

DIE LINKE Antworten Wahlprüfsteine

Bundesverband Zukunft Fahrrad
Clayallee 177
14195 Berlin
Alexander Rosenthal
E-Mail: alexander.rosenthal@bvzf.org
Telefon: 0151 - 42026413

BV Zukunft Fahrrad

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?

Wir wollen Radfahren im Alltag attraktiver und sicherer machen: Mehr Platz auf den Straßen, mehr sichere und intakte Rad- und Fußwege und mehr Fahrradabstellanlagen sind nötig. Das verbessert die Lebensqualität und Verkehrssicherheit. Die Straßenverkehrsordnung wollen wir fußgänger- und fahrradfreundlicher gestalten. Ferner wollen wir die Verkehrssicherheit für Radfahrende durch Abbiegeassistenten für Lkw und Busse sowie die Entschärfung von Straßenkreuzungen verbessern, so dass mehr Menschen auf das Fahrrad umsteigen - denn etwa 60 % der Menschen fühlen sich unsicher.

Deutschland braucht ein flächendeckendes bundesweites **Radverkehrsnetz**. In den Städten und Ballungsgebieten müssen Radschnellwege mit grüner Welle geschaffen werden. Dafür muss der Bund ausreichend zweckgebundene Mittel für die Kommunen bereitstellen. DIE LINKE setzt sich für weitgehend autofreie Innenstädte ein. Die Kommunen erhalten dafür erheblich mehr Spielraum. Sie müssen die Verkehrswende vor Ort eigenständig gestalten können.

Wir wollen eine deutlich ambitioniertere Stärkung des Radverkehrs, mit einer individuellen finanziellen Förderung durch eine Kaufprämie für Fahrräder, dem Ausbau der Radinfrastruktur insbesondere an Bundesstraßen, um deren Anteil von derzeit 40 % auf 80 % zu steigern.

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?

Die Reform der Straßenverkehrsgesetzes und einiger Verordnungen ist mehr als überfällig. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE hat in einem Positionspapier einen grundlegenden Neustart des Straßenverkehrsrechts gefordert: Sozial-ökologischer Neustart des Verkehrsrechts, www.linksfraktion.de/themen/positionspapiere/detail/sozial-oekologischer-neustart-des-verkehrsrechts/. Obwohl letztes Jahr viele Pop-Up-Radwege neu eingerichtet wurden und auch deshalb in Großstädten ca. 20 bis 30 Prozent mehr Menschen das Fahrrad nutzen, findet sich hierzu im Nationalen Radverkehrsplan 3.0 kein Wort. Statt die Rechtsunsicherheit zu beseitigen, wollte das Bundesverkehrsministerium bei der kürzlich erfolgten Novellierung der Verwaltungsvorschrift zur StVO sogar festlegen, dass Radwege "nur dort angeordnet werden (dürfen), wo es die Verkehrssicherheit oder der Verkehrsablauf erfordern." So sollte der Radverkehr zu einem begründungs- und sogar beweispflichtigen Ausnahmetatbestand werden, was der Bundesrat am 25. Juni 2021 zum Glück verhindert hat.

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?

Ja, wir brauchen eine neue Philosophie im Straßenverkehr - die Vision Zero, der alle verkehrspolitischen Maßnahmen untergeordnet werden. Jede:r Verkehrstote ist eine:r zu viel! Zwar hat sich die noch regierenden Koalition erstmals der Vision Zero verpflichtet, doch krankt die Politik der Bundesregierung an akuter Mutlosigkeit. Wir brauchen die klare Verpflichtung der Akteure aller politischen Ebenen auf die Vision Zero mit eindeutigen anspruchsvollen Zwischenzielen. Dazu bedarf es eines ganz breiten Bündels

von Maßnahmen, das Ordnungsrecht für Tempolimits - 120 km/h auf Autobahnen, 80 km/h auf Landstraßen und 30 km/h als Regelgeschwindigkeit innerorts, infrastruktureller Maßnahmen wie Unterfahrschutz für Motorradfahrer:innen, technischer Fahrassistenzsysteme, mehr polizeilicher Kontrollen, mehr Aufklärungsarbeit usw. Die Innenstädte wollen wir weitgehend autofrei, damit Radfahren und Zufußgehen attraktiv und sicher sind und die Städte wieder den Menschen gehören.

*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?*

Auch wenn die 30 Euro pro Jahr und Kopf besser wären als die bisherigen Ausgaben, reichen diese aus unserer Sicht bei weitem nicht aus, wenn etwa der niederländische Staat jetzt schon von sich aus 25 Euro pro Person und Jahr ausgibt, die durch Kommunen wie zum Beispiel durch die Stadt Utrecht auf 175 Euro erhöht werden. Der Bund will knapp 1,5 Mrd. Euro zwischen 2020 und 2023 für den Radverkehr ausgeben, das hört sich erst einmal viel an, entspricht pro Bürger:in gerade einmal 4,40 Euro. Im Zuge der Haushaltsberatungen hat die Fraktion DIE LINKE in vier Anträgen insgesamt 470 Mio. Euro pro Jahr zusätzlich gefordert, was pro Jahr und Bürger:in ziemlich genau 10 Euro entspräche. Kurzum, das was der Bund derzeit für den Radverkehr ausgibt, will DIE LINKE mehr als verdoppeln. Dies müsste natürlich von den Ländern und Gemeinden noch aufgestockt werden, fällt der Radverkehr doch überwiegend in deren Zuständigkeit.

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?

Das steuerliche Dienstwagenprivileg wollen wir abschaffen, damit nicht weiterhin vor allem Gutverdienende, Arbeitgeber*innen und die Automobilindustrie auf Kosten der Allgemeinheit und der Umwelt profitieren. Während Pkw-Maut und steigende Spritpreise Geringverdienende am härtesten treffen, die Wohlhabenden aber kaum, stehen 50 Prozent der Dienstwagen den reichsten 20 Prozent zur Verfügung. Konkret wollen wir neben einer grundlegenden Anhebung des Steuerniveaus bei der (bisherigen) sog. 1%-Regel für Fahrzeuge über dem CO₂-Grenzwert der EU die steuerliche Abzugsfähigkeit bei der bzw. dem Arbeitgeber:in einschränken: je größer die Überschreitung, desto weniger ist absetzbar. Außerdem wollen wir den Kreis der Fahrzeuge, die unter diese Regelung fallen, erheblich einschränken, so dass sie nur noch für überwiegend dienstlich genutzte Fahrzeuge gilt, nicht aber als Gehaltsbestandteil für Besserverdiener:innen, die mit ihrem Dienstwagen nur zur Arbeit fahren. Zudem darf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs oder das Radfahren steuerlich nicht benachteiligt werden - dies wäre kontraproduktiv.

*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?*

Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann und sollte in der Tat ein sehr wichtiger Baustein der Verkehrswende sein! Bisher ist dieses leider freiwillig, so dass es viel zu wenige Betriebe gibt, die dies praktizieren. Wir wollen das betriebliche Mobilitätsmanagement deswegen für größere Unternehmen und öffentliche Verwaltungen ab 100 Beschäftigte verpflichtend machen. Damit dies ein Erfolg und keine lästige Pflichtaufgabe wird, muss der Bund den Unternehmen mit Förderungen zur Seite stehen und umfassende Beratungen gewährleisten.

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 halten bundeseinheitliche Regelungen für Diensträder für sinnvoll und wollen, dass diese im Vergleich zu Dienstwagen bevorzugt behandelt werden. Durch einige gesetzliche Regelungen des Bundes - die wir jeweils begrüßt haben - ist dies nach unserer Auffassung in den letzten Jahren aber bereits erfolgt (Jahressteuergesetze 2018 und 2019), so dass nach unserer Auffassung Dienstfahrräder mittlerweile steuerlich besser als Dienstwagen behandelt werden und wir aktuell keinen Handlungsbedarf sehen. Über einen Austausch über diese Frage würden wir uns aber sehr freuen.

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?

Ja, wir brauchen in der Tat eine andere Verkehrsplanung. Nicht mehr "der Pendler" darf im Mittelpunkt stehen, sondern wir müssen allen Menschen Mobilität gewähren, unabhängig vom Einkommen, der Hautfarbe und dem Geschlecht, damit sie am gesellschaftlichen Leben teilhaben. Die Bundestagsfraktion DIE LINKE hat 12 Thesen zur Mobilitätsgerechtigkeit (Die Verkehrswende ist eine soziale Frage, www.linksfraktion.de/themen/positionspapiere/detail/die-verkehrswende-ist-eine-soziale-frage/) formuliert, in denen die Schwächsten und ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt gestellt werden. Wir fordern eine frauengerechte Verkehrsinfrastruktur, zum Beispiel Frauennachttaxen sowie sichere Haltestellen und Bahnhöfe, damit sich Frauen rund um die Uhr im öffentlichen Raum angstfrei bewegen können.

Verkehrsmittel und -wege müssen so konzipiert sein, dass sie auch Übergriffen und Belästigungen vorbeugen. Dazu brauchen wir mehr Daten und Forschung zu benachteiligten Personengruppen, die verbindliche Beteiligung von Vertreter:innen der benachteiligten Verkehrsteilnehmer:innen, damit endlich neue Perspektiven Eingang in die Verkehrsplanung und -politik finden, sowie frühzeitige und ergebnisoffene Bürger:innenbeteiligung - und am besten auch mehr Planerinnen.