

Vage Verweise

Vor der Eurobike findet am selben Ort der Nationale Radverkehrskongress statt – ein guter Anlass für eine Bestandsaufnahme. Der Parlamentarische Staatssekretär im Bundesverkehrsministerium, Oliver Luksic stand dazu Rede und Antwort.

Die Hausleitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) besteht aus dem Bundesminister und den Parlamentarischen Staatssekretären, welche auch Mitglieder der Bundesregierung sind. Wegen des umfangreichen Themenspektrums innerhalb eines Ministeriums haben die drei Parlamentarischen Staatssekretäre unterschiedliche Arbeitsschwerpunkte und Zuständigkeiten.

Rund 1.300 Personen arbeiten in Stabsstellen, Abteilungen und Unterabteilungen des BMDV. Für den Radverkehr gibt es seit einigen Jahren ein eigenes Referat und verschiedene Projektgruppen. Zur Radverkehrsbeauftragte des BMDV siehe auch Seite 87.

Zur Person

Als Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister kümmert sich seit Dezember 2021 Oliver Luksic um den Radverkehr. Auf seiner persönlichen Website beschreibt er als seine Hauptaufgabe nur die Rolle als Koordinator der Bundesregierung für Güterverkehr und Logistik und gibt an, dass er Aufsichtsratsvorsitzender der Autobahn GmbH ist. Den Radverkehr findet man dort nicht. Wir sind jedoch nicht nachtragend und haben Luksic um ein Interview gebeten.

Oliver Luksic, Jahrgang 1979, ist gebürtiger Saarländer und lebt auch heute noch mit seiner Familie im Saarland. Nach Abitur und Zivildienst studierte er Politikwissenschaft und Volkswirtschaftslehre in Paris und war am Kings College London für European Studies.

Seit 2000 ist er Mitglied der Jungen Liberalen und der FDP. Landesvorsitzender der FDP Saarland ist er seit 2011. Von 2009 bis 2013 war er Mitglied des Deutschen Bundestages, dann wieder seit 2017. Luksic ist Vorsitzender der Parlamentariergruppe Nördliche Adria und Mitglied im Vorstand des FC Bundestag.

RadMarkt: Sie leben mit Ihrer Familie im saarländischen Heusweiler. Da ist es ziemlich hügelig. Haben Sie das Fahrrad eher als Sportgerät kennengelernt oder als Verkehrsmittel?

Oliver Luksic: Fahrrad fahre ich am liebsten mit meiner Familie sowie zur Fortbewegung in meinem Wohnort. Das ist sowohl Ausgleich als auch Sportprogramm, gerade nach einer stressigen Woche in Berlin. Die hügelige Lage war für viele Anwohner lange ein Argument gegen das Fahrrad. Aber die rasante Zunahme an Pedececs zeigt, Innovation kann hier Türen öffnen.



RM: Nach drei CSU-Verkehrsministern waren die Erwartungen der Fahrradbranche an die Ampel hoch. Doch Exminister Andreas Scheuer sieht eine Fortsetzung seiner Verkehrspolitik – hat er Recht?

Luksic: Zurückzuschauen und die Arbeit von Vorgängern zu bewerten, ist nicht meine Aufgabe. Wir arbeiten auch im Radverkehr daran, Menschen und Unternehmen in Deutschland das bestmögliche Mobilitätsangebot zu machen. Einladende Radverkehrsnetze entstehen jedoch nicht über Nacht – sie brauchen Zeit, Personal und Geld.

Wir haben die finanziellen Rahmenbedingungen für einen weitreichenden und längerfristigen Infrastrukturausbau geschaffen mit Planungs- und Finanzierungssicherheit bis 2028. Mit dem Haushalt 2023 und Finanzplanung bis 2026 stehen zudem rund 2,88 Milliarden Euro zur Verfügung, somit enorm erhöhte Mittel für den Radverkehr.

RM: Wenn auch im Koalitionsvertrag der Begriff Verkehrswende nicht vorkommt, auf der Website des BMDV ist sie durchaus präsent. Unklar bleibt in der politischen Debatte jedoch häufig, was genau darunter zu verstehen ist. Welche Aspekte sind für Sie dabei die wichtigsten?

Luksic: Statt eine Wende im Verkehr herbeizuführen, muss eher den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger entsprochen werden. Dabei hat

das Fahrrad eine Schlüsselfunktion, um klimapolitische und verkehrliche Ziele zu erreichen. Aus meiner Sicht sind fünf Aspekte von besonderer Bedeutung.

Erstens ein lückenloses Netz. Das Mobilitätsfundament bildet Infrastruktur. Sie muss zum Radfahren einladen, möglichst vom motorisierten Kraftfahrzeugverkehr getrennt sein sowie ganzjährig genutzt werden können.

Zweitens funktionierende Schnittstellen der Verkehrsträger. Sie müssen deutlich besser miteinander vernetzt werden. Von Parkmöglichkeiten über Apps und Leihangebote kann vieles den Umstieg erleichtern.

Drittens, mit Vorgenanntem zusammenhängend, gezielte Digitalisierung. Es gibt zwar schon Routenplanungen oder vernetzten öffentlichen Personennahverkehr, aber neue Technologien bieten auch ganz andere Anwendungsmöglichkeiten.

Viertens attraktive Angebote. Denn Radfahren muss sich sicher anfühlen und dabei einfach und bezahlbar sein.

Fünftens zählt der Faktor Zeit. Mobilitätsangebote müssen zeitlich konkurrenzfähig sein, etwa durch Radschnellwege. Sie sind insbesondere für urbane Räume und Metropolregionen interessant und können für Pendler eine echte Alternative sein.

RM: Der Radverkehr kann substantiell zur Dekarbonisierung des Verkehrssektors beitragen, denn jeder zweite in Deutschland mit dem Auto zurückgelegte Weg ist kürzer als fünf Kilometer – eine ideale Fahrraddistanz. Muss hier der Bund nicht weit über finanzielle Hilfen hinausgehen, welche Maßnahmen planen Sie da kurzfristig?

Luksic: Finanzielle Rahmenbedingungen für die Radinfrastruktur haben wir, wie anfangs erläutert, bereits deutlich verbessert. Das müssen nun die zuständigen Länder und Kommunen nutzen.

Wir sehen beispielsweise noch großes Potenzial in der Schnittstelle zwischen Radverkehr und öffentlichem Personennahverkehr. Daher ist Fahrradparken an Knotenpunkten und wichtigen Stationen im Nahverkehr (auch Bus und Tram) ein Förderschwerpunkt des BMDV. Aktuell startete hier ein Förderangebot für Fahrradparkhäuser an Bahnhöfen, womit wir den schnellen und qualitativ hochwertigen Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur um ein weiteres wichtiges Element ergänzen.

RM: Im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 wird festgestellt, dass über »steuerliche Anreize direkt die Radnutzung angeregt werden« soll. Seit 2022 ermöglicht die EU den Mitgliedsstaaten, aus Klimaschutzgründen den ermäßigten Mehrwertsteuersatz auf Fahrräder anzuwenden. Nahverkehrsmittel von Bahn bis Taxi sind auch nur mit 7 Prozent belegt. Die Verbände der Fahrradwirtschaft unterstützen die Senkung.

Luksic: Die nicht bindende EU-Richtlinie ermöglicht Steuerermäßigungen zwischen 5 und 15 Prozent. Steuerfragen liegen jedoch nicht in der Zuständigkeit des BMDV.

Kommentar

Interpretationen und Ungesagtes

Interviews von Regierungsmitgliedern explizit zum Thema Radverkehr sind eine Seltenheit. Die Abstimmungsprozesse sind aufwendig, aber dafür kann man auch sicher sein, dass letztlich kein Wort unabsichtlich fällt – oder fehlt.

Der Begriff der »Verkehrswende« ist für die Hausleitungen des Verkehrsministeriums traditionell ein schwieriger. Schon Andreas Scheuer sagte in seiner Zeit als Minister, er könne mit dem Begriff »nicht viel anfangen«. Im Koalitionsvertrag der Ampel kommt er nicht vor. Und auch Oliver Luksic weicht im RadMarkt-Interview einer Festlegung aus: Es gehe um gute Angebote an Bürger. Es folgt eine Wiederholung von Punkten aus dem Nationalen Radverkehrsplan – mit geringem Erkenntnisgewinn.

Kein Wort auch zur überfälligen Reform des Straßenverkehrsrechts, keine inhaltliche Aussage zur von der EU angeregten Mehrwertsteuersenkung auf Fahrräder, nur der Verweis auf die Nicht-Zuständigkeit des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr in Steuerfragen und die Anmerkung, die Branche wäre ohnehin bereits wirtschaftlich erfolgreich.

Zur Zusammenarbeit von Bundesministerium und Fahrradwirtschaft ist Lobendes zu hören, andererseits wird ein stärkerer Beitrag von Industrie und Handel zur Verkehrssicherheit erwartet. Aber gibt es wirklich noch offene Wünsche bei Fahrradlicht und Bremsen oder eher eine Informationslücke beim BMDV?

Großartige Produkte sind doch vorhanden und Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und Normen setzen die Standards. Natürlich gibt es bei Fahrrädern, denen man auf der Straße begegnet, mitunter Defizite – aber bleibt nicht letztlich der Nutzer für den Wartungszustand seines Fahrzeugs verantwortlich?

ah

Grundsätzlich ist die Fahrradbranche aber bereits sehr erfolgreich, im Zehnjahresvergleich haben sich deren Umsätze seit 2012 fast vervierfacht. Das Vorhandensein vieler Fahrräder bedeutet aber nicht, dass auch viel Rad gefahren wird. Nur unter guten Bedingungen, insbesondere bei der Infrastruktur, wird das Fahrrad vermehrt genutzt.

RM: Pedelecs werden gern fürs Pendeln genutzt, meist bei Strecken bis 10 Kilometer; mit S-Pedelecs lässt sich der Radius verdoppeln. Damit darf man jedoch weder normale Radwege noch Schnellwege benutzen. Was halten Sie vom Vorschlag der Fahrradwirtschaft, S-Pedelecs innerorts die Nutzung geeigneter Radverkehrsanlagen mit einem Tempolimit von 25 Stundenkilometern zu gestatten?

Luksic: Ich kann gut nachvollziehen, dass S-Pedelec-Fahrer alternativ Radwege nutzen möchten. Im EU-Recht ist aber begründet, S-Pedelecs gehören verkehrsrechtlich nicht mehr zu den Fahrrädern und sind in allen Mitgliedstaaten als Kraftfahrzeuge einzustufen.

Radwege sind auch aus Verkehrssicherheitsgründen nicht für S-Pedelecs geeignet, denn sie wurden speziell für den Fahrradverkehr gebaut und sind oftmals infrastrukturell nicht für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt.

Allerdings können die Straßenverkehrsbehörden in eigener Zuständigkeit anhand konkreter Verkehrsverhältnisse und Örtlichkeiten mittels Zusatzzeichen Radwege für S-Pedelecs öffnen.

RM: Im NRVP 3.0 wird von verdoppelter Radverkehrsleistung bis 2030 ausgegangen. In der von Verkehrsminister Wissing am 3. März 2023 vorgestellten Verkehrsprognose wird diese jedoch bis 2051 trotz unterstellt massiv ausgebauter Radverkehrsinfrastruktur nur um 36 Prozent anwachsen, die Anzahl der Wege nur um 27 Prozent. Der Modal Split soll dann gerade mal bei 12,2 Prozent liegen. Wie erklären Sie die Widersprüche?

Luksic: Der NRVP 3.0 ist die politische Strategie für die Radverkehrsförderung bis 2030. Die Gleitende Langfristverkehrsprognose 2021 – 2022 zeigt den möglichen Entwicklungskorridor aufgrund von Daten und Fakten bis zum Basisjahr 2019 und berücksichtigt gültige beziehungsweise absehbare politische Beschlüsse sowie wirtschaftliche und demografische Entwicklungen.

Ein weiterer wichtiger Baustein zur Positionsbestimmung wird sein die Erhebung »Mobilität in Deutschland« – kurz MiD 2023. Das BMDV lässt im Rahmen seiner bundesweiten Mobilitätsstudie gemeinsam mit regionalen Partnern ab April dieses Jahres über zwölf Monaten hinweg die Alltagsmobilität der Bevölkerung untersuchen. Erste Ergebnisse zum Radverkehr in städtischen und ländlichen Räumen sollen Ende 2024 vorliegen.

RM: Wissing und auch Sie haben sich mehrfach zur Förderung des Radverkehrs bekannt. Welche kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen sind Ihnen hierbei besonders wichtig und welche, die zur Realisierung mehr Zeit benötigen?

Luksic: Die schnelle Umsetzung ist ein Thema. Im föderalen Staat sind wir auf die Mitwirkung der Länder und Kommunen angewiesen. Dort können jetzt über 2.100 bestätigte Maßnahmen umgesetzt und zur Verfügung stehende Mittel genutzt werden.

Wir merken jedoch, dass ein hoher Bedarf an Fort- und Weiterbildungsmöglichkeiten im Bereich Radverkehrsförderung besteht.

Für kurzfristige Abhilfe wird im Sommer 2023 eine neu eingerichtete Fortbildungslinie »Radverkehrsplanung« beim Mobilitätsforum Bund starten. Der Fokus liegt darauf, Fachkräfte aus Ingenieur- und Planungsberufen umzuschulen, ihnen Inhalte der Radverkehrsplanung zu vermitteln.

RM: In der Demokratie ist der Dialog zwischen der Politik und den Interessengruppen von besonderer Bedeutung. Sind Sie mit der Qualität und Intensität des Austauschs mit der Fahrradwirtschaft zufrieden oder gibt es hier aus Ihrer Sicht noch Verbesserungsbedarf?

Luksic: Wir stehen im guten Austausch mit der Fahrradwirtschaft. Ihre Unternehmen setzen mit ihren innovativen und attraktiven Produkten in Industrie, Handel und Dienstleistungen wichtige Impulse für eine vermehrte Fahrradnutzung. Die Zahlen der Fahrradwirtschaft mit 281.000 Beschäftigten und 37,7 Milliarden Euro Jahresumsatz können sich sehen lassen. Das freut mich sehr.

Je besser die Bedingungen für Radfahrer sind, desto erfolgreicher ist auch die Fahrradwirtschaft. Es gibt dafür viele gemeinsame Themen, die wir auch zukünftig zusammen angehen müssen, zum Beispiel eine Fachkräfteinitiative. Hier sollten wir branchenübergreifend denken, um die Arbeitsplätze und Wertschöpfung in Deutschland zu stärken.

RM: Welche Erwartungen haben Sie an die Fahrradwirtschaft in Deutschland? Welche perspektivischen Entwicklungen würden Sie sich wünschen und welche Leistungsmerkmale der Branche sind Ihnen besonders wichtig?

Luksic: Ich wünsche mir, weiterhin in gutem Austausch zu bleiben und Zukunftsthemen gemeinsam anzugehen. Wichtig ist mir, die Nutzer von morgen, neue Gruppen, bisherige Nicht- oder Gelegenheitsradfahrer zu adressieren und durch das Produkt Fahrrad für den Radverkehr zu gewinnen.

Viel Potenzial sehe ich noch in der Entwicklung von technischen Lösungen zur Alltagsauglichkeit. Hier denke ich beispielsweise an verbesserten Diebstahlschutz, digitale Schlösser oder die serienreife Qualifizierung des Fahrrads für den gewerblichen Gebrauch.

Mit unserer Förderung wollen wir zusammenhängendere und sicherere Verkehrsnetze schaffen. Doch zudem ist mir wichtig, auf den Beitrag der Industrie und des Handels zur Verkehrssicherheit hinzuweisen, zum Beispiel bei Fahrradbeleuchtung und -bremsen, mit Fahrradchecks und Fahrtrainings.

Radfahren ist großartig, es macht mobil, hält gesund und ist nachhaltig. Dafür wollen wir als Bundesministerium für Digitales und Verkehr gemeinsam mit allen Beteiligten die bestmöglichen Rahmenbedingungen schaffen.

www.oliver-luksic.de

Interview: Albert Herresthal
Foto: BMDV

Karola Lambeck

Gesicht der Radverkehrspolitik



Karola Lambeck, hier auf dem Kongress Vivavelo in Berlin im September 2022.

Sie ist »Botschafterin der Radverkehrspolitik« – Karola Lambeck. Ihr Weg führte die 1972 in Gießen geborene studierte Historikerin über München nach Berlin. Beim Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) entdeckte sie die Verkehrspolitik mit dem Schwerpunkt Umweltverbund für sich.

Lambeck ist seit 2010 im Bundesverkehrsministerium. Zuletzt war sie stellvertretende Leiterin der Kommunikation, bevor sie 2018 zur Radverkehrsbeauftragten des bis 2021 so genannten Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) berufen wurde. Sie leitet die Stabsstelle Radverkehr und Straßenverkehrssicherheit. Eine alte Forderung der Branche.

Zwar gab es bereits zuvor ein Referat mit Zuständigkeit für den Radverkehr, aber mit der Berufung einer Radverkehrsbeauftragten wurde das Thema innerhalb des Ministeriums deutlich gestärkt. Abstimmungen mit dem für Radverkehrsfragen zuständigen Parlamentarischen Staatssekretär Oliver Luksic erfolgen jeweils fallbezogen.

Neu in der Stabsstelle ist übrigens das Thema Fußverkehr, denn im Koalitionsvertrag hatten sich die Regierungsparteien darauf verständigt, eine Fußverkehrsstrategie für Deutschland zu entwickeln – sicher eine gute Erweiterung, wenn die Verkehrswende das Ziel sein soll.

Auftritte und Aufgaben

Die Fahrradbranche kennt Karola Lambeck von verschiedenen Veranstaltungen, etwa Eurobike, Vivavelo, Deutscher Fahrradpreis, oder von Parlamentarischen Abenden der Branchenverbände. Obwohl sie das Bundesverkehrsministerium vertritt und auch politische Positionen des Ministers erklärt, ist ihr Amt und Mandat nicht politisch, sondern gehört zur Verwaltungsebene.

Ihr Engagement für den Radverkehr gilt der Umsetzung der Politik. Hier sorgt sie für einen möglichst reibungslosen Flow, leitet Aufgaben ans Referat weiter, beseitigt Hindernisse oder setzt sich mit Bedenken anderer Abteilungen auseinander, koordiniert und verbindet Akteure. Ein vielfältiger Job, bei dem ihr ihr kommunikatives Geschick zugutekommt. Schließlich gilt die Verkehrspolitik als heißes Thema, in der Bevölkerung oft emotional aufgeladen, anfällig für Ideologien und Glaubenskriege.

Bedeutung und Entwicklung

Lambecks Stabsstelle untersteht das Referat RV 1 (R für Radverkehr, V für Verkehrssicherheit). Von hier aus wurde von 2019 bis 2021 auch der Nationale Radverkehrsplan 2030 (NRVP) geplant, organisiert und moderiert, ehe er vom Bundeskabinett verabschiedet wurde.

Die Entwicklung des Referats spiegelt die gewachsene Bedeutung des Radverkehrs im Bundesverkehrsministerium wider. Anfangs war dieser dem damaligen Referat ÖPNV zugeschlagen, später wurde er eigenständig mit nicht unerheblicher personeller Aufstockung. Waren vor fünf Jahren unter der Leitung von Thomas Hartmann noch sieben Personen mit dem Radverkehr beschäftigt, so sind es heute zwölf. Stabsstelle und Referat befinden sich in Büros auf demselben Flur, so sind kurze Wege und gute Kommunikation gewährleistet.

Seit es, auch aus Budgets der Bundesregierung für Klimaschutz, sehr viel Geld für Radverkehrsprojekte zu verteilen gibt, fällt viel Verwaltungsarbeit im Ministerium an. Ein großer Teil davon wird in einer nachgeordneten Behörde absolviert, dem Bundesamt für Logistik und Mobilität (BALM) in Köln. Dieses betreut die Abwicklung der Förder- und Finanzierungsprogramme sowie das Mobilitätsforum Bund, unter dessen Dach auch die Fortbildungsprogramme zum Radverkehr laufen, die nach wie vor vom Deutschen Institut für Urbanistik (Difu) durchgeführt werden.

zukunft-radverkehr.bmvi.de

Text: ah
Foto: mb