

Herzesthal-Talk:

Interview mit Valentin Abel, MdB:

Er gehört mit 31 Jahren aktuell zur jungen Generation von Abgeordneten im Deutschen Bundestag und er ist der jüngste der Berichterstatter für den Radverkehr: Der FDP-Abgeordnete Valentin Abel vertritt den schwäbischen Wahlkreis Schwäbisch Hall – Hohenlohe seit Herbst 2021. Zuvor war er Landesvorsitzender der Jungen Liberalen Baden-Württemberg.

Für Valentin Abel geht es vorrangig darum, „den Menschen mehr Freiheit bei der Auswahl der Verkehrsmittel“ zu geben. Dabei will er sich an den „verkehrspolitischen Bedürfnissen der Menschen“ orientieren. Zwänge und Verbote wären seiner Meinung nach der falsche Weg, um Menschen dafür zu gewinnen, sich klimagerecht zu verhalten.

Das Gespräch mit Valentin Abel fand im Dezember 2022 in seinem Abgeordnetenbüro im Deutschen Bundestag statt. Valentin Abel ist

- Ordentliches Mitglied im Verkehrsausschuss
- Ordentliches Mitglied im Petitionsausschuss
- Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Klimaschutz und Energie
- Stellvertretendes Mitglied im Ausschuss für Angelegenheiten der Europäischen Union
- Berichterstatter für den Radverkehr (u.a. Mobilitätsthemen) der FDP Bundestagsfraktion
- Vorstandsmitglied des Parlamentskreises Fahrrad



Valentin Abel (rechts) nach dem Gespräch im Bundestag

1. ***Sie gehören zu den jungen Abgeordneten im Bundestag und mit der Wahl vor einem Jahr hat auch generell eine Verjüngung stattgefunden. Gibt es parteiübergreifende Kooperationsformen der jungen Abgeordneten im Deutschen Bundestag oder einen neuen, altersgemäßen Stil?***
→ Der Altersdurchschnitt ist tatsächlich ein wenig nach unten gegangen, zu Beginn der Legislaturperiode lag er jedoch noch bei 47,3 Jahren. Innerhalb der Koalition gibt es unter den jüngeren Abgeordneten einen nicht formalisierten Austausch, denn es gibt Themen, die besonders die jüngere Generation interessieren, zum Beispiel Digitalisierung, Umwelt, Bildung – und in diesem Jahr verstärkt Mobilität.
2. ***Welche Fraktionen haben denn eigentlich das niedrigste Durchschnittsalter?***
→ Grundsätzlich ist die Koalition jünger als die Opposition: Die Grünen sind am jüngsten, dann kommt die SPD und wir Freie Demokraten sind auf drei. Alle anderen Fraktionen sind älter.
3. ***... und Sie haben ja auch ein sehr junges Team, das für Sie tätig ist...***
→ Ja, da bin ich mit 31 Jahren tatsächlich der Älteste, woran mich mein Büroleiter gerne erinnert...
4. ***Sie waren 2017-2021 Landesvorsitzender der Jungen Liberalen und damit ein Vertreter der jungen Generation innerhalb der FDP. Sind die JuLis parteiintern besonders stark engagiert für Klimaschutz und Mobilitätswende? In der Öffentlichkeit werden die JuLis häufig als angepasst und Karriere orientiert wahrgenommen – ein falscher Eindruck?***
→ Das wird in manchen Satiresendungen so dargestellt, hat aber mit der Realität wenig zu tun. Die Jungen Liberalen sind in den letzten Jahren stark gewachsen, inzwischen zählen wir ungefähr 16.000 Mitglieder. Damit boxen wir sowohl innerparteilich als auch in der öffentlichen Wahrnehmung oberhalb unserer Gewichtsklasse. Die JuLis verstehen sich als Freidenker und im Vergleich zu anderen Parteien weniger als Durchgangsstation für die eigene Karriere. Wir haben den Anspruch seriöser Professionalität. Dabei verzichten wir gerne mal auf das lauteste Argument und die heißeste Schlagzeile – zugunsten politischer Wirksamkeit. Auf diese Weise konnten wir einige Beschlüsse in die Partei einbringen, die unsere Handschrift tragen, aktuell zum Beispiel zu den Themen ÖPNV, Radverkehr und Energiewende.
5. ***Wie sind Sie zu Ihrer Rolle als Berichterstatter für den Radverkehr gekommen? Hat sich das durch die Verteilung der Ausschusssitze so ergeben oder war das von Anfang an Ihr Ziel?***
→ Ich habe mich nach der Verteilung der Ausschüsse relativ früh für das Thema Mobilität beworben, weil mich das sehr gereizt hat. In der emotionalen Verkehrsdebatte ist so viel schwarz-weiß drin, da möchte ich zur Versachlichung beitragen, damit faktenbasierte Entscheidungen getroffen werden können. Im Mobilitätsbereich – egal, ob wir es jetzt „Verkehrswende“ nennen oder anders – ist einerseits viel Bewegung drin, aber andererseits auch viel ideologische Verhärtung – das finde ich spannend. Ich bin nicht nur für den Radverkehr in unserer Fraktion zuständig, sondern auch für den ÖPNV, die Bahn und die Vernetzung der Verkehrsträger. Das passt auch zu meinen Erfahrungen als Student in den Niederlanden. Dort ist genau diese Verknüpfung von Fahrrad und Bahn vorbildlich. Schon vor Jahrzehnten wurden dort die städtebaulichen und verkehrlichen Voraussetzungen geschaffen, die für Deutschland Inspiration sein können. Hier kann man mit wenigen Mitteln vergleichsweise viel verändern.

6. Gut, dass Sie hier so engagiert sind. Auf Ihrer Website waren erstmal keine Indizien dafür zu finden, dass Ihnen dieses Thema besonders am Herzen liegt...

Dazu muss man sagen, dass meine Website kurz nach der Wahl im September 2021 entworfen worden ist und sich derzeit in der Überarbeitung befindet. Als ich meine Website erstellt habe, habe ich mich zunächst stark an den Themen orientiert, die die Menschen in meinem Wahlkreis in Schwäbisch Hall-Hohenlohe besonders interessieren. In den ländlichen Regionen Baden-Württembergs spielt das Fahrrad bisher eine eher untergeordnete Rolle, zumal die Entfernungen weit oder die Hügel schweißtreibend sind. Das ist in urbanen Zentren und Studentenstädten wie Münster oder Freiburg anders. Dort ist auch die Infrastruktur besser ausgebaut und das Fahrrad wird als Verkehrsmittel wahrgenommen. Im Ländlichen ist das Fahrrad eher Freizeitgerät. Wir stehen hier erst am Anfang der Entwicklung, was sehr spannend ist.

7. Herr Abel, die Verkehrswende ist für Sie ein wichtiges Ziel, zugleich müssen Sie vermutlich nach außen hin Ihren Parteifreund und Verkehrsminister Volker Wissing verteidigen – eine unangenehme Rolle, oder eröffnen sich dadurch für Sie besondere Möglichkeiten?

→ Ich sehe nicht, was daran unangenehm sein sollte. Denn im Grunde geht es darum, den Menschen mehr Freiheit bei der Auswahl der Verkehrsmittel zu ermöglichen. Das ist im ländlichen Raum besonders relevant, weil es dort oft die Infrastruktur für Radverkehr noch nicht gibt. Aber auch im Städtischen ist es von Bedeutung, weil die Verknüpfung der Verkehrsträger noch nicht klappt, zum Beispiel vom Fahrrad auf die U-Bahn. Hier investiert das Verkehrsministerium unter Bundesverkehrsminister Volker Wissing massiv Geld, seit er das Haus übernommen hat. Wenn die Mittel zum Beispiel beim Förderprogramm „Stadt und Land“ zum Radwegeausbau verstetigt werden, entsteht dadurch Planungssicherheit bei allen Beteiligten.

Für uns geht es darum, sich an den Verkehrsbedürfnissen der Menschen zu orientieren. Die Menschen wollen manchmal mit dem Auto fahren, wenn es nicht anders geht, aber manchmal auch gerne Radfahren – das gilt es zu akzeptieren.

8. Da sind wir nun an einem sehr spannenden Punkt angelangt, denn das, was Sie sagen, klingt sehr nach einer nachfrageorientierten Politik. Sie fragen erstmal nach den Wünschen der Bürgerinnen und Bürger. Auf der anderen Seite gibt es doch aber auch objektive Zwänge, die uns durch die Klimakrise auferlegt werden. Da frage ich Sie: Können wir es uns leisten, so neutral da heranzugehen? Haben wir nicht eine Verpflichtung, die Verkehrswende wirklich voranzutreiben?

→ Wenn wir ordnungspolitisch über Zwänge rangehen und das über Verbote regulieren, baut das im ländlichen Raum trotzdem keinen zusätzlichen Radweg, den wir aber brauchen, damit die Leute umsteigen wollen. Das sorgt immer noch nicht dafür, dass der Bus oder die Bahn auch noch zu späten Stunden die Menschen nach Hause bringen. Deshalb glaube ich, dass wir hier angebotsorientiert vorgehen sollten. Das ist auch eine psychologische Sache. Wenn ich Menschen Auswahlmöglichkeiten wegnehme, wenn ich ihnen Freiheit nehme und sage, ihr dürft jetzt nicht mehr Auto fahren, dann generiere ich zweifelsohne Widerstand. Wir wollen die Menschen aber dafür gewinnen, sich klimagerecht zu verhalten.

9. ***Würden Sie für sich denn als Ziel die Verkehrswende unterschreiben? Es ist ja schon auch erstaunlich, dass dieser Begriff im Koalitionsvertrag überhaupt nicht vorkommt. Denken Sie, dass sich Volker Wissing der Verkehrswende verpflichtet fühlt?***

→ Das ist eine persönliche Präferenz, ob man das Wort benutzt oder nicht. Ich selbst nutze es nicht, aber ich reibe mich auch nicht an dem Wort. „Verkehrswende“ klingt erstmal so, als würde man alles auf links drehen wollen. Wichtiger ist doch, den Menschen neue Mobilitätsformen schmackhaft zu machen, und dass es darum geht, ihnen ein besseres Verkehrsangebot zu liefern. Das Deutschlandticket ist ein gutes Beispiel! Wir haben das Neun-Euro-Ticket evaluiert und gesehen, dass es von den Nutzerinnen und Nutzern sehr positiv bewertet wurde. Ich sehe es als unsere Aufgabe, dafür zu sorgen, dass man wechseln möchte. Ob man das Verkehrswende nennt oder nicht, ist mir im Zweifelsfall egal. Es geht um das verkehrspolitische Ziel, nicht um Begrifflichkeiten.

10. ***... Allerdings können wir ja den Zeitfaktor im Hinblick auf reale Veränderungen nicht außer Acht lassen. Der Verkehrssektor ist momentan ja der einzige, der zu den Vorgaben des Klimaschutzgesetzes so gar nichts beizutragen vermag. Wir kennen ja die Potenziale beispielsweise für den Radverkehr, wenn immer noch 50% aller Kfz-Wege kürzer als 5km sind. Die kurze Fahrt zum Brötchen holen scheinen sich viele Leute nicht abgewöhnen zu wollen...***

→ Ich bin da optimistischer. Die Bereitschaft zur Veränderung ist bei den Menschen vorhanden. Der Erfolg des Neun-Euro-Tickets zeigt, dass die Menschen sich sehr gerne klimafreundliche Alternativen suchen, wenn sie für sie Sinn ergeben. Das ist im ländlichen Raum schwieriger. Der nächste Bahnhof liegt von meinem Wohnort 20 km entfernt und es sind zwei stärkere Hügel dazwischen. Das machen Sie nicht mal eben mit dem Fahrrad, da brauchen Sie auch ein attraktives Busangebot mit guten Anschlüssen. Hingegen ist in den urbanen Gebieten das Fahrrad allein schon wegen der kürzeren Entfernungen eine gute Option – und noch besser mit der entsprechenden Infrastruktur.

11. ***Nun lässt sich der vorhandene Verkehrsraum in den Städten nicht nach Belieben dehnen. Da müssten Sie dann auch mal entscheiden, wem Sie Platz geben und wem welchen wegnehmen – die klassischen Konfliktlinien vor Ort in der Kommunalpolitik.***

→ ... und genau da gehören sie auch hin, in die Kommunalpolitik! Ich glaube, der Bund sollte hier den Kommunen entsprechend Spielraum geben zu entscheiden, was vor Ort gewollt ist. Es ergibt wenig Sinn, wenn den Kommunen von Berlin aus Vorschriften gemacht werden, wie die Infrastruktur gestaltet werden soll. Da die Bedingungen, auch die Topografie, regional unterschiedlich sind, kann das am Ende bedeuten, dass man in dem einen Ort einen Radweg bauen muss, in einem anderen Ort vielleicht eine zusätzliche Autospur und anderswo eine neue Busspur – oder eine Fußgängerzone, weil die Wege kurz sind.

12. ***Dann unterstützen Sie also die Initiative „Lebenswerte Städte“, der sich inzwischen 388 Kommunen aller politischen Lager angeschlossen haben und die diesen „Spielraum“ auch für die Geschwindigkeiten auf den Straßen fordert?***

→ Ich gehe zwar nicht mit jeder einzelnen Forderung der Initiative konform, aber im Kern geht es um die Stärkung der Subsidiarität. Manche Dinge können einfach vor Ort besser entschieden werden als aus der Ferne. Das tut den Menschen vor Ort gut und auch der Demokratie in unserem Land. Menschen können sich dann stärker identifizieren als wenn die

Dinge anonym „vom Land“ oder „vom Bund“ geregelt werden. Subsidiarität trägt auch dazu bei, dass Menschen sich kommunalpolitisch engagieren und Verantwortung übernehmen – und das brauchen wir!

13. Ich möchte nochmal auf die Frage zurückkommen, wie die notwendige Verkehrswende ohne harte Einschnitte gelingen kann. Sie haben erklärt, dass Sie „Verbote oder einseitige Bevorzugung von Verkehrsträgern“ ablehnen. Wie aber soll die Verkehrswende unter dem Zeitdruck der Klimakatastrophe ohne Direktiven der Politik von statten gehen? Ist hier die Bevorzugung umweltfreundlicher Verkehrsträger nicht geradezu zwingend?

→ Unser Ziel ist es, Mobilität ganzheitlich zu denken. Wir wollen das nicht an einzelnen Verkehrsträgern aufhängen, wir wollen sämtliche Verkehrsmittel klimaneutral machen, auch das Auto. Wir sind bereit, solche Verkehrsträger, die bisher zu kurz gekommen sind, finanziell besser zu fördern, zum Beispiel die Schiene oder auch das Fahrrad. Hier gilt es, Defizite auszugleichen. Aber es hilft nicht, wenn wir sagen, der eine ist schlecht, der andere ist gut, sondern es geht uns ganzheitlich um die klimatische, wirtschaftliche und städtebauliche Optimierung aller Verkehrsträger.

14. Apropos Förderung: Die EU hat aus klimapolitischen Gründen jetzt ja die Anpassung der Mehrwertsteuer für Fahrräder und Pedelecs auf den ermäßigten Satz für alle Mitgliedsländer möglich gemacht. Portugal nutzt diese Option nun beispielsweise und senkt die Steuer von 23% auf 6%. Von der Ampelregierung sind hier bislang noch keine positiven Signale gekommen, obwohl die Verbände der Fahrradwirtschaft dies schon lange fordern und es kaum plausibel ist, dass für eine Taxifahrt 7% MwSt. anfallen, für die Ausleihe oder den Kauf eines Fahrrads jedoch 19%. Wäre es für Deutschland nicht vernünftig, jetzt diesen Impuls aufzunehmen?

→ Das sollten wir sicherlich evaluieren, aber wir müssen bei jeder Entlastung sehr gut überlegen, ob sie finanziell machbar ist. Wir sollten dabei ganzheitlich denken und handeln: Wenn wir das Fahrrad steuerlich bevorzugen, dies uns aber die Spielräume für Investitionen auf der verkehrlichen Seite nimmt, dann hätten wir am Ende nichts gewonnen. Ich denke, dass wir aktuell sehr viel in die Fahrrad-Infrastruktur investieren sollten, da liegt für mich der Schwerpunkt. Die steuerlichen Aspekte werden wir in den Fraktionen mit den Finanzexperten noch genau analysieren und abstimmen. Das wäre im Übrigen auch ein Thema für den Finanzausschuss, nicht primär für den Verkehrsausschuss.