

Neue Bundesregierung:

Braucht die Fahrradbranche eine neue politische Strategie?

Was hat die Fahrradwirtschaft von der aktuellen Bundesregierung zu erwarten? Schon vor der recht holperig verlaufenen Kanzlerwahl war durch die Tricksereien um die Grundgesetzänderung zur Aushebelung der Schuldenbremse mit dem „alten“ Bundestag in Wirtschaft und Bevölkerung einiges an Vertrauen verloren gegangen. Dazu kommen negative Konjunkturaussichten und anfangs recht maue Zustimmungswerte für Friedrich Merz und zur neuen Koalition.

Aber Schwamm drüber. Anfang Mai hat die Regierung Merz ihre Arbeit aufgenommen und muss sich nun in der Praxis bewähren – und damit auch der neue Verkehrsminister Patrick Schnieder (CDU).

Die Erwartungen der Branche an eine neue Regierung waren von Anfang an gedämpft. Nach dem Ampel-Aus gab es einen Wahlkampf, in dem das Thema Verkehrspolitik kaum Beachtung fand, und wenn, dann eher unter dem Gesichtspunkt, der deutschen Automobilindustrie unter die Arme zu greifen. Das Wort „Verkehrswende“ war schon in den Wahlprogrammen der Parteien ein Tabuwort (Ausnahme: Bei der Linken), entsprechend kommt es auch im Koalitionsvertrag von Union und SPD nicht vor. Damit bleibt er in der Tradition vorheriger Koalitionsverträge. Doch im Ampel-Vertrag gab es wenigstens noch ein klares Bekenntnis zum Nationalen Radverkehrsplan (NRVP), zum Ausbau und zur Modernisierung der Radverkehrsinfrastruktur und zur Absicherung der finanziellen Förderung für die kommunale Radverkehrsinfrastruktur (siehe RadMarkt 1/22). So viel Fahrrad ist diesmal nicht. Jetzt gibt es nur den einen einzigen, wenig konkreten Satz: „Den Rad- und Fußverkehr werden wir als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern“. Das war's!

Koalitionsvertrag fast ohne Radverkehr

Wo die verkehrspolitische Reise insgesamt hingehen soll, darüber gibt der aktuelle Koalitionsvertrag Auskunft: „Die Straße ist ein bedeutender Verkehrsträger und das Auto ein wichtiges Fortbewegungsmittel... Für die Straße werden Finanzmittel zur Auflösung des Sanierungsstaus ... zur Verfügung gestellt“. Auch soll der Führerschein billiger, die finanzielle Belastung des Straßengüterverkehrs verringert, die Genehmigung von Schwerlast- und Großraumtransporten beschleunigt, der Flugverkehr durch die Reduktion von luftverkehrsspezifischen Steuern, Gebühren und Abgaben billiger gemacht und eine bereits von der letzten Regierung beschlossene Steuererhöhung zurückgenommen werden. Die neue Regierung will zwar Investitionen in das deutsche Schienennetz erhöhen, zugleich aber auch das Deutschland-Ticket verteuern.

Radverkehrsbeauftragter abgeschafft

Der Koalitionsvertrag zeigt klar, dass die Regierung im Grundsatz die Verkehrspolitik der letzten Jahrzehnte mit einer Dominanz der Straße fortsetzen will. Gleich auf seiner allerersten Kabinettsitzung beschloss die Regierung Merz die Abschaffung des Radverkehrsbeauftragten im Bundesverkehrsministerium. Diese Maßnahme erfolgte im Rahmen einer umfangreichen Streichung von insgesamt 25 der 43 Beauftragten, Bevollmächtigten und Koordinatoren und wurde mit dem „Bürokratieabbau“ begründet. Da 18 Beauftragte verblieben, wird deutlich, dass der Radverkehr vom Kabinett offensichtlich zu den weniger wichtigen Themen dieser Regierung gezählt wird. Außerdem wird durch das zusätzliche Digitalministerium die neue Administration gegenüber der Vorgängerregierung erweitert – mit entsprechender Bürokratie und Kosten. Die „WirtschaftsWoche“ kritisiert, dass innerhalb der Regierung insgesamt mehr Spitzenposten geschaffen wurden als es sie bei der Ampel je gab. Auf diesem Hintergrund ist die Streichung des Radverkehrsbeauftragten für die Fahrradbranche erstmal ein ernüchterndes Signal.

Der Minister

Von Seiten des Bundes hat natürlich der neue Verkehrsminister als Person einen wesentlichen Einfluss auf die Politik seines Hauses. Patrick Schnieder stammt aus der Eifel und wurde zum fünften Mal in den Deutschen Bundestag gewählt – mit dem besten Erststimmenergebnis in Rheinland-Pfalz (40,2%). Er hat besonders den ländlichen Raum im Fokus („darf nicht abgehängt werden“). Auf seiner Website schreibt er, eine leistungsfähige Infrastruktur sei ihm wichtig, er nennt dabei insbesondere den Autobahn-Ausbau, Verbesserungen bei der Schiene, den Glasfaser-Ausbau und eine bessere Abdeckung mit dem Mobilfunk. Den Klimaschutz bindet er bei den Verkehrsthemen geschickt mit ein: Abgase und CO2 sollen dadurch eingespart werden, dass „Autobahnlücken“ geschlossen werden, „weil wir den Menschen und Unternehmen Umwege ersparen“. Autobahnbau als Klimaschutzmaßnahme. (Inzwischen wurde dieser Passus wieder von der Website genommen).

Als neuer Bundesverkehrsminister hätten seine ersten öffentlichen Äußerungen 1:1 von seinen Vorgängern sein können: Er wolle eine „bedarforientierte Mobilität für alle“, „Die Menschen sollen frei wählen können, wie sie sich fortbewegen“ und er wolle „kein Verkehrsmittel gegen ein anderes ausspielen“. Bei gleichzeitigem Unterstreichen, wie wichtig das Automobil doch für die Menschen sei, lässt dies wenig Hoffnung darauf entstehen, das BMV wolle seine Verkehrsziele neu ausrichten und Rahmenbedingungen entsprechend anpassen. Stattdessen klingt dies nach der Verfestigung bestehender Verkehrsstrukturen.

Patrick Schnieder ist aber Polit-Profi genug, den jeweiligen Zielgruppen zum aktuellen Anlass nette Dinge zu sagen. Am Weltfahrradtag beispielsweise interpretierte er im Interview der ARD den lapidaren Satz zum Fahrrad aus dem Koalitionsvertrag als ein „starkes Bekenntnis“ der neuen Bundesregierung für den Radverkehr. Positiv festzuhalten ist jedoch in jedem Fall, dass er sich am 3. Juni sehr viel Zeit für das Thema Fahrrad nahm, beim Nationalen Radverkehrskongress (NRVK) im Bundesverkehrsministerium und bei mehreren weiteren Auftritten an diesem Tag. Auch bei der Verkündung der Ergebnisse des ADFC-Fahrradklimatests am 17.6. war er aktiv mit eingebunden. Das ist in diesem Umfang für einen Bundesminister schon beachtlich.

Patrick Schnieder beim NRVK

Eine erste direkte Begegnung der Branche mit dem Minister gab es am 3. Juni in Berlin auf dem alle zwei Jahre stattfindenden Nationalen Radverkehrskongress (NRVK). Hier hat Patrick Schnieder sowohl die Kongresseröffnung mitgestaltet als auch bei der Verleihung des Deutschen Fahrradpreises eine Laudatio gehalten. In der Vergangenheit war eine persönliche Anwesenheit des jeweiligen Ministers keine Selbstverständlichkeit. Doch Patrick Schnieder nutzte die Gelegenheit und hielt eine erwartbar freundliche, an den entscheidenden Stellen aber auch unkonkrete Rede über die positiven Seiten des Radverkehrs und die Unterstützung des BMV.

Der eintägige Kongress bot eine gute Gelegenheit für ein erstes Kennenlernen und Abtasten für die Vertreter der Fahrradwirtschaft. In seiner Ansprache ging Patrick Schnieder auch auf die Kritik an der Abschaffung des Radverkehrsbeauftragten in seinem Ministerium ein. Diese Position habe man früher gebraucht, sie sei aber jetzt überholt, weil im Ministerium bessere Strukturen für den Radverkehr geschaffen worden seien. Außerdem: „Der Radverkehr ist ab sofort auch Chefsache! ... Qua Amt bin ich jetzt auch Radverkehrsbeauftragter“. Starke Worte, deren Belastbarkeit sich in den nächsten Jahren wird beweisen müssen.

Verkehrsausschuss mit Schiefelage

Ein wesentlicher Faktor der Verkehrspolitik des Bundes ist der Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags mit seinen 30 ordentlichen Mitgliedern. Vorsitzender ist der ehemalige hessische Wirtschafts-, Energie- und Verkehrsminister Tarek Al-Wazir (B90/Grüne). Der Ausschuss wird in dieser Legislatur aus 26 Männern und vier Frauen gebildet, wobei die weiblichen Mitglieder von SPD und B90/Grüne kommen. Angesichts der Tatsache, dass rund die Hälfte der Menschen in Deutschland weiblich ist und der Erkenntnis, dass Frauen andere Verkehrsbedürfnisse haben als Männer, und daher auch einen anderen Blick auf die Verkehrspolitik, stehen die Aussichten für eine alle Perspektiven berücksichtigende Verkehrspolitik des Ausschusses nicht gerade günstig.

Ohne Entscheidungskompetenz, aber dennoch mit Einfluss wird sich am 11. Juli in Berlin auch der überparteiliche „Parlamentarischer Fahrradrat“ neu bilden, der auf eine Initiative der Fahrradwirtschaft im Jahr 2018 zurückgeht. Den Vorstand bilden drei MdBs aus CDU, SPD und Grünen. Je nach Inhaltsschwerpunkt der Sitzungen werden hier auch Vertreter*innen aus der Fahrradwirtschaft punktuell eingeladen.

Welche Optionen hat die Fahrradbranche?

Die Fahrradwirtschaft hat sich im politischen Geschäft im letzten Jahrzehnt stark professionalisiert. Sie verfügt über starke Verbände und ist in Berlin gut vernetzt. Ein wichtiger Anker ist sicherlich die gewachsene Zusammenarbeit mit dem Radverkehrsreferat im BMV – wobei ein neuer Minister jederzeit auch sein Haus strukturell umbauen kann (siehe Radverkehrsbeauftragter), wenn das seinen Zielen besser entspricht. Dieses Risiko besteht latent.

Die Lobbyarbeit der Branche ist aber flexibel genug, sich auf veränderte Strukturen und Machtverhältnisse einzustellen. Das Ziel ist, mit Branchenthemen nah an den Entscheidern zu sein, um Einfluss nehmen zu können. Da man aber nicht wissen kann, wer in Zukunft zu den Entscheidern gehört, ist ein vielschichtiges Netzwerken erforderlich. Das ist in der Umsetzung durchaus aufwändig, aber für den mittelfristigen Erfolg notwendig. Das beginnt mit dem bundespolitischen Netzwerk. Ein Beispiel: Der Verband Zukunft Fahrrad hatte sich noch im letzten Jahr beim FDP-Bundesparteitag als Aussteller engagiert (was sicher ein teures Vergnügen war). Das entsprach der Professionalität, sich Zugang zu sämtlichen Parteien zu verschaffen. Niemand konnte zu dem Zeitpunkt wissen, dass die FDP inzwischen keine bundespolitische Rolle mehr spielt. No risk, no fun.

Aktuell ist zu analysieren, welche Bedeutung zur Erreichung von Zielen der Fahrradbranche (so unterschiedlich die auch sein mögen) die Bundesebene in den nächsten Jahren haben wird. Wo gibt es die wesentlichen Impulse für die Verkehrswende und die Radverkehrsförderung? Welche Rolle spielen hier künftig die (oder einzelne) Bundesländer? Welchen Einfluss gewinnen die kommunalen Spitzenverbände beim Verkehrsthema (z.B. Deutscher Städtetag oder Deutscher Städte- und Gemeindebund)? Wie entwickelt sich das Gewicht der AGFKs der Länder, die sich ja gerade auch als Bundesverband gebildet haben? Und welche politische Bedeutung erhält künftig der Fußverkehr – immerhin hat die Bundesregierung im Januar 2025 eine Nationale Fußverkehrsstrategie beschlossen. Das Bundesverkehrsministerium förderte im März den bereits fünften Fußverkehrskongress und der Verband Fuss e.V. gewinnt zunehmend an Bedeutung. Vielleicht ist es auch für die Fahrradbranche zielführend, hier einen Schulterschluss zu suchen?

Die Verkehrswende befindet sich in einer schwierigen Phase. Der Rückenwind aus dem Klimaschutz weht nicht mehr, wohin die neue Bundesregierung jenseits schöner Worte steuert, wird sich erst beweisen müssen. Ein Besuch von Bundesministern auf der Eurobike 2025 gab es leider nicht. Möglicherweise wird die Dynamik künftig verstärkt aus den Bundesländern kommen? Dann braucht die Branche für die Lobbyarbeit weitere Netzwerke in die Länder hinein.

Exkurs:

Koalitionsverträge entschlüsseln: Codes zwischen Verbindlichkeit und Worthülsen

Koalitionsverträge sind die Grundlage eines Regierungsprogramms. Hier werden die wichtigsten Ziele genannt, auf die sich die Parteien verständigt haben. Je nach Einigkeit zwischen den Partnern gibt es dafür unterschiedliche Formulierungen: Hinter ein „Wir werden“ wird man kaum zurückfallen können. In der „Königsklasse“ werden Vertragsaussagen noch mit konkreten Zahlen („verdoppeln“ oder konkrete Volumina oder Budgets) unterlegt. „Wir wollen“ ist schon recht verbindlich, impliziert jedoch auch die Komplexität eines Vorhabens, man schließt nicht aus, dass es noch Hürden geben könnte (finanzielle, EU-rechtliche etc.), die einer Realisierung im Wege stehen. „Wir streben an“ deutet auf ein längerfristiges und noch nicht abgesichertes Ziel hin. Und wenn etwas „für möglich gehalten wird“ ist dies die unverbindlichste Form der Verständigung. Immerhin: Ein Thema, ist dann wenigstens aufgenommen und somit Teil der Vereinbarung geworden: Ein Formelkompromiss auf niedrigem Niveau.

Eine solche Formulierung gab es übrigens auch im inzwischen abgelaufenen Nationalen Radverkehrsplan 2020. Danach wird ein Radverkehrsanteil von 15% in Deutschland bis 2020 „für möglich gehalten“. Tatsächlich wies der Modal Split sogar für das Jahr 2023 lediglich einen Wert von 11,2% aus. „Möglich“ ist halt vieles...

Im schwarz-roten Koalitionsvertrag wird der Radverkehr nur mit einem unverbindlichen Satz adressiert: „Den Rad- und Fußverkehr werden wir als Bestandteil nachhaltiger Mobilität stärken und fördern“. Man wollte sich offenbar nicht vorwerfen lassen, das Fahrrad komplett übergangen zu haben. Solche Sätze bieten Raum für beliebige Interpretationen. So kritisierte beispielsweise der Verband Zukunft Fahrrad den Satz als „zu knapp und zu ungenau“. Er werde der „Bedeutung des Fahrrads für eine zeitgemäße Mobilität nicht gerecht“. Der CDU-Bundestagsabgeordnete Henning Rehbaum, Mitglied im Verkehrsausschuss, sieht in dem Satz hingegen ein „ganz wichtiges Signal“, aus dem er ein „solides Mandat“ ableite, wie er auf Anfrage des RadMarkt sagte.

Dass es in Koalitionsverträgen auch anders geht, zeigt der rot-grüne Senat von Hamburg. Hier gibt es im aktuellen Vertragswerk einen langen Abschnitt unter der Überschrift „Fahrradstadt Hamburg“. So wird hier zugesagt, das Bündnis für den Rad- und Fußverkehr, bestehend aus 28 Partnern zu verstetigen und „weiterhin auf hohem Niveau Radwege zu bauen, um ein lückenloses Radwegenetz zu erstellen“. Schulen sollen an das Radroutennetz angebunden und Radschnellwege umgesetzt werden. „Im Sinne der Alltagstauglichkeit werden wir die Sanierung bestehender Radwege noch stärker in den Blick nehmen. Unser Ziel ist es, die Qualität der neu gebauten Radwege weiter zu steigern. ... Wir wollen die bestmögliche Trennung vom Autoverkehr erreichen. Zudem sollen der grüne Abbiegepfeil und die Zweirichtungs-Nutzung von Einbahnstraßen für Radfahrende ausgeweitet werden. Wir wollen das Fahrradparken im Quartier und die „Bike-and-Ride“ Anlagen an den U-Bahn-, S-Bahn- und Fährstationen ausbauen. Dazu wollen wir bis 2040 eine Vollabdeckung mit 40.000 Stellplätzen erreichen“. Zudem soll das diebstahlgeschützte Fahrradparken insbesondere in innerstädtischen Quartieren eingeführt werden, z.B. durch Radboxen und Sammelschließanlagen.

Zwar hat ein Bundesland, insbesondere ein Stadtstaat, andere Aufgaben und Zuständigkeiten wie der Bund, aber der Unterschied in Volumen und Verbindlichkeit der Aussagen zum Radverkehr ist hier schon sehr deutlich.