

18. BUVKO 2011: „Grenzen des Verkehrs, Verkehr ohne Grenzen“ Ergebnis: Das Trierer Manifest zur nachhaltigen Verkehrswende

Vom 18. bis 20. März 2011 trafen sich am 18. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) an der Universität Trier über 300 Teilnehmende aus Praxis und Wissenschaft, von Mobilitätsanbietern und Verbänden, aus Politik und Verwaltung, von Bürger- und Umweltinitiativen. Unter dem Motto „Grenzen des Verkehrs, Verkehr ohne Grenzen“ wurden in Podiumsdiskussionen, zahlreichen Workshops und Exkursionen die Grenzen des Verkehrs ausgelotet und gemeinsam Lösungen für eine nachhaltigere Mobilität diskutiert und erarbeitet. Die Ergebnisse und Referate sind auf der BUVKO-Website und in der Zeitschrift „mobilogisch!“ veröffentlicht. Mit dem „Trierer Manifest“ haben die BUVKO-Organisatoren und -Expertinnen eine Diskussion angeregt, auf welche Ziele und Inhalte hinsichtlich einer Neuausrichtung der Verkehrspolitik sich alle Experten, Interessierten und Aktiven einigen können. Im Berliner Gespräch zum Auftakt der ARD-Themenwoche „Der mobile Mensch“ im Mai konnten die Initianten diese Ziele mit dem Bundesverkehrsminister diskutieren. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

BUVKO 2011: Ergebnisse, Präsentationen, Fotogalerie www.buvko.de

Das „Trierer Manifest“ www.buvko.de/ergebnisse/trierer-manifest.html

mobilogisch! – Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung www.mobilogisch.de

ARD-Themenwoche „Mobilität“ 22.-27. Mai 2011 http://web.ard.de/themenwoche_2011

Berliner Gespräch www.ardmediathek.de/ard/servlet/content/3517136?documentId=7228296

18^{ème} BUVKO 2011: «Limites du trafic, trafic sans limites» Le manifeste de Trier pour un tournant durable dans les transports

Le 18^{ème} Congrès fédéral Environnement et Transports (BUVKO), organisé du 18 au 20 mars 2011 à l'Université de Trier (D), a réuni plus de 300 participants issus de la pratique et de la recherche, ainsi que des entreprises et associations actives dans le domaine de la mobilité. Avec pour thématique «Limites du trafic, trafic sans limites», les tables rondes ainsi que les nombreux ateliers et excursions ont permis d'analyser en profondeur les limites actuelles du trafic et de discuter et élaborer des solutions pour une mobilité plus durable. Les résultats et les exposés ont été rendus publics sur le site Internet du BUVKO et dans le périodique «mobilogisch!». Les organisateurs et experts du BUVKO ont suscité le débat avec le «manifeste de Trier». Tous les spécialistes et autres personnes intéressées peuvent se mettre d'accord sur les buts et contenus du manifeste en vue d'une nouvelle orientation de la politique des transports. Les initiants ont pu discuter de ces objectifs avec le ministre fédéral des transports lors d'un débat donné à Berlin en prélude à la semaine thématique d'ARD (TV allemande), intitulée «L'Homme mobile». (langue: allemand)

Pour plus d'informations (en allemand):

BUVKO 2011: résultats, présentations, galerie photo www.buvko.de

Le «manifeste de Trier» www.buvko.de/ergebnisse/trierer-manifest.html

mobilogisch! – périodique d'écologie, politique et déplacements www.mobilogisch.de

Semaine thématique ARD «Mobilité» 22-27 mai 2011 http://web.ard.de/themenwoche_2011

Débat berlinois www.ardmediathek.de/ard/servlet/content/3517136?documentId=7228296

30.05.2011

Details

Inhaltliche Anregungen und Hinweise

UMKEHR e.V., Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt; FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland, Exerzierstr. 20, 13357 Berlin, Tel. 030-492.74.73, Fax 030-492.79.72, info@umkehr.de, www.umkehr.de, info@fuss-ev.de, www.fuss-ev.de, info@buvko.de, www.buvko.de
SRL Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung, Yorckstr. 82, 10965 Berlin, Tel. 030-278.74.68-0, Fax. 030-278.74.68-13, www.srl.de, info@srl.de

Anmeldung

Anmeldung auch unter www.buvko.de möglich.

Teilnahmegebühr

Die Teilnahmegebühr beträgt 75 Euro für den gesamten Kongress bzw. 26 Euro für jeden einzelnen Tag. Sie schließt alle Programm-Angebote des Kongresses, die Exkursionen und die mobilogisch!-Ausgaben 1/11 mit dem ausführlichen BUVKO-Programm sowie 2/11 und 3/11 mit Berichten von den Ergebnissen des Kongresses ein. Außerdem sind ein Leihfahrrad (Angebot begrenzt) sowie Heiß- und Kaltgetränke und Gebäck in der Teilnahmegebühr enthalten.

Geringverdienende (bis 600 Euro/Monat) können eine Ermäßigung von 7 Euro/Tag erhalten. Zusätzliche Ermäßigung für mobilogisch!-Abonnenten, die am gesamten Kongress teilnehmen: 15 Euro.

Mahlzeiten

Die Mahlzeiten kosten jeweils 6 Euro. Studierende mit gültigem Ausweis zahlen nur 4 Euro.

ÖPNV-Kongressticket

Das Nahverkehrsticket kostet für alle drei Tage 7 Euro, für einen Tag 3 Euro bzw. für 2 Tage 6 Euro. Es gilt in der Region Trier.

Unterkunft

Unter www.buvko.de > Details > Unterkunft gelangen Sie zu einem Link zur Trierer Tourismus-Info, bei der Unterkünfte für alle Preisklassen gebucht werden können. Oder Sie rufen 0651 - 97808.16 an.

Exkursionen Sa, 19.3.

1. Militärkonversion und moderne Stadtentwicklung auf dem Trierer Petrisberg in der Nachbarschaft des Campus II. Vorgeschichte, Landesgartenschau, Verkehrskonzept und Vermarktung
2. Trier - Deutschlands älteste Stadt und ihr Umgang mit dem historischen Erbe. Ein urbanistischer Stadtspaziergang zu den wichtigsten Konflikt-Hotspots
3. Trier - „Mutter“ der autogerechten Stadt und der Versuch heute damit klar zu kommen. Besichtigung besonders krasser Beispiele autogerechter Stadt- und Verkehrsplanung
4. Der Bahnknoten Trier und seine Entwicklung einschließlich Umsetzung des Regionalbahnkonzepts Trier. Stilllegungen, Rheinland-Pfalz-Takt, Regionalbahnkonzept
5. Die Entwicklung des Trierer ÖPNV. Historie, Status quo und Zukunftsperspektiven. Trier als Straßenbahn- und O-Busstadt, die Differenzierung des Bussystems, Stadt-, Schnell- und Quartiersbus
6. Radverkehr in Trier - alte Planungssünden und neue Planungsstrategien. Konzept, bauliche Maßnahmen, Verkehrslenkung, Service und Kommunikation

Exkursion 3 und 6 sind Fahrradexkursionen mit Leihfahrrädern, die kostenlos zur Verfügung gestellt werden.

Hauptmarkt - zentraler Platz der Altstadt



Trier erleben

Porta Nigra - Wahrzeichen Triers, im 2. Jh. erbaut, aus ungeklärten Gründen nie fertig gestellt, am besten erhaltenes römisches Stadttor nördlich der Alpen

Amphitheater - im 2. Jh. erbaut, damals in eine Stadtmauer eingebunden

Dom zu Trier - älteste Bischofskirche Deutschlands, über Kreuzgang mit gotischer Liebfrauenkirche verbunden

Hauptmarkt - zentraler Platz der Altstadt, umgeben von Fachwerkhäusern, 958 nach irischen Vorbildern errichtetes Marktkreuz, Petersbrunnen

Römerbrücke - ältester römischer Brückenbau nördlich der Alpen

Kaiserthermen - Thermenruine am Randes des Palastgartens

Krahnenviertel an der Römerbrücke - Hebekräne aus den Jahren 1413 und 1774

Palastgarten - zentral gelegener barocker Garten, angelehnt an die griechisch-römische Gartenkunst

Weitere Informationen zu den touristischen Highlights von Trier: www.trier.de und www.welterbe-trier.de

Porta Nigra - am besten erhaltenes römisches Stadttor nördlich der Alpen



Anreise

Kongressort

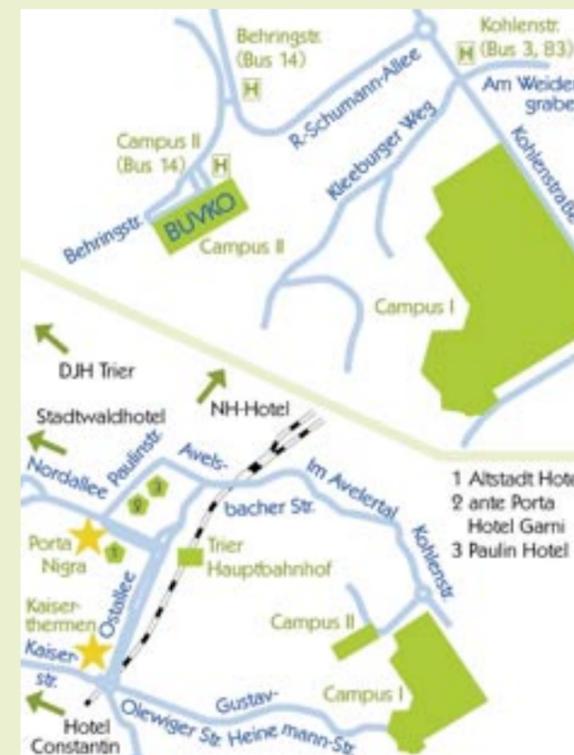
Universität Trier, Campus II, Geozentrum, Behringstraße 21, 54296 Trier

Vom Hauptbahnhof zur Uni Campus II

- Buslinie 14 (Fr: alle 30 Min., Sa/So: alle 60 Min.) bis Haltestelle „Campus II“ mit kurzem Fußweg
- Buslinie 3 (Fr: alle 10 Min.), Buslinie 83 (Sa/So: alle 60 Min.) bis Haltestelle „Kohlenstraße“, dann Fußweg parallel zur Robert-Schumann-Allee etwa 10-15 Minuten zu Fuß.

Fahrrad

Es werden unentgeltlich nextbike-Leihräder am Hauptbahnhof und am Campus zur Verfügung gestellt (Vorbuchung bei der Anmeldung). Achtung: Zum Kongressort geht es steil bergauf!



Veranstalter+Unterstützer

Veranstalter:



UMKEHR e.V. - Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt



FUSS e.V. - Fachverband Fußverkehr Deutschland



Fach Raumentwicklung und Landesplanung



VEREINIGUNG FÜR STADT-, REGIONAL- UND LANDESPLANUNG

Lokale Agenda 21 Trier, VCD Trier-Saarburg, ADFC Trier

Medienpartner:



Fachzeitschrift für Alternative Kommunalpolitik



Der kommunale Infodienst



Magazin für Umwelt, Politik und Neue Wirtschaft

Förderer:



Für Mensch und Umwelt

Vi.S.d.P.: UMKEHR e.V. und FUSS e.V. (Kontakt Daten s. unter „Details“). Layout-Konzept: neuWerk - Bremen, Layout: Frank Biermann, Texte: Anna Meinhard, Stefan Lieb, Heiner Monheim. Anreisekarte: Anna Meinhard, Fotos: Titel: hhsow/www.pixelio.de, Innenteil: TIT/Rudek, Druck: köln stad- und verkehrs-verlag



BUVKO 2011

18. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

14. SRL-ÖPNV-Tagung

Mitgliederversammlungen:

FUSS e.V.

autofrei leben!

Bürgerbahn statt Börsenbahn

18.-20. März 2011 in Trier



Grenzen des Verkehrs, Verkehr ohne Grenzen?

Einladung

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Freundinnen und Freunde, wir laden Sie zum 18. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) und zur 14. SRL-ÖPNV-Tagung ein. Hier treffen sich Interessierte, Praktiker/innen und Wissenschaftler/innen, die sich für eine nachhaltige Verkehrspolitik einsetzen.

Grenzen des Verkehrs, Verkehr ohne Grenzen
Das Motto „Grenzen des Verkehrs, Verkehr ohne Grenzen?“ reflektiert einerseits die Klima- und Peak-Oil-Probleme. Immer mehr fossiler Personen- und Güterverkehr ist nicht zukunftsfähig!

Andererseits verweist „Verkehr ohne Grenzen“ auf die grenzüberschreitenden euregionalen Verkehre, die eine wachsende Bedeutung haben. Trotzdem werden europäische Verkehrsprojekte überwiegend autofixiert und vor allem als Großprojekte der Hochgeschwindigkeit entwickelt.

Deshalb sind Kommunalisierung und Regionalisierung zentrale Anliegen nachhaltiger Verkehrspolitik. Städte und Regionen dürfen nicht vom Verkehr überrollt werden, sondern müssen eine Chance zur eigenständigen Entwicklung haben.

Kongressort Trier
Der BUVKO findet vom 18.-20. März 2011 (Freitag bis Sonntag) in Trier statt. Organisiert wird er wie stets von UMKEHR e.V., dem Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, und FUSS e.V., dem Fachverband Fußverkehr Deutschland. Dieses Mal konnte die Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL als Kooperationspartner gewonnen werden. Veranstalter vor Ort sind das Fach Raumentwicklung und Landesplanung der Universität Trier sowie die Lokale Agenda 21 Trier, der VCD Trier-Saarburg und der ADFC Trier.

Wir freuen uns auf viele bekannte und neue Gesichter in Trier!

Ihr BUVKO-Kongress-Team

Aktuelle Informationen zum Kongress: www.buvko.de

Programm

Freitag, 18. März 2011

13.30	Anmeldungsbeginn
15.30	Begrüßung durch die Veranstalter, Oberbürgermeister Klaus Jensen und einen Vertreter der Universität Trier
16.00	Podium: Warum sind Innovationen im Verkehr so schwer umzusetzen? Gespräch unter Verantwortlichen aus der Politik des Bundes, der Länder und Kommunen
17.00	Pause
17.30	Podium: Kooperation oder Konkurrenz. Wie gestaltet man die Lobbyarbeit für die Verkehrswende? Gespräch unter Vertretern von Umwelt- und Verkehrsverbänden
18.30	Abendessen
20.00	Podium: Politik trifft Wissenschaft. Welche Ansatzpunkte gibt es für kreativen Fortschritt in der Verkehrspolitik? Wo liegen die Hemmnisse? Gespräch unter Vertretern aus Politik, Wissenschaft und Verbänden
21.00	Geselliges Beisammensein

Kaiserthermen - Thermenruine am Rande des Palastgartens



Samstag, 19. März 2011

09.30	Vorstellung der AGs
09.45	Arbeitsgruppen SA 1 - SA 9
12.00	Berichte über AG-Ergebnisse
12.30	Mittagessen
13.30	Exkursionen 1-6
16.00	Marktplatz - Kurzreferate und Positionen im Plenum
17.00	Mitgliederversammlungen: FUSS e.V., autofrei leben!, SRL AK Mobilitätsmanagement, Bürgerbahn statt Börsenbahn; Netzwerktreffen der Straßenbau-Initiativen
17.00	Führung durch die Ausstellungen
19.30	Abendessen
20.30	Geselliges Beisammensein

Sonntag, 20. März 2011

09.30	Vorstellung der AGs
09.45	Arbeitsgruppen SO 1 - SO 8
12.30	Berichte über AG-Ergebnisse
13.00	Mittagessen
14.00	Heiner Monheim: Das Trierer Manifest Mobilität, Stadtentwicklung und Verkehr kreativ gemeinsam angehen
15.00	Erstmalige Verleihung des neuen „BUVKO-Wanderpokals“
15.30	Kongress-Ende

Arbeitsgruppen Sa, 19.3.

- SA 1: Rad- und Fußverkehr: Oft gelobt, doch noch nicht wirklich effektiv gefördert. Grenzen der parallelen Förderung von Fuß- und Radverkehr
- SA 2: Verkehrsberuhigung und Entschleunigung. Ein Dauerbrenner! Teil 1: Geschwindigkeit als Zielgröße oder Grenzwert?
- SA 3: Renaissance der Bahnen jetzt! Kapazitätsgrenzen der Bahn? Der Deutschland-Takt als Basis.
- SA 4: Aufbruch zu einer neuen Planungs- und Mobilitätskultur? Lehren aus Stuttgart 21
- SA 5: Die Rolle des Staates: Reform der ordnungspolitischen Rahmenbedingungen des Verkehrs
- SA 6: Grenzen des Verkehrs. Restriktionen der Flächen-Effizienz und Kosten-Effizienz
- SA 7: Öffentlichkeitsarbeit, Marketing, Kommunikation, Werbung, Mobilitätskultur Neue Werte und Trends im Mobilitätsbereich. Der Einfluss der Medien
- SA 8: Regeln statt Bauen. Potenziale modernen Verkehrs(system)-Managements
- SA 9: Die neue Droge? Elektromobilität, Chancen und Grenzen: E-Auto - Ein neuer Antrieb und alles ist o.k.? Elektromobilität „light“ eine Alternative?

Ausführliche Informationen zu den Arbeitsgruppen und Exkursionen sowie Aktualisierungen finden Sie im Programmheft mobilologisch! 1/11 und unter www.buvko.de > Programm > Arbeitsgruppen bzw. > Exkursionen.

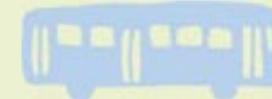


Arbeitsgruppen So, 20.3.

- SO 1: Fußverkehr voran bringen! Ideen für ein nationales Förderprogramm: Bundesweiter Masterplan oder nur Kriterienkatalog für die Kommunen? Dichte Netze knüpfen!
- SO 2: Verkehrsberuhigung und Entschleunigung. Ein Dauerbrenner! Teil 2: Prinzipiell oder punktuell?
- SO 3: Raus aus dem Stau mit einer Angebotsoffensive im urbanen Schienenverkehr. Urbane Seilbahnsysteme und H-Bahnen. Bus-Rapid-Transit-Systeme auch bei uns?
- SO 4: Planungsperspektiven für „kleine und große Grenzverkehre“: Grenzüberschreitende Personen- und Güterverkehre im Konflikt zwischen der Euregio- und der TEN-(Transeuropäische Netze-)Perspektive
- SO 5: Wie sieht die Zukunft der ÖPNV-Finanzierung aus? Neue fiskalische und tarifliche Steuerungsinstrumente (Maut, Generalabo, Nulltarif)
- SO 6: Grenzen des Verkehrs. Restriktionen von Umwelt und Energie
- SO 7: Straßenbau: Asphaltierung ohne Ende? Hören die Großprojekte niemals auf? Bestandspflege hat Priorität
- SO 8: Vom Besitzen zum intelligenten Nutzen! Bike Sharing und CarSharing als neue Perspektiven für mehr Effizienz

mobilologisch! ist die von UMKEHR und FUSS e.V. gemeinsam herausgegebene Vierteljahres-Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung.

Kongressteilnehmer erhalten das Heft 1/11 mit dem ausführlichen BUVKO-Programm und die Hefte 2/11 und 3/11 mit Berichten von den Ergebnissen des Kongresses. Das Abonnement danach ist für 30 Euro erhältlich (sechs Ausgaben).



Anmeldung

Adresse, Faxnr. und Informationen zu den **Kosten und Ermäßigungen** siehe unter „Details“.

Die Anmeldung ist auch unter www.buvko.de möglich.

Hiermit melde ich mich verbindlich zum 18. BUVKO an, in dessen Rahmen auch die 14. SRL-ÖPNV-Tagung stattfindet.

Ich nehme am gesamten Kongress teil.

Ich nehme nur am Freitag Samstag Sonntag teil.

Ich bin mobilologisch!-Abonnent/in.

Geringverdienende/r (bis 600 Euro/Monat).

Ich bestelle ein ÖPNV-Kongressticket für den gleichen Zeitraum.

Ich bestelle folgende Mahlzeiten:

Ich bin Student/in (Ermäßigung mit gültigem Ausweis)

Abendessen am Freitag Mittagessen am Samstag

Abendessen am Samstag Mittagessen am Sonntag

Ich bin an der Exkursion Nr. interessiert.

Ich möchte ein Fahrrad vorbestellen. Ab Hbf Campus II

Ich überweise den Gesamtbetrag auf das Konto von UMKEHR e.V. Nr.: 331978102 Postbank Bln. BLZ 10010010. Die IBAN des Kontos ist: DE81100100100331978102. Die BIC lautet: PBNKDEFF, Verwendungszweck: BUVKO2011

Ich stimme der Erhebung und Nutzung meiner persönlichen Daten gemäß § 4a BDSG für eine Teilnehmerliste zu.

Name

Straße

PLZ, Ort

Tel./Fax

Mail

Organisation / Interessen

Datum, Unterschrift

Sie erhalten keine Anmeldebestätigung. Nicht-Abonnenten erhalten das Programmheft mobilologisch! 1/11 bei frühzeitiger Anmeldung per Post, ansonsten direkt in Trier.



BUVKO 2011 Ergebnisse

18. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

Grenzen des Verkehrs, Verkehr ohne Grenzen

Sie sind sichtbar, die Grenzen des Verkehrs. Nicht nur durch kilometerlange Staus, sondern auch in der Umwelt- und Kostendiskussion. So werden trotz rückgängigen motorisierten Individualverkehrs Infrastrukturen ausgebaut, die nicht nur Flächen für qualitätsvolle Städte oder naturbelassene Landschaften einnehmen, sondern auch unnötige Kosten für die öffentliche Hand verursachen. Doch die Trends wie demographischer Wandel, andere Vorstellungen bei der jungen Generation und steigende Preise müssen als Chance wahrgenommen werden.

Die Politik hat die Möglichkeit, sich nicht von kurzfristigen

Wirtschaftsinteressen die Agenda vorschreiben zu lassen, sondern auf die sich ändernden Rahmenbedingungen zu reagieren und neben regenerativen Antrieben die Förderung klimafreundlicher Fortbewegung wie Fahrrad- und Fußverkehr sowie effektivere Siedlungsstrukturen zu unterstützen. Dazu müssen auch drittmitelunabhängige Forschungen und Prognosen erstellt werden, mit denen realistische Ideen und Szenarien entwickelt werden können.

In Deutschland sind zwar die CO₂-Emissionen rückläufig. Dennoch darf dies nicht als Anlass zum Ausruhen genutzt werden. Vielmehr ist es wichtig, dass weitere Innovationen entwickelt werden, um gerade auch für die aufstrebenden Schwellenländer ein Vorbild darzustellen.

Weitere Informationen

VCÖ (Hrsg.): „Gesamtbilanz Verkehr - Rohstoffe, Fahrzeuge, Infrastruktur“. VCÖ-Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 1/2011

Felix Huber, Michael Falk: Neue Mobilitätsangebote bei Verknappung der fossilen Energie - Klimaschutz und Anpassungsstrategien. Straßenverkehrstechnik 3/2011

Strom, Straße oder Steak? Konkurrenzsituation bei der Flächennutzung, BUFO - Das Magazin der katholischen Landjugendbewegung 2/2010

BMVBS (Hrsg.): Verkehrs- und Kostenfolgen der Siedlungsplanung - Nutzerhandbuch für den Verkehrsfolgekostenschätzer, Berlin 2011 Download www.bbsr.bund.de

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO

Seit 1979 wird der BUVKO regelmäßig in wechselnden Städten durch UMKEHR e.V., FUSS e.V. und örtliche Initiativen organisiert, seit 2009 zusätzlich mit Universitäten kooperiert.

Im März 2011 trafen sich rund 300 Wissenschaftler, Mitarbeiter aus Verwaltungen, sowie Vertreter von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen zum 18. BUVKO in Trier, in dessen Rahmen auch die 14. ÖPNV-Tagung der SRL stattfand, um die Grenzen des Verkehrs auszuloten und Lösungsvorschläge für eine ökologische Verkehrswende zu erarbeiten.

Weitere Informationen, Vortragsfolien, Fotos etc: www.Buvko.de > Ergebnisse

Der 19. BUVKO findet 2013 in Berlin an der TU Berlin statt.

Grußwort

Der alle zwei Jahre stattfindende Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) stellt für unser Haus ein wesentliches Bindeglied zwischen den NGOs im Umwelt- und Verkehrsbereich und Wissenschaftlern, Verwaltungen und der Politik dar. Angesichts der aktuellen Diskussionen über den Beitrag des Verkehrssektors zu Flächen- und Energieverbrauch, Klimaerwärmung, (Neu)verschuldung der öffentlichen Haushalte und damit effizientem Mitteleinsatz hat der 18. BUVKO in Trier mit seinem Leitmotiv „Grenzen des Verkehrs, Verkehr ohne Grenzen?“ ein sehr spannendes und für unsere Gesellschaft wichtiges Thema aufgegriffen.

Dr. Norbert Röttgen
Bundesumweltminister

Der 18. BUVKO wurde durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt gefördert.



Bundesministerium
für Umwelt, Naturschutz
und Reaktorsicherheit

Umwelt
Bundes
Amt
Für Mensch und Umwelt

Elektroverkehr/E-Mobilität

Elektro-Mobilität verspricht bequemes und schnelles Fortbewegen ohne schlechtes „Umweltgewissen“. Eigentlich muss eher von Elektroverkehr gesprochen werden, denn allein durch den Ersatz eines konventionellen durch einen elektrischen Antrieb wird noch keine Änderung der Mobilität erreicht. Und für die Herstellung von Fahrzeugen, insbesondere der Batterien, werden seltene Rohstoffe benötigt. Vergessen werden darf nicht, dass mit der Eisenbahn und Nahverkehrszügen bewährte Elektrofahrzeuge bereits seit langem in Betrieb sind, die einige der genannten Probleme nicht aufweisen.

Um Elektrofahrzeuge für den Individualeinsatz als Beitrag zu einem nachhaltigen, multimodalen Verkehrssystem aus elektrischem ÖV, Fahrrad- und Fußverkehr auszubauen, müssen wichtige Randbedingungen geschaffen werden. So sollten zum einen die Akkus aus 100 % erneuerbaren Energien gespeist werden. Des Weiteren müssen Verkehrs- und Stadtplanungen dazu beitragen, kürzere Wege auch hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der beschränkten Ladekapazität der Akkus zu ermöglichen.

Pedelecs, Fahrräder mit elektrischem Zusatzantrieb, können für Autofahrer, die jetzt noch nicht vom Autofahren abzubringen sind, eine interessante Alternative darstellen. Aber auch Pedelecs verbrauchen Strom, der noch überwiegend aus fossilen Energien gewonnen wird, wobei ein qm Solarzellen ausreichen, einen durchschnittlichen Pedelec-Nutzer ein Jahr mobil zu machen. Auch wegen der Kosten sollten Pedelecs nur als Ergänzung zu bestehenden umweltfreundlichen Lösungen wie Fahrrad oder ÖPNV verstanden werden.

Zum anderen müssen Förderprogramme aufgestellt werden,



die langfristige Planungssicherheit für sinnvolle Angebote gewährleisten und z. B. Lieferdiensten erlauben auf Elektrofahrzeuge umzusteigen.

Wenn diese Bedingungen erfüllt werden, hat der Elektroverkehr die Möglichkeit, zu einer lärm- und schadstoffärmeren und damit qualitätsorientierten Stadt beizutragen.

Trierer Manifest

Beim 18. BUVKO wurde den Teilnehmenden ein Entwurf des Manifestes vorgestellt. Mit diesem Text soll innerhalb der Bewegung für nachhaltige Mobilität eine Diskussion angeregt werden, auf welche Ziele Bürgerinitiativen, Verbände und Einzelpersonen sich einigen können. Neben Forderungen an die Verantwortlichen in Politik, und Verwaltung beinhaltet das Manifest auch eine Standortbestimmung für Aktive hinsichtlich der Stoßrichtung ihrer Arbeit und zu Fragen der Kooperation. Der Entwurf stand mehrere Wochen auf buvko.de > Ergebnisse zur Diskussion und steht nun dort überarbeitet zur Unterzeichnung bereit.

Besser nutzen statt besitzen

Neben Überlegungen zum Antrieb können neue Formen der Organisation von Fahrzeugbesitz und -nutzung verstärkt entwickelt werden. Fahrradverleihsysteme (FVS) und Car-Sharing bieten die Möglichkeit, den Verkehr effektiver und ökologischer zu gestalten.

Fahrradverleih ist z.B. in Paris sehr populär. Dort wurden 1.400 Stationen eingerichtet, die 20.000 Fahrräder zur Verfügung stellen. In China soll das FVS von 30 auf 80.000 Fahrräder ausgebaut werden. In der deutschen kommunalen Verkehrsförderung ist das FVS kaum Thema. Dabei kann es seinen Vorteil gerade am ersten und letzten Glied der Mobilitätskette ausspielen. Befürchtete Vandalismusschäden lassen sich mit einer Nutzerverfolgung auf ein Minimum reduzieren.

Neben Bike-Sharing ist auch Car-Sharing (CS) eine Alternative, um die Umweltbelastung zu senken. Denn im Schnitt ersetzt jedes CS-Fahrzeug vier bis acht Privatautos. Auf einen CS-Pkw kommen 38 Nutzer, wobei 16 % von ihnen ihr eigenes Auto dabei gänzlich abgeben. Für Autofahrer und Umwelt entsteht eine win-win-Situation durch niedrigere Kosten und gesenktem CO₂-Ausstoß.

Elektrofahrzeuge lohnen sich noch nicht für CS-Anbieter, da die Anschaffungskosten noch zu hoch sind und der genaue Ladezustand des Akkus nach der letzten Nutzung nicht angezeigt wird. Allerdings senkt CS in Städten den Parkdruck und hilft durch den Verzicht auf den Bau von Parkplätzen Finanzmittel einsparen. Die Angst, die viele Autofahrer noch haben, dass ihnen nicht immer ein Auto zur Verfügung steht, kann empirisch nicht bestätigt werden.

Weitere Informationen

VCÖ (Hrsg.): Was es für eine klimafreundliche Elektro-Mobilität braucht. Factsheet: 2010-08

Klaus J. Beckmann: Elektroverkehr in Städten. Wie man es richtig machen sollte. AKP 2/2011

Stefan Lieb: Elektromobilität: Eine weitere Sau wird durchs Land getrieben. *mobilogisch!* 4/2009

Werben statt verbieten

Werbekampagnen mit riesigen Budgets, wie z.B. im Pkw-Sektor, sind für den Fahrrad- und Fußverkehr kaum realisierbar. Erforderlich sind also Kampagnen, die auch mit kleinem Etat den richtigen Ton bei diesen Zielgruppen treffen.

2009 und 2010 finanzierte das Bundesministerium für Umwelt eine Kampagne mit vier Millionen Euro in neun Kommunen. Die Kampagne hatte zum Ziel, auf breiter Basis eine Verhaltensänderung bei Autofahrern einzuleiten. „Kopf an: Motor aus“ wollte gewohntes Verhalten auf Strecken bis 6 km ändern und den Umstieg auf Fahrrad oder die ei-



genen Füße näher bringen. Dazu wurden in sechs Stufen, inspiriert aus der Verhaltensforschung, die Zielgruppen angesprochen.

Neben Aktionen wie „Freitag ist AutoFrei-Tag“ gab es Motivationshilfen wie „Coaching Packs“ für Autofahrer. In Werbesprüchen wurden zusätzlich aktuelle Ereignisse, wie die Fußball-WM 2010, eingebunden („Entscheidend ist nicht nur auf dem Platz, sondern auch auf der Straße, ohne Auto zum Public Viewing“.)

Eine Evaluation ergab, dass sich 76 % der Befragten an die Kampagne erinnern konnten und jeder Fünfte nach eigenen Angaben sein Verhalten geändert hatte.

Nach der zweijährigen Förderung gab es keine weitere

Mehr in „mobilogisch!“

Die ausführliche Nachbereitung des 18. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 2/11 und 3/11 der Zeitschrift mobilogisch!.

Bestellung: abo@mobilogisch.de, Tel. + Fax siehe Impressum auf Seite 4 mobilogisch!, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 30 Euro.

Weitere Informationen unter www.mobilogisch.de.

Finanzierung des Projektes. Einige Kommunen wollen jedoch die Kampagne weiterführen und haben eigene Budgets für Marketing und Werbung bereitgestellt.

Die Stadt München, weniger unter Finanznot leidend als andere Kommunen, beschäftigt sogar elf Mitarbeiter in einer eigenen Abteilung, die sich mit dem Radverkehr in der Stadt befasst. Die Kampagne „Radlhauptstadt München“ (Budget 1 Mio. Euro) verfolgte die Ziele, den Radverkehrsanteil auf 17 % bis zum Jahr 2015 zu steigern und die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Hierzu wurden verschiedene werbewirksame Events wie z.B. eine Radlnight mit 6.000 Teilnehmern, dem Radlfrühjahrsmarkt oder einem Streetcasting „München sucht den Radlstar“ veranstaltet. Mit zusätzlichen Angeboten wie einem Fahrrad-Sicherheits-Check wurde auch die ältere Bevölkerung angesprochen.

Es lässt sich dennoch feststellen, dass ohne große Werbebudgets keine schnellen und großen Erfolge zu erreichen sind. Aber der Anteil der Fahrräder als Verkehrsträger wächst. Dieser Trend muss aufgegriffen und auch mit besserer Infrastruktur gefördert werden.

Weitere Informationen

Die Wirkung der Kampagne „Kopf an: Motor aus.“ - Methodik des Monitoring. mobilogisch! 1/2011

Kopf an: Motor aus. Oder: Kampagne an - Kopf aus? mobilogisch! 4/2010

AGFS-Kampagne: Ich bin die Energie, www.ich-bin-die-Energie.de

Umweltbriefe (3.2.2011): Kampagne effizient mobil

Unterstützen Sie den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V. und FUSS e.V. informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum umweltgerechten, sicheren Verkehr.

Informationen über unsere gemeinsamen Vorhaben finden Sie unter www.fuss-ev.de > Projekte.

Bitte nutzen Sie für Ihre Spende unsere unten genannten Konten. Spenden sind bis zu einem Anteil von 20% Ihres „Gesamt Betrags der Einkünfte“ steuerlich absetzbar. Sie erhalten automatisch eine Spendenbescheinigung von uns.

Kontonummern:

UMKEHR e.V. 033 197 81 02

FUSS e.V. 022 626 51 06

Postbank Berlin BLZ 100 100 10



Werden Sie FUSS e.V. - Mitglied

Der Beitrag für ein Jahr beträgt 40 Euro, ermäßigt 30 Euro (inkl. Bezug der Vereinszeitschrift mobilogisch!).

Unmotorisierte fördern

Obwohl der Fußverkehr einen großen Anteil am Modal-Split einnimmt (2008 24 %), spielt er in der öffentlichen und politischen Wahrnehmung nur eine untergeordnete Rolle. Dies kann sich durch eine effektivere und offensivere Kommunikation ändern. In der Schweiz ist der Fußverkehr als Teil des „Langsamverkehrs“ sogar eine von drei Säulen der Verkehrspolitik.

Förderlich ist es, dass neben dem besseren Marketing auch harte Faktoren wie die Verbesserung des öffentlichen Raumes angegangen werden. So müssen Gehwege in ihrer Benutzerfreundlichkeit, Aufenthaltsqualität, Vernetzung sowie Verkehrssicherheit verbessert werden.

Zusätzlich können Beschilderungen die Orientierung erleichtern. Dass das Gehen gesundheitsfördernd, integrierend und umweltschonend wirkt, ist hinlänglich bekannt. Trotzdem bedarf es anscheinend eines grundlegenden Kulturwandels, um den Fußverkehr als die nachhaltigste Art der Mobilität in den Köpfen zu verankern.

Wichtig ist es deshalb, einen Verantwortlichen mit umfangreichen Kompetenzen auf Bundesebene einzusetzen sowie neben einem Nationalen Radverkehrsplan auch Strategien, gerade in Kommunen, für den Fußverkehr aufzustellen.

Verkehrsberuhigung erneuern

Je langsamer der Pkw-Verkehr fährt, desto niedriger sind Energieverbrauch, Schadstoffausstoß und Lärmbelastung (die Reduzierung von Tempo 50 auf 30 km/h wirkt, als ob nur noch die Hälfte des Verkehrs vorbeifährt). Ebenso erhöht es die Aufenthaltsqualität der Straße, was wiederum mehr Fuß- und Radverkehr ermöglicht. Beispiele aus der Schweiz und Deutschland

zeigen, dass auch auf Hauptverkehrsstraßen Verkehrsberuhigung möglich ist. Dies gelingt unter anderem mithilfe der Radfahrer auf der Fahrbahn, die so die Geschwindigkeit vorgeben.

Eine Regelgeschwindigkeit von 30 km/h innerorts mit Ausnahmen von Tempo 50 trägt auch zu der immer wieder geforderten Entschleunigung bei.



Zusätzlich sollte nach Schweizer Vorbild die Begegnungszone mit 20 km/h, Fußverkehrsvorrang und ausgewiesenen Parkflächen eingeführt werden. Parkraum sollte durch die Kommunen nur noch sehr begrenzt zur Verfügung gestellt werden. Grundsätzlich muss der Bund den Kommunen mehr Raum zum Erproben einräumen.

Deshalb fordern die BUVKO-Teilnehmenden:

- Regelgeschwindigkeiten innerorts 30, in Ausnahme 50 km/h auf Hauptverkehrsstraßen
- Verkehrsberuhigung auch auf Hauptverkehrsstraßen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Ergänzung der StVO um die Begegnungszone (20 km/h)
- Road Pricing auf allen Straßen und automatische Beschleunigungsbegrenzung für Kfz.

Dazu müssen Modellprojekte durchgeführt, Best-Practice-Beispiele gesammelt und ein Netzwerk „Shared Space“ gebildet werden.

Aber grundsätzlich gilt, dass eine Entschleunigung des Verkehrs

nur erreicht werden kann, wenn sich die gesamte Gesellschaft entschleunigt. Dafür muss ein Neuausrichten der Politik und ein Umdenken der Bevölkerung stattfinden.

Weitere Informationen

Website von FUSS e.V.:
www.strassen-fuer-alle.de

Helmut Schad, Thomas Schweizer: Kommunal laufen - national planen. Fußgänger-Masterplan auch für Deutschland? mobilogisch! 2/2009

Oliver Mietzsch: Nahmobilität. PlanerIn 4_10

Hartmut H. Topp: Die Verkehrsberuhigung geht weiter! Straßenverkehrstechnik 5.2011

Impressum:

UMKEHR e.V., Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr. 20, 13357 Berlin,
Fon 030-492.74.73,
Fax 030-492.79.72

www.fuss-ev.de,
info@fuss-ev.de
www.umkehr.de,
info@umkehr.de
www.buvko.de

Bildnachweis:

Seite 2: movelo;
Seite 3: Rolf Zoellner, fairkehr;
Seite 4: Bernd Herzog-Schlagk

Texte:

Stefan Lieb, Felix Rensch,
Ricarda Zimmer

Layout:

neuWerk, Bremen; Stefan Lieb

Wir danken der Universität Trier und der SRL für die gute Zusammenarbeit beim 18. BUVKO.



BUVKO 2011 Ergebnisse

18. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

21 Anforderungen für die Verkehrswende im 21. Jahrhundert

Das Trierer Manifest

Deutschlands Verkehrspolitik in globaler Verantwortung

Deutschland ist ein führender Autoexporteur und hat als Wirtschaftsmacht für viele Länder Vorbildfunktion. Längst gibt es jedoch in Deutschland innovative Konzepte und technische Entwicklungen, die eine nachhaltige Mobilität - auch international - voranbringen könnten.

Deshalb muss Deutschland in besonderem Maße Verantwortung für die Verkehrswende zu einer nachhaltigen Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik übernehmen und dem Umweltverbund höchste Priorität im Verkehrsbereich einräumen. Wir alle tragen aber auch Verantwortung dafür, dass die Menschen sich in diesem Land wohl fühlen, gesund und beweglich bis ins hohe Alter bleiben und die Mobilität des Einen nicht zu Lasten von Anderen geht.

Stadt- und Raumplanung setzen eine sozialverträgliche Verkehrsabwicklung voraus.

Straßen, Plätze und öffentliche Flächen mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr und guter Aufenthaltsqualität verbessern die sozialen Bezüge des Zusammenlebens. Sie fördern die Kommunikation und Integration. Sie vermindern das Auseinanderleben der Generationen und Vereinzelung. Dabei ist der Wunsch nach angstfreien Räumen geschlechts- und altersübergreifend. Eine Stadt der kurzen Wege führt zur Identifizierung der Bür-

gerinnen und Bürger mit ihr und ist eine wesentliche Grundlage für ein demokratisches Gemeinwesen.

Klimaschutz und Peak-Oil im Verkehrssektor müssen zu öffentlichen Themen werden.

Es darf nicht weiter ignoriert werden, dass der Verkehr mit knapp einem Viertel am CO₂-Ausstoß in Deutschland beteiligt ist und die Bundesregierung sich verpflichtet hat, diesen Ausstoß um 40 % bis zum Jahr 2020 zu reduzieren. In Kampagnen muss darüber hinaus die Verschwendung der knappen Rohstoffe insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) problematisiert werden.

Gesundheits- und Verkehrspolitik abstimmen und vernetzen.

Der Gesundheitszustand der Bevölkerung und die damit verbundenen Kostenexplosion im Gesundheitsbereich hängen in einem erheblichen Maße von der Verkehrsmittelwahl ab:

Die weitestgehend vom MIV verursachten Krankheitsursachen (Luftverschmutzung, Lärmbeeinträchtigungen, Stress, Unfälle) erfordern eine aktive Verkehrspolitik zur Unterstützung einer Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes.

Aktive Mobilität (active travel) vermindert das Risiko z.B. für Erkrankungen der Herzkranzgefäße (Todesursache Nr. 1 in Europa), Diabetes, Fettleibigkeit, Bluthoch-

druck, Osteoporose, Gelenk- und Rückenfunktionsstörungen, Darmkrebs, Stress- und Angstzuständen. Gehen und Radfahren wirken mit, Gesundheit, Beweglichkeit und Mobilität in jedem Lebensalter zu erhalten.

Insbesondere das Gehen im Alltag und in der Freizeit muss eine stärkere Rolle in Therapie und Rehabilitation einnehmen (z.B. 10.000-Schritte pro Tag).

Das Trierer Manifest

Die „Charta von Athen“ legte vor knapp 80 Jahren die stadtplanerischen Grundlagen für die weltweite Auto- und Staugesellschaft. Das Trierer Manifest begründet die notwendigen Strategien und Maßnahmen einer Verkehrswende im Landverkehr, mit Schwerpunkt auf den Personenverkehr. Ein Entwurf des Manifestes wurde im Vorfeld des 18. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses (BUVKO) durch ein Team der Veranstalter entwickelt. Dieser Entwurf wurde zum Abschluss des BUVKO dem Plenum vorgetragen und stand anschließend einen Monat im Internet zur Kommentierung bereit. Dieses Angebot wurde stark genutzt, die Verbesserungsvorschläge wurden nach Möglichkeit berücksichtigt.

Unter www.buvko.de › Ergebnisse finden Sie das Manifest, das Sie dort auch unterzeichnen und kommentieren können.

Keine Verkehrsunfälle („Vision Zero“) muss das Leitbild der Verkehrspolitik sein.

Dafür ist die nationale, regionale und örtliche Verkehrssicherheitsarbeit breiter aufzustellen:

Verkehrssicherheitsarbeit muss sich in erster Priorität auf die Verbesserung der Verkehrsregelung (z.B. geringere MIV-Geschwindigkeit) und der Infrastruktur (Sicherheitsaudits auch im Straßenbestand, Entschärfung von Unfallschwerpunkten, Programme zur Schaffung von Querungsanlagen, sichere Wegenetze, etc.) im Sinne der Fußgänger und Radfahrer konzentrieren.

Überwachung und Ahndung von Verkehrsvergehen (Bußgeldkatalog, Verschuldensvermutungshaftung, etc.) müssen sich verstärkt auf das Verhalten gegenüber den besonders gefährdeten Verkehrsteilnehmern konzentrieren (Fußgänger, Radfahrer, Kinder, Senioren). Gefährdungen (z.B. durch verstellte Sichtbeziehungen) und Behinderungen (z.B. durch auf ihren Flächen abgestellte Fahrzeuge) sind keine Bagatell-Vergehen.

Bei den personenbezogenen Maßnahmen muss die Ansprache der Hauptunfall-Verursacher (MIV) im Mittelpunkt stehen. Für alle Verkehrsteilnehmergruppen gilt es, den Erhalt der Gesundheit und der Beweglichkeit zu unterstützen und ggf. auch einzufordern, z.B. durch ärztliche Mobilitätsberatung.

Anreize für die Nutzung des Umweltverbunds im Alltags- und Freizeitverkehr müssen zur vierten Säule der Verkehrssicherheitsarbeit werden.

Verträgliche Geschwindigkeiten sind die zentralen gesellschaftlichen Herausforderungen.

Aus Gründen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und Lärminderung, der Energieeinsparung, der Verbesserung der Verkehrs-

sicherheit, der Reduzierung der Verkehrsflächen, sowie der Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung sind Geschwindigkeitsbarrieren für Fußgänger und Radfahrer abzubauen, der ÖPNV angemessen zu beschleunigen und die Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr durch klare



Tempolimits mit konsequenter Überwachung zu reduzieren.

Die Fußverkehrsgeschwindigkeit lässt sich durch Barrierefreiheit und Vorrang z.B. an Kreuzungen und Einmündungen etwa verdoppeln (von ca. 2 auf ca. 4 km/h).

Im unteren Geschwindigkeitssegment zwischen der Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30 müssen den Kommunen ausdifferenzierte Regelungen mit Fußverkehrs-Vorrang (Verkehrsberuhigter Bereich mit 5-10 km/h und Kinderspiel, Begnugszone mit 20 km/h) und ohne Vorrang für den Fußverkehr (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 10-20 km/h) ermöglicht werden. Daher brauchen Tachos eine Spreizung im unteren Geschwindigkeitsbereich für die korrekte Anzeige dieser Niveaus.

Tempo 30 muss endlich Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften werden, mit Ausnahmeregelungen bis zu 50 km/h für z.B. anbaufreie Straßen mit geringem Fuß- und Radverkehr. Damit wäre die Tempo-30-Zeichen-Regelung in Städten entbehrlich, ein Zonen-Tempolimit würde auf den „verkehrsberuhigten Geschäftsbereich“ eingeschränkt und die „Begnugszone“ nach

Schweizer Vorbild mit dem französischen Verkehrszeichen muss auch in Deutschland eingeführt werden.

Beschleunigungsmaßnahmen beim ÖPNV sollen sich auch an einem niedrigen Geschwindigkeitsniveau in der Stadt orientieren und dürfen nicht zu Lasten seiner Erreichbarkeit durch die Kunden (Fußgänger- und RadfahrerInnen) gehen.

Auf Außerortsstraßen muss Tempo 80 als zulässige Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden, mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an unübersichtlichen Streckenabschnitten.

Tempo 100 muss auch auf deutschen Autobahnen umgesetzt werden, um Staus, Unfälle und Emissionen zu minimieren.

Verkehrsberuhigung systematisch und flächenhaft umsetzen.

Eine multifunktionale Nutzung des öffentlichen Raums schafft mehr Aufenthalts- und Wohnqualität, mehr Begegnung und weniger Konfrontation. Für eine offensive Nutzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dürfen keine engen Grenzen festgelegt werden:

Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bietet mit dem „Verkehrsberuhigten Bereich“ ein hervorragendes Instrument, das nicht weiter durch bürokratische Grenzen eingeschränkt werden darf, sondern offensiv genutzt werden muss. Seine Anwendung sollte auch in Straßen mit stärkerem Kraftfahrzeugverkehr, langen Strecken und in Netzen sowie mit einem reduzierten Aufwand bei der Straßenumgestaltung ermöglicht werden.

Die Ansätze der Verkehrsphilosophie „Shared Space“ sollten im Rahmen der Straßenraumgestaltung einbezogen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die geltende deutsche StVO

keine Nachteile für Fuß- und Radverkehr und insbesondere Sehbehinderte entstehen.

Stadtgrün (Greening Germany) muss Asphalt und Beton so weit wie möglich ersetzen.

Deutschlandweit sind Straßen-, Parkplatz-, Orts- und Gebäudebegrünungs-Programme umzusetzen. So werden Straßen und Städte wieder schöner, grüner, sicherer, ökologisch leistungsfähiger und dadurch lebenswerter.

Nachhaltig mobile Menschen in allen ihren Lebensbereichen unterstützen.

„Autofrei Leben“ ist kein Minderheiten-Wunsch, sondern Alltag für einen sehr großen Anteil der privaten Haushalte.

Der Zwang zur Autonutzung muss auf allen Ebenen abgebaut werden, durch eine für alle erreichbare Nahversorgung (Einkauf, Kultur- und Sportangebote, Ärzte, etc.), aber auch durch den Ausbau von Serviceleistungen für alle Haushalte (von der Einkaufshilfe bis zum Sperrmüll).



Besonders zu unterstützen sind kleinteilige und kreative Projekte, die den Umweltverbund als eindeutig günstigere Verkehrsmittelwahl verdeutlichen, indem sie die Alltagsmobilität erleichtern (z.B. städtische Fuß- oder Radwegenetze) oder den Freizeitverkehr stärker an den Umweltverbund binden (z.B. Wandern mit Bus und Bahn).

Erforderlich sind Kampagnen, die die Verbindung zwischen Lebenslust und der Alltagsbewe-

gung darstellen und die Geh- und Radfahrkultur hervorheben. Darüber hinaus sollten Wettbewerbe für fußgängerfreundliche Projekte von Kommunen, Institutionen und Verbände ausgeschrieben werden.

Fuß- und Radverkehr haben einiges gemeinsam, aber dennoch unterschiedliche Anforderungen.

Während in der Schweiz der Fuß- und Radverkehr eine der drei Säulen der nationalen Verkehrsstrategie darstellt („Langsamverkehr“), hat sich Deutschland zum Ziel gesetzt, lediglich den Radverkehr als gleichwertiges Verkehrsmittel neben dem MIV und dem öffentlichen anzuerkennen und dementsprechend in die regionale und kommunale Verkehrsentwicklungsplanung zu integrieren (Nationaler Radverkehrsplan NRVP, Kap.1, Pkt.6). Obwohl der Fußverkehrsanteil am Modal Split deutlich über dem des Radverkehrs liegt, wurde er bisher kaum wahrgenommen.

Notwendig ist eine verkehrspolitische Aussage in Form einer nationalen Fußverkehrs-Strategie bzw. eines Leitbildes Fußverkehr und eine sachgerechte Verankerung des Fußverkehrs in den verkehrspolitischen Leitlinien der Länder und in integrierten Verkehrsplänen der Kommunen mit konkreten Umsetzungsmaßnahmen und entsprechenden Haushaltsmitteln.

Bei der Weiterentwicklung des Nationalen Radverkehrsplans muss der Schwerpunkt verstärkt auf den Umstieg vom MIV auf das Fahrrad gesetzt werden, eine Verschiebung zwischen den Teilen des Umweltverbundes bringt keine Verkehrswende. In diesem Sinne dürfen nur Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs mit Steuermitteln finanziert werden, die nicht zu Lasten des Fußverkehrs gehen.

Darüber hinaus müssen endlich in den Verwaltungen professionelle Zuständigkeiten und Mitentscheidungs-Kompetenzen für alle kommunalen Strukturmaßnahmen aus der Sicht des Umweltverbundes verankert werden. Dafür muss die Politik entsprechende Haushaltstitel vorsehen.

Die in den aktuellen Regelwerken eingeschränkte gemeinsame Nutzung von Wegen durch Fußgänger/innen und Radfahrer/innen ist bei der Fortschreibung des Nationalen Radverkehrsplans und durch gleichzeitige Maßnahmen zur Förderung des Fußwegenetzes umzusetzen.

Mehr in „mobilogisch!“

mobilogisch!, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 30 Euro.

Weitere Informationen unter www.mobilogisch.de.

Fußverkehr muss wie die anderen Verkehrsarten im Netz gedacht werden.

Für den Fußverkehr sind aufgrund der häufig im Alltagsverkehr kleinen Bewegungsradien ein sehr engmaschiges Netz von Wegen und eine zielgruppenorientierte Infrastruktur (z.B. Sitzgelegenheiten, Toiletten, etc.) erforderlich. Ziel einer verkehrssicheren und komfortablen Netzgestaltung für den Fußverkehr muss es sein,

- an möglichst allen Knotenpunkten und Einmündungen Vorrangregelungen für den Fußverkehr umzusetzen (durchgezogene Gehwege, Fußgängerüberwege, verkehrsberuhigte Bereiche, Begegnungszonen),
- zwischen den Knotenpunkten und Einmündungen in einer möglichst dichten Folge für Fußgänger Schutzmaßnahmen zum Queren der Fahrstreifen vorzusehen (Gehwegnasen, Mittelinseln, Mittelstreifen, etc.)

- und wenn mit den vorangestellten Maßnahmen keine ausreichende Sicherheit zu erreichen ist, an Übergängen fußverkehrsgerechte und möglichst konfliktfreie Lichtsignalanlagen einzurichten.

Fußgänger benötigen im Längsverkehr insbesondere in bebauten Gebieten Schutzbereiche. Gehwege sind in allen Straßen notwendig, in denen Fußgänger nicht eindeutig Vorrang haben. Gehwege müssen zumindest das Nebeneinandergehen von zwei Personen ermöglichen. Für Gehwege ist auch in städtischer Randlage und in Dörfern die Reinigungs- und Winterdienstpflicht verbindlich zu regeln. An Kreuzungen und Einmündungen sind grundsätzlich abgesenkte Bordhöhen für Rollstuhlfahrer und Rillenplatten für Sehbehinderte vorzusehen.



Radverkehr gehört auf die Fahrbahnen

Radfahrer sind eine sehr heterogene Gruppe mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Die chronische Gefährdung aller Radfahrer/innen kann jedoch durch eine konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung und flächenhafte Verkehrsberuhigung im gesamten Innerortsbereich abgebaut werden. Mit folgenden Maßnahmen sollte das Radfahren auf der Fahrbahn unterstützt werden:

Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen sollten ausreichend dimensionierte Radfahrstreifen markiert werden.

An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sollten Aufstellflächen vor den wartenden Kfz für den Radverkehr eingerichtet werden, um u.a. das direkte Linksabbiegen zu erleichtern.

Das Überholen von Radfahrer/innen durch Kfz muss rechtlich überholt werden. Der in der Rechtsprechung nötige Sicherheitsabstand zwischen beiden Fahrzeugen ist nur durch einen Fahrstreifenwechsel des Kfz sicherzustellen. Das sollte in der StVO klar formuliert werden.

Die Pflicht zur Benutzung (innerörtlicher) Radwege mit dem Zeichen 237 StVO sollte aufgehoben werden.

Dann wird es auch für unsichere Radfahrer/innen wieder möglich, auf der Fahrbahn statt auf den Gehwegen zu fahren.

Abstellanlagen für Fahrräder sollten in der Regel auf den Parkstreifen der Fahrbahnen eingerichtet werden. Sie sind nötig an wichtigen Zielen und Quellen des Radverkehrs, insbesondere an Haltestellen des ÖV. Abstellanlagen dürfen nicht den Fußverkehr behindern.

Pedelecs, Fahrräder mit elektrischem Zusatzantrieb, machen das Fahren auch in Bergregionen und auf lange Distanzen sowie für größere Benutzerkreise attraktiv. Potenziale und Risiken wie das Umsteigen von Radfahrern/innen auf Pedelecs sollten wissenschaftlich untersucht werden.

Auch Bike-Sharing ist ein wichtiger Zukunftsmarkt. Wir begrüßen das Modellvorhaben zu innovativen Leihfahrradsystemen und betonen, dass Leihfahrradsysteme eng mit dem ÖPNV verknüpft werden sollen. Am besten ist es, wenn ÖPNV-Träger als Betreiber auftreten.

Wir sehen die Entwicklung städteübergreifender Systeme voraus und fordern die Verkehrspolitik auf, öffentliche Leihfahrräder samt ihrer Infrastruktur in die

Appell an alle Aktiven im Verkehrsbereich

Verkehrswende als Politikansatz auch kulturell vermitteln

Wir appellieren an Umwelt- und Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen und Verkehrswissenschaft; bei allen Aktivitäten die Notwendigkeit einer grundlegenden Verkehrswende zu betonen. Dies erfordert Mut in den Forderungen und Kreativität in den Konzepten, was ein Höchstmaß an Innovation mobilisieren kann. Verkehrswende hat auch eine kulturelle Dimension. Deswegen muss unsere Sprache allgemeinverständlich sein.

Historisches Bewusstsein und Zukunftsorientierung zeigen

In dem Verkehrswendeansatz steckt eine wichtige historische Dimension. Deswegen brauchen Bürgerinitiativen auch historisches Bewusstsein über die Erfahrungen der früheren Jahrzehnte, über deren Ideen und Konzepte. Doch Werte und Wertungen der Vergangenheit sind nutzlos, wenn sie nicht für die Gestaltung von Zukunft investiert werden. Es geht um neue Herausforderungen, neue Medien und Nachwuchs, der die Konzepte weiter entwickelt und umsetzt. Der Mehrgenerationenansatz ist in unserer Arbeit besonders wichtig.

Unabhängig und offen bleiben

Alle demokratischen politischen Lager sollten die Verkehrswende tragen. Deshalb müssen Umwelt- und Verkehrsverbände, Bürgerinitiativen, Stadtteilgruppen etc. auch die Menschen aus allen gesellschaftlichen Schichten ansprechen und einbinden.

Kluge Köpfe gewinnen

Viele Fachleute in Wissenschaft, Planung, Politik und Medien haben im Laufe der Jahrzehnte von uns Anregungen, Motivation, Informationen etc. erhalten, weshalb sie dem Kampf für die Verkehrswende von ihren Kenntnissen und Ideen etwas zurückgeben sollten. Wir appellieren an die Wissenschaft, ihre Berührungspunkte abzubauen und sich offen und gesprächsbereit in den Diskurs zu begeben.

Partizipation von Anfang an

Wir müssen früher reagieren und besser die Planungs- und Entscheidungsprozesse durchschauen, damit wir nicht zu spät kommen. Deshalb dürfen wir mit Politikern und Planern nicht nur auf der Fachebene intensiv diskutieren, sondern müssen von ihnen auch ein Optimum an Transparenz sowie Mut zu einem evtl. nötigen Ausstieg einfordern.

Kooperation für integrative Ansätze

Wir appellieren an die Umwelt- und Verkehrsverbände und Bürgerinitiativen, sich in Zukunft noch mehr für intensive Kooperationen zu öffnen. Eine Kooperationschance sind die BUVKOs als Plattform für Alle. Sie bieten integrative Ansätze, weil sie quer über alle Verkehrsarten, -themen und Verbandsinteressen arbeiten. Kooperationen sind auch wichtig mit den diversen Fachverbänden und mit Verbänden in anderen gesellschaftlichen Bereichen. Ihr Gewicht ist hilfreich für alle wichtigen verkehrspolitischen Fragen.

ÖPNV-Förderung zu übernehmen und einheitliche Standards für die Logistik zu definieren.

Fuß- und Radmobilität in der Freizeit sind praktizierter Umweltschutz.

Der Umbau von Wanderwegen in Fahrradroutes oder die Bündelung zu gemeinsamen „Korridoren“ sind keine Beiträge zur Förderung des Umweltverbundes im Freizeitbereich. Gewandert wird gern auf weichen Belägen, Rad gefahren auf festerem Untergrund. Auch werden an die Wegführung sehr unterschiedliche Anforderungen gestellt. Deshalb benötigen beide Verkehrsarten eigene attraktive Wegenetze, die in möglichst engen Abständen mit dem Netz der öffentlichen Verkehrsmittel verknüpft werden müssen. Wer in der Freizeit ohne eigenes Auto auskommt, kann das auch in den Alltag übertragen.

Öffentlicher Personen-nahverkehr (ÖPNV) muss flächendeckend angeboten werden, wenn er genutzt werden soll.

Viele Beispiele zeigen, dass nur eine angebotsorientierte ÖPNV-Politik zum Ziel führt.

Es muss gesetzlich gesichert werden, dass jedes Wohn- und Gewerbegebiet an den ÖPNV mit kurzen, komfortablen Zugangswegen angeschlossen ist, wobei die herausragende Rolle des Fuß- und Radverkehrs im Vor- und Nachtransport (Go & Ride, Bike & Ride) stärker beachtet werden muss. Besonders wichtig ist die fußläufige Erreichbarkeit von Haltestellen. Die Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs darf nicht zu Lasten der Kunden gehen.

Bestehende Straßenbahnnetze sind auszubauen und weitere in Mittel- und Kleinstädten einzuführen. Die kostenintensiven und autoorientierten Standards

für Straßen- und Stadtbahnen nach dem alten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) müssen neu gestaltet werden.

Darüber hinaus sind S-Bahnen für Groß- und Mittelstädte eine ideale Lösung.

Die Bereitstellung von Jobtickets muss zur Pflicht der Arbeitgeber werden.

Elektromobilität mit Tram, O-Bus und elektrifizierten Bahnnetzen ist zu fördern.

Öffentlicher Verkehr ist bei fairer Kostenanrechnung wirtschaftlicher als der Autoverkehr. Deshalb darf es keinen Rückzug geben.

Bussysteme sind im ganzen Land erforderlich.

Die Zweiteilung Deutschlands in urbane Räume mit ÖPNV-Priorität und einen ländlichen Raum mit Autopriorität ist fatal. Auch in Kleinstädten und Dörfern ist ein differenzierter und attraktiver ÖPNV möglich.

Für die Nahmobilität entscheidend sind die feinerschließenden ÖPNV-Systeme, deshalb müssen überall Orts-, Stadt- und Quartiersbussysteme aufgebaut werden.

Für die überörtliche Mobilität sind Regio- und Schnellbusnetze sowie der Schienenverkehr entscheidend, die zum Regelbestandteil der Nahverkehrspläne gehören müssen. Regionale Busnetze sind kreisgrenzenübergreifend mit den lokalen Systemen zu verknüpfen. Sie können in ländlichen Regionen kombinierten Personen- und Gütertransport leisten.

Die räumlich und zeitlich stark schwankende Nachfrage im ländlichen Raum muss flexibel durch Rufbusse, AST, Zugtaxi, etc. über Mobilitätszentralen bedient werden. Hierfür müssen die gesetzlichen Grundlagen optimiert und eine eigene Finanzierung

gesichert werden. Flexible Angebote müssen Regelbestandteil in den Nahverkehrsgesetzen werden und gehören ins Pflichtprogramm der Nahverkehrspläne.

Bahnen müssen die tragende Säule im Fernverkehr werden.

Statt einer Hochgeschwindigkeitsfixierung auf wenigen Trassen muss ein regional orientierter Netzausbau mit kleinteiligen Projekten umgesetzt werden:

Erforderlich sind der Ausbau neuer S-Bahn-, Regionalbahn- und InterRegio-Systeme, die systematische Modernisierung auch der mittleren und kleinen Bahnhöfe sowie die Einrichtung neuer Haltepunkte.

Maßstab für die Investitionen muss ein integraler Taktfahrplan (Deutschland-Takt) sein, der durch optimale Verknüpfung in den Knotenbahnhöfen eine hohe Reisegeschwindigkeit im Gesamtnetz erlaubt.

Auszubauen sind insbesondere die situationsgerechten Fahrgastinformationen. Ziel sollten überschaubare Abos für den Nah- und Fernverkehr, z.B. BahnCard 100 für Alle mit City-Plus-Funktion für die Nahverkehrssysteme sein.

Die Güterbahn muss auch im Nah- und Regionalbereich leistungsfähig gemacht werden, indem Industrie- und Gewerbegebiete an das Schienennetz angeschlossen werden. Auch kleine Groß-, Mittel- und Kleinstädte eignen sich als logistische Netzknoten.

Autos sind den veränderten Rahmenbedingungen und Kundenwünschen anzupassen.

Sie sind in Groß- und Mittelstädten nur noch scheinbar das Verkehrsmittel Nummer 1 (z.B. Berlin 2008: 31 % aller Wege inklusive Mitfahrer, nur die Hälfte aller Haushalte verfügen über ein

Kfz). In Kleinstädten und Dörfern besteht aufgrund verfehlter Verkehrspolitik häufig ein Zwang zur Autonutzung.

Durch öffentliche Autos als Bestandteil des Umweltverbundes kann die Zahl der ohnehin die meiste Zeit stehenden Fahrzeuge stark reduziert werden.

Die Wirtschaft muss das kostensparende Car-Sharing intensiver nutzen, ÖV-Unternehmen müssen es als Mobilitätsdienstleistung integrieren. Car-Sharing und Car-Pooling müssen für Ballungsräume sowie für den Einsatz im ländlichen Raum weiterentwickelt werden. Car-Sharing-Stationen sollten wie Taxisstände Privilegien beim Parken erhalten. Car-Sharing-Konzepte, die keine Verbindung mit dem Umweltverbund anstreben, sind kritisch zu betrachten. Die Pkw-zentrierte Mobilität wird hier nicht verändert.



Auch die neuen, öffentlichen Autos müssen effizienter werden, also kleiner, leichter und gedrosselt in Geschwindigkeit und Beschleunigungsvermögen.

Elektroautos und Agrotreibstoffe wechseln zwar die Energiequelle, an den anderen Auswirkungen der Motorisierung aber wenig oder nichts. Sie weisen einen geringen Wirkungsgrad auf, erfordern zusätzliche Stromproduktion sowie die Herstellung und Entsorgung großer Batterien. Agrotreibstoffe beanspruchen knappe landwirtschaftliche Flächen in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion.

Deutschland sollte weltweit seine Erfahrungen aus der Massenmo-

torisierung vermitteln und in der Entwicklungszusammenarbeit mit anderen Staaten den Einsatz von Steuermitteln an eine nachhaltige Personen- und Güterbeförderung binden.

Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in ganz Deutschland überdimensionierte Flächenangebote.

Es muss Schluss gemacht werden mit dem Neu- und Ausbau klassifizierter Straßen und Ortsumfahrungen:

Einzuleiten ist ein ökologisch sinnvoller Rückbau überdimensionierter Straßennetze mit deutlich reduzierten Geschwindigkeitsstandards, verringerten Parkraumangeboten und stadtverträglichen Ortsdurchfahrten.

Benötigt werden Aufenthalts- und Mobilitätsräume für Menschen. Städtebau- und Raumordnungspolitik muss eine weitere Zersiedelung stoppen und Priorität für integrierte Standorte, das Einhalten hoher Mindestdichten und die kleinteilige Nutzungsmischung bevorzugen.

Großflächige Monostrukturen mit geringer Nutzungsdichte dürfen nicht mehr genehmigt werden. Künftige Bauinvestitionen müssen auf Standorte mit guter ÖV-Erreichbarkeit konzentriert werden.

Straßengesetze und Bauordnungen müssen auf die Förderung des Umweltverbundes als Leitziel umgestellt werden.

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) muss entrümpelt werden und zumindest eine Gleichstellung aller Verkehrsmittel beinhalten. Dabei sind die „sonstigen Verkehrsmittel“ (Roller, Skates, Segways, Dreiräder etc.) gesondert und nicht als „Fußgänger“ zu betrachten. Das Gehwegparken ist grundsätzlich zu verbieten und muss konsequent geahndet werden. Überzogene Standards

für die Zahl und Breite von Fahrstreifen für den MIV sind in den Regelwerken abzubauen.

Sparsam dimensionierte, verkehrsberuhigte Hauptverkehrsstraßen müssen zum Normalfall lokaler Straßenplanung werden. Auch Außerortsstraßen brauchen reduzierte Standards, dafür entstehen dort Optionen für eigene Geh- und Radwege. Das Baurecht ist so abzuändern, dass autofreies, kompaktes, Nutzungsdurchmischtes Bauen die Regel zum Wohle der Nahmobilität wird. Anstatt alle Bauherren über kommunale Stellplatzsatzungen zu maximaler Parkraumvorsorge zu zwingen, sollen sie zur Mitfinanzierung von ÖPNV-Investitionen in die Pflicht genommen werden.

Verkehrsstatistiken müssen eine Debatte über Prioritätensetzungen ermöglichen.

Statistiken, insbesondere darauf aufbauende Prognosen (z.B. MIV, Ölpreis-Entwicklung) müssen so transparent sein, dass sie hinterfragt werden können.

Entscheidungsgrundlage für Strukturmaßnahmen sollte das Verkehrsaufkommen und für die Berechnung von Verkehrsemissionen der Verkehrsaufwand sein. Bei der Verkehrsmittelwahl ist grundsätzlich das Etappenprinzip zu verwenden, d.h. alle Formen der Verkehrsmittelkombination sind gesondert auszuweisen, z.B. Gehen oder Radeln zu einem anderen Verkehrsmittel.

Das Erfassen der Fahrzeugnutzung muss beim Auto (privat, Car-Sharing, Taxi) und auch beim Fahrrad (privat, Leihfahrrad, Pedelecs) differenziert werden.

Für jede Verkehrsart und jede Netzebene sind die Kosten für Verkehrsinvestitionen, Unterhalt und Betrieb durch Bund, Länder und Kommunen getrennt zu erfassen.

Verkehrsinvestitionen müssen verlagert und können sogar verringert werden.

Das für die Stärkung des Umweltverbundes notwendige Geld ist durch Umverteilung der Investitionsmittel zu beschaffen - weg vom Autosystem und von überregionalen Großprojekten, hin zum Umweltverbund auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene. Folgende Grundsätze sind dabei zu beachten:

Die Kosten für Ausbau und Erhalt der Fuß- und Radinfrastruktur sind wesentlich geringer als die bisherigen für Straßen. Lediglich beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs entstehen nennenswerte Kosten, doch sind auch hier sparsam dimensionierte Ausbaustandards auf allen Ebenen anzuwenden.

Bei den Investitionen für den Umweltverbund geht es immer um die Gesamtqualität der Netze, um ihren Systemcharakter und ihr optimales Zusammenwirken. Punktuelle Ansätze mit übertriebenem Perfektionismus helfen wenig.

Teure Großprojekte mit zweifelhaftem Nutzen sind dagegen nicht akzeptabel. Die Investitionskosten „explodieren“ häufig und die Betriebskosten werden „übersehen“. Letztlich fehlt das Geld im Netz an zahlreichen anderen Stellen. Deshalb muss die vorrangige Finanzierung von Hochgeschwindigkeitsprojekten durch die EU, den Bund und die Länder beendet werden.

Instandhaltung, Kontrolle und Sicherheitsauditierung vorhandener Verkehrswege müssen vor allen Neu- und Ausbauplänen stehen. In den Haushaltsplanungen müssen die tatsächlichen Kosten für die Erhaltungsmaßnahmen in vollem Umfang ausgewiesen werden.

Vorrangig ist ein Gesamtkonzept für die Bereitstellung von Mitteln für durch den Klimawandel be-

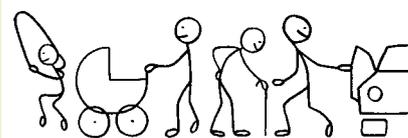
dingte Anpassungsmaßnahmen in der bestehenden Verkehrsinfrastruktur (andere Straßenbeläge, Sicherung/Neubau von Brücken, Umbau von Hafenanlagen, Hochwasserschutz, Ausweitung der Winterdienste etc.).

Mobilität ist unerlässlich, um die eigene Existenz zu sichern, am gesellschaftlichen und kulturellen Leben teilnehmen oder um sich integrieren zu können. Daher müssen die Tarife für umweltverträgliche Mobilität für alle zahlbar sein. Sonderregelungen zur regionalen Mobilitätssicherung von Menschen mit geringem Einkommen sind nötig.

In zahlreichen Bereichen ist eine direkte Schadens-Kompensation

Spenden Sie für den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V., das Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, sowie FUSS e.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum umweltgerechten, sicheren Verkehr.



Informationen über unsere gemeinsamen Vorhaben finden Sie unter www.fuss-ev.de › Projekte.

Spenden sind bis zu einem Anteil von 20% Ihres „Gesamt Betrags der Einkünfte“ steuerlich absetzbar. Sie erhalten automatisch eine Spendenbescheinigung.

Kontonummern: UMKEHR e.V. 033 197 81 02, FUSS e.V. 022 626 51 06, Postbank Berlin BLZ 100 100 10

einzuführen, d.h. wenn Verkehrserzeugung nicht zu umgehen ist, muss der motorisierte Verkehr an anderer Stelle reduziert werden; wenn eine weitere Bodenversiegelung als unabwendbar angesehen wird, muss im gleichen Verkehrsraum eine Entsiegelung finanziert werden.

Die Verkehrswende ist finanzierbar!

Für problematische Investitionen, die zu immer mehr Autoverkehr und Stau führen, gibt es viel Geld und gesicherte Finanzierungsgrundlagen. Sinnvolle Investitionen in eine nachhaltige Verkehrsentwicklung dagegen scheitern oft an der fehlenden Finanzierungsgrundlage und Finanzausstattung. Die notwendige Reform der Verkehrsfinanzierung muss andere Prioritäten setzen:

Das neue Verkehrsfinanzierungsgesetz muss mit einem insgesamt reduzierten Gesamtvolumen folgende Ziele haben: Mehr Geld für Fuß- und Radverkehr, ÖV, Schnittstellen im Umweltverbund und Mobilitätszentralen, für Stadtbegrünung, Wohnumfeldverbesserung, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit. Weniger Geld für den Autoverkehr und Straßen, kein Geld für neue Straßen, neuen Parkraum und Großprojekte. Die Mineralölbesteuerung muss nach dem Verursacherprinzip erfolgen. Um die Schäden adäquat kompensieren zu können, ist eine Steuerneuberechnung nötig. Da der Hauptschaden in den Städten und Gemeinden entsteht, muss dorthin der Hauptteil der Mineralölsteuer fließen, um damit z.B. die belasteten Hauptverkehrsstraßen zu entschärfen. Darüber hinaus sollten diejenigen Städte und Gemeinden, die ihren Autoverkehr am wirkungsvollsten mindern und so das Klima schützen, aus dem Mineralölsteuerpotenzial begünstigt werden. Über die Kraftfahrzeug-Steuer muss neben dem CO₂-Ausstoß

auch die Inanspruchnahme öffentlicher Fahr- und Parkflächen besteuert werden.

Es ist die gesetzliche Basis für eine Nahverkehrsabgabe zu schaffen, die von den Nutznießern einer ÖV-Anbindung wie Unternehmen, Institutionen und öffentlichen Einrichtungen erhoben wird, um die Qualität des ÖPNV auch in kleinen Gemeinden zu sichern und zu verbessern (z.B. in Frankreich: *versement transport*).

Deutschland darf sich nicht einer grundsätzlichen Maut-Diskussion nach dem Ökobonusprinzip zur Schadensregulierung auch für Pkw verschließen. Am intelligentesten ist das Singapore-Modell, in dem alle Kraftfahrzeuge mautpflichtig, die Tarife aber räumlich, zeitlich und nach Umweltaspekten des Fahrzeugtyps gestaffelt sind.

Reduziert werden muss die Bereitstellung von Mitteln für Forschung, Modellvorhaben und Maßnahmen, die der Stabilisierung eines nicht zukunftsfähigen Verkehrssystems dienen (Pkw-Leitsysteme, neue Energiequellen, etc.). Investitionen, die speziellen Wirtschaftsinteressen dienen, sind zu unterbinden. Darüber hinaus sind steuerliche Begünstigungen z.B. für Dienstwagen, für weite Fahrten, die teuersten und neuesten Fahrzeuge und den klimafeindlichsten Fahrstil abzubauen.

Bund, Länder und Kommunen haben Vorbildcharakter für die Verkehrswende

Führerscheinbesitz, Motorisierung, Fahrtenhäufigkeit und Distanz der Autofahrten gehen zurück. In einer Gesellschaft, in der die Menschen immer älter und weniger werden, wird weniger Auto gefahren. Und die neuen Jungen lieben iPods und Tablet-PCs mehr als Auto und Führerschein. Ihre Freizeit verbringen sie gern in Gruppen. Die

bewegungsarme, autoabhängige Lebensweise wird zum Auslaufmodell. Die Verkehrspolitik muss diese Trends zur Kenntnis nehmen. Parlamente und Verwaltungen auf allen Ebenen sollten sie nutzen und die Prioritäten dem demographischen Wandel und Wertewandel anpassen. Verkehrsvermeidung sollte zum obersten Prinzip werden.

Impressum

UMKEHR e.V., Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland
Exerzierstr. 20, 13357 Berlin,
Fon 030-492.74.73,
Fax 030-492.79.72
www.fuss-ev.de,
info@fuss-ev.de
www.umkehr.de,
info@umkehr.de

Bildnachweis:

S.2: Thomas Schweizer;
S. 3: Ulla Harmuth; S. 4: Arndt Schwab; S. 6: UMKEHR e.V.

Texte:

Teilnehmer/innen des 18. BUVKO und weitere Interessierte. Endredaktion: Bernd Herzog-Schlagk, Stefan Lieb, Thomas J. Mager, Heiner Monheim

Layout:

neuWerk, Bremen;
Frank Biermann

Druck:

Druckerei Steinmeier

Förderung:

Wir danken der Stiftung ÖkoWiL (Ökologische Wirtschaftsformen und Lebensstile) von Hermann und Heide Huber für die finanzielle Förderung, die diese Veröffentlichung ermöglicht hat.

Wir danken der SRL für die gute Zusammenarbeit beim BUVKO und bei der Erarbeitung des Manifestes (www.srl.de).

Presseservice

ARD Pressemeldung

Konzept zur ARD-Themenwoche beschlossen

Die Intendantinnen und Intendanten haben bei ihrer Sitzung in Köln das Konzept zur ARD-Themenwoche "Der mobile Mensch" beschlossen. Vom 22. bis 27. Mai wirft die ARD in Fernsehen, Radio, Internet und Videotext einen Blick auf die Mobilität im 21. Jahrhundert.



Dabei reicht das Spektrum von aufwändigen Dokumentationen und Reportagen in Hörfunk und Fernsehen bis zum politischen Talk, vom abendfüllenden Spielfilm bis zur großen Unterhaltungsshow. Mit der ARD-Themenwoche "Der mobile Mensch" wird Mobilität in allen Facetten beleuchtet. Ob als Wirtschaftsfaktor oder Lebensprinzip, als Kennzeichen der modernen Gesellschaft oder als Herausforderung für die Umwelt.

Die ARD-Vorsitzende und WDR Intendantin Monika Piel erklärte im Anschluss an die Sitzung der Intendantinnen und Intendanten in Köln: "Mobilität ist eines der Megathemen unserer modernen Gesellschaft. Ein Thema mit ebenso vielen positiven wie negativen Aspekten. Wir wollen auf informative und unterhaltsame Weise dieses wichtige gesellschaftliche Diskussion anregen und vertiefen." Als Beispiele für herausragende Programmhöhepunkte der ARD Themenwoche nannte Piel unter anderem den SWR-Spielfilm "Carl & Bertha", der am 25. Mai um 20.15 Uhr im Ersten läuft, und die WDR-Wissensshow "Wie bewegt sich Deutschland?" mit Ranga Yogeshwar, die am 26. Mai um 20.15 Uhr gezeigt wird.

SWR-Intendant Peter Boudgoust erklärte: "Mobilität bedeutet in der modernen Gesellschaft: Fluch und Segen zugleich. Deshalb haben wir vom SWR als Federführer das Thema vorgeschlagen. Anlass ist auch ein großes Jubiläum: Die Erfindung des Automobils vor 125 Jahren durch Carl Benz, die eng mit dem Südwesten verbunden wird. Doch damit ist das Thema bei weitem nicht erschöpft: soziale, psychologische, interkulturelle und visionäre Aspekte des Themas sind mindestens ebenso wichtig." Paten der ARD Themenwoche 2011 sind Ulrike Folkerts, Susanne Holst und Dieter Moor.

Zum Auftakt findet am 19. Mai das "Berliner Gespräch" statt, das live bei "Phoenix" übertragen wird. Die Themenwoche "Der mobile Mensch" ist die sechste ARD-Themenwoche. Federführer ist in diesem Jahr der SWR.

Stand: 08.02.2011

Die ARD ist nicht für die Inhalte fremder Seiten verantwortlich, die über einen Link erreicht werden.

Die Landesrundfunkanstalten der ARD: BR, HR, MDR, NDR, Radio Bremen, RBB, SR, SWR, WDR,

Weitere Einrichtungen und Kooperationen: ARD Digital, ARTE, PHOENIX, 3sat, KI.KA, DLF/ DKultur, DW
