



Die anstehende Bundestagswahl im September wird auch für die Fahrradwelt Folgen haben. Wie diese aussehen könnten, analysiert Branchenexperte Albert Herresthal.

Text: Albert Herresthal

Illustration: stock.adobe.com - scusi

# Gespannte Erwartungen

Über den Ausgang der Bundestagswahl 2021 zu spekulieren, macht in diesen Tagen wenig Sinn. Schließlich ist das Wahlverhalten der Bürger spontaner denn je und oft auch auf den letzten Metern noch von Stimmungen geleitet. Langfristige Parteienbindungen gibt es kaum mehr. Wer erinnert sich nicht an den kometenhaften Aufstieg und extrem schnellen, tiefen Fall des Kanzlerkandidaten Martin Schulz bei der letzten Wahl?

Letztlich ist die Stimmenverteilung auf die Parteien auch nicht so entscheidend. Von größerer Bedeutung

für die Fahrradbranche ist die Zusammensetzung der neuen Regierung und die künftige Ausrichtung der Verkehrspolitik ab dem Herbst des Jahres. Hier besteht tatsächlich großer Handlungsbedarf. Auch wenn in der letzten Legislaturperiode kleine Schritte in die richtige Richtung erkennbar waren, der Reformstau ist enorm und der künftige Verkehrsminister hat eine Mammutaufgabe vor sich, wenn er einen Paradigmenwechsel vornehmen will. Und der ist überfällig.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) verfügt 2021 über einen Haushalt in Höhe

von 41,4 Mrd. Euro. Es ist das Ministerium mit dem größten Investitionsvolumen im Bundeshaushalt. Ein schwerer Tanker mit insgesamt rund 1250 Mitarbeitenden an den Standorten Bonn (693), Berlin (552) und im Ausland (15). Dem BMVI sind 43 Behörden nachgeordnet. Jeder weiß, wie schwer es ist und wie lange es dauert, ein derart großes Schiff auf einen neuen Kurs zu bringen. Die Beharrungskräfte sind enorm und wirkmächtig. Einem solchen Apparat wie dem BMVI das Thema Verkehrswende nahezubringen, ist auch für eine neue Hausleitung mit besten Absichten kein einfaches Unterfangen. Auch wenn der Minister und seine Parlamentarischen Staatssekretäre natürlich die Leitungsgewalt haben, der Geist des Hauses atmet Benzin, Diesel und Kerosin bis in die letzte Pore.

Es spricht vieles dafür, dass die neue Bundesregierung, egal wie sie sich zusammensetzt, dem Thema Klima-

schutz mehr Beachtung schenken wird als die letzte, und dass dies auch den Verkehrssektor erfasst. Welche Rolle der Radverkehr in einem Verkehrswendekonzept dann genau spielen wird, hängt allerdings auch davon ab, wie sich die Branche aufstellt und welche Angebote zur Problemlösung sie der Politik macht. Dass es gute Argumente für den Radverkehr gibt, liegt auf der Hand, doch die haben Fußverkehr, Mikromobilität und ÖPNV ebenfalls. Die Politik wird hier gegebenenfalls Schwerpunkte setzen, und unsere Aufgabe ist es, dafür zu sorgen, dass der Radverkehr maximal gefördert wird. Die Branche muss sich also laut und hörbar artikulieren und professionell in die Lobbyarbeit investieren.

Wenn der Anteil des Radverkehrs im Modal Split substantiell wachsen soll,

dann braucht es Verbesserungen der Rahmenbedingungen. Im Vordergrund steht hier gewiss eine sichere und komfortable Infrastruktur. Diese ist entscheidend dafür, ob Menschen überhaupt das Rad nutzen und gegebenenfalls wie häufig und intensiv. Nur wenn das Radfahren als positiv erlebt werden kann, wird der Radverkehr substantiell zunehmen und zum Beispiel Fahrten mit dem Kfz ersetzen.

## Grundlegende Reformen sind überfällig

Gute Radwege sind aber nicht allein entscheidend auf dem Weg zum »Fahrradland Deutschland«. Auch rechtliche Rahmenbedingungen spielen eine wichtige Rolle. Hierbei nur an die Straßenverkehrsordnung (StVO) zu denken, greift jedoch zu kurz. Verord-

nungen können immer nur auf der Grundlage übergeordneter Gesetze erlassen werden. In diesem Sinne folgt die StVO dem Straßenverkehrsgesetz (StVG), das es in Deutschland schon seit 1909 gibt. Zwar wurde es wiederholt angepasst, zuletzt im Dezember 2020, dennoch ist das StVG immer noch sehr einseitig auf die Bedürfnisse des fließenden Kfz-Verkehrs ausgerichtet. Es ist eine große Hürde auf dem Weg zu einer zeitgemäßen Verkehrswende, da es stark an der quantitativen Kfz-Verkehrsleistung orientiert ist. Eine grundlegende Reform des StVG ist überfällig. So müssten hier beispielsweise Aspekte des Klima- und Umwelt- und Gesundheitsschutzes, der Vision Zero und einer menschengerechten Städteplanung verankert werden, die bislang



**KMC Chainology**  
Mehr wissen, besser verkaufen.  
Kostenlos anmelden unter:  
[www.myagi.com/s/kmcchainologyde](http://www.myagi.com/s/kmcchainologyde)

Für jedes System. Für jedes Bike. Für jeden Zweck.

Ob für MTB, Rennrad oder E-Bike, KMC-Ketten für 12-fach-Systeme bieten optimale Leistung, wenn es hart auf hart kommt. Denn dank der KMC-Highend-Beschichtungen sehen die **X12**, **DLC12** und **e12** nicht nur fantastisch aus, sie sind auch extrem langlebig. Die glatte und harte Oberfläche in Kombination mit den präzise abgeschrägten X-Bridge-Außenlaschen ermöglicht schnelle und präzise Schaltvorgänge in jeder Fahrsituation. **NEU:** jetzt kompatibel mit Schaltgruppen von SRAM, Shimano, Campagnolo und anderen Herstellern.



[www.kmcchain.de](http://www.kmcchain.de)

Interview mit

## Stefan Gelbhaar

MdB, Sprecher für Verkehr, Sprecher für Radverkehr, Obmann im Verkehrsausschuss der Fraktion Bündnis 90/ Die Grünen.

Interview: Albert Herresthal

🌟 **Im Wahlprogramm der Grünen ist das Thema »Nachhaltige Mobilität« prominent platziert. Doch Papier ist geduldig. Welche Rolle spielt für Sie die zivilgesellschaftliche Fahrradbewegung bei der politischen Umsetzung der Mobilitätswende?**

Zahlreiche zivilgesellschaftliche Organisationen kämpfen mit uns seit Jahren für die Mobilitätswende. Ohne diese Zusammenarbeit wären wir nicht dort, wo wir heute sind. Ich habe unsere parlamentarische und die zivilgesellschaftliche Arbeit oft als Zusammenspiel – in verschiedenen Rollen, aber mit gemeinsamem Ziel – empfunden.

Aus der Zivilgesellschaft werden zudem immer wieder interessante neue Aspekte und Ideen an mich herangetragen, die ich – wenn ich sie teile – gerne in meine Arbeit mit aufnehme.

🌟 **Welche konkreten Top-3-Maßnahmen zur Mobilitätswende stehen für Ihre Partei ganz oben auf der Agenda?**

Mehr saubere Mobilität für alle bei weniger Verkehr, das geht nur mit vermeiden, verlagern, dekarbonisieren. Einen zentralen Punkt der Mobilitätswende möchte ich herausgreifen: die Verkehrsverlagerung. Viele kurze Strecken können zu Fuß zurückgelegt werden, viele



mittellange Strecken mit Fahrrädern. 87 Prozent aller Wege sind unter 15 Kilometern. Diese Distanz ist mit E-Fahrrädern gut machbar.

Verkehrssicherheit ist dafür entscheidend. Fahrradfahren darf keine Mutprobe sein, nirgends. Stichworte sind Tempo 30 innerorts und gute, breite Radwege.

Der Platz in Städten ist natürlich knapp. Fußgängerinnen und Radfahrer wurden lange Zeit an die Straßenränder gedrängt – mehr Fahrspuren, mehr Parkplätze. Immer breitere Autos bekommen noch immer mehr Platz. Besser ist es, die Straßen von außen nach

innen zu planen, als Aufenthalts- und Wohnorte betrachten. Kommunen brauchen dafür mehr rechtlichen Spielraum, um beispielsweise Parkraummanagement, Zebrastreifen, Radstreifen und Fahrradstraßen leicht und schnell zu initiieren. Schließlich muss die umweltfreundliche Mobilität vernetzt werden, damit die Menschen wählen können, etwa Rad und Bahn zu kombinieren. Dazu brauchen wir sichere Fahrradparkhäuser und Abstellanlagen. Das muss in der nächsten Legislatur alles ernsthaft und zügig angegangen werden.

🌟 **Welchen Einfluss haben aus Ihrer Sicht die Verbände der Fahrradwirtschaft? Werden die Botschaften von der Politik gehört? Was könnte hier noch verbessert werden, um die Wirkung noch zu erhöhen?**

Die Fahrradwirtschaft hat sich in den vergangenen Jahren besser organisiert. Das ist gut so. Umweltfreundliche Mobilität muss im politischen Berlin vertreten sein, die Interessen müssen klar und deutlich formuliert werden, Informationen zu Entwicklungen rasch bekannt gemacht werden. Als Verkehrs- und fahrradpolitischer Sprecher meiner Fraktion habe ich die Fahrradwirtschaft im Blick. Inwiefern die Botschaften der Fahrradwirtschaft bei »der Politik« als Ganzes gehört werden, nun, das Herz des amtierenden Verkehrsministers scheint mir jedenfalls doch weiter vor allem für die Pkw-Branche zu schlagen. Regelmäßige, knackige Berichte zur Entwicklung der Branche, neue Entwicklungen, Beschäftigtenzahlen gehören publiziert – auch über die politische Szene hinaus. //

Foto: Marco Fechner

im Gesetz überhaupt nicht vorkommen.

Eine staatliche Fehlsteuerung gibt es auch bei steuerlichen Anreizen. Der Kraftfahrzeugverkehr wird mit Milliarden Euro hoch subventioniert. Beispiele wären hier Kaufprämien für E-Autos und Hybridfahrzeuge, aber auch eine Steuergesetzgebung, die den Erwerb von Dienstwagen fördert sowie eine großzügig absetzbare Kilometerpauschale von bis zu 35 ct/km. Im Sinne der Verkehrswende sind dies totale Fehlanreize.

Auch wenn die Radverkehrsentwicklung eine gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Kommunen mit jeweils spezifischen Verantwortungsbereichen ist: Der Bundesebene kommt die zentrale Rolle zu bei den rechtlichen Rahmenbedingungen, bei den

steuerlichen Impulsen, aber auch bei der finanziellen Unterstützung von Ländern und Kommunen im Hinblick auf die bauliche Radverkehrsinfrastruktur. Daher ist es durchaus interessant, wie sich die einzelnen Parteien in Sachen Radverkehr/Verkehrswende aufstellen.

Unterm Strich ist die Präsenz des Radverkehrs in den Wahlprogrammen der Parteien – vielleicht abgesehen von den Grünen – eher ernüchternd.

Natürlich muss man sich hier auch fragen, wie sich die Fahrradlobby (Branchenverbände, Organisationen und Initiativen der Zivilgesellschaft) im Vorfeld positioniert hat. An Positionspapieren und Forderungen zur Bundestagswahl hat es nicht gemangelt. Eine Abstimmung und Konzentration der Statements hätte den inhaltlich guten Beiträgen aber sicherlich noch eine bessere Wirkung verliehen.



Einen echten Aufschrei in verschiedenen, vor allem konservativen und liberalen Medien verursachten die Grünen mit diesem Wahlplakat, auf dem eine Familie mit Lastenrad unterwegs ist.

## PHYLION



Sept 01-04

Booth No.: A1-408

Horizontal & vertical are optional

36V11Ah/36V14.5Ah/36V17.5Ah  
Dimension: 412x63x85 (mm)

**BN-21L**

36V11.6Ah/36V14Ah  
Dimension: 347x63x85 (mm)

**BN-21**

81.6mm  
105mm  
Frame Size

Most suitable for E-trekking bike/E-MTB

**BN-22**

48V15Ah/36V20Ah  
Dimension: 374x81x81.5 (mm)

98mm  
110.5mm  
Frame Size

Compatible with Various Drive Systems

**IT-21**

36V10Ah  
Dimension: 370x50x70 (mm)

59.1mm  
86.5mm  
Frame Size

• Most suitable for E-commute bike/E-road bike  
• Better solution for dual battery e-bike

- Fully comply with EN15194: 2017
- Completely frame integrated
- High quality 21700 cell
- Compatible with various drive systems
- New generation BMS technology

### PHYLION BATTERY CO., LTD.

Add: 181 Jinshajiang Road, New District, Suzhou, Jiangsu, China  
Tel: +86-512-68094266 Fax: +86-512-68418341  
Web: www.phylion.com E-mail: info@phylion.com

### PHYLION BATTERY (NL) BV.

Add: Impact 24, 6921 RZ Duiven, The Netherlands  
Tel/Fax: +31-26-3114 793  
E-mail: overseas@phylion.com

## veloInfo

## Das Fahrrad in den Parteiprogrammen

## Papier ist geduldig. Welchen Wert haben dann Parteiprogramme zur Bundestagswahl?

Ohne inhaltliche Bedeutung ist die Programmlänge insgesamt – hier geht die Spannweite aktuell von 66 Seiten (SPD) bis 272 (Grüne). Wichtige Themen aus Sicht der jeweiligen Partei kommen immer am Anfang. Verkehr/Mobilität steht hier bei keiner Partei – außer bei den Grünen – wirklich weit vorne. Ein weiteres, aussagekräftiges Kriterium bei der Beurteilung, wie ernst eine Partei das Thema nimmt, ist der Punkt, wie konkret, differenziert und verbindlich die Aussagen zu Mobilität und Radverkehr letztlich sind. Allgemeinplätze sind meist nur Platzhalter, um sich nicht vorwerfen lassen zu müssen, man hätte das Thema gar nicht auf dem Schirm.

Die Wahlprogramme der Parteien im Einzelnen (Reihenfolge nach aktuellen Umfragen):

**CDU/CSU:** Das »Programm für Stabilität und Erneuerung« enthält nur wenige und eher unverbindliche Aussagen zum Thema Radverkehr. Im 140-seitigen Programm wird das Fahrrad erstmalig auf Seite 131 in einem Nebensatz genannt.

**Grüne:** Mit 272 Seiten ist das Bundestagswahlprogramm 2021 der Rekordhalter beim Gesamtumfang. Das Thema »Nachhaltige Mobilität« befindet sich gleich im 1. Kapitel, das den Titel »Lebensgrundlagen schützen« trägt. Zum Radverkehr finden sich hier sehr konkrete Aussagen, zum Beispiel auch das Ziel, das Straßenverkehrsrecht zugunsten des Radverkehrs zu reformieren.

**SPD:** Das Wahlprogramm der SPD steht unter dem Motto »Aus Respekt vor Deiner Zukunft« und umfasst 66 Seiten. Das Fahrrad wird im Abschnitt 2.2. (»Zukunftsmision II: Modernstes Mobilitätssystem Europas«) an zwei Stellen kurz erwähnt, allerdings ohne substantielle Aussagen.

**FDP:** Das 91-seitige Wahlprogramm trägt den Titel »Nie gab es mehr zu tun«. Zum Radverkehr gibt es in einem Fünfzeiler unverbindliche Aussagen (»Ziel sind mehr sichere Radwege und Radfahrstreifen, die Konflikte mit dem motorisierten Verkehr vermeiden«).

**AfD:** Im 207-seitigen Wahlprogramm »Deutschland. Aber normal.« kommt das Thema Mobilität und Infrastruktur an letzter Stelle und hier wird das Fahrrad nicht erwähnt.

**Linke:** »Für soziale Sicherheit, Frieden und Klimagerechtigkeit« ist das 168-Seiten-Wahlprogramm überschrieben. Traditionell liegt der Schwerpunkt bei den Linken bei der Verkehrsthematik auf dem ÖPNV, doch auch zum Radverkehr gibt es im Abschnitt »Mobilität für alle – mit weniger Verkehr« unterstützende, differenzierte Aussagen.

Innerhalb weniger Wochen gab es von verschiedenen Verbänden der Fahrradwirtschaft in unterschiedlichen Kombinationen mehrere Statements und Forderungspapiere im Hinblick auf die Bundestagswahl. Einige Forderungen waren weitgehend deckungsgleich, andere wiederum zeigten individuelle Aspekte auf. Ob die gezeigte Choreographie der Verbände politisch wirkungsvoll ist, lässt sich schwer abschätzen, sollte aber hinterfragt werden. In ersten Reaktionen tauchte jedenfalls häufiger das Wort »verwirrend« auf.

## Vielstimmiger Chor

Dabei gibt es auf der inhaltlichen Ebene durchaus gemeinsame Schwerpunkte. Die zentrale Forderung nach einem völlig neu aufgesetzten Straßenverkehrsgesetz, das auch den Kommunen wesentlich mehr Gestaltungsraum bei der Umsetzung einräumt, findet sich sowohl in den Forderungen des ADFC zur Bundestagswahl als auch im gemeinsamen Papier von BVZF, VSF, ZIV und ADFC sowie in »sieben Säulen« des ZIV. Auch der ökologisch orientierte Verkehrsclub Deutschland (VCD) fordert ein »Bundesmobilitätsgesetz«, was in dieselbe Richtung geht, die übergeordnete Verkehrsgesetzgebung verstärkt an der nachhaltigen Mobilität zu orientieren. Die Initiative des VCD begann bereits vor einem Jahr. Sie wird unter anderem auch von der Stiftung Agora Verkehrswende und dem »Bündnis sozialverträgliche Verkehrswende« unterstützt.

Der Fokus auf rechtliche Rahmenbedingungen ist bemerkenswert, standen bisher doch immer Forderungen nach verbesserter Infrastruktur im Mittelpunkt. Die Erfahrung der letzten Jahre, dass es trotz vorhandener Finanzen immer wieder rechtliche Barrieren bei der Umsetzung guter Radverkehrsinfrastruktur gab, hat jedoch den Blick auf die Verkehrsgesetzgebung gelenkt.

Wie auch immer das Ergebnis der Bundestagswahl sein wird: Die Fahrradbranche muss dafür sorgen, dass möglichst viele ihrer Themen Eingang in den Koalitionsvertrag finden. Je konkreter und detaillierter, umso besser. Dafür sind die politischen Netzwerke aller Akteure zu nutzen. In der Vergangenheit hatte der ADFC hier die besten Verbindungen. Es gilt zwar als sicher, dass der Klimaschutz eine zentrale Rolle im nächsten Regierungsprogramm erhalten wird. Doch welcher Stellenwert dem Radverkehr dabei zugeschrieben wird, ist erst mal ungewiss. Schöne Worte reichen nicht mehr aus. Wir dürfen gespannt sein. //

## Interview mit

## Gero Storjohann

MdB, Mitglied des CDU/CSU-Fraktionsvorstandes, Mitglied im Verkehrsausschuss, Vorsitzender des Parlamentskreises Fahrrad.

Interview: Albert Herresthal

🔥 **Im CDU-Wahlprogramm kommt der Radverkehr erst ganz am Ende vor und das auch nur mit eher unverbindlichen Aussagen. Kämpfen Sie in Ihrer Partei allein auf weiter Flur, Herr Storjohann? Was ist von der CDU als Regierungspartei in Sachen Mobilitätswende zu erwarten?**

Das Fahrrad wird schon im Einstiegssatz zum Thema Mobilität im Wahlprogramm genannt. Auf den nationalen Radverkehrsplan wird sehr verbindlich verwiesen. Er dient als Grundlage für eine moderne Fahrradinfrastruktur und wurde auch gemeinsam mit den Verbänden erarbeitet. Die Erfolge der letzten Wahlperiode zeigen, dass das Thema Radverkehr einen deutlichen höheren Stellenwert genießt in der Verkehrspolitik als noch vor einigen Jahren, dies wäre ohne die Unterstützung meiner Kollegen und einem engagierten Verkehrsminister nicht möglich gewesen.

Die Mobilitätswende ist in der letzten Wahlperiode bereits einge-



leitet wurden. Jetzt müssen wir dafür sorgen, dass wir hier weiter anknüpfen. Mit einer guten Verkehrsinfrastruktur, die nachhaltig ist und uns trotzdem in unser Individualität und Flexibilität nicht einschränkt.

🔥 **Welche konkreten Top-3 Maßnahmen zur Mobilitätswende stehen für Ihre Partei ganz oben auf der Agenda?**

Meine persönlichen Top 3 Maßnahmen sind:

1. Fahrradfreundliche Infrastruktur
2. bedarfsgerechtes Grundangebot im öffentlichen Nachverkehr
3. attraktive Verzahnung aller Verkehrskonzepte

🔥 **Welchen Einfluss haben aus Ihrer Sicht die Verbände der Fahrradwirtschaft? Werden die Botschaften von der Politik gehört? Was könnte hier noch verbessert werden, um die Wirkung noch zu erhöhen?**

Die Meinungen der großen Fahrradverbände finden bei mir seit Jahrzehnten ein offenes Ohr und ich freue mich über die stets vertrauensvolle und sehr konstruktive Zusammenarbeit. Gemeinsam konnten wir schon viel erreichen. Im Laufe der Jahre sind aber auch einige Verbände hinzugekommen. Ich denke, dass gemeinsame Interessen hier besser gebündelt werden könnten um Ziele in der Fahrradpolitik zu erreichen.

Foto: Laurence Chaperon



www.hasebikes.com

## DAS NEUE PINO IST DA!

Ein Familien-Tandem, das auf jeden Heckträger passt – und ein Lastenrad, das so wenig Platz braucht wie ein Mountainbike: das neue PINO mit Teleskop-Rahmen und ergonomisch verstellbarem Lenker.

**HASE**  
BIKES