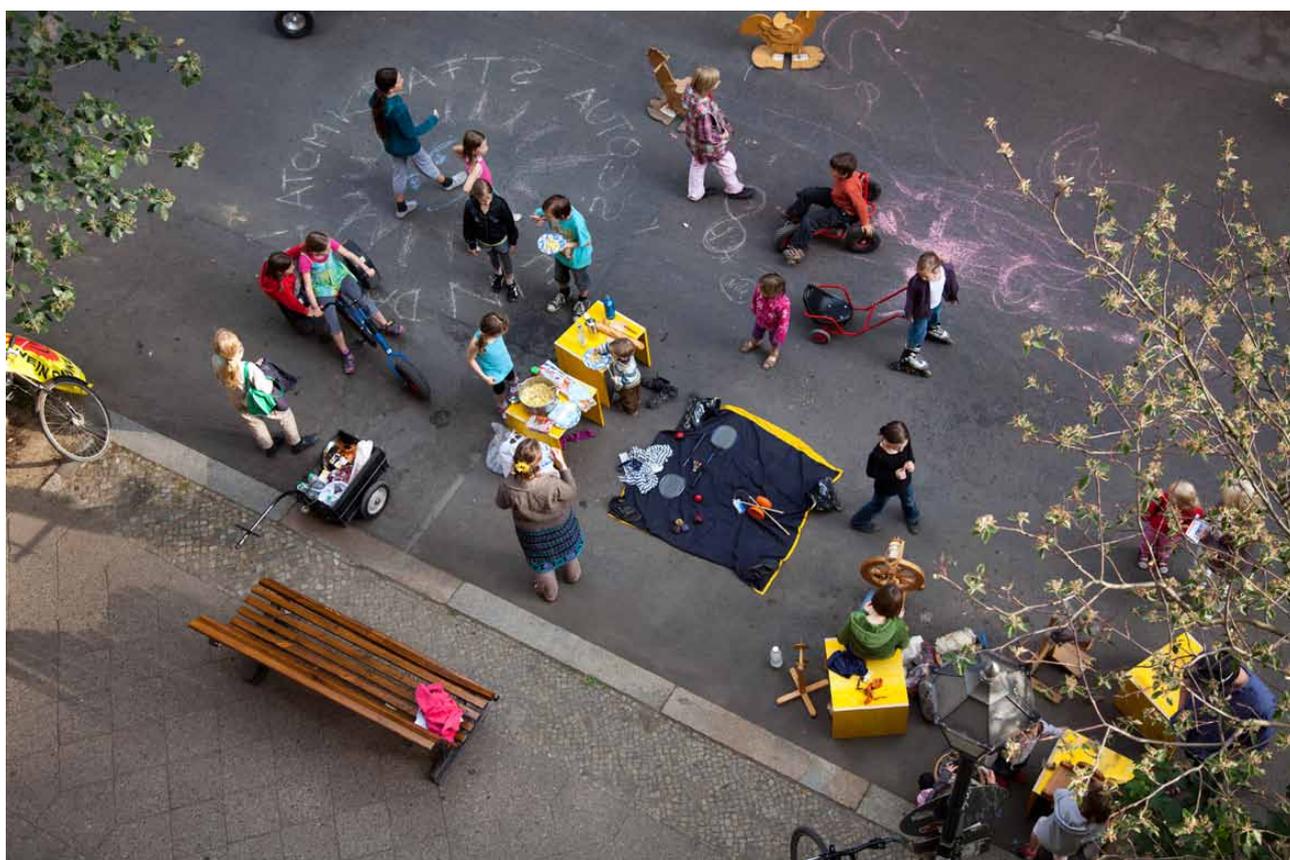


VCD Position

Rückeroberung der Straße



Inhalt

1. Warum wir mit Straßen anders umgehen müssen	1
1.1 Neue Vorstellungen von urbaner Lebensqualität	1
1.2 Öffentlicher Raum als Voraussetzung für einen starken Umweltverbund	1
1.3 Internationale und deutsche Beispiele	1
2. Was braucht es für eine Rückeroberung der Straße	4
2.1 Eine Diskussion über Flächengerechtigkeit	4
2.2 Mehr Qualität für den Fußverkehr	5
2.3 Mehr Qualität für den Radverkehr	7
2.4 Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit	8
2.5 Zeitgemäße Lösungen für das Autoparken	9
2.6 Sichere und selbständige Mobilität von Kindern	9
3. Zusammenfassung	10

1. Warum wir mit Straßen anders umgehen müssen

Lebenswerte Städte und nachhaltige Mobilität – seit 30 Jahren verfolgt der VCD diese Vision. Es wird immer deutlicher, dass wir dafür auch lebenswerte Straßen brauchen. Die Rückeroberung des öffentlichen Raums vom Autoverkehr ist die zentrale Voraussetzung für sichere und bequeme Mobilität im Alltag, aber auch für lebendige Quartiere und ein gesundes Lebensumfeld.

1.1 Neue Vorstellungen von urbaner Lebensqualität

Unsere Städte gewinnen wieder stark an Einwohnern (Röhl 2015). Immer mehr junge Menschen sowie Familien mit Kindern bevorzugen einen urbanen Lebensstil (n-tv 2014). Ein eigenes Auto ist dafür nicht nötig, im Gegenteil – von einer großen Mehrheit wird eine Stadt- und Verkehrsplanung gefordert, die sich wieder am Menschen orientiert (Umweltbundesamt 2015). Rad- und Fußverkehr sowie öffentliche Verkehrsmittel sollen Vorrang vor dem Autoverkehr haben.

Parallel dazu ändern sich die Nutzungsansprüche an den öffentlichen Raum. Vorbei sind die Zeiten, in denen Straßen nur für das Fahren und Parken von Autos reserviert waren. Lange Zeit vergessene Nutzungsformen werden wieder beliebter – wie das wachsende Interesse an der Einrichtung von Spielstraßen zeigt. Aber auch neue Ideen breiten sich aus – etwa Urban Gardening oder die Nutzung von Parkplätzen für Schankgärten.

Der wachsende Druck auf den Wohnungsmarkt und die steigenden Mieten führen dazu, dass öffentliche Räume als Treffpunkt und „zweites Wohnzimmer“ wieder wichtiger werden. Und nicht zuletzt zeigt sich, dass lebendige Straßen gut für den sozialen Zusammenhalt im Quartier sind.

1.2 Öffentlicher Raum als Voraussetzung für einen starken Umweltverbund

Für einen starken Umweltverbund, zusammengesetzt aus öffentlichem Nahverkehr, Rad- und Fußverkehr, sind attraktive öffentliche Räume eine wichtige Voraussetzung. Jede Fahrt mit Bus und Straßenbahn beginnt und endet in der Regel mit einem Fußweg oder einer mit dem Rad zurück gelegten Strecke (Brög 2015).

Straßen müssen deswegen so gestaltet sein, dass sich Menschen gerne draußen aufhalten und fortbewegen. Nur wenn das Gehen als eigenständige Form der Mobilität ernst genommen wird und Radfahren sicher, komfortabel und mit ausreichend Platz möglich ist, gelingt der Umstieg vom Auto auf umweltfreundliche Verkehrsmittel.

Die Rückeroberung der Straße ist aber nur durch eine rege Nutzung durch die Menschen in der Stadt möglich. Beispiele aus der ganzen Welt zeigen: hochwertige öffentliche Räume ziehen Straßenleben an (Gehl 2015). Dadurch wird sichergestellt, dass Straßen und Plätze nicht leichtfertig vom Autoverkehr wieder als Parkplatz vereinnahmt werden.

Nebenbei stärken gut gestaltete Straßen den lokalen Handel, unterstützen die Ziele der Klimapolitik und dienen der gesundheitlichen Prävention.

1.3 Internationale und deutsche Beispiele

Die Vorbilder für die Rückeroberung werden immer zahlreicher. Internationales Aufsehen erregte beispielsweise New York mit der Umgestaltung des Times Square. Auch kleinere Städte (wie zum Beispiel Brighton in Großbritannien, oder Rottweil in Baden-Württemberg) entdecken das Potenzial lebenswerter Straßen.

Viel zu häufig werden jedoch die Bürgerinnen und Bürger sowie Kommunen heute immer noch bei einer menschenfreundlichen Gestaltung ihres Lebensraums behindert. Der VCD fordert die Bundesregierung und die Länder auf, den rechtlichen und finanziellen Rahmen für die Rückeroberung der Straße zu setzen.

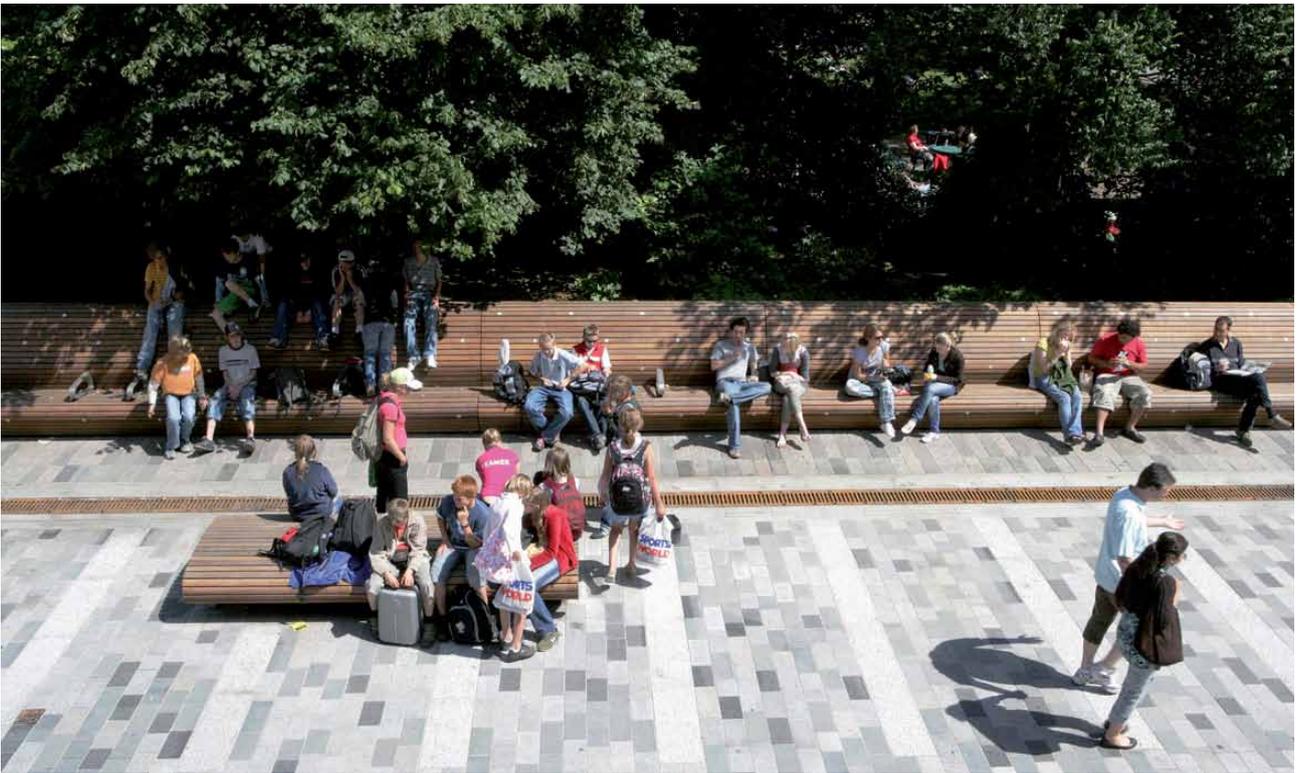


Abbildung 1: Shared Space in Brighton, Foto: Gehl Architects



Abbildung 2: Lebensstraße in Gent, Foto: Lab van Troje



Abbildung 3: Umgestaltung eines Parkplatzes in Wien, Foto: Anna Wernhart



Abbildung 4: Neue Straßengestaltung in Rottweil, Foto: Stadtverwaltung Rottweil



Abbildung 5: Begegnungszone in Stuttgart, Photo: Nicolas Leyva/Stadt Stuttgart

2. Was braucht es für eine Rückeroberung der Straße

2.1 Eine Diskussion über Flächengerechtigkeit

Warum?

- Lange Zeit wurde der Autoverkehr in Stadt- und Verkehrsplanung bevorzugt. Der fließende und ruhende Autoverkehr beansprucht deswegen heute in den meisten Straßen den Großteil des öffentlichen Raums.
- Dieser Flächenverbrauch ist unverhältnismäßig: In Berlin wird beispielsweise zwar weniger als jeder dritte Weg mit dem Auto zurück gelegt (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt, 2016), trotzdem nimmt der Motorisierte Individualverkehr (MIV) fast 60 Prozent des Straßenraums ein (Agentur für Clevere Städte, 2014).
- Der Pro-Kopf-Flächenverbrauch fällt noch ungerechter aus. Ein Mensch zu Fuß benötigt lediglich 1 Quadratmeter, ein Autofahrer verbraucht schon bei 25 km/h aber mindestens 60 Quadratmeter (VCÖ 2016).
- Bei einem durchschnittlichen Besetzungsgrad eines Autos (40 Prozent bzw. 1,28 Passagiere) werden u.a. aufgrund der Sicherheitsabstände 47 Quadratmeter pro Person benötigt, verglichen mit rund 6 Quadratmetern in Bussen und Straßenbahnen mit gleicher Auslastung (VCÖ 2016).
- Die ungleiche Flächenverteilung äußert sich in zugesparkten Radwegen und Busspuren, zu engen Geh- und Radwegen oder fehlenden Sichtbeziehungen. Das benachteiligt und gefährdet den Umweltverbund.

Flächenstunden (m²h) pro Person und Tag



	Reise- geschwindigkeit in km/h	Aufenthalt im öffentlichen Raum pro Tag in Stunden		Flächenstundenbedarf pro Person		
		in Bewegung	in Ruhe*	in Bewegung	in Ruhe	gesamt
Gehen	5	1	0	1,0	0,0	1,0
Radfahren	15	1	11	11,6	13,2	24,8
Bus, 26 % Auslastung	20	1	0	5,6	0,0	5,6
Bus, 40 % Auslastung	20	1	0	3,6	0,0	3,6
Bus, 100 % Auslastung	20	1	0	1,4	0,0	1,4
Straßenbahn, 26 % Auslastung	20	1	0	6,2	0,0	6,2
Straßenbahn, 40 % Auslastung	20	1	0	3,1	0,0	3,1
Straßenbahn, 100 % Auslastung	20	1	0	1,2	0,0	1,2
Pkw mit 1 Person	25	1	23	60,8	310,5	371,3
Pkw mit 1,28 Personen, 26 % Auslastung	25	1	23	47,5	242,6	290,1
Pkw mit 5 Personen, 100 % Auslastung	25	1	23	12,2	62,1	74,3

* Annahme: Tägliche Benutzungszeit für jedes Verkehrsmittel: 1 Stunde; Pkw parkt 23 Stunden im öffentlichen Raum, Fahrrad parkt 11 Stunden im öffentlichen Raum, öffentliche Verkehrsmittel sind während der Stehzeiten in Betriebsgaragen untergebracht, die nicht zum öffentlichen Raum zählen.

Quelle: VCO 2016a, Wiener Linien 2016a, Grafik: VCO 2016

Abbildung 6: Flächenverbrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel, Grafik: VCO 2016

Was macht der VCD für mehr Flächengerechtigkeit?

- Aufgrund des steigenden Radverkehrsanteils in vielen deutschen Städten und Gemeinden ist es notwendig, die Fahrradinfrastruktur den neuen Anforderungen anzupassen und auszubauen. Mit dem Projekt »Mehr Platz fürs Rad!« unterstützt und beschleunigt der VCD durch Wissenstransfer und Öffentlichkeitsarbeit die Radverkehrsförderung deutscher Städte und Gemeinden.
- Auf dem Informationsportal fahrradfoerderung.vcd.org werden gute Beispiele zur Vergrößerung der Radverkehrsflächen bzw. für die Schaffung von Fahrradabstellanlagen gezeigt (VCD 2016a).

Was fordert der VCD?

- Der Bund und die Länder sind aufgefordert, zentrale Nutzungsformen der Straße wie Aufenthalt, Spiel oder Kommunikation neben der verkehrlichen Funktion anzuerkennen und in der Straßenverkehrsordnung (StVO) bzw. den Straßengesetzen stärker zu berücksichtigen.
- Der VCD fordert die Bundes- und Landesregierungen außerdem auf, überall wo es noch nicht

erfolgt ist, die aktuellen Regelwerke zur Planung und Gestaltung von Straßen verbindlich einzuführen und im eigenen Wirkungsbereich (Bundes- und Landesstraßen, auch bei Ortsdurchfahrten) vollständig anzuwenden. So enthält die Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) den Grundsatz, der Fahrbahn lediglich 40 bis 50 Prozent des Straßenraums zuzuteilen (FGSV Verlag 2006).

- Gegebenenfalls sind niedrigere Geschwindigkeiten (zum Beispiel Tempo 30) zu ermöglichen.
- Bund und Länder sind außerdem aufgerufen, Förder- und Forschungsprogramme für innovative und menschenfreundlichere Straßengestaltungen (zB Shared Spaces) aufzulegen.

2.2 Mehr Qualität für den Fußverkehr

Warum?

- Der Fußverkehr ist die kostengünstige, energie- und flächeneffiziente Basis unserer Mobilität, aber auch für gesellschaftliche Teilhabe und einen gesunden Lebensstil unverzichtbar (AGFS 2015a).

- Fast ein Viertel aller Wege in ganz Deutschland wird zu Fuß zurück gelegt (INFAS 2010).
- In Städten wie Berlin, Frankfurt am Main oder Rostock ist das Gehen für die Wohnbevölkerung sogar wichtiger als der Öffentliche Verkehr oder Autoverkehr (TU Dresden 2015).
- In der Verkehrsplanung und –politik erhalten die Sicherheit und der Komfort des Fußverkehrs bis heute nicht die entsprechende Priorität und Ressourcenausstattung.
- Innerorts stellen Fußgänger die am meisten gefährdeten Verkehrsteilnehmer dar (Ortlepp 2014). 54% der getöteten Fußgänger sind 65 Jahre oder älter – dieses überproportionale Unfallrisiko ist für eine alternde Gesellschaft nicht akzeptabel (ebd.). Auch Kinder und Jugendliche sind deutlich häufiger als der Durchschnitt zu Fuß unterwegs – und stärker im Verkehr gefährdet (INFAS 2010).

Was macht der VCD für den Fußverkehr?

- Der VCD macht sich für Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit in den Städten und Dörfern und damit auch an Hauptverkehrsstraßen stark. Das erhöht die Sicherheit, senkt den Lärm, spart Platz und bringt das Leben wieder auf die Straße.
- Im Rahmen des „Netzwerks Shared Space“ setzt sich der VCD für eine innovative und vor allem fußgängerfreundliche Politik und Planung ein.
- Bereits seit zehn Jahren führen der VCD und das Deutsche Kinderhilfswerk (DKHW) die Aktion „Zu Fuß zur Schule“ durch, um für Alternativen zum Elterntaxi zu werben.

Was fordert der VCD?

- Der VCD fordert die Bundesregierung auf, einen „Masterplan Gehen“ unter breiter fachlicher Einbindung von Ressorts wie Verkehr- und Stadt-

planung, Klimaschutz und Umwelt, Gesundheit, Familie und Sport zu erarbeiten. Ziel des Masterplans muss es sein, den Anteil des Fußverkehrs deutschlandweit bis 2025 von 24 auf 30 Prozent zu steigern. Der Masterplan benötigt verbindliche Teilziele, Zeitschienen, Ressourcen und Anreize an Länder und Kommunen, ebenfalls entsprechende Fußgängerstrategien aufzustellen.

- Die Belange des Fußverkehrs sowie der Barrierefreiheit sollen in der StVO besonders hervorgehoben werden. Wo nötig, soll der Bund die Auslegung der StVO im Sinne einer Förderung des Fußverkehrs erleichtern.
- Der VCD fordert die einfachere Umsetzung fußgängerfreundlicher Planungen:
 - * Die Richtwerte für den Einsatz von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) sollen gesenkt werden. Auch in Tempo-30-Zonen sollen Zebrastreifen einfach eingesetzt werden können.
 - * Für Begegnungszonen oder verkehrsberuhigte Bereiche sind die formalen Hürden (bspw. verpflichtender niveaugleicher Ausbau) zu senken.
- Fußgängerfeindliche Regelungen wie etwa das Rechtsgeh-Gebot oder der Zwang zum zügigen Queren sollen aus der StVO gestrichen werden.
- Zudem braucht es ein stärkeres Mitspracherecht der Kommunen bei der Umgestaltung von innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen oder Ortsdurchfahrten in Baulast des Bundes oder Länder.
- Ergänzend dazu soll der Bund Mittel für Werbung, Bewusstseinsarbeit, Information und berufliche Qualifizierung im Bereich Fußverkehr bereit stellen.
- Die Landesregierungen werden zur Aufstellung eigener Fußverkehrsstrategien sowie der Verankerung der Belange des Fußverkehrs bzw. der Barrierefreiheit in ihren Straßengesetzen aufgefordert.

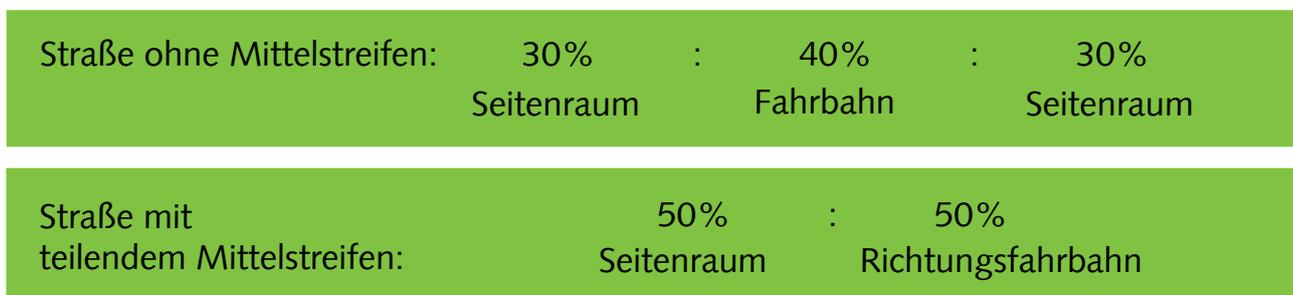


Abbildung 7: Proportionen einer stadtverträglichen Dimensionierung von Straßen, Grafik nach FGSV 2006

- Zudem müssen die Länder eine fußverkehrsorientierte, flächensparende Raum- und Stadtplanung der kurzen Wege umsetzen.
- In eigenen Erlässen können die Länder eine fußverkehrsfreundliche Interpretation der geltenden Gesetze, Vorschriften und Regelwerke (zum Beispiel bei der Anwendung von Fußgängerüberwegen) erleichtern.

2.3 Mehr Qualität für den Radverkehr

Warum?

- Radfahren verbraucht keine fossilen Energien. Jeder Kilometer, der mit dem Fahrrad statt mit dem Pkw zurückgelegt wird, spart mehr als 140g CO₂ und dient damit dem Klimaschutz (Umweltbundesamt 2012).
- Radfahren macht den Verkehr sicherer, weil vom Fahrrad im Vergleich zum Auto eine viel geringere Unfallgefahr für andere ausgeht (VCD 2016b)
- Radfahren hat deutliche Gesundheitseffekte, und senkt beispielsweise das Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen um 50 Prozent (Froböse 2012). Insgesamt verdient die Gesellschaft durch den Gesundheitsnutzen rund 60 Euro-Cent an jedem mit dem Fahrrad zurückgelegten Kilometer (Stadt Kopenhagen, 2011).
- Das Fahrrad eröffnet Menschen fast jeden Alters und aller sozialen Gruppen eine individuelle und kostengünstige Fortbewegung. Dies gilt insbesondere für den Alltagsverkehr bis zu 10 Kilometer und für den Freizeitverkehr (VCD 2016b).
- Radfahrer brauchen wenig Platz auf der Straße und beim Parken. Das schafft Raum für Fußgänger, spielende Kinder, Grünflächen, Cafés und vieles mehr, was das öffentliche Leben ausmacht. Auch die Autofahrer profitieren, zum Beispiel durch weniger Stau auf den Straßen (ebd.).
- Fahrradförderung macht Städte attraktiver. Jede Fahrt mit dem Fahrrad verringert die Beeinträchtigungen, die der Autoverkehr in den Innenstädten durch Parkraumbedarf, Parkplatzsuche, Fahrzeuglärm, schädliche Abgase und Feinstaub und Unfallpotenzial mit sich bringt. Radfahrer kaufen wohnortnah ein und stützen damit den lokalen Einzelhandel (ebd.).

Was macht der VCD für den Radverkehr?

- Neben dem Projekt „Mehr Platz fürs Rad!“ engagiert sich der VCD noch in weiteren Projekten

für den Radverkehr. Mit der Fahrradkampagne „FahrRad! Fürs Klima auf Tour“ will der VCD Jugendlischen Spaß am Radfahren vermitteln. Denn wer schon in jungen Jahren das Fahrrad nutzt, fährt auch als Erwachsener häufiger Rad. FahrRad! geht 2016 in die 10. Runde und hat bislang gut 40.000 Schülerinnen und Schüler aufs Rad gebracht.

- Individuelle Elektromobilität funktioniert bisher vor allem per Fahrrad. Der VCD hatte diesen Trend vor Jahren bereits aufgegriffen und mit seinen Projekten „Besser E-Radkaufen“ und „Lasten auf die Räder!“ gefördert.
- Mit „European Biking Cities“, einem Teilprojekt des europaweiten VCD-Projekts Clean-Air verfolgt der VCD das Ziel, Fahrradförderung als ein effektives Mittel der Luftreinhaltung präserter zu machen und das Fahrrad fest in der dazugehörigen politischen Debatte zu verankern (VCD 2015).
- Auf Bundes- und Kommunalebene beteiligen sich der VCD und seine Aktiven in verschiedenen Gremien z.B. Bund/Länder-Arbeitskreis für Fahrradverkehr aktiv an der Gestaltung der Radverkehrsförderung und ihrer Umsetzung.

Was fordert der VCD?

- Der VCD fordert von der Bundesregierung die Verdoppelung der Finanzmittel zur Radverkehrsförderung sowie die personelle Verstärkung in den für den Radverkehr verantwortlichen Verwaltungseinheiten des Bundes.
- Der Bund soll eine stärkere Rolle bei der Finanzierung, Koordinierung und Umsetzung eines dichten und umfassenden regionalen Radverkehrsnetzes (u.a. auch durch Radschnellwege) übernehmen.
- Als Eigentümer der Deutschen Bahn soll der Bund die Einrichtung von sicheren und zielnah gelegenen Fahrradstellplätzen an den Bahnhöfen beschleunigen.
- In seiner Gesetzgebung soll der Bund auf fuhradfreundliche Bedingungen zielen – wie zum Beispiel durch die stärkere Berücksichtigung der Belange des Radverkehrs in der StVO und die Einführung von Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit innerorts.
- Ergänzend dazu soll der Bund Mittel für Werbung, Bewusstseinsarbeit, Information und berufliche Qualifizierung im Bereich Fußverkehr bereit stellen.
- Die Länder sind aufgerufen, die Zielsetzung „Stadt der kurzen Wege“ bei der Flächennutzungsplanung und bei der Stadt- und Verkehrsplanung umzusetzen.

- Der VCD fordert außerdem die stärkere Verankerung der Belange des Radverkehrs in den Straßengesetzen und Bauordnungen der Länder (zB Stellplatzverordnungen).

2.4 Tempo 30 als Basisgeschwindigkeit

Warum?

- Die Geschwindigkeit des Kfz-Verkehrs beeinflusst Sicherheit, Attraktivität und Nutzungsmöglichkeiten von Straßenräumen ganz maßgeblich. Tempo 30 steigert die Verkehrssicherheit und senkt die Lärmbelastung (VCD 2012).
- Durch niedrigeres Tempo und geringere Abstände gelingt es, die gleiche Verkehrsmenge auf weniger Fahrspuren abzuwickeln. Das spart bis zur Hälfte des Straßenraums (Randelhoff 2014). Dadurch können Gehwege attraktiver gestaltet werden, Fahrradabstellanlagen angelegt oder Flächen für den Lieferverkehr geschaffen werden.
- Niedrige Geschwindigkeiten sind eine Voraussetzung für Kommunikation, Austausch und Leben im öffentlichen Raum. Das soziale Miteinander in einem Quartier hängt direkt von der Fahrgeschwindigkeit auf den Straßen ab (VCÖ 2015).

Was macht der VCD zu Tempo 30?

- Der VCD setzt sich bereits seit Jahren für mehr Tempo 30 innerhalb bebauter Gebiete ein.
- Unter anderem stellt der VCD mit dem „Soforthilfepapier Tempo 30“ eine praxisnahe Anleitung zur Einrichtung von Tempo 30 zur Verfügung (VCD 2013).

- Mit seinem Engagement hat der VCD eine wesentliche Grundlage für die von der Bundesregierung geplante Aufnahme weiterer Vereinfachungen für Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen geschaffen (BMVI 2015). Die geplanten Maßnahmen bleiben hinter den Beschlüssen der Bundesregierung zurück und gehen aus Sicht des VCD jedoch nicht weit genug.

Forderungen

- Der VCD fordert die Bundesregierung auf, Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärmschutzes als Basisgeschwindigkeit innerorts in der StVO zu verankern.
- Die Kommunen erhalten die Möglichkeit, ausnahmsweise Tempo 50 an Straßen anzuordnen, wenn dadurch die Verkehrssicherheit und die Gesundheit der Anwohner nicht beeinträchtigt wird.
- Bis zur Umsetzung dieser Regelung sollten die Landesregierungen ihre Straßenverkehrsbehörden zu einer „anwohnerfreundlichen“ Auslegung der in der StVO enthaltenen Handlungsspielräume anweisen. Gerade die in der StVO enthaltenen Anforderungen zur Beschränkung der Geschwindigkeit (wie beispielsweise eine „besondere Gefahrenlage“) sind im Sinne der Sicherheit und Attraktivität des Fußgänger- und Radfahrerverkehrs auszulegen.
- Zudem sollten die Landesregierungen ihre Spielräume zur Zulassung von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen im Rahmen von Verkehrsversuchen weiter ausnützen.

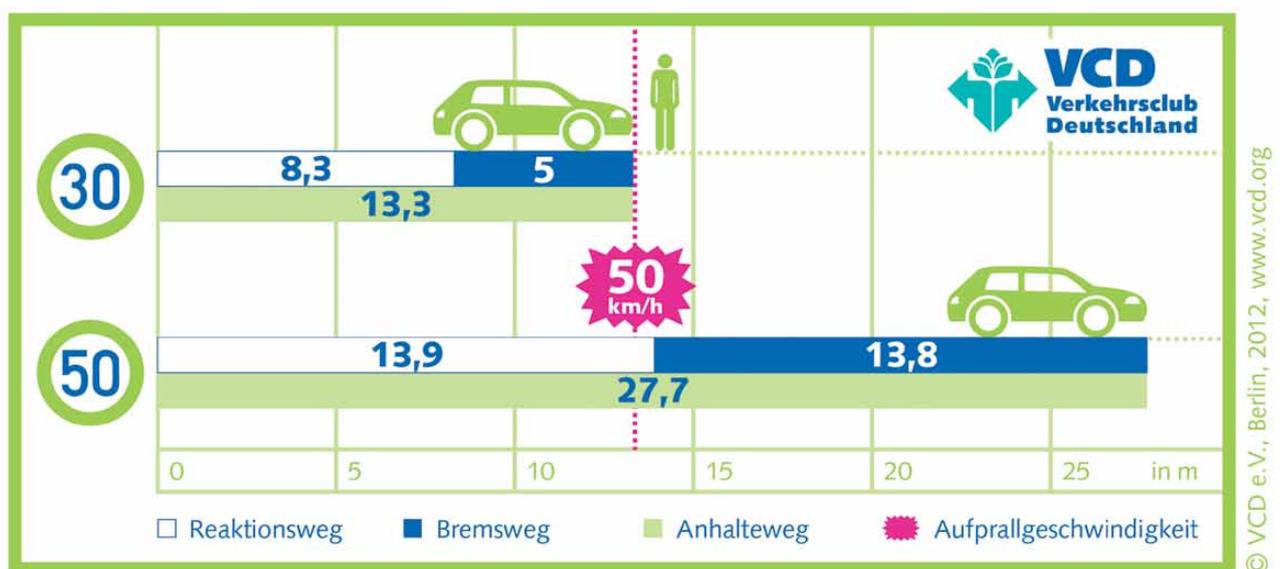


Abbildung 8: Wirkung von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit, Grafik: VCD 2012

2.5 Zeitgemäße Lösungen für das Autoparken

Warum?

- Der ruhende Kfz-Verkehr nimmt oft zwischen 20 und 40 Prozent des Straßenraums in Anspruch (Agentur für Clevere Städte 2014), und steht damit den sich ändernden Ansprüchen an eine zeitgemäße, faire Aufteilung der Straße entgegen (AGFS 2015b).
- Auf der anderen Seite fehlen gerade für das Fahrradparken ausreichende Stellplätze. In manchen Städten entfallen gerade mal zwei Prozent der Parkflächen im Straßenraum auf Fahrradbügel (FGM AMOR 2015).
- Falsch geparkte Fahrzeuge behindern häufig massiv Rettungsfahrzeuge, aber auch den ÖV, Rad- und Fußverkehr und Lieferfahrzeuge (AFGS 2015b).
- Parkende Autos versperren oft die Sicht auf Kinder oder Rad fahrende, was zu zahlreichen an sich vermeidbaren Unfällen führt (ebd.).
- Sich öffnende Türen von parkenden Autos stellen bei zu engen Abständen ebenfalls ein Sicherheitsrisiko dar.
- Parkraumbezogene Maßnahmen haben erwiesenermaßen einen großen Einfluss auf Pendlerströme aus dem Umland in die Stadt und stellen eine wesentliche Stellschraube für nachhaltige Mobilität dar (FGM AMOR 2015).
- Das Tabuthema „Parken“ behindert in fast allen Städten die Umgestaltung von Straßen zu sicheren und attraktiven Lebensräumen.

Was macht der VCD im Bereich Parken?

- Durch die Aktion „Gelbe Karte für Falschparker“ sollen Autofahrer, die ihr Fahrzeug auf Rad- und Gehwegen abstellen, zum Nachdenken gebracht werden.
- Mit dem Projekt „Mehr Platz fürs Rad!“ schafft der VCD Bewusstsein und verbreitet gute Beispiele für das Fahrradparken.

Was fordert der VCD?

- Der VCD fordert einen sachlichen Umgang mit dem Parken. Das Thema darf kein Tabu mehr sein.
- In der Straßenverkehrsordnung des Bundes sowie im Straßenrecht der Länder sind bestehende Privile-

gierungen des Kfz-Parkens abzubauen. So sollte Parken nicht mehr Teil des Gemeingebrauchs von Straßen darstellen, sondern eine besonders auszuweisende Nutzungsform darstellen. Parken ist dann nur mehr an gekennzeichneten Stellen möglich.

- Bußgelder für Falschparker sollten auf das Niveau europäischer Nachbarländer (zB Dänemark oder Niederlande) angehoben werden, um eine tatsächliche Lenkungswirkung überhaupt erst zu entfalten.
- Die rechtlich mögliche Gebührenhöhe für einen Bewohnerparkausweis sollte in der Gebührenordnung für Maßnahmen im Straßenverkehr (GebOSt) angehoben werden, um den tatsächlichen Wert des knappen öffentlichen Raums in zentralen Stadtteilen widerzuspiegeln.
- Gleichzeitig sollen bestehende Grenzen und Einschränkungen für das Bewohnerparken in der Verwaltungsvorschrift der StVO gelockert werden.
- In den Landesbauordnungen sollten die Einführung von Stellplatzobergrenzen für den Kfz-Verkehr sowie alternative Angebote zur Erfüllung der Stellplatzpflichten (zB Ausgabe von ÖV-Jahreskarten) ermöglicht werden.

2.6 Sichere und selbständige Mobilität von Kindern

Warum?

- Die Bedürfnisse von Kindern (und auch von Jugendlichen) für eine eigenständige Mobilität und einen selbständigen Umgang mit ihrem Lebensraum geraten durch eine zu hohe Verkehrsbelastung in den Hintergrund.
- Die negativen Auswirkungen des Verkehrs treffen Kinder besonders stark, da diese häufiger im öffentlichen Raum unterwegs sind als Erwachsene (INFAS 2010). Verkehrsunfälle sind die häufigste Todesursache im Kindesalter (BAG Mehr Sicherheit für Kinder 2015).
- Zudem nutzen Kinder ihr Umfeld anders als Erwachsene. Kinderwege sind immer auch Spielwege – selbst dann, wenn sie nicht dafür gestaltet sind.
- Von einer kinderfreundlichen Stadt- und Verkehrsplanung profitieren im Sinne einer lebenswerten Stadt alle Bewohnerinnen und Bewohner, auch Menschen mit Handicap, Personen mit Kinderwagen oder Seniorinnen und Senioren.

Was macht der VCD im Bereich Mobilität von Kindern?

- Bereits seit zehn Jahren führen der VCD und das Deutsche Kinderhilfswerk (DKHW) die Aktion „Zu Fuß zur Schule“ durch, um für Alternativen zum Elterntaxi zu werben. 2015 konnten über 65.000 Kinder in ganz Deutschland erreicht werden.
- Bei der Mitmachaktion »Fahrrad!« legen Jugendgruppen, Schulklassen und Familien mit Kindern im Alter von 12 und 18 Jahren zwischen März und August möglichst viele Kilometer auf dem Fahrrad zurücklegen und können dabei tolle Preise gewinnen.

Was fordert der VCD?

- Der VCD fordert den Bund auf, zentrale Nutzungsformen der Straße wie Aufenthalt, Spiel oder Kommunikation stärker gegenüber der verkehrlichen Funktion in der Straßenverkehrsordnung (StVO) zu verankern.
- Im Umfeld von Schulen, Kindergärten und Kindertagesstätten soll ein generelles Halte- und Parkverbot erlassen werden, um Kindern zu Fuß und mit dem Fahrrad einen sichereren Weg zu ermöglichen.
- Für nicht auf andere Verkehrsmittel zu verlagernde Kfz-Fahrten sollten Elternhaltestellen als Zusatzzeichen in die StVO aufgenommen werden, da sie Kindern einen sichereren Fuß- und Radverkehr ermöglichen und den morgendlichen Bringeverkehr ordnen.
- Die Umsetzung temporärer Spielstraßen soll unbürokratisch möglich werden, bspw. durch die Aufnahme von Kinderspiel als Grund für Verkehrsbeschränkungen (§ 45 StVO).
- Dort, wo die aktuelle Auslegungspraxis der StVO die Verwirklichung von Kinderrechten behindert, soll sich der Bund für eine kinderfreundliche Interpretation stark machen. Hierfür können Änderungen der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift (VwV) für die StVO notwendig sein.
- Auch die Länder sind aufgefordert, Kinder und ihre Belange stärker ihren Straßengesetzen und bei der Planung von Landesstraßen zu berücksichtigen.
- Außerdem soll die Beteiligung von Kindern und Jugendlichen in Stadt- und Verkehrsplanung in den Landesgesetzen (Bauordnungen, Kommunalordnungen, ...) eingeführt werden.
- Ausreichend und qualitativ hochwertige Fahrradstellplätze (bzw. für Anhänger o.ä.) an Schulen,

Kindergärten und Kindertagesstätten müssen in allen Landesbauordnungen vorgesehen werden.

3. Zusammenfassung

Lebenswerte Städte stehen im Mittelpunkt unserer Arbeit. Der VCD fordert, den Weg frei zu machen für eine Rückeroberung der Straße – das heißt, eine menschengerechte Ausrichtung des städtischen Verkehrs.

Ganz praktisch gesprochen wollen wir mehr Platz für Fußgängerinnen und Fußgänger, attraktivere Rahmenbedingungen für das Radfahren und eine Stärkung der Kinderrechte im Straßenverkehr. Auf der anderen Seite müssen die Geschwindigkeiten und der Flächenverbrauch des Kfz-Verkehrs den Bedürfnissen der Menschen in der Stadt angepasst werden.

Mehr Lebensqualität in unseren Städten - das braucht eine Abwendung von der autozentrierten Verkehrsplanung. So viel Autoverkehr wie möglich muss auf den Umweltverbund aus öffentlichen Verkehrsmitteln, Rad- und Fußverkehr verlagert werden.

Bund und Länder müssen die Kommunen bei dieser Jahrhundertaufgabe mit rechtlichen und finanziellen Instrumenten unterstützen. Dafür setzt sich der VCD konsequent ein.

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Shared Space in Brighton	3
Abb. 2: Lebensstraße in Gent	4
Abb. 3: Umgestaltung eines Parkplatzes in Wien	4
Abb. 4: Neue Straßengestaltung in Rottweil	5
Abb. 5: Begegnungszone in Stuttgart	5
Abb. 6: Flächenverbrauch unterschiedlicher Verkehrsmittel	6
Abb. 7: Proportionen einer stadtverträglichen Dimensionierung von Straßen	7
Abb. 8: Wirkung von Tempo 30 auf die Verkehrssicherheit	10

Literaturverzeichnis

Agentur für Clevere Städte (2014): Wem gehört die Stadt? Der Flächen-Gerechtigkeits-Report, Berlin

AGFS (2015a): Fortschritt - Ein Plädoyer für den Fußverkehr, Krefeld, www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/Fussgaenger_Broschue-re_2015_WEB.pdf

AGFS (2015b): Parken ohne Ende, Krefeld, www.agfs-nrw.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/parkraum_brosch_2015_WEB.pdf

BAG Mehr Sicherheit für Kinder e.V. 2015 - www.kindersicherheit.de/fachinformationen/daten-und-statistiken.html

BMVI (2015): Vor Grundschulen und Kindergärten: Mehr Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen, Berlin, www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/vorschulen-und-kindergaerten-mehr-tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen.html

Brög, Werner (2015): Quantifying the importance of walking, WALK 21, Wien, www.measuring-walking.org/Broeg_pre-conf_WS_Vienna_20_Oct_2015.pdf

Froböse, Ingo (2012) Cycling & Health. Kompendium gesundes Radfahren, Köln www.ingo-froboese.de/wp-content/uploads/2012/09/Cycling_Health.pdf

FGM AMOR (2015): 16 gute Gründe für Parkraummanagement, Graz, www.difu.de/publikationen/2015/push-pull.html

FGSV Verlag (2006): Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RAST 06), Köln

Gehl, Jan (2015): Städte für Menschen, jovis Verlag, Berlin

INFAS (2010): Mobilität in Deutschland – MiD 2008, Bonn www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf - Seite 25 und 77

Ortlepp, Jörg (2014): Fußgänger im Unfallgeschehen, www.fuko.uni-wuppertal.de/fileadmin/bauing/fuko/images/Dokumentation/Fu%C3%9Fg%C3%A4nger-im-Unfallgeschehen_Ort_3.pdf

n-tv (2014): Zurück in die Städte Urbaner Lebensstil zieht Jugend an, www.n-tv.de/ticker/Wohnen/Urbaner-Lebensstil-zieht-Jugend-an-article10505041.html

Randelhoff, Martin (2014): Vergleich unterschiedlicher Flächeninanspruchnahmen nach Verkehrsarten, Dresden, www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/

Dr. Röhl, Klaus-Heiner (2015): Deutschland schrumpft, Metropolen wachsen, www.iwkoeln.de/infodienste/iw-nachrichten/beitrag/regionalentwicklung-deutschland-schrumpft-metropolen-wachsen-99590

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt (2016): „Mobilität in Städten – SrV 2013“ - Neue Mobilitätsdaten für Berlin und seine Bezirke, Berlin, www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet_2013/

Stadt Kopenhagen (2011): Bicycle Account 2010, Kopenhagen, www.cycling-embassy.dk/wp-content/uploads/2011/05/Bicycle-account-2010-Copenhagen.pdf

TU Dresden (2015): Mobilität in Städten – SRV 2013, Dresden, tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/SrV2013_Staedtevergleich.pdf - Tabelle 12b

Umweltbundesamt (2012): Daten zum Verkehr – Ausgabe 2012, Dessau, www.umweltbundesamt.de/publikationen/daten-verkehr

Umweltbundesamt Deutschland (2015): Umweltbewusstsein in Deutschland 2014, Dessau, www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltbewusstsein_in_deutschland_2014.pdf

VCD (2012): Position Tempo 30, Berlin, www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikations-

datenbank/Verkehrssicherheit/VCD_Position_Tempo30_2012.pdf

VCD (2013): Soforthilfepapier Tempo 30, Berlin, www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Publikationsdatenbank/Verkehrssicherheit/Tempo30_Soforthilfe-Papier_2013.pdf

VCD (2015) European Biking Cities, Good practices on cycling promotion from six pioneering European cities, Berlin, www.cleanair-europe.org/fileadmin/user_upload/Europeanbikingcities/European_Biking_Cities_-_Good_practices_on_cycling_promotion_from_six_pioneering_European_cities.pdf

VCD (2016a): Mehr Platz fürs Rad!, Radverkehrsförderung in deutschen Städten und Gemeinden, Berlin, fahrradfoerderung.vcd.org

VCD (2016b): Gewinnfaktor Fahrrad, www.vcd.org/themen/radverkehr/

VCÖ (2015): Wohnbau, Wohnumfeld und Mobilität, Wien, www.vcoe.at/publikationen/vcoe-schriftenreihe-mobilitaet-mit-zukunft

VCÖ (2016): Pkw-Verkehr beansprucht am meisten Raum in der Stadt, Infografik, Wien, www.vcoe.at/publikationen/infografiken

VCD Verkehrsclub Deutschland e.V. • Wallstraße 58
10179 Berlin • mail@vcd.org • www.vcd.org

Bei Rückfragen:

VCD-Bundesgeschäftsstelle • Nicole Knaup • Fon
030/280351-69 • nicole.knaup@vcd.org

Titelbild: Peter Steudtner/panphotos.org

Nachdruck nur mit Genehmigung des Herausgebers
© VCD e.V. 03/2016