

“In Deutschland besitzen die Menschen 78 Millionen Fahrräder, das heißt, fast jeder Deutsche ist Radfahrer. Trotzdem zeigt die Realität auf unseren Straßen, dass wir noch einiges tun können, um das Fahrradfahren zu fördern”, sagt Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer** (CSU). Vergleich dazu sind es rund 57,3 Mio. (01.01.2019) zugelassener Kraftfahrzeuge. Deshalb wurden acht Leitziele entwickelt: Zum einen brauche es eine bessere, möglichst lückenlose Radinfrastruktur. Er möchte diese damit verwirklichen, dass möglichst viele Wege an Bundesstraßen und Wasserstraßen gebaut werden sollen. Zukünftig solle deshalb bei einem Neu- und Ausbau von Bundesstraßen geprüft werden, ob ein begleitender Radweg möglich sei. Bei Nichterfüllung brauche es eine Begründung, weshalb dies nicht der Fall gewesen sei.

“Vision Zero” und Novelle der StVO

Damit verknüpfen lässt sich das zweite Ziel, die “Vision Zero”, also weniger Radverkehrstote sowie -verletzte. Um diese mitzuverwirklichen, soll das dritte Ziel, nämlich eine Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) umgesetzt werden. Der Bundesverkehrsminister zeigt dabei erste Ideen auf, um die Radfahrer noch besser zu schützen. Dazu gehöre die Überprüfung und Anpassung bestehender Regelungen und Förderbedingungen, wie “eine deutliche Erhöhung der Bußgelder für das Parken auf Schutzstreifen und in zweiter Reihe, die Überarbeitung der Straßenverkehrs-Ordnung mit einem Halteverbot auf Schutzstreifen oder die Anpassung der Vorgaben für den Radwegbau”, umreißt **Scheuer**. Außerdem hat das BMVI die Förderung für den Abbiegeassistenten für Lkws von fünf auf zehn Millionen Euro für dieses Jahr aufgestockt. Womit es einer Forderung des Deutschen

(BS/Adrian Bednarski) Ob Machbarkeitsstudie hinsichtlich eines Rad Schnellweges zwischen Leipzig und Halle, Einrichtung weiterer Fahrradstraßen und der Fortschreibung des Radverkehrsentwicklungsplans, Leipzig unternimmt viel, um den Radverkehr zu fördern. Da kommen die Leitziele des Bundesverkehrsministeriums zur Förderung dieser Fortbewegungsart den Verantwortlichen entgegen. Wobei sie durchaus Verbesserungspotenziale sehen.

Städte- und Gemeindebunds (DStG) ebenso nachkam, welcher sich aufgrund der hohen Nachfrage für eine Erhöhung der Fördersumme ausgesprochen hat.

Mehr Handlungsspielräume?

Aber: “Die Ankündigungen des Verkehrsministers, die Bußgelder für das unerlaubte Parken auf Schutzstreifen sowie für das Parken in zweiter Reihe zu erhöhen, müssen schnell umgesetzt werden”, fordert **Janina Salden** vom DStG. Zudem solle der Bund im Sinne der verkündeten Ziele zeitnah konkrete Eckpunkte der Novelle erstellen und zusammen mit den Ländern und Kommunen die Umsetzung angehen.

In Leipzig wünscht man sich und weiteren Kommunen vor allem mehr Handlungsspielraum, “um auch in Einzelfällen eine optimale Lösung erarbeiten zu können”. Die erwählten höheren Bußgelder könnten durchaus dabei helfen, dass bestehende Recht effizienter zu kontrollieren. Denn insgesamt wird damit eine stärkere Einhaltung erwartet, heißt es aus der Stadtverwaltung. “Weniger Verstöße sind dann einfacher zu ahnden als eine Vielzahl, die zumal oft auch noch als Kavaliersdelikt wahrgenommen wird”, so die Rückmeldung aus Leipzig.

Leuchtturmprojekte und die Wissenschaft

Als viertes Ziel möchte das BMVI neue Leuchtturmprojekte vorantreiben, die in diesem Jahr erstmals mit insgesamt 20 Mio. Euro in den Kommunen gefördert werden können. Hierbei merkt jedoch die Leipziger Stadtverwaltung an:

Sind die Ziele zielführend?

Der Traum vom fahrradfreundlichen Deutschland



Damit Deutschland der Fahrradfreundlichkeit entgegenläuft, hat das Bundesverkehrsministerium acht Leitziele vorgegeben. Die kommunale Ebene freut es, sie zeigt aber auch weiterhin ernsthafte Hürden auf. Foto: (BS/loroon, stock.adobe.com)

“Eine zukünftige investive Förderung durch das BMVI bewerten wir positiv.” Aber es braucht einen längeren Zeithorizont für die Umsetzung. Es gebe aktuell keine großen “Leuchtturmprojekte”, die antragsreif vorbereitet seien. Für die Umsetzung großer Projekte bedürfe es deshalb eines entsprechenden Planungsvorlaufs, der mit einer höheren Aussicht auf Erfolg leichter zu leisten sei. Hier seien auch zusätzliche Personalkapazitäten zu binden.

Ferner möchte das BMVI das Wissen um die Radverkehrsthemen vorantreiben. Deshalb fördert es als fünftes Ziel für das Wintersemester 2020 erstmals Hochschulprofessoren, sich mit

Radverkehrsthemen beschäftigen. Von der Stadtverwaltung gibt es diesbezüglich ein positives Feedback. Denn: “Gut ausgebildete Fachkräfte mit einem speziellen Blick auf die aktive Mobilität werden in den Kommunen sehr dringend gebraucht.”

Das sechste Ziel fokussiert sich auf den Lieferverkehr in den Städten. **Scheuer** zeigt dabei auf: “Zwanzig Prozent der Lieferverkehre können in den Städten von Lastenrädern übernommen werden.” Deshalb solle dies ausgebaut werden. Ein Vorstoß, der auch von der Stadt Leipzig begrüßt wird, aber “eine Herausforderung besteht hier in der Bereitstellung von Flächen, auf denen anbieterübergreifende Mikrohubs aufgestellt werden können”, heißt es aus dem Leipziger Verkehrs- und Tiefbauamt. An diesen Umschlagpunkten müsse sowohl Kiz-Verkehr beliefert werden als auch viele E-Lastenräder die Ware übernehmen. Zu dessen Akzeptanz in Politik, Verwaltung, bei Bürgern sowie den gewerblichen Unternehmen “wären mehr belastbare Daten zu den positiven Effekten in Modellquartieren / -städten nützlich”.

Agendathema: Digitalisierung

Zudem möchte **Scheuer** als siebtes Ziel die Digitalisierung auch im Radverkehr vorantreiben. Ein intelligenter und digitaler Radver-

kehr ist deshalb ein weiteres Ziel. Exemplarisches Gedankenexperiment: So könnten die Fahrräder mit Sendern ausgestattet werden, eine digitale Kommunikation ermöglichen und damit eine grüne Welle für Radfahrer einleiten.

Ein Aspekt, der seitens der Stadtverwaltung zweiseitig betrachtet wird: “Die Einrichtung einer “Grünen Welle” für den Radverkehr erfordert hohen Planungs- sowie finanziellen Aufwand und letztlich einen starken politischen Willen auf kommunaler Ebene.” Zum Schutz der Radfahrenden werde die digitale Kommunikation zwischen Fahrzeugen noch kritisch betrachtet. Die Attraktivität des Fahrradfahrens liege zudem für viele Menschen in dessen Einfachheit. Fahrradfahren sei günstig, die herkömmliche Technik bewährt und Fehler schnell zu beheben. Aber positiv könne sich die Digitalisierung auf “Fahradabstellanlagen, für das Routing, zum Melden von infrastrukturellen Mängeln oder Gefahrenstellen sowie zum Diebstahlschutz” auswirken und eingesetzt werden.

Das dicke Brett: Finanzierung

Als achttes Ziel gibt der Bund jährlich 25 Mio. Euro für den Ausbau von breiten Radwegen dazu. Auch wenn dies seitens der Kommunen begrüßt wird, so bräuhete es mehr finanzielle Mittel. “Der Bundes-

verkehrsminister hat sich in der erhofften Deutlichkeit für eine Stärkung des Radverkehrs ausgesprochen. Zur Umsetzung müssen jetzt konkrete und nachhaltige Investitionsprogramme und Gesetzesänderungen für die Verbesserung der Radinfrastruktur sowie für mehr Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer vorgelegt werden. Radverkehrsförderung darf kein Strohhalm sein”, betont **Salden**.

Leipzig hingegen profitiert davon, dass Sachsen sich seiner Verantwortung bewusst ist. So fördert der Freistaat Sachsen die Planung und den Bau von Radwegen und Radverkehrsanlagen in kommunaler Baualtträgerschaft seiner Landkreise und Gemeinden. Im Doppelhaushalt 2019/20 belaufen sich die Mittel auf 8,2 Mio. bzw. 8,4 Mio. Euro. Verglichen zu 2014 mit 2,5 Mio. Euro ist dies eine Verdreifachung. Auch der Abruf der Fördermittel ist von 1,05 Mio. im Jahr 2014 auf rund zehn Mio. im Jahr 2018 gestiegen. Auch die Fördersätze wurden angehoben. Gefördert wird der Neu-, Um- und Ausbau sowie die Instandsetzung und Erneuerung selbstständiger oder im Zuge von kommunalen Straßen geführter Radverkehrsanlagen mit den dazugehörigen Einrichtungen.

Bürgerbeteiligung ist notwendig

Grundsätzlich seien ambitionierte Ziele positiv. Jedoch “selbst bei starkem politischem Willen und einer finanziellen Unterstützung von Bund und Land liegt die Herausforderung darin, die Bürger mitzunehmen und komplexe Planungsprozesse in kurzer Zeit zur Umsetzung zu bringen”, heißt es aus dem Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig. Darüber hinaus sollte der Bund seine Kommunikationsmaßnahmen erhöhen, um Themen wie eine neue Flächenverteilung im städtischen Raum, beispielsweise auch in Zusammenhang mit elektrischen Kleinstfahrzeugen wie E-Tretrollern, argumentativ zu begleiten.

Die stärkere Bürgerbeteiligung greift das Bundesverkehrsministerium auf und vernetzt sich weiterhin mit den für seine Arbeit relevanten Akteuren wie den Radverkehrsvereinen, Kommunen und Städten. Zudem ruft es alle Interessierten dazu auf, sich bis Ende Juni mit weiteren Ideen und Vorschlägen für einen attraktiven Radverkehr einzubringen. Auf der Seite www.zukunft-radverkehr.de können diese geteilt werden und die Rückmeldungen fließen dann in den neuen Nationalen Radverkehrswegeplan 2021 ein.

“Infrastruktur”

Kreative Wege zur Zukunftssicherung

von Dr. Ulrich Keilmann

Freiwillige Leistungen sowie der Auf- und Ausbau kommunaler Infrastruktur (z. B. kulturelle Einrichtungen vom Dorfgemeinschaftshaus bis zum Theater) gelten als das “Salz in der kommunalpolitischen Suppe”. Hier wird Politik sichtbar. So oder so – als gepflegte oder marode Einrichtung.

Entsprechend groß ist deswegen das Augenmerk der Mandatsträger darauf und entsprechend groß sind auch deren Vorstellungen und Wünsche, diese identitätsstiftenden Einrichtungen auszubauen oder zumindest zu erhalten. Faktisch begrenzt werden die Vorstellungen von der individuellen Leistungsfähigkeit der Kommune (siehe z. B. § 19 Abs. 1 Hessische Gemeindeordnung). Ist die Finanzsituation aber eingeschränkt, müssen solche öffentlichen Einrichtungen nicht gleich geschlossen werden. Es gibt auch kreative Wege, um die Angebotsvielfalt und damit die Attraktivität der Kommune aufrechterhalten zu können:

Dorfgemeinschaftshäuser in Tann (Rhön)

Die Stadt Tann (Rhön) hatte sieben Dorfgemeinschaftshäuser, ein Vereinsheim und die Rhönhalle als Gemeinschaftseinrichtung. Bezogen auf die nutzbare Fläche der Einrichtungen waren sie vergleichsweise günstig. Bezogen auf die rund 4.400 Einwohner leistete sich die Stadt dagegen einen hohen Standard. Deswegen beschloss die Kommune, die Dorfgemeinschaftshäuser in die Trägerschaft von Vereinen



Dr. Ulrich Keilmann leitet die Abteilung Überörtliche Prüfung kommunaler Körperschaften beim Hessischen Rechnungshof in Darmstadt. Foto: BS/privat

abzugeben oder sie hilfsweise zu verkaufen.

Tatsächlich wurde ein Dorfgemeinschaftshaus für 60.000 Euro verkauft. Für mehrere andere Einrichtungen wurden Übertragungsverträge mit örtlichen Vereinen geschlossen. Durch beide Maßnahmen reduzierte die Stadt die von ihr zu tragenden Aufwendungen für Nebenkosten wie Strom, Wasser oder Hausmeisterstätigkeiten.

“Spar-Euro” des Steuerzahlerbundes

Die kleine Kurgemeinde Bad Zwesten (rd. 3.900 Einwohner) gab ebenfalls zwei selten genutzte und defizitäre Dorfgemeinschaftshäuser an Bürger-Vereine ab. Durch deren Engagement entwickelten sich die Einrichtungen zu attraktiven und identitätsstiftenden Treffpunkten. Bad Zwesten hat mit dieser Idee also weitaus mehr als nur Kosten reduziert. Nicht zuletzt deswegen wurde die Kommune mit dem “Spar-Euro” des Bundes der Steuerzahler Hessische Städte- und Gemeindebundes e. V. ausgezeichnet.

Sportplätze in Schotten

Neben den Dorfgemeinschaftshäusern sind gerade in zersiedelten Gemeinden die Sport-

plätze ein weiterer Kostenfaktor. Die Stadt Schotten ist mit etwa 10.100 Einwohnern in 15 Ortsteilen eine sehr zersiedelte Kommune. Entsprechend viele Sportplätze hat sie zu pflegen und zu unterhalten. Deswegen schloss die Stadt mit den örtlichen Sportvereinen langfristige Verträge: Die Sportvereine verpflichteten sich zur Pflege und Unterhaltung und im Gegenzug räumte die Stadt den Vereinen die langfristige Nutzung ein.

Nutzungsentgelte

Schließlich gibt es auch einen anderen Weg, das kommunale Defizit zu reduzieren: Entgelte für die Nutzung kommunaler Sporteinrichtungen und Dorfgemeinschaftshäuser. Natürlich ist diese Idee längst nicht so kreativ wie die eingangs genannten Übertragungen von Dorfgemeinschaftshäusern und Sportplätzen an örtliche Vereine. Aber auch dadurch wird das ehrenamtliche Engagement sowohl eingefordert als auch gefördert.

Auch wenn es jeweils nur kleine Maßnahmen sind, kann damit auch vor dem Hintergrund der demografischen Entwicklung ein Beitrag zur Zukunftssicherung von Kommunen geleistet werden.

Mehr zum Thema “Dorfgemeinschaftshäuser und Sportanlagen” finden Sie im Kommunalbericht 2018, Hessischer Landtag, Drucksache 19/6812 vom 13. Dezember 2018, S. 118 ff. Der vollständige Kommunalbericht ist kostenfrei unter rechnungshof.hessen.de abrufbar.

Forschungszentrum in Dresden gegründet

Neuer Dreh- und Angelpunkt bei der Schienenforschung

(BS/ab) In Dresden siedelt sich das Deutsche Zentrum für Schienenverkehrsforschung an. Dabei bietet das Bundesforschungsprogramm “Schiene” die Arbeitsgrundlage des Zentrums. Dazu gehören unter anderem Fragen der Umwelt und der nachhaltigen Mobilität, der Automatisierung und Digitalisierung, der Wirtschaftlichkeit oder der Sicherheit im Schienenverkehr.

Bundesverkehrsminister **Andreas Scheuer** betonte bei der Eröffnung: “Die Schiene ist mehr als nur ein Stück Stahl auf einem Schotterbett. Auf ihr können wir automatisiert, digital, sauber, leise und sicher unterwegs sein.” In ihr stecke ungeheures Zukunftspotenzial. Deshalb solle erforscht werden, wie der Schienenverkehr noch umweltfreundlicher, effizienter und moderner werden könnte. Das neue Zentrum soll hierfür Forschungsaktivitäten vernetzen, steuern und koordinieren. Zudem vergibt es Forschungsaufträge und wird selbst forschen. Es nimmt seine Arbeit in den Räumen des Eisenbahn-Bundesamts am Standort Dresden auf und wird schrittweise ausgebaut. Es hat Hand Made seine Arbeit aufgenommen und wird in

den kommenden Jahren Schritt für Schritt weiter ausgebaut.

Es braucht eine Innovationsfinanzierung

Die Allianz pro Schiene begrüßt das Forschungszentrum. Dass der Bundesverkehrsminister die Einrichtung selbst eingeweiht habe, sei deshalb auch ein “starkes Zeichen”, so **Dirk Flegel**, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene. Zugleich beklagt er die Hängepartie bei der Umsetzung des seit 2017 angekündigten Bundesprogramms “Zukunft Schienengüterverkehr”. “Die Schiene braucht Innovationen, um ihre Attraktivität gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter zu erhöhen.” Er weist dabei auf ein Missverhältnis und Widerspruch in der Verkehrspolitik des Bundes hin. “Was nicht

die beste Schienenforschung, wenn die Erkenntnisse nicht umgesetzt werden können und die Innovationen nicht in den Markt kommen?” Für das neue Forschungszentrum in Dresden stellt der Bund fünf Millionen Euro zur Verfügung. Zudem wolle er mit dem angekündigten Bundesprogramm die Erprobung und Markteinführung von innovativen Technologien mit einer halben Milliarde Euro in fünf Jahren unterstützen. Doch diese “Sofortmaßnahme” aus dem 2017 verabschiedeten Masterplan Schienengüterverkehr lasse auf sich warten, kritisiert die Allianz. Obwohl die Regierungskoalition sich zu der Finanzierung von Innovationen bekannt habe, sei diese nicht im Bundeshaushalt 2020 enthalten. Dies müsse dringend nachgeholt werden.