

Wege in die Zukunft

- 1–2 Hintergrundinfos für Lehrkräfte
- 3 Didaktische und weiterführende Hinweise
- 4–6 Materialien

Dieses Lernmodul stellt die Frage nach zukunfts-fähigen Mobilitätsformen im Autoland Deutschland. Durch die Beschäftigung mit den Folgen unbegrenzter Mobilität können unterschiedliche Werte diskutiert und abgewogen werden. Anhand von konkreten

Beispielen entwickeln die Schüler/-innen Zukunftsszenarien für umweltgerechte Formen der Mobilität (z. B. für ihre Schule/ihre Stadt). Auch die kritische Bewertung vermeintlich „grüner Alternativen“ schließt sich an.

Zukunftsvisionen von Mobilität dürfen sich nicht im Höher, Schneller, Weiter erschöpfen. Klimawandel, verstopfte Straßen und Lärmbelastigung erfordern innovative Lösungen wie kostenlosen Nahverkehr, Car-Sharing oder die Fahrt mit dem Rad.

Geschwindigkeitswahn

Der Geschwindigkeitswahn hat allenthalben die Räume für Langsamkeit und Muße verdrängt. Noch Napoleon kam nicht viel schneller voran als Cäsar. Erst seit die Mobilisierung von Kohle, Eisen und Öl es möglich machte, Eisenbahnen, Automobile, Flugzeuge mitsamt den dazugehörigen Infrastrukturen an Bahnhöfen, Autobahnen und Flughäfen aufzubieten, um den Widerstand der Zeit und des Raumes zu brechen, gehört Geschwindigkeit, und zwar immer steigende, zu den Leistungsangeboten des Wirtschaftssystems. Doch zurückblickend kommt Unsicherheit auf, ob sich der Kampf gegen die Fesseln von Raum und Zeit gelohnt hat. Gewiss, nichts ist nervenzehrender, als in der Langsamspur zu warten, aber muss das heißen, dass schneller immer auch besser ist? Es gibt ja eine Schattenseite der Beschleunigung: Je mehr man sich beeilt, desto schwieriger wird es zu verweilen. Beschleunigung, gründlich genug betrieben, zeigt nämlich die miss-



liche Tendenz, sich selber aufzuheben: Man kommt immer schneller dort an, wo man immer kürzer bleibt. Es scheint, als ob die Aufmerksamkeit für den Aufenthalt von der Aufmerksamkeit für die Fortbewegung verschlungen wird. Damit aber verfehlt die Beschleunigung ihren Zweck. Wer daher den Zweck, nämlich Aufenthalt und Begegnung, gegen seine Überwältigung durch die Beschleunigungsmittel verteidigen will, der muss langsamer machen und Gelassenheit pflegen.

BUND/Brot für die Welt/EED 2008: Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt, Frankfurt/M., S. 236–238

Globale Motorisierung

Der Verkehr ist heute für 23 Prozent der energiebezogenen Treibhausgasemissionen verantwortlich. Gelingt es nicht, einen alternativen Entwicklungspfad einzuschlagen, werden

Impressum

Zukunftsfähiges Deutschland – Unterrichtsmaterialien für die Sekundarstufen, Stand: September 2011
 Herausgeber: Brot für die Welt und Evangelischer Entwicklungsdienst (EED)
 Redaktion: Anne Romund, Institut für Friedenspädagogik Tübingen e. V. (ift); Johannes Küstner, Brot für die Welt; Julia Steffen, EED
 Bildnachweis: Jörg Böthling/Brot für die Welt, S. 1; Anatoli Styf, Fotolia.com, S. 6

**Brot
für die Welt**

+ eed
Evangelischer
Entwicklungsdienst

sich bis zum Jahr 2050 die weltweiten CO₂-Emissionen aus dem Verkehrssektor fast verdoppeln. Neben dem internationalen Flug- und Güterverkehr ist vor allem die stark wachsende Motorisierung in den Boomregionen der Schwellenländer problematisch. Die Fahrverbote zur Sicherung einer ausreichenden Luftqualität während der Olympiade 2008 in Peking zeigen das schon heute. Noch fahren die Chinesen hauptsächlich mit dem Fahrrad oder gehen zu Fuß; in Indien dominieren derzeit die motorisierten Zweiräder. Während in Deutschland auf 1.000 Einwohner 546 Pkw zugelassen sind, liegt die Motorisierungsrate in China bei zehn Pkw und in Indien bei sechs Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. In den großen Städten, in denen sich eine Mittelschicht entwickelt, sind es schon deutlich mehr. (...) Die Schwellenländer folgen dem historischen Beispiel der Industrieländer. Unterdessen mischt die deutsche Automobilindustrie kräftig mit: Zwischen 2001 und 2006 hat sie beispielsweise über 2,7 Millionen Pkw in China produziert und ihren Marktanteil sprunghaft von vier auf 16 Prozent erhöht.

BUND/Brot für die Welt/EED 2008: Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt, Frankfurt/M., S. 81

Verkehr in Deutschland

Die meisten Städte haben ihre Probleme mit dem Verkehr durchaus erkannt. Nur hat das noch nicht zu einer zukunftsfähigen Umgestaltung ihres Verkehrs- und Siedlungssystems geführt. Gerade hier werden die Konflikte zwischen wirtschaftlichen Interessen und denen der Allgemeinheit, aber auch zwischen unterschiedlichen individuellen Ansprüchen besonders deutlich. Auf der lokalen Ebene muss ausgehandelt werden, wie ein Verkehrssystem aussehen soll, das Mobilität ermöglicht und die Belastungen verringert. Neben technischen Verbesserungen wie verbrauchs- und schadstoffärmeren Kraftfahrzeugen muss sich der Verkehr auch strukturell verändern. Eine Push & Pull-Strategie wird dabei helfen. Mobilität zu Fuß, mit dem Fahrrad und mit öffentlichen Verkehrsmitteln können gefördert und Beschränkungen des Pkw-Verkehrs durchgesetzt werden. Parkraumbewirtschaftung und flächenhafte Verkehrsberuhigung sind dabei wichtige Instrumente. Weil auch an Hauptverkehrsstraßen viele Menschen wohnen, haben manche Kommunen begonnen, sie in die Verkehrsberuhigung einzubeziehen. Zufahrtsgebühren oder Zufahrtsbeschränkungen für Teile der Stadt sind wirkungsvolle Mittel zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs. Auch kann die städtische Planung die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufeinander abstimmen. Kompakte Siedlungsstrukturen begünstigen Fußgänger und Fahrradfahrer. Und je höher die Einwohnerdichte ist, desto wirtschaftlicher kann ein liniengebundenes öffentliches Verkehrssystem betrieben werden.

BUND/Brot für die Welt/EED 2008: Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt, Frankfurt/M., S. 542f.

Agrartreibstoffe sind keine Lösung

Agrartreibstoffe werden oft als „grüne Lösung“ gesehen, um die negativen Auswirkungen des Verkehrs auf den Klimawandel abzumildern. (...) In Deutschland soll der Anteil von Agrartreibstoffen deutlich ansteigen. Bisher wird vor allem Biodiesel dem konventionellen Diesel beigemischt. Die drei wichtigsten Energiepflanzen sind Raps, Soja und in geringem Umfang auch Palmöl. Während Raps überwiegend aus heimischem Anbau kommt, müssen Soja und Palmöl in großem Stil aus Entwicklungsländern importiert werden. Sojaöl stammt vor allem aus Brasilien; Palmöl wird aus Indonesien, Malaysia und Kolumbien importiert. Bioethanol kann aus Zuckerrohr, Mais oder Weizen gewonnen werden, weltweit wichtige Lebens- bzw. Grundnahrungsmittel.

Brot für die Welt 2010: Wenn das Land knapp wird, Stuttgart, S. 8

Der Verbrauch von Bioenergien gilt grundsätzlich als klimaneutral, weil Pflanzen in der Zeit des Wachstums jenen Kohlenstoff binden, den sie später bei der Verbrennung wieder abgeben. Werden jedoch für den agroindustriellen Anbau von Energiepflanzen Wälder abgeholzt oder Moore zerstört, ist die Klimabilanz negativ. Durch den Boom des vermeintlich grünen „Biosprits“ wird die Ernährungssicherheit von Kleinbäuerinnen und Kleinbauern gefährdet. Dies lässt sich nicht mit den Kriterien der Nachhaltigkeit vereinbaren. Agrosprit ist also keine Lösung des Energieproblems. Dieses kann nur gelöst werden, wenn wir sparsamer und bewusster mit Energie umgehen.

Brot für die Welt/EED 2009: Arbeitshilfe Agrotreibstoff, S. 9

Überblick über die Materialien

- M1** Die Werbeslogans von Autoherstellern dienen der kritischen Auseinandersetzung mit den Verknüpfungen von Autofahren und Emotionen. Mit dem Entwurf eigener Werbeslogans lässt sich reflektieren, wie umweltfreundliche Mobilitätsformen attraktiv beworben werden könnten.
- M2** Verschiedene Perspektiven für die Verkehrsnutzung werden betrachtet. Ein Ausbau des Straßenverkehrsnetzes erhöht zwar die Mobilität für Autofahrer, schränkt sie für manche Gruppen aber auch ein, z. B. für Kinder, die sich ohne Begleitung nicht mehr auf der Straße bewegen können.
- M3** Die vorherrschenden Mobilitätsformen von Lehrkräften und Schülerschaft werden erhoben. Es werden die Gründe für die Nutzung bestimmter Mobilitätsformen untersucht und reflektiert.
- M4** Die Aktionsideen regen zum konkreten Handeln im eigenen Nahraum an. In der Schule gibt es viele Möglichkeiten, das Thema umweltschonende Mobilität handlungsorientiert zu bearbeiten.
- M5** Ein Überblick wird gegeben zum Thema Agrartreibstoffe und zu den Risiken, die ein politisch geförderter Ausbau dieser Treibstoffarten mit sich bringt. Es werden zahlreiche Alternativen zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs aufgezeigt: technologische Neuerungen, Umstieg auf umweltfreundliche Verkehrsmittel, Fahrverhalten, politische Grenzwerte.
- M7** Die Modellprojekte zeigen Alternativen zu hergebrachten Formen der Mobilität: gemeinschaftliche Nutzung von Verkehrsmitteln statt individuellen Besitzes. Sie regen zum Nachdenken über Verkehrskonzepte in der eigenen Stadt und über zukünftige Formen von Mobilität an.

ZUKUNFTS-WG ZU MOBILITÄT



Die Schüler/-innen tun sich als fiktive Wohngemeinschaften (WGs) in Kleingruppen zusammen, in denen sie ausgewählte Arbeitsaufgaben bearbeiten und innerhalb ihrer WG eine Entscheidung treffen.

- Die Schüler/-innen müssen sich auf ein gemeinsames Urlaubsziel einigen und legen dafür ihre eigenen Kriterien an (M6).
- Sie werden sich über den eigenen Beitrag zum Klimawandel bewusst.
- Sie diskutieren ihre Bereitschaft, auf Fernziele und CO₂-intensive Reisen zu verzichten oder sich auf neue Ideen für umweltschonenden Tourismus einzulassen.

VERKNÜPFUNG MIT ANDEREN MODULEN

- Lernmodul 5 „Energie“ thematisiert die Notwendigkeit eines Umdenkens in Energiegewinnung und -verbrauch.
- Lernmodul 6 „Artenvielfalt“ lässt sich als Anknüpfung an die Frage verwenden, wie Räume in Einklang mit anderen Lebewesen gestaltet werden können.
- Lernmodul 7 „Wachstum“ zeigt Grenzen des Wachstums auf, die auch für den Bereich Verkehr gelten.
- Lernmodul 12 „Arbeit“ behandelt die Probleme der zunehmenden Geschwindigkeit in allen Lebensbereichen, die in Zusammenhang mit gegenwärtigen Mobilitätsformen gebracht werden können.

LINKS UND WEITERE INFOQUELLEN

- EZEZ/Brot für die Welt/EED: Unterwegs in die Zukunft (DVD), Video 1: Wie zerstören wir die Welt – Verkehr, Video 2: 350 Meter bis zum Bäcker
- Umweltbundesamt:
www.umweltbundesamt.de/verkehr/mobil/mobilitaetserziehung.htm
- Blog zur Zukunft der Mobilität:
www.zukunft-mobilitaet.net
- Bund für Umwelt- und Naturschutz:
www.bund.net/bundnet/themen_und_projekte/verkehr/
- Unterrichtsbausteine zu Mobilität vom Landesinstitut für Lehrerbildung und Schulentwicklung Niedersachsen:
www.curriculum-mobilitaet.de
- VCD Planungshilfe für nachhaltige Klassenfahrten:
www.reiselust-deutschland.de/klassenfahrten.html

M1 SLOGANS AUS DER AUTOWERBUNG

- Freude am Fahren – BMW
- Vorsprung durch Technik – Audi
- Besser ankommen – Ford
- Nichts ist unmöglich – Toyota
- Volvo for life
- Nichts bewegt Sie wie ein Citroen
- Aus Liebe zum Automobil – Volkswagen
- The Power of Dreams – Honda
- Createur d'Automobile – Renault
- Open your Mind –Smart
- Auto Emoción – Seat
- Simply Clever – Skoda

! Erläutern Sie, welche Emotionen durch diese Werbeslogans geweckt werden.

Nennen Sie Gründe, warum es überdurchschnittlich viel Autowerbung im Vergleich zu Werbung fürs Fahrrad oder für den öffentlichen Nahverkehr gibt.

Entwerfen Sie einen Werbespruch für Fahrräder oder für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV).

M2 EINE FRAGE DER PERSPEKTIVE

Der Bau einer Straße ermöglicht Autofahrer/-innen mehr Mobilität. Gleichzeitig schränkt er die Mobilität anderer ein.

Beschreiben Sie, welche Auswirkungen der Bau einer Straße für die folgenden Gruppen haben kann:

- Anwohner
- Tiere
- Kinder
- ältere Menschen

Deutsches Straßennetz

Mit über 12.800 Kilometern Länge hat Deutschland eines der größten und dichtesten Autobahnnetze weltweit und jedes Jahr kommen im Schnitt 100 Kilometer hinzu. 40.000 km Bundesstraßen und mehrere Hunderttausend Kilometer Landes-, Kreis- und Gemeindestraßen prägen das Landschaftsbild Deutschlands. 1km Autobahnneubau kostet den Staat rund 7,9 Millionen Euro.

vgl. www.bmwbs.de, Stichwort Verkehr und Mobilität

M3 WEG ZUR SCHULE

! Führen Sie eine Umfrage unter Schüler/-innen und Lehrkräften durch, Mehrfachnennungen sind möglich:

- Wie weit ist Ihr täglicher Weg von der Wohnung zur Schule und zurück (geschätzt, in Kilometer): _____
- Mit welchem Verkehrsmittel legen Sie diesen Weg zurück?
 - Auto
 - Bus
 - Bahn
 - Fahrrad
 - Zu Fuß
 - Sonstige _____
- Aus welchen Gründen wählen Sie dieses Verkehrsmittel? _____
- Mit welchem Verkehrsmittel waren Sie bei der letzten Klassen-/Kursfahrt unterwegs? _____
- Wie weit lag das Ziel der Klassen-/Kursfahrt von der Schule entfernt (in Kilometer): _____

! Werten Sie gemeinsam die erhobenen Daten aus und erstellen Sie eine Übersicht. Identifizieren Sie Möglichkeiten und Hemmnisse für umweltfreundlichere Schulwege. Worauf verzichtet man, wenn man das Auto stehen lässt? Was gewinnt man?

M4 AKTIONSIDEEN FÜR DIE SCHULE

- Erstellung einer „grünen Verkehrskarte“ (mit Rad-, Fuß- und Schleichwegen)
- Organisation eines Elternabends zur umweltfreundlichen Mobilität
- Fahrradgemeinschaften („CyclingTrain“) bilden
- Aktive Teilnahme am „Walk-To-School-Day“ (findet jedes Jahr statt)
- Aktionstag rund um das Fahrrad (mit Fahrradbörse, Sicherheitsberatung)
- Einrichtung einer Fahrradwerkstatt
- Fahrradralley
- Unterrichtseinheit: Wir orientieren uns im Liniennetz des ÖPNV
- Umweltfreundlicher Ausflug
- Klassenfahrt mit dem Fahrrad
- Fahrgemeinschaften für Autobesitzer organisieren
- Einführung einer Mobilitätsberatung (an größeren Schulen)
- Untersuchung von Folgen der Mobilität (z. B. Emissionsbetrachtung)

Umweltbundesamt 2006: Nachhaltige Mobilität in der Schule, S. 10

M5 AGRARTREIBSTOFFE

Nach der Erneuerbare-Energien Richtlinie der Europäischen Union hat die deutsche Bundesregierung festgelegt, dass bis zum Jahr 2020 zehn Prozent der Treibstoffe aus erneuerbaren Energien kommen müssen. Agrartreibstoffe sollen als Beitrag zum Klimaschutz die Treibhausgasemissionen im Straßenverkehr senken und zudem die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern wie Erdöl verringern.

Der Boom von Agrartreibstoffen hat jedoch gravierende Folgen:

- Für das Klima: Das Klima wird nicht geschützt, sondern sogar geschädigt, wenn Regenwälder gerodet werden, um Platz für den Anbau von Energiepflanzen zu schaffen. Zusätzliche Belastungen entstehen, wenn beim Anbau der Pflanzen Stickstoffdünger eingesetzt wird.
- Für Ökosysteme: Wertvolle Ökosysteme werden zerstört, Lebensräume von Pflanzen und Tieren vernichtet.
- Für die Menschenrechte: Kleinbauern in Afrika, Asien und Lateinamerika werden teilweise gewaltsam von ihrem Land vertrieben, um Platz für Palmöl- oder Sojaplantagen zu schaffen. Die Bevölkerung wird ihrer Existenzgrundlage beraubt.
- Für die Ernährungssicherheit: Millionen Menschen weltweit sind verstärkt von Hunger betroffen, weil die Nahrungsmittelpreise auf den Weltmärkten durch die neue Konkurrenz um Weizen, Mais und Soja massiv gestiegen sind und Anbauflächen für Nahrungsmittel knapp werden.

Nachhaltigkeitsverordnung

Wegen anhaltender Kritik an Agrartreibstoffen beschloss die Bundesregierung 2009 die Nachhaltigkeitsverordnung für Biokraftstoffe, die z. B. vorschreibt, dass keine Regenwälder für den Anbau von Energiepflanzen gerodet werden sollen. Sie enthält aber keinerlei Regelungen für die sozialen Folgen. So werden Verletzungen des Menschenrechts auf Nahrung nicht berücksichtigt.

Alternativen zu Agrartreibstoffen

Die beiden Ziele,

- 1) Senkung der Treibhausgasemissionen und
 - 2) Verringerung der Abhängigkeit vom Öl,
- ließen sich auch durch viele andere Maßnahmen leicht erreichen:

- Tempolimit auf Autobahnen
- ÖPNV ausbauen
- Fahrrad- und Fußgängerwege ausbauen
- großflächig Umweltzonen einrichten
- spritsparend fahren
- PKW-Maut einführen
- kurze Strecken mit dem Rad zurücklegen
- Auto nicht unnötig beladen
- auf Klimaanlage verzichten
- Investitionen in die Entwicklung spritsparender Autos
- alternative Antriebe fördern: Wasserstoff, Hybrid etc.

! Diskutieren Sie, welche Maßnahmen Ihrer Meinung nach am besten geeignet sind, die genannten Ziele zu erreichen. Unterscheiden Sie dabei zwischen der persönlichen und politischen Ebene. Für welche dieser Maßnahmen möchten Sie sich einsetzen? Schreiben Sie ein kurzes Plädoyer.

M6 CO₂-EMISSIONEN EINER URLAUBSREISE



Einigen Sie sich innerhalb Ihrer WG auf ein gemeinsames Urlaubsziel. Welches Verkehrsmittel verwendet die WG für die Strecke? Lesen Sie nun die unten stehenden Informationen und berechnen ihren CO₂-Ausstoß für die geplante Urlaubsreise. Wie viel CO₂ hätten Sie für den Rest des Jahres für Ihre Mobilität noch zur Verfügung, wenn Sie das Klimaszutzziel einhalten wollen? Diskutieren Sie in der Gruppe, ob Sie Ihre Urlaubszielentscheidung aufgrund der neuen Informationen ändern würden. Beschreiben Sie Ihre Bedürfnisse, die für Sie ausschlaggebend sind bei der Wahl des Urlaubsortes und des Verkehrsmittels.

Nach Berechnungen des WBGU (Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung für Globale Umweltveränderungen) dürfte jeder Mensch weltweit im Zeitraum 2010 bis 2050 maximal 2.000 kg CO₂ pro Jahr ausstoßen, um die Klimaerwärmung auf 2 Grad zu begrenzen. Der CO₂-Ausstoß der Deutschen beträgt derzeit pro Kopf und Jahr 11.100 kg. Verkehr macht neben Wohnen, Konsum und Ernährung rund 20 Prozent der CO₂-Emissionen der Deutschen aus. Wollten Sie im Bereich Verkehr das Klimaziel erreichen, stünden Ihnen also pro Jahr ca. 400 kg zu.

Gefährt	CO ₂ -Ausstoß pro 100 km (in kg)
Flugzeug	38
Mittelklasse-PKW	15
Bahn	4
Reisebus	2
Fahrrad	0
Elektro-PKW (Normalstrom)	10
Elektro-PKW (Ökostrom)	0,7

M7 MODELLPROJEKTE: NUTZEN STATT BESITZEN

Autofreies Wohnen

Im Jahre 1992 schlossen sich in Hamburg engagierte Bürger zusammen um eine innerstädtische autofreie Wohnsiedlung selbst zu schaffen. Sie wollten frei von Lärm und Abgasen durch den Autoverkehr leben. Eine Bürgerinitiative »Autofreies Wohnen e. V.« kaufte ein stadteigenes früheres Industriegrundstück im Stadtteil Barmbek. Das Gebiet liegt in fußläufiger Entfernung von zwei U- bzw. S-Bahn-Stationen sowie von 17 Buslinien und einem größeren Einzelhandels- und Dienstleistungszentrum. Jede/r Bewohner/-in verpflichtet sich im Miet- bzw. Kaufvertrag, autofrei zu leben. Die wenigen Stellplätze (0,15 pro Wohnung) sind vorgesehen für den Lieferverkehr, Carsharing und Ausnahme-Autos für die Wechselfälle des Lebens – etwa bei Krankheit oder Behinderung.

vgl. BUND/Brot für die Welt/EED 2008: Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt, Frankfurt/M., S. 565

Fahrradrevolution in Paris

In Paris, wo sich sonst nur genervte Autofahrer durch das Verkehrschaos der Innenstadt quälen, schlängeln sich nun täglich Tausende Berufstätige und Touristen auf Fahrrädern wendig an den Autos vorbei. Grund sind die Leihräder Vélib, die seit Juli 2007 Teil des öffentlichen Dienstleistungsangebots sind. Das Pariser Mietradsystem schließt die Lücke zwischen den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und dem Zielort. Das Erfolgsrezept: flächendeckende Verfügbarkeit (alle 300 Meter eine Station), günstige Kurzzeit-Mietraten (die erste halbe Stunde ist umsonst) und ein einfacher Ausleihvorgang. Der Trend zum Mietfahrrad bedeutet nicht nur weniger Stau, Lärm und Abgase, sondern birgt auch erhebliche CO₂-Einsparungspotenziale.

vgl. BUND/Brot für die Welt/EED 2008: Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt, Frankfurt/M., S. 237

Kostenloser Busverkehr

Einfach in den Bus einsteigen und losfahren, ganz ohne Fahrkarte oder nach dem Geld zu nesteln? Seit 15 Jahren sind im belgischen Hasselt, 60 Kilometer von Aachen entfernt, alle städtischen Busse kostenlos. Die Fahrgastzahlen haben sich seither um das 13-fache gesteigert. Die Erklärung für dieses in Europa einmalige Verkehrsprojekt: 1996 beschloss der damalige Bürgermeister Steve Stevaert den ÖPNV zu verbessern –

am besten mit einem Paukenschlag. Er führte den kostenlosen Bustarif ein. Bezahlt wurde das von eingesparten Ausgaben für Straßen und mit einem erhöhten Zuschuss der Provinzregierung. 4.000 kostenlose Parkplätze nahe dem Stadtzentrum sind der Ausgleich für die Autofahrer. In den kommenden drei Jahren sollen für 60 Millionen Euro aus Mitteln der Provinzregierung nun auch die Straßen umgebaut werden – radfahrergerecht, mit mehr Bäumen und Extraspuren für Busse.

vgl. WDR: Busfahren für lau – pro Klima und contra Stau, WDR Servicezeit vom 04.05.2010

Car-Sharing

Im Durchschnitt wird ein Auto rund 40 Minuten am Tag gefahren, mehr als 23 Stunden steht es ungenutzt herum und blockiert gerade in Städten wertvolle Flächen. Da scheint es nahe liegend, mit mehreren Personen einen Wagen gemeinsam zu nutzen. Wer ein Auto nur gelegentlich nutzt und maximal 10.000 Kilometer im Jahr fährt, spart mit einem gemeinsam genutzten Pkw Geld. Die Fahrer brauchen sich zudem um Steuern, Versicherung, Reparaturen und dergleichen nicht zu kümmern. Neben den Monatskosten zwischen fünf und 25 Euro wird nur dann gezahlt, wenn das Auto tatsächlich genutzt wird, und zwar nach Zeit und Kilometereinheiten. Der Anbieter verwaltet den Fuhrpark, wartet die Fahrzeuge und zahlt die Betankung. Viele Carsharing-Betriebe haben ein System von Chipkarten eingeführt. Diese halten die Nutzer vor die Windschutzscheibe, und schon kann die Fahrt losgehen.

vgl. BUND/Brot für die Welt/EED 2008: Zukunftsfähiges Deutschland in einer globalisierten Welt, Frankfurt/M., S. 591f.

! *Beschreiben Sie eine Zukunftsvision, wie die Mobilität in Ihrer Stadt im Jahr 2022 aussehen könnte. Mit welchen Verkehrsmitteln werden sich die Menschen fortbewegen? Welche davon werden Sie besitzen? Welche werden Sie benutzen?*

! *Recherchieren Sie, welche umweltfreundlichen Verkehrskonzepte es in Ihrer Stadt bereits gibt. Identifizieren Sie Probleme der gegenwärtigen Verkehrskonzepte in Ihrer Stadt und entwickeln Sie Lösungsvorschläge (z. B. Ideen für verkehrsberuhigte Zonen, Radwege). Die Lösungsvorschläge können Sie z. B. in der nächsten Bürger/-innensprechstunde oder beim Jugendgemeinderat einbringen.*