

# Sehr wolkig, manchmal heiter

Was bringt der neue Koalitionsvertrag eigentlich dem Fahrradverkehr? Eine Regierung, die »mehr Fortschritt wagen« will, sollte man auch auf diesem Gebiet an ihrem Anspruch messen können.



Foto: Antonio Richter

»Die Verkehrswende ist ein gesamtgesellschaftlicher Prozess.«

Albert Herresthal

Der Koalitionsvertrag ist übertitelt mit »Mehr Fortschritt wagen«. 11-mal ist darin von »Aufbruch« und 72-mal von »Zukunft« die Rede. Das besagt aber wenig ohne klar angegebene Richtung. Es gibt in dem 177-seitigen Werk Konkretes zu den verschiedensten Politikfeldern, jedoch nur wenig davon im Bereich Mobilität.

Konkrete Aussagen in Koalitionsverträgen gibt es immer dann, wenn sich eine Position durchgesetzt hat und nur Vages, wenn sich die Parteien nicht einigen konnten. So sind im jetzigen Koalitionsvertrag folgende Festlegungen enthalten: ein Mindestlohn von 12 Euro, das Ziel von mindestens 15 Millionen vollelektrischen Autos bis 2030, bewaffnete Drohnen für die Bundeswehr, die Einführung des begleiteten Fahrens ab 16 Jahren und die Absage an ein generelles Tempolimit auf Autobahnen.

## Keine Rede von Verkehrswende

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, der Begriff »Verkehrswende« (der ohnehin noch interpretationsfähig wäre) kommt im Koalitionsvertrag überhaupt nicht vor. Dem Fahrradverkehr sind im Vertragswerk ganze vier 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 einzige konkrete Aussage lautet: »Zur Stärkung des Radverkehrs werden wir die Mittel bis 2030 absichern und die Kombination von Rad und öffentlichem Verkehr fördern.«

Für den Radverkehr ist der Koalitionsvertrag erstmal eine Enttäuschung. Kein Bekenntnis zur Verkehrswende mit einem starken Beitrag des Fahrrades, keine Handlungsoffensive, um den Radverkehrsanteil des Modal Split massiv zu erhöhen und nur eine »Absicherung« der finanziellen Mittel, wohingegen die Investitionen in die übrige Infrastruktur »weiter erhöht« werden sollen. Signale für Aufbruch, Fortschritt und Zukunft – immerhin die Kernbegriffe dieses Koalitionsvertrages – sehen anders aus.

## Schneller genehmigen und planen

Der Koalitionsvertrag enthält aber auch Mut machende Passagen, nur eben außerhalb des Abschnitts zum Radverkehr. Dazu gehört das Vorhaben, Planungs- und Genehmigungsverfahren zu beschleunigen – auch wenn die Koalitionäre dabei wohl nicht explizit den Bau von Radschnellwegen im Sinne hatten. Die Ankündigung, »auf Basis neuer Kriterien einen neuen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 auf den Weg zu bringen«, kommt der Forderung des Verkehrsclubs

Deutschland (VCD) und vieler Unterstützer nach einem Bundesmobilitätsgesetz nahe.

Zu begrüßen ist auch die Absicht der Ampel-Koalitionäre, Straßenverkehrsgesetz und Straßenverkehrs-Ordnung (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 Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC), des Zweirad-Industrie-Verbands (ZIV) und anderer Fahrradverbände entspricht, könnte den Weg dafür ebnen, Tempo 30 als innerörtliche Regelgeschwindigkeit einzuführen. Zudem wird im Koalitionsvertrag erstmalig der Fußverkehr thematisiert und die Entwicklung einer nationalen Fußverkehrsstrategie zugesagt.

Nun kommt es darauf an, wie all diese Absichten interpretiert werden. Vieles deutet darauf hin, dass die Koalition die Verkehrswende vor allem als Antriebswende versteht, als wäre die Verbreitung von E-Autos statt Verbrennern – für die kein konkretes Ausstiegsdatum genannt wird – schon die Lösung aller Verkehrsprobleme. Für Elektroautos legt sie sich ins Zeug mit Aussagen wie »Der Ausbau der Ladeinfrastruktur muss dem Bedarf vorausgehen«. Woraufhin der ZIV-Geschäftsführer zu Recht twitterte, man würde sich diesen Elan auch für die Radverkehrsinfrastruktur wünschen.

## FDP und Radverkehr

Dass nicht Die Grünen den Verkehrsminister stellen, sondern die FDP, hat in der Fahrradscene für Überraschung und teils Entsetzen gesorgt. Dabei wären auch mit einem grünen Verkehrsminister sicher nicht alle Wünsche in Erfüllung gegangen. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) ist permanent massivem Lobbying ausgesetzt und ein »schwerer Tanker«, dem man auch nicht auf Knopfdruck eine neue Richtung geben kann. Dennoch hätte die Fahrradlobby bessere Chancen auf Zugang und Kommunikation gehabt bei einem von

Grünen geführten Verkehrsministerium. Gemeinsame Grundüberzeugungen in etlichen Bereichen hätten eine gute Basis dargestellt.

Verkehrspolitisch war die FDP bislang ein schwieriger Partner. Ihr unerschütterlicher Technik- und Digitalisierungsglaube 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 ein Machtspiel wert – das sie immerhin gewonnen hat.

## Wo steht Wissing?

In den ersten Tagen nach der Nominierung untermauerte der neue Verkehrsminister gleich Vorbehalte von Verkehrswendeanhängern gegen seine Person. So positionierte sich Volker Wissing 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.« Sein Vorgänger Andreas Scheuer sagte der dpa: »Schön, dass die Ampel meine Arbeit der letzten Jahre fortsetzt.«

Natürlich verdient auch Wissing eine faire Chance. Er gilt als undogmatisch und analytisch. Der Winzerson und Anwalt war früher Staatsanwalt und Richter am Landgericht. Als zuständiger Minister in Rheinland-Pfalz hatte er sich für einen guten öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) eingesetzt. Als Förderer des Radverkehrs ist er dort keineswegs aufgefallen. Der Fahrradbranche bleibt hier nur die Hoffnung auf die Lernfähigkeit des Menschen, auch einer Partei. Manchmal führt der politische Handlungsdruck zu neuen Einsichten.

## Wer ist zuständig?

Erschwerend kommt hinzu, der direkte Draht zur FDP war in der letzten Legislaturperiode schwierig. Denn deren verkehrspolitischer

Sprecher Oliver Luksic war am Radverkehr sichtbar desinteressiert. Und der Berichterstatter der FDP-Bundestagsfraktion für den Radverkehr, Dr. Christian Jung, auch Vorstandsmitglied im Parlamentskreis Fahrrad, wechselte im Mai 2021 von Berlin in die Landespolitik nach Baden-Württemberg. So ist die Situation für viele Verbände sicherlich eine Stunde Null.

Zwar sind die Branchenverbände ins Bundesverkehrsministerium vielfach gut vernetzt, auch zur höheren Verwaltungsebene; hier wird der größte Teil der praktischen Arbeit geleistet und Vorlagen geschrieben. Jedoch bestimmt die Hausleitung die Richtung und definiert die Schwerpunkte. Mit Minister Scheuer und dem parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann klappte das zuletzt in Sachen Radverkehr relativ gut. Wissing ist erst einmal eine »Black Box«. Spannend wird die Berufung der Parlamentarischen Staatssekretäre.

## Bund – Länder – Kommunen

Die Umsetzung der Verkehrswende findet zu einem großen Teil in den Kommunen statt. Die positive Entwicklung der letzten Jahre in einigen Städten und Kommunen macht Hoffnung; das konnte man gerade vor ein paar Wochen auf der bundesweiten Fahrradkommunikationskonferenz in Bremen erleben. Auch auf Länderebene bewegt sich einiges.

Die Verkehrswende ist ein gesamtgesellschaftlicher Prozess. Sie kann nicht einfach von oben verordnet werden, auch nicht von einer neuen Bundesregierung. 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 Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in Nordrhein-Westfalen geht auf Aktivitäten einer Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« zurück. Die mitunter träge Politik braucht diesen Druck. Die Verbände haben viel Arbeit vor sich.

Text: Albert Herresthal