

Berlin, den 11. März 2020

„Mobilitätswende geht nur mit mehr Radverkehr!“

Die wirtschaftlichen Folgekosten der Klimakrise werden nicht nur global immer deutlicher, sondern nehmen auch in Deutschland eine erhebliche Größenordnung ein. Die nationalen Klimaziele lassen sich nur erreichen, wenn auch der Verkehrssektor seinen Beitrag leistet.

Da in der Vergangenheit versäumt wurde, die erforderlichen Weichenstellungen einer Mobilitätswende anzugehen, besteht hier aktuell ein erheblicher Nachholbedarf. Verkehrspolitik ist Klimapolitik, aber sie berührt immer auch weitere wichtige gesellschaftliche Themen. Die alleinige Umstellung der Antriebstechnik für Kraftfahrzeuge von Verbrennern hin zu Elektromotoren greift im Hinblick auf eine moderne Verkehrspolitik zu kurz. Daher setzt die Bundesregierung mit den Milliarden schweren Subventionen für den Kauf von E-Autos den falschen Schwerpunkt. Um unsere Städte lebenswert zu erhalten und um der Gesundheit der Menschen willen brauchen wir eine Mobilitätswende, bei der die aktive Mobilität, ergänzt durch einen leistungsfähigen ÖPNV, im Mittelpunkt steht.

Ein massiv ausgebauter Radverkehr ist der Schlüssel zur Mobilitätswende. Wenn deutlich mehr Menschen Fahrräder und Pedelecs als ihr Hauptverkehrsmittel nutzen, führt dies zu positiven gesundheitlichen und klimapolitischen Effekten. Radverkehr dient der Luftreinhaltung, stärkt die Fitness, vermindert Staus und Lärmbelastung. Investitionen in einen sicheren und komfortablen Radverkehr sind zudem gesellschaftlich und ökonomisch gewinnbringend. Deshalb erwartet die Fahrradbranche von der Politik eine klare Priorisierung der Förderung der aktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Rad. Zwar gibt es aktuell einige positive Ansätze, wir brauchen aber eine weitaus stärkere Dynamik, um die Klimaziele zu erreichen.

ZIV und VSF fordern von der Politik:

1. Eine gerechtere Verteilung der Verkehrsflächen in Deutschland

Der Jahrzehnte lange Ausbau der Verkehrsflächen für den MIV hat sowohl zu einem hohen Landschaftsverbrauch als auch zu einer ungerechten Verteilung geführt, bei der Zufußgehende und Radfahrende an den Rand gedrängt wurden. Diese Fehlsteuerung ist rückgängig zu machen, damit auch Menschen ohne Kfz wieder sicher und komfortabel mobil sein können.

2. Senkung der Mehrwertsteuer auf Produkte und Dienstleistungen im Fahrradbereich

Radverkehr ist Nahverkehr. Leistungen des Nahverkehrs werden in Deutschland mit dem reduzierten MwSt.-Satz belegt – und neuerdings sogar auch der Fernverkehr der Deutschen Bahn. Eine solche Einordnung für Fahrräder wäre nur folgerichtig und würde den Radverkehr stärken. Es ist nicht nachvollziehbar, wenn heute für eine S-Bahn- oder Taxifahrt nur 7% MwSt. anfällt, für die Nutzung eines Leihrades oder eine Fahrradreparatur aber 19%

3. Rahmenbedingungen für S-Pedelecs verbessern

Durch die Nutzung von S-Pedelecs kann besonders für Pendler und für Strecken in ländlichen Regionen die von den Menschen akzeptierte Radfahrdistanz deutlich erweitert werden. Durch das generelle Verbot für S-Pedelecs, Radwege zu benutzen, wird die Nutzung des idealen Pendlerfahrzeugs S-Pedelec ausgebremst. Daher fordern ZIV und VSF, Radwege außerorts und Radschnellwege grundsätzlich freizugeben. Darüber hinaus sollte es Kommunen ermöglicht werden, geeignete Radwege mit ausreichender Breite und guter Oberflächenqualität im innerstädtischen Bereich für S-Pedelecs freigeben zu dürfen.

Der Zweirad-Industrie-Verband (ZIV) ist die nationale Interessenvertretung der deutschen und internationalen Fahrradindustrie und ermittelt fortlaufend aktuelles Zahlen- und Informationsmaterial rund um die Fahrradindustrie und den deutschen Fahrradmarkt.

Der Verbund Service und Fahrrad e. V. (VSF) ist ein unabhängiger Fachverband der Fahrradwirtschaft mit Schwerpunkt auf dem Fachhandel. Zu seinen mehr als 300 Mitgliedern gehören Fahrradfachhändler, Hersteller, Großhändler, Dienstleister und ideelle Projekte.