

Radfahrer unter sich: ADFC-Chef spricht mit Stadt-Chef Memmings neuer OB zum Thema Verkehr

Wie sieht die Verkehrspolitik des jüngsten Oberbürgermeisters Deutschlands aus? Jan Rothenbacher (31/SPD) aus Memmingen hat mit seinen 'Skizzen' einige Leitplanken gesetzt für eine fahrradfreundliche Zukunft in der „Mau-Stadt“. Er ist seit einem Jahr im Amt. Und er hatte jetzt Zeit für das Interview mit dem Memminger ADFC-Kreisvorsitzenden Manfred Neun.

Neun: Direkt zum Mobilitätsprojekt, das in Memmingen bereits angelaufen ist. Es gibt eine ToDo-Liste, was alles zu tun wäre. Städte und Kommunen stehen in der Verantwortung, ihre Straßen bauen und unterhalten zu müssen, aber ihr habt kein Recht zu entscheiden, wie sie befahren werden. Werdet Ihr von Bund und Land entmündigt?

OB: Ich finde „entmündigt“ ein starkes Wort, aber es ist schon so, dass man den Eindruck gewinnt, dass die politischen Ebenen über uns denken, sie wüssten es besser als die, die an der Sache dran sind, sowohl an den Bürgern, als auch an den Straßen. Es ist eine unglaublich surreale Situation, dass die Berliner Gesetzgebung aber auch das Veto der Länder, dass zwei politische Ebenen über ein Thema streiten, das klar und eindeutig von den Kommunen gefordert wird, die auch am meisten betroffen sind, und die Kommunen dabei nicht gehört werden. Da ist dieser – das sag ich ganz deutlich – Fetischismus auf das Automobil mit dem einzelnen Fahrgast fatal. Es gibt zig Beispiele, wie die Straßenverkehrsordnung absurde Vorgaben macht, die aus der Fokussierung auf das Auto resultieren, und die Maxi-

me der ganzen Verkehrslandschaft keinen Raum mehr für die Menschen lässt. Es ist schon ein unglaublicher Frust, weil wir uns als Kommunen parteiübergreifend breit und stark gemacht haben, nun dazu gar nicht gehört zu werden, das ist schon ... (holt tief Luft!).

Neun: Zur Autofokussierung. Das Framing ist explizit autozentriert und nicht menschengerecht. Das schreit nach einer Priorisierung der Menschen, nicht der Autos. Deshalb haben wir das Paradigma der Aktiven Mobilität entwickelt, es als ECF von UN Habitat als Menschenrecht anerkannt bekommen. Da finde ich Kommunalpolitik spannend, denn da lassen sich solche Gedanken umsetzen, aber wenn ihr jetzt die Mobilitäts-ToDo-Liste menschengerecht umsetzen wollt, dann wird's richtig spannend – oder?

OB: Da wird's tatsächlich spannend, weil wir ja weiterhin an dem Konzept festhalten wollen, dass wir die Liberalisierung der Verkehrsplanung bekommen müssen, was ja gar nicht mit einer Verschlechterung der Situation einhergehen muss. Das ist ja die Crux bei der ganzen Sache, dass dies immer implizit mitschwingt, es könnte die Verkehrslandschaft schwächen oder Verkehr behindern, wenn man den Entscheidungsraum an die Kommunen abgibt. Haben Autos Rechte oder haben Menschen Rechte? Und das ist doch die Frage, der wir uns stellen müssen: wenn Menschen im Auto sitzen, sind sie Verkehrsteilnehmer, aber wenn Menschen zu Fuß unterwegs sind, im Zug sitzen, auf dem Fahrrad, was sind sie dann?

Momentan haben wir den Eindruck, Autos haben Rechte. Aber Autos haben keine Rechte. Menschen haben Rechte. Ich glaube, das ist der Punkt, den man in der ganzen Verkehrsplanung mehr berücksichtigen muss. Das ist es, was wir sehen.

Neun: Aber mit dem Ansatz der Menschenrechte kommen wir eigentlich zu einer weiteren zentralen Frage: Haben wir eine Zweiklassengesellschaft im öffentlichen Raum?

OB: Ich würde sagen, aktuell schon. Denn wenn wir diese erste Klasse mit dem Primat des motorisierten Individualverkehrs haben, der in keiner Weise in seinem flüssigen Verkehrsdurchlauf gestört werden darf. Also das ist ja das Thema, und das hört sich immer so zynisch an, wenn man das sagt, aber das ist ja im Prinzip genau der Punkt. Der Hauptfokus der ganzen Straßenverkehrsplanung und Straßenverkehrsordnung ist, das Auto möglichst schnell und störungsfrei von A nach B zu bekommen. Ich versteh, wo das herkommt: aus den 60er und 70er Jahren ...

Neun:... Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs ...

OB: ... ja, die Flüssigkeit des Verkehrs, Verringerung der Unfallzahlen et cetera. Aber wir sind da ja weiter, das Automobil hat sich weiterentwickelt, die Gesellschaft hat sich weiterentwickelt. Das Automobil ist jetzt nur noch eine Methodik unter vielen – ein Werkzeug. Und das Ziel kann ja nicht das Werkzeug sein, sondern das,

was ich damit machen möchte. Ich möchte von A nach B – zuverlässig, schnell, bequem – in unterschiedlicher Ausgestaltung. Da müssen wir hinkommen.

Neun: Jetzt hat ja Memmingen auch sehr gute und schlechte Beispiele für die Fahrradmobilität. Zu den guten Beispielen rechne ich im Sinne einer Netzentwicklung die Nord-Süd-Magistrale durch die Neue Welt – kleine Engpässe ließen sich mit wenig Aufwand beseitigen – und dann haben wir die Ost-West-Magistrale, hier über den Marktplatz, mit den beiden Fahrradstraßen. Das Schlechte dabei jedoch ist, wenn dann in den Fahrradstraßen Radlerinnen auf den Gehweg ausweichen, weil parkende Autos die Fahrradstraße dominieren, dann ist das doch ein ganz schlechter Indikator, sowohl hinsichtlich des Netzgedankens als auch für eine Fahrradstraße, oder?

OB: Ja. Definitiv. Das ist ein Problem, weil dieser Raum nicht so von den Verkehrsteilnehmern eingenommen wird, für die er gedacht ist. Da ist ein gewisses Beharrungsvermögen beim Automobil, dass geparkt wird, selbst wenn es teilweise verboten ist. Ich hatte heute erst eine Anfrage von einem Stadtrat zur Situation an der alten Realschule: „Wir müssen Verkehr umplanen. Ich kann den Bus nicht überholen, wenn er da steht!“ Da schüttelt’s einen. Die einfache Antwort ist doch: Du sollst das nicht tun. In der Fahrschule fällst Du durch, wenn Du’s machst. Es ist also kein logis-



OB Jan Rothenbacher (links) und Manfred Neun (rechts) im Gespräch.

Foto: ADFC

tisches Problem der Straße, sondern eine klare Regelung: Vorbeifahren untersagt.

Das ist die Sensibilisierung, die wir brauchen: Wer hat eigentlich gerade welche Rolle im Verkehr? Es steht doch außer Diskussion, dass in einer Fahrradstraße die dominanten Teilnehmer die Radler sind. Selbst wenn mich ein Radler nervt, der mit 20 km/h vor mir fährt: es war meine Entscheidung als Autofahrer, die Fahrradstraße zu benutzen. Da muss ich das ganz einfach aushalten. Genauso, wie ich es als Radler aushalten muss, dass ich nicht auf die Autobahn darf.

Neun: Da sind wir wieder beim Lernen. Wir haben in der Mitte der Buxacher Straße, der westlichen Fahrradstraße, den kleinen Kreis, der inzwischen prima funktioniert. Als da anfangs Friktionen aufgetreten sind, Radler echt gefährdet wurden, hat Bürgermeisterin Margaretha Böckh explizit gefordert: Wir brauchen Verkehrserziehung! Vieles Verhalten spiegelt doch wieder, dass viele Autofahrer die Regeln nicht kennen, und nicht wissen, was eine „Fahrradstraße“ ist. Was können wir hier tun? Was kann die Stadt tun? Was kann der ADFC tun? Was können wir gemeinsam tun?

OB: Ich glaube, was der ADFC tun kann, ist den Radfahrern Selbstbewusstsein geben, ihr Recht auch einzufordern. In dem Fall nicht zu weit rechts zu fahren, sondern mittig – natürlich haben wir Rechtsfahrgebot in Deutsch-

land, aber es muss niemand in 20 cm Abstand vom Seitenstreifen fahren, wenn er sich in einem Meter Abstand wohler und sicherer fühlt. Man bleibt ja auf seiner Spur.

Neun: $1\text{ m} + 1,50\text{ m} = 2,50\text{ m}$.

OB: Ja, genau. Das Selbstbewusstsein, seine Rechte auch einzufordern. Wir als Stadt müssen schauen, dass die Straßen für alle Akteure attraktiv sind, aber durchaus auch für andere weniger. Egal ob dies jetzt bauliche Maßnahmen sind oder Beschilderung oder regelmäßige Kontrollen. Gerade bei der Fahrradstraße werden sehr regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt, um auch die Leute auf „hartem“ Weg heranzuführen, dass sie zu schnell unterwegs sind.

Neun: Ergänzende Frage. Wir haben Fahrradstreifen, die zu einem anderen Zeitpunkt geplant wurden, jetzt am Zerfallen sind – ich weiche da regelmäßig auf die Fahrbahn aus – oder bei denen Dooring droht, weil sie zu knapp an den Parkstreifen entlangführen. Dazu jetzt die knappe Haushaltlage: Werden die notwendigen Sanierungsarbeiten dazu benutzt, bessere Lösungen zu realisieren?

OB: Das auf jeden Fall. Immer, wenn wir Straßen grundsätzlich angehen und sanieren, wird das versucht. Ich sehe ein gutes Beispiel jetzt am Königsgraben, wo ich ganz begeistert bin von unserem Tiefbauamt, wie die das gelöst haben, den Druck aus diesem Flaschenhals zu nehmen. Das war jetzt nicht zu Gunsten der Autofahrer, sondern zu Gunsten der Anlieger und der weit größeren Anzahl von Menschen, die hier unterwegs sind. Eine smarte Lösung mit der Verengung der Autospur,

was Geschwindigkeit reduziert und Radlern Platz gibt. Ansonsten haben wir immer auch Budgets für alltägliche Sanierungen, um Maßnahmen an der Fahrbahndecke zu machen. Wir versuchen das auch immer da zu machen, wo die Leute am meisten betroffen sind und da sind natürlich Radfahrer mehr von einem Schlagloch betroffen als ein Autofahrer.

Neun: *Dieses Beispiel Königsgraben hat übrigens im ADFC zunächst kontroverse Diskussionen ausgelöst, insbesondere bei unserem November-Stammtisch. Urs Keil (Leiter Tiefbau und im ADFC-Vorstand) hat es dann sehr gut erklärt, warum diese offenen Fahrbahnmarkierungen mit Fahrrad-Icons dem Radverkehr mehr Platz verschaffen als hart abgegrenzte Streifen. Und jetzt kommen bereits ungefragt ganz positive Rückmeldungen: „Endlich kann man hier g’scheit fahren!“*



Am Königsgraben gibt es jetzt offene Fahrbahnmarkierungen für den Radverkehr. Foto: ADFC Memmingen

OB: Ja, es wird für alle besser, sogar für die Autofahrer. Und wenn’s ihnen zu langsam geht, sollen sie den Ring fahren – müssen hier nicht mit 60 km/h brettern. Die Lärmbelastung geht runter mit der geringeren Geschwindigkeit und die Sicherheit wird besser und das, obwohl die Fahrbahn für die Autos objektiv gleich breit geblieben ist. Wir haben ja auf diesem kurzen Stück des Königsgrabens zwischen Ulmer Tor und Westertor einen Kindergarten, das Amtsgericht, eine Kirche, eine große Wohnsiedlung mit hohem Kinderanteil, aber auch sehr alte Menschen, die hier auf engem Raum leben, also starke Extreme in dieser Nachbarschaft, und die Grimmelschanze mit dem Spielplatz.

Und es gab viele Überlegungen zur Problemlösung: Können wir Tempo 30 machen, einen Mittelstreifen, Zebrastreifen – alles geprüft, alles nicht möglich. Und jetzt haben wir wirklich für die Menschen ein gutes Ergebnis erzielt mit ein paar Strichen und Piktogrammen. Also wenn’s um saubere fachliche Lösungen geht, das ist schon eine der Paradelösungen.

Neun: *Das ist nicht nur wegen der geringen Mittel eine Paradelösung, sondern weil wir ja schauen müssen, wie wir Assets schaffen, also Werthaltiges, in unserer Stadt – egal ob wir Schlechtes besser machen oder Neues schaffen. In diesem Kontext hat mir die erfolgreiche AGFK-Hauptbeurteilung (Aufnahmeprüfung in die Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundliche Kommunen in Bayern) im November in Mindelheim sehr gut gefallen. Die Aufnahme findet jetzt im Februar statt. Vielen Dank!*

Aufzeichnung: Manfred Neun