

Wahlprüfstein Bundesverband Zukunft Fahrrad

Ihre Frage	Unsere Antwort
<p>CO2-Emissionen im Verkehr</p> <p>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?</p>	<p>Der Bundestag hat gerade die Novelle des Klimaschutzgesetzes beschlossen, die den CO2-Einsparpfad für alle Sektoren bis zum Jahr 2030 konkret benennt. Während der Verkehrssektor dieses Jahr 145 Tonnen CO2 emittieren kann, dürfen es im Jahr 2030 nur 85 Tonnen sein. Um das zu schaffen, brauchen wir mehr Tempo beim Ausbau des ÖPNV, der Stromnetze, Bahnstrecken, Wasserstoffleitungen und der E-Mobilität, insbesondere auch von Ladesäulen für Elektroautos. Neben der Umstellung der Mobilität auf die am besten geeigneten alternativen Antriebe, wollen wir den CO2-Ausstoß im Verkehr durch Verkehrsverlagerung und wo möglich Verkehrsvermeidung reduzieren.</p> <p>Das Fahrrad ist im Umweltverbund das Kernstück der Verkehrswende in den Städten. Es ist von entscheidender Bedeutung, weil es nicht nur schnell und unkompliziert viele Autos im Stadtverkehr einsparen, sondern auch den ÖPNV ergänzen kann. Zusätzlich müssen wir dafür sorgen, dass immer mehr Pendler auf das Rad umsteigen. Gut ausgebaute Radwege an Bundesstraßen und eigene Radschnellwege helfen dabei, beides fördern wir. Und um insbesondere auch das Fahrrad zu stärken ist ein kontinuierlicher Stadtumbau hin zu mehr Räumen für alternative Verkehrsträger nötig. Auch das wollen wir verstärkt fördern.</p>
<p>Novelle im Straßenverkehrsgesetz</p>	
<p>Das StVG hat bisher als alleinige Ziele den Verkehrsfluss zu gewährleisten</p>	<p>Ja. Neben der Vision Zero verfolgen wir einen Mobilitätsplan bis 2030, der sich vor</p>

<p>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?</p>	<p>allein auf die Stärkung und Erweiterung des öffentlichen Personennahverkehrs und den Schienenverkehr fokussiert und auch den Radverkehr einbezieht. Damit einhergehend setzen wir uns für die Änderung des Straßenverkehrsrechts ein, sodass Kommunen unterstützt werden, in Städten mehr Fläche für öffentlichen Verkehr, Fußgänger und Radfahrer zu schaffen. Die von uns vorgesehene Änderung des Straßenverkehrsrechts basiert auf den Gedanken der Klimaneutralität bzw. des Umweltschutzes und der Effizienz des Verkehrs. Innerhalb des Straßenverkehrsgesetz sowie der Straßenverkehrsordnung müssen neben der Umwelt vor allem auch die Interessen der ungeschützten Verkehrsteilnehmer noch stärker Berücksichtigung finden.</p>
<p>Verkehrssicherheit</p>	
<p>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?</p>	<p>Wir wollen in Modellprojekten Tempo 30 km/h als neue Regelgeschwindigkeit testen, damit Städte das perspektivisch einführen und nur noch auf den Hauptstraßen Tempo 50 gelten lassen können. Wir sind für ein allgemeines Tempolimit von 130 km/h auf Bundesautobahnen.</p> <p>Zur effektiveren Kontrolle von Geschwindigkeitsübertretungen insbesondere auf Bundesautobahnen und Bundesstraßen wollen wir unter Berücksichtigung der Ergebnisse des niedersächsischen Modellversuchs und in Abstimmung mit den Ländern die Technologie der „Section Control“ der Anwendung zugänglich machen. Wir setzen uns für eine gute finanzielle und personelle Ausstattung der Polizei ein, um bereits bestehende Regeln zu überprüfen und so wirkungsvoller zu machen.</p>

	<p>Den Einsatz von Alkohol-Interlock-Systemen für alkoholauffällige Autofahrer*innen werden wir in Pilotprojekten testen. Wir wollen einen mit einer Geldbuße zu ahnenden Ordnungswidrigkeitstatbestand für Radfahrer*innen bei 1,1 Promille im Straßenverkehr einführen.</p>
<p>Radverkehrsfinanzierung</p> <p>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?</p>	<p>Die SPD hat als Teil der Bundesregierung dafür gesorgt, dass in den Jahren 2020 bis 2023 allein im Verkehrsetat des Bundeshaushalts zusätzlich 900 Millionen Euro für Infrastrukturmaßnahmen im Radverkehr zur Verfügung gestellt werden. Insgesamt können dadurch in diesem Zeitraum rund 1,5 Millionen Euro für Radwege, Radschnellwege und Modellprojekte im Radverkehr investiert werden – mehr als jemals zuvor. Das ist ein großer Erfolg. Zusätzlich gibt es projektbezogene Fördermittel vom Bundesumweltministerium für Klimaschutz-Maßnahmen im Radverkehr.</p> <p>Damit der Ausbau der Radinfrastruktur auch über das Jahr 2023 hinaus verlässlich gefördert und weiterentwickelt werden kann, sprechen wir uns als SPD für eine Fortführung der finanziellen Unterstützung des Bundes aus. Der Ausbau der Radinfrastrukturausbau liegt allerdings zuvorderst in der Hoheit der Länder. Wir halten es daher für notwendig, dass auch Kommunen und Länder ihre Anstrengungen für den Radverkehr intensivieren und dass vor allem die Investitionsmittel von den zuständigen Planungsbehörden jetzt auch zügig und kurzfristig in reale Projekte umgesetzt werden.</p>
<p>Dienstfahrzeugbesteuerung</p>	
<p>Die Dienstfahrzeugbesteuerung ist wichtig für die Auswahl eines</p>	<p>In der Dienstwagenbesteuerung haben wir mit der Begünstigung von Elektro- und</p>

<p>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?</p>	<p>Hybridfahrzeugen dafür gesorgt, dass verstärkt CO2-arme Fahrzeuge auf die Straße kommen. Bei reinen Elektrofahrzeugen muss die private Nutzung monatlich nur noch mit 1 Prozent eines Viertels des inländischen Bruttolistenpreises versteuert werden. Für Hybridfahrzeuge gilt 1 Prozent des halbierten Bruttolistenpreises als Bemessungsgrundlage. Den Umstieg auf den öffentlichen Verkehr haben wir durch eine Steuerbefreiung für Jobtickets gefördert, die der Arbeitgeber seinen Arbeitnehmern zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn unentgeltlich zur Verfügung stellt.</p> <p>Den CO2-Ausstoß berücksichtigen wir künftig stärker bei der Bemessung der Kfz-Steuer. Um einen stärkeren Anreiz für emissionsärmere Fahrzeuge zu setzen, haben wir für erstzugelassene PKW ab dem 1. Januar 2021 nach dem CO2-Wert ansteigende Steuersätze eingeführt. Je höher der CO2-Wert, desto höher der Steuersatz.</p>
<p>Betriebliches Mobilitätsmanagement</p> <p>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?</p>	<p>Mit den Jahressteuergesetzes 2019 und 2020 wurde aber eine ganze Reihe steuerlicher Vergünstigungen für umweltverträgliche Mobilität eingeführt. Es wurde die Versteuerung des privaten Nutzungsanteils für als Dienstwagen genutzte Elektrofahrzeuge und für Fahrräder abgesenkt. Die befristete Steuerbefreiung für Ladestrom wurde verlängert. Vom Arbeitgeber zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn überlassene Jobtickets wurden steuerbefreit bzw. die Möglichkeit der Pauschalbesteuerung eingeführt. Auf diesen steuerlichen Maßnahmen lässt sich ein betriebliches Mobilitätsmanagement aufsetzen. Darüber hinaus sollte es auf</p>

	<p>Basis dieser Möglichkeiten auch im Interesse der Betriebe selbst liegen, sich CO₂-Reduzierungsziele sowohl zu setzen als auch bei deren Umsetzung die betrieblich induzierten Verkehre möglichst klimaneutral zu organisieren, was wir in der Praxis von Unternehmen und Behörden auch zunehmend so wahrnehmen. Die Umstellung von Pooling- und Carsharing-Flotten lässt sich mit der allgemeinen Entwicklung hin zu elektrifizierten Antrieben zunehmend klimafreundlich gestalten. Zudem befürworten wir - in dem Wissen, dass die Organisation der öffentlichen Nahverkehre den kommunalen Gebietskörperschaften obliegt - eine verlässliche und regelmäßige Anbindung von Gewerbe- und Industriegebieten in Ortsrandlagen an den ÖPNV.</p>
<p>Steuergesetzgebung Diensträder</p>	
<p>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?</p>	<p>Zur Förderung der umweltverträglichen Mobilität haben wir Diensträder umfassend steuerlich begünstigt. Überlässt der Arbeitgeber dem Arbeitnehmer ein Dienstfahrrad zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn, wird der geldwerte Vorteil aus der privaten Nutzung ab 2019 steuerfrei gestellt.</p> <p>Stellt der Arbeitgeber das Dienstfahrrad im Rahmen einer Gehaltsumwandlung ab 2020 zur Verfügung, wird die Überlassung analog zur steuerlichen Förderung von Elektrofahrzeugen begünstigt. Als monatliche Bemessungsgrundlage für die private Nutzung wird dann 1 Prozent eines Viertels des Listenpreises festgesetzt.</p> <p>Die steuerliche Behandlung von Dienstfahrrädern durch gleich lautende Erlasse der Länder stellt eine bundeseinheitliche Förderung sicher. Derartige Erlasse beruhen auf einer</p>

	<p>Befugnis der Länder zur Festsetzung von Durchschnittswerten bei Sachleistungen. Eine eigenständige gesetzliche Regelung der steuerlichen Förderung von Dienstfahrrädern, würde zu keiner anderen Begünstigung führen.</p>
<p>Mobilitätswende für Alle 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?</p>	<p>„Wir wollen aus Städten für Autos Städte für alle machen“ lautet ein Leitsatz sozialdemokratischer Verkehrspolitik. Dabei geht es nicht nur darum, neben Autofahrenden auch Fußgänger*innen und Radfahrer*innen bei der Verkehrsplanung verstärkt mit in den Blick zu nehmen. Es geht auch darum, die Stadt und ihre Wege aus der Sicht der verschiedenen Nutzungstypen zu betrachten. Berufstätige und Student*innen haben andere Bedürfnisse an Mobilität als Personen mit Kinderwagen, Menschen mit Gepäck oder Rollstuhlnutzer*innen. Diese Gruppen müssen bereits in der Planungsphase einbezogen werden. Wir haben die Erwartung, dass die für die nähräumliche Verkehrsplanung vor allem zuständigen Kommunen und Landkreise bei der Umsetzung ihrer verkehrspolitischen Konzepte und der vom Bund bereit gestellten Investitionsmittel diese Anforderungen berücksichtigen. Dies gelingt am besten vor Ort. In der Kommunalpolitik und den Verwaltungen muss mehr Wissen um die Bedürfnisse der unterschiedlichen Nutzergruppen implementiert und vor allem ausreichend Planerinnen und Planern beschäftigt werden. Auf Bundesebene wollen wir das mit einer nationalen Leitstelle Mobilität unterstützen, die bei der Erarbeitung regionaler Mobilitätspläne hilft und eine frühzeitige Beteiligung vor Ort sichert.</p>