



Hat die **Verkehrswende** noch eine Chance?

Das Fahrrad ist ein zentrales Element der Verkehrswende. Aber ist diese überhaupt noch ein Ziel der Bundespolitik? Die Verkehrswende in Deutschland ist ins Stocken geraten. Aber: Hat sie überhaupt jemals ernsthaft begonnen? Eine Positionierung in dieser Frage hängt davon ab, in welche Richtung die Verkehrswende gehen soll, wie man sie also überhaupt definiert.

Bei vielen Menschen beschränkt sich die Vorstellungskraft zum Thema Verkehrswende auf die Veränderung des Antriebskonzepts von Kraftfahrzeugen, Stichwort Antriebswende. Verbrenner werden durch E-Autos ersetzt und fertig. Veränderungen an den grundsätzlichen Verkehrsstrukturen werden nicht mitgedacht.

Wikipedia definiert die Verkehrs- oder auch Mobilitätswende hingegen als einen gesellschaftlichen, technologischen, planerischen und politischen Prozess, durch den Verkehr und Mobilität auf nachhaltige Energieträger, sanfte Mobilitätsnutzung und eine Vernetzung verschiedener Formen des Individualverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs umgestellt wird. Dieser Prozess beinhaltet auch einen kulturellen Wandel, eine Umverteilung des öffentlichen Raums, eine Umleitung von Geldströmen und sie bezieht auch den Güterverkehr ein.



Auf der Basis der umfassenden Wikipedia Definition muss man feststellen, dass die Verkehrswende in den Programmen der Parteien zur Bundestagswahl kaum noch ein Thema ist. Über den Verkehr wird – wenn überhaupt – im Zusammenhang mit der Bahn, dem Öffentlichen Verkehr und vor allem mit der ökonomischen Krise der Automobilindustrie gesprochen. Der Radverkehr kommt kaum vor. Was auch auffällt: Etliche Parteien missbilligen die Ideologisierung der Verkehrsdebatte – und meinen dabei jeweils immer nur die anderen.

Die Verbände der Fahrradwirtschaft wurden vom vorgezogenen Termin der Wahlen, wie so viele, „kalt erwischt“. Auf die Parteien Einfluss zu nehmen, die unter Hochdruck Wahlprogramme entwickeln mussten, war unter diesen Bedingungen keine Option. Das Thema Radverkehr in der öffentlichen Diskussion vor der Wahl zu pushen – auch das ist in aufgeheizter Stimmung kaum möglich. Das sind, bei allem Respekt für die Bemühungen, schwierige Ausgangsbedingungen.

Wenn der Radverkehr bei den Parteien im Bundestagswahlkampf offenbar kein relevantes Thema ist, was bedeutet dies für die Verkehrswende und konkret auch für die Fahrradbranche? Und welche strategischen Überlegungen folgen daraus für die Verbände? Ein kurzer Rückblick:

Erst seit 2002 ist das Fahrrad überhaupt ein Thema der Bundespolitik. In diesem Jahr trat der erste Nationale Radverkehrsplan (NRVP) des Bundesverkehrsministeriums in Kraft. Vorher galt das Fahrrad ausschließlich als eine kommunale Angelegenheit. 2005 wurden VSF und ZIV in den Beirat des Verkehrsministeriums berufen. 2009 eröffnete dann mit dem ADFC ein erster Fahrradverband eine Geschäftsstelle in Berlin. 2010 fand der erste vivavelo Kongress in Berlin statt und adressierte auf diesem Wege die Bundespolitik. 2014 eröffnete der VSF als erster Fahrradwirtschaftsverband sein Hauptstadtbüro, gefolgt vom ZIV im Jahre 2016. Drei Jahre später wurde der Verband Zukunft Fahrrad in Berlin gegründet.



Der Antrieb der Verbände, sich in der Hauptstadt zu etablieren, war das Bemühen, den Radverkehr aus

der „Niedlich-Ecke“ herauszuholen und ihm nationale Relevanz zu geben, auch mithilfe von Wirtschaftsdaten aus der Branche. Diese Bestrebungen waren durchaus von Erfolg gekrönt: Mittlerweile läuft der dritte NRVP, im Bundestag wurde ein Parlamentskreis Fahrrad gegründet und im Verkehrsministerium wurde ein eigenständiges Referat Radverkehr eingerichtet. Tatsächlich hat sich auch die Verkehrsinfrastruktur in vielen deutschen Kommunen sichtbar verändert. Der Radverkehr ist im Stadtbild präsenter geworden – und findet nicht mehr nur in den Seitenräumen statt.

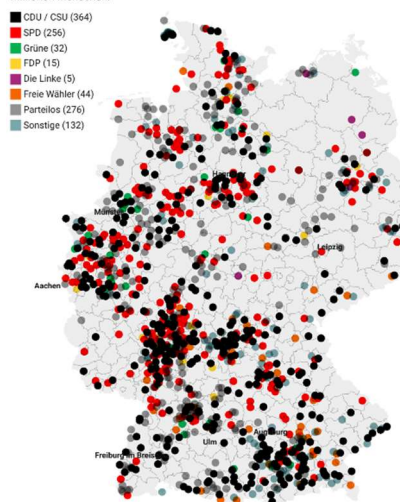
Jeder Erfolg ruft auch Widerstände hervor. Der Kampf um den knappen Verkehrsraum ist voll entbrannt und wird unerbittlich geführt. Dass die Verteilung der Verkehrsflächen zuvor sehr einseitig und ungerecht war zugunsten des Kfz-Verkehrs, spielt in den emotionalen Reaktionen dabei keine Rolle, denn das war ja über Jahrzehnte „normal“. Alle hatten sich daran gewöhnt. Auf dieser Grundlage entdeckten konservative und rechte Parteien vor einigen Jahren die Verkehrswende als Wahlkampfthema. Das Auto wurde zur „bedrohten Art“ erklärt, der Kfz-Verkehr zum Opfer einer irregeleiteten, ideologischen Verbotspolitik. Auf Länderebene wurden mit dem Thema Verkehr Wahlkämpfe, auch mit Unterstützung einiger Massenmedien, teilweise erfolgreich geführt, z.B. in Berlin.

Den Befürwortern der Verkehrswende ist es bislang nicht gelungen, die konkreten Vorteile einer Umgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen, z.B. für Gesundheit, Lebensqualität oder den Einzelhandel im Bewusstsein breiter Bevölkerungsschichten zu verankern. Stattdessen standen in vielen Debatten die Elemente des Verzichts im Vordergrund (Verlust von Parkplätzen, Temporeduzierungen) und das Thema wurde politisch zum Kulturkampf erklärt: Die linksgrünen Innenstadtbewohner mit gutem ÖPNV-Anschluss wollen allen anderen das Auto wegnehmen. Mancherorts sind Koalitionen an Verkehrsthemen zerbrochen, z.B. in Hannover.

Dennoch, und allen Widerständen zum Trotz: Die Umgestaltung der Verkehrsräume im Sinne der Verkehrswende setzt sich fort, wenn auch manchmal nur in Trippelschritten. Tatsächlich geht es auch nicht um eine ideologische Frage, sondern im konkreten Fall vor allem eine sachliche und fachliche:

Diese 1.124 Kommunen wollen mehr Tempo 30

Städte und Gemeinden*, die sich der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte & angemessene Geschwindigkeiten“ angeschlossen haben. In diesen Kommunen leben Millionen Menschen.



* sowie Landkreise Augsburg, Breisgau-Hochschwarzwald, Stendal, Gotha, Osterholz, Hochtaunus, Rems-Murr-Kreis und Region Hannover und Regionalverband Südlicher Oberrhein
Grafik: Agora Verkehrswende (11/2024) | Alle Namen unter: <http://lebenswerte-staedte.de> - Erstellt mit L

Wie soll das Leben in einem Stadtviertel oder wie eine Kreuzung gestaltet werden? Welche Verkehrsformen sind dafür hilfreich? Dass es nicht um Ideologie geht, kann man u.a. an der überparteilichen Unterstützung der kommunalen Initiative „Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten“ (oft kurz als „Tempo-30 Initiative“ bezeichnet) ablesen. Mittlerweile haben sich ihr weit über 1.100 Städte, Kommunen und Landkreise per Ratsbeschluss angeschlossen, die mehr als die Hälfte der Einwohner Deutschlands repräsentieren. Die meisten Mitglieder sind CDU bzw. CSU geführt, gefolgt von Kommunen mit parteilosen Bürgermeister*innen und solchen, die der SPD angehören. Das zeigt, dass es durchaus gelingen kann, pragmatisch und sachlich mit Verkehrsthemen umzugehen und dass die Parteizugehörigkeit dabei keine Rolle spielen muss.

So ist es vielleicht auch von Vorteil, wenn das Thema Verkehrswende im jetzigen Bundestagswahlkampf nur eine untergeordnete Rolle spielt und nicht noch weiter polarisiert wird. Entscheidend ist, dass eine künftige Bundesregierung den Prozess der Veränderung nicht blockiert und die Kommunen bei positiven Verkehrsprojekten weiterhin finanziell fördert. Sogar die ungeliebte Ampel hat mit einem FDP-Verkehrsminister immerhin Fortschritte beim Straßenverkehrsgesetz und bei der StVO zustande gebracht. Es geht also voran.

Für die Fahrradverbände von ADFC bis ZIV kommt es nun darauf an, sich einen guten Zugang zu den Parteien zu verschaffen, bei denen Koalitionsverhandlungen wahrscheinlich sind, also Union, SPD und Grüne. Das Ziel ist, dass die Verkehrswende und der Radverkehr in einem möglichen Koalitionsvertrag mit verbindlichen Aussagen eine wichtigere Rolle spielen können als in den Wahlprogrammen. Wenn das gelingt, wäre viel gewonnen.

Die entscheidenden Impulse für die Verkehrswende müssen ohnehin aus den Kommunen kommen. Vor Ort und im Konkreten erfahrbar entstehen die neuen Verkehrsrealitäten, die zu einem besseren Standard führen können – auch im Denken und als neue Gewohnheiten. Das ist in der aktuellen Situation der realistischste Weg: Eine Verkehrswende „von unten“, durch Tatsachen, die von den Kommunen geschaffen werden. Natürlich müssen auch hier Mehrheiten gewonnen werden für die verkehrlichen Veränderungen vor Ort. Bürgerbeteiligungen und das Aushandeln von Kompromissen sind zeitraubende demokratische Prozesse, aber zugleich unerlässlich.

Die Verkehrswende in Deutschland kann nicht „on oben“ verordnet werden. Bund und Länder müssen im Rahmen des Subsidiaritätsprinzips einen (rechtlichen und finanziellen) Rahmen schaffen, damit Städte und Kommunen neue Wege bei der Gestaltung und Regelung des Verkehrs vor Ort gehen und die Vorteile einer Umgestaltung sichtbar werden können. Dafür braucht es sicher noch einen langen Atem – und ein starkes zivilgesellschaftliches Engagement. Hier sind alle Verbände der Fahrradbranche stark gefordert. Doch auch die Unternehmen der Fahrradwirtschaft, allen voran der Fachhandel, hat vor Ort eine Stellung und Glaubwürdigkeit und sollte sich kommunalpolitisch und medial engagieren.



Das Fahrrad in den Wahlprogrammen der Parteien zur Bundestagswahl 2025:

Vorweg: Dieses Mal ist alles anders. Normalerweise werden die Wahlprogramme der Parteien am Ende eines längeren Abstimmungsprozesses von Parteitagern verabschiedet. Diesmal wurden sie schon vor Weihnachten als bloße Entwürfe der Öffentlichkeit vorgestellt. Änderungen durch die Parteitage waren also theoretisch noch möglich – aber so kurz vor der Wahl doch auch recht unwahrscheinlich.

Noch etwas ist anders als bei der letzten Wahl: Alle Programme sind deutlich kürzer und kompakter geworden – was kein Fehler sein muss. Die Grünen reduzierten den Seitenumfang von 272 auf 67, die AfD von 207 auf 85, die Linke von 168 auf 55, CDU/CSU von 140 auf 78 und die FDP von 91 auf 51. Nur die SPD war schon 2021 mit 66 Seiten kurz und knapp (aktuell 59 Seiten). Das BSW liegt bei 39 Seiten.

Welche Codes stecken in den Wahlprogrammen?

Welche Themen die Parteien für besonders relevant halten, zeigt deren Reihenfolge. Das Wichtigste kommt zuerst. Auch welche – und wie häufig – Schlüsselbegriffe innerhalb eines Themenfelds genannt werden, z.B. Fahrrad/Radverkehr oder die Fahrradwirtschaft hat Aussagekraft. Interessant ist darüber hinaus, in welchem thematischen Umfeld ein Thema platziert wird. Am Beispiel Radverkehr: Wird er als Teil von Wirtschaft gesehen oder als Klima-/Umweltaspekt, als Option zur Lösung von Verkehrsproblemen oder im Zusammenhang mit Freizeitgestaltung und Sport? Der dritte, wichtige Punkt ist die Konkretheit von Statements. Für unverbindliche Schmeicheleien kann man sich nichts kaufen, hingegen sind Formulierungen im Sinne von „Wir wollen ...“ oder „Wir werden ...“, insbesondere wenn sie mit Gesetzesänderungen, quantifizierbaren Daten oder Finanzierungsversprechen verbunden sind, eine öffentliche Festlegung und deshalb von großer Bedeutung.

Verkehrsthemen spielen aktuell kaum noch eine Rolle

Wer in die Programme der Parteien zur Bundestagswahl am 23. Februar schaut, stellt fest, dass die Verkehrspolitik auf der politischen Agenda im Vergleich zur letzten Wahl 2021 sehr weit nach hinten gerutscht ist. Offenbar ist das Thema nicht mehr wichtig und der Begriff „Verkehrswende“ scheint zum Tabuwort geworden (außer im Programm der Partei Die Linke). Wenn es überhaupt Aussagen zum Verkehr gibt, dann oft in Verknüpfung mit der Bahn und vor allem mit der Automobilindustrie. So z.B. im 78-seitigen CDU/CSU-Wahlprogramm unter der Überschrift Ja zum Auto, Automobilindustrie als Leitindustrie erhalten: „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. Der Führerschein muss für junge Menschen bezahlbar sein.... Das Verbrenner-Verbot muss rückgängig gemacht werden. Die Flottengrenzwerte müssen überprüft, Strafzahlungen verhindert werden“. Der Autoverkehr soll zudem dadurch weiter subventioniert werden, dass die Union die Pendlerpauschale erhöhen will. Besonders genannt wird auch die Notwendigkeit zum Erhalt und Ausbau von Autobahnen, Brücken- und Straßeninfrastruktur durch eine „auskömmliche Finanzierung“.

Eine Seite später wird aber auch noch das Fahrrad angesprochen, wenn auch nur als additives Verkehrsmittel: „Bus, Bahn, Schiff, Flugzeug und Auto, Rad- und Fußverkehr ergänzen sich sinnvoll“. Und: „Das Rad mit anderen Verkehrsmitteln verknüpfen. Dazu setzen wir auf neue Radwege, den Ausbau des Netzes und Mobilstationen, vor allem an Verkehrsknotenpunkten. *Shared Mobility* als Zukunftsmarkt stärken wir“. Das war´s von der Union.

Kein Wahlkampf ohne den Ideologie-Vorwurf

Im 85-seitigen Bundestags-Wahlprogramm der AfD findet sich das Kapitel „Wirtschaft und Infrastruktur“ gleich vorne. Unter dem Titel „Verkehrspolitik – ideologiefrei und bedarfsgerecht“ bekennt sich die Partei zur Unterstützung und Förderung des motorisierten Individualverkehrs und bezeichnet diesen als „beliebteste Möglichkeit der Fortbewegung“. Der Radverkehr kommt im Wahlprogramm der AfD nicht vor.

Sowohl auf inhaltlicher als auch auf stilistischer Ebene liegen die Wahlprogramme von CDU/CSU und AfD im Hinblick auf die Verkehrsthematik verblüffend nahe beieinander. Identisch sind z.B. die Ablehnung eines Tempolimits auf Autobahnen sowie von innerstädtischen (Diesel-) Fahrverboten, die Forderung nach Aufhebung des Verbrennerverbots, die Kritik an den Flottengrenzwerten der EU für die Autoindustrie, die Forderung nach dem Erhalt (ggf. Ausbau) von innerstädtischen Kfz-Parkplätzen und der Straßeninfrastruktur generell.

Auch weltanschaulich finden sich beim Auto viele Gemeinsamkeiten von AfD und CDU/CSU. Beide verknüpfen das Auto mit dem Freiheitsbegriff und beklagen eine „Anti-Auto-Haltung“ (CDU/CSU) bzw. „ideologisch geleitete Verbotspolitik“ (AfD). Übereinstimmend lehnen sie das Gegeneinander-Ausspielen von unterschiedlichen Verkehrsmitteln ab. Beide sehen die Automobilindustrie als „Leitindustrie“ und betonen, dass die individuelle Mobilität bezahlbar bleiben muss (CDU/CSU: Führerschein). Letzteres unterstreichen auch die anderen Parteien.

Viele Gemeinsamkeiten beim Blick aufs Auto

Bei vielen Aussagen ist hier auch die FDP in ihrem 51-seitigen Wahlprogramm nah dran. Auch sie reiht sich ein in die Front der Ablehnenden von Autobahn-Tempolimit, Flottengrenzwerten und Verbrennerverbot. Sie beklagt eine ideologische Verkehrspolitik und will zugleich das „automobile Kulturgut stärken und auch für die Zukunft sichern“. Das Fahrrad kommt im Wahlprogramm genau einmal vor, und zwar in diesem Satz: „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“.

Auch das BSW schließt sich in ihrem 39seitigen Wahlprogramm der „Rettet das Auto“-Fraktion an 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. Zugleich betont das BSW den Anspruch, eine Verkehrspolitik für alle „ohne ideologische Verbote“ machen zu wollen, „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“.

Im Gegensatz zu den Programmen von Union, AfD, BSW und FDP nimmt der Radverkehr im 67-seitigen Wahlprogramm („Regierungsprogramm“) von Bündnis 90/ Die Grünen einen größeren Raum ein. Im ersten Kapitel im Abschnitt „Eine mobile Gesellschaft“ ist das Fahrrad mehrfach präsent und wird auch in einen Zusammenhang mit dem Stadtbau, der Verkehrssicherheit sowie attraktiven Verkehrsräumen mit besserer Luftqualität gestellt. Sehr konkret wird es bei der Aussage, ein „bundesweites Netz von Radschnellwegen finanzieren“ zu wollen. Interessant: Der Begriff „Verkehrswende“ wird auch bei den Grünen vermieden. Zugleich jedoch ist er durch inhaltliche Aussagen präsent, etwa wenn die Partei die bestehenden Regelwerke erneuern und einen „integrierten Bundesmobilitätsplan“ erarbeiten will, der „Basis für eine klimaneutrale und flächenschonende Mobilität bis zum Jahr 2045 ist“. Zudem soll das Dienstwagenprivileg in der Art reformiert werden, dass es Anreize für eine klimafreundliche Mobilität schafft.

Urbaner Verkehr von morgen

Etwas weiter als die Grünen geht die Partei Die Linke. Sie traut sich, den Begriff „Verkehrswende“ gleich viermal zu nutzen, und zeichnet in ihrem 55-seitigen Wahlprogramm ein vergleichsweise konkretes Bild, wie sie sich den Umbau unserer Städte und Gemeinden vorstellt: „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 Bahnhof oder auch von A nach B, überall soll es angenehm und sicher sein, sich zu Fuß oder per Rad zu bewegen. 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“.

Das 62seitige SPD-Wahlprogramm nennt sich – vielleicht etwas keck – „Regierungsprogramm“. Gleich vorne kommt das Bekenntnis zum Automobil: „Deutschland ist ein Auto-Land. ... Deutschland soll ein führendes Land für die Herstellung von Fahrzeugen bleiben“. Die Strafzahlungen der deutschen Automobilindustrie an die EU wegen der Überschreitung der Flottengrenzwerte sollen vermieden werden (siehe auch CDU/CSU, FDP, AfD). Auch sieht die SPD in den hohen Kosten für den Führerschein ein Problem, „gerade im ländlichen Raum“. Er soll für junge Menschen im 17. Lebensjahr mit einem „MobilitätsPass mit 500 Euro Guthaben“ subventioniert werden, „für Führerscheinkosten, Fahrräder oder Bahntickets“.

Radschnellwege und Fußverkehrsstrategie

Die SPD scheut sich nicht, einmal den Begriff Mobilitätswende zu verwenden, allerdings ohne, dass sich handfeste Ziele davon ableiten lassen: „Eine Mobilitätswende, die alle Menschen mitnimmt, schafft und sichert Jobs und erweitert die Freiheit der Menschen, so mobil zu sein, wie sie es wollen“. An anderer Stelle wird es konkreter: „Für eine echte Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmenden werden wir das Straßenverkehrsrecht weiter reformieren und die Vision Zero fest verankern.“ Und: „Im Sinne der Intermodalität fördern wir die Fahrradinfrastruktur mit bundesweit vernetzten Radschnellwegen und mit Fahrradparkhäusern und entwickeln die Fußverkehrsstrategie des Bundes weiter.“