



*Verkehrswende wagen
-
With a little help from
our Friends klappt das*

Mitgliederrundbrief 2-2021

Verkehrswende wagen!
Mit Demos, Flugblättern und Fachveranstaltungen.
Und ganz einfach mit unserer Art zu leben.

Außerdem Termine, Hinweise, Berichte
Einladung zum Gespräch per Video oder Telefon
Vereinsinfos

Vereinsinformationen in Zeiten des Widerstandes

Liebe Mitglieder,

Corona ist nicht vorbei. Aber während wir voller Ungewissheit, Sorge, Wut über die Lockdowns und Trauer um Verstorbene auf das Virus gestarrt haben, hat sich eine andere, viel größere Krise verschlimmert.

Der Klimawandel schreitet voran. Dieses Jahr hat es sogar in Kanada gebrannt und mehr denn je rund ums Mittelmeer. Und bei uns eine Sintflut gegeben.

Ein Arbeitskreis in München hat ein Hitzeschutzkonzept* für München geschrieben, der Fokus lag und liegt dabei auf der Gesundheit. Nicht nur Alte, Vorerkrankte, Kinder, sondern auch Menschen, die körperlich schwer arbeiten, Menschen, die in überhitzten Stadtteilen wohnen, Wohnunglose, unsere Gesundheitsarbeiter/innen, die in stickigen Räumen den ganzen Tag Schutzkleidung tragen müssen, sind einem erhöhten Hitze-Risiko ausgesetzt.

Grün statt Asphalt in den Städten! Und Grün im ganzen Land. Keine weiteren Straßen durch die noch verbliebenen alten Wälder! Schützt das Bestehende statt mit ein paar windigen „ökologischen Ausgleichsmaßnahmen“ Naturschutz vorzutauschen. Und wo man um neue Wohn- und Gewerbegebiete nicht herumkommt, so sparsam erschlossen und autofrei wie möglich. Siedlungs- und Verkehrspolitik, Landesplanung und Agrarpolitik müssen das zum Maßstab machen.

Warum lässt die Regierung die Kohle-, Auto-, Fluglobby unsere Zukunft versauen? Wir wissen doch, die Gesundheit des Planeten Erde und unsere Gesundheit wird von ihnen zertreten.

Warum? Damit sie wiedergewählt werden? Von Menschen, die meinen, wer ihnen ein kurzfristiges „weiter so“ anbietet, würde ihre langfristige Zukunft sichern.



Dieses Bild ist keine Werbung für eine pferdemobile Verkehrspolitik. Zumindest nicht, wenn das Pferd dem königlichen Herrenreiter vorbehalten ist.

Das Bild entstand, weil wir unser Demonstrationsrecht bei der IAA verteidigen. Einige Äste der Sternradfahrt am 11.9. sollen über Autobahnabschnitte gehen. Das will man uns nicht zugestehen. Nun ist vom ADFC Klage eingereicht worden.

Miteinander reden

Wir Menschen bei autofrei leben! haben es schon lang erkannt, dass wir die Umwelt nur dann in einem für das uns umgebende Leben und uns bewohnbaren Zustand erhalten können, indem wir dem hemmungslosen Verbrauch von Luft, Wasser, Boden und allen Gütern der Erde entgegen treten. Wir haben dabei mit einem symbolträchtigen Gegenstand begonnen: dem Auto.

Das Auto wurde uns seit Hitlers Kraftdurch-Freude-Wagen als Versprechen auf Freiheit verkauft. Die Gehirnwäsche hat gewirkt.

Aber: Die vielen 100 Euro pro Monat, die ein Auto kostet, sind ebenso wenig Freiheit wie die Zeit, die wir griesgrämig im Stau oder auf Parkplatzsuche verbringen.

Freie Menschen sollten - meine ich - fröhliche Menschen sein, aber größere Wutnickel und aggressivere Mitbürger finden sich kaum als vor einer Parklücke oder wenn ein Radfahrer es wagt, die Straße zu benutzen und nicht den Gehsteig.

Damit der Kontakt im Verein nicht abreißt und alle Mitglieder die Gelegenheit haben, sich auszutauschen, ist eine Telefon- oder Videokonferenz möglich. Ich schlage ein paar Termine vor, abwechselnd vormittags und abends, damit viele die Gelegenheit haben, daran teilzunehmen.

Für eine Videokonferenz schlage ich den Abend vor der IAA vor:

- **Mo. 6. Sept., 19:30 - 21:00 h** und direkt nach der IAA
- **Mo. 13. Sept., 19:30 - 21:00 h**
Einwahldaten <https://meet.fmuc.net/autofrei-leben-Aktiventreff>

Wer sich nicht einwählen kann, bitte mich vorher privat anrufen 089-533271. Wenn ich nicht daheim bin, hinterlasst bitte eine Adresse oder Telefonnummer für meinen Rückruf.

Liebe Autofreie auf dem Land:

Wir brauchen Eure Erfahrung. Auf dem BUVKO wollen wir einen Workshop machen, wie man autofreies Leben in Stadt und Land besser ermöglichen kann.

Internationale Automobilausstellung im Schafspelz 7.-12. September in München IAA-Mobility

„Hund' san's scho" - täte man in Bayern sagen. Deswegen gibt es jetzt den Namenszusatz „Mobility“ und eine Frau darf auf dem Podium über „Diversity - Female Leadership in Mobility“ referieren.

Natürlich wollen sie weiterhin dicke Autos mit hohem fossilem Verbrauch verkaufen, die bringen die beste Gewinnmarge. Und das Geld brauchen sie ja auch, um die E-Autos zu produzieren. Und E-Auto ist ja nachhaltig (Amen). So nachhaltig, dass aus Steuergeldern hohe Subventionen für

den direkten Kauf ebenso wie für die Ladeinfrastruktur gezahlt werden. Lest dazu den Artikel von Helge Peukert.

Aber auf der IAA werden sie uns noch viel mehr Frömmigkeit zeigen. Autonomes Fahren ist nachhaltig, und 50 Fahrradhersteller dürfen auch kommen, um die Messehallen zu füllen.

Wer sehen will, was sich im Segment Fahrräder tut, sollte lieber auf die Spezi gehen (autofrei leben! bietet sogar die Möglichkeit, gegen einen halben Tag Infostanddienst kostenlos teilzunehmen)



Wir werden die Zeit nutzen und Gegenentwürfe vorstellen, eine umweltfreundliche Mobilität, die niemanden ausschließt, weder wegen Armut noch weil er in der Provinz lebt. Eine Mobilität, die zur Gesundheit beiträgt.

- Beim Kongress KonTra-IAA will autofrei leben! anbieten:

Autofreie Quartiere in der Stadt, autofreie Mobilität auf dem Land, was geht, was braucht es noch dazu?
10.9. 13:30-15:30 EineWeltHaus

Für persönliche Teilnahme ist Anmeldung erforderlich!

Es wird auch online übertragen

Gunhild PreußBayer/„Wohnen ohne Auto“ München, Autofrei leben! e.V.
Mäx Schwörer / Autofrei leben e.V.

- Was, wenn es im Dorf weder Laden noch Arzt gibt? Wie sind Autofreie auf dem Land mobil, was machen Kinder und alte Leute? Welche Verbesserungen braucht es, damit Menschen ohne Auto oder Führerschein mobil sind und andere ihr Auto abschaffen können? Beispiele für Erfolge und Misserfolge, Wie setzt man die nötigen Veränderungen durch,

Bestehende autofreie und autoreduzierte Projekte werden vorgestellt. Wie konnten sie entstehen, welche Hürden mussten sie überwinden oder woran sind sie gescheitert, wie entwickeln sie sich langfristig, was können wir für neue Projekte daraus lernen.

Und zur Vorbereitung erbitten wir Erfahrungsberichte von Euch.

Vielleicht hilft Euch der Fragebogen
Seite 9



Kongress für
transformative Mobilität
KONTRA
IAA

<https://kontra-iaa.org>

KonTra IAA Kongress für transformative Mobilität 9.–10. September 2021 / München

Zur Internationalen Automobilausstellung IAA 2021 richten wir am 9. und 10. September in München den Alternativgipfel „KonTra IAA – Kongress für transformative Mobilität“ aus. Der Kongress versteht sich als Teil der Gegenaktivitäten zur IAA. Mit KonTra IAA bringen wir die notwendige inhaltliche Debatte über Ziele, Inhalte und Durchsetzungsmöglichkeiten einer klimagerechten Mobilitätswende voran. In 8 Podien/Foren und über 30 Workshops geht es um neue Mobilitätskonzepte, die Konversion der Autoindustrie und Umsetzungsstrategien. Kontra IAA findet im Feierwerk und im EineWeltHaus statt.

Drei inhaltliche Säulen

Konzepte

für klima- und sozial gerechte Mobilität sowie Stadt- und Verkehrsplanung

Konversion

der Autoindustrie aus nationaler und internationaler Perspektive

Stand und Perspektive

der Bewegung für eine Mobilitätswende von unten
Träger*innenkreis

Träger*innenkreis

Zu den Organisator*innen der KonTra IAA gehören das globalisierungskritische Netzwerk Attac Deutschland, Attac München und Attac Rosenheim, die Initiative „autofrei leben!“, der BUND Naturschutz in Bayern, Changing Cities, das Institut für sozial-ökologische Wirtschaftsforschung (ISW), der Kurt-Eisner-Verein für politische Bildung in Bayern, die Naturfreunde Deutschlands sowie die Rosa-Luxemburg-Stiftung.



Pressemitteilung des Bund Naturschutz München

Träger und Unterstützer der Demo:



Blockadehaltung des KVR stoppt Verkehrswendeprojekt

AUS für Kooperationsprojekt zur Verkehrswende - BN gibt über 33.000 Euro Fördergeld zurück.

(21. Juli, 2021) Wie schön hätte es diesen Sommer auf dem Stachus werden können: Der BUND Naturschutz (BN) in München hatte geplant, von Mitte Juli bis Mitte September den Stachus zu einem Ort des Austauschs und der Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern rund um die Verkehrswende zu machen. Dort sollten Veranstaltungen stattfinden, Projekte präsentiert werden und Menschen miteinander über konkrete Ideen diskutieren können. Doch mit größtem Bedauern muss der BN in München dieses Mitmach- und Erlebnisprojekt zur Verkehrswende auf dem Stachus absagen.

Die Entscheidung war umso bitterer für die Verantwortlichen, als das seit Monaten vorbereitete Großprojekt eigentlich auf einem guten Weg war. ... Erst kürzlich entschied eine Jury u.a. aus Stadtratsmitgliedern, das Vorhaben des BN ebenfalls aus dem Topf für Projekte rund um den städtischen Mobilitätskongress zu fördern.

„Trotz monatelanger Gespräche und trotz klarem politischem Auftrag aus der Vollversammlung vom 27. Januar dieses Jahres war das Kreisverwaltungsreferat letztlich nicht bereit, das Projekt für mehr als nur 14 Tage auf dem Stachus zu genehmigen, da die städtischen Richtlinien dies nicht vorsehen würden. Allerdings sehen die städtischen Richtlinien auch nicht vor, dass für eine Automesse praktisch alle großen öffentlichen Plätze in der Innenstadt belegt werden. ... Dem Anspruch der IAA, auf die öffentlichen und meist autofreien Plätze in der Altstadt zu gehen und nach einer bevorrechtigten Spur zwischen Messe und Innenstadt wird im Wesentlichen entsprochen. Doch ein im Verhältnis dazu winziger Begegnungsort auf dem Stachus ist laut KVR nicht möglich... Freie Fahrt gilt nur für das Auto, nicht aber für alternative Mobilitätsentwürfe.“, erläutert Martin Hänsel, stellvertretender Geschäftsführer beim BN in München.

...Wenn trotz breiter politischer Unterstützung ein Thema ohne echten fachlichen Grund von einem Referat blockiert werden kann, ist es kein Wunder, wenn ein Riesenthema wie die Verkehrswende gemessen an den Anforderungen des Klimawandels nur in Trippelschritten vorankommt. Irritierend ist aus Sicht des BN zudem, dass das KVR den von ihm angebotenen kurzen Zeitraum als ausreichend beurteilte, um die vom BN verfolgten Ziele zu erreichen. Wie das KVR zu dieser aus BN-Sicht unzutreffenden Beurteilung kommt, ist für den BN nicht nachvollziehbar. Mit knapp 90 Kooperationspartnern war der BN in Kontakt, viele hatten bereits eine Beteiligung zugesagt oder waren in konkreten Abstimmungsgesprächen.

... Natürlich werden wir die insgesamt 33.500 Euro Fördergelder aus dem Mobilitätsreferat und den Bezirksausschüssen nicht in Anspruch nehmen, sondern zurücküberweisen, sofern das Geld bereits bei uns eingegangen ist. Weh tut allerdings, dass die über 20.000 Euro vom BN finanzierten Personalkosten, die bisher bereits in die Vorbereitungen geflossen sind, nun völlig umsonst waren.“...

Aus Sicht des Verbands der Automobilindustrie (VDA), dem Veranstalter der IAA, ist es sicher ein Erfolg, dass das Verkehrswendeprojekt der Münchner Bürgerinnen und Bürger nicht stattfindet. Für die Münchner Verkehrswende und die Zusammenarbeit der Stadt mit ihren eigenen Initiativen aber ist dies fatal und bedeutet einen großen Rückschritt und Vertrauensverlust. Wenn der Messezirkus des VDA im Herbst weitergezogen ist, muss die Stadt mit den Bürgerinnen und Bürgern wieder an einer Verkehrswende arbeiten, die den Namen verdient und sich nicht nur im Wesentlichen als Wechsel vom Verbrennungs- zum Elektromotor versteht. Der BN hofft, dass bis dahin nicht mehr Einzelmeinungen in der städtischen Verwaltung dieses so wichtige Projekt ausbremsen können.

... www.bn-muenchen.de/living-city/lab/

Demo am 11. Sept.



#aussteigen aus der Autoindustrie

Machen wir uns auf die Socken, treten wir in die Pedale! Kommt nach München!

Vor zwei Jahren in Frankfurt ging es heftig zu. Hatten die Ausrichter der IAA gehofft, dass die Stadt München und ihre Bürger duldsamer sind?

Was hat die Stadt doch alles an Geschenken für die IAA bereitgestellt.

Man erzählt uns was von nachhaltiger Mobilität: der **1. Münchner Mobilitätskongress** - in Abstimmung mit der IAA! Das schnell von 7. und 8. September auf 4 Tage erweiterte Programm ist vielleicht auch ein versuchter Schlag gegen den Alternativkongress, der am 9. und 10. September stattfinden wird.

Die Stadt (und das Land Bayern) haben **ihre schönsten Plätze in der Innenstadt** für Außendarstellungen der IAA reserviert.

Eine **Autobahnspur extra** für die IAA. Aber unserer Demo will man den Weg über die Autobahn verbieten.

Kommt und erlebt, wie es sich da raddelt, wo man weder Schlaglöcher noch Baumwurzeln fürchten muss, wo ausreichende Breite zur Verfügung steht. Die Autobahnen sind von unser aller Steuern bezahlt.

www.iaa-demo.de

Argumente

Es grünt so grün in den Wahlprogrammen? Das Beispiel der E-Mobilität

Prof. DDr. Helge Peukert, Universität Siegen I.

Ich wurde gefragt, ob ich mir nicht einmal die Wahlprogramme der Parteien hinsichtlich Klimaschutz anschauen wolle. Ich fand dies zunächst ziemlich sinnlos, da man viel versprechen kann, die Programme kaum jemand liest (sonst würden nur Gutverdiener CDU wählen) und man sich die Rundumschläge an Verlautbarungen zu allen möglichen Themenbereichen sowieso kaum merken kann. Webinare der Grünen zur E-Mobilität und dem Green Deal der EU, an dem auch ein Vertreter von Daimler sehr „harmonisch“ eingebunden wurde, erweckten bei mir den Eindruck, dass selbst die Grünen mittlerweile gegenüber der Automobilindustrie mit einer Abschaltvorrichtung hinsichtlich Kritik gegenüber den Autokonzernen auftreten. Warum sollte man nicht einmal einen Blick in die Wahlprogramme werfen, um zu sehen, ob dieser Eindruck trügt und wie die anderen Parteien zur E-Mobilität stehen?

www.bundestagswahl-2021.de/wahlprogramme/

Im Folgenden soll nur die Haltung der Parteien gegenüber der E-Mobilität untersucht werden, die aus meiner weiter unten begründeten Sicht das Paradebeispiel einer absolut verfehlten neuerlichen Technikverfallenheit ist, die sich bei Parteien, Industrie und Konsumbürgern im Zuge der Herausbildung einer grünen GroKo-„Avantgarde“ durchzusetzen anspricht. Die Durchsetzung der E-Mobilität wird in der Forschung, der öffentlichen Infrastruktur und einer Investitionsoffensive der (Finanz-)Industrie zu einer Pfadabhängigkeit führen, die den Klimanotstand verschärft und von der Notwendigkeit einer den Ressourcenverbrauch einschränkenden Postwachstumsökonomie bisher absolut

erfolgreich und nicht zuletzt dank eines steuerlich auch noch absetzbaren Dauerwerbeterrors für E-Mobilität ablenkt.

Doch was steht nun zur E-Mobilität in den Wahlprogrammen (wobei darauf hinzuweisen ist, dass hier nur ein kleiner Ausschnitt der Programme zum Verkehr Erwähnung findet)?

Die AfD tritt, auf den ersten Blick vorbildlich, für den Erhalt heimatlicher Wälder ein, in denen keine Windkraftanlagen gebaut werden sollen, und sie weist auf die mangelnden Stromkapazitäten und die hohen Umweltbelastungen bei der Batterieproduktion hin. Leider erfolgen diese Aussagen im Rahmen einer letzten Leugnung des Klimawandels, und die AfD ist pro Braunkohle, pro Verbrennungsmotor, pro Atom und contra jegliche „Planwirtschaft“ des Green Deals der EU.

Die FDP ist zwar für den Ausbau der (Schnell-)Ladesäulen, aber gegen Kaufprämien und für einen europaweiten CO₂-Emissionshandel des gesamten Verkehrssektors.

Technologieoffenheit ist Trumpf, auch Flugtaxis gehören dazu. Von Begrenzungen des Verkehrs oder präzisen Minderungsangaben ist außer dem wohlfeilen Bekenntnis zu den Pariser Klimazielen keine Rede.

Die CDU bekennt sich zum 1,5-Grad-Ziel, ist aber gegen Tempolimits und Dieselfahrverbote.

Technologieoffenheit ist auch für sie der Leitwert, schließlich soll ihr zufolge der „Automobilstandort Deutschland gesichert“ werden.

Auch für die SPD soll „die Automobilindustrie Leitindustrie bleiben“, aber sie tritt für einen Umweltbonus und ein Tempolimit ein und will bis 2030 15 Millionen E-Mobile auf deutschen Straßen sehen.

Die Grünen gestehen zu, das Auto werde für viele weiterhin wichtig sein, sie wollen aber u. a. bis 2030 die Fahrgastzahlen des ÖPNV um 50 % erhöhen und alsbald Tempolimits einführen. Ab 2030 sollen nur emissionsfreie Fahrzeuge zugelassen werden, und ihr Anteil soll dann wie bei der SPD bei 15 Millionen Fahrzeugen liegen, um einen klimaneutralen Autoverkehr und das 1,5-Grad-Ziel zu erreichen. Und mit gewisser Kaufförderung unterstützte „klimafreundliche Autos“ sollen einhergehen mit einem flächendeckenden Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Die Linke spricht sich gegen Kaufprämien und für den weitgehenden Übergang zum öffentlichen Verkehr aus. Elektro-Autos (EA) sind im Prinzip nur für Handwerker und als (öffentliche) Einsatzfahrzeuge auf den Straßen vorgesehen.

Der ÖPNV soll hierzu unterstützend kostenlos sein, und es soll Tempolimits (120/80/30) geben.

Neben der Linken ist nur die ÖDP für eine eindeutige Begrenzung des PKW-Verkehrs. In Städten gilt maximal ein Drittel bis 2035 als Zielwert im Rahmen eines von der ÖDP geforderten allgemeinen Stopps des Wachstumszwangs.

Der kürzlich vorgestellte, vorläufige Vorschlag der EU-Kommission (Fit for 55), der bereits innerhalb der Kommission sehr umstritten ist, sieht derzeit einen Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor bis 2035 vor. Die Flottenemissionen sollen bis 2030 um 55 % reduziert werden, und für jedes Gramm zu viel fallen 95 Euro Strafe pro Fahrzeug an. Allerdings: Der individuelle Grenzwert eines Neuwagens orientiert sich am Fahrzeuggewicht.

Schwerere Autos dürfen mehr CO₂ ausstoßen. Ferner werden Modelle wie EA mit weniger als 50 g/km bis 2022 mehrfach angerechnet, und Produzenten von Luxusautos wie McLaren und Aston Martin sind als Hersteller mit unter 1000 Neuzulassungen pro Jahr von Strafzahlungen ausgenommen.

Fragen wir vorab: Mit welchem Zielwert ist das Plädoyer für E-Mobilität eigentlich zu vergleichen? Hierzu eine

ganz kurze Restbudget-Bestimmung: Laut dem IPCC-Bericht standen ab 2018, um mit einer Wahrscheinlichkeit von lediglich 67 % die Zielmarke von 1,5 Grad Erwärmung einzuhalten, weltweit nur noch 420 Gigatonnen (Gt) CO₂ zur Verfügung. Berücksichtigt man von den Treibhausgasen dazu noch Lachgas und Methan, so ist das Restbudget von 80 Gt inzwischen im Jahr 2021 aufgebraucht, da weltweit pro Jahr zwischen 35 und 40 Gt anfallen. Uns steht das Wasser also mindestens bis zum Hals.

Wie sieht die Bilanz zur E-Mobilität aus, da Syfuels (synthetische Kraftstoffe) und Wasserstoff sich für PKW prinzipiell nicht eignen?

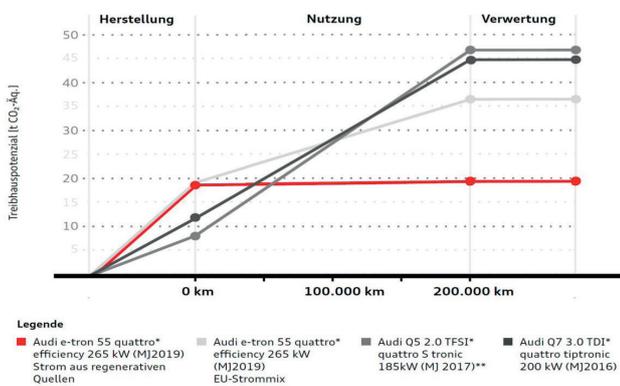


Schaubild aus dem Nachhaltigkeitsbericht von Audi (wobei man davon ausgehen darf, dass das Unternehmen sich sicher keiner übertriebenen Angaben zu den anfallenden Emissionen schuldig macht)

Was kann man dem Schaubild entnehmen? Bei der Herstellung eines EA werden fast doppelt so viele Emissionen freigesetzt wie beim Diesel, nämlich fast 20 Tonnen. Hieran dürfte sich in Zukunft nicht allzu viel ändern. Bei 15 Mio. angepeilten Fahrzeugen bis 2030 macht dies 20 x 15 Mio. EA = 300 Mio. Tonnen Umweltbelastung.

Zum Vergleich:

Der Gesamtausstoß Deutschlands betrug 2020 etwa 739 Mio. Tonnen und für 2030 sind laut Deutschem Klimaschutzgesetz 438 Mio. Tonnen angepeilt. Der PKW Bestand in Deutschland liegt bei 48 Mio. Fahrzeugen. Nehmen wir optimistisch eine Halbierung an, die dann angesichts des momentanen paradoxen Ausbaus zahlreicher

Autobahnen freie Fahrt haben, ergeben sich 20 x 24 Mio. = 480 Mio. Tonnen. Derzeit gibt es pro Jahr fast 3 Mio. Neuanmeldungen; das wären 60 Mio. Tonnen, sofern es sich nur um EA handeln würde und man hier nur die Emissionen bei der Herstellung einbezieht. Doch diese langen schon als erster Hinweis auf die problematisch hohe Emissionsmenge, wobei z. B. von den Umweltkosten der Lithiumgewinnung und der Entsorgungsfrage der Batterien ganz abgesehen wird.

Die Entsorgungsfrage ist überhaupt interessant: Wenn jetzt die grüne Abwrackprämie eingestrichen wird: Was passiert dann eigentlich mit den Gebrauchtwagen? Diese landen häufig in Bulgarien oder in Nigeria, wenn sie nicht hierzulande als Zweitfahrzeuge dienen. Dort wird als Erstes der Kat ausgebaut, der separat am besten zu verkaufen ist. Die ausrangierten Fahrzeuge fahren dann noch mal gut und gerne 100.000 km oder mehr ohne Kat herum, obwohl in Bulgarien eigentlich verboten. Ein (ohnein problematisches) Verschrotungs- oder Exportgebot zumindest bei Bezug der Prämie gibt es nicht. Das Managermagazin (Ausgabe 7/2021) listet die trotz solcher Regelungslücken erheblichen Milliarden subventionen auf, die an die Autoindustrie vonseiten der EU, des deutschen Staates und auch der Bundesländer an die bestens verdienende Autoindustrie ausgeteilt werden.

Doch unsere Rechnung mit der roten Linie im Schaubild nahm an, dass die Autos vollständig mit Ökostrom fahren, was natürlich nicht der Fall ist. Setzt man den EU-Strommix an (der etwa dem deutschen entspricht), erhält man den hellgrauen Verlauf mit 35 Tonnen über den Lebenszyklus. Dann sieht die Rechnung (noch) schlechter aus, und ein EA-Besitzer muss fleißig deutlich über 100.000 km gefahren sein, um mit dem Verbrennermotor in der Emissionsfreisetzung überhaupt aufzuschließen.

Doch es kommt noch schlimmer. Mit dem EU-Strommix wird nämlich falsch gerechnet, denn völlig unabhängig von den EA gibt es eine bestimmte angebotene Menge an Ökostrom. Die bestehende zusätzliche Energienachfrage wird über Kohle- oder Gaskraftwerke bedient. Die zusätzlichen EA, die diese Übernachfrage durch sogenannten Differenzstrom erhöhen, sind also derzeit vollständig auf fossile Energiegewinnung angewiesen (den geringen Anteil derer, die wegen des EA Photovoltaik auf dem Dach zum Eigenverbrauch installieren, können wir gerne abziehen).⁴ Da die Herstellung des EA im Vergleich zu Benzinern oder Dieseln mehr Emissionen verursacht, nur durch fossile Bereitstellung fährt und noch die Gebrauchtwagenproblematik dazukommt, ist das EA und seine Förderung eine katastrophale Fehlentwicklung.

Für die Autoindustrie ist es natürlich eine geniale Strategie, um Zeit zu kaufen. Man kann weiter Subventionen einstecken, gewinnträchtige Guffühl-SUVs verscherbeln und mit Supercredits legal für einige Jahre die anspruchsvollen EU-Grenzwerte trotz weiterhin vieler Protzautos erfüllen. Die Anrechnung eines EA mit 0 Emissionen und die Rede von klimafreundlichen Autos ist natürlich absoluter Unsinn, da Photovoltaik und Windkraftanlagen einen nicht unerheblichen Ressourcenverbrauch mit sich bringen und die Autos während der Nutzungsdauer realistischerweise nicht mit knapp über 0 Emissionen (siehe die rote Linie) angesetzt werden können (Reifenbedarf, Reparaturen usw.).

Hinzu kommt: Alleine auf dem Balkan sind laut Riverwatch 3500 Wasserkraftwerke mit katastrophalen Auswirkungen geplant, die Nord- und Ostsee wird durch gigantische Rotorparks weiträumig verbaut, mit drastischen Auswirkungen auf das maritime Ökosystem und dort lebende Tiere,⁵ in unseren bereits dürregeplagten Wäldern sollen Windkraftanlagen gebaut werden, da dort mit weniger lokalem Widerstand der Bevölkerung gerechnet wird. Alles klimafreundlich oder was?

Außerdem darf die Autoindustrie den Verbrennungsmotor erst einmal weiterhin verkaufen und die in Umlauf befindlichen Verbrennerautos, bei deren CO₂-Verbrauchsangaben vonseiten der Hersteller, wie wir wissen, auch gemogelt wird, weiterhin fahren. Und für die besonders rentablen SUVs gibt es ein tolles Umweltargument:

Da die Batterien am besten unter dem Auto angebracht werden und viel Platz benötigen, ist die Höherlegung der Karosserie ein fast natürliches EA-Erfordernis.

Aus dem Nachhaltigkeitsbericht von Daimler, ein Unternehmen, das sich für das zweite Quartal 2021 eines Gewinns von 5,2 Mrd. Euro (vor Steuern und Zinsen) erfreut, geht hervor, dass der momentane Verbrauch seiner PKW über den Lebenszyklus 50 Tonnen ausmacht (über Vans und LKW gibt es keine Angaben). Den mit Abstand größten Teil seines Geldes verdient Daimler nach wie vor mit klassischen Verbrennerfahrzeugen.

Die Zahl der verkauften vollelektrischen PKW macht im ersten Halbjahr gerade mal etwas mehr als drei Prozent aller ausgelieferten Autos aus. Da können bis 2035 (oder früher) noch Millionen wuchtige (Nicht-EA-)Autos unbehellig vom Band rollen, und wir werden mit EA-Werbung zugemüllt, damit das unter Radar der Öffentlichkeit vor sich gehen kann.

Hiermit entspricht Daimler (noch) dem globalen Trend: 1990 lag der Anteil fossiler Energiegewinnung am gesamten Endenergieverbrauch weltweit und auf alle Sektoren bezogen bei über 80 %, bis heute hat sich daran nichts geändert. Ohne hier in die Details gehen zu können, gibt Daimler hinsichtlich der 2020 weltweit verkauften PKW über den Lebenszyklus der Fahrzeuge für 2020 etwas über 100 Mio. Tonnen an (zu denen noch die Emissionen für Vans und LKW hinzuzurechnen wären). Rechnet man die anderen deutschen Hersteller hinzu, kommt man aber auch nur für PKW auf ein Gesamtbudget an Emissionen, das dem ganz Deutschlands in einem Jahr entsprechen dürfte.

Selbst wenn man hier optimistisch einen linearen Fortschrittsminderungsfaktor unterstellt, können also die Automobilkonzerne noch viele Hundert Millionen Emissionsschleudern in Deutschland verkaufen oder exportieren, was angesichts des (nach anderen Rechnungen: fast) ausgeschöpften Restbudgets ein klimapolitisches Unding ist. Die Marken der VW-Gruppe lieferten zwischen Januar und Juni 2021 weltweit knapp fünf Mio. Fahrzeuge aus (5 x 50 = 150 Mio. potenzielle Emissionen). Daimler verkaufte im ersten Halbjahr etwa 1,16 Mio. Mercedes-Autos, ein Bestwert, in China wurde Daimler alleine 440.000 Autos los. Ein zunehmender Export von EA nach China ist leider auch keine klimapolitische Heldentat, da sich trotz Ausbau der erneuerbaren Energien die Kohlenstoffintensität in China seit 2008 nicht verändert hat und der Anteil der Erneuerbaren am Endenergieverbrauch bei 10% liegt. EA tanken in China also weitgehend fossil.

Und wo soll schließlich eigentlich der Strom in Deutschland herkommen, der



(nicht nur) für die EA benötigt wird? Das hat auch der Bundeswirtschaftsminister gemerkt und den Bedarf bis 2030 schnell einmal um 75 Terawattstunden erhöht und bemerkt, nicht mehr jeder einzelne Vogel könne Vorrang vor einem Windrad haben. Er kritisiert auch pauschale Mindestabstände von Windenergieanlagen rings um Siedlungen, die Parteifreund Laschet im NRW-Landtag gerade beschloss. Bei all diesen Diskussionen wird übrigens nicht berücksichtigt, dass es einen großen Unterschied ausmacht, ob Grünstrom eine Art Zusatzstrom ist oder Basisstrom sein soll; hier seien nur die Probleme Grundlast und Leistungsdichte genannt.

Die Automobilfirmen haben allerdings ein starkes Argument auf ihrer Seite: Audi verspricht, bis 2025 für die Erweiterung von Ökostrom um 5 TWh zu sorgen. Das ist eine Ansage. Bisher liegt aber nur ein Projekt mit RWE vor, das erst 2022 losgeht und auf maximal 0,170 TWh hinausläuft. Unklar ist, ob sich Audi die dort erreichte Stromerzeugung des Solarparks insgesamt anrechnet oder nur den Teil, der durch Audi (und mit welchem Betrag) finanziert wurde. Interessant ist auch, ob Audi für den eigenen Ausbau EEG-Förderung in Anspruch nimmt. Während erstmals im EEG 2017 ein fester Korridor für den Ausbau der erneuerbaren Energien mit fixen Grenzen nach oben und unten festgelegt wurde, gab es in allen vorherigen Versionen des EEG Mindestziele, sodass es früher, im Gegensatz zu jetzt, keine Obergrenze gab. Vorausgesetzt, der Ausbau läuft durch Anstrengungen wie die von Audi insgesamt schneller als bisher geplant, dann würden Automobilkonzerne bloß andere Anbieter verdrängen, und der Ausbau von Audi wäre nicht „zusätzlich“. Offen ist auch, ob es Pläne gibt, wie es nach 2025 mit der Förderung der Stromproduktion durch Audi weitergehen soll.

Dank dem Effort Sharing der EU, dem nationalen Emissionshandel und dem kürzlich veränderten deutschen Klimaschutzgesetz 2021 soll es auch für den Verkehr in naher Zukunft eine Deckelung wie im EU-ETS (Emissionshandel) geben. Könnte es sein, dass die löblichen Grünstrominvestitionen von Audi bei Deckelung bestenfalls ins Leere laufen, da der fossile Deckel dann dazu führt, dass andere Bereiche einen höheren Verbrauchsspielraum mit entsprechend höheren Ressourcenverbrauch von z. B. Metallen usw. haben werden und auch die Produktion von Grünstrom auf fossil produzierte Ressourcen zurückgreifen muss? Insgesamt läge dann eine Energieexpansion und keine Energiewende vor. Eine eindeutige Energiewende fände statt, wenn Audi in gleicher Höhe seines Grünstroms ausgeteilte Zertifikate aufkaufen würde. Offene Fragen ...

Fazit:

Die nur von der Linken und der ÖDP skeptisch beurteilte E-Mobilität ist angesichts eines nicht mehr bestehenden oder minimalen Emissions-Restbudgets klimapolitisch völlig unverantwortlich. Sie verhindert eine wirkliche Veränderung unseres individualkonsumistischen Lebensstils, denn es gilt weiterhin: freie Fahrt für e-mobilisierte Bürger und Konzerne.

PKW müssten eigentlich weltweit so schnell wie möglich weitgehend verschwinden und durch in kurzer Taktung bis in die letzten Winkel fahrenden Sammeltaxis wie seit Jahrzehnten in der Türkei erprobt, plus minimales Carsharing ersetzt werden.

Weniger Feinstaub, weniger Raubbau an der Natur, weniger Lärm, weniger Verletzte und Tote, weniger Stress und Stau, weniger Kosten für Autobesitzer.

Eine radikal unseren Ressourcenverbrauch und Emissionsausstoß begrenzende Postwachstumsökonomie oder die Klimakatastrophe: Das ist hier die Frage. Der rasende Stillstand dank E-Mobilität muss sobald wie möglich beendet werden!

Die Wahlprogramme der Systemparteien sehen dies leider (noch) nicht vor und treiben uns kostspielig in eine völlig falsche Infrastruktur.

Text mit Quellenangaben unter <http://oekosozialismus.net/wp-content/uploads/2021/08/Peukertemobilitaet.pdf>

Umfrage:

auf dem Land - um in der Stadt - autofrei leben

Warum? Weil wir dazu einen Workshop machen werden. (siehe S. 3)
Was brauchen wir, um auf dem Land - um in der Stadt autofrei leben zu können? Berichtet aus Eurer Erfahrung, wir Autofreien haben nämlich Erfahrungen, die anderen fehlen

Gibt es regelmäßigen öffentlichen Verkehr? Wohin, wie oft?

Wie bekomme ich, was ich und meine Angehörigen brauchen?

Essen, Ausbildung, ärztliche Hilfe,
usw, usw

Wie kommen wir, wie komme ich an bestimmte Ziele?

Gibt es zu meinem Ziel öffentlichen Verkehr, anständige Radwege,
Gibt es bei uns Nachbarschaftshilfe, ehrenamtliche Transportdienste?
usw, usw

Für welche Güter findest Du Lieferdienste hilfreich?

Welche Verbesserungen oder Verschlechterungen hat es in meiner Gemeinde in den letzten Jahren gegeben?

- Haben sich Bürger vor Ort dafür eingesetzt?
- Wie war der Aufwand, wieviel von den Wünschen und Bedürfnissen sind umgesetzt worden.
- Was ist besonders wichtig aus Deiner Sicht als autofrei lebender Mensch?

Ich lebe in einer größeren Stadt
in einer Kleinstadt
im Stadtrand
in einem abgelegenen Dorf

Schreib uns Deine Antwort per Mail an gunhild@autofrei.de
oder auf Papier an
autofrei leben! e.V., Heinrich-Böll-Str. 103, 81829 München

Autofreie Siedlungen



Köln

Von Hans-Georg aus Köln, dem Ansprechpartner für die autofreie Siedlung, bekam ich einige Hinweise.

Hier ein Artikel vom April:

„Stellwerk 60“ in Köln

So lebt es sich in einer autofreien Siedlung

01.04.2021, Von Mareike Thuilot

Kein Platz fürs Auto: Im „Stellwerk 60“ leben rund 1.500 Menschen – Straßen oder Parkplätze gibt es in der Siedlung jedoch nicht.

Spielende Kinder statt Motorengeräusche und Benzingestank: Die autofreie Siedlung „Stellwerk 60“ in Nippes gilt als erfolgreiches Beispiel für alternative Wohnformen. Ein Besuch in einer Siedlung, die einst als Öko-Projekt belächelt und mittlerweile von der Zukunft eingeholt wurde.

https://konahina.de/2021_06_25_Kreuzfeld_-_Beitrag_Stellwerk60.mp4

Schon im **November 2020** gab das **Wuppertalinstitut** die **Handreichung** „Autofreie Siedlung Köln Nippes - Stellwerk 60“ heraus. Vorteile, Erfolgsfaktoren und Hemmnisse werden benannt.

www.vi-transformation.de/wp-content/uploads/2021/03/201214_Handreichung-Autofreie-Siedlung.pdf

Für die **Stadtverwaltung Köln** hat HG eine 10-minütige Präsentation erstellt. Hintergrund ist die Planung eines neuen Stadtviertels, in das hoffentlich viele dieser guten Erfahrungen einfließen.

https://konahina.de/2021_06_25_Kreuzfeld_-_Beitrag_Stellwerk60.mp4

Luxemburg

Auf der hervorragenden Seite der Plattform autofrei/autoarm leben fand ich ein Projekt in Limpertsberg-Luxemburg. Die Stadt Luxemburg hat das Projekt «Obstgarten Ermesinde – autofrei leben» mit einem Architektur-Wettbewerb lanciert.

1 km vom Stadtzentrum entfernt und gut erschlossen, wurden hier 45 Wohnungen nur für autofreie Haushalte errichtet. Außer den Häusern ist das Gelände total unversiegelt und die Bäume konnten erhalten werden. 5 Wohnungen sind für Behinderte.

Da die Berichte, die ich dazu fand, überwiegend in französischer Sprache sind, freue ich mich, wenn mir jemand hilft, dieses Projekt weiter zu beobachten.

Schweiz

Wieder wie jeden Herbst findet eines der absolut lohnenden Seminare statt:

Fachseminar „Autofrei wohnen im Kanton Aargau“

Mittwoch, 22. September 2021, 13.30 - 16.45 Uhr im Trafo Baden - mit anschließender Besichtigung der Siedlung Gartenstrasse, Baden

Autofrei wohnen ist je länger je mehr auch in den Kleinstädten und Agglomerationen beliebt. Mehr Platz für alternative Nutzung, flexiblere Planung und Kosteneinsparungen sind nur drei von vielen Vorteilen. Wir diskutieren am diesjährigen PAWO-Fachseminar die aktuellen Entwicklungen hinsichtlich Parkplatzreduktion im Kanton Aargau:

- Wie sind die fortschrittlichen Gesetzesgrundlagen entstanden?
- Welches sind die Vorzeigeprojekte und wie sehen die Perspektiven im Kanton aus?
- Wer sind die entscheidenden Akteure?
- Wie kann autoreduziertes Planen, Bauen und Wohnen aktiv gefördert werden?

<https://wohnbau-mobilitaet.ch/netzwerk-veranstaltungen/veranstaltungen/fachseminar-22092021/>

Ökologie und politisches Denken

Unser Mitglied Boje schrieb:

Liebe alle, habe für den Club of Vienna am 26. 4. 21 einen Video-Vortrag „**Ökologie und politisches Denken – Was muss sich ändern?**“ gehalten.

Das Ziel meines Vortrags:

Ich versuche zu erklären, warum immer mehr Menschen kein Problem damit haben, die Natur durch motorisierte Werkzeuge zu ersetzen, ja diese Transformation als Fortschritt zu bewerten. Das zeigt zumindest eindeutig die Praxis, beispielsweise in der Gartenarbeit. Auch hier wieder unüberlegte Griffe zu motorisierten Gartengeräten wie Laubsauger.

Deswegen keine Trauer über neue Autostraßen, Abholzung usw. Für all das gibt es immer Gründe.

Das beschreibt aber gleichzeitig die aktive Umgestaltung der natürlichen Erdoberfläche zum Anthropozän, d.h. zu menschlichen Zwecken und Zielen.

Konkreter: Ich versuche die Frage zu beantworten, warum mein Nachbar zur Linken selbst bei schönstem Sommerwetter zum zweihundert Meter entfernten Bäcker mit dem Auto fährt, und warum meine Nachbarin zur Rechten jeden frühen Abend bis fast gegen Morgen ohne Unterbrechung vor dem Fernseher sitzt. Warum beide nicht ihr Leben und die Natur genießen.

Das erfordert primär keine psychologische, sondern primär eine gesellschaftskritische und anthropologische Analyse von Strukturen.“

Der Text liegt mir schriftlich vor, allerdings ohne die anschließende Diskussion.

Mit einführenden Worten von Hermann Knoflacher kann man den Vortrag auch hören unter

<https://www.youtube.com/watch?v=ppqrilFyYAs&t=2607s>

Vereinsinfos für Mitglieder und die, die es werden wollen

Rundbrief:

Als Mitglied erhältst Du den Rundbrief, der 1 bis 3 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

Mailingliste **announce**

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

Du kannst Dich anmelden mit announce-request@autofrei.de

Mailingliste **forum**

Diese E-Mail-Liste dient der Diskussion von autofreiem Leben, Verkehr und nahe verwandten Themen. Themenfremde Beiträge bitte hier nicht einstellen.

Facebook, Twitter

Du kannst Fan unserer Seite www.facebook.com/autofreileben werden. Dort veröffentlichen wir regelmäßig Neuigkeiten zum autofreien Leben. Gewittert wird unter [@autofrei_leben](https://twitter.com/autofrei_leben).

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-und-postkarten-und-aufkleber

Zum Verkauf an Infoständen geben

wir unser Material und auch das Buch „Besser leben ohne Auto“ auf Kommission.

Unser Buch

Jedes Mitglied erhält auf Wunsch das Buch „Besser leben ohne Auto“, welches vier Vereinsaktive geschrieben haben.

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:

**DE08 4306 09
67 6003 4042 00**

BIC: GENODEM1GLS

Gemeinnützigkeit

nach dem letzten uns zugegangenen Freistellungsbescheid des Finanzamts München, Steuernummer 143/210/81690 vom 12. 11. 2019 für die Jahre 2016 bis 2018 sind wir wegen der

* Förderung der Volks- und Berufsbildung einschließlich der Studentenhilfe und

* Förderung des Umweltschutzes

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 Einzahlungs- 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.



Aktive Mitarbeit

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

Beachtet dazu die Termine für telefonischen Austausch auf Seite 2

autofreie Grüße von
für den Vorstand 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
- www.autofrei.de
- Vorstand & Geschäftsführung:
- Gunhild Preuß-Bayer, Andrea
- Fromm
- Weitere Vorstände: Karin Zi
- ckendrahl, Mäx Schwörer,
- Andreas Kegreis
- Registergericht: Amtsgericht
- Stadtroda (VR 210471)

Termine

Der September der Verkehrswende – Danke an Bernhard, der die Termine geschickt hat

Aus <https://changing-cities.org>

Dieser September wird einer der wichtigsten Monate der kommenden Jahre: Am 26. September ist Bundestagswahl und Abgeordnetenwahl in Berlin. Bis dahin müssen wir die Verkehrswende mit noch mehr Nachdruck auf die politische Tagesordnung setzen. Wir müssen jetzt mit allen Mitteln dafür kämpfen, dass die CO2-Emissionen im Verkehrssektor gesenkt werden. Möglichkeiten, dies auf der Straße zu fordern, gibt es zuhauf.

21. Aug. bis 2. September: Tour de Verkehrswende (<https://changing-cities.org/kampagnen/tourdeverkehrswende/>) **siehe ***

2. Sept.: Abschlusskundgebung Berlin vor dem BMVI

4. Sept.: Unteilbar-Demo Berlin (www.unteilbar.org/berlin-demo-2021/)

9.-12. Sept. www.sand-im-getriebe.mobi

9.-10. Sept.: Kontra IAA, München (<https://kontra-iaa.org>) **siehe S.3**

10. Sept.: Abschlussveranstaltung Ohne Kerosin nach Berlin

11. Sept.: A100 – Demo-Spaziergang auf der Robert-Wissell-Brücke
12.-18. Sept.: Unteilbar-Radtour Berlin-Rostock (<https://www.unteilbar-mv.org/>)

16.-22. Sept.: European Mobility Week **siehe unten**

17. Sept.: Parking Day

18.-19. Sept.: Kidical Mass, bundesweit mehrere hundert Fahrraddemos (<https://kinderaufsrad.org>)

22. Sept.: Internationaler autofreier Tag

24. Sept.: FFF-Klimastreik (<https://www.klima-streik.org/>)

* Tour de Verkehrswende ist unterwegs

Am Samstagabend, den 21. August, startete die Tour de Verkehrswende mit einer Fahrraddemonstration in Essen: Wir wollen am Vorbild Paris zeigen, dass die Klimaziele und die Verkehrswende auch in Deutschland machbar und möglich sind. Knapp 90 Menschen radeln 13 Tage für nachhaltige, menschenfreundliche Mobilität quer durch Deutschland. Unterwegs sind jede Menge Veranstaltungen geplant. Die letzte Etappe führt als Fahrraddemonstration von Potsdam bis zum Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur in Berlin, wo am 2. September die große Abschlusskundgebung der Tour stattfindet. Kommt vorbei, begleitet uns ein Stück! Oder wie es in Paris (so ungefähr) heißt: Allez le Bär!



Ökofete Leipzig: am 5.9., 12 - 19 Uhr,

findet im Leipziger Clara Zetkin Park die traditionelle Ökofete statt.

„autofrei leben“ ist wieder mit einem Infostand und der Kinderaktion „Kinder bauen Ihre Stadt“ dabei.

Europäische Woche der Mobilität

16.-22. Sept. und Parking Day am 18. Sept.

An diesem Tag machen wir für ein paar Stunden aus Parkplätzen kleine Lebensinseln. Mit Rollrasen oder bunter Kreide markiert, als Wohnzimmer möbliert oder als Spielplatz für Groß und Klein. Macht mit. Warum nicht direkt vor Eurer Haustüre, da wo an anderen Tagen Leute ihr Blech hinstellen, steht heute Euer Liegestuhl.

In manchen Gemeinden geht das spontan, in anderen ist es besser, es zu beantragen. Wichtig ist die Sicherheit aller, die mitmachen.

Das Umweltbundesamt unterstützt deutsche Kommunen tatkräftig bei der Umsetzung. Und auch für uns gibts Ideen. <https://www.umweltbundesamt.de/europaeische-mobilitaetswoche>

Fachseminar „Autofrei wohnen im Kanton Aargau“

Mittwoch, 22. September 2021, Siehe Seite 10

BUVKO 2021 in München Ist noch ‚Platz da!‘?

Mehr Raum für Menschen

an der Hochschule München.

8. - 10. Oktober 2021

Alle zwei Jahre findet der bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress statt. Wir hoffen, dass wir uns dort wieder wirklich begegnen können und nicht nur auf dem Bildschirm.

Wir wollen dabei sein mit einem Erfahrungsaustausch über autofreie Wohnquartiere.

Mehr unter www.buvko.de

Wer den Rundbrief per Post bekommt, findet, einen Veranstaltungsflyer darin.

Mobilitätswende jetzt!

Bundesweite dezentrale Aktionstage am 8. – 10. Oktober

<https://wald-statt-asphalt.net/mobilitaetswendejetzt/>

Spezialradmesse

30. April und 1. Mai 2022

Die Spezialradmesse in Germersheim, das Mekka aller Erfinder und Fahrradverbesserer, fand 2020 und 2021 nur im Internet statt.

In der Hoffnung, dass wir uns 2022 wieder in gewohnter Weise treffen können, bitte ich jetzt schon, dass sich freiwillige Autofreie, Radbegeisterte, für Mithilfe am Infostand melden.

www.spezialradmesse.de