

Was geht noch?

Das Fahrrad ist ein zentrales Element der Verkehrswende. Aber ist diese überhaupt noch ein Ziel der Bundespolitik? Was sagen die Parteien vor der Wahl dazu?

Die Verkehrswende ist in Programmen der politischen Parteien zur Bundestagswahl 2025 kaum noch ein Thema (siehe rechts). Über den Verkehr wird – wenn überhaupt – im Zusammenhang mit der Bahn, dem öffentlichen Personennahverkehr und vor allem mit der ökonomischen Krise der Automobilindustrie gesprochen. Etliche Parteien missbilligen die Ideologisierung der Verkehrsdebatte – und meinen immer nur die anderen.

Die Verbände der Fahrradwirtschaft hatten durch den vorgezogenen Wahltermin kaum eine Möglichkeit, Einfluss auf die Parteien zu nehmen, die unter Hochdruck Wahlprogramme entwickeln mussten. Außerdem war das Thema Radverkehr in der öffentlichen Diskussion auch durch die aufgeheizte Stimmung schwerer zu platzieren.

Entwicklung seit 2002

■ **2002** trat der erste Nationale Radverkehrsplan (NRVP) des Bundesverkehrsministeriums in Kraft, erst seitdem ist das Fahrrad ein Thema der Bundespolitik.

■ **2005** wurden der Verbund Service und Fahrrad (VSF) und der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) in den Beirat des Verkehrsministeriums berufen.

■ **2009** eröffnete mit dem Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Club (ADFC) ein erster Fahrradverband eine Geschäftsstelle in Berlin.

■ **2010** fand der erste Vivavelo-Kongress in Berlin statt, um dort die Bundespolitik zu erreichen.

■ **2014** eröffnete der VSF als erster Fahrradwirtschaftsverband sein Hauptstadtbüro, gefolgt vom ZIV 2016.

■ **2019** wurde der Verband Zukunft Fahrrad in Berlin gegründet.

Inzwischen läuft der dritte NRVP, im Bundestag wurde ein Parlamentskreis Fahrrad gegründet und im Verkehrsministerium ein eigenständiges Referat Radverkehr eingerichtet. Die Verkehrsinfrastruktur hat sich in vielen deutschen Kommunen sichtbar verändert und der Radverkehr ist im Stadtbild präsenter geworden.

Widerstände wirken

Mittlerweile ist der Kampf um den knappen Verkehrsraum voll entbrannt. Konservative und rechte Parteien erklären das Auto zur bedrohten Art, als Opfer einer irregeleiteten ideologischen Verbots politik. Länderwahlkämpfe wurden so schon erfolgreich geführt, auch mit Unterstützung einiger Massenmedien, etwa in Berlin.

Befürwortern der Verkehrswende ist es bislang nicht gelungen, konkret die Vorteile von umgestalteten Verkehrsinfrastrukturen, etwa für Gesundheit, Lebensqualität oder den Einzelhandel, im Bewusstsein breiter Bevölkerungsschichten zu verankern. Stattdessen standen in vielen Debatten Elemente des Verzichts im Vordergrund – wie Verlust von Parkplätzen und Temporeduzierungen. Ein Kulturkampf wurde ausgerufen nach dem Motto: Die linksgrünen Innenstadtbewohner mit gutem ÖPNV-Anschluss wollen allen anderen das Auto wegnehmen. Mancherorts sind Koalitionen an Verkehrsthemen zerbrochen, etwa in Hannover.

Die Umgestaltung der Verkehrsräume im Sinne der Verkehrswende setzt sich dennoch fort, wenn auch manchmal nur in Trippelschritten. Dass es nicht um Ideologie geht,

kann man gut erkennen an der überparteilichen Unterstützung der kommunalen Initiative »Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten« (oft kurz bezeichnet als »Tempo-30-Initiative«). Mittlerweile haben sich ihr weit über 1.100 Städte, Kommunen und Landkreise angeschlossen, die mehr als die Hälfte der Einwohner Deutschlands repräsentieren. Die meisten Mitgliedskommunen sind CDU-/CSU-geführt, gefolgt von Kommunen mit parteilosen Stadtberatern oder welchen aus der SPD.

Standing nach der Wahl

Aber vielleicht ist eine nur untergeordnete Rolle der Verkehrswende im Bundestagswahlkampf sogar ein Vorteil. Entscheidend ist, dass eine künftige Bundesregierung die Kommunen bei positiven Verkehrsprojekten weiterhin finanziell fördert. Unter einem FDP-Verkehrsminister gab es immerhin Fortschritte beim Straßenverkehrsgesetz und bei der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO).

Für Fahrradverbände kommt es also weniger auf den Wahlkampf an als auf die Zeit danach: Dann brauchen sie einen guten Zugang zu den Parteien, bei denen Koalitionsverhandlungen besonders wahrscheinlich sind, also Union, SPD und Grüne.

Aber letztlich muss die Verkehrswende von unten kommen, aus den Kommunen. Bund und Länder müssen im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips einen rechtlichen und finanziellen Rahmen dafür schaffen. Die Verbände und Unternehmen der Fahrradwirtschaft, allen voran der Fachhandel, haben vor Ort ein Standing und sollten sich kommunalpolitisch wie medial engagieren.

Text: Albert Herresthal

Das Fahrrad in Wahlprogrammen

Die bisherigen Wahlprogrammwürfe könnten auf den Parteitag noch Detailänderungen erfahren. Auffallend ist schon, Die Grünen reduzierten den Seitenumfang von 272 auf 67, AfD von 207 auf 85, Die Linke von 168 auf 55, CDU/CSU von 140 auf 78 und FDP von 91 auf 51. Die SPD fasste sich schon 2021 mit 66 Seiten kurz – jetzt 59. BSW liegt bei 39.

Die Themenreihenfolge im Programm zeigt deren Relevanz. Dazu geht es darum, wie häufig Schlüsselbegriffe wie Radverkehr vorkommen – und in welchem thematischen Umfeld, etwa Wirtschaft, Umwelt, Verkehr, Freizeit oder Sport. Wichtig ist auch die Konkretheit von Statements.

Die AfD fördert den motorisierten Individualverkehr, deren kurze Losung dazu lautet: »Verkehrspolitik – ideologiefrei und bedarfsgerecht«. Der Radverkehr kommt nicht vor.

BSW: Ideologiefrei

Bündnis Sahra Wagenknecht – BSW positioniert sich pro Auto mit Aussagen wie:

»Wir machen Schluss mit der Autofeindlichkeit«, »Verkehrspolitik für alle statt Bevormundung und Verbote« und »Das Verbrennerverbot wollen wir kippen«.

Straßen sollen neu gebaut werden, wo nötig. Das Auto wird als das wichtigste Verkehrsmittel in Deutschland bezeichnet. Jeder Dritte benutze täglich das Auto, aber nur jeder zehnte ÖPNV oder Fahrrad. Verkehrspolitik für alle soll »ohne ideologische Verbote« auskommen, »vom Autofahrer bis zum Fußgänger. Dafür braucht es sichere Radwege in der Innenstadt ebenso wie einen attraktiven öffentlichen Nah- und Fernverkehr und intakte Straßen und Autobahnen.«



CDU/CSU: Randerscheinung



Verkehrspolitik ist im Vergleich zur Wahl 2021 sehr weit nach hinten gerutscht. Die Automobilindustrie soll als Leitindustrie erhalten werden: »Wir sehen in der individuellen Mobilität den Inbegriff von Freiheit und spielen deshalb unterschiedliche Verkehrsmittel nicht gegeneinander aus. Anti-Auto-Haltung, Fahrverbote für Innenstädte, das Umwidmen von Parkplätzen und ein generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen lehnen wir ab. Das Verbrenner-Verbot muss rückgängig gemacht werden.« Pendlerpauschale soll erhöht werden.

»Bus, Bahn, Schiff, Flugzeug und Auto, Rad- und Fußverkehr ergänzen sich sinnvoll. ... Dazu setzen wir auf neue Radwege, den Ausbau des Netzes und Mobilstationen, vor allem an Verkehrsknotenpunkten. Shared Mobility als Zukunftsmarkt stärken wir.«

FDP: Autofreundlich

Die FDP lehnt Tempolimit auf Autobahnen, Flottengrenzwerte und Verbrennerverbot ab. Sie beklagt eine ideologische Verkehrspolitik und will das »automobile Kulturgut stärken«.

Zum Fahrrad: »Ein faires Miteinander aller Verkehrsteilnehmer – ob Auto, Motorrad, Fahrrad, E-Scooter oder Fußgänger – erreichen wir nicht durch Verbote, sondern durch ausgewogene Regeln und gegenseitigen Respekt.«



Grüne: Klimafreundlich

Bündnis 90/Die Grünen sprechen im Abschnitt »Eine mobile Gesellschaft« des ersten Kapitels mehrfach vom Fahrrad – auch im Zusammenhang mit Stadtumbau, Verkehrssicherheit, attraktiven Verkehrsräumen und besserer Luftqualität. Man will ein bundesweites Netz von Radschnellwegen finanzieren.

Zwar fehlt der Begriff Verkehrswende, aber ein integrierter Bundesmobilitätsplan soll Basis sein »für eine klimaneutrale und flächenschonende Mobilität bis zum Jahr 2045«. Beim Dienstwagenprivileg solle es Anreize geben für klimafreundliche Mobilität.



Linke: Verkehrswende

Die Linke erwähnt insgesamt viermal den Begriff Verkehrswende und erklärt: »Wir setzen uns für autofreie Innenstädte ein – selbstverständlich mit Ausnahmen für Menschen mit besonderen Bedarfen oder Lieferverkehr. Ob auf dem Weg zur nächsten Haltestelle oder zum Bahnhof oder auch von A nach B, überall soll es angenehm und sicher sein, sich zu Fuß oder per Rad fortzubewegen.

Die alltägliche Versorgung soll an allen Orten in 15 Minuten fußläufig erreichbar sein. Wir setzen uns für mehr Platz auf den Straßen, mehr sichere und intakte Rad- und Fußwege und mehr Fahrradabstellanlagen ein. Deutschland braucht ein flächendeckendes bundesweites Radverkehrsnetz.«



SPD: Industriebezug



Bei der SPD steht gleich vorne im Programm das Bekenntnis zum Automobil: »Deutschland ist ein Auto-Land. ... Deutschland soll ein führendes Land für die Herstellung von Fahrzeugen bleiben.« Strafzahlungen der deutschen Automobilindustrie an die EU wegen der Überschreitung der Flottengrenzwerte sollen vermieden werden.

Auch in den hohen Kosten für den Führerscheinwerb sieht man ein Problem, »gerade im ländlichen Raum«. Menschen im 17. Lebensjahr sollen einen Mobilitätspass mit 500 Euro Guthaben erhalten »für Führerscheinkosten, Fahrräder oder Bahntickets«.