

autofrei leben!



autofrei
leben!



Mitgliederrundbrief

3-2021

Impressionen von der IAA
Bericht vom BUVKO
autofrei lesen

autofrei leben! – Die Initiative der Autofreien



Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

9.- 12. Oktober 2021

Vor 44 Jahren, da hieß er noch „Bürgerinitiativenverkehrskongress“ damals begann eine regelmäßige überregionale Zusammenkunft vieler zu dieser Zeit schon bestehender und aktiver Verkehrs-Gruppen. Man kann daran ermesen, seit wie langer Zeit der Verkehr als Problem für Menschen und Umwelt wahrgenommen wurde.

Der Ort der Zusammenkunft wechselte, in München war er zuletzt 2003. Freiburg, Trier, Berlin, Wuppertal, Darmstadt usw. haben den BUVKO schon beherbergt.

Wir freuten uns, ihn wieder hier zu haben, noch dazu nur 1 Monat nach der IAA, um auch deren autoverherrlichendem Gift unsere Argumente aus Jahrzehnten entgegen zu halten.

Denn fachlich ist diese Veranstaltung mit den Schwerpunkten Fuß- und Radverkehr sowie ÖPNV stets topaktuell. Hier diskutieren Aktive, Interessierte und Wissenschaftler jeweils 3 Tage lang. Der BUVKO gibt Impulse für eine nachhaltige Verkehrspolitik.

Corona änderte das Format, an 5 Tagen gab es Online-Vorträge und Workshops, die Exkursionen fielen aus, denn jede/r saß daheim über das ganze Land verteilt. Die Themen waren wieder vielfältig und sorgfältig vorbereitet, aber es fehlte der kleine Plausch mit der Kaffeetasse in der Hand, das unvermutete Wiedersehen, das Wühlen in Büchertischen, das Betrachten von Ausstellungen, das Erkunden der örtlichen Probleme und Problemlösungen.

Arbeitsgruppe Dienstag, 12.10.21 **Raum und Lebensqualität schaffen – auf zu autofreien Quartieren**

Der BUVKO-Workshop griff zum ersten Mal das Thema von autofreiem Wohnen für Menschen ohne Auto auf. Neben Kosten, Sicherheit und Lebensqualität kamen in den letzten Jahren zwei Entwicklungen stärker ins Bewusstsein, die autofreie Quartiere von „Nice to have“ zur Notwendigkeit machen

Wozu autofreie Quartiere

Zum einen steigende Einwohnerzahlen, weiterer Wohnungsbau, mehr Infrastruktur und Gewerbegebiete. Das fordert Fläche. Straßen, Parkplätze und auch unterirdisch versiegelte Flächen wie Tiefgaragen dürfen nicht noch mehr werden, sondern weniger.

Die noch ernstere ist der Klimawandel, der natürlich auch die Städte bedroht, sowohl die gebauten Strukturen wie auch Leben und Gesundheit der BewohnerInnen. Notwendig ist eine Entsiegelung, die es erlaubt, Starkregen aufzufangen, Regenwasser zu versickern und Böden, die Regenwasser speichern, so dass es in den Dürreperioden für das Grün in der Stadt zur Verfügung steht. Es braucht große Bäume und Speichermöglichkeiten für Wasser. Seit 1939 (Reichsgaragenordnung) gibt es die Pflicht, zur Wohnbebauung ausreichend Stellplätze für Kfz herzustellen. Nahezu in jedem Bundesland bzw. Gemeinde wird (mindestens) ein Autostellplatz pro Wohnung gefordert, erst in den letzten Jahren werden unter Auflagen Reduzierungen möglich. Weniger Stellplätze als Wohnungen zu bauen, ist inzwischen mancherorts möglich, denn in Städten wurden viele teuer erbaute Tiefgaragen gar nicht benötigt und standen teilweise leer. Berlin (1994) und Hamburg (2013) haben die Pflicht fast gänzlich abgeschafft.

Autofreie Wohn-Projekte:

Diese sind Bedürfnis und Initiative von Haushalten, die langfristig kein Auto haben. Hier ist die Grundidee, dass alle Bewohnenden gemeinsam für sich die Wohn- und Wohnumfeldqualität „autofrei“ erschaffen. Die Rechtslage zwang und zwingt aber immer noch viele dieser Projekte, z.B. Tiefgaragen zu bauen, bei Kosten von zumeist 20 – 30.000 Euro pro Platz.

Stellplätze reduzieren

Jahrzehntelang wurde die Errichtung von Stellplätzen für selbstverständlich gehaltenen, die Anzahl folgte einer Richtzahl aus dem Baurecht des Bun-

deslandes oder der Kommune, egal, ob die Bewohner sehr viele, wenige oder überhaupt keine Autos haben.

Die meisten Mobilitätsentscheidungen werden am Wohnort getroffen. Um die Verkehrswende ins tägliche Leben zu bringen, müssen hier die umweltfreundlicheren Alternativen leicht zugänglich sein und der persönliche Gewinn durch ein autofreies Leben klar erkennbar.

Das Projekt des VCD „**Bundesweites Netzwerk Wohnen und Mobilität**“ (BuWoMo) will dazu die Rahmenbedingungen schaffen, der Projektleiter Rene Waßmer stellte es vor.

Ziele sind

- Zugang zu klimaverträglichen Verkehrsmitteln am Wohnstandort als Alternative zum Auto erleichtern
- Wahlfreiheit fördern durch das Bereitstellen verschiedener Mobilitätsangebote (plus Infrastruktur) als Alternative zum Auto
- Mobilitätsbedingten CO₂-Ausstoß senken
- Innovative Mobilitätskonzepte anstoßen und bei der Umsetzung begleiten (Bestand und Neubau)

BuWoMo wendet sich nicht an die einzelnen Bewohner:innen, sondern an Behörden, Stadtplaner Investoren und Bauherren.

In inzwischen acht Modellregionen – jeweils eine Großstadt und eine benachbarte Kleinstadt – erprobt der VCD Wege, alle in Bauvorhaben Eingebundene auf verschiedenen Wegen zu motivieren und zu beraten. Statt Platz für Autos zu betonieren, sollen leicht nutzbare umweltfreundlichere Mobilitätsangebote am Wohnort entstehen.

Vernetzung und Dialog zwischen Wohnungsunternehmen, Kommunen, Mobilitätsdienstleistern u.a., Fachaustausch und Vorstellen von Good-Practice-Beispielen fördern die Reduzierung von Auto-Mobilität. Dafür müssen zu-Fuß zu gehen, Radeln, den ÖV nutzen, Fahrzeuge zu teilen und E-Mobilität at-

traktiv sein und alle, die da wohnen, darüber Bescheid wissen.

Projekte nur für autofreie Haushalte

Rainer Licht gründete mit und wohnt in der autofreien Wohnanlage Hamburg-Saarlandstraße. Vor 30 Jahren begannen die Vorbereitungen, es bedurfte viel politische Unterstützung, zum Glück fand sich ein Grundstück und seit 21 Jahren ist dieses Modellprojekt fertig. Zu den 49 Wohnungen der WEG kommt ein Projekt LmB mit 14 Behindertenwohnungen hinzu.

Licht zeigte, wie die Gründer in ihrer Verschiedenheit eine Gemeinschaft wurden, die nun langfristig trägt. Seit 21 Jahre werden die autofreien Ziele hochgehalten. Dennoch ist genug Flexibilität gegeben, um vorübergehenden Autobedarf (Beispiel: Auflösen des elterlichen Haushaltes weit außerhalb von Hamburg) zu ermöglichen.

Hans-Georg Kleinmann, in Stellwerk60 in Köln lebend, zeigte das Quartier mit 450 Miet- und Eigentumswohnungen und Reihenhäusern. Das ganze Viertel ist eine Fußgängerzone, es gibt eine Mobilitätsstation und Car-Sharing. Da der Investor sich nicht auf 100 % autofrei einlassen wollte, gibt es außerhalb eine Quartiersgarage. Dieses Parkdeck bietet 80 Stellplätze für Bewohner:innen, zusätzlich 30 Parkplätze für Besucher:innen und 10 für Car-Sharing-Fahrzeuge. Es lässt sich im Bedarfsfall nicht nur vergrößern, sondern auch ganz abbauen. In die Siedlung selbst kann man nur mit kostenpflichtiger Genehmigung einfahren. So bietet sich hier den Kindern ein riesiger Spielplatz, es gibt Platz für Straßenfeste, viel Grün und geradezu ländliche Ruhe nur 2,5 km vom Dom und Hauptbahnhof entfernt.

Inzwischen wird Kleinmann auch eingeladen, zur Planung des neuen Stadtteils Köln-Kreuzfeld Stellung zu nehmen. Hier ebenso wie bei der geplanten Siedlung in Freiburg-Dietenbach, fällt auf, dass der Trend nun immer häufiger zu Quartiersgaragen geht. Die machen zwar noch kein autofreies Viertel, aber die Richtung stimmt, und wo nicht Tiefgaragen verbuddelt werden, sondern Parkdecks errichtet, lassen sich diese für die Verkehrswende leicht zurückbauen.

Nicht nur in Deutschland

Zum Abschluss ermöglichte uns Mobilitätsberater Samuel Bernhard einen Blick in die Schweiz.

Mandatiert vom VCS Verkehrs-Club der Schweiz, begleitet er mit der Plattform autofrei/autoarm Wohnen seit 2014 die kleinen und großen Projekte, die in der Schweiz in viel höherer Zahl als in Deutschland entstehen. Bei ähnlichen rechtlichen Grundlagen wie in Deutschland konnten spektakuläre Projekte entstehen. Am Beispiel des Hunziker Areals in Zürich-Leutschenbach mit 370 Wohnungen und Gewerbe sind förderliche Rahmenbedingungen gut zu zeigen: Die Bauherren sind in sehr vielen Fällen Genossenschaften und/oder kommunale Akteure. Die Autofreiheit muss klar kommuniziert werden und ist auch in Verträgen zwischen Kommunen, Bauherr und Bewohner:innen festgeschrieben, auch die Bedingungen für „lebensnotwendige“ Ausnahmen sind geregelt. ÖV und Radinfrastruktur spielen eine enorm wichtige Rolle. Ins Projekt eingebundene Gewerbebetriebe bereichern das Wohnumfeld, können aber auch z.B. wegen Lieferverkehr problematisch sein.

Protokoll: Gunhild Preuß-Bayer

Hinweis:

Für den weiteren Austausch gibt es die wiederbelebte E-Mail-Adresse autofrei-wohnen@autofrei.de

9.-10. Sept.

Teilnahme am Kongress in München



Nachhaltige und sozial gerechte Mobilität aus vielen verschiedenen Perspektiven beleuchtete der Kongress zur transformativen Mobilität, der in den Tagen der IAA in München stattfand. Zum Glück wurden zwei Veranstaltungsorte gefunden, an denen mit coronasicherem Abstand die Vorträge und Workshops stattfinden konnten. Das führte natürlich zu längeren Wegen. Manche Entscheidung für einen Workshop wurde deshalb geändert.

Gunhild hat teilgenommen am Forum:

Digitale Mobilitätsplattformen, aber öffentlich organisiert?

Es gibt viele neue und altbewährte Mobilitätsangebote wie Car- und Bikesharing in Städten, Rufbusse auf dem Land. Die gesuchte Mobilitätsplattform soll alle Angebote, solche der öffentlichen Hand wie von verschiedenen Unternehmen gleichermaßen sichtbar und auch buchbar machen. Da besteht bei Google und Co die Gefahr, dass sie Angebote befördern, die ihnen - und nicht uns NutzerInnen den besten Nutzen bringen. Klimaziele, sozialer Ausgleich und Datenschutz sind untergeordnet. Attac und Rosa-Luxemburg-Stiftung haben in einer Studie untersuchen lassen, wie Mobilitätsplattformen einen Beitrag zur sozial-ökologischen Verkehrswende leisten können – datengeschützt, gemeinwohlorientiert, partizipativ, inklusiv und Bedürfnisorientiert.

Kommunen müssen hier Verantwortung übernehmen. Überregionale Zusammenarbeit aller Anbieter kann ein leistungsfähiges Tool ermöglichen.

Mäx war begeistert vom Workshop

Die richtige Sprache für die Verkehrswende

Wie drückt sich in unsere Sprache die Vorherrschaft des Autos aus. Wenn z.B. eine Straße zum Fuß- und Radweg wird, nennt man das „gesperrte Straße“.

In unseren Gesprächen machte Mäx uns immer wieder auf solche falschen Bezeichnungen aufmerksam. Das Auto hat den Fußgänger eben nicht bloß „erfasst“. War der Fußgänger unaufmerksam? Nicht etwa der Autofahrer?

Wir selbst boten einen Workshop an

Autofrei leben auf dem Land, autofrei Wohnen in der Stadt.

Dazu soll es noch eine extra Ausarbeitung geben.

Und Berichte anderer Mitglieder bitte gern für den nächsten Rundbrief schicken.

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 regelmäßige 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 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.



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-
- ckendahl, Mäx Schwörer,
- Andreas Kegreis
- Registergericht: Amtsgericht
- Stadtroda (VR 210471)

soll

Zum Koalitionsvertrag

ist

Agora Verkehrswende : Klimaschutz: Leistung des ÖV soll verdoppelt werden

Deutschland soll bis 2045 treibhausgasneutral werden. So lautet das Ziel der Bundesregierung. Der Verkehrssektor ist dabei eine besondere Herausforderung. Hier sind die Emissionen seit 1990 kaum gesunken. Der Autoverkehr ist die Hauptursache. Wie CO₂-freie Mobilität ohne Einschränkungen möglich ist, hat die von Agora Verkehrswende, Agora Energiewende und Stiftung Klimaneutralität beauftragte Studie Klimaneutrales Deutschland 2045 gezeigt.

Berlin, 2. Dezember 2021. Nur ein Drittel der Bevölkerung in Deutschland ist mindestens ausreichend mit Bus und Bahn versorgt. Rund ein Viertel hat praktisch keinen Anschluss an den öffentlichen Verkehr (ÖV). Das zeigt der interaktive ÖV-Atlas Deutschland, den der Thinktank Agora Verkehrswende auf seiner Website veröffentlicht hat. Ausgewertet wurden dafür die aktuellen Fahrplandaten nahezu aller Verkehrsunternehmen mit rund 33 Millionen Informationen zu Abfahrten von Bussen und Bahnen. Die höchste Dichte an Abfahrten haben die Städte Heidelberg, Frankfurt am Main und Berlin mit über 1.500 Abfahrten pro Quadratkilometer und Tag. Das heißt, dass dort im Umkreis von 500 Metern etwa jede Minute ein Bus oder eine Bahn abfährt.

„Mit dem ÖV-Atlas möchten wir einen Beitrag leisten für mehr Transparenz und Messbarkeit der Qualität im öffentlichen Verkehr“, sagt Christian Hochfeld, Direktor von Agora Verkehrswende. „Alle sind sich einig, dass die Versorgung mit Bus und Bahn besser werden muss, um die Klimaziele zu erreichen. So steht es auch im Koalitionsvertrag von SPD, Grünen und FDP.

Aber bisher gab es keine gemeinsame Datengrundlage, um den Status quo zu messen und zu vergleichen. Mit dem ÖV-Atlas hoffen wir, die Diskussion über den Ausbau des öffentlichen Verkehrs voranzubringen – in Bund, Ländern und Gemeinden genauso wie in Verkehrsunternehmen und der Zivilgesellschaft. Denn nur was man messen kann, kann man auch genauer beurteilen und gezielt verbessern.“
www.agora-verkehrswende.de/presse/pressemitteilungen/oev-atlas-macht-qualitaet-des-oeffentlichen-verkehrs-sichtbar/



Der interaktive ÖV-Atlas Deutschland ist, zusammen mit einer begleitenden Auswertung und Infografiken, kostenlos online verfügbar unter www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/oev-atlas/.

Kurzfassung der SPD: Klimaschutz und Industrie

Wir treiben die nachhaltige Mobilitätswende voran, mit dem Aufbau eines Leitmarkts für E-Mobilität und einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur. Das Herzstück moderner nachhaltiger Mobilität bilden ein starker ÖPNV und eine moderne deutsche Bahn als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge.

In der Langfassung erhalten Rad und Füße immerhin 5 Zeilen.

VCD:

soll

Verkehrswende sozial gerecht!

2020 hat der VCD das Projekt „Verkehrswende: klimaverträglich und sozial gerecht“ gestartet. Zum Abschluss des vom Umweltbundesamt geförderten Projektes haben wir die wesentlichen Forderungen aus den vergangenen zwei Jahren zusammengestellt, um aufzuzeigen, wie alle ohne Auto mobil sein können. Die 9 Seiten finden sich hier: www.vcd.org/artikel/die-verkehrswende-ist-sozial-gerecht/

FDP

ist

lehnt generelles Tempolimit ab

Wir wollen das Klima effizient und marktwirtschaftlich schützen. ...Statt auf Verbote setzen die Liberalen auf Innovationen, Vernunft und Freiheit in der Mobilität. (www.fdp.de)

Internationale Automobilausstellung im Schafspelz

7.-12. September in München IAA-Mobility

Autos sind Symbole und Waffen der Macht

Viel Geld wurde ausgegeben, um die Dinosaurierschau vor den Bürgerinnen und Bürgern zu schützen. Sie hinterließen über Wochen ein Trümmerfeld. Wir lernen, dass der Staat auf der Seite der Mächtigen steht. Da mögen auf dem zeitgleich stattfindenden Münchner Mobilitätskongress fromme Bekenntnisse zu nachhaltiger Mobilität und Klimaschutz ausgesprochen worden sein. Die riesigen Ausstellungspavillons der großen Konzerne zeigten

Proz und Verschwendung und Menschenverachtung.

Damit waren die schönsten Plätze der Stadt zugestellt - Plätze, die normalerweise den Fußgängern gehören, der Marienplatz, Odeonsplatz, Wiltelsbacher Platz und weitere. Auch die Bushaltestellen am Odeonsplatz, eine wichtige Umsteigebeziehung zur U-Bahn, wurden abgeräumt.

Man hatte eine Spur der Autobahn als Blue Lane ebenfalls der großen Autoshow zur Verfügung gestellt.

Wir Bürger, bekamen aber nicht mal ein paar kleine Sträßchen, um unsere Vorstellungen zur Mobilität zu zeigen. Dabei hatte dies die Stadt doch groß versprochen.

GAANZ anders als bisher, sollte die neu benannte IAA Mobility umweltfreundliche Mobilität

zeigen, aber selbst der ADFC musste ein Modell einer sichere Radkreuzung auf einer Ecke des Schneckenplatzes auf Planen auslegen, die geplante Realisierung auf einer echten Straße wurde verboten. Statt einer verkehrsberuhigten Straße ein paar Blumenkästen, das war die Größenordnung, die wir bekamen.

Inzwischen haben wir lernen dürfen, dass die Verträge für 2023 und 2025 noch einmal die selben Rechte an die Messe, den Verband der Deutschen Autoindustrie und die Autoindustrie vergeben haben. Schön dumm war unser Stadtrat, der diese Verträge bewilligt hatte, ohne sie im Detail zu kennen. Ob angesichts der angerichteten Zerstörung von Wiesen, Blumen und historischen Platzflächen die Stadt auch noch draufgezahlt hat, haben wir nicht erfahren.



14 Tage ohne Führerschein - eine Herausforderung?

Der Bund Naturschutz hatte eine 2-monatige Bildungsveranstaltung vorbereitet, viele Gruppen aus München hätten sich gern daran beteiligt, auch wir von autofrei leben!.

Mit Vorträgen und Filmen, Fahrradwerkstatt und Lesecke, Bastelaktionen und Radflohmarkt hätten sich alle, die auf den Stachus, diesen zentralen Platz in München, kommen, mit Mobilitätsthemen beschäftigen können. Wer auch immer in München für dieverkehrswende steht, wollte hier seinen Beitrag einbringen. Der Bund Naturschutz hatte dazu einen Unterstand entworfen. Nachdem aber das Kreisverwaltungsreferat die Zeit, wo das stattfinden sollte, immer weiter verkürzte, wäre der Aufwand schließlich unverhältnismäßig gewesen und der

BN sagte ganz ab.

Statt dessen bot er eine Challenge, eine Herausforderung. Man konnte seinen Führerschein vom 4. - 18. Oktober abgeben und 14 Tage autofreies Leben testen.

Ich habe mich daran beteiligt, obwohl

ich das Nicht-Fahren wahrhaftig nicht als Herausforderung, sondern als gemütliche Normalität begreife.

Auf dem Bild erhalte ich die Fahrerlaubnis zurück. Auf der Tasche (die

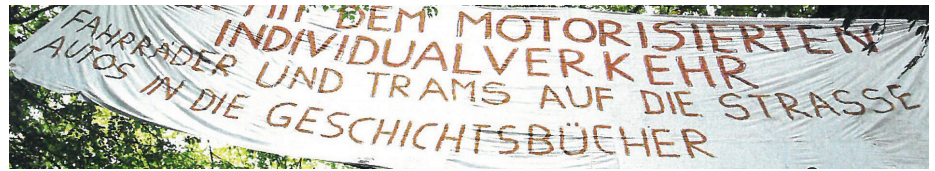
haben wir wieder im Angebot) steht: Auto? Habe ich nicht nötig.

Und das Buch „Besser leben ohne Auto“ kommt in die Bücherei des BN. Übrigens, wenn Ihr in München vorbei kommt, steht Euch auch diese Bibliothek offen:

http://www.umweltbibliotheken.de/bibliothek_anzeigen.php4?id=64



autofrei lesen!



Bibliothek von „Wohnen ohne Auto“

WOA hat in den letzten 26 Jahren mehrere autofreie Wohnprojekte in München initiiert. Seit einigen Jahren sind wie vor allem dabei, uns für autofreie Quartiere einzusetzen. In diesen Jahren hat sich eine große Zahl an Büchern, Broschüren, sowie auch einige studentische Arbeiten angesammelt, dazu kommen Dokumentationen unserer eigenen Fachveranstaltungen. Sie sind in einer Liste erfasst haben. Hier kann man nachgucken, was wir an Schätzen gesammelt haben. <http://wohnen-ohne-auto.de/schriften>

Fachseminar „Autofrei wohnen im Kanton Aargau“

Im September war ich zu diesem Fachseminar in der Schweiz. Jeden Herbst bietet die Plattform autofrei/autoarm leben eine Fortbildung und beeindruckt mit der wachsenden Zahl von großen und kleinen Projekten. Thema war diesmal: 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. Wer mehr über unser Nachbarland erfahren will, findet Projektsteckbriefe und Tagungsdokumentationen unter www.wohnbau-mobilitaet.ch



Bei der Challenge des Bundes Naturschutz traf ich einen Mann, der, ebenso wie ich, seinen Führerschein für zwei Wochen abgeben wollte. Viel Zeit für ein Gespräch war nicht, doch im nachhinein bedaure ich, dass wir uns nicht länger unterhalten konnten. Sein Buch beschreibt nicht nur, wie er, dem ein kleines Auto als umweltverträgliche Selbstverständlichkeit erschienen war, zu einem autofreien Leben fand, sondern auch, welche vielen weiteren Erkenntnisse über sich selbst, seine Mitmenschen und die Gesellschaft er im Tun des Umstieges fand. Wie gefürchtete Umständlichkeiten im öffentlichen Verkehr sich als wahrer Luxus entpuppten, welche unerwartete Ziele er dabei entdeckte. Die kurzen Kapitel lesen sich leicht und gern liest man dann noch eins. Fehlt Euch noch ein Weihnachtsgeschenk? Hier ist es.

Gewidmet all denen, die glauben, dass sich Klimawandel, Verkehrstote, Flächenversiegelung, Abgase und Artenchwund durch neue Straßen, ein paar Fahrradstreifen und den Austausch des Antriebs stoppen lassen.

Gute

Kein geschenk band der Automobilen- Aber die brauchen sich schon nisterium zur Beute Was können wir Aus der Projektwerkregungen, Tipps zur großen Aktionen auf die Es ist nicht rechtswidrig, mit einem Gehezeug den Platz auf der Straße zu beanspruchen. Nach § 25 StVO gilt: (2) Fußgänger, die Fahrzeuge oder sperrige Gegenstände mitführen, müssen die Fahrbahn benutzen, wenn sie auf dem Gehweg oder auf dem Seitenstreifen die anderen Fußgänger erheblich behindern würden.

Wie organisiert man eine Fahrraddemo oder ein Straßenfest? Viele Beispiele und Fotos und Weblinks bieten eine Auswahl an Aktionen.



Besserung!

Weihnachts- für den Ver- deutschen dustrie!!

chen eh keins, die wieder das Verkehrsmi- gemacht.

dem entgegensetzen?

statt Sassen kommen Ideen und An- Rechtslage und Ermutigung. Mit kleinen und Straße gehen. Gewusst wie.



(Wieder) neu bei uns

- Unsere wunderbaren, stabilen Taschen gibt es wieder, das Stück kostet 5.- Euro (leider ist die Herstellung noch teuer).
- Auch Spuckis und Postkarten gibt es und, wie ich erfahren habe, T-Shirts, aber nicht mehr in allen Größen.
- Die unten abgebildete Postkarte bitten wir Euch, auf Demos und bei Veranstaltungen zu verteilen, an Infoständen und in Fahrradgeschäften und anderenorts auszulegen.
- Bestellen könnt Ihr sie über kontakt@autofrei.de oder per Telefon 089-533271

Auf unserer Webseite <https://www.autofrei.de/index.php/mehr/buecher-und-zeitschriften> sind Bücher vorgestellt. Wenn Ihr was tolles gelesen habt, schickt uns doch einen kleinen Hinweis, gern ergänzen wir die Liste.

Weitere Karten, Aufkleber und anderes könnt Ihr bestellen über Email bestellung@autofrei.de

<https://www.autofrei.de/index.php/mehr/postkarten-und-aufkleber>
<https://www.autofrei.de/index.php/mehr/taschen-und-t-shirts>

Neumitglieder bekommen das Buch „Besser leben ohne Auto“ als Begrüßungsgeschenk.





Seit 1998

autofrei leben!

Heinrich-Böll-Straße 103
81829 München

autofrei leben!

Der Verein möchte den privaten Kfz-Besitz und den Wirtschaftsverkehr reduzieren. setzt sich für autofreie Stadtviertel und die Förderung von autofreier Mobilität ein. weist mit seinen Aktionen auf Missstände hin und zeigt Alternativen auf. informiert über autofreies Leben auf Messen, Konferenzen und in Veröffentlichungen. bringt autofrei lebende Menschen miteinander in Kontakt.

Die Mitglieder von **autofrei leben!** verzichten auf ein eigenes Kfz. So setzen sie bereits ein Signal gegen den herrschenden Automobilitäts und für den Klimaschutz.



Der Verein autofrei leben! e.V. wurde 1998 gegründet. Schon damals war die Dringlichkeit von konkreten Klimaschutzmaßnahmen erkennbar.



autofrei leben! e.V., Heinrich-Böll-Str. 103, D-81829 München
 Mail: kontakt@autofrei.de, Web: www.autofrei.de
www.facebook.com/autofreileben, Twitter: @autofrei_leben