

1) Bei der Reduzierung der CO₂-Emissionen gemäß Festlegungen der EU-Kommission hat der Verkehrsbereich noch ein erhebliches Nachholpotenzial. Durch welche Zielsetzungen und konkreten Maßnahmen wollen Sie dies erreichen und welche Rolle spielt dabei der Fahrradverkehr?

In der Tat: Eine ökologisch und sozial gerechte Verkehrswende steht seit Jahren aus - jetzt braucht es umso höheres Tempo, um die Klimaschutzziele zu erreichen. Wir GRÜNE werden den Bundesverkehrswegeplan mit seinen über 1000 Straßenprojekten durch einen nachhaltigen Bundesnetzplan ersetzen und den Ausbau des Umweltverbundes priorisieren. Die Bundesmittel für Schiene und ÖPNV wollen wir erhöhen und mit Ländern und Kommunen eine flächendeckende Mobilitätsgarantie entwickeln. Der Autoverkehr muss abnehmen und emissionsfrei werden. Dazu wollen wir Rahmenbedingungen anpassen und Subventionen abbauen (u.a. CO₂-Bepreisung, Dienstwagenbesteuerung). Ab 2030 dürfen nur noch emissionsfreie Autos neu zugelassen werden. Der Radverkehr spielt als "Problemlöser" in vielfacher Hinsicht eine entscheidende Rolle für eine klima- und umweltfreundliche, ressourceneffiziente, sozial gerechte und gesundheitsfördernde Mobilität. Ihn wollen wir durch unterschiedliche Maßnahmen stärken und ausweiten.

2) Das StVG hat bisher als alleinige Ziele den Verkehrsfluss zu gewährleisten und Gefahren abzuwehren. Werden Sie sich für eine Reform einsetzen, um zusätzliche Ziele (etwa verkehrsträgerübergreifende Leistungsfähigkeit, Klima- und Umweltziele, „Vision Zero“ oder bezahlbare Mobilität) zu verankern?

Wir GRÜNE kritisieren seit langem, dass das Straßenverkehrsgesetz vor allem auf die Flüssigkeit des motorisierten Individualverkehrs abzielt und sich insbesondere Fuß- und Radverkehr dem Primat des Autos unterzuordnen haben. Das ist weder klimagerecht noch trägt es zur Lebensqualität in Städten bei. Viel zu oft können sich Fußgänger*innen und Radfahrer*innen nur unsicher und mit hoher Gefährdung im Straßenverkehr bewegen, gerade den Radverkehr bremst diese Situation in Deutschland massiv aus. Wir GRÜNE wollen fahrradfreundliche Verkehrsbedingungen und setzen uns für eine umfassende Reform von StVG, StVO, VwV-StVO und BußKatV ein, um die Sicherheit für Radfahrer*innen zu erhöhen und es Kommunen zu erleichtern, Flächengerechtigkeit zu schaffen. Dazu gehört, den derzeit bestehenden Begründungszwang für Radverkehrsanlagen aufzuheben. Es ist längst überfällig, die „Vision Zero“ im Straßenverkehrsrecht zu verankern.

3) Die „Vision Zero“ (keine schweren und tödlichen Verkehrsunfällen mehr) ist ein wichtiges politisches Ziel. Tempo 30 als Regelgeschwindigkeit innerorts (und Tempo 50 als Ausnahme) kann dabei helfen. Wie wollen Sie die „Vision Zero“ im Straßenverkehr umsetzen und welche Rolle spielt dabei Tempo 30?

Tempo 30 verringert und verhindert schwere Unfälle, rettet Menschenleben und führt zu mehr Lebensqualität in unseren Städten und Gemeinden. Der Autoverkehr fließt eher

flüssiger und muss weniger Platz beanspruchen. Umgekehrt wird die Bewegungsfreiheit für Fußgänger*innen und Radfahrer*innen und die subjektive wie objektive Sicherheit für selbstaktive Mobilität durch Geschwindigkeitsreduzierungen des MIV deutlich erhöht. Wir GRÜNE wollen daher die Regeln umkehren: Ohne Schild gilt innerorts grundsätzlich Tempo 30 - wo es Kommunen für angebracht halten, können Straßen auch mit Tempo 50 ausgeschildert werden. Die heutige Voraussetzung für Tempo-30-Abschnitte, wonach in der Regel erst ein besonderer Gefahren- bzw. Unfallschwerpunkt entstanden sein muss, entfällt nach unseren Vorstellungen entsprechend.

4) Im neuen Nationalen Radverkehrsplan wird eine Radverkehrsförderung von jährlich 30 Euro je Bürger*in empfohlen. Aktuell werden rund 11 Euro pro Person investiert. Welche Investitionen wollen Sie in der kommenden Legislaturperiode und dauerhaft für die Radverkehrsfinanzierung aufwenden?

Das Fahrrad hat riesige Potenziale für die Verkehrswende. Wir GRÜNE wollen deshalb die Empfehlungen des Nationalen Radverkehrsplans, die sich an den Bund richten, schnellstmöglich mit dem Ziel umsetzen, ein lückenloses Fahrradnetz in ganz Deutschland zu schaffen. Die Anzahl der Radwege soll bis 2030 verdoppelt werden. Kommunen, Länder und Unternehmen werden wir bei der Umsetzung ihres Teils der Aufgaben umfassend unterstützen. Die Pro-Kopf-Investitionen werden wir gemeinsam mit Ländern und Kommunen deutlich erhöhen, d.h. mindestens verdreifachen.

5) Die Dienstfahrzeugbesteuerung ist wichtig für die Auswahl eines Dienstfahrzeuges und könnte eine hohe ökologische Lenkungswirkung entfalten. Wollen Sie die Besteuerung von Dienstfahrzeugen in Zukunft am CO₂-Ausstoß der Fahrzeuge ausrichten und wenn ja, was sind Ihre konkreten Ideen dazu?

Eine ökologische Reform der Dienstwagenbesteuerung ist seit langem überfällig - Dienstwagen sind im Vergleich zu reinen Privatwagen deutlich höher motorisiert und weisen viel höhere CO₂-Realemissionen auf. Ihre Finanzierung durch alle Steuerzahler ist sozial ungerecht, und da Dienstwagen in der Regel eine Einkommenserhöhung ersetzen, umgehen Unternehmen auf diese Weise zusätzlich die sozialen Sicherungssysteme. Wir GRÜNE wollen die Dienstwagenbesteuerung konsequent am CO₂-Ausstoß ausrichten und einen Betriebsausgabenabzug für Fahrzeuge mit übermäßig hohem Spritverbrauch künftig gänzlich ausschließen. Umgekehrt wollen wir etwa die Nutzung von Diensträdern und Jobtickets stärker fördern.

6) Betriebliches Mobilitätsmanagement kann ein wichtiger Teil der Mobilitätswende sein. Unternehmen und Behörden können umweltverträgliche Mobilität fördern, Kosten sparen und die Gesundheit der Mitarbeiter*innen positiv beeinflussen. Wie soll der Bund betriebliches Mobilitätsmanagement aktiv fördern?

Wir GRÜNE unterstützen ein betriebliches Mobilitätsmanagement. Programme des Bundes wie "effizient mobil" haben wir begrüßt. Die derzeitige Förderung des BMVI "mobil gewinnt" wollen wir fortsetzen und ggf. aufwerten.

7) Über 700.000 Diensträder zeigen: das Dienstrad ist eine Erfolgsgeschichte. Ihre steuerliche Behandlung ist im Gegensatz zu Dienstautos aber bisher nur über Landeserlasse geregelt. Wollen Sie die Nutzung von Diensträdern fördern und sie steuerlich bundesrechtlich verankern?

Ja. Wir GRÜNE wollen, dass für Fahrräder und Pedelecs als Diensträder Vorteile gelten. Fahrräder tragen zu einer Entlastung des Verkehrs und zu einer Verringerung der Abgas- und Feinstaubbelastungen bei. Radverkehr ist besonders kostengünstig, klimafreundlich und energieeffizient. Er fördert zudem die körperliche Gesundheit. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass die private Nutzung von Dienstfahrrädern und Dienst-Pedelecs unabhängig von der Art der Finanzierung begünstigt wird. Konkret fordern wir, dass auch bei Dienstfahrrädern und Dienst-Pedelecs, die im Rahmen einer Gehaltsumwandlung finanziert werden kein geldwerter Vorteil zu versteuern ist, ähnlich, wie es bereits bei solchen Diensträdern ist, die den Mitarbeitenden zusätzlich zum Gehalt durch die Arbeitgeber*innen zur Verfügung gestellt werden.

8) Nur mit einer sozialen, inklusiven und gendergerechten Mobilitätsplanung kann eine „Mobilität für Alle“ verwirklicht werden. Mit welchen konkreten Maßnahmen möchten Sie Gendergerechtigkeit, Inklusion und soziale Belange auch in der Verkehrs- und Mobilitätsplanung stärker als bisher berücksichtigen?

Zunächst einmal wollen wir GRÜNE dafür Sorge tragen, dass soziale Belange (über die Frage der Benzinpreisentwicklung hinaus) und Genderperspektiven umfassend in die Verkehrspolitik Einzug halten und in der Folge mobilitätspolitisch verankert werden. Stadtplanung, Verkehrsrecht und auch die finanzielle Förderung einzelner Verkehrsmittel sind bis dato einseitig am "Idealtypus" des männlichen Alleinverdieners mit privatem Pkw-Besitz orientiert - die Mobilitätsbedürfnisse von Kindern, Älteren, Familien, Frauen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen werden vielfach erst nachholend betrachtet. Das ist grundfalsch und eine Ursache für die Dominanz der Autoverkehrspolitik mit ihren gravierenden Folgen für die Lebensqualität in den allermeisten deutschen Städten. Wir GRÜNE wollen insbesondere auch die internationale Perspektive stärker in die Verkehrspolitik in Deutschland einbeziehen und u.a. mehr Verkehrsversuche auf Basis von Best-Practice-Beispielen ermöglichen.