



Büro für Stadt-
entwicklung und
Kommunikation

Dipl. Geogr.
Ursula Ammermann

Planungskommunikation
Moderation
Konfliktmanagement
Beratung und Training

Verkehrsentwicklungsplan Rosenheim (VEP)

Teil: Forum Verkehrsträger

13. Juli 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

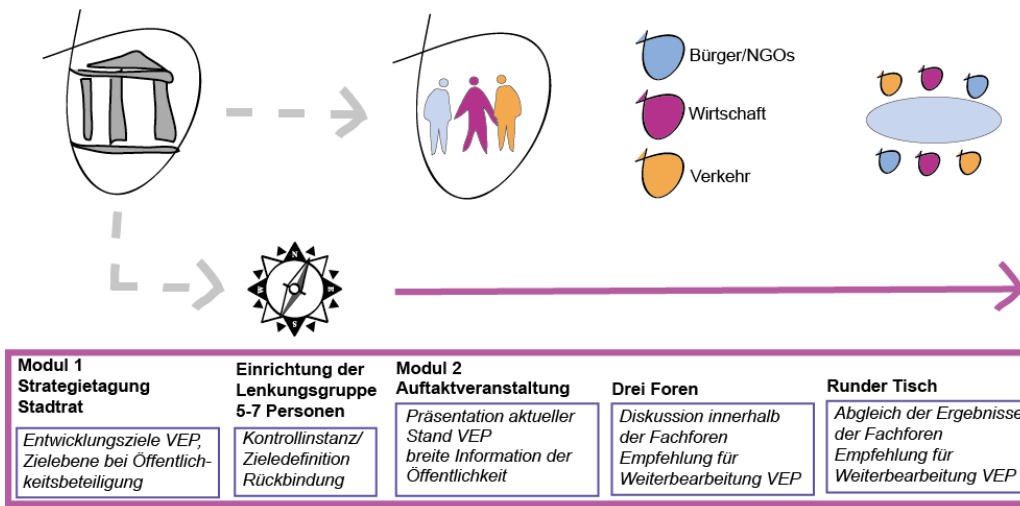
Inhaltsverzeichnis

0.	Anlass und Ablauf	3
1.	Informationen zum VEP und SEK	5
2.	Diskussionsgrundlagen für die Arbeit in den Foren	6
3.	Ergebnisse der Diskussion	8
3.1.	MIV und Parkraumangebot	8
3.2.	Radverkehr und Fußgänger	10
3.3.	ÖPNV	12
3.4.	Empfehlungen an den Stadtrat	13
4.	Runder Tisch	14
5.	Anhang – Fotoprotokolle	15

0. 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:



Am 30. Januar 2016 befasste sich der Rosenheimer Stadtrat in einer Strategiewerkstatt mit den Zielen und Maßnahmenvorschlägen zur Bewältigung der Mobilität in Rosenheim 2025 und formulierte Themen und Fragen für die Bürgerbeteiligung. Es folgten bzw. folgen:

- 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 des Forums Verkehrsträger vom 13.7.2016 dokumentiert.

Ablauf

- 17.00 Uhr Begrüßung
- 17.15 Uhr Der Verkehrsentwicklungsplan für Rosenheim:
Zusammenfassung der Analyse, Ziele und Vorschläge des
Gutachterbüros
Jürgen Stintzing, Tiefbauamt
- 17.35 Uhr Einstieg in die Diskussion:
So stelle ich mir Verkehr und Mobilität in Rosenheim im Jahre 2035 vor.
- 17.50 Uhr Diskussion zu den Zielen und Vorschlägen des Stadtrats
Mit kurzer Pause
- 20.15 Uhr Zusammenfassung der Ergebnisse
- 20.25 Uhr Wahl der Sprecher für den runden Tisch am 20. Juli
- 20.30 Uhr Ende der Veranstaltung

Teilnehmer:

Auerswald, Rico, Regionalverkehr Oberbayern
Bauer, Dietmar, Regionalverkehr Oberbayern
Messing, Willi Dr., Initiativkreis Pro Regio
Paulo Machado, INN-TAXI GmbH & Co.KG
Reiter, Gerhard , Reiter GmbH
Schmidtchen Petra, Reiter GmbH
Storandt, Steffen, VCD
Stürzl, Mario, ADFC Rosenheim
Töppel, Ingmar, 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. Hans Zagler, Landratsamt Rosenheim/RoVG

Moderation:

Sonja Epple
Ursula Ammermann

1. Informationen zum VEP und SEK

1.1. Stadtentwicklungskonzept (SEK)

Jürgen Stintzing informierte über die Bedeutung des Verkehrsentwicklungsplanes für das Stadtentwicklungskonzept, das seit einigen Jahren erarbeitet wird. Mobilität und Infrastruktur sind die letzten großen Bausteine, die noch bearbeitet werden müssen. Nach der Öffentlichkeitsbeteiligung zum VEP wird der Stadtrat die verkehrspolitischen Zielsetzungen für die nächsten Jahrzehnte festlegen. Das Ergebnis wird dann in das SEK eingearbeitet.

1.2. Der Verkehrsentwicklungsplan (VEP)

Der gesamtstädtische Verkehrsentwicklungsplan beinhaltet 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 und zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Ziel des VEP ist es, dass individuelle Wege im räumlichen Nahbereich wieder 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 Umweltverbands, 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.

Übersicht: Ziele und Vorschläge im VEP

Nahmobilität fördern

durch ein dichtes, Umweg freies, ausreichend dimensioniertes und sicheres Fußwegenetz, ein dichtes Angebot an sicheren Überquerungsstellen und eine sichere, direkte Führung des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen sowie komfortablen Routen in verkehrsaeren Straßen, Grünanlagen

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.

2. Diskussionsgrundlagen für die Arbeit in den Foren

Die wesentlichsten Aussagen und Ziele des VEP und aus dem Strategie-Workshop des Stadtrates vom Januar 2016 wurden zusammengefasst und dienen den Forenteilnehmern als Diskussionsgrundlage. Dabei wurde gefragt:

- Stimmen Sie den Aussagen/Zielen des Gutachters/der Stadträte zu?
- Unter welchen Voraussetzungen sind für Sie, die Ziele zu verfolgen?
- Welche Anreize/Maßnahmen scheinen Ihnen geeignet, was sollte auf keinen Fall passieren?

2.1. MIV und Parkraumangebot Innenstadt Aussagen und Ziele aus dem VEP und Strategie-Workshop des Stadtrates:

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.

Die Innenstadt ist vom MIV überlastet. Der Verkehr soll im Stadtzentrum reduziert werden

3.

Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist ausreichend und soll beibehalten werden. Weitere Parkhäuser sollen in der Innenstadt nicht gebaut werden.

Die Nutzung der Parkhäuser soll gefördert werden.

Stellplätze am Fahrbahnrand sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Radverkehrsführung maßvoll reduziert werden.

2.2. Radverkehr und Fußgänger:

Aussagen und Ziele aus dem Strategie-Workshop des Stadtrats:

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), Schutzstreifen 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...)

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

3.

Die Radverbindungen vom Umland in die Innenstadt sollen verbessert werden.

2.3. ÖPNV

Aussagen und Ziele aus dem Strategie-Workshop des Stadtrats:

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 Fahrplankontakt 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

3. Ergebnisse der Diskussion

3.1. MIV und Parkraumangebot

Zu 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.

Diese Aussage wird 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 Schulanfangszeiten 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 dem 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, ist erforderlich

Zu Aussage 2.:

Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes und die Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem Kfz sollen generell erhalten bleiben.

Die Innenstadt ist vom MIV überlastet. Der Verkehr soll im Stadtzentrum reduziert werden

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.

Zu Aussage 3.:

Das Parkraumangebot in der Innenstadt ist ausreichend und soll beibehalten werden. Weitere Parkhäuser sollen in der Innenstadt nicht gebaut werden.

Die Nutzung der Parkhäuser soll gefördert werden.

Stellplätze am Fahrbahnrand sollen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Radverkehrsführung maßvoll reduziert werden.

Einig sind sich die Teilnehmer, dass das Stellplatzangebot im Straßenraum zu reduzieren ist. Das Wort maßvoll in der letzten Aussage 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

- Der Parkraum im Straßenraum in der Innenstadt ist konsequent 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. Radverkehr und Fußgänger

Zu Aussage 1.:

Die Sicherheit für Fußgänger und die Aufenthaltsqualität für Fußgänger soll erhöht werden.

Maßnahmenvorschläge:

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

Hierzu besteht Einigkeit bei den Verkehrsträgern. Geringere Geschwindigkeiten und weniger Autoverkehr sind Voraussetzungen für mehr Sicherheit und Aufenthaltsqualität. Langfristig, so die Anregung eines Teilnehmers, sollen nur noch Elektroautos in der Innenstadt fahren. Die Teilnehmer schlagen vor:

- Erweiterung der Fußgängerzone in die Innere Münchner Straße, Salingarten, Bahnhof...
- Für Fußgänger und Radfahrer sicheres Überqueren des Ludwigsplatzes ermöglichen
- 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

Zu Aussage 2.:

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

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

Die Verkehrsträger sind sich einig: Das Schutzstreifenkonzept ist die sicherste Alternative für Radfahrer, die Schutzstreifen müssen aber ausreichend breit sein.

Die Schutzstreifen müssen 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 Schutzstreifen 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. Der MIV muss im Abstand von mindestens 1,50 Meter am Radfahrenden vorbeifahren. 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

Fahrradstraßen sind sinnvoll bei parallel laufenden Verkehrsachsen, um die Radfahrer von Hauptverkehrsstraßen wegzubringen, so könnte die Von-der-Tann-Straße zwischen Wittelsbacher- und Prinzregentenstraße als Fahrradstraße ausgewiesen werden

Zu Aussage 3.:

Die Radverbindungen vom Umland in die Innenstadt sollen verbessert werden.

Hier wird große Zustimmung geäußert. Weitere Vorschläge dazu:

- Radschnellwege sind notwendig gerade auch für Pendler, dies wird derzeit mit den SUR-Gemeinden diskutiert
- Soweit der Neubau von Radschnellwegen oft 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 Radfahrer- und Fußgängerbrücke über den Inn errichten.

3.3. ÖPNV

zu Aussage 1.:

Der ÖPNV soll stärker als bisher gefördert werden.

Maßnahmenvorschläge dazu:

- Das Liniennetz soll erweitert werden. Es soll mehr direkte, umwegfreie Verbindungen geben.*
- Der Fahrplankontakt soll verdichtet werden. Die Busse sollen häufiger fahren.*
- Die Fahrplanzeiten sollen erweitert werden. Busse sollen auch am Abend und am Wochenende fahren.*
- Pendlerparkhaus am Bahnhof.*

Es besteht im Großen und Ganzen Einverständnis mit den Vorschlägen des Gutachters.

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 Haupteinfallstraßen 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 Pendlerparkplätze ausweisen, so wird der MIV aus dem Umland nach Rosenheim hineingezogen: 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. Mögliche Maßnahmen zur Verbesserung des ÖV sind mit dem künftigen Nahverkehrsplan für Stadt und Landkreis Rosenheim abzustimmen.

Die Finanzierung wird als eine Schlüsselstelle beim ÖV gesehen. 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, z. B. Wiedereinführung der Ring-Linie 11, 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)
- Ampelvorrechtigungen konsequenter 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.

3.4. Empfehlungen für den Stadtrat

Die Diskussion im Forum Verkehr führte zu diesen Empfehlungen

MIV und Parken

- Das Verkehrsnetz in Rosenheim ist ausreichend, gerade auch im Hinblick auf eine gewünschte Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt
- Die Innenstadt soll für das Auto erreichbar bleiben, aber der Anreiz in die Stadt zu fahren, muss verringert werden
- Das Stellplatzangebot im Straßenraum ist zu reduzieren

- Der hierdurch mögliche Flächengewinn soll genutzt werden als Platz zum Aus- und Einsteigen für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen, für Fußgänger und Radfahrer, für mehr Sicherheit
- Die Benutzung der Parkhäuser ist zu fördern; dazu zählt auch eine nutzerfreundliche Gestaltung
- Stellplatzbewirtschaftung im Straßenraum soll konsequent erfolgen, dazu gehört auch die Loretowiese durch ein abgestimmtes Parkgebührenkonzept: je näher an der Innenstadt geparkt wird, umso höher sind die Parkgebühren ist erforderlich
- Die Zunahme von Paketdiensten muss bei einer Stellplatzkonzeption mit bedacht werden (Flächen zum Be- und Entladen)
- Konsequenter Ampelbevorrechtigungen für Busse
- Einrichten eines Bahnhalts in Stephanskirchen, um das Pendleraufkommen nach München über Rosenheim zu verringern
- Verringerung des Autoverkehrs aus dem Umland nach Rosenheim
- Kooperation der Stadt Rosenheim mit den Gemeinden für ein gemeinsames Verkehrsnetz, Pendlerparkplätze in den Umlandgemeinden

Radverkehr und Fußgänger

- Das Schutzstreifenkonzept ist die sicherste Alternative für Radfahrer, aber mit deutlich breiteren Schutzstreifen als 1,50 Meter
- Radschnellwege Stadt-Umland ausbauen bzw. neu errichten, je nach Situation auch vorhandene Straßen nutzen
- Beispiele für Handlungsbedarf: Mangfalldamm als Radschnellweg ausbauen, eigene Brücke über den Inn für Radfahrer und Fußgänger, Fahrradstraße in der Von-der-Tan-Straße
- Fußgängerzone erweitern, aber ohne Barrieren für Radfahrer
- Bestehende Fußgängerbereiche für Radfahrer passierbar machen

ÖPNV

- Grundsätzliche Willensentscheidung zur Förderung des ÖV mit klaren Vorgaben zur Erhöhung des ÖV-Anteils durch die Politik
- Weitere Busspuren (auch auf Kosten des Autoverkehrs) und auch für Taxis nutzbar, Beschleunigung, Fahrpreisgestaltung, Ringlinien, ÖV auch in FGZ
- 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

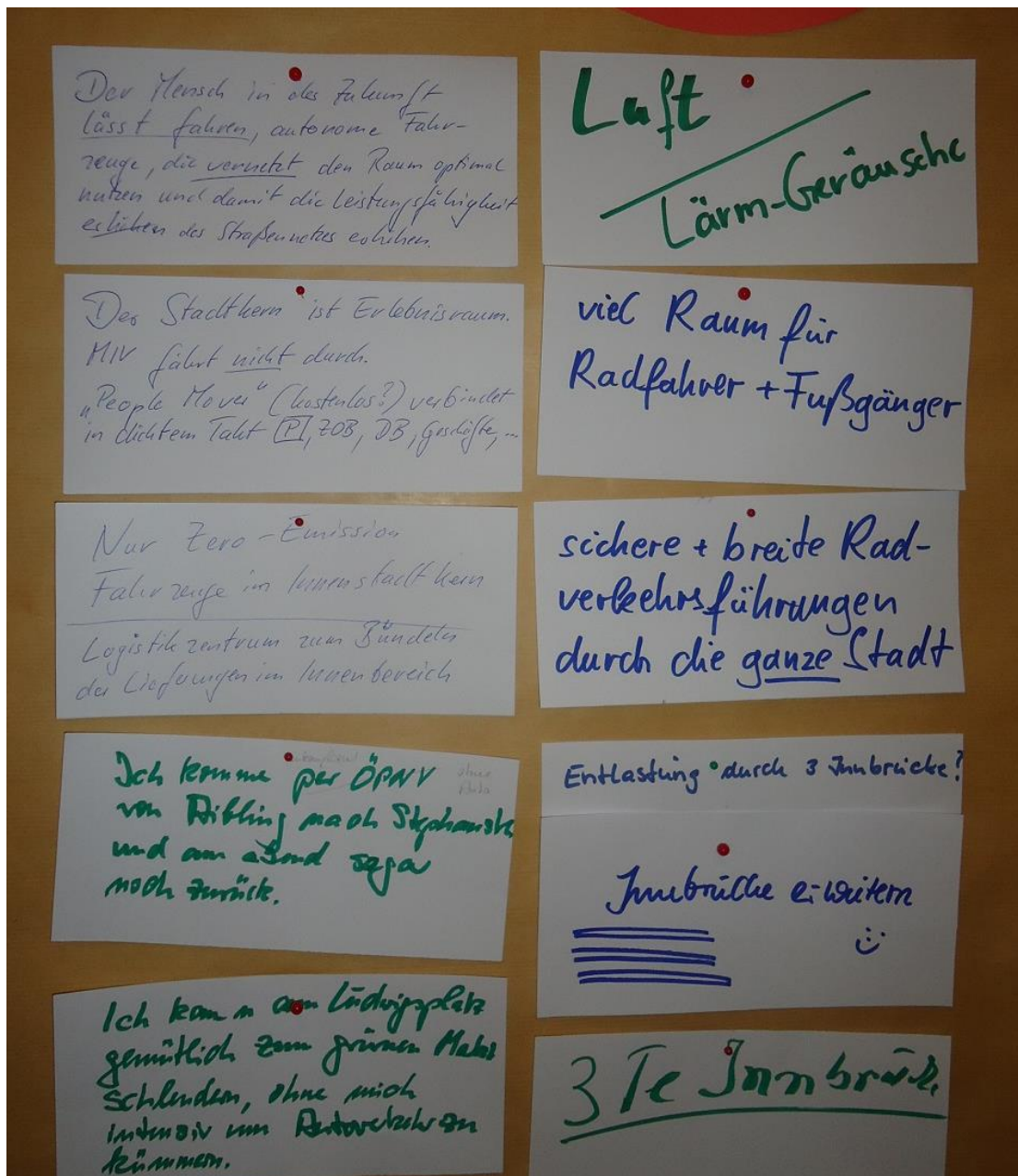
4. Runder Tisch

Für die Mitarbeit am Runden Tisch am 20. Juli 2016 haben sich zur Verfügung gestellt: Hr.Töppel, Hr. Machado.

5. Anhang

Einstiegsfrage: So stelle ich mir Verkehr in Rosenheim im Jahr 2035 vor:

- Der Mensch in der Zukunft lässt fahren; autonome Fahrzeuge, die vernetzt den Raum optimal nutzen und damit die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes erhöhen
- Der Stadtkern ist Erlebnisraum: Der MIV fährt nicht durch. "People Mover" (kostenlos?) verbindet in dichtem Takt Parken, ZOB, DB, Geschäfte...
- Nur Zero-Emission-Fahrzeuge im Innenstadtkern
- Logistikzentrum zum Bündeln der Lieferungen im Innenbereich
- Viel Raum für Radfahrer und Fußgänger
- Sichere und breite Radverkehrsführungen durch die ganze Stadt
- Ich komme unkompliziert ohne Auto von Aibling nach Stephanskirchen und am Abend sogar zurück
- Ich kann am Ludwigsplatz gemütlich zum grünen Markt schlendern, ohne mich intensiv um Autoverkehr zu kümmern
- Entlastung durch 3. Innbrücke
- Innbrücke erweitern
- 3. Innbrücke



Ergebnisse der Diskussion

Motorisierter Individualverkehr

Innenstadt erreichbar lassen, aber Autoverkehr reduzieren in Innenstadt

Verkehrsbewusstsein der Bürger entwickeln

Innenstadt über andere VM erreichbar → Rad, ÖV machen

Wechsel zwischen Verkehrsmitteln / -trägern verbessern

Verbindungen Umland - Stadt unzureichend
→ Gespräche Stadt - Gemeinden notwendig

3. Innbrücke erforderlich wenn Verkehr so läuft wie derzeit

→ Vernetzung von unterschiedlichen Maßnahmen erforderlich

Parken

Parkraum in Innenstadt konsequent bewirtschaften → auch Loretowiese

Autonutzung durch Parkgebühren-Konzept überflüssig machen

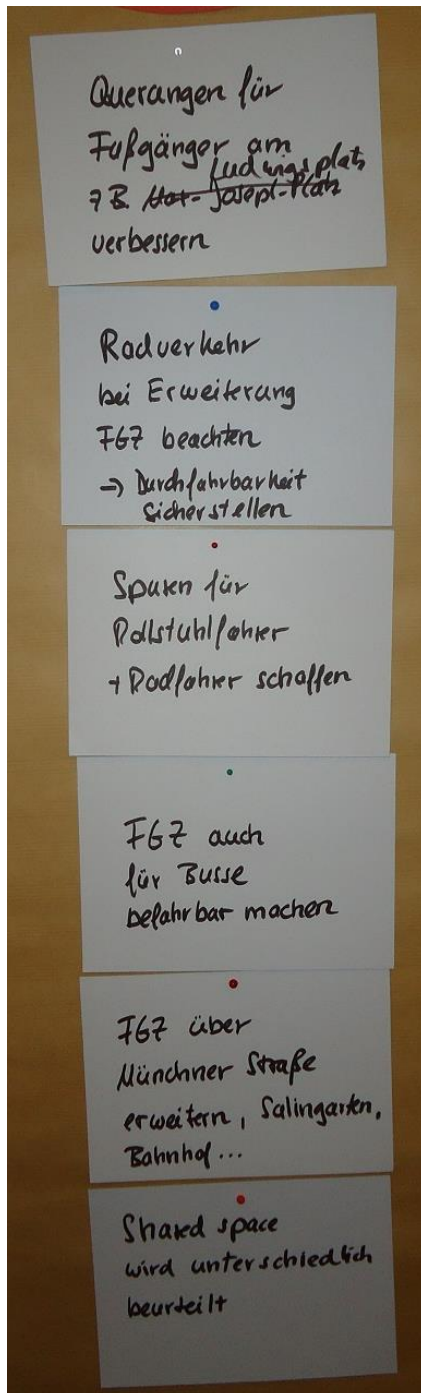
Bei Parkhausnutzung auch Nutzergruppen einbinden

Stellplätze am Straßenrand reduzieren
→ Mobilitätseingeschränkte Personen Platz schaffen

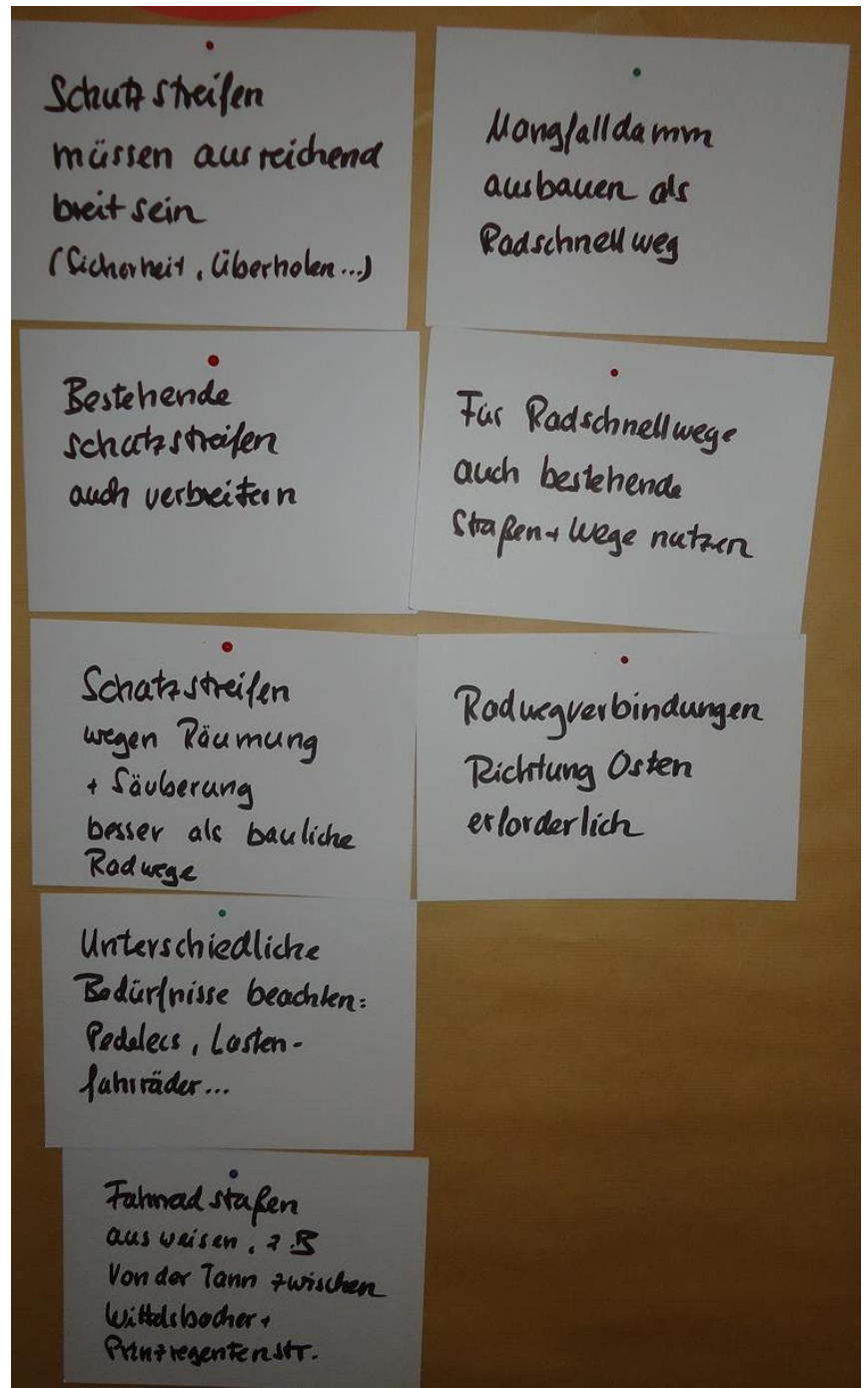
Raum für Be- und Entladen schaffen

Ludwigplatz: besser Sicht + Sicherheit für Fußgänger durch weniger Stellpl.

Fußgänger/FGZ



Radverkehr



ÖPNV

Innbrücke ist derzeit Nadelöhr im ÖV

Politische Willensbildung im Stadtrat + Umsetzung erforderlich

Im ÖV gibt es bereits gute Angebote
→ sind wenig bekannt

Klare Ziele formulieren im VEP:
→ Steigerung lok. ÖV um 6% auf....
→ Finanzmittel bereitstellen

Einverständnis mit allen Vorschlägen!

→ Fahrgastinformation verbessern

ÖPNV wirksam machen durch z.B. Beschleunigung, eigene Spurenr

→ Werbekampagnen erforderlich zum Umstieg auf Bus

Bewusstsein bei Bürgern für ÖV schaffen:
Bus schneller als Auto

- Fahrgastinfrastruktur verbessern

Finanzmittel für Umdenk-Maßnahmen → schneller Verbindungen z.B.

Fahrtpreis muss stimmen -

Mögliche Maßnahmen mit Nahverkehrsplan abstimmen
→ Linie 11

- kleine Maßnahmen
→ ebenerdiger Zugang
→ Barrierefreiheit

Dialog im ÖV

Dialog zwischen Stadt + Gemeinden erforderlich zur ÖV-Verbesserung notwendig

Klärungsbedarf zwischen Stadt + ÖV-Betreibern zur Finanzierung