

## Stadt, Land Luft– Die Düsseldorfer Erklärung des VCD

Der VCD fordert Politik und Behörden auf, nachhaltigen Verkehr konsequent zu fördern und die Gesundheit der Menschen in den Städten zu schützen. Gerichtsurteile sollten Politik nicht ersetzen müssen.

Es geht nicht nur um Stickoxide, sondern auch um andere Schadstoffe, Lärm, Klimaschutz und Stadtverträglichkeit. Es geht also um eine Verkehrswende, nicht um einzelne technische Maßnahmen. Und offensichtlich müssen die Bürgerinnen und Bürger deutlicher öffentlich zeigen, dass sie das wollen.

Notwendig sind sowohl „Push“-Maßnahmen, d.h. verkehrssteuernde Instrumente, die in Richtung eines verträglicheren Verkehrs „schieben“, als auch „Pull“-Maßnahmen, d.h. bessere Alternativangebote bei Fahrrad, Bahn, Bus etc., die Verkehr „anziehen“. Verkehrssteuerung hilft wenig, wenn keine ausreichenden Alternativen vorhanden sind, aber Alternativangebote allein wirken nicht schnell und stark genug.

Wir brauchen Programme, die die Kernqualität des umweltverträglichen Verkehrs merklich verbessern und den Verkehr wirksam lenken, dagegen weniger Mode- und Nischenthemen wie weitere Mobilitätsapps, E-Pkws, Sharing. Und es sind jetzt schnelle Maßnahmen gefragt, keine langatmigen Bauprojekte.

Konsequente und innovative Maßnahmen sind in 5 Themenfeldern nötig:

- **Mobilitätsmanagement**, d.h. Standortoptimierung, Parkraum-Bewirtschaftung und günstige ÖPNV-Tickets, kommunikative Maßnahmen u.a.m., daneben auch „grüne Logistik“ für den Güterverkehr – mit konkreten Zielvorgaben und periodischer Überprüfung der Wirksamkeit.
- **Verkehrssteuerung** mit digitalen Instrumenten für flexibel regelbares Parkraum- und Umweltzonen-Management, etwa eine App zur Feststellung der Abgasklasse über Kennzeichen-Scanning (Klebeplaketten sind überholt!), autonome Ampeln und Online-Reservierung statt Parksuchverkehr.
- **Förderung von Radfahren und Zu-Fuß-Gehen**: sichere durchgehende Fahrrad-Routen und -Straßen, ausreichende sichere Fahrrad-Parkplätze im Straßenraum, fahrrad- und gehgerechtes Straßen- und Wegenetz, zügige zwischenörtliche Radverbindungen, wirksame Bekämpfung des Fahrradklaus.
- **Verantwortung der Autofahrer und -hersteller**: wirksame Nachrüstung als Pflicht, Autos kaufen und fahren mit weniger Verbrauch (Downsizing), mehr Fahrgemeinschaften (reservierte Fahrspuren).
- Offensive für einen **besseren öffentlichen Verkehr**: Zuverlässigkeitsprogramme, mehr Platz-Kapazität, zusätzliche regionale Expressverkehre, Beseitigung von Engpässen und Störungen, Vorrang im Straßenverkehr, Aufwertung von Haltestellen, attraktive Abos, Mobilitätsgarantie ohne Vorleistung.

Vor Ort kann und muss der neue Verkehr konkret organisiert werden, aber **Bund und Land** müssen einen dauerhaften Beitrag leisten und den richtigen Rahmen setzen:

- Dauerhafte Finanzmittel nicht nur für Investitionen in Ausbau und Sanierung, sondern auch anteilig für den erweiterten ÖPNV-Betrieb, damit sich auch ärmere Kommunen saubere Luft leisten können und regelmäßige Bahn-Nutzer endlich eine „E-Mobilitäts-Prämie“ bekommen.
- Richtige Anreize im Steuerrecht: steuerfreie Zuschüsse zu JobTickets statt kostenloser Firmen-Parkplätze, reale private Verbrauchsabrechnung für Dienstwagen, Standortpauschale statt Entfernungspauschale (d.h. teurere Großstadtmieten sind ebenso absetzbar wie Pendelkosten), Angleichung der Dieselsteuer, volle MWSt.-Befreiung für Bahn- und Bus-Tickets.
- Instrumente für wirksame Verkehrssteuerung: höhere Bußgelder wie in anderen EU-Ländern (sonst wird es nicht wirken), Mindest-Parkgebühren gegen Gebührendumping, Groß-Parkzonen und nach Fahrzeug-Größe und Abgasklasse differenzierte Parkgebühren (auch für Bewohner), Rechtsrahmen für die digitale Kontrolle von neuen Umwelt- und Parkzonen, eine fahrradfreundlichere StVO.
- Pflicht zu nachhaltigem Mobilitätsmanagement für alle größeren Standorte und Wohnquartiere;
- Pflicht zur wirksamen Umrüstung von Fahrzeugen, Verbot von Werbung für Pkw mit hohem Verbrauch.