

# Wunsch nach „zukunftsgerichtetem Mut“

**INTERVIEW** Maic Stäbler bewertet die Rosenheimer Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Indexes 2020

**Rosenheim** – Zu schmale Radwege, schlechte Straßenzustände und keine öffentlichen Fahrräder: Die Stadt Rosenheim ist beim Fahrradklimatest des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) auf Platz 85 von 110 gelandet. Ein Gespräch mit Maic Stäbler, Vorstandsbeauftragter des ADFC Rosenheim, über die Gründe und warum Rosenheim immer noch „deutlich unterdurchschnittlich“ ist.

## Wie sehr ärgert Sie das Abschneiden der Stadt beim Fahrradklima-Test?

Das wiederholte Abschneiden von Rosenheim im ADFC-Fahrradklima-Index im unteren Viertel zeigt auf, wie notwendig maßgebliche Verbesserungen für Menschen sind, die gerne das Rad benutzen oder öfter benutzen würden. Daher bin ich keineswegs verärgert, sondern eher froh über die Zahlen, um beispielsweise der eher schleppenden Umsetzung des Radentscheids neuen Schwung oder den politischen Entscheidern Rückenwind zu geben, das eine Förderung des Radverkehrs wahrgenommen und belohnt wird.

## Was kritisieren die Fahrradfahrer besonders?

Grundsätzlich als Verkehrsteilnehmerin akzeptiert zu werden. 59 Prozent geben hier die Schulnote „mangelhaft“ oder gar „ungenügend“. Die örtlichen Radwege finden 89 Prozent der Befragten als

zu schmal. Und über zwei Drittel empfinden, dass die Oberfläche der Radwege in keinem guten Zustand sind. Ebenso bemängelt wird, dass es keine öffentlichen Fahrräder gibt, wie es viele Menschen aus anderen Städten kennen.

## 83 Prozent der Radfahrer fühlen sich in Rosenheim gefährdet. Fallen Ihnen spontan Strecken ein, die besonders schlimm sind?

Wie viele darf ich nennen? Da gibt es sehr neuralgische Strecken, beispielsweise die Innsbrucker Straße, die aufgrund der Konzentration von Grundschule, Kinderhort und Gymnasium sowie als eine der Einfallstraßen für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) die zur Verfügung stehende Verkehrsfläche bisher eher zulasten der Fußgänger und Radler aufgeteilt hat. In der Innenstadt ist zum Beispiel die Strecke von der Kaiserstraße durch die Herbststraße vom Belag eher eine Mountainbike-Teststrecke als eine Einladung für alle Generationen, dort mit dem Radl zu fahren.

## Auch die Situation in der Kufsteiner Straße und der Äußeren Münchener Straßen haben in letzter Zeit oft zu Diskussionen geführt.

Die beiden Straßen habe ich erst gar nicht erwähnt, weil der dortige Zustand selbstklärend ist. Gespannt bin ich, ob es eine sichere und sinnvolle Neuaufteilung



**Hofft auf neuen Schwung bei der Umsetzung des Radentscheids:** Maic Stäbler, Vorstandsbeauftragter des ADFC Rosenheim.

FOTO SCHLECKER

der Verkehrswege am Brückenberg nach der Sanierung geben wird.

## Im Vergleich zum vergangenen Jahr hat sich die Stadt immerhin ein bisschen verbessert.

Ich bezweifle, dass eine „Verbesserung“ von 4,32 auf 4,25 wirklich bemerkenswert ist. Vielleicht ist es eher wert bemerkt zu werden, dass Rosenheim immer noch deutlich „unterdurchschnittlich“ ist.

## Deutlich schlechter hat die Stadt bei der Corona-Bewertung des Tests abgeschnitten. Hätte die Krise eine Chance sein können?

Die Pandemie ist verkehrstechnisch leider zunächst eine starke Krise für den öffentlichen Personennahverkehr.

Viele sind leider oft auf das Auto umgestiegen. Sogenannte Pop-up-Radwege in der Innsbrucker Straße oder der Kufsteiner Straße hätten hier schnell und zeitgemäß ein politisches Zeichen setzen können, wo die Stadt hin möchte. Warum dies in diesem Zusammenhang nicht ausprobiert wurde, kann ich nicht sagen.

## Was könnte die Stadt bessern machen?

Lernen von anderen Kommunen, die sich maßgeblich verbessert haben. Konkret Lösungen finden, wie das Rad leicht und günstig im öffentlichen Verkehr mitgenommen werden kann. Kleine, sofort umsetzbare Maßnahmen, wie sie vom Radentscheid bereits kurz nach der Annahme des Radentscheids durch den Stadtrat 2020 aus-

## Die Umfrage

Beim Fahrradklima-Test des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) konnten Radfahrer per Fragebogen beurteilen, wie sicher sie sich auf den Radwegen ihrer Kommune fühlen und wie die Infrastruktur für Radler beschaffen ist. Der Fahrradklima-Test, gefördert vom Bundesverkehrsministerium, fand 2020 zum neunten Mal statt.

gearbeitet wurden, realisieren. Die Oberflächen der Radwege beispielsweise auch auf Basis der vielen Rückmeldungen wieder in guten Zustand versetzen. Sichtbare Zeichen setzen, dass Radler gleichwertige Verkehrsteilnehmer sind durch Radwege, die auch der Straßenverkehrsordnung entsprechen.

## Gibt es auch Positives?

Ja, selbstverständlich. Und was mir dabei besonders gut gefällt, sind die Hinweise an die Entscheider, dass positive Maßnahmen wahrgenommen und belohnt werden. Die Bodenmarkierungen in einigen Einbahnstraßen, um diese für Radler auch in Gegenrichtung befahren zu dürfen, wird als die Stärke in Rosenheim wahrgenommen. 50 Prozent geben hier die Note Eins oder Zwei. Dass sich rund 60 Prozent der Befragten darüber freuen, dass sie mit dem Rad gut ins Zentrum gelangen und Ziele für sie zügig erreichbar sind, stellen ebenfalls positive Nachrichten dar. Das zeigt das Potenzial Rosenheims auf. Wir haben beste Voraussetzungen für gute und zügige Wege.

## 79 Prozent der Befragten geben an, dass in Rosenheim nicht fürs Radfahren gewonnen wird. Ist das wirklich so? Schließlich gibt es sogar einen Fahrradbeirat und eine Radbeauftragte.

Das ist auch gut so, dass nach dem Radentscheid diese Maßnahmen ergriffen wurden. Die Radverkehrsbeauftragte ist aber eben nur ehrenamtlich und für eine Stadt mit 65000 Einwohnern ist das eine Herkulesaufgabe. Werbung fürs Radeln zu betreiben wie in München, Zuschüsse für Lastenräder oder autofreie Tage in der Innenstadt brauchen mehr Zeit und Wertschätzung. Wer-

bung zu betreiben heißt auch, vorleben, dass es der Stadt wirklich etwas wert ist.

## Seit verganginem Jahr hat die Stadt ein Fahrradparkhaus. Wie gut wird diese Einrichtung angenommen?

Das Fahrradparkhaus wird bisher leider noch nicht so angenommen, obwohl es schön hell ist und über gut zugängliche Rampen mit einem prima Stellplatzsystem verfügt. Sogar sehr einfach zu bedienende Boxen für Regenzeug oder Helme sind gratis verfügbar.

## Trotzdem sagen Sie immer wieder, dass das Parkhaus von Autofahrern gebaut wurde.

Ein Mensch, der selbst viel Rad fährt, würde die Einfahrt beispielsweise ebenerdig direkt am Radweg ermöglichen und den Ausgang direkt zu den Gleisen statt auf der Seite nach einer Ampel.

## Welche Wünsche hätten Sie an die Rosenheimer Politiker?

Mir kommt die aktuelle Situation vor, wie das Rosenheimer Radl-Paradox. Radentscheid annehmen, Stadtradeln mitmachen, Radverkehr in fünf Jahren um 44 Prozent steigern. Das sind im Moment noch eher Wünsche der Politiker, noch kein Machen. Und Machen ist zwar wie Wünschen – nur viel krasser. Da wünsche ich mir mehr zukunftsgerichteten Mut.

INTERVIEW: ANNA HEISE