

Herzesthal-Talk:

Interview mit Henning Rehbaum, MdB:

Ein Radverkehrsanteil von 25% in allen Regionen des Landes – das ist die Vision des Abgeordneten Henning Rehbaum (CDU), der im September 2021 neu in den Bundestag gewählt wurde – nach vorherigen Stationen in einer Landes- und Kommunalpolitik. Dass es dazu einen massiven und vor allem schnelleren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur geben muss, ist für Rehbaum eine zwingende Voraussetzung – mit ausreichenden finanziellen Mitteln. Im Gespräch mit dem Informationsdienst Fahrradwirtschaft (IFW) wirbt Rehbaum bei der Frage eventueller Einschränkungen für den Kfz-Verkehr und der Neuverteilung des Verkehrsraums für eine „Realpolitik“, und weist dabei auf den unvermeidlichen Kfz-Pendlerverkehr aus dem Umland in die großen Städte hin.

Das Gespräch fand im September 2022 in seinem Abgeordnetenbüro im Deutschen Bundestag statt.

Henning Rehbaum ist Bundestagsabgeordneter des Wahlkreises Warendorf/NRW, in dem Radfahren zum Alltag gehört. Er ist

- Ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss
- Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Ernährung und Landwirtschaft
- Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Wohnen, Stadtentwicklung, Bauwesen und Kommunen
- Berichterstatter in der AG Verkehr der Bundestagsfraktion CDU/CSU für das Fahrrad
- Vorstandsmitglied des Parlamentskreises Fahrrad



1. ***Mit jungen 31 Jahren wurden Sie Ratsherr in der Kommunalpolitik, ab 2012 waren Sie neun Jahre lang Abgeordneter im NRW-Landtag – nun seit einem Jahr MdB: Welcher Sprung war größer?***

→ Ja, der Wechsel von der Landes- in die Bundespolitik fühlt sich gut an. Neuneinhalb Jahre Arbeit im Landtag sind auch ein gutes Rüstzeug, wenn man in den Bundestag geht, das ist einfach mein Vorteil, dass ich dieses parlamentarische Handwerkszeug mitbringe. Außerdem passt es zusammen, dass ich hier jetzt einen Arbeitsbereich habe, der mir persönlich sehr liegt und von dem ich auch herkomme.

2. ***Sie sind Industriekaufmann, Diplom-Betriebswirt und Sie haben 10 Jahre einen Verkehrsbetrieb geleitet. Sie waren Prokurist und Abteilungsdirektor bei den Westfälischen Verkehrsbetrieben in Münster – in welcher Weise prägt das Ihren Blick auf die Verkehrspolitik?***

→ Ich bin tatsächlich zwischen Bussen aufgewachsen, bin ÖPNV-geprägt, habe auch selbst den Bus-Führerschein. Ich habe das von der Pike auf gelernt, weiß, wie der ÖPNV funktioniert, was er braucht und was auch Politik dafür tun muss – das ist sehr hilfreich. Wir sehen ja, dass aktuell mit dem ÖPNV viel experimentiert wird – Stichwort 9 Euro Ticket – und wir erleben, was funktioniert und was nicht. Meine Praxiserfahrung nutze ich intensiv und das hilft gerade beim ÖPNV, weil das so ein kompliziertes System ist, rechtlich, finanziell und auch von den betrieblichen Abläufen her, da reicht Laienwissen einfach nicht.

3. ***... und der Bus steckt stark in Ihnen, dass Sie im Juni dieses Jahres gleich einen Parlamentskreis Bus ins Leben gerufen haben, dessen Vorsitzender Sie sind...***

→ Genau, das ist auch meine Mission, kann man sagen, dass ich insbesondere den Verkehrsträger Bus als wichtigen Baustein der Intermodalität nach vorne bringen will. Das Entscheidende ist, die verschiedenen Verkehrsträger sinnvoll mit einander zu vernetzen. Im ÖPNV hat der Bus einen Marktanteil von 38% und man kann mit ihm sehr schnell Wirkung erzielen, z.B. im Vergleich mit neuen Schienenwegen. Deren Realisierung dauert sehr lange, wie bei meinem Herzensprojekt der WLE-Bahn von Münster nach Sendenhorst. Verbesserungen mit dem Bus lassen sich hingegen in der Regel gleich zum nächsten Fahrplanwechsel realisieren.

4. ***Die Notwendigkeit einer Verkehrswende in Deutschland scheint unbestritten. Doch während einige darunter lediglich eine Antriebswende bei Kfz verstehen, wollen andere substantielle Strukturveränderungen, die notwendigerweise auch Verhaltensänderungen der Menschen mit sich bringen – wo positionieren Sie sich in diesem Spannungsfeld?***

→ Ich denke, dass man mit Zwang und strengen Regeln die Verkehrswende auf die Dauer nicht hinbekommt. Wir müssen weg vom Zwingen und hin zur Lust an der Verkehrswende, zur Freude, anders mobil zu sein. Motivation ist das ganz Entscheidende. Das geht vor allem durch ein gutes Angebot. Infrastruktur, Radwege bauen und in Schuss halten, damit es einfach Spaß macht, Fahrrad zu fahren. Das kann Politik, das haben wir mit Ex-Verkehrsminister Andreas Scheuer gemacht, nie gab es mehr Geld für Radverkehr als unter der Union. Doch auch die Fahrradbranche hat mit dem E-Bike und attraktiven Produkten viel dazu beigetragen. Das hat nochmal einen Kick gebracht, dass das Fahrrad ein alltagstaugliches Verkehrsmittel wird. Der Umstieg soll ja nachhaltig wirken und den Leuten ermöglichen, ihren Zweitwagen abschaffen.

5. Die Notwendigkeit der Verkehrswende in Deutschland ist ja nicht unbedingt eine Erfindung der CDU/CSU, aber inzwischen doch überall angekommen. Wie ist Ihre Einschätzung: Welchen Stellenwert haben die Verkehrswende und speziell auch die Radverkehrspolitik für die Unionsfraktion?

→ Ich finde, da werden wir oftmals ganz falsch wahrgenommen. Da wo ich herkomme, im Münsterland, da haben wir schon Radwege gebaut, da gab es die Grünen noch gar nicht. Seit 2017 sind in NRW unter CDU-geführten Verkehrsministerien 850 Kilometer neue Radwege gebaut worden. Die außerordentlich hohen Mittel für das Sonderprogramm „Stadt und Land“ zeigen, wie wichtig uns das Thema ist, um den Radverkehr nach vorne zu bringen – aber das gilt auch für den ÖPNV. Die Regionalisierungsmittel sind in unserer Regierungszeit massiv angehoben worden. Es reicht zwar immer noch nicht, auch beim Radverkehr müssen wir noch mehr machen, aber das starke Engagement der Union zeigt, dass wir es Ernst meinen mit der Verkehrswende.

6. Nun bedeutet Verkehrswende ja auch, dass sich etwas strukturell verändern muss. Veränderung ist für die Politik ein heikler Punkt, den Leuten zu sagen, so wie Ihr das in den letzten 20 Jahren gemacht habt, so geht's nicht weiter. Stichwort Umweltverträglichkeit, Klimaverträglichkeit. Das kann ja auch wehtun, wenn man jemandem sagt, Du musst Deine Gewohnheiten ändern!

→ Das ist ein wichtiger Punkt. Man wird die Gewohnheiten nur ändern können, wenn man gute Alternativen aufzeigt. Dafür sind z.B. Jobräder eine attraktive Option. Die Menschen müssen Spaß am Umsteigen haben und es gerne und freiwillig tun, das scheint mir entscheidend.

7. Nun sind wir allerdings unter einem gewissen Zeitdruck, wenn wir an die Klimakrise denken. Der Handlungsdruck ist doch enorm...

→ Gute Alternativen bleiben entscheidend. Diese Debatte steht unter einem besonderen Vorzeichen, weil wir Menschen in Städten und aber auch in ländlichen Regionen haben. In den Metropolen ist der ÖPNV mittlerweile sehr gut ausgebaut, aber im ländlichen Raum hapert es oft an alltagstauglichen Alternativen zum Auto. Da dauert es häufig viel zu lange, mit Bus oder Bahn von A nach B zu kommen. Wer auf dem Dorf Familie und Beruf kombinieren will, kommt am Auto kaum vorbei. Je länger die Fahrt zur Arbeit, desto weniger Zeit für die Familie.

8. Wir kennen doch aber auch die Zahlen, nach denen auch auf dem Lande jede zweite Strecke mit dem PKW kürzer als 5km ist und jede vierte kürzer als 2km. Es wird auch zum Brötchen holen beim Bäcker im Dorf mit dem Auto gefahren...

→ Ja, das ist der „innere Schweinehund“, dem müssen wir die Argumente nehmen! Gegen den Wind hilft beispielsweise das E-Bike. Gute Radwege und Abstellanlagen an Bahnhöfen und eine Ladeinfrastruktur sind weitere Punkte. Das müssen wir schon noch machen, damit Gewohnheiten und die Bequemlichkeit überwunden werden können.

9. Wir sprachen nun ja schon öfter über Infrastruktur für den Radverkehr. Wie bewerten Sie den Bau von Radschnellwegen, um mehr Pendler für das Fahrrad oder E-Bike zu gewinnen?

→ Bei den ganz großen Relationen ist ein Radschnellweg sicher eine gute Lösung, auch wenn er einen hohen Flächenverbrauch hat und finanziell sehr aufwändig ist. Man muss wirklich

schauen: Wo braucht man tatsächlich diese volle Breite. Auch Velorouten können als Variante zwischen normalem Radweg und teurem Radschnellweg eine gute Option sein. Es muss ja auch darum gehen: Was ist schnell realisierbar?

10. Zu den städtischen Ballungsräumen: Öffentlicher Raum kann nur einmal verteilt werden. Wenn wir Fuß- und Radverkehr fördern wollen, müssen wir den öffentlichen Raum neu verteilen und möglicherweise auch dem Kfz-Verkehr Flächen wegnehmen. Gehen Sie damit, dass es im Sinne der Verkehrswende zugunsten des Umweltverbundes auch mal Nachteile für das Auto geben muss?

→ Das ist sicherlich die schwierigste Frage, die wir gerade in der Verkehrspolitik haben. Wenn man feststellt, dass Metropolen viel Kfz-Pendelverkehr haben – nach Münster pendeln täglich 100.000 Menschen – dann müssen wir hier Realpolitik machen. Letztlich geht es auch um eine effizientere Nutzung des Verkehrsraums, z.B. durch smarte Lösungen, mehr Digitalisierung etc. Man muss aber auch die Größe haben, wenn der Verkehr nicht weniger wird, viele Staus entstehen und man den Menschen die Lebenszeit stiehlt, Experimente wieder zurückzunehmen. Die durch Staus entstehenden Abgase sind ja schließlich auch für Fußgänger und Radfahrende nicht gerade angenehm.

Wahrscheinlich gibt es hier kein Patentrezept und jede Stadt ist anders gebaut. Wir brauchen ein Miteinander der verschiedenen Verkehrsträger. Tempo-30 auf Gemeindestraßen und Fahrradstraßen gibt es schon und sind sicher gute Beispiele für ein besseres Miteinander von Rad und PKW. Und wichtig ist auch, dass das alles nicht zulasten des Fußverkehrs gemacht wird, der gerät ja aktuell zu Recht immer stärker in den Fokus.

11. Wir leben ja gerade in einer sehr speziellen Zeit. Ukraine-Krieg und Energiekrise sind die aktuell politisch dominierenden Themen: Geraten andere Politikfelder dadurch „unter die Räder“?

→ Ja, ich habe die Sorge, dass das aktuell passiert. Die Klimakrise bleibt ja, Klimaneutralität bis 2045 ist kein „nice to have“, sondern das ist unsere Pflicht, das müssen wir machen. Und bei den momentanen wirtschaftlichen Schwierigkeiten habe ich schon auch Sorge, dass das in Stück weit in der Prioritätenliste der Ampelregierung in Hintergrund gerät. Wir sehen das gerade in der Frage, wo soll die Energie herkommen, denn wir könnten natürlich mit den drei Atomkraftwerken klimafreundlich Strom produzieren in einer Zeit, in der viel zu wenig Strom da ist. Da müssen wir als Opposition immer wieder darauf hinweisen, dass der Klimaschutz ein wichtiges Thema bleibt. Das gilt auch für die Radverkehrsförderung, wenn ich sehe, dass im Haushalt der Ampel für 2023 237 Millionen Euro gestrichen wurden. Ich finde, das ist kein gutes Zeichen, das muss man ehrlich sagen, da müsste eher mehr als weniger drin stehen.

12. Das Thema Energiesparen ist ja eigentlich ein alter Hut, der heute aber wieder hochaktuell ist. Könnte diese Problematik der Energieknappheit jetzt nicht aktiv für einen Schub der Radverkehrsförderung genutzt werden? Etwas energieeffizienteres als das Fahrrad gibt es ja wohl kaum...

→ Ja, das könnte gelingen. Die aktuellen Spritpreise tun den Leuten unheimlich weh. Die Motivation umzusteigen ist um ein Argument reicher geworden, denn man kann mit dem Fahrrad deutlich günstiger unterwegs sein. Ich kenne auch selbst einige Leute, die das jetzt machen. Natürlich braucht es dafür eine weiter verbesserte Radverkehrsinfrastruktur.

13. ... was mich zu meiner nächsten Frage führt, zur Reform des Straßenverkehrsrechts: Im Koalitionsvertrag sind hier einige Punkte genannt, aber gegenwärtig macht es nicht den Eindruck, als würde das Thema dem Bundesverkehrsminister besonders am Herzen liegen. Wie positioniert sich die CDU/CSU-Fraktion zur Reform des Straßenverkehrsrechts und mit welchen inhaltlichen Schwerpunkten?

→ Diese Diskussion ist bei uns noch gar nicht richtig losgegangen, denn die Ampel hat noch nichts vorgelegt. Ich habe auch nicht den Eindruck, dass dieses Thema bei der Ampel eine besondere Priorität hat.

14. ... aber Sie haben ja sicher auch eigene Vorstellungen, was Sie für richtig halten...

→ Die StVO-Novelle der letzten Bundesregierung unter Beteiligung der Länder mit Fahrradzonen, Öffnung von Einbahnstraßen oder der Vergrößerung des Überholabstands auf sind von den Fahrradverbänden begrüßt worden. Es gibt viele Städte, die wollen selber mehr regeln dürfen, teilweise auch experimentieren. Das mag in einigen größeren Städten vielleicht funktionieren, aber wir müssen aufpassen, dass wir ehrenamtliche Kommunalpolitiker und Verwaltungen z.B. in kleineren Kommunen hier auch nicht mit einer Unmenge neuer Verwaltungsentscheidungen überfordern. Wenn man das alles mehr in kommunale Hände legt, dann weckt das natürlich jede Menge Begehrlichkeiten, dann will jeder vor seiner Haustür Tempo-30 haben, aber nicht einen Radschnellweg.

15. Mal jenseits der kommunalen Ebene. Die Ampel plant ja die Aufnahme neuer Ziele in das Straßenverkehrsrecht, neben der „Flüssigkeit des Verkehrs“ z.B. Klimaschutz, Gesundheit und städtebauliche Aspekte, wie stehen Sie dazu?

→ Ich glaube, man darf die Flüssigkeit des Verkehrs nicht außer Acht lassen, das ist ganz wichtig, denn die Leute wollen ja mobil sein. Es gibt Verkehrsachsen mit überregionalem Charakter, die wichtig sind für die Vitalität der Städte, die Wirtschaftskraft der Region und die Berufstätigkeit. Viele müssen täglich unkompliziert ans Ziel kommen: Dezentral aus den Regionen in die Städte, aus den Städten raus zur Arbeit im Umland. Die müssen wir mitdenken.

16. Zum Abschluss unseres Gesprächs: Auch wenn Sie als Oppositionspolitiker nur begrenzt mitgestalten können, welches sind Ihre politischen Top-3 Radverkehrsziele und Schwerpunkte, die Ihnen besonders wichtig sind?

1. Finanziell: Dass wir das hohe Niveau der letzten Jahre für den Radverkehr halten, auch durch die Ampel. Das ist eine große Aufgabe, aber es ist die Sache wert!
2. Infrastruktur: Massiver Ausbau und schneller werden! Mein Ziel als Landespolitiker war immer: An jeder Landstraße ein Radweg. Das sollte auch für den Bund gelten. Je mehr Radwege es gibt, desto besser.
3. Modal Split: 25% Fahrradanteil in allen Regionen des Landes, das fände ich sehr spannend. Im Münsterland sind wir da bereits drüber, aber im Rest der Republik, da gibt es noch viel zu tun!