

# 5 Jahre und ...



Foto: Cornelia Dittrich

# 1.398

## SPIELAKTIONEN

Mitgliederrundbrief von „autofrei leben!“ 1-2025

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) 28.-30.3.

Mitgliederversammlung 29.3.

Infostände: Helfer gesucht, 24-25. 4.

30 Jahre Wohnen ohne Auto in München

5 Jahre Temporäre Spielstraßen in Berlin

Neue Erfolge in Nürnberg: Superblocks

Deutsche Allianz Klimawandel und Gesundheit

Lärminderung, Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung

Termine, Fachliteratur, kleine Berichte

Liebe Mitglieder,

In diesen seltsamen und beängstigenden Zeiten wollen wir uns dennoch nicht abhalten lassen, aktiv zu sein. Das neue Jahr wird bestimmt anders als alle, die wir bisher erlebt haben und wird uns anregen oder nötigen (wie man's sehen mag), auf neue Art über „autofrei“ zu denken.

Die Ressourcen, die der motorisierte Verkehr verschlingt, egal ob er mit Erdöl, Gas, Strom, Wasserstoff oder mit Batterien fährt, führen uns in einen Wettlauf der Konzerne und Staaten um Energie und Rohstoffe. Mit jedem Auto und jedem Flugzeug und mit jeder Rollbahn oder Autobahn verschärft sich die Konkurrenz um das, was Kriege anheizt, noch mehr.

Das gilt auch für Bus und Bahn. Wenn auch in geringerem Ausmaß.

#### Wer bezahlt?

Menschen, die vom modernen Reichtum nichts oder nur wenig abbekommen und deren Lebensgrundlagen oft zerstört werden\*.

Wir in D bezahlen auch, aber bei weitem nicht so viel. Wir haben uns in das Hamsterrad der Arbeits- und sonstigen Märkte gestürzt, wir sehen die Veränderung unseres Planeten, aber bisher noch wenige spüren so bedrohliche Auswirkungen wie Hochwässer oder Bergstürze oder verdorrte Äcker.

Gier der Aktionäre und gedankenlose Kauflust der Kundschaft. Haben wir auch manchmal das Gefühl, zu kurz zu kommen, wenn wir nicht fleißig an der Ausbeutung der Mitmenschen und der Ausbeutung der Erde teilhaben?

Mit der bewussten Entscheidung, auf ein Auto zu verzichten, haben viele von Euch einen Schritt gemacht und leben auch in vieler anderer Hinsicht „unter dem Standard“. Bestärken wir uns gegenseitig. Das Leben ist ein gutes Leben, wenn wir nicht die Gegenstände in unserem Besitz zählen, sondern die Stunden und Tage bewusst erleben und so gut es geht, genießen. Bestärken wir uns darin.

Friede Euch und mir

Gunhild

\* Im letzten Heft war ein von FIAN recherchiertes Beispiel vorgestellt worden.

## Einladung zur Mitgliederversammlung 2025 von „autofrei leben! e. V.“ am 29. März um 19 h

im Rahmen des BUVKO

Veranstaltungsort: Messe Karlsruhe, Messeallee 1, Haupteingang (Westseite)  
76287 Rheinstetten

Der Raum wird ausgeschildert

#### Tagesordnung

1. Eröffnung und Begrüßung durch die Vorsitzende
2. Feststellung der pünktlichen Ladung und Beschlussfähigkeit
3. Bestimmung des Protokollanten/der Protokollantin und der Sitzungsleitung
4. Bericht des Vorstandes über Vereinsaktivitäten
5. Bericht des Kassenswartes
6. Bericht der Kassenprüferin
7. ergänzende Berichte aus den Regionen
8. Entlastung des Vorstandes
9. Neuwahl des Vorstandes  
*(neue Kandidat/innen sind willkommen. Überlegt, ob Ihr für ein Amt als geschäftsführendes Vorstandsmitglied oder als Beisitzer/in antreten möchtet.)*
10. Neuwahl des/der Kassenprüfer/in  
*(Auch hier kann natürlich jedes Mitglied kandidieren)*
11. Anträge von Mitglieder  
*(gemäß Satzung, §8, (5) gilt: Die Anträge zur Tagesordnung sind zwei Wochen vor der Versammlung beim Vorstand einzureichen. In begründeten Einzelfällen kann ein Antrag zur Tagesordnung auch zu Beginn der Sitzung gestellt werden.*  
Bisher liegen noch keine Anträge vor
12. Aktionsideen für 2025 und 2026.

## Termine

Geplante (!) und mögliche Infostände, von denen ich erfahren habe:

28.-30. März beim BUVKO (!)

25.-27. April bei der Spezi (!)

24.-25. Mai Zamanand München

25. Mai Connewitzer Straßenfest in Leipzig, Infostand und Kinderaktion (!)

1. Juni Umweltfestival Berlin

15. Juni an der Ökofete in Leipzig, Infostand und Kinderaktion (!)

26.-27. Juli Zamanand München

NEUER ORT:

Am 21. September 2025 von 11-17 Uhr findet an der Kieler Hörn das 13. Mobilitätsfest der Landeshauptstadt Kiel in Kombination mit dem Großen Klimatag statt. Hat jemand Lust, hier mitzumachen? Bitte melden!

All diese Events bieten uns die Möglichkeit, auch mal einen Besuch bei den Nachbarn zu machen und sich kennenzulernen. Und wir werden effektiver, wenn wir Dinge gemeinsam machen.

Also besucht und unterstützt Euch gegenseitig. Und vielleicht gibts nächstes Jahr in Eurer Stadt auch einen Stand.



# Motorisierte Mitglieder

Immer wieder treten Menschen aus, weil sie das Gefühl haben, dem Auto zu nahe zu sein. Sich zu häufig mitnehmen zu lassen oder gar, dass jemand unter den Angehörigen sich ein Auto zugelegt hat, welches vielleicht nur selten, aber doch mitgenutzt wird.

Wollen wir engagierte Mitglieder gehen lassen wegen einem bisschenl Auto? Die so lange mit uns aktiv waren. Aber auch: Unser besonderes Merkmal ist, dass wir autofrei leben. Wer das nicht mehr kann oder mag, ist bestimmt bei ADFC oder VCD oder Fuß e.V. willkommen. Wir kooperieren gern weiter. Ich hatte um Diskussionsbeiträge gebeten, ein paar kamen auch mündlich.

Unser verehrter Vereinsgründer schrieb nun dazu:

Liebe Gunhild, Heiko und Matthias. und autofrei leben!-Mitglieder

In der bewährten Tradition des Großen Vorsitzenden aus dem Reich der Mitte möchte ich nicht länger zögern, mich selbst der Motorisierung zu be-

zichtigen. Beklemmender Weise hat sie mich ausgerechnet in Weimar, der Stadt der dritten autofrei leben!-Konferenz ereilt, bzw. ich habe ich sie mir in Folge eines Schlaganfalls von der AOK stiften lassen. Ohne Zweifel handelt es sich auf den u. g. Bildern um ein Automobil und wer den Joystick etwas näher betrachtet, wird vermutlich sogar zu dem Schluss kommen, dass es ein VersehrtenWagen (VW Golf) ist. Allerdings beherrsche ich ihn noch nicht ganz selbstständig.

Im Gegensatz zu dem Dörfchen Schlöben sind wir hier in Weimar in einer ART ÖPNV-Paradies gelandet. Mit Rollstuhlrampen an den häufig verkehrenden Bussen und willigem Hilfspersonal am Bahnhof.

Durchaus erschwerend möchte ich meiner Selbstbezeichnung noch hinzufügen, dass ich mich als autofreier Familienvater in einem entlegenen Dörfchen manches Mal für eine Art besseren Menschen gehalten habe.

Somit bitte ich also um eine so strenge wie wohlverdiente Bestrafung. Von ei-



ner Geldstrafe in beliebiger Höhe zu Gunsten des Vereinsvermögens bitte ich jedoch abzusehen und würde die Strafe lieber absitzen. Darin bin ich inzwischen eh schon geübt.

Mit zerknirschem Gruß an alle Vereinsmitglieder.

Euer Nikolaus

Lieber Nikolaus, Dein Fahrzeug hat weder Dach noch Windschutzscheibe noch HUUp. Sind dies mildernde Umstände genug, um Dir nicht die Vereinsmitgliedschaft zu entziehen. Ohne Dich gäb's den Verein ja gar nicht.

Was meint Ihr, liebe Vereinsmitglieder?

Die Nikolaus, wünsche ich dass Du noch viele Dinge erleben und genießen darfst, die Dein Leben bereichern.

## Zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes: ARL Lunch Talk „Kommunale Mobilitätswende“

Nach der jüngst beschlossenen Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes können unabhängig vom Bestehen einer Gefahrenlage nun auch der Klima- und Umweltschutz, die Gesundheit und die städtebauliche Entwicklung als Ziele für verkehrspolitische Maßnahmen geltend gemacht werden.

Dazu fordern Expert/innen der ARL: mehr Mut und strategisches Vorgehen bei der Umsetzung der neuen Möglichkeiten! Im ARL Lunch Talk stellen Dr. Weert Canzler (VZB) und Dr. Hubertus Baumeister (BBG und Partner Bremen) die Positionen der Gruppe vor und laden alle Interessierten zu Diskussion und Fragen ein.

Auch das Urteil zum „aufgesetzte Parken“ auf Gehwegen ist ein Paukenschlag.

Die neue Rechtslage bietet eine Möglichkeit für Kommunen, die nun etwas gegen die Dominanz des KFZ-Verkehrs machen und damit einen wichtigen Beitrag zur kommunalen Verkehrswende leisten können.

Im Lunch Talk stellen zwei der Autoren des ARL-Papiers, Dr. Weert Canzler und Dr. Hubertus Baumeister, ihre Positionen zur Novellierung des Straßenverkehrsgesetzes vor.

**1. April, 13:00-14:00 Uhr, online.**

<https://www.arl-net.de/de/blog/arl-lunch-talk-kommunale-mobilit%C3%A4tswende>

## Webseite gehackt

Nach Rücksprache mit dem Vorstand traf sich ein Arbeitskreis. Bis zur Lösung haben wir unter [www.autofrei.de](http://www.autofrei.de) nur einen kurzen Text.

Am 16. März saßen wir zusammen. Geholfen haben Mitglieder: Samuel und Markus aus NÜ, Andrea aus Stuttgart und Vinzenz kamen angereist, unser Webhoster ging für uns auch am Sonntag ans Telefon.

Mit professioneller Hilfe soll eine neue Grundstruktur der Webseite gebaut werden, die man auch gut auf dem Händi lesen kann.

In dieser Phase sind auch weitere Mitglieder willkommen, die texten und fotografieren können.

**Meldet Euch. Wir brauchen Euch.**

## 30 Jahre „Wohnen ohne Auto“ in München Unser Geburtstagswunsch: ein großer autofreier Stadtteil

Aktionsbündnis Stadtverkehr, MOVE. und ähnlich hießen die immer wieder neuen Vernetzungen der Verkehrsinitiativen in München.

Immer wieder fochten wir neue Kämpfe gegen den Moloch Verkehr aus und immer wieder ernteten wir keinen Erfolg oder gleich Festnahmen.

Im Februar 1995 hörten wir einen Vortrag über das geplante autofreie Quartier in Bremen – ca. 200 Wohnungen für Haushalte, die kein Auto besitzen.

Ein positives Bild, so erträumten wir uns ja unsere eigene Stadt. Das wollten wir in München auch.

Warum wohnten eigentlich nur die Reichen in Grünwald ruhig im Grünen mit 3 Autos in der Garage? Und warum wohnten am Mittleren Ring mit Blick auf täglich 100.000 vorbeifahrende Autos, Lärm und Gestank lauter Leute, die sich kein Auto leisten konnten?

Aus verschiedenen Vereinen kam ein Arbeitskreis zusammen und stellte im Sommer 1995 beim Umwelttag die Idee eines autofreien Wohnprojektes vor. Wir nannten einige Orte, wo so etwas entstehen könnte und suchten Wohninteressanten. Schnell hatten wir 150 Adressen.

Die meisten hätten ein Grundstück nahe der U-Bahn neben dem Haderner Forst bevorzugt, letztendlich bekamen wir eine Chance nur in der Messestadt, damals noch eine Kieswüste ohne Namen und ohne U-Bahn.

Der Stadtrat beschloss, dass dort vom Planungsreferat 200 autofreie Wohnungen geplant werden sollten, aber so einfach ging es nicht. Jeder nicht zu



*3 autofreie Wohnprojekte mit insgesamt 50 Wohnungen in München*

*Notwendige Anlieferung, Krankenwagen und Feuerwehr brauchen keine breiten Straßen.*

*Wichtig sind die Fahrradschuppen vor den Häusern.*

bauende Stellplatz kostete uns ewige Verhandlungen.

30 Jahre später leben unsere autofreien Pioniere noch immer autofrei. Und die Stadt hat inzwischen gelernt, dass bei den dringlichen Maßnahmen gegen Klimawandel und überhitzte Städte weniger Beton für Tiefgaragen, weniger Versiegelung für Zufahrten, mehr Bäume, weniger Luftbelastung durch den immer noch hohen Anteil an Verbrennern die Stadt lebenswerter und gesünder macht.

Klingt einfach, es gab aber erst 2016 ein Formular, mit dem man unter allerdiesem schwierigen Bedingungen eine Stellplatzreduktion beantragen konnte, also die Hoffnung auf weniger Baukosten durch weniger Tiefgaragenplätze. Und erst 2024 wurde eine **fast** autofreie Regelung erlassen.

Viele große Flächen, die sich angeboten hätten, darin einen autofreien Teil zu planen und zu bauen, sind inzwischen in der überholten Auto-allüberall-Manier bebaut und wirken so trostlos wie jede Heimat, die vom Auto untergebuttert wurde.

Wir allerdings fragen uns schon lange, warum nicht schon längst ganze Stadtviertel entstehen, in denen Menschen ohne Privatauto oder Dienst-BMW ein grünes, menschenfreundliches, nachbarschaftliches und sogar deutlich kostengünstigeres Wohnumfeld vorfinden. Die Messestadt hat ca 18.000 Bewohner, davon sind mindestens, wie in Großstädten üblich, ein Drittel autofrei.

Das es geht, haben unsere autofreien Bewohner hinreichend bewiesen: in den autofreien Häusern sind immer noch fast alle autofrei und zeigen: Ein Leben ohne Auto ist möglich. Ein Leben ohne Auto ist ein gutes Leben.

Gebt also endlich mehr Münchnerinnen und Münchnern die Chance, angenehm, gesund und bezahlbar zu wohnen.

Und wie wollen wir feiern? Habt Ihr Ideen? Texte, Reden, gute Beispiele sind willkommen.

*Gunhild Preuß-Bayer*



Die Mobilitätsstation im autofreien Stadtviertel Köln-Nippes.

440 Wohnungen. es geht doch auch im größeren Maßstab

*13 Haushalte  
2 Rollstühle,  
0 Autos,  
das autofreie Haus am Ackermannbogen in München musste eine Tiefgarage bauen.*



## Seit 2019: Temporäre Spielstraßen, eine Idee wächst und gedeiht.

Danke, Cornelia, für 5 Jahre Einsatz. Danke für diesen lebendigen Beitrag für Städte, Bürger und Umwelt.

Wieviele Erwachsene dafür begeistert werden mussten und konnten, wie viele Kinder ihre Straße ganz neu erleben und eine neue Idee von Wohnumfeld erleben konnten.

Und was Du hier darstellst, ist ja nur Berlin. Die Idee und die Praxis hat sich

### 5 Jahre und ...



1.398

**SPIELAKTIONEN**

(sämtliche Termine aller 115 Temporären Spielstraßen)

längst schon in viele andere Städte verbreitet.

Es gibt die aktuelle Liste der beteiligten Städte auf [spielstrassen.de](http://spielstrassen.de)

## Was ist das Bündnis

### Temporäre Spielstraßen

Das Bündnis Temporäre Spielstraßen wurde im März 2019 in Berlin von Menschen gegründet, die überzeugt sind, dass die einfache Idee der temporären Spiel- und Nachbarschaftsstraße wichtiger Impuls für eine lebenswerte und kinderfreundliche Stadt ist. Ziel des Bündnisses ist es, temporäre Spiel- und Nachbarschaftsstraßen in Berlin und bundesweit als gängiges Instrument zu etablieren. Das Bündnis unterstützt lokale Initiativen bei der Umsetzung im eigenen Kiez und möchte gleichzeitig zur deutschlandweiten Vernetzung beitragen. Wendet Euch mit all Euren Fragen an uns.

### 5 Jahre und ...



5.592 h

**SPIELZEIT**

(4 h x 1.398 Spielstraßentermine)

### 5 Jahre und ...



27.960 h

**EHRENAMT**

(5 Personen x 4 h x 1.398 Spielstraßentermine)

## Wie kann man mitmachen?

Für Berlin gibt es Infos und eine Broschüre mit Anleitungen, und Videos auf „<http://spielstrassen.de>“

### Wohnst Du in einer dieser Städte?

Berlin, Bremen, Elmshorn, Freiburg, Griesheim, Hemer, Karlsruhe, Stuttgart, Trier, Zirndorf, Puschendorf, Esch sur Alzette

### Informiere Dich oder mach gleich mit

Bündnis Temporäre Spielstraßen  
Ansprechpartnerin: Cornelia Dittrich  
c/o DaKS e. V., Crellestraße 19/20,  
10827 Berlin  
Tel. 0172 - 748 39 90  
[info@spielstrassen.de](mailto:info@spielstrassen.de)  
[www.spielstrassen.de](http://www.spielstrassen.de)

## Forderungen an die Bundespolitik:

Eine Veränderung von Straßenverkehrsgesetz und StVO, um die vielfältige Nutzung des Straßenraums unkompliziert zu ermöglichen.

Ein Teil der Forderungen auf dem Weg zu diesem Ziel sind inzwischen zumindest in Berlin erfüllt.

### 5 Jahre und ...

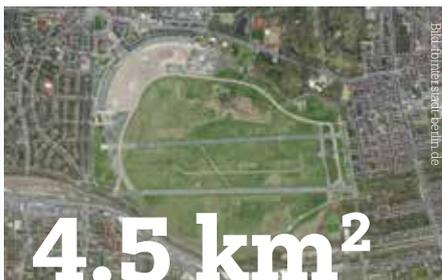


115

**SPIELSTRASSEN**

(verschiedene Straßenabschnitte in allen 12 Bezirken)

### 5 Jahre und ...



4.5 km<sup>2</sup>

**SPIELFLÄCHE**

(Vergleich: das Tempelhofer Feld ist 3,0 km<sup>2</sup> groß)

### 5 Jahre und ...



229 km

**SPIELSTRASSEN**

(Vergleich: der Umfang Berlins beträgt 234 km)

# Superblocks in Nürnberg erfolgreich

## Unsere Nürnberger Mitglieder haben lange darum gekämpft

Auf der offiziellen Webseite der Stadt Nürnberg können wir lesen:

[https://www.nuernberg.de/internet/stadtportal/aktuell\\_93702.html](https://www.nuernberg.de/internet/stadtportal/aktuell_93702.html)

In Gostenhof setzt die Stadt in einem Modellversuch auf sogenannte „Superblocks“. Das hat der Verkehrsausschuss am 13. März 2025 beschlossen. Die Idee der „Superblocks“ hat die spanische Metropole Barcelona populär gemacht und zielt auf eine weitgehende Verkehrsberuhigung durch den Ausschluss des Durchgangsverkehrs. Im Nürnberger Stadtteil Gostenhof sollen entsprechende Schritte zur Verkehrsberuhigung bis Anfang Juni 2025 erfolgen und ein Jahr zur Probe bestehen bleiben.

### Sitzmöglichkeiten, Platz für mehr Grün und zum Spielen

Damit entstehen neue Aufenthaltsflächen, wie zum Beispiel Sitzmöglichkeiten, Platz für mehr Grün, zum Spielen oder für Veranstaltungen in dicht bebauten Quartieren. In Abstimmung mit dem zuständigen Bürgerverein und Initiativen aus dem Stadtteil ist das beschlossene Konzept entwickelt und am 27. Februar 2025 bei einer öffentlichen Informationsveranstaltung vorgestellt worden. Nach Abschluss der einjährigen Probephase und einer Evaluation wird es erneut einen Bericht über die Erfahrungen und die Resonanz aus der

Bevölkerung im Verkehrsausschuss geben, der über die Beibehaltung oder Aufhebung der Maßnahmen entscheiden wird.

### Ziel: Kfz-Verkehr verringern

Bereits bei der Stadtteilsanierung in den 1970er und 1980er Jahren in Gostenhof hat die Stadt die Verkehrsführung weitgehend so gestaltet, dass kein gebietsfremder Durchgangsverkehr entsteht. Um den Kfz-Verkehr zu verringern, sind für den Modellversuch vier neue Straßenunterbrechungen an folgenden Stellen vorgesehen: Adam-Klein-Straße/Müllnerstraße, Denisstraße/Glockendonstraße, Austraße westlich Kernstraße und Bärenschanzstraße / Zickstraße. So entstehen zusätzlich zu den bereits bestehenden abgetrennten Bereichen der östlichen Austraße/Spenglerstraße und westlich der Feuerleinstraße zwei weitere Blöcke südlich der Fürther Straße und zwei Blöcke nördlich der Fürther Straße. Eine Unterbrechung der Bärenschanzstraße soll den noch vorhandenen Abkürzungsverkehr über die Zickstraße zur Umgehung der Ampelanlage an der Roonstraße unterbinden.

### Wegfall von Parkmöglichkeiten

Allein die Änderung der Verkehrsführung reicht aufgrund der sehr beengten Straßenräume in Gostenhof nicht aus, um den Charakter von „Superblocks“ zu erreichen. Freie Flächen für variable Nutzungen mit mehr Aufenthalts-

qualität können nur durch den Wegfall von Stellplätzen gewonnen werden. Hierzu sollen drei kurze Fußgängerbereiche geschaffen werden, in denen nur die Zufahrt zu den Grundstücken erlaubt ist. Dadurch entfallen 58 Parkmöglichkeiten im öffentlichen Raum. Dies betrifft die Abschnitte Denisstraße zwischen Mendel und Nützelstraße, Denisstraße zwischen Preißler und Paurgartnerstraße sowie Volprechtstraße zwischen Kernstraße und Untere Kanalstraße. Weil dort bereits heute ohnehin nur ein geringes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist, eignen diese sich besonders für autofreie Zonen mit Aufenthaltsqualität.

### Belebung des Stadtteils

Zudem soll in der Austraße zwischen Kernstraße und Müllnerstraße zusätzlich zur Unterbrechung ein verkehrsberuhigter Bereich oder eine Fußgängerzone entstehen. Dies soll mit den Bürgerinnen und Bürgern sowie den Initiativen vor Ort geklärt werden. Vor allem die Kindertagesstätte, der Bolzplatz und der Aktivspielplatz werden von der Verkehrsberuhigung profitieren. Zur Belebung des Stadtteils können an mehreren Stellen Sondernutzungen für Außenbestuhlung von Gastronomie genehmigt werden.

„Pünktlich zur Sommersaison möchten wir für mehr Aufenthaltsqualität in Gostenhof sorgen. Nun liegt es an den Menschen in Gostenhof, die neuen Fußgängerbereiche zu nutzen und mit Leben zu füllen“, fasst Planungs- und Baureferent Daniel F. Ulrich den Beschluss zusammen.

## „Nordbayern schreibt

<https://www.nordbayern.de/franken/nuernberg/hier-in-nuernberg-sollen-superblocks-entstehen-58-parkplatze-weniger-im-wohngebiet-1.14615447>

Weniger Verkehr, mehr Grün und damit mehr Platz für das Leben außerhalb der vier Wände: Das hat der Verkehrsausschuss der Stadt Nürnberg am 13. März für den Stadtteil Gostenhof entschieden. Durch sogenannte „Superblocks“, wie sie vor allem aus der spanischen Großstadt Barcelona bekannt sind, soll der Durchgangsverkehr reduziert werden. Ab Juni 2025 dauert die Testphase ein

Jahre lang. Es entstehen Sitzmöglichkeiten, Platz für mehr Grün, zum Spielen oder für Veranstaltungen in dicht bebauten Quartieren. Das Konzept wurde mit dem Bürgerverein erarbeitet.

58 Parkplätze sollen entfallen. Die Begründung der Stadt lautet: „Weil dort bereits heute ohnehin nur ein geringes Verkehrsaufkommen zu verzeichnen ist, eignen diese sich besonders für au-



tofrie Zonen mit Aufenthaltsqualität.“ Und es werden mehr Außenplätze für die Gastronomie möglich.

# Fach- literatur



**SUPERBLOCKS – ZWISCHEN  
VERKEHRSBERUHIGUNG UND  
NACHHALTIGER TRANSFORMATION  
DES ÖFFENTLICHEN RAUMES**

Ergebnisse des Forschungsprojektes TuneOurBlock



<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/anreize-fuer-nachhaltiges-mobilitaetsverhalten>

## Anreize für nachhaltiges Mobilitätsverhalten Erfahrungen aus der Praxis zum Einsatz materieller, immaterieller und spielerischer Anreize

Um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, braucht es, neben technischen Innovationen, ordnungsrechtlichen Maßnahmen und passender Infrastruktur, auch Verhaltensänderungen, damit die angebotenen nachhaltigen Mobilitätsalternativen genutzt werden. Das Factsheet stellt insgesamt 12 erfolgreiche nationale wie internationale Beispiele für Anreize zur Änderung des Mobilitätsverhaltens vor. Dabei wird unterschieden zwischen finanziellen, immateriellen und spielerischen Anreizen. Die untersuchten Projekte unterscheiden sich stark mit Blick auf die genutzte Anreizform, die geförderten Verkehrsmittel und den Einsatzort. Dennoch gibt es einige übergeordnete Erkenntnisse zum Einsatz von Anreizmaßnahmen, um nachhaltige Mobilität zu fördern.

Seitenzahl 12

när und agil umsetzen  
5.3 Von Pollern und Pflanztrögen – Transformation braucht Ästhetik  
5.4 Pilotphasen haben Vor- und Nachteile  
5.5 Von der Information über Beteiligung zum gemeinsamen Miteinander  
5.6 Erfolgreicher Umgang mit Widerständen und Konflikten  
5.7 Wirkungen von Superblocks  
5.8 Fazit  
6. AUSBLICK

### Mehr davon?

**Abonniert den Newsletter [announce@autofrei.de](mailto:announce@autofrei.de)  
Ich versuche, die passendsten Schriften bekannt zu machen.  
Und denkt dran, es gibt auch die Bibliothek in München**



## Unterschiedliche Formen von Anreizen

Anreize (und Anreizsysteme) sind externe Reize, die Verhalten auslösen und beeinflussen. Es können materielle, immaterielle oder spielerische Anreizformen unterschieden werden. Diese Anreizformen können gewünschtes Verhalten fördern oder lenken. Im Mobilitätsbereich gibt es diverse Möglichkeiten, um Anreize zu setzen. Beispiele dafür sind Prämienprogramme, individuelle Mobilitätsbudgets oder die Gestaltungen des Verkehrsflusses.

- Materielle Anreize haben konkrete materielle Konsequenzen für Menschen. Diese Anreize sind entweder monetärer Form, also Geldleistungen, oder nicht-monetärer Art, wie zum Beispiel Sachleistungen oder besondere Vergünstigungen.
- Immaterielle Anreize oder Nudges haben keine direkten materiellen Folgen für die Menschen. Ihr Ziel ist es vielmehr, Menschen zu motivieren, indem sie Dinge einfacher oder angenehmer gestalten. Wenn Mobilitätsdienste oder Infrastrukturen bequemer oder einfacher gestaltet sind, kann dies als motivierender Anreiz dienen.
- Spielerische Anreize oder Gamification sind solche Anreize, die spielerische Elemente enthalten. Sie werden durch Spaß oder Wettbewerb wirksam.

# Offener Brief an die Präsidentin der EU-Kommission

## Frau Dr. Ursula von der Leyen

Die europäische Autoindustrie setzt sich unter anderem durch den Verband der Automobilindustrie (VDA) für eine Abschwächung des Verbrenner-Ausstiegs und der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte ein. Wir laden Ärztinnen und Ärzte europaweit ein, diesen Offenen Brief an EU-Kommissionspräsidentin und Ärztin Dr. Ursula von der Leyen zu unterzeichnen.

### Das Verbrenner-Aus bei 2035 belassen, um Gesundheit und Klima zu schützen

Sehr geehrte Präsidentin der Europäischen Kommission Frau Dr. von der Leyen,

wir schreiben Ihnen als EU-Kommissionspräsidentin und Ärztin. Wir haben eine gemeinsame Verantwortung: den Schutz und die Förderung der Gesundheit aller Europäer und Europäerinnen. Im Rahmen des Strategiedialogs setzt sich die europäische Autoindustrie unter anderem durch den Verband der Automobilindustrie (VDA) für eine Abschwächung des Verbrenner-Ausstiegs und der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte ein. [1] Die Grenzwerte geben den Autoherstellern vor, wie viel CO<sub>2</sub> sie jährlich mit von ihnen verkauften Autos durchschnittlich ausstoßen dürfen. Der Straßenverkehr verursacht etwa ein Fünftel der europäischen CO<sub>2</sub>-Emissionen, 60 Prozent davon sind auf Autos zurückzuführen. [2] Zwischen 1990 und 2022 stiegen die Emissionen um fast 25 Prozent. [3] Abgase aus Verbrennungsmotoren verschmutzen die Luft, die wir atmen und beschleunigen die Klimakrise.

### Unsere gemeinsame Verantwortung

Die fortschreitende Klimakrise, die mit ihr einhergehenden häufigeren, intensiveren und längeren Hitzewellen und Extremwetterereignisse bedrohen bereits jetzt die körperliche und psychische Gesundheit der Menschen in ganz Europa und führen zu einem nicht notwendigen Verlust von Menschenleben. [4][5]

# KLUG

Deutsche Allianz  
Klimawandel und Gesundheit



Luftverschmutzung ist das größte umweltbedingte Gesundheitsrisiko und verursacht jährlich über 300.000 Todesfälle in Europa. [6] Besonders in Städten sind Abgase durch Autoverkehr eine maßgebliche Quelle von Luftschadstoffen wie Feinstaub und Stickoxiden. Diese Stoffe erhöhen das Risiko von Allergien, Asthma, Herz-Kreislauf-Erkrankungen, Krebs und Schlaganfällen. Laut der EU-Umweltagentur EEA sind fast alle Bewohner:innen europäischer Städte Feinstaubbelastungen ausgesetzt, die über den WHO-Grenzwerten liegen. [7]

Kinder tragen ein besonders hohes Risiko für Lungen- und Hauterkrankungen durch Luftschadstoffe. [8] Feinstaub aus dem Straßenverkehr beeinträchtigt zudem ihre psychomotorische Entwicklung, kann die Intelligenz mindern und das Immunsystem schwächen. [9] Bereits im Mutterleib schädigen Luftschadstoffe Ungeborene, nicht nur an Lunge und Kreislaufsystem, [10] sondern auch das Gehirn. [11] Forscher und Forscherinnen fanden Luftschadstoffe in der Lunge, Leber und im Gehirn ungeborener Kinder. [12]

### Politische Maßnahmen zum Schutz der Gesundheit

Maßnahmen zur erfolgreichen Begrenzung von Emissionen – wie CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte und das geplante Ende der Zulassung von neuen Verbrennern – sind nicht nur klimapolitische Maßnahmen, sondern auch von grundlegender Bedeutung für den Schutz der Gesundheit von Millionen von Europäern. Wir bitten Sie: Setzen Sie sich dafür ein, dass die Gesundheit von Millionen Europäern und Europäerinnen geschützt wird.

Eine bessere Luftqualität schützt die Gesundheit [13] und würde der europäischen Volkswirtschaft Milliarden an Gesundheitskosten ersparen. [14] Das Weltwirtschaftsforum schätzt, dass klimabedingte Gesundheitsauswirkungen bis 2050 zu 14,5 Millionen zusätzlichen Todesfällen und 12,5 Billionen Dollar an wirtschaftlichen Verlusten führen könnten. Wenn keine entschlossenen Maßnahmen ergriffen werden, könnten sich die klimabedingten Gesundheitskosten auf jährlich 1,1 Billionen Dollar belaufen. [15]

Die Begrenzung der Klima- und Umweltkrise ist Voraussetzung dafür, die Gesundheit der Europäer und Europäerinnen zu schützen. Jedes Zehntelgrad zählt. Der rasche Übergang zu einer fossilfreien Wirtschaft ist das größte Gesundheitsprojekt des 21. Jahrhunderts. Das Festhalten an den von der EU beschlossenen CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerten in ihrer jetzigen Form und dem für 2035 festgelegten Ende für neue Verbrennerautos ist daher unbedingt notwendig.

Bitte setzen Sie sich dafür ein, dass die Europäische Kommission das Verbrenner-Aus bei 2035 belässt und die CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte nicht abschwächt. Stellen Sie die kurzfristigen Interessen der Autoindustrie nicht über eines der grundlegendsten Bedürfnisse der Menschen in der EU: ihre Gesundheit.

Mit freundlichen Grüßen

816 Ärztinnen und Ärzte und 13 Gesellschaften von

Ärztinnen und Ärzte für eine gesunde Umwelt über den Berufsverband der Kinder- und Jugendärzt\*innen – Ausschuss Kindergesundheit und Klimawandel bis zu Hartmannbund – Verband der Ärztinnen und Ärzte Deutschlands e.V. haben gemeinsam mit KLUG – Deutsche Allianz Klimawandel und Gesundheit e.V. diesen Brief bislang unterzeichnet.

<https://www.klimawandel-gesundheit.de/offener-brief-von-der-leyen/#signaturelist>

## 30 ist das neue 50

Am 26. und 27. September 2024 fand in Hamburg die LÄRMKONTOR-Jahrestagung unter dem Motto „30 ist das neue 50 – zum Verhältnis von Geschwindigkeit und Lärm“ mit mehr als 150 Teilnehmerinnen und Teilnehmer aus verschiedenen Verwaltungsebenen, Planungs- und Gutachterbüros statt.

Zu Beginn der Tagung warf Michael Jäcker-Cüppers (Arbeitsring Lärm der DEGA) einen Blick zurück auf die Verkehrslärmbekämpfung der letzten 50 Jahre.

Die Deutsche Umwelthilfe DUH machte anschließend die Rechnung „30 innerorts + 80 außerorts + 100 auf Autobahnen = weniger Lärm!“

Dr. Wolfram Bartolomaeus (Bundesanstalt für Straßenwesen) sprach über die Schwierigkeit „Lärmarme Straßenbeläge für niedrige Geschwindigkeiten“ messtechnisch zu bewerten.

Die recht komplexe Frage nach den „Umweltwirkungen einer innerörtlichen Regelgeschwindigkeit von 30 km/h“ hat Sebastian Eggers (LÄRMKONTOR GmbH) in komprimierter Form beantwortet.

Dr. Udo Weese (Verkehrsministerium Baden-Württemberg) bewertete den „Kooperationserlass – der Weg Baden-Württembergs zu niedrigeren Geschwindigkeiten“ als ein Erfolgsmodell. Der erste Tag endete mit der Frage „Sorgt eine Regelgeschwindigkeit

30 für mehr Umweltgerechtigkeit?“, die Prof. Dr. med. Claudia Hornberg (Vorsitzende des Sachverständigenrats für Umweltfragen) in beeindruckender Weise beantwortete.

Der zweite Tag begann mit den „Hydra – Erfahrungen mit dem „Lärm-Blitzer“ in Berlin“ und Claudia Popp (Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klimaschutz und Umwelt).

Wie BaWü den Weg „Schritt für Schritt zur Vision Zero“ zu gehen beabsichtigt, berichtete Christopher Stange (Verkehrsministerium Baden-Württemberg). Dem folgte Mirco Bachmeier (LÄRMKONTOR GmbH), der die „Lärminderungspotenziale in Deutschland im Rahmen des ‚Zero pollution action plan‘“ erläuterte.

Den Abschlussblock leitete Antje Jänßen (LK Argus Kassel GmbH) mit der „Bedeutung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Lärmaktionsplanung“ ein.

Welche „Rechtlichen Möglichkeiten der Anordnung von innerörtlichem Tempo 30“ bestehen, brachte Prof. Dr. Dominik Kupfer (W2K Rechtsanwälte Partnerschaft mbB) den Teilnehmenden nahe.

Den letzten Beitrag lieferte Urs Walker (Bundesamt für Umwelt, Bern) mit „Die Ruhe zieht das Leben an – das Rezept der Schweiz für den Schutz vor Lärm“. Aus ALD-Newsletter 4-2024, gekürzt von GPB

## Perspektiven für einen leiseren Straßenverkehr

Aus dem Kolloquium des sächsischen Landesamts für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie am 3.12. 2024 in Dresden

Das Programm umfasste das gesamte Spektrum der Themen zum Straßenverkehrslärm.

Dr. Lars Schade, stellte Ergebnisse der aktuellen Geräuschemissionsmessungen von Kfz im realen Verkehr vor:

Damit steht eine Zeitreihe über fast 50 Jahre bereit. Sie zeigt ein gemischtes Bild: Während die Lkw-Emissionen bei konstanter Geschwindigkeit von 50 km/h um beträchtliche 10 dB(A) zurückgegangen sind, ist es bei den Pkw nur eine Minderung von 2 dB(A).

Empfehlungen von Thomas Dienberg, Bürgermeister für Stadtentwicklung und Bau der Stadt Leipzig, Sprecher der Initiative **Lebenswerte Städte durch angemessene Geschwindigkeiten** zu Tempo 30 als Baustein für eine lebenswerte Innenstadt

- „Lärmaktionspläne sind keine lästige Pflichtaufgabe;
- Lärmaktionspläne „verbrennen“ kein Geld, sondern sind ein Investment;
- Lärmaktionspläne erfordern zur effektiven Umsetzung einen integrierten Managementansatz;
- Lärmaktionspläne werten die Qualität einer Gemeinde als Wohnstandort auf.

Fazit:

**Lärmaktionspläne sind eine Chance für die Gemeindeentwicklung!**

## Wie sind die Ziele der EU für die Minderung des Verkehrslärms erreichbar?

Dies ist das zentrale Thema des im November 2024 erschienenen Forschungsberichts des Umweltbundesamts UBA „Effektivität der Lärmaktionsplanung (EffLAP)“.

Der Link zum Forschungsvorhaben ist <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/effektivitaet-der-laermaktionsplanung-efflap>, der zum Bericht lautet [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/160\\_2024\\_texte\\_efflap.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/160_2024_texte_efflap.pdf).

## Gesundheitsschädlicher Verkehrslärm:

### DUH geht rechtlich gegen 21 Städte vor

„Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) leitet im Kampf gegen gesundheitsschädlichen Verkehrslärm Rechtsverfahren gegen 21 Städte ein. Seit dem 18. Juli 2024 müssen aktuelle Lärmaktionspläne mit konkreten Maßnahmen zur Lärminderung vorliegen. Die Städte, in denen die DUH aktiv wird, haben bis heute keine Entwürfe vorgelegt. In einem ersten Schritt fordert die DUH nun in offiziellen Anträgen die Erstellung wirksamer Lärmaktionspläne. Sollten die Städte nicht schnellstmöglich handeln, will die DUH sie gerichtlich dazu verpflichten.“

„Betroffen sind die Städte Aalen, Baden-Baden, Bergisch Gladbach, Bremerhaven, Frankfurt (Oder), Freiburg, Hameln, Hildesheim, Kiel, Lörrach, Ludwigshafen, Mannheim, Neubrandenburg, Ravensburg, Rostock, Saarbrücken, Sindelfingen, Stuttgart, Ulm, Waiblingen, Würzburg.“

Quelle: Pressemitteilung der DUH vom 09.12.2024

<https://www.duh.de/presse/pressemitteilungen/pressemitteilung/gesundheitschaedlicher-verkehrslaerm-deutsche-umwelthilfe-geht-rechtlich-gegen-21-staedte-vor/>

## Fußverkehrsstrategie der Bundesregierung

Volker Wissing: Fußverkehr in der Alltagsmobilität stärken

12.02.2025

Über 80 Prozent der Menschen ab 14 Jahren gehen laut der Studie „Mobilität in Deutschland“ gerne oder sehr gerne zu Fuß.

Bundesverkehrsminister Wissing:

„Der Fußverkehr ist seit jeher wichtiger Bestandteil der Alltagsmobilität. Er steht nicht nur für sich, sondern verbindet beispielsweise auch andere Verkehrsträger miteinander. So ist ein sicherer Weg zur nächsten ÖPNV-Haltestelle genauso wichtig, wie eine fußgängerfreundlich gestaltete Innenstadt. Die Attraktivität des Fußverkehrs liegt mir sehr am Herzen. Daher fördert das Bundesverkehrsministerium seit 2022 den Fußverkehr, um das Zufußgehen im städtischen sowie ländlichem Raum besser und sicherer zu machen. Erstmals hat die Bundesregierung nun eine Strategie entwickelt, die das Zufußgehen als wesentlichen Bestandteil einer modernen Mobilität weiter stärkt. Sie dient vor allem Ländern und Kommunen als Orientierungshilfe zur fußgängergerechten Gestaltung ihrer Verkehrssysteme.“

Die wesentlichen Zielsetzungen sind:

- Anerkennung des Fußverkehrs als gleichwertige und -berechtigte Verkehrsart,
- Erhöhung der Verkehrssicherheit und signifikante Reduzierung von Unfällen,
- Steigerung der Lebensqualität durch attraktivere Fußverkehrsangebote und bessere Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum,
- Förderung des Klima- und Umweltschutzes, insbesondere durch die Steigerung des Fußverkehrsanteils bis 2030,
- Förderung der Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung durch aktive Mobilität,
- Sicherstellung barrierefreier Mobilität für alle, insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen.

Um diese Ziele zu erreichen und die Rahmenbedingungen für den Fußverkehr weiter zu verbessern, definiert

## Friede der Erden!

Während ich diesen Rundbrief schreibe, schmeißt der Bundestag mit Milliarden um sich.

Rüstung und Krieg sind massive Umweltzerstörung; das wissen sie oder könnten es wissen. Aber wie im Rausch, ohne eine klare Vorstellung, wozu eigentlich, wird nun Geld bereitgelegt. Und gewiss auch ausgegeben. Die Aasgeier (entschuldigt, Ihr nützlichen Vögel, Euch meinte ich nicht) stürzen sich drauf, Aktien steigen. Den Grünen hat man einen kleinen Anteil für Klimaschutz unter die Nase gehalten.

Nach meiner Vorstellung besteht Klimaschutz gerade darin, Dinge nicht zu tun, die etwas zerstören und sich auf einen anderen Umgang mit dem zu besinnen, was uns - ohne Schaden anzurichten - zur Verfügung steht.

## Umfrage

der Europäische Fahrgastverband (EPF) führt mit der EU-Kommission ein Forschungsprojekt zur Gestaltung von U-Bahnen durch.

Für dieses Projekt möchten wir euch bitten, an einer Umfrage zu euren persönlichen Mobilitätspräferenzen teilzunehmen. Die Umfrage dauert circa 10 Minuten.

Link zur Umfrage: [https://www.surveymonkey.com/r/nexus\\_epf?lang=de](https://www.surveymonkey.com/r/nexus_epf?lang=de)

die vorliegende Strategie fünf zentrale Handlungsfelder:

- Gesetzliche Rahmenbedingungen,
- Kommunale Planung,
- Finanzierung und Förderung,
- Verwaltungsstrukturen und Bewusstseinsbildung sowie
- Forschung und Evaluierung.

Innerhalb der Handlungsfelder wird beispielsweise angeregt, spezialisierte Stellen in der kommunalen Verwaltung zu schaffen, die die Ziele des Fußverkehrs verfolgen.

Die Strategie steht unter folgendem Link zum Download bereit  
[bmdv.bund.de/fussverkehrsstrategie](https://bmdv.bund.de/fussverkehrsstrategie)

## Klimafinanzierung

13.03.2025 : 500 Milliarden besser angelegt als in Rüstung:

Im eigenen Interesse sollten „Koalitionen der Willigen“ von Industrieländern jetzt die Klimafinanzierung für Entwicklungsländer hochfahren. Das Ziel: deren Klimabeiträge, die gemäß dem Paris-Abkommen im Jahr 2025 aktualisiert werden müssen, so ehrgeizig wie möglich zu gestalten. Nachgewiesene CO<sub>2</sub>-Minderung im globalen Süden sollte mit massiven staatlichen Zuschüssen belohnt werden – was für die Geberländer aufgrund vermiedener Klimaschäden hochprofitabel wäre. So ein heute in Nature veröffentlichter Artikel,

Der Artikel beziffert den erforderlichen Betrag für die Klimafinanzierung auf 500 Milliarden Dollar jährlich zwischen 2025 und 2035. So viel benötigen Entwicklungsländer, um ihre CO<sub>2</sub>-Emissionen im Einklang mit dem 1,5-Grad-Limit zu reduzieren. Der faire Anteil von EU-Staaten mit Großbritannien, Norwegen, der Schweiz, Kanada, Japan, Australien und Südkorea läge bei jährlich 124 Milliarden Dollar (0,3 Prozent der Wirtschaftsleistung). Basierend auf einer konservativen Schätzung der vermiedenen Klimaschäden betrüge die jährliche Rendite 9 Prozent. Bei einer großzügigen Schätzung, die ebenfalls wissenschaftlich fundiert ist, läge die Rendite bei über 500 Prozent.

**„Klimafinanzierung ist keine Entwicklungshilfe – sie ist eine hochrentable Investition in die globale wirtschaftliche Stabilität und Klimasicherheit zum Nutzen aller“**

Allein in den vergangenen sechs Monaten wurden die klimabedingten Schäden durch die Hurrikans Helene und Milton in den USA, die Waldbrände in Los Angeles und die Überschwemmungen in Valencia in Spanien auf mehr als 500 Milliarden Dollar geschätzt. Und es besteht die Gefahr noch größerer Klimaschäden „Dies würde das Leben und die Lebensgrundlagen von Milliarden von Menschen bedrohen.“

Weitere Informationen: <https://idw-online.de/de/news848981>

## Bürokratie-Monster

<https://www.tz.de/muenchen/stadt/bis-bau-buerokratie-in-muenchen-tramhaeuschen-brauchen-jahre-93611697.html>

**„Geht darum, gesunden Menschenverstand anzuwenden“**

Ein Wartehäuschen für die Tram in München braucht bis zu drei Jahre – Bus-Häuschen nur wenige Monate. Oberbürgermeister Dieter Reiter kritisiert die sinnlose Bürokratie.

...Bus- und Tramhäuschen sind in München genau gleich – bis auf eins: Das eine steht meist in wenigen Monaten. Das andere erst nach Jahren!

Aktuelles Beispiel: Theodolindenplatz, Wartezeit 3 Jahre.



OB Reiter sagte auf Instagram: „Wenn das Häuschen für einen Bus dienen würde, dann ... wäre es schon seit Jahren gebaut. Aber weil es für eine Trambahn gilt, gibt's ganz schwere Genehmigungsvoraussetzungen.“

**Drei Jahre für ein Wartehäuschen? Absoluter Warte-Wahnsinn!**

Grund sei sinnlose Bürokratie, so Dieter Reiter. Ein Tramhäuschen müsse nämlich „von der übergeordneten Behörde geprüft werden“ – „während das baugleiche Wartehäuschen an der Bushaltestelle wenige Meter entfernt, relativ unkompliziert aufgestellt werden kann, weil es dafür andere Vorschriften gibt.“ ...

**München musste auch schon 4 Jahre auf neue U-Bahnen warten**

Das Genehmigungsverfahren von für die C2-Züge der U-Bahn dauerte 4 Jahre.

OB Reiter fordert von der neuen Bundesregierung jetzt einen schnellen Bürokratie-Abbau .. Neben der technischen Aufsichtsbehörde und unserer MVG müssen vor allem die Bürgerinnen und Bürger diesen Regelungswahnsinn ausbaden und bleiben so oft, im wahrsten Sinne des Wortes, im Regen stehen. ... Es geht nicht darum, die Sicherheit der Menschen zu gefährden, sondern lediglich darum, gesunden Menschenverstand bei Genehmigungsvorschriften anzuwenden.“

Thomas Gautier, Münchner Merkur

## Enteignung für Porsche

Joseph schrieb

... **Allerdings haben wir in Stuttgart und Umgebung auch Wälder, die in erheblichem Umfang von Porsche zerstört wurden und werden. Z.B. im Heckengäu beim Porsche Entwicklungszentrum Weissach.**

Seit Jahren wehren sich beispielsweise Grundbesitzer gegen den Natur zerstörenden Ausbau einer Zufahrtsstraße zu Porsche, auf der bisher Tempo 70 gefahren werden konnte, und die nun für Tempo 100 begradigt und verbreitert wird. Auch dafür wird Wald gefällt und sogar in ein FFH-Gebiet eingegriffen. ... Und der ADFC ist sogar dafür, weil beim Bau der Straße auch wenige hundert Meter neuer Radweg mitten durch die Landschaft gebaut werden. (Den braucht allerdings niemand, da es hier bereits eine bestens ausgebaut und sichere Radroute gibt.)

Mit Ausnahme des Landesnaturschutzverbands BW halten sich die einschlägigen Umweltverbände hier weitgehend zurück.

Der Bau hat bereits begonnen, obwohl 12 Grundeigentümer die Herausgabe ihrer Grundstücke dafür verweigern. Das grün regierte Bundesland Baden-Württemberg hat die Zufahrt für Porsche zum öffentlichen Interesse erklärt und lässt dafür enteignen. Meine Frau und ich sind ebenfalls mit zwei Aeckern von Enteignung bedroht und klagen bereits zum zweiten Mal gegen den Straßenbau vor dem Verwaltungsgericht Karlsruhe.

## Unterschreiben !! Die Gäubahn muss bleiben!

Die Deutsche Umwelthilfe sammelt noch Unterschriften

Die Gäubahn muss bleiben!

Das Verwaltungsgericht in Stuttgart erteilt im Februar einen Freibrief für die dauerhafte Kappung der Gäubahn. Doch das lassen wir so nicht stehen! Wir leiten ein Berufungsverfahren und ein zweites Rechtsverfahren ein! Denn hier steht die klimafreundliche Mobilität von 1,5 Millionen Menschen in Baden-Württemberg, der Schweiz und Norditalien auf dem Spiel. Stelle dich

hinter unsere Klage: Die Gäubahn muss bleiben!

Anstatt die notwendigen zusätzlichen Kapazitäten auf die Schiene zu schaffen, soll die Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Bahnknotens durch den neuen, viel zu kleinen Tiefbahnhof "Stuttgart21" drastisch verschlechtert werden. Die Schienenverbindung von Stuttgart nach Singen, Zürich, Mailand soll für voraussichtlich 15 Jahre (!) unterbrochen werden. Millionen Reisende sollen zum Erreichen des Stuttgarter Hauptbahnhofs in S- und U-Bahnen um-

steigen – was die Fahrzeit verlängert, extrem unbequem ist und zum Umstieg von der Bahn auf das Auto führen wird. Wir klagen und gehen in die nächste Instanz, um die Schließung der Strecke zu verhindern. Unterstütze uns mit deiner Unterschrift! Es geht um nicht weniger als die Zukunft einer zentralen Bahnverbindung, die für die klimafreundliche Mobilität in der Region und Europa unverzichtbar ist.

<https://mitmachen.duh.de/gaebahn/>

Wir sind als  
gemeinnützig  
anerkannt.

# Vereinsinfos für Mitglieder und die, die es werden wollen

## Rundbrief:

Als Mitglied erhältst Du den Rundbrief, der 1 bis 5 mal im Jahr erscheint, entweder per Email oder per Post. Bitte achte darauf, dass wir immer eine aktuelle Adresse von Dir haben.

## Mailinglisten

### Mailing-Liste **intern**

Diese Mailingliste dient der Zusammenarbeit der Vereinsmitglieder und steht nur Mitgliedern zur Verfügung. Sie ist kein Organ des Vereins autofrei leben! e.V.

Abgegebene Diskussionsbeiträge müssen daher nicht die Meinung des Vereins widerspiegeln.

Du kannst Dich anmelden mit  
[intern-request@autofrei.de](mailto:intern-request@autofrei.de)

### Mailingliste **announce**

Diese E-Mail-Liste dient vorrangig der Verbreitung von Nachrichten und Ankündigungen rund um das autofreie Leben, Verkehr und Umwelt, usw

### Mailingliste **forum**

Hier soll Diskussion von autofreiem Leben, Verkehr und verwandten Themen stattfinden.

## Bibliothek

Die Bibliothek von „Wohnen ohne Auto“ in München steht allen Vereinsmitgliedern zur Verfügung - vor Ort oder per Post zugesendet. Bei besonderen Büchern vereinbaren wir ein Pfand.

Die Bücherliste ist hier: <http://wohnen-ohne-auto.de/sites/default/files/Literaturliste-20221101-pdf.pdf>

Anfragen an [kontakt@autofrei.de](mailto:kontakt@autofrei.de)

## Materialien

Falls du Flugblätter oder Postkarten von uns zum Verteilen haben möchtest, reicht eine kurze Nachricht. Eine Übersicht zu unseren Materialien findest du unter

[www.autofrei.de/index.php/ueber-uns/publikationen](http://www.autofrei.de/index.php/ueber-uns/publikationen) und  
[www.autofrei.de/index.php/mehr/postkarten-und-aufkleber](http://www.autofrei.de/index.php/mehr/postkarten-und-aufkleber)

Zum Verkauf an Infoständen geben wir unser Material und auch das Buch „Besser leben ohne Auto“ auf Kommission.

## Mitgliedsbeitrag - Spenden

**Bitte aktiv überweisen,  
wir buchen nicht ab !**

Bitte überweise uns jährlich den von Dir gewählten Mitgliedsbeitrag. Wir machen keinen Bankeinzug.

Wegen Missbrauch steht unsere Kontonummer nicht mehr im Netz.

Hier unsere Bankverbindung:

autofrei leben! e.V.

IBAN:

**DE 0 8 43 06 0 967  
6003 4042 00**

BIC: GENODEM1GLS

## Gemeinnützigkeit

nach dem letzten uns zugegangenen Freistellungsbescheid des Finanzamts München, Steuernummer 143/210/81690 vom 23.11.22 für die Jahre 2019 bis 2021

sind wir wegen der

\* Förderung der Volks- und Berufsbildung einschließlich der Studentenhilfe und

\* Förderung des Umweltschutzes einschließlich des Klimaschutzes

nach § 5 Abs. 1 Nr. 9 KStG von der Körperschaftssteuer und nach § 3 Nr. 6 GewStG von der Gewerbesteuer befreit, weil der Verein ausschließlich und unmittelbar steuerbegünstigten, gemeinnützigen Zwecken im Sinne der §§ 51 ff. AO dient.

## Mitgliedsbeitrag und Spenden sind steuerlich absetzbar.

Für Spenden unter 200,- Euro erkennt das Finanzamt meistens den Zahlungs- oder Überweisungsbeleg an. Spender und Empfänger müssen darauf klar hervorgehen. Der Absatz über Gemeinnützigkeit oder diese ganze Seite soll dem beigelegt werden bzw. auf Anfrage des Finanzamtes kann man darauf verweisen.

Aber natürlich verschicken wir auch gern eine Spendenquittung – bitte um kurze Nachricht.

„Für die Ausstellung einer **Spendenbescheinigung** sollte bei der Überweisung ausdrücklich „Spende“ dabei stehen. und die aktuelle Adresse,“



Unser Buch

Jetzt auch für Infostände zum reduzierten Preis.

## Aktive Mitarbeit

Ideen kreieren, Texte schreiben, Fotos machen, Aktionen vorbereiten und teilnehmen, ...

teilt mir bitte mit, ob Ihr mal wieder eine Video- oder Telefonkonferenz machen wollt. Leute ohne Email würde ich dann anrufen, wenn sich etwas ergibt.

autofreie Grüße von  
autofrei leben! e.V.  
Gunhild Preuß-Bayer

- autofrei leben! e.V.
- Heinrich-Böll-Str. 103
- D-81829 München
- Tel.: + 49 - (0) 30 - 2313 5674
- (AB, Rückruf)
- [kontakt@autofrei.de](mailto:kontakt@autofrei.de)
- [www.autofrei.de](http://www.autofrei.de)
- Vorstand & Geschäftsführung:
- Gunhild Preuß-Bayer, Frank
- Markus Schmidt
- Weitere Vorstände: Karin Zickendrahl, Andreas Kegreis, Samuel Barth
- Registergericht: Amtsgericht Stadtroda (VR 210471)