

## Der VCD – Wer wir sind und wofür wir uns einsetzen

Lebenswerte Städte stehen im Mittelpunkt der Arbeit des VCD. Wir fordern, den Weg frei zu machen für eine Rückeroberung der Straße – das heißt, eine menschengerechte Ausrichtung des städtischen Verkehrs. Das bedeutet Platz für Fußgänger\*innen, attraktivere Rahmenbedingungen für das Radfahren und auch eine Stärkung der Perspektive der Kinder und von mobilitäts-eingeschränkten Personen im Straßenverkehr. Geschwindigkeiten und der Flächenverbrauch des Kfz-Verkehrs müssen sich an die Bedürfnisse der Menschen in der Stadt anpassen. Für mehr Lebensqualität in unseren Städten braucht es eine konsequente Abwendung von der autozentrierten Verkehrsplanung. So viel Autoverkehr wie möglich muss auf den Umweltverbund bestehend aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad- und Fußverkehr sowie Carsharing verlagert werden. Bund und Länder müssen die Kommunen bei diesem gewaltigen Vorhaben unterstützen. Dafür setzt sich der VCD konsequent ein.

# Drei Forderungen für mehr Flächengerechtigkeit

## 1. Flächen- und Verkehrsgerechtigkeit für Fuß- und Radverkehr umsetzen

Damit sich alle Verkehrsteilnehmer\*innen sicher fühlen, bedarf es vor allem mehr, breitere und komfortablere Verkehrswege für Fußgänger\*innen und Radfahrer\*innen. Dafür muss der motorisierte Individualverkehr (MIV) weichen. „Shared Spaces“ und Begegnungszonen mit Vorrechtsregelungen erhöhen die Aufenthaltsqualität für alle. In der StVO sind bereits Instrumente enthalten, die jedoch so ausformuliert werden müssen, dass der Fuß- und Radverkehr leichter gefördert werden kann, wie z.B. durch Vorrechtsregelungen für diese Gruppen. Zur Flächengerechtigkeit gehört auch, [Tempo 30](#) als Regel innerorts zu verankern – mit Ausnahmemöglichkeiten für Tempo 50. Sie dient auch der Reduktion der Flächeninanspruchnahme.

## 2. Parkgebühren in den Umweltverbund investieren

(Anwohner)-parkgebühren müssen gegenüber anderen Gebühren, die im öffentlichen Raum für Flächen erhoben werden, deutlich angepasst werden. Die finanziellen Mittel der Parkraumbewirtschaftung sollten als Teil eines gesamtstädtischen Mobilitätskonzepts in die Förderung von Bus, Bahn, Rad- und Fußverkehr fließen. Ein starker Umweltverbund ist die Voraussetzung für den Modal Split in Städten zu Gunsten anderer Verkehrsmittel.

## 3. Mehr Raum für Experimente ermöglichen

Interventionen und Experimente müssen für Fuß- und Radverkehr oder andere Nutzungsformen, die der Aufenthaltsqualität aller dienen, priorisiert werden. Sie müssen über einen längeren Zeitraum möglich sein, um die Akzeptanz und die Veränderungen in der Nutzung evaluieren zu können. Die Experimentierklausel in der StVO muss so formuliert werden, dass die Erprobung von neuen Maßnahmen für umwelt-, klima- und gesundheitsfreundlichen Verkehr als Bedingung festgelegt wird.

**Eroberere dir**

die Straße zurück