



Beim Parking Day in Hamburg 2024, rechts hinten unser Vorstandsmitglied Karin.

# Mitgliederrundbrief von „autofrei leben!“ 4 - 2024



Was tut sich in den verschiedenen Orten?

Bündnis Temporäre Spielstraßen Berlin  
Bericht aus Nürnberg  
VCD München: Freie Gehwege und

beispielbare Stadt  
Ablehnung der IAA Mobility im öffentlichen Raum Innenstadt

### Auto und Gewissen

FIAN - Nachhaltiger Treibstoff und gute Gewissen  
dank Landraub ???

### Autofreies Leben

Von einer, die ohne Auto ins Nachbardorf zog...  
Wie autofrei muss ein Autofrei-Mitglied sein? Aufruf zur Diskussion



Welche Materialien braucht Ihr um Euch als „autofrei leben!“ sichtbar zu machen?

**Wir wünschen allen Weihnachtsfrieden**



### Kommende Termine

BUVKO,  
Mitgliederversammlung,  
Spezi,  
Umweltfestival Berlin,  
Tour de Natur,  
IAA

# Wer oder was ist „Verkehr“? Welche Bilder haben wir und andere im Kopf?

Liebe Mitglieder und Freunde von **autofrei leben!**,

Macht mal eine Umfrage im Freundeskreis, in der Nachbarschaft, in der Schlange im Supermarkt: „Was halten Sie vom Verkehr in unserer Ortschaft?“ oder „Was finden Sie gut oder schlecht am Verkehr?“

Die meisten werden **Auto**verkehr verstehen und von Lärm und Abgasen oder Wochenendausfahrten oder Parkplatznot erzählen.

Unsere Aufgabe ist es, klarzumachen, dass es zumindest gleichberechtigt Fußverkehr, Radverkehr, Bahnverkehr gibt. Wir bestärken uns gegenseitig darin, trotz mancher Hindernisse möglichst autofrei unterwegs zu sein und auch anderen Menschen diese Idee in den Kopf zu pflanzen. Und wir kämpfen dafür, dass die Rahmenbedingungen

für all die vielen Verkehrsarten ohne Blechkiste besser werden.

## Umweltfreundliches Autofahren?

Was die Scheinlösungen des „umweltfreundlichen“ Autofahrens anrichten, lest Ihr bei FIAN und wie ein Stück mehr Gerechtigkeit in die Raumnutzung aller Menschen, die unterwegs sind, geschaffen werden kann, zeigen VCD und DUH und natürlich das Bündnis temporäre Spielstraßen, dem wir angehören.

Im Verkehrsbereich muss sich noch viel tun, denn er hat Auswirkungen auf uns, die Verkehr andersherum verstehen und praktizieren als die Autolobby und ihre Kundschaft.

## Wie autofrei müssen wir sein?

Nun hat sich gerade in letzter Zeit wieder die Frage ergeben: Was machen wir denn mit langjährigen, aktiven Mitgliedern, denen ein Auto zufällt. „Ich habe einen Mann mit Auto geheiratet“, „Meine Wohnsituation hat sich geändert“, „Ich nutze Car Sharing viel mehr als früher“, „Soll ich den Arbeitsplatz annehmen, den ich im Winter nur mit Auto erreiche?“, „Verändere ich mich, wenn ich plötzlich wieder öfters ein Auto verwende? Bin ich dann noch bei **autofrei leben!** am richtigen Platz?“ und ich erinnere mich an die Aussage Ich lade Euch ein zu einer Diskussion, wie wir Autofreiheit verstehen. Mehr dazu findet Ihr in Birgits Beitrag und einigen zusammengestellten Mails der letzten Jahre.

## Da fehlt etwas.

Was mag mir an dem Foto auf der Titelseite als erstes aufgefallen sein? Am Tisch sitzt unser Vorstandsmitglied Karin, die viel mit „Fuß e.V.“ zusammenarbeitet. Aber wo ist unser Logo?

Unser kleiner Verein arbeitet an vielen Orten mit anderen zusammen, die ähnliche Ziele verfolgen.

Ich bitte aber dabei alle, dass sie nicht nur unter „fremder Flagge“ segeln, sondern zeigen, dass autofrei leben! Bündnispartner ist. Unser Besonderes ist, dass wir nicht nur Verkehrsreduktion und Tempolimit, Klimaschutz und Menschenschutz fordern, sondern dies in einzugartiger Weise durch unsere Autofreiheit auch leben.

Wir würden gern allen Mitgliedern etwas bereitstellen, womit sie die Zugehörigkeit zu unserem Verein sichtbar machen können.

Angeblich gibt es irgendwo noch T-Shirts mit autofrei-Beschriftung. Wer hat die, wer weiß, wo die sind?



Fahnen fürs Fahrrad oder Infostände hab ich ein paar wenige, allerdings sehr blass ausgefallene, in München. Wie wärs mit Luftballons. Welche Flyer sollten wir erstellen?

Dann lief mir noch die Idee „Warnwesten mit Aufdruck“ über den Weg. Die Nürnberger haben da allerdings ihr eigenes Design, so dass zusätzlich ein autofrei-Logo bei den Veranstaltungen dabei sein sollte.

Wenn Ihr so was gern hättet, oder vielleicht auch noch eine andere Idee habt, schreibt an [gunhild@autofrei.de](mailto:gunhild@autofrei.de) bzw per Brief an die Vereinsadresse. Wir stellen Eure Wünsche zusammen und entscheiden, was wir machen. Solche Demomaterialien sind für Euch kostenfrei, aber wir wünschen uns Berichte über die Aktionen.

## Terminvorschau

Der 25. Jubiläums-BUVKO vom 28.-30. März 2025 in Karlsruhe  
Das Motto ist: „Gemeinsam cool bleiben – Auf dem Weg zum urbanen Wohlfühlklima“

Mitgliederversammlung 29. März 2025 in Karlsruhe  
Wie alle 2 Jahre wird dort auch unsere Mitgliederversammlung stattfinden. Die Einladung kommt mit Rundbrief 1-2025

zur Spezialradmesse: Lauchringen, 26. + 27. April 2025  
Hier suchen wir wie jedes Jahr Menschen, die Ideen für unseren Infostand einbringen und uns dort helfen. Gern werben wir begeistert Radfahrer als neue Mitglieder.

Im Herbst wieder Proteste gegen die IAA in München. Da es Bestrebungen gibt, die IAA mindestens bis 2031 auch weiterhin über die Münchner Innenstadt zu kippen, sollte unser Protest denen die Laune verderben.

# autofrei leben! aktiv in verschiedenen Orten



Samuel aus Nürnberg, der ja auch neu im Vorstand ist, schrieb uns: ich wollte kurz darüber informieren, was wir so die letzten Wochen gemacht haben:

Wir hatten Tobi Rosswog am 14.10 zu Gast in Nürnberg. Wir hatten einen tollen Abend im Casablanca Kino in Nürnberg. Dort haben wir seinen neuen Film „Verkehrswendestadt Wolfsburg“ angeschaut.

[https://www.casablanca-nuernberg.de/event/vw?wcs\\_timestamp=1728928800](https://www.casablanca-nuernberg.de/event/vw?wcs_timestamp=1728928800)

Hier findet ihr weitere Infos zu Tobi seinen neuen Film.

<https://verkehrswendestadt.de/>



Wir haben drei Superblockstammische veranstaltet. .



## Quorum erreicht! Nürnberg autofrei beendet die Unterschriftensammelaktion!

Wir feiern am 6.12 um 17:00 Uhr am Opernhaus den Sammelabschluss unseres Bürgerbegehrens „Nürnberg autofrei“ bei der Cycling Rebellion! Nach mehr als zwei Jahren beenden wir das Sammeln von Unterschriften

## Schulstraßenaktion

Anlässlich des Schulbeginns haben wir vom 14.10 - 18.10.24 eine Schulstraßenaktion gemacht. Das Bündnis haben wir als Ortgruppe maßgeblich vorangetrieben, jetzt ist es fast ein Selbstläufer.

Schulstrassen jetzt – Sichere Schulwege für eine gesunde Entwicklung der Kinder

<https://www.br.de/nachrichten/bayern/strasse-vor-grundschule-blockiert-aktion-gegen-elterntaxi,URSE0ql>





# FoodFirst

FIAN DEUTSCHLAND  
FÜR DAS MENSCHENRECHT  
AUF NAHRUNG

Die Diskussion „**Tank oder Teller**“ ist wieder leiser geworden. Die Organisation FIAN erinnert daran, dass an vielen Orten auf der Welt Menschen hungern, während die Ernten, die sie brauchen, für das GUTE Gewissen unseres westlichen Lebensstils verschleudert werden.

In ihrem neuen Newsletter schreibt die Organisation FIAN:

heute will ich Ihnen von den Bewohner\*innen von 52 Gemeinden in Sierra Leone berichten. Früher haben sie von der Ernte ihrer Felder, Wälder und Gärten gelebt. Doch vor 16 Jahren verloren sie ihr Land und damit ihre Ernährungs- und Existenzgrundlage. „Wir haben auf all unseren Äckern Reis, Erdnüsse oder Bohnen angebaut. Jetzt haben wir keinen freien Zugang mehr zu unserem Land“, so Awana Koroma, eine Bäuerin aus der Nähe der Stadt Makeni. ...

Schuld an den Problemen ist das Makeni-Projekt: Der Schweizer Konzern Addax\* erhielt eine Konzession für 50.000 Hektar Land über 50 Jahre – der fruchtbare Boden der Gemeinden fiel diesem Deal zum Opfer.

Dort wurde im großem Stil **Zuckerrohr** angebaut, um den europäischen Bedarf an **Biodiesel** zu stillen. Für die Bewohner\*innen führte dies zu Ernährungsunsicherheit und Hunger.

Das Projekt mit dem Biosprit wurde vor einigen Jahren aufgegeben, zu wenig Ertrag. Auch zahlte Addax teilweise keine Pacht mehr.

Nun sind die Strukturen für die traditionelle Landwirtschaft kaputt.

### Menschenrecht auf Nahrung

Das Menschenrecht auf Nahrung gehört seit der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte von 1948 zu den anerkannten internationalen Menschenrechten. Das wichtigste internationale Rechtsdokument ist der Internationale Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (UN-Sozialpakt).

In diesem Pakt ist sowohl das Recht, frei zu sein von Hunger, als auch das weitergehende Recht auf Nahrung als Teil eines angemessenen Lebensstandards verankert. Darüber hinaus weist das Recht auf Nahrung eine enge Verbindung zu anderen Rechten auf, wie dem Recht auf Wasser, auf Gesundheit, Wohnen oder einem existenzsichernden Einkommen. Eine detaillierte Auslegung, eine sogenannte „Allgemeine Bemerkung“ des Rechts auf Nahrung wurde vom zuständigen UN-Ausschuss 1999 verfasst.

Die Ernährungs- und Landwirtschaftsorganisation (FAO) ist die UN-Organisation, die Regierungen dabei unterstützt, das Recht auf Nahrung umzusetzen. Seit dem Jahr 2000 gibt es die Funktion des UN Sonderberichterstatter zum Recht auf Nahrung (Jean Ziegler 2000 – 2008, Olivier de Schutter 2008 – 2014, Hilal Elver 2014-2020). 2020 hat der UN Menschenrechtsrat Michael Fakhri als Sonderberichterstatter ernannt. 2024 begeht die internationale Staatengemeinschaft das 20-jährige Jubiläum der Verabschiedung der FAO Leitlinien zum Recht auf Nahrung.

### Deutschlands menschenrechtliche Verpflichtungen

FIAN Deutschland fordert von der deutschen Politik strukturelle Veränderungen ein, die das Menschenrecht auf Nahrung weltweit verwirklichen. Wir stellen dabei die Frage nach den politischen Ursachen des mangelnden Zugangs zu Nahrung und ziehen daraus Schlussfolgerungen für die menschenrechtlichen Verpflichtungen der Staaten und der menschenrechtlichen Verantwortung von Unternehmen.

Im Zentrum steht dabei der rechtliche verpflichtende Charakter des Menschenrechts auf Nahrung. Als Teil des internationalen ETO Consortiums – for Human Rights beyond Borders arbeiten wir darauf hin, **dass das Menschenrecht auf Nahrung auch für die deutsche Entwicklungs-, Handels- und Außenwirtschaftspolitik verbindlich und einklagbar wird.**

\* Schon 2011 gab es eine INDEPENDENT STUDY REPORT OF THE ADDAX BIOENERGY SUGARCANE-TO-ETHANOL PROJECT IN THE MAKENI REGION IN SIERRA LEONE u.a. von „Sierra Leone Network on the Right to Food“, „Brot für die Welt“ und weiteren Organisationen.

Am Beispiel Sierra Leone



Tour de Natur 2025  
vom 26. Juli bis zum 10. August

# Seit 35 Jahren für die Verkehrswende

Die gute Nachricht für dich: Wir haben beim letzten Tourtreffen, bei dem wir mit rund 25 Menschen zusammengekommen sind, einen Termin und eine grobe Strecke für den nächsten Sommer festgelegt.

Sie soll vom Sauerland durch das Ruhrgebiet nach Wuppertal führen und weiter zum Rheinischen Braunkohlerevier, nach Aachen und über die belgische Grenze zum AKW Tihange.

Wie du gleich merkst, steckt einiges an Energiethemen drin, aber auch Mobilität und Naturschutz sollen nicht zu kurz kommen und weitere Umweltthemen wollen wir auf unsere Agenda nehmen.

Unter <https://tourdenatur.net/aktuelles/> halten wir dich auf dem Laufenden.



## Deutsche Umwelthilfe

### Pressemitteilung der DUH

Die Anträge der DUH haben eine deutschlandweite Diskussion über **höhere Parkgebühren für übergroße SUV und Pick-Ups** ausgelöst: weitere Städte melden, dass sie eine Staffelung der Anwohnerparkgebühren nach Fahrzeuggröße prüfen.

Erfurt stellt Bewohnerparkausweise nur noch für Fahrzeuge bis 5,2 Meter Länge aus. Damit sind z.B. Wohnmobile von der Nutzung eines solchen Parkausweises ausgeschlossen.

München und Nürnberg ziehen eine gestaffelte Anwohnerparkgebühr nach Fahrzeuggröße in Betracht, werden jedoch bisher durch restriktive Landesgesetze daran gehindert. Diese deckeln die Gebühren auf jährlich 30,70 Euro. Bonn hat bereits die Gebühr auf 360 Euro im Jahr erhöht, was der DUH-Mindestforderung entspricht.

Jürgen Resch, Bundesgeschäftsführer der DUH: „Die Anträge, die wir auf Wunsch von über 22.000 Bürgerinnen und Bürgern in 324 Städten deutschlandweit gestellt haben, zeigen Wirkung. Wir begrüßen es, dass immer mehr Städte aktiv werden gegen die SUV-Flut und in einem ersten Schritt die Gebühr für Bewohnerparkausweise von der Größe des Fahrzeugs abhängig machen.“

Dass Bayern, Schleswig-Holstein und Sachsen-Anhalt ihren Kommunen nach wie vor nicht erlauben, mehr als 8 Cent pro Tag für einen Anwohnerparkausweis zu verlangen, ist ein Skandal. Wir fordern die Landesregierungen auf, sich hier an den anderen Bundesländern zu orientieren und die kommunale Selbstverwaltung nicht länger

einzu­schränken.“

Bußgelder für Falschparken in Deutschland: Parken außerhalb der Parkmarkierung kostet in der Regel nur 10 bis 15 Euro Bußgeld, Parken ohne Parkschein 20 Euro. In anderen Ländern wie den Niederlanden sind die Strafzahlungen um ein Vielfaches höher bei jeweils 120 Euro. Die DUH fordert deshalb von der Bundesregierung, den Bußgeldkatalog nachzuschärfen, um die Lenkungswirkung der Bußgelder zu stärken. Um Verstöße konsequent verfolgen und gleichzeitig die Ordnungsämter entlasten zu können, fordert die DUH zudem die Einführung von Scan-Cars zur digitalen Parkraumüberwachung.

„Das ausgerechnet Digitalminister Wissing eine sichere Rechtsgrundlage für digitale Parkraumüberwachung mit Scan-Cars verweigert, ist nicht nachzuvollziehen. In Ländern wie Frankreich, Belgien, Norwegen, Polen und den Niederlanden ist die digitale Parkraumüberwachung längst Realität“, so Resch weiter.

Um die SUV-Flut einzuschränken, fordert die DUH in formalen Anträgen unter anderem höhere Parkgebühren, gestaffelt nach der Größe des Fahrzeugs, eine konsequente Kontrolle und Ahndung von missbräuchlichem Parken über markierte Flächen hinaus beispielsweise auf Geh- und Fahrradwegen sowie die Begrenzung der Ausweisung von Anwohnerparkausweisen ausschließlich für Fahrzeuge bis zu einer Länge von 5 Metern.

**Anträge gegen SUV-Flut zeigen erste Erfolge: Parken für übergroße Pkw wird vielerorts teurer – Deutsche Umwelthilfe fordert erhöhte Bußgelder für Falschparken und Gebührenstaffelung nach Fahrzeuggröße**  
Montag, 28.10.2024 1

- Nach Anträgen in 324 Städten: Koblenz, Aachen und Köln haben Staffelung der **Parkgebühren nach Fahrzeuggröße bereits beschlossen**, weitere Städte prüfen Maßnahme

- DUH fordert zusätzlich deutliche **Erhöhung der Bußgelder für Falschparken**, Mehreinnahmen sollen in Ausbau von Bus und Bahn sowie Rad- und Gehwegen fließen

- Um Ordnungsämter zu entlasten, fordert DUH von Verkehrs- und Digitalminister Wissing Rechtsrahmen für Einsatz von **Scan-Cars zur Parkraumüberwachung**

Im Januar 2024 erreichte der Pkw-Bestand in Deutschland mit 49,1 Millionen Fahrzeugen einen neuen Rekordwert. Unter ihnen finden sich immer mehr und immer größere Pkw, die insbesondere in Städten ein Sicherheitsrisiko darstellen und den ohnehin knappen öffentlichen Straßenraum zunehmend beschränken. Der Anteil von SUV und Geländewagen in den Neuzulassungen liegt derzeit bei 40 Prozent. Auch die Anzahl der Pick-Ups auf deutschen Straßen steigt seit Jahren stark an.

**Bündnis Temporäre Spielstraßen**



mit freundlicher Unterstützung der Senatsverwaltung für Mobilität, Verkehr, Klima- und Umweltschutz:



Temporäre Spielstraßen sind eine Idee aus Berlin. Unser Mitglied Cornelia setzt sich seit Jahren dafür ein und hat auf einer Fachtagung „Recht auf Spielstraße“ am 27. 9. in München einen Vortrag gehalten.

Das Konzept, jeweils z.B. einmal wöchentlich eine Straße für Autos zu sperren und für Kinder und alle Anwohner als Oase zu öffnen, hat sich in Berlin rasch verbreitet. Es gibt schon 115 Spielstraßen, auf denen bisher fast 1400 Aktionen stattgefunden haben. Viele Tausend Ehrenamtliche haben dabei mitgewirkt.

Die Idee wurde von anderen Städten aufgegriffen, so gibt es in Bremen, Dortmund, Elmshorn, Freiburg, Hemer, Karlsruhe, Stuttgart, Trier ähnliches. In München wurde vor einigen Jahren das Konzept „Sommerstraße“ eingeführt. Einzelne Straßenzüge wurden während der Sommerferien für den Durchgangsverkehr gesperrt und die Bewohner konnten selber was machen. Nach meiner Beobachtung war das aber zu wenig. Es muss Akteure geben, die das Konzept erklären, erste Spielaktionen oder andere Gemeinsame beginnen und die die Leute rauslocken, damit man erkunden kann, was auf diesen Straßen überhaupt möglich ist. In „unserer Sommerstraße“ hat die Beratungsstelle Gesundheitsladen z.B. Patientenberatung mitten auf der autofreien Straße angeboten. Da haben dann auch Vorübergehende gefragt, wozu das sein soll und die freie Straße allmählich mit ihren Kindern bespielt.

## Werden sich Aktive finden?



Das Umweltfestival war immer ein großes und großartiges Ereignis. autofrei leben! hatte dort einen Infostand, auf dem Bücher, Broschüren, Tassen und T-Shirts auslagen. Ich sehe, dass wir dort dringend Nachwuchs brauchen. Meine Bitte an unsere alten Mitglieder: Werbt jetzt schon Nachwuchs an. Überlegt, ob wir genug Power auf die Beine bekommen, um wieder vor Ort zu sein. Welche Hilfestellung braucht Ihr?

Bisher haben wir noch keine Witzecke - ein Fehler  
 Dabei schreien manche Politik-Positionen geradezu danach:  
**Mit 200 km/h nach Hamburg**  
 Die junge Union hats erfasst: wir müssen Lebenszeit sparen. Auf der Seite maps.adac.de finde ich: Ohne verkehrsbedingte Umwege sind 7 Stunden und 54 Minuten als Fahrtzeit für die Strecke vom Startpunkt München zum Zielort Hamburg (794 Kilometer lang) und gleich darunter „Streckenlänge und Fahrtzeit von Hamburg aus nach München Sie hat insgesamt eine Länge von 794 km und für die Fahrtzeit sind 8 Stunden und 20 Minuten“  
 Die Junge Union zeigt klare Kante gegen Begrenzungen im Straßenverkehr. „Wir dürfen uns nicht ausbremsen lassen!“ Während andere Parteien diskutieren, ein generelles Tempolimit in Deutschland einzuführen, setzt sich die Junge Union auf ihrem Deutschlandtag dafür ein, Tempolimits auf Autobahnen zu reduzieren. Statt langsamer zu fahren, wollen die jungen Konservativen die Straßen ausbauen, um so Geschwindigkeitsbegrenzungen wegen Lärm, Stau oder Unfallgefahr überflüssig zu machen.  
 Man kann es sogar nachhören auf [https://www.focus.de/politik/deutschland-ohne-tempolimits-mit-200-von-hamburg-nach-muenchen-junge-union-will-autobahnen-ohne-ende\\_id\\_260432095.html](https://www.focus.de/politik/deutschland-ohne-tempolimits-mit-200-von-hamburg-nach-muenchen-junge-union-will-autobahnen-ohne-ende_id_260432095.html)

## VCD-M Debatte

Seit 2022 macht die VCD\_KG München Vortragsveranstaltungen, in Präsenz oder per Video, wo ein Thema vorgetragen und anschließend diskutiert wird.

Fuß- oder Radverkehr, ÖPNV, kinderfreundliche Stadt, Lärmschutz und

Luftreinhaltung, Citymaut und Stadtbau, Blick in andere Länder und die Frage, ob provokante Aktionen gegen den MIV okay sind, und weitere sehr konkret vorgestellt werden.

Dem Vortrag (welcher auf der Webseite [vcd-muenchen.de](http://vcd-muenchen.de) dokumentiert ist, schließt sich eine oft recht lange Diskussion an (nicht dokumentiert). Ich kann „Debatte“ sehr empfehlen.

## Freie Gehwege in München – Gehwegparken im Fokus!

*Obwohl recht kurzfristig angekündigt, konnten doch mehrere unserer Mitglieder bei dieser Debatte zuhören und zusehen.*

**autofrei leben!** unterstützt solche Aktionen und schließt sich gern Bündnissen an.

### Pressemitteilung des VCD München

München, 24. Oktober 2024.

In vielen Stadtvierteln Münchens sind zugeparkte Gehwege ein alltägliches Problem – mit Auswirkungen für Fußgänger\*innen jeden Alters, aber insbesondere Familien mit Kindern, Senior\*innen und Menschen mit Mobilitätseinschränkungen. Zu diesem Problem veranstaltete der VCD (Verkehrsclub Deutschland Kreisverband München) am vergangenen Donnerstag eine Debatte und stieß damit auf reges Interesse.

Als Referentin zu Gast war Stadträtin Sonja Haider, ÖDP, die das Thema Gehwegparken schon länger bearbeitet und Anfang des Jahres zu einer Demonstration dagegen aufgerufen hatte. So hatten sich im April der VCD mit weiteren Umwelt- und Verkehrsverbänden und dem Behindertenbeirat der Stadt München vor dem Münchner Polizeipräsidium eingefunden und für Recht und Ordnung, bzw. freie Geh- und Radwege demonstriert.

Zu den elf Forderungen der Verbände gehört, die Einhaltung der Regeln der Straßenverkehrsordnung proaktiv durchzusetzen und Gehwege als Schutzzone vollständig freizuhalten. Gehwege seien die Aufenthaltsbereiche, wo sich Fußgänger\*innen sicher aufhalten und begegnen können, wo Kinder radeln können und müssen, wo Platz sein muss für sich begegnende Rollstühle, Kinderwagen und größeren

Publikumsverkehr. Auch das Parken vor Kreuzungen und abgesenkten Bordsteinen solle unterbunden werden. Gerade wer mit dem Rollstuhl unterwegs ist, müsse aktuell häufig riesige Umwege in Kauf nehmen, weil Kreuzungsbereiche zugeparkt und dadurch unbenutzbar sind. Ein unhaltbarer Zustand aus Sicht der Verbände, des Behindertenbeirats und der ÖDP.

Sonja Haider konnte vom anschließenden Runden Tisch berichten. Neben den Delegationen der Verbände nahmen Polizei, Kommunale Verkehrssüberwachung, aber auch die Polizeiinspektionen aus den besonders belasteten Stadtgebieten und das Mobilitätsreferat daran teil. Der Bericht macht Hoffnung, dass das Thema und die Dringlichkeit bei den Gesprächspartner\*innen ankommt und in Maßnahmen mündet.

Trotzdem werden die Verbände weitere Aktionen und Veranstaltungen planen, die dem Thema verstärktes Gehör verschaffen sollen und das Unrechtsbewusstsein auf Seiten der Falschparkenden erhöhen soll. Als Vorbild könnten Aktionen dienen, die in anderen genauso geplagten Städten erfolgreich durchgeführt wurden. So wurden in Mailand von 2 000 Freiwilligen an einem einzigen Tag 64 000 behindernd geparkte Fahrzeuge aufgeschrieben. Bei der anschließenden engagierten Diskussion wurde deutlich, dass die Bereitschaft zu einer ähnlich großen Aktion auch in München vorhanden ist.

## Bespielbare Stadt Bewegung und sichere Schulwege

Der öffentliche Raum hat sich verändert. Zunehmend verschwunden sind zum Beispiel an den Grundstücksgrenzen die vielen kleinen Mäuerchen, die dazu einladen, darauf zu balancieren oder aber sich auch kurz auszuruhen. Eine Gelegenheit, die für Kinder die Wege interessant machte, ist so verschwunden.

Diese VCD Debatte verdeutlicht, wie die Verhältnisse im öffentlichen Raum das Verhalten beeinflussen.



Der Aufenthalt im öffentlichen Raum ist nicht nur durch Bewegung, sondern auch durch Stillstand gekennzeichnet. Die Beschäftigung mit ihren Wegen führt zu Raumansprüchen, die Autofahrer nicht kennen. Die beispielbare Stadt thematisiert einen Perspektivwechsel.

Referent: Prof. Bernhard Meyer, u. a. Sozialarbeiter und Diplom-Pädagoge an der Evangelischen Hochschule Darmstadt. Seit 40 Jahren beschäftigt er sich mit Spielräumen für die Langsamen (Kinder, Jugendliche, Beeinträchtigte, ältere Menschen) und engagiert sich besonders für deren Beteiligung an einer nachhaltigen Stadtentwicklung.

Mehr zu seiner Arbeit unter <http://www.bespielbare-stadt.de>

# Von einer, die ohne Auto ins Nachbardorf zog...

*Unser Mitglied Birgit schrieb:*

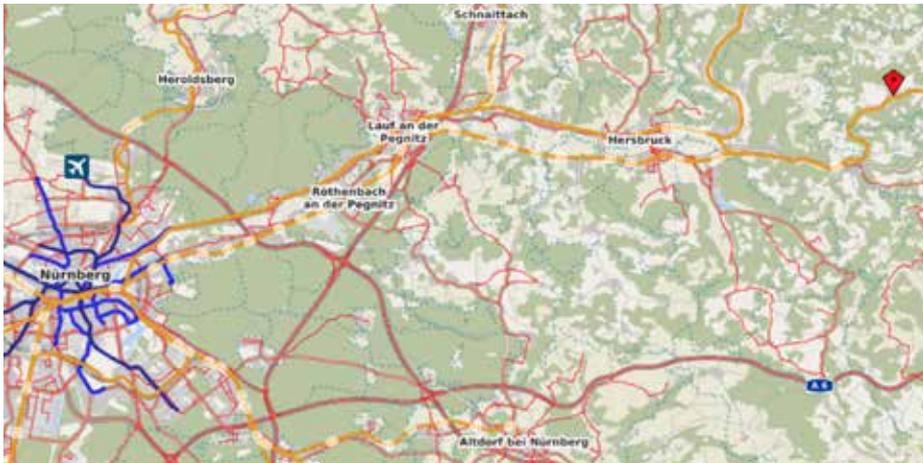
Ich möchte meine Mitgliedschaft bei autofrei Leben zum Jahresende kündigen.

Ich kann das autofreie Dasein hier im kleinen Dorf nicht so richtig leben und fahre ständig irgendwo mit. Wenn ich autofrei sein wollte, könnte ich praktisch mein Dorf kaum verlassen. Insofern ergibt die Mitgliedschaft für mich keinen Sinn mehr.

*Ich bat Birgit, etwas von Ihren Erfahrungen zu berichten und das hat sie extra für uns geschrieben.*



**Ich möchte niemals mehr woanders wohnen und ich möchte auch niemals einen Führerschein machen.**



Ich arbeite zu 100% im Homeoffice, wohne mit Mann und Hund in einem kleinen Häuschen. Mein Mann hat ein Auto und benötigt das auch beruflich.

Unser Hauptort ist Etzelwang in der westlichen Oberpfalz. Dort gibt es

- Bahnhof mit stündlicher (teilweise halbstündlicher) Anbindung nach Nürnberg (Fahrzeit: ca. 30min) und Amberg/Regensburg/Weiden. Die Züge fahren von sehr früh morgens bis spät abends....soweit so gut. ABER: die Züge sind mit einer sehr hohen Einstiegstreppe versehen, die noch dazu einen großen Abstand zum Bahnsteig aufweist. D.h. Einstieg für gehbehinderte Menschen quasi nicht möglich. Fahrräder können mit viel Mühe eingeladen werden, E-Bikes ohne Hilfe gar nicht. Abstellmöglichkeit für Räder am Bahnhof nur ungesichert vorhanden – Diebstahl und Vandalismus kommen vor.

- Freibad (im Sommer mit Pizzaservice)
- Bäckerei mit rudimentärer Lebensmittelversorgung und angeschlossenen Café. ABER: die Öffnungszeiten sind höchst kreativ und erschließen sich auch Einheimischen nicht.
- Getränkehandel
- Großes Neubaugebiet
- Arzt ca. 3km entfernt mit Zug zu erreichen
- Zahnarzt, ca. 3km entfernt, mit Zug zu erreichen
- Kleiner Netto-Laden ca. 3km entfernt, mit Fahrrad zu erreichen
- Kleinere Städte ca. 15km entfernt, mit Zug zu erreichen – dort sind dann weitere Ärzte, Apotheken, Hallenbad, Einzelhandel etc....vorhanden.

- Nürnberg mit Zug zu erreichen (Fahrkarte kostet einfach ca. 10 Euro.

Hier kamen wir von 2015 bis 2022 recht gut ohne Auto klar und auch ohne ständig mit jemandem mitzufahren.

Unser jetziger Wohnort ist ca. 2km entfernt (ohne Berg zu erreichen).

Hier gibt es:

- zwei bürgerliche Gasthäuser mit recht regelmäßigen Öffnungszeiten: vegetarische oder gar vegane Gerichte gibt es kaum bis gar nicht (weil nicht zu genießen....).

- Bushaltestelle mit Bus zum Hauptort unter der Woche in der Schulzeit ca. 5 Busverbindungen, zwei Vormittag, drei Nachmittag. In der Ferienzeit nur Rufbus. Am Wochenende Wanderbus

In diesem Ort wohnt es sich herrlich ruhig, landschaftlich wunderschön ge-

legen, Aussicht vom Balkon auf Wald und Felder.

**Seit ich hier wohne, schaffe ich es im Alltag nicht mehr, komplett ohne (Mitfahr-) Auto auszukommen.**

Mein Mann erledigt die Einkäufe, die zusätzlich zu unserer gelieferten Ökosteine notwendig sind.

Im Sommer ist es nicht problematisch, mit dem Rad zum Bahnhof zu fahren (ich habe mir privat eine sichere Abstellmöglichkeit organisiert, ansonsten würde auch diese Möglichkeit wegfallen). Meine Aktivitäten richten sich dann oft danach, wie gut mein Ziel vom dortigen Bahnhof zu erreichen ist, denn mit dem Klapprad zum Bahnhof, dieses dann die hohen Zugtreppen hinauf und wieder hinunter gestaltet sich für mich recht mühsam (bin jetzt auch schon 56 Jahre).

Sobald der Hund irgendwo mitkommen soll, benötigen wir das Auto, denn er weigert sich, die Zugtreppe zu benutzen.

Die Fahrt zu meinem Optiker (16km) dauert mit öffentlichen Verkehrsmitteln unter der Woche 1:47h. Die Rückfahrt ist nachmittags nicht mehr möglich. Oder ich nutze die Rad/Zug/Rad Kombination, wofür ich auch ca. 1,5h benötige plus Fahrgeld; die Strecke mit dem Rad dauert ohne E-Bike in hügeligem Gelände bei mir ca. 45min. Sollte das Wetter schlechter sein, sinkt die Radfahr-Motivation rapide ab und das Angebot meines Mannes, mich dorthin zu fahren (20min Autofahrt), steigt massiv an. Oft kann ich diesem Angebot nicht widerstehen.

Weitere Beispiele sind der naturheilkundlich orientiertem Arzt (15km)), in die Sauna, eine Freundin besuchen.....

**Als Fazit kann ich festhalten:**

wenn man ohne Auto im ländlichen Dorf leben will, muss man bereit sein, auf viele Dinge und Aktivitäten des heute üblichen Lebens zu verzichten.

Z.B. kann ich nicht bei einer Musikgruppe mitspielen, die abends 15km entfernt probt. Ich kann auch nicht im örtlichen Posaunenchor mitspielen, da

# Von denen, die ein Auto heirateten

man alle Noten plus sein Instrument zu jeder Probe mitnimmt, was für mein Fahrrad zu schwer ist.

Auto wird vorausgesetzt („Birgit, wir können Dich doch mitnehmen, wo ist das Problem?“).

Das Sommerfest meines Arbeitgebers 35km entfernt – nicht zu erreichen.

Regelmäßige Reitstunden – 20km - ohne öffentlichen Nahverkehr.

Konzert abends in der nächsten Kleinstadt (16km);

Saunabesuch (16km) bei gutem Wetter mit dem Rad sehr anstrengend, bei schlechtem Wetter mit den Offis nicht realistisch.

Das einzige leicht erreichbare autofreie Vergnügen ist das Freibad und die schöne Umgebung zu erwandern.

Ohne die heutigen Internet-Möglichkeiten (meine Bank – 6km – hat nur Montag und Donnerstag auf) mit online-Banking, online-Bücherei und mehr oder weniger ethisch korrekten Einkaufsmöglichkeiten wäre das Dorfleben ohne Auto wirklich sehr armselig.

So ist es eine Entscheidung, die ich getroffen habe, und – siehe oben – auch nicht bereue, aber es funktioniert nur durch meine spezielle Situation mit den entsprechenden Möglichkeiten. Hätte ich jüngere Kinder oder auch nur einen Arbeitsplatz zu dem ich regelmäßig gehen müsste, wäre die Situation kaum zu realisieren.

Und ich wohne immer noch einigermaßen günstig, es gibt noch mehr Dörfer hier, die sind weitere 2, 5 oder 8 km von unserem Bahnhof und unserem Supermarkt entfernt und haben noch weniger Busanbindung.

Was mich wirklich immer wieder betroffen macht, ist allerdings die Einstellung der Leute, dass ein Auto doch was Gutes und Erstrebenswertes ist und keine Notwendigkeit gesehen wird, warum darauf verzichtet werden sollte und dass in Familien pro Familienmitglied mindestens ein Auto vorhanden ist.

Liebe Birgit, vielen Dank für deinen ausführlichen Bericht. Da stecken Warnung und gute Tipps drin.

Gelegentlich erreichen mich Nachrichten wie diese:

Sehr geehrte Frau Preuss-Bayer, nachdem ich jahrzehntelang autofrei gelebt habe, lebe ich nun in einem Haushalt mit Auto, das ich auch gelegentlich mitnutze. Daher erkläre ich erst einmal meinen Austritt aus dem Verein autofrei leben e.V., werde aber den bisherigen Vereinsbeitrag gerne als jährliche Spende weiterlaufen lassen.

<><><>

Hallo beisammen, ich habe den Dauerauftrag gekündigt und möchte aus dem Verein austreten, weil meine Frau ein Auto angeschafft hat, mit dem ich auch ab und zu fahre.

Dazu schrieb unser Mitglied Josef:

Liebe Gunhild, Wenn's mein Verein wäre, würde ich so jemand nicht einfach gehen lassen, nur weil seine Frau ein Auto gekauft hat. Aber vielleicht habt Ihr das ja schon gemacht.

Viele Grüße, Josef

<><><>

Liebe Gunhild, liebe Freundinnen und Freunde, hiermit erkläre ich meinen Austritt aus dem Verein autofrei leben! In den letzten Monaten ist die Autonutzung (Mieten, Ausleihen) bei uns zum Regelfall geworden und stellt somit keine b... (Mail endete hier)

<><><>

Liebe Gunhild, der Schritt aus dem Lager der autofreien Menschen ist mir nicht leicht gefallen. Aber zu autofrei leben! gehört ja auch die Konsequenz des Handelns. Lasse uns mal in Ruhe telefonieren oder

Skypen - ich bin ja nicht aus der Welt und gehe auch nicht im Zorn.

Lieber H, Ich weiß nicht, was Dich zu diesem Schritt bewogen hat, aber wenn sich Euer Leben wieder ändert, bist Du als Mitglied auch gern wieder bei uns willkommen.

Die Erfahrung, etwas nicht mehr zu können oder zu wollen, was Du über so viele Jahre so engagiert vertreten hast, wie fühlt die sich an?

Irgendwann wird der Umbau fertig sein und Ihr könnt neue Möglichkeiten erforschen, wie man sich auf dem Land bewegt.

Zieht Ihr denn ganz aus der Stadt weg?

Gruß Gunhild

## Diskussion

Liebe Mitglieder und Interessierte an unserem Verein, ich denke, das ist eine gute Gelegenheit, um die Bedingungen einer Mitgliedschaft einmal genauer unter die Lupe zu nehmen.

Ich glaube, Car-Sharing-Nutzung ist für die meisten okay, sind wir da wirklich einer Meinung? Heißt „autofrei leben“ auch, dass die restliche Familie autofrei leben muss?

Ich erinnere mich an einen Beitrag bei der ersten Sitzung, die ich miterlebte. Da sagte eine Frau: Ich lasse mich auch von niemandem mitnehmen, denn das wirkt wieder so, als könne ich nicht ohne Auto auskommen und ist ein Ablass für den Autobesitzer.

Vielleicht hilft uns hier ein Blick in die Satzung:

### § 2 Zweck und Aufgaben

(1) Der Verein dient der Volksbildung und dem Umweltschutz. Dieser Satzungszweck wird verwirklicht, insbesondere durch Bildungsveranstaltungen, Verbreitung von Informationen und Förderung umweltfreundlichen Verhaltens.

(2) Aufgabe des Vereins ist es, zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs beizutragen, unnötige Mobilität zu vermeiden und die Nutzung und Verbesserung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zu fördern. Damit werden insbesondere die Ziele, die die Vereinten Nationen 1992 auf dem Klimagipfel in Rio de Janeiro für diese Bereiche beschlossen und mit der Agenda 21 formuliert haben, angestrebt und unterstützt.

(3) Als freiwillige Vorleistung bei diesen Bemühungen besitzen die Mitglieder keinen eigenen Pkw und nutzen ein ihnen ggf. zugängliches Auto nur im dringenden Ausnahmefall.

(4) Darüber hinaus kann der Verein auch andere Aktivitäten ergreifen, die dem Satzungszweck dienen.

# Mächtige Gegner erfordern große Bündnisse Wir sind dabei und wir zeigen uns

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Reiter,  
sehr geehrter Herr Bürgermeister Krause,  
sehr geehrte Frau Bürgermeisterin Dietl,  
sehr geehrte Münchner Stadträtinnen und Stadträte,  
wir, die Unterzeichnenden, wollen die kurzfristig dem Stadtrat vorgelegte Entscheidung zum „Verbleib der IAA MOBILITY in München“ als Anlass nehmen, aus unserer Sicht die Planung zu bewerten. Es sind mehrere gravierende Punkte, die von uns sehr kritisch gesehen werden.

Wir sehen die Verfügbarkeit des Open Space in der Innenstadt als eine drastische Beeinträchtigung für die Anwohnenden in der Nutzung des öffentlichen Raums. Besonders der Rad- und Fußverkehr ist durch die IAA MOBILITY für mehrere Wochen stark eingeschränkt – und damit gerade die nachhaltigste Form der Mobilität. Auch Tourist\*innen und Gewerbetreibende werden eingeschränkt. Die in der Presse aufgegriffene Argumentation des Veranstalters, ohne die Nutzung des Open Space ein Abhalten der IAA MOBILITY als unmöglich zu bezeichnen, ist eine völlig unsachliche Behauptung. Es darf nicht sein, dass in der Innenstadt in großem Stil Werbung für die Automobilbranche gemacht wird zu Lasten derer, deren Interesse an der Nutzung dieser

Räume nicht primär kommerziell ausgerichtet ist.

Es erstaunt, dass für die Bewerbung für weitere Jahre IAA MOBILITY in München allein die Vorlage des zuständigen Referats als Grundlage dient. Da Mobilität und Umwelt- und Klimaschutz für München eine herausragende Rolle spielen, wäre eine breite Beteiligung der Öffentlichkeit in der Vorbereitung der Entscheidung sehr hilfreich gewesen.

Wir sehen die Behauptung in Kapitel 7 der Sitzungsvorlage, „Klimaprüfung“, als nicht stichhaltig an. Sie lautet: „Ist Klimaschutzrelevanz gegeben: Nein“. Das RKU mit seiner Expertise zu Klimafragen muss eingebunden sein!

München, das sich mit so viel Einsatz und auch Öffentlichkeitsbeteiligung Konzepte für die Zukunft von Altstadt und Innenstadt erarbeitet. München, das mit der Mobilitätsstrategie 2035 und den zugeordneten, nur zum Teil schon vorliegenden Teilstrategien so wertvolle Pläne für eine Neugestaltung der städtischen Räume hat, mit einer gerechteren Verteilung der verfügbaren Flächen. Die IAA größtenteils in der Innenstadt zu veranstalten passt da überhaupt nicht dazu.

Wenn praktisch alle größeren Freiflächen der Innenstadt für den Open Space der IAA MOBILITY zur Verfügung

stehen, so bleibt kein angemessener Platz für kritische Proteste. Dies stellt eine nicht akzeptable Einschränkung der bürgerlichen Rechte dar.

Wäre es nicht besser, viele Touristen das ganze Jahr über anzuziehen, weil München so viel Lebensqualität bietet? Weil Plätze und Straßen zum Verweilen auffordern? Weil das überall sichtbare und spürbare Grün so angenehm ist? Weil der öffentliche Nahverkehr toll funktioniert? Ja, auch hierfür ist noch viel Arbeit nötig, aber sie ist dort besser investiert als in die Werbung für mehr Fahrzeuge.

Die aufgeführten Punkte sind, angesichts der knappen Zeit, nur ein kleiner Ausschnitt aus all dem, was an Kritik am Verbleib der IAA MOBILITY in München, und hier speziell an der weiteren Nutzung der Freiflächen der Innenstadt als Open Space, angebracht ist. Wir bitten Sie alle, die Argumente für die wirtschaftliche Bedeutung der IAA MOBILITY hinter die Bedenken aus der Münchner Bevölkerung zu stellen. Diese sind auch in den Anträgen von BA1 (Altstadt-Lehel) und BA3 (Maxvorstadt) klar ausgesprochen. Entscheiden Sie sich gegen eine weitere Nutzung der innerstädtischen Freiflächen. Die Bürger\*innen der Stadt werden es Ihnen danken.

Mit freundlichen Grüßen



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. Unser Buch dürfen wir nun ohne Ladenpreisbindung verkaufen. 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)

## 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 Körperschaftsteuer 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 Einzahlungs- oder Überweisungsbeleg an. Spender und Empfänger müssen daraus 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.

## Unser Buch

Hier noch Werbung für das Buch „Besser leben ohne Auto“, als Geschenk für Mitglieder. und zum Verkauf an Infoständen.



## 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 vom Team von autofrei leben! e.V.

Gunhild, Markus, Karin, Samuel, Andrea und Stefanie

- 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 Zickendahl, Andreas Kegreis, Samuel Barth
- Registergericht: Amtsgericht
- Stadtroda (VR 210471)