

Neuer Koalitionsvertrag:

Düstere Aussichten mit Lichtblicken

Zu der neu begonnenen 20. Legislaturperiode kann man viele Superlative bemühen: Mit 736 Abgeordneten (vorher 709) ist dieser Bundestag der größte, den es je gab. Mehr als jeder Dritte MdB (38%) ist neu dabei, das könnte frischen Wind geben, zumal das Durchschnittsalter um 2,1 Jahre gegenüber der letzten Wahl auf nun 47,3 sank. 50 Abgeordnete (vorher: 12) sind jünger als 30 Jahre. Die Frauenquote beträgt immerhin 35%, in der Grünen Fraktion sogar 59%. Das Präsidium des Deutschen Bundestages bilden 5 Frauen und ein Mann. Und erstmalig wird unser Land von einer Koalition regiert, die aus drei Parteien besteht.

Der Koalitionsvertrag trägt den schönen Titel „Mehr Fortschritt wagen“. Gleich elfmal ist von „Aufbruch“ und 72mal von „Zukunft“ die Rede. Das sind wohlklingende Worte, die aber ohne klare Richtung, in die es gehen soll, wenig aussagekräftig sind. Dabei gibt es in dem 177seitigen Werk durchaus Konkretes zu den verschiedensten Politikfeldern, aber nur wenig davon im Bereich Mobilität und Verkehrswende. Es lohnt also eine genauere Analyse.

Es gehört zum Wesen von Koalitionsverträgen, dass es immer dann konkrete Aussagen gibt, wenn sich eine Position durchgesetzt hat und nur Vages, wenn sich die Parteien nicht einigen konnten. So sind im jetzigen Koalitionsvertrag beispielsweise folgende Festlegungen enthalten: Ein 12-Euro Mindestlohn, das Ziel von mindestens 15 Mio. vollelektrischen Autos bis 2030, bewaffnete Drohnen für die Bundeswehr, die Einführung des begleiteten Fahrens von Kraftfahrzeugen für Jugendliche ab 16 Jahren und auch die Absage an ein generelles Tempolimit auf Autobahnen.

Der Abschnitt zur Mobilität beginnt mit dem blumigen Satz: „Wir wollen die 2020er Jahre zu einem Aufbruch in der Mobilitätspolitik nutzen und eine nachhaltige, effiziente, barrierefreie, intelligente, innovative und für alle bezahlbare Mobilität ermöglichen“. Auffällig ist, dass der Begriff „Verkehrswende“ (der ohnehin noch interpretationsfähig wäre) im Koalitionsvertrag überhaupt nicht vorkommt. Dem Thema Radverkehr sind in dem 177 Seiten Vertragswerk ganze 4 Zeilen gewidmet. Dort gibt es eher allgemeine Aussagen: „Wir werden den Nationalen Radverkehrsplan umsetzen und fortschreiben, den Ausbau und die Modernisierung des Radwegenetzes sowie die Förderung kommunaler Radverkehrsinfrastruktur vorantreiben.“ Die einzig konkrete Aussage ist diese: „Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.“

Das Ende der Verkehrswende?

Für den Radverkehr ist der Koalitionsvertrag also erstmal eine Enttäuschung. Kein Bekenntnis zur Verkehrswende mit einem starken Beitrag des Fahrrads, keine Handlungsoffensive, um den Radverkehrsanteil des Modal Split massiv zu erhöhen und nur eine „Absicherung“ der finanziellen

Mittel (wo hingegen die Investitionen in die übrige Infrastruktur „weiter erhöht“ werden sollen). Signale von Aufbruch, Fortschritt und Zukunft – immerhin die Kernbegriffe dieses Koalitionsvertrages – sehen anders aus.

Dass nicht die Grünen den Verkehrsminister stellen, sondern die FDP, hat in der Fahrradszene für Überraschung und Entsetzen geführt. Dabei wären auch mit einem grünen Verkehrsminister sicherlich nicht alle Wünsche in Erfüllung gegangen, hier sollte man sich keinen Illusionen hingeben. Das BMVI ist permanent massivem Lobbying ausgesetzt und ein „schwerer Tanker“, dem man auch bei bestem Willen nicht auf Knopfdruck eine neue Richtung geben kann. Dennoch wäre für die Fahrradlobby der Zugang und die Kommunikation in ein grün geführtes Verkehrsministerium leichter gewesen. Gemeinsame Grundüberzeugungen in etlichen Bereichen hätten eine gute Basis dargestellt.

Die FDP und der Radverkehr

Verkehrspolitisch war die FDP bislang ein schwieriger Partner. Ihr unerschütterlicher Technik- und Digitalisierungs-Glaube in Verbindung mit einem ideologisch aufgeladenen Freiheitsbegriff deutet darauf hin, dass eine echte Verkehrswende, die über die Elektrifizierung von Kraftfahrzeugen hinausgeht, mit ihr kaum zu machen sein dürfte. Das vergleichsweise marginale Thema Tempolimit war ihr schon in den Sondierungen ein Machtspiel wert – das sie auch gewonnen hat.

In den ersten Tagen nach seiner Nominierung hat der neue Verkehrsminister dann auch gleich alles dafür getan, die Vorbehalte von Anhängern einer ernsthaften Verkehrswende gegen seine Person zu untermauern. So positionierte sich Volker Wissing umgehend in der Bild-Zeitung als Anwalt der Autofahrer mit Warnungen vor zusätzlichen Belastungen für Dieselfahrzeuge und dem Statement: „Die FDP wird dafür Sorge tragen, dass höhere Energiesteuern auf Dieselmotoren durch geringere Kfz-Steuern ausgeglichen werden.“ Das gibt wenig Hoffnung auf einen Kurswechsel der deutschen Verkehrspolitik. Das sieht wohl auch der bisherige CSU-Verkehrsminister Andreas Scheuer so. Gegenüber der dpa sagte er: „Schön, dass die Ampel meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt“.

Das Positive

Dennoch bietet der Koalitionsvertrag außerhalb des Abschnitts zum Radverkehr auch ein paar hoffnungsvolle Aspekte. Dazu gehört das Vorhaben, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen – auch wenn die Koalitionäre dabei wohl nicht explizit den Bau von Radschnellwegen im Sinne hatten. Ein Hinweis auf den Beginn eines allmählichen Umdenkens steckt in dem Vorhaben „auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg“ zu bringen“. Diese Ankündigung kommt der Forderung des VCD und vieler Unterstützer nach einem Bundesmobilitätsgesetz nahe.

Zu begrüßen ist auch die Absicht der Ampel-Koalitionäre, Straßenverkehrsgesetz und StVO so anzupassen, „dass neben der Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs die Ziele des Klima- und Umweltschutzes, der Gesundheit und der städtebaulichen Entwicklung berücksichtigt werden, um Ländern und Kommunen Entscheidungsspielräume zu eröffnen“. Diese Formulierung, die auch der Forderung des ADFC, des ZIV und anderer Fahrradverbände entspricht, könnte den Weg dafür ebnen, u.a. auch Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit einzuführen. Interessant auch: Im aktuellen Koalitionsvertrag wird erstmalig der Fußverkehr thematisiert und die Entwicklung einer nationalen Fußverkehrsstrategie zugesagt.

Der Koalitionsvertrag bietet trotz der Enttäuschung beim Radverkehr also durchaus einige positive Ansätze im weiteren Verkehrsbereich. Dabei handelt es sich leider nicht um klar definierte Ziele, aber sie öffnen eine Tür für eine bessere Verkehrspolitik. Nun kommt es allerdings darauf an, wie all die schönen Worte interpretiert werden. Vieles deutet darauf hin, dass die Koalition die Verkehrswende (die sie als Wort nicht in den Mund nimmt) vor allem als Antriebswende versteht, als wäre die Verbreitung von E-Autos statt Verbrennern, für die sie auch kein konkretes Ausstiegsdatum nennt, schon die Lösung aller Verkehrsprobleme. Für Elektroautos legt sie sich richtig ins Zeug, z.B. mit Aussagen wie „Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss dem Bedarf vorausgehen“. Der ZIV-Geschäftsführer twitterte daraufhin zu Recht, dass man sich diesen Elan auch für die Radverkehrsinfrastruktur wünschen würde.

Der neue Minister

Natürlich verdient auch der neue Verkehrsminister Dr. Volker Wissing, FDP, eine faire Chance. Er gilt als undogmatisch und analytisch. Der Winzersohn und heutige Anwalt war früher Staatsanwalt und Richter am Landgericht. Als Landesminister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau in Rheinland-Pfalz hat er sich u.a. für einen guten ÖPNV eingesetzt. Als Förderer des Radverkehrs ist er dort allerdings keineswegs aufgefallen. Der Fahrradbranche bleibt hier nur die Hoffnung auf die Lernfähigkeit des Menschen, auch einer Partei. Manchmal führt ja auch schlicht der politische Handlungsdruck in der Praxis zu neuen Einsichten.

Kalt erwischt

Die Verbände der Fahrradbranche dürfte die Nominierung des FDP-Mannes Volker Wissing zum Bundesverkehrsminister ebenso überrascht haben wie die meisten politischen Beobachter. Erschwerend kommt hinzu, dass der direkte Draht zur FDP in der letzten Legislaturperiode nicht leicht war. Ihr verkehrspolitischer Sprecher, Oliver Luksic, war am Radverkehr sichtbar desinteressiert. Der Berichterstatter der FDP-Bundestagsfraktion für den Radverkehr, Dr. Christian Jung, auch Vorstandsmitglied im Parlamentskreis Fahrrad, wechselte im Mai 21 von Berlin in die Landespolitik nach Baden-Württemberg und steht als Ansprechpartner auch nicht mehr zur Verfügung. So ist die Situation für viele Verbände sicherlich eine Art „Stunde Null“.

Hilfreich dürfte allerdings sein, dass die Branchenverbände ins Bundesverkehrsministerium, auch zur höheren Verwaltungsebene, vielfach gut vernetzt sind – und hier wird der größte Teil der praktischen Arbeit geleistet und Vorlagen geschrieben. Allerdings bestimmt die Hausleitung klar die Richtung und definiert die Schwerpunkte. Mit Minister Scheuer und PSts. Enak Ferlemann klappte das zuletzt ja in Sachen Radverkehr relativ gut. Wissing ist jetzt erstmal eine „Black Box“. Nun darf man gespannt sein, welche Personen er zu Parlamentarischen Staatssekretären beruft.

Bund – Länder – Kommunen

Wer die aktuelle Entwicklung und die Perspektiven deprimierend findet, den oder die mag vielleicht die Erkenntnis trösten, dass die Umsetzung der Verkehrswende zu einem großen Teil in den Kommunen stattfindet. Und hier passiert schon einiges, das optimistisch stimmt. Die positive Entwicklung der letzten Jahre in einigen Städten und Kommunen macht Hoffnung, das konnte man gerade vor ein paar Wochen auf der bundesweiten Fahrradkommunalkonferenz in Bremen erleben. Auch auf Länderebene bewegt sich einiges (zuletzt: Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz im Flächenland NRW). Wir sollten immer auch bedenken: Die Verkehrswende ist ein gesamtgesellschaftlicher

Prozess. Sie kann nicht einfach von oben verordnet werden, auch nicht von einer neuen Bundesregierung, selbst wenn sie es wollte. In unserer pluralen Gesellschaft gibt es viele Mitspieler und Einflüsse. Gerade im Mobilitätsbereich hat zivilgesellschaftliches Engagement schon viel bewegt: Als Beispiel sei hier die Berliner Initiative Volksentscheid genannt, aber auch das Fahrradgesetz in NRW geht auf die Aktivitäten einer Volksinitiative „Aufbruch Fahrrad“ zurück. Die mitunter träge Politik braucht diesen Druck. Das ist die Chance und auch die Aufgabe aller Verbände der Fahrradbranche: Ihr Netzwerk in die Politik für wirkungsvolle Überzeugungsarbeit zu nutzen und im Zusammenspiel mit anderen Akteuren gezielten Druck aufzubauen. Aktuell, mit dieser neuen Bundesregierung dürfte einiges an Arbeit auf ADFC, ZIV, VSF und BVZF zu kommen.

Albert Herresthal
30. November 2021