

## PROTOKOLL 3. EXPERTENHEARING

### „Stadtplanung, Verkehr, Energie und Umwelt“

---

**Projekt:** Rosenheim 2025 – Stadt in Zukunft

**Datum:** 09. Mai 2012 (19.00-21.40 Uhr)

**Ort:** Rathaus Rosenheim / Großer Saal

**Teilnehmer: Experten:** Paul Adlmaier (Wirtschaftlicher Verband)  
Dr. Reinhold Baier (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung)  
Günter Boncelet (City-Management)  
Dr. Götz Brühl (Stadtwerke Rosenheim)  
Gerhard Duschl (Duschl Ingenieure GmbH & Co. KG)  
Mathias Ecke (Einzelhandelsverband)  
Christoph Fecke (Beck & Fraundienst Wohnbau GmbH & Co. KG)  
Paul Geisenhofer (Wasserwirtschaftsamt Rosenheim)  
Martin Grießer (Bayerischer Bauernverband)  
Rainer Heinz (Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen)  
Ursula Hochrein (Iohrer.hochrein.landschaftsarchitekten)  
Josef Huber (Huber & Sohn GmbH & Co. KG)  
Karl Mair (Stadtheimatpfleger)  
Josef Maurus (ADAC Südbayern e. V.)  
Dr. Willi Messing (RoRegio)  
Franz Polland (RVO)  
Dr. Josef Rott (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern)  
Steffen Storandt (Bund Naturschutz)  
Ingmar Töppel (Stadtverkehr Kroiss)  
Martin Winter (rosolar)  
Roland Zillmer (Vertreter Naturschutzbeirat)  
Dr. Werner Zittel (Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH)

**Entschuldigt:** Ellen Schmidt (ADFC)

**Moderation:** pp a|s: Prof. Dr. Franz Pesch (pp a|s pesch partner architekten stadtplaner)

pesch partner  
architekten stadtplaner  
BDA | SRL

Prof. Dr. Franz Pesch  
Dipl.-Ing. Horst Schönweitz  
Dipl.-Ing. Gerold Kalkowski

**Büro Herdecke**  
Zweibrücker Hof 2  
58313 Herdecke  
Fon 02330.9284-0  
Fax 02330.9284-29  
pph@pesch-partner.de

**Büro Stuttgart**  
Firnhaberstraße 5  
70174 Stuttgart  
Fon 0711.9933071  
Fax 0711.9933072  
pps@pesch-partner.de

www.pesch-partner.de  
Gesellschaft bürgerlichen Rechts

**Begrüßung Herr Baudezernent Helmut Cybulska; Stadt Rosenheim; 19.00 Uhr**

**Begrüßung und Einführung in die Thematik Prof. Dr. Franz Pesch (pp a|s); 19.10 Uhr**

Die Dokumentation des Vortrags ist dem Protokoll als Anhang beigefügt.

**Diskussion; 19.25 Uhr**

Im Anschluss an die Einführung bittet Herr Pesch die Experten um ihre Meinung und Einschätzung zu folgenden Themenfeldern:

- Stadtplanung
- Freiraum und Umwelt
- Verkehr
- Energie

Leitfragen führen in die Themenfelder ein und bilden den inhaltlichen Rahmen der Diskussion.

## Themenfeld 1 „Stadtplanung“

### Leitfragen:

- **Wird Rosenheim seiner Funktion als Oberzentrum in der Region Südostoberbayern gerecht?**
- **Durch welche Verfahren und Mitwirkungsmöglichkeiten können bürgerschaftliches Engagement und private Initiativen in der Stadt Rosenheim anerkannt und aktiv gefördert werden?**
- **Welches wären kurz- und mittelfristig realisierbare Projekte mit Vorbildcharakter – sowohl im Bereich des Wohnungsbaus wie auch Handelsprojekte – die als Leuchtturmprojekte zukunftsweisende Beispiele hoher Stadtbaukultur darstellen könnten?**
- **Besteht in Rosenheim der Wunsch, ein Angebot an bedarfsgerechtem oder mietpreisgebundenem Wohnungsbau bereit zu stellen?**
- **Welche Wohnformen stehen im Vordergrund: seniorenrechtliches Wohnen, Mehrgenerationen-Wohnen, Familien oder Studentenwohnen? Welche Strategien sind für Rosenheim denkbar?**

### **Dr. Willi Messing (RoRegio):**

Es besteht ein Mangel an organisatorischer Führung und Regietätigkeiten der Stadt Rosenheim im Bezug auf die ÖPNV-Vernetzung des Umlandes.  
Die Anbindung der Umlandgemeinden ist durch eine bessere Koordination der Beteiligten zu optimieren.

### **Ingmar Töppel (Stadtverkehr Kroiss):**

Der Stadtverkehr ist privatwirtschaftlich organisiert, eine generelle Organisation ist vorhanden.  
Die Stadtbusse (Diesel) bleiben mittelfristig bestehen, wobei langfristig Busse mit Brennstoffzellentechnologie angestrebt werden.  
Es ist möglich, die Innenstadt vom MIV zu befreien und eine Erhöhung der Attraktivität des Stadtzentrums zu erreichen, wenn es Bündlungszentren für den MIV außerhalb des Zentrums gibt.

### **Dr. Willi Messing (RoRegio):**

Es fehlt eine treibende Kraft für Alternativen zum MIV im Bereich ÖPNV mit dem Umland; der Rosenheimer Stadtbus erreicht nur Kolbermoor.

### **Mathias Ecke (Einzelhandelsverband):**

Rosenheim wird seiner Funktion als Oberzentrum der Region weitestgehend gerecht.  
Um der Problematik des Fachkräftemangels entgegenzuwirken und den Bevölkerungszuwachs zu fördern, werden weitere Flächen für den Wohnungsbau benötigt (Neuausweisung von Bauflächen).

### **Martin Grießer (Bayerischer Bauernverband):**

Die Landwirtschaft ist ebenfalls ein wichtiger wirtschaftlicher Faktor und wird benötigt.  
Die Anzahl landwirtschaftlicher Flächen wird im Stadtgebiet aufgrund des Drucks baulicher Entwicklungen zunehmend knapper. Es sollte daher besser eine Nachverdichtung im Innenbereich angestrebt werden, um den Außenraum zu schützen. Flächensparen ist ein Muss.

### **Günter Boncelet (City-Management):**

Mehr als 50% der Stadtfläche sind laut OVB land- und forstwirtschaftliche Flächen, nur 25% Wohn- und Verkehrsflächen.  
Der Siedlungsdruck ist hoch und bezahlbarer Wohnbau ist nötig, um dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Widersprüche zwischen Themenbereichen müssen erkannt und gelöst werden.

**Mathias Ecke (Einzelhandelsverband):**

Es entsteht ein Konflikt zwischen der wirtschaftlichen Stärke und Bedeutung der Stadt im Gegensatz zur verhältnismäßig kleinen Stadtfläche. Bei der Inanspruchnahme von Flächen ist eine sorgfältige Betrachtung des Themas der städtischen Dichte notwendig.

**Ursula Hochrein (Iohrer.hochrein.landschaftsarchitekten):**

Alle Belange müssen berücksichtigt werden. Die Nachverdichtung ist ein wichtiges Thema, aber Wohnraum und Freiraum müssen zusammen betrachtet werden.

Die Qualität innerhalb von Wohnquartieren muss auch durch qualitätvolle wohnungsnaher Freiräume und kurze Wege gewährleistet werden.

**Rainer Heinz (Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen):**

Die Stadt ist in der Pflicht, attraktive Quartiere in der Stadt zu schaffen. Innerstädtische Erholungsflächen sind bislang nicht ausreichend vorhanden, Straßenraum ist nur Verkehrsraum und kein attraktiver Aufenthaltsraum.

Darüber hinaus fehlen in Rosenheim modellhafte Wohnprojekte. Die Stadt muss hier aktiver werden, auch im Bezug auf gemeinschaftliche Wohnungsbauprojekte. Wertvolle innerstädtische Flächen sollten nicht im klassischen Sinne mit „Investorenarchitektur“ bebaut werden.

**Steffen Storandt (Bund Naturschutz):**

Es gibt in Rosenheim auch einen Bedarf an autofreien Wohnquartieren (mehr Grün, mehr Sicherheit, mehr Lebensqualität), sowie Konzepte im Bereich Nullenergiesiedlungen.

Ein Nullenergie-Viertel oder mit Nutzung der Sonnenenergie sogar ein Plusenergie-Viertel in Holzbauweise sollte es nicht nur in Miettraching, sondern erst recht in der Holzstadt Rosenheim geben.

**Josef Huber (Huber & Sohn GmbH & Co. KG):**

Regenerative Energien sind als Zukunftsform selbstverständlich, aber Holz als nachwachsender Rohstoff sollte im Bauwesen eine stärkere Rolle einnehmen.

Nachverdichtungen in Rosenheim könnten in Holzbauweise errichtet werden.

**Dr. Götz Brühl (Stadtwerke Rosenheim):**

Eine Entwicklung zur Nullenergiestadt / CO<sub>2</sub>-neutralen Stadt ist lobenswert, entscheidend ist aber eine Stabilität der Versorgung im Bereich der erneuerbaren Energien.

Die Energiebilanzen müssen genau betrachtet werden und auch der Flächenverbrauch für Technologien in diesem Bereich muss beachtet werden. Ein solches Konzept im Bereich der Nachhaltigkeit muss letztendlich ohne Subventionen leistbar sein.

**Dr. Reinhold Baier (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung):**

Die Stadtplanung sollte bei größeren Bauprojekten die Auswirkungen auf den Verkehr stärker berücksichtigen und einbeziehen.

Die Folgekosten der Mobilität werden zu wenig thematisiert. Das Wohnen in der Innenstadt ist unter diesem Gesichtspunkt vorteilhaft. Die Stadt der kurzen Wege schont auch den Geldbeutel.

**Günter Boncelet (City-Management):**

Die Nachverdichtung der Innenstadt sollte auch eine Nachverdichtung in die Höhe in Betracht ziehen.

Generell muss ein Angebot an sehr guten Wohnlagen geschaffen werden, welche den unterschiedlichen Bedürfnissen des Marktes gerecht werden.

**Dr. Josef Rott (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern):**

Rosenheim zeigte und zeigt in seiner Stadtentwicklung immer wieder den Mut, zum Weiterkommen die erforderlichen innovativen Entscheidungen zu treffen.

Im Bereich des Wohnungsbaus ist eine Bandbreite an verschiedenen Ansätzen wichtig. Es muss ein hohes Angebot an unterschiedlichen Wohnformen geschaffen werden (geförderter Wohnungsbau ebenso wie hochpreisige Projekte).

Die Funktion der Stadt als Oberzentrum muss durch ihre Vielschichtigkeit, der sorgfältigen Abwägung von Projekten und in ihrer Aktivität/ Stadtbild bestehen bleiben. Die Stärke der Stadt ist das Zusammenbringen und Überlagern von unterschiedlichen Funktionen, nicht das Separieren in einzelne Teilgebiete.

**Karl Mair (Stadtheimatpfleger):**

In Zeiten der Globalisierung und Vereinheitlichung der Städte sollte das oberste Ziel die Wahrung der Identität und des damit verbundenen Stadtbilds von Rosenheim sein.

Wichtige Aufgaben der Stadtplanung sind dabei der Erhalt und die Sanierung der Innenstadt, die Schließung von Baulücken und die Nachverdichtung in besonders hoher Qualität.

Ebenso sollten die Siedlungsbereiche und Einfahrtssituationen in die Stadt aufgewertet werden.

Die gestalterische Ausprägung, auch in der Steigerung der Lebensqualität innerhalb der unterschiedlichen Quartiere und Ortsteile, ist von entscheidender Bedeutung.

**Dr. Willi Messing (RoRegio):**

Ziel ist die Integration von Wohnen, Versorgung, Verkehr und energetischen Aspekten gleichermaßen. Dabei muss die Quartiersversorgung sichergestellt werden, um weiteren Verkehr durch Versorgungszentren in den Außenbereichen der Stadt zu vermeiden.

Negativbeispiel: geplantes Nahversorgungszentrum im Norden der Stadt

**Alois Rinser (Bildungswerk Rosenheim):**

Was geschieht mittelfristig mit der BGS-Fläche? Das wäre eine geeignete für beispielhafte Projekte.

**Steffen Storandt (Bund Naturschutz):**

Die Stadt darf nicht auf die Kompetenz und die Erfahrungen der Bürger verzichten.

Bei wichtigen Projekten ist eine breite Information und Beteiligung von Bürgern und Verbänden schon in der Konzeptphase notwendig, z. B. in Workshops. Es gelingt sonst nur in seltenen Fällen, eine weit fortgeschrittene Planung noch zu ändern, wie z. B. beim Herderbach-Projekt.

Für längerfristige Themen sollten Arbeitskreise gebildet werden, z. B. für die Umsetzung der Energiewende, wie in einigen Rosenheimer Bürgerversammlungen schon in 2011 gefordert.

## Themenfeld 2 „Freiraum und Umwelt“

### Leitfragen:

- **Wie soll mit einer Arrondierung der städtischen Randlagen hinsichtlich des Erhalts der ortstypischen Landschaftsbestandteile sowie der klar definierten Dorflagen umgegangen werden?**
- **Wo sollten grundlegend neue Freiräume zur Aufwertung des städtischen Wohn und Arbeitsumfeldes, auch im Hinblick auf gesundheitliche und sportliche Aktivitäten, entstehen bzw. bewahrt werden?**
- **Wie lassen sich Landwirtschaft, Naturschutzbelange und Freizeit- bzw. Erholungsbedarf in Einklang bringen?**

### **Paul Geisenhofer (Wasserwirtschaftsamt Rosenheim):**

Die Auen entlang des Inns, der Mangfall und der Kalten stellen wertvolle Biotope und hochwertige Gebiete für eine sanfte Naherholung dar. Naturschutzfachliche und touristische Belange sollten bei den weiteren Planungen in Einklang gebracht werden.

Von den Flüssen Mangfall und Inn gehen erhebliche Hochwassergefahren aus. Große Teile des besiedelten Stadtgebietes sind hochwassergefährdet. Der technische Hochwasserschutz wird auch nach seiner Fertigstellung keinen absoluten Schutz bieten. Die erwarteten Klimaänderungen werden zu einer weiteren Verschärfung der Hochwasserlage beitragen. Eine nachhaltige Stadtentwicklungsplanung muss sich daher auch künftig permanent mit dem Ziel beschäftigen, das Schadenspotenzial im Stadtgebiet nicht weiter anwachsen zu lassen bzw. es zu reduzieren.

Neben den technischen Anlagen sind vielfältige flankierende Maßnahmen erforderlich:

Wesentliche Weichenstellungen können im Bereich der Bauleitplanung getroffen werden. Hochwasserangepasste Bauweisen können bei der Erteilung von Baugenehmigungen berücksichtigt werden.

Darüber hinaus können von der Stadt Maßnahmen zur Verhaltensvorsorge (Katastrophenschutz, lokale Gefahrenabwehr, Hochwasserwarnung, Sensibilisierung der Bevölkerung) ergriffen werden.

Eine wesentliche Rolle zur Abdeckung von Restrisiken bildet die Elementarschadensversicherung (auch für städtische Gebäude).

Da ein integraler Ansatz beim Hochwasser-Risikomanagement in Bayern noch neu ist, bieten sich auch verschiedene „Leuchtturmprojekte“ an.

### **Ursula Hochrein (Iohrer.hochrein.landschaftsarchitekten):**

Hochwasserschutzmaßnahmen können und müssen gerade im städtischen Umfeld mit landschaftlichen Konzepten bezüglich Naturschutz- und Erholungsnutzung in Abwägung in Einklang gebracht werden.

### **Steffen Storandt (Bund Naturschutz):**

Arrondierung darf in Rosenheim nicht mit Siedlungserweiterungen gleichgesetzt werden, z. B. in Pösling, wo ein landwirtschaftlich geprägtes Dorf durch Ein- und Zweifamilienhäuser massiv erweitert werden soll. Rosenheim hat die zweitkleinste Stadtfläche der kreisfreien Städte in Bayern und muss daher besonders vorsichtig mit seinen Flächen umgehen, um die Natur zu schonen, Verkehr zu vermeiden und die Attraktivität Rosenheims zu bewahren. Die Ortsteile dürfen nicht als „Siedlungsbrei“ zusammenwachsen. Wegen der Gewerbesteuer ist die Zusammenarbeit mit Umlandgemeinden notwendig.

Der Erhalt der Grünflächen innerhalb der Stadt ist wichtig. Neben dem Erhalt und Schutz von Naherholungsflächen sollte es auch Bereiche geben, die Wildnis bleiben dürfen. Sanfte Naherholung und Naturschutz schließen sich nicht aus.

Landwirtschaftliche Flächen sind Teil der Identität der Stadt Rosenheim. Die kleinteilige bäuerliche Landwirtschaft ist wichtig für die regionale Versorgung mit gesunden Lebensmitteln, aber genauso für eine intakte Umwelt, Landschaftsbild und Klimaschutz. Zu intensive Nutzung ist aber ein Problem (Bsp. belastetes Trinkwasser). Notwendig sind hier strengere Regeln und eine bessere Förderpolitik für die kleineren Bauern. Hier ist auch der Verbraucher gefordert, der nicht nur auf den Preis achten sollte.

Darüber hinaus sollten die Kommunen ihren Beitrag zu einer anderen Förderpolitik leisten, z.B. durch eine stärkere Förderung der Regionalvermarktung (Bsp. Grüner Markt) und den beispielhaften Umgang mit eigenen Flächen (Bsp. Gemeinschaftlich bewirtschaftete Nutzgärten).

**Martin Grießer (Bayerischer Bauernverband):**

Es gibt keine bewiesenen Zusammenhänge zwischen der Grundwasserbelastung und der Landwirtschaft. Des Weiteren muss es klare Regeln zur Trennung von Erholungsflächen und Landwirtschaftsflächen geben, diese sind Wirtschaftsflächen.

Die Stadt muss hier aktiv werden und bspw. Betretungsverbote und rechtliche Grundlagen zum Schutz der Agrarflächen erstellen.

Außerdem darf es keine Neuausweisung oder Erweiterung von Schutzgebieten geben, da diese die Landwirtschaft erheblich behindern.

**Ursula Hochrein (Iohrer.hochrein.Landschaftsarchitekten):**

Die Ortskerne der Umgebung müssen als solche identifizierbar bleiben, besonders in der Abgrenzung zur Kernstadt von Rosenheim.

Die Freiräume der Stadt müssen mit Angeboten für alle Generationen verbessert werden und sind in Verbindung mit attraktivem Wohnbau zu sehen.

**Rainer Heinz (Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen):**

Der Einzelhandel der Stadt darf nicht nach Relevanz für das Zentrum beurteilt werden, sondern muss auf Quartiersebene gedacht werden, um eine höhere Kleinteiligkeit zu erreichen und konkrete Defizite in den Außenbereichen beantworten.

Im Bereich der Ortsteile sollte eine dezentrale Versorgung fußläufig zu erreichen sein.

## Themenfeld 3 „Verkehr“

### Leitfragen:

- Die Möglichkeiten zum Straßenausbau sind in Rosenheim weitgehend ausgeschöpft. Nach dem Bau der Westtangente und dem Ausbau der Kufsteiner Straße sind laut den Experten der Stadt keine wirkungsvollen Ausbaumaßnahmen mehr möglich. Welche Mobilitätsformen haben in Rosenheim noch Ausbaupotenzial?
- Welche Auswirkungen sind von neuen Ansätzen wie Mobilitätsmanagement und Elektromobilität mittelfristig für Rosenheim zu erwarten?
- Welche Erwartungen sind mit einer zukunftsgerichteten Entwicklung des Nahverkehrs verbunden?
- Wie kann die Aufenthaltsqualität in der Innenstadt verbessert werden ohne die Kfz-Erreichbarkeit zu verschlechtern?

### Dr. Reinhold Baier (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung):

Der Markt der Pedelecs ist auf dem Vormarsch (ca. 1 Mio. Pedelecs im Vergleich zu ca. 2.300 Elektroautos in Deutschland). In der Folge muss die Infrastruktur angepasst werden und die gegenseitige Akzeptanz im Verkehr gesteigert werden.

Die Zuwachsrate im Radverkehr ist in Rosenheim gering und nimmt eher ab, aber die Pendler in Rosenheim (ca. 10.000 Auspendler gegenüber ca. 20.000 Einpendlern) erzeugen einen enormen Verkehr, so dass Alternativen angeboten werden sollten.

Beispiel der „Radschnellwege“ in Nordrhein-Westfalen

### Dr. Werner Zittel (Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH):

In diesem Bereich muss ein allgemeines Umdenken erfolgen. Die Motorisierung war früher billig und wird heute zunehmend teurer. Dieser Faktor sollte als Anstoß für einen Umdenkprozess dienen.

Die Teuerung sollte genutzt werden, um Alternativen anzubieten und sinnvolle neue Strukturen zu schaffen. Das bedeutet, dass Planungen sich nicht am jeweiligen Status-quo orientieren, sondern an den zum Zeitpunkt der Umsetzung zu erwartenden Randbedingungen.

### Dr. Willi Messing (RoRegio):

Das Ziel muss – auch in der Verbindung von Rosenheim mit seinem Umland – die Entwicklung von Alternativen zum MIV sein. Momentan beträgt der Anteil des ÖPNV's am Verkehr nur ca. 4%, da sinnvolle Alternativen fehlen.

Eine Chancengleichheit zwischen den Kosten für den ÖPNV und dem Parken in der Stadt fehlt, genauso wie eine Anbindung des Umlandes an die Stadt.

Darüber hinaus wird in der Stadt mehr Platz für Radfahrer und Fußgänger benötigt, um diese Fortbewegung attraktiver zu machen. Parkplätze im Straßenraum sollen zu Gunsten von Platz für Fußgänger und Radfahrer reduziert werden (shared space). Parkhäuser sind ausreichend vorhanden.

### Günter Boncelet (City-Management):

Der ÖPNV ist derzeit auch deshalb nicht besonders attraktiv, weil es nicht einmal die Möglichkeit gibt, zwischen Stadt- und Landbus-Verkehr zu wechseln. Da stimme ich RoRegio vollkommen zu. Ich plädiere für eine elektronische Karte, die dieses Wechseln ermöglicht, aber zusätzlich auch noch bei Car-Sharing, bei den Parkhäusern, bei Fahrrad-Ausleihe (gerne auch E-Bikes) und ähnlichem eingesetzt werden kann.

Fahrradfahrer sollen geschützt werden, dürfen aber auch nicht zu Heiligen erklärt werden. An einem erheblichen Teil der Unfälle, an denen Fahrradfahrer beteiligt sind, tragen inzwischen die Fahrradfahrer Schuld. Dies liegt an der erheblichen Geschwindigkeit neuer Räder, Selbstüberschätzung, unvorschriftsmäßiges Verhalten, aber auch daran, dass man sich weigert, Helme zu tragen, etc. Hier darf keine Verkehrung der Tatsachen eintreten. Ich schlage vor, dem niederländischen und schwedischen Beispiel zu folgen, denn 70% der Unfälle mit Todesfolgen bei Fahrradfahrern stammen vom Aufschlagen



mit dem Kopf auf die Windschutzscheiben des PKW. Die beiden genannten Länder entwickeln nun mit der Autoindustrie Scheiben-Airbags. Wenn wir schon in die Zukunft schauen, sollten wir nicht verbieten und permanent ändern, sondern auch zukunftsweisende Technologien entwickeln.

**Mathias Ecke (Einzelhandelsverband):**

Die Entwicklung des Themas Fahrrad beinhaltet eine Anpassung der Fahrradwege ebenso wie eine Disziplinierung bei den Fahrradfahrern. Die technische Entwicklung beim Fahrrad ist extrem. Eine Diskussion „böser Autofahrer – guter Radfahrer“ sollte vermieden werden.

**Dr. Reinhold Baier (Büro für Stadt- und Verkehrsplanung):**

Der Radverkehr kann auf der Fahrbahn mit einem Schutzstreifen gelöst werden und führt nicht zwangsläufig zu Verkehrsbeeinträchtigungen.

Rosenheim ist eine kompakte Stadt und der ÖPNV ist keine gute Alternative zur Erschließung der Innenstadt. Eine Stärkung des Radverkehrs ist daher ökologisch und ökonomisch sinnvoll.

Eine Informationskampagne zum Thema ÖPNV könnte z.B. im Rahmen des Bahnhofumbaus organisiert werden.

**Ingmar Töppel (Stadtverkehr Kroiss):**

Eine Verknüpfung von Bahn, Bus, P&R, ÖPNV, Car-Sharing und E-Bikes ist wichtig und könnte im Bahnhofsumfeld gelingen. Vor allem bei jungen Leuten verändert sich das Verhältnis zur Mobilität. Neben einem vernetzten Verkehr (Onlineinformationen und –leistungen) ist auch ein flüssiger und verlässlicher Verkehr entscheidend.

Bei der Baustellenproblematik in Rosenheim wäre ein Baustellenkoordinator der Stadt sinnvoll, der eine frühzeitige Information der Bürger gewährleistet und somit Frustration vermeidet.

**Dr. Götz Brühl (Stadtwerke Rosenheim):**

Der Wunsch nach einem hohen Maß an Versorgungssicherheit und städtebaulicher Qualität bringt zwangsläufig eine Vielzahl an Baustellen mit sich, vor allem bei größeren Aufgaben wie dem Ausbau des Fernwärmenetzes (Thema CO<sub>2</sub>-Neutralität).

Die Baustellenabstimmung und –koordination funktioniert in Rosenheim aber vorbildlich. Erklärtes Ziel der Stadtwerke ist es, die Dauer einer Baustelle möglichst kurz zu halten.

**Günter Boncelet (City-Management):**

Es ist ein umfangreicheres Mobilitätsmanagement erforderlich. Zum ersten halte ich es für dringend erforderlich, dass wir kleine Shuttle-Busse bekommen, die den Bahnhof und die Loretowiese und alle dazwischen liegenden Parkhäuser miteinander verbinden durch regelmäßiges, kostenloses Anfahren (fahrtscheinfreies). Geschieht dies in einem attraktiven Takt mit und gegen den Uhrzeigersinn, kann der Parksuchverkehr im Zentrum stark reduziert werden. Parallel dazu müssen die Parkhäuser attraktiver werden, es müssen Qualitätstests durchgeführt werden, gegebenenfalls – wenn die Parkbuchten zu schmal sind – Erweiterungen vorgenommen werden. Auch die Ausschilderungen sind zu verändern.

**Steffen Storandt (Bund Naturschutz):**

Der in Rosenheim dominierende Autoverkehr gefährdet schwächere Verkehrsteilnehmer und schädigt Gesundheit und Lebensqualität durch Lärm und Abgase (Beispiel überschrittene Feinstaub-Grenzwerte).

Die Probleme mit dem Autoverkehr lassen sich durch Straßenneubau und -ausbau nicht lösen, da der Verkehr größtenteils kein Durchgangsverkehr ist. Das Elektroauto löst die Probleme nur teilweise (Lärm, Verlagerung von Abgasen). Unfallgefahr, Flächenverbrauch und Energiebedarf bleiben.

Die größten Ausbaupotenziale haben Fahrrad und ÖPNV; dazu sind Verbesserungen nötig sowie Einschränkungen beim Autoverkehr.

Baulich getrennte Radwege stellen ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Zukünftig sollten Schutzstreifen für Radler auf der Fahrbahn realisiert werden. Das ist aus Platzgründen nicht überall möglich; am Mischverkehr auf der Fahrbahn führt dann kein Weg vorbei. Dabei ist ein Umdenken aller Beteiligten im Bezug auf die gegenseitige Rücksichtnahme erforderlich, außerdem ein Tempolimit von 30 km/h in der Innenstadt.

Eine Abschaffung straßenbegleitender Parkplätze führt darüber hinaus nicht nur zu einer besseren Auslastung der Parkhäuser und einer Aufwertung des Straßenbildes, sondern reduziert auch den Parksuchverkehr.

Ein Busverkehr mit dichtem Takt, langen Betriebszeiten, klaren direkten Routen und günstigen Preisen ist wichtig, ebenso ein Verkehrsverbund mit dem Umland.

**Rainer Heinz (Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen):**

In diesem Themenbereich spielt auch die Straßenraumgestaltung eine wesentliche Rolle. Der neue Verkehrsraum darf nicht zu Lasten des Aufenthaltsraums entstehen.

**Karl Mair (Stadtheimatpfleger):**

Zukünftige Aufgabe der Stadt muss es sein, Rosenheim mit dem Umland durch Kooperationen zu verbinden und ein ÖPNV-System mit einer Vielzahl an Netzen aufzubauen.

**Günter Boncelet (City-Management):**

Betrachtet man die Ergebnisse der Befragung von social data, so wird man feststellen, dass von den 900 Personen, die geantwortet haben, „nur“ 22% als eines der Probleme Rosenheims ein Verkehrs-Problem sehen. Nur 7% sprachen dabei von den Themen „Verkehrsberuhigung & Umwelt“. Die allermeisten Personen haben auf Themen wie „Umgehungsstraßen etc.“ hingewiesen. Das heißt, es geht um den schlechten Durchfluss und es geht insbesondere darum, zunächst einmal abzuwarten, bis alle großen Baustellen, die uns seit fünf Jahren begleiten, erledigt sind, um dieses Problem neu zu betrachten. Daher: Die Durchführung der Baustellen muss dringend beschleunigt werden! Und ein Zusammenlegen von Fahr- und Fahrradspur wird im engeren Kern der City den Durchfluss noch weiter behindern. Das City-Management hat 500 Personen befragt, ob sie sich von Autos in der Innenstadt gestört fühlen. Selbst bei der großen Gruppe der befragten Fahrradfahrer und Fußgänger haben durchschnittlich 70% geantwortet, dass sie mit Autos in der Innenstadt überhaupt keine Probleme haben. Man muss diese Fakten zur Kenntnis nehmen.

## Themenfeld 4 „Energie“

### Leitfragen:

- Welche großen Herausforderungen wie beispielsweise die Reduktion der Emissionen, Energieeinsparung, Versorgungssicherheit, Unabhängigkeit bei der Energieerzeugung, bezahlbare Energie und Ersatz für Öl, sehen Sie auf die Stadt Rosenheim, die Bürger und die Unternehmen in den nächsten Jahren zukommen?
- Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf, z.B. im Bezug auf energetische Altbausanierungen, Ausbau der Fernwärme, Ausbau der Fotovoltaik, Effizienzsteigerung bei der Stromnutzung, Verkehrsplanung/ Verkehrsverlagerung?
- Wie würde sich das von der Stadt angestrebte Ziel einer CO<sub>2</sub>-Neutralität auf die Wirtschaft und den Standort Rosenheim auswirken?
- Durch welche konkreten Maßnahmen kann ein „klimagerechter Stadtumbau“ Einfluss auf die Verminderung des Primärenergieverbrauchs und zur Eindämmung des Klimawandels nehmen?
- Wo liegen die Potenziale und Risiken einer geeigneten Klimaanpassungsstrategie für Rosenheim, insbesondere im Hinblick auf die Gewässerläufe der Stadt?

### Dr. Werner Zittel (Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH):

Aufgrund der heutigen Abhängigkeit von fossilen Energieträgern kann die Versorgungssicherheit der Stadt in Zukunft nicht als selbstverständlich angesehen werden. Daher müssen einerseits der Ressourcenverbrauch und die damit verbundenen Energieimporte und andererseits aus Klimaschutzgründen die Emissionswerte reduziert werden.

Für eine stabile und risikoarme Energieversorgung sind die folgenden Punkte entscheidend: Das Mobilitätsbedürfnis und damit das Verkehrsaufkommen reduzieren, auch im stationären Bereich den Wärme- und Strombedarf reduzieren, soweit möglich regionale regenerative Energieträger verwenden und die Erhöhung des Anteils von erneuerbaren Energien (Strom) stärken.

Eine sozial verträgliche Energieversorgung – gerade im Mietbereich – wird bei steigenden Energiekosten ein großes Problem werden. Hierauf muss die Stadt Antworten finden.

### Martin Winter (rosolar):

Die Herausforderung an ein künftiges Energiesystem ist, ein passendes System aus den technischen Möglichkeiten zu entwickeln.

### Gerhard Duschl (Duschl Ingenieure GmbH & Co. KG):

Das Ziel, CO<sub>2</sub> – Neutralität zu erreichen, bedeutet, dass sowohl bei Neubauten als auch im Bestand viele spezifische Probleme zu lösen sind. Es gibt hier nach unserer Erfahrung zwar allgemeine Richtlinien und Vorgehensweisen, die Lösungen am Objekt sind aber speziell zu erarbeiten. Gerade bei der Ertüchtigung von Bestandsanlagen hat sich gezeigt, dass erhebliche Potenziale gehoben werden können, z.B. Reduzierung von Umwälzverlusten, Anpassung von Temperaturniveaus, Spreizungen, hydraulischer Abgleich, tageslichtabhängige Beleuchtungssteuerungen, Einsatz energiesparender Leuchten und Leuchtmittel, Betrieb der Anlagen im Arbeitspunkt usw..

Um diese Schätze einfach und verständlich zu erklären und dann zu heben, sind gut ausgebildete „Köpfe“ erforderlich. Eine große Chance, die Zusammenhänge in das öffentliche Bewusstsein zu transportieren, sehen wir in der weiteren Ausweitung der Lehre an der Hochschule Rosenheim auf diesem Gebiet. Hier sind in den vergangenen Jahren große Fortschritte gemacht worden, eine weitere Konzentration in der Ausbildung auf Schonung von Ressourcen durch intelligente Technik könnte hier einen großen Unterschied für die Stadt und die Region bewirken.

Ich bin überzeugt, dass entsprechende weitere Unterstützung durch die Stadt Rosenheim als gewichtiger Befürworter bei den zuständigen Ministerien in diesem Bereich gehört würde. Vielleicht könnte damit auch ein weiteres Alleinstellungsmerkmal für unsere Hochschule entstehen.

**Steffen Storandt (Bund Naturschutz):**

Energie-Einsparung: Sie ist am wichtigsten. Die sauberste Energie ist die gar nicht benötigte. Altbausanierung hat großes Potenzial. Die Stadt sollte bei der Umsetzung in den öffentlichen Gebäuden als Vorbild vorangehen. Eine unabhängige Energieberatung ist notwendig. Der Verkehr muss mit einbezogen werden.

Energie-Effizienz: Sehr effizient ist die Produktion von Strom und Wärme gleichzeitig. Rosenheim ist durch die Stadtwerke bei der Kraft-Wärme-Kopplung gut aufgestellt. Das Verheizen von Müll ist aber problematisch, Müllvermeidung und Wiederverwertung wären besser.

Statt Erdgas müssen baldmöglichst erneuerbare Energieträger verwendet werden. Beim Energieträger Holz sind aber Fragen offen: Nutzungskonkurrenz bei Holz aus dem Landkreis, evtl. Raubbau und lange Transportwege bei Holz aus Osteuropa.

Sonstige erneuerbare Energien: Größter Handlungsbedarf besteht bei Fotovoltaik und Solarthermie. Dies können Privatleute leisten, die Stadt sollte das aber fördern, z. B. Bürger-Solardächer auf Schulen, Parkhäusern.

**Josef Huber (Huber & Sohn GmbH & Co. KG):**

Die Strategie für Rosenheim muss eine Verbindung aus Energieeinsparung (Anreize/ Förderung) und alternativer Energieerzeugung sein.

**Dr. Josef Rott (Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des Innern):**

Zur Erreichung der Ziele ist auch der privatrechtliche und zivile Bereich gefragt.

**Dr. Werner Zittel (Ludwig-Bölkow-Systemtechnik GmbH):**

Ausgaben für die Haussanierung steht auch eine Wertsteigerung des Objektes gegenüber. Die Anreize in diesem Bereich liegen auch im erhöhten Wiederverkaufswert energetisch optimierter Objekte. Dieser Aspekt kann offensiver kommuniziert werden, z.B. durch Berücksichtigung in der Rentabilitätsbetrachtung.

**Rainer Heinz (Rosenheimer Forum für Städtebau und Umweltfragen):**

Die Überlegungen im Bereich Energiesysteme sollten auch Contracting-Modelle mit einbeziehen.

**Dr. Götz Brühl (Stadtwerke Rosenheim):**

Es muss in jedem Fall gewährleistet sein, dass die Kunden sich auf ein stabiles Netz der Versorgung verlassen und die Energie, die sie benötigen, auch bezahlen können.

## **Zusammenfassung von Prof. Dr. Franz Pesch (pesch partner architekten stadtplaner); 21.35 Uhr**

Die Stadt wird ihrer Stellung als Oberzentrum in der Region – unter anderem durch ihre hervorragende Wirtschaftslage – weitestgehend gerecht. Rosenheim bietet seinen Bürgern eine hohe Lebensqualität und verfügt über ein identitätsstarkes Stadtbild.

Dennoch können in einigen Bereichen Potenziale im Bezug auf ein vielseitiges bedarfsorientiertes Wohnungsangebot, eine Nachverdichtung in den Innenbereichen oder eine verbesserte Quartiersversorgung aufgezeigt werden.

Die Freiraumstrukturen innerhalb des Stadtgebiets Rosenheims, aber auch der Bezug zum Voralpenraum, sind prägende Element der Stadt. Besonders die innerstädtischen Gewässer bergen Potenziale (Erholungs- und Aufenthaltsqualität), aber auch Risiken (Hochwasser/ Klimawandel), mit denen sich in Zukunft weiter auseinandergesetzt werden muss.

Die flache Topographie bietet enormes Potenzial für eine Stärkung des Radverkehrs. Der ÖPNV bedarf vor allem in den Randgebieten einer Optimierung. Ein intelligentes Mobilitätskonzept, welches alle Beteiligten gleichermaßen berücksichtigt, ist zukunftsweisend.

Mit dem Ausbau des Fernwärmenetzes und der aktuellen Aufstellung eines Integrierten Energie- und Klimaschutzkonzepts befindet sich Rosenheim auf einem sehr guten Weg. Die Versorgungsstabilität zukünftig zu sichern wird eine wesentliche Aufgabe der anstehenden Energiewende sein. Ein Mix aus unterschiedlichen nachhaltigen Alternativen der Energieerzeugung in Verbindung mit Energieeinsparung und Wirkungsgrad-Optimierung können ergänzende Maßnahmen darstellen.

### **Anlagen**

Anlage 1: PDF Vortrag Prof. Dr. Pesch

Für das Protokoll: Dippold (pp a|s), Seeburger