



**HANBRUCHER STRASSE 9
D-52064 AACHEN**

TELEFON 0241-7 05 50-0

TELEFAX 0241-7 05 50-20

MAIL@BSV-PLANUNG.DE

WWW.BSV-PLANUNG.DE

UST-IDNR.DE 121 688 630

**Stadt Rosenheim
Untersuchungen zum Verkehrs-
entwicklungsplan**

Schlussbericht des Gutachters

Bearbeitung:

Dr.-Ing. Reinhold Baier
Dr.-Ing. Katja Engelen
Dipl.-Ing. Alexandra Klemps-Kohnen
Dipl.-Geogr. Angelika Reinartz

Aachen, im Mai 2015

N:\2012_12\120660_Rosenheim VEP\Texte\Berichte\120660_be_V60.doc

Inhaltsverzeichnis

0	Aufgabenstellung und Herangehensweise	4
1	Regionale Einbindung	7
2	Städtebaulich-verkehrliche Grundstruktur	9
3	Verkehrssicherheit	11
3.1	Unfallanalyse	12
3.1.1	Fußgängerunfälle	15
3.1.2	Radfahrerunfälle	16
3.1.3	Kinderunfälle	17
3.2	Sicherheitserkenntnisse	19
4	Fußgängerverkehr	25
4.1	Potenziale	28
4.2	Anforderungen	30
4.3	Situation	32
4.4	Infrastrukturelle Maßnahmen	40
5	Radverkehr	43
5.1	Potenzialabschätzung	47
5.2	Führungsprinzipien	50
5.3	Radverkehrsnetz	55
5.4	Fahrradverleihsystem	62
6	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)	64
6.1	Konzeptgrundlagen	68
6.2	Konzeptentwicklung	73
6.3	Flächendeckender Nulltarif im Stadtbusverkehr	74
6.4	Sonstige Maßnahmen	76
7	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	78
7.1	Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr	87
7.2	Neueinstufung des Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)	93
7.2.1	Zentrale Orte unterschiedlicher raumordnerischer Bedeutung	93
7.2.2	Luftliniennetz zwischen den Zentren gleicher und unterschiedlicher Stufen	96
7.2.3	Übertragung des Luftliniennetzes auf das bestehende Hauptverkehrsstraßennetz des Kfz-Verkehrs	98
7.3	Maßnahmen im MIV-Netz	116
7.3.1	Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich	116
7.3.2	Rosenheim-Nord	117
8	Parken in der Stadt	122
8.1	Situation	122
8.2	Maßnahmen zur Steigerung des Besucheraufkommens in der Innenstadt	125
8.3	Samerstraße/ Riederstraße	126
8.4	Ebersberger Straße	127
8.5	Ludwigsplatz	128

9	Wirtschaftsverkehr	130
10	„Weiche Maßnahmen“	132
11	Beispiele für straßenräumliche Umgestaltungen	135
11.1	Beispiel Kufsteiner Straße	135
11.2	Beispiel Rathausstraße	137
11.3	Beispiel Prinzregentenstraße	140
11.4	Beispiel Äußere Münchener Straße	141
11.5	Beispiel Enzenspergerstraße	142
11.6	Beispiel Münchener Straße	143
11.7	Beispiel Ebersberger Straße	144

0 Aufgabenstellung und Herangehensweise

Die aktuellen Ergebnisse der Haushaltsbefragung, die im Rahmen der Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011 durchgeführt wurde, 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. Die Erhebung zeigt auch, dass mehr als ein Drittel aller werktäglichen Pkw-Fahrten bis zu 3 km und 58% bis zu 5 km lang sind¹.

In den kurzen Wegelängen spiegelt sich die Struktur Rosenheims als „kompakte Stadt“ wider. Die vorhandene Stadtstruktur mit ihrer städtebaulich kleinräumigen Funktionsmischung ermöglicht so kurze Wege zwischen Wohnen, Arbeiten, Einkauf, Bildung und Freizeit.

Ziel 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 Umweltverbunds, insbesondere den des Radverkehrs erheblich zu steigern.

Im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung soll ein in sich stimmiges gesamtstädtisches Verkehrskonzept erarbeitet werden. Das Rosenheimer Straßen- und Wegenetz ist dazu unter den Gesichtspunkten einer ganzheitlichen Betrachtungsweise (verkehrsicher, sozialsicher, multifunktional, barrierefrei, altersgruppenübergreifend, gestaltvoll) zu überprüfen und zu optimieren.

Im Mai 2012 wurde die Zwischenbilanz zum Verkehrsentwicklungsplan Rosenheim fertiggestellt. Hier wurden im Wesentlichen bereits vorhandene Analysen, Datengrundlagen, Konzepte und Beschlüsse, differenziert nach verschiedenen Themenfeldern zusammengestellt, überprüft und Ergänzungsvorschläge benannt.

Darauf aufbauend erfolgt nun die Erarbeitung eines gesamtstädtischen Verkehrsentwicklungsplans. Die Bearbeitung erfolgt stufenweise. Der vorliegende Teil enthält die Bausteine Verkehrssicherheit, Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV, MIV und Ruhender Verkehr. Die Bausteine Verkehrsmodell, Wirtschaftsverkehr und Mobilitätsmanagement sollen zu einem späteren Zeitpunkt bearbeitet werden (Bild 1).

¹ Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011, März 2012

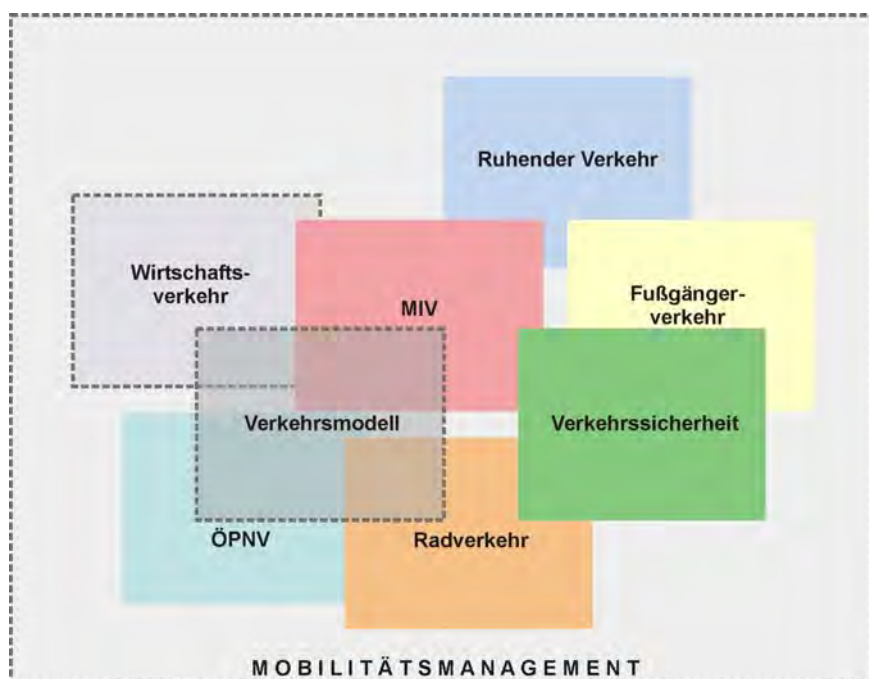


Bild 1: Bausteine Verkehrsentwicklungsplan Rosenheim

Im Baustein Verkehrssicherheit erfolgt eine umfassende sicherheitsbezogene Netzanalyse. Ziel der Sicherheitsanalyse ist die Ermittlung von Streckenabschnitten und Knotenpunkten mit hohen Sicherheitsrisiken, woraus Hinweise für die weitere Netzgestaltung oder das straßenräumliche Handlungskonzept abgeleitet werden können. Der Schwerpunkt der Sicherheitsanalyse wird auf den Fußgänger- und Radverkehr gesetzt.

Für die Konzeptentwicklung im Fußgängerverkehr ist die Identifizierung wichtiger Fußgängerachsen, die Lage und Qualität von Überquerungsstellen, die Qualität und tatsächliche Nutzbarkeit vorhandener Gehwege sowie die Aufenthaltsqualität entscheidend. Zur Verbesserung der Nahmobilität im Zentrum und in den Ortsteilen wird ein straßenräumliches Handlungskonzept mit Maßnahmenvorschlägen entwickelt.

Aufgrund der hohen erzielbaren Steigerungen des Radverkehrsanteils in Rosenheim kommt neben dem Fußgängerverkehr auch dem Radverkehr eine besondere Bedeutung zu. Neben einer Abschätzung des Radpotenzials in Abhängigkeit unterschiedlicher Maßnahmenkonzepte, werden die in Rosenheim möglichen Führungsformen umfassend dargestellt und ein geschlossenes Radverkehrsnetz für die Hauptverkehrsstraßen entwickelt.

Zur Abschätzung von ÖPNV-Potenzialen werden im Baustein ÖPNV Gesamtverflechtungsanalysen zur Quantifizierung der Nachfrage erstellt. Nachfragestarke Relationen werden auf ihre Angebotsqualität hin untersucht und Vorschläge für Optimierungen erarbeitet. Zudem werden qualitative Aussagen zum flächendeckenden Nulltarif im Rosenheimer Stadtbusverkehr getroffen.

Die hohen Kfz-Belastungen in Rosenheim führen zu Verträglichkeitskonflikten mit den angrenzenden Nutzungen und zu Stausituationen und Verzögerungen im Fahrtverlauf. Um die Reisequalität im Kfz-Verkehr zu analysieren und Überlastungen im Netz zu lokalisieren, werden auf ausgewählten Routen Messfahrten durch

„Mitschwimmen“ im Verkehrsstrom (Car-floating) durchgeführt. Anhand der auf diese Weise ermittelten Fahrgeschwindigkeitsprofile können differenzierte Aussagen zum Verkehrsablauf auf den einzelnen Streckenabschnitten getroffen und Schwachstellen ermittelt werden.

Da in Rosenheim kaum Möglichkeiten zum weiteren Straßenausbau bestehen, muss der vorhandene Straßenraum möglichst effizient genutzt werden. Zur Optimierung des Verkehrsablaufs werden unter Berücksichtigung der Belange aller Verkehrsteilnehmer für verkehrlich problematische Straßenräume exemplarisch Beispiele für straßenräumliche Umgestaltungen erarbeitet.

Räumlich differenziert werden die Stadtquartiere Innenstadt und Rosenheim-Nord betrachtet und modellmäßig untersucht.

Die Situation im ruhenden Verkehr zeigt aufgrund zahlreicher Untersuchungen und umgesetzter Konzepte in der Vergangenheit aktuell keinen grundsätzlichen Handlungsbedarf. Das Parken wird daher lediglich für Straßenräume betrachtet, in denen aufgrund von Maßnahmen im Fußgänger- oder Radverkehr Veränderungen resultieren.

1 Regionale Einbindung

Das Oberzentrum Rosenheim liegt am Kreuzungspunkt der beiden im Landesentwicklungsprogramm Bayern definierten Entwicklungsachsen überregionaler Bedeutung (Bild 2):

1. München-Rosenheim-Traunstein-Salzburg in West-Ost-Richtung
2. Regensburg-Rosenheim-Kiefersfelden in Nord-Süd-Richtung

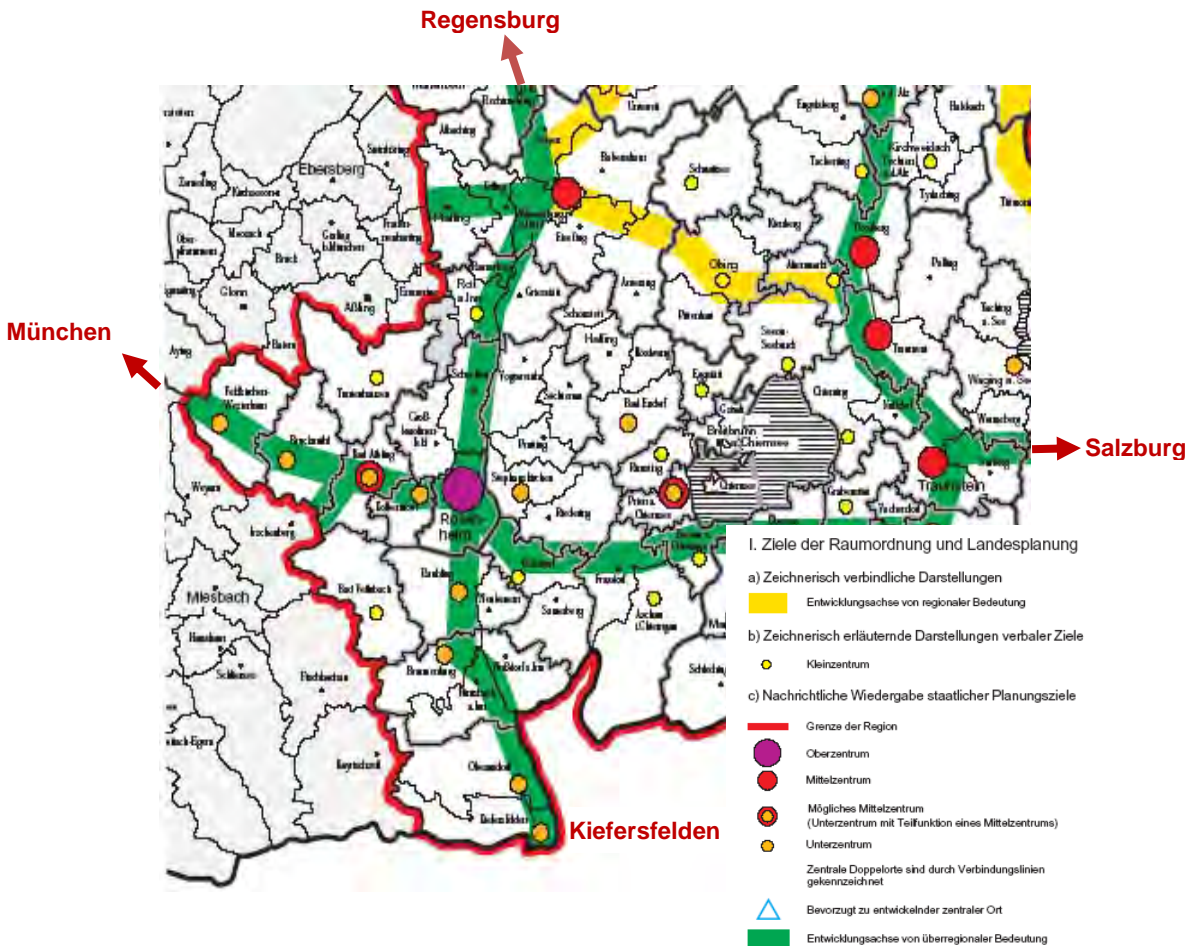


Bild 2: Raumstruktur Südostbayern
Quelle: www.region-suedostbayern.bayern.de

In der Stadt Rosenheim leben ca. 60.000 Einwohner, der Stadtumlandbereich umfasst ca. 120.000 Einwohner und im gesamten Einzugsbereich wohnen etwa 350.000 Menschen (auch z.T. Österreich/Nordtirol).

Das Bevölkerungswachstum betrug in den letzten 10 Jahren ca. 3 Prozent, bis 2028 wird von einem weiteren Wachstum ausgegangen.

Rosenheim ist sowohl über die direkte Autobahnanbindung (München, Salzburg, Innsbruck) als auch über das Bahnnetz international angebunden. Die Flughäfen München und Salzburg sind ca. 100 km bzw. 80 km entfernt.

Die auf Rosenheim bezogenen Pendlerbeziehungen weisen einen deutlichen Einpendlerüberschuss auf: 19.500 Einpendlern stehen 10.300 Auspendler gegenüber (Bild 3)².

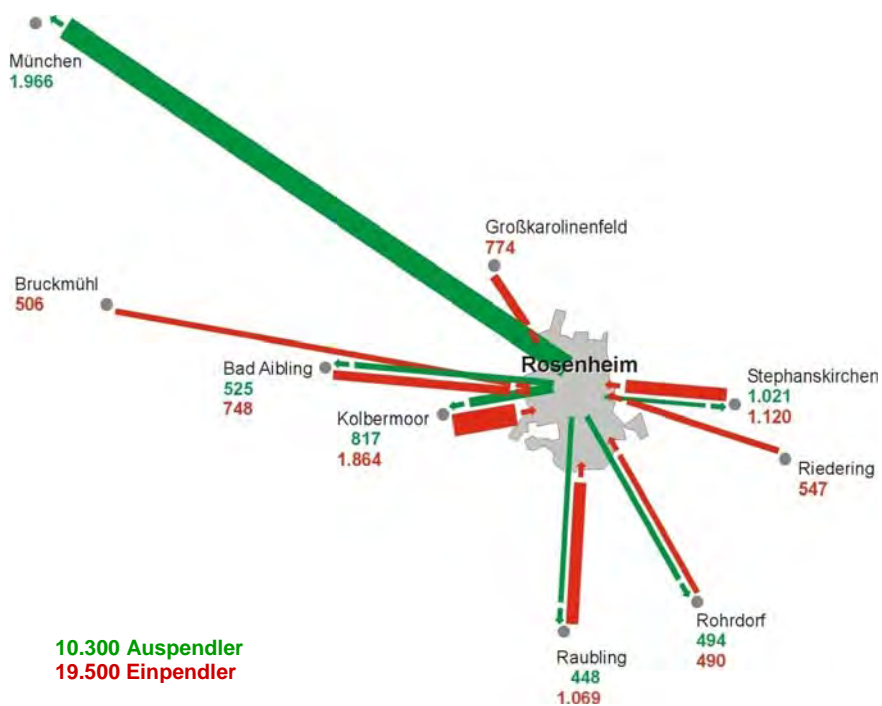


Bild 3: Berufspendlerbeziehungen von und nach Rosenheim
Quelle: NVP für den Nahverkehrsraum Rosenheim, Fortschreibung 2005

² Statistik der Bundesagentur für Arbeit, 2010

2 Städtebaulich-verkehrliche Grundstruktur

Die Stadt Rosenheim hat etwa 60.000 Einwohner. Die Einwohner verteilen sich auf die eigentliche Kernstadt sowie auf umliegende eingemeindete Vororte. In der Kernstadt (Innenstadt, Rosenheim-West, -Ost, -Süd und Bahngelände) lebt mit etwa 27.000 Einwohnern knapp die Hälfte der Bevölkerung. Die übrigen Einwohner verteilen sich auf die umliegenden Ortsteile und Vororte. Besondere Bedeutung als Wohnstandorte haben die südlich der Kernstadt gelegenen Ortsteile Gries, Aisingerwies und Pang, Kaltmühl, Aising und Happing.

Die Einwohnerzahl Rosenheims steigt seit einigen Jahren kontinuierlich leicht an. Im Vergleich zu den Umlandgemeinden, zum Landkreis und zum Regierungsbezirk ist das Wachstum jedoch stark unterdurchschnittlich. Es sind typische Anzeichen für einen ausgeprägten Suburbanisierungsprozess zu erkennen³.

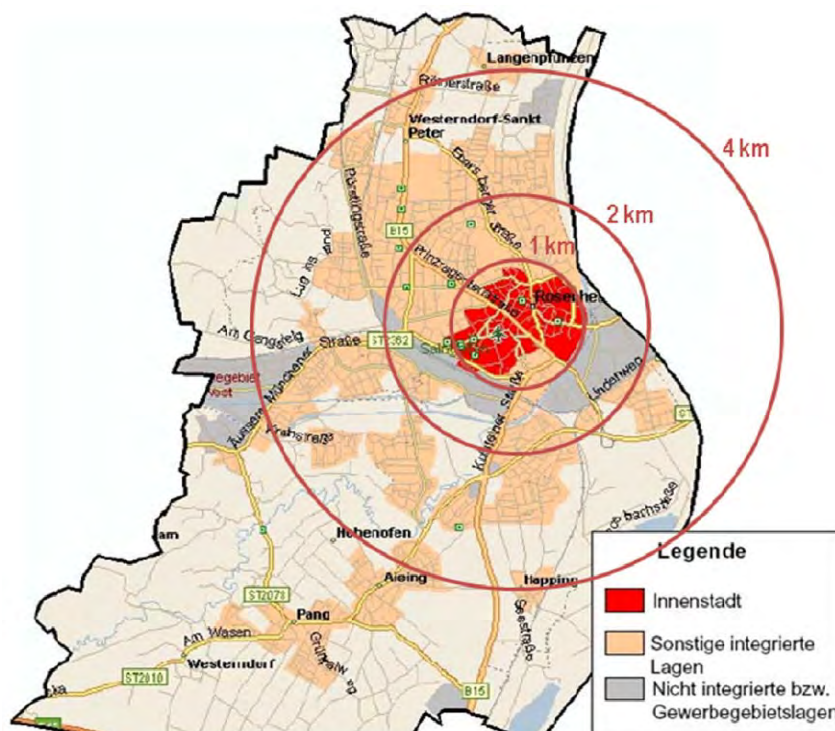


Bild 4: Raumstruktur Rosenheim

Quelle: CIMA: Einzelhandels- und Flächenentwicklungskonzept aus kreditwirtschaftlicher Sicht zur zukünftigen Positionierung der Einkaufsstadt Rosenheim, 2007; eigene Darstellung

Die Flächennutzungen weisen eine relativ geordnete Grundstruktur mit einer deutlichen Trennung von gemischt, gewerblich-industriell und vorwiegend zum Wohnen genutzten Flächen auf.

Rosenheim stellt sich als „Kompakte Stadt“ dar. Das Kernstadtgebiet liegt innerhalb eines Radius von 1 km, die Randgebiete innerhalb von 2 km und die größten Teile der gesamten Siedlungsflächen innerhalb eines Radius von 4 km Entfernung zur Innenstadt (Bild 4).

³ CIMA: Einzelhandels- und Flächenentwicklungskonzept aus kreditwirtschaftlicher Sicht zur zukünftigen Positionierung der Einkaufsstadt Rosenheim, 2007)

Bei der Verkehrsmittelwahl in Rosenheim nimmt der MIV mit mehr als der Hälfte der von den Rosenheimern zurückgelegten Wege den größten Teil ein. Der Fußgängerverkehrsanteil (22%) und der Radverkehr (18%) beträgt jeweils rund ein Fünftel und der ÖPNV stellt mit 6% das Schlusslicht dar⁴. Bei der Betrachtung aller im Stadtgebiet von Rosenheim unternommenen Wege, also auch unter Einbeziehung der Pendler, liegt der MIV-Anteil mit ca. 75% wesentlich höher. Zu Fuß werden in der Summe dann lediglich 11%, mit dem Fahrrad 10% und per ÖPNV nur 4% der Wege zurückgelegt (Bild 5)⁵.

Nach den Zielvorgaben des Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes der Stadt Rosenheim von 1992 sollte der Radverkehrsanteil zulasten des Kfz-Verkehrs auf 33% und der ÖPNV auf 13% gesteigert werden. Von 1975 bis 1986 stieg der Anteil des Radverkehrs von 11% auf 26% an. Diese Zunahme war u.a. durch die Förderung im Rahmen des Projektes „Fahrradfreundliche Stadt“ bedingt. Von 1986 bis 2011 ist der Anteil wieder auf 18% gesunken. Dies ist ein im Vergleich mit anderen Städten noch immer hoher Anteil, er liegt aber deutlich unter dem Potenzial, das mit aktiver Radverkehrsförderung in Rosenheim erreichbar ist.

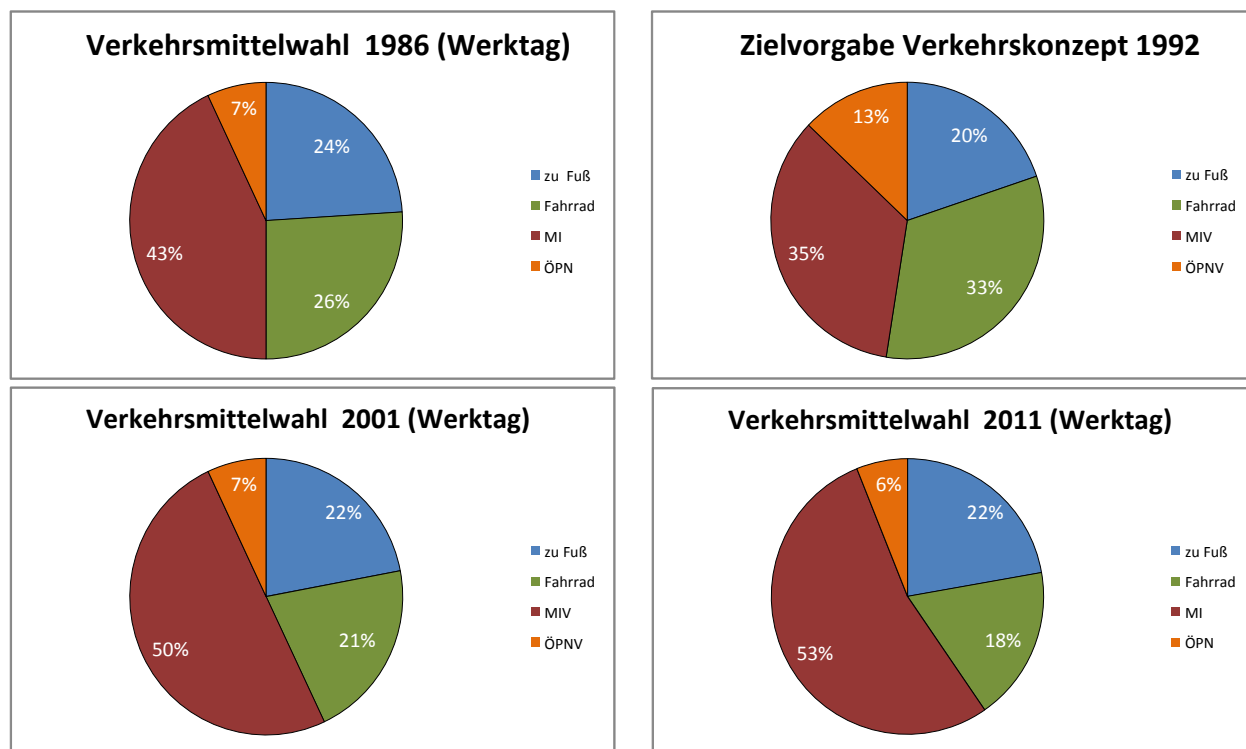


Bild 5: Modal-Split in Rosenheim

Quellen: Stadt Rosenheim, Untersuchungen „Fahrradfreundliche Stadt“, 1986. Stadtbauamt Rosenheim: Integriertes Gesamtverkehrskonzept, 1992. Socialdata: Mobilität in Rosenheim, Ergebnisse der Erhebungen 2001 und 2011

⁴ Socialdata: Mobilitätverhalten 2011- Stadt Rosenheim, Tabellenband, 2012

⁵ Gevas humberg & partner, RoVG: Nahverkehrsplan Nahverkehrsraum Rosenheim Teil II – Stadt Rosenheim, Fortschreibung 2005

3 Verkehrssicherheit

Analysen zur Verkehrssicherheit basieren in der Regel auf der Untersuchung des Unfallgeschehens im Straßennetz. Methodisch erfolgt dies durch die „Sicherheitsuntersuchung der Straßennetze nach ESN (Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen) oder vereinfacht durch die Betrachtung von Unfalltypensteckkarten (1-JK, 3-JKP) oder Unfalllisten, aus deren Auswertung sich Straßen mit besonderem Handlungsbedarf ableiten lassen.

Datengrundlage für die durchgeführte Analyse bilden die bei der Polizeibehörde der Stadt Rosenheim angeforderten Unfalllisten der Jahre 2009 bis 2011.

Auf der Ebene des Straßenentwurfs ist die Durchführung von Sicherheitsaudits nach ESAS (Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen) ein geeignetes Mittel der Unfallprophylaxe, mit dem die Stadt Rosenheim bereits Erfahrungen gesammelt hat (Bild 6).

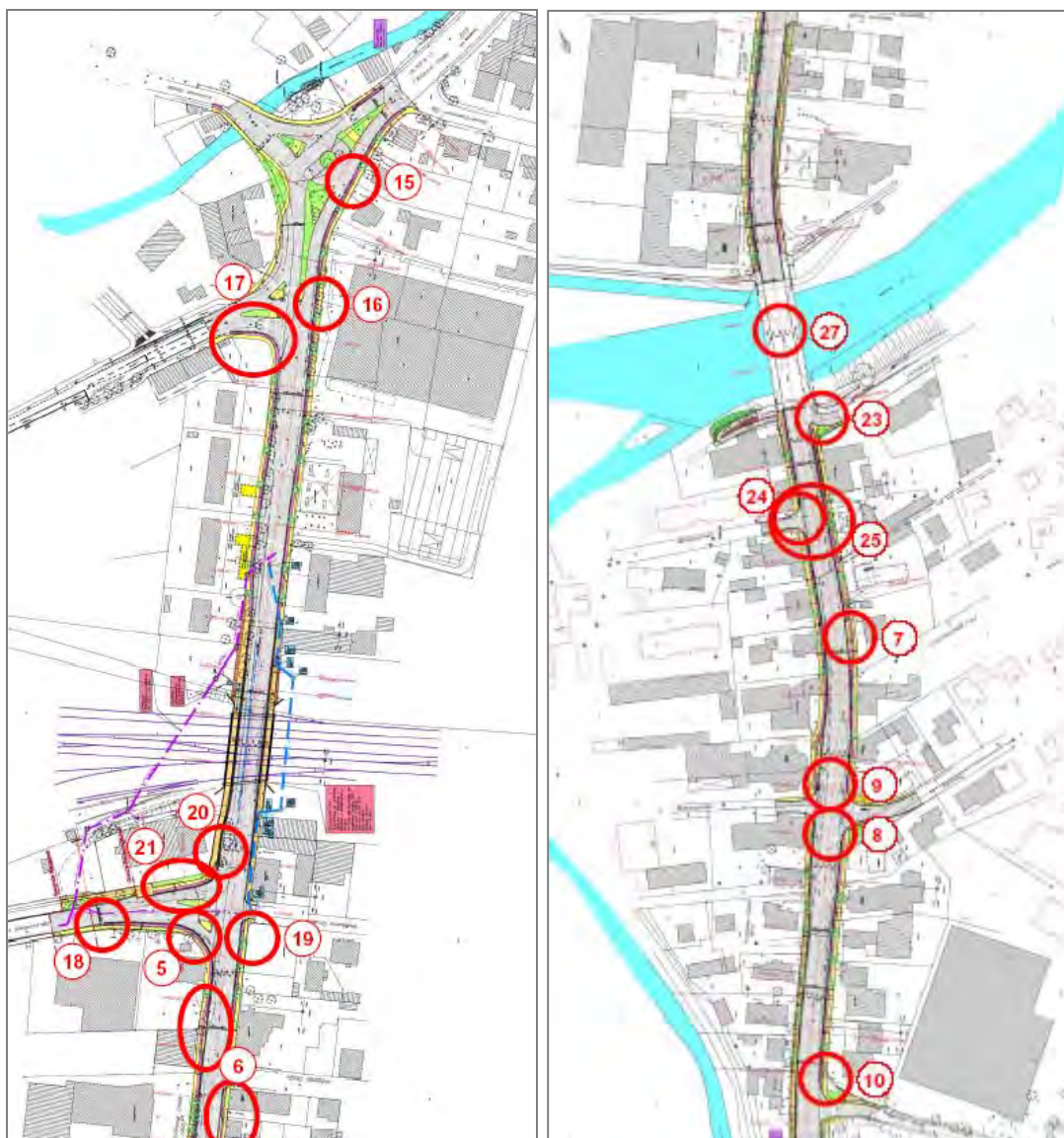


Bild 6: Audit zum Ausbau der Ortsdurchfahrt Rosenheim, Kufsteiner Straße
Quelle: BSV, Audit B15, Ausbau der Ortsdurchfahrt Rosenheim, Kufsteiner Straße

3.1 Unfallanalyse

Grundlage für die Unfallanalyse bilden alle polizeilich erfassten Unfälle mit Personenschaden und Sachschaden aus den Jahren 2009 bis 2011. Hierfür wurden seitens der Polizei Rosenheim die Unfalldaten der in diesem Zeitraum im Stadtgebiet von Rosenheim geschehenen Unfälle zur Verfügung gestellt. Die Analyse der Unfallcharakteristik, Unfall- und Verunglücktenstruktur erfolgt differenziert für Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern. Weiterhin wird eine differenzierte Analyse der Unfälle mit Beteiligung von Kindern durchgeführt.

In dem 3-Jahres-Zeitraum geschahen insgesamt 3.206 Unfälle, die polizeilich erfasst wurden. Hiervon entfallen 1.138 (35,5 %) auf Unfälle mit Personenschaden (Unfallkategorie 1 bis 3) und 2.068 (64,5 %) auf Unfälle mit Sachschaden (Unfallkategorie 4 bis 6).

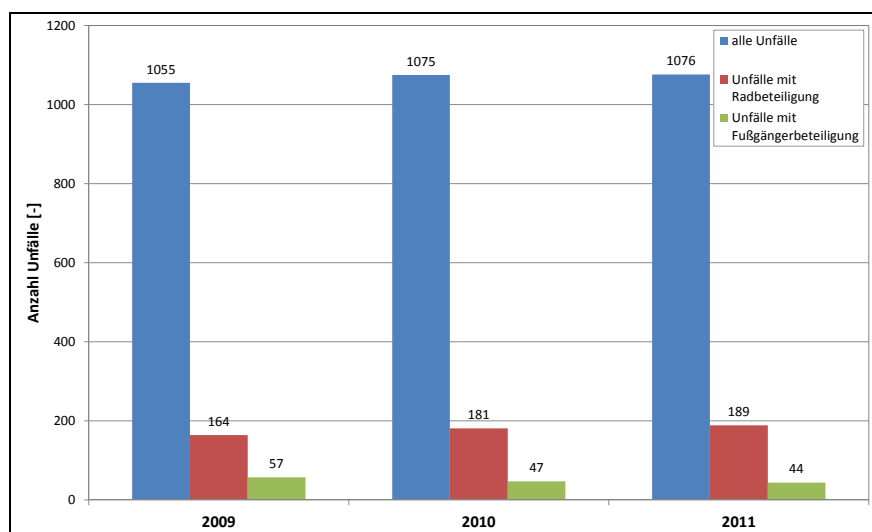


Bild 7: Unfälle nach Jahren (2009-2011)

Aus der zeitlichen Entwicklung des Unfallgeschehens (Bild 7) ist ersichtlich, dass die Gesamtzahl der Unfälle von 2009 (1055 Unfälle) bis 2010 (1075 Unfälle) um knapp 2% leicht gestiegen und dann bis 2011 (1076 Unfälle) unverändert geblieben ist. Dahingegen haben die Unfälle mit Radbeteiligung von 2009 (164 Unfälle) bis 2010 (181 Unfälle) um gut 10% und bis 2011 (189 Unfälle) um weitere 4,5% zugenommen. Entgegen dieser Entwicklung sind die Unfälle mit Fußgängerbeteiligung von 2009 (57 Unfälle) bis 2010 (47 Unfälle) um gut 17,5% und bis 2011 (44 Unfälle) um weitere knapp 6,5% zurückgegangen.

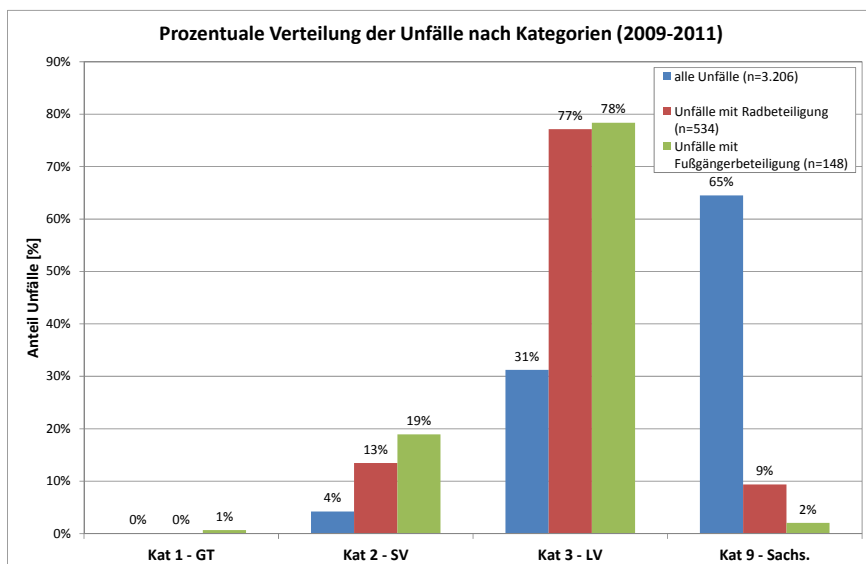


Bild 8: Prozentuale Verteilung der Unfälle nach Kategorien (2009-2011)

Die Unfallstruktur (Schwere eines Unfalls) wird durch die Zuordnung zu insgesamt 6 Unfallkategorien definiert (Tabelle 1).

Tabelle 1: Bezeichnung der Unfallkategorien

Unfallkategorie	
1	Unfall mit Getöteten
2	Unfall mit Schwerverletzten
3	Unfall mit Leichtverletzten
4	Schwerwiegender Unfall mit Sachschaden im engeren Sinne
5	Sonstiger Sachschadensunfall
6	Sonstiger Sachschadensunfall unter Alkoholeinwirkung

Die Unfallstruktur (Bild 8) über die drei betrachteten Jahre weist erwartungsgemäß bei der Gesamtzahl der Unfälle das Maximum bei den Sachschadensunfällen mit 65 % auf. Demgegenüber liegt das Maximum der Unfallzahlen bei Unfällen mit Radbeteiligung mit 91 % und mit Fußgängerbeteiligung mit 98 % erwartungsgemäß bei den Unfällen mit Personenschaden.

Als Beteiligte an einem Straßenverkehrsunfall werden alle Fahrzeugführer oder Fußgänger erfasst, die selbst – oder deren Fahrzeug – Schäden erlitten oder hervorgerufen haben. Verunglückte Mitfahrer zählen somit nicht zu den Unfallbeteiligten.

Zur Charakterisierung der Beteiligtenstruktur werden motorisierte Zweiräder, Pkw, Busse, Lkw und weitere motorisierte Kraftfahrzeuge sowie die nicht motorisierten Verkehrsarten Fahrrad und Fußgänger unterschieden.

Der Großteil der Unfallbeteiligten waren mit 71 % Pkw. Fahrräder machen mit 9 % weitaus weniger aus.

Der Hauptverursacher (1. Beteiligter) ist der Beteiligte, der nach Einschätzung der Polizei die Hauptschuld am Unfall trägt. Bei differenzierter Betrachtung der Hauptverursacher und der 2. und 3. Beteiligten sind die „schwächeren“ Verkehrsteilnehmer Fußgänger, Radfahrer und motorisierte Zweiräder eher die „Geschädigten“ (2. und 3. Unfallbeteiligte) als die Unfallverursacher (Bild 9).

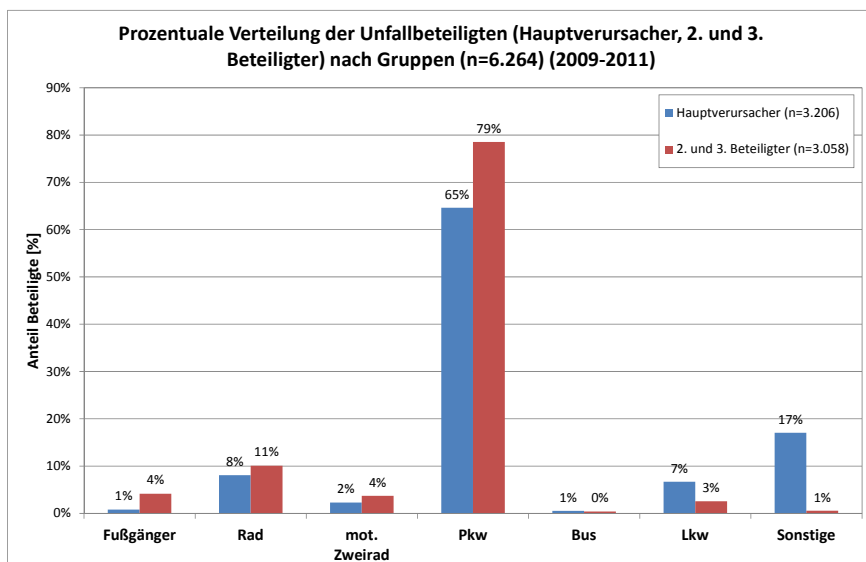


Bild 9: Prozentuale Verteilung der Unfallbeteiligten (2009-2011)

Die Unfallcharakteristik wird über den Unfalltypen beschrieben. Die Unfalltypen kennzeichnen den Verkehrsvorgang bzw. die Konfliktsituation, aus der der Unfall entstanden ist. Es werden 7 Unfalltypen definiert (Tabelle 2).

Tabelle 2: Bezeichnung der Unfalltypen

Unfalltyp	
1	Fahrerunfall (F)
2	Abbiege-Unfall (AB)
3	Einbiegen/Kreuzen-Unfall (EK)
4	Überschreiten-Unfall (ÜS)
5	Unfall durch ruhenden Verkehr (RV)
6	Unfall im Längsverkehr (LV)
7	Sonstiger Unfall (SO)

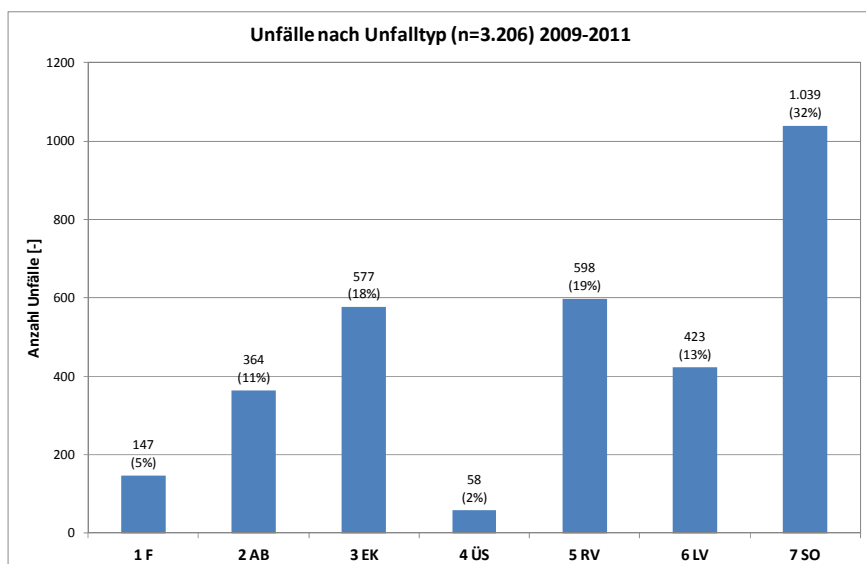


Bild 10: Unfälle nach Unfalltyp (2009-2011)

Ein hoher Anteil (32 %) der Unfälle sind Unfälle des Typs 7 „Sonstiger Unfall“. Mit deutlich geringerem Anteil folgen Unfälle durch Ruhenden Verkehr des Typs 5 (19 %) und Einbiegen/Kreuzen-

Unfälle des Typs 3 (18 %) (Bild 10). Der kleinste Anteil entfällt auf die Überschreiten-Unfälle des Typs 4 mit 2 %.

Im Weiteren erfolgt eine differenzierte Betrachtung für Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern und Fußgängern.

3.1.1 Fußgängerunfälle

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Fußgängerbeteiligung ist im Dreijahreszeitraum von 2009 mit 57 Unfällen auf 44 Unfälle in 2011 erfreulicherweise gesunken (vgl. Bild 7). Hierbei sank die Anzahl der Verunglückten von 65 auf 49 Personen (Bild 11).

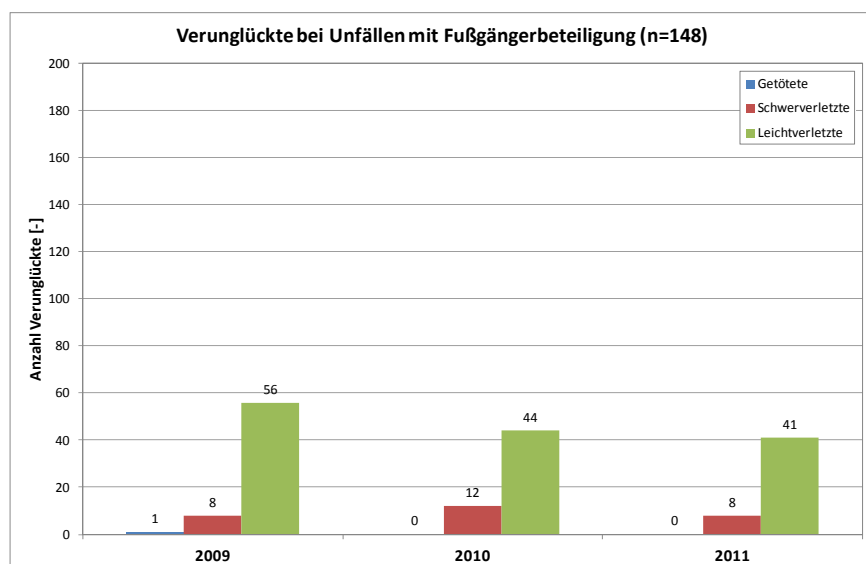


Bild 11: Verunglückte bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung (2009-2011)

Der häufigste Unfalltyp bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung sind mit 39 % Überschreiten-Unfälle des Typs 4, also Unfälle, die durch einen Konflikt zwischen einem Fahrzeug und einem querenden Fußgänger auf der Fahrbahn ausgelöst wurden (Bild 12).

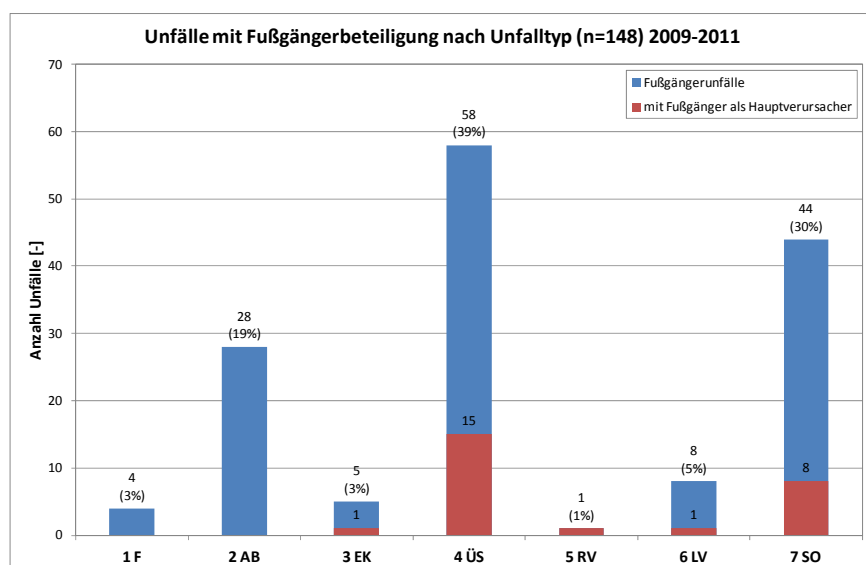


Bild 12: Unfälle mit Fußgängerbeteiligung nach Unfalltyp (2009-2011)

Insgesamt ist bei Unfällen mit Fußgängerbeteiligung der Fußgänger selten der Hauptverursacher.

3.1.2 Radfahrerunfälle

Die Gesamtzahl der Unfälle mit Radfahrereteiligung ist im Dreijahreszeitraum von 2009 mit 164 Unfällen auf 189 Unfälle in 2011 gestiegen (vgl. Bild 7). Hierbei stieg die Anzahl der Verunglückten von 159 auf 177 Personen (Bild 13).

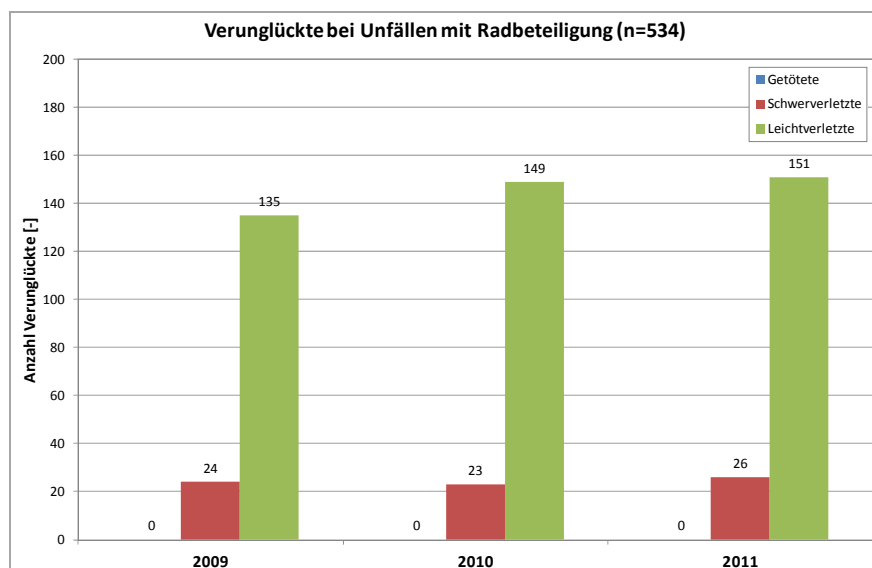


Bild 13: Verunglückte bei Unfällen mit Radfahrereteiligung (2009-2011)

Der häufigste Unfalltyp bei Unfällen mit Radfahrereteiligung sind mit 31 % Einbiegen/Kreuzen-Unfälle des Typs 3 (vgl. Bild 12) gefolgt von Sonstigen Unfällen des Typs 7 mit 30 %.

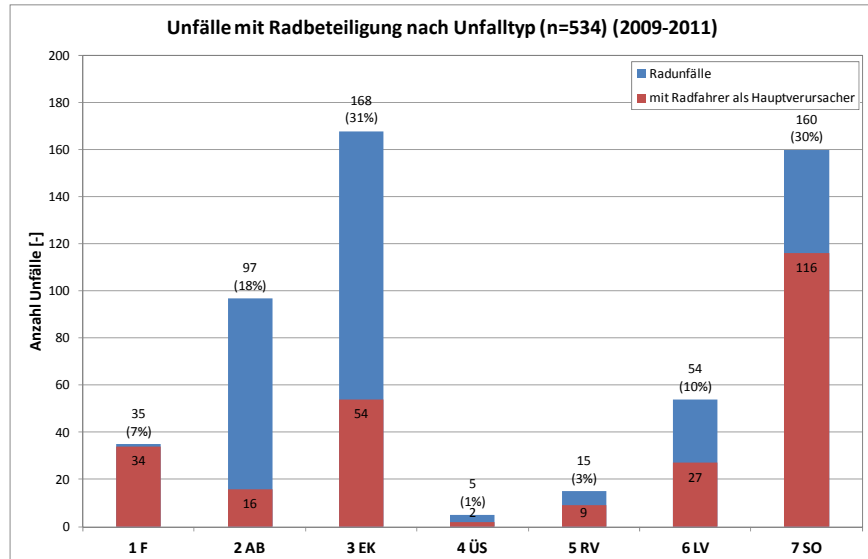


Bild 14: Unfälle mit Radfahrereteiligung nach Unfalltyp (2009-2011)

In fast der Hälfte aller Fälle ist der Radfahrer der Hauptverursacher. Für die meisten Unfälle des Unfalltyps 3 (68 %) und noch mehr für Unfälle des Unfalltyps 2 (84 %) gilt jedoch, dass der Radfahrer nicht der Hauptverursacher ist (Bild 14).

Bild 15 zeigt die Altersverteilung der verunglückten Radfahrer. Hier zeigt sich, dass Kinder/Jugendliche unter 18 Jahren häufig (79 %) der Hauptverursacher eines Unfalls sind. Bei Personen über 65 Jahren liegt der Anteil des Hauptverursachers dagegen bei 50 %.

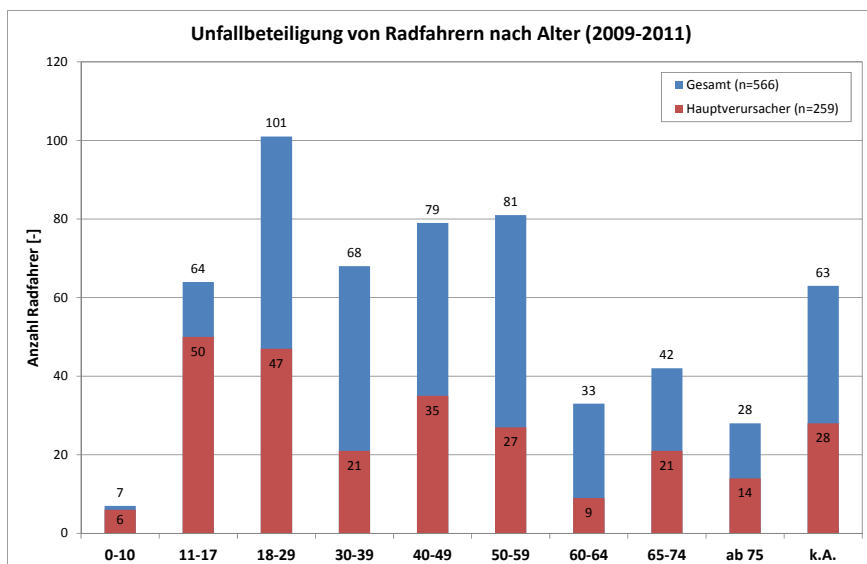


Bild 15: Unfallbeteiligung von Radfahrern nach Alter (2009-2011)

3.1.3 Kinderunfälle

Aus dem aktuellen Kinderunfallatlas, für den der Unfallzeitraum 2006-2010 zugrunde gelegt wurde, geht hervor, dass bei der Unfallbelastung für „verunglückte Kinder“ die Stadt Rosenheim auf Rang 105 von insgesamt 107 Städten mit 50.000 bis 100.000 Einwohnern im Zeitraum 2006-2010 liegt. Mit einem Unfallbelastungswert von 0,48 verunglückte Kinder/1.000 der Altersgruppe 0-14 Jahre hat Rosenheim im Vergleich mit anderen Städten gleicher Größenordnung eine hohe Unfallbelastung. Besonders auffällig bei den Fußgängerunfällen von Kindern ist mit einer Unfallbelastung von 1,45 VU/1.000 der Altersgruppe der 10-14jährigen die Gruppe der jüngeren Schüler weiterführender Schulen. Im Vergleich zur gesamtdeutschen Entwicklung mit einem deutlichen Rückgang der Kinderverkehrsunfälle gegenüber dem vorangegangenen Fünfjahreszeitraum schneidet Rosenheim ebenfalls schlecht ab: Die Fußgängerunfälle sind um rund 12% weniger gesunken als im Bundesdurchschnitt.⁶

Zusätzlich zu den Unfallzahlen aus dem Kinderunfallatlas wurde eine Analyse der Kinderunfälle (0-14 Jahre) über den vorliegenden Unfallzeitraum 2009-2011 durchgeführt. Diese ergab ebenfalls, dass über 70 % der verunfallten Kinder der Altersgruppe 10-14 Jahre angehören und bestätigt somit die Ergebnisse aus dem Kinderunfallatlas. Innerhalb dieser Altersgruppe passieren knapp 90 % der Unfälle mit dem Fahrrad. Gerade in dieser Altersgruppe sind viele Schüler zu erwarten, die von außerhalb Rosenheims kommen.

Die Unfallbelastungen aus dem Kinderunfallatlas beziehen sich auf die Einwohner der entsprechenden Altersgruppen. Da aber die Stadt Rosenheim als Oberzentrum eine zentrale Bedeutung als Schulstadt aufweist und das Einzugsgebiet der Schulen weit über die Stadtgrenzen hinaus reicht, müssten die Unfallzahlen auf die reale Anzahl der Verkehrsteilnehmer der jeweiligen Altersgruppe bezogen werden. In Rosenheim liegt der Anteil der Schüler von

⁶ Opitz, Nicola et al.: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 232, Bergisch Gladbach 2012.

außerhalb laut Internetseite der Stadt Rosenheim teilweise über 50 % an den Schulen.

Vor diesem Hintergrund ist es sinnvoll, mögliche Sicherheitskampagnen vor allem an den Schulen und zusätzlich über die Einwohner/Eltern durchzuführen.

Bei der Lokalisierung der einzelnen Unfälle (Bild 16) zeigt sich eine Verdichtung der Radfahrunfälle mit Kinderbeteiligung an der Innstraße, Höhe Innlande und an der Rathausstraße, Höhe Bismarckstraße. Rund die Hälfte der Unfälle sind Abbiege- und Einbiegen/Kreuzen-Unfälle. Dies ist ein charakteristischer Unfalltyp bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum, welche an beiden Stellen vorhanden ist. Bei der Realisierung von Schutzstreifen gemäß Radverkehrskonzept (Kap. 5.3) kann das Unfall-Risiko durch Abbiegen und Einbiegen/Kreuzen reduziert werden.

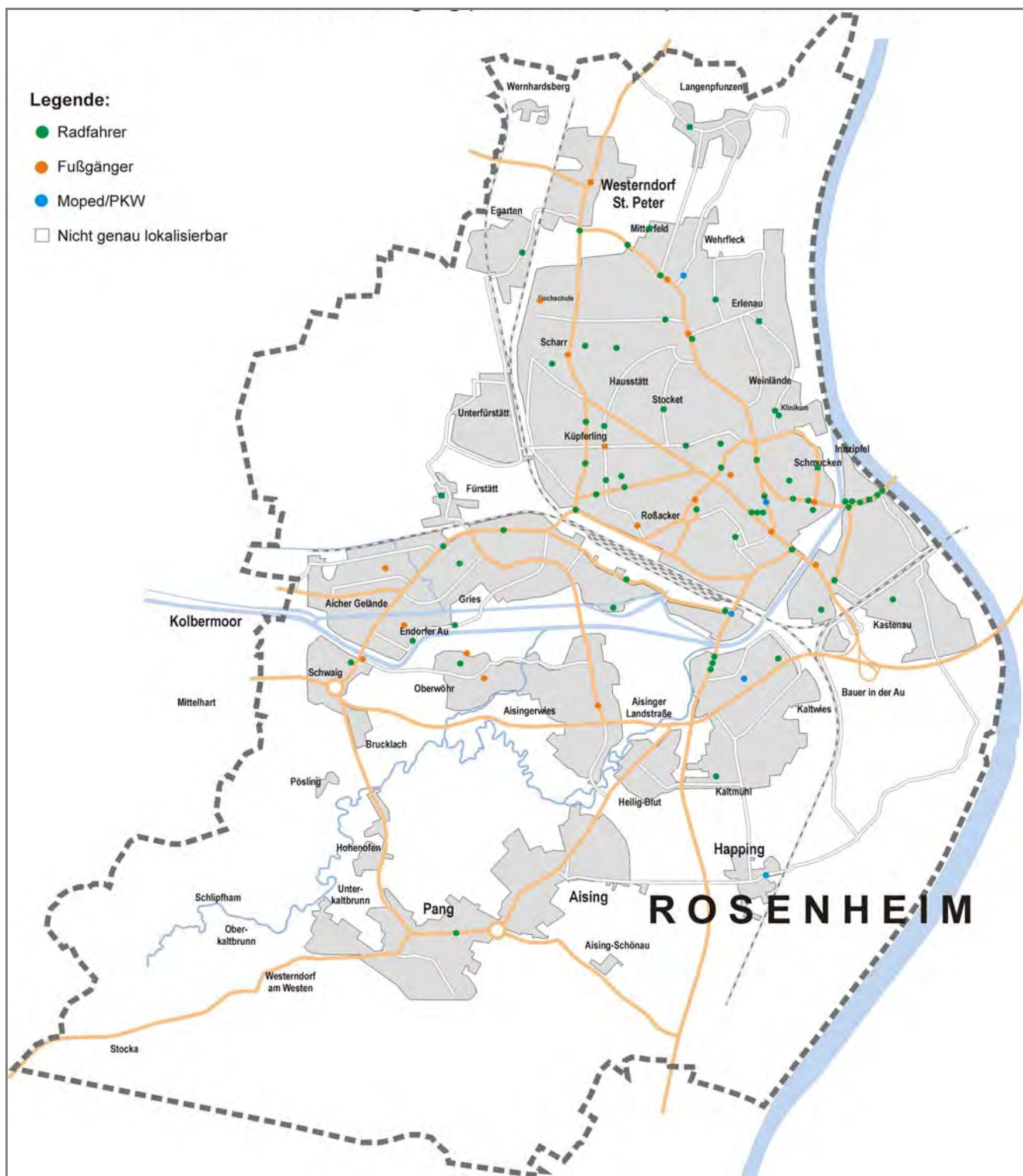


Bild 16: Unfälle mit Kinderbeteiligung (Kinder bis 14 Jahre) für die Jahre 2009-2011

3.2 Sicherheitserkenntnisse

Um das Unfallgeschehen sowie Ausschnitte des Unfallgeschehens beschreiben und miteinander vergleichen zu können, müssen Anzahl und Schwere der Straßenverkehrsunfälle betrachtet werden. Dabei sind Unfallkosten, die die Anzahl und Schwere der Unfälle zusammenfassen, allein meist wenig hilfreich. Man bedient sich deshalb in der Regel der Anteilswerte oder Verhältniszerte, wie z. B. den Unfallkostendichten.

Die Dichte ist ein Maß für die Häufigkeit der während eines betrachteten Zeitraumes auf einem bestimmten Straßenbereich geschehenen Unfälle oder verunglückten Personen bzw. der dabei entstandenen Unfallkosten. Sie beschreiben somit die durchschnittlichen volkswirtschaftlichen Kosten (in 1.000 EUR/a) durch Straßenverkehrsunfälle, die pro km Länge des Straßenbereichs oder pro betrachtetem Punkt entstanden sind.

Die Unfallkosten infolge aller Unfälle aus dem 3-Jahres-Zeitraum wurden für den Preisstand 2009 mit einheitlichen Kostensätzen für Personenschaden berechnet. Diesen Kostensätzen liegt das durchschnittliche Unfallgeschehen der Jahre 2005 bis 2009 in Deutschland zu Grunde.

Für eine sicherheitsbezogene Netzanalyse werden die Unfallkostendichten im Netzzusammenhang dargestellt. Damit können Sicherheitsdefizite im bestehenden Straßennetz festgestellt werden und wichtige Hinweise auf sicherheitsrelevante Mängel im Straßennetz gegeben werden. Weiterhin ermöglicht die Netzanalyse eine Prioritätenreihung hinsichtlich des Potenzials zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Hieraus können anschließend Hinweise für die weitere Netzgestaltung oder das straßenräumliche Handlungskonzept abgeleitet werden.

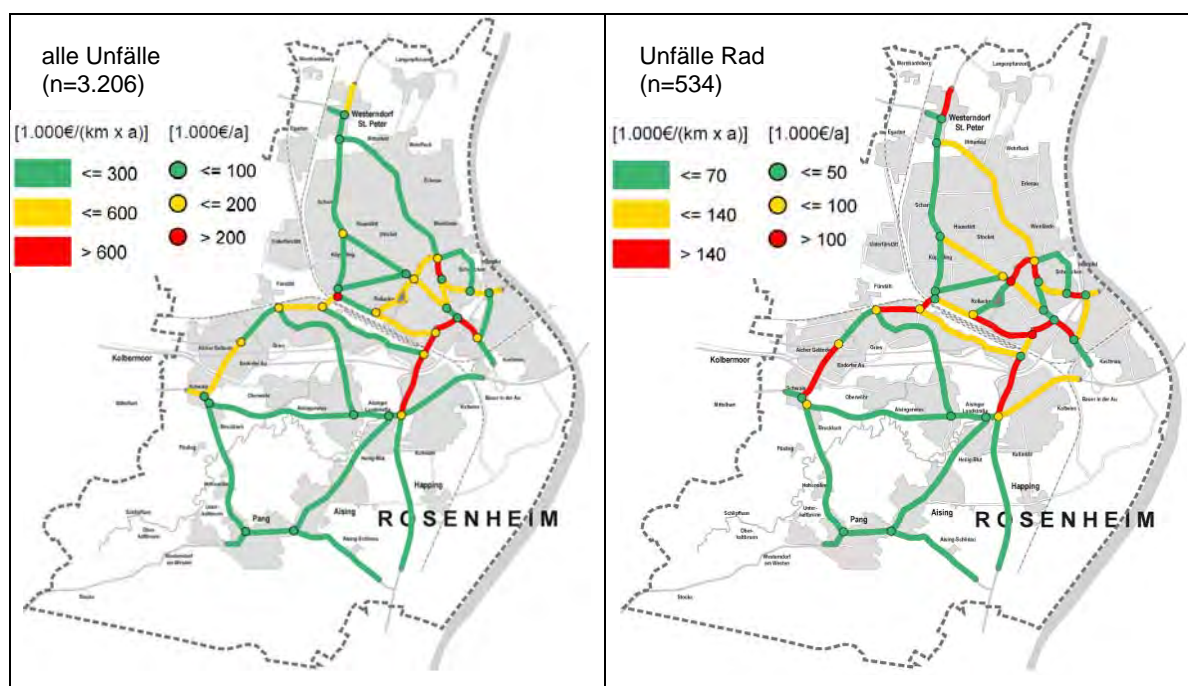


Bild 17: Unfallkostendichten (2009-2011)

Bild 17 zeigt die Unfallkostendichten im Netzzusammenhang für alle Unfälle im Betrachtungszeitraum und für alle Unfälle mit Radfahrerbeteiligung. Hier fällt auf, dass unfallauffällige Straßenabschnitte bei Unfällen mit Radbeteiligung noch deutlicher hervortreten.

Durch die Sicherheitsanalyse werden Knotenpunkte und Streckenabschnitte mit besonderem Handlungsbedarf identifiziert. Die Berechnung der Unfallkostendichten liefert eine Reihenfolge (Ranking) von Knotenpunkten und Straßenabschnitten, die aus Verkehrssicherheitsgründen besonders hohe Eingriffsnotwendigkeiten aufweisen.

In Tabelle 3 sind die 5 Knotenpunkte mit der höchsten Unfallkostendichte angegeben.

Tabelle 3: Ranking der 5 Knotenpunkte mit der höchsten Unfallkostendichte

	UKD [1.000€/a]
1 Münchener Straße/Hubertusstraße	332
2 Kufsteiner Straße/Miesbacher Straße	177
3 Kufsteiner Straße/Gießereistraße	162
4 Äußere Münchener Straße/Münchener Straße/Enzenspergerstraße	142
5 Kufsteiner Straße/Klepperstraße/Neubeuerer Straße	142

In Tabelle 4 sind die 5 Streckenabschnitte mit der höchsten Unfallkostendichte angegeben.

Tabelle 4: Ranking der 5 Streckenabschnitte mit der höchsten Unfallkostendichte

	Von	Bis	UKD [1.000€/km*a]
1 Kaiserstraße/Ludwigsplatz	Ellmaierstraße	Innstraße	1067
2 Brianconstraße/Kufsteiner Straße	Rathausstraße	Gießereistraße	877
3 Kufsteiner Straße	Klepperstraße	Miesbacher Straße	874
4 Kufsteiner Straße	Gießereistraße	Klepperstraße	748
5 Rathausstraße/Innsbrucker Straße	Brianconstraße	Chiemseestraße	729

In Tabelle 5 sind die 5 Knotenpunkte mit der höchsten Unfallkostendichte aus Unfällen mit Radbeteiligung angegeben.

Tabelle 5: Ranking der 5 Knotenpunkte mit der höchsten Unfallkostendichte aus Unfällen mit Radbeteiligung

	UKD [1.000€/a]
1 Kufsteiner Straße/Gießereistraße	120
2 Prinzregentenstraße/Samerstraße/Frühlingstraße	115
3 Äußere Münchener Straße/Münchener Straße/Enzenspergerstraße	82
4 Münchener Straße/Luitpoldstraße/Aventinstraße	80
5 Äußere Münchener Straße/Fürstätt/Am Gries	77

In Tabelle 6 sind die 5 Streckenabschnitte mit der höchsten Unfallkostendichte aus Unfällen mit Radbeteiligung angegeben.

Tabelle 6: Ranking der 5 Streckenabschnitte mit der höchsten Unfallkostendichte aus Unfällen mit Radbeteiligung

	Von	Bis	UKD [1.000€/km*a]
1 Kufsteiner Straße	Klepperstraße	Miesbacher Straße	387
2 Äußere Münchener Straße	Am Gries	Münchener Straße	335
3 Kaiserstraße/Ludwigsplatz	Ellmaierstraße	Innstraße	293
4 Münchener Straße	Enzenspergerstraße	Hubertusstraße	280
5 Innstraße	Schönfeldstraße	Chiemseestraße	268

Die Knotenpunkte – soweit sie nicht im Zusammenhang mit den Streckenzügen in den Kapiteln „Radverkehrskonzept“ (Kap. 5.3) bzw. „Beispiele für straßenräumliche Umgestaltungen“ (Kap. 10)

behandelt werden – werden an dieser Stelle nicht weiter analysiert, da hierzu weitere umfangreiche Untersuchungen notwendig sind. Neben der Auswertung der Unfallanzeigen (Informationen über den Unfall einschließlich der Angabe zur Straßenseite bzw. Zufahrt) sind Angaben zur Örtlichkeit (Ortsbegehung, Knotenausbaupläne, Markierungspläne) sowie ggf. zum Signalzeitenplan notwendig. Durch Überlagerung der einzelnen Erkenntnisse können abschließend konkrete punktuelle Maßnahme zur Verbesserung der vorhandenen Situation abgeleitet werden.

Für die Streckenzüge Äußere Münchener Straße/Münchener Straße sowie Brianconstraße/Kufsteiner Straße und Prinzregentenstraße/Rathausstraße/Innsbrucker Straße und die Innstraße werden im Radverkehrskonzept (Kap. 5.3) Maßnahmen vorgeschlagen bzw. im Baustein „Beispiele für straßenräumliche „Beispiele für straßenräumliche Umgestaltungen“ (Kap. 10) Umgestaltungsvorschläge zu alternativen Straßenraumaufteilungen entwickelt.

Der verbleibende Streckenabschnitt Kaiserstraße/Ludwigsplatz wird an dieser Stelle gesondert betrachtet:

Auf dem Streckenabschnitt geschahen in dem Betrachtungszeitraum insgesamt 44 Unfälle, davon alleine 23 auf dem relativ kurzen Abschnitt des Ludwigsplatzes.

Der Ludwigsplatz wird in dem FE 77.0499/2011 „Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem sogenannten Shared Space-Prinzip“, das derzeit von BSV im Auftrag des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung betreut durch die Bundesanstalt für Straßenwesen bearbeitet wird, als Fallbeispiel untersucht. Im Rahmen dieses Projekts fand u. a. eine Unfallanalyse basierend auf den anonymisierten Unfallanzeigen statt.

Tabelle 7: Unfallanalyse Ludwigsplatz

Datum	Uhrzeit	Modus	Typ	Art(1)	Beteiligte	tot	svl	lvl	Kat	Bet_Fuß	Bet_Rad	BetArt_01a	BetArt_02a	Unfallhergang
26.01.2009	18:36	S	7	0	2				9			Pkw	Pkw	Pkw 01 hält an, da ein Pkw ausparkt . Plötzlich setzt Pkw 01 zurück, da er einparken möchte und trifft Pkw 02
27.02.2009	11:45	P	7	6	2			1	3	F		Pkw	Fuß	Pkw 01 berührt beim Vorbeifahren Fußgänger am Fahrbahnrand, der auf sein Fahrrad steigen möchte
28.03.2009	3:25	P	7	0	1		1		2		R	Rad		Radfahrer stürzt im Bereich der Fußgängerzone, da er in die kürzlich erst fertiggestellten Regenrinnen kam
11.08.2009	18:48	P	4	6	2			1	3	F		Fuß	Pkw	Pkw 02 fährt langsam, Fußgänger dachte Pkw bleibt stehen und betritt die Straße. 01 prallt gegen Fahrzeug und stürzt.
14.08.2009	14:30	S	7	1	2				9			Pkw	Pkw	Pkw (flüchtig) trifft parkenden Pkw beim Ausparken
07.10.2009	18:45	S	7	1	2				9			Sonstige	Pkw	parkender Pkw wurde von Fahrrad der Post oder Rollcontainer (flüchtig) beschädigt
10.11.2009	13:00	S	7	1	2				9			Sonstige	Pkw	Fahrzeug (flüchtig) trifft parkenden Pkw
26.11.2009	12:45	S	7	1	2				9			Pkw	Pkw	Pkw (flüchtig) trifft vor ihm parkenden Pkw beim Ausparken
08.12.2009	9:05	S	7	0	1				9			Pkw		Taxi (flüchtig) trifft beim Rückwärtsfahren Begrenzungspfosten
25.03.2010	17:30	S	6	1	2				9			Pkw	Pkw	Pkw 01 (flüchtig, vorher bereits drängelnd und hupend) fährt Pkw 02, der am Kreisverkehr warten muss, auf
04.06.2010	23:09	P	2	5	2			1	3			Pkw	mot. Zweirad	Pkw wollte nach links in Behinderten parkplatz abbiegen, Krad kam geradeaus fahrend entgegen und stürzte beim Bremsen
02.07.2010	9:40	S	5	2	2				9			Pkw	Pkw	Pkw (flüchtig) parkt rückwärts aus und trifft Pkw, der verkehrsbedingt auf der Fahrbahn hält
04.07.2010	7:00	P	7	0	1			1	3		R	Rad		Radfahrer stürzt in die Wasserrinne
12.07.2010	11:00	S	5	1	2				9			Sonstige	Pkw	Fahrzeug (flüchtig) trifft parkenden Pkw
23.09.2010	19:25	S	7	5	2				9		R	Rad	Pkw	Pkw befährt Kreisverkehr, zwei Radfahrer kürzen Kreisverkehr über die Kreisverkehrsinsel ab und ein Radfahrer (flüchtig) fährt in die Fahrertür
14.10.2010	10:20	S	7	0	1				9			Lkw		Lkw (flüchtig) stößt gegen Apothekenschild
26.03.2011	0:00	P	4	6	2			1	3	F		Pkw	Fuß	Pkw (flüchtig) fährt Fußgänger an
02.07.2011	11:30	P	4	6	2			1	3	F		Pkw	Fuß	Pkw wartet am FGÜ und fährt los, als er dachte alle Fußgänger seine durch und übersieht Elektrorollstuhl und erfasst diesen
22.07.2011	1:25	S	5	0	2				9			Pkw	Pkw	Pkw (flüchtig) fährt rückwärts auf parkenden Pkw auf
31.07.2011	18:15	P	6	4	2			1	3			Pkw	Pkw	Pkw 01 verliert im Kreisverkehr die Kontrolle über ihr Fahrzeug, touchiert Bordstein, Reifen platzt, gibt Vollgas und trifft im Gegenverkehr Pkw 02
21.11.2011	12:20	P	4	6	2		1		2	F		Pkw	Fuß	Pkw will rückwärts in Parklücke einparken und übersieht Fußgänger, der hinter seinem Pkw die Straße überquert
14.12.2011	16:00	S	5	1	2				9			Pkw	Pkw	Parkender Pkw wurde von Flüchtigem beschädigt
17.12.2011	11:20	S	5	1	2				9			Pkw	Pkw	Pkw (flüchtig) trifft parkenden Pkw beim Ausparken

Die Analyse der Unfallhergänge ergab folgende Erkenntnisse:

- Auch wenn eine relativ hohe Anzahl an Unfällen (23) am Ludwigsplatz passieren, wurden lediglich 2 Personen schwer und 7 Personen leicht verletzt. Bei 14 Unfällen geschah lediglich Sachschaden, der in 13 Fällen polizeilich erfasst wurde, da es sich überwiegend um Sachschaden mit Unfallflucht handelte.
- Durch einen Sturz auf Grund der Wasserrinne verletzen sich ein Radfahrer schwer und ein Radfahrer leicht.
- Insgesamt spielt bei 12 von den 23 Unfällen „Parken“ eine Rolle.⁷

Weiterhin wurden die Kfz-Geschwindigkeiten gemessen. Am Ludwigsplatz liegt die mittlere Geschwindigkeit mit 16,7 km/h unter der zugelassenen Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h. Bei 85 % der Fahrzeuge ist die gefahrene Geschwindigkeit mit 22,0 km/h erfreulich niedrig.

Ebenso wurden in dem Forschungsprojekt der Längsverkehr (Kfz) und Querverkehr (querende Fußgänger und Radfahrer) analysiert. Hier beträgt das Aufkommen im Längsverkehr gut 9.000 Kfz/12h und im Querverkehr rund 6.500 Fußgänger und Radfahrer in 12 Stunden, d. h. das Verkehrsbild wird durch die querenden Fußgänger und Radfahrer stark mitbestimmt. Bezogen auf die Verkehrsstärke aus Kfz-, Rad- und Fußgängerverkehr relativiert sich das Unfallrisiko somit.

⁷ Eine detaillierte Analyse der Parksituation erfolgt im Kapitel zum ruhenden Verkehr (Kap. 8.5)

Darüber hinaus wurde das Verhalten zwischen Fußgängern, Radfahrern und Kraftfahrzeugen im Querschnitt analysiert, um Erkenntnisse darüber zu erhalten, ob und wie die Kommunikation und Rücksichtnahme im Beobachtungsbereich gelingen. Hierzu wurden Verhaltensbeobachtungen hinsichtlich verschiedener Interaktionstypen und den evtl. vorkommender Konfliktsituationen ausgewertet. Während der Spitzenstunde des Querverkehrs finden bei 88 % aller Querungen Interaktionen statt, d. h. der Fußgänger oder die Fußgängergruppe haben sich im Hinblick auf die Querung der Fahrbahn mit dem Kfz-Verkehr indirekt oder direkt abgestimmt (Bild 18). Der Anteil an freien Querungen („keine Interaktion“) ist also gering. Bei einer indirekten Abstimmung kommt es zu keiner direkten räumlichen und zeitlichen Begegnung zwischen dem Fußgänger und dem Kraftfahrzeugfahrer, sondern zur Überquerung der Fahrsteifen passt mindestens einer der Verkehrsteilnehmer seine Geschwindigkeit an. Am Ludwigsplatz passen überwiegend die Kfz-Fahrer ihre Geschwindigkeit an (65 %).

Auch bei der direkten Interaktion, d. h. es findet eine direkte räumliche und zeitliche Begegnung zwischen dem Fußgänger und dem Kraftfahrzeugfahrer statt, nimmt sich vor allem der Kfz-Verkehr zurück. Die große Mehrzahl der Kfz-Fahrer hält für den querenden Fußgänger an (83 %). Nur bei 15 % der Querungen mit direkter Interaktion muss der Fußgänger oder Radfahrer auf den Kfz-Verkehr Rücksicht nehmen. Es fanden keine Konflikte statt. Die Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer aufeinander ist somit sehr groß.

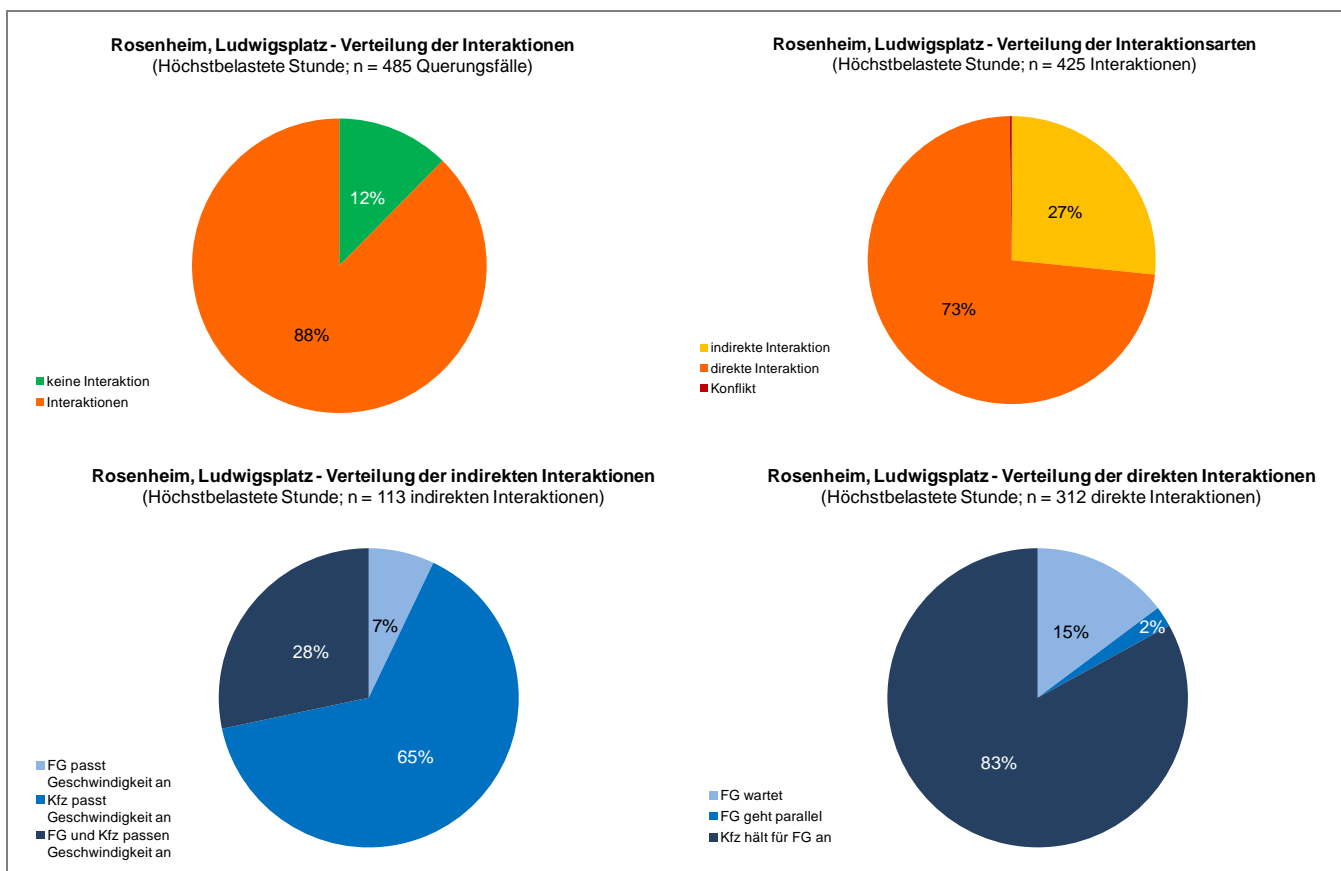


Bild 18: Interaktionen zwischen Fußgängern und Kfz am Ludwigsplatz

Quelle: eigene Erhebungen BSV im Rahmen des Forschungsprojekts FE 77.0499/2010: Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem sogenannten „Shared Space“-Prinzip (in Bearbeitung)

4 Fußgängerverkehr

Die Innenstadt Rosenheims weist in Form von Fußgängerzonen und gestalteten Tempo-20-Zonen in weiten Teilen eine hohe Aufenthaltsqualität auf.

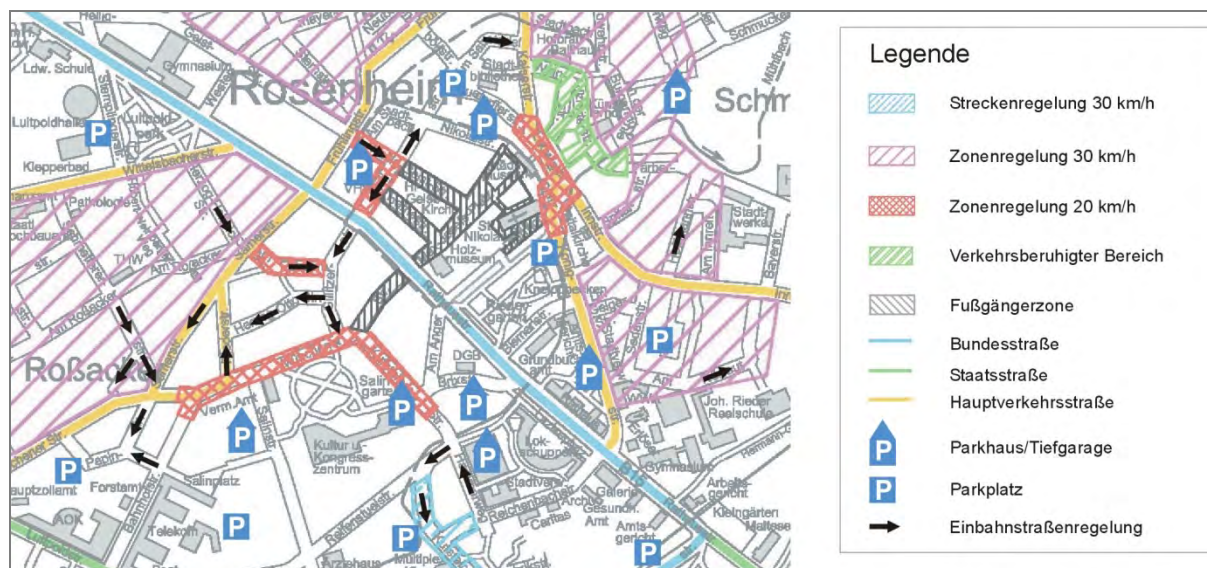


Bild 19: Erschließung und Geschwindigkeitsregelungen

Quelle: Stadt Rosenheim 2009 mit eigenen Ergänzungen

Große Teile der anderen Innenstadtstraßen liegen in einer Tempo-30-Zone und sind teilweise verkehrsberuhigt gestaltet (Bild 19).

Es gibt auch Innenstadtstraßen, die von ihrer Flächenaufteilung her vorwiegend dem MIV dienen (fließend und ruhend) und eine geringe Aufenthaltsqualität aufweisen (z.B. Münchener Straße im Bahnhofsareal, Gillitzerstraße, Kaiserstraße, Innstraße).

Im Stadtkern stellt sich der Einsatz von Zebrastreifen zur Sicherung des Fußgängerverkehrs an Hauptverkehrsstraßen an vielen Stellen positiv dar. Zu überprüfen sind insbesondere die Überquerungsmöglichkeiten an den Ausfallstraßen.

Die Ermittlung der Qualität des Verkehrsablaufs ergibt für die meisten der untersuchten Überquerungsstellen mit Lichtsignalanlage die Qualitätsstufen „E“ und „F“, also eine schlechte, mit langen Wartezeiten verbundene Qualität (Bild 20, Bild 21).

Der aktuelle Gehwege-Bedarfsplan gibt Auskunft über fehlende Gehwege an Hauptverkehrs- und Sammelstraßen im bebauten Bereich (Bild 22).



Tempo-20-Zone mit hoher Aufenthaltsqualität



Tempo-30-Zonen in Wohngebieten



Zebrastreifen als Überquerungshilfe in Hauptverkehrsstraßen

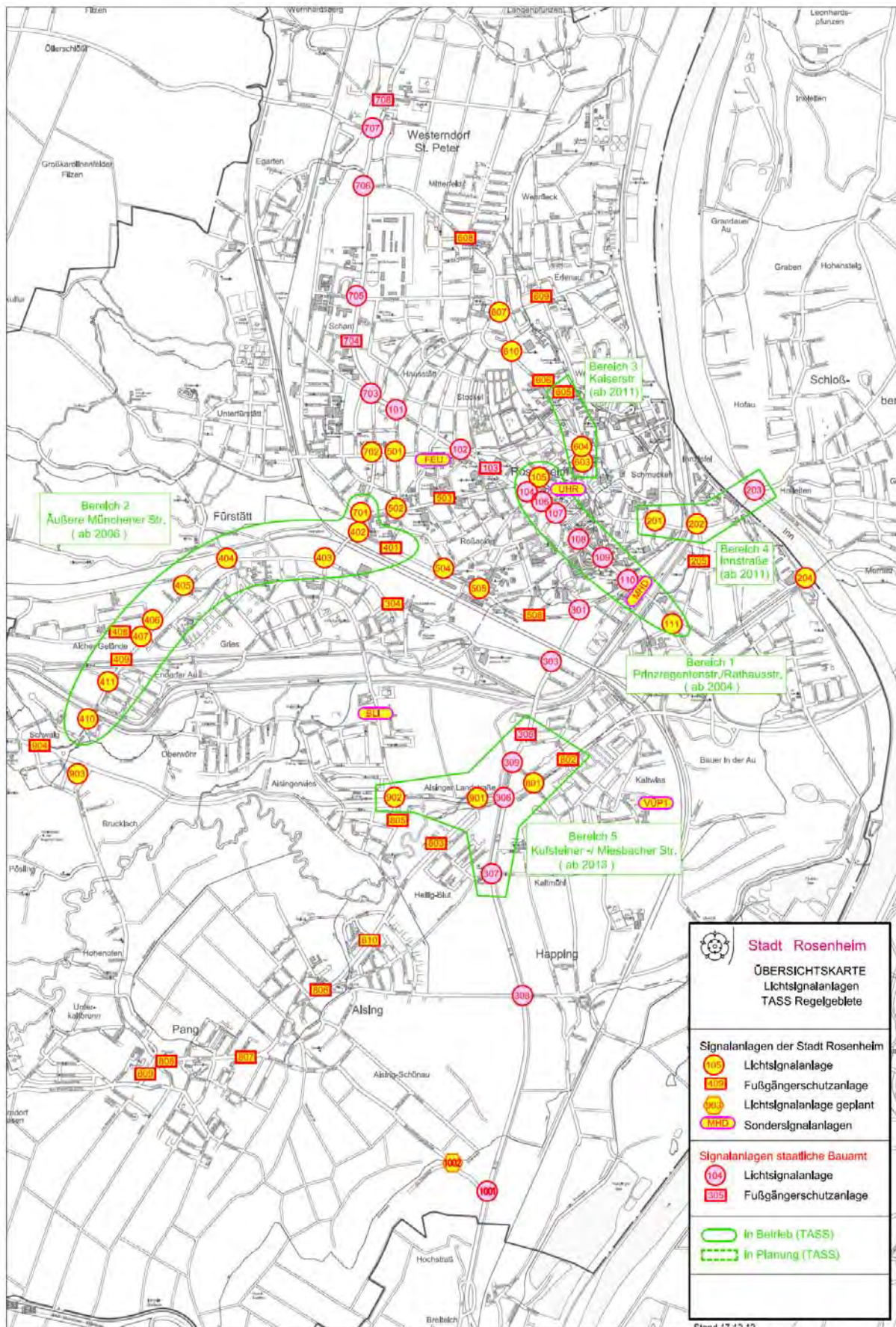


Bild 20: Übersichtskarte Lichtsignalanlagen TASS Regelbetrieb (Verkehrsabhängige Signalprogramme)
 Quelle: Stadt Rosenheim 2012

LSA	Kfz	Bus	Fahrrad	Fußgänger
104 Prinzregenten- / Frühlingstr.	D	C	B	F
105 Heilig-Geist-Str. / Frühlingstr.	C	B	C	F
106 Prinzregenten- / Stollstr.	B	B	D	F
107 Rathausstr. (FGZ)	A	B	A	E
108 Rathaus- / Brixstr.	C	B	C	E
109 Rathaus- / Königstr.	D	A	D	F
110 Rathaus- / Brianconstr.	E	B	D	F
401 Münchener- / Eidstr.	A	A	-	F
402 Münchener- / Hubertusstr.	D	B	D	F
403 Äußere Münchener- / Enzenspergerstr.	D	C	D	F
404 Äußere Münchener Str. / Fürstätt	D	B	C	F
407 Äußere Münchener- / Georg-Aicher-Str.	B	-	D	F
504 Münchener- / Luitpoldstr.	E	B	C	F
505 Luitpold- / Bahnhofstr.	B	B	C	E
601 Ludwigsplatz	E	-	C	D
602 Kaiser- / Ruedorffer Str.	D	-	C	E
603 Kaiserstr. / Am Salzstadel	B	C	C	D
604 Kaiser- / Ellmaierstr.	E	C	C	D

Qualitätsstufen:

A-B gut
C-D akzeptabel
E-F schlecht

Bild 21: Bewertung der Verkehrsqualität nach HBS
Quelle: Dr. Brenner+Münnich Juni 2005

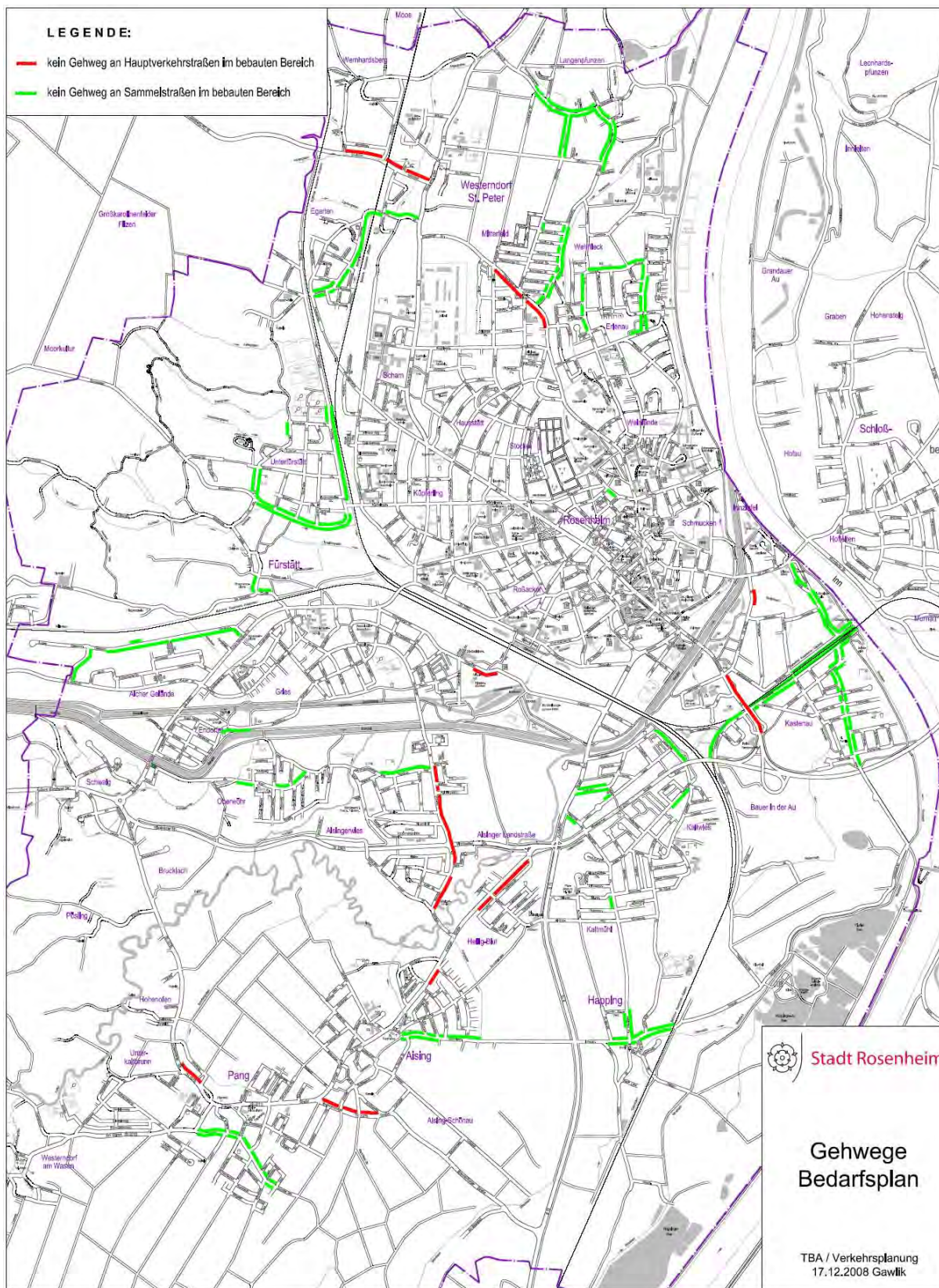


Bild 22: Gehwege-Bedarfsplan
Quelle: Stadt Rosenheim 2008

4.1 Potenziale

In der aktuell in Rosenheim erstellten Potentialanalyse zum Mobilitätsverhalten wurden Potenziale für zusätzliche Fußwege und die Gründe für und gegen das Zufußgehen ermittelt. Der Anteil der zu

Fuß zurückgelegten Wege der Rosenheimer Bürger beträgt 22%. Von den 60% der nicht zu Fuß zurückgelegten Wege werden etwas mehr als vier Fünftel (52% aller Wege) aus Sachzwängen (z. B. gesundheitliche Gründe oder schlechtes Wetter) oder aus fehlender objektiver Wahlmöglichkeit zum bereits genutzten Verkehrsmittel nicht zu Fuß zurückgelegt. Als mögliches Potenzial verbleiben somit 8% aller bisher nicht zu Fuß zurückgelegten Wege. Hiervon entscheiden sich 1% aus infrastrukturellen Gründen (z. B. Wahrnehmung von Fußwegenetz und Überquerungsstellen) gegen das Zufußgehen und 5% wegen der negativen subjektiven Bewertung (Zeit, Komfort, kommunales Klima). Es verbleiben 2% aller Wege der Rosenheimer, die wahlfrei gegenüber dem Zufußgehen sind, also jederzeit auch zu Fuß zurückgelegt werden könnten (Bild 23).⁸

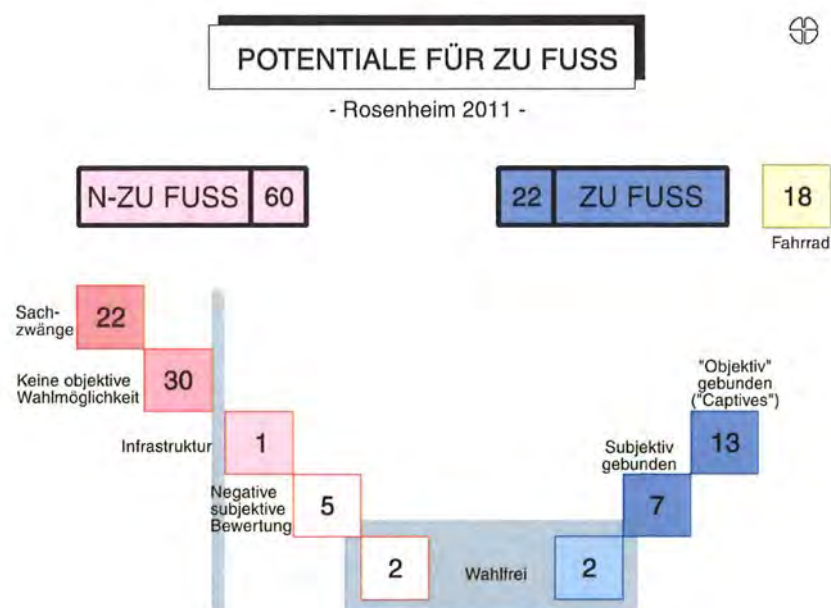


Bild 23: Potenziale für zusätzliche Fußwege

Quelle: Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011, März 2012

Die Ergebnisse der Potenzialanalyse zeigen wie für den Radverkehr und den ÖPNV (s. u.) auch für den Fußgängerverkehr besonderen Handlungsbedarf im Bereich von Marketing-Maßnahmen. Der Anteil des Zufußgehens ließe sich in Rosenheim erhöhen, wenn die vorherrschenden negativen Einstellungen, beispielsweise hinsichtlich Zeit und Komfort ausgeräumt würden.

⁸ Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011 – inkl. der Ergebnisse zu den Einschätzungen und Einstellungen zur Mobilität in Rosenheim, München, März 2012.

4.2 Anforderungen

Zufußgehen ist gesundheitsfördernd und umweltfreundlich. Zufußgehen kann praktisch jeder Mensch, mobiler wie mobilitätseingeschränkter, unabhängig von seiner individuellen Verkehrsmittelverfügbarkeit. Kinder sind auf Schul- und Freizeitwegen auf das Zufußgehen besonders angewiesen, wenn sie eigenständig mobil sein wollen. Ein fußgängerfreundliches Klima hat deshalb eine hohe Bedeutung: Wer sich zu Fuß wohlfühlt, wird dies häufiger tun, das Auto häufiger stehen lassen oder auch längere Wege zwischen Parkplatz oder Haltestelle und Zieladresse gerne in Kauf nehmen. Insbesondere den zentralen Geschäftslagen kommt eine gute fußläufige Erreichbarkeit zugute, aber letztlich auch anderen Zwecken. So erhöhen mehr Fußgänger statt motorisiertem Verkehr z. B. die Wohnruhe, die Belebtheit von Straßen schafft soziale Sicherheit, zu Fuß gehende Kinder werden kompetenter im Umgang mit dem alltäglichen Verkehr und sind selbstständig mobil.

Um ein attraktives Angebot für Fußgänger zu schaffen, sind Anforderungen an die Infrastruktur und an das Fußgängerklima, sogenannte „weiche Maßnahmen“ zu beachten (Bild 24).

Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz	Aufenthaltsqualität im Straßenraum	Fußgängerfreundliches Klima
<ul style="list-style-type: none"> • Gehwegbreiten in Abhängigkeit von Funktion • Gehwegzustand • Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen • Barrierefreiheit bei Gehwegen und Fußgängeranlagen 	<ul style="list-style-type: none"> • Kinder-, fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums 	<ul style="list-style-type: none"> • Fußgängeraktionen • Fußgängerstadtpläne • Fußgängerleitsystem

Bild 24: Anforderungen Fußgängerverkehr

Fußgänger sind besonders schutzbedürftig und umwegempfindlich. Deshalb ist ein dichtes Fußwegenetz wichtig, wenn der Fußgängerverkehr als umweltfreundlichste Verkehrsart dauerhaft gefördert werden soll.

Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach deren Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen und den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollten die in den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt) empfohlenen Mindestmaße nicht unterschreiten. Als funktionale Mindestanforderung gilt nach den RASt in Hauptverkehrsstraßen eine Gehwegbreite von 2,50 m, als absolutes Mindestmaß eine Breite von 1,50 m für kurze Engstellen. Diese Breite soll auch in Erschließungsstraßen nach Möglichkeit nicht unterschritten werden. Entscheidend für die Attraktivität sind zudem die nutzbare Breite und der Zustand der Gehwege. Einbauten (parkende Fahrzeuge, Laternenmasten, Stromkästen, Geschäftsauslagen), Grünbewuchs oder beschädigte Oberflächen schränken die Nutzbarkeit ein.

Vor allem in Hauptverkehrsstraßen muss die Überquerbarkeit der Fahrbahn auch den kleinräumigen Nutzungsansprüchen gerecht werden. Das Überqueren von Hauptverkehrsstraßen kann auf der Strecke auf unterschiedliche Weise und mit unterschiedlichen Elementen erfolgen. Ob beispielsweise eine Überquerungshilfe im Einzelnen als Mittelinsel, Fußgängerüberweg („Zebrastrreifen“), auch in Kombination, oder Fußgänger-Lichtsignalanlage („Fußgängerampel“) realisiert werden kann, ist von den örtlichen Bedingungen – verfügbare Fahrbahnbreite, Kraftfahrzeugverkehrsstärke, Fahrgeschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr und Anzahl der querenden Fußgänger – abhängig. Für alle Überquerungsstellen gilt, dass sie frühzeitig erkennbar sein müssen und alle Verkehrsteilnehmer ausreichende Sicht auf den jeweils anderen haben.

Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden, um die gesetzliche Anforderung der Barrierefreiheit angemessen zu berücksichtigen.

Für Fußgänger hat das Wege- und Straßennetz neben der reinen Verbindungs- auch Aufenthaltsfunktion, insbesondere im direkten Umfeld der Wohnquartiere, Versorgungs-, Schul-, Sport- und sonstiger publikumsrelevanter Standorte. Daher sollte hier einer kinder- und fußgängerfreundlichen Gestaltung des öffentlichen Raums besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden.

Wie die Ergebnisse der Potenzialanalyse gezeigt haben, kann zu einem vermehrten Zufußgehen in Rosenheim auch die Verbesserung des Fußgängerklimas beitragen. Durch Imagekampagnen können die Vorzüge des Zufußgehens, z. B. hinsichtlich körperlicher Fitness, Schnelligkeit, Stressfreiheit und Umweltverträglichkeit bewusst gemacht werden. Geeignete Serviceangebote (z. B. Fußgänger- oder Kinderstadtpläne) ergänzen ein positives Fußgängerklima. Eine fußwegbezogene Wegweisung, wie sie in Rosenheim teilweise bereits realisiert wurde, ist vor allem für Touristen eine hilfreiche Ergänzung zum infrastrukturellen Angebot.

4.3 Situation

In Rosenheim werden 22% aller täglichen Wege als reine Fußwege zurückgelegt.⁹ Hinzu kommt ein hoher Anteil an Wegen, die mit einem Fußweg verbunden sind (z. B. von der Haltestelle oder vom Parkhaus zum Zielort). Rosenheim als kompakte Stadt der kurzen Wege ermöglicht, dass viele Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad schneller zurückgelegt werden können als mit dem Auto oder dem Bus.

Zur Beurteilung der Situation für Fußgänger in Rosenheim werden das infrastrukturelle Angebot und die Unfallsituation analysiert und bewertet. Die Ergebnisse dienen als Basis für die Entwicklung von Handlungsempfehlungen und konkrete Maßnahmen.

Als Ergänzung zum vorliegenden Gehwege-Bestands- und -Bedarfsplan¹⁰ wurden im Untersuchungsstraßennetz die Gehwegbreiten entlang relevanter Achsen aufgenommen und in verschiedene Breitenklassen eingeteilt und vorhandene Überquerungshilfen erfasst. Um für Fußgänger bedeutsame Achsen zu identifizieren, wurden anliegende publikumsintensive Nutzungen (z. B. Schulen, Sportstätten, Einzelhandel, Behörden/Ämter) kartiert und Vor-Ort-Beobachtungen einbezogen (Bild 25, Bild 26). Bei der Festlegung der Achsen wurde auch die Unfallsituation in Rosenheim berücksichtigt. Wie im Kapitel zur Verkehrssicherheit beschrieben (Kap. 3.1.1), konnten für Fußgänger keine Unfallhäufungsstellen identifiziert werden (vgl. Bild 16).

Auffällig ist aber die im Vergleich mit Städten gleicher Größenordnung hohe Fußgängerunfallbelastung von Kindern der Altersgruppe der 10-14jährigen. Dies sind die jüngeren Schüler an weiterführenden Schulen. Besonderes Augenmerk gilt daher auch den Achsen, die Schulwege zu weiterführenden Schulen sind.

⁹ Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011 – inkl. der Ergebnisse zu den Einschätzungen und Einstellungen zur Mobilität in Rosenheim, München, März 2012.

¹⁰ Stadt Rosenheim 2008

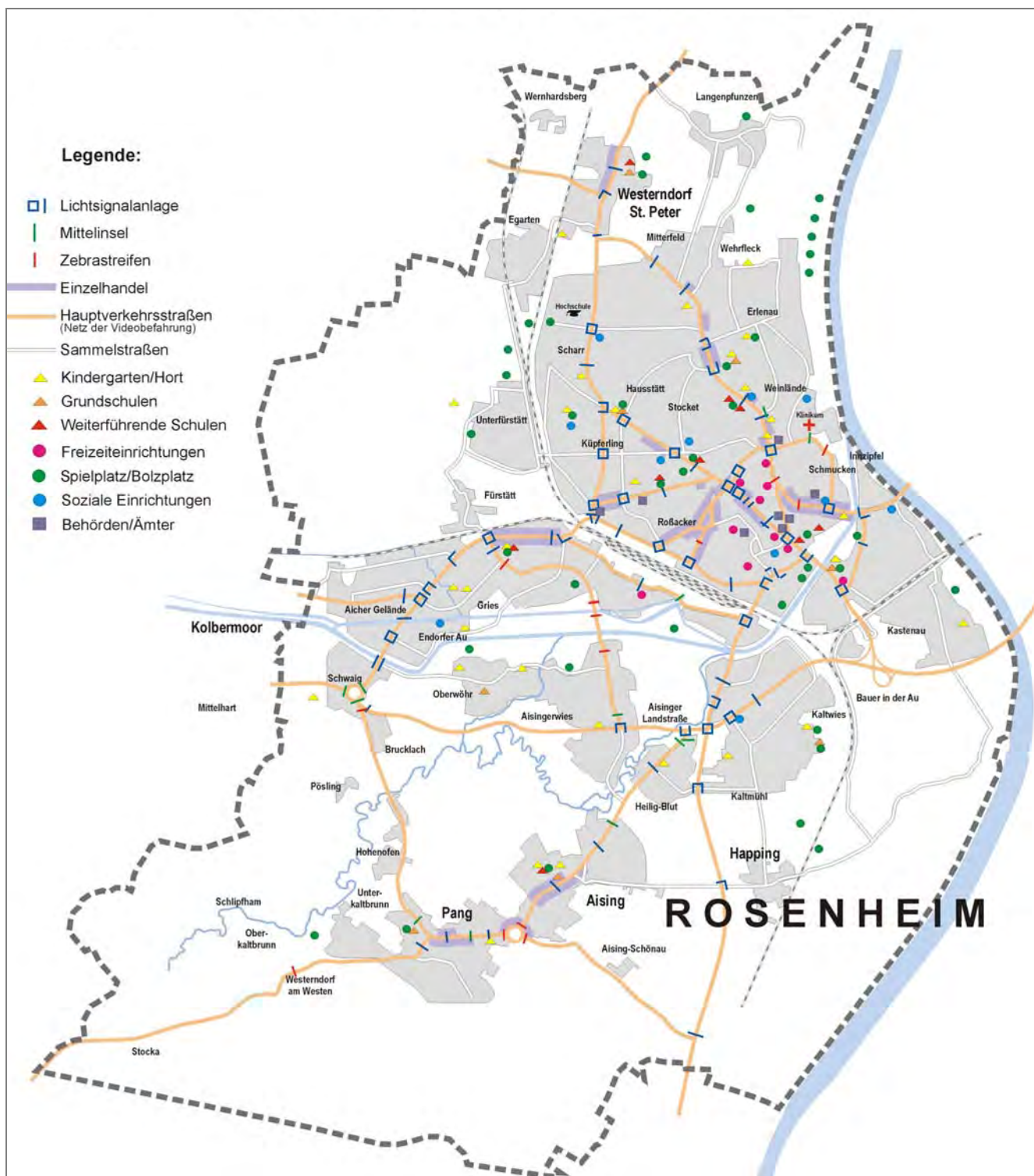


Bild 25: Publikumsintensive Nutzungen und Überquerungsanlagen im Untersuchungsnetz - Bestand

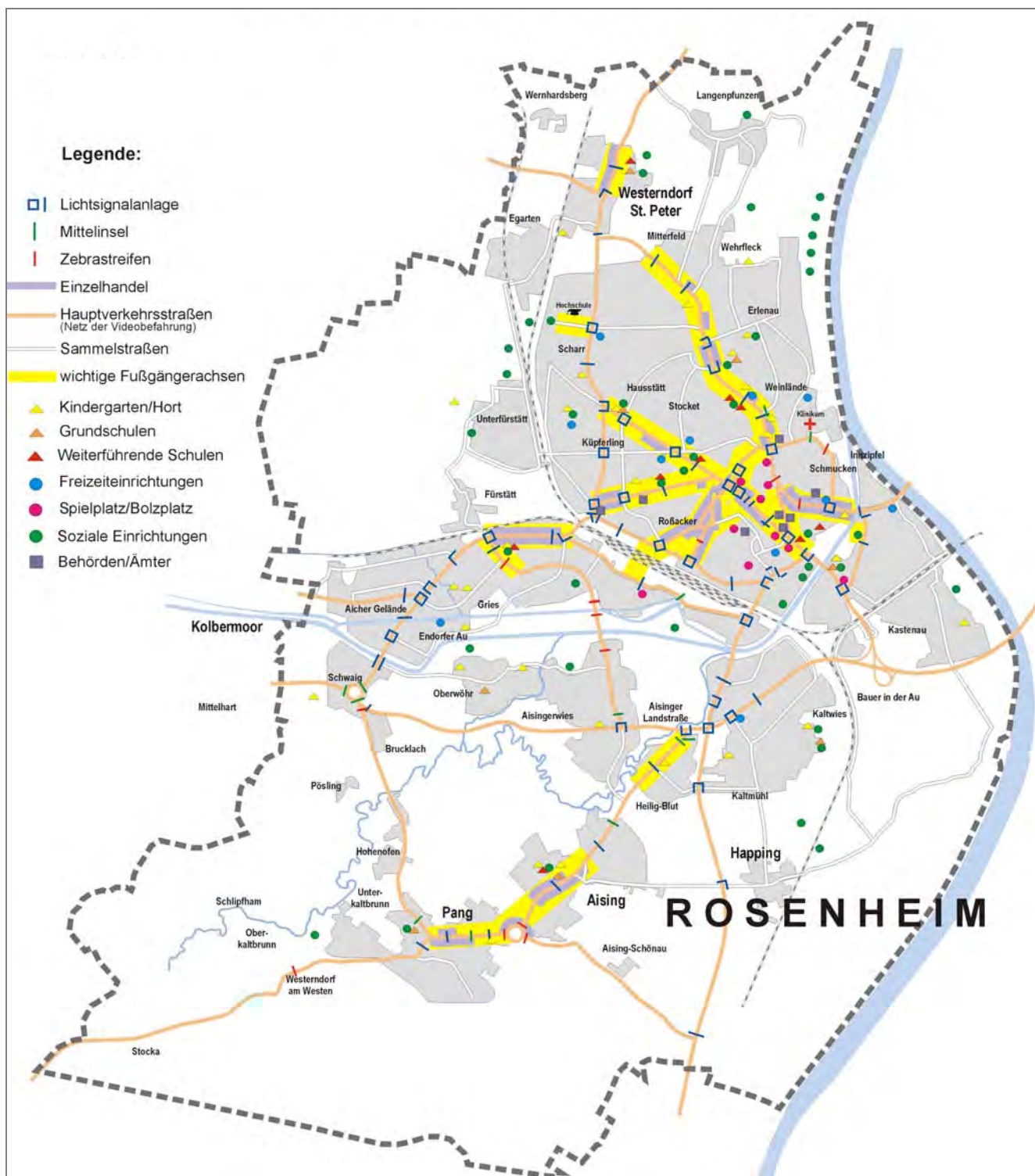


Bild 26: Bedeutsame Achsen für Fußgänger

Entlang der Achsen entspricht die Gehwegbreite nicht immer den Anforderungen der anliegenden Nutzungen (z. B. Bild 27, Bild 28). An einigen Straßenabschnitten ist die nutzbare Gehwegbreite durch mangelhafte Oberflächen, starken Grünwuchs oder durch von Wurzelwerk hochgehobene Gehwegplatten eingeschränkt (z. B. Bild 29 bis Bild 32).



Bild 27: Gehweg Rathausstraße



Bild 28: Getrennter Geh- Radweg in der Ebersberger Straße



Bild 29: Gehweg Frühlingstraße

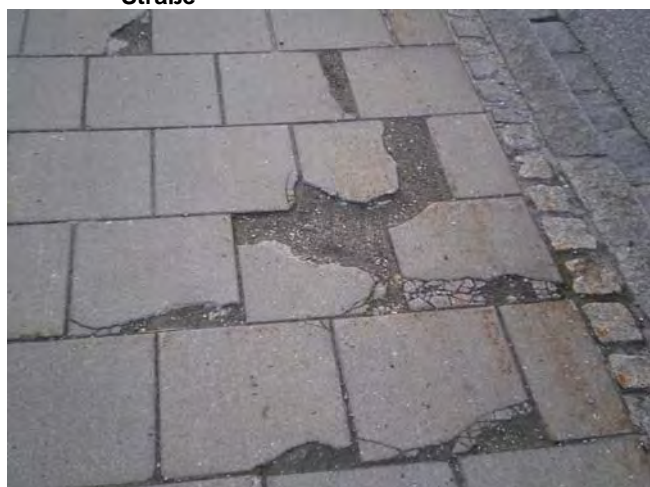


Bild 30: Gehweg Schließstraße

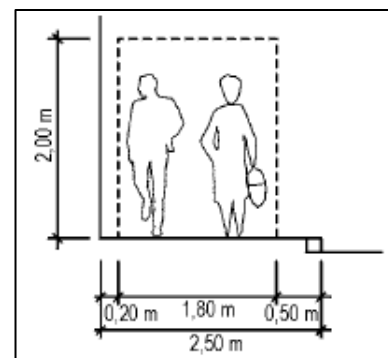


Bild 31: Gehweg Schließstraße



Bild 32: Gemeinsamer Geh- und Radweg Aisinger Straße

In den RASt 06 wird eine Regelbreite des Seitenraumes von 2,50 m als notwendig erachtet (Bild rechts), damit sich 2 Personen mit ausreichenden Sicherheitsabständen im Seitenraum begegnen können bzw. das Begegnen mit Rad fahrenden Kindern, die bis zum Alter von 8 Jahren auf dem Gehweg fahren müssen und bis zum Alter von 10 Jahren dort fahren dürfen, zu ermöglichen.



Die Betrachtung der Gehwegbreiten entlang der für Fußgänger bedeutsamen Achsen erfolgte richtungsgetreunt. In der Gesamtchau der richtungsgetreunt ausgewerteten Gehwege entlang wichtiger Achsen zeigte sich, dass rund 13% der Gehwege Breiten von 2,50 m und mehr haben. Der größte Teil der Gehwege ist zwischen 2,50 m und 1,50 m breit (69%), ca. 13% haben Breiten unter 1,50 m und 6% der betrachteten Achsen haben keinen Gehweg (Bild 33).

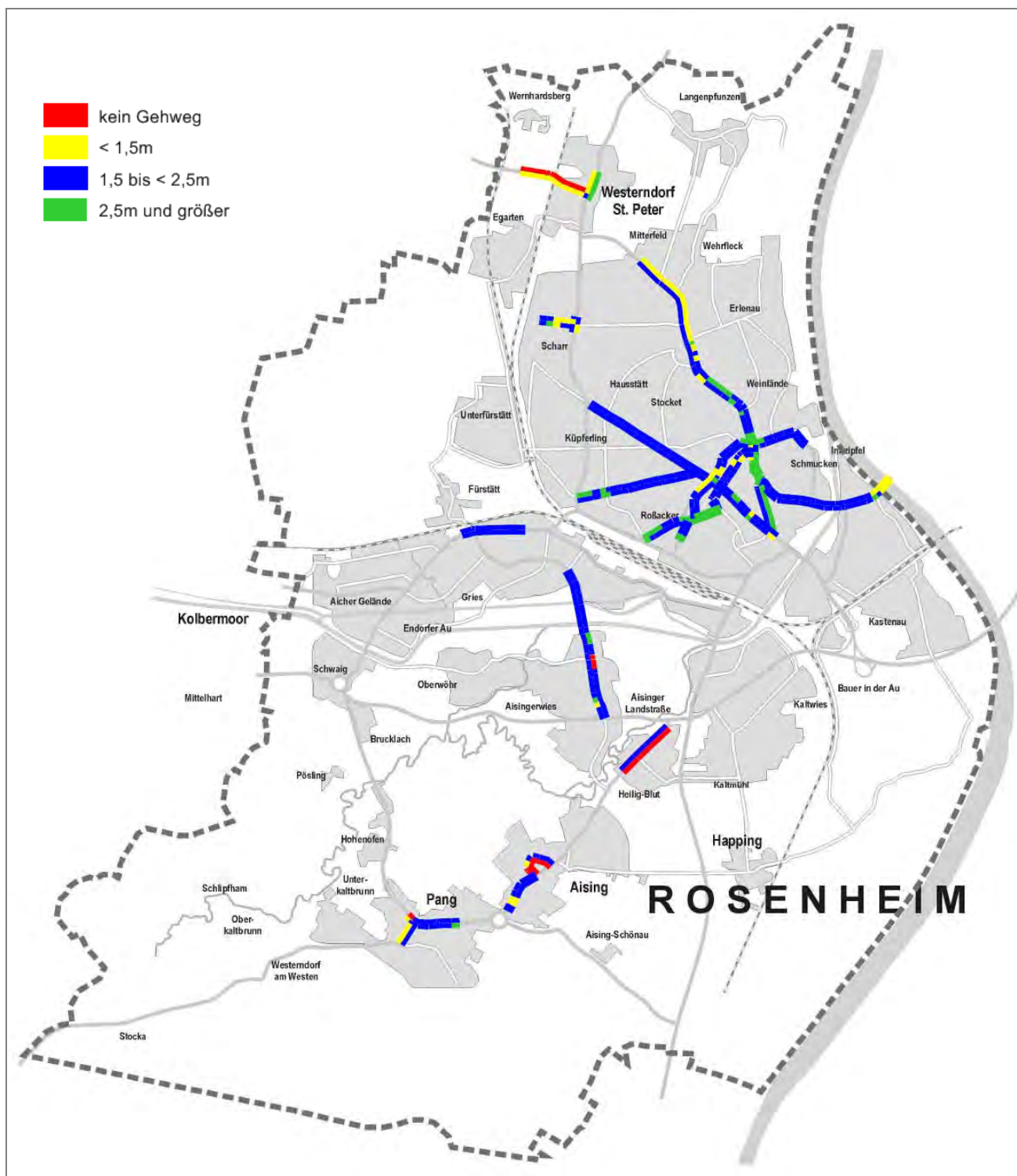


Bild 33: Gehwegbreiten an bedeutsamen Achsen für Fußgänger

Sehr häufig wird in Rosenheim der Radverkehr zusammen mit den Fußgängern im Seitenraum geführt. Entweder handelt es sich

hierbei um einen getrennten Geh- und Radweg oder um die Freigabe der Gehwege für den Radverkehr mit Zusatzzeichen „Radfahrer frei“.

Nach StVO kommt die Anordnung eines getrennten Geh- und Radwegs (Zeichen 241 StVO) nur in Betracht, wenn die Belange der Fußgänger ausreichend berücksichtigt sind und die Zuordnung der Verkehrsflächen zweifelsfrei erfolgen kann. Die Mindestbreite beträgt 4,50 m, bei geringem Radverkehr 4,10 m. Nach aktuellem Regelwerk müsste zusätzlich noch ein Sicherheitstrennstreifen hinzugefügt werden (Bild 34).

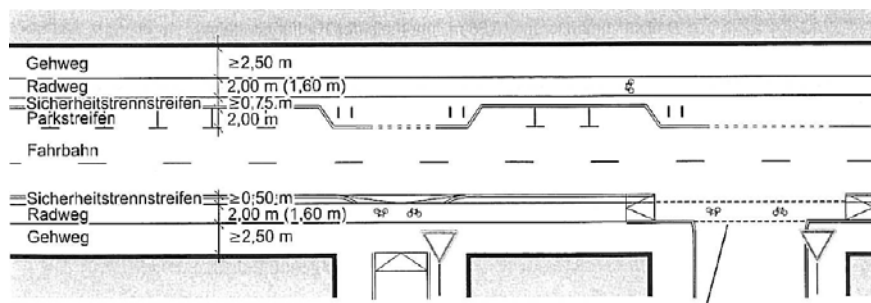


Bild 34: Getrennter Geh- und Radweg

Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA (Ausgabe 2010)

Die Freigabe von Gehwegen für den Radverkehr mit Benutzungspflicht wird nach RAST nur da empfohlen, wo die Netz- und Aufenthaltsfunktion beider Verkehre gering ist. Auf den für Fußgänger wichtigen Achsen, die aufgrund ihrer anliegenden Nutzungen auch für den Radverkehr bedeutsam sind, eignet sich die gemeinsame Führung demnach nicht. Sie wird weder den Ansprüchen des Fußgängers gerecht, der verunsichert oder gefährdet werden kann, noch denen des Radfahrers, der nur Schrittgeschwindigkeit fahren darf und dem Fußgänger Vorrang einräumen muss.

In Rosenheim werden an vielen Stellen bei der Führung des Radverkehrs im Seitenraum auf den betrachteten Achsen die empfohlenen Mindestmaße nicht eingehalten (Bild 35 bis Bild 38). Die zu geringen Breiten bergen Risiken hinsichtlich der Verkehrssicherheit, da erforderliche Sicherheitsabstände nicht eingehalten werden. Zudem ermöglichen sie dem Fußgängerverkehr häufig kein ungestörtes Fortkommen und keine der Umfeldnutzung entsprechende wünschenswerte Aufenthaltsqualität.

Als Beispiele seien die Aisinger Straße in Heilig Blut und die Ebersberger Straße genannt. Auf der südöstlichen Seite der Aisinger Straße gibt es keinen Gehweg. Hier wird lediglich der Radverkehr im Seitenraum geführt (Bild 39). Aufgrund der geringen Breite wird dieser kaum angenommen und der nordwestliche Gehweg (mit dem Zusatzschild „Radfahrer frei“) trotz seiner beschränkten Breite von 1,50 m – 2,50 m widerrechtlich von Radfahrern im Zweirichtungsverkehr genutzt.

Auf der Ebersberger Straße ist auf der südwestlichen Seite ein niveaugleicher Gehweg angeordnet, der für Radfahrer freigegeben ist (Bild 40). Die relativ hohe Verkehrsbelastung und die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h erfordern hier eine Abgrenzung durch einen Bord oder eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 30 km/h.



Bild 35: Getrennter Geh-/Radweg Rathausstraße

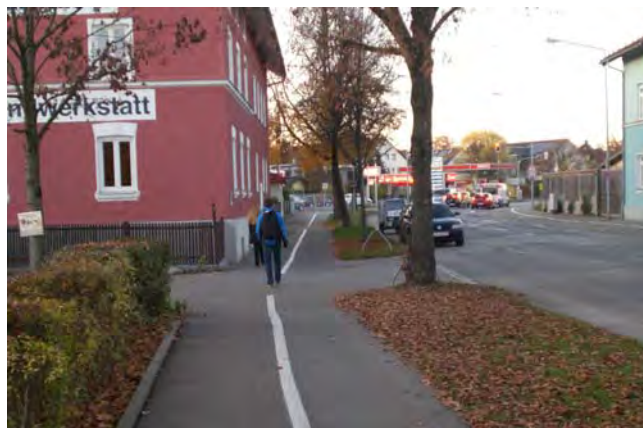


Bild 36: Getrennter Geh-/Radweg in der Ebersberger Straße



Bild 37: Freigabe des Gehweg für Radfahrer in der Äußeren Münchener Straße



Bild 38: Freigabe des Gehweg für Radfahrer in der Aisinger Straße



Bild 39: Fehlender Gehweg auf der Aisinger Straße in Heilig Blut



Bild 40: Niveaugleicher schmaler Gehweg in der Ebersberger Straße

Neben den Längsanlagen sind das Vorhandensein, die Lage und die Qualität von Überquerungsstellen für den Fußgängerverkehr von hoher Bedeutung.

In Rosenheim gibt es Furten der signalisierten Knotenpunkte, bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlagen, Fahrbahnteiler an diversen Knotenpunkten, Mittelinseln und Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“).

In der Innenstadt werden die vorhandenen Fußgängerüberwege gut akzeptiert und zeigen in den vorhandenen Unfalldaten keine Auffälligkeiten in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Fußgängerüberwege weisen insbesondere für Blinde und Sehbehinderte den Vorteil der Bevorrechtigung auf. Der Kfz-Verkehr ist hier wartepflichtig und muss sich mit gemäßigter Geschwindigkeit nähern.

Bei der Anlage von Überquerungsstellen ist das Kriterium der Ortsüblichkeit von entscheidender Bedeutung, da durch eine einheitliche Ausführung allen Verkehrsteilnehmern eine größere Verhaltenssicherheit gegeben wird. Es wird deshalb empfohlen, für Überquerungsstellen einen „Rosenheimer Standard“ zu diskutieren. Dies könnte in der Innenstadt aus den genannten Gründen der Fußgängerüberweg sein.

In den Ortsteilen könnte als Standard die Mittelinsel gewählt werden. Mittelinseln weisen physikalische Vorteile auf: Sie halbieren die Überquerungslänge und für den Überquerenden ist nur jeweils eine Fahrrichtung zu beachten. Im Einzelfall ist zu prüfen, ob die Mittelinseln vor dem Hintergrund der o.g. Barrierefreiheit durch zusätzliche „Zebrastrifen“ ergänzt werden sollten (z. B. im Umfeld von Einrichtungen für ältere Menschen).

Die Anlage von bedarfsgesteuerten Lichtsignalanlagen sollte nur in Ausnahmefällen erfolgen. Wegen der Wartezeitempfindlichkeit von Fußgängern sollte an FSA (Fußgängersignalanlage) möglichst umgehend (nach 7 Sekunden), bei Schaltung in „Grüner Welle“ (Kfz-Verkehr) längstens nach 30 Sekunden, für den Fußgänger eine Freigabezeit eingerichtet werden. Da bei mehr als 40 Sekunden Wartezeit der Anteil der Fußgänger, die die Straße bei Rot überqueren, deutlich zunimmt und damit die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden¹¹. Eine Bewertung ausgewählter Lichtsignalanlagen an Knotenpunkten zeigt, dass nur drei von achtzehn untersuchten Anlagen mit der Qualitätsstufe D (akzeptabel) und der überwiegende Anteil mit den Qualitätsstufen E und F (schlecht) abschneidet. Hier besteht Handlungsbedarf (vgl. Bild 21).

Vordringlicher Handlungsbedarf zur Verbesserung der Überquerbarkeit wird auch in der Rathausstraße auf Höhe der Fußgängerzone gesehen. Die Rathausstraße mit Verkehrsstärken von rund 15.000 Kfz pro Tag hat eine hohe Trennwirkung für die kreuzende, hoch frequentierte Fußgängerzone Münchener Straße – Max-Josefs-Platz. Die schlechte Qualitätsstufe E an der Lichtsignalanlage resultiert aus langen Wartezeiten für die Fußgänger. Insbesondere im Zuge einer Fußgängerzone, wo die Möglichkeit zu einem ungestörten „Schlendern“ bedeutsam ist, wird die Aufenthaltsqualität der Achse durch die Wartezeiten stark beeinträchtigt.

Innerhalb der Ortslagen wird Handlungsbedarf für weitere Überquerungshilfen an folgenden Stellen gesehen:

- in Aising, Aisinger Straße in Höhe der Bäckereien
- in Pang, Panger Straße zwischen Dorfladen und Apotheke.

¹¹ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen. Ausgabe 2002. Köln 2002.

Bei der Begehung der für Fußgänger wichtigen Achsen wurde auch die Barrierefreiheit betrachtet. Es wurden zwei Bereiche mit Mängeln identifiziert:

- An der Innstraße östlich der Mangfallbrücke gibt es auf der nördlichen Straßenseite im Bereich der Gastronomie keinen barrierefreien Zugang zur Brücke. Gehbehinderte Fußgänger müssen entweder die Straßenseite an der Lichtsignalanlage wechseln oder über den Radweg zur Brücke gehen (Bild 41).
- Auf der nördlichen Straßenseite der Wittelsbacher Straße (unterer Bereich Richtung ARGE) befinden sich stellenweise zwischen den Bäumen kleine Stufen, die zum Radweg bzw. zu den parkenden Pkw führen (Bild 42).

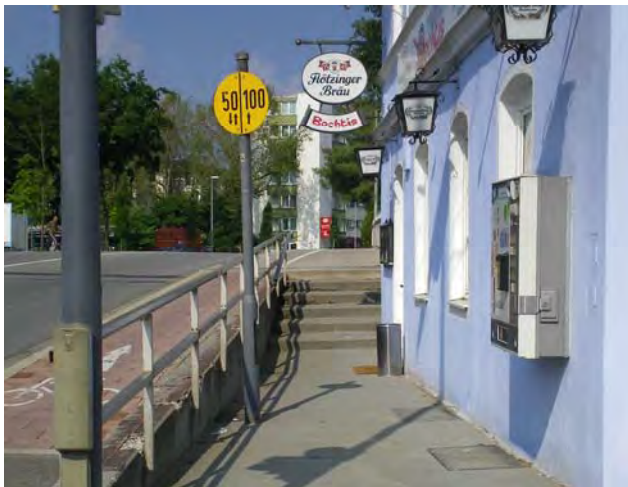


Bild 41: Fehrender barrierefreier Zugang zur Mangfall-Brücke



Bild 42: Stufe im Seitenraum an der Wittelsbacher Straße

4.4 Infrastrukturelle Maßnahmen

Ziel des Fußgängerverkehrskonzeptes im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans kann und soll es nicht sein, alle Gehwege mit einer Breite kleiner als 2,50 m nun entsprechend der Richtlinien baulich anzupassen. Insbesondere auf den betrachteten für Fußgänger bedeutsamen Achsen lässt sich aber in Zusammenhang mit dem empfohlenen Schutzstreifennetz für den Radverkehr (s. u. Kap. 5.3 zum Radverkehrsnetz) auch für die Gehwege verhältnismäßig unproblematisch und kostengünstig eine Lösung ableiten. Die hier heutige überwiegende Führung von Rad- und Fußgängerverkehr im Seitenraum eröffnet bei einer Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn Flächenkapazitäten für breitere Gehwege. Es werden grundsätzlich drei Lösungen empfohlen:

- Bei Unterschreiten der Mindestbreite von 1,50 m und/oder bei unverträglichem Nebeneinander von Fußgängern und Radfahrern aufgrund hoher Verkehrsstärken wird (sofern dies im Radverkehrskonzept vorgesehen) der Radverkehr ausschließlich auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn zugelassen. Der Seitenraum steht dann ausschließlich Fußgängern zur Verfügung (z. B. Äußerer Münchener Straße, Aisinger Straße). Bestehende Markierungen oder bauliche Abgrenzungen zwischen Geh- und Radweg können sukzessive im Rahmen vorgesehener Neu- oder Umbauten

entfallen. In der Zwischenzeit gelten sie nach StVO als „andere Radwege“, die nicht benutzungspflichtig sind.

- Wenn für Fußgänger in der heutigen Situation neben der Radverkehrsanlage ausreichende nutzbare Gehwegbreiten zur Verfügung stehen und Schutzstreifen vorgesehen werden, entfällt lediglich die Benutzungspflicht der bestehenden Radverkehrsanlage im Seitenraum. Der Radfahrer hat dann die Wahlfreiheit zwischen Seitenraum- und Fahrbahnbenutzung (z. B. Abschnitte von Prinzregenten- oder Wittelsbacher Straße). Auch hier gelten die vorhandenen Radverkehrsanlagen als gemäß StVO „andere Radwege“.
- In einzelnen Straßenabschnitten, insbesondere im Innenstadtbereich, wird eine bauliche Umgestaltung des Straßenraums empfohlen. Hierbei erfolgt dann auch eine Neuaufteilung des Seitenraums mit regelwerkskonformen Breiten und Gestaltungen. Die konkrete Gestaltung möglicher Querschnitte ist an verschiedenen Beispielen im Abschnitt „Beispiele für straßenräumliche“ (Kap. 8) dargestellt.

Der im Rahmen der Ortserkundung an einigen Stellen beobachtete Grünbewuchs sollte regelmäßig entfernt werden. Dieser schränkt nicht nur die Nutzbarkeit der Gehwege ein, sondern schadet auch dem Gesamteindruck und vermittelt eine Geringschätzung des Fußgängerverkehrs.

Die festgestellten Barrieren an den Gehwegen Innstraße und Wittelsbacher Straße (vgl. Bild 41, Bild 42) sollten durch bauliche Maßnahmen (z. B. Rampenlösungen) behoben werden.

Es wird empfohlen, den identifizierten punktuellen Überquerungsbedarf an Aisinger und Panger Straße durch einseitig vorgezogene Seitenräume zu sichern (Bild 43). Um die Erkennbarkeit der Überquerungsstelle zu verbessern, können eine Straßenleuchte und ein Baum auf dem vorgezogenen Seitenraum dienen. Zudem kann die Fahrbahn im Überquerungsbereich durch eine andere Oberflächengestaltung die Aufmerksamkeit von Kfz-Fahrern erhöhen.

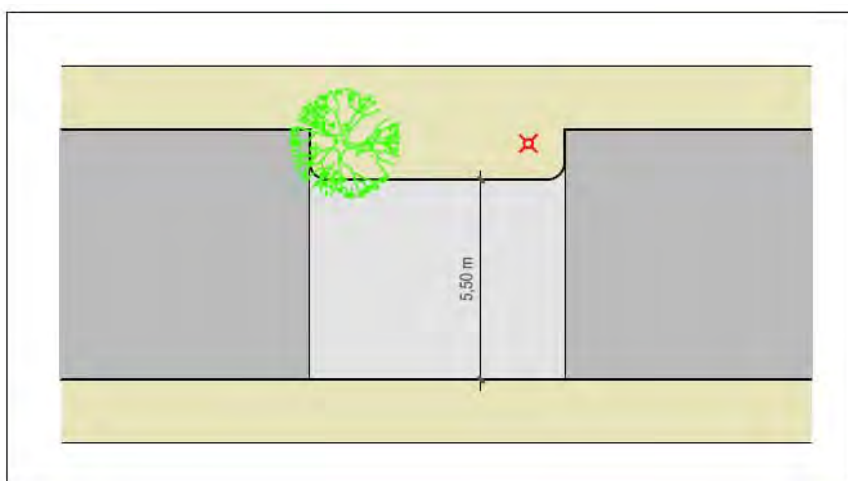


Bild 43: Beispiel für einseitig vorgezogenen Seitenraum an der Aisinger Straße - Prinzipskizze -

Für die in der Situationsanalyse beschriebene wegen langer Wartezeiten an der Lichtsignalanlage ungünstige Überquerungssituation an der Rathausstraße wird eine straßenräumliche Umgestal-

tung empfohlen. Aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens und zur Schaffung einer besseren Verbindung von Münchener Straße und Max-Josefs-Platz wird die Anlage einer niveaugleichen Überquerungsstelle mit mittigem Schutzraum („niveaugleiche Mittelinsel“) vorgeschlagen. In Zusammenhang mit der Anordnung einer Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h auf diesem Streckenabschnitt kann die heute bestehende Trennwirkung durch die stark vom Kfz-Verkehr frequentierte Rathausstraße vermindert werden. Den querungswilligen Fußgängern ist es dann möglich, die Fahrbahn ohne große Wartezeiten zu passieren. Durch eine dem Seitenraum optisch angepasste Oberflächengestaltung im Bereich der Überquerungsstelle wird dem Kfz-Verkehr die Bedeutung des Fußgängerverkehrs signalisiert.¹²

An allen anderen lichtsignalgeregelten Knotenpunkten mit Qualitätsstufe E oder F sollte die Verbesserung der Überquerbarkeit durch Modifizierung der Lichtsignalsteuerung geprüft werden.

Einen Überblick über alle infrastrukturellen Maßnahmen ist im straßenräumlichen Handlungskonzept dargestellt (Bild 44).

¹² Eine Lageplanskizze und weitere Erläuterungen zum Gestaltungsvorschlag finden sich im Kapitel zu den straßenräumlichen Potenzialen (Kap. 8)

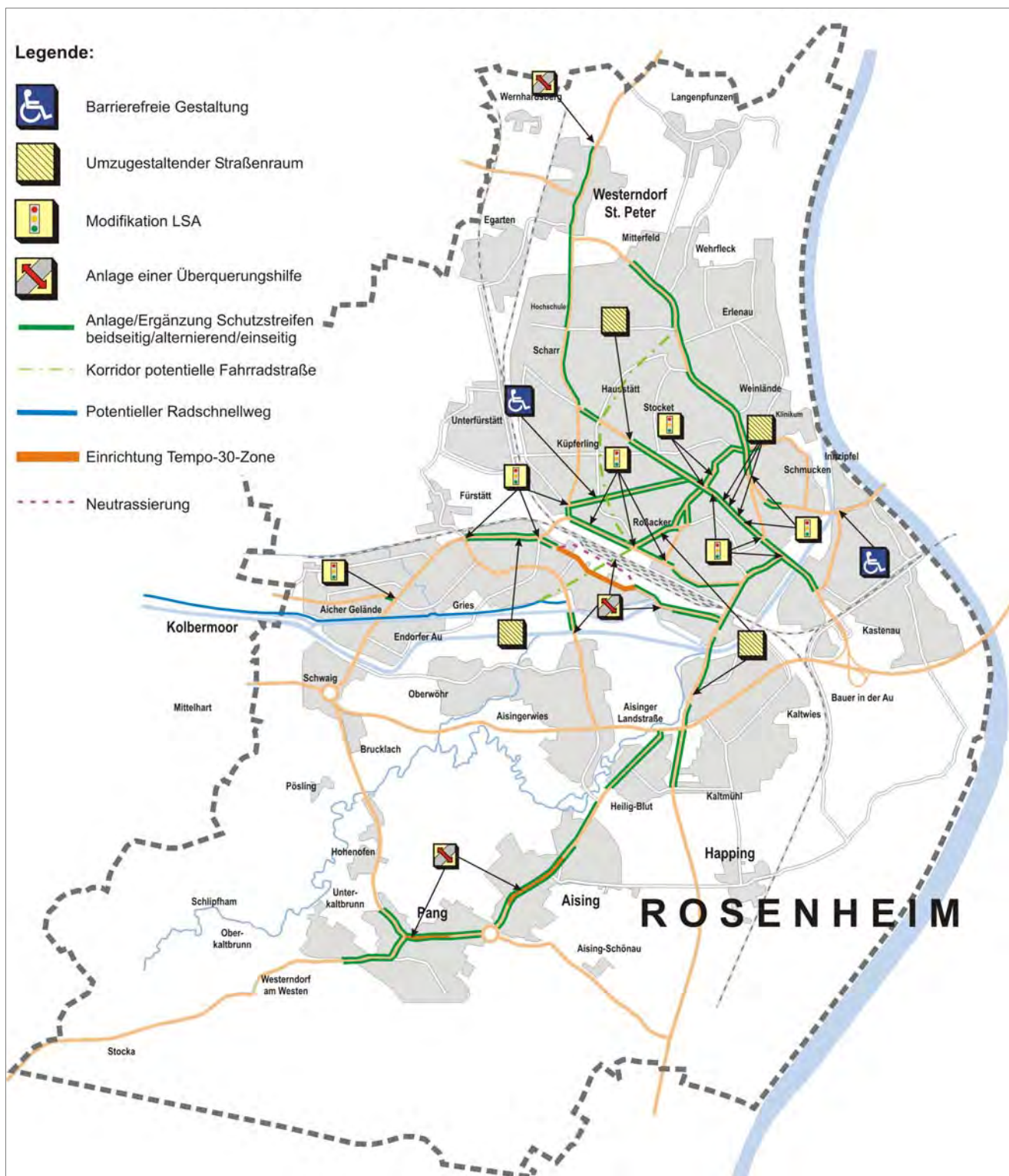


Bild 44: Straßenräumliches Handlungskonzept

5 Radverkehr

Rosenheim zeichnet sich durch eine kompakte Stadtstruktur mit überwiegend kurzen Wegelängen und einer Topografie mit geringen Höhenunterschieden aus. Dies bietet optimale Voraussetzungen, den Radverkehrsanteil am städtischen Modal-Split deutlich zu erhöhen.

Die Analyse des vorhandenen Radverkehrsnetzes zeigt, dass viele Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen Mängel hinsichtlich des baulichen Zustands und ihrer Abmessungen aufweisen. Verbesserungen des Bestands oder Neuanlagen sind daher erforderlich. Zudem ist das Rosenheimer Radverkehrsnetz durch häufig wechselnde, wenig kontinuierliche Führungsformen gekennzeichnet (Bild 45).

Es besteht ein erheblicher Bedarf zur Verbesserung des baulichen Zustandes vieler Radverkehrsanlagen sowie zur Verbreiterung von Radverkehrsanlagen entlang einiger Hauptverkehrsstraßen.

Wegen der besseren Sichtverhältnisse an Kreuzungen und Einmündungen sollen in Rosenheim zukünftig häufiger Schutzstreifen eingesetzt werden. Darüber hinaus bieten sie die Möglichkeit, das Radverkehrsnetz schnell und kostengünstig zu vervollständigen (vorhanden z.B. in Georg-Aicher-Straße, Hubertusstraße, Teilabschnitte von Westerndorfer Straße und Prinzregentenstraße).

Weite Teile des Stadtgebietes sind als Tempo-30-Zone ausgewiesen, hier kann auf Radverkehrsanlagen verzichtet werden.

Schmaler Radfahrstreifen in schlechtem baulichen Zustand



Vermehrter Einsatz von Schutzstreifen



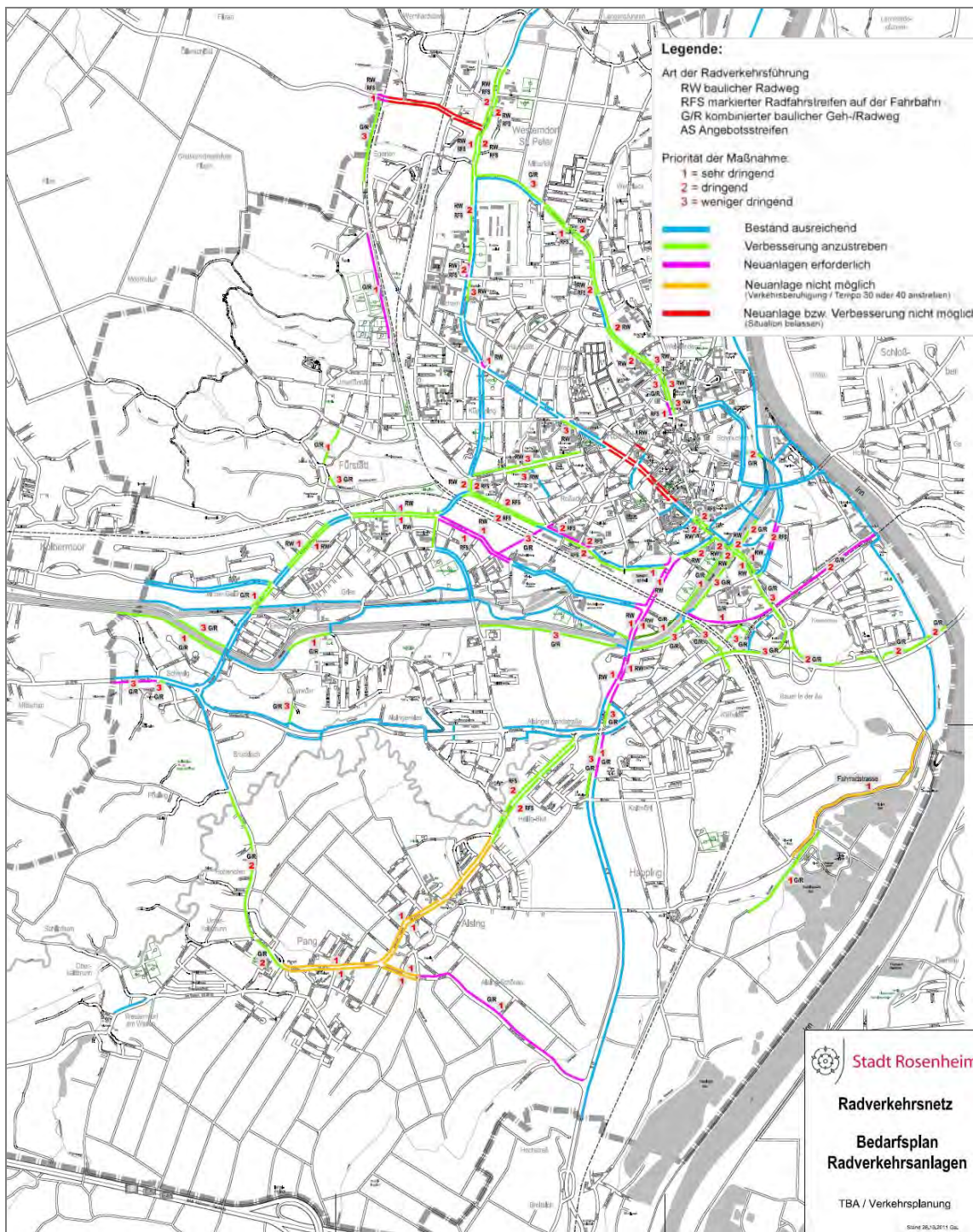


Bild 45: Bedarfsplan Radverkehrsanlagen
Quelle: Stadt Rosenheim 10/2011

Gemäß einem aktuellen Beschluss des Verkehrsausschusses sind für den Radverkehr Maßnahmen in folgenden Bereichen vorgesehen:

- In einigen Straßen sind Einbahnstraßen für Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben. Zur weiteren Erhöhung der Durchlässigkeit und Netzverdichtung soll diese Regelung noch ausgeweitet werden
- Das Bahngelände stellt derzeit eine Barriere für den Radverkehr dar. In Zusammenhang mit der Entwicklung des Bahnhofsareals sind neue Verbindungsmöglichkeiten für



Freigabe von Einbahnstraße in Gegenrichtung für den Radverkehr

den Radverkehr vorgesehen (u.a. Brücke in Verlängerung der Münchener Straße), die eine Vernetzung der Innenstadt mit den südlich der Bahngleise gelegenen Gebiete schaffen

- Öffnung von Fußgängerzonen für den Radverkehr von 19 Uhr bis 10 Uhr (dies wurde zwischenzeitlich vom Stadtrat abgelehnt)
- Sukzessive Nachrüstung von Signalanlagen mit Radverkehrssignalen
- Aufgeweitete Aufstellbereiche an signalisierten Knotenpunkten
- Stärkere Berücksichtigung von Radverkehrsanlagen bei Straßenreinigung und Winterdienst
- Weiterer Ersatz mangelhafter Fahrradabstellanlagen durch höherwertige Modelle
- Neubau Fahrradstation (B+R) in Zusammenhang mit Entwicklung des Bahnhofsareals
- Weiterer Ausbau des Wegweisungskonzepts für straßenunabhängige Radwegeverbindungen
- Einrichtung von Fahrradverleihstationen an Bahnhof und Touristeninformation; Vereinbarung zur Nutzung von Leihfahrrädern als städtische Diensträder
- Förderung von Elektrofahrrädern durch Einrichtung von Ladestationen
- Schaffung eines „Fahrradfreundlichen Klimas“ durch Öffentlichkeitsarbeit und Vorbildfunktion der Stadtspitze

An einigen Hauptverkehrsstraßen wurden in Rosenheim Ausbau- und Umgestaltungsmaßnahmen in der Entwurfsphase auditiert (z. B. Äußere Münchener Straße, Hubertusstraße, Kufsteiner Straße, Klepperstraße). So konnten insbesondere für den Radverkehr bestehende Defizite im Vorfeld behoben werden.

Zur weiteren Analyse erfolgte eine Befahrung des relevanten Netzes mit dem Rad sowie eine Auswertung der Unfälle mit Radfahrerbetrieung der Jahre 2009-2011 (vgl. Kap. 3.1.2) auf Basis elektronischer Unfalllisten der Polizei.

Um Verkehr vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern und damit eine Reduzierung der Kfz-Fahrleistung zu erreichen, wird die sogenannte „Angebotsplanung“ favorisiert. Diese hat die Entwicklung eines gesamtstädtischen Radverkehrskonzepts zum Ziel. Im Zentrum steht ein sicheres, attraktives, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz (ggf. auch Freizeitnetz) von Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen. Ergänzt wird das Netz durch Routen im Zuge von fahrradfreundlichen Straßen im übrigen Straßennetz. Zur Identifizierung aller für den Radverkehr relevanten Verflechtungen wird mit Hilfe des bereits vorliegenden makroskopischen Verkehrsmodells der Stadt Rosenheim zunächst eine Potenzialermittlung durchgeführt. Diese dient auch als Basis zur Identifikation potenzieller Radschnellverbindungen ins Umland und Radachsen im Stadtgebiet.

Für das so ermittelte potenzielle Rad-Netz wird die Einsatzmöglichkeit von Schutzstreifen als kontinuierliche Führungsform in Ro-



Signalanlage mit Radverkehrssignal



Unzureichendes Angebot geeigneter Fahrradabstellanlagen am Bahnhof

senheim überprüft. Ziel ist es, ein möglichst geschlossenes Schutzstreifennetz zu entwickeln.

5.1 Potenzialabschätzung

BSV hat im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ein Verfahren zur Abschätzung des Radpotenzials in Abhängigkeit unterschiedlicher Maßnahmenkonzepte entwickelt¹³. Hierbei erfolgt die schrittweise Potenzialermittlung mit Makrosimulationsmodellen konkreter Beispielstädte. Für Rosenheim wurden zwei Szenarien zu Grunde gelegt:

1. Optimierung der Radverkehrsinfrastruktur (geschlossenes Schutzstreifennetz) und dessen Vermittlung an die Verkehrsteilnehmer
⇒ Szenario „Weiche und harte Maßnahmen“
2. Generelle Pedelec-Verfügbarkeit mit Pedelec-Einsatz, wenn Reisezeitgewinne zu erzielen sind
⇒ Szenario „Pedelecstrisierung“.

„Harte Maßnahmen“ beziehen sich auf

- das infrastrukturelle Angebot von Radverkehrsanlagen,
- die Dichte und Geschlossenheit des Netzes sowie
- die Einheitlichkeit der Führungsform.

Es besteht ein deutlicher Zusammenhang zwischen dem Anteil innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen und dem Radverkehrsanteil am Modal-Split: Bei dichtem Radverkehrsnetz wird ein signifikant höherer Radverkehrsanteil erreicht (Bild 46).

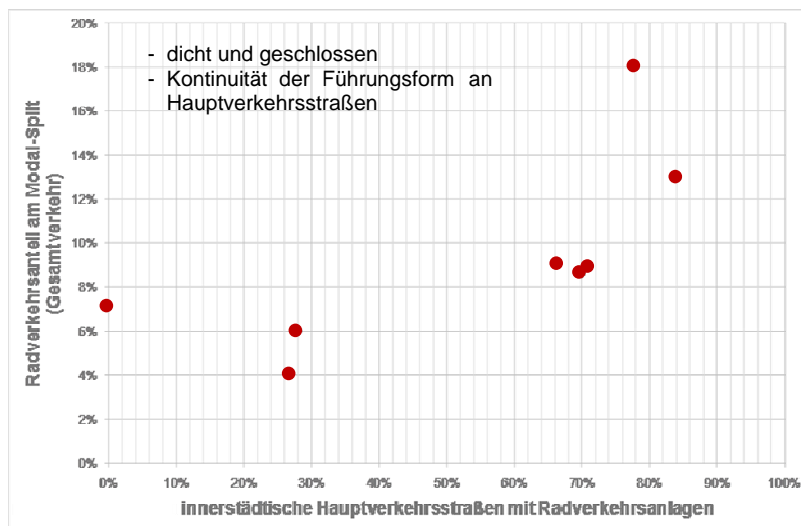


Bild 46: Anteil innerstädtischer Hauptverkehrsstraßen mit Radverkehrsanlagen bezogen auf den Modal-Split Anteil der Fahrradwege am Gesamtverkehr

Quelle: BSV / IVU 2012

¹³ Einsparpotenziale des Radverkehrs im Stadtverkehr, Forschungsprojekt im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (FE 70.0819/2008). Auftragnehmer: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH mit IVU Umwelt GmbH, Aachen/Freiburg 2012 (BSV / IVU 2012)

„Weiche Maßnahmen“ sind

- Information
- Aufklärung
- Beratung und Werbung.

Mit diesen Ansätzen wird ein höheres Maß an Verständnis und Akzeptanz für die „harten Maßnahmen“ erreicht. Sie erläutern neue Situationen und Angebote, die vom Bürger verstanden werden müssen, damit die angestrebten Verhaltensänderungen stattfinden¹⁴.

Das Szenario „Pedelectrisierung“ berücksichtigt, dass die Elektromobilität im Radverkehr immer mehr an Bedeutung gewinnt. Pedelecs und E-Bikes weisen durch die Unterstützung des Elektromotors im Vergleich zu konventionellen Fahrrädern eine höhere Durchschnittsgeschwindigkeit auf und sind für längere Distanzen geeignet. Die vermehrte Nutzung kann, Voraussetzung dafür ist die notwendige Infrastruktur (dichtes Netz von Ladestationen, sichere und überdachte Abstellanlagen, ggf. Beschleunigung im Zuge von koordinierten Lichtsignalanlagen), zu einer Reduzierung von Kfz-Fahrten führen.

Die im Forschungsvorhaben entwickelten Potenzialfunktionen wurden in Abhängigkeit von der Entfernung zwischen Quelle und Ziel auf die Verflechtungsstruktur Rosenheims angewendet. So konnte das Radverkehrspotenzial für alle Quelle-/Ziel-Verflechtungen innerhalb Rosenheims und zum Umland ermittelt werden. Die Matrixspinne zeigt, dass sich für eine Vielzahl von Quelle/Zielbeziehungen bis 4 km (6 km) nennenswerte Radpotenziale ergeben (Bild 47). Werden die dargestellten Potenziale der Matrixspinne von den Bezirken Rosenheims zu den Nachbargemeinden Kolbermoor und Stephanskirchen zusammengefasst, lassen sich die Hauptpotenziale identifizieren (Bild 48).

Insgesamt kann, bezogen auf die Wege der Einwohner, von einer Erhöhung des Radverkehrsanteils um ca. 10% ausgegangen werden. Zu einer vergleichbaren Größenordnung kommt die aktuell in Rosenheim erstellte Potentialanalyse zum Mobilitätsverhalten (Bild 49)¹⁵. Die hier in Abzug gebrachten Anteile bezüglich Infrastruktur, Zeit und Komfort können wegen der unterstellten Szenarien (geschlossenes Schutzstreifenetz und „Pedelectrisierung“) jeweils reduziert werden, so dass sich in der Summe für den Radverkehr ebenfalls ein Potenzial von ca. 10% ergibt.

Der Modal-Split-Anteil des Radverkehrs würde somit 28% erreichen und liegt damit etwas über dem 1986 in Rosenheim erreichten Wert von 26%. Damit entwickelt er sich in Richtung des im Verkehrskonzept von 1992 angestrebten Radverkehrsanteils von 33% (vgl. Kap. 2). Dieser Anteil ist unter Voraussetzung der Umsetzung der angenommenen Maßnahmen und im Vergleich mit Fahrradstädten (z. B. Münster 2001: 35%) realistisch.

¹⁴ BSV / IVU 2012

¹⁵ Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011 – inkl. der Ergebnisse zu den Einschätzungen und Einstellungen zur Mobilität in Rosenheim, München, März 2012.

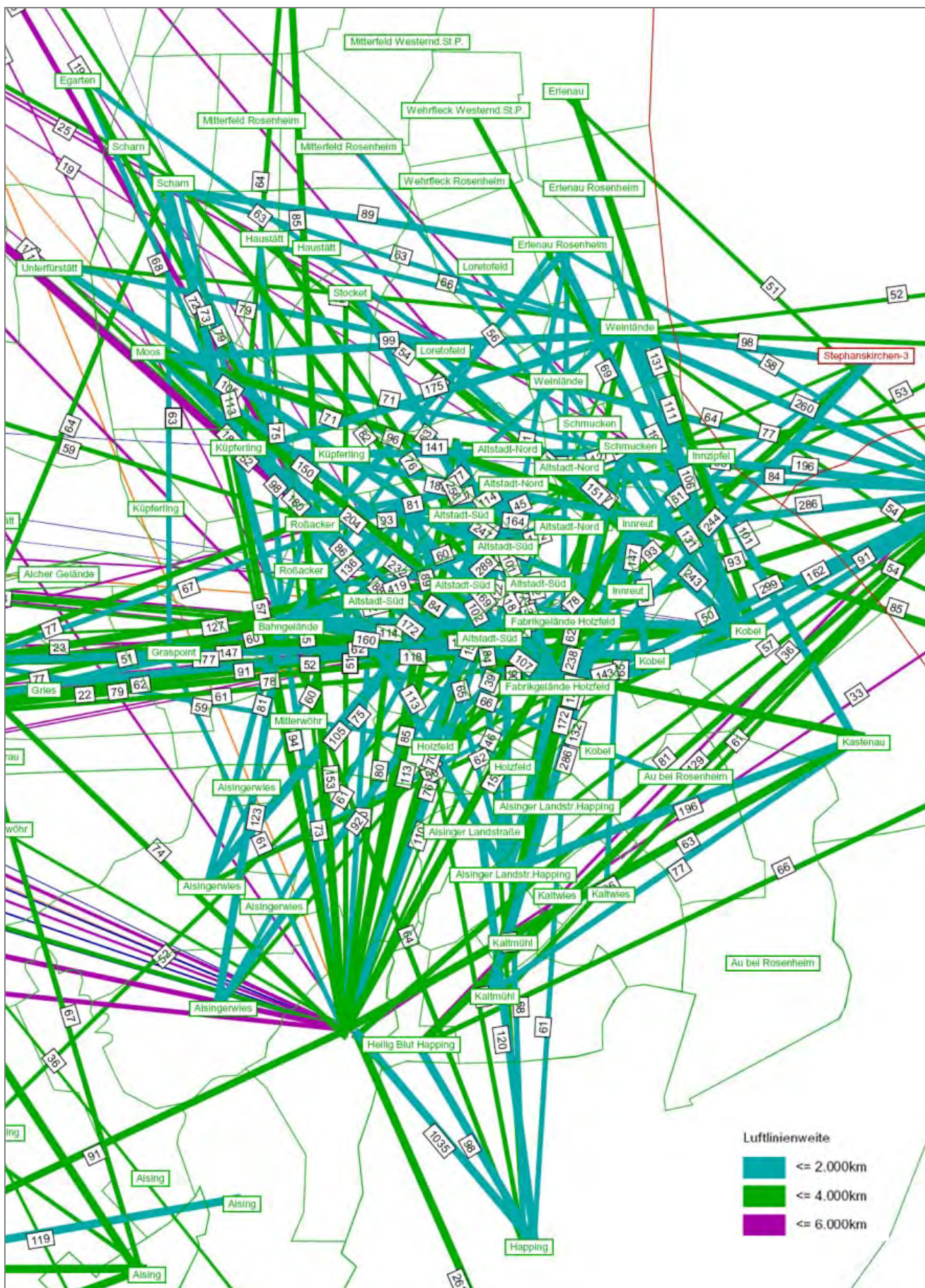


Bild 47: Matrixspinne – Potenzialabschätzung Radverkehr

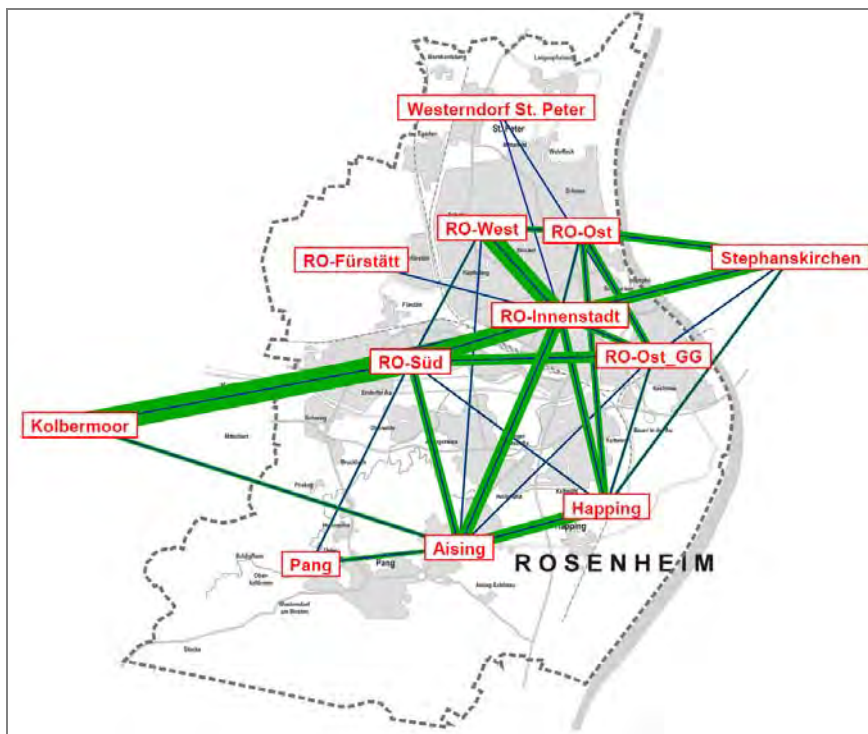


Bild 48: Matrixspinne – Potenzialabschätzung Radverkehr
 Zusammenfassung für die Bezirke Rosenheims und die Nachbar-
 gemeinden Kolbermoor und Stephanskirchen

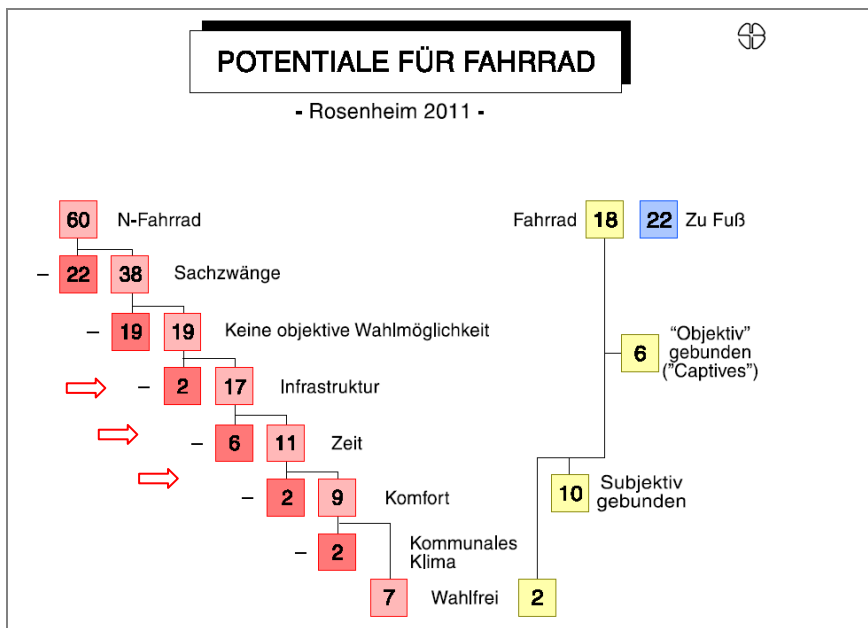


Bild 49: Potenziale für das Fahrrad
 Quelle: Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011,
 März 2012

5.2 Führungsprinzipien

Schutzstreifen

Schutzstreifen haben sich als sichere, kostengünstig umzusetzende, flexible und wirtschaftlich zu betreibende Führungsform des Radverkehrs in Hauptverkehrsstraßen erwiesen. Durch die Führung im Sichtfeld der Kraftfahrer werden Sicherheitsprobleme an Einmündungen und Grundstückszufahrten vermieden. Forschungsergebnisse weisen Schutzstreifen als die sicherste Füh-

rungsform aus. Verglichen mit Radwegen ist die Unfallrate 50% geringer (Bild 50), die Unfallkostenrate sogar 60%.

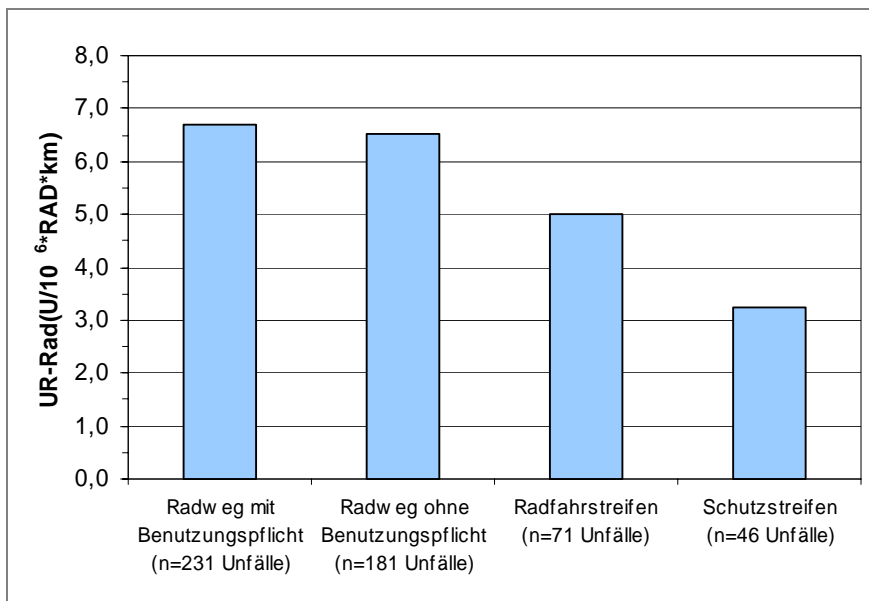


Bild 50: Mittlere Unfallrate bei verschiedenen Radverkehrsführungen
 Quelle: Alrutz et al., Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern (Heft V184), BASt 2009

Bei anliegenden Parkstreifen und häufigen Parkwechseln ist auf ausreichenden Abstand zu achten (Bild 51, Bild 52).

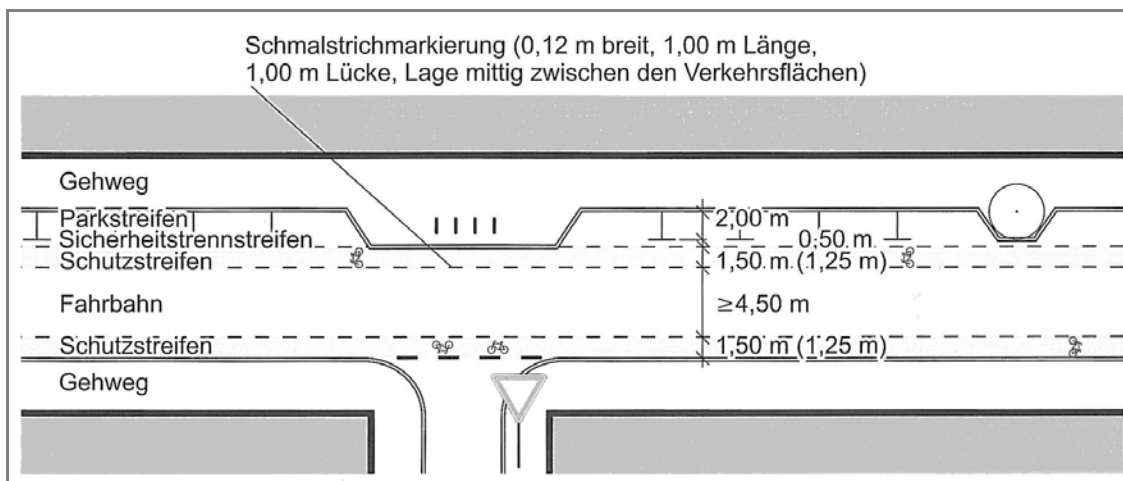


Bild 51: Abmessungen eines Schutzstreifens
 Quelle: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA, Ausgabe 2010

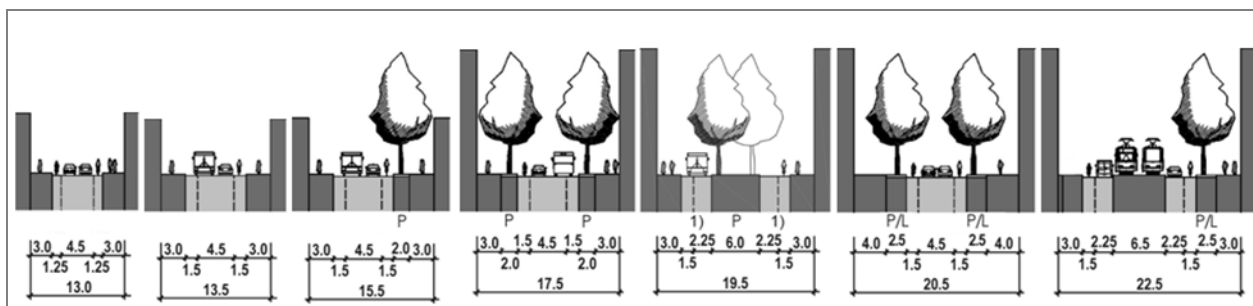


Bild 52: Empfohlene Querschnitte für Typische Entwurfssituationen - Schutzstreifen
 Quelle: Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen – RASt, Ausgabe 2006

Schutzstreifen haben keine Kapazitätsbegrenzung, sie dürfen zum Überholen anderer Radfahrer verlassen werden. Dies wird bei verstärktem Auftreten von schnelleren Pedelecs zunehmend wichtig. Dem gegenüber haben Radwege in der Regel bauliche und Radfahrstreifen straßenverkehrsrechtliche Kapazitätsgrenzen. So ist das Vorbeifahren z. B. an Fahrrädern mit Anhängern in der Regel nicht möglich. Schutzstreifen sind – als Bestandteil der Fahrbahn – gut zu befahren, werden als solcher gereinigt und im Winter geräumt und im Zusammenhang mit Deckenerneuerungen o. ä. auch in Stand gesetzt. Bei Fahrbahnbreiten unter 7,00 m können alternierende Schutzstreifen unter bestimmten Randbedingungen eingesetzt werden (Bild 53, Bild 54).

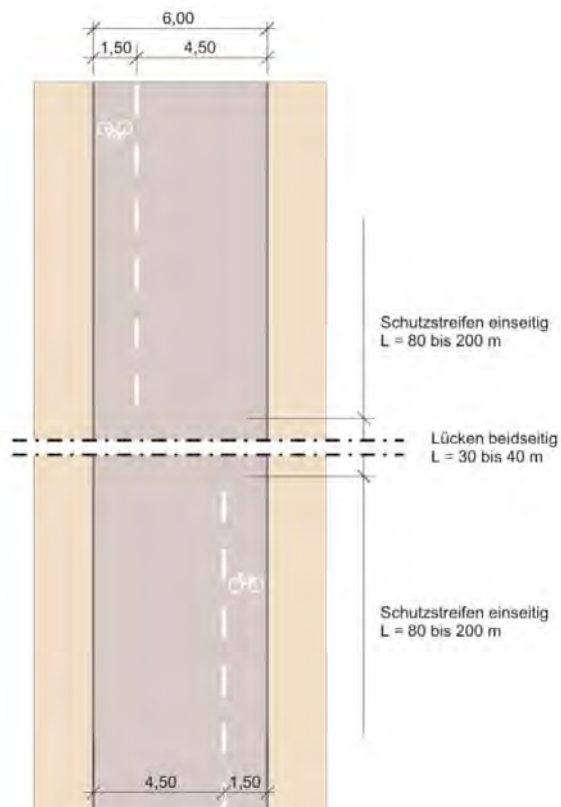


Bild 53: Einseitig alternierende Schutzstreifen

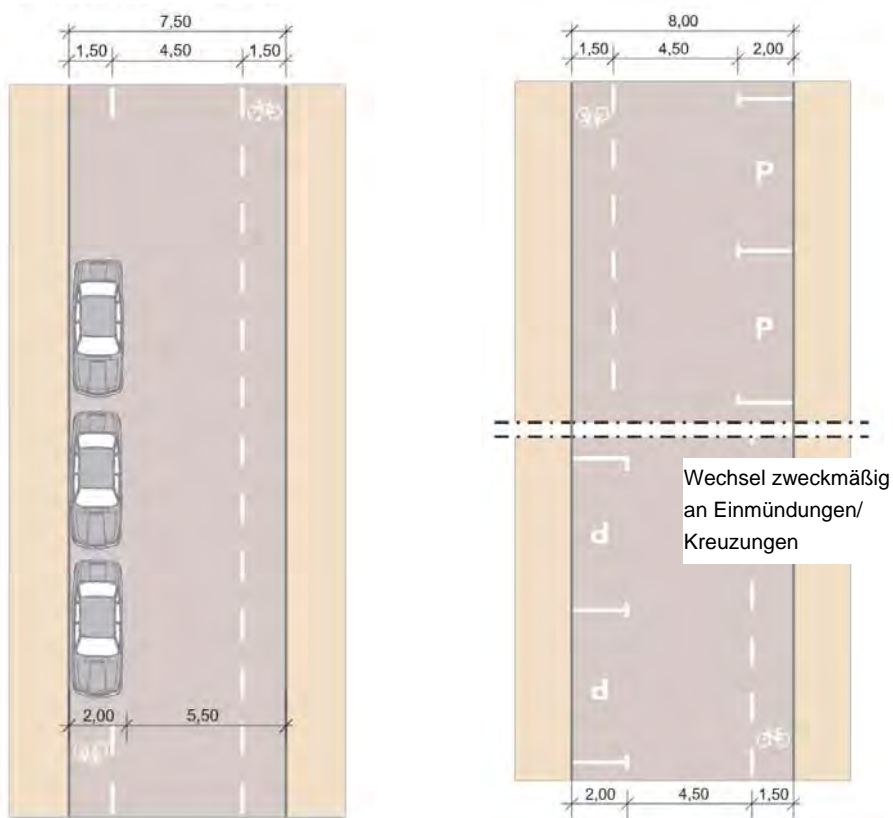


Bild 54: Einseitig alternierende Schutzstreifen mit Parken auf Fahrbahn/Parkstreifen

Die Ausweitung des Einsatzes von Schutzstreifen auf vierstreifigen und vierstreifig befahrbaren Fahrbahnen ist nach ERA¹⁶ vorgesehen und sollte in der Praxis häufiger geprüft werden (Bild 55, Bild 56).

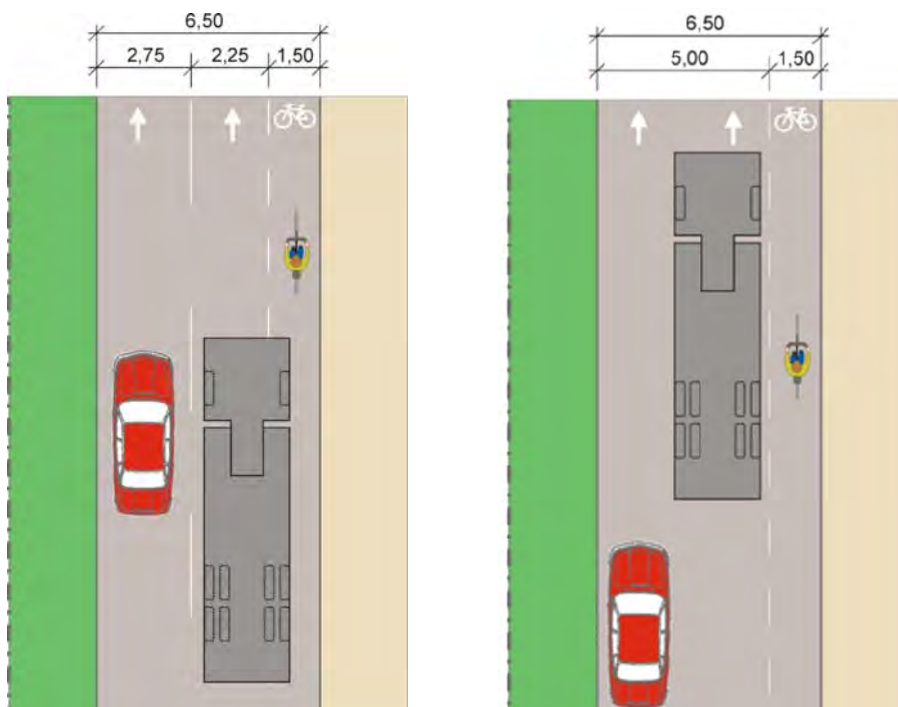


Bild 55: Schutzstreifen auf 4-

Bild 56: Schutzstreifen auf 4-streifig

¹⁶ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen. Ausgabe 2010. Köln 2010.

streifiger Fahrbahn**befahrbarer Fahrbahn**

Können Schutzstreifen aus Platzgründen nicht angelegt werden, bietet sich die Führung im Mischverkehr auf geringer belasteten Hauptverkehrsstraßen mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h an.

Radschnellwege

Für schnelle, gemeindeverbindende Radverkehrsverbindungen in die Region eignen sich sog. „Radschnellwege“. Ein Radschnellweg sollte folgende allgemeine Qualitätskriterien aufweisen¹⁷:

- Mindestlänge von 5 Kilometern
- weitestgehende Bevorrechtigung/planfreie Führung an Knotenpunkten, Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- steigungsarm
- Wegweisung nach dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr¹⁸ und den in Bayern abweichenden Gestaltungselementen (Schrift, Pfeile, Symbole)
- innerorts Beleuchtung (außerorts wünschenswert)
- regelmäßige Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)
- Service (evt. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz etc.).

Fahrradstraßen

Als Ergänzung zu den Hauptradrouten an Hauptverkehrsstraßen bietet sich für nachfragestarke Relationen die Führung des Radverkehrs auf Fahrradstraßen an. Fahrradstraßen machen Hauptverbindungen im Erschließungsstraßennetz sichtbar und begünstigen eine Bündelung des Radverkehrs¹⁹. Die Beschilderung als Fahrradstraße erfolgt positiv. Es werden keine Verbotsschilder aufgestellt, sondern sie wird als Radweg mit dem Zusatz „Fahrradstraße“ ausgeschildert. Für den Fahrverkehr gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h. Anliegerverkehr mit Kfz wird zugelassen. Mit dieser Beschilderung verbunden ist, dass der Radverkehr weder gefährdet noch behindert werden darf. Wenn nötig, muss der Kraftfahrzeugverkehr die Geschwindigkeit weiter verringern (Bild 57).²⁰

¹⁷ Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Arbeitskreis Radschnellwege, August 2012

¹⁸ FGSV: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Ausgabe 1998

¹⁹ Empfehlungen für Radverkehrsanlagen – ERA, Ausgabe 2010

²⁰ Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) 2013.



Bild 57: Beispiel für eine Fahrradstraße im Erschließungsstraßennetz

Quelle: BSV: Umsetzungsplanung für die Umweltstraße "Ernst-Thälmann-Straße" in Senftenberg als Fahrradstraße mit Linienbusbetrieb, ausgeführt 1995.

5.3 Radverkehrsnetz

Aus den Ergebnissen der Potenzialermittlung und mit der Zielvorgabe, ein möglichst geschlossenes Schutzstreifennetz an den Hauptverkehrsstraßen zu entwickeln, wurde für Rosenheim ein gesamtstädtisches Radverkehrsnetz erarbeitet.

Das Netz setzt sich aus drei grundsätzlichen Führungsformen zusammen:

- Schutzstreifen (beidseitig oder alternierend/einseitig)
- Bauliche Radverkehrsanlagen (Bestand)
- Radachsen in Tempo-20/30-Zonen / Fahrradstraßen.

Schutzstreifen

Um zu beurteilen, ob eine Relation mit Radverkehrspotenzial für Schutzstreifen geeignet ist, wurden zunächst für alle relevanten Straßenabschnitte die vorhandenen Fahrbahnbreiten (Breite zwischen den Bordern) ermittelt. Zudem wurden aus den Ergebnissen der Ortserkundung Straßenabschnitte mit Parken auf der Fahrbahn berücksichtigt. Aus den verbleibenden Breiten wurde abgeleitet, ob die Anordnung von Schutzstreifen (beidseitig, einseitig oder alternierend) auf den innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen möglich ist.

Es ist zu beachten, dass in Einzelfällen die Umsetzung der vorgeschlagenen Führungsform nur durch Wegnahme von ausgewählten Parkständen möglich. Wird dies nicht gewünscht, so kann der Wegfall von Parkständen durch eine alternative Führungsform vermieden werden.

- Chiemseestraße:
Im Bereich der Chiemseestraße wird überwiegend auf Parkstreifen, d. h. nicht auf der Fahrbahn, geparkt. Lediglich auf westlicher Straßenseite im Bereich der Simsseestraße in Richtung Innsbruckerstraße befinden sich rund 8 Parkstände auf der Fahrbahn. In diesem Bereich beträgt die Fahrbahnbreite von Bord zu Bord ca. 8,00 m. Sollen, wie vom Fachgutachter vorgeschlagen, beidseitig Schutzstreifen angelegt werden, so müssen diese 8 Park-

stände entfallen. Sollen keine Parkstände entfallen, kann einseitig ein Schutzstreifen angelegt werden.

- **Frühlingstraße:**
Im Bereich der Frühlingstraße wird im Abschnitt Klosterweg bis Steinböckstraße auf südlicher Seite geparkt (rund 8 Parkstände). Die Fahrbahnbreite beträgt hier nach Analyse eines Videobildes ca. 7,50 m.
Soll einseitig ein Schutzstreifen angelegt werden, so müssten diese 8 Parkstände sehr wahrscheinlich entfallen.
Ist die Fahrbahn im betrachteten Abschnitt 7,75 m könnten die Parkstände bei einem Schutzstreifen von 1,25 m und einer Restfahrbahnbreite von 4,50 m verbleiben.
Eine Überprüfung der Platzverhältnisse ist daher im Detail auf Grundlage von Lageplänen durchzuführen.
- **Gießereistraße:**
Im Bereich der Gießereistraße ist zwischen Anton-Kathrein-Straße und Kufsteinerstraße in Fahrtrichtung der genannten Straßen eine Busspur angelegt, die für die Nachtstunden zum Parken freigegeben ist. Die Fahrbahnbreite beträgt hier von Bord zu Bord rund 10,20 m.
Auf der Nordseite ist bereits ein Schutzstreifen vorhanden, auf der Südseite kann der vorhandene zeitlich befristeten Bussonderfahrstreifen für Radfahrer freigegeben werden. Parkstände müssen dann nicht entfallen.
- **Kaiserstraße (Ellmaierstraße bis Ludwigplatz):**
Im Bereich der Kaiserstraße befinden sich von Ende des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs bis zur Weinstraße auf östlicher Straßenseite rund 7 Parkstände auf der Fahrbahn, die hier ca. 8,50 m breit ist.
Bei beidseitiger Anlage von Schutzstreifen müssen die 7 Parkstände entfallen. Soll dies vermieden werden, so kann unter Beibehaltung der Parkstände am Ende des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs in Fahrtrichtung Ellmaierstraße ohne Probleme einseitig ein Schutzstreifen angelegt werden. Aus Richtung Prinzregentenstraße kommend würde dann der Schutzstreifen vor Beginn des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs vorzeitig beendet.
- **Wittelsbacherstraße:**
Die Wittelsbacherstraße ist eine relativ breit angelegte Straße, in der zum Großteil geparkt wird. Im Abschnitt von Hubertusstraße bis Merianstraße ist beidseitiges Parken im Straßenraum bei einer Fahrbahnbreite von rund 10,50 m und im Abschnitt Merianstraße bis Herzog-Heinrich-Straße einseitiges Parken auf der südlichen Straßenseite bei einer Fahrbahnbreite von etwa 8,50 m erlaubt. In beiden Fällen ist unter Beibehaltung des vorhandenen Parkens die Anlage von beidseitigen Schutzstreifen ohne weitere Modifikation nicht möglich.
Im Abschnitt Hubertusstraße bis Merianstraße verlaufen beidseitig angrenzend an die Fahrbahn Radwege im Seitenraum, die bei Anlage von Schutzstreifen nicht mehr zwingend notwendig sind. Zur Raumgewinnung könnten in diesem Bereich die vorhandenen Radwege als Parkstreifen umgenutzt werden. Die vorhandene Fahrbahnbreite ist

dann für die beidseitige Anlage von Schutzstreifen unter Beibehaltung des Parkstandangebots ausreichend.

Im Abschnitt Merianstraße bis Herzog-Heinrich-Straße verlaufen die beidseitigen Radwege im Seitenraum nicht unmittelbar entlang der Fahrbahn. Auf der nördlichen Straßenseite sind im Bereich des Hallendbads Senkrechtparkstände angeordnet, auf der südlichen Straßenseite befindet sich ein Grünstreifen mit Baumpflanzungen. Für die beidseitige Anlage von Schutzstreifen müssen die rund 30 Parkstände im Straßenraum entfallen. Sollen die Parkstände jedoch ohne Umbau erhalten bleiben, so ist zumindest die einseitige Anlage eines Schutzstreifens möglich.

Darüber hinaus sollen die an neu gebauten Straßenabschnitten vorhandenen baulichen Radverkehrsanlagen genutzt werden (z. B. entlang der westlichen Miesbacher Straße, der Äußeren Münchener Straße südlich der Straße Am Gries). An weitgehend anbaufreien, schnell befahrenen Straßen und/oder stark vom Kfz-Verkehr belasteten Abschnitten wird ebenfalls keine Markierung von Schutzstreifen empfohlen (z. B. Hohenhofener Straße, östliche Miesbacher Straße).

Unter Einbeziehung bestehender baulicher Radverkehrsanlagen konnte an den Hauptverkehrsstraßen ein geschlossenes Schutzstreifennetz entwickelt werden. An rund zwei Dritteln der Hauptverkehrsstraßen ist die Anlage von Schutzstreifen möglich, wodurch dieser als kontinuierliche Führungsform für den Radverkehrs in Rosenheim etabliert werden kann (Bild 58).

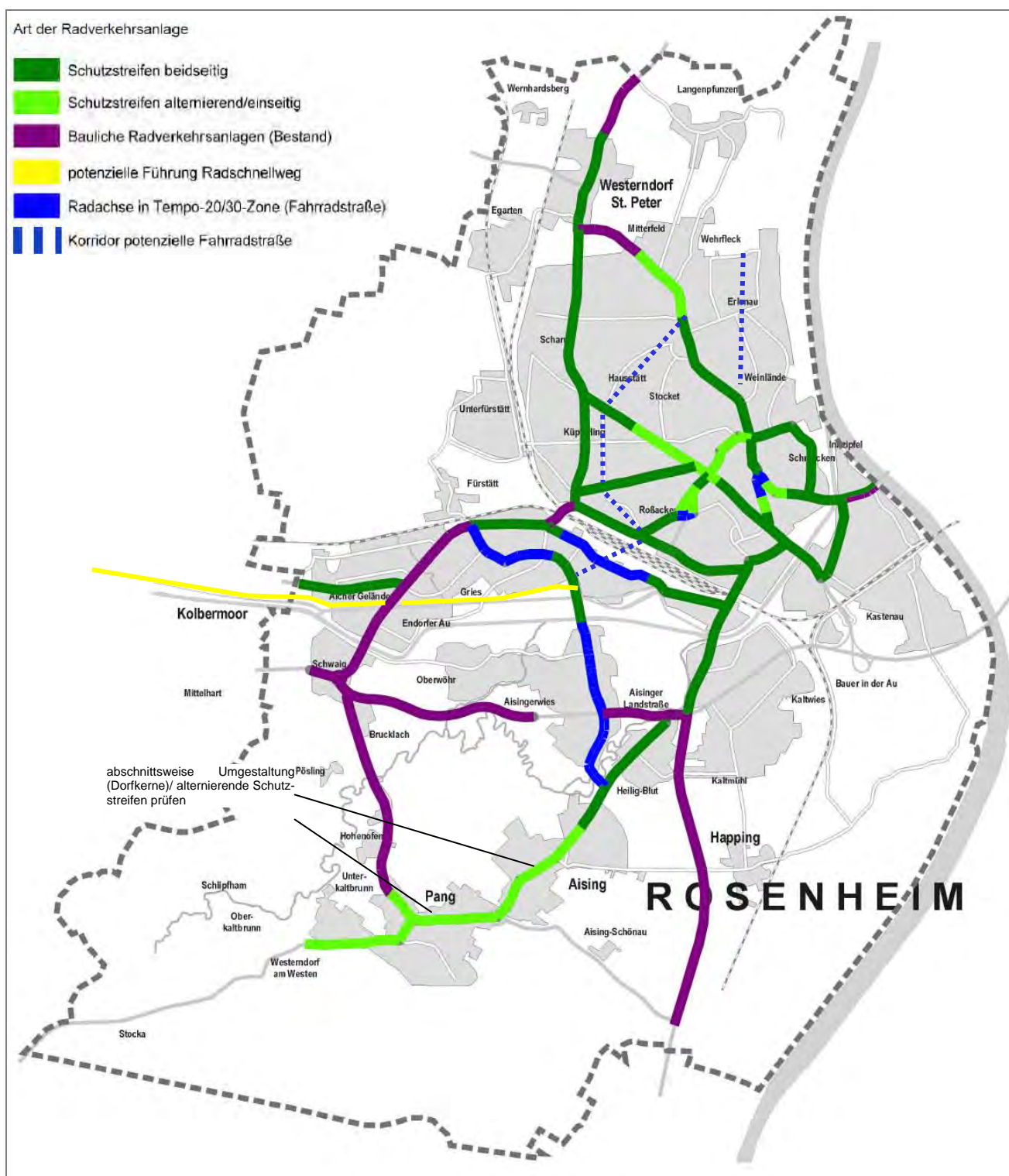


Bild 58: Radverkehrsnetz – Planung abgeleitet aus Potenzialen

Bauliche Radverkehrsanlagen (Bestand)

Die Stadt Rosenheim hat in den letzten Jahren Straßenabschnitte neu umgestaltet und dabei auch Anlagen für den Radverkehr eingerichtet (z. B. entlang der westlichen Miesbacher Straße, der Äußeren Münchener Straße südlich der Straße Am Gries). Da es aus wirtschaftlicher Sicht keinen Sinn macht, hier nach kurzer Zeit eine erneute Umgestaltung zu Gunsten eines geschlossenen Schutz-

streifenetzes vorzunehmen, werden diese vorhandenen baulichen Radverkehrsanlagen weiterhin genutzt.

Auch der straßenunabhängige Radweg entlang der Mangfall (Mangfallradweg) wird im Hinblick auf die bedeutenden Radverkehrspotenziale zwischen Rosenheim und Kolbermoor in das erarbeitete gesamtstädtische Radverkehrsnetz integriert (vgl. „Radschnellweg Rosenheim-Kolbermoor“).

In Rosenheim sind stellenweise Radfahrstreifen zur Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn angelegt (z. B. Hubertusstraße). Auf Grund der zuvor genannten Vorteile der Schutzstreifen gegenüber den Radfahrstreifen (vgl. Kap. 5.2; z. B. keine Kapazitätsgrenzen, Überholmöglichkeiten von anderen Radfahrern) und der Vereinheitlichung des Systems, wird empfohlen, die vorhandenen Radfahrstreifen kontinuierlich in Schutzstreifen umzuwandeln.

Rad-Achsen in Tempo 20/30-Zonen / Fahrradstraßen

Ergänzt wird das Netz durch Straßen in Tempo-20/30-Zonen, in denen der Radverkehr im Mischverkehr zusammen mit dem Kfz-Verkehr geführt wird. In einem Korridor zwischen Ebersberger Straße, Prinzregentenstraße und Münchener Straße und weiter Richtung Hochfellnstraße wurden nennenswerte Radpotenziale ermittelt. Hier wäre die Einrichtung von Fahrradstraßen denkbar und im Detail zu prüfen.

Radschnellweg Rosenheim-Kolbermoor

Wie das Ergebnis der Potenzialanalyse zeigt, gibt es bedeutende Radverkehrspotenziale zwischen Rosenheim und Kolbermoor (vgl. Bild 48). Die steigungsarme Strecke von rund 5 km ist eine Entfernung, die sich gut mit dem Fahrrad zurücklegen lässt. Um ein Angebot zu schaffen, das eine zügige Verbindung ermöglicht und beispielsweise attraktiv für das tägliche Pendeln ist, wird die Anlage eines Radschnellwegs empfohlen. Möglich, kostengünstig und schnell umsetzbar ist die Führung von der Hochfellnstraße über die Oberwöhrstraße und dann auf dem vorhandenen Mangfallradweg nach Kolbermoor. Derzeit führt der Mangfallradweg von Westen kommend östlich der Hochgernstraße weiter entlang des Mangfallkanals. Die Querung des Bahnhofsgeländes ist durch die Unterführung möglich, Radfahrer müssen hier allerdings schieben. Die empfohlene Führung als schnelle Radverbindung zwischen Kolbermoor und Rosenheim ist als Anschluss an die Münchener Straße über die geplante Gleisüberführung (Höhe Traithenstraße) vorgesehen.

Bei der vorgeschlagenen Führung ist am Anschluss an die Hochfellnstraße die Anlage einer Überquerungsstelle und auf Höhe Hochgernstraße die Bevorrechtigung für den Radverkehr zu prüfen. Um Radfahrer zu bevorzugen, sollte an der Hochgernstraße sowohl eine bauliche Unterstützung (z. B. Aufpflasterung) als auch eine straßenverkehrsrechtliche Bevorrechtigung erfolgen.

Da über den Abschnitt der Oberwöhrstraße lediglich drei Grundstücke für den Kfz-Verkehr erschlossen werden, wird aufgrund des geringen Verkehrsaufkommens eine Sperrung für den Kfz-Verkehr als nicht notwendig erachtet. Die zulässige Geschwindigkeit sollte durchgängig auf höchstens 30 km/h begrenzt werden. Denkbar wäre hier auch eine Ausweisung als Fahrradstraße mit Zusatzbe-

schilderung „Kfz Verkehr frei“. Die einmündenden Straßen (Breitensteinstraße, Am Gries, Riesenbergstraße, Kampenwandstraße) sind von Norden her erreichbar. Für diese ist entweder eine Abbindung für den Kfz-Verkehr oder an den Einmündungen eine gute Erkennbarkeit des Radschnellwegs (z. B. durch Piktogramme) sicherzustellen. Die Details hierzu sollten bei Umsetzung vor Ort im Einzelnen geprüft werden.

Die zu berücksichtigenden Qualitätskriterien hinsichtlich Wegweisung, Beleuchtung, Reinigung und Winterdienst und Serviceangeboten sind in Kap. 5.2 zu Radschnellwegen aufgelistet und sollten auf dem Radschnellweg nach Kolbermoor Anwendung finden.

In einer Machbarkeitsstudie wurde auf der Relation ein Neubau mit einer Trassenführung südlich des Gleiskörpers der Bahnlinie Holzkirchen-Rosenheim untersucht. Diese Variante ist technisch umsetzbar, würde aber aufgrund ungünstiger topografischer Bedingungen, erforderlicher Bodenaustauschmaßnahmen und einer aufwendigen Unterführung des Brückenbergs erhebliche Baukosten verursachen. Zudem bedeutet der Neubau durch erforderliche Rodungen von Baumbeständen einen wesentlichen Eingriff in Natur und Landschaft²¹.

Im Rahmen der Erarbeitung des Radverkehrsnetzes ergaben sich verschiedene Details, die bei der Umsetzung beachtet werden sollten:

- Der in Westerndorf St. Peter nördlich der Möslstraße gelegene gemeinsame Geh-/Radweg ist nur einseitig und ein Überqueren der stark vom Kfz-Verkehr frequentierten Westerndorfer Straßen ist mit langen Wartezeiten für Radfahrer verbunden. Daher sollte am Ende der Schutzstreifenführung eine Überquerungsstelle für Radfahrer angeboten werden.
- Entlang der Ebersberger Straße wird auf dem kurzen Abschnitt zwischen Hofmillerstraße und Realschule auf der Fahrbahn geparkt. Wegen der dort anliegenden Schulen mit entsprechendem Radverkehrsaufkommen durch Kinder und Jugendliche wird die beidseitige Anlage von Schutzstreifen empfohlen. Um dies realisieren zu können, ist der Bau von Parkbuchten seitens der Stadt bereits vorgesehen.
- An Samer- und Riederstraße wird im Bereich der Einbahnstraßenführung beidseitig geparkt. Bei der vorgesehenen einseitigen Schutzstreifenführung müssten hier Parkstände im Straßenraum entfallen⁹.
- Innerhalb der Ortslagen von Aising und Pang werden aufgrund der engen Straßenräume zunächst alternierende Schutzstreifen vorgesehen. Im Sinne guter Bedingungen für Nahmobilität wäre hier eine abschnittsweise Umgestaltung der Ortskernbereiche mit entsprechenden Geschwindigkeitsreduzierungen die mittelfristig bessere Lösung.

²¹ ROPLAN: Machbarkeitsstudie zu einem Geh-/Radweg vom Bahnhof Rosenheim zum Bahnhof Kolbermoor

- An der Innstraße zeigte sich zwischen Chiemseestraße und Innlände im betrachteten Zeitraum von 2009 bis 2011 eine Verdichtung der Radfahrunfälle mit Kinderbeteiligung. Auf diesem Abschnitt wird der Radverkehr auf der nördlichen Straßenseite überwiegend unter Mitbenutzung der Busspur, auf der südlichen Seite im Seitenraum geführt. Für eine detailliertere Analyse, die Auskunft über die Örtlichkeit des Unfalls einschließlich der Angabe zur Straßenseite gibt, ist die Auswertung der Unfallanzeigen notwendig. Da der Straßenraum auf diesem Abschnitt keinen Spielraum für beidseitige Schutzstreifen lässt, wird hierfür eine detaillierte Auswertung der Unfallanzeigen empfohlen. Die Erkenntnisse daraus sollten genutzt werden, um ggf. konkrete punktuelle Maßnahmen (z. B. Markierungen und/oder Zusatzzeichen) daraus abzuleiten.
- Im Zuge der Umsetzung der vorgesehenen Entlastungsstraße nördlich der Enzenspergerstraße wird die Enzenspergerstraße entlastet und kann als Tempo-30-Zone ausgewiesen werden. Dort kann dann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn fahren.
- Da in der Prinzregentenstraße Parkstreifen teilweise links und rechts markiert sind, werden hier alternierende bzw. einseitige Schutzstreifen empfohlen. Der im Seitenraum vorhandene 1,50 m breite Gehweg sollte aufgrund seiner geringen Breite mit dem Schild „Radfahrer frei“ nur als Wahlmöglichkeit für Radfahrer gekennzeichnet werden. Generell sollten Radfahrer wegen der publikumsintensiven Nutzungen, der anliegenden Schule und der geringen Seitenraumbreiten die Prinzregentenstraße/Rathausstraße durchgängig auf der Fahrbahn befahren dürfen. Die Markierungen der Parkstände sind derzeit vorwiegend auf der südlichen Seite angeordnet. Um alternierende Schutzstreifen anlegen zu können, sollten die Parkstände wechselseitig angeordnet werden²².
- An vielen Stellen im Stadtgebiet reichen die vorhandenen Abstellanlagen nicht aus (Bild 59, Bild 60). Dies führt dazu, dass Fahrräder schlecht gesichert und ungeordnet neben den Fahrradständern abgestellt werden.
Um die Situation im ruhenden Radverkehr auch im Hinblick auf die gewünschte Steigerung des Radverkehrsanteils zu verbessern, wird eine vertiefenden Untersuchung und Konzeption hierzu empfohlen. Bestandteil hiervon sollte auch eine Bedarfsabschätzung und Lokalisation von Ladestationen für Elektrofahrräder sein.

²² Details zur Straßenraumgestaltung der Prinzregenten- und Rathausstraße sind im Kapitel zu den Straßenräumlichen Potenzialen dargestellt (Kap. 4).



Bild 59: Ellmaierstraße



Bild 60: Fahrradabstellanlage Stollstraße

- An Bushaltestellen, die Bedeutung für Bike & Ride haben könnten, sind zumeist keine Abstellanlagen vorhanden (z. B. in Aising für den Bereich Schönau, in Pang, Am Wasen für Schlipfham, in Unterfürstätt Sterziger Straße für Fürstätt, Römerstraße für Langerpfunzen, Schlösslstraße für Wernhardsberg). Auch hier sollte der Bedarf im Rahmen der empfohlenen Konzeption zum ruhenden Radverkehr ermittelt und entsprechend Angebote zur Verfügung gestellt werden.

5.4 Fahrradverleihsystem

Zur weiteren Attraktivierung des Radverkehrs wurde für Rosenheim die Einführung eines öffentlichen Fahrradverleihsystems untersucht.²³ Es wurden unterschiedliche Varianten für ein stationsbasiertes System mit 20 möglichen Stationsstandorten für insgesamt 200 Leihfahrräder erarbeitet. Ein Fahrradverleihsystem als neues öffentliches Mobilitätsangebot fördert die multimodale Verkehrsmittelnutzung, die die jeweiligen Stärken der einzelnen Verkehrsmittel nutzt. Es verstärkt die Präsenz von Fahrrädern im Stadtbild und trägt zur Imageverbesserung des Radfahrens bei.

Ein Fahrradverleihsystem kann den ÖPNV ergänzen und entlasten und gleichzeitig zu einer signifikanten Erhöhung der Fahrradnutzung der Stadt beitragen und so die Innenstädte vom MIV entlasten. Durch die Integration von Pedelecs in den Verleihbetrieb können zudem neue Nutzergruppen wie Berufspendler oder ältere Bürger erschlossen werden.

Die Bezahlung könnte über eine für Rosenheim bereits angedachte Mobilitätskarte erfolgen, die beispielsweise auch für den Einsatz bei der Nutzung von ÖPNV und Car-Sharing dient.

Im Rahmen der Untersuchung bzgl. eines öffentlichen Fahrradverleihsystems wurden auch die Kosten für die unterschiedlichen Varianten eines Systems (stationsbasiert oder flexibel) mit 20 möglichen Stationsstandorten grob abgeschätzt. Es fallen grundsätzlich die kompletten Beschaffungskosten für die Fahrräder, Abstellanla-

²³ Tjm-consulting: RosenheimRad – Das öffentliche Fahrradverleihsystem für Rosenheim

gen und Anmeldestellen sowie die zusätzlich entstehenden Betriebs-/Unterhaltskosten an. Durch Vermietung von Werbeflächen an den Fahrrädern können die Betriebskosten refinanziert werden. In Abhängigkeit des Systems belaufen sich die verbleibenden Infrastrukturkosten, die durch die Kommune finanziert werden müssen, bei einem üblichen 3-Jahres-Vertrag auf 120.000 bis 300.000 € Gesamtinvestitionen zzgl. Werbungskosten.

Trotz der hohen Kosten ist der Aufbau eines Fahrradverleihsystems zur Stärkung der optischen Wahrnehmung des Radverkehrs in Rosenheim und der weiteren Steigerung des Fahrradanteils zu empfehlen. In der Untersuchung wurde bereits darauf hingewiesen, dass nicht gleich ein flächendeckendes System aufgebaut werden muss, sondern dass ein stufenweiser Aufbau (zunächst 10 Stationen mit 100 Fahrrädern) zu Verteilung der Kosten auf mehrere Jahre möglich ist.

6 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Die Analyse des ÖPNV in Rosenheim und daraus entwickelte Maßnahmenkonzepte sind im gültigen Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Rosenheim enthalten²⁴.

Die Bestandsaufnahme des NVP von Angebot und Nachfrage des bestehenden ÖPNV-Systems zeigt, dass es in Rosenheim eine flächendeckende ÖPNV-Bedienung gibt und auch viele qualitative Aspekte eines modernen Stadtbus-Systems erfüllt werden (Bild 61).

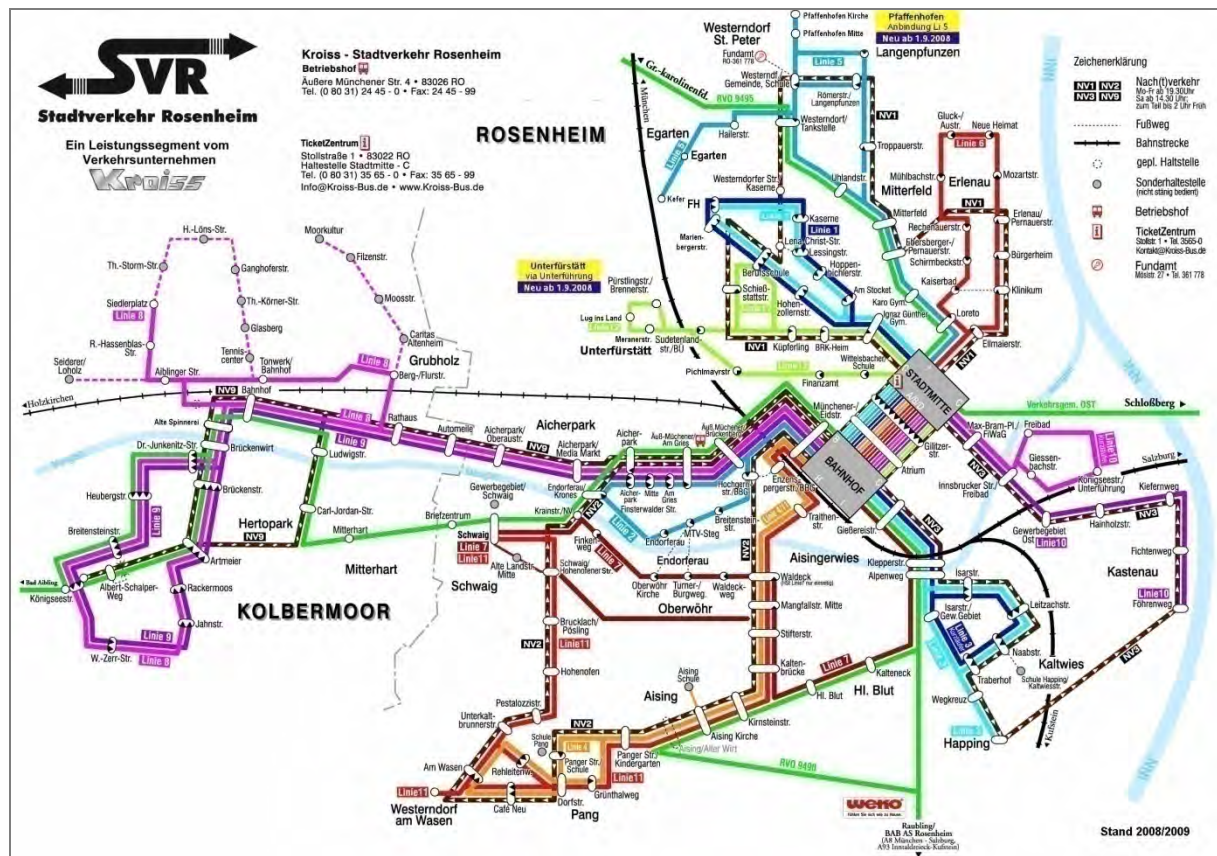


Bild 61: Linienetzplan, Stand 2008/2009
Quelle: www.kroiss-bus.de

Für die Stadt Rosenheim als Aufgabenträger bestand das Ziel für die Geltungsdauer des NVP 2005 primär in einer Sicherung des bestehenden Angebotes und einer moderaten Weiterentwicklung. Die Hauptziele dabei sind:

- Sicherung einer angemessenen Bedienungsqualität mit Definition von Qualitätsstandards
- Verbesserung der Anbindung der Gemeinden im Stadt-Umland-Bereich v.a. Schlossberg/Stephanskirchen
- Verbesserung der Anbindung des Klinikums und der Fachhochschule
- Weiterentwicklung der Infrastruktur, zum Beispiel Einrichtung eines Zentralen Omnibusbahnhofs



²⁴ Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Rosenheim, Fortschreibung 2005

- Entkopplung der Bustaktung von den Schulzeiten
- Verbesserung der Bedienung am Wochenende
- Neuer Haltepunkt „Rosenheim-Aicherpark“ an der Mangfalltalbahn
- Neuer Haltepunkt „Fachhochschule“ an der Bahnlinie Rosenheim-Mühldorf
- Grundsätzliche Ausstattung der Bahnhofshaltepunkte mit B+R- und P+R-Anlagen

Im Kontext mit der städtebaulichen Entwicklung des gesamten Bahnhofsumfeldes wurde die Anordnung der Haltestellen für den Stadt- und Regionalbusverkehr untersucht (Bild 62). Die Analyse der Umsteigevorgänge ergab nur eine geringe Anzahl an Umsteigevorgängen zwischen Regional- und Stadtbussen. Gleichzeitig zeigten die Fahrstreckenüberprüfungen für den städtischen Linienverkehr, dass das Anfahren einer gemeinsamen Haltestellen-Anlage mit den Regionalbussen eine unverhältnismäßige Verlängerung des Fahrweges zur Folge hätte, die sich organisatorisch und finanziell für den Betriebsablauf negativ auswirkt. Aus diesen Gründen empfiehlt die Studie eine getrennte Anordnung der beiden Linienverkehre (Bild 63, Bild 64)²⁵.

Weitere konkrete Maßnahmen bei der verkehrlichen Neustrukturierung des Südtiroler Platzes sind:

- leistungsfähige Bahnhofsvorfahrt für Taxen und Bahnkunden nach Süden
- zusätzliche Fahrradabstellanlagen in Fahrradparkhaus mit Ladestationen für Pedelecs/E-Bikes
- Kiss&Ride-Platz am Bahnhof
- einladender Bahnhofsvorplatz als Tor zur Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität

Starker Ausrichtung des Busverkehrs auf die Schulzeiten



Echtzeitanzeigen an einigen Stellen vorhanden

²⁵ BSV: Stadt Rosenheim – Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim, Aachen 2011.

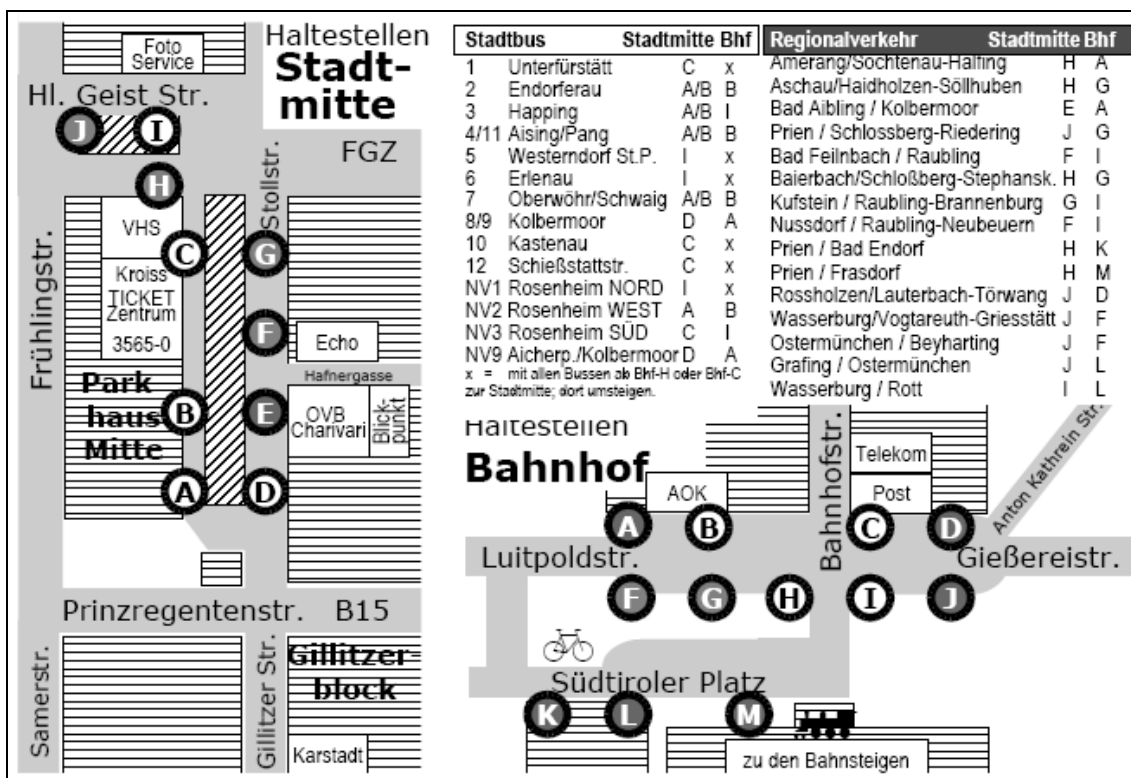


Bild 62: Heutige Situation der Haltestellen Stadtmitte und Bahnhof
 Quelle: www.kroiss-bus.de

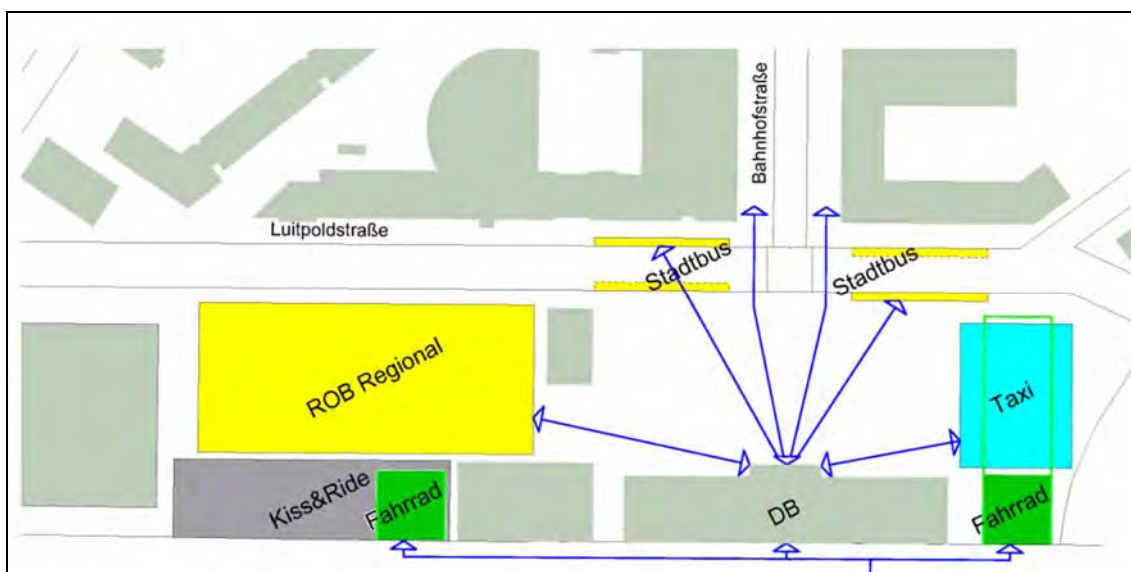


Bild 63: ROB für Regionalbusse mit Fahrbahnrandhaltestellen für Stadtbusse
 Quelle: BSV: Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim, 2011

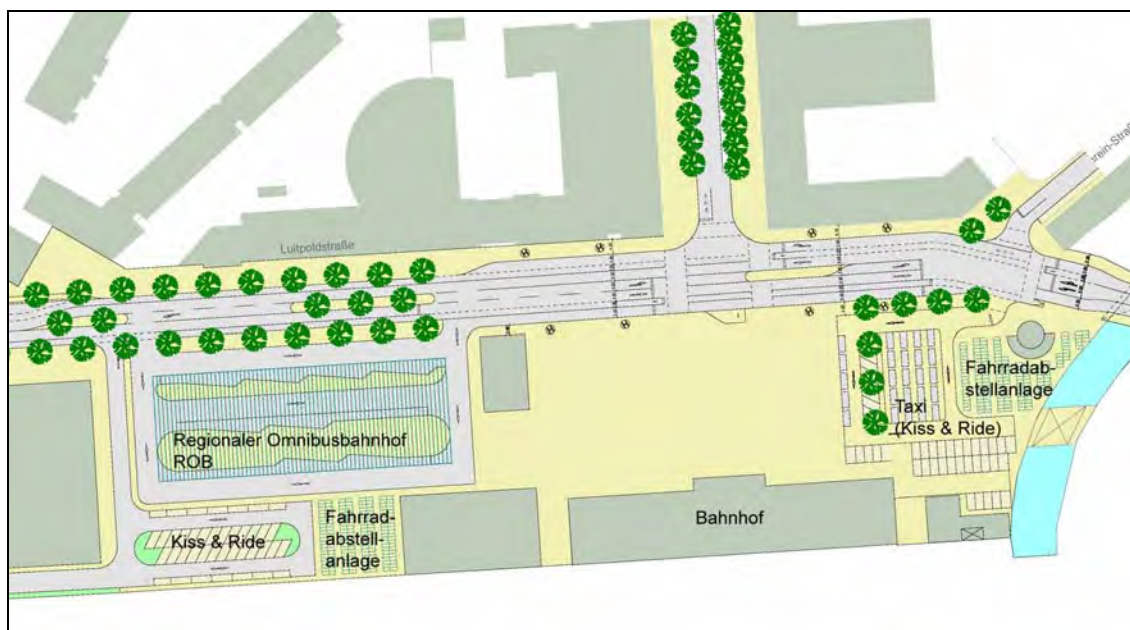


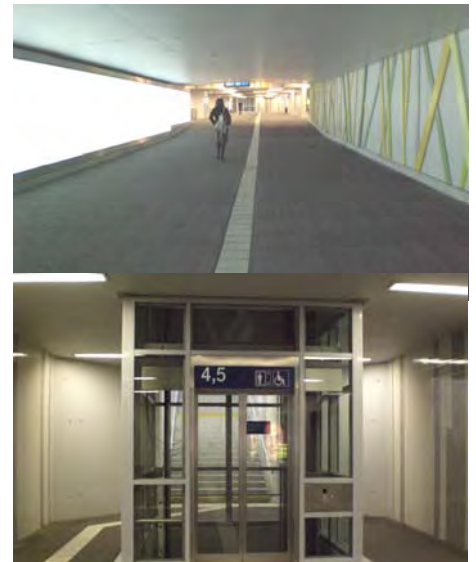
Bild 64: Lageplanausschnitt Luitpoldstraße – Südtiroler Platz

Quelle: BSV: Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim, 2011

Damit die Bewohner aus nicht erschlossenen Bereichen die nächstgelegene Haltestelle möglichst schnell und komfortabel erreichen können, sollte der Zubringerverkehr durch Radfahrer gefördert werden. Ein wichtiger Baustein hierzu ist die Einrichtung von kleineren B+R-Anlagen an einigen Haltestellen (Aising, Pang, Unterfürstätt, Römerstraße, Schloßstraße).

Die Belange mobilitätseingeschränkter Personen sind durch Barrierefreiheit in baulichen, infrastrukturellen und informativen Bereichen des ÖPNV-Angebotes zu berücksichtigen. Ein gutes Beispiel stellt der barrierefrei gestaltete neue Zugangsbereich zu den Gleisanlagen am Hauptbahnhof dar.

Der kurz- bis mittelfristige und langfristige Bedarf an P+R/B+R-Plätzen für den Bahnhofsbereich wurde standortbezogen 2002 in einem Gutachten berechnet²⁶.



6.1 Konzeptgrundlagen

Für die Stadt Rosenheim als Aufgabenträger bestand das Ziel für die Geltungsdauer des NVP 2005 primär in einer Sicherung des bestehenden Angebotes und einer moderaten Weiterentwicklung.

Hierzu wurde ein Katalog mit Maßnahmen zum Liniennetz, zur Verkehrsbedienung, zur Infrastruktur und weiteren relevanten Bereichen erstellt. Als Basis für die Konzeptentwicklung wurde überprüft, welche der dort aufgelisteten Maßnahmen in der Zwischenzeit umgesetzt wurden (Tabelle 8).

²⁶ Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) Consulting: Bedarfsermittlung von P+R- und B+R-Stellplätzen im Bereich des Bahnhofs Rosenheim, 2002.

Tabelle 8: Maßnahmen aus dem Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Rosenheim – Fortschreibung 2005

Maßnahmen aus: Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Rosenheim - Fortschreibung 2005		Durchgeführte Maßnahmen (Informationen der Stadt Rosenheim/eigene Recherche)
Sicherung der ausreichenden Verkehrsbedienung	Umstellung des Linierverkehrs auf den Nach(t)verkehr erst ab 19.30 Uhr	realisiert
	Umstellung des Linierverkehrs auf den Nach(t)verkehr an Samstagen erst mit Ladenschluss	Umstellung ab ca. 14.40 h
	Einrichtung einer neuen Haltestelle Aisinger Straße in Höhe Asamstraße (neues Baugebiet) gleichzeitig mit Neuordnung Linien 4 und 11	nicht realisiert
	Fortführung des Busbeschleunigungsprogramms zur Erhöhung der Beförderungsgeschwindigkeit und Fahrplanstabilität	teilweise realisiert
Weiterentwicklung des Liniennetzes	Neuordnung der Linien 1, 4,7 und 11	realisiert
	Neuordnung der Linie 6 (bedingt den Umbau des Knotenpunktes Ellmaierstraße/Pettenkofersstraße)	nicht realisiert, die beanstandete fehlende direkte stadteinwärtige Bedienung der Hst. Klinikum wird aber durch die fußläufige Erreichbarkeit der Hst. Kaiserbad und Ellmaierstraße kompensiert
Stadt-Umland-Beziehungen	Einrichtung einer neuen Linie nach Schloßberg-Haidholzen zulasten der bestehenden Ringlinie	nicht realisiert
Sonstige Maßnahmen	Ergänzung des städtischen Fahrplanheftes um Haltestellenverzeichnis, Umsteigemöglichkeiten zur Bahn und Regionalbuslinien, die das Stadtgebiet bedienen	nicht realisiert
	Ergänzung des Landkreisfahrplanheftes um einen Liniennetzplan Stadtverkehr, Haltestellenverzeichnis, Tarifinformationen	nicht realisiert
Sicherung/Weiterentwicklung der Infrastruktur	<u>Fahrzeuge:</u> mind. Beibehaltung der heutigen Standards, wünschenswert: dynamische und optische Haltestellenanzeige, Klimaanlage, Fahrscheinautomat im Fahrzeug	teilweise realisiert
	<u>Haltestellen:</u> möglichst hoher Besatz der Haltestellen mit Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten und Beleuchtung	teilweise realisiert
	<u>Neuer ZOB mit:</u> <ul style="list-style-type: none"> - Bereich für Stadtbuslinien und Regionalbuslinien mit überdachtem Zugang zu den Gleisen - Fortführung u. Erneuerung der Bahnsteig-Unterführung nach Süden - -leistungsfähige Bahnhofsvorfahrt für Taxen und Bahnkunden sowie mit Kurzzeitstellplätzen - P+R-Platz mit 400-500 Stellplätzen südlich des Bahnhofs - Zusätzliche Fahrradabstellflächen in Fahrradparkhaus - Einladender Bahnhofsvorplatz als Tor zur Innenstadt mit hoher Aufent- 	Im Rahmen des Ideen und Realisierungswettbewerbs „Bahnhofsvorplatz Rosenheim“, „Rahmenplanung Rosenheim – Bahnhofsbereich“ (Stadt Rosenheim und „Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsbereich Rosenheim“ (BSV) planerisch berücksichtigt

Maßnahmen aus: Nahverkehrsplan für den Nahverkehrsraum Rosenheim - Fortschreibung 2005		Durchgeführte Maßnahmen (Informationen der Stadt Rosenheim/eigene Recherche)
	haltsqualität	
	Fahrscheinautomaten	teilweise realisiert (neue Fahrscheinautomaten am Bahnhof Rosenheim)
	Dynamische Fahrgastinformation	teilweise realisiert
	<u>Bike + Ride-Anlagen:</u> <ul style="list-style-type: none"> - In Aising für den Bereich Schönau - In Pang, Am Wasen für Schlipfham - In Unterfürstätt, Sterzinger Straße für Fürstätt, - Römerstraße für Langerpfunzen, - Schlösslstraße für Wernhardsberg 	nicht realisiert
Sonstige Maßnahmen	Information	nicht realisiert
	Tarif	nicht realisiert
	Berücksichtigung der Belange mobilitätseingeschränkter Personen	teilweise realisiert
SPNV/Park Ride*	Realisierung des neuen Haltepunktes Bad Aibling -Kurpark	realisiert
	Realisierung des neuen Haltepunktes Feldolling	nicht realisiert
	Realisierung des neuen Haltepunktes Rosenheim - Aicherpark	nicht realisiert

Durch die Neuordnung des Liniennetzes und einer Verschiebung des Linienverkehrs auf den Nach(t)verkehr konnten bereits deutliche Verbesserungen erzielt werden.

Die Beschleunigung des Busverkehrs durch Bussonderfahrstreifen und Busbeeinflussung an Signalanlagen wurde entsprechend der Vorgaben eines Konzepts von 1998 vorangetrieben (Tabelle 9).

Tabelle 9: Maßnahmen aus Stadt Rosenheim – Untersuchungen zur Beschleunigung des Busverkehrs, Dr. Brenner + Münnich 1998

Maßnahmen aus: Stadt Rosenheim – Untersuchungen zur Beschleunigung des Busverkehrs, Dr. Brenner + Münnich,1998		Durchgeführte Maßnahmen (Informationen der Stadt Rosenheim/eigene Recherche)
Busspuren	Stollstraße (Verlegung von dem rechten auf den linken Fahrstreifen)	nicht realisiert
	Bahnhofstraße (Einrichtung einer kombinierten Bus/Radspur zwischen Papinstraße und Luitpoldstraße)	Bahnhofstraße darf zwischen Luitpold- und Papinstraße in Fahrtrichtung Bahnhof nur von Linienbussen, Taxi und Radfahrern befahren werden
	Gießereistraße Richtung Bahnhof	Gießereistraße zwischen Kufsteiner Straße und Anton-Kathrein-Straße wechselseitig
	Kaiserstraße (bis zur Haltestelle Loreto)	Kaiserstraße ca. zwischen Einmündung Rechenauerstraße bis Einfahrt Loretowiese in stadteinwärtiger Richtung
	Salzburger Straße stadteinwärts	nicht realisiert
	Innstraße stadteinwärts	Innstraße beginnend westlich der Einmündung Innlande in stadteinwärtiger Fahrtrichtung
	Gießereistraße Richtung Kufsteiner Straße	Gießereistraße zwischen Kufsteiner Straße und Anton-Kathrein-Straße wechselseitig
		Luitpoldstraße zwischen Münchener Straße und Einfahrt zum Südtiroler Platz in Fahrtrichtung Südtiroler Platz
Lichtsignalanlagen	Maßnahmen an ca. 35 LSA (Buspräferenzsteuerung, Zuflussdosierung, Lückenampel, Busüberholerschleuse)	Alle Signalanlagen an wichtigen Knotenpunkten sind mit einer Busbeeinflussung ausgestattet

Die Entwicklungen im Schienenpersonennahverkehr zeigen für Rosenheim derzeit positive Entwicklungen. 2012 wurde die Anbindung der Hochschule an den ÖPNV durch die Eröffnung des Bahnhaltes Rosenheim-Hochschule wesentlich verbessert. Auf der Bahnstrecke Rosenheim-Mühldorf wird der Haltepunkt Hochschule stündlich direkt und schnell an den Bahnhof Rosenheim angebunden. Ende 2013 werden die Strecken München-Rosenheim-Salzburg/Kufstein und München-Holzkirchen-Rosenheim unter dem Produktnamen „Meridian“ befahren. Der Meridian soll mit einem dichteren und regelmäßigerem Takt und neuen Fahrzeugen verkehren und durch „Expressverbindungen“ (eine direkte Verbindung pro Stunde zwischen München und Salzburg ohne Halt zwischen München-Ost und Rosenheim) Zeitvorteile bringen (Bild 65).

Die Mangfalltalbahn verbindet Kolbermoor, Bad Aibling und Bruckmühl stündlich (mit zusätzlichen Fahrten im Berufsverkehr) mit Rosenheim. Auch auf dieser Strecke wurde ein neuer Haltspunkt eingerichtet (Bad Aibling-Kurpark) und weitere sind in Bau oder geplant (Inbetriebnahme Hinrichsseggen Sommer 2013, Rosenheim-Aicherpark geplant)

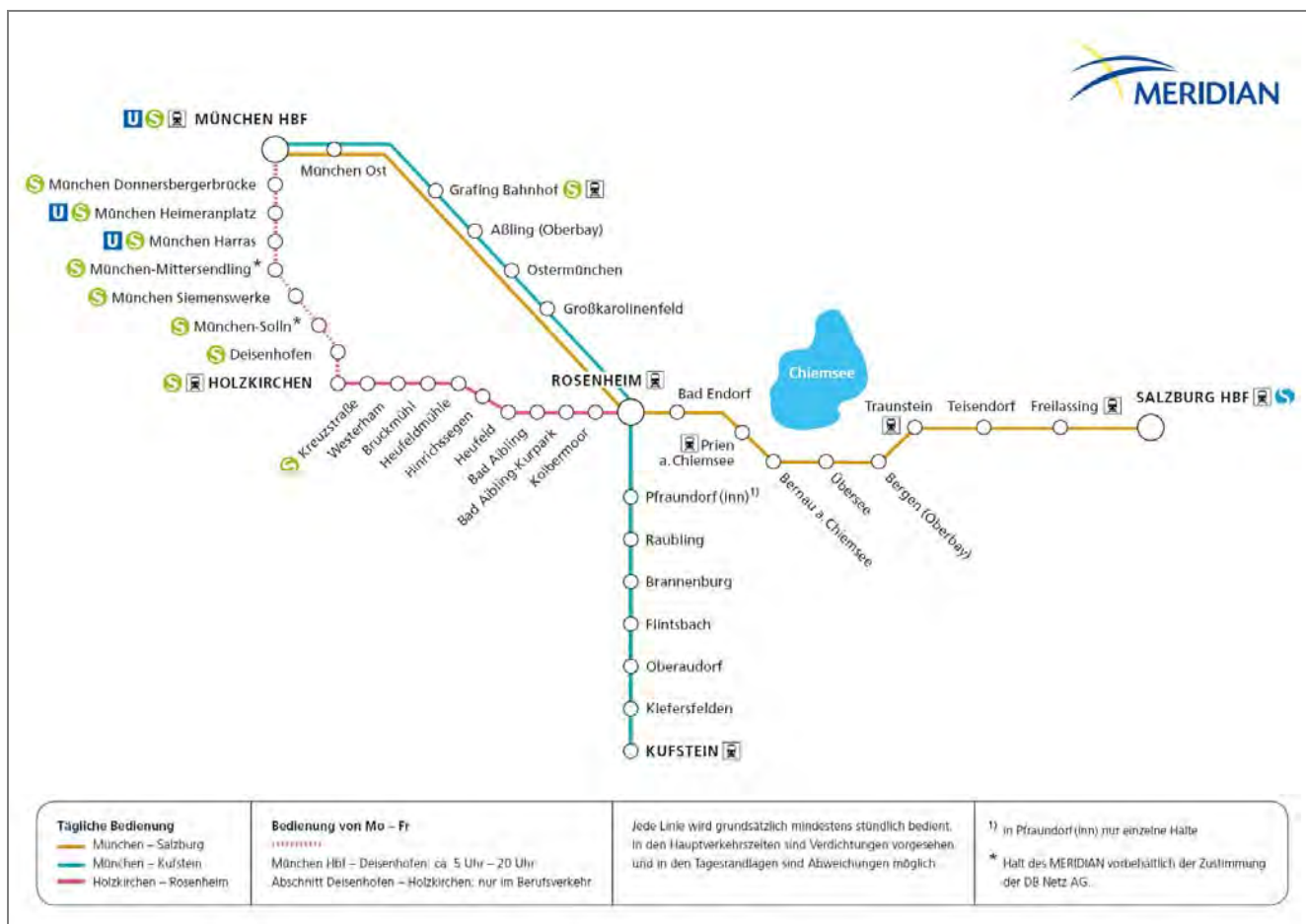


Bild 65: Streckennetz Meridian
Quelle: www.der-meridian.de

6.2 Konzeptentwicklung

Um das für den ÖPNV bedeutsame Potenzial abschätzen zu können, wurden die Gesamtverflechtungen aus dem vorhandenen Verkehrsmodell analysiert. Die Gesamtverflechtungen bestehen aus Fahrten mit dem MIV und dem ÖPNV. Für Verbindungen innerhalb Rosenheims wurden die Quell- und Zielfahrten für zehn Bezirke zusammengefasst und die dreißig stärksten Beziehungen mit jeweils mehr als 500 Fahrten am Tag dargestellt (Bild 66).

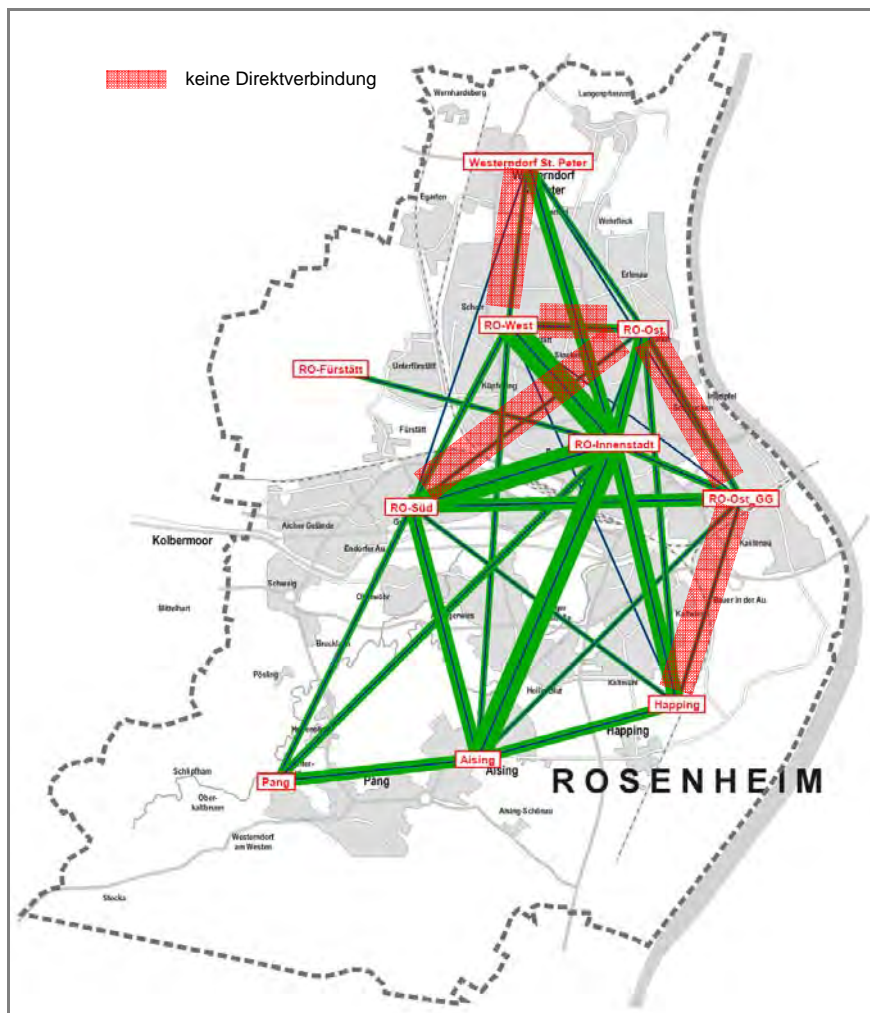


Bild 66: Nachfragestarke Relationen in Rosenheim ohne Direktverbindung im ÖPNV

Für diese Verbindungen wurde geprüft, ob im aktuellen ÖPNV-Angebot eine Direktverbindung besteht. Im Ergebnis konnten vier Relationen ohne direkte ÖPNV-Verbindung identifiziert werden (rote Balken in Bild 66). Für diese sollte vertiefend geprüft werden, ob und ggf. in welcher Form (z. B. neue Ringlinien oder Veränderung einzelner Linienführungen) eine Direktverbindung angeboten werden kann.

Die gleiche Methodik wurde für Verbindungen zwischen dem benachbarten Kolbermoor und den zehn Rosenheimer Bezirken angewandt. Dabei ergab sich, dass von Kolbermoor aus der Ortsteil Aising und die Gewerbegebiete im Osten Rosenheims nicht direkt, sondern nur mit Umstiegen erreichbar sind. Insbesondere auf der Relation nach Aising sind relevante Potenziale vorhanden, die

durch eine attraktive, direkte Busverbindung vom ÖPNV erschlossen werden könnten (Bild 67).

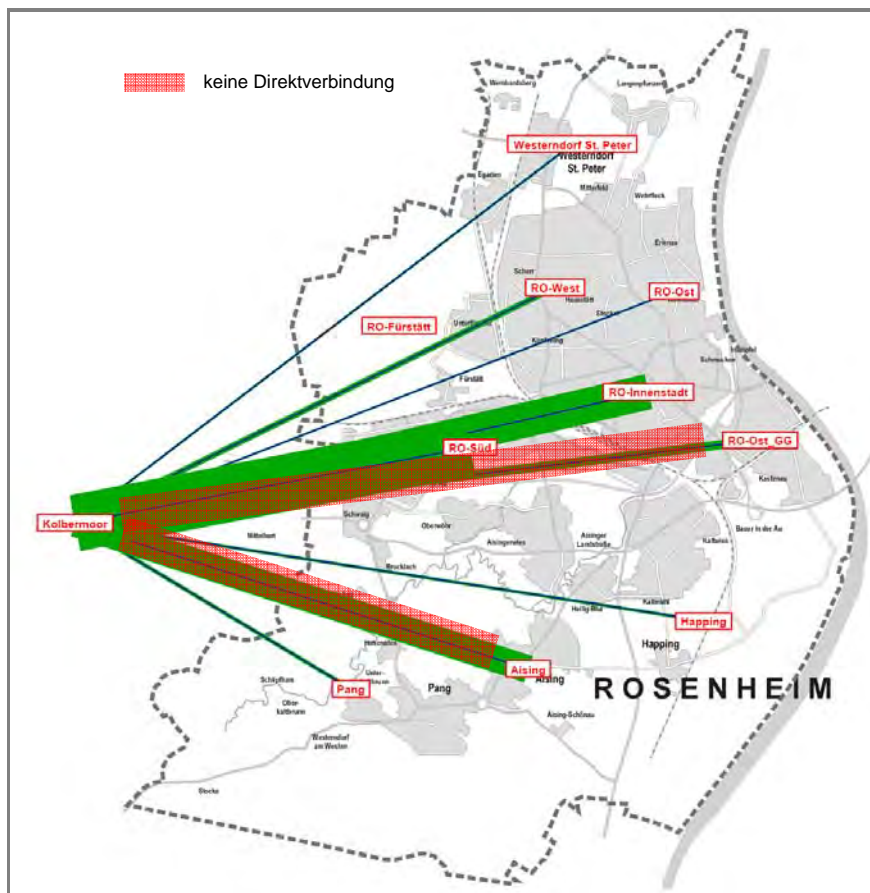


Bild 67: Nachfragestarke Relationen von Kolbermoor nach Rosenheim ohne Direktverbindung im ÖPNV

6.3 Flächendeckender Nulltarif im Stadtbusverkehr

Im Rahmen des ÖPNV-Konzepts sollen Aussagen zur Einführung eines flächendeckenden Nulltarifs im Rosenheimer Stadtbusverkehr entsprechend dem „Hasselter Modell“ getroffen werden.

In der belgischen Stadt Hasselt wurde neben einem massiven Ausbau des Bussystems und der Einführung eines 15-Minuten-Taktfahrplan sowie der Sperrung großer Teile des Innenstadtbereichs für den MIV 1997 die kostenlose Nutzung aller Busse eingeführt. Das Fahrgastaufkommen wurde nach der Systemeinführung von 360.000 Fahrgästen im Jahr 1997 auf rund 4,5 Millionen Fahrgäste pro Jahr (2008) gesteigert. Das bis dahin bestehende innerstädtische Verkehrschaos konnte so teilweise aufgelöst werden und für die Fahrzeuge des ÖPNV standen gleichzeitig die erforderlichen Fahrwege weitgehend ungehindert zur Verfügung.²⁷

Die Finanzierung des ÖPNV wird in Hasselt überwiegend durch die Region Flandern bereitgestellt. Der Finanzierungsanteil, den die Stadt Hasselt als Eigenanteil zu leisten hat, ist vergleichsweise gering. 2013 wurde durch den Stadtrat in Hasselt jedoch entschie-

²⁷ Gramm, M.: Machbarkeitsstudie zur Untersuchung Kostenlose Nutzung des ÖPNV am Beispiel der Stadt Hasselt (B) – Grundlagen, Umsetzung und Evaluati-on sowie Übertragungsmöglichkeiten des Modells auf deutsche Verhältnisse am Beispiel des Aachener Verkehrsverbundes (AVV)

den, aufgrund massiver Kostensteigerungen den Verkauf von Fahrausweisen wieder einzuführen.

In Rosenheim wird derzeit der Busverkehr von der Firma Kroiss eigenwirtschaftlich betrieben. Die Stadt bezuschusst lediglich verschiedene tarifliche Maßnahmen (u. a. City-Bon und Umweltticket), finanziert den Betrieb eines Ticket-Centers und die Unterhaltung der Bushaltestellen im Stadtgebiet.

Bei einer Übertragung des Hasselter Modells auf Rosenheim würden nicht nur die Kosten entsprechend des heutigen Angebots entstehen, sondern sind durch erforderliche Angebotserweiterungen (Netz, Takt, Kapazitäten) erhebliche Kostensteigerungen zu erwarten. Zudem stellt sich die Frage, ob in Rosenheim die Akzeptanz mit konsequent MIV-freien Zonen in der Innenstadt mit einem gleichzeitigen Abbau des Parkraumangebots erreicht werden könnte. Wäre in Rosenheim ein gesellschaftlicher und politischer Konsens denkbar, den ÖPNV als Basisleistung im infrastrukturellen Bereich voll zu subventionieren und würde ein solches System mit erheblichen Einschränkungen für den MIV von Politik und Bürgern getragen?

Eine Untersuchung zur Übertragbarkeit des Hasselter Modells auf deutsche Verhältnisse resümiert: „Solange der ÖPNV nicht als politische Aufgabe bzw. als politisches Ziel im Sinne einer infrastrukturellen Daseinsfürsorge gesehen wird und die entsprechenden Mittel nicht prioritär bereitgestellt werden können... kann ein solches Modell nicht funktionieren...²⁸“.

Die Untersuchungen zur Potenzialanalyse und der Einstellung der Rosenheimer Bevölkerung zum Thema Mobilität kommen zu dem Ergebnis, dass es bei ca. der Hälfte der Nicht-ÖPNV-Wege keine ausreichende Alternative im Angebot öffentlicher Verkehrsmittel gibt (Bild 68).

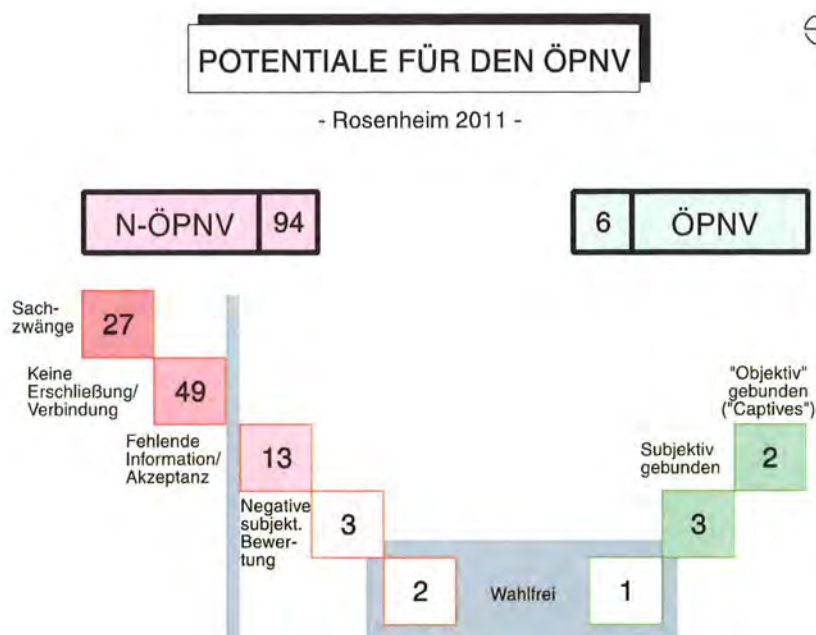


Bild 68: Potenziale für den ÖPNV

Quelle: Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011, März 2012

²⁸ Ebenda, S. 37-38.

Dieser Grund beinhaltet Defizite in den Bereichen Erschließungs- und/oder Verbindungsqualität. Bei 13% sind fehlende Information und Akzeptanz die Gründe für die Nicht-Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Nur 3% der Wege werden wegen negativer subjektiver Bewertung nicht mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt. Von diesen 3% wird der ÖPNV nur zu einem Drittel (das entspricht 10 von 1000 Wegen) aus Kostengründen nicht genutzt.

Hieraus lässt sich folgern, dass von den Nicht-ÖPNV-Wege, bei denen ohne infrastrukturelle Maßnahmen prinzipiell auch öffentliche Verkehrsmittel genutzt werden könnten (18% der Wege) vor allem durch Marketing-Maßnahmen bestehende Vorurteile (z. B. überschätzte Reisezeiten) und nicht durch eine Kostenreduktion abgebaut werden könnten. Auch diese Erkenntnis spricht nicht für die flächendeckende Einführung eines Nulltarifs für den Stadtbusverkehr in Rosenheim. Vielmehr könnten durch breit angelegte Informations- und Motivations-Kampagnen zum ÖPNV die Akzeptanz erheblich erhöht und Potenziale für eine vermehrte Nutzung aktiviert werden.

6.4 Sonstige Maßnahmen

Durch die Einrichtung neuer Bahnhaltepunkte innerhalb Rosenheims (Hochschule, Aicher Park geplant) nimmt die Bedeutung des SPNV im Rosenheimer Nahverkehr kontinuierlich zu. Insbesondere auch vor diesem Hintergrund sollte in Rosenheim ein Tarifverbund von Stadt- und Regionalbus- und Schienenverkehr eingeführt werden.

Bike-and-Ride ist geeignet, um insbesondere im ländlich geprägten Raum durch die Nutzung des Fahrrads als Zubringer die Einzugsgebiete von ÖPNV-Haltestellen zu vergrößern. Daher sollten an den im Nahverkehrsplan vorgeschlagenen Haltestellen (in Aising, Pang, Unterfürstätt, Fürstätt, Langerpfunzen, Wernhardsberg) Fahrradabstellanlagen installiert werden.

Ebenso durch Park-and-Ride kann die Nachfrage des öffentlichen Verkehrs gesteigert werden. Für Rosenheim mit einem deutlichen Einpendlerüberschuss sollten daher an den Bahnhaltepunkten in den Städten und Gemeinden mit hohen Pendleranteilen (Bad Aibling, Kolbermoor, Großkarolinenfeld, Raubling, vgl. Bild 3) P&R-Anlagen geschaffen bzw. entsprechend der zu aktivierenden Potenziale erweitert werden.

Das citymanagement rosenheim regt die Einführung eines Bussuttle zwischen Bahnhof, Loretowiese und diverser Parkhäuser sowie die Einführung einer Mobilitätskarte (Kombination Bahn- und City-Ticket, Fahrpreisabbuchung für Fahrten in Stadt und Landkreis, Fahrradverleih, Bus-Shuttle, Car-Sharing) an.²⁹ Einige dieser Maßnahmen könnten, begleitet durch offensive Marketingkampagnen, durchaus zu einer Attraktivierung des ÖPNV beitragen und insbesondere die zunehmend an Bedeutung gewinnende Multimodalität fördern. Sie sollten in vertiefenden Untersuchungen hinsichtlich ihrer Machbarkeit weiter geprüft und konkretisiert werden.

²⁹ citymanagement rosenheim: Betrachtungen des City-Management zur aktuellen Diskussion über Verkehrsprobleme in Rosenheim mit Schwerpunkt Innenstadt, Februar 2013

In der politischen Diskussion um die Angebotsqualität des Rosenheimer ÖPNV werden immer wieder die Themenbereiche Taktverdichtung in der Haupt- und Normalverkehrszeit sowie das mangelnde Angebot in den Schwachverkehrszeiten (Abend, Wochenende) angesprochen. Um fundierte Analysen für den Tagesverkehr (HVZ/NVZ) vornehmen und darauf aufbauend geeignete Maßnahmen entwickeln zu können, ist ein aktuelles Verkehrsmodell erforderlich. Die Stadt Rosenheim beabsichtigt, in naher Zukunft eine Aktualisierung des vorhandenen Verkehrsmodells durchzuführen. Auf der Basis des aktualisierten Modells sollten dann die entsprechenden Analysen und Wirkungsanalysen geeigneter Angebotserweiterungen im ÖPNV durchgeführt werden.

Auf dieser Basis können dann auch weitergehende Wirtschaftlichkeitsbetrachtungen hinsichtlich der Ausdehnung von Betriebszeiten und des Fahrtenangebots für die Schwachverkehrszeiten (Abend und Wochenende) erfolgen.

7 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Rosenheim ist engmaschig durch Bundes-, Staats- und städtische Hauptverkehrsstraßen erschlossen: Im Süden über den Anschluss an die BAB 8/BAB 93 nach München (NW), Salzburg (O) und Innsbruck (SW). Die B15 durchläuft das Stadtgebiet in Nord-Süd-Richtung und stellt die Verbindung zur BAB her.

Staatsstraßen und städtische Hauptverkehrsstraßen verbinden die Stadtteile mit der Innenstadt und untereinander und stellen die Anbindung an das übergeordnete Straßennetz her (Bild 69).

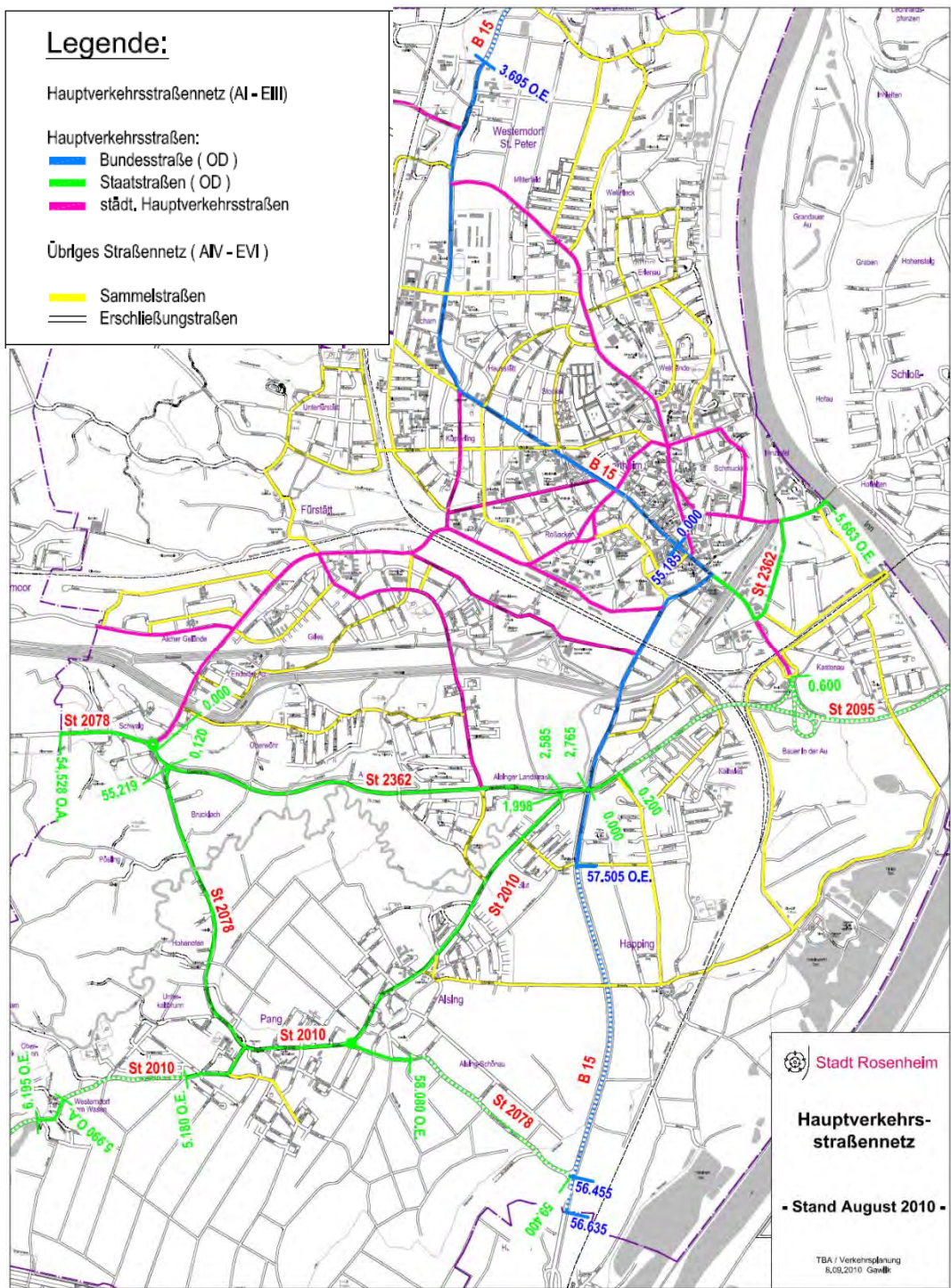


Bild 69: Hauptverkehrsstraßennetz

Quelle: Stadt Rosenheim 2010

Die Verkehrsbelastungen liegen auf vielen, auch angebauten Straßen des Stadtgebietes mit mehr als 10.000 Kfz/Tag sehr hoch (Bild 70). Die höchsten Belastungen sind auf dem südlichen Abschnitt der B15, auf der Äußeren Münchener Straße, der Miesbacher Straße, Ebersberger Straße, Innstraße und Hohenofener Straße vorhanden (Bild 71).

Auch die die Fußgängerzone trennende Rathausstraße im Zentrum von Rosenheim ist mit ca. 15.000 Kfz/24h (Zählung 2001-2005) hoch belastet.

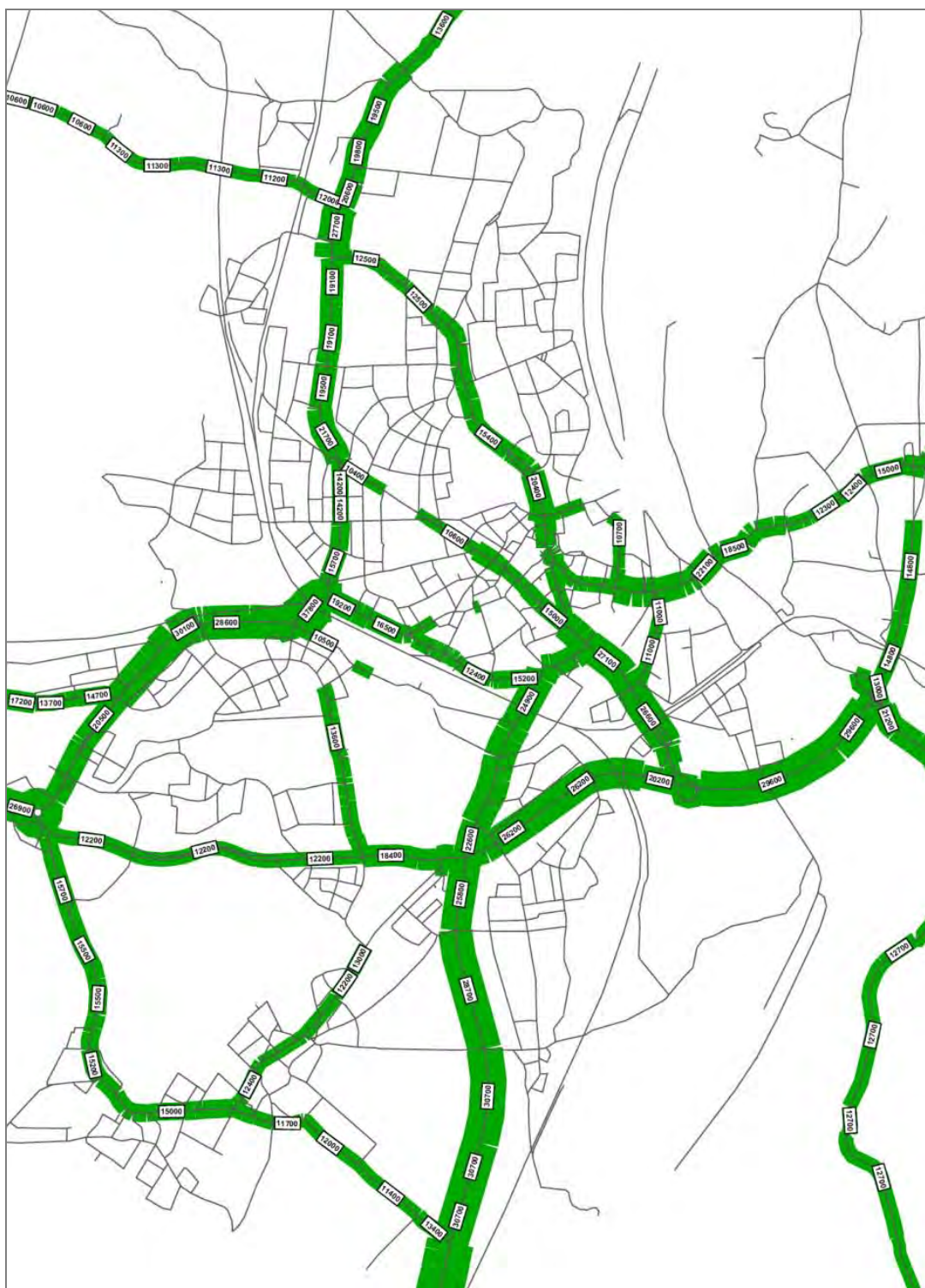


Bild 70: Hochbelastete Straßen > 10.000 Kfz/24 h

Quelle: PTV AG, Aktualisierung Verkehrsmodell Rosenheim, 2008

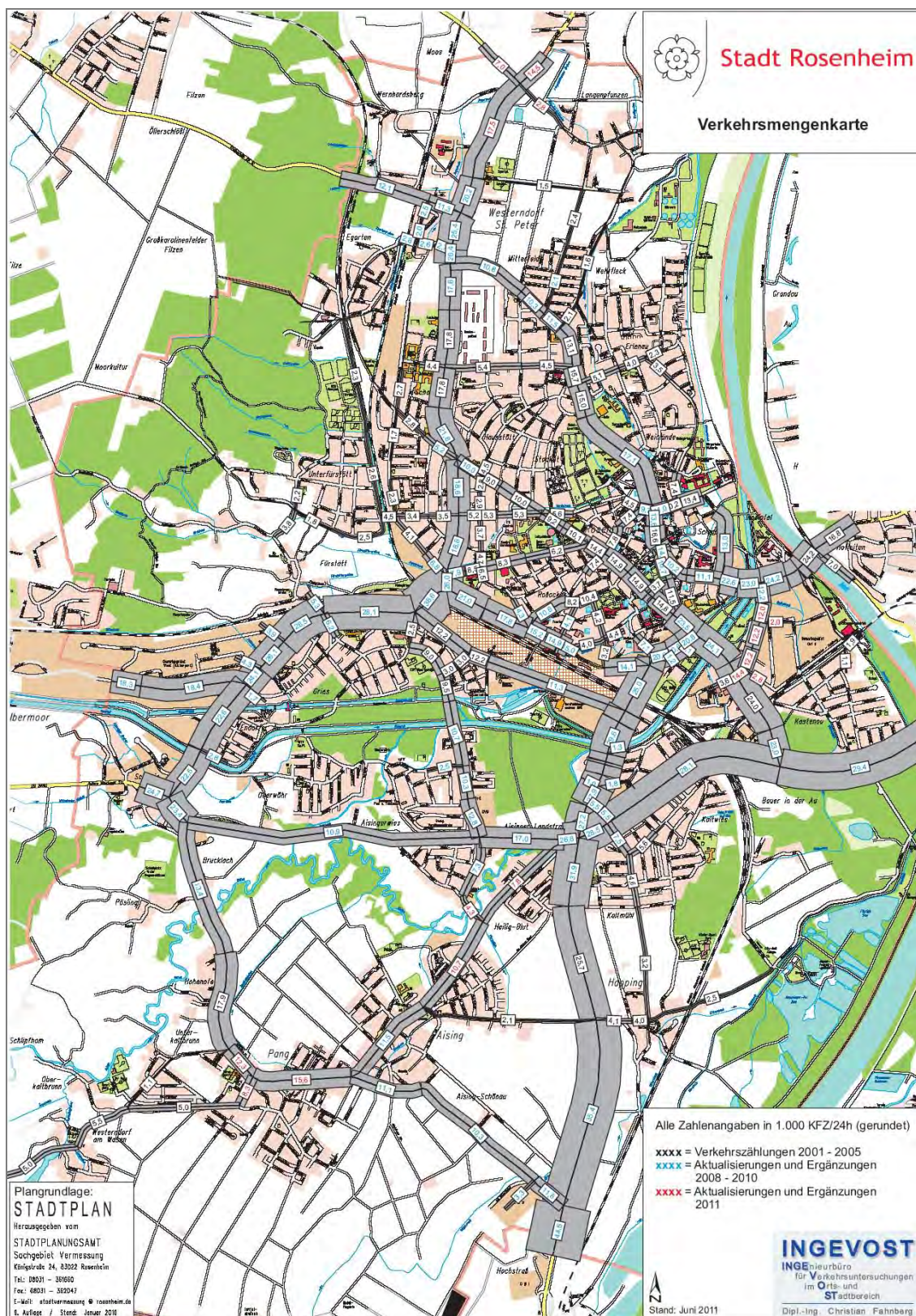


Bild 71: Verkehrsmengenkarte, Stand Juni 2011
Quelle: www.rosenheim.de

Die Verkehrsentwicklung zeigt für den betrachteten Zeitraum von 1994 bis 2002 an den meisten betrachteten Querschnitten enorme Zunahmen der Kfz-Verkehre. Ab 2002 sind überwiegend Stagnationen (z. B. Staatsstraße 2095) oder auch Rückgänge (z. B. Innsbrucker Straße, Rosenheimer Straße/Georg-Aicher-Straße) zu verzeichnen (Bild 72). Zu Entlastungen führte die 2007 realisierte

Südmumfahrung Panorama-Schwaig (Staatsstraße 2362) in den Ortsteilen Aising (Rückgang von ca. 21.000 auf 11.500 Kfz/DTV) und Pang (Rückgang von ca. 25.000 auf 16.000 Kfz/DTV).

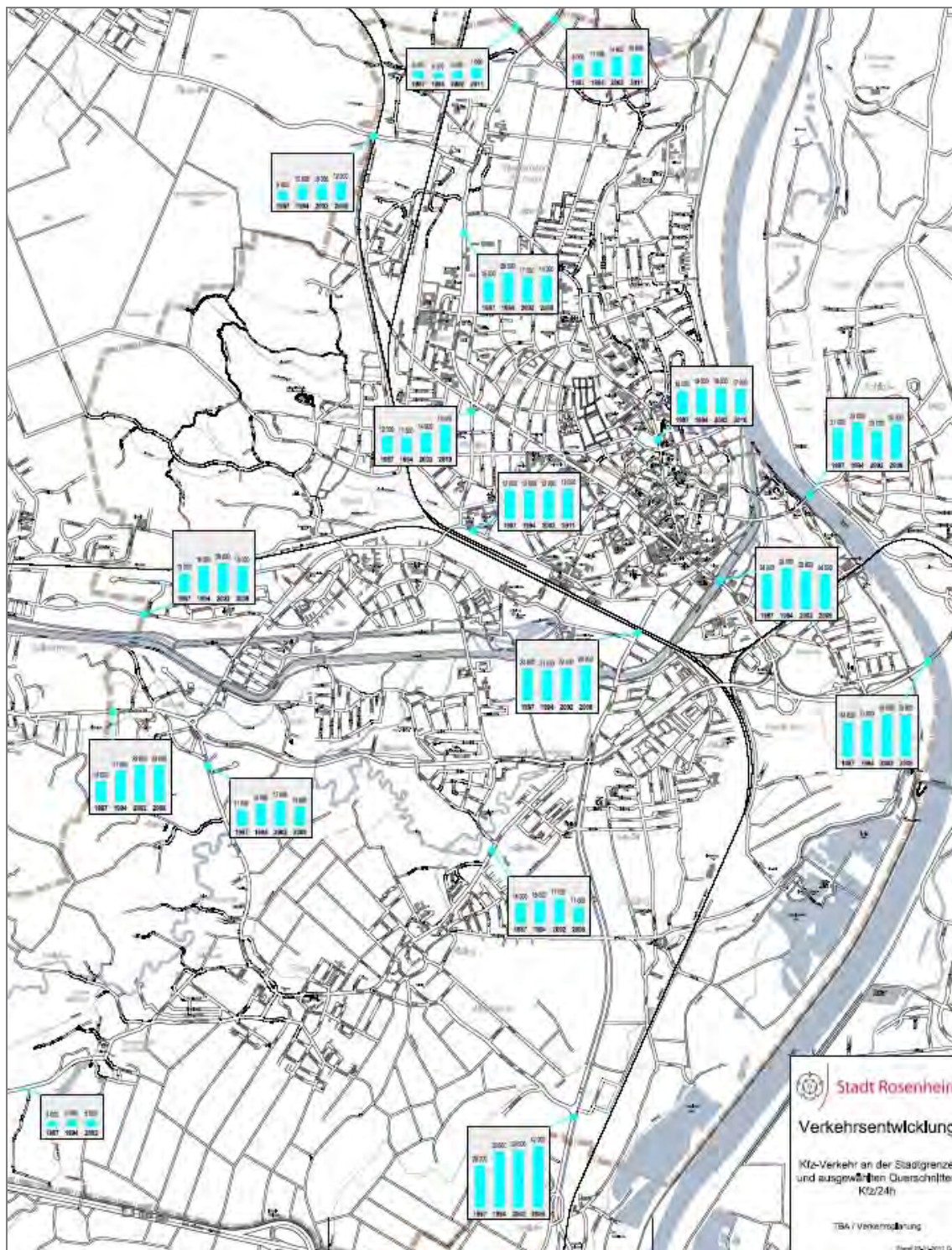


Bild 72: Verkehrsentwicklung - Kfz-Verkehr an der Stadtgrenze und ausgewählten Querschnitten (Kfz/24 h) 1987, 1994, 2002, 2009
Quelle: Stadt Rosenheim, 2011

Durch eine differenzierte Betrachtung des Gesamtverkehrsaufkommens wird deutlich, dass der Binnenverkehr auf den hochbelasteten Straßen zum Teil deutlich zur Gesamtbelastung beiträgt (Bild 73). Beispielsweise verursacht der Binnenverkehr auf der

Äußeren Münchener Straße rund 32 % der Gesamtverkehrsbelastung. Auf der Rathausstraße sind es 41 % und auf der Kufsteiner Straße sogar 68 % (Tabelle 10).

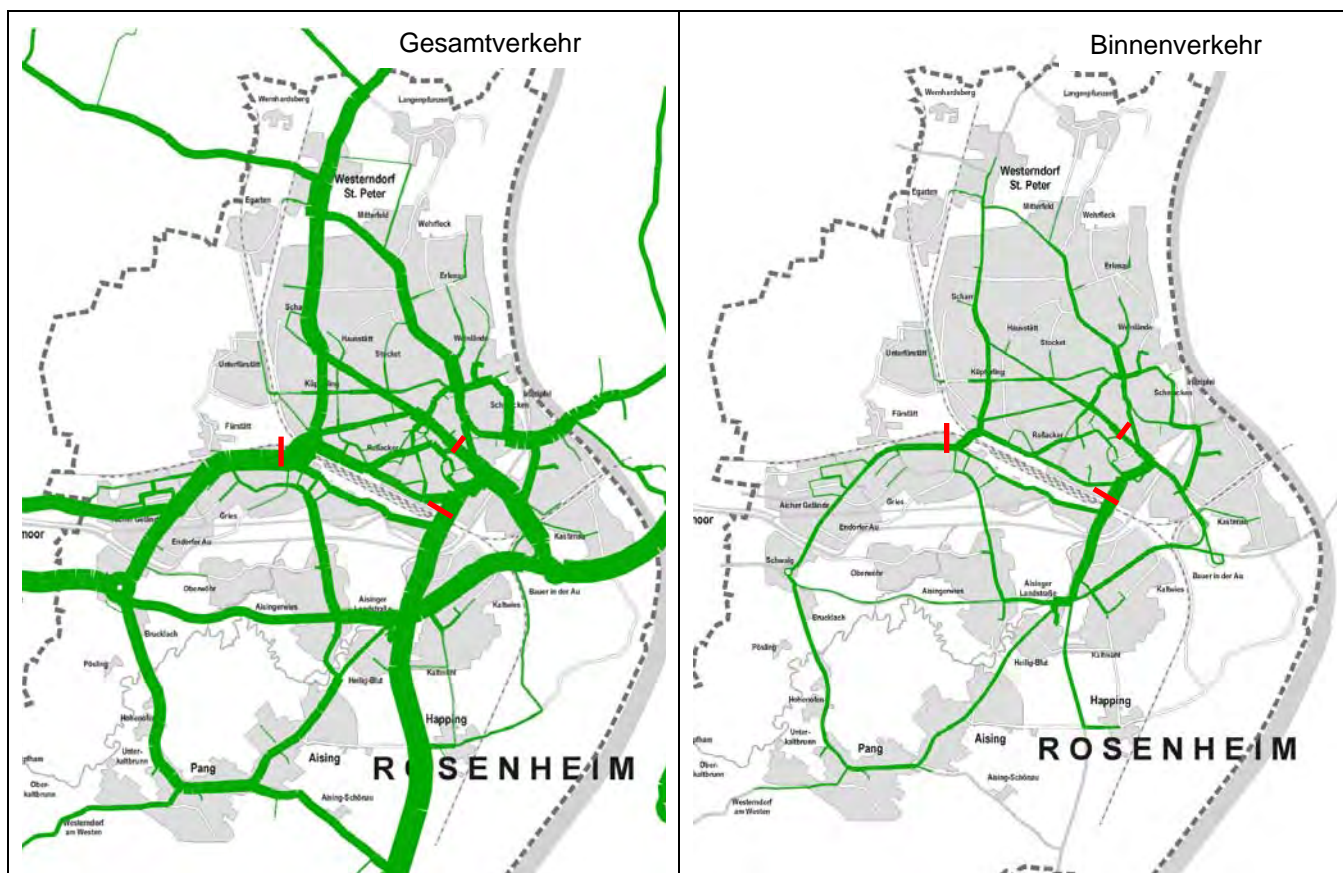


Bild 73: Gesamtverkehrsbelastung und Binnenverkehrsbelastung im Analysefall (Kfz/24h)

Quelle: PTV AG; Aktualisierung Verkehrsmodell Rosenheim, 2008 und BSV: Aktualisierung des MIV-Verkehrsznetzes auf den Stand 2013)

Tabelle 10: Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten

Straßenquerschnitt	Gesamtverkehr [Kfz/24h]	Binnenverkehr [Kfz/24h]
Äußere Münchener Straße	27.400	8.800
Kufsteiner Straße	25.000	16.900
Rathausstraße	16.400	6.800

Die Westtangente soll die heutige B15 als stadtnahe Umgehungsstraße entlasten. Inzwischen wurde mit dem Bau begonnen. Die Fertigstellung des ersten südlichen Bauabschnitts ist für 2015 vorgesehen (Bild 74).

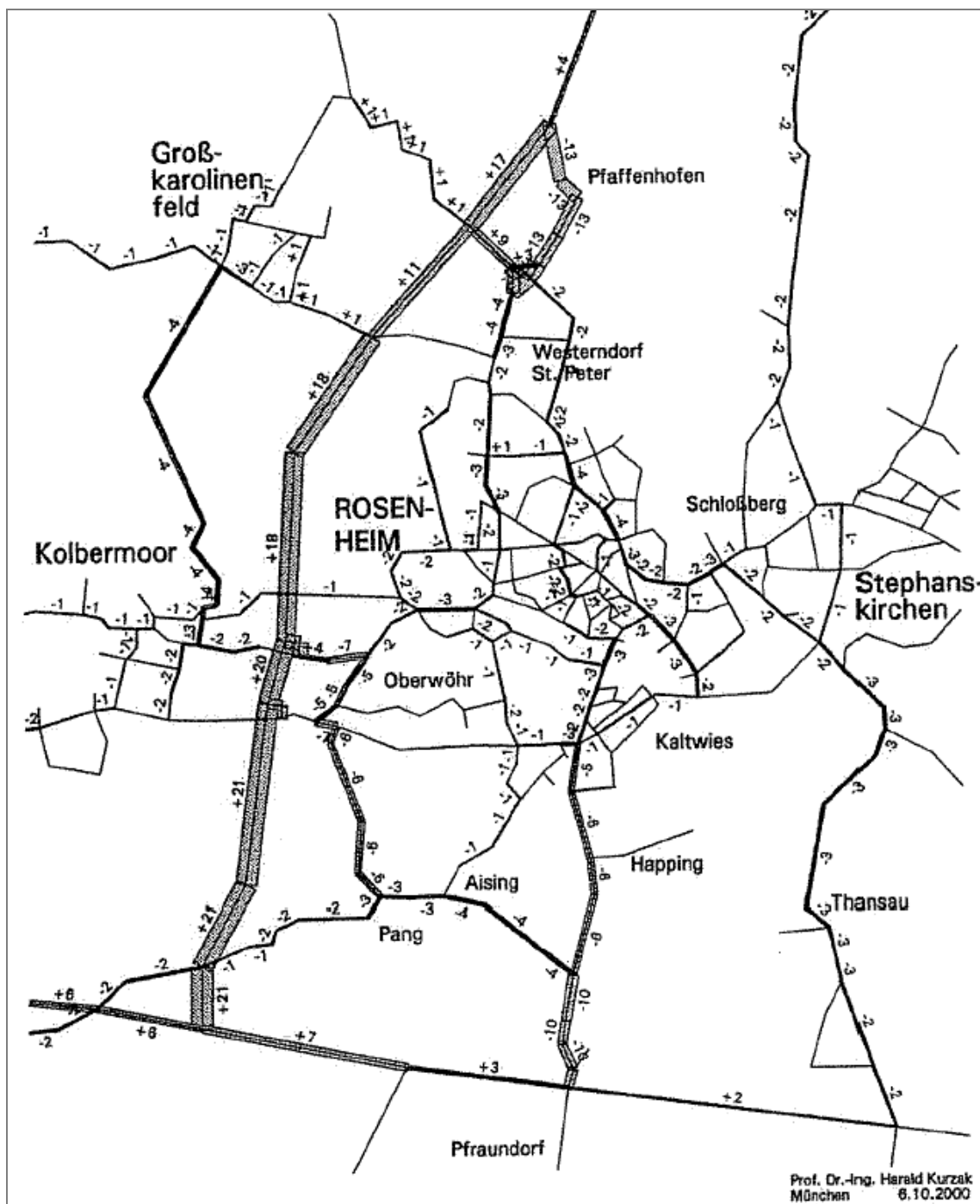


Bild 74: Entlastungen durch die planfestgestellte Westtangente Rosenheim (Verkehr 2015 in 1000 Kfz/24 h)

Quelle: Kurzak, Verkehrsuntersuchung B15, Westtangente Rosenheim, 2000

Für die Rathausstraße werden im Bereich der Fußgängerzonen durch die neue Westtangente lediglich Entlastungen von 1000 Kfz (Reduzierung gegenüber dem Prognose-Null-Fall 2015 von ca.3,5 %) am Tag erreicht³⁰.

Weitere angedachte bzw. in Bearbeitung befindliche Maßnahmen im Straßennetz sind (Bild 75):

- Nord-/Ostspange mit einer Verknüpfung an die B15 und einer dritten Innbrücke. Das Raumordnungsverfahren hierfür

³⁰ Kurzak: Verkehrsuntersuchung B15 – Westtangente Rosenheim, 2000

Die Wohngebiete in Rosenheim sind quasi flächendeckend als Tempo-30-Zonen, Tempo-20-Zonen oder Verkehrsberuhigte Bereiche ausgewiesen (Bild 76). Die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in diesen Bereichen hängen allerdings stark von den jeweiligen straßenräumlichen Gegebenheiten ab. Im Innenstadtbereich wurden im Anschluss an die Fußgängerzone Bereiche mit Zonenregelung 20 km/h eingerichtet, die für Fußgänger sowohl Übergänge zu querenden Straßen als auch zu angrenzenden Wohngebieten schaffen.

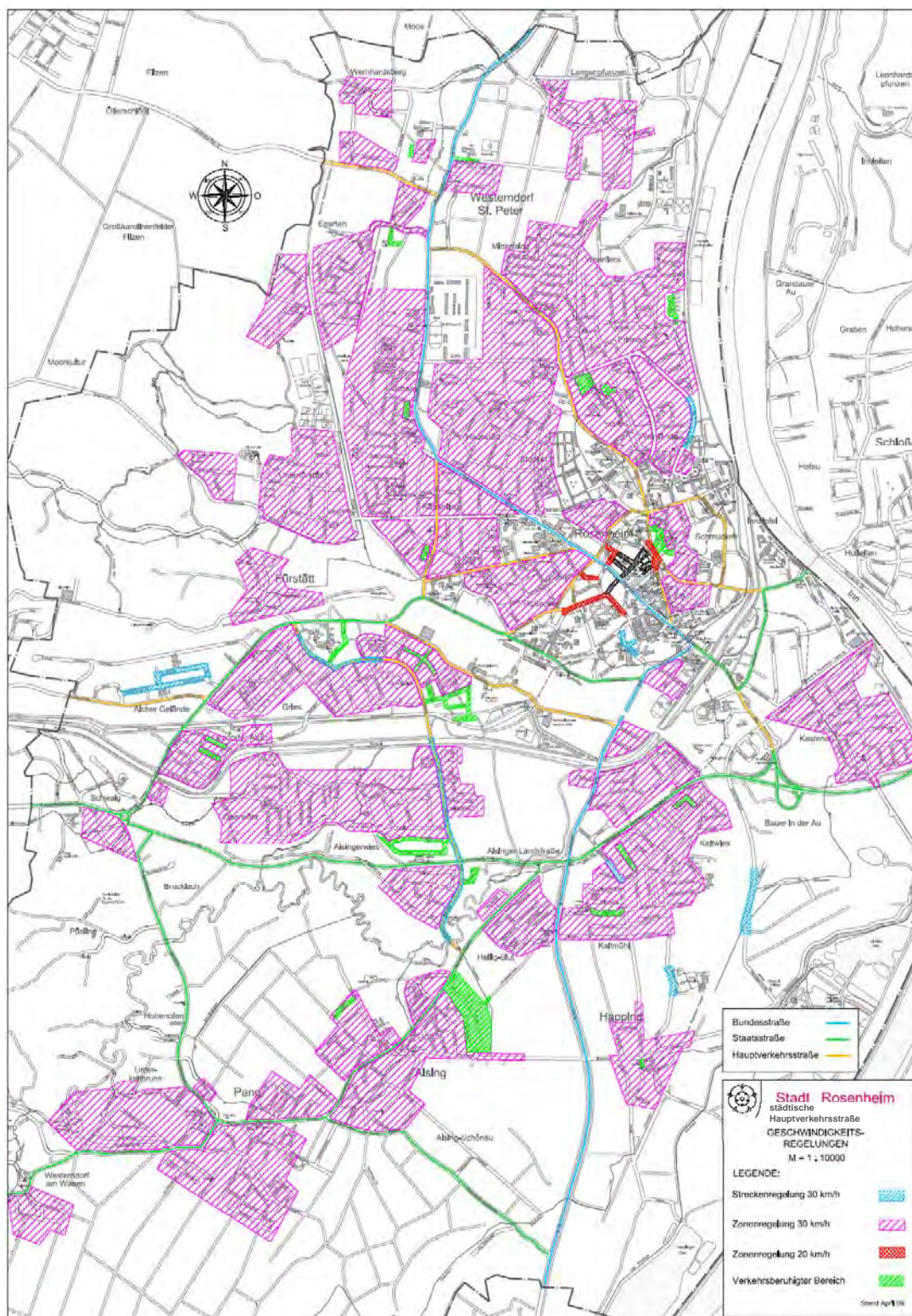


Bild 76: Geschwindigkeitsregelungen
Quelle: Stadt Rosenheim 2009

7.1 Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr

Die hohen Verkehrsbelastungen im Kfz-Verkehr führen vor allem im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr zu Störungen im Verkehrsablauf. Um detaillierte Erkenntnisse darüber zu erhalten, wo und zu welchen Zeiten diese Störungen im Hauptverkehrsstraßennetz auftreten, wurden Analysen zur Verkehrsqualität durchgeführt. Zur Bestimmung der Verkehrsqualität wurden Mess-

- 12:00 bis 15:00 Uhr (3 Stunden)
- 15:00 bis 19:00 Uhr (4 Stunden)

Nach Abschluss der Befahrung lagen insgesamt 2.478 richtungsbezogene Geschwindigkeitswerte zur Auswertung vor. Die grafische Darstellung der mittleren Geschwindigkeiten je Netzabschnitt und Stundengruppe (Bild 78) zeigt, dass es Streckenabschnitte gibt, die:

- ganztägig zügig befahrbar sind:
z. B. Hohenofener Straße, westliches Teilstück der Miesbacher Straße oder südliches Teilstück der Kufsteiner Straße
- ganztägig nur langsam befahrbar sind:
z. B. Westerndorfer Straße in stadteinwärtiger Richtung oder nördliches Teilstück der Kufsteiner Straße
- tageszeitlich mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten in beide Richtungen befahrbar sind:
z. B. Äußere Münchener Straße oder Innstraße

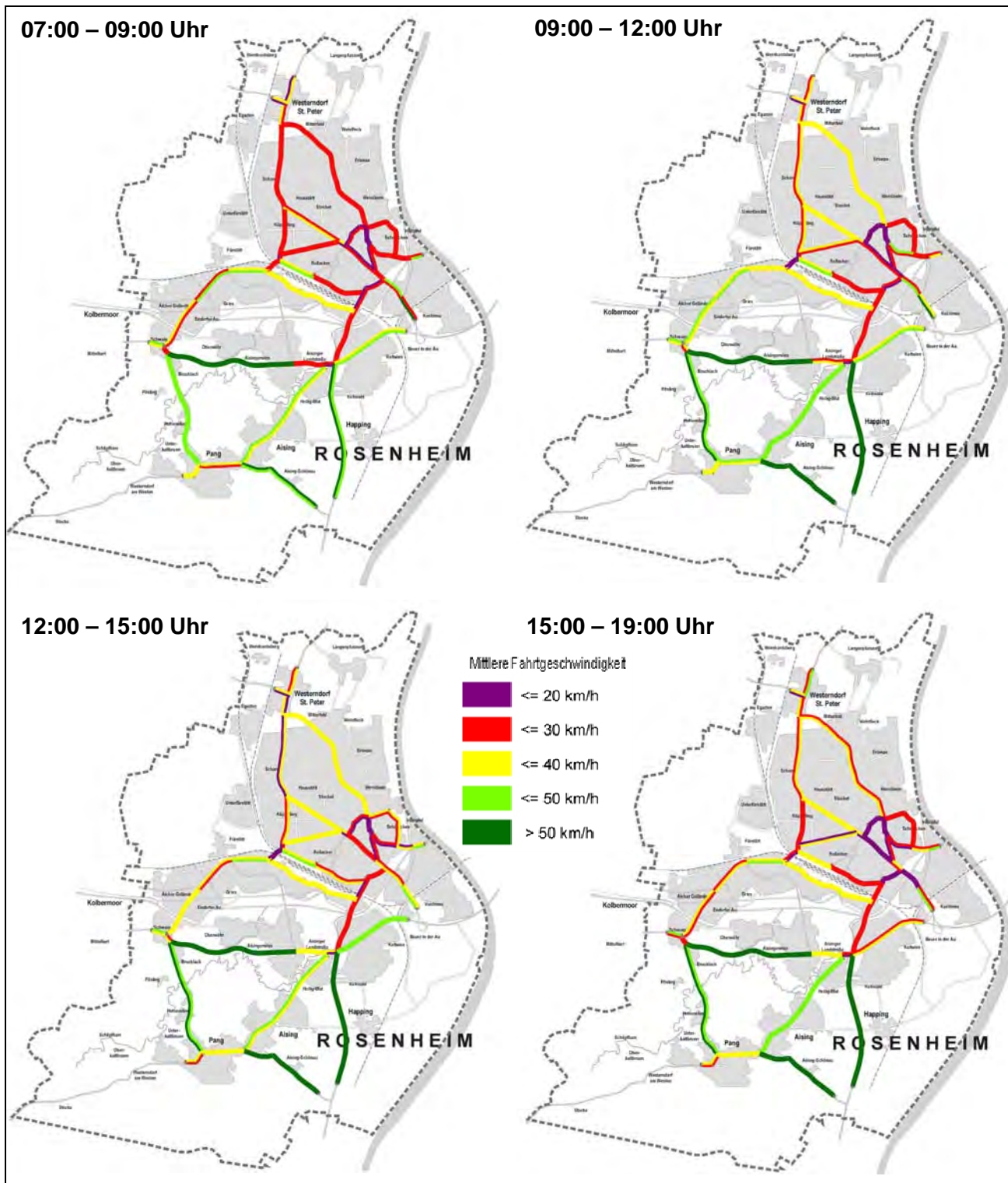


Bild 78: Mittlere Fahrtgeschwindigkeit je Netzabschnitt differenziert nach Stundengruppen

Es wird deutlich, dass vor allem die Nord-Süd-Verbindung (u. a. B 15) über den Tag hinweg immer wieder eine maximale Fahrge-
 schwindigkeit von 30 km/h aufweist, obwohl eine Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h oder stellenweise auch höher zulässig ist. Dies
 begründet sich vor allem durch die Anbindung von Rosenheim über diese Verbindung an die Autobahn.

Mit der Westtangente als stadtnahe Umgehungsstraße soll die heutige B 15 entlastet werden (vgl. Bild 74). Aber auch andere geschwindigkeitskritische Streckenabschnitte werden laut Prognose entlastet werden (z. B. Hubertusstraße, Äußere Münchener Straße). Die Entlastung der Strecken wird sich sehr wahrscheinlich auch positiv auf das heutige Geschwindigkeitsniveau auswirken. Konkrete Wirkungsabschätzungen können an dieser Stelle jedoch nicht gemacht werden.

Für die Bereiche Prinzregentenstraße, Rathausstraße und Kufsteiner Straße auf der Nord-Süd-Verbindung sowie für einen Streckenabschnitt der Äußeren Münchener Straße sind in Kap. 10 Beispiele für straßenräumliche Umgestaltungen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Verträglichkeit innerhalb der Ortsteile aufgeführt.

Der Bereich Ludwigsplatz weist ganztagig ein geringeres Geschwindigkeitsniveau als 30 km/h auf. Dies begründet sich jedoch nicht durch ein zu hohes Verkehrsaufkommen und den damit verbundenen Verkehrsstauungen, sondern durch die in diesem sogenannten „Shared Space“-Bereich mit hohem Überquerungsbedarf zulässige Höchstgeschwindigkeit von 20 km/h.

Der Ludwigsplatz kann über die Verbindung Schönfeldstraße/Ellmaierstraße umfahren werden. Auch diese Verbindung weist über den Tag hinweg ein geringes Geschwindigkeitsniveau von maximal 30 km/h auf. Es muss an dieser Stelle jedoch beachtet werden, dass diese Verbindung einen einzelnen Streckenabschnitt bildet und am Ende jeweils eine Lichtsignalanlage angeordnet ist. Der Streckenabschnitt ist grundsätzlich mit einer zufriedenstellenden Geschwindigkeit befahrbar, jedoch beeinflusst die heutige Schaltung der Lichtsignalanlagen das Gesamtergebnis. Soll die Verbindung Schönfeldstraße/Ellmaierstraße als Umfahrungsmöglichkeit für den Ludwigsplatz gefördert werden, sind hier die Möglichkeiten einer für diese Verbindung optimierten Ampelschaltung zu prüfen. Die Stadt Rosenheim arbeitet bereits seit mehreren Jahren mit einer verkehrsabhängigen Signalsteuerung (z. B. im Bereich Prinzregentenstraße/Rathausstraße oder Äußere Münchener Straße, vgl. Bild 20). Die genauen Wirkungen auf das Kfz-Geschwindigkeitsniveau können an dieser Stelle nicht bestimmt werden. Es ist jedoch zu vermuten, dass sie zumindest in den Hauptverkehrszeiten aufgrund der teilweise sehr hohen Kfz-Belastungen gering ausfallen. Für konkretere Aussagen sind detaillierte Untersuchungen notwendig.

So wie der Ludwigsplatz, weist auch die Frühlingstraße ganztagig ein sehr geringes Geschwindigkeitsniveau auf. Obwohl der Straßenraum im Verhältnis zu den umliegenden Straßen etwas beengter ist, wird die Frühlingstraße von ausgewählten Buslinien in beiden Richtungen befahren. In den Kurvenbereichen müssen die Busse aufgrund ihrer Schleppkurve teilweise die Gegenfahrbahn mitnutzen, weshalb der Gegenverkehr oftmals zur besseren Durchfahrt der Busse anhält. Dies wirkt sich u. a. auf das Geschwindigkeitsniveau aus. Im Hinblick auf den Ausbau des Radverkehrsnetzes und die Verbesserung der Verkehrssicherheit für Radfahrer sind in der Frühlingstraße einseitige bzw. alternierende Schutzstreifen vorgesehen (entspricht dem Beispiel für straßenräumliche Umgestaltungen der Prinzregentenstraße). Aufgrund der

beengten Platzverhältnisse können an dieser Stelle ohne detailliertere Untersuchungen keine pauschalen Maßnahmen zur Verbesserung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus vorgeschlagen werden.

Die Wittelsbacherstraße zeigt vor allem in der morgendlichen Hauptverkehrszeit (07:00 bis 09:00 Uhr) ein Geschwindigkeitsniveau von maximal 30 km/h. Ähnlich zur Verbindung Schönfeldstraße/Ellmaierstraße muss an dieser Stelle beachtet werden, dass die Wittelsbacherstraße als ein durchgehender Streckenabschnitt behandelt wurde, obwohl beispielsweise eine Lichtsignalanlage in der Strecke (Höhe weiterführende Schule) sowie zwei weitere an Knotenpunkten liegen (Kreuzung Wittelsbacherstraße/Vonder-Tann-Straße sowie Kreuzung Wittelsbacherstraße/Hubertusstraße). Bei Rotschaltung fließt die Wartezeit an den Ampeln mit in die Fahrtzeit zur Berechnung des Geschwindigkeitsniveaus ein. Des Weiteren ergaben sich am nicht vorfahrtgeregelten Knotenpunkt Wittelsbacherstraße/Prinzregentenstraße bei Einbiegen von der nicht bevorrechtigten Wittelsbacherstraße in die bevorrechtigte Prinzregentenstraße in den Hauptverkehrszeiten etwas längere Wartezeiten. Vor allem diese werden die Berechnungsergebnisse des Geschwindigkeitsniveaus beeinflusst haben. Da die Wittelsbacherstraße mit zu den wichtigen Fußgängerachsen zählt (vgl. Bild 26) und im Hinblick auf die Förderung des Radverkehrs hier die Einrichtung von einseitigen bzw. alternierenden Schutzstreifen vorgesehen ist, ist das geringere Geschwindigkeitsniveau an dieser Stelle positiv zu bewerten. Es werden daher keine Maßnahmen zur Verbesserung des Kfz-Geschwindigkeitsniveaus vorgeschlagen.

In Bezug auf die Entlastung der Innenstadt wird in der politischen Diskussion in Rosenheim immer wieder die Einrichtung von P&R-Anlagen am Stadtrand von Rosenheim mit Anschluss an einen Busshuttle in die Innenstadt angeregt. Hierzu ist zu beachten, dass das derzeitige Parkraumangebot in der Innenstadt nicht ausgeschöpft ist und stellenweise sogar Parkeinrichtungen auf Grund von niedrigen Parkgebühren bzw. kostenlosen Parkmöglichkeiten im Rosenheimer Straßenraum nicht ausgelastet sind (vgl. Kap. 8). Auch der „Rosenheimer Parkchip“, der das Parken subventioniert, wird nur in geringem Maße genutzt. Es ist daher zu vermuten, dass die Nutzung von P&R-Anlagen am Stadtrand ohne weitere restriktiven Maßnahmen im Innenstadtbereich nur gering ausfallen wird. Um genauere Aussagen diesbezüglich treffen zu können, sind jedoch vertiefte Untersuchungen notwendig.

Insgesamt ist an dieser Stelle festzuhalten, dass das vorhandene Straßennetz stellenweise an seine Kapazitätsgrenzen stößt. Durch die meist innerstädtische Lage sind jedoch dem weiteren Straßenausbau (z. B. Netzergänzungen, vierstreifiger Ausbau von Hauptverkehrsstraßen) strikte Grenzen gesetzt. Es ist zudem damit zu rechnen, dass über die bereits in Planung befindlichen Maßnahmen (z. B. Westtangente) hinaus keine weiteren nennenswerten Entlastung hervorgerufen werden, so dass nicht der Straßenausbau, sondern vielmehr die Förderung des Umweltverbundes zur Verbesserung der Verkehrsqualität im Vordergrund stehen sollte.

7.2 Neueinstufung des Kfz-Hauptverkehrsstraßennetzes in Anlehnung an die Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008)

Das Hauptverkehrsstraßennetz des Kfz-Verkehrs in Rosenheim ist derzeit auf Grundlage der „Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Netzgestaltung“ (RAS-N) und der „Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen“ (EAHV) gegliedert. Es soll nun eine Neueinstufung des innerstädtischen Hauptverkehrsstraßennetzes in Anlehnung an die aktuellen „Richtlinien für integrierte Netzgestaltung“ (RIN) erfolgen. Diese Neueinstufung definiert zum einen die verschiedenen Aufgaben der Straßen. Zum anderen ermöglicht sie eine einfache Anwendung anderer Richtlinien und Empfehlungen, insbesondere zum Straßenentwurf wie z. B. die „Richtlinien für die Anlagen von Stadtstraßen“ (RASt), da diese aufeinander aufbauen.

Für die Neueinstufung eines Straßennetzes des Kfz-Verkehrs sind folgende grundlegende Arbeitsschritte notwendig:

- Erarbeitung eines Luftliniennetzes zwischen den relevanten Quellen und Zielen gleicher und unterschiedlicher raumordnerischer Bedeutung mit Zuordnung der Verbindungsfunktionsstufen ,
- Übertragung des Luftliniennetzes auf das reale Straßennetz des Kfz-Verkehrs durch Bestimmung der schnellsten Verbindungswege unter Berücksichtigung der vorhandenen Gebietsnutzungen und der Verkehrssicherheit,
- Bestimmung der Kategorie der Verkehrswege für den Kfz-Verkehr durch Verknüpfung der zuvor festgelegten Verbindungsfunktionsstufe mit der Kategoriengruppe.

Betrachtet wird das innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz des Kfz-Verkehrs. Daraus ergibt sich, dass die hier durchgeführte Neugliederung sich auf überregionale, regionale und nahräumliche Verbindungsfunktionsstufen (VFS II-IV) sowie die Kategoriengruppen „anbaufreie Hauptverkehrsstraßen“ (VS) und „angebaute Hauptverkehrsstraßen“ (HS) beschränkt.

Für die funktionale Gliederung eines Verkehrsnetzes wird jedem Netzabschnitt eine bestimmte Kategorie zugeordnet, die sich aus der Bedeutung der Verbindungen, die über die Netzelemente eines Netzabschnitts verlaufen, ergibt. Die Verbindungsbedeutung bestimmt sich wiederum über die Bedeutung der Zentren, die miteinander verbunden werden.

7.2.1 Zentrale Orte unterschiedlicher raumordnerischer Bedeutung

Auf Grundlage des Systems der zentralen Orte werden die zwischengemeindlichen Verbindungsbedeutungen bestimmt. Im Rahmen des Systems der zentralen Orte werden Gemeinden nach ihrer raumordnerischen Bedeutung in unterschiedliche Stufen eingeteilt. Nach den RIN werden insgesamt fünf Zentren verschiedener Stufen unterschieden:

- Metropolregionen (MR) mit internationaler bzw. nationaler Ausstrahlung,

- Oberzentren (OZ) als Verwaltungs-, Versorgungs-, Kultur- und Wirtschaftszentren für die höhere spezialisierte Versorgung,
- Mittelzentren (MZ) als Zentren zur Deckung des gehobenen Bedarfs bzw. des selteneren spezialisierten Bedarfs und als Schwerpunkte für Gewerbe, Industrie und Dienstleistung,
- Grundzentren (GZ) als Unter- und Kleinzentren der Grundversorgung zur Deckung des täglichen Bedarfs für den jeweiligen Nahbereich,
- Gemeinden ohne zentralörtliche Funktion (G), also alle übrigen Gemeinden.

Die Stadt Rosenheim ist auf Grund ihrer regionalen Bedeutung als Oberzentrum einzustufen. Im näheren Umfeld von Rosenheim liegen vier weitere Oberzentren. Dies sind Garmisch-Partenkirchen, Landshut, Traunstein sowie die österreichische Stadt Salzburg. Als nächstgelegenes Zentrum höherer Stufe, d. h. hier Metropolregion, ist die Stadt München zu nennen. Bad Aibling, Grafing, Miesbach, Prien und Wasserburg zählen zu den Mittelzentren sowie Aschau, Bad Feilnach, Bernau, Eggstätt, Rimsting, Rohrdorf, Rott, Stephanskirchen und Tuntenhausen zu den nächstgelegenen Grundzentren (Bild 79).

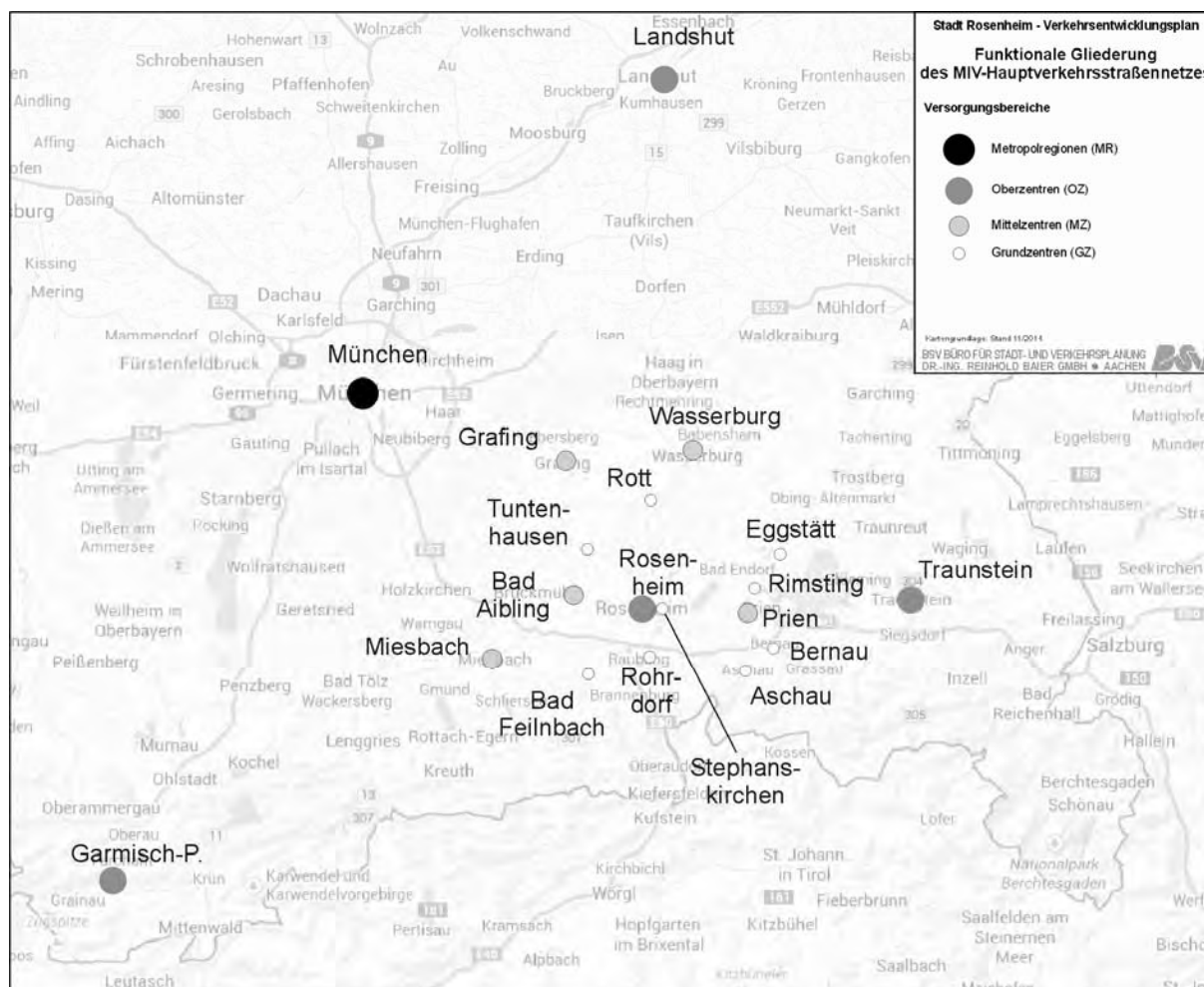


Bild 79: Zentren gleicher und verschiedener Stufen im Umfeld der Stadt Rosenheim
 (Kartengrundlage: googlemaps)

Die innergemeindliche Zentralitäten wurden im Rahmen des erst kürzlich erarbeiteten Stadtentwicklungskonzepts der Stadt Rosenheim von pesch partner architekten stadtplaner pp a | s erarbeitet

und dargestellt. Diese wurden für die Neueinstufung übernommen und in Anlehnung an die RIN hinsichtlich ihrer verkehrlichen Bedeutung einer Stufe zugeordnet. Dabei wird das Hauptzentrum eines zentralen Orts um eine Zentralitätsstufe niedriger als der zentrale Ort selbst eingestuft. Vor diesem Hintergrund wird das Stadtzentrum des Oberzentrums Rosenheims als Mittelzentrum, die Stadtteilzentren bzw. Dorfzentren als Grundzentrum und die Nahversorgungszentren als Gemeinde eingestuft (Bild 80).

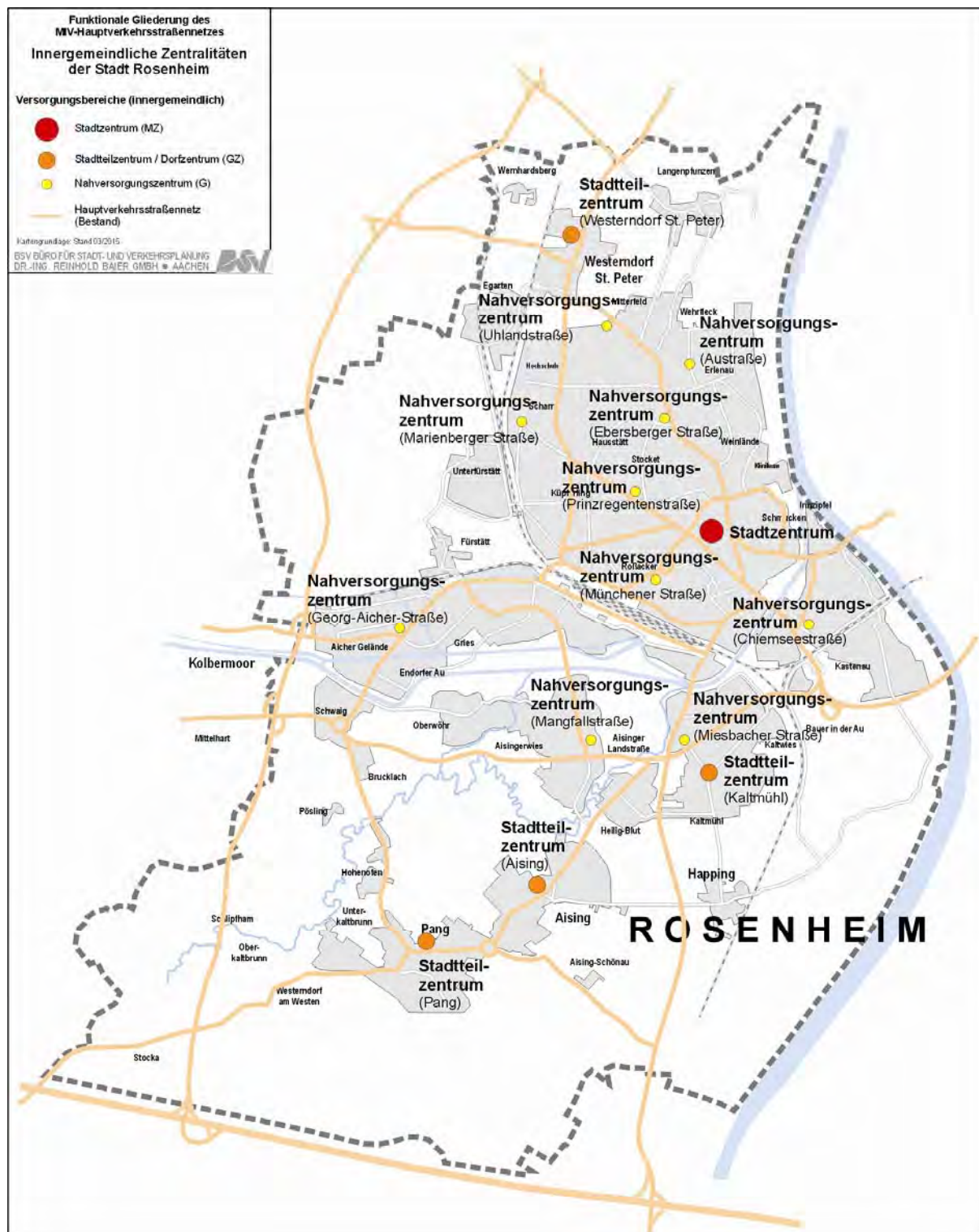


Bild 80: Innergemeindliche Zentralitäten der Stadt Rosenheim
 (nach Karte „Stadtteilzentren und Nahversorgung“ aus dem Projekt Rosenheim 2025 – Stadt in Zukunft, pesch partner architekten stadtplaner pp a | s, 2014)

7.2.2 Luftliniennetz zwischen den Zentren gleicher und unterschiedlicher Stufen

In Abhängigkeit der Bedeutung der verbundenen Zentren ergibt sich die zugehörige Verbindungsfunktionsstufe (VFS). Nach den RIN werden insgesamt sechs Verbindungsfunktionsstufen unterschieden (Tabelle 11):

Tabelle 11: Verbindungsfunktionsstufen für Verbindungen nach RIN

Verbindungsfunktionsstufe		Einstufungskriterien		Beschreibung
Stufe	Bezeichnung	Versorgungsfunktion	Austauschfunktion	
0	kontinental	–	MR – MR	Verbindung zwischen Metropolregionen
I	großräumig	OZ – MR	OZ – OZ	Verbindung von Oberzentren zu Metropolregionen und zwischen Oberzentren
II	überregional	MZ – OZ	MZ – MZ	Verbindung von Mittelzentren zu Oberzentren und zwischen Mittelzentren
III	regional	GZ – MZ	GZ – GZ	Verbindung von Grundzentren zu Mittelzentren und zwischen Grundzentren
IV	nahräumig	G – GZ	G – G	Verbindung von Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion zu Grundzentren und Verbindung zwischen Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion
V	kleinräumig	Grst – G	–	Verbindung von Grundstücken zu Gemeinden/Gemeindeteilen ohne zentralörtliche Funktion

MR Metropolregion
 OZ Oberzentrum
 MZ Mittelzentrum, auch innergemeindliches Mittelzentrum
 GZ Grundzentrum, Unter- und Kleinzentren, auch innergemeindliches Grundzentrum
 G Gemeinde/Gemeindeteile ohne zentralörtliche Funktion
 Grst Grundstück
 – nicht vorhanden

Die Darstellung der Verbindungsfunktionsstufen erfolgt auf Grundlage eines zwischengemeindlichen sowie innergemeindlichen Luftliniennetzes (Bild 81). Hierfür wird für jede Verbindungsfunktionsstufe ein sogenanntes Dreiecksnetz aufgebaut. Dabei werden die zentralen Orte so mit benachbarten Orten verbunden, dass sich die Verbindungslinien einer Verbindungsfunktionsstufe nicht überschneiden.

Das zwischengemeindliche und innergemeindliche Luftliniennetz der VFS I bis VFS IV ist in Bild 81 dargestellt. Dabei wird das zwischengemeindliche Luftliniennetz nicht großräumig gezeigt, sondern ausschließlich die Verbindungen, die von Rosenheim ausgehen. Dabei wurde das Stadtzentrum als Ausgangspunkt festgelegt.

Auch wenn die Dreiecksnetze aller Verbindungsfunktionsstufen in einer Karte dargestellt sind, sind sie vor dem Hintergrund der Überschneidung voneinander getrennt zu betrachten.

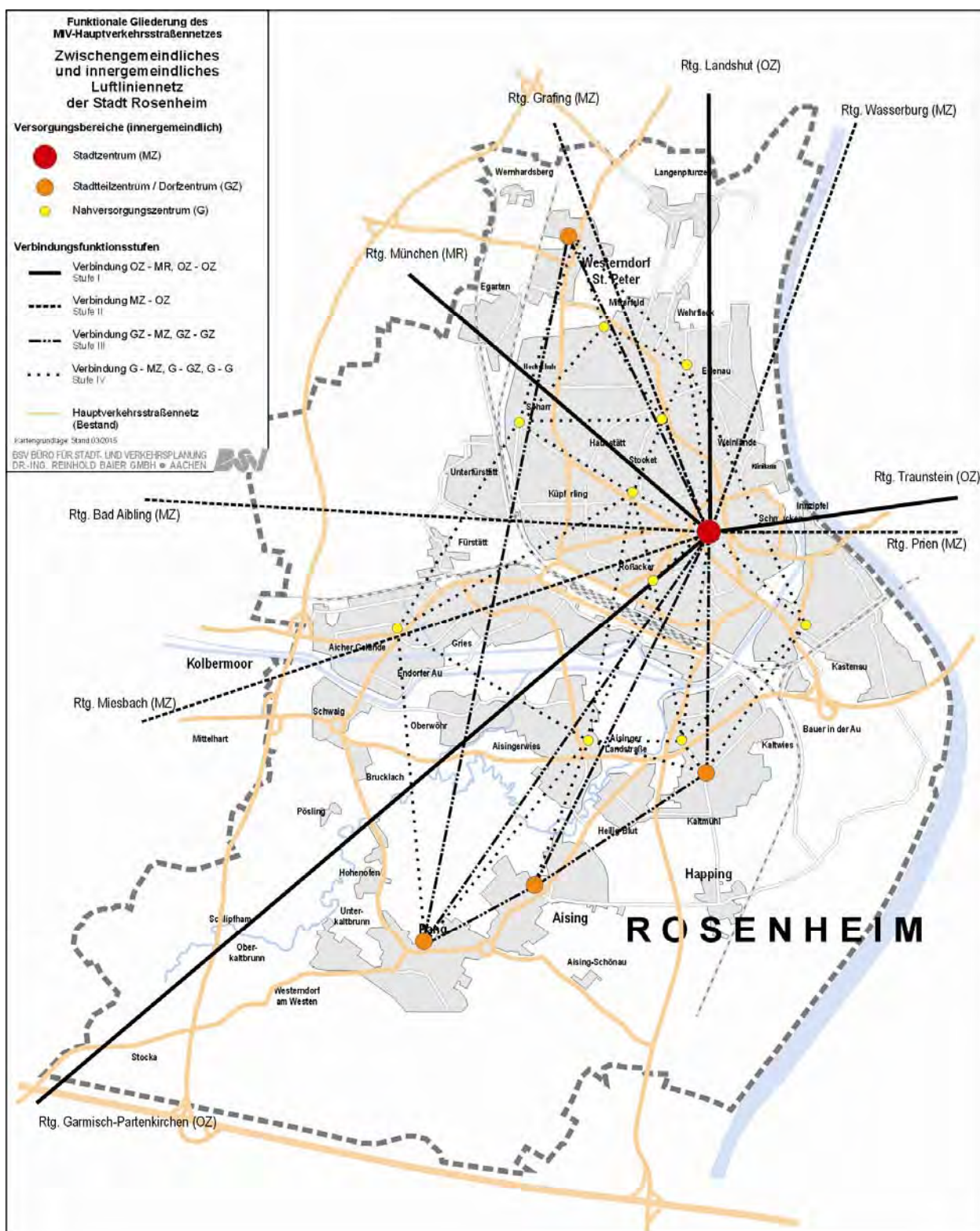


Bild 81: Luftlinienverbindungen der Verbindungsfunktionsstufen I bis IV für die Stadt Rosenheim

Durch die überlagerte Darstellung der Luftliniennetze ist für ausgewählte Verbindungen zu erkennen, dass mehrere Verbindungsfunktionsstufen übereinander liegen. Dies gilt beispielsweise für die Verbindung Stadtzentrum – Stadtteilzentrum Westerndorf St. Peter der VFS III und der zusammengesetzten Teilverbindungen Stadtzentrum – Nahversorgungszentrum Ebersberger Straße –

Nahversorgungszentrum Uhlandstraße – Stadtteilzentrum Westerdorf St. Peter der VFS IV.

7.2.3 Übertragung des Luftliniennetzes auf das bestehende Hauptverkehrsstraßennetz des Kfz-Verkehrs

Die Neugliederung bezieht sich auf das bestehende innerstädtische Hauptverkehrsstraßennetz des Kfz-Verkehrs, gegebenenfalls ergänzt um einzelne Abschnitte. Daraus ergibt sich, dass die hier durchgeführte Neugliederung sich im Wesentlichen auf überregionale, regionale und nahräumliche Verbindungsfunktionsstufen (VFS II bis VFS IV) sowie die Kategoriengruppen „anbaufreie Hauptverkehrsstraßen“ (VS) und „angebaute Hauptverkehrsstraßen“ (HS) beschränkt (Tabelle 12, Bild 82).

Tabelle 12: Verknüpfungsmatrix zur Ableitung der Verkehrswegekategorien für den Kfz-Verkehr nach RIN

Verbindungsfunktionsstufe		Kategoriengruppe		Autobahnen	Landstraßen	anbaufreie Hauptverkehrsstraßen	angebaute Hauptverkehrsstraßen	Erschließungsstraßen
		0	I	AS	LS	VS	HS	ES
kontinental	0	AS 0				–	–	–
großräumig	I	AS I	LS I			–	–	–
überregional	II	AS II	LS II			VS II		–
regional	III	–	LS III			VS III	HS III	
nahräumig	VI	–	LS IV			–	HS IV	ES IV
kleinräumig	V	–	LS V			–	–	ES V

AS I	vorkommend, Bezeichnung der Kategorie
	problematisch aufgrund von Konflikten aus Funktionsüberlagerungen
–	nicht vorkommend oder nicht vertretbar

Anbaufreie, einbahnige Straßen außerhalb bebauter Gebiete werden in der Kategoriengruppe LS (Landstraßen) erfasst. Die Kategoriengruppe VS (anbaufreie Hauptverkehrsstraßen) umfasst anbaufreie Straßen im Vorfeld oder innerhalb bebauter Gebiete. Diese Straßen übernehmen im Wesentlichen Verbindungsfunktionen (Verbindungsstraßen). Die Straßenräume sind häufig geprägt von einer lockeren Bebauung mit Einrichtungen der tertiären Nutzung. Nur ein geringer Teil der Bebauung wird unmittelbar von der Straße erschlossen. Die Kategoriengruppe HS (angebaute Hauptverkehrsstraßen) umfasst angebaute bzw. anbaufähige Straßen innerhalb bebauter Gebiete, die im Wesentlichen der Verbindung dienen bzw. den Verkehr aus Erschließungsstraßen sammeln.

In Bezug auf die Einteilung des Hauptverkehrsstraßennetzes in anbaufreie und angebaute Netzabschnitte wird die Streckenlänge mit berücksichtigt. Die Zuordnung einer einzelnen Strecke zu einer Kategoriengruppe zwischen zwei Streckenabschnitten mit gleicher Zuordnung zur anderen Kategoriengruppe ändert sich nur dann, wenn der zwischenliegende Streckenabschnitt eine Mindestabschnittslänge von 500 m aufweist. Obwohl beispielsweise die Brücke Münchener Straße der Kategoriengruppe anbaufreie Hauptverkehrsstraße (VS) zugeordnet wird und zwischen zwei Streckenabschnitten der Kategoriengruppe angebaute Hauptverkehrsstraße (HS) liegt, wird sich im Rahmen der funktionalen Gliederung des Straßenverkehrsnetzes auf Grund ihrer geringen Abschnittslänge von rund 250 m ebenfalls als angebaute Hauptverkehrsstraße (HS) gewertet.

Zur Entlastung der B 15 wurde der Bau der sogenannten Westtangente als stadtnahe Umgehungsstraße beschlossen. Inzwischen wurde mit dem Bau begonnen. Die Fertigstellung des ersten süd-

lichen Bauabschnitts ist für 2015 vorgesehen. Da die Westtangente einen Einfluss auf die Neugliederung des Straßennetzes hat, wird diese im Rahmen der Neueinstufung berücksichtigt und durch ihre Gestaltung der Kategoriengruppe LS zugeordnet. Auf Grund ihrer städtischen Randlage beschränkt sich der Einfluss jedoch im Wesentlichen auf zwischengemeindliche Verbindungen (Bild 82).

Im Bereich des Bahnhofsareals wird zudem die bereits geplante Straße, die südlich parallel zu den Bahngleisen verläuft, berücksichtigt. Da diese Neubaustraße in unmittelbarer Nähe zur bestehenden Klepperstraße parallel verläuft, wird davon ausgegangen, dass die Klepperstraße zu einer Erschließungsstraße herabgestuft wird und die neue bahnparallele Straße die heutige Verbindungsfunktion der Klepperstraße übernimmt und damit als angebaute Hauptverkehrsstraße (HS) eingestuft wird (Bild 82).

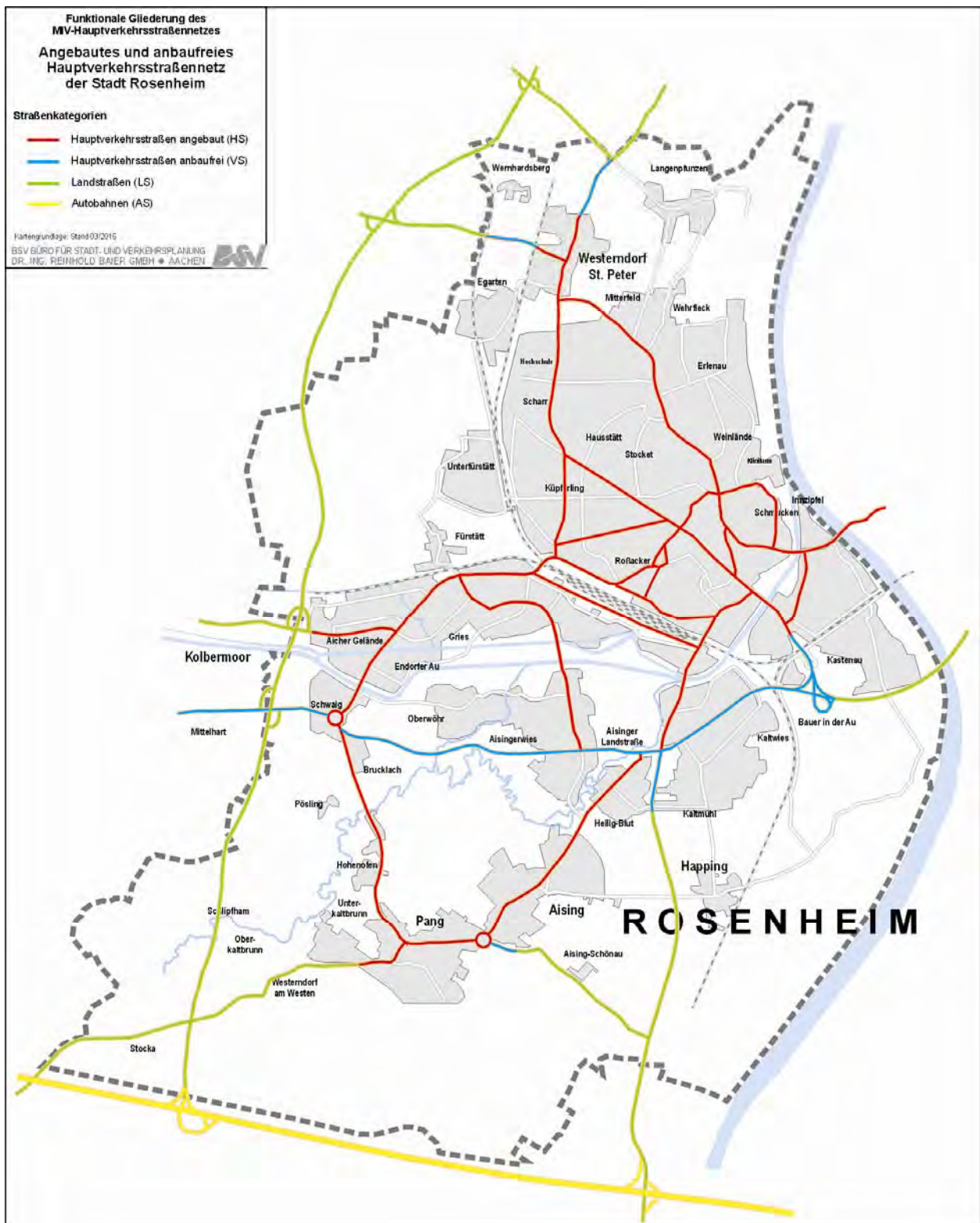


Bild 82: Untersuchungsnetz differenziert nach Verkehrswegekategorien

Die Luftlinienverbindungen werden Stufe für Stufe auf das bestehende Untersuchungsnetz übertragen. Die maßgebende Verbindungsstrecke wird dabei über die Reisezeit im unbelasteten Netz bestimmt. Mit Hilfe des Routenplaners googlemaps werden die möglichen Verbindungen zwischen zwei Zentren identifiziert und die Route mit der kürzesten Reisezeit im unbelasteten Straßennetz als maßgebend festgelegt. Neben der Reisezeit werden in Bezug auf die Festlegung der maßgeblichen Route noch weitere Aspekte berücksichtigt: Entlastung bebauter Gebiete, Vermeidung schützenswerter Gebiete, Führung auf verkehrssicheren Verkehrswegen und angemessene Angebotsqualität. Die Dokumentation der Routenbestimmung befindet sich im Anhang.

Da der Bau der Westtangente noch nicht abgeschlossen ist, wird diese derzeit nicht im Routenplaner berücksichtigt. Für die jeweiligen Luftlinienverbindungen wird daher die Reisezeit über die Westtangente auf Grund der Streckenlänge und einer angenommenen durchschnittlichen Fahrtgeschwindigkeit von 90 km/h abgeschätzt.

Nachfolgend werden die schrittweisen Umlegungsergebnisse dargestellt und erläutert.

Als erstes werden die Luftlinienverbindungen der Stufe I auf das bestehende Untersuchungsnetz übertragen. Dies sind die zwischengemeindlichen Verbindungen von Rosenheim nach München, Landshut, Traunstein und Garmisch-Partenkirchen. Zwischengemeindliche Verbindungen werden in der Regel bis zur Stadtgebietsgrenze bzw. zum nächstgelegenen Hauptverkehrsstraßen-Knotenpunkt geführt. Anschließend werden sie in Abhängigkeit der Entfernung des zentralen Ortes herabgestuft.

Die Verbindungen von Rosenheim zur Metropolregion München und zum Oberzentrum Garmisch-Partenkirchen verlaufen vom Stadtzentrum aus über die B 15 (Kufsteiner Straße) in Richtung der Autobahn A 8. Das Oberzentrum Traunstein ist über die Staatsstraße St 2095 an das Zentrum von Rosenheim angebunden. Die heutige Verbindung von Rosenheim zum Oberzentrum Landshut verläuft über die heutige B 15 (Westerndorfer Straße). Da davon auszugehen ist, dass sich über die Verbindung der Westtangente, die auf Grund ihrer großräumigen Verbindungsfunktion der Stufe I zugeordnet wird, Reisezeitvorteile ergeben, ist die Verbindung über die neue Westtangente hier maßgebend (Bild 83).

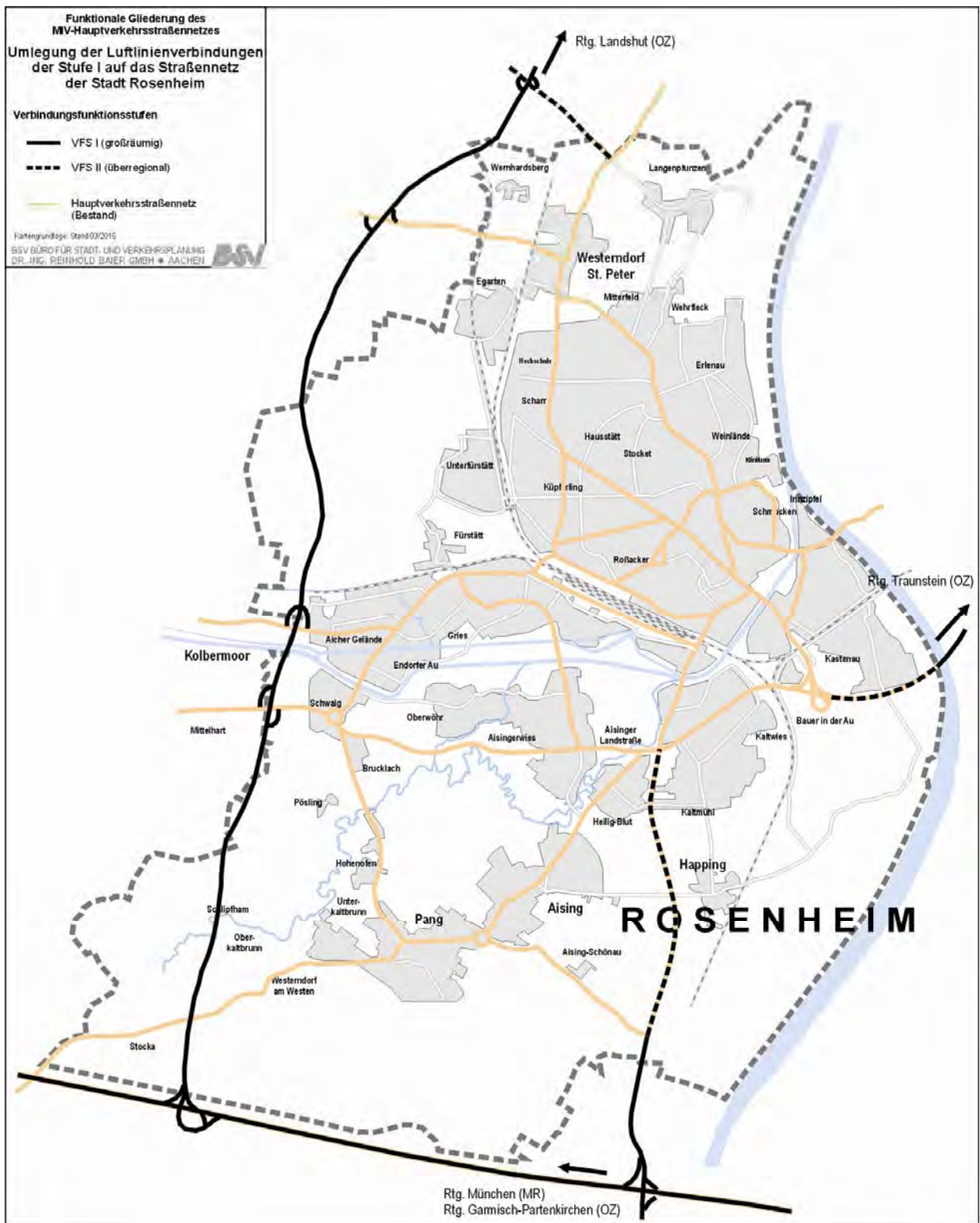


Bild 83: Umlegung der Luftlinienverbindungen der Stufe I

Als nächstes werden die Luftlinienverbindungen der Stufe II auf das bestehende Untersuchungsnetz übertragen. Es handelt sich hierbei um die zwischengemeindlichen Verbindungen zu den nächstgelegenen Mittelzentren (Miesbach, Bad Aibling, Grafing, Wasserburg, Prien). Diese Verbindungen werden analog zu den Luftlinienverbindungen der Stufe I bis an die Stadtgebietsgrenze bzw. zum nächstgelegenen Hauptverkehrsstraßen-Knotenpunkt geführt und anschließend herabgestuft.

Wie schon die Verbindungen nach München und Garmisch-Partenkirchen (Stufe I) führt auch die Verbindung nach Miesbach über die bestehende B 15 (Kufsteiner Straße) und weiter über die Autobahn A 8. Bei Überlagerung zweier oder mehrerer Verbindungsfunktionsstufen auf ein Netzelement ergibt sich die maßgebliche Verbindungsfunktionsstufe im Allgemeinen aus der höherrangigen Verbindungsfunktionsstufe. Da der B 15 (Kufsteiner Straße) bereits eine höherrangige Verbindungsfunktionsstufe zugewiesen wurde, bleibt diese bestehen und wird nicht erneut im Umlegungsergebnis dargestellt.

Analog wird die Verbindung nach Grafing auf die Staatsstraße St 2080 übertragen, die bereits durch die Übertragung der Luftlinienverbindung nach Landshut der Verbindungsfunktionsstufe II zugeordnet wurde. Auch diese Verbindungsstufe wird nicht erneut im Umlegungsergebnis dargestellt.

Die Verbindung nach Wasserburg verläuft über die bestehende B 15 (Westerndorfer Straße) und die Verbindung nach Prien über die Innstraße. Die schnellste Verbindung nach Bad Aibling führt dagegen von Westerndorf über die RO 19 (Bild 84).

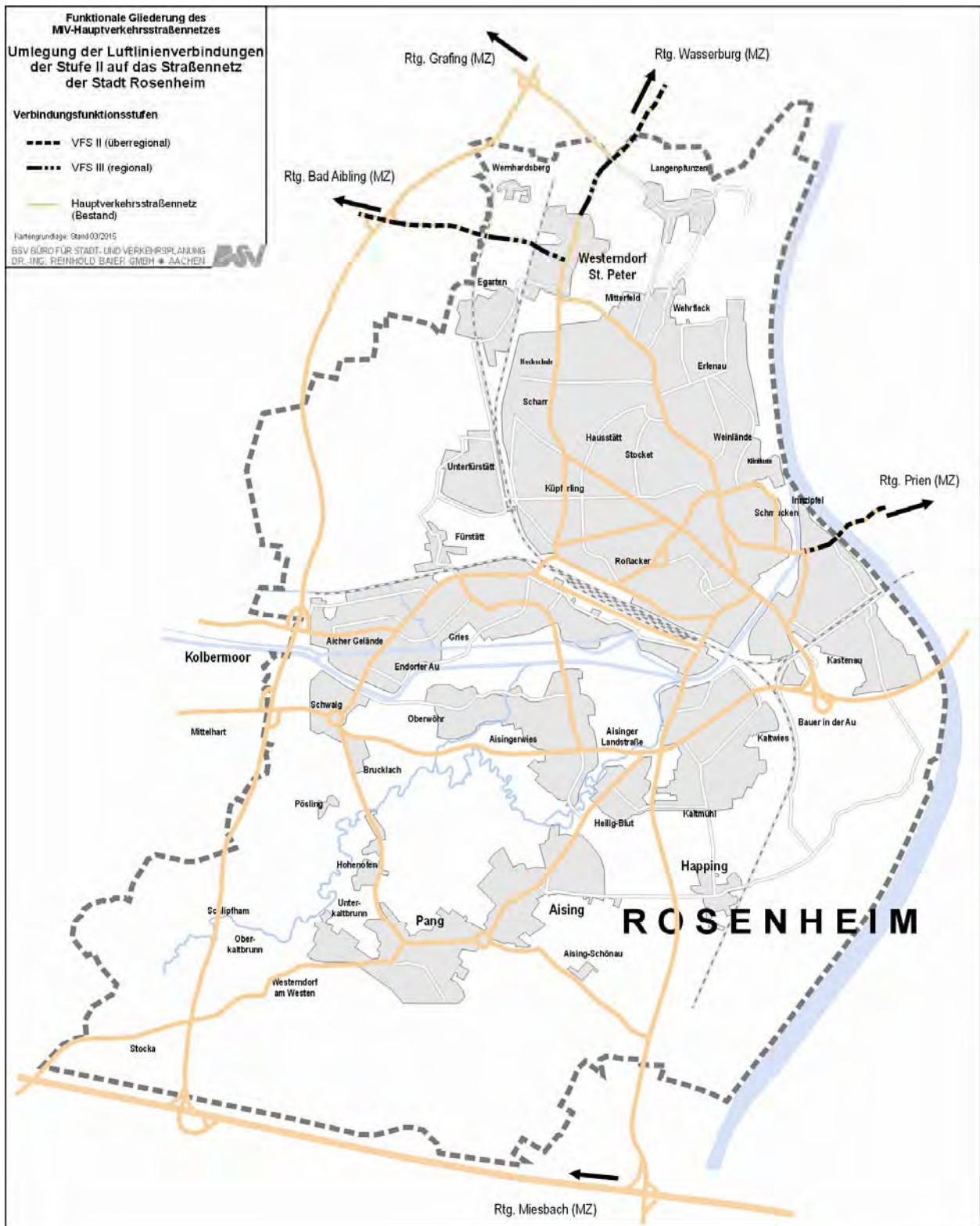


Bild 84: Umlegung der Luftlinienverbindungen der Stufe II

Im nächsten Schritt werden die Luftlinienverbindungen der Stufe III auf das Straßennetz übertragen. Es handelt sich hierbei um die innergemeindlichen Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum Rosenheim und den Stadtteilzentren sowie zwischen den Stadtteilzentren untereinander. Es werden insgesamt sieben Luftlinienverbindungen betrachtet.

Die Verbindung zwischen Stadtzentrum Rosenheim und Stadtteilzentrum Westerndorf St. Peter verläuft über die bestehende B 15 (Westerndorfer Straße). Die schnellste Route vom Stadtzentrum Rosenheim aus zum Stadtteilzentrum Kaltmühl führt über die Innsbrucker Straße und die Miesbacher Straße. Das Stadtteilzentrum Aising sowie das Stadtteilzentrum Pang sind beide über die Verbindung B 15 (Kufsteiner Straße) und Aisinger Straße zu erreichen.

Die Verbindungen zwischen den Stadtteilzentren Pang und Westerndorf St. Peter verläuft über die Äußere Münchener Straße und weiter über die bestehende B 15 (Westerndorfer Straße). Die Stadtteilzentren Pang und Aising sind über die Verbindung Panger Straße und Aisinger Straße am schnellsten erreichbar. Das Stadtteilzentrum Kaltmühl ist vom Stadtteilzentrum Aising aus über die Aisinger Straße und Miesbacher Straße erreichbar (Bild 85).

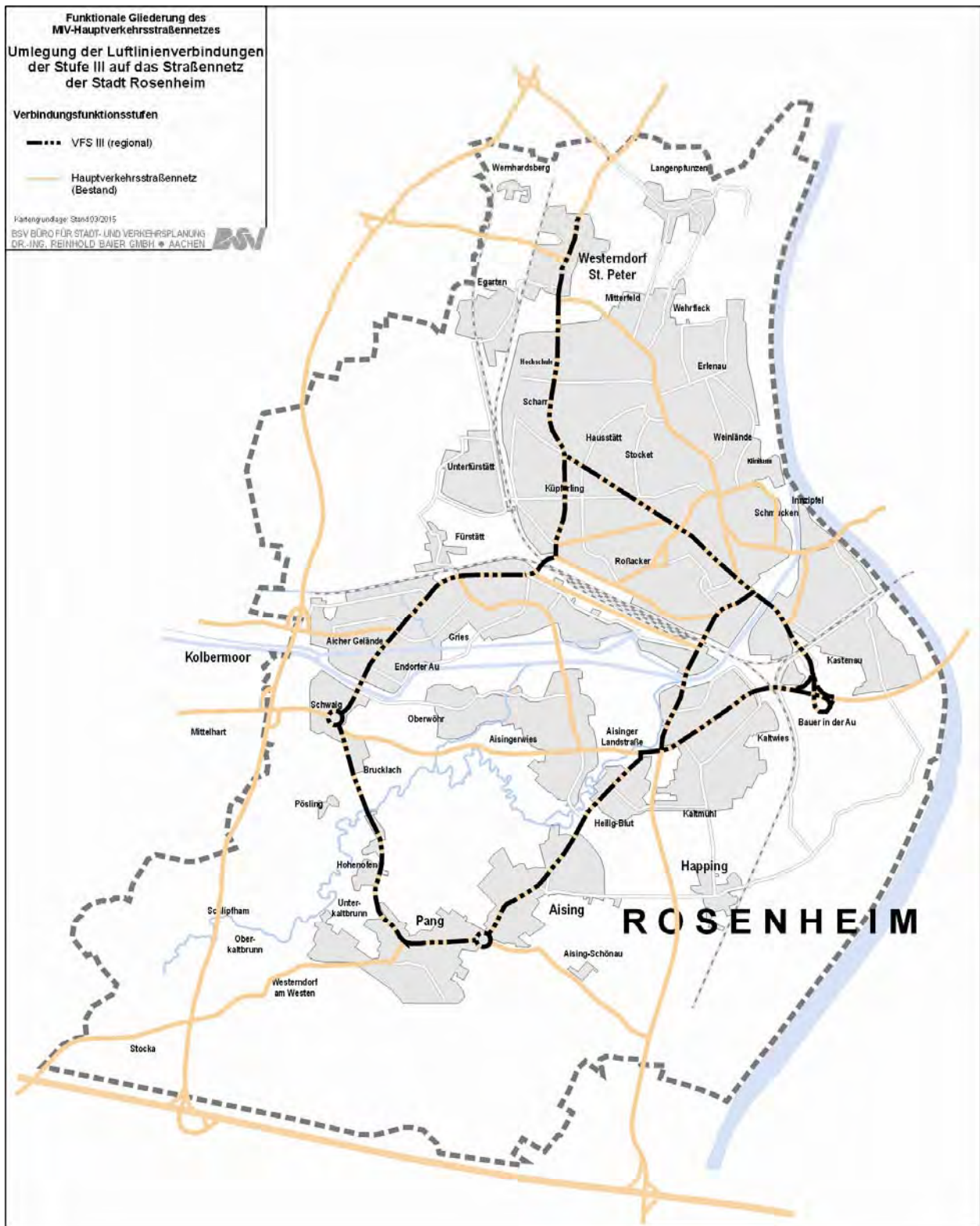


Bild 85: Umlegung der Luftlinienverbindungen der Stufe III

Zuletzt werden die Luftlinienverbindungen der Stufe IV auf das Straßennetz übertragen. Es handelt sich hierbei um die innergemeindlichen Verbindungen zwischen dem Stadtzentrum und den nächstgelegenen Nahversorgungszentren, zwischen den Stadtteilzentren und den nächstgelegenen Nahversorgungszentren sowie zwischen den Nahversorgungszentren untereinander. Es werden insgesamt 31 Luftlinienverbindungen betrachtet.

Auf Grund der Vielzahl an betrachteten Luftlinienverbindungen zwischen den verschiedenen innergemeindlichen Zentren werden die schnellsten Verbindungen im unbelasteten Straßennetz nicht mehr textlich beschrieben, sondern lediglich der Reihe nach aufgezählt (Bild 86):

- Stadtzentrum Rosenheim – Nahversorgungszentrum Austraße:
Frühlingstraße – Kaiser Straße – Ebersberger Straße,
- Stadtzentrum Rosenheim – Nahversorgungszentrum Ebersberger Straße:
Frühlingstraße – Kaiser Straße – Ebersberger Straße,
- Stadtzentrum Rosenheim – Nahversorgungszentrum Prinzregentenstraße:
Prinzregentenstraße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Stadtzentrum Rosenheim – Nahversorgungszentrum Münchener Straße:
Prinzregentenstraße – Samerstraße – Münchener Straße
(Prinzregentenstraße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Stadtzentrum Rosenheim – Nahversorgungszentrum Miesbacher Straße:
Rathausstraße – B 15 (Kufsteiner Straße)
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),,
- Stadtzentrum Rosenheim – Nahversorgungszentrum Chiemseestraße:
Rathausstraße – Innsbrucker Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Stadtteilzentrum Kaltmühl – Nahversorgungszentrum Chiemseestraße:
Innsbrucker Straße – Miesbacher Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Stadtteilzentrum Kaltmühl – Nahversorgungszentrum Miesbacher Straße:
B 15 (Kufsteiner Straße) – Miesbacher Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),,
- Stadtteilzentrum Kaltmühl – Nahversorgungszentrum Mangfallstraße:
Miesbacher Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Stadtteilzentrum Aising – Nahversorgungszentrum Mangfallstraße:
Aisinger Straße – Mangfallstraße

- (Aisinger Straße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),*
- Stadtteilzentrum Pang – Nahversorgungszentrum Mangfallstraße:
Panger Straße – Aisinger Straße – Mangfallstraße
(Panger Straße und Aisinger Straße werden nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Stadtteilzentrum Westerndorf St. Peter – Nahversorgungszentrum Austraße:
B 15 (Westerndorfer Straße) – Ebersberger Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Stadtteilzentrum Westerndorf St. Peter – Nahversorgungszentrum Uhlandstraße:
B 15 (Westerndorfer Straße) – Ebersberger Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Stadtteilzentrum Westerndorf St. Peter – Nahversorgungszentrum Marienberger Straße:
B 15 (Westerndorfer Straße)
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Nahversorgungszentrum Marienberger Straße – Nahversorgungszentrum Uhlandstraße:
B 15 (Westerndorfer Straße)
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Nahversorgungszentrum Marienberger Straße – Nahversorgungszentrum Prinzregentenstraße:
Prinzregentenstraße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Nahversorgungszentrum Marienberger Straße – Nahversorgungszentrum Ebersberger Straße:
B 15 (Westerndorfer Straße) – Ebersberger Straße
(B 15 wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Nahversorgungszentrum Marienberger Straße - Nahversorgungszentrum Georg-Aicher-Straße:
Hubertusstraße – Äußere Münchener Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
 - Nahversorgungszentrum Austraße – Nahversorgungszentrum Chiemseestraße:
Ebersberger Straße – Ludwigsplatz – Innstraße – Chiemseestraße,
 - Nahversorgungszentrum Austraße – Nahversorgungszentrum Ebersberger Straße:
Ebersberger Straße,
 - Nahversorgungszentrum Austraße – Nahversorgungszentrum Uhlandstraße:
Ebersberger Straße,
 - Nahversorgungszentrum Uhlandstraße – Nahversorgungszentrum Ebersberger Straße:
Ebersberger Straße,

- Nahversorgungszentrum Ebersberger Straße – Nahversorgungszentrum Prinzregentenstraße:
Ebersberger Straße – Frühlingstraße – Prinzregentenstraße
(Prinzregentenstraße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Prinzregentenstraße – Nahversorgungszentrum Münchener Straße:
Prinzregentenstraße – Samerstraße – Münchener Straße
(Prinzregentenstraße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Prinzregentenstraße – Nahversorgungszentrum Mangfallstraße:
Wittelsbacher Straße – Münchener Straße – Hochfellnstraße – Mangfallstraße
(Münchener Straße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Prinzregentenstraße – Nahversorgungszentrum Georg-Aicher-Straße:
Wittelsbacher Straße – Münchener Straße – Äußere Münchener Straße
(Münchener Straße und Äußere Münchener Straße werden nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Georg-Aicher-Straße – Nahversorgungszentrum Mangfallstraße:
Äußere Münchener Straße – Miesbacher Straße
(Äußere Münchener Straße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Mangfallstraße – Nahversorgungszentrum Münchener Straße:
Miesbacher Straße – B 15 (Kufsteiner Straße) – Gießereistraße – Münchener Straße
(B 15 (Kufsteiner Straße) Straße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Mangfallstraße – Nahversorgungszentrum Miesbacher Straße:
Miesbacher Straße – B 15 (Kufsteiner Straße)
(B 15 (Kufsteiner Straße) Straße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Miesbacher Straße – Nahversorgungszentrum Münchener Straße:
B 15 (Kufsteiner Straße) – Gießereistraße – Münchener Straße
(B 15 (Kufsteiner Straße) Straße wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet),
- Nahversorgungszentrum Miesbacher Straße – Nahversorgungszentrum Chiemseestraße:
B 15 (Kufsteiner Straße) – Innsbrucker Straße
(wird nicht dargestellt, da bereits der Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet).

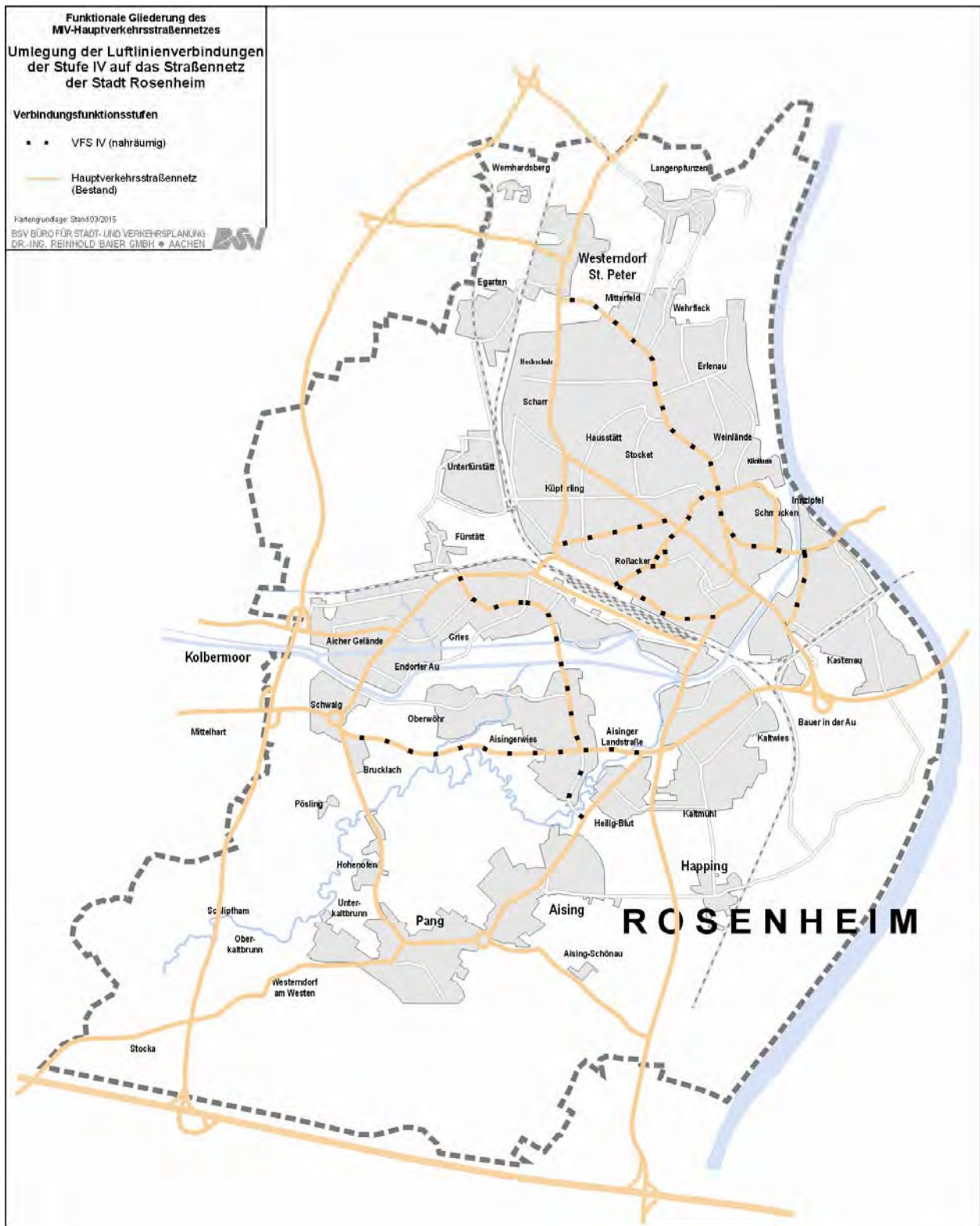


Bild 86: Umlegung der Luftlinienverbindungen der Stufe IV

Durch die Überlagerung der einzelnen Umlegungsschritte ergibt sich die nachfolgend dargestellt Zuordnung von Verbindungsfunktionsstufen (Bild 87).

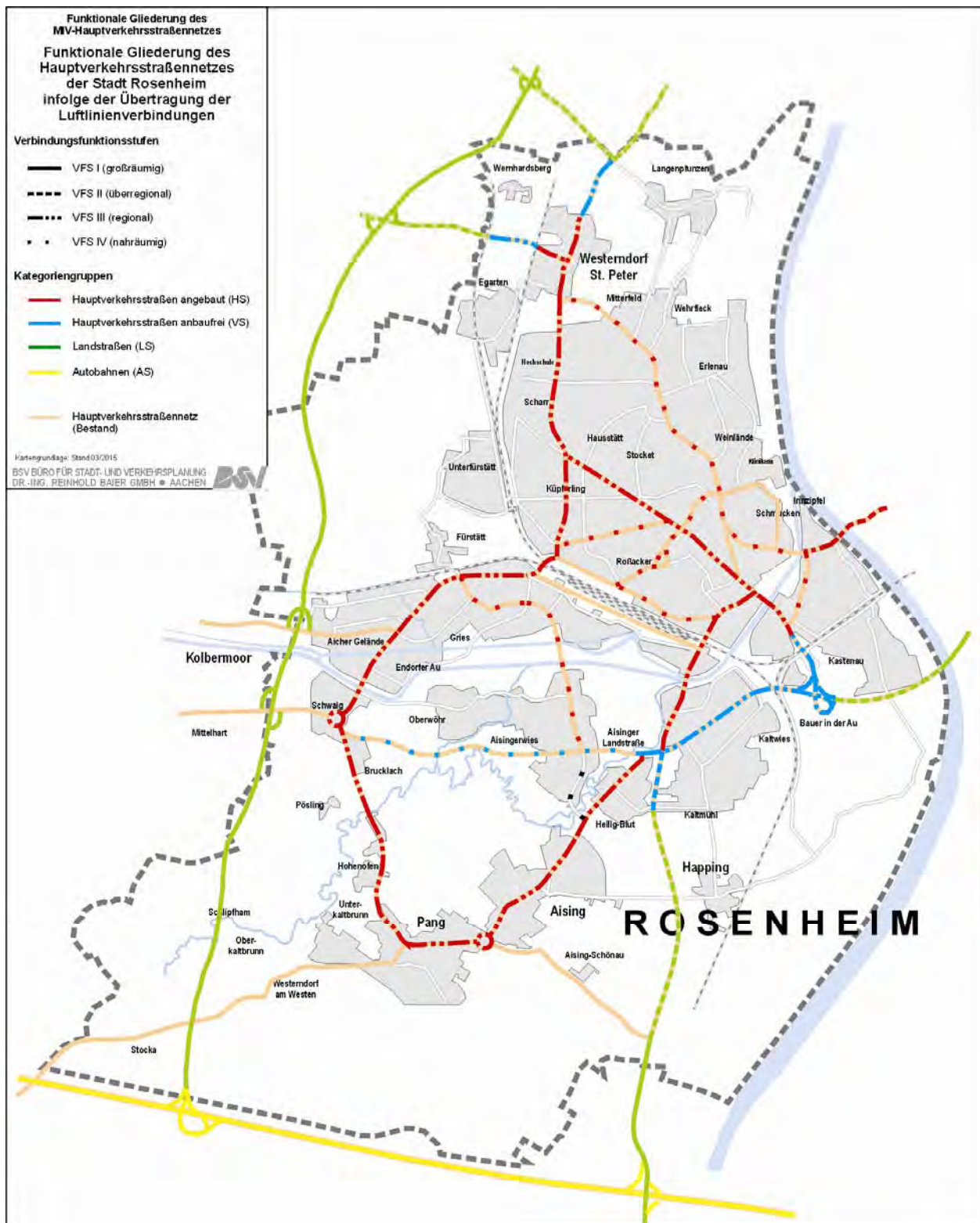


Bild 87: Funktionale Gliederung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs der Stadt Rosenheim nach RIN 2008 infolge der Übertragung der Luftlinienverbindungen zwischen den Zentren

Nach der Übertragung der Luftlinienverbindungen auf das Straßennetz verbleiben einzelne Hauptverkehrsstraßen, denen noch keine Verbindungsfunktionsstufe zugeordnet wurde. Dies sind konkret:

- Ellmaierstraße/Schönfeldstraße,
- Münchener Straße zwischen Hubertusstraße und Aventinstraße,
- Königstraße,
- Neue bahnparallele Straße,
- Brannenburger Straße (St 2078),
- Am Wasen (St 2010) in Richtung Westerndorf und Au bei Bad Aibling,
- Äußere Münchener Straße (St 2078) in Richtung Kolbermoor,
- Georg-Aicher-Straße.

Die Strecke Ellmaierstraße/Schönfeldstraße ist eine Hauptverkehrsstraße, die eine Umfahrung des verkehrsberuhigten Geschäftsbereichs Ludwigsplatz (zulässige Höchstgeschwindigkeit 20 km/h) ermöglicht. Sie ist an beiden Seiten an Straßen der Verbindungsfunktionsstufe IV angeschlossen. Analog zum direkten Umfeld wird vorgeschlagen, die Strecke **Ellmaierstraße/Schönfeldstraße** ebenfalls in die Verbindungsfunktionsstufe IV einzuordnen.

Da ein Teilstück der Verbindungsstrecke Münchener Straße/Gießereistraße der Verbindungsfunktionsstufe IV zugeordnet ist, wird im Hinblick auf die Durchgängigkeit vorgeschlagen, die **Münchener Straße zwischen Hubertusstraße und Aventinstraße** ebenfalls der Verbindungsfunktionsstufe IV zuzuordnen.

Ähnliches gilt für die Königstraße. Da das Teilstück Ebersberger Straße und Kaiserstraße bereits der Verbindungsfunktionsstufe IV zugeordnet ist, wird im Hinblick auf die Durchgängigkeit vorgeschlagen, die **Königstraße** ebenfalls der Verbindungsfunktionsstufe IV zuzuordnen.

Die neue bahnparallele Straße, die als angebaute Hauptverkehrsstraße eingestuft wurde, verläuft parallel zur Strecke Münchener Straße/Gießereistraße sowie Prinzregentenstraße/Rathausstraße (B 15). Sie ist vor allem für den Lkw-Verkehr von Bedeutung, da sie eine Vermeidung der zufahrtsbeschränkten Schienenunterführung auf der B 15 ermöglicht. Auch wenn zukünftig der Lkw-Durchgangsverkehr die Westtangente nutzen wird, bleibt diese Verbindung für Lkw-Lieferverkehre weiterhin von Bedeutung. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, die **neue bahnparallele Straße** analog der Prinzregentenstraße/Rathausstraße (B 15) als Verbindungsfunktionsstufe III einzustufen.

Die Brannenburger Straße (St 2078) bietet neben der Aisinger Straße einen alternativen Anschluss von Pang und Aising an die B 15. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, die **Brannenburger Straße** analog zur Aisinger Straße der Verbindungsfunktionsstufe III zuzuordnen.

Die Straße Am Wasen (St 2010) führt von Pang aus in Richtung Westerndorf und weiter in Richtung Miesbach und Bad Feilnbach. Miesbach ist ein Mittelzentrum, jedoch führt die schnellste Route im unbelasteten Straßennetz über die bestehende B 15 (Kufsteiner Straße) und dann weiter über die Autobahn. Die Verbindung über

die ST 2010 und weiter über die St 2089 zum Autobahnanschluss Bad Aibling ist längenbezogen etwas kürzer (1,2 km), jedoch ist die Fahrtzeit geringfügig länger (2 min). Da die maßgebende Übertragung der Luftlinienverbindung von Rosenheim nach Miesbach bereits über eine Verbindung mit einer höherrangigen Verbindungsfunktionsstufe verläuft wird vorgeschlagen, der Straße **Am Wasen (St 2010)** als alternative Verbindungsmöglichkeit von Rosenheim nach Miesbach der Verbindungsfunktionsstufe II zuzuordnen. Durch die Herabstufung der Verbindungsfunktionsstufen von zwischengemeindlichen Verbindungen an der Stadtgebietsgrenze bzw. an einem Hauptverkehrsstraßen-Knotenpunkt wird diese Verbindungsfunktionsstufe innerhalb des Stadtgebiets auf III herabgestuft.

Die St 2078 führt von Rosenheim-Schwaig nach Kolbermoor und bietet im weiteren Verlauf eine Anbindung an Bad Aibling. Die maßgebende Verbindungsstrecke von Rosenheim nach Bad Aibling führt als schnellste Verbindung im unbelasteten Straßennetz über die bestehende B 15 (Westerndorfer Straße) und weiter über die RO 19. Auch hier ist die Verbindung über die St 2078 längenbezogen etwas kürzer (1,1 km), jedoch ist die Fahrtzeit geringfügig länger (3 min). Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen die Verbindung über die **St 2078** analog der maßgebenden Verbindung über die B 15 und die RO 19 als alternative Verbindungsmöglichkeit ebenfalls der Verbindungsstufe II (außerhalb des Stadtgebiets) bzw. III (innerhalb des Stadtgebiets) zuzuordnen.

Die Georg-Aicher-Straße verläuft parallel zur Äußeren Münchener Straße (St 2078) in Richtung Kolbermoor. Da sie keine weiterführende Verbindung nach Bad Aibling hat, bietet sie zum einen den Anschluss an die Westtangente und zum anderen eine Verbindung des Rosenheimer Gewebegebiets West-Aicherpark mit dem Kolbermoorer Gewerbegebiet Spinnerei-Nord. Vor diesem Hintergrund wird vorgeschlagen, der **Georg-Aicher-Straße** bis zum Anschluss an die Westtangente die gleiche Verbindungsfunktionsstufe zuzuordnen wie der St 2078, d. h. der Verbindungsfunktionsstufe III.

Infolge der Übertragung der Luftlinienverbindungen auf das Straßennetz ergibt sich für die Miesbacher Straße zwischen Kreisverkehr Rosenheim-Schwaig und Aisinger Straße eine Verbindungsfunktionsstufe IV. Den beiden Abschnitte Äußere Münchener Straße (St 2078) und Miesbacher Straße zwischen B 15 (Kufsteiner Straße) und Innsbucker Straße der Ost-West-Achse durch Rosenheim wurde dagegen die Verbindungsfunktionsstufe III zugeordnet. Vor dem Hintergrund, dass es sich hierbei um die einzige Ost-West-Achse durch Rosenheim handelt wird vorgeschlagen die **Miesbacher Straße zwischen Kreisverkehr Rosenheim-Schwaig und Aisinger Straße** in Anlehnung an die östliche und westliche Fortführung aufzuwerten und der Verbindungsfunktionsstufe III zuzuordnen.

Der **südliche Abschnitt der Mangfallstraße** gehört derzeit nicht dem Hauptverkehrsstraßennetz an. Der genannte Abschnitt ist aber Bestandteil der Verbindung zwischen dem Stadtteilzentrum Aising und dem Nahversorgungszentrum Mangfallstraße und wurde daher der Verbindungsfunktionsstufe IV zugeordnet. Es bleibt nun offen, ob der südliche Teil der Mangfallstraße in Anlehnung an

den nördlichen Teil als angebaute Hauptverkehrsstraße (HS IV) oder als Erschließungsstraße (ES IV) eingestuft werden soll.

Infolge der aufgeführten Erläuterungen ergeben sich folgende Ergänzungs- und Änderungsvorschläge (Bild 88).

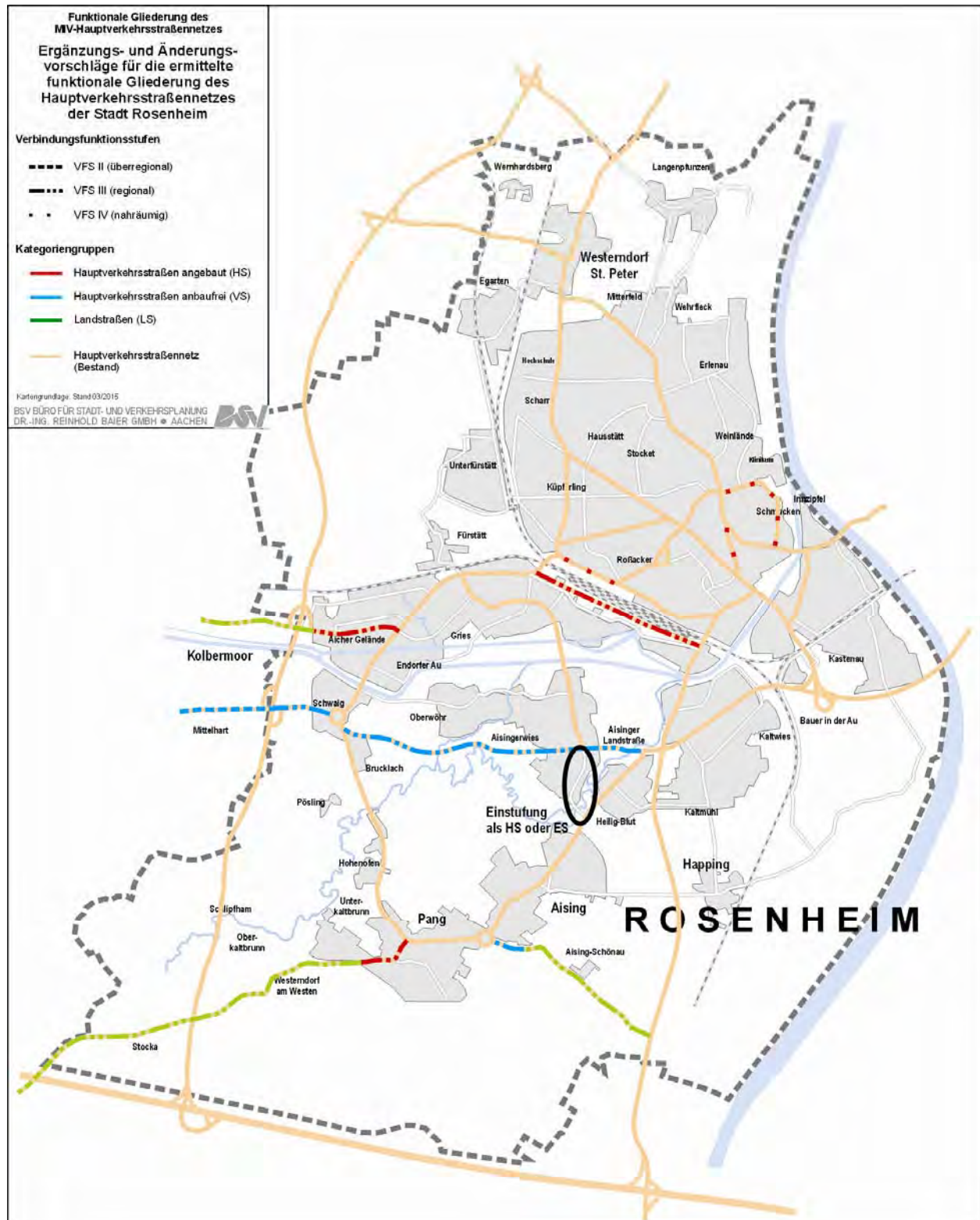


Bild 88: Ergänzungs- und Änderungsvorschläge in Bezug auf die funktionale Gliederung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs der Stadt Rosenheim nach RIN 2008 infolge der Übertragung der Luftlinienverbindungen zwischen den Zentren

Werden die Ergänzung- und Änderungsvorschläge befolgt, so ergibt sich die nachfolgend dargestellte funktionale Gliederung des Hauptverkehrsstraßennetzes der Stadt Rosenheim (Bild 89).

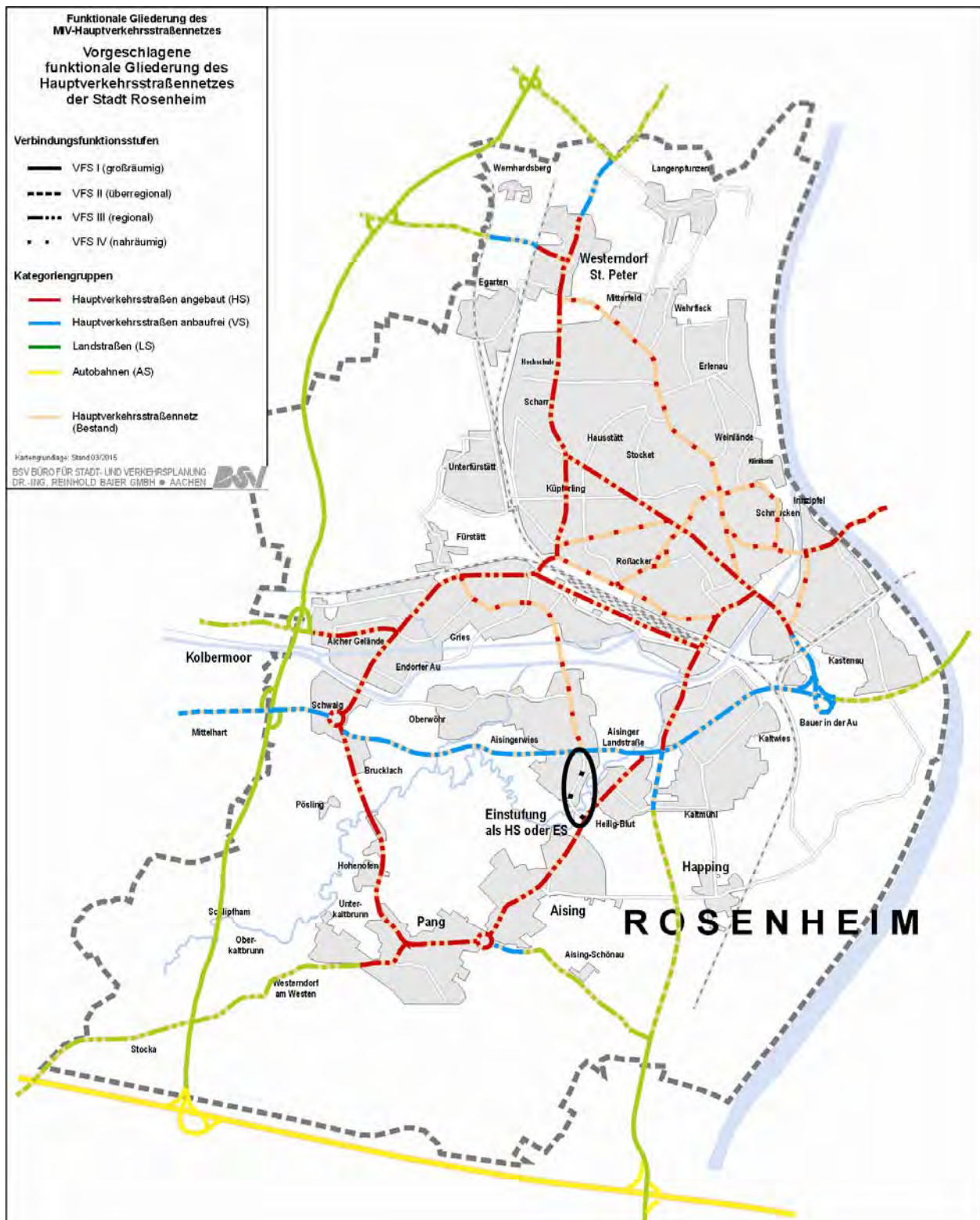


Bild 89: Vorgeschlagene funktionale Gliederung des Hauptverkehrsstraßennetzes des Kfz-Verkehrs der Stadt Rosenheim nach RIN 2008

Infolge der vorgeschlagenen funktionalen Gliederung hat die bestehende B 15 (Westerndorfer Straße, Kufsteiner Straße) eine höherrangige Verbindungsfunktionsstufe als die Ebersberger Stra-

ße und ist daher im Hinblick auf Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsqualität vorrangig zu behandeln.

Weitergehende Maßnahmenvorschläge können nur mit ergänzenden verkehrlichen Detailuntersuchungen abgeleitet werden.

7.3 Maßnahmen im MIV-Netz

Neben den bereits geplanten Maßnahmen im MIV-Netz (Bild 75) gibt es in Rosenheim keine räumlichen Möglichkeiten für weitere Ausbaumaßnahmen.

Im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplans werden für das MIV-Netz Detailuntersuchungen für neue Einbahnstraßenregelungen am Ludwigsplatz und Variantenbetrachtungen im Rosenheimer Norden durchgeführt.

7.3.1 Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich

Mit dem Ziel der Entlastung des Ludwigsplatzes befinden sich derzeit zwei Varianten einer Einbahnstraßenregelung bei der Stadt Rosenheim in der Diskussion. Die erste Variante (nachfolgend als Rechenfall 1A bezeichnet) umfasst eine kurze Einbahnstraßenregelung in Richtung Norden in der Kaiserstraße zwischen Am Salzstadel und Ellmaierstraße. Die Einbahnstraßenregelung in der zweiten Variante (nachfolgend als Rechenfall 1B bezeichnet) ist dagegen etwas länger. Sie ist in Richtung Norden in der Kaiserstraße zwischen Ruedorfferstraße und Ellmaierstraße angeordnet. Diese beiden Varianten der Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten im Bereich Ludwigplatz und Kaiserstraße sowie der Erreichbarkeit der Wohn- und Geschäftslage überprüft. Weitere Varianten der Einbahnstraßenregelung im Innenstadtbereich zur Verbesserung der dortigen Verkehrsqualität erscheinen nicht sinnvoll.

Für die Bearbeitung dieses Bausteins wurde das bei der Stadt Rosenheim vorliegende Verkehrsmodell verwendet. Dazu wurden zunächst die zwischenzeitlich umgesetzten Netzänderungen bei der Stadt Rosenheim abgefragt und in das Modell eingearbeitet. Durch Umlegung der bestehenden Quell-Ziel-Matrix auf das aktualisierte Netz wurden für einen späteren Vergleich die Netzbelastungen im Analysefall berechnet. Anschließend wurden die beiden Varianten der Einbahnstraßenregelung getrennt in das aktualisierte Straßennetz des Ausgangsfalls eingearbeitet (Rechenfall 1A und 1B). Zur Bestimmung der Auswirkungen wurde erneut die bestehende Quell-Ziel-Matrix auf das jeweilige Straßennetz der beiden Varianten umgelegt (Bild 90).

Es zeigt sich, dass in beiden Rechenfällen (1A und 1B) die Einbahnstraßenregelung zu einer verkehrlichen Entlastung im Bereich Ludwigsplatz / Kaiserstraße führt, gleichzeitig aber die parallelverlaufenden Routen (Rathausstraße und Schöfeldstraße) nur eine geringfügige Mehrbelastung aufweisen (Bild 90, Tabelle 13). Im Rechenfall 1A, der kürzeren Einbahnstraßenregelung, wird eine Entlastung auf der Kaiserstraße um 4.700 Kfz/24h erreicht. Durch Verlängerung der Einbahnstraßenregelung bis zur Ruedorfferstraße (Rechenfall 1B) wird die entlastende Wirkung nur geringfügig verstärkt. Weitere 800 Kfz/24h meiden den Bereich Ludwigsplatz / Kaiserstraße.

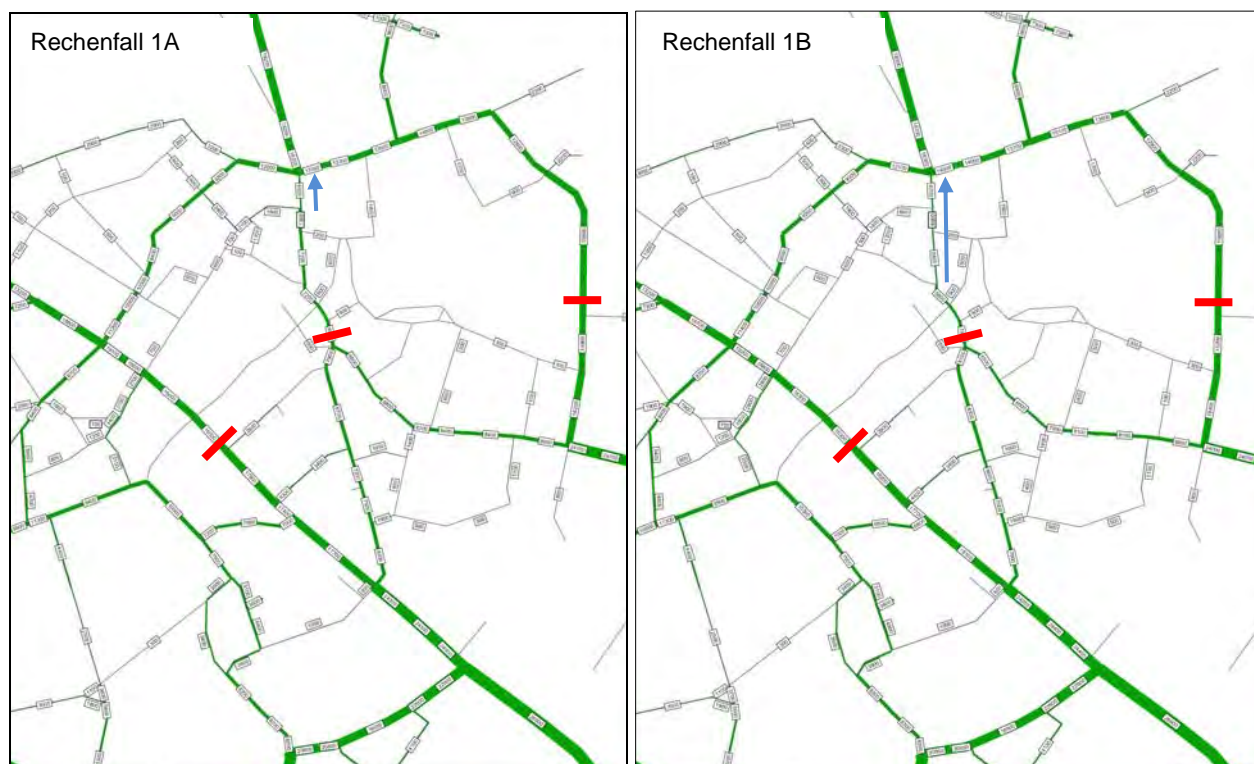


Bild 90: Gesamtverkehrsbelastung im Rechenfall 1A und 1B (Kfz/24h)
 Quelle: PTV AG; Aktualisierung Verkehrsmodell Rosenheim, 2008 und
 BSV: Aktualisierung des MIV-Verkehrsnetzes auf den Stand 2013)

Tabelle 13: Verkehrsbelastungen an ausgewählten Querschnitten

Straßenquerschnitt	Ausgangsfall [Kfz/24h]	Rechenfall 1A [Kfz/24h]	Rechenfall 1B [Kfz/24h]
Rathausstraße	14.000	16.000	16.300
Ludwigsplatz / Kaiserstraße	13.300	8.600	7.800
Schönfeldstraße	13.600	15.500	15.800

Bei der kurzen Einbahnstraßenlösung (Fall A) werden bereits 80% der bei der längeren Lösung (Fall B) erreichten Entlastung erzielt. Die Belastungsreduzierung verlagert sich relativ gleichmäßig auf die westlich und östlich gelegenen Umfahrungsmöglichkeiten, deren Mehrbelastungen vertretbar sind. Da in Fall A zudem weniger Verkehr in die umliegenden kleineren Straßen verdrängt wird, wird diese kurze, leichter umzusetzende Einbahnstraßenlösung empfohlen.

7.3.2 Rosenheim-Nord

Die Stadt Rosenheim plant den Bau eines Nahversorgungszentrums im nördlichen Stadtgebiet von Rosenheim. Schon heute zeigt sich dort eine hohe Verkehrsbelastung (Bild 91), wodurch es vor allem im morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr immer wieder zu Störungen im Verkehrsablauf kommt.

- Variante 1a:
Minimale Verlegung des Knotenpunkts Westerndorfer Straße / Ebersberger Straße in südliche Richtung; dreiarmiger Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
- Variante 1b:
Minimale Verlegung des Knotenpunkts Westerndorfer Straße / Ebersberger Straße in südliche Richtung; dreiarmiger Knotenpunkt als Kreisverkehr
- Variante 2a:
Verlegung des Knotenpunkts Westerndorfer Straße / Ebersberger Straße in südliche Richtung und Anschluss von Marienberger Straße; vierarmiger Knotenpunkt mit Lichtsignalanlage
- Variante 2b:
Verlegung des Knotenpunkts Westerndorfer Straße / Ebersberger Straße in südliche Richtung und Anschluss von Marienberger Straße; vierarmiger Knotenpunkt als Kreisverkehr

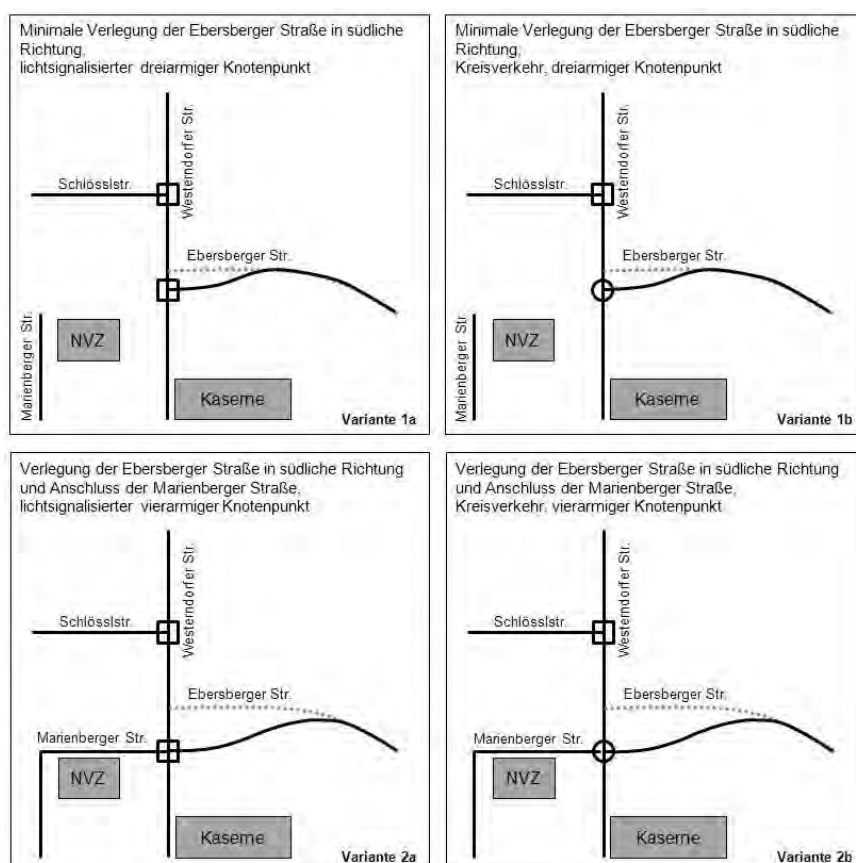


Bild 92: Skizzen der vier Varianten der Gestaltung des Knotenpunkts Westerndorfer Straße / Ebersberger Straße

Bei den Varianten 1a und 1b wird der Anschluss der Ebersberger Straße an die Westerndorfer Straße so gering wie möglich in südliche Richtung verschoben, so dass ausreichende Längen für die Abbiegestreifen vorhanden sind bzw. ausreichend Platz für den Ausbau eines Kreisverkehrs vorhanden ist. Das geplante Nahversorgungszentrum wird über die Marienberger Straße angebunden, die weiter südlich an die Westerndorfer Straße angeschlossen wird.

umgekehrte Richtung, d. h. in westlicher Fahrtrichtung, in etwa das gleiche Verteilungsbild.

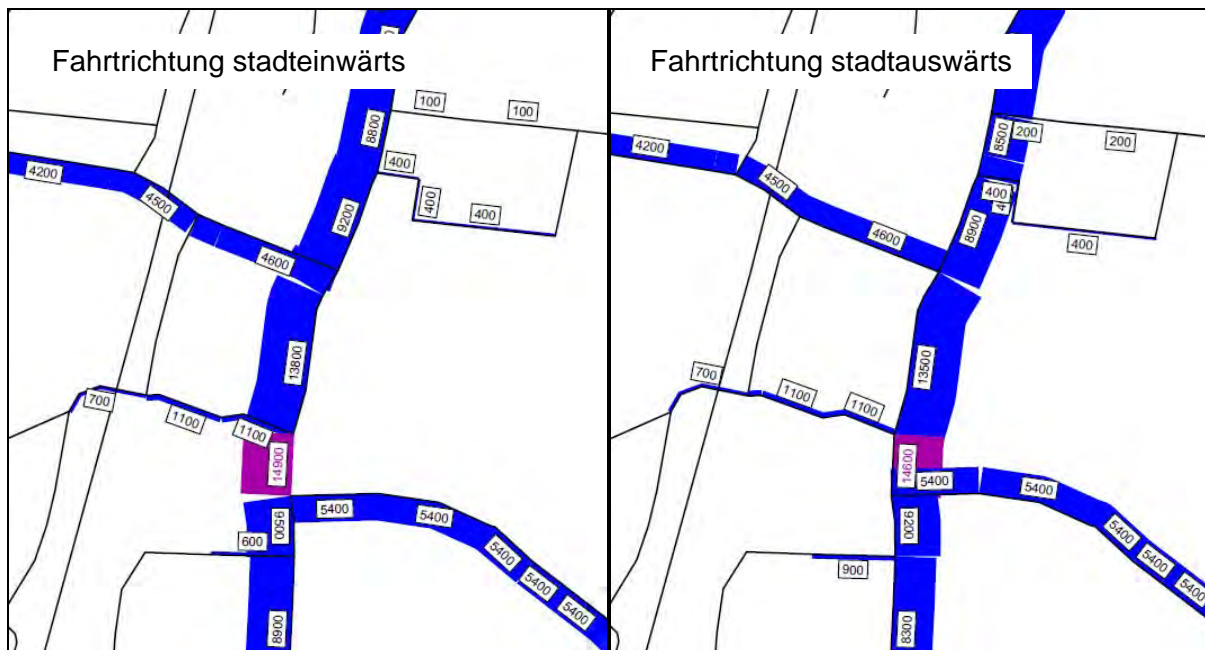


Bild 94: Linkanalyse Westerdorfer Straße Fahrtrichtung Süden und Ebersberger Straße Fahrtrichtung Osten

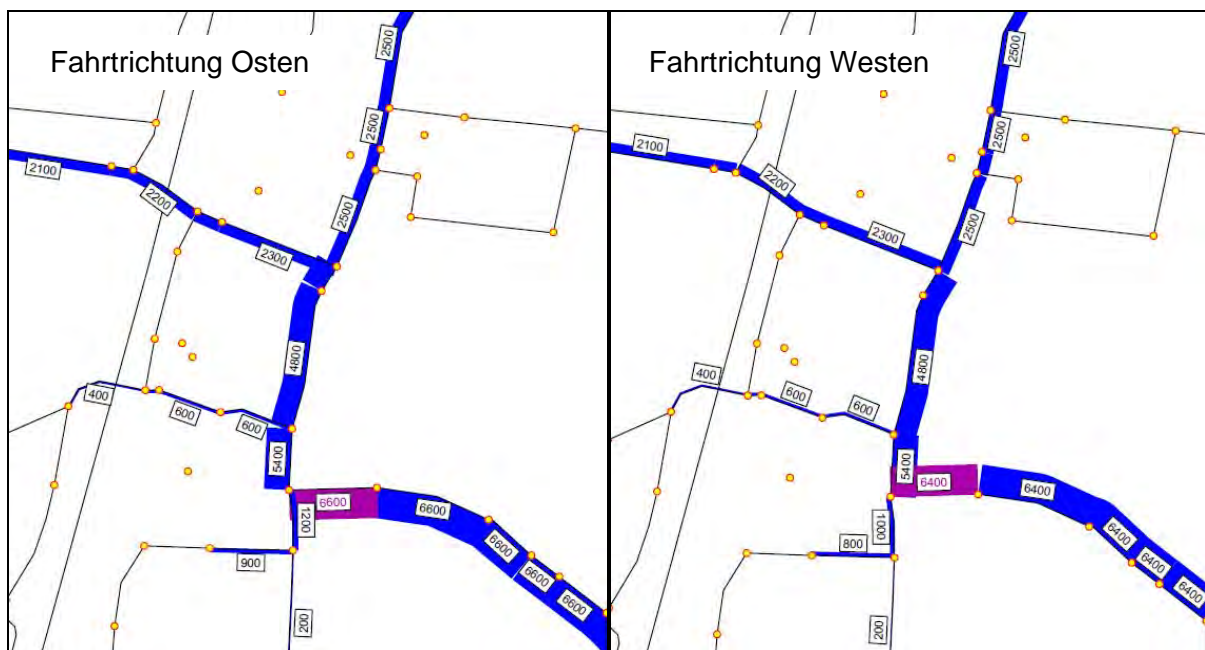


Bild 95: Linkanalyse Ebersberger Straße, Fahrtrichtung Osten und Westen

Die Stadt Rosenheim möchte daher nun für die oben aufgeführten Varianten die Verkehrsqualität des Knotenpunkts Westerdorfer Straße / Ebersberger Straße analysieren. Hierzu soll die Leistungsfähigkeit der Knotenpunktvarianten unter Berücksichtigung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs mit Hilfe des HBS-Verfahren bewertet werden, so dass eine abschließende Festlegung einer geeigneten Variante getroffen werden kann.

8 Parken in der Stadt

8.1 Situation

Als Basis für die Entwicklung eines innerstädtischen Parkraumkonzepts in Rosenheim wurde 1995 eine umfassende Parkraumerhebung durchgeführt.

1997 erfolgte die Einführung des Parkleitsystems. An insgesamt 16 Standorten wird den Autofahrern auf dynamischen Wegweiser-elementen die Zahl der aktuell zur Verfügung stehenden freien Stellplätze von Parkierungseinrichtungen angezeigt. Diese Wegweisung beginnt an den Hauptzufahrtsstraßen zur Innenstadt und führt über alle wichtigen Entscheidungspunkte bis zum jeweiligen Parkhaus/Parkplatz.

Seit Inbetriebnahme des Parkleitsystems zeigt sich eine gleichmäßigere Auslastung einzelner Parkeinrichtungen. Außerdem konnte damit die verkehrspolitische Diskussion bezüglich der Parkraumsituation versachlicht werden.

Der Stadtrat hat 2001 zudem ein Parkraumkonzept beschlossen, das in den Folgejahren von 2001 bis 2004 umgesetzt wurde.

Das Stellplatzangebot der Parkstände am Straßenrand wurde von 1673 auf 1564, also um 109 Parkstände reduziert. Der Anteil der bewirtschafteten Parkstände hat von 75% auf 90% (Reduktion der kostenlosen Parkstände von 413 auf 155), der für die Bewohner von 7,5% auf 12% zugenommen. Bis 2010 wurden 139 im Mischungsprinzip bewirtschaftete Parkstände eingerichtet (Bild 96). Die vorgenommenen Veränderungen der Parkraumbewirtschaftung wirken sich auf die Parkraumkapazität aus: Bei unveränderter Anzahl der Parkmöglichkeiten nimmt die Parkraumkapazität für Kurzzeitparker (Besucher, Kunden) zu.

In einigen Bereichen gibt es noch immer Straßenabschnitte, die auf den Straßenseiten unterschiedliche Regelungen (Trennungs- oder Mischungsprinzip) haben. Dies sollte vermieden werden.

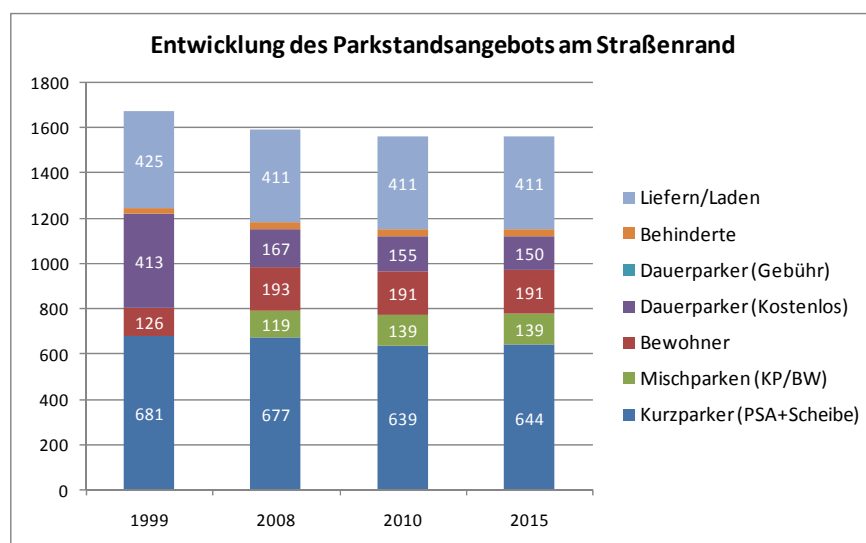


Bild 96: Entwicklung des Parkstandsangebot am Straßenrand 1999-2010 und Planung 2015

Quelle: Stadt Rosenheim

Die angestrebte Prioritätenreihung des Parkangebots im öffentlichen Straßenraum gemäß Parkraumkonzept: Vorrang für Liefen/Laden, an zweiter Stelle Kunden und Besucher, danach Bewohner und an letzter Stelle Dauerparker (Beschäftigte) wird inzwischen teilweise erreicht:

- Liefen/Laden: 26%
- Kurzzeitparken für Kunden/Besucher: 41%
- Mischungsprinzip: 9%
- Bewohnerparken: 9%
- Dauerparker: 10%

In den Parkieranlagen (Parkhäuser/Parkplätze) wurde das Angebot von 1999 bis 2010 um rund 1500 Stellplätze (entspricht einer Erhöhung um ca. 60%) aufgestockt. Der Zugewinn an Parkraum in den Parkieranlagen liegt somit weit über dem Wegfall im Straßenraum, das Angebot wurde in der Summe um rund 1400 Parkmöglichkeiten vergrößert (Bild 97).

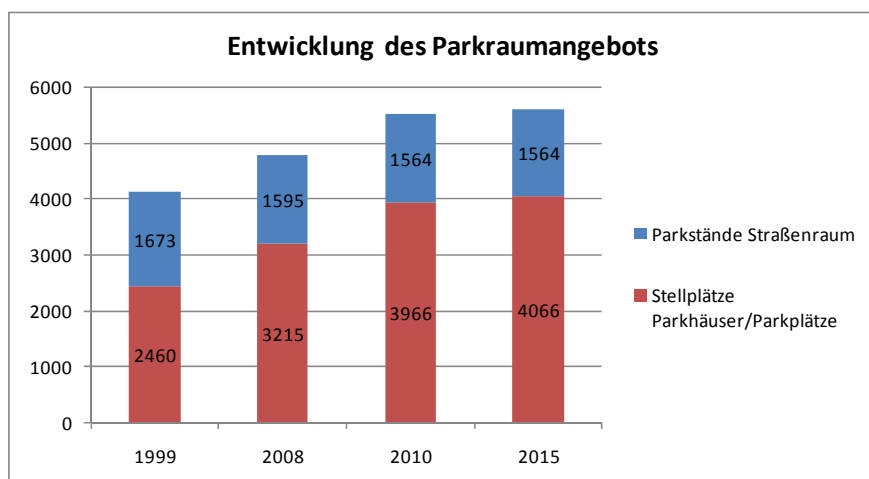


Bild 97: Entwicklung des Parkraumangebots 1999-2010 und Planung 2015
Quelle: Stadt Rosenheim

Bis zum Jahr 2015 sind nur marginale Veränderungen (weitere 100 neue Stellplätze in Parkhäusern) vorgesehen.

Die Nachfragesituation in den Parkhäusern und auf den Parkplätzen stellte sich 2008 an Normalwerktagen mit einer durchschnittlichen Spitzenstundenauslastung von 74% und am Samstag von 79% dar.

Die Auslastung der einzelnen Parkhäuser ist unterschiedlich: zentrumsnahe Parkhäuser (z. B. KuKo und Beilhack-Citydome) sind stärker ausgelastet als zentrumsferne (z. B. Hofbräu, Bild 98).

Bei der Betrachtung der gesamten Nachfragesituation (öffentlicher Straßenraum und Parkieranrichtungen) zeigt sich, dass das vorhandene Parkraumangebot in Rosenheim nur in wenigen Spitzenstunden an wenigen Spitzentagen im Jahr ausgelastet ist.

Der Parkraum im öffentlichen Straßenraum ist in zwei Parkzonen aufgeteilt (Bild 98). In der innenstadtnahen Parkzone 1 betragen die Gebühren für die ersten 90 Minuten jeweils 0,50 € je 30 Minuten und 2,50 € für zwei Stunden, in der entfernteren Parkzone 2 kostet die erste Stunde 0,50 € und jede weitere halbe Stunde



Das Parkraumangebot in Rosenheim ist nur in wenigen Spitzenstunden an wenigen Spitzentagen im Jahr ausgelastet.

0,50 € Damit sind die Parkgebühren im Zentrum vergleichsweise niedrig. Die Parkdauer ist in beiden Zonen auf zwei Stunden begrenzt.

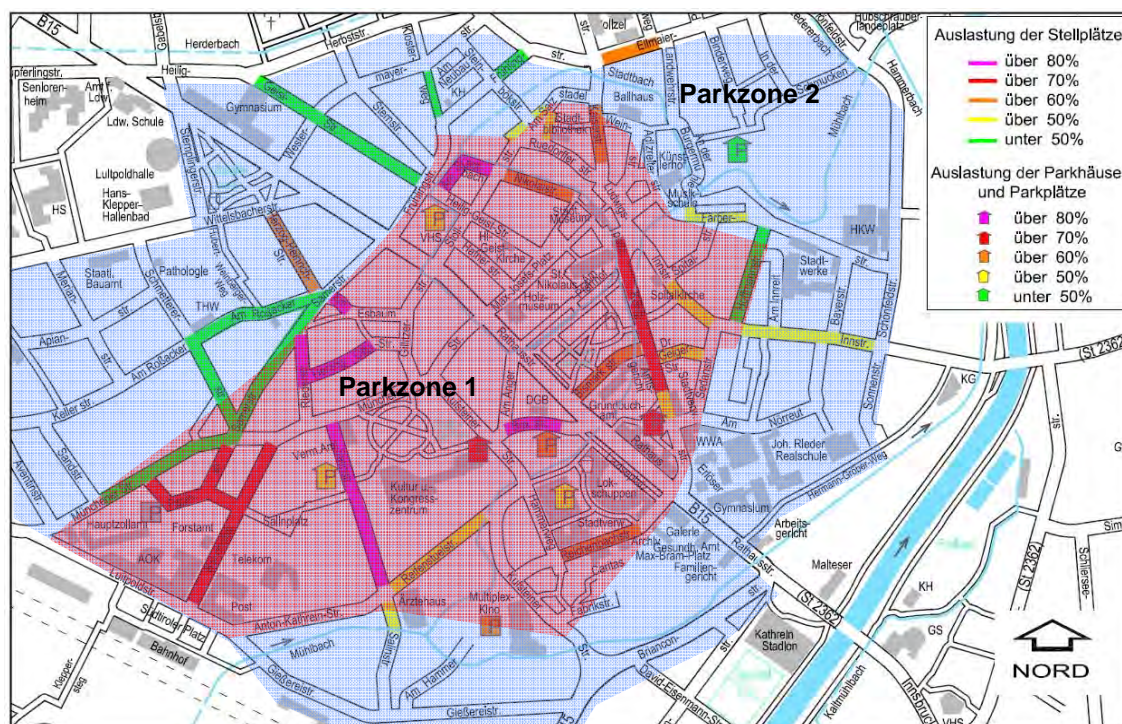


Bild 98: Auslastung des Stellplatzangebots im Straßenraum und in Parkierungsanlagen
Quelle: Stadt Rosenheim

In den meisten zentralen Parkhäusern beträgt die Parkgebühr für die erste Stunde 1,00 €, für die zweite Stunde 2,00 € und für jede weitere Stunde 1,00 € - 1,10 €. Damit ist das Parken in der Parkzone 2 günstiger als in den Parkierungseinrichtungen und in der Parkzone 1 in der ersten Stunde gleich hoch und für die zweite Stunde nur wenig teurer (Bild 99). Die mit dem im Parkraumkonzept verankerten Ziel: „Parken im Straßenraum muss teurer sein als in Parkhäusern“ angestrebte Verlagerung des Ruhenden Verkehrs aus dem Straßenraum in die Parkierungsanlagen wird durch die Preisgestaltung somit nicht erreicht.

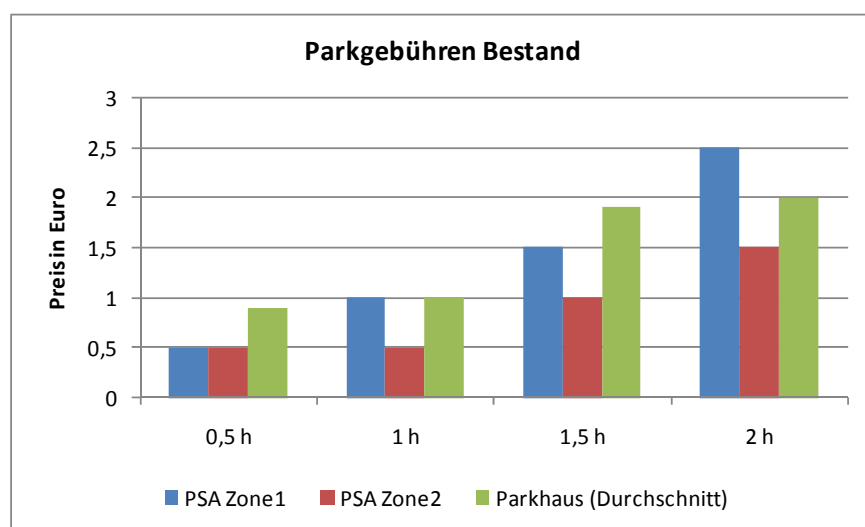


Bild 99: Parkgebühren Bestand (2010)
Quelle: Stadt Rosenheim

Der „Rosenheimer Parkchip“, der Parken durch den Einzelhandel sowie durch die Stadt Rosenheim subventioniert, wird wenig genutzt.

Die geringere Auslastung einiger Parkeinrichtungen ist auch ein Resultat der oben beschriebenen im Rosenheimer Straßenraum vergleichsweise niedrigen Parkgebühren bzw. des kostenlos zur Verfügung gestellten Parkraums.

Auf den Internetseiten der Stadt Rosenheim (www.rosenheim.de) findet sich eine umfassende Information über die Parkmöglichkeiten in der Innenstadt mit Stadtplan, Öffnungszeiten und Gebühren der Parkplätze und Parkhäuser. Für die an das Parkleitsystem angeschlossenen Einrichtungen werden die freien Plätze angezeigt.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Situation im ruhenden Verkehr aufgrund zahlreicher Untersuchungen und umgesetzter Konzepte in der Vergangenheit kaum Handlungsbedarf zeigt. Sowohl das Parkraumangebot wie auch die Parkraumbewirtschaftung sind gut auf die Nachfrage zugeschnitten. Lediglich die aufgeführten Maßnahmen (Vereinheitlichung der Bewirtschaftungsform an Straßenabschnitten) und Anpassung der tariflichen Gestaltung von Parken im öffentlichen Straßenraum und Parken in Parkhäusern) sollten ergänzt werden. Hierzu gehört auch die Überlegung, ob der heutige Parkraum auf der Loretowiese weiterhin kostenlos angeboten werden soll oder in Zukunft in die Parkraumbewirtschaftung integriert werden sollte. In Zusammenhang mit der Neugestaltung des Bahnhofsumfelds wird zudem die Ausweitung des P&R-Angebots im Bereich südlich der Bahngleise untersucht.

Der Verkehrsentwicklungsplan behandelt darüber hinaus Straßenabschnitte, in denen die Anlage von Schutzstreifen gemäß Schutzstreifennetz aufgrund schmaler Straßenraumbreiten den Entfall von Parkständen erfordert. Hierzu wurden die Auslastung der entsprechenden Parkstände sowie mögliche vorhandene Ausweichmöglichkeiten in der Umgebung betrachtet. Zudem wird die Situation am Ludwigsplatz betrachtet. Hier fielen in der Unfallanalyse relativ hohe Unfallzahlen in Zusammenhang mit dem ruhenden Verkehr auf.

8.2 Maßnahmen zur Steigerung des Besucheraufkommens in der Innenstadt

Im Hinblick auf die Steigerung der Attraktivität der Innenstadt von Rosenheim sind immer wieder verschiedene Maßnahmen in der politischen Diskussion. Es wird darüber nachgedacht, das Parken in der ersten Stunde in Parkhäusern kostenlos anzubieten. Auch wenn die heutige Auslastung der Parkhäuser noch freie Kapazitäten aufweisen, muss in diesem Zusammenhang beachtet werden, dass der Großteil der Parkhäuser in der innenstadtnahen Parkzone 1 liegen und hier bereits hohe Verkehrsbelastungen zu verzeichnen sind. Diese Maßnahme steht daher in Konkurrenz zum Wunsch flächendeckend eine ausreichende Verkehrsqualität zu erzielen.

Eine weitere mögliche Maßnahme ist die Einführung der sogenannten „Brötchentaste“ an Parkscheinautomaten, die ein kosten-

loses Kurzzeitparken ermöglicht. Da diese Maßnahme die kurzfristigen Besorgungen erleichtern soll, sind sinnvolle Einführungsstandorte zu identifizieren. Eine flächendeckende Einführung im Innenstadtbereich erscheint ohne detaillierte Prüfung weniger geeignet zu sein, da zum einen der heutige Parkraum im Straßenraum von Rosenheim durch niedrige Parkgebühren stellenweise bereits stärker ausgelastet ist. Zum anderen steht diese Maßnahmen ebenfalls in Konkurrenz zum Wunsch flächendeckend eine ausreichende Verkehrsqualität zu erzielen.

Grundsätzlich ist zu bedenken, dass heutige bestehende Maßnahmen in Rosenheim zur Subventionierung des Parkens (z. B. „Rosenheimer Parkchip“) nur wenig genutzt werden. Es stellt sich daher die Frage, ob mit dem bestehenden kostenlosen Parkraumangebot die neuen Subventionsmaßnahmen („Brötchentaste“ bzw. kostenloses Parken in der ersten Stunde) eine ausreichende Attraktivitätssteigerung bewirken können. Konkrete Potenzialabschätzungen können nur mit Hilfe von Detailuntersuchungen unter Berücksichtigung der Parkraumbewirtschaftung in den umliegenden Nachbarstädten durchgeführt werden.

8.3 Samerstraße/ Riederstraße

Für den als Einbahnstraße geführten Abschnitt der Samerstraße und die Riederstraße ist gemäß Schutzstreifennetz die Anlage einseitiger bzw. alternierender Schutzstreifen vorgesehen. Derzeit wird in diesen Straßenabschnitten zum Teil beidseitig geparkt (Bild 100, Bild 101).

Zu Beginn der Riederstraße wird in Fahrtrichtung auf der rechten Seite geparkt. In diesem Bereich beträgt die Fahrbahnbreite nach Analyse eines Videobilds rund 6,00 m. Nach dem Knotenpunkt Herzog-Otto-Straße kann beidseitig geparkt werden. Hier beträgt die Fahrbahnbreite rund 8,50 m. Auf Grund der Einbahnstraße ist die vorhandene Fahrbahnbreite unter Beibehaltung des Parkens für die einseitige Anlage eines Schutzstreifens von 1,25 m und einem Sicherheitsabstand von 0,50 m zum ruhenden Verkehr ausreichend (Bild 102). Vor diesem Hintergrund müssen keine Parkstände entfallen.

Zu Beginn der Samerstraße (aus Richtung Prinzregentenstraße) ist Verkehr in beiden Fahrtrichtungen zugelassen. Die Fahrbahnbreite beträgt hier etwa 7,60 m. Da kein Parken erlaubt ist, reicht die vorhandene Fahrbahnbreite zur Anlage von beidseitigen Schutzstreifen aus.

Auf dem Abschnitt zwischen Am Roßacker und Riederstraße wird bei Zweirichtungsverkehr einseitig auf der nördlichen Straßenseite geparkt. Hier beträgt die Fahrbahnbreite zwischen den Borden etwa 9,50 m. Unter Beibehaltung der vorhandenen Parkstände ist die beidseitige Anlage von Schutzstreifen nicht mehr möglich. Vor diesem Hintergrund wurde für diesen Abschnitt die einseitige Anlage eines Schutzstreifens vorgeschlagen.

Ab dem Knotenpunkt Riederstraße wird die Samerstraße als Einbahnstraße geführt. Es wird beidseitig bis zum Knotenpunkt Schmettererstraße geparkt. Die vorhandene Fahrbahnbreite von etwa 8,50 m reicht demnach durch die Einbahnstraßenregelung

ebenfalls zur einseitigen Anlage eines Schutzstreifens aus. Vor diesem Hintergrund müssen keine Parkstände entfallen.



Bild 100: Samerstraße – Einbahnstraße mit beidseitigem Parken



Bild 101: Riederstraße – Einbahnstraße mit beidseitigem Parken

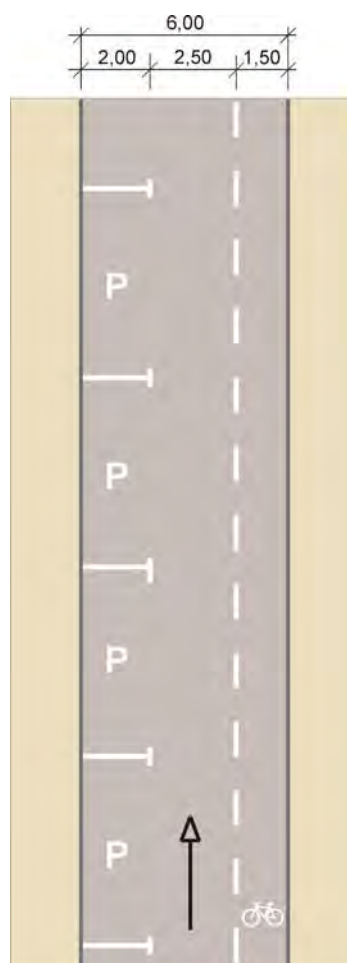


Bild 102: Einseitiger Schutzstreifen mit Parken in Einbahnstraße

8.4 Ebersberger Straße

In der Ebersberger Straße südlich der Hofmillerstraße wird auf Höhe des Einkaufsmarktes und der Realschule teilweise stadteinwärts einseitig geparkt (Bild 103, Bild 104; ca. 10 Parkstände). Bei Fahrbahnbreiten beträgt hier von Bord zu Bord ca. 8,30 m. Sollen, wie vom Fachgutachter vorgeschlagen, wegen der radfahrenden Schüler beidseitig Schutzstreifen angelegt werden, so müssen die vorhandenen 10 Parkstände entfallen. Zur Realisierung ist der Bau von Parkbuchten seitens der Stadt bereits vorgesehen.



Bild 103: Ebersberger Straße – einseitiges Parken südlich Hofmillerstraße



Bild 104: Ebersberger Straße – einseitige Parken in Höhe Realschule

8.5 Ludwigsplatz

Der Streckenabschnitt Kaiserstraße/Ludwigsplatz zwischen Eilmaierstraße und Innstraße schnitt bei der Unfallanalyse als Streckenabschnitte mit der höchsten Unfallkostendichte ab. Bei der weiteren Analyse zeigte sich, dass am Ludwigsplatz bei mehr als der Hälfte der Unfälle (12 von 23) Parken eine Rolle spielte.

Um die detailliertere Hinweise auf die Parksituation zu erhalten, wurden die Parkwechsel und -dauern der vorhandenen Längsparkstände (Höhe Grüner Markt bis Haus-Nr. 21) mittels Videoanalyse untersucht. Vor und hinter den sechs vorhandenen Parkständen wurde zeitweise zusätzlich falsch geparkt. Auf den somit acht genutzten Parkständen wurden innerhalb des Beobachtungszeitraums von 11 Stunden (9:00 bis 20:00 Uhr) 133 Parkwechsel erhoben. Der überwiegende Anteil der Parkvorgänge dauerte 15 Minuten und weniger (Bild 105). Hiervon parkten mehr als die Hälfte (58%) nur 5 Minuten und weniger. Bei der Videoanalyse wurden beim Ausparken drei Konfliktsituationen mit dem fließenden Verkehr beobachtet. In einem Konflikt war auch ein Radfahrer beteiligt.

Im Gegensatz zu den Senkrechtparkern am Ludwigsplatz entstehen durch Längsparker Einschränkungen der Sichtbeziehungen zwischen überquerenden Fußgängern und Kfz Richtung Kaiserstraße. Daher sollte überprüft werden, ob die Längsparkstände am Ludwigsplatz entfallen können.

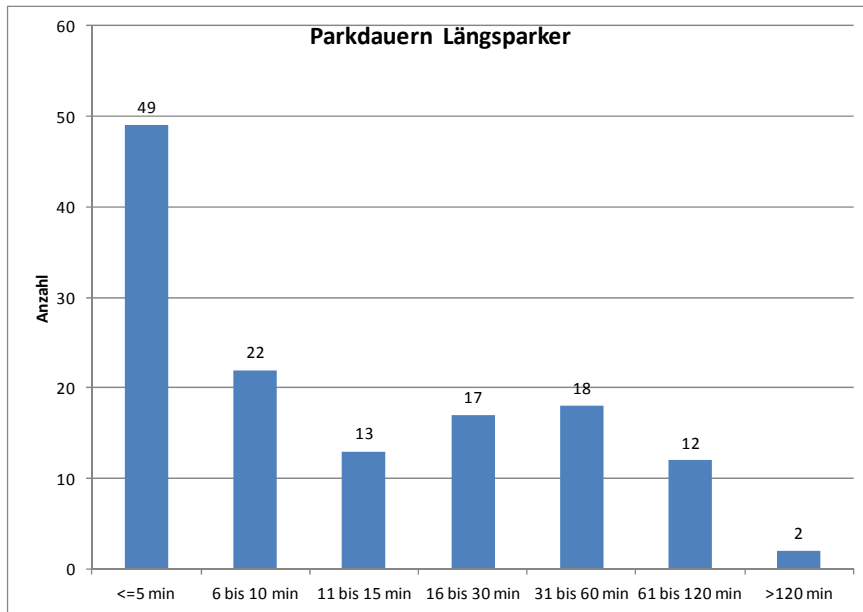
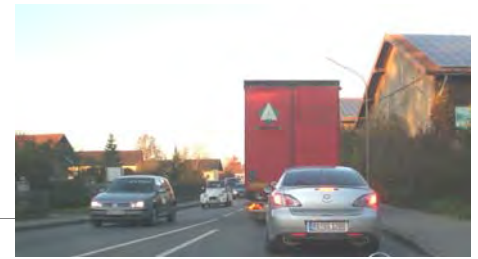


Bild 105: Parkdauern der Längsparker am Ludwigsplatz

Quelle: eigene Erhebungen BSV im Rahmen des Forschungsprojekts FE 77.0499/2010: Einsatzbereiche und Einsatzgrenzen von Straßenumgestaltungen nach dem sogenannten „Shared Space“-Prinzip (in Bearbeitung)

9 Wirtschaftsverkehr

In Rosenheim ist die Zuführung des Lkw-Verkehrs zur Bundesautobahn problematisch. Derzeit sind weder innerstädtisch, noch im Bereich der Ortsteile wirksame Ortsumfahrungen möglich, so dass auch in vielen angebauten Straßenabschnitten hohe Lkw-Belastungen auftreten (Bild 106).



Lkw-Verkehr belastet die Ortsdurchfahrten

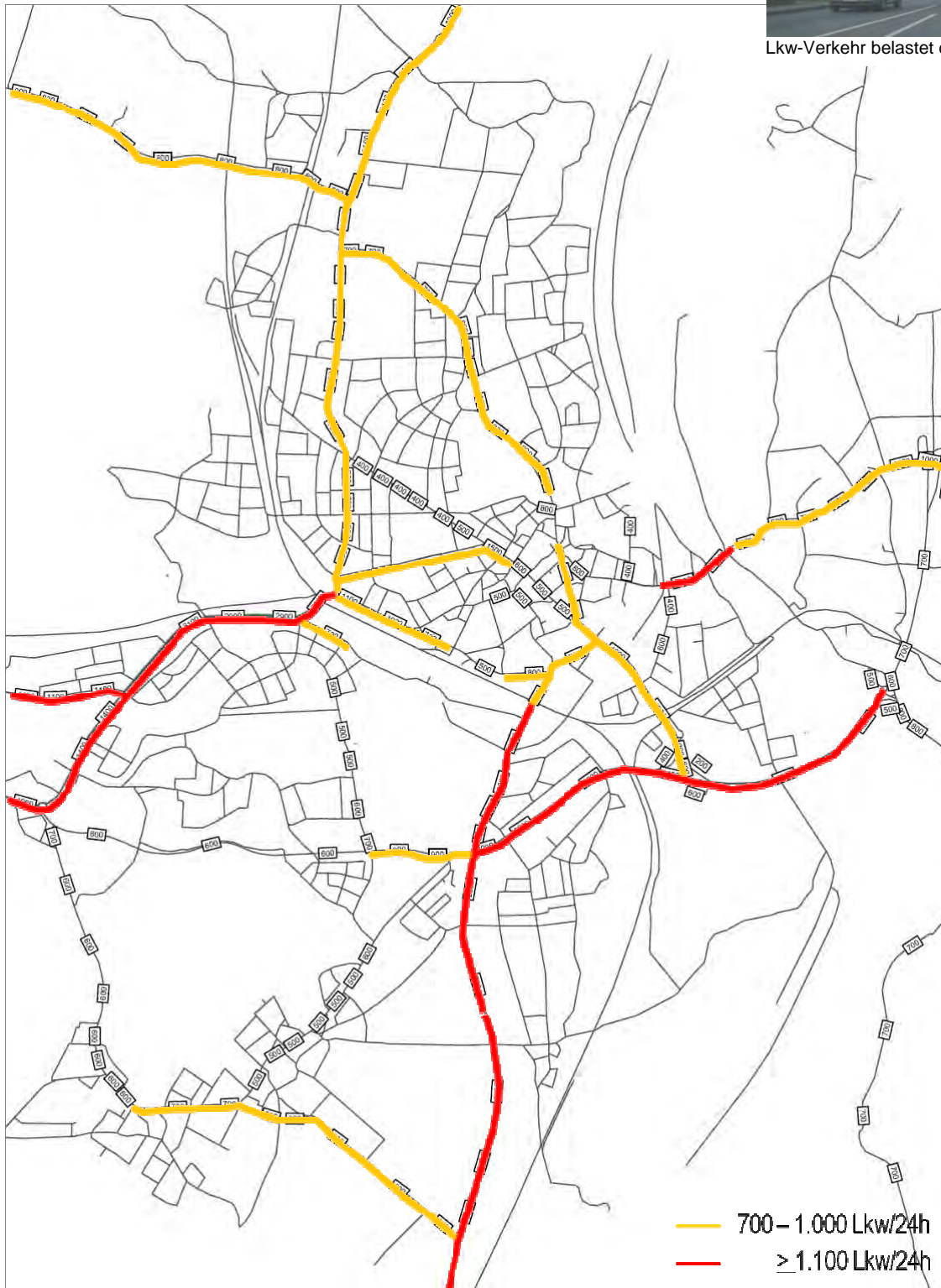


Bild 106: Lkw-Belastung auf hochbelasteten Straßen (Lkw/24h)

Quelle: PTV AG, Aktualisierung Verkehrsmodell Rosenheim, 2008; eigene Darstellung

Zu einer für alle Beteiligten verträglicheren Abwicklung des Güterverkehrs sind Maßnahmen auf unterschiedlichen Ebenen erforderlich, deren Zusammenspiel ein nachhaltiges Güterverkehrssystem schaffen kann.

Konkrete Maßnahmen hierzu sollen im Baustein „Wirtschaftsverkehr“ entwickelt werden. Dieser Baustein ist bisher nicht Bestandteil und soll in der weiteren Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans behandelt werden.

10 „Weiche Maßnahmen“

Die Potenzialanalyse hat für Rosenheim den Bedarf für eine Imageverbesserung des Zufußgehens und des Radfahrens aufgezeigt.

Durch öffentlichkeitswirksame Kampagnen für das Zufußgehen und Radfahren, beispielsweise durch das Aufzeigen von Vorteilen hinsichtlich Zeit, Gesundheit, Stressfreiheit mit Unterstützung durch Presse, Plakate und Lokalprominenz ließe sich das Meinungsbild zum Zufußgehen und Radfahren positiv beeinflussen. Ein zielgruppenbezogenes Mobilitätsmanagement, beispielsweise für Neubürger, könnte ebenfalls zur Förderung des umweltfreundlichen Zufußgehens und Radfahrens beitragen.

Vor dem Hintergrund der vergleichsweise hohen Unfallbelastung von Kindern wäre auch die Erstellung eines Kinderstadtplans eine erfolgversprechende Maßnahme³². Der Kinderstadtplan beruht auf einem erweiterten Ansatz, bei dem zum einen alle relevanten Verkehrssicherheitsinformationen dargestellt werden, die auch einen guten Schulwegplan ausmachen und zum anderen Kinder direkt beteiligt werden. Der ausgearbeitete Plan enthält damit alle wichtigen Informationen zur Verkehrssicherheit sowie zu den Spiel- und Freizeitangeboten von Kindern. Die Freizeitmobilität von Kindern ist besonders sicherheitsrelevant, weil mehr als zwei Drittel der Verkehrsunfälle mit zu Fuß gehenden und Rad fahrenden Kindern nicht auf dem Schulweg, sondern auf Freizeitwegen und beim Spielen auf der Straße passieren.

Maßnahmen zur Mobilitätserziehung für Schüler im Alter zwischen 10 und 14 Jahren sollten gemäß der Forderung aus den Ergebnissen zu den Kinderunfällen (Kap. 3.1.3) aufgrund der hohen Anteile der Radfahrurfälle von Auswärtsschülern in den Schulen stattfinden.

Die Wirksamkeit von „weichen“ Maßnahmen ist wesentlich abhängig von der Akzeptanz der Maßnahmen bei den angesprochenen Zielgruppen. Die gewählten Aktionsformen, Medien und Ansprachewege entscheiden mit, ob die Zielgruppen überhaupt erreicht werden und ob die umgesetzten Maßnahmen nachhaltige Wirkung erzielen.

Aus diversen Untersuchungen ergeben sich folgende Hinweise und Charakteristika, die für Wirksamkeit und Erfolg von „weichen“ Maßnahmen maßgeblich zu sein scheinen:

- **Langfristige Orientierung:** Einmalige oder punktuelle Aktivitäten ergeben in der Öffentlichkeit selbst bei hohem Aufwand offenbar wenig Nachhall und erzielen damit kaum anhaltende Wirkung. Ansprechende Kampagnenlogos/-slogans beispielsweise erhöhen durch ihren Einprägungs- und Wiedererkennungswert eine langfristige Wirkung.
- **Attraktives Einstiegsthema:** Besonders Erfolg versprechende oder wichtige, vor Ort anschlussfähige Einzelthemen eröffnen

³² BSV: Kinderstadtplan Berlin- Leitfaden und Materialien für Grundschulen. Pilotprojekt im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung Verkehr, Berlin 2008.

eine längerfristige Kontinuität. Dies gilt auch für die Durchführung von (konsequent evaluierten) Pilotprojekten, wenn deren Fortführung im Erfolgsfall gesichert ist (z. B. Kinderstadtplan)

- **Schwerpunkt „Nahmobilität“:** Projekte und Kampagnen, die das Zufußgehen und Radfahren als besonders umwelt- und gesundheitsfördernde Verkehrsarten gezielt in den Vordergrund stellen, scheinen besonders Erfolg versprechend.
- **Umsetzung von Verkehrsprojekten als Aufhänger:** Verbesserungen der örtlichen Verkehrsinfrastruktur ermöglichen teilweise eine andere Nutzung des Verkehrsangebots und stellen dadurch gewohntes Mobilitätsverhalten zur Disposition. Sie lassen sich daher gut als Anlass und Aufhänger für gezielte Informations- und Aufklärungskampagnen nutzen.
- **Angebote zum Erfahrungslernen:** Gezielte Erfahrungsangebote geben den Teilnehmern die Möglichkeit, unverbindlich und experimentell Neues auszuprobieren (z. B. Pedelecs), wenig bekannte Mobilitätsformen zu testen, ungewohnte Sichtweisen einzunehmen etc. und darüber hinaus selbst aktiv zu werden. Dies gilt auch für Angebote zur laiengestützten Problemanalyse (mittels Befragungen, Messungen etc.).
- **Beteiligung und Eigeninitiative:** Vertretern der Zielgruppen können an örtlichen Projekten und Aktionen direkt beteiligt und gezielt in Richtung Eigeninitiative unterstützt werden.
- **Betonung des Eigennutzes:** Besonders attraktiv erscheinen Projekte und Aktionsschwerpunkte, die auf positiv besetzten Angeboten (z. B. solchen mit Familien-, Freizeit-, Genussorientierung) beruhen und den individuellen Nutzen herausstellen. Dies gilt auch hinsichtlich vorliegender Eigenmotivlagen bei institutionellen Zielgruppen und potenziellen Kooperationspartnern (z. B. bei Unternehmen: Gesundheitsförderung, Leistungssteigerung, Kostensenkung, Motivation der Beschäftigten etc.).
- **Innovative Aktionselemente:** Projekte und Kampagnen mit innovativen Aktionselementen (z. B. „Gesundheitsstadtplan“, „Lehrpfad für das Zufußgehen“ etc.) sprechen die Zielgruppen besonders an. Dies gilt auch für Kampagnenbeiträge in Form eines Wettbewerbs mit Preisverleihung.
- **Einbindung von Politikern:** Politische Entscheider haben aufgrund ihrer Vorbildfunktion in der Öffentlichkeit und als Meinungsbildner eine besondere Bedeutung für den Erfolg eines Projekts bzw. einer Kampagne im Rahmen von „weichen“ Maßnahmen. Sie sind zugleich eine wichtige Zielgruppe, die es – auch durch die direkte Einbindung in die Aktivitäten – zu überzeugen gilt.
- **Unterstützung durch die öffentlichen Medien:** Eine enge Kooperation mit den öffentlichen Medien (z. B. mit gezielten Serviceleistungen für Redakteure) kann die Öffentlichkeitswirkung deutlich erhöhen. Die gilt in besonderem Maße für lokale Medien.
- **Verbindliche Kooperation:** Tragfähig erscheinen insbesondere Kooperationsstrukturen, die auf eine längere Zusammenar-

beit angelegt sind und nicht-öffentliche Partner wie z. B. Unternehmen, Gesundheitsdienstleister, Interessenverbände etc. einbeziehen. Die Einbindung von Sponsoren ermöglicht gleichzeitig Kosteneinsparungen für die einzelnen Kooperationspartner. Längerfristig angelegte Kooperationen bieten den Beteiligten auch Vorteile im „Tagesgeschäft“, weil sie Informationen auf kurzem Wege ermöglicht – man kennt sich eben. Verbindliche Angebote zum Erfahrungsaustausch zwischen den beteiligten Akteuren unterstützen dies zusätzlich.

Besonders wichtig erscheinen eine langfristige Orientierung, die Umsetzung von Schwerpunktkampagnen (statt vieler, vereinzelter Aktionen) sowie eine enge Kooperation aller Institutionen und Gruppen, die sich in Rosenheim lokal mit Themen einer nachhaltigen Mobilität befassen.

11 Beispiele für straßenräumliche Umgestaltungen

Im Baustein „Beispiele für straßenräumliche Umgestaltungen“ werden Möglichkeiten aufgezeigt, wie die Aufenthaltsqualität der Innenstadt und die Verträglichkeit innerhalb der Ortsteile verbessert werden kann, ohne die Kfz-Erreichbarkeit zu verschlechtern. Hierzu werden am Beispiel ausgewählter Straßenräume Umgestaltungsvorschläge zu alternativen Straßenraumaufteilungen entwickelt. Die Auswahl der Beispiele erfolgte auf der Basis der Analyseergebnisse in Bezug auf die Qualität im Fußgänger- und Radverkehr, die Verkehrssicherheit und die Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr (Bild 107). Da die größten Potenziale in Rosenheim in einer Verlagerung vom MIV auf den Radverkehr bestehen, erfolgt eine enge Verzahnung mit dem entwickelten Radverkehrskonzept.

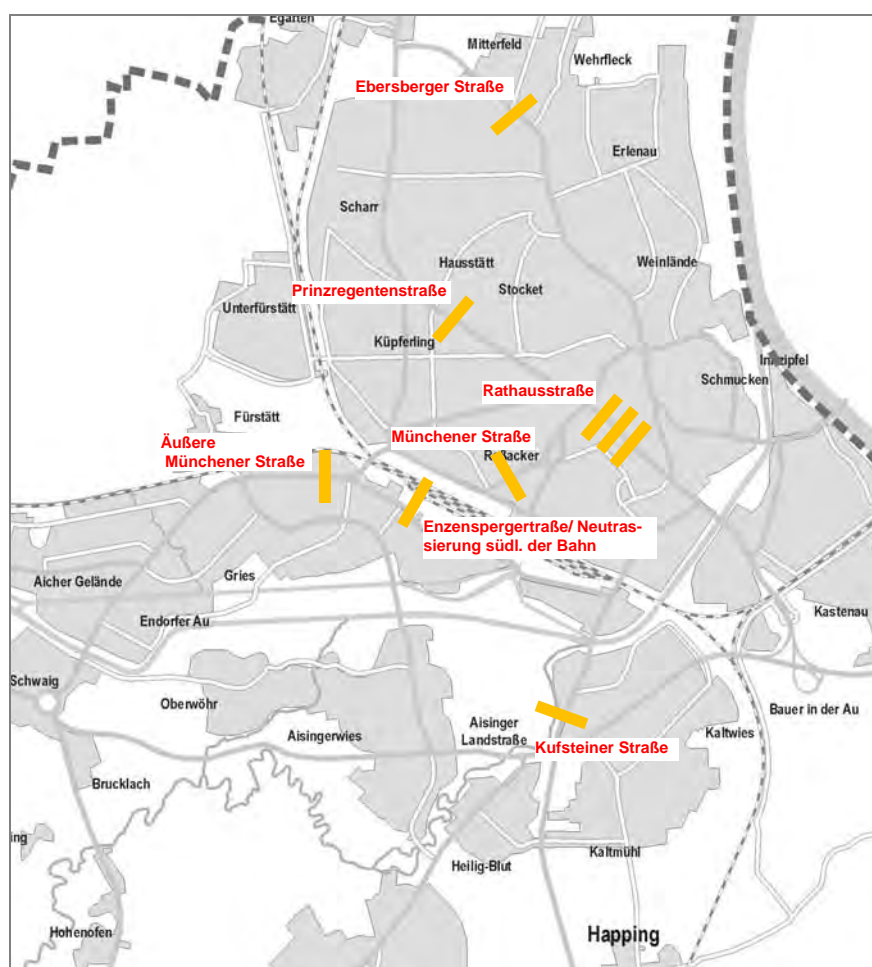


Bild 107: Lage der Straßenquerschnitte mit Umgestaltungsvorschlag

11.1 Beispiel Kufsteiner Straße

Der Streckenabschnitt Kufsteiner Straße zwischen Klepper- und Miesbacher Straße gehört nach den Ergebnissen der Verkehrssicherheitsanalyse zu den fünf Streckenabschnitten mit der höchsten Unfallkostendichte. Sowohl bei der Betrachtung aller Unfälle als auch bei den Radfahrnfällen schneidet die Kufsteiner Straße hier schlecht ab (Tabelle 4, Tabelle 6).

Im Rahmen eines Audits zum Ausbau der Kufsteiner Straße wurde die Situation bereits im Detail untersucht³³. Im betrachteten Zeitraum von 2007-2011 sind insgesamt 59 Unfälle geschehen, an denen Radfahrer beteiligt waren. Bei diesen 59 Unfällen wurden 57 Personen verletzt, davon 7 schwer. Hier wurde der Radfahrer überwiegend im Seitenraum geführt (Bild 108, Bild 109). In 36 Fällen war die Unfallart dabei der „Zusammenstoß mit einem anderen Fahrzeug, das einbiegt oder kreuzt“.



Bild 108: Kufsteiner Straße – Radwegführung im Seitenraum

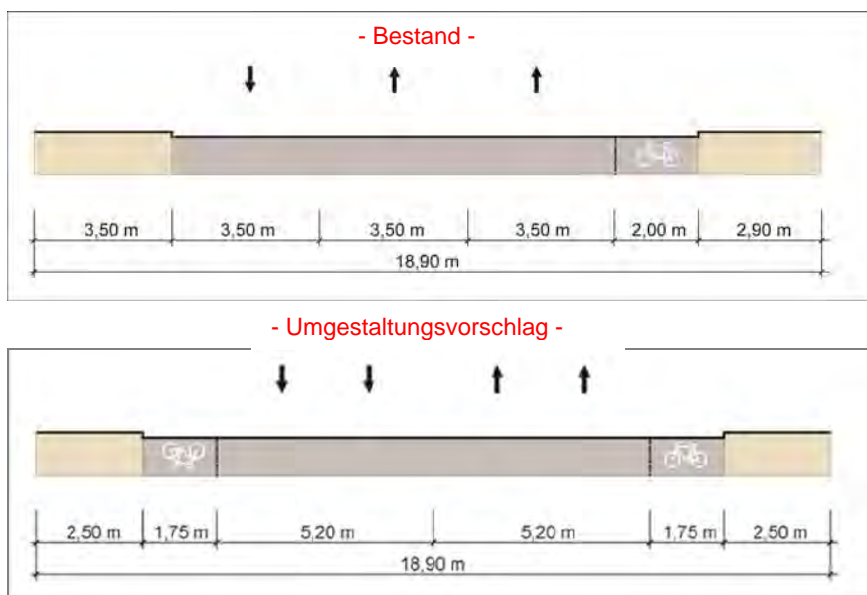


Bild 109: Kufsteiner Straße – hohe Dichte von Grundstücksein- und -ausfahrten

Auch hinsichtlich der Verkehrsqualität weist die Kufsteiner Straße auf dem betrachteten Abschnitt Defizite auf. Zu allen vier Zeitschnitten beträgt die gemessene durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit lediglich 30 km/h (vgl. Bild 78).

Aufgrund der auch im Rahmen des Audits festgestellten Defizite der vorliegenden Planung und im Rahmen der Konzeption des Schutzstreifennetzes wurde daher für die Kufsteiner Straße ein neuer Umgestaltungsvorschlag erarbeitet. Dieser sieht im Unterschied zu der vorliegenden Planung die Führung des Radverkehrs auf Schutzstreifen vor. Damit lässt sich sowohl die Verkehrssicherheit der Radfahrer erhöhen, die damit kontinuierlich in das Blickfeld des Kfz-Verkehrs rücken. Außerdem wird mit Gehwegbreiten von 2,50 m den Anforderungen für den Fußgängerverkehr gemäß RAS_t entsprochen. Mit überbreiten zweistreifig befahrbaren Richtungsfahrbahnen kann gleichzeitig die Kapazität für den Kfz-Verkehr gegenüber heute erhöht und eine Verbesserung der Verkehrsqualität erreicht werden (Bild 110).

³³ BSV: Audit B15, Ausbau der Ortsdurchfahrt Rosenheim, Kufsteiner Straße, 2011.



**Bild 110: Kufsteiner Straße – Abschnitt Klepperstraße/Miesbacher Straße
Bestand und Umgestaltungsvorschlag**

11.2 Beispiel Rathausstraße

In der Rathausstraße entstehen aufgrund der unterschiedlichen, jeweils stark ausgeprägten Nutzungsansprüche Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsteilnehmern. Die Straße ist mit Verkehrsbelastungen von rund 15.000 Kfz pro Tag vom Kfz-Verkehr hoch belastet. Sie hat aufgrund ihrer zentralen Lage eine hohe Verbindungsfunktion für den Radverkehr und mit ihren Straßenrandnutzungen (hoher Geschäftsbesatz, öffentliche Einrichtungen) eine hohe Bedeutung für den Fußgängerverkehr. Auf Höhe des Max-Josef-Platz trennt die Rathausstraße die quer dazu verlaufende Fußgängerzone. Durch das hohe Fußgängerqueraufkommen hat sie hier eine hohe Trennwirkung und stellt eine ungünstige Barriere dar, die das in einem Fußgängerbereich gewünschte vom Kfz-Verkehr ungestörte Aufhalten und Bewegen erheblich beeinträchtigt.

Unter Berücksichtigung dieser unterschiedlichen Nutzungsansprüche wurden zwei neue Querschnittsaufteilungen erarbeitet (Bild 111).



Bild 111: Rathausstraße – Lage der Querschnitte

In beiden Umgestaltungsvorschlägen wird der Radverkehr nicht mehr im Seitenraum, sondern auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt (Bild 112, Bild 113).

In Querschnitt 2 bleibt der einseitige Parkstreifen mit Längsaufstellung erhalten, wird aber zur Einhaltung des erforderlichen Sicherheitsabstands neben Schutzstreifen verbreitert. Der empfohlene Querschnitt sollte aus stadtgestalterischen und -klimatischen Gründen auch zukünftig Bäume enthalten. Wenn möglich, sollten die vorhandenen Bäume umgepflanzt werden oder ansonsten Neuanpflanzungen erfolgen. Der rechte Grünstreifen wird zur Einhaltung des Sicherheitsabstands erweitert. Die verbleibende Restfahrbahn liegt mit 5,00 m über dem erforderlichen Mindestmaß (4,50 m) für zweistreifige Straßen. Die Gehwege erhalten so die gewünschte Regelbreite von 2,50 m (Bild 112).

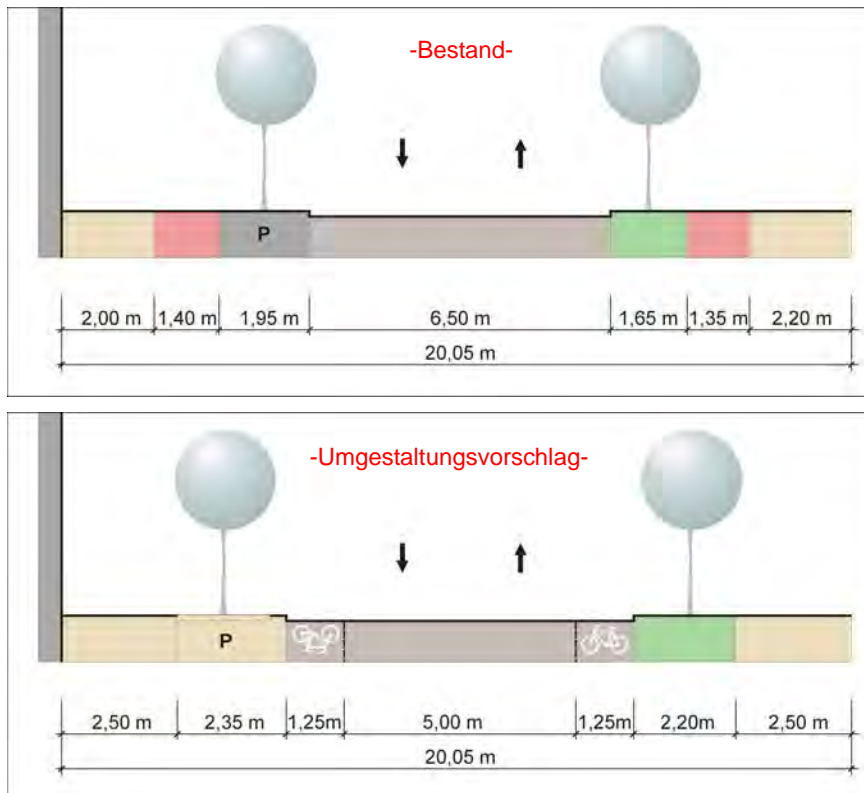


Bild 112: Rathausstraße –Querschnitt 2

Durch die Verlagerung des Radverkehrs auf die Fahrbahn können in Querschnitt 3 die beidseitigen Parkstreifen ebenfalls unter Erhalt der Bäume auf die erforderlichen Breiten erweitert werden (Bild 113). In diesem Zusammenhang hat die Stadt Rosenheim bereits einen ersten Schritt in diese Richtung unternommen, indem sie die Benutzungspflicht der Radwege im Seitenraum aufgehoben hat.

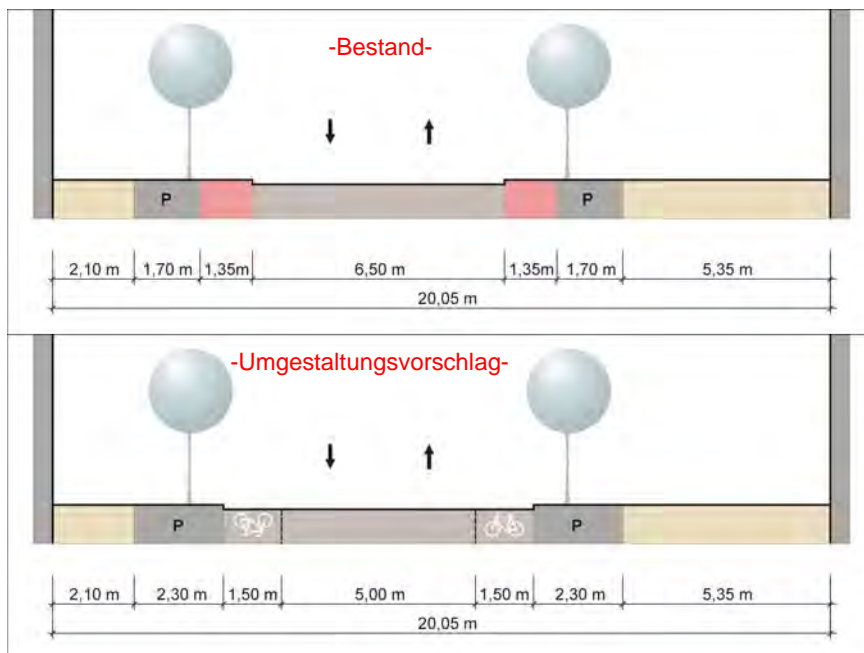


Bild 113: Rathausstraße –Querschnitt 3

Für die mehrfach geschilderte ungünstige Überquerungsstelle zwischen den beiden Fußgängerzonen Münchener Straße und Max-Josefs-Platz wird in Anlehnung an die Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens (FGSV 2011) eine straßenräumliche Umgestaltung mit dem Ersatz der Lichtsignalanlage durch die Anlage eines niveaugleichen mittigen Schutzraums mit zwei Inselköpfen empfohlen (Bild 114). Dieser mittige Schutzraum ermöglicht Fußgängern die richtungsgetrennte Überquerung der Rathausstraße. Für den Kfz-Verkehr sollte auf dem Streckenabschnitt der Überquerungsstelle Tempo 20 angeordnet werden. Durch eine dem Seitenraum angepasste Oberflächengestaltung wird die gewünschte Verbindung zwischen den Teilen der Fußgängerzone optisch hervorgehoben. Dies signalisiert dem Kfz-Fahrer zusätzlich zu den Haltlinien den Vorrang des Fußgängerverkehrs. Ähnlich wie in einem nach dem Shared Space-Prinzip gestalteten Bereich wird auf die Verständigung der Verkehrsteilnehmer untereinander gesetzt. Das besondere Erscheinungsbild des Straßenraumes soll eine besondere Rücksichtnahme der Kraftfahrzeugführer gegenüber den schwächeren Verkehrsteilnehmern bewirken und damit zu einem sicheren und stadtverträglichen Verkehrsablauf beitragen.

Für sehbehinderte und blinde Menschen wird die Anlage einer Anforderungssignalanlage mit Dunkelschaltung empfohlen. Die genaue Lage und Ausgestaltung dieser Anlage ist im Detail noch zu prüfen.

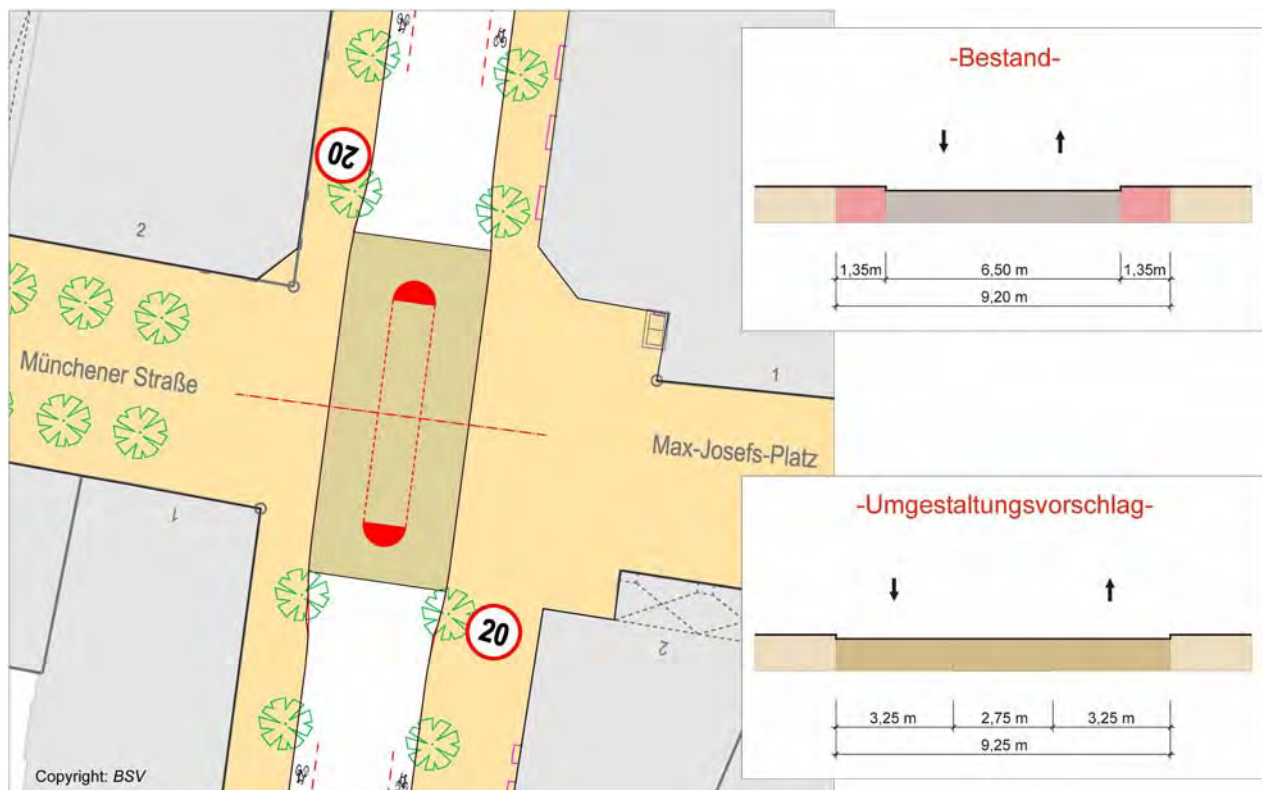


Bild 114: Rathausstraße –Überquerungsstelle Münchener Straße/Max-Josefs-Platz

11.3 Beispiel Prinzregentenstraße

Am Beispiel der Prinzregentenstraße wird das Prinzip des alternierenden Schutzstreifens dargestellt. Aufgrund der Lage der Straße im Netzzusammenhang, insbesondere auch mit ihrer Funktion als wichtige Schulwegachse, soll sie Bestandteil des Schutzstreifennetzes sein. Wegen der anliegenden Nutzungen sollte das im Bestand einseitige Längsparken erhalten bleiben, aber wechselseitig angeboten werden. Die vorhandene Straßenraumbreite erlaubt dann bei Einhaltung der Mindestmaße die Markierung eines einseitig wechselnden Schutzstreifens (Bild 115). Auch wenn die Schutzstreifen nicht durchgängig markiert sind, ermöglichen sie dem Radfahrer ein durchgängiges Fahren auf der Fahrbahn, auf dem durch die abschnittsweise Schutzstreifenführung die Präsenz des Radverkehrs gezeigt wird. Auch alternierende Schutzstreifen ermöglichen dem Radfahrer so ein zügiges Fahren auf der Fahrbahn und erhöhen durch eine verbesserte Wahrnehmung durch den Kfz-Fahrer die Verkehrssicherheit.

Für den Seitenraum wird hier die Aufhebung der Benutzungspflicht des bestehenden Radwegs empfohlen und dem Radfahrer so die Wahlfreiheit zwischen Seitenraum- und Fahrbahnbenutzung gegeben.

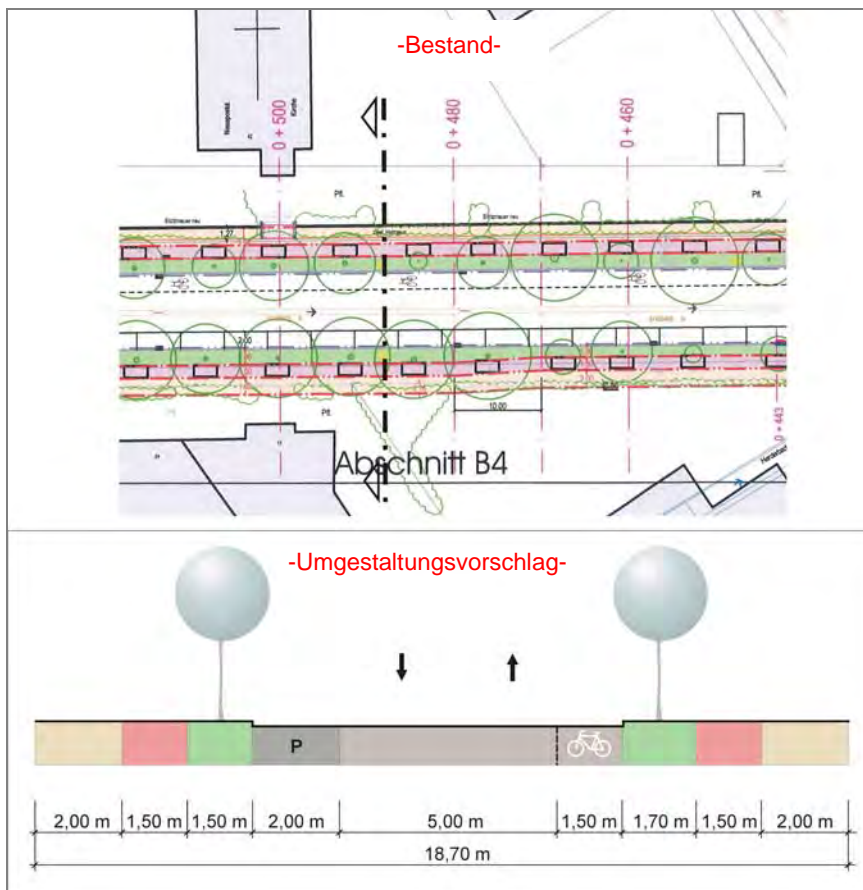


Bild 115: Prinzregentenstraße – Abschnitt Kloeckelstraße/Langbehnstraße

11.4 Beispiel Äußere Münchener Straße

Erste verwaltungsinterne Überlegungen zum Ausbau der Äußeren Münchener Straße sehen den Ausbau mit der Führung des Radverkehrs im Seitenraum vor (Bild 116). Die nach RASt erforderliche Mindestbreite für straßenbegleitende Radwege von 2,00 m zuzüglich Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn von 0,75 m wird mit einer Breite von 1,50 m deutlich unterschritten. Auch die erforderliche Gehwegbreite von 2,50 m ist nicht gegeben (Bild 116).

Der neue Umgestaltungsvorschlag sieht eine beidseitige Schutzstreifenführung neben überbreiten zweistreifigen Fahrbahnen vor (Bild 117). Damit werden alle Regelbreiten eingehalten. Die Kapazität ist bei Realisierung der Westtangente ausreichend. Für beide Varianten – bisherige Planung und neuer Umgestaltungsvorschlag – ist Grunderwerb notwendig.

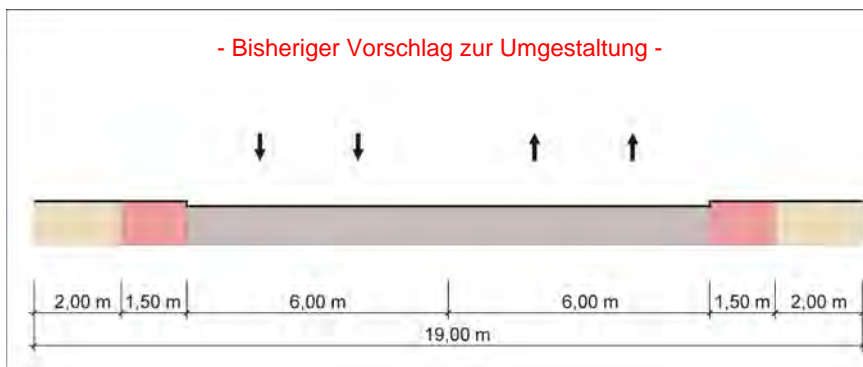
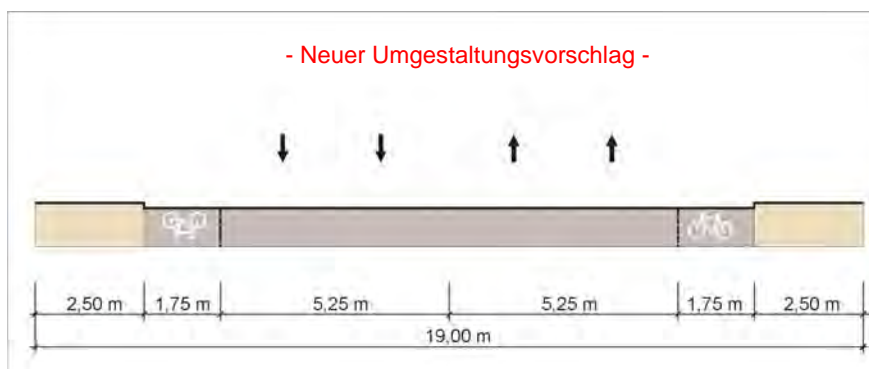


Bild 116: Äußere Münchener Straße – Abschnitt Am Gries/Brückenberg
Verwaltungsinterner Vorschlag zur Umgestaltung



**Bild 117: Äußere Münchener Straße - Abschnitt Am Gries/Brückenberg
Neuer Umgestaltungsvorschlag**

11.5 Beispiel Enzenspergerstraße

Im Rahmen der verkehrlichen Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim wurden zur Verlagerung der hohen Verkehrsbelastungen in der Enzenspergerstraße drei Varianten zu einer Neutrassierung südlich der Bahn untersucht.³⁴ Die Enzenspergerstraße wird bei der hier betrachteten Variante 1a im Westen für den Kfz-Verkehr von der neuen Straße abgebunden und nur für den Radverkehr in beiden Richtungen geöffnet. Der Erschließungsverkehr und Linienbusverkehr werden über die beiden gegenläufigen Einbahnstraßen Hochgernstraße und Wildbarrenstraße auf die heutige Enzenspergerstraße, zukünftig Bestandteil einer Tempo 30-Zone, geführt. Eine Verbindung zwischen Enzenspergerstraße und der neuen Straße wird nahe der Traithenstraße angelegt. Die westliche Klepperstraße wird ebenfalls zur Vermeidung von Durchgangsverkehr auf Höhe der Firmenbebauung Klepper abgebunden. Die Erreichbarkeit dieser geplanten Stichstraße ist über die geplante Querspange nahe der Traithenstraße gegeben (Bild 118).



Bild 118: Neutrassierung südlich der Bahn

Quelle: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung: Stadt Rosenheim - Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim, Aachen, im April 2011

Das Erscheinungsbild der neuen Straße in Bahnrandlage wird von einer alleeartigen Begrünung und einer Anliegerfahrbahn mit angelegten Schrägparkständen als Mischfläche zwischen Neubebauung und Fahrbahn geprägt. Der Radverkehr soll überwiegend durch das städtebaulich neugeordnete Gebiet geführt werden, auf der Mischfläche erhält er zur direkten Erschließung der dortigen

³⁴ BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung: Stadt Rosenheim - Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim, Aachen, im April 2011

Adressen für beide Richtungen ein zusätzliches Angebot, das ebenfalls die Fußgänger nutzen (Bild 119).

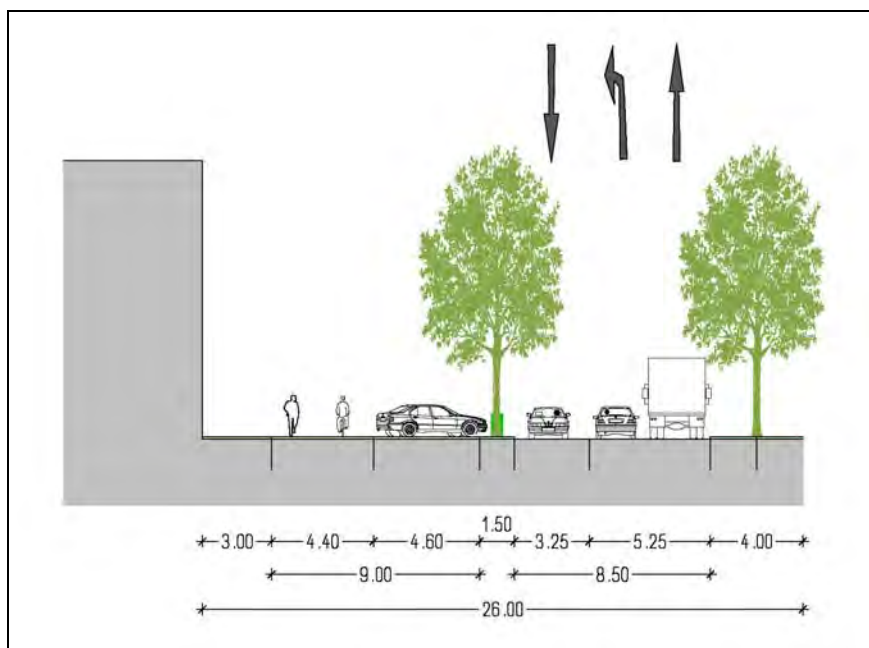


Bild 119: Querschnitt Variante 1a, Neutrassierung südlich der Bahn

Quelle: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung: Stadt Rosenheim - Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim, Aachen, im April 2011

11.6 Beispiel Münchener Straße

Die Fahrbahn der Münchener Straße ist auf dem Abschnitt zwischen Samerstraße und Luitpoldstraße mit Breiten von 10 m bis 11 m für den Kfz-Verkehr überdimensioniert. Durch die beidseitig angeordneten Parkstände und fehlende Radverkehrsanlagen ist die Straße stark auf den Kfz-Verkehr ausgerichtet (Bild 120).

Bei einer Reduzierung der Fahrbahn auf eine Breite von 5,00 m sind unter Beibehaltung der beidseitigen Parkstände eine beidseitige Schutzstreifenführung sowie die Verbreiterung des Seitenraums zugunsten der Fußgänger möglich. Zur Auflockerung und Begrünung des Straßenraums eignet sich eine regelmäßige Unterbrechung der Parkstreifen durch Baumscheiben (Bild 121).

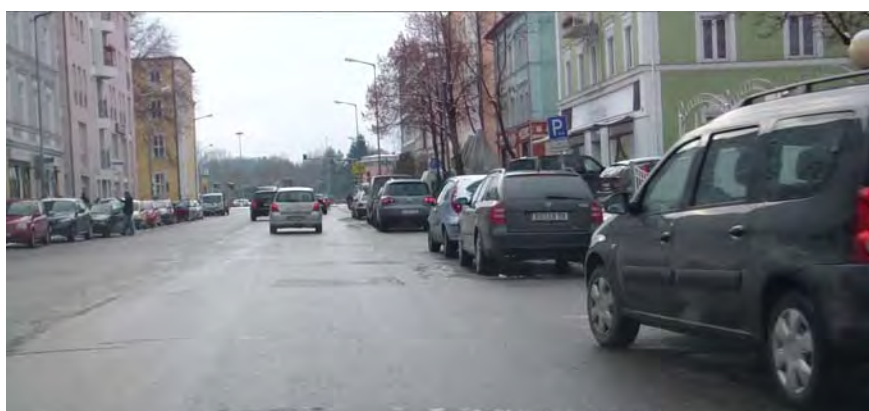


Bild 120: Münchener Straße – Abschnitt Samerstraße/Luitpoldstraße

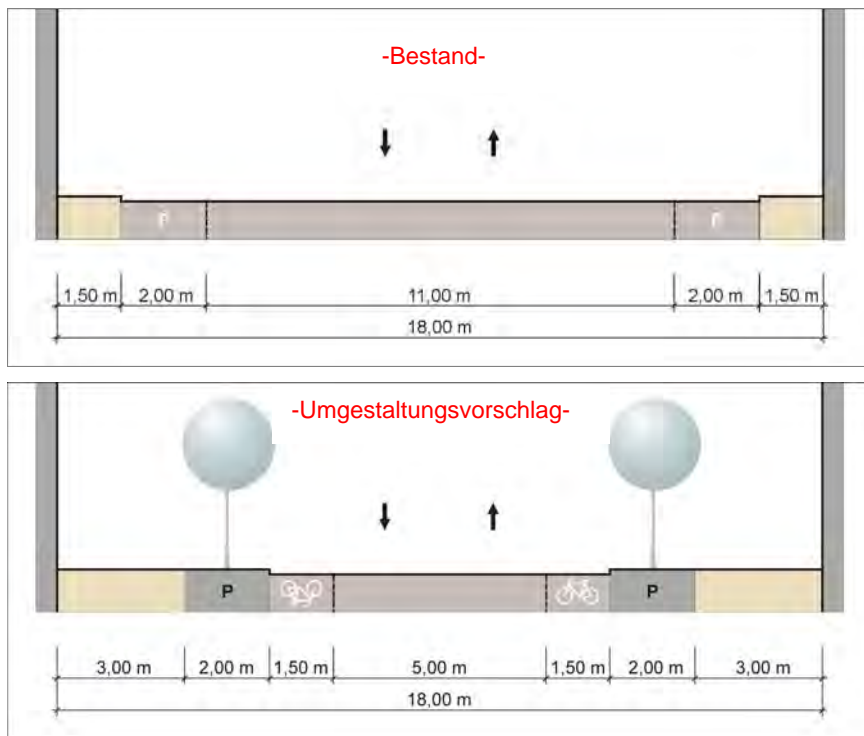


Bild 121: Münchener Straße – Abschnitt Samerstraße/Lutipoldstraße

11.7 Beispiel Ebersberger Straße

Auf der Ebersberger Straße wurden auf dem Abschnitt Landsberger Straße und Mitterweg Defizite an den Fußgänger- und Radverkehrsanlagen festgestellt (Bild 122). Aufgrund einer Straßenraumbreite von 11,0 m ist ohne bauliche Eingriffe keine beidseitige Schutzstreifenführung möglich. Es wird daher empfohlen, auf der südwestlichen Seite Richtung Innenstadt einseitige Schutzstreifen anzulegen und den (ohnehin schmalen) Gehweg ausschließlich Fußgängern zu Verfügung zu stellen. Hier sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit zur Abgrenzung zur Fahrbahn Borde ergänzt werden. Auf der nordöstlichen Seite wird die Benutzungspflicht für Radfahrer aufgehoben, so dass sie die Wahlfreiheit zwischen der Fahrbahn- und der Seitenraumnutzung haben (Bild 123).



Bild 122: Ebersberger Straße -

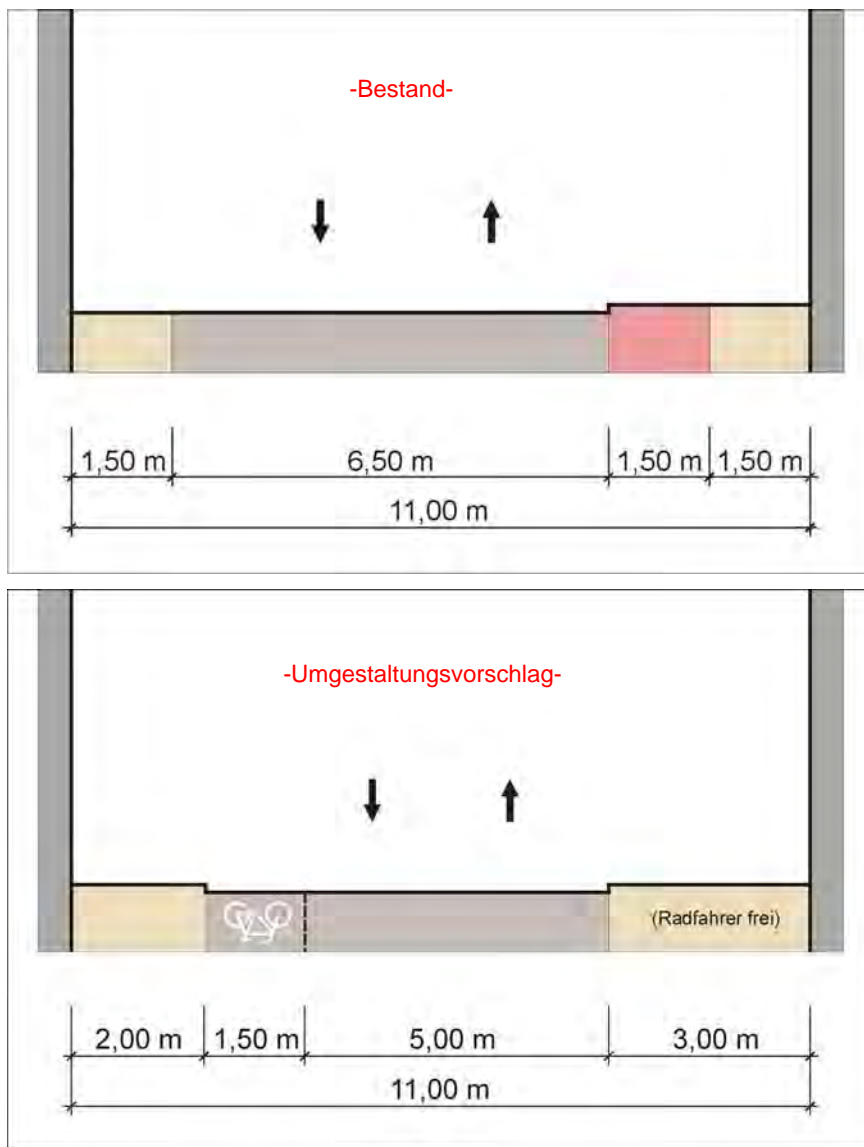


Bild 123: Ebersberger Straße – Abschnitt Landsberger Straße/Mitterweg

Im Gutachten verwendete Regelwerke und sonstige Quellen:

Alrutz et al., Unfallrisiko und Regelakzeptanz von Fahrradfahrern. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft V184, BAST 2009.

Brenner + Münnich: Stadt Rosenheim – Untersuchungen zur Beschleunigung des Busverkehrs, 1998.

Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Einsparpotenziale des Radverkehrs im Stadtverkehr, Forschungsprojekt (FE 70.0819/2008). Auftragnehmer: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH mit IVU Umwelt GmbH, Aachen/Freiburg 2012 (BSV / IVU 2012).

BSV: Stadt Rosenheim – Verkehrliche Untersuchungen zum Rahmenplan Bahnhofsareal Rosenheim, Aachen 2011.

BSV: Stadt Rosenheim: Audit B15, Ausbau der Ortsdurchfahrt Rosenheim, Kufsteiner Straße, 2011.

BSV: Kinderstadtplan Berlin- Leitfaden und Materialien für Grundschulen. Pilotprojekt im Auftrag der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin, Abteilung Verkehr, Berlin 2008.

Bundesagentur für Arbeit, Statistik der 2010.

CIMA: Einzelhandels- und Flächenentwicklungskonzept aus kreditwirtschaftlicher Sicht zur zukünftigen Positionierung der Einkaufsstadt Rosenheim, 2007).

citymanagement rosenheim: Betrachtungen des City-Management zur aktuellen Diskussion über Verkehrsprobleme in Rosenheim mit Schwerpunkt Innenstadt, Februar 2013.

FGSV: Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen (HBS), Ausgabe 2001, Fassung 2005. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2005.

FGSV: Hinweise zu Straßenräumen mit besonderem Überquerungsbedarf – Anwendungsmöglichkeiten des „Shared Space“-Gedankens, Ausgabe 2011. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2011.

FGSV: Empfehlungen für Fußgängerkehrsanlagen, Ausgabe 2002. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2002.

FGSV: Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA), Ausgabe 2010. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2010.

FGSV: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt), Ausgabe 2006. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 2006.

FGSV: Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, Ausgabe 1998. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Köln 1998.

Gevas humberg & partner, RoVG: Nahverkehrsplan Nahverkehrsraum Rosenheim Teil II – Stadt Rosenheim, Fortschreibung 2005.

Gramm, M.: Machbarkeitsstudie zur Untersuchung Kostenlose Nutzung des ÖPNV am Beispiel der Stadt Hasselt (B) – Grundlagen, Umsetzung und Evaluation sowie Übertragungsmöglichkeiten des Modells auf deutsche Verhältnisse am Beispiel des Aachener Verkehrsverbundes (AVV).

Kurzak, Verkehrsuntersuchung B15, Westtangente Rosenheim, 2000.

Kurzak: Verkehrsuntersuchung Rosenheimer Norden, 2009.

Kurzak: Verkehrliche Wirkung der ergänzenden Nutzungen „Marienberger Straße Nord“, 2011.

Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen: Arbeitskreis Radschnellwege, August 2012.

Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV) Consulting: Bedarfsermittlung von P+R- und B+R-Stellplätzen im Bereich des Bahnhofs Rosenheim, 2002.

Opitz, Nicola et al.: Kinderunfallatlas – Regionale Verteilung von Kinderverkehrsunfällen in Deutschland. Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen, Heft M 232, Bergisch Gladbach 2012.

PTV AG, Aktualisierung Verkehrsmodell Rosenheim, 2008.

ROPLAN: Machbarkeitsstudie zu einem Geh-/Radweg vom Bahnhof Rosenheim zum Bahnhof Kolbermoor, 2011.

Tjm-consulting: RosenheimRad – Das öffentliche Fahrradverleihsystem für Rosenheim.

Socialdata: Potentialanalyse für die Stadt Rosenheim 2011, München März 2012.

Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) 2013.