des Stadtrates in den Prozess.

I.F. sind die einzelnen Module beschrieben.

2.1. Modul 1: Strategiewerkstatt und Lenkungsgruppe

Strategiewerkstatt
Ziel der Strategiewerkstatt war es, bereits vor Start der Bürgerbeteiligung die zentralen Aussagen und Vorschläge des VEP anhand von Thesen, Zielaussagen und Maßnahmenvorschlägen mit dem Stadtrat zu diskutieren und zu erfahren, zu welchen Themen die Einschätzung der Bevölkerung gewünscht wird.
Die eintägige Strategietagung fand am 30. Januar 2016 im KuKo statt.

Die teilnehmenden Stadträte wünschten sich zu den planerischen Zielaussagen des Gutachters ein Feedback der Bürgerschaft, besonders zum Verkehr in der Innenstadt mit räumlichen Schwerpunkten, zum Parken in der Stadt, zum Schutzstreifenkonzept für Radfahrer und zum ÖV (Nutzung und Nachfrage).

Lenkungsgruppe
Zur Begleitung der Bürgerbeteiligung wurde eine Lenkungsgruppe aus dem Stadtrat gebildet. In ihr waren 1-2 Vertreter aller Fraktionen vertreten. Ihre Aufgaben waren es, als Beobachter an der Auftaktveranstaltung, den 3 Foren und dem Runden Tisch Inhalte, Verlauf und Atmosphäre der Diskussion und die Empfehlungen der Bevölkerung aus erster Hand aufzunehmen und dem Stadtrat und den jeweiligen Fraktionen zu berichten.

Mitglieder der Lenkungsgruppe waren:
Hr. Lossinger, CSU
Hr. Metzger, Hr. Erdogan, SPD
Hr. Lukas, Hr. Opperer, Die Grünen
Hr. Baumann, Fr. Degenhart, Freie Wähler

2.2. Modul 2: Information und Diskussion

Das Modul 2 bestand aus den Bausteinen Öffentliche Auftaktveranstaltung, Foren und Runder Tisch.

2.2.1. Öffentliche Auftaktveranstaltung

Sie diente der Information, um in den Foren sachkundig in die Diskussion einsteigen zu können und der Einholung erster Anregungen und Meinungen.

Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer eröffnete die Veranstaltung. Dr. Reinhold Baier vom Gutachterbüro BSV stellte den Verkehrsentwicklungsplan vor, Helmut Cybulska das Stadtentwicklungskonzept. Besonderer Schwerpunkt im VEP lag auf der Radverkehrs-planung und auf dem Schutzstreifenkonzept für Radfahrer.

An einem Rundgang entlang der wichtigsten Pläne zum VEP im Anschluss an die Vorträge blieb Platz für Fragen und erste Anregungen und Meinungen als Input für die Foren. Mitarbeiter aus der Stadtverwaltung standen für Informationen zur Verfügung.

Die Auftaktveranstaltung fand am 15.6.2016 im KuKo statt.

Ca. 100 Bürgerinnen und Bürger, Stadträte, Vertreter der Stadtverwaltung nahmen an der Veranstaltung teil. Der überwiegende Teil der Bürger waren Anwohner, etwa ein Viertel Geschäftsleute, Arbeitnehmer bzw. Studenten. Eingeladen wurde über die Medien, Internet-seite der Stadt und des KuKo sowie persönliche Einladungen der Oberbürgermeisterin.

2.2.2. Foren

In den drei Foren wurde der VEP intensiv diskutiert und wurden Empfehlungen zum VEP als Entscheidungsgrundlage für Stadtverwaltung und Stadtrat entwickelt. Zu den Foren wurde über die Auftaktveranstaltung, Aufruf in den Medien und über persönliche Anschreiben der Oberbürgermeisterin eingeladen. An allen Foren nahmen Experten aus der Stadtverwaltung zur Beratung und Information der Bürger teil sowie Mitglieder der Lenkungsgruppe als Beobachter.

Forum 1: Bürger und NGOs
am 25.6.2016, 10-16 Uhr, KuKo

Ca. 30 Bürgerinnen und Bürger; fast alle hatten an der Auftaktveranstaltung am 15. Juni 2016 oder an einer früheren Veranstaltung zum VEP teilgenommen.

Beobachter der Lenkungsgruppe
Hr. Lossinger, Hr. Heindl, CSU
Hr. Metzger, SPD
Hr. Weigel, Die Grünen

Experten aus der Verwaltung
Hr. Cybulska, Baudezernent
Hr. Stein, Leiter Tiefbauamt
Hr. Stintzing, Tiefbauamt
Fr. Viebach, Geschäftsführerin der RoVG

Moderation citycom
Sonja Epple
Sven Siebert
Markus Weinkopf

Forum 2: Wirtschaft (Stakeholder aus Gewerbe, Einzelhandel, Unternehmen)
am 20.6.2016, 17-21 Uhr, Rathaus

Teilnehmer:
Hr. Ecke, Einzelhandel
Hr. Ehinger, Stadtmarketing
Hr. Heindl, Gewerbeverband (2. BM)
Hr. Janhsen, IHK
Hr. Lutz, Veranstaltungs- und Kongress GmbH
Fr. Obermoser, City-Management
Hr. Pastätter, City-Management
Hr. Pertl, P&S Hausbau
Fr. Reiter, Einzelhandelsverband
Hr. Schussmann, IG Aicherpark
Hr. Seybold, IHK
Hr. Treibenreif, Einzelhandelsverband

Beobachter des Lenkungsausschusses:
Hr. Lossinger, CSU
Hr. Opperer, Grüne

Experten aus der Verwaltung:
Hr. Bugl, Wirtschaftsdezernent
Hr. Cybulska, Baudezernent
Hr. Orgler, Amt für Verkehrswesen
Hr. Stein, Tiefbauamt
Hr. Stintzing, Tiefbauamt
Fr. Viebach, RoVG

Moderation:
Sonja Epple
Markus Weinkopf

<u>Forum 3: Verkehrsträger</u>
(Verkehrsverbände, Taxis, ÖV-Betreiber, IV, Radverkehr, Parkhausbetreiber)
am 13.7.2016, 17-21 Uhr, Rathaus

Teilnehmer:
Hr. Auerswald, Regionalverkehr Oberbayern
Hr. Bauer, Regionalverkehr Oberbayern
Hr. Messing, Dr., Initiativkreis RoRegio
Hr. Machado, INN-TAXI GmbH & Co.KG
Hr. Reiter, Reiter GmbH
Fr. Schmidtchen, Reiter GmbH
Hr. Storandt, VCD
Hr. Stürzl, ADFC Rosenheim
Hr. Töppel, Stadtverkehr Rosenheim

Beobachter des Lenkungsausschusses:
Hr. Baumann, Freie Wähler
Hr. Erdogan, SPD
Hr. Lossinger, CSU
Hr. Lukas, Grüne
Hr. Metzger, SPD
Hr. Opperer, Grüne

Experten aus der Verwaltung:
Hr. Orgler, Amt für Verkehrswesen
Hr. Stein, Tiefbauamt
Hr. Stintzing, Tiefbauamt
Hr. Zagler, Landratsamt Rosenheim/RoVG

Moderation:
Ursula Ammermann
Sonja Epple

2.2.3. Runder Tisch

Der Runde Tisch bestand aus den gewählten Sprechern der drei Foren. Seine Ziele waren:

- Die gegenseitige Information über die Ergebnisse in den einzelnen Foren,
- Diskussion dieser Ergebnisse,

- Herausarbeiten von Prioritäten, Gemeinsamkeiten,
- Offenlegen ggf. Klärung möglicher Konflikte und unterschiedlicher Auffassungen,
- Formulierung einer Abschlussempfehlung für Stadtrat und Stadtverwaltung.

Neben den Sprechern der Foren waren im Außenkreis Mitglieder der Lenkungsgruppe, interessierte Bürger sowie die Stadtverwaltung vertreten. Der Runde Tisch fand am 20. Juli 2017, 17-19.30 Uhr im Rathaus in Rosenheim statt. Sprecher des Runden Tisches waren:

Für das Forum Wirtschaft:
Hr. Ecke, Hr. Janhsen, Hr. Pastätter

Für das Forum Bürger:
AG Rad und Fußgänger: Hr. Walter, Fr. Stiegler
AG MIV: Hr. Fretz-Mayer, Fr. Weindel
AG ÖPNV: Hr. Vierthaler, Hr. Schlosser

Für das Forum Verkehr:
Hr. Töppel, Hr.Machado.

Moderation:
Ursula Ammermann
Sonja Epple

2.3. Die fachliche Information als Grundlage der Beteiligung

2.3.1. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) Rosenheim 2025

Die fachliche Information zum VEP durch den Fachgutachter BSV Aachen, ergänzt durch Informationen zum Stand des SEK durch die Stadt Rosenheim, bildeten die Ausgangsbasis für die Bürgerbeteiligung:

Der gesamtstädtische VEP enthält Ziele und Vorschläge zur Förderung der Nahmobilität, zur Stärkung von Bus und Bahn, zur stadtverträglichen Abwicklung des Kfz-Verkehrs, zur umweltfreundlichen Gestaltung der Mobilität und Entlastung der Umwelt, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Radwegequalität.

Die in den letzten Jahren durchgeführten Untersuchungen von socialdata und vom Büro BSV ergaben: Rosenheim ist eine kompakte Stadt mit einer kleinräumlichen Funktionsmischung. Dies ermöglicht ihren Einwohnern kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkaufen, Freizeit und Bildung. Die aktuellen Ergebnisse der Haushaltsbefragung 2011 zeigen, dass die Rosenheimer Bürgerinnen und Bürger 54% aller Wege mit dem MIV, 22% zu Fuß, knapp ein Fünftel (18%) mit dem Fahrrad und 6% mit dem ÖPNV zurücklegen. Mehr als ein Drittel aller werktäglichen Pkw-Fahrten sind bis zu 3 km und 58% bis zu 5 km lang.

Ziel des VEP ist es, dass individuelle Wege im räumlichen Nahbereich vorzugsweise zu Fuß, mit dem Fahrrad oder auch mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt werden. In Rosenheim bieten sowohl die Stadtstruktur als auch die topografische Lage optimale Voraussetzungen, den Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbunds, insbesondere den des Radverkehrs, erheblich zu steigern. Das Gutachten zum VEP enthält auf dieser Basis Ziele und mögliche Maßnahmenvorschläge:

Nahmobilität fördern
durch ein dichtes, umwegefreies, ausreichend dimensioniertes und sicheres Fußwegenetz, ein dichtes Angebot an sicheren Überquerungsstellen und eine sichere, direkte Führung des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen sowie komfortablen Routen in verkehrsarmen Straßen und Grünanlagen. Rückgrat bildet das Konzept der Schutzstreifen für den Radverkehr.

Bus und Bahn stärken
durch erweiterte Bedienungszeiten am Wochenende, bessere Verknüpfung zwischen Bahn und Rad (B+R) in angrenzenden Gemeinden, mittel- bis langfristige Weiterentwicklung des Schienenverkehrs mit zusätzlichen Haltepunkten.

Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln
durch Bündelung auf reduziertem, leistungsfähigem Hauptverkehrsstraßennetz, Entlastung und verkehrsberuhigende Maßnahmen im Nebennetz und Gewährleistung der Erreichbarkeit, stärkere Auslastung der Parkierungsanlagen und veränderte Parkgebühren. Das vorhandene Parkraumangebot in Rosenheim, vor allem auch in der Innenstadt, ist ausreichend.

Mobilität umweltverträglich gestalten
durch standortbezogenes / betriebsbezogenes Mobilitätsmanagement und zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement.

Schwache Verkehrsteilnehmer schützen
durch bauliche Umgestaltung des Straßenraumes, Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken und Geschwindigkeiten im untergeordneten Straßennetz.

Umwelt entlasten
durch konsequente Förderung der Verkehrsarten des Umweltverbundes (Radverkehr, ÖPNV, Fußgängerverkehr), Bündelung des Kfz-Verkehrs auf dem Hauptverkehrsstraßennetz, nachhaltige Verringerung der Kfz-Verkehrsstärken, nachhaltige Verringerung der gefahrenen Geschwindigkeiten im Kfz- und Lkw-Verkehr.

2.3.2. Diskussionsgrundlagen für die Arbeit in den Foren

Die Aussagen und Ziele des VEP und des Strategie-Workshops vom Januar 2016 wurden zusammengefasst und dienten den Forenteilnehmern als Diskussionsgrundlage.

MIV und Parkraumangebot Innenstadt:

1. Die Westtangente ist in Bau, der Ausbau der Kufsteiner Straße steht bevor. Nach Abschluss dieser Maßnahmen ist das Straßennetz in Rosenheim ausreichend dimensioniert. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes soll nicht erfolgen.
2. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz sollen generell erhalten bleiben.
3. Die Innenstadt ist vom MIV überlastet. Der Verkehr soll im Stadtzentrum reduziert werden.
4. Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist ausreichend und soll beibehalten werden. Weitere Parkhäuser sollen in der Innenstadt nicht gebaut werden.
5. Die Nutzung der Parkhäuser soll gefördert werden.
6. Stellplätze am Fahrbahnrand sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Radverkehrsführung maßvoll reduziert werden.

Radverkehr und Fußgänger:

1. Die Sicherheit für Fußgänger und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger soll erhöht werden. Maßnahmenvorschläge:
   a. Erweiterung der FGZ.
   b. Breitere Fußwege und komfortable Querungen durch Vorziehen von Querungszungen an Übergängen.
   c. Breitere Fußwege durch Verlagerung des Radverkehrs vom Gehweg auf die Fahrbahn (Bsp. Ebersberger Straße), Schutzsteifen auf Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30 in Innenstadt etc.
2. Größtes Potential in Rosenheim bietet der Radverkehr. Radverkehr ist verstärkt zu fördern und sicher zu führen (Ausbau, Nutzung, Umstieg…).
3. An Hauptverkehrsstraßen: Ein einheitliches durchgängiges Radverkehrsnetz ist aus Platzgründen nur mit Schutzstreifen möglich. Der Gutachter schlägt deshalb ein Schutzstreifennetz vor.
4 Die Radverbindungen vom Umland in die Innenstadt sollen verbessert werden.

ÖPNV:

1. Der ÖPNV soll stärker als bisher gefördert werden.
   Maßnahmenvorschläge dazu:
   a. Das Liniennetz soll erweitert werden. Es soll mehr direkte, umwegfreie Verbindungen geben.
   b. Der Fahrplantakt soll verdichtet werden. Die Busse sollen häufiger fahren.
   c. Die Fahrplanzeiten sollen erweitert werden. Busse sollen auch am Abend und am Wochenende fahren.
   d. Pendlerparkhaus am Bahnhof errichten.

3. Anregungen und Empfehlungen zum VEP [2]

3.1. Erste Anregungen und Einzelmeinungen aus der Auftaktveranstaltung

Im Autoverkehr vermissen einige Bürger ein übergeordnetes Gesamtverkehrskonzept in Abstimmung mit den Nachbargemeinden. Einige hinterfragen die Notwendigkeit des vierstreifigen Ausbaus der Kufsteiner Straße angesichts der Westtangente. Gewünscht werden eine bessere Steuerung des Verkehrsflusses und Geschwindigkeitsbegrenzungen für mehr Sicherheit und der Entfall von Stellplätzen am Straßenrand. Einzelne Vorschläge aus dem Gutachten zum VEP werden diskutiert.

Im ÖPNV schätzen die Teilnehmenden das derzeitige Angebot in der Stadt selbst als recht gut ein. Wichtig ist vielen der Ausbau des Park&Ride - Angebotes an den Einfallstraßen, damit der Autoverkehr erst gar nicht in die Stadt hinein fährt. Das Angebot an Bussen sollte gerade zu Spitzenzeiten flexibler auf Bedürfnisse reagieren. Zu einem attraktiven ÖV zählen für die Teilnehmer ein höherer Komfort an den Haltestellen, ein bequemer Einstieg sowie einen zeitnahe Information über Angebote, Fahrtzeiten, Anschlüsse, Park&Ride - Angebote.

Die Erhöhung des Komforts im Radverkehr, die Verbesserung der Sicherheit für Radfahrer, die Schaffung direkter und attraktiver Verbindungen ins Umland und die Beachtung der zunehmenden Nutzung von Pedelecs bei der Radwegeplanung sind vielen Bürgern, gerade auch den jungen Teilnehmern, ein wichtiges Anliegen. Einen hohen Stellenwert (Sicherheit, Räumung) hat die Anlage von Schutzstreifen für Fahrradfahrer.

3.2. Diskussion und Empfehlungen Foren und Runder Tisch

I.F. werden die zentralen Aussagen in Tabellenform nach den drei Foren unterschieden (Synopse) zusammengefasst (ohne Anspruch auf Vollständigkeit) und erläutert.

Die Bürgerbeteiligung zum VEP ergab in allen drei Foren eine hohe Übereinstimmung mit den Zielaussagen und Maßnahmenvorschlägen zum VEP für den Individualverkehr, Fußgänger- und Radverkehr, öffentlicher Personennahverkehr. Differenzierungen,

---

[2] Die ausführlichen Aussagen und Diskussionen sind in den jeweiligen Protokollen der Veranstaltungen unter diesen Links zu finden:
https://www.rosenheim.de/stadt-buerger/planen-und-bauen/rosenheim-2025.html?sword_list
https://www.rosenheim.de/fileadmin/Dateien/Rosenheim2025/Protokoll_Auftaktveranstaltung_VEP_R0.pdf
https://www.rosenheim.de/fileadmin/Dateien/Rosenheim2025/Protokoll_Forum_Buerger_NGO_VEP_RO.pdf
https://www.rosenheim.de/fileadmin/Dateien/Rosenheim2025/Protokoll_Forum_Wirtschaft_VEP_RO.pdf
https://www.rosenheim.de/fileadmin/Dateien/Rosenheim2025/Protokoll_Forum_Verkehr_VEP_RO.pdf

Ergänzungen und Erweiterungen erfolgten im Detail in einzelnen Foren. Die Ergebnisse der drei Foren wurden am Runden Tisch gesichtet, stellenweise von den Sprechern ergänzt.

Legende zur Synopse
Grün = Forum stimmt mehrheitlich zu
Blau = Ergänzungen / Differenzierungen des jeweiligen Forums
ohne Farbe = Forum macht keine Aussage, wurde nicht im Detail diskutiert

W = Forum Wirtschaft
B = Forum Bürger und NGOs
V = Forum Verkehrsträger

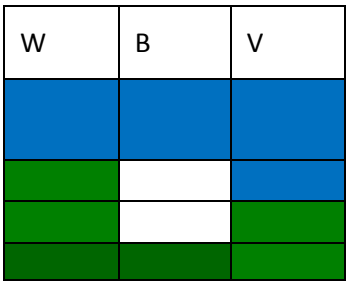
3.2.1. Empfehlungen zum MIV

Die im Folgenden von den Foren entwickelten und vom Runden Tisch abgeglichenen Ergebnisse und Empfehlungen beziehen sich auf diese Aussagen und Ziele.

1. Die Westtangente ist in Bau, der Ausbau der Kufsteiner Straße steht bevor. Nach Abschluss dieser Maßnahmen ist das Straßennetz in Rosenheim ausreichend dimensioniert. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes soll nicht erfolgen.
2. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz sollen generell erhalten bleiben.

Abb. 2 Synopse des Runden Tisches zum MIV

Ausbau des Straßennetzes im gesamten Stadtbereich
Das Straßennetz (Hauptverkehrsachsen) ist ausreichend dimensioniert.
Kein weiterer Ausbau nötig.
Es fehlt eine dritte Innbrücke.
Wird der Durchgangsverkehr reduziert, ist das Straßennetz ausreichend
Verkehrsnetz muss mit den Umlandgemeinden besser vernetzt werden.



<u>Forum Bürger</u>
Diese Streichungen und Ergänzungen erfolgten im Konsens der Teilnehmenden:

1. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz sollen generell erhalten bleiben. Die Innenstadt ist vom MIV überlastet.
2. Der Verkehr soll **im gesamten Stadtgebiet** reduziert werden.

Grundsätzliches
Ein prinzipielles Anliegen der anwesenden Bürgerinnen und Bürger ist eine Reduzierung des MIV im gesamten Stadtgebiet. Dabei wird betont, dass ein stadtverträglicher MIV Ziel sein soll. Folgende Aussagen werden dazu gemacht:

- Der Status Quo soll nicht in die Zukunft projiziert werden.
- Allein der Abbau von Spitzenbelastung ist nicht der richtige Weg.
- Ziel soll die Verlagerung des Binnenverkehrs vom MIV auf den Fahrradverkehr sein.
- Es soll Nahversorgung gefördert werden, die rad- und fußläufig erreichbar ist.

Es wird hinterfragt, inwieweit der Konflikt gelöst werden kann, einerseits die Wirtschaftskraft der Stadt zu erhalten und andererseits die Lebensqualität nicht einzuschränken. Wie sind Aussagen zur Wirtschaftskraft überprüfbar? Wie ist Wirtschaftskraft messbar?

„Die Westtangente ist in Bau, der Ausbau der Kufsteiner Straße steht bevor. Nach Abschluss dieser Maßnahmen ist das Straßennetz in Rosenheim ausreichend dimensioniert. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes soll nicht erfolgen.“
Dieser Aussage wird dahingehend widersprochen, als die einvernehmliche Auffassung besteht, dass das Straßennetz durchaus weiter ausgebaut werden kann, wenn damit Wohngebiete erschlossen und die Ziele der Verkehrsreduzierung nicht aufgegeben werden.

<u>Forum Wirtschaft</u>
Die Aussage 1 *„Die Westtangente ist in Bau, der Ausbau der Kufsteiner Straße steht bevor. Nach Abschluss dieser Maßnahmen ist das Straßennetz in Rosenheim ausreichend dimensioniert. Ein weiterer Ausbau des Straßennetzes soll nicht erfolgen“,* ist den Teilnehmern zu allgemein gehalten und wird wie folgt ergänzt bzw. konkretisiert:

- Ein Ausbau sollte im Sinne von neuen Konzepten erfolgen. Das heißt nicht, dass die Straßen verbreitert werden müssen, aber die Nutzungen müssen besser angepasst werden. Diese neuen Verkehrskonzepte müssen z.B. die Stoßzeiten besser berücksichtigen.
- Es wird eine dritte Innbrücke benötigt.
- Der Ausbau der Ost-West-Achse muss über die Stadtgrenzen Rosenheims hinaus geführt werden. Die umliegenden Gemeinden müssen eingebunden werden.
- Es braucht ein neues Konzept, um den Binnenverkehr zukünftig besser zu bewältigen. Rosenheim wird tendenziell wachsen. Wenn das nicht mit noch mehr Kfz bewältigt werden kann/soll, sind neue Anreize für Alternativen nötig.
- Park&Ride- Konzepte für die Innenstadt im Zusammenwirken mit ÖPNV erstellen.

Forum Verkehr

Die Aussage *„Ausbau des Straßennetzes soll nicht erfolgen“* wurde wie folgt diskutiert:

- Aus Sicht der ÖV-Betreiber ist - solange das Verkehrsaufkommen sich nicht verringert - eine dritte Innbrücke und Ableitung des Autoverkehrs nach Norden erforderlich, um den ÖV aus der Staufalle zu befreien; andere Teilnehmer im Verkehrsforum halten eine 3. Innbrücke unter der Zielsetzung weniger Autoverkehr für nicht erforderlich.
- Da die Busse ebenfalls im Stau stehen, sind sie aus Sicht der ÖV-Betreiber derzeit kein attraktives Alternativangebot zum Pkw; als eine Ursache für die hohe Verkehrsbelastung im IV wurde das Elterntaxi besonders zu den Schulanfangs-zeiten genannt.
- Die IV-Verbindungen im Umland sind unzureichend, es fehlt z.B. eine adäquate Verkehrsverbindung Bruckmühl – Stephanskirchen.
- Das Angebot im ÖV wird von den ÖV-Betreibern als ausreichend bewertet, es ist aber zu wenig in der Öffentlichkeit bekannt.

Vorschläge:

- Damit der ÖV eine wirkliche Alternative zum Auto wird, muss er schneller werden und unabhängig vom Autoverkehr fließen, z.B. auf weiteren eigenen Spuren.
- Einrichten eines Bahnhalts in Stephanskirchen, um das Pendleraufkommen nach München über Rosenheim zu verringern.
- Das Verkehrsbewusstsein in der Bevölkerung zur ÖV-Nutzung und die Verkehrsmittelwahl müssen sich ändern. Der ÖV wird als teuer und unpünktlich wahrgenommen.
- Mit den Umlandgemeinden ist zu besprechen, wie der Autoverkehr bereits vor Rosenheim abgefangen werden kann und erst gar nicht in die Stadt hineinkommt.
- Eine Kooperation der Stadt Rosenheim mit den umliegenden Gemeinden für ein gemeinsames Verkehrsnetz, Pendlerparkplätze etc. ist erforderlich.

3.2.2. Empfehlungen zum Autoverkehr in der Innenstadt

Die im Folgenden von den Foren entwickelten und vom Runden Tisch abgeglichenen Ergebnisse und Empfehlungen beziehen sich auf diese Aussagen und Ziele.

1. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz sollen generell erhalten bleiben.
2. Die Innenstadt ist vom MIV überlastet. Der Verkehr soll im Stadtzentrum reduziert werden.

Alle drei Foren waren sich einig, dass die Innenstadt unter zu viel Autoverkehr leidet und dass das Parkplatzangebot eine wichtige Stellschraube zur Reduzierung des nicht notwendigen Autoverkehrs bietet.

Abb. 3 Synopse des Runden Tisches zum Innenstadtverkehr

	W	B	V
Die Innenstadt ist (zeitweise) vom Verkehr überlastet.	■	■	■
Leistungsfähigkeit des innerstädtischen Straßennetzes für MIV erhalten.	■	■	■
Erreichbarkeit der Innenstadt mit Kfz generell erhalten.	■	■	■
Erreichbarkeit der Innenstadt muss nach Nutzung differenziert betrachtet werden.	■	□	■
Durchgangsverkehr Ost-West soll reduziert werden.	■	■	□
Die Innenstadt muss für Lieferanten, Kunden erreichbar sein.	■	□	□
Die Innenstadt muss für Umlandverkehr und ÖV erreichbar sein.	■	□	■
Binnenverkehr soll reduziert werden, attraktive Angebote zum MIV gestalten (Rad, ÖPNV).	■	■	■
MIV im gesamten Stadtgebiet reduzieren.	□	■	□
Attraktiver Schulweg (Rad, ÖPNV) mit Reduzierung der Kfz-Bring-Holdienste.	■	■	■

Forum Bürger

Im Forum Bürger wurden MIV und Innenstadt zusammen diskutiert (siehe auch 3.2.2).
Die Bürger stimmen der Aussage „Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz sollen generell erhalten bleiben. Die Innenstadt ist vom MIV überlastet“ zu, unter der Voraussetzung, dass der MIV im gesamten Stadtgebiet reduziert werden soll, nicht nur in der Innenstadt.

Forum Wirtschaft

Die Teilnehmer sind sich darüber einig, dass die *Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz generell erhalten bleiben* sollen. Die Aussage zur Überlastung der Innenstadt durch den MIV wird differenziert:
Die Innenstadt ist vom MIV **zeitweise** überlastet. Der Verkehr **muss nach seiner Nutzung differenziert betrachtet werden (Durchgangsverkehr, Lieferverkehr, Binnenverkehr etc.)** und soll im Stadtzentrum **entsprechend optimiert** werden. Zukünftig soll die Stadt sich Grund und Boden entlang der Verkehrsachsen sichern, um ggfs. nachzurüsten. Im Detail wurde besprochen:

- Der Durchgangsverkehr sollte im Sinne einer Optimierung des innerstädtischen Verkehrs reduziert werden, z. B. durch Ausweitung des Einbahnstraßenkonzeptes.
- Für Liefer- und Kundenverkehr ist eine Zufahrt der Innenstadt von großer Bedeutung.
- Der Verkehr aus dem Umland muss in der Innenstadt ankommen können. Rosenheim ist Oberzentrum.
- Der Verkehrsfluss sollte entsprechend den Tageszeiten/Wochentagen unterschiedlich gesteuert werden.
- Für den Binnenverkehr/Nahverkehr soll es attraktive Alternativen zum Kfz-Verkehr geben.

- Es braucht weitreichendere Visionen als solche, die bisher gedacht wurden. Z.B. sind Auswirkungen des E-Commerce mit bedenken. Anstatt mit Paketbussen von Haushalt zu Haushalt, könnte ein Zwischenlager eingerichtet, die Verteilung optimal gebündelt und andere Verkehrsträger (Lastenräder) genutzt werden.
- Man muss mit kleinen Maßnahmen beginnen. Es wird nicht auf Anhieb den großen Wurf geben können.
- Das Verkehrskonzept soll nicht „festzementiert“ werden. Es sollen immer wieder Veränderungen und Ergänzungen möglich sein.
- Es soll eine stärkere Differenzierung der Verkehrsarten erfolgen.

Forum Verkehr

Das Verkehrsnetz in Rosenheim selbst wird als ausreichend angesehen, gerade auch im Hinblick auf eine gewünschte Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt. Die Innenstadt soll erreichbar bleiben, aber der Anreiz, mit dem Kfz in die Stadt zu fahren, muss verringert werden. Ein Hebel ist das Parkplatzangebot, ein anderer z.B. die Beschleunigung des ÖV und seine Unabhängigkeit vom Individualverkehr. Der Autoverkehr aus dem Umland nach Rosenheim ist konsequent zu verringern.

3.2.3. Empfehlungen zum Parkraummanagement

Die im Folgenden von den Foren entwickelten und vom Runden Tisch abgeglichenen Ergebnisse und Empfehlungen der drei Foren beziehen sich auf diese Aussagen und Ziele.

1. Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist ausreichend und soll beibehalten werden.
   Weitere Parkhäuser sollen in der Innenstadt nicht gebaut werden.
2. Die Nutzung der Parkhäuser soll gefördert werden.
3. Stellplätze am Fahrbahnrand sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Radverkehrsführung maßvoll reduziert werden.

Forum Bürger

Die Reduzierung des Parkens auf öffentlichen Straßen in der Innenstadt wird eingehend diskutiert. Eine radikale Reduzierung von Stellplätzen außerhalb von Parkhäusern wird gefordert. Ein gänzlicher Entfall von Abstellmöglichkeiten im Straßenraum wird aber nur bedingt möglich sein. Es werden auf jeden Fall konzertierte Maßnahmen ergriffen werden müssen. Neben Park&Ride Plätzen am Stadtrand könnten Maßnahmen der Parkraumbewirtschaftung für das Erreichen der postulierten Ziele hilfreich sein wie:

- Parken im öffentlichen Straßenraum muss teurer sein als das Parken in Parkhäusern.
- Erhöhung der Parkgebühren in Parkhäusern, sofern Parkplätze im Straßenraum reduziert werden können.
- Einheitliche Regeln für Parken im Straßenraum wie generelles Parkverbot in der Innenstadt. Es ist somit nur mehr das Halten gestattet, um kurzfristige Erledigungen zu tätigen.

Abb. 3 Synopse des Runden Tisches zum Parken

Parken

	W	B	V
Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist ausreichend / könnte in Zukunft reduziert werden.			
Weitere Parkhäuser sollen in der Innenstadt nicht gebaut werden.			
Parkraumkonzept erwünscht, Nutzung Parkhäuser fördern.			
Keine kostenlosen Parkplätze in der Innenstadt - Parken muss teurer als ein ÖPNV-Ticket sein.			
Die Loretowiese soll kostenpflichtig in das Parkraumkonzept integriert werden.			
Straßenbegleitendes Parken soll zugunsten der Aufenthaltsqualität. reduziert und auch für alternative Verkehrskonzepte freigehalten werden.			
Pendlerparkhaus am Bahnhof.			
Mehr Flächen zum Be- und Entladen / Behindertentransporte etc. sind notwendig.			

Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass das Parken am Straßenrand für Radfahrer eine erhöhte Unfallgefahr bedeutet, wenn ein Schutzstreifen entlang der parkierten Fahrzeuge führt. Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist ausreichend und soll beibehalten werden. Die Nutzung der Parkhäuser soll gefördert werden.

Stellplätze am Fahrbahnrand sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Radverkehrsführung deutlich reduziert werden. Es gab die Anregung, weitere Parkhäuser dann zu bauen, wenn dafür der Parkraum auf öffentlichen Straßen deutlich reduziert wird. Parkplätze für die Innenstadt könnten am äußeren Rand des Innenstadtbereichs angeboten werden. Die Loretowiese scheint als Parkraum geeignet, Parken dort sollte zukünftig aber gebührenpflichtig werden.

<u>Forum Wirtschaft</u>

Für die Mitarbeiter der innerstädtischen Geschäfte gibt es nicht genügend Parkraum. Einig sind sich die Teilnehmer, dass am Bahnhof das Parkhaus unbedingt nötig ist. Besprochen wurde:

- Firmen können Parkraum für ihre Mitarbeiter anmieten. Firmen sollten nicht nur Geld für die Parkplätze der MA ausgeben/subventionieren, sondern auch ÖPNV-Tickets oder einen Anreiz für die Benutzung des Fahrrades schaffen.
- Die in Zukunft benötigten Ladestationen für E-Bikes könnten in Parkhäusern mit angeboten werden, z.B. wird der Raum zwischen Fassade und Kfz-Stellplatz verbreitert, damit E-Bikes sicher und zum Aufladen geparkt werden können. Heute stehen an diesen Stellen schon häufig Motorräder.
- Das Anwohnerparken wird komplett in Quartiersgaragen verlagert. Das Parkraumangebot auf der Straße wird stark reduziert.

- Keine reinen Anwohnerparkplätze vorhalten. Parkraumkonzept nach Tageszeiten und Wochentagen neu ordnen.
- Stärkere Differenzierung des Parkraums nach Nutzungen (Flächen zum Be- und Entladen) organisieren.
- Zufahrt/Nutzung der Parkhäuser harmonisieren. Schwellenabbau (z.B. keine Gitterschließung am Abend, kein Ticketverkauf nur bis 18 Uhr etc.)
- Der straßenbegleitende Parkraum sollte generell reduziert werden.
- Die Loretowiese soll gebührenpflichtig im Parkkonzept mit angeboten werden.
- Prüfen von alternativen Nutzungen. Beispiel: Doppelnutzung von Quartiersgaragen.
- Förderung von kleineren, schnell umsetzbaren Maßnahmen. Nicht auf das Gesamtkonzept warten.

Forum Verkehr:

Einig sind sich die Teilnehmer, dass das Stellplatzangebot im Straßenraum zu reduzieren ist. Das Wort **maßvoll** in der Aussage „Stellplätze am Fahrbahnrand sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Radverkehrsführung maßvoll reduziert werden“ soll gestrichen werden. Eine Stellplatzreduzierung im Straßenraum bringt Flächengewinn für andere Nutzergruppen. Vorgeschlagen wird:

Parkhäuser

- Die Benutzung der Parkhäuser ist zu fördern
- Die Ausgestaltung der Parkhäuser muss nutzerfreundlicher werden (Beleuchtung, Sicherheit…)

Stellplatzbewirtschaftung

- Das Stellplatzangebot im Straßenraum ist konsequent zu reduzieren und zu bewirtschaften, dazu zählt auch die Loretowiese.
- Parksuchverkehr bzw. Autonutzung können reduziert werden durch ein abgestimmtes Parkgebührenkonzept: Je näher an der Innenstadt geparkt wird, umso höher sind die Parkgebühren.
- Der Flächengewinn beim Entfall von Stellplätzen im Straßenraum soll genutzt werden als Platz zum Aus- und Einsteigen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, für Fußgänger und Radfahrer, für mehr Sicherheit.
- Die Zunahme von Paketdiensten muss bei einer Stellplatzkonzeption mit bedacht werden (Flächen zum Be- und Entladen).

3.2.4. Empfehlungen zum Radverkehr

Die im Folgenden von den Foren entwickelten und vom Runden Tisch abgeglichenen Ergebnisse und Empfehlungen beziehen sich auf diese Aussagen und Ziele.

1. Größtes Potential in Rosenheim bietet der Radverkehr. Radverkehr ist verstärkt zu fördern und sicher zu führen (Ausbau, Nutzung, Umstieg…)

2. An Hauptverkehrsstraßen: Ein einheitliches durchgängiges Radverkehrsnetz ist aus Platzgründen nur mit Schutzstreifen möglich. Der Gutachter schlägt deshalb ein Schutzstreifennetz vor.

Abb. 4 Synopse des Runden Tisches zum Radverkehr

Radverkehr	W	B	V
Der Radverkehr ist verstärkt zu fördern und sicherer zu führen.	■	■	■
Ein Schutzstreifennetz entlang der Hauptverkehrsstraßen ist zu verfolgen.	■	■	■
Neu auszuweisende Radwege sollen als Schutzstreifen ausgebildet werden, bestehende Radwege werden peu à peu angepasst.	■	■	□
Die Schutzstreifenbreiten müssen der Geschwindigkeit (Pedelecs, MIV) angepasst werden und möglichst farbig angelegt.	■	■	■
Kein straßenflankierendes Parken bei Schutzstreifen.	□	■	■
Sichere Radwege als Schulwege schaffen.	■	■	■

<u>Forum Bürger</u>

Zusammengefasst empfehlen die Bürger:

- Der Straßenverkehr ist so zu führen, dass sich Radfahrende immer trauen, auf der Straße zu fahren.

- Der Straßenverkehr ermöglicht den Radfahrenden immer ein ungehindertes Abbiegen nach links (wie der MIV), ohne an mehreren Ampeln warten zu müssen.
- Als Rosenheimer Modell werden Schutzstreifen farbig und breiter markiert.
- Es ist mit einer Zunahme an Pedelecs, insbesondere durch ältere Menschen, zu rechnen. Radfahrende werden dementsprechend mehr Platz im Straßenverkehr benötigen (mehr Radler, höhere Geschwindigkeit, erhöhtes Unsicherheitsempfinden im Alter).

Potenzial nutzen – Bewusstsein schaffen

Der Umstieg auf das Rad als vorrangiges Fortbewegungsmittel erscheint den Anwesenden in allererster Linie durch die Schaffung eines Bewusstseins für die Vorteile des Radelns erreichbar. Hierzu benötigt es entsprechende Bildung und Aufklärung bereits in den Schulen. Von klein auf müssen die Rosenheimer an das Radfahren herangeführt werden.

Sicherheit für Fußgänger und Radverkehr

Derzeit wird das Radfahren in Rosenheim zu einem großen Teil als zu unsicher empfunden. Aus Sicht der Bürger benötigt es zudem einen Perspektivenwechsel der Autofahrer, um die Belange und die Herausforderungen, denen sich die Radfahrenden stellen, zu erkennen. So wird vorgeschlagen, dass Führerscheinneulinge auf alle Fälle

auch die Radfahrerperspektive erfahren sollten. Ebenfalls wird angeregt, dass die Stadträtinnen und Stadträte gemeinsam zu Stoßzeiten mit dem Rad durch die Stadt fahren. Die Bürger versprechen sich davon mehr Verständnis für die oft gefährlichen Situationen oder auch umständlichen Wegeführungen im Radverkehr.

Als besonders gefährlich werden seitlich parkende Autos eingeschätzt. Häufig geschehen Unfälle durch unachtsames Öffnen der Fahrer- oder Beifahrertüren, die dann in die Radspur aufschlagen.

Schutzstreifen
Die anwesenden Bürger sind einheitlich der Meinung, dass Radwege, baulich getrennt von der Straße und/oder auf Höhe der Fußwege, grundsätzlich gefährlich sind. Die Unfallstatistik gibt ihnen Recht. Aus ihrer Sicht sollen baulich getrennte Radwege nach und nach zurückgebaut und der Radverkehr auf die Straße verlegt werden.

Schutzstreifen sind eine gute Lösung nur dann, wenn sie ausreichend dimensioniert sind und der MIV entsprechend Abstand von den Radfahrenden halten muss. Die Bürger wünschen, dass die Schutzstreifen wesentlich breiter als 1,50 Meter eingezeichnet werden.

Es wird vorgeschlagen, ein Modellvorhaben zu initiieren, das Schutzstreifen deutlicher als bislang vom Gesetz vorgesehen markiert (zum Beispiel farbig). Ein weiterer Vorschlag geht dahin, dass Schutzstreifen z.B. in Einbahnstraßen oder in sehr engen Straßen nicht am Seitenrand sondern mittig eingezeichnet werden, das ermöglicht den Radlern freie Fahrt, ohne Angst haben zu müssen, an schmalen Stellen überholt zu werden. Kfz bleiben in diesen Abschnitten hinter den Radfahrenden zurück.

E-Mobilität
Die Stadt sollte den Fokus zukünftig auch mehr auf die Bedürfnisse, die durch die E-Mobilität entstehen, richten. Nach Meinung der Teilnehmenden werden Pedelecs weiter zunehmen. Sie fahren mit höherer Geschwindigkeit und benötigen von daher mehr Platz als langsam fahrende Radler. In der Diskussion wird festgestellt, dass es zunehmend mehr ältere Menschen geben wird, die vom Kfz auf das E-Bike umsteigen werden. Die Anforderungen an die Sicherheit dieser Nutzergruppe müssen ebenfalls beim Verkehrsentwicklungsplan berücksichtigt werden.

Sonstiges
Der Fuß- und Radverkehr ist nicht losgelöst von MIV und ÖPNV zu diskutieren. Die Arbeitsgruppe empfiehlt daher auch Maßnahmen für den MIV und ÖPNV, da diese auch den Radverkehr und die Fußgänger berühren.

Aus Sicht der Diskutierenden könnte es in Rosenheim eine Priorisierung der einzelnen Verkehrsteilnehmer geben, die sich aus der Mobilitätsreichweite ergibt. So soll in der

Innenstadt den Fußgängern, im weiteren Umgriff den Radfahrern und im äußeren Stadtbereich dem MIV Priorität in der Planung eingeräumt werden.

Der MIV soll innerstädtisch reduziert werden. Viel Verkehr entsteht durch den Parksuchverkehr insbesondere um den Ludwigsplatz. Das straßenbegleitende Parken in diesem Bereich soll untersagt und in die nahegelegenen Parkhäuser verlegt werden.

Drückampeln für Fußgänger und Radfahrer werden als zeitraubend empfunden. Wenn man nicht rechtzeitig drückt muss man eine volle Phase warten, bis man kreuzen darf. Die Bürger wünschen sich, dass Fußgänger- und Fahrradampeln immer gleichzeitig mit dem MIV umschalten.

Forum Wirtschaft

Das vom Gutachter vorgeschlagene einheitliche durchgängige Radverkehrsnetz mit Schutzstreifen stößt auf Zustimmung bei den Wirtschaftsvertretern:

- Das Schutzstreifenkonzept ist die sicherste Alternative für Radfahrer.
- Neu auszuweisende Radverkehrsanlagen sollen als Schutzstreifen gestaltet werden.
- Bestehende Radwege sollen nicht ohne Grund umgebaut werden. Eine Anpassung an das Konzept „Schutzstreifen“ geschieht jedoch peu à peu.
- Lieferverkehr benötigt Lieferbuchten, damit die Schutzstreifen nicht blockiert werden.
- Besser die Schutzstreifen farblich markieren, um ihre Erkennbarkeit zu erhöhen, ein Halten auf dem Schutzstreifen zu vermeiden und die Sensibilisierung aller Verkehrsteilnehmer zu erhöhen.
- Schutzstreifen erfahren besseren Winterdienst als Radwege an Gehwegen.
- Umsetzung soll sofort erfolgen.
- Bei der großflächigen Einführung von Schutzstreifen wird Werbung (für Radler) und Aufklärung (für MIV) benötigt.
- Der Radwegpflege Augenmerk schenken.

Forum Verkehr

Die Verkehrsträger sind sich einig: Das Schutzstreifenkonzept ist die sicherste Alternative für Radfahrer, die Schutzstreifen müssen aber deutlich breiter als 1,50 Meter sein: Größerer Sicherheitsabstand zum Autoverkehr ist notwendig, gerade auch im Hinblick auf Lkw-Verkehr, hohe Geschwindigkeiten und Verkehrsstärken im MIV, Überholvorgänge im Radverkehr werden möglich auch ohne auf die Straße auszuweichen, höhere Kapazität des Schutzstreifens auch im Hinblick auf zunehmenden Radverkehr beachten. Als Größenordnung für Schutzsteifen in Abhängigkeit von Stärke und Geschwindigkeit des MIV nennt der ADFC 1,75 Meter bei Tempo 50 im MIV, bei Tempo 30 können 1,50 Meter ausreichend sind. Die bessere Reinigung und Schneeräumung bei Schutzstreifen im Vergleich zu Radwegen spricht ebenfalls für ein Schutzstreifennetz. Ferner ist zu beachten:

- Zunahme und höhere Geschwindigkeit von Pedelecs müssen bei der Planung berücksichtigt werden.
- Bestehende Schutzstreifen sollen auch verbreitert werden.
- Wenn der Platz für ausreichend breite Schutzstreifen nicht ausreicht, müssen Alternativen überlegt werden wie Temporeduzierung im MIV, Entfall von Parkplätzen, Mischverkehr.
- Unterschiedliche Nutzergruppen mit unterschiedlichen Verhaltensgewohnheiten und Geschwindigkeiten (ältere Radfahrer, Kinder, Lastenfahrräder, Pedelecs...) sind bei der Planung zu beachten.

2.5. Empfehlungen zu Radverbindungen

Die im Folgenden von den Foren entwickelten und vom Runden Tisch abgeglichenen Empfehlungen beziehen sich auf das Ziel, die Radverbindungen vom Umland in die Innenstadt zu verbessern.

Abb. 5 Synopse des Runden Tisches zu Radverbindungen vom Umland in die Stadt

Radverbindungen vom Umland in die (Innen-) Stadt	W	B	V
sollen ausgebaut/ertüchtigt werden.			
Die Umlandgemeinden müssen gut angebunden sein.			
Stadtübergreifende Radwege / Radschnellwege möglichst von den Hauptverkehrsstraßen trennen.			
Radwegverbindung Richtung Stephanskirchen auf eigener Verbindung parallel zur Innbrücke führen (zusammen mit Fußgänger).			
Zentral und dezentral sichere Parkmöglichkeiten mit Ladestationen Schaffen; Zunahme von Pedelecs einplanen.			

<u>Forum Bürger</u>

Übergeordnet benötigt es aus Sicht der Bürger eine gute, schnell ersichtliche Ausweisung von sicheren Radwegen aus dem Umland nach Rosenheim. Häufig sind die Wege noch zu kompliziert und man muss Hinweisschilder zu den Fahrtrouten suchen.
Die Verbindungen mit dem Umland sind ausreichend breit und sicher zu führen und getrennt vom Fußverkehr.

Bedarf an überörtlichen Verbindungen gibt es nach allen Himmelsrichtungen. So wird als dringend erforderlich eine direkte Radverbindung nach Pfaffenhofen benannt und eine gute Alternative nach Kolbermoor. Der Mangfall-Radweg entlang des Mangfall-Damms ist zu schmal und es gibt zu viele Fußgänger, als dass hier eine Radschnellroute möglich wäre. Als Alternative für eine schnelle Verbindung von Kolbermoor nach Rosenheim könnte die Route Am Gangsteig Radschnellroute werden.

Nach Südosten wünschen sich die Bürger, dass die Happinger-Au-Straße als Fahrradstraße ausgewiesen wird und im Anschluss die Moosbachstraße ebenfalls entweder zur Fahrradstraße wird oder mit einem mittigen Schutzstreifen versehen wird. Der Radweg am Moosbach ist zu schmal und sollte den Fußgängern vorbehalten bleiben.

Eine bessere Anbindung der Umlandgemeinden an das Rosenheimer Radnetz bedeutet zudem, dass es entsprechend viele und gut platzierte Rad-Stellplätze geben muss. Genannt werden dezentrale Abstellmöglichkeiten rund um die Innenstadt, in Fußgänger-zonennähe, auf der Nord- und der Südseite des Bahnhofs und am Ludwigsplatz. Hier wird vorgeschlagen, dass die Längsparker auf dem Ludwigsplatz für Fahrradstellplätze weichen sollten. Überhaupt sind die Diskutierenden der Meinung, dass Kfz-Parkplätze im öffentlichen Raum zugunsten von Radparkplätzen reduziert werden sollen.
Um die Attraktivität des Radverkehrs zwischen Umland und der Innenstadt zu erhöhen, wird vorgeschlagen, dass es eine kostenlose Mitnahme von Rädern in Zügen geben sollte. Dies könne die Stadt subventionieren.

Forum Wirtschaft

Die Radverbindungen vom Umland in die Innenstadt sollen verbessert werden. Dazu empfiehlt das Forum:
:

- Pedelecs sind als neues Verkehrssystem zu werten, das zukünftig noch weitaus mehr Nutzer finden wird.
- Die Radwegbreite muss der höheren Geschwindigkeit der Pedelecs angepasst werden.
- Radwege müssen attraktiv sein: auf Nebenwegen führen, kurze Verbindungen schaffen.
- Umlandgemeinden werden an das Radwegenetz angebunden.
- Radwege sollten auf neuen Achsen durch die Stadt geführt werden.
- Radwege von Hauptverkehrswegen wenn möglich getrennt führen.
- Umstieg von MIV auf Radbenutzung fördern.
- Sichere Parkmöglichkeiten für teure Räder und Pedelecs schaffen – mit Ladestation und direkt in der Innenstadt.

Forum Verkehr

Zum Ausbau der Radverbindungen vom Umland in die Innenstadt wird große Zustimmung geäußert. Weitere Vorschläge dazu:

- Radschnellwege Stadt-Umland sind notwendig gerade auch für Pendler, dies wird derzeit mit den SUR-Gemeinden diskutiert.
- Soweit der Neubau von Radschnellwegen auf Probleme stößt (Kosten, Platzmangel, nicht kreuzungsfreier Ausbau möglich) bietet die Nutzung bestehender Wege und Straßen hier eine Alternative.
- Es wird ein Bedarf an neuen Radwegen Richtung Osten gesehen.

- Der Mangfalldamm soll als Radschnellweg ausgebaut werden.
- Parallel zur Autobrücke Innstraße eine eigene Radfahrer- und Fußgängerbrücke über den Inn errichten.

3.2.6. Empfehlungen zum Fußgängerverkehr

Die Empfehlungen beziehen sich auf diese Aussagen und Ziele:
Die Sicherheit für Fußgänger und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger soll erhöht werden.
Maßnahmenvorschläge:

a. Erweiterung der FGZ
b. Breitere Fußwege und komfortable Querungen durch Vorziehen von Querungszungen an Übergängen
c. Breitere Fußwege durch Verlagerung des Radverkehrs vom Gehweg auf die Fahrbahn (Bsp. Ebersberger Straße), Schutzsteifen auf Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30 in Innenstadt etc.

Abb. 6 Synopse des Runden Tisches zum Fußgängerverkehr

Fußgänger	W	B	V
Sicherheit für Fußgänger soll erhöht werden.			
Aufenthaltsqualität von Fußgängern im öffentlichen Raum soll erhöht werden.			
Fußgängerzone			
Ausweitung der Fußgängerzone ist sinnvoll.			
Durchwegung für Radfahrer ermöglichen.			
Auf Nutzbarkeit für mobilitätseingeschränkte Personen achten (kein durchgehender Pflasterbelag).			
Attraktive und fußgängerfreundliche Aufwertung des Ludwigsplatzes.			

<u>Forum Bürger</u>
Drei klare Forderungen kommen aus dem Bürgerforum zur Fußgängerzone:

- Die Fußgängerzone soll ausgeweitet werden.
- Die Fußgängerzone muss barrierefrei passierbar sein.
- Die Fußgängerzone soll für den Radverkehr durchlässig sein.

Grundsätzlich sprechen sich alle Anwesende für eine Ausweitung der Fußgängerzone aus. Nordöstlich könnte die Erweiterung bis einschließlich Ruedorfferstraße/Stollstraße erfolgen. Kaiserstraße und Ludwigsplatz sind ebenfalls verkehrsberuhigt. Südöstlich stellen sich die Bürgerinnen und Bürger eine Ausweitung der Fußgängerzone auf der Inneren Münchner Straße bis zur Bahnhofstraße vor.

Der Bodenbelag in der Fußgängerzone sollte barrierefrei ausgeführt werden. Insbesondere Menschen mit Rollatoren oder in Rollstühlen benötigen eine möglichst ebene, nicht gepflasterte Bewegungsfläche. Dies könnte sich z.B. auch in Art einer „Rollator-Furt“ durch die Fußgängerzone ziehen.

Die Fußgängerzone soll auch für Radfahrer durchlässig sein. Möglichkeiten können z.B. ein markierter Radstreifen sein oder eine zeitliche Öffnung für Radfahrer. Wenn der Fußgängerbereich weiter ausgeweitet wird, ist auch ein kleiner Fußgängerzonenbus denkbar.

Sicherheit für Fußgänger ist ein weites Feld. Insbesondere wird von den Anwesenden die Sicherheit vor Schulen problematisiert: Die Fußwege sind viel zu schmal dimensioniert für die Schülermassen, die sich vor und nach der Schule dort aufhalten. Außerdem gibt es immer wieder gerade an breiten Hauptverkehrsstraßen nur einseitig oder überhaupt keine Fußwege und die Übergänge liegen zu weit auseinander. Es wird daher empfohlen: Fußwege an Schulen und in Schulnähe ausreichend zu dimensionieren. Alle Straßen – auch breite Hauptverkehrsstraßen – sollen abgetrennte Fußwege und häufige und sichere Übergänge erhalten.

Forum Wirtschaft

Zur Erhöhung der Sicherheit ist vor allem die Einhaltung von Verkehrsregeln erforderlich. Viele Radfahrer, Fußgänger und Autofahrer gehen, radeln bzw. fahren bei „Rot“ über die Ampeln. Es wird bedauert, dass die Polizei zu wenig dagegen unternimmt. Generell braucht es mehr gegenseitige Rücksichtnahme im Straßenverkehr. Das ist eine Erziehungssache.

Die Aufenthaltsqualität für Fußgänger zu erhöhen wird zwar von allen bejaht, es darf aber nicht auf Kosten der Händler und Geschäfte gehen. Daher wird das Thema Erweiterung der Fußgängerzone auch unterschiedlich gewertet. Die Einen möchten die Münchener Straße bis zur Salinstraße als Fußgängerzone erweitern und würden auch eine weitere Ausweitung befürworten. Andere befürchten, dass es dann unbelebte Lagen geben wird, wo sich Geschäfte nicht mehr halten können. Die Ausweitung der Fußgängerzone muss immer mit einer erhöhten Attraktivität der Straßenzüge einhergehen. Nur Fußgängerzone reicht nicht. Es müssen Plätze und Grünbereiche gestaltet werden, wo man gerne hingeht.

Durch die Fußgängerzonen kann auch ein Radstreifen gelegt werden. Bedacht werden muss, dass Pedelecs auch auf Radstreifen zugelassen sind, aber mit 25 km/h fahren dürfen. Das ist für Fußgängerbereiche zu schnell.

Folgende Maßnahmen werden empfohlen:

- Kaiserstraße als Einbahnstraße führen.
- Ludwigsplatz umgestalten, Festsetzung einer fußgängerfreundlichen Regelung (eventuell nur zeitlich begrenzt).
- Ludwigsplatz soll belebt bleiben, wenn Kfz-Verkehr wegfällt muss es andere Attraktionen geben.
- Derzeit soll Kurzparken erhalten bleiben, um den Einzelhandel an dieser Stelle zu gewährleisten – solange kein besseres Konzept eine Belebung des Ludwigsplatzes mit sich bringt.
- Anstatt Querparken sollen am Ludwigsplatz nur noch Behinderten-Parkplätze angeboten werden.
- Neugestaltung des Marktes kann Attraktivität erhöhen – auch von Mo bis Mi!

Forum Verkehr

Geringere Geschwindigkeiten und weniger Autoverkehr sind Voraussetzungen für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Die Teilnehmer schlagen vor:

- Erweiterung der Fußgängerzone in die Innere Münchener Straße, Salingarten, Bahnhof…
- Das Shared Space Prinzip wird unterschiedlich bewertet: ÖV möchte eine klare Streckenführung und Vorrecht für ÖV oder für Fußgänger und Klarheit herstellen, andere Teilnehmer finden es positiv, dass Rücksicht genommen werden muss und sich dadurch der Verkehrs verlangsamt.
- Die Ausweisung neuer Fußgängerbereiche darf keine Barrieren für Radfahrer schaffen, es muss Durchfahrmöglichkeiten geben.
- Auch bestehende Fußgängerbereiche für Radfahrer passierbar machen.
- Für Menschen mit Behinderung sind gesonderte, rollstuhlgerechte Spuren (Belag) in Fußgängerbereichen auszuweisen.
- Busse - als Rückgrat des ÖV - sollen durch Fußgängerbereiche fahren können und sind so auch für (potentielle) Fahrgäste sichtbar.
- Die Einrichtung von shared spaces als eine Form des Miteinanders aller Verkehrsarten (Bsp. Bad Aibling) werden unterschiedlich beurteilt: Sicherheit und Rücksichtnahme auf der einen Seite, Verhaltensunsicherheiten auf der anderen Seite.

3.2.7. Empfehlungen zum ÖPNV

Die von den Foren entwickelten und vom Runden Tisch abgeglichenen Ergebnisse Empfehlungen beziehen sich auf diese Aussagen und Ziele:

Der ÖPNV soll stärker als bisher gefördert werden.

Maßnahmenvorschläge dazu im VEP sind:

a. Das Liniennetz soll erweitert werden. Es soll mehr direkte, umwegfreie Verbindungen geben.
b. Der Fahrplantakt soll verdichtet werden. Die Busse sollen häufiger fahren.
c. Die Fahrplanzeiten sollen erweitert werden. Busse sollen auch am Abend und am Wochenende fahren.
d. Pendlerparkhaus am Bahnhof errichten.

Abb. 7 Synopse des Runden Tisches zum ÖPNV

ÖPNV	W	B	V
ÖPNV (wie Radwege- und Straßenbau) langfristig angesichts sich ändernder Verkehrssysteme als kommunale Leistung anbieten – kommunaler Versorgungsauftrag.			
ÖPNV braucht finanzielle Förderung durch die Stadt.			
Es braucht innovative Finanzierungsmodelle, um den Umstieg zu fördern.			
Buslinien und DB besser verknüpfen und aufeinander abstimmen.			
Bus-Ringsystem für die Innenstadt / FGZ anbieten, z.B. mit Elektrobussen			
Tarifverbund / Verkehrsverbund.			
Attraktive Angebote schaffen anstatt auf Anfrage reagieren.			
Einrichtung von Bus-/Taxispuren in breiteren Straßen (genereller Busvorrang) - Busse schneller als MIV.			
Attraktiver ÖPNV-Anschluss neuer Gewerbegebiete schon bei Bezug.			
ÖPNV benötigt Aufklärungs- Werbekampagnendurch die Stadt			
Grundsätzliche Willensentscheidung durch die Politik, den ÖPNV zu fördern: Mehr Buslinien, mehr Fahrer sind nicht wirkungsvoll, sondern erhöhte Attraktivität heißt schneller und günstiger als MIV.			

<u>Forum Bürger</u>

Das Bürgerforum setzt diese Präambel seinen Empfehlungen voran:

„Genaugenommen gibt es nicht <u>den</u> ÖPNV, sondern sehr unterschiedliche Teilsysteme mit sehr unterschiedlichen Nutzerbedürfnissen. Die Zielgruppen sind zum Beispiel: Seltenfahrer, Schlechtwetterfahrer, Pendler, Zwangsnutzer (Schüler)….
Das ÖPNV-System muss daher möglichst differenziert betrachtet und ausgestaltet werden. Dem Ziel wird im Wesentlichen zugestimmt. Es muss lauten „Der ÖPNV soll stärker <u>durch die Stadt Rosenheim</u> gefördert werden“.

Die Maßnahmenvorschläge im VEP finden Zustimmung. Voraussetzung ist (siehe Ziel), dass die Stadt Rosenheim ergänzend finanziert.

Das Bürgerforum schlägt darüber hinaus vor:

- Ganz entscheidend wäre der Zusammenschluss zu einem Verkehrsverbund der Stadt Rosenheim mit den Umlandgemeinden/Landkreis. Die Regierung von Oberbayern sollte zu diesem Zweck zukünftige Konzessionsvergaben an eine entsprechende Zusammenarbeit koppeln.
- Eine Erweiterung des Park-and-Ride-Angebots (P&R) (Maßnahmenvorschlag 2.4) in der Stadt (Bahnhof) wird kritisch gesehen, da auf diesem Wege zusätzlicher Verkehr in die City gelenkt wird.
- Ganz wichtig sind vielmehr P&R-Angebote am Stadtrand. Dies sowohl auf Rosenheimer Gemeindegebiet als auch nach Möglichkeit im weiteren Einzugsgebiet. Die Loretowiese sollte in die Bewirtschaftung mit eingebunden werden.
- Das ausgearbeitete Papier (s. Anlage) zu P&R und DB-Haltepunkten von Herrn Schlosser wird von den Anwesenden zustimmend zur Kenntnis genommen.
- Wünschenswert wäre, neue Gewerbegebiete frühzeitig an das ÖPNV-Netz anzuschließen (Beispiel „Am Oberfeld“) und sich um gemeinsame Jobtickets für die Mitarbeiter zu bemühen.
- Die Bürgerinnen und Bürger empfehlen bevorzugte Busspuren in geeigneten Straßen.
- Es ist zu überlegen, wie der Komfort für ÖPNV-Nutzer verbessert werden kann. Für die Zielgruppe „Einkauf/Shopping“ z.B. durch ein Angebot zur Zwischenlagerung von Einkäufen.
- Das bestehende System und alle neuen Maßnahmen müssen von massiver Öffentlichkeitsarbeit, gezielter Werbung und offensivem Marketing flankiert werden. Dazu gehören auch Echtzeitinformationen an Haltestellen, digitale Kartenanzeigen und geeignete Apps (im Anhang ein Broschüren-Beispiel aus Weilheim).
- Die meisten Maßnahmen funktionieren nur in Kombination mit den jeweils anderen Maßnahmen. Auf entsprechende Abstimmung ist daher zu achten.

ÖPNV-System

Den Teilnehmern war bewusst, dass es keine einfache Lösung für alle Probleme und alle Bedürfnisse gibt. Busangebot, Linienführung, Taktzeiten usw. sind stark von Wohnort, Zielgruppe und Tarifgestaltung abhängig.

Die Teilnehmenden sind grundsätzlich zufrieden mit den Leistungen des aktuellen Konzessionsnehmers. Sie wünschen sich aber ein stärkeres - auch finanzielles - Engagement der Stadt Rosenheim, um auch dort ein Angebot aufrechterhalten zu können, wo es nicht eigenwirtschaftlich betrieben werden kann. Der ÖPNV wird als wichtige – wenn auch freiwillige – Daseinsvorsorge interpretiert. Daher wird sehr kritisch diskutiert, dass die Kommune zwar Wünsche äußern kann, der Konzessionsnehmer aber im Rahmen der Linienkonzeption den ÖPNV abwickelt. Nach Aussage von Frau Viebach hat die Kommune nur sehr beschränkte Einflussmöglichkeiten auf die Ausgestaltung des ÖPNV über den Nahverkehrsplan. Zum ÖPNV wurde diskutiert, ob die Idee des „RO Regio“, als schienengebundenes Verkehrssystem wieder aufgenommen werden kann.

Regionaler Verkehrsverbund
Unverständnis wird über die unterschiedlichen Tarifsysteme der verschiedenen Verkehrsunternehmen geäußert. Mit großem Ärger wird von Strecken wie z.B. Äußere Münchener Straße berichtet, die von mehreren Verkehrsunternehmen bedient werden. Die Busse halten an bestimmten Haltestellen nicht, nehmen Fahrgäste mit den Fahrkarten anderer Verkehrsunternehmen nicht mit, das Lösen eines weiteren Fahrscheins ist erforderlich. Alle Anwesenden sind sich einig, dass hier dringende Abhilfe in Form eines Verkehrsverbundes nötig ist. Als Minimalforderung werden genannt:

- Gegenseitige Ticketanerkennung,
- Allgemeine Tarifangleichung,
- Generelle Haltestellenbedienung.

Darüber hinaus wünscht man sich (und erhofft sich von einem Verbund) eine bessere Vernetzung mit dem Umland und mehr Direktverbindungen. Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger sollten sich die Verantwortlichen bei der Regierung von Oberbayern dafür einsetzen, dass bei Neuerteilung der Linienkonzession ein „Zwang“ zur Kooperation im Verbund aufgenommen wird.

P&R-Angebot
Die Chancen und Probleme mit Park-and-Ride (P&R) werden sehr intensiv diskutiert. Einig ist man sich, dass es keinen Sinn macht, das P&R-Angebot in der Stadt Rosenheim auszuweiten, ganz besonders nicht am Bahnhof. Dies würde nach Meinung der Anwesenden nur mehr ungewollten Verkehr in die City ziehen. Sinn machen P&R-Anlagen nur am Stadtrand, beziehungsweise nach Möglichkeit noch weiter im Umland. Das Dilemma, keinen Einfluss auf Entscheidungen anderer Kommunen zu haben, ist allen bewusst; die Hoffnung, das zu ändern, verknüpft sich mit einem Verkehrsverbund (s.o.). Kostenlose Parkplätze auf Rosenheimer Stadtgebiet werden als unzeitgemäß bewertet, und es wird einhellig dafür plädiert, die Loretowiese in die Parkraumbewirtschaftung aufzunehmen.

Einrichtung eines Haltepunktes Happing-Süd
Das von einem Teilnehmer erarbeitete Papier zu diesem Thema wird zur Kenntnis genommen. Einige der darin aufgeführten Punkte werden unabhängig von der Vorlage im Rahmen der Pendlerproblematik (s. P&R und Verbund) zustimmend diskutiert (Abdruck in der Anlage).

Arbeitspendler
Am Beispiel des neuen Gewerbegebiets „Am Oberfeld“ wird diskutiert, neu ausgewiesene Gewerbegebiete so früh wie möglich an das ÖPNV-Netz anzubinden, um zu verhindern, dass sich die Arbeitnehmer an die tägliche Autofahrt an den Arbeitsplatz gewöhnen. Ergänzend sollte nach Meinung der Anwesenden ein firmenübergreifendes Jobticket für die Gewerbegebiete konzipiert werden.

Beschleunigung
Zur Verminderung des Staurisikos und zur Verbesserung der allgemeinen Pünktlichkeit wird angeregt, in dafür geeigneten Straßen (z.B. Kufsteiner Straße, Münchener Straße) Busspuren einzurichten.

Komfort
Als ein Grund, warum das ÖPNV-Angebot selten genutzt wird, wird der fehlende Komfort bei größeren Besorgungen genannt. Es wird vorgeschlagen, die Möglichkeit zur Zwischenlagerung von Einkäufen zu prüfen.

Aufklärung und Information
Großes Augenmerk legen die Bürgerinnen und Bürger auf eine gute und ziel-gerichtete Kommunikation. So wird vermehrte Aufklärung über die Vorteile und das Angebot des ÖPNV in Rosenheim angemahnt und ein Beispiel einer entsprechenden Broschüre der Stadt Weilheim gezeigt (s. Anhang). Aus Sicht der Anwe-senden sollten auch „gute Geschichten“ von Rosenheimern und „ihrem“ ÖPNV in geeigneter Form publiziert werden, um zur Nachahmung anzuregen. Auch bestehende technische Unterstützungssysteme wie die Apps „Bayernfahrplan“ oder „Öffi“, die jeweils aktuelle Fahrtrouten und Verspätungen anzeigen, sollten beworben werden. Darüber hinaus wünscht man sich überhaupt bzw. bessere audio-visuelle Fahrgastinformationen an den Haltestellen in Echtzeit. Am Busbahnhof könnte dies sogar eine digitale Kartenanzeige mit den aktuellen Fahrwegen der Busse sein.

Forum Wirtschaft
Welche Zielgruppen sind im ÖPNV zu betrachten und welchen Bedarf haben diese? Das ÖPNV-Angebot muss zielgruppenorientiert arbeiten. Schüler, Studierende, Schlecht-Wetter-Fahrer, ältere Menschen haben unterschiedliche Bedürfnisse. Es muss geprüft werden, wie der ÖPNV diesen Anforderungen besser Rechnung tragen kann.

Momentan wird der ÖPNV von privaten Unternehmen bedient, die kostendeckend arbeiten müssen. ÖPNV als kommunale Leistung, wie auch Straßenbau und Radwegebau, könnte eine Alternative sein. Die Vision ist, dass in 20 Jahren führerlose Systeme ihre Runden fahren und diese durch Werbung sich selbst finanzieren. Es sollten innovative Finanzierungsmodelle untersucht werden.

Vorschläge, die mehr Menschen zum ÖPNV bringen können, sind:

- Die Ausgabe eines Jahres-Haushalttickets für 100 €.
- Busse kostenlos fahren lassen, Kosten von ca. 4 Mio. € übernimmt die Stadt.
- Verknüpfungen besser aufeinander abstimmen.
- Neue digitale Medien (Smartphone/ digitale Anzeigensysteme an den Haltestellen) einsetzen: Ticket kaufen, Umstiegs- und Abfahrtszeiten, Verspätungen einsehen.
- Stadtverkehr mit Überlandverkehr besser verknüpfen.

- Bus-Ringsystem für die weitere Innenstadt installieren (Hop on hop off) und dabei Parkhäuser rund um die Innenstadt direkt anfahren.
- Die Konzessionsvielfalt behindert einen Tarifverbund mit einheitlichen Tarifen. Zukünftige Linienkonzessionen an die Bereitschaft zum Tarifverbund koppeln.
- Es sollen für den ÖPNV in Rosenheim neue Finanzierungsmodelle geprüft und gefunden werden.
- Es stellt sich für die Politik die Frage, ob beim ÖPNV immer nur Nachfragen befriedigt oder ob nicht auch Angebote geschaffen werden sollen.

Forum Verkehr

Es besteht im Großen und Ganzen Einverständnis mit den Vorschlägen des Gutachters. Das Forum empfiehlt:

- Grundsätzliche Willensentscheidung des Stadtrates zur Förderung des ÖV mit klaren Vorgaben zur Erhöhung des ÖV-Anteils durch die Politik erforderlich.
- Weitere Busspuren (auch auf Kosten des Autoverkehrs) und auch für Taxis nutzbar, Beschleunigung, Fahrpreisgestaltung, Ringlinien, ÖV auch in FGZ errichten.
- ÖV-Angebote auf unterschiedliche Zielgruppen abstellen, neue Zielgruppen erschließen, ÖV-Infrastruktur ausbauen.
- Bewusstseinswandel in der Wahrnehmung und Nutzung des ÖV herbeiführen – Vorteile gegenüber dem MIV herausstellen.
- Neue Finanzierungsmodelle gemeinsam zwischen Land, Stadt, Gemeinden, ÖV-Betreibern überlegen.

Die ÖV-Betreiber berichten, dass der ÖPNV in Rosenheim besser ist als sein Image. Sie stellen gute Angebote wie differenzierte Tickets (Citybons, gegenseitige Anerkennung der Tickets auf den Haupteinfallsstraßen wo mehrere Buslinien parallel fahren, 10-er Karten, Jahrestickets etc.) bereit. Diese Angebote sind viel zu wenig in der Öffentlichkeit bekannt, die Fahrgäste werden nicht erreicht. Hier braucht es professionelle Unterstützung.

Da der Bus auch im Stau steht, verliert er seine Vorteile gegenüber dem Auto. Die Innbrücke ist derzeit das Nadelöhr für den Busverkehr. Es ist möglich, die Busse öfters fahren zu lassen, auch mehr Busse und Fahrer einzusetzen. Aus Sicht der Busbetreiber liegt aber hier nicht das Problem, sondern der ÖV muss schneller werden als das Auto und günstiger als die Parkgebühren. Er muss am Stau vorbei fahren und in der Stadt bevorrechtigt fahren können. So entsteht eine attraktive Alternative zum Pkw.

Bedauert wird, dass die Umlandgemeinden (Bsp. Stephanskirchen) keine Pendler-parkplätze ausweisen, so wird der MIV aus dem Umland nach Rosenheim hinein-gezogen: Viele Menschen fahren mit dem Auto nach Rosenheim, um dort zu parken und auf den Zug umzusteigen; hier wird Handlungsbedarf und Gesprächsbedarf mit den Umlandgemeinden gesehen

Es sind für die Zukunft klare politische Zielvorgaben erforderlich wie z.B. Steigerung des ÖV von derzeit 6% auf 12 %, die Bereitstellung der erforderlichen Finanzmittel und eine politisch ordnende Hand. Alle Beteiligten - Landkreis, Stadt, Gemeinden und ÖV-Betreiber - müssen sich an einen Tisch setzen. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖV sind mit dem künftigen Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim abzustimmen.

Die ÖV-Finanzierung sieht das Verkehrsforum als eine Schlüsselstelle. Der ÖPNV ist in Rosenheim in der Hand privater Unternehmen, die eigenwirtschaftlich fahren und kostendeckend arbeiten müssen. In Ingolstadt dagegen hat die Stadt den ÖV übernommen und finanziert ihn mit jährlich 13 Millionen Euro.

Neue Finanzierungsmöglichkeiten müssen gemeinsam überlegt werden, auch wie sich die Stadt Rosenheim stärker an der Finanzierung des ÖV beteiligen könnte. Finanzmittel werden zudem für Werbekampagnen erforderlich. Generell wird ein Paradigmenwechsel hin zum ÖV notwendig – jeder hat das Recht auf einen umweltfreundlichen Verkehr. Zukunftsaufgabe der Stadt ist neben der Förderung des Radverkehrs auch die Förderung des ÖV.

An möglichen Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des ÖV werden genannt:

- Schnelle und direkte Verbindungen schaffen,
- Bus in Fußgängerzone,
- Konsequente weitere Bus-Beschleunigung,
- Gute Fahrgastinformation,
- Fahrpreisgestaltung (Bus muss preiswerter werden als Kosten für Fahren und Parken mit dem Auto),
- Komfortverbesserungen wie Wetterschutz, ebenerdiger Zugang, Barrierefreiheit, Wartehäuschen,
- Werbekampagnen für den ÖV,
- ÖV in Stadt und Umland aufeinander abstimmen,
- Fahrgastsammeltaxen z.B. an den Wochenenden,
- Tarifverbund,
- Zusätzliche separate Spuren für Busse und Taxis (auch auf Kosten des Kfz-Verkehrs),
- Konsequentere Ampelbevorrechtigungen für Busse.

Zentral ist ein Bewusstseinswandel in der Wahrnehmung des ÖV, dass man seine Ziele mit dem ÖV schneller und umweltfreundlicher erreicht als mit dem Auto. Der ÖPNV muss seine Angebote stärker auf neue und unterschiedliche Zielgruppen abstimmen, die unterschiedliche Ansprüche haben.

4. Appell des Runden Tisches an den Stadtrat

Die Sprecher des Runden Tisches stellten, stellvertretend für die drei Foren und ihre Teilnehmer, übereinstimmend fest:

Der Runde Tisch appelliert an den Stadtrat der Stadt Rosenheim, die Ergebnisse der Foren beim weiteren Umgang mit dem Verkehrsentwicklungsplan und den weiteren Entscheidungen zu beherzigen. Der Runde Tisch wünscht dazu ein klares Committment des Stadtrates. Der Runde Tisch möchte dem Stadtrat im Herbst 2016 persönlich über die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung berichten.

Flexibilität für den Erfolg zukünftiger Verkehrskonzepte
Die Empfehlungen der Foren und des Runden Tisches beziehen sich auf die aktuell erwarteten Veränderungen. Diese werden sich nicht sofort, sondern langsam ändern und damit auch die Grundlagen für die Empfehlungen. Annahmen, Ziele und Wirkungen sind daher periodisch zu überprüfen und flexibel an die Wirklichkeit anzupassen.
Beim weiteren Vorgehen in der Stadt- und Verkehrsplanung sind künftige Entwicklungen und neue Mobilitätstrends zu berücksichtigen und einzuplanen.
Zukünftige Verkehrsplanungen können und dürfen nicht länger einem "entweder-oder" Prinzip folgen, sondern müssen sich an einer "sowohl-als auch" Struktur orientieren.
Die Kombinationswirkungen von Maßnahmen sind zu beachten und aufeinander abzustimmen.
Um ein Aufbruchssignal zu setzen, kann bereits mit kleinen Maßnahmen begonnen werden. Offenheit, Flexibilität und Mut, auch einmal eine Maßnahme auszuprobieren, sind gefragt.
Ein gemeinsames Handeln (Motorisierter Individualverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr, Fahrradverkehr) durch Stadt, Gemeinden, Landkreis ist notwendig.

Verantwortung des Stadtrates
Rosenheim als Stadt und Oberzentrum der Region muss wegweisend in der Gestaltung der städtischen Mobilität sein. ***Diese ist eine essentielle Zukunftsaufgabe des Stadtrates und kein Platz für parteipolitische Auseinandersetzungen***. Die Weichen müssen jetzt gestellt werden. Die Ergebnisse der Beteiligung geben den Weg vor, der Stadtrat muss diese Chance nutzen. Das beinhaltet: Nicht zu klein denken, machbare Ziele und umsetzbare Zeiträume setzen, mit kleineren Einzelmaßnahmen starten, die Planung an die sich ändernden Gesellschaft/Verkehrsentwicklung anpassen. Der Runde Tisch wünscht dem Stadtrat mehr Mut, Verkehrsideen umzusetzen und neue Ideen einfach einmal auszuprobieren. Anregungen bieten andere erfolgreiche Städte.

In den Dialog treten und aktiv werden
Um den Wandel in Mobilität und Stadtverkehr bewältigen zu können, braucht es einen kontinuierlichen Dialog mit der Bevölkerung. Erforderlich sind Aufklärung, Information (z.B. über das viel zu wenig bekannte Angebot im Öffentlichen Personennahverkehr, über Schutzstreifen für Fahrradfahrer etc.). Eine Reflexion über das jeweils eigene Verkehrsverhalten ist erforderlich, denn Bewusstseinswandel fängt im Kopf an. Schulen sind hierbei

ein wichtiger Kooperations- und Gesprächspartner. Der Stadtrat selbst soll mit gutem Beispiel vorangehen.

Kooperation mit dem Umland
Die Stadt Rosenheim als Oberzentrum kann nicht alleine agieren. Kooperationen und Abstimmungen zwischen Oberzentrum, Nachbargemeinden, Nachbarstädten sind erforderlich. Verkehrskonzepte für die Region sind gemeinsam zu entwickeln und abzustimmen. Die Attraktivität für umweltfreundliche Verkehrsarten, Bus, Zu Fuß gehen, Rad muss gestärkt werden.

5. Schlussbemerkung

Die Diskussionen und Gespräche bei allen Veranstaltungen - Auftaktveranstaltung, drei Foren, Runden Tisch - verliefen in einem sachlichen, konstruktiven Gesprächsklima des gegenseitigen Zuhörens. In den Foren wurden Zielaussagen und Maßnahmenvorschläge intensiv erörtert, umformuliert, ergänzt und weiter entwickelt.

Die im Verkehrsentwicklungsplan genannten planerischen Zielaussagen:

- Nahmobilität fördern
- Bus und Bahn stärken
- Kfz-Verkehr stadtverträglich abwickeln
- Mobilität umweltverträglich gestalten
- Schwache Verkehrsteilnehmer schützen
- Umwelt entlasten

stießen auf breite Akzeptanz. Das in der Stadtpolitik kontrovers diskutierte Schutzstreifennetz für Radfahrer wurde in den Foren und bei der Auftaktveranstaltung befürwortet. Die Bürger sahen einen dringenden Handlungsbedarf seitens Stadtpolitik und Stadtverwaltung in der Steuerung der Verkehrsentwicklung und Mobilität, gerade im Hinblick auf neue Trends in der Mobilität und demografische Veränderungen. Eine übergreifende Zusammenarbeit mit Städten und Gemeinden des Umlandes ist dazu dringend erforderlich.