

STADT STELLT GRUNDZÜGE FÜR DIE VERKEHRSPANUNG IM RAHMEN VON „ROSENHEIM 2025“ VOR

# Öfter auf das Fahrrad umsteigen

Mitte Juni wird es spannend: Ab diesem Zeitpunkt haben Bürger die Möglichkeit, die Verkehrsplanung im Rahmen des Stadtentwicklungskonzepts „Rosenheim 2025“ zu bestätigen oder Korrekturen vorzuschlagen. Dr. Reinhard Baier hat als Experte für Verkehrsangelegenheiten die Grundzüge dafür entwickelt. Dabei setzt er vor allem darauf, dass die Rosenheimer in Zukunft ihr Auto öfter stehen lassen und auf das Fahrrad umsteigen, denn ein Drittel aller Fahrten in der Stadt sind kürzer als drei Kilometer. Wie dieser Wechsel geschafft werden kann, ist die große offene Frage.

VON ELVIRA BIEBEL-NEU

**Rosenheim** – Bei der ersten öffentlichen Vorstellung dieser Grundzüge beim „Rosenheimkreis“ im Bildungszentrum beschrieb Diplom-Geograf Jürgen Stintzing zunächst die Situation der Fußgänger und Fahrradfahrer. Dass der stellvertretende Leiter des Tiefbauamtes ihnen den Großteil der Zeit widmete, macht deutlich: In Rosenheim soll ein Umdenken stattfinden. So rät es das Aachener Fachbüro „BSV Büro für Stadt und Verkehr“ von Dr. Baier.

Nur 13 Prozent der Gehwege entlang bedeutsamer Verkehrsadern in Rosenheim haben die vorgeschriebene Breite von 2,50 Meter. Nebeneinander zu gehen ist an vielen Stellen nicht möglich, schon gar kein Platz ist für Kinder, die auf dem Fußgängerweg radeln – was sie bis zum achten Lebensjahr dürfen.

„Das Verkehrsmittel der Zukunft ist der Rollator“, sagte Stintzing nur halb scherzhaft. Die Gesellschaft werde älter und brauche komfortable, barrierefreie Gehwege, ein dichtes Netz, das nicht zu Umwegen zwingt. Hinzukommen müssten mehr sichere Möglichkeiten,



Neuer Vorschlag für den Ausbau der Kufsteiner Straße: Nicht vier Spuren, sondern zwei überbreite, auf der sich Pkw überholen können, Lkw nicht.

FOTO

FOTOS: BIEBEL-NEU

die Straße zu überqueren.

Beim Thema Fahrradfahren geht der Blick in Rosenheim stets erst zurück in die 80er-Jahre, als das Modellvorhaben „Fahrradfreundliche Stadt“ den Anteil des Fahrradverkehrs auf stolze 27 Prozent an hob. Inzwischen ist er auf 18 Prozent gesunken, und die Unfallzahlen sind zwischen 2009 und 2011 um alarmierende 15 Prozent gestiegen. Als besonders gefährlich gelten dabei ausgerechnet die im Modellvorhaben entwickelten Wege, auf denen sich die Fahrradfahrer getrennt vom übrigen Verkehr bewegen. Autofahrer, die nach rechts abbiegen, übersehen leicht die parallel zu ihnen fahrenden Radler auf den Gehwegen. „Die Lösungen damals erschienen gut und logisch. Sie geben den Radfahrern aber ein trügerisches Sicherheitsgefühl“, warnte Stintzing. Heute herrsche wieder der Grundsatz, dass es für Radfahrer sicherer sei, auf derselben Ebene wie der motorisierte Verkehr unterwegs zu sein, auf Schutz- oder Fahrradstreifen direkt auf der Straße.

Rosenheim ist überschaubar, eine Stadt der kurzen Wege und im Wesentlichen flach. Laut Untersuchungen ist der Hauptgrund dafür, nicht Fahrrad zu fahren, ein mangelndes Gefühl der Sicherheit. Wenn dann die Eltern aus Sorge den Nach-



Eltern holen ihre Kinder mit dem Auto von der Schule ab, weil so viel Verkehr herrscht. Auch in Rosenheim ist das so – hier eine Karikatur aus der derzeit laufenden Ausstellung im Bildungszentrum mit dem Titel „Glänzende Aussichten“.

wuchs mit dem Auto von der Schule abholen, tun sie das, weil alle anderen das auch tun. „Ein Teufelskreis“, meinte Stintzing.

Den motorisierten Verkehr noch weiter stadtverträglich auf leistungsfähigen Hauptverkehrsstraßen zu bündeln, erscheint in Rosenheim nicht möglich. Beim Straßenneubau und Straßenausbau ist

nach Stintzings Worten „das Ende der Fahnenstange“ erreicht. Ein Teil der Äußeren Münchener Straße lasse sich eventuell für den Kfz-Verkehr noch optimieren, ansonsten gehe kaum mehr etwas.

Neuer Vorschlag für die Kufsteiner Straße

Schon lange fertig ist die Ausbauplanung für die Kufsteiner Straße, die vier Fahrstreifen sowie Geh- und Radwege vorsieht, was ohne zusätzlichen Grunderwerb und in letzter Konsequenz nur nach Enteignungen umsetzbar wäre. Baier stellt diese Planung in Frage und schlägt anstelle der vier Fahrstreifen zwei überbreite Fahrbahnen vor, auf denen sich Pkw überholen können, nicht aber Lkw. „Mutig und ungewöhnlich, aber machbar“, nannte Stintzing diesen Vorschlag.

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wurde vom Büro Baier nicht untersucht, weil dafür die Zuständigkeit nicht bei der Stadt, sondern bei der Rosenheimer Verkehrsgesellschaft liegt. Genau dieses Thema dürfte bei der Bürgerbeteiligung aber eine große Rolle spielen, wie Wortmeldungen im gut besetzten Saal des Bildungszentrums zeigten. „Warum gibt es keine Kombi-Fahrkarte für die verschiedenen Busgesellschaften?“, war eine der wesentlichen Fragen.

Der Anteil des Individual-

verkehrs liegt an einem normalen Werktag in Rosenheim bei 53 Prozent, 22 Prozent der Wege werden zu Fuß erledigt, 18 Prozent mit dem Fahrrad. Dass der Öffentliche Personennahverkehr mit sechs Prozent schlecht abschneidet, ist nach Stintzings Darstellung für eine Stadt von der Größe Rosenheims nicht verwunderlich. Um ihn zu verbessern, müsste man viel Geld in die Hand nehmen. Ein wesentlich besseres Kosten-Nutzen-Verhältnis sei zu erreichen, wenn der Anteil des Fahrradverkehrs wieder erhöht werden könnte.

Vorrangig sei in den letzten Jahren der Kfz-Verkehr gestärkt worden, fasste Stintzing zusammen, der dies „keine gute Entwicklung“ nannte. Rosenheim schneide im Vergleich mit anderen Städten beim Punkt Verkehrssicherheit nicht gut ab, da beste Handlungsbedarf.

Grundsätzliche Ausführungen zum Thema „Wem gehört die Straße?“ machte der Münchener Verkehrsplaner Paul Bickelbacher. Auch in seinem Vortrag lief alles darauf hinaus, dass Städte wieder attraktiver werden, wenn Fußgänger und Fahrradfahrer im Fokus der Planer stehen und nicht vorrangig der Autoverkehr.

Landschaftsarchitekt Armin Stiegler führte für den 2005 gegründeten Rosenheim-Kreis in den Abend ein. Architekten, Innen- und Landschaftsarchitekten sowie Künstler aus Stadt- und Landkreis wollen mit diesem Zusammenschluss vorrangig das Bewusstsein für qualitätsvolle Architektur wecken.

Der Stadtrat hat sich in einem Workshop bereits mit den Grundlagen der Verkehrsplanung beschäftigt. Im Juni folgt eine Auftaktveranstaltung für die Bürgerbeteiligung. Foren, in denen getrennt voneinander Bürger, Verbände und die Wirtschaft das Thema bearbeiten, werden sich anschließen. Noch in diesem Jahr soll sich der Stadtrat abschließend mit dem Konzept beschäftigen.

Inntalhalle

