

Verkehr

Liebe Mitmenschen,

verantwortliche Mobilität gehört auch im Zeitalter der sogenannten „Datenautobahn“ zu den wichtigsten gesellschaftlichen Aufgaben. Eine grundlegende Umwälzung unseres Transportsystems wird angesichts der Verbrechen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) und seiner Protagonisten immer unumgänglicher.

Wir haben nach dem HUI 3/1996 und den drei Autofreien Hochschultagen wieder einen Verkehrsschwerpunkt mit 25 Seiten zusammengestellt, der seinen Namen hoffentlich verdient. Von den wichtigen unabhängigen Informationsangeboten angesichts der Faktenverdrehung in unseren Herrschaftsmedien, über die Mobilisierung zum bundesweiten MoA, AfH und World carfree Day, wo wir Theorie und direkte Aktionen am 18.6., 20.6. und 21.9.00 zusammenzubringen versuchen, bis hin zum Jubiläumsüberblick über 10 Jahre SemesterTicket und die privatisierte Bahn reicht das Spektrum. Natürlich haben auch den „Hauptfeind im eigenen Lande“ im Visier.

Unsere Solidarität gehört abschließend besonders denen, die sich gegen den alltäglichen Wahnsinn mit wohldurchdachten Direkten Aktion in der Anti-Straßen-Bewegung im In- und Ausland wehren.

Die Themensprecher Verkehr der BSÖ freuen sich auf Eure Aktivitäten zu Mobil ohne Auto 2000 und drohen Euch eine spannende VerkehrsAG auf dem 28.BÖT nahe Oldenburg an.

Bis zum nächsten HUI, in dem ich über „Mobilität im lateinamerikanischen Sozialismus“ berichten werden, verbleibe ich auch für den abwesenden Alex mit autofeindlichen Grüßen



Inhalt

Emanzipatorische Mobilität im Internet	14
MOBIL OHNE AUTO 2000 - Trotzallem!	15
Einige MoA-ARGUMENTE	17
AKTIONSTIPS für MoA-Tage	19
Adressen der MoA-Bundeskoordination:	21
Why the international Anti-Car-Movement does not support E.U. Car-Free City Day !	22
World Car-Free Day on September 21, 2000 a call to and for action	23
„Entrümpeln des Schilderwalds“	24
Semestertickets, Jobtickets, Radwerkstätten – eine Bilanz	26
Anti - Straßen - Kampf	30
Anti-Roads-Movement und Hüttendörfer in Großbritannien:	32
Grüne Aussagen und Wirklichkeit die Zweihundertzweiundzwanzigste	34
Umweltschutzorganisationen fordern wiederholt Flächenbahn statt Schrumpfbahn	35
Literatur zum Schwerpunktthema	37



Emanzipatorische Mobilität im Internet

Über Modelle einer mensch- und umweltorientierten Mobilität ist im Internet derzeit noch wenig Substantielles abrufbar. Zwar gibt es eine Reihe von Forschungsinstituten, die zu diesem Thema arbeiten, davon ist aber noch nicht viel im Netz.

Die umfangreichste Zusammenstellung von Internet-Ressourcen zum Thema Transport und Verkehr enthält die Virtuelle Bibliothek Transportation, die vom Bureau of Transportation Statistics der USA zusammengestellt wird. Der Schwerpunkt liegt jedoch auf Internet-Adressen von Automobilherstellern und Logistik-Unternehmen. Es gibt aber eine kleine annotierte Bibliographie mit nützlichen Hinweisen auf Literatur zu den Umweltauswirkungen des Transportsektors
< <http://www.bts.gov/smart/cat/tea.html> >

Auch umfangreiche Umweltarchive wie Envirolink bieten wenig zu nachhaltiger Mobilität. Das Stichwort Verkehr sucht man meist vergebens.

Das auf Initiative der EU-Kommission gegründete Car Free Cities Network

<<http://www.22september.org>> berichtet über die Fortschritte von europäischen Städten, den städtischen Autoverkehr zu reduzieren. Informationen hierzu sind auch beim International Council for Local Environmental Initiatives unter <<http://www.iclei.org>> abrufbar.

Die Europäische Kommission hat im Bulletin 4/95 "Das Bürgernetz" veröffentlicht:

<http://www.europa.eu.int/en/record/green/gp9601/ind_cit.htm> und im Bulletin 2/96

"Faire u. effiziente Preise im Verkehr":

http://www.europa.eu.int/en/record/green/gp9512/ind_tran.htm ihre Verkehrspolitik dargelegt.

Die beste Übersicht über deutsche Internet-Ressourcen zum Thema bietet die Mobilitätsseite an der Technischen Universität Cottbus. Hier finden sich links zu zahlreichen Internetseiten mit Informationen über autolose Mobilität,

Car-Sharing-Initiativen, Mobilitätszentralen und vieles andere mehr unter

<<http://www.eisenbahn.tu-cottbus.de/>>.

Die Dachorganisation der bundesdeutschen Verkehrsinitiativen präsentiert sich u. a. mit ihrem Service-Angebot brandneu und sehr übersichtlich im Netz unter <http://umkehr.de>, auch wenn das Manifest der 1435 Wörter zur Flächenwahn noch fehlt

Zum Thema Mobilitätserziehung schaut bei <<http://www.das-verkehrsbuero.de/>> in Mühlheim an der Ruhr vorbei.

Greenpeace

<www.greenpeace.de> geht unter dem Stichwort Klimaschutz auf das Thema Verkehr ein. Robin Wood e. V.

<<http://www.umwelt.org/robin-wood/>> macht das mit ihrem Magazin noch kritischer. Der Verkehrsclub Deutschland

<<http://www.vdc.org>> bietet neben aktuellen Informationen zum Thema Verkehr und Umwelt auch das Magazin "fairkehr" an. Auch der Fahrgastverband Pro-Bahn e. V. <<http://www.pro-bahn.de>> bietet einiges. Ganz neu sind die Seiten von autofrei leben! e.V. unter <www.autofrei.de>.

Den bundesweiten Aktionstag "Mobil ohne Auto (MoA)" und der Autofreie Hochschultag (AfH), der jeweils Mitte Juni von den Verkehrsinitiativen organisiert wird, findet Ihr unter

<<http://www.mobilohneauto.de>> und

<<http://www.refrat.hu-berlin.de/moa>>.

Nichts wie hin!

mobil mobil mobil mobil mobil

ohne auto ohne auto ohne auto ohne auto

MOBIL OHNE AUTO 2000 - Trotzallem!

Aufruf zum Autofreien Sonntag am 18.06.2000 und Autofreier Hochschultag am 20.06.2000

Während der Ölkrise hatte der reine Wachstumsglaube in der BRD ein Ende und erste Autofreie Sonntage gehörten zur Normalität, in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) formierten sich 1981 Menschen um das Christliche Forschungsheim Lutherstadt Wittenberg (Sachsen-Anhalt) und Mitglieder des Kulturbundes der DDR zur Organisation eines jährlichen Autofreien Sonntag von unten.

Schon vor der Wende 1987 konnte diese Tradition dann auch in der BRD bescheiden Fuß fassen. 1990 übernahm dann die BundJugend und der Naturschutzbund in Bayern die Organisation des Mobil ohne Auto-Tages im Juni. 1990 gestalteten 20 000 Menschen den Autofreien Sonntag. 1994 waren es schon

1 Million TeilnehmerInnen.

Das Umweltbundesamt steuerte zur Finanzierung der verbandsübergreifenden Aktionen und deren bundesweiter Koordination Zuschüsse bei. 1996 zog die MoA-Zentrale von Nürnberg nach Frankfurt/Main ins Umweltamt der Stadt Frankfurt um. 1997 nahmen 420 000 Menschen an der Basis an bunten und vielfältigen Aktionen teil, die von ca. 2000 Aktiven auf ca. 350 Veranstaltungen organisiert wurden. 1998 waren es eine halbe Million Menschen, die sich engagierten, ebenso auch 1999. Während aber 1994 noch der Bundesverband der Grünen Liga e.V., die Naturschutzjugend, die BUNDjugend, der NABU, der

VCD e.V., Pro Bahn e.V., die DGBjugend und die AG der Umweltbeauftragten der evangelischen Kirche, Robin Wood e.V., Greenpeace e.V., der ADFC e.V., Umkehr e.V., ja sogar der World Wildlife Fund (WWF), der Landesbund für Vogelschutz, das Klima-Bündnis, die Bundeskoordination Studentischer Ökologearbeit, u.a. den bundesweiten Trägerkreises organisierten, reduzierte sich das Verbandsinteresse der Großen an der Aufrechterhaltung der verbandsübergreifenden MoA-Bundeskoordination immer mehr.

1997 stellten die großen Verbände wie der BUND e. V. und der VCD e. V. Ihre finanziellen Zuwendungen ein.

Auch die inhaltliche Arbeit wurde immer geringer, getreu der Weisung von *Peter Westenberger* (BUND) 1997: „*Gelingt es nicht, Mobil ohne Auto für diese Menschen weiterzuentwickeln, wird die Aktion als immer wiederkehrender Aufguß schleichend auszehren und irgendwann still verscheiden.*“ Doch entgegen dieser Voraussage wurde z. B. von der BSÖ e.V. versucht, den Autofreien Sonntag durch eine gesamte MoA-Woche auszubauen. Hinzukamen deshalb 1997 ein Autofreier Schultag und ein Autofreier Hochschultag (AfH). 1999 rief dann aber der BUND e. V. und der VCD e.V. ohne Absprache mit der MoA-Bundeskoordination kurzfristig zu einen verbandseigenen MoA-Tag am 20.09.1999 auf. In Frankreich fand zwar ein städtischer Autofrei-

er Tag am 22.09.99 statt, die Green Transport Week mit einem Carfree Sunday in Großbritannien konzentrieren sich aber ebenfalls auf den Juni.

Auf dem MoA-Trägerkreistreffen

am 28.6.99 dann stellte der alte MoA-Bundesträgerkreis seine inhaltliche Arbeit ganz ein

und stellte sich per Mehrheitsbeschluß zu einem Beratungsbeitrag für einen von der EU-Kommission und den Kommunen inhaltlich bestimmten europaweiten Aktionstag „von oben“ am 22.09.2000 zur Verfügung. Der „CarFreeCity-Day“ wird nach Auskunft vom 28.10.99 des als BRD/Österreich/Dänemark-Koordination fungierenden Klima-Bündnis wie folgt organisiert: „*Das Projekt wird im Rahmen des LIFE-Programms von der EU gefördert. Projektpartner sind neben dem Klima-Bündnis die französische Umwelt- und Energieagentur ADEME, die Städtetzwerke Energie-Cités und Car Free Cities sowie mehrere nationale Koordinationsstellen. Kommunen und Verbände aus Deutschland werden vom Klima-Bündnis bei der Vorbereitung und Durchführung des Aktionstages unterstützt. Ihm obliegt die Erstellung eines Leitfadens und die Bereitstellung von Materialien für die Öffentlichkeitsarbeit der Kommunen und hier melden Sie Ihr Interesse an einer Teilnahme an.*“



Die Bundeskoordination Studentischer Ökologiearbeit e. V. rief im Oktober 99 zur bundesweiten Rettung des basisorganisierten sommerlichen MoA-Aktionssonntages auf. Hier ein Zitat aus dem Aufruf der BSÖ :

“So erfreulich die plötzliche Anerkennung und (finanzielle) Förderung “von oben” für den “Car Free City Day” z.B. auch aus dem Bundesumwelt- und -verkehrsministerium sein mag: Kein Grund den eigentlichen MoA-Termin im Juni fallen zu lassen!!!

Wie von der BSÖ e. V. auf dem letzten Trägerkreistreffen am 28.6.99 in Frankfurt/M. eindringlich unterstrichen, ist es zum einen doch gerade unsere Absicht, die Zahl der autofreien Tage und Menschen wachsen zu lassen.

Wieviel Spielraum wird die neue konzertierte Aktion den ursprünglichen InitiatorInnen “von unten”, also BIs, MoA-Ortsgruppen etc., bei der Gestaltung von Veranstaltungen, Aktionen und politischen Aussagen lassen? Viele Ortsgruppen werden aufgrund langfristiger Planungen, aus Gewohnheit oder weil die Leute in der Woche keine Zeit für die Organisation eines MoA-Tags haben, an dem sonntäglichen Sommertermin (zumindest zusätzlich) mit gutem Grund festhalten.

Diese können wir doch nicht wie nach dem Willen des bisherigen MoA-Trägerkreises in Zukunft weitestgehend ohne überregionale Presse- und Vernetzungsarbeit lassen. Wer sind wir, dass wir Ihnen sogar empfehlen würden, ihr Engagement im Juni an den Nagel zu hängen.

Daher (...) sieht die BSÖ e.V. Bedarf für ein neues Bündnis für einen MoA-Tag im Juni....

Die meisten Mitgliedsverbände und -vereine des alten MoA-Trägerkreises (Klimabündnis, VCD, EKD, B.U.N.D.) haben sich entschieden, soweit von den Organisatoren des neuen “Car Free Europe Day” gewünscht, sich in einem Beirat auf Vorschläge zur Gestaltung des Septembertermins zu konzentrieren bzw. zu beschränken.

Damit verlieren die Umweltgruppen eindeutig an Einfluß auf die politischen Aussagen dieses Autofreien Tages.

Die meisten von Euch waren aus verschiedenen Gründen nicht mehr im alten Trägerkreis vertreten. Aber in einem neuen Bündnis würden keine großen finanziellen Aufwendungen die Mitsprachemöglichkeiten beschränken (...) und auch über Ausrichtung, Aussagen etc. ließe sich völlig neu diskutieren.”

Auf diesen Aufruf wurde dann Ende 99 der Trägerkreis bestehend aus Umkehr e.V., Grüne Liga Berlin e.V., BSÖ e.V., Robin Wood e.V., autofrei leben e.V. etc. für die Juni-Termine wirklich gebildet. Nach dem ersten Trägerkreistreffen erhielten wir dann aber ein Schreiben vom Sprecher der Arbeitsgemeinschaft der Umweltbeauftragten der Evangelischen Kirchen in Dtl. mit folgendem Schlußabschnitt:

Für Aktionsgruppen wirken zwei Termine als Überlastung – man wird sich dann für einen entscheiden müssen, und das soll (wohl nach Gottes Gnaden) der 22.9. sein.

Für die Finanzierung von Aktionen kann es auch nur die Festlegung auf einen Termin geben.

Juristisch gesehen ist vermutlich weder der alte Trägerkreis noch irgendein neuer legitimiert, die MOA-Tradition für sich allein zu beanspruchen. Ein Machtkampf um das Recht ist weder schön noch nützlich.“

Der neue Trägerkreis für politische und basisorganisierte MoA-Tage im Juni läßt sich dadurch aber nicht einschüchtern und hat für alle Aktiven und Interessierten Mitte März ein Faltblatt und Poster als Kopiervorlage und zum

Bestellen zur Verfügung gestellt und verschickt.

Wir rufen alle Ortsaktiven, Bürgerinitiativen, Vereine, Gruppen und Verbände usw. nachdrücklich für den 18.Juni 00 und die Hochschulen für Dienstag, 20.06.2000 auf, Aktionen gegen Autowahn zu planen und sich unter unterstehender Rückmeldeadresse für die bundesweiten Presseerklärungen/konferenz zu melden. Von ersten großen Erfolgen bei der Planung berichtet die Landeskoordination für Baden-Württemberg: „Die Ortsaktiven haben es er

reicht, daß viele Straßen, darunter auch Bundesstraßen am 18.06.2000 völlig gesperrt werden.“

Laßt uns also MoA, diese „einseitig gegen den Verkehrsträger Straße gerichtete Propagandaveranstaltung“ (BT-Drucksache 13/7690, Friedrich MdB, FDP zu MoA) kreativ-offensiv fortsetzen und ausbauen!

Frei nach Ernesto CheGuevara also: „Eins, zwei, drei - viele autofreie Tage schaffen!“

Einige MoA-ARGUMENTE

Allgemeines

- 2/3 aller Fahrten sind kürzer als 10 km, davon sind sehr viele Fahrten mit dem Rad oder zu Fuß machbar.
- Der Raum für den Autoverkehr (ohne Parkplätze!) versiegelt 5% der Gesamtfläche Deutschlands, das ist mehr als die Fläche aller Wohngebäude.
- In Städten ist bis zu 60% der Gesamtfläche von (hauptsächlich stehenden) Autos belegt.
- Autos auf deutschen Straßen sind im Durchschnitt mit 1,3 Personen besetzt. 1300kg Stahl und Kunststoff transportieren ca. 100 kg 'Nutzlast' - ein deutliches Mißverhältnis.
- Die Luftverschmutzung durch Autoverkehr kostet ca. 19 Mrd. DM pro Jahr.
- Der volkswirtschaftliche Schaden pro verkauftem Liter Benzin beträgt mindestens 2 DM (etwa 1 DM Umweltschäden, 1 DM Unfallfolge- und Bestattungskosten). Derzeit werden diese Kosten auf die Allgemeinheit umgelegt (Krankenkassenbeiträge, Steuern, 'Solidaritätszuschlag').
- Die Steuereinnahmen durch Autoverkehr belaufen sich auf 33 Mrd. DM. Dieser Betrag deckt genau Straßenbau- und Unterhaltskosten. Die Gesamtkosten des Straßenverkehrs liegen bei ca. 110 Mrd. DM. Der Kostendeckungsgrad liegt also unter 30% (Vergleich: Bahn 64%).

Comic V4

Gesundheit

- Der Straßenverkehr fordert 500.000 Verletzte und ca. 10.000 Tote pro Jahr.
- Der Autoverkehr ist die häufigste Todesursache bei Kindern bis 14 Jahren.
- 1986 fühlten sich 86% aller Bundesbürger durch Straßenverkehrslärm gestört, 25% davon stark.
- Durch Lärm und Gestank entstehen Gesundheitsschäden, Konzentrations- und Produktivitätsverluste.
- Herz- und Kreislaufkrankheiten sind die häufigste Todesursache in der BRD, Bewegungsmangel ist eine Hauptursache dieser Erkrankungen.
- Nach gesicherten Erkenntnissen sind Abgase und Lärm Ursache von Pseudokrapp bei Kleinkindern sowie vieler Allergien, Heuschnupfen und Asthma.
- Jeder siebte Arbeitsplatz hängt vom Auto ab, sagt man. Doch bei einer Neuorientierung in der Verkehrspolitik entstehen entsprechend andere und neue Arbeitsplätze. Je früher dieser Trend erkannt wird, desto erfolgreicher ist die Industrie in dessen Entwicklung und Vermarktung.
- Laut ADAC-Motorwelt gibt es fast kein Auto mehr, dessen Gesamtkosten monatlich unter DM 500 liegen. Der Preis für einen Autokilometer liegt weit über dem Kilometerpreis der Bahn.

Umwelt

- 25% der Schadstoffe, die durch ein Auto anfallen, entstehen bereits bei dessen Herstellung.
- Der Wirkungsgrad des Automotors beträgt ca. 15%. D.h. von 100 Litern Benzin werden nur 15 Liter zur Fortbewegung genutzt, der Rest verbrennt ungenutzt.
- 35% des in Deutschland freigesetzten CO₂ stammen aus dem Autoverkehr.

In Deutschland leben heute über 80 Millionen Menschen. Sie besitzen über 41 Millionen Autos. Die Masse

Finanzen

- Der Mietverlust durch Verkehrsbelästigung beträgt ca. 29 Mrd. DM pro Jahr.
- Die Kosten durch Verkehrslärm schlagen mit 35 Mrd. DM pro Jahr zu Buche.
- Die Flächenversiegelung und Landschaftszerschneidung ist nicht mehr vertretbar.

Schwerpunkt: Verkehr

an Autos bringt schwerwiegende Probleme mit sich. Als Stichpunkte seien nur folgende Bereiche angesprochen:

- Klimaveränderungen: 20% der CO₂-Emissionen stammen vom Autoverkehr [UPI, Heidelberg].
- Verkehrsoffer: jährlich knapp 8.000 Tote und 500.000 Verletzte.
- Gefährdung menschlicher Gesundheit durch Schadstoff- und Lärmemissionen.
- Waldschäden: 2/3 des deutschen Waldes sind geschädigt; Hauptursache: NO_x aus dem Autoverkehr.
- Landschafts- und Flächenverbrauch: Straßen belegen doppelt so viel Fläche als Siedlungen.
- Energieverbrauch: unwiederbringliche Ressourcen werden ineffizient aufgebraucht.

Zeit zum Umdenken

Trotz der bekannten Probleme ist die Verkehrspolitik noch immer am Auto orientiert. Das große Straßenbauprogramm der alten Bundesregierung, in dem für Investitionskosten von 200 Mrd. DM bis zum Jahr 2012 ca. 12.000 km Neu- und Ausbau von Bundesfernstraßen vorgesehen ist, leistet dieser Entwicklung weiter Vorschub. Die Zahl der zugelassenen Autos steigt nach wie vor an. Die Verkehrspolitik der neuen Regierung seit November 98 ist noch immer am Auto orientiert. So will das rosa-grüne Bundeskabinett mit 32 Milliarden (Investitionsprogramm) für die Jahre 99-2002 für mehrere tausend km Straßenaus- und Neubau finanzieren und damit nach wie vor mehr Geld ausgeben wie für die Schieneninfrastruktur. Deshalb:

Wende in der Verkehrspolitik

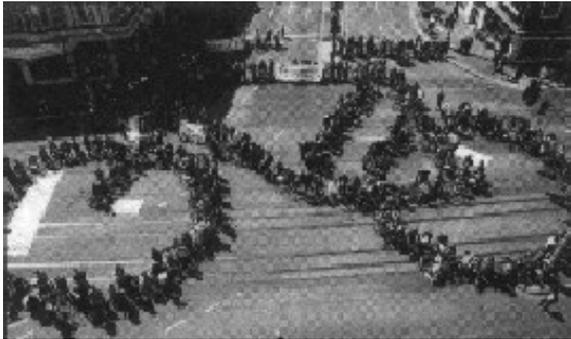
Angesichts der drohenden Gefahren muß das Recht auf Mobilität neu definiert werden. Die Mobilität muß mehr und mehr durch umweltfreundlichere Verkehrsträger bereitgestellt werden. Um die Voraussetzung zum Umsteigen zu schaffen, brauchen wir eine ernsthafte Wende in der Verkehrspolitik, die dem öffentlichen Verkehr sowie den Belangen von Fußgängern und Fahrradfahrern Priorität einräumt. Langfristig fordert die Aktion einen neuen Lebensstil, der nicht nur die Geschwindigkeit in den Mittelpunkt stellt und weltweit verträglich ist. Eine sinnvolle Mobilität sollte als Grundversorgung für jeden Menschen (per Nahverkehrsabgabe) zur Verfügung stehen.

Neues Verkehrssystem nötig

Ziel ist ein neues, möglichst effizientes, umweltverträgliches und kundenfreundliches Verkehrssystem. Um dies zu erreichen sind massive Anstrengungen und Investitionen ebenso notwendig wie - als Voraussetzung dafür - ein Umdenken bei Bevölkerung, Politikerinnen und Politikern. Das heute über die Maßen dominierende Automobil muß als Bestandteil eines integrierten Gesamtverkehrs neu konzipiert werden. Es hat seine Einsatzberechtigung dort, wo aus technischen oder energetischen Gründen ein öffentliches Verkehrssystem nicht realisiert werden kann. Einen wichtigen ersten Schritt würde die Einführung eines allgemeinen Tempolimits (innerorts generell 30 km/h, Landstraßen 70 km/h, Tempo 100 km/h auf Autobahnen) darstellen. Dringend erforderlich ist ein Gesamtverkehrskonzept für Deutschland, das Umwelt-, Verkehrs-, Industrie- und Beschäftigungspolitik in Einklang bringt.

Comic V6

AKTIONSTIPS für MoA-Tage



AUSFLÜGE UND KUNDGEBUNGEN

-Fahrradtouren, z.B. zu guten und schlechte Beispielen für umweltfreundliche Verkehrsplanung, wie z.B. „Berlin fährt Rad am 4.6.00“
(www.radzeit.de/radzeit00_2.pdf)

-unter der Bezeichnung "Critical Mass" machen in der jüngeren Vergangenheit spontane Massenaufkommen von RadlerInnen oder/und FußgängerInnen von sich reden, die auf den betroffenen Strecken den Autoverkehr zum Erliegen bringen.

-und als "Reclaim the Streets" - Parties das Feiern mit Musik und Tanz auf der Straße (Reclaim the street, GB-London: <http://www.gn.apc.org/rts/>)

-Alternative Parkraumnutzung: Ein Frühstück oder Picknick zeigt, wie sich Flächen sinnvoller als für den Blechhaufen verwenden lassen

-Fahrraddemos, bei denen eine Resolution z.B. an die Stadtverwaltung, die Unileitung etc. übergeben wird

-Als Car-Walking wird die Kunstform bezeichnet, bei der FußgängerInnen im Weg stehende Autos überqueren. Infos vom Autogeher Michael Hartmann (zurück aus Indien: Baldurstr. 9, 80637 München, atomausstieg@kriegste.de)

-Exkursionen zu autofreien Siedlungen, Malereien auf Straßen, Wände etc.

SPIEL, SPASS, KOMMERZ

-Beim Schlauch-Wechsel-Wettbewerb können versierte RadlerInnen Fingerfertigkeit zeigen

-Kursbuchlesewettbewerb für BahnfahrerInnen. Die Schnellsten gewinnen einen Preis, den z.B. die Bahn oder örtlich Verkehrsbetriebe stiften
(Infos: O. Bäsener, An den Eschenbacher Teichen 2, 38678 Clausthal-Zellerfeld, Tel: 05323-84591, oliver.baesener@tu-clausthal.de)

-Hindernisparcours, Liegeräder, Tandems, Fahrradtaxi zum Probefahren

-Beim Live - "Scotland-Yard" - Spiel wird in öffentlichen Verkehrsmitteln nach einem Mr. X gefahndet

-Sektempfang an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel

-Fahrradläden, mobile Fahrradwerkstätten und Car-Sharing-Organisationen stellen Ihr Angebot vor

-Gebrauchte Fahrräder können auf einem Flohmarkt verkauft, Fundräder (z.B. vom örtlichen Fundbüro des Verkehrsbetriebes) versteigert werden

-Abends: Filmvorführung z.B. „Zugvögel ...Einmal nach Inarii“

Comic V3

INFORMATION:

-Informationsmaterial, Ausstellungen, Bücher zum Thema Verkehr gibt es z.B. bei Umkehr e.V. (Adresse siehe Bestellzettel) vom örtlichen ADFC, VCD, Pro Bahn e.V.)

-Ortsgruppen der Umweltverbände wie Greenpeace, BUND etc. kommen häufig gerne mit eigenem Infotischen zum Veranstaltungsort

Schwerpunkt: Verkehr

-Einladung von örtlichen Verkehrsbetrieben (Verkehrsverbände, Stadtwerke, Busunternehmen, lokale Bahngesellschaften und die DBRegio etc.), die auch um konkrete Sachspenden gebeten werden sollten

-Bürgerinitiativen (BIs) für konkrete Veränderungen vor Ort stellen ihr Anliegen vor

-Schadstoff- u. Lärmmessungen in Zusammenarbeit mit den örtlichen Umweltbehörden zeigen die Auswirkungen des Autoverkehrs bzw. autofreier Straßen

Comic v5

-Umfragen, auch unter AutofahrerInnen, können zeigen was sich an ÖPNV-Angebot, Radwegenetz, FußgängerInnensicherheit etc. ändern mußte

-Schnuppertarife im ÖPNV am MoA/AfH-Tag helfen beim "Ausprobieren"

-Filmvorführungen am Abend: Autokampf-Filmliste unter „<http://www.enviroweb.org/radix>“, Bestellen unter radix.nbg@bigfoot.de oder Radix, c/o Projektwerkstatt, Gostenhofer Hauptstr. 50, D-90443 Nürnberg

Bestellschnipsel

FORMALES

-Antrag an die Stadtverwaltung (oder besser gleich den Stadtrat) z.B. auf ein Straßenfest oder die Sperrung eines Stadtteils oder wenigstens von Parkplätzen für MIV

-Antrag an den Senat der Hochschule z.B. auf die Sperrung hochschuleigener Parkplätze am AfH, oder auf einen Aufruf an alle Hochschulangehörigen (Vordruck s. <http://ronja.rz.hu-berlin.de/oeko/afhmoa.htm>)

-Fahrradgruppen ab 16 Personen dürfen zweispurig auf der Straße fahren, auch wenn ein Radweg vorhanden ist und können als geschlossene Gruppe auch bei Rot die Ampel passieren

-Wer nicht in Konflikt mit dem Versammlungsgesetz geraten möchte, sollte bedenken daß nicht-spontane Kundgebungen einer rechtzeitigen (48 Stunden) Anmeldung bedürfen (Vordrucke gibt es bei den Polizeibehörden)

-Versucht Eure Aktionen über Pressemitteilungen (Vorlage: <http://ronja.rz.hu-berlin.de/oeko/pressemoafh.htm>) Veranstaltungshinweise, www-Seiten etc. in die regionale Presse / ins Lokalradio zu bringen

-Bitte teilt Eure Aktionen bitte rechtzeitig vorher und nachher der MoA-Bundes- bzw. Landeskoordination mit, damit diese Informationen für die bundesweite Pressearbeit verwendet werden können (Adresse siehe Bestellzettel)

-Bestellen des Posters und Faltblattes unter der folgenden Adressen:



Adressen der MoA-Bundeskoordination:

für

MOBIL OHNE AUTO am Sonntag, 18.6.2000

Autofreier Hochschultag (AfH) am 20.6.2000

Pressekontakte:

Umkehr e.V.
Bundesweiter Dachverband der Verkehrsbürgerinitiativen
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin-Wedding
Tel: 030-492 74 73, Fax 030 4927972
info@umkehr.de, www.umkehr.de

GRÜNE LIGA Berlin e.V., Landesgeschäftsstelle
Prenzlauer Allee 230, 10405 Berlin
Tel: 443391-49/-48, Fax 030 443391-33
berlin@grueneliga.de, <http://www.grueneliga.de/>
Druck/Layout der Materialien:

BSÖ e.V., c/o AStA der Uni Münster
Schloßplatz 1, 48149 Münster
Tel 0251 8322287,
Fax 0251 519289
bsoe@uni-muenster.de, <http://studis.de/bsoe>

MoA-Landeskoordination Baden-Württemberg:

VCD Baden-Württemberg
Tübinger Str. 15, 70178 Stuttgart
Tel 0711 6070217, Fax 0711 6070218
vcldlvbw.moa@t-online.de, www.vcd.org/vcdlvbw/moa

Rückmeldungen und Bestellungen:

ReferentInnenRat der HUB
Referat Ökologie und Umwelt
Stichwort MoA, Unter den Linden 6, 10099 Berlin
Tel 030 2093 2603, Fax 030 2093 2396
oeko@refrat.hu-berlin.de, <http://www.refrat.hu-berlin.de/oeko>

...weitere solidarische Organisationen:

ROBIN WOOD e.V.
Bundesgeschäftsstelle und Vorstand
Steffi Barisch (Verkehrsreferentin)
Nernstweg 32, 22765 Hamburg,
Tel: 040-390 95-56, -53, Fax: 040-392 848
robin_wood@umwelt.ecolink.org,
<http://www.robinwood.de>

autofrei leben e.V.
Dorfstraße 18, 07646 Schlöben
Tel 03642 841091, Fax 03642 849293
verein@autofrei.de, <http://www.autofrei.de>

ADFC Berlin
Michael Föge (Landesvorsitzender)
Tel 030 4484726, Fax 030 44340520
www.adfc-berlin.de

Grüne Liga e. V., Bundesverband
Sprecherin f. Verkehr: Inge Stenzel, Tel/Fax: 0345-
2024084, Halle/Saale
Bundesvorstand@grueneliga.de



Why the international Anti-Car-Movement does not support E.U. Car-Free City Day !

Something seems desperately wrong when alternative transport groups are signing on their support and helping to organise a high-level European Union initiative such as the September 22 carfree city day. Is it because the initiative is a particularly bad one? If we assume for a moment that these particular bureaucrats, the car-free day promoters, are "good bureaucrats," does it really help them to have our unqualified support? No. In fact the opposite. They'll always be viewed as more reasonable and pragmatic if we as a movement take a stronger position, for example taking on car ownership rather than just car use, or by promoting the creation or expansion of car-free zones beyond just commercial or tourist centres. The possibilities of such positions are endless; many could prove popular. They are as yet totally off the public's radar screen. But if our movement shows to the public the same level of radicalism as do E.U. bureaucrats, then what net effect would we be having on public opinion? And if the answer is "none," then why continue in such a hopeless direction? Answer: we must not!

Our role as a movement is to draw public opinion further towards fundamental reform

than government will ever advocate. We will always get less than what we ask for, so we should take the strongest reasonable position, **"be realistic and demand the impossible,"** and let the politicians make the compromises. We should start thinking about how the shaping of public opinion actually works. Let's look at it as a see-saw. But instead of a children of more or less equal weight sitting on each end of a board, here industry and alternative transport groups sit as weights on opposite ends of the board. Only the see-saw's pivot point is not in the centre, and industry, as you know, weighs a lot more than we do.

Here we place all the possible political positions on the see-saw board, from **"4X4s for all"** at the far right to **"for a world without cars"** at the far left.

Government, and the public too, are represented on this bizarre quasi-see-saw. Only government doesn't often go very far out toward left or right, preferring to position itself in a place of balance, more or less in the middle of the spectrum of all "interest groups" that make themselves heard. So government will normally be very close to industry, in the midst of public opinion, directly above the see-saw's pivot point.

And here's the crucial part: the public can be drawn toward either end of the board, depending on the actions of industry, government, other actors, and ourselves. But given the weight of industry and government and those aligned with them their magnetic force the public aren't aware of how far the board extends to the left. Often, they haven't noticed us sitting way out there at our end of the board. Our weight is so small, and we're too far away to be seen very well. Some groups in our movement have moved closer to the public, which has in turn drawn the public a bit further left on the board, compensating for the loss of leverage.

Others in our movement, those giving their wholehearted support for the "clean car," for example, have moved so far to the centre of the board that they now occupy the same position as William Clay Ford, Jr. They argue that their (miniscule) weight will draw more of the industry toward their position,

but in reality industry cares much more about profitability

and public opinion. So "clean car" proponents sit more or less directly above the pivot point, contributing little if anything to either side, lacking the weight or leverage necessary to do so.

Now, in this movement, one obvious quality of our see-saw has been overlooked: the ability of a small weight, leveraged way out at the long end of the board,

to really shake things up

by jumping up and down wildly. If its energy is focussed strategically and efficiently it can make itself noticed in a big way, draw more weights in our movement out toward it, along with some substantial weights from among the public, coming to define the leftward end of public opinion.

Comic V7

And this, friends, is exactly what **World Car-Free Day** intends to be: the tiny but bold and energetic little weight at the left end of the see-saw board. Rather than focusing on car-use reduction in city centres, and other reforms that much of the public already supports anyway, we'll need the entire movement's help, and the help of allies working on other issues, to call the public's attention over to

the possibilities of more fundamental change.

Although we work toward lasting change, we still need the tactic of a single-day event to focus our limited energies. But the message going out has got to be consistent with our position on the board, radical but extremely well-packaged all the same.

Whereas if we align ourselves with government and the European car-free day, we cease to function as a leftward pull of public opinion, and in fact mainstream public opinion will come to range further to the left than our own position. This isn't just theory, this is happening: 79.5 percent of the (heavily car-

dependent) Italian public who experienced a recent Car-Free Sunday want the experiment to be repeated at least once a week; 30 percent said more than twice a week, therefore on normal weekdays. Yet not a single alternative transport group is promoting such a radical position. What does this mean? If the mainstream public has to start pulling us as a movement to the left, our effectiveness has been reduced to zero, or worse, we have become more conservative than the average citizen. Since government will never take a more radical position than our own, a failure to stay more radical than government amounts to arresting our movement's progress. At such a realisation, there are two sane options: pack up the campaign and go home, or take a position further left.

The further we move toward government, the more industry is winning the battle.

We are often able to balance out industry's heavy weight by drawing the public toward our end, as in Denmark and The Netherlands. But sometimes our progress is so

minimal that, regardless of our small size and weight, we have to go out to the end of the see-saw and jump up and down wildly, leveraging enough force to draw the public over toward us. It has to be our job, and that goes for all alternative transport Groups, to maintain a stronger position than government. Radical groups among us should forget about trying to sound reasonable if it would be at the expense of impact, and go for finding the right tactics to bring radical ideas into public consciousness. Groups doing public education or community outreach should find ways to sound reasonable advocating radical positions. The job of the most conservative groups among us must be to push government along in the right direction. **Our role should never be to stand on the sidelines and cheer.** In the E.U. car-free day case we can let the public take on that role. They'll do it anyway, as they have already shown.

But we go further on the **German and British carfree day around June 18th 2000** and maybe at the **International carfree day on September 21st**.

World Car-Free Day on September 21, 2000 a call to and for action

Are you ready? It's time to join together around the world for the ultimate subversion of car culture's World Car-Free Day, September 21, 2000, just 24 hours before the timid high-level European car-free day.

We'll be here to steal the show, and spread the message to other continents. So let's make it big, bold and impossible to ignore. Let's focus our energy on one hard-hitting and splashy moment, forcing everyone to take notice, form an opinion, react with either anger or delight, and

realise that a global car-free movement exists.

You can't build a movement if nobody knows about it's and today very few people do.

So that's where you come in. To have impact we need tactics that have impact. **Clear, simple, outrageous, scandalous, creative tactics.** We don't always need huge masses of people, but the people we do have need to be at the right place at the right time, doing the right thing. Tactics like:

- painting bike-lane symbols in car lanes all over town.
- Fining drivers with fake parking tickets for hogging public space or contributing to climate change.
- Riding bicycles with "space frames" to take up the same space as a Range Rover.
- "Détourning" car-ad billboards into anti-car messages. Installing home-made traffic calming devices.

- Painting pedestrian crossings, or memorials to people killed by cars.
- Building cardboard cars chasing around friends dressed as roadkill and living dead.
- Organising community meals with live music, dancing and plenty of living room furniture in the middle of an intersection.
- Modifying stop signs to read "Stop Driving."
- Walking over cars parked on the sidewalk, or picking them up and "bouncing" them back into the street.
- Releasing stinky diesel fumes or dumping an oil spill inside a major international car show.

Schwerpunkt: Verkehr

You get the idea? The more visual and shocking the better, magnified by people doing similar things simultaneously around the world. This isn't about making as many friends as possible; if it were we'd hold Traffic Reduction Day. This is about expanding the range of reasonable public opinion and debate, calling into question not just how we get around, but how we organise public space and our very lives.

The choice has never been more clear: Do we want cars (electric or not) or do we want cities for people and nature?

World Car-Free Day is not an end in itself, but perhaps some day it will be seen as marking the end of the age of the automobile.

Join Car Busters and other groups around the world in taking direct action on September 21. We'll soon have a web site with more ideas, downloadable posters and more. Get in touch!

CAR BUSTERS Worldwide Magazine and Resource Centre
Kratka 26, 100 00 Praha 10,
Czech Republic
Tel: +(420) 2-781-08-49
Fax: +(420) 2-781-67-27
carbusters@ecn.cz
www.antenna.nl/eyfa/cb

Car Busters Abo-Service in Deutschland:
Überweise bitte einfach 24 DM an Daniel Sokolov,
Konto-Nr. 5422035 bei der HypoVereinsbank Berlin,
BLZ 10020890 mit der Angabe Deiner Adresse im Feld Verwendungszweck.

„Entrümpeln des Schilderwalds“

Was führt der ADAC im Schilde?

Laut Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) sind Bund, Länder, Kreise und Kommunen für die Sicherheit und Ordnung des Verkehrs zuständig. Diese Aufzählung ist seit neuestem nicht mehr komplett. Zumindest für die Ordnung hat sich der ADAC jetzt selbst zuständig erklärt. Mit seinen diversen Kampagnen á la „Schilderwald entrümpeln“ zeigt der ADAC, was er unter Ordnung versteht. An diese Kampagne darf sich dann die jeweils auserkorene Kommune anhängen. Inhalt und Stoßrichtung gibt der ADAC vor. Die Gemeinden ziehen sich damit freiwillig aus ihrem Verantwortungsbereich zurück und eine Lobby setzt ihre Sicht von Sicherheit und Ordnung durch.

Während die Öffentlichkeit die StVO-Änderung 1997 als „FahrradNovelle“ feierte, wurde das Regelwerk auch unauffällig im

Sinne des Autoverbandes geändert. Quasi als Präambel ist nun den Schilderparagrafen vorangestellt, dass "örtliche Anordnungen nur dort getroffen (werden), wo dies aufgrund besonderer Umstände zwingend geboten ist." Parallel zur StVO-Lobbyarbeit wurde Selm in Westfalen ausgesucht, das sich im Sinne des ADAC für eine beispielhafte Kampagne eignete. In Zusammenarbeit mit der Verwaltung wurde massiv Öffentlichkeitsarbeit betrieben und eine



Woche später hatte Selm ein Drittel weniger Verkehrszeichen.

1998/99 wurde das Modell Selm zum Selbstläufer. Von NRW über Hessen breitete sich die Nachricht nach Osten aus: Man kann Schilder abmontieren! Diese schlichte Möglichkeit hat so viel Glanz und Überzeugungskraft, dass niemand Zweifel hegt. Es gibt in all diesen Städten keine Vor- und Nachuntersuchungen über das Unfall- oder Konfliktgeschehen, alle Verantwortlichen sind sich einfach ganz sicher, dass nichts Unsicheres damit produziert wird. Ein paar Fragen und Bedenken daher von unserer Seite:

Warum will der ADAC Schilder abmontieren?

Der ADAC hat einsichtige wahrnehmungspsychologische Argumente parat: Es gibt zu viele verschiedene Zeichen und zu viele aufgestellte Schilder im Straßen-

verkehr. Die Folge: „Der Kraftfahrer ist überfordert und erkennt die Verkehrszeichen nicht mehr.“ Dem kann man eigentlich nur zustimmen, die Frage ist allerdings, welche Schilder wichtig sind und welche abmontiert werden können.

Der ADAC wußte es schon vor der Selmer Aktion: „Das Konzept des ADAC: Eine Stadt ohne Verkehrszeichen - Beginn bei null Schildern außer Vorfahrt und Wegweisung.“ Hauptstraße soll also Hauptstraße bleiben und die Autofahrer sich rasch orientieren können. Das dient der Beschleunigung des Autoverkehrs.

Wie sieht das Ganze in der Selmer Modell-Praxis aus? Über die Hälfte der abgebauten Schilder waren Vorschriftszeichen – zwei Drittel des gesamten Bestandes der Ge- und Verbotsschilder wurden entfernt! Schilder, die ein konkretes Verhalten verlangen - meist aus guten Sicherheitsgründen. Dass es auch diese Aspekte gibt, erzählt der ADAC den in der Klemme steckenden Behördenvertretern natürlich nicht.

Wie erledigt der ADAC die Aufgaben der Gemeinden?

Die Kommunen wissen, dass sie etwas unternehmen müssen gegen Unfälle im Straßenverkehr. Ihnen fehlt aber Zeit, Personal und immer mehr das nötige Geld. Gemeinden und Kreise sind z.B. per Ländererlass verpflichtet, Unfallkommissionen zu bilden und regelmäßig Verkehrsschauen zur Kontrolle der Schilder durchzuführen. In vielen Kommunen existieren Unfallkommissionen nur auf dem Papier. Selm ist auch bezüglich der Verkehrsschauen ein typisches Beispiel: Seit mindestens vier Jahren fand dort keine mehr statt.

Da kommt der ADAC gerade recht. Er finanziert die Aktion, schafft die Presse herbei, die Lobeshymnen schreibt, organisiert den Ablauf und stellt das Personal zum Verhüllen der Schilder. So einen Freund will wohl jeder an seiner Seite wissen. Und so entsteht eine enge Beziehung, in der Dritte nur noch stören können. Konsequenz hat der ADAC auch mit seiner Kampagne in Kleinstädten begonnen. Hier gibt es kaum Bürgerinitiativen und die Verwaltung meint, die Interessen aller Bürger zu kennen. Dass Fußgänger und Radfahrer andere Sicherheits- und Komfortinteressen haben, ist in der Regel für die Behörden nicht ständig präsent.

Wessen Interessen werden durchgesetzt?

Die Kommunen werden aber von „höherer Seite“ auch kaum unterstützt: Schon die Argumentation des ADAC und der StVO-Gestalter ist widersprüchlich. Als Beispiel für die Unübersichtlichkeit des Schilderwalds führt der ADAC die 32 Zeichen an, die das Parken auf Gehwegen regeln. Um Klarheit zu schaffen und um die 32 Variationen abzuschaffen, reicht eigentlich die vorhandene Formulierung „Das Parken auf Gehwegen ist nicht gestattet“ in der StVO aus. Tatsächlich geht es dem ADAC lediglich um das Plakative. Natürlich will er nicht das Parken auf den Gehwegen beschränken. Im Rahmen der Selmer Aktion betrafen knapp zwei Prozent der abgebauten Schilder das Parken auf Gehwegen.

Der ADAC will mehr Information im Straßenverkehr für die Autofahrer haben. Die innerörtliche Wegweisung wird von den ADAC-Aktionen nicht nur nicht angetastet, vielmehr werden diese

Schilder immer mehr und immer größer. Große Schilder verschanzeln zwar das Stadtbild, sie haben für Autofahrer aber einen entscheidenden Vorteil: Man kann sie auch bei hoher Geschwindigkeit erkennen. Hier beißt sich die Katze allerdings in den eigenen Schwanz, denn je schneller ich fahre, desto mehr Schildern begegne ich in einem bestimmten Zeitabschnitt. Die subjektiv empfundenen Häufung von Verkehrszeichen wächst mit der gefahrenen Geschwindigkeit.

Sinnvoll Schilder abbauen

Nach Ansicht des Arbeitskreises Verkehr und Umwelt, UMKEHR e.V. könnte man an die Lichtung der Schilderwälder viel konsequenter herangehen als der ADAC. Gälte in allen Gemeinden z.B. flächendeckend Tempo 30, müßten nicht an jedem Abzweig von der Hauptstraße Tempo 30-Zonen-Schilder angebracht werden. Gälte die Regel Rechts-vor-Links flächendeckend, müßten keine Stopp-, keine Vorfahrtgewähren und Vorfahrtschilder angebracht werden. Diese Maßnahmen würden der Sicherheit dienen und zusätzlich die StVO übersichtlicher gestalten. Es ist höchste Zeit für die Gemeindevertreter zu erkennen, dass mit ihrem Namen die Interessen eines Lobbyverbandes durchgesetzt werden. Für die Mitglieder des ADAC wird es immer wichtiger zu durchschauen, dass ihre eigenen Sicherheitsinteressen nicht durch den selbsternannten Ordnungshüter wahrgenommen werden. Fußgängern und Radfahrern sollte sowieso klar sein, dass sie sich selbst um ihre Belange kümmern müssen.

Aus: InformationsDienst Verkehr (IDV), Hrsg: Umkehr / Fuss e.V. Ein 16-seitiges Aktions- und Informationspaket „ADAC im Schilderwald“ einschließlich Diskette ist gegen 15 DM in Briefmarken oder auf Rechnung erhältlich bei UMKEHR/FUSS e. V., Exerzierstr. 20, 13357 Berlin, Tel.: 030/492 74 73, Fax: 492 79 72, email: info@umkehr.de, www.umkehr.de

Semestertickets, Jobtickets, Radwerkstätten – eine Bilanz

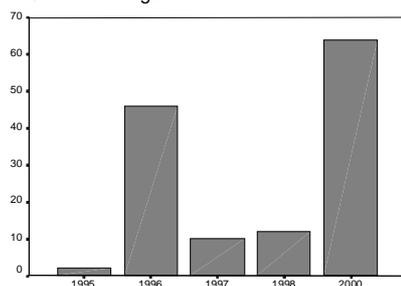
1991 wurde in Darmstadt das erste Semesterticket eingeführt. Danach kamen in rascher Folge weitere Standorte hinzu, und inzwischen gehört ein Ticket fast schon zur

Grundausrüstung einer Hochschule. Ein gutes Jahr vor seinem zehnten Geburtstag soll der Themenschwerpunkt Verkehr und der baldige Autofreie Hochschultag Anlaß sein, einen statistischen Überblick über die SeTi-Landschaft der BRD zu geben. Basis ist die Datenbank auf den Internetseiten der BSÖ, in der jedeR die Möglichkeit hat, das Semesterticket der eigenen Hochschule mit Hilfe eines Fragebogens zu beschreiben, bzw. die Angaben regelmäßig zu aktualisieren. Mit dem letzten HUI haben wir einen Aktualisierungsauftrag sowie den Fragebogen in Papierform verschickt, so daß wir jetzt auf einen beträchtlich gewachsenen und aktuellen Datenbestand blicken können. Wenn Ihr dies lest, enthalten die Internetseiten die neuen Daten möglicherweise noch nicht, sie sind aber - sozusagen ofenwarm - in diese Auswertung miteingeflossen.

Vorbemerkung

Dennoch stammt ein beträchtlicher Teil der Daten noch von 1996, kurz nachdem die Internetseiten aus der Taufe gehoben wurden (siehe Abbildung "Stand der Angaben").

Stand der Angaben



An den betreffenden Hochschulen könnte in der Zwischenzeit z.B. der Semesterticketpreis gestiegen oder eine Radwerkstatt eingeführt worden sein. Ein weiterer Grund zur Vorsicht ist die Repräsentativität der Angaben. Durch die Umfrage sind 138 Hochschulen erfaßt, der bundesweite studentische Adreßreader kennt –mit Zweigstandorten etc.- je nach Zählweise 300 bis über 350 Hochschulen. Naheliegend, daß Studis und StudivertreterInnen von

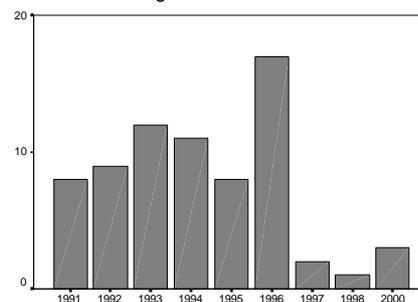
Hochschulen mit Semesterticket oder Radwerkstatt etwas stärker motiviert waren, sich in die Fragebögen einzutragen, als solche ohne. Der tatsächliche bundesweite Anteil der Hochschulen mit Semesterticket muß also nicht unbedingt über 70% betragen, wie in unserer Stichprobe (siehe unten). Andererseits werden einzelne Zweigstandorte mit unterschiedlichen Adressen vom Adreßreader teils akribischer unterschieden als von den TeilnehmerInnen der Umfrage. Nicht alle Fragen wurden auch von allen TeilnehmerInnen beantwortet. So ergibt etwa die Summe aller in der Abb. "Neueinführungen von Semestertickets" angegebenen Neueinführungen von Semestertickets nicht genau die Zahl aller Hochschulen mit Semestertickets. Wo die Angaben für viele Hochschulen fehlen und dies wichtig erscheint, wird gesondert darauf hingewiesen.

Semestertickets

Von den 138 erfaßten Hochschulen haben 102 ein Semesterticket. Da sich viele Hochschulen ein Semesterticket mit (fast) identischem Leistungsumfang und Preisen teilen – Spitzenreiter ist das den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

umfassende Semesterticket, das für mindestens 16 Hochschulen im Ruhrgebiet gilt – beträgt die Anzahl der verschiedenen Semestertickets 46. Die Entwicklung der Neueinführungen von Semestertickets in den Jahren 1991 – 2000 ist der Abbildung "Neueinführungen von Semestertickets" zu entnehmen.

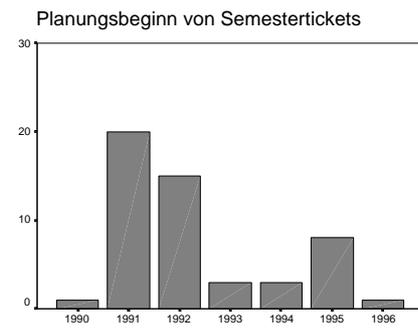
Neueinführungen von Semestertickets



Demnach wurden wohl in den Jahren 1991 – 1994 massiv Seme

stertickets eingeführt, wo dies von den Studierenden gewünscht und ohne längere Verzögerungen möglich war. Inzwischen konzentrieren sich in der schrumpfenden Zahl der Hochschulen ohne Ticket natürlich die „Problemfälle“ auf – Hochschulen also, deren Umwelt- und Verkehrsaktive mit Hindernissen zu kämpfen haben wie z.B. in Bayern, wo aufgrund kaum vorhandener Rechte der studentischen Selbstverwaltung die langsamen und trägen Mühlen der Landespolitik und –verwaltung hauptverantwortlich für das Zustandekommen eines akzeptablen Vertrages sind. Oder wie in Berlin, wo jahrelang Verkehrsbetriebe mit überzogenen Preisforderungen für einen Beinahestillstand der Verhandlungen sorgten. Hinzu kommen Standorte, an denen unter den ungünstigen Rahmenbedingungen der derzeitigen ÖPV-Infrastruktur und Verkehrspolitik ein Ticket einfach keinen Sinn macht, oder jedenfalls von den Studierenden

nicht mit deutlicher Mehrheit befürwortet wird.



Die Abbildung "Planungsbeginn von Semestertickets" zeigt das Jahr, in dem nach Auskunft der UmfrageteilnehmerInnen an den jeweiligen Hochschulen die Planung eines Semestertickets begann. Darin enthalten ist ein geringer Anteil an Hochschulen, die bis heute kein Ticket haben; andererseits ist für viele Hochschulen der Planungsbeginn nicht bekannt. Deutlich sichtbar ist der Boom der Idee während und kurz nach der Einführung der ersten Tickets.

Jobtickets

Ein Jobticket ist eine Fahrberechtigung für MitarbeiterInnen eines

Betriebes, der von diesem Betrieb mit den Verkehrsbetrieben unter bestimmten Bedingungen ausgehandelt wird, z.B. Abnahme von einem Ticket für jedeN MitarbeiterIn, unabhängig davon ob dieseR das Ticket dann auch dem Betrieb abkauft. Das Prinzip der automatischen Abnahme durch fast alle, wie beim Semesterticket, ist nur bei wenigen Jobtickets verwirklicht. Dies und die Seltenheit von Jobtickets könnte daran liegen, daß eine demokratische Selbstverwaltung bei der Belegschaft eines Betriebes selten so ausgeprägt ist wie bei der Studierendenschaft einer Hochschule.

In der Umfrage interessierten uns die Jobtickets an Hochschulen. Die Einflußmöglichkeiten von Studis auf die Einführung eines Jobtickets sind natürlich gering und wohl vor allem in der Öffentlichkeitsarbeit und in „Nachhilfe“ aus den Erfahrungen der Semesterticketeinführung zu sehen. Dennoch ist die weitere Verbreitung derartiger Verkehrskonzepte in der unmittelbaren eigenen Umgebung natürlich von großem Interesse. Leider fehlen bei über einem Drittel der Hochschulen Angaben zum Jobticket. Von den übrigen hat etwa ein Drittel ein Jobticket.

Parkraumbewirtschaftung

Insbesondere zu Beginn des Semesterticket-Booms wurde die Einführung des Tickets oft als Teil eines umfassenderen Verkehrskonzeptes für die gesamte Hochschule gesehen, in dessen Rahmen auch der Parkraum bewirtschaftet, d.h. für das Parken der Studis und/oder Bediensteten auf hochschul- bzw. landeseigenen Flächen Gebühren verlangt werden sollten. Dies kann z.B. in Form von Einzelparkscheinen und einem Schrankensystem mit hohem ökologischem Lenkungsgrad (jede Autofahrt kostet), aber auch hohem Aufwand, oder weniger aufwendig, aber auch weniger effektiv, über Monatsgebühren (wer sie einmal hat, versucht diese Investition natürlich zu amortisieren...) erfolgen. Die Erlöse können z.B.

weiteren Umwelt- und Verkehrsmaßnahmen zukommen, fließen aber in der Realität oft einfach z.B. in den Landeshaushalt. Obwohl in Innenstädten längst der Normalfall, hat die Parkraumbewirtschaftung an Hochschulen als „negative“ Maßnahme, sich nicht so schnell und umfassend durchsetzen können wie das Semesterticket – in der Umfrage ist sie an

knapp der Hälfte der Hochschulen vertreten, für die Angaben vorliegen (zwei Drittel).

Radwerkstatt

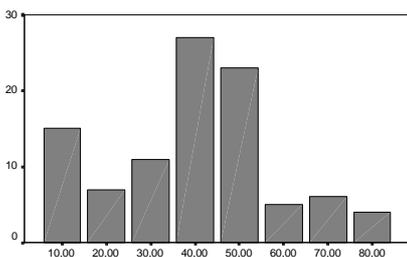
Als Umwelt- und Selbsthilfemaßnahme jenseits allen motorisierten Verkehrs wurden und werden zusammen mit den Semestertickets verstärkt (Selbsthilfe-) Fahrradwerkstätten an den Hochschulen eingerichtet. Ähnlich wie beim Semesterticket geht die Initiative meist von der Studierendenvertretung oder einer Gruppe von Studis aus. Die Finanzierung kann ausschließlich über Nutzungsggebühren, aus dem studentischen Haushalt oder über einen festen Aufschlag auf den Preis des Semestertickets erfolgen. Der Schwerpunkt liegt meist auf der (betreuten) Selbsthilfe, d.h. Studis finden hier die Räumlichkeiten, das Werkzeug und das Know-How, um ihre Fahrradwartung billig und gut selbst durchzuführen. Fahrradwerkstätten gibt es mindestens an knapp der Hälfte der befragten Hochschulen, bzw. an zwei Dritteln der Hochschulen, für die Angaben zu dieser Frage vorliegen. Im Internet sind teilweise nähere Angaben z.B. zu Größe und Öffnungszeiten zu finden. Hier sei nur angemerkt, daß etwa 40% der Radwerkstätten über den Semesterticketbeitrag gefördert werden.

Größenstruktur der Semestertickets

Der durchschnittliche Umkreis um die Hochschule, in dem mit dem Ticket gefahren werden kann, ist aus der Abbildung "Größenstruktur der Semestertickets" ersichtlich.

Größenstruktur der Semestertickets

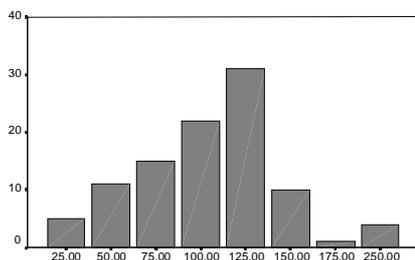
Umkreis bis einschließlich ... km



Die bimodale Verteilung zeigt eine grobe Unterscheidung in zwei verschiedene Konzepte: Eine Gruppe von Tickets für die Stadt bzw. den Landkreis, in dem sich die Hochschule befindet, und eine, die eine ganze Region um die Hochschule abdeckt. Der zweiten gehören wesentlich mehr Hochschulen an, wobei allerdings oft mehrere Hochschulen aus unterschiedlichen Städten dasselbe Ticket haben. Die km-Angaben sind als Schätzwerte natürlich nur zu einer groben Beschreibung des Geltungsbereiches geeignet – die beteiligten Verkehrsverbände/ -gemeinschaften/ -betriebe sind im Internet für jedes Ticket einzeln aufgelistet. Zu berücksichtigen ist auch, daß ein kleiner Geltungsbereich mit hoher Schienen- und Busnetzdicke oft „mehr“ bietet als ein großer im ländlichen Raum, wo „nur“ ein bis zwei Verkehrsmittelarten ein sehr weitmaschiges Netz bedienen.

Preisstruktur der Semestertickets

Tickets bis einschließlich ... DM



Die Preisstruktur der Semestertickets ist der gleichnamigen Abbildung zu entnehmen. Dabei wurden für Tickets nach dem Zweikomponentenmodell beide Beträge addiert. Es zeigt sich ein deutlicher Schwerpunkt im Bereich von 50 – 150 DM.

Beim Zweikomponentenmodell zahlen alle Studis einen Sockelbetrag, der allerdings noch nicht zur

ÖPV-Nutzung berechtigt: Wer will muß eine Zeitberechtigung kaufen, die dann durch diesen Sockelbetrag verbilligt wird. Das Zweikomponentenmodell konnte sich kaum durchsetzen, seine „Heimatstadt“ Trier ist inzwischen auf das Darmstädter Modell (alle zahlen dasselbe, alle dürfen fahren) umgestiegen. Am ehesten ist das Sockelmodell dort zu finden, wo als VertragspartnerIn der Verkehrsbetriebe nicht die Studierendenvertretung, sondern z.B. das Studiwerk fungiert. Räumlich ist es der Umfrage zufolge im Wesentlichen auf Baden-Württemberg konzentriert (wohl auch wegen der dort stark eingeschränkten Möglichkeiten studentischer Selbstverwaltung). Die Zahl der Hochschulen mit Sockelmodell-Semesterticket in der Umfrage beträgt 16 (11% der Hochschulen mit Semesterticket). Bei einigen gibt es für die Sockelbeitragszahler ohne Semesterticket als „Bonbon“ die kostenlose ÖPV-Nutzung am Abend und am Wochenende.

Ausnahmen von der Zahlung des Semesterticketbeitrages

An fast allen Hochschulen existiert eine Ausnahmeregelung, um Studierende, die grundsätzlich keine Möglichkeit zur Nutzung des Semestertickets haben, bzw. Studierenden in besonderer finanzieller Notlage, auf Antrag von der Zahlung befreien zu können. Die Nennungen von Ausnahmen in der Umfrage laufen letztlich auf drei weitverbreitete Formen von Ausnahmen zu: Behinderte können sich meist befreien lassen, wenn sie aufgrund ihrer Behinderung ohnehin ein ÖPV-Ticket erhalten oder wenn sie aufgrund ihrer Behinderung das Ticket nicht nutzen könnten. Wer sich, obwohl eingeschrieben, meist studienbedingt zwingend außerhalb des Geltungsbereiches des Semestertickets aufhält, kann ebenfalls vom Ticketwerb befreit werden. Schließlich gibt es oft die Möglichkeit für bestimmte soziale Härtefälle, das Semesterticket nicht bezahlen zu müssen. Schließlich wurden noch einzelne weitere Ausnahmen genannt.

Die Finanzierung der Ausnahmen erfolgt nicht nur von Hochschule zu Hochschule, sondern auch von Fall zu Fall unterschiedlich: So werden Behinderte und aus dem Geltungsbereich abwesende meist schon in den Verträgen mit den Verkehrsbetrieben als garantierte Nicht-NutzerInnen (meist erhalten sie dann auch kein Semesterticket) berücksichtigt, so daß der Studivertretung/dem Studiwerk keine zusätzlichen Kosten entstehen. Gerade für soziale Härtefälle (die je nach Regelung das Ticket ja auch nutzen können sollen, ohne es bezahlen zu müssen) gibt es hingegen oft einen Solifonds, d.h. alle zahlen auf ihren Semesterticket-Beitrag einen kleinen Aufschlag. Eine weitere Einnahmequelle für Semesterticketbezogene Kosten sind die an manchen Hochschulen nicht unerheblichen Zinsen, die im Zeitraum zwischen der Zahlung des Beitrages durch die Studis und der Weiterleitung des Geldes an die Verkehrsbetriebe anfallen.

Organisation der Verkehrsbetriebe

Die Nennungen unter dem Punkt Verkehrsverbund/Leistungsumfang erlauben einen flüchtigen Blick über die bundesweite „Verkehrslandschaft“: Längst nicht flächendeckend gibt es Verkehrsverbände, in denen für jedes Verkehrsmittel derselbe Tarif gilt. Vielfach sind die Verkehrsbetriebe in lockereren Bündnissen organisiert, z.B. in Westfalen die Busgesellschaften einer Region als Verkehrsgemeinschaft, wobei die

Bahn zunächst eigenständig bleibt. Ebenfalls hier zu beobachten ist die Bildung von Zweckverbänden der Kommunen im Zuge der Bahn-Regionalisierung, wo es noch nicht aus anderen Gründen (Bildung von Verkehrsverbänden o.ä.) zur vorauseilenden Umorganisation des Schienennahverkehrs gekommen ist. Die Regionalisierung der Bahn gibt es außerhalb der Verbände aber vorerst nur auf dem Papier so richtig. Vertragspartner für das Semesterticket sind im Falle solch lockerer Bündnisse z.B. die Bahn und eine (Bus-)Verkehrsgemeinschaft getrennt sein, wobei letztere durch einen ihrer Betriebe, etwa die Stadtwerke des Hochschulstandortes, vertreten werden kann. Gelegentlich sind auch einzelne Verhandlungen mit mehr als zwei Partnern nötig, z.B. wenn das Semesterticket einer Hochschule maßgeschneidert sein und sich nicht mit den Grenzen bestehender Bündnisse decken soll. Die Umfrageangaben lassen aber keine mengenmäßige Abschätzung zu, mit welcher Konstruktionsart wie viele Hochschulen ihre Verträge abschließen. Einige Semestertickets beinhalten überhaupt keine Bahnstrecken. Dafür sind andererseits gelegentlich Fähren vertreten. Die Folgen der fortschreitenden Regionalisierung des Nahverkehrs für die Semestertickets sind sicher gemischt und vielfach noch nicht

abzusehen. Für „Normalkunden“ haben sich ja oft mehr Nachteile ergeben als mensch sich bei dem Wort vielleicht denken könnte. So wurde zwar weder Bürokratie verringert noch das Streckennetz verdichtet, oft aber die Preise angehoben, die BahnCard auf Strecken innerhalb des Verbundes ungültig, und es sind einige bizarre Fälle bekannt geworden, in denen Nahverkehrsreisende an der Verbundgrenze den Zug verlasen mußten, um sich am Automaten Fahrkarten zu kaufen, die es außerhalb des Verbunds nicht gibt. Na ja – immerhin ist das Fahren einer Strecke mit verschiedenen Verkehrsmitteln nacheinander oft einfacher und billiger geworden. Was das Semesterticket angeht, fällt natürlich zunächst mal eine gewisse Arbeitserleichterung für die verhandelnden StudivertreterInnen auf, haben sie doch im Idealfall nur noch einen Verhandlungspartner. Dieser kann dann aber mit seltsam veränderten Preisvorstellungen überraschen. Eine weitere Befürchtung an einigen Hochschulen ist, daß der neue Verbund nur noch seine Grenzen als SeTi-Geltungsbereich akzeptieren und den bisherigen wohlüberlegten dementsprechend zurechtstutzen oder vergrößern (oder beides) möchte. Wem das schon passiert ist oder konkret droht (bisher sind mir nur Befürchtungen bzw. vage Andeutungen von Verkehrsbetrieben bekannt), die oder der möge doch bitte eine e-mail an grafa@uni-muenster.de oder einen Brief an die Geschäftsstelle schreiben.

Verkehrsmittelwahl

Die in der Umfrage ebenfalls gestellte Frage nach dem Modal Split (Wieviel % der Studierenden/ihrer Wege entfallen auf welches Ver-

kehrsmittel?) wurde nur für 15 Hochschulen beantwortet, wobei der Stand zwischen 1990 und 1999 schwankt – mit entsprechender Vorsicht sind die nun folgenden Werte zu behandeln. Als Durchschnittsverteilung der 15 Hochschulen (nicht nach Studierendenzahl gewichtet) ergibt sich: Zu Fuß 8%, per Rad 27%, im ÖPV 32%, mit MIV (Motorisierter Individualverkehr) 32% und als MitfahrerIn 1%. Dies deckt sich etwa mit dem Jahres- und Bundesdurchschnitt der 15. Sozialerhebung des DSW (Stand 1997), in der das Auto allerdings etwas schlechter abschneidet. Die Angaben stammen für manche Hochschulen aus der Zeit vor der SeTi-Einführung, für andere hingegen aus der Zeit danach. Bei letzteren ist die Auto-nutzung gegenüber ersteren um etwa ein Drittel zugunsten der ÖPV-Nutzung zurückgegangen. Ähnliches weiß die Sozialerhebung des DSW zu berichten: In neun von zehn Hochschulen, die bis 1997 ein Semesterticket eingeführt hatten, lag die ÖPV-Nutzung 1997 deutlich höher als 1991 (im Schnitt um 20%).

„Neuzugänge“

Die nächsten neu eingeführten Semestertickets –soweit uns durch die Umfrage bekannt- sind:
 Aachen: Gültig ab Wintersemester 2000/2001 - Hildesheim: Geplant für Wintersemester 2000/2001 - Berlin: Hoffentlich ab Wintersemester 2000/2001 - Erlangen/Nürnberg: Wiederaufnahme der Verhandlungen seit Anfang 2000, angestrebter Gültigkeitsbeginn Wintersemester 2000/2001

Anti - Straßen - Kampf



Waldautobahn Thüringen 1997

STOPPT DEN WEITERBAU DER A1 !

BÜRGERINITIATIVE GEGEN DIE A1

Unterstützen Sie uns - Baustopp A1 !!
Wir müssen unsere Natur schützen, damit Menschen und Tiere auch in Zukunft überleben können!

Postanschrift:
Bürgerinitiative Lommersdorf/Freilingen
"Gegen den Weiterbau der A1 e.V", Postfach 135
D-53942 Blankenheim
a1-baustopp@eifel-online.de
<http://www.eifel-online.de/a1-baustopp/>

Vorstellung der Bürgerinitiative Lommersdorf-Freilingen

Die Orte Lommersdorf und Freilingen gehören zur Gemeinde Blankenheim und sind auf der nordrhein-westfälischen Seite der zukünftigen Trasse gelegen.

Als Ergebnis mehrerer Informationsveranstaltungen zum Weiterbau der A1 und auf Veranlassung von besorgten Bürgern, insbesondere der Eifelorte Lommersdorf und Freilingen, fand am 14.5.1993 eine Versammlung mit dem Ziel statt, eine Bürgerinitiative zu gründen. Eine Bombendrohung mit anschließender Räumung und Durchsuchung der Tagungsräumlichkeiten mit Spürhunden der Polizei sorgten für eine unbeabsichtigte Dramatik und wilde Entschlossenheit der Teilnehmer, das kurz zuvor gesteckte Ziel zu erreichen. Die Wahl des Vorstandes und der sonstigen Vereinsorgane fand auf der Straße statt. Die Satzung, die sich die Bürgerinitiative gegeben hat, nennt als Vereinszweck die Verhinderung des Weiterbaus der A1, die Erhaltung und Schaffung einer lebenswerten Umwelt und die Abwehr gesundheitlicher und ökonomischer Schäden für die Volkswirtschaft und die Allgemeinheit.

Durch Eintragung ins Vereinsregister und Anerkennung der Gemeinnützigkeit hat die Bürgerinitiative ihre rechtliche Absicherung gefunden. Der Verein finanziert sich durch Mitgliedsbeiträge und Spenden.

Anti-A33-Hüttendorf sucht dringend MitbewohnerInnen

Ostercamp 2000 angekündigt!

Seit einem Jahr besteht jetzt das neue Hüttendorf gegen die Autobahn 33 auf der Trasse. Leider ist der Zulauf an Aktiven, die dort auch wohnen wollen, nicht überwältigend. Die Szeneunterstützung läuft zwar, ein paar Besuche hier und dort, aber der nötige Kick fehlt.

Dabei gibt es so viele Planungen: Nicht nur ein Hüttendorf, das wohl endlich durchgesetzt wurde, sondern auch langfristige Projekte, wie z.B. eine Kläranlage, alternative Energieerzeugung, Jugendzentrum, Kneipe, Infoladen, Anti-A33-Aktionsbüro. Ein neues Anlaufzentrum für junge Leute aus der Region:

Meldet Euch dringend beim
Anti-A33-Hüttendorf, Stockkämperstr. 22a,
33829 Borgholzhausen
Infotelefon: 0172-5603161 oder 0170-4401663

**Osterperspektiventreffen ums A33-Hüttendorf vom
Karfreitag, 21.04. bis Ostermontag,
24.4.2000**

Anti-A17-Widerstand

Die späte Rache des Kajo S.

**Autobahnamt will
92 834, 20 DM für Hüttendorfräumung
letztes Frühjahr**

„Die Autobahn A17 zwischen Dresden und Prag schließt eine Lücke auf der Nord-Süd-Achse des zentraleuropäischen Fernstraßennetzes. Sie wird (...) für Sachsen das Tor nach Südeuropa öffnen.“ Sachsens Innenminister Kajo Schommer, Autobahnwerbeprospekt 95

Dabei sollen mehrere Täler im Süden von Dresden und das Ost-Erzgebirge durchtrennt werden, womit ökologisch wertvolle Naturflächen für immer zerstört werden. Außerdem fördert diese Autobahn ein energieaufwendiges, lärm-, unfall-, und abgasreiches Verkehrssystem, es versiegelt Naturraum, fördert die Erosion und Überschwemmungen. Es trägt somit auch zu rasanten Klimaveränderungen bei!

Doch wen interessiert es schon, wenn Menschen verhungern, weil Dürrekatastrophen immer schlimmer werden, Wasserspiegel andernorts steigen, ...

In Europa müssen immer größere und immer mehr Autos immer schneller und immer weiter fahren.

**Für die A 17 sollen
1,35 Milliarden DM ausgegeben werden.**

Die Planungen der Autobahn 17 wurden von den Nazis übernommen, wie vieles der BRD-Verkehrspolitik. Nach der Annexion der DDR wurden die Pläne präzisiert. Aber dafür gab es nicht nur Zustimmung. 1991 bildete sich dann ein Netzwerk aus Bürgerinnen und Verkehrsgruppen gegen die A17. Die Dresdner AutobahnbefürworterInnen mit CDU, FDP und DSU initiierten im November 95 einen Volksentscheid, bei dem 68,5 % für die A17 votierten, der aber bei einem eventuellen gegenteiligen Ergebnis nur geringen Einfluß auf die Planungen von höchster Stelle gehabt hätte. Das Ergebnis stellte aber einen Großteil der Anti-A17-Bewegung kalt. 97 begann das Planfeststellungsverfahren zu den einzelnen Planabschnitten, bei denen es relativ viele Einwendungen gab. Am 21.8.98 wurde vom damaligen Bundesverkehrsminister Wissmann (CDU) aus Wahlkampfzwecken der 1. Baggerbiß an der zukünftigen Trasse Dresden-Prag vollzogen. Es gab lustige Gegenaktionen im Vorfeld, eine kleine Gegendemonstration und einen überdimensionierten Polizeieinsatz mit allem was dazu gehört. Richtig mit dem Bau begonnen wurde dann aber erst nach der Regierungsübernahme von Rosa-Grün. Seit dem 11.4.97 entstand auf der Trasse ein Hüttendorf aus Zelten, Bauwagen und Holzhütten. Neben dessen Funktion als antiautoritäres Wohnprojekt und Freiraum für Auseinandersetzungen gingen von dort in 2 Jahren einige Aktionen aus, nicht nur im Zusammenhang mit der A17.

Am 10.2.99 wurde dann das Grundstück auf der A17-Trasse am Hüttendorf enteignet. Seitdem wurde jeden Tag mit der Fällung der Bäume an dieser Stelle im Zschonergrund und damit auch mit der Räumung des Hüttendorfes gerechnet. Es wurden also Baumhütten gebaut, die nun jede Nacht besetzt waren. Damit die BesetzerInnen nicht nur so einfach mit einer Hebebühne herunter geholt werden konnten, wurden Barrikaden errichtet, ein Tunnel gegraben und eine Wiese mit Hilfe des angestauten Baches versumpft. Auch der Tunnel und eine Barrikade waren täglich bewohnt. Überall gab es Möglichkeiten zum Anketten. Polizei und Staatsschutz beobachteten das Geschehen täglich, fuhren am Hüttendorf vorbei, leuchteten alles aus. Eine Baustraße wurde zum Hüttendorf gebaut. Nach 2 Monaten ausgebliebener Baumfällungen ließen die täglichen Vorbereitungen der HüttendorfbesohnerInnen für eine eventuelle Räumung immer mehr nach.

Am 21.4.99, um 5 Uhr morgens schlugen dann Polizei und SEK zu. Zuerst wurde die Morgenwache und die Tunnelbesetzung ganz leise mitgenommen. Dann wurden die BesetzerInnen aufgefordert, das Gelände zu verlassen. Darauf wurde eine Frau relativ

brutal aus der Barrikade gezerrt.

Die anderen Leute aus der Barrikade konnten sich an einem Betonfaß anketten. Bis die Angeketteten herausgesägt werden konnten, reisten inzwischen einige durch die Telefonkette informierte SympatisantInnen an. Als letztes wurden die Leute von den Bäumen mit einem Kran heruntergepfückt. Es gab insgesamt 11 Festnahmen, wovon ein Gefangener nur auf einer Straße hingefallen war. Einige Leute erhielten Anzeigen wegen Hausfriedensbruch und Nötigung. Am gleichen Tag wurden am Dresdner Hbf 15 DemonstrantInnen einer Spontandemonstration gegen die A17 festgenommen. So mußte ein 40jähriger Familienvater später 700 DM zahlen, weil er

einem Polizist gesagt haben soll, daß er, der Beamte, doch nicht einfach mit dem Motorrad in die Demonstration fahren könne.

Die Strafverfahren wegen der Baumbesetzungen wurde noch nicht eröffnet. Dafür verschickte das Autobahnamt Sachsen vor Weihnachten 99 an 12 AutobahngegnerInnen eine

**Schadensersatzforderung
von 92 824,20 DM.**

10 Leute wurden aber nur bei den Hüttendorfräumungen festgenommen. Die anderen beiden wurden zu einen anderen Zeitpunkt im Zusammenhang mit der A17 notiert. Der Betrag setzt sich zusammen aus: Mehraufwendungen der Baufirma für die Baumfällungen: 57 586,56 DM, Mehraufwendungen der Autobahnmeisterei: 27 026,14 DM, Kraneinsatz: 3 770,00 DM und weitere zusätzliche Vermessungskosten. Der Stadt forderte die Überweisung bis 31.1.2000.

Das Autobahnamt wird wegen der abschreckenden Wirkung den Betrag sicher gerichtlich einzufordern versuchen. Durch den Vergleich in ähnlichen Fällen kann mit einem langwierigen viele Jahre dauerenden Verfahren gerechnet werden. Es werden sicher hohe Prozeßkosten entstehen. Wer die BesetzerInnen in dieser Lage finanziell unterstützen will und kann, möge dies über das Konto der Bunten Hilfe, Dresden gerne tun:

**Konto: 102485100
BLZ: 85080000
Kennwort: Es lebe das Anti-A17-Hüttendorf!**

Je stärker die Solidarität, um so schwächer die Gesellschaftsvernichteter
BaumbesetzerInnen aller Länder:
Laßt Euch nicht umsägen! Venceremos!

Anti-Roads-Movement und Hüttendörfer in Großbritannien:

Generelle Infos über

Katy Andrews katya@kay-oss.demon.co.uk

ALARM UK (national Alliance Against Roadbuilding)
9/10 College Terrace, London E3 5AN.
Tel/fax : 0181 983 3572
Anti-road network of local grassroots groups + newsletter+ briefing sheets including Action Observing.

und

Road Alert!
PO Box 5544 Newbury Berkshire RG14 5FB, England
EMAIL: roadalert@gn.apc.org

und

Reclaim The Streets
PO Box 9656 , London N4 4JY
Tel : 0171 281 4621 e- mail : rts@gn.apc.org
http://www.gn.apc.org/rts/
Do lots of anti-car, pro-bike and pedestrian actions.

Road Raging-Top Tips f. Wrecking Roadbuilding A1M Tel : 01438 367452
Opposing A1(M) "upgrading".

A30 Action
PO Box 6, Ottery St Mary, Exeter, EX11 1YL
Tel : 01404 815729
http://www.geocities.com/rainforest/3081/
Anti-DBFO road campaign, very experienced in defensive tactics, going for several years.

Advance Party
PO Box 3290, London NW2 3UJ
Party people + newsletter.

Advisory Service for Squatters (ASS)
c/o 2 St. Paul's Road, Islington, London, N1 2QN. Tel : 0171 359 8814 Fax : 0171 359 5185

AK Distribution
22 Luton Place, Edinburgh, EH8 9PE
Tel : 0131 555 5165

ALF Supporters Group
BCM Box 1160, London WC1N 3XX
Prisoner support + newsletter.

Anarchist Black Cross
121 Raiton Road, London , SE24 0LR
Practical support for political prisoners + magazine.

Bindman & Partners
275 Grays Inn Road, London WC1X 8QF
Tel : 0171 833 4433 Fax : 0171 837 9792
Solicitors with excellent criminal lawyers.

Bingley Bypass Campaign
Tel : 01274 826520
Campaign to stop A650 trunk road.

British Monomarks
London, WC1N 3XX
Confidential mail forwarding service.

Broken Bars
Box 25, 82 Colston Rd, Bristol, BS1 5BB

Prisoner support newsletter.

Campaign Against Lorry Menace (CALM)
62 Oakhurst Grove, London, SE22 9AQ
Tel : 0181 693 8752

Campaign for Nuclear Disarmament
162 Holloway Road, London, N7 8GQ
Tel : 0171 700 2393 Fax : 0171 700 2357
Youth CND : 0171 607 3616
E-mail : cnd@gn.apc.org
Newsletters, NVDA training.

Centre for Alternative Technology
Machynlleth, Powys, SY20 9AZ
Tel : 01654 702400 Fax : 01654 702782
e-mail : cat@gn.apc.org
Loads of progressive publications on solar and wind power, compost toilets etc.

Chesterfield Law Centre
44 Park Road, Chesterfield, S40 1XZ
Tel: 01246 550674 Fax: 01246 551069
Helpful legal advice.

Colin Seymour
Tower St, Flamborough, East Yorkshire
Campaigns through the courts after digging up old laws.
He has beaten open-cast mine proposals and plans which involve digging up hedgerows.

Communities Against Toxics
PO Box 29, Ellesmere Port, South Wirral,
L66 3TX Tel : 0151 339 5374
http://www.gn.apc.org/cats/tc/
Campaign against toxic waste dumps and incinerators.

Companies House, Cardiff, CF4 3UZ

Conscious Cinema
PO Box 2679, Brighton, BN2 1UJ
Tel : 01273 278018
e-mail : c/o schnews@brighton.co.uk
The news you don't see on TV.

Contraflow
c/o 56A Info Shop, 56 Crampton St, London, SE17, Fax : 0171 326 0353
Newsletter.

Corporate Watch
Box E, 111 Magdalen Road, Oxford OX4 1RQ
Tel/fax : 01865 791 391
e-mail : mail@corporatwatch.i-way.co.uk
http://www.oneworld.org/cw/
Research dodgy companies and publish the dirt.

Council for the Protection of Rural England (C.P.R.E.)
25 Buckingham Palace Road, London SW1 0PP.
Tel : 0171 976 6433 Fax : 0171 976 6373
Publish some good reports. They are very conservative.

Counter Information
c/o Transmission, 28 King St, Glasgow G1 5QP
Newsletter.

CREATE
B' Bond Warehouse, Smeaton Road, Bristol, BS1 6XN
Tel : 0117 925 0505

e-mail : create@cityscape.co.uk
Eco-village network.

Dead Trees EF!
c/o SDEFI, Prior House, 6 Tilbury Place, Brighton, BN2
2GY e-mail : svage@easynet.co.uk
http://www.hrc.wmin.ac.uk/campaigns/arthfirst.html
Distribute lots of books and pamphlets, including "Do orDie".

Delta Box Z, 13 Biddulph St, Leicester LE2 1BH
Campaign against Shell and Nigerian abuses of Ogoni people.

Distribution Service for Anarchists (DS4A)
Box 25, 82 Colston St, Bristol BS1 5BB.
Mail order bookshop for those titles you don't see in Dillon's.

Earth Liberation Prisoners
c/o Box 23, 5 High Street, Glastonbury, Somerset Prisoner support.

Earth First! Action Update
PO Box 9656, London N4 4JY
e-mail: actionupdate@gn.apc.org
web site:
http://www.hrc.wmin.ac.uk/campaigns

Earth Rights
The Battlebridge Centre, 2 Battlebridge Rd, Kings Cross, London, NW1 2TL
Tel : 0171 278 1005
Solicitors specialising in environmental law.

The Ecologist Agriculture House, Bath Road, Sturminster Newton, Dorset, DT10 1DU
Tel : 01258 473795 Fax : 01258 473748
e-mail : ecologist@gn.apc.org
Excellent researched monthly magazine.

Ecotrip
The Jan Rebane Centre, Brixton, London SW9 0BL, Tel : 0171 737 0100
Inspiring social gatherings.

Environmental Law Foundation
Tel : 0171 404 1030
May help with legal challenges to schemes.

Environmental Transport Association
Old Post House, Heath Rd, Weybridge, Surrey KT13 8RS
Tel : 01932 828882 Fax : 01932 829015
If you've got a car, join the ETA, instead of the AA or RAC, as they both actively lobby for more roads.

Ethical Consumer (ECRA Publishing)
Unit 21, 41 Old Birley St, Manchester M15 5RF
Tel : 0161 226 2929 Fax : 0161 226 6277

e-mail : ethicon@mcr1.poptel.org.uk
Research consumer products to see how "right-on" they are, and publish a monthly magazine.

Faslane Peace Camp
Shandon, Helensburgh, Scotland
Tel : 01436 820901
Womens Actions Tel : 01706 812663
Long established camp outside nuclear submarine base in Scotland.

Freedom Network
PO Box 9384, London SW9 7ZB
Tel/fax : 0171 582 3474
Action line (recorded message) : 0171 793 7343
Anti-Criminal Justice Act alliance.

Freedom Press
Angel Alley, 84b Whitechapel High St, London, E1 7QX, Tel : 0171 247 9249
Print two newsletters and classic anarchist texts.

Freewheelers
25 Low Friar St, Newcastle Upon Tyne NE1 5UE
Tel : 0191 222 0090 / 0191 222 0094
Fax : 0191 221 0066
e-mail : lind-say.gill@freewheeler.octacon.co.uk
National lift sharing, organised hitchhiking.

Friends and Families of Travellers
1st Floor, 33 High St, Glastonbury, Somerset, BA6 9HT
Tel/fax: 01458 832371 Crisis line 0378 432210
Support nomadic people in Britain. Also hold a national list of sympathetic solicitors

Friends of the Earth
26-28 Underwood Street, London N1 7JQ.
Tel : 0171 490 1555 Fax : 0171 490 0881

Friends of the Earth (Scotland)
72 Newhaven Road, Edinburgh EH6 5QG
Tel : 0131 554 9977 Fax : 0131 554 8656

Frontline Magazine
c/o 53 Edithna St, Stockwell, London, SW9 9JR
Tel : 0973 328640

Green Anarchist Network
BCM Box 1715, London, WC1N 3XX
Radical eco-newspaper.

GreenNet
Bradley Close, 74-77 White Lion Street, London, N19PF e-mail : support@gn.apc.org
Tel : 0171 713 1941 Fax : 0171 837 5551
E-mail provider, i.e. where you get an e-mail address.

The Green Party
1A Waterlow Rd, London, N19 5NJ
e-mail : greenpartyuk@gn.apc.org
tel : 0171 272 4474 Fax : 0171 272 6653

Greenpeace UK
Canonbury Villas, Islington, London N1 2PN
Tel : 0171 354 5100 / 865 8100 Fax : 0171 696 0012,
http://www.greenpeace.org

GuilFIN
PO Box 217, Guildford, GU22 6FF
Free information newsheet.

Housmans Bookshop
5 Caledonian Road, Kings Cross, London, N1 9DX, Tel : 0171 837 4473

Hunt Saboteurs Association
PO Box 2786, Brighton, BN2 2AX
Tel: 01273 622827, hsa@gn.apc.org

<http://envirolink.org/arrs/hsa/hsa.html>

Irwin Mitchell Solicitors
St. Peter's House, Hartshead, Sheffield
S1 2EL
Tel : 0114 276 7777 Fax : 0114 275
3306
Excellent solicitors for suing the police.

Jigsaw Non-Violence Project
The Jigsaw Box, 111 Magdalen Road,
Oxford OX41RQ
Tel : 01865 240383
NVDA training.

Justice?
c/o Larkfield Centre, 39 Inglefield St,
Glasgow G42
Tel : 0141 226 5066 / 424 1797
Produce "Cothrom" newsletter.

Justice?
c/o Prior House, 6 Tilbury Place,
Brighton,
Sussex BN2 2GY
Tel/fax : 01273 685913
e-mail : justice@intermedia.co.uk
<http://www.cbuzz.co.uk/Schnews/index.html>
Produce "SchNEWS", excellent weekly
newsheet.

The Land is Ours
Box E, 111 Magdalen Rd, Oxford OX4
1RQ
Tel: 01865 722016 e-mail : eart-
harc@gn.apc.org
Campaign for access to land + newslet-
ter.

Legal Defence & Monitoring Group
c/o BM Haven, London WC1N 3XX
Tel : 0171 837 6687
e-mail : ldmg@phreak.intermedia.co.uk
Experienced Action Observers.

Letslink UK
61 Woodcock Road, Warminster, Wilts.
Tel : 01985 217871
e-mail : 104047.2250@compuserve.com
Network of Local Exchange Trading
Systems.

Liberty
21 Tabard Street, London SE1 4LA.
Tel : 0171 403 3888 Fax : 0171 407
5354
Formerly National Council for Civil
Liberties.

Lloyds and Midland Boycott Campaign
Manchester University Students Union,
Oxford Rd, Manchester, M13 9PR
Tel : 0161 274 4665
Campaign for High Street banks to get
rid of Third World Debt.

London Cycling Campaign
228 Great Guildford Business Square,
Great Guildford
St. London, SE1 0HS
Tel : 0171 928 6112 Fax : 0171 928
2318

Manchester Airport Campaign
Coalition Against Runway 2 (CAR2),
c/o One World Centre, 6 Mount St,
Manchester, M2 5NS
Tel : 0161 834 8221 Fax : 0161 834
8187
Mobile : 0958 451525
e-mail : campaign@mfoe.u-net.com
<http://www.gn.apc.org/resurgence/car2.html>
Opposing a new runway

McLibel Support Campaign / London
Greenpeace (nothing to do with Green-
peace UK!),

5 Caledonian Road, King's Cross,
London N1 9DX
Tel : 0171 713 1269
e-mail : dbriars@world.std.com
<http://www.mcspotlight.org/>
What's wrong with McDonalds? If you
don't know, get in touch.

Mendip Hills Not Holes
P.O. Box 2113, Shepton Mallet, Somer-
set BA4
Campaign against expansion of Whitley
Quarry.

Menwith Womens Peace Camp
A59 Lay-by, Nr Menwith Hill Spybase,
Nr. Harrogate, N. Yorks, tel: 01943
468593
Women's camp highlighting internatio-
nal spy base.

MIND
Granta House, 15-19 Broadway,
London, E15 4BQQ
Tel : 0181 519 2122 Fax : 0181 522
1728
Campaign and advice group for people
in mental distress. Has over 200 local
association.

Minewatch
Methodist Clubland, 54 Camberwell
Road, London, SE5 0EN
Tel : 0171 277 4852 Fax : 0171 277
4853
e-mail : minewatch@gn.apc.org
Campaign internationally against large-
scale mining

Nonviolent Resistance Network
162 Holloway Road, London, N7 8DQ
Tel : 0171 607 2302 Fax : 0171 700
2357
e-mail : cnd@gn.apc.org
NVDA training + newsletter

No Opencast
c/o Miner's Office, 2 Huddersfield Road,
Barnsley, South Yorkshire, S70 2LS
Oppose open cast mining, dig up
Heseltines lawn etc.

Organic Roundabout Ltd
28 Hamstead Road, Hockley, Birming-
ham, B19 1DB, Tel : 0121 551 1679 Fax
: 0121 515 3524
Supply organic fruit and vegetables.

Partizans
218 Liverpool Rd, London, N1
Tel : 0171 700 6189
e-mail : colmine@wolffnet.com
Campaign against multi-national quarry
company Rio Tinto Zinc (RTZ) +
newsletter.

Peace House
Greenloining, Dunblane, Perthshire,
FK15 0NB
Tel : 01786 880490
Resource and action centre, NVDA
Training.

Peace News
5 Caledonian Road, London, N1 9DY
Tel : 0171 278 3344 Fax : 0171 278
0444
e-mail : peaceneews@gn.apc.org
Excellent internationally-distributed
monthly magazine. Covers a wide range
of issues.

Peace Prisoner Support
c/o 16 Sholebroke Avenue, Leeds, LS7
3HB
Tel : 0113 262 9365

Pedestrians' Association
126 Aldersgate St, London EC1A 4JQ.

Tel : 0171 490 0750
Quarterly magazine, which used to be
quite good.

Permaculture Association
PO Box 1, Buckfastleigh, Devon TQ11
0LH.
Tel : 01654 712188
Positive alternatives, forest gardening,
compost loos, mulching and much more!
+ newsletter.

Ploughshares Support Network
Box X, 111 Magdalen Road,
Oxford, OX4, Tel : 01865 714036
Disarm weapons of war by committing
accountable criminal damage.

Prison Reform Trust
15 Northburgh Street, London, EC1V
0AH
Tel : 0171 251 5070 Fax : 0171 251
5076
National Charity which deals with
enquiries about prisons and produces a
very useful book called "The Prisoner
Information Book".

Prison Watch
24 Rochester Close, Derby, DE24 0HS
Tel : 01332 756158 Fax : 01332 753515
Provide advice and support to prisoners
and their families.

Quaker Peace and Services
Friends House, Euston Road, London,
NW1
Tel : 0171 387 3601 Fax : 0171 388
1977
e-mail : qps1@gn.apc.org
"Turning the Tide" NVDA training
project.

Radical Routes
24 South Road, Hockley, Birmingham,
B18
Tel : 0121 551 1132 Fax : 0121 515
3524
Network of radical co-operatives.

Red Pepper
3 Gunthorpe St, London, E1 7RP
Tel : 0171 247 1702 Fax : 0171 247
1885
e-mail : redpepper@online.rednet.co.uk
<http://www.rednet.co.uk/redpepper/>
Socialist-green magazine.

Reforest the Earth
42-46 Bethel St, Norwich, NR2 1NR
Tel : 01603 631007 Fax : 01603 666879
e-mail : reforest@gn.apc.org

Royal Society for Nature Conservation
(R.S.N.C.), The Green, Witham Park,
Waterside South, Lincoln LN5 7JR
Tel : 01522 544400 Fax : 01522 511616

Salisbury Transport Action Group
(STAG)
PO Box 1611, Salisbury, SP1 2BF
Tel : 01722 339224

Save Our Railways
Southbank House, Black Prince Road,
London SE1 7SJ, Anti-rail privatisation.
0444
Scottish Council for Civil Liberties
146 Holland Street, Glasgow, G2 4NG
Tel : 0141 332 5960 Fax : 0141 332
5309

Sea Action
c/o Brighton Peace Centre, 43 Gardner
St, Brighton, BN1 e-mail : bripea-
ce@pavilion.co.uk
Tel : 01273 620125 Fax : 01273 689444
Direct Action in boats.

Smallworld Media
1a Waterlow Road, Archway, London
N19 5NJ
Tel : 0171 272 1394 Fax : 0171 272
9243
Film makers.

Squall
PO Box 8959, London, N12 5HW
Tel : 0171 561 1204 Fax : 0171 272
9243
e-mail : squall@phreak.intermedia.co.uk
<http://www.phreak.intermedia.co.uk/squall>
all
Comprehensive and entertaining newspa-
per

Stringer's Common Campaign
50 Old Farm Road, Guildford,
Surrey, GU1 1QN, Tel : 01483 32167
<http://www.geocities.com/rainforest/4452/>
hairmog.html
Anti-road campaign to stop the A320.
Camp called Yogurt Free State...

Teddy Bear Woods Camp
Tel : 0468 221454
Campaigning against Weymouth A353-
A354 Relief Road.

Third Battle of Newbury
PO Box 5520, Newbury, RG14 7YW
Tel/fax : 01635 45544
<http://www.gn.apc.org/newbury/>
Road protest campaign.

Tools for Self Reliance
Ringwood Road, Netley Marsh, Sout-
hampton, SO40 2GY e-mail :
tools@gn.apc.org
Tel : 01703 869697 Fax : 01703 868544
Make and repair tools for Southern
nations.

Transport 2000
10 Melton Street, London NW1 2EJ.
Tel : 0171 388 8386 Fax : 0171 388
2481
Transport pressure group.

UK Working Group on Landmines
601 Holloway Road, London N19 4DJ
Tel/fax : 01296 632056

Undercurrents
16b Cherwell St, Oxford, OX4 1BJ
tel : 01865 203661 fax : 01865 243562
e-mail : underc@gn.apc.org
News you don't see on TV!

The Vegan Society
Dept GW, Donald Watson House, 7
Battle Road, St Leonards-on-Sea,
E. Sussex, TN37 7AA
Tel : 01424 427393

Veggies
180 Mansfield Road, Nottingham NG1
3HW
Tel : 0115 958 5666
Mobile cafe, may do food for big events

Woodland Awareness and Network of
Defence (WAND), Tel : 01368 850630
Scottish woodland defence network.

Women's Environmental Network
87 Worship St, London EC2A 2BE
Tel : 0171 247 3327
Campaigns on issues particularly
effecting women, as well as genetic
engineering etc.

Grüne Aussagen und Wirklichkeit die Zweihundertzweiundzwanzigste

Zu den anhaltenden Diskussionen um die Deutsche Bahn AG erklärt Gunda Röstel, Vorstandsvorsitzende von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN:

"Die Deutsche Bahn AG sieht sich derzeit einer kritischen Situation gegenüber. Das zeigen nicht zuletzt die jüngsten öffentlichen Debatten um die Zukunft des Unternehmens, die aber nach Auffassung von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zu einseitig auf die Börsenfähigkeit und das sogenannte Metropolenetz fixiert sind. Zweifellos muß das Unternehmen Bahn wirtschaftlich arbeiten. Seine Platzierung an der Börse darf jedoch nicht zum Selbstzweck verkommen. Einen Rückzug der Bahn AG aus der Fläche, wo fast zwei Drittel des Umsatzes erwirtschaftet werden und neun von zehn Fahrgästen unterwegs sind, werden wir nicht akzeptieren. Eine Schrumpfbahn ist mit BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nicht zu machen, weil sie der sicherste Weg wäre, den Schienenverkehr dauerhaft aufs Abstellgleis zu schieben.

Das neue Projekt der Bündnisgrünen: »Die humanistische Börse« Es wird nicht mehr nur daran gedacht, Profite zu erwirtschaften - natürlich auch aber nicht als Selbstzweck - die grüne Aktiengesellschaft wird selbstverständlich an das Gemeinwohl der Bevölkerung denken.

Pläne für eine Regionalisierung von Bahn-

Nebenstrecken bieten die Chance,

ein Verkehrskonzept zu verwirklichen, das der Schiene den Vorrang im privaten und öffentlichen Verkehr verschafft. Dazu bedarf es aber entsprechender Rahmenbedingungen. BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN fordern deshalb die konsequente Umsetzung der im Koalitionsvertrag und im Kabinettsbeschluss vom 03. November 1999 vereinbarten kontinuierlichen Steigerung der Investitionen für die Schiene.

[...]Darüber hinaus gilt es, die Chancengleichheit der Verkehrsträger endlich herzustellen. Nur auf der Schiene werden nämlich die anfallenden Wegekosten komplett gedeckt. Überfaellig sind deshalb Entlastungen des Bahnverkehrs bei der Mehrwert-

steuer im Fern- und Güterverkehr sowie bei der Mineralölsteuer, wie sie bereits in ganz Europa gelten."

Die grüne Wende kommt, auch wenn es mehr grüne (Schallschutz)-Wende an den Autobahnen sind, denn die Grünen haben in ihrer Amtszeit keinen neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWG) aufgestellt. Das heißt, dass die von den Grünen viel kritisierten Grundsatzbeschlüsse der CDU/GDP immer noch weiter wirken. Da allerdings eine Neufestlegung des BVWG nötig war, hat die Bundesregierung sich ein »Investitionsprogramm (IP) 1999-2002 für Aus- und Neubau von Bundes-schienenwegen, -fernstrassen und -wasserwegen« erdacht. Das bedeutet, dass eine wirkliche Reform des alten BVWG erst 2003 zu erwarten ist. Entgegen dem Koalitionsvertrag wird in diesem IP weiterhin die Strasse mit 49% der Gelder mehr gefördert als die Bahn mit 45%. Fast die Hälfte der Gelder wird dabei für den Knoten Berlin und den Knoten Köln/Rhein-Main ausgegeben. Es werden 4 Mrd DM investiert, ohne dass:

- ein Bahnhof eröffnet wird (Ausnahmen sind Verbindungen zu Flughäfen)
- eine abgehängte Region wieder ans Schienennetz angeschlossen wird
- eine neue Verbindung geknüpft wird. Außerdem wurde mit den Stimmen der Grünen das

Beschleunigungsgesetz verlängert: dieses wurde unter der Kohl-Regierung gegen den heftigen Widerstand der Grünen beschlossen. Das Gesetz regelt die Einschränkung von Bürger- und Naturschutzrechten beim Neubau von Verkehrswegen.

Die 90er Grünen haben mit ihrer Mitwirkung an diesem Investitionsplan genau die Politik, die sie an der Bahn AG kritisieren, vorangetrieben. Wir warten gespannt auf den nächsten Vorschlag aus dem Vorstand: Umwandlung von Bündnis 90/Die Grünen in eine Aktiengesellschaft um eine flächendeckende Wählerschaft zu bekommen?

Umweltschutzorganisationen fordern wiederholt Flächenbahn statt Schrumpfbahn

- Auf Pressekonferenz am 18.2.00 offensives Zukunftsbahnkonzept gefordert -

Ein offensives Zukunftskonzept für die Bahn forderten der B.U.N.D. gemeinsam mit den Verkehrswissenschaftlern Prof. Dr. Heiner Monheim und Dr. Martin Hüsing in Frankfurt. Ziel der Deutschen Bahn und der Verkehrspolitik müsse es sein, die Bahn als Rückgrat des Umweltverbundes wieder zu einer wettbewerbsfähigen und

flächendeckenden Alternative zum Straßen- und Luftverkehr

auszubauen. Nur so lasse sich die Mobilität von Menschen und Gütern sichern, verkehrsbedingte Umwelt- und Gesundheitsbelastungen reduzieren und innovative Arbeitsplätze im Verkehrssektor schaffen.

Zukunftsorientierte Flächenbahn kann den Straßenverkehr halbieren. Mit einer konsequenten Politik für die Bahn der Zukunft sind nach Studien der Verkehrswissenschaftler Prof. Dr. Heiner Monheim und Dr. Martin Hüsing, Geschäftsführer der Econex, innerhalb von 15 Jahren eine Vervielfachung des Schienenangebotes im Personenverkehr und eine Verdreifachung im Güterverkehr bei gleichzeitiger Halbierung des Auto- und Lkw-Verkehrs möglich. Erreichbar sei dies mit einem auf strikte Kundenorientierung ausgerichteten Flächenbahnkonzept. Prof. Dr. Heiner Monheim: "Die Bahn muß gemeinsam mit anderen öffentlichen Verkehrsunternehmen als Dienstleister auftreten und Kunden eine Mobilitätskette von Haustür zu Haustür anbieten.

Wenn der potentielle Kunde erst einmal im Auto sitzt, ist er für die Bahn schon verloren."

Für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs und insbesondere der Bahn zu einer echten Alternative zum Automobil komme man am Komplettangebot nicht vorbei. Um

die Menschen zu erreichen, müssen die auch abends und im ländlichen Raum in dichtem Takt fahren können. "Für den Kunden bietet die Bahn bei Umsetzung des Konzeptes eine völlig neue Qualität", so Dr. Martin Hüsing. Das Angebot zeichne sich durch konsequent auf den Kunden ausgerichtete Fahrpläne, attraktive Tarifangebote, neue Fahrzeuge mit erweitertem Serviceangebot und autoadäquate Reisegeschwindigkeiten aus. Integrale Taktsysteme gewährleisten die optimale Verknüpfung von kommunalem und regionalem Nahverkehr sowie Fernverkehr. Ein integriertes Tarifsysteem erlaube es dem Fahrgast, mit einer Fahrkarte vom Start zum Ziel seiner Reise zu gelangen, der Fahrpreis wird elektronisch abgebucht. Zudem folge die Bahn mit der Anlage neuer Bahnhöfe und Gleisstrecken den Kunden in neu entstandene Wohn- und Gewerbegebiete, Verbrauchermärkte und Freizeitzentren. Martin Hüsing: "Wenn die Bahn wieder zum Kunden kommt, wird das eine ernsthafte Konkurrenz zum Auto." Länder wie Rheinland-Pfalz, das Saarland und Sachsen-Anhalt zeigen, daß eine expandierende Bahn außerhalb der Ballungsräume eine Chance hat.

Comic V1

Mit dem Einsatz moderner Technologien und neuer Logistikkonzepte läßt sich für Prof. Dr. Heiner Monheim ein Großteil der Gütertransporte für die Schiene zurückgewinnen. Erforderlich sei, daß die Bahnunternehmen mit kundengerechten Angeboten wieder ihren verloren geglaubten regionalen Güterverkehrsmarkt erschließen. Statt das ehrgeizige Flächenbahnkonzept aufzunehmen, weisen die Signale von Verkehrspolitik und Bahn für Richard Mergner immer noch in die falsche Richtung:

"Während das Verkehrswachstum auf der Straße mit immer neuen Milliardenbeträgen gefördert wird, steht die Deutsche Bahn AG betriebswirtschaftlich mit dem Rücken an der Wand"

und bläst wieder einmal zum Rückzug aus der Fläche. Folge: während der Autoverkehr im Stau stecken bleibt, fährt die Bahn trotz neuer Führung weiter Richtung Abstellgleis."

Die Vorstellungen des Bahnchefs Hartmut Mehdorn, mit Marketingansätzen neue Kunden zu gewinnen, Rationalisierungs- und Kostensenkungspotentiale auszunutzen sowie die Schieneninvesti-

tionen auf die überfällige Sanierung des Bestandsnetzes zu konzentrieren, seien zwar grundsätzlich geeignet, das bestehende Angebot zu verbessern. "Sein primäres Ziel, die Deutsche Bahn AG innerhalb von drei bis vier Jahren in einen attraktiven Börsenkandidaten umzuwandeln und dabei massiv abzubauen ist jedoch weder verkehrspolitisch sinnvoll noch ökologisch vertretbar", urteilt Richard Mergner. Schrumpfkonzzepte wie der Abbau des Fernverkehrs in Teilen Deutschlands und die Streichung jedes zehnten Nahverkehrszuges würden für Millionen von potentiellen Kunden das Bahnangebot deutlich verschlechtern. Mit einer Reduktion auf das unter heutigen Bedingungen "betriebswirtschaftlich optimale Netz" lasse sich zwar unter Umständen kurzfristig eine hohe Rendite erwirtschaften, nicht aber die Bahn als konkurrenzfähiger Wettbewerber zu Straßen- und Luftverkehr positionieren.

Nicht nur der B.U.N.D. fordert, ein umfassendes Expansionskonzept der Bahn vorzulegen. Mehndorn müsse mit einer überzeugenden Vision "Bahn von morgen" Bundesverkehrsminister Reinhard Klimmt und die rot-grüne Bundesregierung in die Pflicht nehmen, endlich eine effiziente und um-

weltgerechte Verkehrspolitik voranzutreiben und die Bahn mit dem Abbau von Finanzierungsverzerrungen auf die Überholspur zu bringen. Dazu gehörten insbesondere ein umfassendes Investitionsprogramm und ein Ende der Parallelinvestitionen im Straßenbau.

Comic V2

Sofortmaßnahmen:

- Stopp weiterer Streckenstilllegungen und des Rückbaus von Gleisanlagen, Weichen und Bahnhöfen durch die Deutsche Bahn AG
- Ende der Investitionsblockade für neue regionale Bahnsysteme und Streckenreaktivierung in Deutschland durch Mittelumschichtung aus den Straßenverkehrssetat von Bund, Ländern und Gemeinden
- Halbierung der Trassenpreise in einem ersten Schritt von derzeit ca. 13 Mark je Zugkilometer auf 6,50 Mark für regionale Schienenstrecken
- Angleichung des Mehrwertsteuersatzes für den Fernverkehr auf das Nahverkehrsniveau von 7 Prozent
- Gleiche steuerlich absetzbare Entfernungspauschale für alle Verkehrsmittel statt hohe Autokilometerpauschale für Wege zur Arbeit
- Streichung der Subventionen für den deutschen Flugverkehr von ca. 8 Milliarden Mark im Jahr
- Umkehrung des derzeitigen Verhältnisses bei den Verkehrsinvestitionen von ca. 8,3 Mrd. DM für Bundesfernstraßenbau gegenüber ca. 6,8 Mrd. DM für den Schienenausbau.
- Seriöse Informationspolitik gegenüber den Kunden: Rückorientierung der Bahnzeitungen „Mobil/Zug“ und der DBRegio-Zeitungen „Takt“ auf die Flächenbahn u. den Regionalverkehr statt neoliberaler neuer Autowelt

Literatur: „Manifest der 1435 Worte“ für die Flächenbahn und gegen den Kurs auf's Abstellgleis ist zu beziehen und zu unterzeichnen über umkehr.de, Adresse s. Schwerpunkt

Angebotskonzeption und Infrastrukturziele:

- Sanierung und Modernisierung des bestehenden Netzes von 38.000 Kilometer und Ausbau auf 45.000 Kilometer mit attraktiver mindestens stündlicher Fernverkehrsanbindung aller Mittel- und Oberzentren von sechs bis 24 Uhr
- Gleisanschlußprogramm für 20.000 Gewerbestandorte für den Güternah- und -fernverkehr, 1200 Distributions- und Logistikzentren in den 80 Umschlagstandorten/ Frachtzentren
- 150-200 neue Regional- und Nahverkehrssysteme mit Einsatz von Neigetechnikzügen und modernen Leichttriebwagen sowie abgestimmte Bahn-Bus-Angebote
- Ein in allen öffentlichen Verkehrsmitteln gültiges General-Abo
- Ein bundesweiter integraler Taktfahrplan
- Ein Stop der massiven Entlassungswelle und eine Rückinvestierung in die Bahnsicherheit
- Umkehrung der Bahnzersplitterung und des Auslagerns von Betriebsteilen!
- Eine Logistik-Offensive im Güterverkehr mit sinnvollen High-Tech-Investitionen für elektronische Bahnsteuerung, moderne Zugbildung mit Automatikkupplungen und dezentrale Straße-Schiene-Umschlagtechniken für Selbstbedienung, Selbstläuferwagen, teilautomatisierte Güterumschlaganlagen und neue Containersysteme

Literatur zum Schwerpunktthema

Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.): **Das soziale Bild der Studentenschaft der Bundesrepublik Deutschland**. 15. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks. **Bonn 1998**

In diesem Taschenbuch mit Ergebnissen einer alle 3 Jahre unter Studierenden stattfindenden Postumfrage ist der Verkehrsmittelwahl ein eigenes (kleines) Kapitel gewidmet.

In diesem Zusammenhang auch interessant ist die besonders detaillierte, inzwischen aber etwas veraltete „*HIS-Kurzinformation A5/93*“ von Jochen Schreiber. Sie wertet Verkehrsangaben zur 13. Sozialerhebung besonders gründlich aus. Dabei werden Modal-Split-Daten vieler Hochschulorte und Ansätze zur Preisgestaltung eines Semestertickets angegeben.

Eingebaute Vorfahrt

ISBN 3-9803508-9-4 (Libri)
(680 s., zahlr. abb u. tab, 59DM)

Dieses Buch befaßt sich mit den seltsamen Faktoren, die das Auto zu dem sinnlos und extrem bevorzugten Verkehrsmittel machten, das es jetzt ist. Neben einer ausführlichen Darstellung der Durchsetzungsgeschichte des Automobilität enthält es auch einen Vorschlag für eine neue Straßenordnung, die aus dem Flächenbedarf der Verkehrsmittelarten hergeleitet wird und ÖPV, FußgängerInnen und RadlerInnen begründet Vorrang einräumt. Es werden Verwirklichungsmöglichkeiten und die Auswirkung einer solchen Neuerung auf Stadt und Verkehr angesprochen, aber auch Tips für „ungehorsame“ FußgängerInnen unter den derzeitigen Rahmenbedingungen gegeben.

BSÖ-Internetumfrage zum StudiTicket

www.studis.de/bsoe

Die Umfrage – Grundlage des obenstehenden Artikels – erlaubt seit 1995 den Eintrag von Angaben zum Studiticket der eigenen Hochschule über's Internet. Die Ergebnisse können für 46 Semestertickets, gültig an 102 Hochschulen, unter der oben angegebenen Adresse eingesehen werden. Bei Erscheinen dieses HUI sind möglicherweise noch nicht alle Angaben aktualisiert (Stand beachten). Neben Infos zum StudiTicket können auch Angaben zu Parkraumbewirtschaftung, Jobticket, Radwerkstätten und der Modal Split (Verkehrsmittelwahl der Studis und Bediensteten) für einige Hochschulen eingesehen werden. An dieser Stelle auch noch mal der Aufruf an alle, die noch nicht drinstehen oder deren Daten nicht mehr stimmen: Tragt Euch ein! Alte Angaben werden nicht komplett überschrieben, wenn Ihr darauf hinweist.

„Zülig durch Europa - Mit Schiff, Bahn und Bus auf Europatour“

heißt eine neue 40-seitige Service-Broschüre des VCD. Sie enthält sämtliche Sonderangebote der europäischen Bahnen. Weiter zeigen fünf Übersichtskarten die bequemsten Tag- und Nachtverbindungen ins europäische Ausland.

Antworten auf Fragen wie „Gibt es Direktzüge nach Barcelona? Kann ich Fahrräder mitnehmen?“ sowie Reisetipps und viele Adressen liefert die Broschüre ebenso. Bestellung für 10 DM +5 DM Versandkosten beim VCD, Postfach 170160, 53027 Bonn, versand@vcd.org

InformationsDienst Verkehr (IDV)

Vierteljährige Zeitschrift für Aktive im Verkehrsbereich, erhältlich bei Umkehr e.V., Adresse siehe Seite 45.