

Mit Radwegen auf die Überholspur

Der Landkreis ächzt unter dem Straßenverkehr. Diesen zu minimieren, hat sich die Zukunftswerkstatt Mobilität zum Ziel gesetzt. Fest steht bereits: Der Wochenendaustausch ist unvermeidbar. Dafür sollen kleine Schritte Entlastung bringen.

VON SEBASTIAN GRAUVOGL

Landkreis – Der Traum vom großen Ganzen war verlockend. Ein Patentrezept, mit dem alle Verkehrsprobleme im Landkreis der Vergangenheit angehören. Die Zutaten: Neue Bahnstrecken, Buslinien und Umgehungsstraßen. Drei Jahre lang tüftelte die Standortmarketing-Gesellschaft (SMG) im Auftrag des Landkreises an einem solchen Verkehrskonzept. Doch sie musste bald erkennen: So attraktiv diese Ideen klingen, so unwahrscheinlich ist ihre Umsetzung. „Wir wollen keine Luftschlösser mehr bauen“, sagte Landrat Wolfgang Rzehak jetzt bei der Vorstellung der ersten Ergebnisse der Ende 2014 ins Leben gerufenen Zukunftswerkstatt Mobilität. „Das bringt uns nicht weiter.“

Stattdessen appellierte er an die Bürger, eigene Gewohnheiten zu überdenken. „Den meisten Verkehr verursachen wir nämlich selbst.“ Nur über die von Tagesausflüglern ausgelösten Wochenendaustausch zu klagen, sei nicht zielführend. „Die werden wir auf die Schnelle nicht in den



Mobil machen in kleinen Schritten: (v.l.) Professor Jürgen Schmude, Hartmut Romanski, Peter Schiffmann, Landrat Wolfgang Rzehak, Florian Brunner, Harald Gmeiner und Erik Lindner (LMU) haben die Zukunftswerkstatt Mobilität ins Leben gerufen. FOTO: TP

Griff bekommen“, sagte Rzehak. Dafür sei der Landkreis als Ausflugsziel zu attraktiv. Viel wichtiger sei es, kleinere Projekte anzupacken, die sich tatsächlich umsetzen lassen – ohne auf übergeordnete Stellen angewiesen zu sein oder viel Geld in die Hand nehmen zu müssen.

Einige hat die Zukunftswerkstatt bereits identifiziert. Die Gruppe ist aus der von der Energiewende Oberland (EWO) gegründeten Steuerungsgruppe Mobilität und den von der SMG organisierten Verkehrsforen hervorgegangen. Fachliche Unterstützung holten sich die Vertreter von Kreistag, Verkehrsunternehmen, Tourismus, Landratsamt sowie SMG und

EWO von Professor Jürgen Schmude, Tourismusexperte an der Ludwig-Maximilians-Universität (LMU) München, und seinem Team. In zwei Workshops sortierten sie die lange Liste mit Visionen in Nah- und Fernziele – und ordneten sie nach Priorität. „Unsere Aufgabe war es, die machbaren Projekte herauszufiltern“, erklärte Schmude. Wie zum Beispiel die Verbesserung des Radwegenetzes.

So wird sich der Tourismusverband Alpenregion Tegernsee Schliersee (ATS) um eine einheitliche Beschilderung der Strecken kümmern und sich – zusammen mit den Gemeinden – darum bemühen, Lücken zu schließen. „Wir wünschen uns Gäste, die aus-

schließlich mit dem Radl unterwegs sind“, sagte ATS-Geschäftsführer Harald Gmeiner. Auch Verleihstationen für E-Bikes an Bahnhöfen seien sinnvoll. Um größere Entfernungen zu überbrücken, werde man mit dem Regionalverkehr Oberbayern (RVO) über eine Fahrradmitnahme in Bussen sprechen, kündigte Peter Schiffmann, Fachbereichsleiter für Straßenverkehr am Landratsamt, an.

Davon sollen auch die Einheimischen profitieren. Deshalb, so Regionalmanager Florian Brunner, „sollten die Routen nicht nur schön, sondern auch günstig gelegen sein“. Wer in die Arbeit radelt, wolle keinen Umweg in Kauf nehmen. Oder, wie Rze-

KOMMENTAR

Realismus als Arbeitsauftrag

Keine Lösung für den Dauerstau – das klingt nach Einfallslösung und Resignation. Und doch ist es eine realistische, ja offene und ehrliche Einschätzung eines Problems, für das es kein Patentrezept gibt. Schon gar keines, das in absehbarer Zeit umsetzbar oder bezahlbar wäre. Es mag so manchen Bürger frustrieren, das zu hören. Der Frust wäre aber größer, wenn wohlklingende Versprechen später wie Seifenblasen platzen. Stattdessen sollte sich jeder Autofahrer hinterfragen, ob sich gewohnte Strecken nicht auch mit Fahrrad oder Bus zurücklegen lassen. Damit eine Mehrheit diese Frage mit „Ja“ beantwortet, braucht es aber mehr als gute Argumente. Es braucht harte Fakten, die Bus und Rad zu einer echten Alternative machen. Die muss die Zukunftswerkstatt so schnell wie möglich liefern.



Sebastian Grauvogl

hak es formulierte: „Die Leute sollen nicht radeln müssen, sondern wollen.“

Nicht weniger wichtig ist dem Landrat die Optimierung der Busverbindungen. Doch auch hier mahnte er zu Realismus: „Ein Takt wie in München ist bei uns nicht wirtschaftlich.“ Stattdessen sollten die Fahrpläne gezielt ausgebaut werden. Etwa entlang einer Achse von Ost nach West. „Heute ist es eine Katastrophe, mit dem Bus von Irnschenberg nach Miesbach zu fahren.“ Dass man bereits etablierte Lösungen – wie die Fahrplanabfrage über das Smartphone – vor allem bei Einheimischen noch mehr publik machen müsse, forderte Hartmut Romanski als Ver-

treter der EWO und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC). „Die Plattformen gibt es ja schon.“

Als Fernziel hat sich die Zukunftswerkstatt Mobilität vorerst nur die Elektrifizierung des Streckennetzes der Bayerischen Oberlandbahn (BOB) vorgenommen. Eine Ringbahn um den Tegernsee hält Rzehak für überflüssig. Doch egal ob Nah- oder Fernziel: „Wichtig ist die Umsetzung“, sagte der Landrat. Die soll eine kleinere Steuerungsgruppe in monatlichen Treffen vorantreiben. Die größte Herausforderung steht für Schmude bereits fest: die Änderung des Mobilitätsbewusstseins der Bürger. „Das ist eine Daueraufgabe.“