

Nach der Wahl ist vor der Mobilitätswende - Was das Fahrrad leisten kann und was es braucht

von bb - Donnerstag, 16. September 2021

https://www.pd-f.de/2021/09/16/mobilitaetswende-welches-gesetz-wuerden-sie-aendern_16353



Die Mobilitätswende ist in aller Munde. Aber welche konkreten Maßnahmen können ergriffen werden, damit in Deutschland weniger Auto gefahren wird? Mitarbeiter:innen vom pressedienst-fahrrad und Vertreter:innen aus der Fahrradbranche spielten „Wünsch-Dir-was“ und schrieben aus Ihrer Sicht wichtige Gesetzesänderungen auf.

Haben Sie auch einen Wunsch, für eine erfolgreiche Mobilitätswende? Dann schreiben Sie uns eine Mail mit Ihrer Idee an tg@pd-f.de. Über ausgewählte Vorschläge sowie die Möglichkeit einer Umsetzung diskutieren wir in einer digitalen Pressekonferenz am 30. September.

Stefan Stiener (Velotraum): Lärm eindämmen, Gesundheit stärken

„Eine Änderung des Lärm-Emission-Gesetzes: Weg von den schöngerechneten Durchschnittswerten, z. B. von Harley und E-Auto gemittelt, hin zu maximal Werten unter Höchstlast, z. B. 85 db. Alles was lauter ist, wird stillgelegt. Das wäre das Aus für das ganze ‚Brüllgerät‘ auf unseren Straßen, eine sofortige und immense Lebensqualität und ein Gesundheitsgewinn für alle Menschen, die an oder in der Nähe von Straßen wohnen und arbeiten müssen.“

Gunnar Fehlau (pressedienst-fahrrad): Flächenverteilung neu regeln

„Ich würde auf Basis des jetzigen Modalsplits die Flächenverteilung festlegen und mit jedem Prozent Realverschiebung müsste sich die Flächenverteilung anpassen: Flächen für stehenden und bewegten Verkehr würden automatisch angepasst werden. Eine Stadt, in der viel Rad gefahren wird, wird sich automatisch in der Flächenteilung anpassen. Das Ganze als Verwaltungsanweisung,

damit es dem politischen Machtspiel der Stimmenmaximierung vollständig entzogen wird.“

Karsten Geisler (Puky): Mehr Förderprojekte für Bürger:innen, nicht Konzerne

„Es geht nicht um Gesetze. Ich würde mir den wirklichen Willen in der Politik zum Umdenken wünschen. Dabei sollten aber nicht die vielen Pendler:innen, die auf einen motorisierten Individualverkehr angewiesen sind, vergessen werden. Förderprogramme für Bürger:innen machen, nicht für Großkonzerne, dezentrale Energieversorgung subventionieren statt Verbraucher:innen Milliarden für Stromautobahnen zahlen zu lassen. Wenn am Ende dann noch bei allen Verkehrsteilnehmer:innen ein wenig mehr Verständnis für den bzw. die anderen aufkeimt, dann kommen wir mit allen Zielen ein großes Stück weiter.“

Annette Feldmann (pressedienst-fahrrad): Tempolimits müssen kommen

„Ich gehöre zum Team Tempolimit: 120 km/h auf Autobahnen, Tempo 80 außerorts und Tempo 30 in Städten. Das macht die Teilnahme am Straßenverkehr für alle Menschen sicherer und vor allem wesentlich entspannter. Und es ließen sich bis 2034 auf diese Weise bis zu 100 Millionen Tonnen CO2 einsparen. Außerdem ist das der einzige Weg, um die Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr zu senken. Die Gewerkschaft der Polizei in NRW schätzt, dass ein Tempolimit auf Autobahnen die Zahl der Verkehrstoten um 20 Prozent senken würde. Das allein sollte Argument genug sein, um das Tempolimit so schnell wie möglich einzuführen. In Helsinki ist der Begriff ‚Vision Zero‘, also die Zahl der Toten und Verletzten im Straßenverkehr auf null zu bringen, übrigens Realität geworden: 2019 kamen in der finnischen Hauptstadt keine Fußgänger:innen oder Fahrradfahrer:innen ums Leben. Dort gilt in den meisten Wohngebieten und im Stadtkern als Limit 30 km/h, auf Hauptverkehrsadern sind es 40 km/h und in Vororten 50 km/h.“

André Joffroy (Trail.camp): Neuregelung bei Ampelphasen

„Ich wünsche mir eine flüssigere Verkehrsführung für Radfahrer:innen mit einer Neuregelung des Rechtsabbiegens an Ampeln (auch ohne Grünpfeil). Zudem eine vorrangige Ampelschaltungen und grüne Welle für Radfahrer:innen.“

H. David Koßmann (pressedienst-fahrrad): Entfernungspauschale abschaffen

„Das eine Gesetz, das ich sofort verabschieden würde, wäre die komplette Abschaffung der Entfernungspauschale. Die so gewonnenen Milliarden würde ich eins zu eins in den ÖPNV stecken, damit dieser strukturell wie personell massiv ausgebaut und bundesweit kostenlos wird – inklusive Radmitnahme. So würden wir eine immense versteckte Konjunkturförderung für die Autoindustrie abschaffen und auch die Legitimation des Autos in den Köpfen und auf den Steuerbescheiden bröckeln lassen. Autofahren muss endlich kosten, was es wirklich kostet! Genau wie das Fliegen, aber das ist ein anderer Wunsch.“

Markus Krill (Croozer): Kommunen zu mehr Radverkehr verpflichten

„Wir würden Städte, Kommunen und Gemeinden per Gesetz dazu verpflichten, anhand von staatlichen Vorgaben und Zielsetzungen einen gewissen Prozentsatz ihres Haushalts in den Radverkehr zu investieren. Dazu zählt natürlich in erster Linie der Ausbau der [Infrastruktur](#), aber auch der Aufbau von speziellem Personal, das sich mit Trends, Anforderungen und Umsetzungen beschäftigt. Als Beispiel: Kopenhagen hat im Jahr 2020 40 Euro pro Einwohner/-in für den Radverkehr ausgegeben, Hamburg als beste deutsche Stadt nur sechs Euro – hier haben wir also noch sehr viel Luft nach oben. Ein weiterer Wunsch ist die stärkere Förderung von nachhaltig wirtschaftenden Unternehmen, z. B. durch steuerliche Erleichterungen. Auch wir übernehmen Verantwortung für unserer wirtschaftliches Handeln auf ökonomischer und ökologischer Ebene und haben dafür zusammen mit [Vaude](#) unsere Nachhaltigkeitsstrategie entwickelt. Damit wir diese erfolgreich umsetzen

können und andere Unternehmen nachziehen, braucht es einen entsprechenden politischen Rahmen.“

Arne Bischoff (pressedienst-fahrrad): Vermögenssteuer für Mobilitätswende nutzen

„Die Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs durch solitäre Maßnahmen, z. B. durch eine Abschaffung der Pendler:innen-Pauschale oder eine rein Nachfrage-orientierte Verkehrspolitik, z. B. mit Kaufprämien für [Lastenräder](#) oder Elektrofahrzeuge, als sind der Lebensrealität ökonomisch schwacher Menschen – gerade auf dem Land – nicht angemessen. Sie sind viel mehr ungerecht und verhindern soziale Teilhabe. Klimaneutrale Mobilität darf keine Frage des Geldbeutels werden. Meine Forderung an eine neue Bundesregierung ist deshalb, sich für eine europaweit einheitliche Besteuerung von Unternehmens-, Kapitalerträgen und hohen Geld-, Immobilien- oder Aktienvermögen einzusetzen, auch im Rahmen einer sogenannten ‚Koalition der Willigen‘ mit Staaten wie Frankreich, das dahingehend bereits erfolglose Vorstöße unternommen hat. Die resultierenden Erträge sollten zweckgebunden der Bekämpfung der Klimakrise und damit einhergehend der umfassenden Umgestaltung der Mobilität nach sozialen und ökologischen Kriterien dienen. Das Fahrrad und seine Infrastruktur sind nur ein Teil dieses komplexen Puzzles. Ohne einen bezahlbaren, klimaneutralen, öffentlichen Personennah- und -fernverkehr wird es – gerade auf dem Land – keine erfolgreiche Verkehrswende geben.“

Mareen Frindt (Fahrer Berlin): Tempo 30 innerorts verpflichtend

„Wo sich Autos und Fahrräder räumlich nicht strikt voneinander trennen lassen können, zum Beispiel durch Umgehungsstraßen, sollten sich Autos und Lkws dem Tempo der Fahrräder anpassen und als Gäste auf den Straßen fungieren. Ein Gesetz zur Geschwindigkeitsbeschränkung auf maximal 30 km/h innerorts sollte nicht weiter ein Traum bleiben, sondern endlich bundesweit Wirklichkeit werden.“

Alexander Kraft (HP Velotechnik): Bessere Regelungen für S-Pedelecs

„Es ist weniger ein bestimmtes Gesetz als vielmehr ein Wust von (EU-)Vorschriften und nachgeordneten Umsetzungen durch die Länder, die wir als [HP Velotechnik](#) gerne stark vereinfacht sehen würden: Nämlich die Vorschriften für S-Pedelecs, die ja noch mal komplizierter werden, sobald man jene 45 km/h auf drei Rädern fährt. Exemplarisch sei das Radwegverbot für S-Pedelecs genannt. Warum traut man mündigen Fahrradfahrern nicht zu, dass sie eine Geschwindigkeitsbegrenzung (z. B. 25 km/h) einhalten? Ein Porsche darf ja schließlich auch durch eine Tempo-30-Zone fahren.“

Thomas Geisler (pressedienst-fahrrad): Fördergelder für Kinderräder

„Ein Wahlslogan der FDP lautet: ‚Der Schulweg muss wieder in die Zukunft führen.‘ Recht haben die Freien Demokraten – auch wenn sie vermutlich andere Ideen damit verbinden als ich. Weg mit den Elterntaxis und hin zu mehr Fördermaßnahmen für eine kinder- und familienfreundliche Fahrradinfrastruktur! Sichere Schulwege durch weiträumige Tempo-30-Zonen rund um Schulen und Kindergärten – oder gleich komplette Autoverbotszonen. Und Fördermittel für die Anschaffung von hochwertigen Kinderrädern, damit Radfahren selbst den Kleinsten aus sozial schwächeren Schichten Spaß macht. Denn Kinder sind die nächsten Verkehrsteilnehmer:innen. Deshalb muss die Mobilitätswende in den Köpfen der nächsten Generation verankert werden. Also warum keine staatliche Prämie für Kinder, die mit dem Rad in die Schule kommen? Wünschenswert wäre eine Art ‚Schulrad‘-System wie beim erfolgreichen Jobrad für Erwachsene. Aber statt individueller Steuerersparnis gibt es Anreize für die komplette Klasse, denn nicht jeder/jede kann aufgrund der Entfernung mit dem Rad kommen – selbst wenn er/sie es gerne täte.“

Andreas Hombach (WSM): Höherer Stellenwert für Rad- und Fußverkehr

„In allen Gesetzen, in denen Mobilität eine Rolle spielt, muss Fuß- und Radverkehr einen hohen Stellenwert erhalten. Und wenn dies nicht ausreicht, muss es ein Mobilitätsgesetz geben, wie es aktuell in NRW vorbereitet wird.“

[Direktdownload Bildauswahl und Artikel \(13 Bilder\)](#)

[Express-Bildauswahl \(13 Bilder\)](#)

[Erweiterte Bildauswahl zum Thema \(34 Bilder\)](#)

Passende Themen beim pd-f:

[Mobilitätswende in der Praxis – Stimmen aus der Fahrradbranche](#)

[Mobilitätswende in der Diskussion](#)

[Fahrradbranche 2022: Zwischen Innovationsvielfalt und Lieferengpässen](#)

[Alltag auf dem Rad 2022 – Neues von „Ausflug“ bis „Zuhause“](#)

[Der Weg zum Fahrradland ist noch weit, aber lohnenswert](#)

Passendes Bildmaterial



