

Neuer Radverkehrsbeauftragter des Bundes:

Andreas Marquardt – Wer ist der neue Mann im BMDV?

Birgitta Worringen (2013-2017), Karola Lambeck (April 2018 bis Oktober 2023) und jetzt Andreas Marquardt (seit Mai 2024): Seit elf Jahren gibt es im Bundesverkehrsministerium (BMDV) die Funktion der/des Radverkehrsbeauftragten. Ursprünglich war die Schaffung einer solchen Position eine offizielle Forderung des vivavelo Kongresses der Fahrradwirtschaft 2012, geknüpft an eine Leitungsrolle innerhalb des Ministeriums – wobei die Fahrradbranche einen Parlamentarischen Staatssekretär favorisiert hatte, der zur politischen Hausleitung gehört und damit mehr Gewicht gehabt hätte. Umgesetzt wurde die Funktion 2013 auf Verwaltungsebene ohne politisches Mandat. Die bzw. der Radverkehrsbeauftragte hat hier – zusätzlich zu seinem Job als Leiter einer Stabstelle bzw. einer Abteilung – vor allem die Aufgabe, Schnittstelle, Moderator und Botschafter für den Radverkehr innerhalb der Behörde zu sein. Eine praktische Entscheidungskompetenz kommt ihm für den Radverkehr nicht zu. Da er einer Verwaltung angehört, die politisch geführt wird (Minister, Parlamentarische Staatssekretäre) muss er sich in diese Hierarchie einfügen und darauf verzichten, Ziele seiner Arbeit zu definieren, die über das hinaus gehen, was die Politik bereits vorgegeben hat. In diesem Sinne wird er nach Außen stets zurückhaltend agieren. Dennoch ist die Rolle des Radverkehrsbeauftragten innerhalb des großen Apparats Bundesverkehrsministerium mit über 1.200 direkt Beschäftigten an mehreren Standorten (Berlin, Bonn u.a.) und 44 nachgeordneten Behörden mit mehr als 23.000 Mitarbeitenden nicht zu unterschätzen, denn zur DNA des Bundesverkehrsministeriums gehörte es mindestens über viele Jahrzehnte, ein entschiedener Fürsprecher einer autozentrierten Verkehrspolitik zu sein. Im Idealfall könnte die/der Radverkehrsbeauftragte ein kleines Stück weit mit dazu beitragen, innerhalb des Ministeriums einen Kulturwandel zu unterstützen. Allerdings müsste so ein Kulturwandel von der Leitungsebene aus gewollt sein – wonach es unter Volker Wissing nicht gerade aussieht...

Nun also nach dem letztjährigen internen Stellenwechsel der in der Branche durchaus geschätzten Karola Lambeck ein neues Gesicht im BMDV als Radverkehrsbeauftragter: Andreas Marquardt. Anders als seine Vorgängerinnen ist sein Dienstsitz in Bonn am Rhein –

das ihm unterstehende Radverkehrsreferat RV1 mit Referatsleiter Thomas Hartmann und seinem Team sitzt weiterhin in Berlin. „In der heutigen Zeit mit ihren modernen Kommunikationsmöglichkeiten kein Problem“, sagt Andreas Marquardt zur räumlichen Distanz.

Welche Bedeutung die Hausleitung des BMDV der Rolle des ministeriumseigenen „Radverkehrsbeauftragten“ tatsächlich beimisst, darüber kann nur spekuliert werden. So lief eine Anfrage im Ministerium Ende 2023, ob überhaupt eine Nachfolge für Frau Lambeck geplant sei, ins Leere. Als dann Andreas Marquardt im Mai 2024 Radverkehrsbeauftragter des BMDV wurde, gab es keine offizielle Presseinformation zur Neubesetzung.

Wertschätzung der Rolle sieht anders aus. Die Branche lernte Andreas Marquardt schließlich im Juli auf dem Verbändeabend der Eurobike 2024 in Frankfurt kennen. Hier fand auch das nachfolgende Gespräch statt.

- Seit Mai 2024 sind Sie als Leiter der Stabstelle Radverkehr und Straßenverkehrssicherheit (Stab RV) auch Radverkehrsbeauftragter des Bundesverkehrsministeriums (BMDV). Zuvor waren Sie 14 Jahre lang dort mit dem Straßen- und Luftverkehr beschäftigt und zuletzt 13 Jahre Präsident des BAG. Wie kam es dazu, dass jetzt der Radverkehr im Mittelpunkt Ihres Wirkens steht – und wie ist Ihr persönlicher Zugang zum Radfahren?

Es gibt einen roten Faden, der sich durch meine berufliche Tätigkeit hindurch zieht, das ist die Straßenverkehrssicherheit. Ich habe einige Jahre das für die StVO zuständige Referat im Bundesverkehrsministerium geleitet und dabei die Gegebenheiten des Radverkehrs ganz hautnah miterlebt. Auch in meinen sonstigen beruflichen Stationen war die Straßenverkehrssicherheit immer präsent. Von daher ist mir Radverkehr nichts Fremdes, und nun war es eine glückliche Fügung, dass ich zur „Stabstelle Radverkehr und Straßenverkehrssicherheit“ wechseln und damit auch Radverkehrsbeauftragter werden konnte.

- ... und wieviel Radverkehr enthält diese Stabstelle?

Fahrrad und Verkehrssicherheit kann man nicht auseinanderdividieren. Ich kann und will das eine nicht ohne das andere denken. In der Stabstelle steckt jedenfalls jede Menge Radverkehr drin und ich will diesen erfolgreich voranbringen.

- Wie sieht in Ihrem Alltag Ihr ganz persönlicher Mobilitätsmix aus? Und in wie weit denken Sie, dass die persönliche Perspektive auch das Gesamtbild prägt?

Persönlich habe ich mein Auto vor neun Jahren abgeschafft. Ich bewege mich also im Bereich der „aktiven Mobilität“, gehe sehr viel zu Fuß und nutze intensiv den ÖPNV...

- ... der an Ihrem Dienstsitz in Bonn ja auch richtig gut ausgebaut ist...

Ja, das geht hervorragend, man braucht da kein Auto. Und im Moment werden in Bonn ja auch große Anstrengungen für den Radverkehr unternommen – daher ist das eine sehr angenehme Art, in der Stadt mobil zu sein.

- Und Ihre persönliche Geschichte mit dem Fahrrad?

Die ist etwas schwierig. Natürlich bin ich früher Rad gefahren, aber inzwischen habe ich eine gesundheitliche Beeinträchtigung, die mir das Radfahren nicht mehr ermöglicht. Aber das ändert nichts daran, dass ich das Thema sehr spannend finde und mich auch dafür einsetze.

- Wie stehen Sie zu der These, dass die Verkehrspolitik auch Einfluss auf den gesellschaftlichen Zusammenhalt hat? Stichworte: Isoliert hinter der Windschutzscheibe statt Begegnung mit Dritten auf der Straße oder im ÖPNV?

Das ist für mich evident, der Zusammenhang ist eindeutig und die Diskussion ist auch nicht neu. Wir haben uns vor 20 Jahren schon mit „Begegnungszonen“ beschäftigt. Das war aber eine andere Zeit und da hatte das Auto gesellschaftlich noch einen anderen Stellenwert. Daher war es mit der Umsetzung schwierig. Heute will man die Innenstädte wieder beleben, man möchte dort auch Raum schaffen für spielende Kinder und so weiter. Für mich lautet die Frage: „Wie gestalten wir Verkehrsraum? Wie verteilen wir ihn?“ Das steht ganz gewiss in einem direkten Zusammenhang zum gesellschaftlichen Zusammenhalt.

- Im Mai kamen Sie bei der Verleihung des Deutschen Fahrradpreises in direkten Kontakt mit der „Fahrrad-Bubble“. Wie haben Sie die Szene erlebt?

Das war sehr schön! Ich hatte ja vorher schon viel Kontakt mit den Fahrradverbänden, aber die Preisverleihung – das war noch einmal etwas ganz anderes! Ich habe da so viel Enthusiasmus gespürt und bin Menschen begegnet, die sehr offen sind und engagiert den Radverkehr voranbringen wollen. Von daher war das eine gute Erfahrung für mich und hat Freude gemacht. Hinzu kommt, dass die Projekte, die den Deutschen Fahrradpreis gewonnen haben, ohne Frage toll sind. Es war rundum sehr erfreulich.

- Wie sehen Sie Ihre Rolle als Radverkehrsbeauftragter? Was haben Sie sich für die nächsten Jahre in Bezug auf die Radverkehrsentwicklung vorgenommen?

Es sind bereits in den letzten Jahren ganz viele und großartige Sachen für den Radverkehr passiert – da fange ich jetzt ja nicht bei Null an. Natürlich ist der Radverkehr primär Ländersache, das muss man sich immer vor Augen halten. Wir können als Bund hier koordinierend unterstützen, das tun wir auch sehr gerne, z.B. indem wir Best-Practice Beispiele sammeln und zur Verfügung stellen. Wir können durch das Mobilitätsforum Bund – früher BAG – den Kommunen bei den Förderprogrammen helfen, also eine Art Lotsenfunktion ausüben. Zugleich stehen wir als Ansprechpartner zur Verfügung, wie wir es auch hier auf der Eurobike tun.

Was mir wichtig ist: Der Nationale Radverkehrsplan des Bundes (NRVP 3.0) ist auf das Jahr 2030 ausgerichtet. Das klingt erstmal nach viel Zeit, aber tatsächlich müssen wir jetzt schon schauen, wie eine Folgestrategie aussehen kann, damit wir dem Ziel, „Fahrradland“ zu werden und auch zu bleiben, gerecht werden können.

- In der Fahrradbranche herrscht vielfach die Einschätzung, der NRVP 3.0 wäre ein recht gutes Programm und es gibt auch Unterstützung für die hier formulierten Ziele. Allerdings komme die Umsetzung nicht recht voran. Wie ist Ihre Einschätzung?

Die Einschätzung, dass das Ganze nicht vorankommen würde, teile ich überhaupt nicht. Nach meinem Eindruck hat sich der Radverkehr in den letzten Jahren sehr gut entwickelt. Wir müssen ja auch sehen, wo wir historisch herkommen. Vor nicht allzu langer Zeit galt noch das Ideal der autogerechten Stadt. Natürlich stehen dem Auto wirkmächtige Narrative zur Seite, denken wir an „Freie Fahrt für freie Bürger“ oder Ähnliches. Und noch heute schätzen die Bürger ihr Auto in der Mehrheit – und dadurch ergibt sich für viele eine Verkehrsperspektive durch die Windschutzscheibe. Doch zugleich kann man auch sagen, dass wir hiervon immer mehr wegkommen und das ist doch ein großer Erfolg! Rad- und Fußverkehr haben sowohl gesellschaftlich als auch in der Politik einen viel größeren Stellenwert erhalten. Ein „Parlamentskreis Fahrrad“, wie wir ihn heute haben, wäre früher gar nicht denkbar gewesen. Wir haben seit Jahren einen intensiven Austausch mit der Fahrrad-Bewegung. Das ist oft anstrengend, aber doch ein tolles Zeichen für den Bedeutungsgewinn des Radverkehrs. Diese Entwicklung hat sich durch den NRVP 3.0 nochmals deutlich verstärkt. Man muss sich das einmal vor Augen halten: Der Haushaltsgesetzgeber hat dem Radverkehr in dieser Legislaturperiode eine früher unvorstellbare Summe von 2,9 Mrd. Euro zur Verfügung gestellt. Das ist beeindruckend.

- Aber zeigt sich das auch auf der Straße?

Es ist richtig, wir haben bei der Umsetzung von Maßnahmen auf Seiten der Länder einige Probleme, Stichwort Fachkräftemangel. Aber dem begegnet der Bund ja auch, indem wir über das Mobilitätsforum Bund Schulungen anbieten, z.B. über das Thema „Einladende Radverkehrsnetze“. Diese Angebote werden von den Kommunen auch intensiv angenommen. Insofern sehe ich nicht, dass es wirklich hakt. Natürlich ist nichts so gut, dass man es nicht noch verbessern könnte. Deshalb läuft seit Juni bei uns im Haus ja auch die Zwischen-Evaluierung des NRVP 3.0, um zu analysieren: Was haben wir gut gemacht? Wo sind wir noch unterwegs? Und was läuft noch nicht gut? Wir machen das mit einem NRVP zum ersten Mal und das ist ein sehr spannender Prozess, bei dem wir schauen wollen, welche Schlussfolgerungen daraus gezogen werden können, um die Umsetzung des NRVP 3.0 zu optimieren. Mitte 2025 erwarten wir die Ergebnisse, was auch politisch der richtige Zeitpunkt sein dürfte im Ausblick auf eine neue Legislatur.

- Welche Rolle könnte der Fußverkehr dabei spielen? Schließlich hatte sich die aktuelle Bundesregierung vorgenommen, erstmals eine Fußverkehrsstrategie des Bundes zu entwickeln.

Wir hatten hierzu bereits eine erste Abstimmungsrunde der Bundesressorts. Die Länder und Verbände haben bis zum 17. Juli die Gelegenheit, Stellung zu beziehen. Für uns ist ganz klar: Das Thema ist angekommen. Im kommenden Jahr findet dann bereits der fünfte Fußverkehrskongress statt, den jeweils ein Land und der Bund zusammen veranstalten. Daran wird auch der Minister persönlich teilnehmen. Fußverkehr ist uns ein wichtiges und mit Haushaltsmitteln hinterlegtes Thema – gerade auch wenn es um lebenswerte Innenstädte geht.

- Wir sind heute hier auf der Eurobike. Hätten Sie eine Fahrradmesse in dieser Dimension erwartet? Was sind Ihre ersten Eindrücke?

Es ist ja meine erste Eurobike und ich bin schlicht überwältigt, was hier alles angeboten wird! Es ist phantastisch zu sehen, mit wie viel Ideenreichtum und Enthusiasmus hier dem Thema Radverkehr „gehuldigt“ wird. Hier auf dieser Messe werden die Geschichten erzählt, die den Radverkehr in Zukunft prägen werden. Ich bin sehr beeindruckt.

- Das BMDV arbeitet seit vielen Jahren im Beirat Radverkehr mit den Verbänden der Fahrradbranche eng zusammen. Welche Wünsche haben Sie an die Deutsche Fahrradwirtschaft? Welchen Beitrag kann sie leisten, um die Ziele des NRVP zu unterstützen?

Die Zusammenarbeit zwischen dem BMDV und der deutschen Fahrradwirtschaft ist ja bereits sehr eng und gut. Insofern bin ich sehr zufrieden. Gleichwohl gibt es Punkte, über die wir nochmal nachdenken müssen – vielleicht mehr als in der Vergangenheit. Wir sprachen ja schon davon, dass der Erfolg des Automobils von sehr wirkmächtigen Narrativen geprägt worden ist, die zu dem Siegeszug des Autos geführt haben. Ich bin davon überzeugt, dass für einen nachhaltigen Erfolg des Fahrrads eine vergleichbare Entwicklung erforderlich ist. Das Fahrrad muss über die engere Szene hinaus ein emotionales Breitenthema werden. Dafür gibt es bereits gute Ansätze, z.B. aktuell die #aufsradsetzen Kampagne des ZIV. In diese Richtung sollten wir gemeinsam weiterdenken.

- ... wobei die Argumente für's Fahrrad längst alle rauf und runter gebetet wurden, oder?

Der entscheidende Punkt ist meiner Meinung nach, aus der Vernunftecke herauszukommen. Natürlich ist das Fahrrad gut für Umwelt, Gesundheit, Klima – das wissen wir alle. Vielleicht sollten wir aber jetzt zusammen eine breitere Strategie entwickeln, die das Fahrrad jenseits aller Sachargumente „hipp“ macht. Die Fahrradindustrie baut so peppige Räder, für jeden Geschmack und für jede Anwendung. Wir sollten mal darüber nachdenken, in wie weit wir mit knackigen Slogans das Fahrrad noch mehr in Mode bringen können.

Kleine persönliche Anekdote: Als ich Jugendlicher war, habe ich mir nichts sehnsüchtiger gewünscht als ein Bonanza-Fahrrad: Mit Bananensattel, klobiger Dreigangschaltung und allem Drum und Dran. Und als ich es dann hatte – so unpraktisch es letztlich war – ich war stolz wie Bolle, und meine Kameraden auch. Ich bin mir nicht sicher, ob sowas heute wieder funktionieren würde, aber ein solches „Must-Have-Feeling“ – mit modernen Bikes, versteht sich – das könnte dem Fahrrad guttun! Von der Autowerbung können wir lernen, wie man Produkte emotional auflädt. Und das funktioniert bis heute. Die Autowerbung schafft es sogar, das Auto mit Ruhe und Natur zu verknüpfen – obwohl die Realität ganz anders aussieht. Ich bin davon überzeugt: Auch beim Fahrrad geht da beim Image noch weit mehr als wie wir es heutzutage präsentieren!

Albert Herresthal

10.8.2024

