

Interview des ADFC Brandenburg mit Jörg Vogelsänger, Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft

August 2012

Der ADFC setzt sich für eine effektive Verknüpfung des nicht motorisierten Individualverkehrs mit dem öffentlichen Nahverkehr ein. Die bereits erfolgte bzw. geplante Ausdünnung der Verbindungen des ÖPNV lässt den Eindruck entstehen, dass die Verkehrspolitik, jedenfalls jenseits der Ballungszentren, in erster Linie auf den motorisierten Individualverkehr setzt. Ist dieser Eindruck richtig?

V: Ich kann diesen Eindruck absolut nicht nachvollziehen. Natürlich müssen wir ehrlich sein: Auch im ÖPNV können wir jeden Euro nur einmal ausgeben und nicht mehr bestellen, als wir hinterher bezahlen können. Wir müssen auf steigende Infrastrukturkosten, auf die Entwicklung im Landeshaushalt und auf die Auslastung einzelner Angebote reagieren. Wir wollen auch keine Ticketpreise, die sich nur noch die Schönen und Reichen leisten können. Deshalb sind wir aber noch lange keine blinden Auto-Lobbyisten. Der motorisierte Verkehr hat seine Bedeutung und Notwendigkeit, wie er in einem großen Flächenland nun einmal unabweisbar ist. Das heißt aber nicht, dass wir die Förderung der anderen Verkehrsträger im ÖPNV aus dem Blick verlieren. Wenn man sich zum Beispiel anschaut, welche Rolle das Rad für die individuellen Mobilitätsbedürfnisse vieler Brandenburger spielt, dann brauchen wir uns nicht verstecken. Im Vergleich der deutschen Flächenländer liegt Brandenburg mit 13 Prozent Fahrradnutzung im oberen Bereich. Lediglich Niedersachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein haben mit 15 Prozent einen noch höheren Anteil. Alle anderen Flächenländer liegen meist deutlich darunter. Der Radverkehr ist Teil des aktuellen integrierten Verkehrskonzepts (IVK) und findet angemessen Berücksichtigung in der neuen Mobilitätsstrategie des Landes, die wir gerade erarbeiten. Als Förderschwerpunkt ist er in unseren Programmen zur Schaffung, Erhaltung und Gestaltung verkehrlicher Infrastruktur enthalten. Er wird auch künftig ein Schwerpunktthema sein.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) in der Fassung von 2010 sind nicht offiziell in Brandenburg eingeführt und werden deshalb von einigen Verwaltungen immer wieder unter Vorbehalt und als nichtautorisierte Empfehlungen betrachtet. Sie seien keine Rechtsgrundlage. Wann wird die Landesregierung die rechtliche Grundlage ändern?

V: Die ERA ist eine Empfehlung der vor allem mit Bundesmitteln finanzierten Forschungsgesellschaft für Straßenwesen. Sie ist keine gesetzliche Regelung. Das Land Brandenburg wendet die ERA bei der Planung von Neubaumaßnahmen sowie künftig auch bei Um- und Ausbaumaßnahmen in seinem Zuständigkeitsbereich an Bundes- und Landesstraßen an. Mit Schreiben vom 15. September 2011 haben wir unserem Landesbetrieb für Straßenwesen empfohlen, bei allen künftigen Planungen die vom Bundesverkehrsministerium und dem Land eingeführten Regelwerke – auch da sind konkrete Entwurfskriterien für Radwege enthalten – und die aktuelle ERA zu beachten. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Anwendung der aktuellen ERA als Förderkriterium in die sich derzeit in Überarbeitung befindliche Richtlinie für die Förderung von Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden des Landes Brandenburg (Rili KStB Bbg) aufzunehmen.

Nach Nordrhein-Westfalen haben mittlerweile auch die Bundesländer Bayern und Baden-Württemberg Arbeitsgemeinschaften für fahrradfreundliche Kommunen ins Leben gerufen. Wann zieht Brandenburg nach?

V: Der Landtag hat uns am 7. Oktober 2010 aufgefordert, die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ anzuregen und durch einen Ansprechpartner zu begleiten. Das haben wir getan.

Inzwischen hat es zwischen uns, kommunalen Spitzenverbänden des Landes und Vertretern fahrradfreundlicher Kommunen wie Falkensee, Ludwigsfelde, Kleinmachnow und Potsdam Gespräche gegeben, die aber nicht oder noch nicht zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ geführt haben. Aus der Sicht des Landkreistags ist die Bildung einer Arbeitsgemeinschaft „Radverkehr brandenburgischer Kommunen“ nicht zielführend

und würde insbesondere vor dem Hintergrund der finanziellen Rahmenbedingungen nicht unterstützt werden“. Der Städte- und Gemeindebund hält „eine Institutionalisierung des Themas in einer neuen Arbeitsgemeinschaft für nicht geboten“. Er regt an, die bestehenden Netzwerke, zum Beispiel im Tourismusbereich, auch für den Radverkehr zu nutzen. Das Interesse einzelner Kommunen ist grundsätzlich vorhanden, das zeigt nicht zuletzt die große Teilnehmerzahl bei den von uns bisher durchgeführten Radverkehrskonferenzen.

Herr Minister, das Bundesverkehrsministerium erarbeitet zurzeit die Fortführung des Nationalen Radverkehrsplans. Womit wird sich die Landesregierung in die Diskussion einbringen?

V: Bei der Diskussion sind unsere Experten nicht nur als Zaungäste dabei, sondern bringen sich mit ausführlichen Stellungnahmen ein. Dabei müssen wir zunächst das zentrale Problem der künftigen Finanzierung der Radverkehrsinfrastruktur klären. Der Radverkehr muss in den Straßenbauhaushalten aller Baulastträger seiner Bedeutung entsprechend finanziert werden. Dabei geht es um Neubau, aber auch um den Um- und Ausbau und den Erhalt von Radverkehrsinfrastruktur. Aus unserer Sicht muss noch mehr auf aktuelle Entwicklungstrends, zum Beispiel Pedelecs oder Radschnellwege, eingegangen werden. So sollten Förderprogramme in verschiedenen Ressorts aufgelegt werden, mit denen die Fahrrad-E-Mobilität unterstützt werden kann. Gerade in ländlichen Regionen sollte der Einsatz von Pedelecs besonders unterstützt werden. Wir befürworten Radwege an Bundesstraßen, die nach den Kriterien der ERA sinnvoll sind, grundsätzlich zu bauen. Wir sehen die Notwendigkeit, wetterfeste und sichere Abstellanlagen zu schaffen und einen weiteren Bedarf für Mitnahmemöglichkeiten von Fahrrädern.

Nicht nur die Zahl der Hotelübernachtungen radfahrender Gäste sondern schon ein aufmerksamer Blick in unsere Städte und auf die touristischen Radrouten Brandenburgs zeugen von der wachsenden Beliebtheit unseres Landes bei Radtouristen aus ganz Deutschland und auch aus dem Ausland. Nun gehört zwar die Förderung des Radtourismus nicht zu Ihrem Ressort, jedoch gibt es aus unserer Sicht nicht zuletzt bei verkehrsrechtlichen und straßenbaulichen Fragen erhebliche Überschneidungen. Wie sehen Sie hier die Rolle Ihres Hauses und welche Mechanismen gibt es, um etwaige Planungen abzustimmen bzw. Zielkonflikte zu bereinigen?

V: Auch in Brandenburg ist der Wirtschaftsminister der Tourismusminister. Dennoch tragen auch wir einen Großteil der Mittel und Initiativen in diesem Bereich. Wir sind aktives Mitglied der interministeriellen Arbeitsgruppe Radverkehr. Neben Geld aus dem dem Haushaltstitel für die Verkehrsinfrastruktur sieht der europäische Agrarfonds ELER als eines seiner Förderziele die Entwicklung touristischer Angebote als Einkommensperspektive für die ländliche Bevölkerung vor. Erfolgreiche Marketingmaßnahmen und eine gute Radinfrastruktur entlang der Radwege haben dazu beigetragen, dass Radfahren in Brandenburg immer beliebter wird. Heute liegt Brandenburg auf Platz 4 der Top Ten der beliebtesten Radreisegebiete in Deutschland.

Die Regierungskoalition vereinbarte: „Im Rahmen einer länderübergreifenden Radwegekonzeption werden weitere Radwege gebaut und insbesondere die Lücken im Radwegenetz zügig geschlossen. Beim weiteren Bau von Radwegen werden touristische und straßenbegleitende Radwege verzahnt.“ Herr Minister, wie sehen Sie den Stand der Umsetzung dieses Ziels? Welche Schwerpunkte setzt sich die länderübergreifende Radwegekonzeption?

V: Eine länderübergreifende Radwegekonzeption gibt es nicht. Die Landesregierung hat sich jedoch zum Ziel gesetzt, touristische und straßenbegleitende Radwege stärker zu verzahnen. Im Rahmen der Neubauplanung ist deshalb Zielstellung, Netzlücken zu schließen. Aufgrund der finanziell sehr begrenzten Möglichkeiten sind jedoch Prioritäten zu setzen. Vorrang haben aus diesem Grunde Netzschlüsse aus Sicherheitsgründen.

Grundlage für Netzschlüsse unter touristischen Aspekten ist die Landestourismuskonzeption. Dort wird für den Ausbau des Radtourismus nur der punktuelle Lückenschluss gefordert, sofern ein konkreter ökonomischer Mehrwert zu erwarten ist.

Ein Blick auf Brandenburg in 10 Jahren: Was ändert sich für Fahrradfahrer?

V: Das Fahrrad ist das Nahverkehrsmittel der Zukunft, der Radverkehrsanteil konnte von 13 auf 19% gesteigert werden (diese Rate hat sich auch der Bund im NRVP gegeben).

Die vorhandene Infrastruktur befindet sich zumeist in einem guten Zustand.

Neubau-, Um- und Ausbau- sowie Erhaltungsmaßnahmen orientieren sich stärker an den regional und demografisch bedingten unterschiedlichen Bedürfnissen der Radfahrer.

Die Akzeptanz des Radverkehrs konnte in der Öffentlichkeit hin zu einem gleichberechtigten Verkehrsmittel gesteigert werden.

Mit Unterstützung der Landesregierung konnten bedarfsgerechte fahrradfreundliche und sichere Abstellanlagen im öffentlichen Raum und in Wohngebieten von Städten und Gemeinden geschaffen werden (Anpassung der Förderrichtlinien).

Öffentliche Arbeitgeber unterstützen vorbildhaft die Nutzung des Fahrrades auf dem Weg zur Arbeit. Straßenverkehrsanlagen wie Knotenpunkte und Lichtsignalanlagen sind besser an den Bedarf für Radfahrer angepasst (technischer Entwurf).

Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder im ÖV sind deutlich verbessert, Kombinationen von ÖPNV-Ticket und Nutzungsgebühr für Fahrradverleihsysteme sind vielfältig.