

# Perspektiven der Radverkehrspolitik

Das Bundesverkehrsministerium hat weiterhin vor allem den Automobilverkehr im Blick und enttäuscht damit alle, die auf eine Mobilitätswende hoffen. Dennoch gibt es auf Länder- und Kommunalebene Hoffnungsschimmer.

AUTOR: ALBERT HERRESTHAL



Foto: Shutterstock / DesignRage

**J**uli 2023: Der weltweit heißeste Monat seit Beginn der Wetteraufzeichnungen. Brennende Wälder und zugleich katastrophale Unwetter mit Überschwemmungen, nicht nur in Südeuropa. Die Folgen der Klimaerwärmung sind unübersehbar. Die Folgekosten sind kaum abschätzbar.

Juli 2023: Der Verkehrssektor reißt fortgesetzt die Ziele des Bundesklimaschutzgesetzes. Als Konsequenz beschließt die Bundesregierung die Aufhebung der Sektorenziele. Das große Entlastungspotenzial des Radverkehrs bleibt politisch eine Randnotiz.

Klar: Mit dem Radverkehr allein werden wir die Welt nicht retten. Doch einen Beitrag könnte er bei massiver Förderung schon leisten. Diese Chance bleibt durch das Bundesverkehrsministerium bisher ungenutzt. Damit ist der Radverkehr leider kein Einzelfall: Auch weitere CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale wie ein Tempolimit auf Autobahnen werden nicht umgesetzt. Das wirft die Frage auf, welcher Philosophie und welchen Werten folgt die Verkehrspolitik der Bundesregierung? Schließlich ist der Radverkehr nur ein Element im Verkehrssektor. Daher ist es wichtig, sich mit der Verkehrspolitik als Ganzem auseinanderzusetzen.

Es hat eine jahrzehntelange Tradition in Deutschland, den Kfz-Verkehr als die vorherrschende Mobilitätsart zu begreifen – und die Automobilbranche finanziell massiv zu fördern. Stichworte sind beispielsweise die Steuervorteile für den Diesel, die Abwrackprämie 2009 oder das immer noch bestehende Dienstwagenprivileg. Die Priorisierung des Kfz-Verkehrs drückt sich dabei nicht nur in zig Milliarden Subventionen aus oder in den rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen, sondern es ist auch tief in den Köpfen der Bevölkerung verankert: Andere Verkehrsarten, wie auch der Radverkehr sind nicht relevant und ihnen wird nur eine geringe wirtschaftliche Bedeutung beigemessen. Auch in der Politik und besonders im Bundesverkehrsministerium (BMDV) gilt dieses Postulat. Dieses Mindset drückt sich auch darin aus, dass die Eurobike ohne Ministerbesuch blieb, während die IAA Mobility 2023 sogar vom Bundeskanzler besucht werden wird. Gegen diese Schieflage in der grundsätzlichen Gewichtung können auch die höchst respektable Arbeit der Radverkehrsbeauftragten im BMDV oder das Engagement des Radverkehrsreferats nur leise Signale senden.

## Viele Erwartungen blieben unerfüllt

Nun leben wir heute in anderen Zeiten als früher. Der Kfz-Verkehr kommt durch sein permanentes Wachstum an natürlichen quantitativen Grenzen (Stau-Problematik, durch Überbelastung marode Brücken), die Lebensqualität in den Ballungsräumen leidet zunehmend und mit der Klimakrise ist ein weiterer, entscheidender Punkt hinzugekommen. Für immer mehr Menschen ist klar: Es braucht substantielle Veränderungen, es braucht eine Verkehrswende.

Mit dem Antritt der Ampel-Regierung und der Ernennung des FDP-Ministers Volker Wissing hatten sich viele einen pragmatischen Kurs im Sinne dieser notwendigen Verkehrswende erhofft – und wurden bislang enttäuscht. Positiv verbucht werden können für ihn das Deutschlandticket und die deutliche Verstärkung der Bahn-Investitionen. Dennoch sieht der Minister weiterhin, und noch über Jahrzehnte, den Kfz- und LKW-Verkehr in Deutschland als dominierend und als Grundlage unseres Wohlstands. Er erkennt offenbar in der Klimakrise keinen Grund für ein radikales Umsteuern in der Verkehrspolitik. Alles soll so weiter laufen wie bisher, nur ein wenig klimafreundlicher: Mit einer Elektrifizierung des Individual- und Wirtschaftsverkehrs, einer Stärkung des ÖPNV (ist ja Ländersache), mehr Bahn – und natürlich: das Fahrrad findet er auch großartig! Für diese Haltung findet der Politikwissenschaftler, Soziologe und Mobilitätsforscher Professor Dr. Andreas Knie im Gespräch mit dem Informationsdienst Fahrradwirtschaft (IFW) klare Worte. „Die Ampel sagt: Wir wollen uns nicht ändern, weil wir glauben, wir können uns nicht ändern.“ »

Bundesverkehrsminister Volker Wissing hat wie seine Vorgänger vor allem das Auto im Blick.

Foto: FDP



Kosten absetzen kann). Wer so ein Fahrzeug von seinem Arbeitgeber zur Verfügung gestellt bekommt, wird kaum ein persönliches Interesse für die Verkehrswende entwickeln. Ein Plug-In-Hybrid-SUV muss monatlich nur mit 0,5 Prozent seines Listenpreises versteuert werden. Die Wirtschaftswoche Veronika Grimm beziffert die staatliche Subvention durch das Dienstwagenprivileg mit rund drei Milliarden Euro pro Jahr. Bei all den Anreizen verwundert es nicht, dass in einer aktuellen Umfrage im Auftrag des Instituts für Mobilität der Universität St. Gallen rund 72 Prozent der Deutschen sagen, sie würden ihr Mobilitätsverhalten nicht am CO<sub>2</sub>-Ausstoß orientieren. Nur 18 Prozent überdenken mitunter ihre Mobilitätsroutinen.

### Prognosen mit fragwürdigen Prämissen

Damit beim Verkehr möglichst alles so bleibt wie es ist, präsentierte Bundesverkehrsminister Volker Wissing im Frühjahr 2023 die „Gleitende Langfrist-Verkehrsprognose 2022“, in der vorhergesagt wird, dass von 2019 bis 2051 der Kfz-Verkehr nochmals um vier Prozent zunimmt und der LKW-Verkehr um 54 Prozent. Daraus leitet Volker Wissing ab, dass auch der Bau neuer Bundesfernstraßen und Autobahnen im „überragenden öffentlichen Interesse“ liegen und daher beschleunigt geplant werden dürfen. Nun sind Prognosen der Verkehrsentwicklung für sich genommen nichts Schlechtes, entscheidend sind aber die Prämissen. Wenn man alles so weiter laufen ließe wie bisher, ja, dann könnte diese Prognose vielleicht zutreffen. Aber will die Politik angesichts der Klimakrise ernsthaft auf jede Steuerung verzichten? Kann eine Politik des „Weiter so“ auf Dauer tatsächlich funktionieren?

Mobilitätsforscher Andreas Knie bewertet die Prognose des BMDV so: „Deutschland wird zubetoniert. Das Verkehrsministerium treibt mit Fantaziezahlen die Versiegelung der Verkehrsflächen voran. Der aktuelle Wissensstand über die Gesellschaft wird dabei nicht abgebildet“.

Interessant bei der Prognose sind übrigens auch die vorausgesagte Steigerung des Radverkehrs um 36 Prozent bis 2051 und ein Rückgang des Fußverkehrs um acht Prozent. Angesichts der Ziele des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 (NRVP) wäre dies eine negative Entwicklung. Nach dem NRVP sollte sich die Verkehrsleistung des Fahrrads von 2017 bis 2030 verdoppeln, die Anzahl der Fahrten pro Person um 50 Prozent erhöhen und die durchschnittlich zurückgelegte Strecke pro Fahrt von 3,7 auf 6,0 Kilometer steigen. Nach der Langfrist-Prognose würde dann die folgenden 21 Jahre Stagnation herrschen. Einer Bitte um Erklärung dieses Widerspruchs kam der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Oliver Lüksic, im Interview mit dem IFW nicht nach und wich der Frage aus. Er offenbarte in diesem Gespräch aber noch weitere Einblicke in die grundsätzliche Linie des BMDV zum Thema Verkehrswende. So sagte er: „Statt einer Wende im Verkehr ist unser Anspruch, den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und Bürgerinnen gute Angebote zu ermöglichen“. Das klingt nach einer Politik, die aktuell niemandem wehtun möchte – dabei aber die Grundlage massiver (Klima-) Schmerzen für künftige Generationen legt. Von einem Gestaltungsanspruch, der sich an den Notwendigkeiten durch die Klimakrise misst, kann also keine Rede sein. Eine echte Verkehrswende, die durch neu gesetzte politisch gesetzte Rahmenbedingungen begleitet wird, ist offenbar kein Ziel des BMDV.

Zum Radverkehr bleibt festzuhalten: Niemand im Bundesverkehrsministerium hat etwas gegen das Fahrrad. Aber sein Potenzial als Verkehrsmittel wird nicht erkannt und eine größere ökonomische Bedeutung oder Klimawirkung wird ihm nicht zugeschrieben. Vor allem sieht das Verkehrsministerium offenbar keinen zeitlichen Druck für radikale Veränderungen.

In dieses Bild passen auch die von der Bundesregierung vorgesehenen Etat Kürzungen im Haushalt 2024 für den Radverkehr. So werden die Investi-

tionen des Bundes in die Radverkehrsinfrastruktur nach 750 Millionen Euro im Jahr 2022 und 560 Millionen Euro in diesem Jahr nun auf nur noch 425 Millionen Euro in 2024 sinken. Der ADFC kritisiert besonders, dass besonders bei den Finanzhilfen zur Unterstützung des Radverkehrs in Ländern und Kommunen gekürzt werden soll. Diese betragen 2022 noch 640 Millionen Euro, sollen im kommenden Haushaltsjahr aber auf 260 Millionen Euro reduziert werden.

Doch wie immer gibt es bei der Zahlen Arithmetik unterschiedliche Sichtweisen. Das BMDV verweist auf unsere Nachfrage hin auf die originäre Zuständigkeit der Länder und Kommunen für den Radverkehr. Der Umfang der Radverkehrsförderung des BMDV entspräche für 2024 durchaus der mittelfristigen Finanzplanung. 2022 und 2023 hätte es im Rahmen des Klimaschutzsofortprogramms zusätzliche Mittel gegeben.

### Positive Perspektiven

Wie also wird sich die Radverkehrspolitik der Bundesregierung weiter entwickeln? In den letzten zwei Amtsjahren von CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer hatte der Radverkehr an Bedeutung gewonnen. So hatte sich 2019 erstmalig ein Bundesminister inhaltlich in die Planung des nächsten Nationalen Radverkehrsplans (NRVP 2030) eingebracht und substanzielle Eckpunkte vorgelegt, die im Rahmen einer Bürgerbeteiligung diskutiert und gegebenenfalls ergänzt werden konnten. Außerdem wurden die „Stiftungsprofessuren Radverkehr“ aufgelegt: An sieben Hochschulen wurden interdisziplinäre Master-Studiengänge akkreditiert und vom Bundesverkehrsministerium mit zunächst 11,6 Millionen Euro gefördert. Auch Unternehmen aus der Fahrradwirtschaft wie Riese & Müller engagieren sich hier ideell und finanziell. Weiterhin hatte die Bundesregierung mit dem Sonderprogramm für den Klimaschutz „Stadt und Land“ viel Geld für die Radverkehrsinfra-

struktur von Ländern und Gemeinden bereitgestellt, zunächst gesichert bis 2023. Das Programm wird sehr gut angenommen und wurde aktuell von der Ampel-Regierung bis 2028 verlängert. Während im ersten Schritt für drei Jahre (2021 bis 2023) 1,01 Milliarden Euro zur Verfügung standen, sind nun für die fünf Jahre von 2024 bis 2028 noch 805 Millionen Euro vorgesehen. Durch das Sonderprogramm „Stadt und Land“ wird der Bau von Radverkehrsinfrastruktur durch Länder und Kommunen mit 75 Prozent, teilweise sogar mit bis zu 90 Prozent gefördert. Förderfähig sind neben sicheren Radverkehrsnetzen auch Radwegebrücken, Abstellanlagen und Fahrradparkhäuser und der Lastenradverkehr. Auch Maßnahmen zur besseren Verknüpfung von Fahrrad und ÖPNV können gefördert werden.

Natürlich wird mit Zahlen immer auch Politik gemacht: Die Regierung lobt die großzügige Förderung, Kritiker wiederum legen den Finger in die Wunde, wenn es Kürzungen gibt. Tatsächlich ist es auch für Kenner der Materie nicht einfach, die tatsächliche finanzielle Situation des Radverkehrs zu erfassen, zumal nicht jede Radverkehrsförderung aus dem Bundesverkehrsministerium kommt. Es gibt auch andere Töpfe, z.B. „Klimaschutz durch Radverkehr“ vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz. Die ist Teil der Nationalen Klimaschutzinitiative der Bundesregierung.

„Geld ist eigentlich nicht das Problem“, sagen etliche Insider, „eher die Förderstrukturen, umständliche Verfahren und die Hemmnisse der Bürokratie“. Beklagt wird auch die Kurzfristigkeit von Förderprogrammen. Bis beispielsweise Länder und Kommunen von diesen erfahren und passende Projekte entwickelt haben, dauere es schließlich seine Zeit – und Fachpersonal für die komplexe Antragsstellung und Durchführung ist knapp und auch nicht von jetzt auf gleich dafür einsetzbar. Viele Dinge scheitern also nicht an den guten Absichten oder am Geld, sondern daran, dass immer wieder neue Fördermöglichkeiten erdacht werden, die dann fast schon wieder »

ANZEIGE

## Mit Dienstradleasing zum Erfolg!

Dienstradleasing mit Lease a Bike. Jetzt Händler werden und von vielen Vorteilen profitieren.

-  **Erweiterter Kundenstamm.** Neue Kundinnen und Kunden über unsere Partnerschaften gewinnen.
-  **Höhere Umsätze.** Beim Dienstradleasing werden Räder aus höheren Preisklassen gewählt.
-  **Enge Kundenbindung.** Langfristige Bindung und gesicherte Zusatzeinnahmen durch inkludierten Rundum-Schutz für jedes Dienstrad.
-  **Einfacher und digitaler Prozess.** Kein Papierkram! Übergabedokumente werden digital unterschrieben und Rechnungen automatisch eingereicht.
-  **Enge Betreuung und gute Erreichbarkeit.** Unser Team steht Ihnen bei Fragen immer gerne zur Verfügung.

Jetzt Lease a Bike-Händler werden!

Mehr Infos unter [lease-a-bike.de](https://lease-a-bike.de)

lease a bike

Unser Kundenservice ist Mo-Fr von 8 bis 18 Uhr für Sie erreichbar: (+49) 04471 967 3333 [info@lease-a-bike.de](mailto:info@lease-a-bike.de)



Foto: Shutterstock / frantico

Die Summen für die Förderung des Radverkehrs nehmen in den nächsten Jahren nicht zu, sondern ab.

ausgelaufen sind, wenn die berechtigten Körperschaften zur Umsetzung bereit sind. Unter diesem Gesichtspunkt wird die Verstetigung des erfolgreichen Förderprogramms „Stadt und Land“ bis 2028 sehr gelobt.

Nach langem und zähem Drängen von SPD und Grünen sowie von Seiten vieler Verbände auch aus der Fahrradwirtschaft wurde diesen Sommer nun endlich auch das Straßenverkehrsgesetz reformiert, wie im Koalitionsvertrag bereits vereinbart. Hieraus kann sich für den Radverkehr Positives er-

geben, denn durch die Reform erhalten die Länder und Kommunen mehr Spielräume bei der Gestaltung des Verkehrs. Die entsprechend angepasste StVO muss nun allerdings noch zwischen dem BMDV und den Ländern verhandelt werden.

Ein positiver Faktor im BMDV ist sicher der „Beirat Radverkehr“ (Siehe nachfolgendes Interview). Alle 20 Mitglieder des Experten-Beirats wurden von Minister Wisning persönlich berufen. Die Vorsitzende des Beirats, Kirsten Pfaue, ist sich sicher, dass „dem BMDV die Stärke des Gremiums klar bewusst ist“ und die Empfehlungen des Beirats Gewicht haben. Das immerhin sind hoffnungsvolle Worte.

### Hoffnungsträger Kommunen

Trotz der gemischten Aussichten auf Bundesebene ist die Ausgangslage für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in Deutschland günstig. Länder und Kommunen sind hier vielfach schon viel weiter als der Bund und engagieren sich stark. Besonders in den Städten wird das Potenzial des Radverkehrs gesehen. Viele Städte haben sich in den letzten Jahren positiv verändert – wobei vollständige Fahrradnetze mit sicheren Radwegen in guter Qualität immer noch die große Ausnahme bleiben, siehe letzter ADFC-Fahrradklima-Test. Dabei steht in den Kommunen oft nicht der Klimaschutzgedanke im Vordergrund, sondern eher die „lebenswerte Stadt“. Hier geht es um Lärm-

schutz, gesunde Luft, Wohn- und Aufenthaltsqualität und um jene Faktoren, die Dörfer oder Städte für Bewohner und Besucherinnen attraktiv machen. Es geht also langsam doch voran. Nur leider nicht in dem Tempo, das für einen größeren Beitrag zum Klimaschutz notwendig wäre.

Natürlich gibt es gerade auch vor Ort unvermeidbare Konflikte, wenn beispielsweise der Verkehrsraum zugunsten des Radverkehrs neu verteilt werden soll. Hier haben viele Kommunen in den letzten Jahren – teilweise durch bittere Erfahrungen – deutlich dazu gelernt. Beteiligungsprozesse werden heute frühzeitiger begonnen und professioneller durchgeführt. Ein emotionales Konfliktfeld wird die Umgestaltung von Verkehrsstrukturen immer bleiben. Doch der Umgang damit hat sich verbessert. Und wenn es beispielsweise um Verkehrsberuhigungsmaßnahmen geht, so ist die allgemeine Erfahrung, dass selbst dann, wenn sie vorher äußerst umstritten waren, nach ihrer Realisierung und dem Erleben der neuen Wirklichkeit nach ein bis zwei Jahren meist eine große Zufriedenheit eintritt. Dann fragt man sich: Warum gab es vorher überhaupt so ein großes Theater?

### Und das BMDV?

Die grundlegende Verkehrspolitik des Bundes scheint wie ein großer Container-Riese auf dem Ozean: Die Umsetzung von Kurskorrekturen braucht eine Ewigkeit. Es ist zwar ein physikalisches Gesetz, dass Masse träge ist. Doch wenn der Steuermann die Richtung gar nicht erst den Notwendigkeiten anpasst, dann geschieht erst recht nichts. Dabei wäre allein die drohende Klimakatastrophe allein Grund genug für eine schnelle und deutliche Neuausrichtung der Verkehrspolitik. Die ist nicht in Sicht, allenfalls in zar-



Foto: BMDV

Der Beirat Radverkehr berät das Bundesverkehrsministerium und spricht Empfehlungen aus, die im Optimalfall auch vom BMDV angenommen werden.

ten Ansätzen. Man spendiert zwar dem Radverkehr, dem ÖPNV und der Bahn sowie der Verknüpfung zum Umweltverbund ein paar zusätzliche Mittel (bei der Bahn in erheblichem Umfang), zementiert aber zugleich weiterhin die Vorherrschaft des Kfz- und LKW-Verkehrs. Dies wird in dieser Legislaturperiode wohl auch so bleiben – die Aufgabe der Klimaschutz-Sektorenziele ist ein deutlicher Beleg dafür. Mit Rückendeckung des Kanzleramts. Wie lautete das Motto des Koalitionsvertrags so schön? „Fort-schrittskoalition“.

## Der Impulsgeber für das BMDV

Der Beirat Radverkehr des Bundesverkehrsministeriums wurde 2005 ins Leben gerufen. Von Anfang an war die Fahrradwirtschaft in diesem Gremium vertreten (ZIV und VSF). Bislang wurde die Zusammensetzung des Beirats mit jeder Laufzeit eines Nationalen Radverkehrsplans (2012, 2020) neu justiert. Seit 2022 vertreten führende Repräsentanten der Verbände ZIV, Zukunft Fahrrad und des Radlogistikverbands die Fahrradwirtschaft in dem Gremium. Kirsten Pfaue ist die Vorsitzende des Beirats. Zugleich ist sie hauptamtlich Leiterin des Amtes „Mobilitätswende Straßen“ der Freien und Hansestadt Hamburg.

**SAZbike:** Frau Pfaue, welche Funktion hat der Beirat Radverkehr im BMDV?

**Kirsten Pfaue:** Der Beirat Radverkehr ist ein sachverständiges Expertengremium. Die 20 Mitglieder aus Verwaltung, Forschung und Lehre sowie Verbänden beraten das Bundesministerium unabhängig und ehrenamtlich in Fragen der Radverkehrspolitik. Ein Schwerpunkt ist dabei, das BMDV bei der Umsetzung und Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans 3.0 mit seinem grundlegenden Ziel, Deutschland zum Fahrradland zu entwickeln, zu unterstützen.

**SAZbike:** Den Beirat Radverkehr gibt es seit 2005, Sie sind seit 2016 mit dabei. Wie hat sich die Arbeit in den letzten Jahren verändert?

**Pfaue:** Zu Beginn meiner Mitgliedszeit im Beirat habe ich den Informations- und Wissenstransfer und die Projektauswahl bei den nicht-investiven Förderprogrammen als Aufgabenkern wahrgenommen. Seit der 20. Legislaturperiode, die 2021 begann, wurde die beratend-inhaltliche Funktion des Beirats gestärkt. Diese ist den Mitgliedern auch sehr wichtig. Der Beirat hat an Gestaltungs- und Einflussmöglichkeiten gewonnen – entsprechend der breit aufgestellten Expertise des Gremiums.

Der Beirat hat zudem seine Sitzungsfrequenz erhöht. Wir treffen uns in Präsenz in Berlin, tauschen uns dazwischen aber auch digital aus. Dadurch ist der Kontakt enger geworden, sowohl zwischen den Mitgliedern als auch zum Bund. Die Kraft, die in dem Beirat steckt, nutzen wir heute noch stärker als früher.

**SAZbike:** Sie sind im Jahr 2022 zur Vorsitzenden gewählt worden. Was sind Ihre Aufgabe als Vorsitzende?

**Pfaue:** Ja, das ist richtig. Der Beirat hat seit dem Jahr 2022 erstmals eine Vorsitzende und ich freue mich sehr, dass ich zu dieser gewählt worden bin. Ein großes Vertrauen, was mir entgegengebracht wurde und dafür möchte ich mich bedanken. Zu meinen Aufgaben gehört, die Inhalte der Sitzungen im Vorfeld mit dem Bund abzustimmen und auch mit den Mitgliedern eine gemeinsame Richtung und Haltung rund um die bundesweite Radverkehrsförderung abzustimmen. Dies mündete dann beispielsweise ganz konkret in ein Gespräch, welches ich während des Nationalen Radverkehrskongresses 2023 in Frankfurt mit dem Staatssekretär Luksic geführt habe. Wir haben uns ausgetauscht über die Stellschrauben, um mehr Menschen auf das Fahrrad zu bringen, die Bedeutung der Förderprogramme für den Radverkehr und die Potenziale einer stärkeren Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV.

**SAZbike:** Welchen tatsächlichen Einfluss hat der Beirat auf das BMDV?

**Pfaue:** Eine große Chance liegt in der fachübergreifenden Expertise und in der Perspektivenvielfalt des Beirats sowie den bundesweiten Netzwerken, die hinter jedem einzelnen Gremienmitglied stehen. Jedes Mitglied ist zwar persönlich im Beirat, vertritt aber gleichzeitig auch eine ganze Sparte oder Institution. Das hat eine enorme Wucht, die es gilt, produktiv zu nutzen.



Foto: bvm.hamburg

**Pfaue:** Grundsätzlich ist es so, dass der Beirat das BMDV berät. Entscheiden tut am Ende das BMDV. Beraten hat der Beirat zum Beispiel dahingehend, dass die starke Nachfrage beim Förderprogramm Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen den großen Bedarf zeige und der Erfolg des Deutschlandtickets dies weiter fördere. Deshalb haben wir empfohlen, das Programm fortzusetzen und auszubauen. Ebenso haben wir als Beirat betont, dass auch weiterhin Förderprogramme zum Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur erforderlich seien und es einer Verstetigung im Rahmen des Sonderprogramms „Stadt und Land“ bedürfe. Der Beirat hat deutlich gemacht, dass rechtzeitig über die Verlängerung und den weiteren Ausbau der Stiftungsprofessuren im Radverkehr nachgedacht werden müsse, um damit dem gefährlichen Trend des Verlustes an Nachwuchskräften im Verkehrssektor entgegenzuwirken. Zudem treten wir gegenüber dem BMDV für Kooperationen mit dem Gesundheits-, Bildungs- oder Stadtentwicklungssektor ein, damit neue Nutzergruppen erreicht werden können.

**SAZbike:** Was würden Sie sich für den Beirat perspektivisch wünschen? In welche Richtung sollte es gehen?

**Pfaue:** Entscheidend ist, dass wir die neuen Strukturen verfestigen und weiter ausbauen. Es ist mein Ziel, dass der Beirat als konstruktiver, richtungweisender Impulsgeber wahrgenommen wird, seine guten Netzwerke nutzt und die verschieden ausgerichteten Akteure im Bereich der bundesweiten Radverkehrsförderung über die einzelnen Disziplinen hinweg an einem Strang ziehen und enger zusammenrücken. Wir können alle nur gewinnen, wenn wir die erarbeiteten radverkehrspolitischen Strategien und Förderprogramme des Bundes weiter in die Umsetzung bringen und vorantreiben.

**Interview: Albert Herresthal**

Schnell wurde deutlich, dass die Mitglieder des Beirats den Wirkkreis des Gremiums weiter und weiter ausbauen wollten. Der Beirat soll keine Alibiveranstaltung sein! Unser Ziel ist, neue Nutzergruppen zu erreichen. Um uns diesen zu nähern, beleuchten wir die Themen aus verschiedenen Perspektiven, wie zum Beispiel aus der der Fahrradindustrie, dem Tourismus, der Forschung, der Logistik und auch – aus Sicht des Beirats sehr wichtig – der Gesundheit und sozialen Aspekten. Mein Eindruck ist, dass dem BMDV die Stärke des Gremiums klar bewusst ist. Dies zeigt sich zum Beispiel darin, dass die Beiratsmitglieder persönlich von Bundesminister Dr. Volker Wisning berufen wurden. Er hat jede Urkunde einzeln übergeben. Auch Staatssekretär Luksic hat in dem Gespräch mir gegenüber mehrmals glaubwürdig sein Interesse an den Empfehlungen des Beirats betont.

**SAZbike:** Gibt es konkrete Beispiele, wo Vorschläge oder Forderungen aus dem Beirat vom BMDV auch umgesetzt wurden?