



Büro für Stadt-
entwicklung und
Kommunikation

Dipl. Geogr.
Ursula Ammermann

Planungskommunikation
Moderation
Konfliktmanagement
Beratung und Training

Verkehrsentwicklungsplan Rosenheim (VEP)

Auftaktveranstaltung

15. Juni 2016

Dokumentation

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

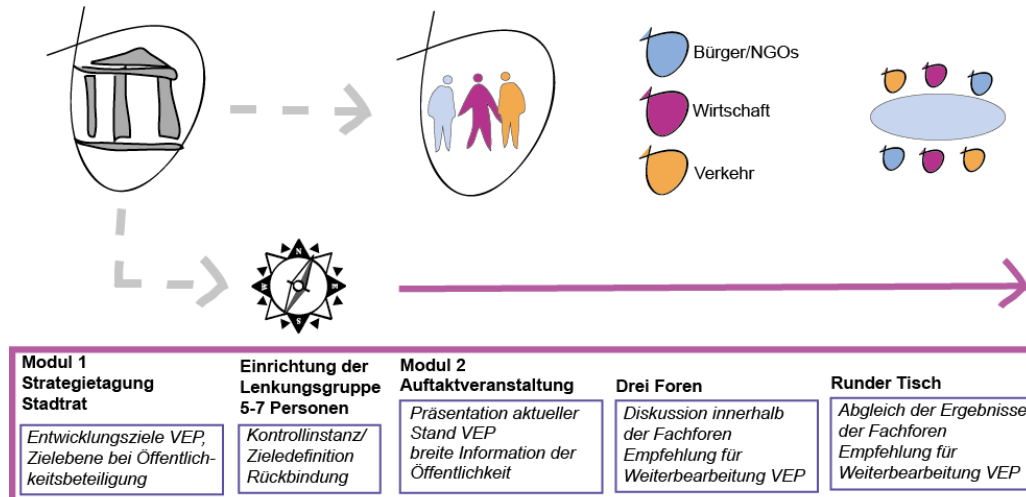
Mobil 0177 320 60 86
info@citycom-muenchen.de
www.citycom-muenchen.de

Inhaltsverzeichnis

1.	Anlass und Ablauf	3
2.	Die fachliche Information zum VEP und SEK	4
3.	Ergebnisse der Gespräche an den Plänen	5

1. Anlass und Ablauf

Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) vom Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr. Ing. Reinhold Baier Aachen im Rahmen des Stadtentwicklungskonzeptes liegt als Entwurf vor. In einem modularen Verfahren wurde im 1. Halbjahr 2016 der VEP der Öffentlichkeit und wichtigen Akteuren vorgestellt und werden Empfehlungen der Bevölkerung zum VEP für Stadtrat und Verwaltung eingeholt:



- **Auftaktveranstaltung am 15.6.2016**
- Forum Wirtschaft am 20.6.2016
- Forum Bürger und NGOs am 25.6.2015
- Forum für Verkehrsträger am 13.7.2016
- Runder Tisch am 20.7.2016

I.F. sind die Ergebnisse der Auftaktveranstaltung dokumentiert.

Ablauf

- | | |
|-----------|---|
| 18.00 Uhr | Begrüßung
Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer

Vorstellen des Konzeptes zur Bürgerbeteiligung
<i>Ursula Ammermann, citycom</i> |
| 18.20 Uhr | Stadtentwicklungskonzept und Verkehrsentwicklungsplan für Rosenheim:
<i>Baudezernet Helmut Cybulska</i>
<i>Dr. Reinhold Baier, BSV Aachen</i> |
| 19.20 Uhr | Vorstellen der Ergebnisse der Strategietagung des Stadtrats
<i>Sonja Epple, citycom</i> |
| 19.30 Uhr | Rundgang: Gespräche an den Plänen mit den Experten: Fragen und Anregungen |
| 20.15 Uhr | Zusammenfassung der Gespräche |
| 20.30 Uhr | Ende der Veranstaltung |

Ca. 100 Bürgerinnen und Bürger, Stadträte, Vertreter der Stadtverwaltung nahmen an der Veranstaltung teil. Der überwiegende Teil waren Anwohner, etwa ein Viertel Geschäftsleute, Arbeitnehmer bzw. Studenten.

2. Die fachliche Information zum SEK und VEP

Oberbürgermeisterin Gabriele Bauer begrüßte die Bürgerinnen und Bürger. Sie betonte die Bedeutung des Verkehrsentwicklungsplans für die Stadt und freut sich auf die Einschätzung der Bürgerinnen und Bürger zu den Zielen und Vorschlägen im VEP. Der Stadtrat hat sich bereits am 30. Januar 2016 in einer Strategiewerkstatt mit den Zielen und Maßnahmenvorschlägen zur Bewältigung der Mobilität in Rosenheim 2025 befasst und seinerseits Themen und Fragen für die Bürgerbeteiligung formuliert.

Baudezernent Helmut Cybulska berichtete zu Beginn über den aktuellen Stand des zwischenzeitlich weit vorangeschrittenen Stadtentwicklungskonzeptes. Das SEK wird um die Themen Mobilität und Infrastruktur ergänzt. Nach der Stadtratswerkstatt werden die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP in das SEK eingearbeitet.

Dr. Reinhold Baier vom Büro BSV Aachen stellte den Entwurf zum gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplan mit seinen Zielen und Maßnahmenvorschlägen vor: 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. 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.

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 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.

Nahmobilität fördern

durch ein dichtes, umwegfreies, ausreichend dimensioniertes und sicheres Fußwegenetz, ein dichtes Angebot an sicheren Überquerungsstellen und eine sichere, direkte Führung des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen sowie komfortablen Routen in verkehrersarmen Straßen, Grünanlagen. Ausführlich ging er auf das Konzept der Schutzstreifen im Radverkehr ein, das aus fachlicher Sicht die Basis des Radverkehrskonzeptes in Rosenheim bildet.

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 Parkieranlagen, 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.

3. Ergebnisse der Gespräche an den Plänen

Autoverkehr (MIV)

Allgemeines

Die Bürgerinnen und Bürger an den Informationstafeln zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) und Parkraumangebot stellten vornehmlich konkrete Fragen mit kritischem Ansatz gegenüber bestehenden Situationen und geplanten Maßnahmen. Die folgenden Fragen mit Bemerkungen sind Einzelmeinungen, die thematisch zusammengefasst wurden.

Verkehrskonzept

Es fehlt ein übergeordnetes Verkehrskonzept, das eine Verknüpfung mit Verkehrsplanungen der Nachbarkommunen vorsieht. Ist so etwa geplant?

Kufsteiner Straße

Warum wird die Kufsteiner Straße vierstreifig ausgebaut, wenn es demnächst eine voll ausgebaute Westtangente gibt und das Verkehrsaufkommen in diesem Bereich aus fast 60% Binnenverkehr besteht? Ein dreistreifiger Ausbau erscheint ausreichend. Es ist auch zu

bedenken, dass eine ausgebaut Kufsteiner Straße auch mehr Verkehr anzieht. Die Situation für Radfahrer ist auf der Kufsteiner Straße derzeit sehr bedenklich. Es erscheint merkwürdig, dass es eine Ampel für Fußgängerübergang auf der Höhe Aldi gibt, die durch Fußgänger zu bedienen ist. Wird dadurch nicht der Verkehrsfluss stark beeinträchtigt?

Kaiserstraße

Die vom Büro BSV vorgeschlagene Einbahnregelung Richtung Norden zwischen Ludwigsplatz und Ellmaierstraße wird kritisiert. Es wird befürchtet, dass man in Spitzenzeiten bei Fahrten aus Richtung Norden dem Stau nicht ausweichen kann.

Ludwigsplatz am Mittertor

Der Kreisverkehr wird kritisch gesehen.

Tempo 30

Eine Beschränkung auf Tempo 30 wie in der Hubertusstraße wird sehr positiv und damit beispielhaft für andere Straßen gesehen.

Die Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzung soll erhöht und damit verbessert werden.

Erfassung von Verkehrsaufkommen

Es wird nach der automatischen Erfassung von Verkehrsaufkommen im Bereich von Kreuzungen hinsichtlich der Verbesserung des Verkehrsflusses gefragt. Wären Infrarotrichtungen und Video nicht besser als Induktionsschleifen? Werden Lichtsignalanlagen in Abhängigkeit vom Verkehrsaufkommen gesteuert? Stichwort: Grüne Welle! Es werden Lichtsignalanlagen gefordert, die vom Verkehrsaufkommen gesteuert werden.

Radfahrtsicherheit

Die Sicherheit der Radfahrer im Bereich von Ampelanlagen ist nicht gegeben, wenn Abbiegeverkehr die Fahrradspur kreuzt. Welche Möglichkeiten gibt es hier, die Sicherheit zu erhöhen? Vorschlag: Größere Ampeln für Radfahrer, die auch von den Autofahrern wahrgenommen werden.

Kann vereinzelt nicht auch auf Lichtsignalanlagen ganz verzichtet werden?

Parkraumangebot

Das Parken im Straßenraum soll verboten werden. Als Beispiel wird die Bahnhofstraße genannt. So würden Parkhäuser mehr genutzt.

Rad- und Fußgängerverkehr

Das Thema Fuß- und Radverkehr beschäftigt Menschen aller Altersgruppen. Das zeigt sich auch bei der Diskussion an den Plänen, insbesondere beim Thema Radverkehr. Es waren viele junge Verkehrsteilnehmer anwesend, Schüler und Studenten, für die das Rad das Hauptverkehrsmittel in Rosenheim bedeutet.

Radverkehr

Grundsätzlich waren sich die Anwesenden einig, dass das Radwegenetz ausgebaut und die Radwege in einen guten Zustand versetzt werden sollen. Einige Radwege seien so schlecht, dass sie gefährlich für unsichere Radler sein können. Insbesondere der Winterdienst auf den Radwegen ist aus Bürgersicht unzureichend. Das ist für die Bürger ein wichtiger Grund für die Verlegung der Radwege auf die Straße: Schutzstreifen, so die Meinung der Anwesenden, werden bereits jetzt von Schnee und Eis befreit, während auf Radwegen, die mit Gehsteigen kombiniert sind, der Schnee oft liegen bleibt.

Der Schutzstreifen erscheint den Anwesenden von großem Vorteil, was die Sicherheit und Übersichtlichkeit im Straßenverkehr betrifft. So gibt es derzeit Situationen, bei denen die Radfahrer kurz vor Kreuzungen vom Radweg, der zwischen Gehweg und parkenden Autos geführt wird, auf die Straße abgeleitet werden und als Linksabbieger sich kaum mehr einordnen können. Die einbiegenden Radler werden von den Autofahrern oft zu spät wahrgenommen. Es entstehen unklare Gefahrensituationen für alle Verkehrsbeteiligten. Radler auf Schutzstreifen sind dagegen als Verkehrsteilnehmer direkt wahrnehmbar und ein Abbiegen kann frühzeitig angezeigt werden.

In der Diskussion kam die Idee auf, dass man zukünftig möglichst wenig bis überhaupt keine Markierungen auf den Straßen aufbringen sollte. Alle Verkehrsteilnehmer müssten dann mehr Rücksicht aufeinander nehmen und sich umsichtig im Straßenverkehr bewegen. Das hätte auch den Vorteil, dass man die vielen Schilder auf möglichst nur ein einziges reduzieren könnte. Dieses gelte dann für alle Verkehrsteilnehmer gleichermaßen.

Es wurde stark dafür votiert, dass die Radwegverbindungen vom und ins Umland stärker ausgebaut und attraktiv gestaltet werden sollten. Ob die Wege immer an den Hauptverkehrsstraßen geführt werden sollen oder eher nicht, wurde unterschiedlich gesehen. Wichtig war allen Diskutierenden, dass die Strecken möglichst direkt geführt nicht zu umständlich geführt werden. Einige befürworteten attraktive Radwege z.B. an der Mangfall oder dem Mangfallkanal oder durch ruhigere Nebenstraße. Auch bei diesen Wegen muss es aber eine möglichst direkte Verbindung von A nach B geben und keine komplizierte Wegführung, die dann keiner mehr fährt. Ein Vorschlag war, die Radschnellrouten zu überdachen, so dass Radler mehr oder minder trocken zum Ziel kommen.

Zukünftig muss auch beachtet werden, dass Pedelecs rasant im Straßenverkehr zunehmen. Sie benötigen mehr Platz auf den Radwegen oder Schutzstreifen.

Busse und Bahnen

Die Bürger stellten weniger konkrete Fragen, als dass sie untereinander und mit den Expertinnen und Experten Probleme und Lösungsansätze diskutierten.

Gesamtnetz

Die Teilnehmenden sind vielfach der Meinung, dass das Angebot innerhalb der Kernstadt schon recht gut ist. Stark verbesserungswürdig sind aber die Stadt-Rand- bzw. Stadt-

Umland-Verbindungen. Sie wünschten sich für viele Strecken eine Taktverdichtung und für manche Abschnitte, die am Wochenende gar nicht bedient werden, ein geeignetes Angebot.

Vielen fehlt ein funktionierender Verkehrsverbund.

Des Weiteren bestand ein vielfacher Wunsch nach einem systematischen Park and Ride-Angebot (P&R) mit Flächen an den Einfallstraßen in Kombination mit einem attraktiven Pendelbusangebot. Auf Strecken, auf denen Bahnlinien existieren, sollten die Pendler so weit wie möglich „draußen“ abgeholt werden. Also z.B. Stephanskirchen, aber auch nach Süden, wo Richtung Raubling ehemalige Haltepunkte bzw. aufgelassene Bahnübergänge zu regulären Haltestellen ertüchtigt werden könnten.

Spitzenzeiten

Thematisiert wurden auch Anpassungsmöglichkeiten im Binnenverkehr. Aus aktuellem Anlass (starke Regengüsse) wünschten sich viele Radfahrer und Fußgänger ein flexibles (d.h. erhöhtes) Busangebot. Das Problem: Bei schlechtem Wetter fahren noch mehr Menschen mit dem Pkw und die Busse stehen im Stau. Außerdem sind die Busse dann überfüllt. Den anwesenden Verkehrsunternehmen ist das Problem durchaus bewusst; eine Lösung ist aber fast unmöglich.

Komfort

Es wird von einigen Bürgerinnen und Bürgern ein höherer Komfort rund um die Bushaltestellen angemahnt. So gibt es nicht überall überdachte Wartehäuschen und an vielbefahrenen Straßen keinerlei Spritschutz. Auch für den Einstieg wünscht man sich Erleichterungen; z.B. Niederflurbusse bzw. höhenangepasste Haltebuchten. Ein Experte weist in diesem Zusammenhang auf den etwas höheren, abgeschrägten „Kasseler Randstein“ als Lösungsmöglichkeit hin.

Kommunikation

Nach Meinung einiger Anwesenden könnten Information und Marketinganstrengungen in Bezug auf den ÖPNV in Rosenheim besser sein. So kennen sich Wenigfahrer zu wenig mit Fahrtstrecken und Tarifen aus und fahren mutmaßlich aus „Angst“ und Unkenntnis nicht mit Bus und Bahn. Ein wesentlicher Beitrag zur Nutzungssteigerung könnten verbesserte Echtzeitinformationen über Staus, Anschlüsse, P&R- und Parkhauskapazitäten sein.

Generelles

Es wurden einzelne Anregungen zum Radverkehr wie Kennzeichnung der Radwege, Schutzstreifen, Parken, Erweiterung der Fußgängerzone eingebracht, ferner wurde Grundsätzliches angesprochen, z.B. ob die Autonutzung noch zeitgemäß ist, zumal die Autos immer größer werden. Nach der Diskussion zum VEP soll die Umsetzung durch Stadtrat und Stadtverwaltung zügig erfolgen.