



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 CO₂-Einsparpotenziale im Verkehr

Eine Reduktion der globalen Klimagase bis 2050 um die Hälfte wäre notwendig um die Erderwärmung auf zwei Grad Celsius zu begrenzen. Beim größten CO₂-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 > 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 > 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 CO₂-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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂-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 > 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, 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.

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 CO₂ 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 CO₂ 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 CO₂-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 > Projekte.

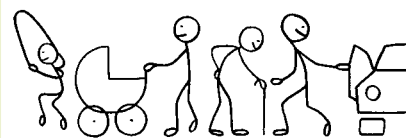
Bitte nutzen Sie für Ihre Spende unsere unten genannten Konten. Spenden sind bis zu einem Anteil von 20% Ihres „Gesamtbeitrags der Einkünfte“ steuerlich absetzbar. Sie erhalten automatisch eine Spendenbescheinigung.

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

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 (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 CO₂ 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 CO₂-Emissionen zuzuschreiben. Die Klimawirkung einer Tonne CO₂ 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

Öffentlicher Verkehr und Klima: www.Germanwatch.org > Klima > Klima & Verkehr > Bahnverkehr

Flugverkehr und Klima: www.Atmosfair.de > Fliegen und Klima