

## **17. BUVKO: Kurze Wege zu einem besseren Klima Rückblick auf den BUVKO 2009 in Dresden**

Vom 20. bis 22. März 2009 trafen sich am 17. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) an der TU Dresden ca. 250 Teilnehmende aus Wissenschaft und Verwaltung, sowie Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen. "Kurze Wege zu einem besseren Klima" war der diesjährige Titel dieses traditionsreichen Kongresses in Deutschland. In Plenumsreferaten und Workshops wurde diskutiert, was der Verkehrssektor für den Klimaschutz leisten kann und muss. Die Ansätze reichen u.a. von Fahrradförderung und Begegnungszonen über Elektromobilität und CarSharing bis hin zu autofreien Siedlungen und Mobilitätsmanagement in Unternehmen. In der BUVKO-Vision sollten solche Konzepte zukünftig mit einer „Mobilitätsministerin“ in Deutschland selbstverständlich sein. (Sprache: de)

Weitere Informationen:

BUVKO 2009: Ergebnisse, Präsentationen, Medien-Echo

[www.buvko.de](http://www.buvko.de)

## **Les chemins les plus courts pour une amélioration du climat Résultats du congrès de Dresde (D) sur l'environnement et les transports**

Le congrès Environnement et Transport (BUVKO), organisé du 20 au 22 mars 2009 à Dresde (D) a réuni près de 250 participants, aussi bien des spécialistes que des représentants de l'administration, des associations, partis et militants pour l'environnement. « Kurze Wege zu einem besseren Klima » – « Raccourcis pour une amélioration du climat », tel était le thème abordé cette année par cette traditionnelle manifestation allemande. Les réunions plénières et les ateliers ont porté sur la manière dont le secteur des transports peut et doit se responsabiliser pour lutter contre les menaces au climat. Le congrès préconise la création d'un ministère de la mobilité, en Allemagne pour promouvoir des initiatives telles que les zones de rencontre, l'électromobilité, l'auto-partage, les lotissements sans voitures et les plans de mobilité d'entreprise. (langue : allemand)

Pour plus d'informations:

BUVKO 2009: résultats, présentations et échos médiatiques

[www.buvko.de](http://www.buvko.de)

05.05.2009



## **BUVKO 2009**

**17. Bundesweiter  
Umwelt- und Verkehrskongress  
Kongressbüro c/o UMKEHR e.V.**  
Exerzierstraße 20 - 13357 Berlin  
Tel. 030 / 492 74 73,  
Fax 030 / 492 79 72  
info@buvko.de  
www.buvko.de

Berlin, 7. April 2009

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ende März trafen sich zum 17. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) in Dresden etwa 250 Teilnehmende aus Wissenschaft und Verwaltung, sowie Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen, um zu diskutieren, was eine nachhaltige Mobilität für das Klima leisten kann. Die Experten waren sich einig, dass der Verkehrssektor seinen Beitrag zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaziele beitragen kann und muss. Nun gilt es, die Potenziale zu nutzen.

Für Alle, die teilnehmen konnten und für Alle, die an einem besseren Klima nicht nur im kommunalen Verkehr interessiert sind, haben wir im Folgenden eine erste kurze Zusammenfassung einiger Ergebnisse des Kongresses zusammengestellt.

Zusätzlich haben wir auf [www.buvko.de](http://www.buvko.de) fast alle Präsentationen der Vortragenden eingestellt.

Mit freundlichen Grüßen Stefan Lieb

\*\*\*\*\*

### **17. BUVKO: Kurze Wege zu einem besseren Klima**

Nicht die Abwrackprämie, sondern die positive Unterstützung der Menschen, die sich zu Fuß, per Rad oder mit Bus und Bahn fortbewegen, waren das Thema beim 17. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO)!

Trotz der Milliarden aus dem zweiten Konjunkturpaket müssen sich die Kommunen weiterhin kreativ damit beschäftigen, wie sie die Mobilität ihrer Einwohner und Besucher sicherstellen oder sogar verbessern können. Dabei sollte das Hauptaugenmerk auf nachhaltigem Verkehr liegen, denn Verbesserungen für die unmotorisierten Verkehrsteilnehmer sind deutlich preiswerter zu haben als neue Fahrbahnen bzw. Erhaltungsmaßnahmen an überdimensionierten Straßennetzen für den Kfz-Verkehr.

Um Ihnen einen ersten Eindruck von diesem BUVKO zu vermitteln, haben wir im folgenden drei Vorträge bzw. Arbeitsgruppen kurz zusammengefasst.

+ Klimawirksame Maßnahmen im Stadtverkehr +

Bei Bemühungen um einen klimafreundlichen Verkehr sind die Ziele bekannt, man kennt eine Reihe von Maßnahmen, aber es gibt wenig empirisch belegbare Beispiele, wie sich die verschiedenen Maßnahmen in der Realität längerfristig auswirken. Im Rahmen des Projektes SAVE (Effects of realized traffic measures on the reduction of energy consumption in urban transport) wurden Maßnahmen im Stadtverkehr anhand ausgesuchter Städte nach klimawirksamen Effekten analysiert. Dabei stellte sich heraus, dass kleinere Städte sehr viel empfindlicher auf Maßnahmen reagieren als Großstädte. Zudem haben klimafreundliche Maßnahmen im Stadtbereich auch gleichgerichtete Auswirkungen auf das Umfeld. Als klimafreundlich sind all diejenigen Maßnahmen anzusehen, die zugunsten der Fußgänger und Radfahrer ausfallen, zur Förderung des ÖPNV unternommen werden sowie eine Reduktion des Parkraumbereiches. Klimaschädigend sind dagegen Ausbaumaßnahmen des MIV-Fahrbahnnetzes in das Umland, zusätzliche Angebote an Fahrbahnen für den Autoverkehr sowie weitere Angebote an Parkplätzen. Die unter

suchten Beispiele zeigen, dass bei der richtigen Auswahl der Maßnahmen in einem Zeitabschnitt von ca. 5 Jahren durchaus eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von 5% erzielt werden könnte.

+ Klimaschutzpotential autofreier Siedlungen +

Autofreie Haushalte emittieren durch ihren Alltagsverkehr 75% weniger CO<sub>2</sub> als Auto nutzende Haushalte. Somit stellen autofreie Stadtviertel einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung dar, da ca. 60 % der Haushalte ihren Pkw erst mit Einzug in die neue Wohnung aufgeben. Während dieses Klimaschutzpotenzial in Deutschland ignoriert wird, setzt die britische Regierung in ihrem climate change act von 2008 auf den Bau von zehn Eco-Towns, die im wesentlichen autofrei sind. Was im zentralisierten britischen Planungssystem funktionieren könnte, lässt sich schwer auf Deutschland übertragen. Allerdings wäre ein Umdenken in Politik und Verwaltung hin zur aktiven Unterstützung autofreier Projekte wünschenswert.

+ Städtevorreiter: Cities for Climate Protection (CCP) Campaign +

Die CCP-Kampagne ist eine internationale Kampagne von ICLEI (Local Governments for Sustainability). Sie baut auf die Entwicklung einer weltweiten Bewegung von Städten und Gemeinden unter anderem mit dem Ziel, lokale Treibhausgase zu reduzieren. Viele Teilnehmerstädte haben positive Beispiele im Bereich nachhaltiger Mobilität vorzuweisen. In Freiburg basieren die Hauptziele der Verkehrspolitik auf den fünf Säulen Ausbau des ÖPNV, Komplettierung des Radwegenetzes, Verkehrsberuhigung, Bündelung des MIV und Parkraum- Bewirtschaftung. Kopenhagen setzt sich ehrgeizige Ziele im Bereich Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes (-20% bis 2015) sowie im Fahrrad- und Fußverkehr. So sollen z.B. bis 2015 90% der Kopenhagener in 15 Minuten Fußweg ein Naherholungsgebiet erreichen. Mit den Niedrig-Emissions-Zonen in London und der Einführung von Mautgebühren in Stockholm sind nur einige weitere Beispiele für viel versprechende Versuche genannt, städtische Mobilität im Sinne einer Nachhaltigen Entwicklung zu gestalten.

+ Nahmobilitätsförderung als Beitrag zur Klimaentlastung +

Mehr als die Hälfte aller Pkw-Fahrten sind kürzer als 5 km. Ließen sich diese um 30% reduzieren, könnten 7,5 Mio t/a CO<sub>2</sub> eingespart werden. Abgesehen vom Klimaschutz führt eine gute Nahmobilitätsförderung zu einem Imagegewinn sowie zu hoher Lebensqualität im Quartier und in der Stadt. Nicht grundlos sind die Vorzeigestädte in Sachen Nahmobilität wie Freiburg, Münster oder Kopenhagen bei der Wahl der weltweit lebenswertesten Städte weit vorne. Nahmobilität fördern bedeutet zum einen, durch Nutzungsmischung die Voraussetzungen zu schaffen, Wege im Quartier nichtmotorisiert zurück legen zu können. Statt die hohen Kosten des Pendelns zu subventionieren und Ortsumfahrungen zu bauen müssen diese Mittel in Erhalt und Wiederansiedlung von Einzelhandel investiert werden. Weiterhin bedeutet Nahmobilitätsförderung eine Steigerung der Aufenthaltsqualität in den Quartieren sowie die Erhöhung der Sicherheit schwächerer Verkehrsteilnehmer. Die Wege zwischen den Zielen werden attraktiver, so dass der Anteil der nichtmotorisiert zurückgelegten Wege in der Quartieren steigt. Eine konsequente Nahmobilitätsförderung ist nicht ohne Einschränkungen für den MIV möglich, aber eine repräsentative Studie des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit zum Umweltbewusstsein 2006 weist auf eine große Akzeptanz der Bevölkerung dafür hin, was Akteuren in der Kommune Mut machen sollte.

\*\*\*\*\*

Der 17. BUVKO wurde vom Umweltbundesamt und vom Bundesumweltministerium gefördert. Veranstaltet wurde der Kongress vom UMKEHR e.V., dem Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt sowie FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland. Mitveranstalter vor Ort waren der Lehrstuhl für Verkehrsökologie der TU Dresden sowie viele Dresdner Umwelt- und Verkehrsverbände.

Die Übersicht über die Präsentationen fast aller Vortragenden und ein Medien- Echo finden Sie unter <http://www.buvko.de/ergebnisse/index.html> bzw. direkt im Download-Bereich [http://www.lauf-kund-schaft.de/component?option,com\\_docman/Itemid,44/task,cat\\_view/gid,52/](http://www.lauf-kund-schaft.de/component?option,com_docman/Itemid,44/task,cat_view/gid,52/)

Die Beiträge des 17. BUVKO werden ausführlich in den nächsten beiden Heften der "mobilogisch!" veröffentlicht. Die beiden Ausgaben kosten als befristetes BUVKO- Kurz-Abonnement zusammen 9,- Euro. Eine Kurzfassung in Form eines vierseitigen Flyers kann ab Ende Mai bestellt werden bzw. steht zum Download auf [www.buvko.de](http://www.buvko.de) bereit.



# BUVKO 2009 Ergebnisse

17. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

## Zu Fuß, mit Rad, Bus und Bahn

### Kurze Wege zu einem besseren Klima

Die Risiken des Klimawandels sind bekannt und über das Ziel, dem Klimawandel Einhalt zu gebieten, besteht international Einigkeit. Der 17. Bundesweite Umwelt- und Verkehrs-Kongress (BUVKO) konzentrierte sich auf die Fragestellung, wie die großen Potenziale zur Erreichung nationaler und internationaler Klimaziele im Verkehrssektor besser genutzt werden können.

#### Große CO<sub>2</sub>-Einsparpotenziale im Verkehr

Eine Reduktion der globalen Klimagas bis 2050 um die Hälfte wäre notwendig um die Erderwärmung auf zwei Grad Celsius zu begrenzen. Beim größten CO<sub>2</sub>-Emittenten im Verkehrsbe- reich, dem Pkw- Verkehr, be- stehen große Einsparpotenziale durch Verkehrsvermeidung und Verlagerung auf den Umwelt- verbund (Zu-Fuß-Gehen, Rad

fahren, Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel). Klimaschutz im Verkehr ist effizient und geht mit positiven Nebeneffekten einher, wie einer Gesundheitsförderung und Erhöhung der Lebensqualität in den Städten.

#### Potenziale nutzen!

Jedoch müssen die zahlreichen Möglichkeiten zur Verbesserung der emissionsfreien (Fußgänger, Radfahrer) sowie -armen Mobi- lität (öffentliche Verkehrsmittel) durch Europa, Bundesregierung, Länder und Kommunen erfasst und strategisch umgesetzt wer- den.

Darüber hinaus ist es dringend geboten, über die Verkehrsmittelwahl in der gleichen Offenheit zu kommunizieren, wie dies z.B. bei der Benutzung von Energie- sparlampen seit Jahren der Fall ist. Ohne die Nutzer als Um- weltsünder darzustellen, sollte in Kampagnen deutlich darauf hingewiesen werden, dass es bei der Wahl des Verkehrsmittels auch andere Wege gibt.

#### Weitere Informationen

Christoph Erdmenger (Umwelt- bundesamt): Verkehr - der ver- nachlässigte Sektor der Klima- politik? (Vortrag): [www.Buvko.de](http://www.Buvko.de) > Ergebnisse

#### Grußwort

Der alle zwei Jahre stattfindende Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) ist ein wichtiger Baustein für die Kooperation von NGOs im Umwelt- und Verkehrsbereich, Wissenschaftlern, Verwaltungen und der Politik.

Bei den derzeitigen Diskussionen über Konjunkturprogramme und die Finanzkrise spielt auch der Klimaschutz eine wichtige Rolle. Wenn wir die langfristigen Folgen des Klimawandels nicht berücksichtigen, werden die Kosten des unterlassenen Klimaschutzes teurer ausfallen - und die Folgen wären unumkehrbar.

Deshalb hat der 17. BUVKO in Dresden mit seinem Leitmotiv „Kurze Wege zu einem besseren Klima“ ein sehr spannendes und für unsere Gesellschaft wichtiges Thema aufgegriffen.

Sigmar Gabriel  
Bundesumweltminister

Der 17. BUVKO wurde durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt gefördert.

#### 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.

Im März 2009 trafen sich etwa 250 Wissenschaftler, Mitarbei- ter aus Verwaltungen, sowie Vertreter von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen zum 17. BUVKO in Dresden, um die Auswirkungen des Verkehrs auf den Klimawandel zu ana- lysieren und Maßnahmen zu entwickeln.

Weitere Informationen, Vor- tragsfolien, Medienecho etc.: [www.Buvko.de](http://www.Buvko.de) > Ergebnisse

Der 18. BUVKO findet vom 18.-20. März 2011 in Trier statt.

## Klimaentlastungen im Stadtverkehr

Befürwortern nachhaltiger Mobilität sind vielerlei Maßnahmen bekannt, Stadtverkehr klimafreundlicher zu gestalten. Bisher gibt es wenig empirisch belegbare Beispiele, wie sich verschiedene Maßnahmen tatsächlich auswirken. Klar ist jedoch, dass ein konsequent geförderter Umweltverbund, vor allem der nicht-motorisierte Verkehr, einen entscheidenden Beitrag zur Klimaentlastung leisten kann.

### Lange Wege zu einem schlechteren Klima

Im Rahmen eines EU-Programmes wurden konkrete Maßnahmen im Stadtverkehr auf klimarelevante Effekte analysiert. Es stellte sich heraus, dass kleinere Städte empfindlicher auf klimawirksame Maßnahmen reagieren als Großstädte. Insbesondere Wegeverlängerungen führen dort zu einer deutlichen Erhöhung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

Generell klimaschädigend sind Ausbaumaßnahmen des Straßennetzes für den motorisierten Individualverkehr MIV in das Umland sowie zusätzliche Angebote an Fahrbahnen und Parkplätzen für den Autoverkehr. Klimafreundlich sind dagegen Maßnahmen zugunsten des Umweltverbundes sowie eine Reduktion des Parkraumangebotes. Es zeigte sich, dass klimafreundliche Maßnahmen im Stadtbereich auch klimafreundliche Auswirkungen auf das Umland haben.

### Nahmobilitätsförderung als Beitrag zur Klimaentlastung

Mehr als die Hälfte aller Pkw-Fahrten sind kürzer als fünf Kilometer. Ließen sich diese durch Nahmobilitätsförderung um 30% reduzieren, könnten 2 Millionen Tonnen/Jahr CO<sub>2</sub> eingespart werden.

Nahmobilität fördern bedeutet, durch Nutzungsmischung die Vo-

oraussetzungen zu schaffen, Wege im Quartier unmotorisiert zurücklegen zu können. Statt die Kosten des Pendelns zu subventionieren und Ortsumfahrungen zu bauen, sollten diese Mittel in den Erhalt und die Wiederansiedlung des Einzelhandels investiert werden.

Weiterhin steigert eine klimafreundliche Nahmobilitätsförderung die städtische Aufenthaltsqualität sowie die Verkehrssicherheit empfindlicherer Verkehrsteilnehmer. Die Wege zwischen den Zielen werden attraktiver; der Anteil der unmotorisiert zurückgelegten Wege in den Quartieren steigt.

### Mut zu MIV-Restriktionen

Eine konsequente Nahmobilitätsförderung ist nicht ohne Einschränkungen für den MIV möglich. Eine repräsentative Studie des Bundesministeriums für Umwelt und Reaktorsicherheit (2006) zeigte eine große Akzeptanz der Bevölkerung zu Themen wie: Mehr verkehrsberuhigte Bereiche oder Sperrung der Innenstadt für den Autoverkehr. Dies sollte Politikern und Verwaltungen in den Kommunen Mut machen.

In enger Kooperation mit den Fußgängerverbänden im europäischen Ausland wird der FUSS e.V. die Bundesregierung und die Länder ansprechen, auch in Deutschland die Senkung des klimarelevanten Geschwindigkeitsniveaus durch die Einführung

der in der Schweiz entwickelten Begegnungszone zu ermöglichen.

### Autofreie Siedlungen für ein besseres Klima

Autofreie Haushalte emittieren im Alltagsverkehr 75% weniger CO<sub>2</sub> als autonutzende Haushalte. Dies ergab sich aus Befragungen zum Mobilitätsverhalten der Bewohner autofreier Stadtviertel. Dass 60% der Haushalte ihren Pkw mit Einzug in die neue Wohnung aufgaben, zeigt, dass autofreie Stadtviertel einen wichtigen Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung darstellen.

### Vorbild Eco Towns?

Die britische Regierung setzt in ihrem Climate Change Act von 2008 unter anderem auf den Bau von zehn Eco-Towns. Diese neuen Siedlungen mit 5.000 bis 20.000 Wohnungen sollen am Rand bestehender Siedlungen errichtet werden und im wesentlichen autofrei sein. „Carfree UK“, ein britischer Verkehrsverband, sieht allerdings lediglich zwei Projekte als aussichtsreich an, weil sie Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Umsetzung erfüllen: Anbindung an den ÖPNV sowie Kindergärten, Schulen und Arbeitsplätze in der Nähe. Auch in Deutschland wäre eine Unterstützung autofreier Projekte wünschenswert.

### Weitere gute Ansätze

Viele Städte bieten bereits positive Beispiele im Bereich nachhaltiger Mobilität. In Freiburg basieren die Hauptziele der Verkehrspolitik mittlerweile auf den fünf Säulen Ausbau des ÖPNV, Komplettierung des Radwegenetzes, Verkehrsberuhigung, Bündelung des MIV und Parkraum-Bewirtschaftung. In Berlin wird



ein 500 km langes Fußwegenetz entwickelt, das vor allem durch Grünanlagen und an Uferwegen verläuft und sichere, attraktive Querungsstellen über Verkehrsflächen enthält.

Ein weiterer guter Ansatz ist die Cities for Climate Protection (CCP) Kampagne als weltweite Vernetzung von Städten und Gemeinden zur lokalen Reduzierung der Treibhausgase. Insgesamt ist es allerdings bemerkenswert, wie wenig umfassend gerade die Nahmobilität trotz ihrer großen Klimaschutzpotenziale bisher in die Klimadiskussion eingebunden ist.

### Weiter Informationen

Hermann Knoflacher: Auswirkungen realisierter Verkehrsmaßnahmen auf die Reduktion des Energieverbrauchs im städtischen Gebiet, TU Wien 2006

Stadt der kurzen Wege - Nahmobilitätsförderung als Beitrag zur Klimaentlastung, in: mobilogisch! 2/09

Klimaschutzpotential autofreier Siedlungen, in: mobilogisch! 3/09

CCP-Kampagne: [www.iclei.org](http://www.iclei.org) > Programs > Climate > Cities for Climate Protection (CCP)

### Mehr in „mobilogisch!“

Die ausführliche Nachbereitung des 17. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 2/09 und 3/09 der Zeitschrift mobilogisch!

Bestellung: [abo@mobilogisch.de](mailto:abo@mobilogisch.de), Tel. + Fax s. Impressum.

mobilogisch!, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 27 Euro. Weitere Informationen unter [www.mobilogisch.de](http://www.mobilogisch.de).

## Imageverbesserung klimafreundlicher Verkehrsmittel

Die Vorteile der Mobilität zu Fuß beziehungsweise mit dem Fahrrad sind bekannt. Die Umsetzung vom Wissen zum Handeln stellt jedoch für viele eine Hürde dar. Es bedarf einer Unterstützung der emissionsfreien Mobilität im Nahbereich durch die Kommunen, aber auch durch Verbraucherinformationen und Imageförderung, um die Verkehrsmittelwahl zugunsten klimafreundlicher Verkehrsmittel zu beeinflussen.

### Null CO<sub>2</sub> auf Kurzstrecken

Mit dem Rad und zu Fuß unterwegs zu sein fördert die Gesundheit, ist preiswert und vor allem emissionsfrei. Fahrradfahrer sind auf Kurzstrecken unter sechs Kilometern und Fußgänger auf Strecken bis zu einem Kilometer meist schneller als Pkws. Dennoch gehen die Bundesbürger derzeit nur 600 Meter pro Tag außer Haus zu Fuß und fahren etwa einen Kilometer pro Tag mit dem Fahrrad.

Eine Verdoppelung der Fuß- und Fahrradkilometer würde in Deutschland etwa 5,5 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub> und damit 5% der gesamten Straßenverkehrsemissionen einsparen. Durch die Kombination einer nachhaltigen Mobilitätsförderung mit Image- und Verbraucherinformationskampagnen kann die Attraktivität des Fuß- und Radverkehrs besonders auf Kurzstrecken signifikant gesteigert und damit ein direkter Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Einsparung geleistet werden.

### Zu Fuß und per Fahrrad durch den Alltag

Für Kinder und Jugendliche ist es wichtig, das Fahrrad und die eigenen Füße frühzeitig als Alltagsverkehrsmittel nutzen zu lernen. Indem Kinder und Jugendliche Kindergarten-, Schul- und Freizeitwege, zu Fuß beziehungsweise per Fahrrad bestreiten, tun sie

### 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.umkehr.de](http://www.umkehr.de) > Projekte.

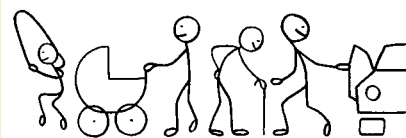
Bitte nutzen Sie für Ihre Spende unsere unten genannten Konten. Spenden sind bis zu einem Anteil von 20% Ihres „Gesamtbeitrags der Einkünfte“ steuerlich absetzbar. Sie erhalten automatisch eine Spendenbescheinigung.

#### Kontonummern:

UMKEHR e.V. 033 197 81 02

FUSS e.V. 022 626 51 06

Postbank Berlin BLZ 100 100 10



### Werden Sie FUSS e.V. - Mitglied

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



aktiv etwas gegen den Klimawandel und erleben den Spaß- und Fitnessfaktor der eigenständigen Mobilität. Lehrer können mithilfe von Informations- und Imagekampagnen ökologisch verträgliche Mobilität vermitteln und Eltern sollten als Beispiel fungieren, wenn auch sie mit dem Rad zur Arbeit fahren.

Mit dem Rad und zu Fuß mobil zu sein stellt somit einen kontinuierlichen Beitrag zum Klimaschutz dar, der sich in den Alltag integrieren lässt.

### Weitere Informationen

Einblicke in die bundesweiten Fahrrad- Imagekampagnen des VCD und des ADFC, in: *mobilo-gisch! 2/09*

Einblicke in die Imagekampagne „Kopf an: Motor aus!“, in: *fairkehr 02/09*

Zu Fuß zur Schule und in den Kindergarten:  
[www.ZuFusszurSchule.de](http://www.ZuFusszurSchule.de)

### 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](http://www.fuss-ev.de), [info@fuss-ev.de](mailto:info@fuss-ev.de)  
[www.umkehr.de](http://www.umkehr.de), [info@umkehr.de](mailto:info@umkehr.de)  
[www.buvko.de](http://www.buvko.de)

### Bildnachweis:

Seite 2 (v. l. n. r.): Pixelio/Martin Claussen, Pixelio/brixi-ix, Aboutpixel/Frank Zunker, Pixelio/Femek;

Seite 3: Pixelio/ChristineKoch

### Texte:

Friederike Gabriel, Stefanie Grüneberg, Bernd Herzog-Schlagk, Stefan Lieb

### Layout:

neuWerk, Bremen;  
Frank Biermann

## Naher Freizeitverkehr

**Obwohl die Pro-Kopf-Emissionen CO<sub>2</sub> nicht über drei Tonnen pro Jahr liegen dürften, um die Klimaerwärmung zu begrenzen, übersteigt bereits ein Langstreckenflug dieses Budget. Eine Förderung und Attraktivitätssteigerung der umweltfreundlichen Mobilität ist daher gerade im Bezug auf den Nah- und Freizeitverkehr von hoher Priorität.**

### Ostsee statt Mittelmeer...

Mit 40 % aller Wege und 50% der Personenkilometer ist dem Freizeitverkehr ein bedeutender Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen und damit ein enormer Teil an CO<sub>2</sub>-Emissionen zuzuschreiben. Die Klimawirkung einer Tonne CO<sub>2</sub> wird mit einer Flugzeugreise bereits ab einer Strecke von 3.000 km erreicht - bei der Nutzung der Bahn erst ab 17.000 km.

Dabei kann die Klimawirkung auch in der Freizeit bzw. im Urlaub durch eine bewusste Planung vor der Abreise und am Zielort minimiert werden. Allein durch die Auswahl des Freizeit- bzw. des Urlaubsziels und des Reiseverkehrsmittels (zum Beispiel Bahn statt Auto) kann ein wichtiger Beitrag geleistet werden. Wandern oder Radausflüge stehen für viele ohnehin schon an der Spitze der Wunschliste.

### ...oder etwa gleich zu Hause bleiben?

Um den klimaschädlichen Fern-tourismus zu vermeiden, müssen Freizeitverkehr und Freizeitgestaltung im eigenen Land attraktiver gemacht werden. Der Fahrrad- und Fußverkehr sowie Bus und Bahn sind zu stärken, damit emissionsarmer Urlaub und klimaverträgliche Naherholung in Deutschland möglich sind.

Kopenhagen setzt schon jetzt auf Verbesserungen im Nah- und Freizeitverkehr, indem bis zum Jahr 2015 90% der Kopenhagener in 15 Minuten zu Fuß ein Naherholungsgebiet erreichen sollen. Aber auch Bike & Ride ist im Gegensatz zum Auto

eine klimaschonende Variante in der Freizeit mobil zu sein. In Brandenburg wird in der Kampagne „abgefahren. losgewandert.“ ein etwa 1.300 km langes Wanderwegenetz beworben, auf dem es kein Zurück zum Autoparkplatz, sondern stets ein Vorwärts zum nächsten Wanderbahnhof gibt.

### Können Bus und Bahn noch besser werden?

Der öffentliche Verkehrssektor hat bereits niedrige spezifische Emissionen und der Trend zur Elektromobilität wird sich weiter fortsetzen. Dennoch: Die Natur und das Klima nehmen nur absolute Emissionsmengen wahr. Für die Zukunft sollten Bus und Bahn vollständig auf erneuerbare Energien setzen. Auch technische Potenziale, wie z.B. Energierückgewinnung beim Bremsen, müssen ausgeschöpft werden.

Marktanteilsgewinne des öffentlichen Verkehrs sind ein klares klimapolitisches Ziel. Die Attraktivität von Bus und Bahn muss durch Anreize für die Nutzer (zum Beispiel Bahncard statt Abwrackprämie) verbessert werden, um eine mit dem MIV vergleichbare Angebotsqualität zu erreichen.

### Weitere Informationen:

„abgefahren. losgewandert.“ - Brandenburg mit Bahn, Bus und FUSS e.V.: [www.Wander-Bahnhoefe-Brandenburg.de](http://www.Wander-Bahnhoefe-Brandenburg.de)

Öffentlicher Verkehr und Klima: [www.Germanwatch.org](http://www.Germanwatch.org) > Klima > Klima & Verkehr > Bahnverkehr  
Flugverkehr und Klima: [www.Atmosfair.de](http://www.Atmosfair.de) > Fliegen und Klima

## dradio.de

<http://www.dradio.de/dlf/sendungen/umwelt/939005/>

UMWELT UND VERBRAUCHER

23.03.2009 · 11:35 Uhr



Umweltfreundlich und gesund: Radfahren. (Bild: AP Archiv)

# Bahnausbau statt Abwrackprämie

## Ein Kongress über eine umweltfreundliche Verkehrspolitik

Von Alexander Schubert

**Durch die Abwrackprämie soll der Autokauf wieder abgekurbelt werden. Eine falsche Maßnahme, die der Umwelt nur schadet, kritisieren der "Arbeitskreis Verkehr und Umwelt" und der Verein "FUSS e.V.". Sie trafen sich auf einem Kongress an der TU Dresden, um über neue Verkehrs- und Umweltkonzepte zu diskutieren, bei denen nicht mehr länger auf das Auto sondern auf öffentliche Verkehrsmittel gesetzt wird.**

Rund 250 Teilnehmer hatten sich am Samstagvormittag in den Hörsaal des "Institutes für Verkehrswesen" an der TU Dresden begeben. Ordentlich gefüllt war der Saal. Und sie alle wollten über neue und bessere Konzepte der Mobilität diskutieren, auch Karin Zickendraht. Die Hamburgerin ist Grünen-Mitglied und setzt sich seit Jahren für umweltfreundlichere Mobilität ein:

*"Ich bin schon sehr oft bei diesen Kongressen gewesen und erstmal ist es toll, Gleichgesinnte zu treffen, die eine andere Mobilität wollen und zweitens gibt es auch immer wieder aktuelle Themen. Jetzt ist ja wieder das Thema Klimaschutz ganz groß!"*

Und auch für Alexander John war der Kongress ein Pflichttermin. Der 26-jährige Student ist Sprecher der "Klima-Allianz Leipzig". Seit 2007 versucht diese Organisation in Leipzig die Klima-Schutz-Ziele der Stadt zu überwachen. Aus Leipzig reiste er natürlich per Bahn- und mit dem Fahrrad im Gepäck an, denn:

*"Ich fahre nicht mit dem Auto - ich habe keins! Also, leisten könnte ich es mir vielleicht unter Umständen, aber: Das ist aus politischer Überzeugung. Wenn man in einer Großstadt wohnt, braucht man auch kein Auto, weil man eigentlich alle Wege mit dem Fahrrad beziehungsweise Bus und Bahn erledigen kann."*

Und davon sind die Teilnehmer überzeugt. "Kurze Wege zu einem besseren Klima" war der Titel des Kongresses. Was sich dahinter verbirgt, weiß Stefan Lieb. Der Berliner ist Mitorganisator des Kongresses gewesen. Aus seiner Sicht muss sich das Verkehrswegekonzept in Deutschland grundlegend ändern.

*"Die einzige Strategie, die wir haben, individuell wie auch gesellschaftlich, ist der Versuch, unsere Wege kürzer zu machen - nahe Wege zu haben. Da ist man von Kraftstoffpreise und so weiter unabhängig. Natürlich kann man das nicht alleine entscheiden, da muss die Politik helfen, da muss die Wissenschaft helfen. Aber ich denke mir: Man muss mobil sein, man muss den Laden um die Ecke haben, die Schule muss in der Nähe sein. Das ist, denke ich, eine Sache, die wir erreichen müssen und können."*

Zudem glaubt er, dass die Milliarden aus dem Konjunkturpaket falsch eingesetzt würden. Es müsse nicht in Straßen, sondern in nachhaltige Mobilitätskonzepte investiert werden. Dabei sollen vor allem die Kommunen nicht mehr alleine für die Mobilität ihrer Bürger sorgen, sondern die Bundesregierung ein ganzheitliches Konzept entwickeln. Vom Bundesverkehrsministerium wurde das aber verneint. Und auch die Abwrackprämie sei aus Stefan Liebs Sicht das falsche Signal der Bundesregierung.

*"Das ist wirklich eine Sackgasse, in die da weiter gefahren wird. Die Autofirmen verkaufen jetzt noch ihre*



*alten Modelle sozusagen, die sie eh auf Halde hatten. Und für die Zukunft ist es sowieso verloren."*

Auch Professor Heiner Monheim von der Uni Trier sieht in der Abwrackprämie keinen Sinn. Er hat in Trier den Lehrstuhl für Raumentwicklung und Landesplanung inne. Aus seiner Sicht müssten ganz andere Dinge unterstützt werden, gerade jetzt in der Finanzkrise.

*"Wir brauchen ein völlig anderes Bahnnetz. Wir brauchen eine völlig andere Bahnpolitik. Wir brauchen Hunderte von Streckenreaktivierungen. Wir brauchen 6000 neue Bahnhöfe in Deutschland. Also, da kann endlos investiert werden, aber alles das steht in keinem Konjunkturprogramm, sondern in dem Konjunkturprogramm der Bundesregierung steht: Straßen, Straßen und nochmals Straßen."*

Und nach Stefan Liebs Hoffnungen ändert sich dann auch die Bundesregierung. Lieb glaubt:

*"Dass, es dann vielleicht keinen Verkehrsminister mehr gibt, sondern eine Mobilitätsministerin. Und die ganz klar gucken, wo sind Mobilitätsdefizite. Nicht, wo kann man mehr fahren? Wo ist ein Stau gerade? Sondern: Wo kommen Leute nicht hin? Aus welchen Gründen?"*

© 2009 Deutschlandradio