

FUI

Ferrücktes Umwelt Info

Infodienst der Bundeskoordination Studentischer Ökologiearbeit e.V.

Schwerpunkt: Tiermissbrauch im Studium

BÖT in Konstanz

Mobil ohne Auto

Liebe LeserInnen	3	Termine	23
Was läuft wo?	4	BÖT-Plakat	24
Anti-Atom		Grünes Brett	26
4 Meter vom Gau entfernt	6	Internationales Jahr des Ökotourismus	37
Dunkel wars der Mond schien helle	7	BSÖ-News	
Mobil ohne Auto		Internationale PartnerInnen	35
Neue Mobilität - Ohne Auto! Fertig! Los!	8	Rechtshilfefonds	36
Aktionstipps für MOA-Tage	11	BSÖ-Aktiventreffen	39
Anmeldung und Materialbestellung	12	Ratat-HUI	41
Schwerpunkt: Tiermissbrauch im Studium	13	Schon gewusst, dass...	44
		Literatur	45
		Impressum, Abocoupon	46
		Adressen	47

BSÖ e.V. wird im November 2002 10 Jahre jung Ein Grund zum Feiern?

Wird es eine Festkomiteearbeitsgruppe auf dem 32. Bundesökologietreffen in Konstanz vom 08.05.-11.05.02 geben, um ein Fest für das 33. BÖT vorzubereiten?

Dazu sind ganz besonders natürlich alle älteren Ex-BSÖlerInnen auch herzlich eingeladen zum BÖT zu reisen, um uns jungen Küken den nötigen Tiefgang zu geben. Das wäre besonders wichtig, da es ja um Kala e.V. sehr ruhig geworden ist.

Fragewettbewerb: Was war Dein erstes BÖT? Der älteste noch sehr BSÖ-Aktive ist Oli, der immerhin schon beim 19. BÖT in Wuppertal im Jahre 1995 dabei war. Wer bietet mehr?

Siehe dazu auch die BÖT-Saga auf unserer homepage: <http://www.studis.de/bsoe>

Zu diesem Thema erreichte uns kürzlich folgende Mail, die wir in Auszügen wiedergeben:

Lutz Breuer <Lutz.Breuer@agrari.uni-giessen.de>

Liebe BSÖ-Leute von heute,

letzte Woche saß ich mit einem ehemals sehr aktiven BSÖ-Menschen aus Höxter zusammen und wir haben über alte BÖT, BSÖ-Workshops ... gequasselt. Da tauchte auch die Idee auf, man könnte sich ja wieder einmal treffen. Da dieses Jahr aber auch das 10-jährige Bestehen der BSÖ ein Feiertag sein sollte (oder sollte es das etwa nicht mehr sein?), wollten wir mal in Erfahrung bringen ob und wie und wo und wann an eine Feier gedacht ist und ob „die Ehemaligen“ auch eingeladen werden sollten.

Dr. Lutz Breuer

Institute for Natural Resources Management

Heinrich-Buff-Ring 26-32

35392 Giessen

Jetzt seid Ihr dran mit Euren Ideen und Aktionen für eine fetziges Jubiläum. Meldet Euch doch mal unter bsoe@studis.de!

Grias Goad liebe Lait,

diesmal melden wir uns aus dem sonnig-kalten München, genauer gesagt aus dem AStA der TU München. Wieder mal hat es uns nach dem Januaraktiventreffen ins tiefe Bayern verschlagen, in dem gerade alles vollplakatiert ist mit den seltsamsten Gestalten - hier sind am Wochenende Kommunalwahlen und OberbürgermeisterInnen-Wahlen. Der schwarze Kelch ist auch diesmal an der Landeshauptstadt vorbeigegangen und so bleibt es hier bei einem rot-grünen Stadtrat. Na, dann sind wir hier erstmal wieder erlöst von den Gesichtern, zumindest bis zur Bundestagswahl am 22.9., dem sogenannten „Carfree City Day“. Da der dieses Jahr im Wahlkampfgetöse völlig untergehen könnte, gibt es die MOA-Aktionstage im Juni, wozu ihr alles wichtige für Eure Aktionen an den Hochschulen und darüber hinaus in diesem Heft und in den Anlagen findet. Der Schwerpunkt zum Thema Tierrechte hat dieses Mal einen sehr speziellen Charakter: Es geht um Tiermissbrauch im Studium. Im

zweiten Teil des Schwerpunktes werden dann Alternativen vorgestellt, wie auch ohne Tierversuche sinnvoll gelehrt werden kann.

Außerdem haben wir einige spannende Termine und ein „Spiel“ für Euch.

Als nächstes geht's für das BSÖ-Aktiven-Team wieder in den Süden, nämlich an den Bodensee nach Konstanz. Dort findet vom 26.-28.April das Aktiven-Treffen statt und schon 1 1/2 Wochen später das

32. Bundesökologietreffen, (Schwäbisches) Meer und Berge, was begehrt das Herz mehr.

Wir freuen uns darauf, denn dann ist hoffentlich auch wirklich Frühling und wir haben keine Schnupfen-nasen mehr und die vielen SkifahrerInnen im Münchener Hauptbahnhof sind auch verschwunden.

Bis dann, Servus,
Euer Schreibe- und Layout-Team.



Oliver
Florian
Oliver ~ *Stefan*
5 5 2 2

Maria Stefan

32. BÖT in Konstanz

8.-12. Mai

ARBEITSKREISE

VORTRÄGE

EXKURSIONEN

DISKUSSIONEN

zu Umwelt und Politik

Was läuft wo?

Berlin

Fight for your right! Der schwierige Weg zu unserem Semtix

TU und FU bald Versuchskaninchen ..., Kritik am Ticket groß!

Nach einer Urabstimmung im November 2001 führt die TU als erste Universität in Berlin das Semesterticket zu dem vom Senat und der BVG diktierten Preis - 109 plus ca. 3 Euro „Sozialfond“ - zum Sommersemester 2002 für ein Jahr zur Probe ein. Die Studierenden der FU sprachen sich im Januar 2002 mit 77% der an der Urabstimmung Beteiligten für die Einführung zu einem Preis von 114 Euro plus Sozialfond aus. Da ist schon die nächste Preiserhöhungsstufe, von der BVG absprachewidrig geplant, obwohl während der Erprobungsphase Preiserhöhungen ausgeschlossen sind.

Die Verkehrsbetriebe erhalten von den knapp 60.000 Studierenden von TU und FU demnächst also 5,8 Millionen Euro jedes Semester auf einen Schlag, anstatt kleckerweise Geld für die fünf Monatskarten, die sich laut HIS - Sozialumfrage der statistisch idealtypische BVG-nutzende Studierende im Jahr kauft.

Die HU befindet sich in guter Gesellschaft: weitere Hochschulen in Berlin, darunter z.B. die UdK und FH Weißensee, üben Kritik am Verfahren und den derzeitigen Angeboten.

Dem AStA der UdK wurde von Seiten der Verkehrsbetriebe mitgeteilt, eine Urabstimmung zum Preis 109 Euro habe schon gar keinen Sinn, da das Ticket zu diesem Preis sowieso nicht mehr zu haben sei. Ab Herbst 2002 würde es 114 Euro plus Sozialfonds kosten. Gegenüber der SemTix-Länderkoordination hatte die Delegation der Verkehrsbetriebe noch vor Kurzem verbindlich zugesagt, daß während der einjährigen Testphase keine Preiserhöhungen stattfinden dürfen, da ein Kostenneutralitätsnachweis ansonsten absolut nicht mehr errechenbar

ist. VBB-Beschlüsse über eine Preiserhöhung gibt es dazu natürlich auch nicht.

Das Angebot der Verkehrsbetriebe, über das an TU und FU abgestimmt worden ist, ist - trotz des Versprechens aus dem Koalitionsvertrag für den Berliner Senat vom Dezember 1999 - weder für den gesamten Verkehrsverbund gültig (wie übrigens das Semesterticket der Uni Potsdam, das um die 100 Euro kostet und der Universität Frankfurt/Oder, das um die 80 Euro kostet), noch ist der Sozialfonds im Preis inbegriffen. Die Finanzierung dieses Fonds müssen allein die Studierenden zusätzlich übernehmen.

Die Verkehrsbetriebe folgen logischerweise ihrem wesensgemäßen Eigeninteresse als Wirtschaftsunternehmen, die BVG als staatseigene Anstalt öffentlichen Rechts ganz besonders, da der Senat mit allen Mitteln Einsparungen im Landeshaushalt ver-



langt. So wie sie können, wird an der Preisschraube gedreht. Der Auftrag der Verhandlungsdelegation der Verkehrsbetriebe war gegenüber den Studierenden schon seit jeher: So viel es geht abzukassieren. Die SemTix-Länderkoordination bekam bei ihrer Kalkulation der sogenannten „Kostenneutralität“ (Einnahmen vorher = Einnahmen nachher) des Tickets nie die Zahlen der BVG offengelegt. Offenbar wurde befürchtet, daß sich noch eindeutiger herausstellt: Die Betriebe verdienen noch mehr Geld an den Studis als bisher. Der Auftrag der SemTix-Länderkoordination war, zu berechnen, zu welchem Preis das Semesterticket kostenneutral für durchschnittlich alle Studierenden ist und diesen gesetzlichen Auftrag im Gegenüber mit den Unternehmen durchzusetzen.

Die Positionen der HU und innerhalb der Länderkoordination ...

Das StuPa der HU hat in mehrfachen klaren Beschlüssen auf demokratischen Wege (zuletzt im Jahr 00) die studentische Verhandlungsposition mit den im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) zusammengefassten Unternehmen festgelegt und ist damit dem Auftrag diverser Vollversammlungen und einer Umfrage zum Thema, zuletzt wiederholt am 5.12.2001, gefolgt.

Das StuPa legte Wert auf eine nachvollziehbare Kostenneutralität des Semestertickets bei BVG und Senat und gab der HU-Delegation in der SemTix-Länderkoordination das Mandat, in den Verhandlungen einen maximalen Einführungspreis von 215 DM (109 Euro) für das Semesterticket zu akzeptieren, inklusive des Sozialfonds und gültig

für das gesamte VBB-Gebiet (Berlin + Brandenburg). Für das jetzt angebotene Semesterticket, das nur für die Tarifbereiche Berlin ABC gilt, hat das StudentInnenparlament den Verkehrsunternehmen einen Preis von 180 DM (92 Euro) angeboten. Nach der eigenen Kalkulation der SemTix-Länderkoordination von damals wäre mit diesem Preis die Kostenneutralität für BVG und Senat sowie die anderen Verkehrsunternehmen gegeben.

Verpflichtung und Verantwortung

Den demokratischen Beschlüssen sowie den gesetzlichen Regelungen in den Hochschulgesetzen folgend - allein die wirtschaftlichen und sozialen Belange aller Studierenden zu fördern - ist es für die Studierendenschaft der HU sehr problematisch, hinter ihren Verhandlungsposition zurückzufallen. Aus der Position der BVG heraus ist die sogenannte Kostenneutralität ohnehin kaum einzusehen. Gerade deshalb muß das Ziel heißen: Sozialverträgliche Mobilität! Und das auch für andere Menschen in dieser Stadt. Der bisherige Senat und die BVG ließen bisher keinen Willen erkennen, der in diese Richtung ginge. Auch weil Berlin seit diesem Winter einen neuen Senat hat, scheint es geboten, den Druck für eine vernünftige Lösung u.a. für die HU zu erhöhen. Das

heißt, einem Angebot wie dem für die FU nicht zuzustimmen, sondern eine fairere Lösung einzubringen.

Die Aufnahme der Verhandlungen mit der BVG seitens der SemTix-Koordination der Berliner und Brandenburger ASten 1995 war noch von der Hoffnung geprägt, quasi mit einem ersten Reformschritt „sozialverträgliche Mobilität“, perspektivisch den Nulltarif in Bus und Bahn (Nahverkehrsmodell z.B. in Templin), durchsetzen zu können. Im nicht-studentischen Bereich gab es parallel dazu Kampagnen zum Nulltarif bzw. für bezahlbare Arbeitslosen- oder Sozialtickets.

Heute ist zu fragen: War es klug, dass einzelne ASten dem starken politischen Druck der Gegenseite Tribut zollten und die Verhandlungsposition der „Kostenneutralität“ 99/2000 aufgaben. Wurde damit nicht für alle Studierenden jeglicher Kostenexplosion Tür und Tor geöffnet? Ist es nicht Vorteil genug für die BVG, ihre bisherigen Einkünfte per Zwangsabgabe garantiert zu bekommen und ausserdem noch viele weitere Vorteile wie Kundenbindung, Auslastung der Verkehrsmittel, Werbeeffekt, Verwaltungskostenreduzierung usw. zu erreichen?

Debatte politisieren

Studierende wären mit einem kostenneutralen Semesterticket gegenüber Normalmenschen durch die hier segensreiche Einrichtung der Verfassten Studierendenschaften sehr privilegiert gegenüber den anderen Sozialschwachen dieser Stadt ohne Studiausweis. Sie nämlich können sich die teuren, in den letzten Jahren um weit über 100% erhöhten Tarife einfach nicht leisten, im täglichen K(r)ampf mit den Kontrolletts. Mit dem jetzt angebotenen Preis aber werden selbst unter den Studierenden große Teile z.B. die FahrradfahrerInnen und Nahwohnenden abgestraft!

Repolitisieren wir die Debatte um sozialverträgliche Mobilität!

Es ist Zeit, die Debatte über das Semesterticket für Studierende wieder zu politisieren und über den rein studentischen Tellerand hinüberzuschauen. Natürlich ist es schwer erträglich, zwischen Wohnung und verschiedenen Arbeitsplätzen, in unserem Fall den Instituten, für teures Geld mit der BVG hin- und herpendeln zu müssen. Doch so geht es allen BerlinerInnen, ob mit Matrikel ausgestattet oder nicht.

Der Senat von Berlin wertet die Kosten des öffentlichen Nahverkehrs als Defizit, als

Problem, während in den Straßenbau Millionen investiert werden. Die Regierenden setzen sich für die Interessen der Auto- und Öllobby ein und nehmen wissentlich in Kauf, sozial schwache Menschen in ihrer Bewegungsfreiheit einzuschränken. Bereits seit längerem sind bestimmte Personengruppen in Ihrer Mobilität durch die BVG und S-Bahn eingeschränkt: Z. B. Obdachlose, AsylbewerberInnen, Arbeitslosengeld-EmpfängerInnen, Kriegsflüchtlinge...

Überhöhte Fahrpreise zwingen sozial Benachteiligte zur „Beförderungsererschleichung“, und das wird kriminalisiert. Bestimmten äußerlichen Kriterien entsprechende Menschen werden häufiger kontrolliert und direkt wegen Beförderungsererschleichung kriminalisiert, ohne die Chance, sich mit 30 Euro freizukaufen. Wenn es bei AsylbewerberInnen zu einem Vermerk des Deliktes Beförderungsererschleichung in den Akten kommt, ist dies ein Grund, ihnen die Aufenthaltsgenehmigung zu verweigern. Obdachlose, BettlerInnen, Junkies, „anders“ aussehende Menschen werden durch private Sicherheitsdienste aus den DB, S- und U-Bahnhöfen vertrieben, häufig kommt es dabei zu Übergriffen.

Das grundsätzliche Problem der Verwertung unserer Grundbedürfnisse Sozialverträgliche Mobilität zu bieten, ist offenkundig nicht Politik des Senats und der BVG und nicht Motto der Bundesregierung. Statt dessen erhöhen die Verkehrsunternehmen größtenteils ständig die Fahrpreise gerade für die auf den ÖPNV-angewiesenen Kunden, in Berlin besonders verantwortungslos. Damit wird dann z.B. für 20 Millionen DM Videoüberwachung installiert. Für Luxusausstattung der Bahnen, nagelneue Mercedes-Busse, immer neue Generationen von Fahrscheinautomaten (als nächstes kommt das elektronische „Ticketing“), die neuen Fließtext-Tafeln und Werbefernsehen im Zug ist genug Geld da. Angedacht sind auch elektronisch gesteuerte Zugangssperren an den Bahneingängen, deren sündhaft teure Planung Millionen verschlingt. Schon mit einem kostenneutralen BVG-Semesterticket würden Studierende gezwungen, diesen Wahnsinn mitzubezahlen? Ist es nicht an der Zeit, dass Studis mit ihrer verhältnismäßig starken Lobby eine Fahrpreissenkung versuchen durchzusetzen, die eine Signalwirkung für viele andere Menschen haben könnte?

Streit allein über winzige Preisunterschiede, würde die Position der Studierenden bestimmt nicht stärken. Die Preis- und sonstige Politik des senatseigenen Betriebs

BVG hängt vom politischen Willen der Mächtigen ab.

Der Rot-Grüne Senat rechnete es sich selbst als großen Erfolg an, dieses Semesterticket durchgesetzt zu haben. Sollte der politische Druck in Richtung auf sozialverträgliche Mobilität nicht steigen, werden weder die Fahrpreise sinken noch der Senat dabei in Schwierigkeiten geraten, seine einseitig kapitalfreundliche und unsoziale Verkehrspolitik und zum weiteren Abbau einer Alternative zum Auto/LKW als fortschrittlich zu verkaufen.

Die Ausgrenzung würde weiter steigen und die Überleitung zu Studiengebühren würde erleichtert.

München



Auch dieses Semester organisiert das Umweltreferat des TU-AStA wieder die Ringvorlesung Umweltschutz. Geplante Themen sind unter anderem Ethische Geldanlagen, Bilanz aus einem Jahr Agrarwende und Grossindustrieller Goldbergbau. Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses haben wir noch auf Zusagen zu den Themen Atomare Endlagerung, Logistik auf der Schiene, Energiewerke Schönau und Umweltprogramm der Vereinten Nationen (UNEP) gewartet.

Ausgewählte Vorträge werden voraussichtlich in diesem Semester erstmals für das Programm des Bildungskanals des Bayerischen Fernsehens (br-alpha) aufgezeichnet. Als weiteres Projekt des Umweltreferats ist eine Praktikumsbörse geplant, mit der wir Informationen über Praktikumsstellen im Umweltbereich zur Verfügung stellen wollen.

Um unsere Arbeit sinnvoll fortsetzen zu können, suchen wir dringend interessierte StudentInnen aller Hochschulen in München.

Weitere Informationen zum Umweltreferat und der Ringvorlesung Umweltschutz unter <http://www.fs.tum./AStA/umwelt/>.

4 Meter vom GAU entfernt

Am 14. Dezember 2001 hat sich im AKW Brunsbüttel nach Expertenmeinung eine Wasserstoffexplosion ereignet. Da der Betreiber, die Hamburgischen Elektrizitätswerke (HEW), aber das AKW offensichtlich lieber in Betrieb lassen wollte, hat er nicht das AKW abgeschaltet, um sich den Unfallort anzusehen, sondern das AKW weiter unter Vollast laufen lassen.

Das AKW Brunsbüttel ist ein Siedewasserreaktor der Bauserie 1969. Da die Unfallstelle im Sicherheitsbereich war, konnte die genaue Ursache erst mal nicht ermittelt werden. Stattdessen wurde eine plausibel klingende Vermutung über den Störfall gewählt. Diese Vermutung bestand aus der harmlosesten Variante, eines Lecks des Rohres, so dass der Störfall in die niedrigste Kategorie eingestuft wurde. Dieser vermeintlich harmlose Störfall wurde drei Tage später an das Energieministerium in Schleswig-Holstein übermittelt. Dort wurde die Störfallmeldung aber nicht als logisch angesehen und die HEW um eine nähere Aufklärung des Störfalles gebeten. Dafür ist jedoch die Besichtigung und ein Runterfahren des Reaktors notwendig. Schließlich musste das Energieministerium den HEW mit einer behördlichen Weisung drohen, das AKW abzuschalten, um die Unfallstelle inspizieren zu können. Die HEW wollten ursprünglich bis zur Revision im Mai eine Untersuchung der Unfallstelle abwarten, da dann das AKW sowieso abgeschaltet worden wäre.

Energiestaatssekretär Wilfried Voigt meinte zu dem Verhalten der HEW: „Es ist ein zweimonatiger Kampf um die Inspektion der Anlage gewesen.“ So dauerte dieser Streit zwischen dem Ministerium und der HEW bis zum 15. Februar, bevor der Reaktor so runtergefahren wurde, dass sich Gutachter vom TÜV, der Gesellschaft für Reaktorsicherheit und vom Energieministerium die Unfallstelle angucken konnten. An der Unfallstelle ergab sich ein ganz unerwartetes Bild: Ein Rohr des Reaktordruckbehälter-sprühsystems war auf 2 - 3 Meter Länge nicht mehr vorhanden und die Überreste des Rohres fanden sich nur noch als Bruchstücke. Infolge der Explosion des Rohres kam es 4 Minuten lang zur Dampffreisetzung in-

nerhalb des Sicherheitsbereiches. Das betroffene Sprühsystems ist für die schnellere Kühlung des Druckbehälter-Deckelbereiches bei der Abschaltung des AKWs nötig. „Wäre die Explosion etwa 3 bis 4 Meter weiter in Richtung Reaktordruckbehälter aufgetreten, so wäre die druckführende Umschließung partiell zerstört worden, d.h. es wäre zu einem Kühlmittelverlust-Störfall mit der Anforderung von Notkühlleinrichtungen gekommen“, so steht es im Bericht des Bundesumweltministeriums. Das bedeutet, dass bei NICHT-Anforderung oder unzureichenden Notkühlmaßnahmen bei einem Kühlmittelverlust im Reaktordruckbehälter ein Schmelzen des Reaktorkernes (sprich ein GAU) die Folge gewesen wäre. Wäre der Reaktordruckbehälter in Folge einer Wasserstoffexplosion geplatzt, wäre dieses der schwerste Unfall in einem Atomkraftwerk in Deutschland. Dann wäre eine Freisetzung von Radioaktivität zumindest im AKW-Sicherheitsbereich die Folge gewesen.



Bewußte Verschleierung?

Die HEW muss sich eine Verschleppung und Verschleierung des Störfalles vorwerfen lassen. Ist es wirklich nur ein Zufall, dass man die wesentlichen Erschütterungen, die eine Explosion hervorgerufen haben muss, nicht als solche erkannt hat und daher nur von einer Leckage des Rohres ausgegangen ist? Ist es wirklich nur Zufall, dass im Januar die durch die Bundesregierung beschlossene Atomgesetznovelle im Bundestag verabschiedet wurde, die Überprüfungen der Unfallstelle aber durch die Verzögerungen der HEW erst im Februar stattfanden? Ist es ein Zufall, dass die HEW noch bis zum Mai mit der Besichtigung warten wollte?

Wahrscheinlich wohl nicht. Wirtschaftliche und politische Gründe sprechen für eine Verzögerung der Aufklärung des Störfalles. Dass man 2 Monate lang ohne Aufklärung der Ursache das alte AKW Brunsbüttel weiterlaufen lässt, ist mehr als nur grob fahrlässig. Was wäre passiert, wenn sich so eine Wasserstoffexplosion wiederholt hätte? Das Risiko und die Folgen eines möglichen GAU und der tödlichen Gefahren trägt die Allgemeinheit und nicht die HEW. Deswegen konnte es sich die HEW leisten, wirtschaftliche Gründe in den Vordergrund zu stellen und Sicherheitsaspekte zu vernachlässigen. Der Umgang der HEW mit dem Störfall ist ein Beispiel für den Mangel an Verantwortungsbewußtsein der Atomindustrie.

Baugleiche AKWs sofort stilllegen

Konsequent ist es, die sofortige endgültige Stilllegung nicht nur des AKWs Brunsbüttel zu verlangen, sondern auch die Stilllegung der anderen AKWs zu fordern. Das Risiko einer Kernschmelze aufgrund einer Wasserstoffexplosion ist zu groß: Alle baugleichen Typen dieses AKWs in Deutschland (Grundremmingen 1 und 2, Philippsburg 1, Krümmel und Isar 1) bergen nämlich dieselben Risiken wie Brunsbüttel. So möchte immerhin auch das Bundesumweltministerium diese baugleichen AKWs überprüfen lassen. Dieses genügt aber nicht. Aus Prinzip ist eine sofortige Abschaltung aller AKWs umzusetzen, da das Gefährdungspotenzial für die Menschen zu groß ist. Zudem wird nicht nur die Gesundheit der Menschen und der Natur im Umkreis eines AKWs, einer Wiederaufbereitungsanlage oder eines Zwischenlagers stark beeinträchtigt (bis hin zum Krebsstod!), sondern auch die der Menschen, in deren Nähe das Uran abgebaut wird. Die Gefährdung durch die Nutzung der Atomkraft beginnt beim Abbau des Urans, führt weiter im Betrieb der AKWs und WAAs und zieht sich bis zur jahrtausendelangen noch nicht gesicherten Endlagerung. Wenn sich die zuletzt angesprochenen Probleme nicht verdoppeln sollen, müssen die AKWs jetzt abgeschaltet werden und die dadurch freiwerdenden Gelder (versteckte Subventionen!) in die weitere Erforschung und in den Ausbau von alternativen Energien gesteckt werden.

Dunkel war's, der Mond schien helle...

Gelände-(Nacht-)Spiel für Gruppen - zum Spaß oder zur Vorbereitung auf Aktionen

Was braucht Ihr?

Wald und Taschenlampen; mindestens 8 Leute, je mehr desto spannender und realistischer

Dauer:

Bei mind. 8 Leuten auf jeden Fall 1 Stunde mit Auswertung; je nach Gruppengröße entsprechend mehr

Wie funktioniert es?

Sucht Euch ein (beliebiges) Waldstück heraus und grenzt in diesem gut erkennbar das Spielgebiet ab (Begrenzung durch Lichtung, Straße, Waldweg, extremes Unterholz etc.). Je nach Gruppengröße braucht ihr nun eine - besser mehrere Personen - welche die Sucher/innen (bzw. Polizist/innen) spielen. Diese sind jeweils mit einer Taschenlampe ausgestattet und haben den Auftrag die anderen Leute im Wald per Lichtstrahl zu „erfassen“. Um es den Sucher/innen nicht ganz so einfach zu machen, können diese nicht total wild herumleuchten. Vielmehr müssen sie so agieren als wäre die Lampe in Bauchhöhe an ihnen festgewachsen, d.h. sie können den Lichtkegel nur durch Drehung des Körpers bewegen, und nicht die Lampe eigenständig. Wird eine Person durch den Suchstrahl erwischt, so muss sie sich wieder an ihren Startpunkt begeben.

Aufgabe der Gruppe ist es sich zuerst im Wald zu verteilen (unterschiedliche Startpunkte), um sich dann gemeinsam an einem im Spiel zu vereinbarenden Ort wiederzutreffen.

Nach dem Spiel - Auswertung

Macht nach dem Spiel eine gute Auswertung, um möglichst alle wichtigen und kritischen Punkte zu finden. Am besten Ihr reflektiert erst mal getrennt über die gleichen Fragen:

Fragen an die Gruppe bzw. an die Sucher/innen (Polizist/innen) können sein:

- Wie ging's Euch?
- Wo waren für Euch Probleme?
- Was hat geklappt, was nicht?
- Was könntet Ihr verbessern?
- Waren alle eingebunden? Keine Person vergessen und nicht gesucht?
- Was glaubt ihr, wieviel die Sucher/innen von Euch mitbekommen haben? bzw. Wieviel habt ihr von der Gruppe mitbekommen?

Trefft Euch im Anschluß als Gesamtgruppe wieder und tauscht die Erfahrungen danach aus. Gerade die letzte Frage ist für einen realistischen Abgleich wichtig.



Weiter geht's:

Nach dem ihr Euch besprochen habt, könnt ihr auch in eine neue Runde starten oder Rollen tauschen, um mal die Erfahrung der/des Gefagten bzw. der/des Jagenden zu machen.

Hinweise:

Dieses Nachtspiel ist insgesamt ein sehr vorsichtiges und leises Spiel, z.B. ist der - vor allem nächtliche - Wald keine gute Gegend, um sich Verfolgungsjagden zu liefern. Hektik und Panik können gefährlich für Euch und andere sein. Es geht um den

Lernprozess, nicht um Gewinnen oder Verlieren. Außerdem stört großes Geschrei und Gejohle sowohl Eure eigene Ruhe und Wahrnehmung als auch die Eurer Umgebung. **Macht aber auf jeden Fall ein Signal aus, wenn es Euch nicht gut geht, ihr Angst bekommt oder Hilfe braucht!**

Was bringt es?

Allein schon das Gefühl zuerst einmal allein nachts im Wald zu sein, ist sehr spannend und der/die Einzelne sieht wie er/sie mit der Situation zurecht kommt.

Ein weiterer Effekt ist zu erkennen: Was ist unter diesen Bedingungen eigentlich möglich?

erhöhte Schwierigkeitsgrade:

- 1) Die Gruppe darf sich gar nicht akustisch verständigen.
- 2) Bei Mondschein spielen. Was für einen Unterschied macht dies?
- 3) Anzahl der Sucher/innen erhöhen.

Varianten:

1) Hat die Gruppe es geschafft komplett zu sein, muss sie sich schnell für eine gemeinsame Aktion entscheiden, z. B. wir machen eine Sitzblockade oder wir machen einen Kessel um die Sucher/innen.

Die Sucher/innen müssen dann entscheiden, wie sie mit der Situation umgehen.

2) Tagsüber spielen! Hierbei ergeben sich ganz neue Situationen und Probleme. Sucher/innen müssen dann den Namen der Person rufen, die sie gesehen haben.

Verändert das Spiel so wie ihr es für realistisch haltet, um bei Aktionen z.B. Castor etc. besser auf das Ungewohnte vorbereitet zu sein.

Viel Spaß und interessante Einblicke

Sigrid

Mobil ohne Auto

Die Neue Beweglichkeit
Ohne Auto - fertig – los!



Mobil ohne Auto will zeigen, dass es Alternativen zur rollenden Blechlawine gibt!

Mobil ohne Auto will zeigen, dass es auch anders geht als mit „des Deutschen liebsten Kinde“!

MoA will zeigen, dass es Spaß macht, sich mit eigener Kraft in frischer Luft zu bewegen!

MoA will zeigen, dass Bus- und Bahnfahren Zeit und Muße für Entspannung, Lesen oder anderes bereit hält!

MoA wird zeigen, dass viele Menschen eine andere Verkehrspolitik wollen!

MoA will zeigen, dass wir ohne Auto viel gewinnen: mehr Platz, quirliges Leben in den Städten, kein Stress auf den Straßen, mehr Kommunikation in den öffentlichen Verkehrsmitteln, usw.

Autofreie Sonntage und Autofreie Hochschultage - wie kam es dazu ?

Die Ölkriese erzwang erste autofreie Sonntage in der BRD, in der DDR formierten sich 1981 Menschen um das Christliche Forschungsheim Lutherstadt Wittenberg (Sachsen-Anhalt) und Mitglieder des Kulturbundes der DDR zur Organisation eines jährlichen Autofreien Sonntags von unten.

Schon vor der Wende, 1987, konnte diese Tradition auch in der BRD Fuß fassen. In den 90-er Jahren nahm die Zahl der TeilnehmerInnen an diesen dezentralen Aktionen immer weiter zu, bis zu einer halben Million Menschen 1998 und '99. Fast alle Umweltverbände waren im Trägerkreis vertreten. Der 3. Sonntag im Juni hat damit schon eine lange Tradition als autofreier Sonntag in der Bundesrepublik.

Mit der Festlegung des EU-weiten »Car Free City Day« auf den 22. September (wandernd mit dem Wochentag) ließ das Engagement vieler großer Umweltverbände nach. Erstmals auch im Jahr 2000 in der Bundesrepublik durchgeführt, sollen hier vorrangig die Städte und Gemeinden aktiviert werden. MoA hat als Hauptansprechpartner die Initiativen und Verbände im Blick – sie entwickeln Aktivitäten von unten, um so die Kommunen zum Handeln zu bewegen. Im Jahr 2000 organisierte Mobil ohne Auto (MoA), ein Trägerkreis aus verschiedenen Umwelt- und Verkehrsverbänden, der auch dieses Jahr, erweitert durch die Umweltbeauftragten der Ev. Kirche

Deutschlands (EKG) wieder aufruft. Überlegungen der EU-Umweltkommissarin, Frau Wallström, weitere autofreie Tage im Jahr einzuführen, wurden vom MoA-Trägerkreis begrüßt.

Die EU wurde gebeten, den traditionellen 3. Sonntag im Juni für die BRD vorzusehen, damit es in Zukunft mehrere autofreie Tage im Jahr gibt.

Seit 1996 gibt es jeweils am Dienstag nach dem autofreien Sonntag den „Autofreien Hochschultag“ (AfH), an dem junge Menschen Alternativen zum herrschenden Verkehrschaos bieten. Die BSÖ organisiert den AfH bundesweit.

Infos, Material, Poster und Falti, Aktionstipps

MoA-Bundeskoordination,
BSÖ e. V., c/o RefRat HU,
Unter den Linden 6, 10099 Berlin,
Tel: 030/ 2093 - 1749 (AB), Fax: - 2396
bsoe@refrat.hu-berlin.de ,
<http://www.studis.de/bsoe>,
<http://mobilohneauto.de>

Aktionsmeldungen (bitte bis 5.06.02) und Pressekontakt:

UMKEHR e. V.,
Exerzierstraße 20, 13357 Berlin,
Tel: 030-492 74 73, Fax 030 4927972,
info@umkehr.de , www.umkehr.de ,
<http://mobilohneauto.de>

Aktionsmeldung aus und Infos zu Baden- Württemberg/Bayern bitte nur bei:

MoA-Landeskoordination Ba-Wü, c/o VCD
Tübinger Strasse 15, 70178 Stuttgart,
Tel: 0711-60 70 217, Fax: 0711-6070218,
<http://www.moa-bw.de>
<http://www.moa-bw.de>



Trägerkreis 2002:



Der MoA-Trägerkreis 2002 besteht aus:
autofrei leben! e. V., BSÖ e. V.,
Grüne Liga e. V., Robin Wood e. V.,
Fußgängerschutzverein FUSS e. V.,
Arbeitskreis Verkehr und Umwelt UM-
KEHR e. V.,
agu – Kirchliche Umweltbeauftragte der
EKD und weiteren solidarischen Organi-
sationen.

Neue Mobilität

- Ohne Auto! Fertig! Los!

„Mobil ohne Auto“ lädt Sie ein, mal was Neues zu wagen! Ihr Auto einfach heute und immer öfter stehen zu lassen und einzusteigen in die Vielfalt der neuen Mobilität! Mindestens einmal im Jahr sollen Sie mit allen Sinnen erfahren können, wie schön es ist in unseren Städten ohne Lärm und ohne Abgase. „Mobil ohne Auto“ wird Ihnen vor Augen führen, auf was sie eigentlich das ganze übrige Jahr verzichten: Viel Platz, quirliges Leben, Kommunikation, Luft zum Atmen, Ruhe ...

Es ist häufig einfacher als Sie denken:

Es gibt sie schon lange, die Alternativen, und sie machen mehr Spaß als Sie jemals gedacht haben! Fahrrad und Busse, Inline-Skates und Straßenbahn: die Mischung macht's! Das tägliche Radfahren zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen baut Stress ab oder lässt ihn - ohne Parkplatzsuche oder Stau - gar nicht erst entstehen. Bewegung ist gesund, hält den Körper fit und die Umwelt profitiert obendrein! Entdeckungen können Sie auf Spaziergängen oder Rad- u. ÖPNV-Touren mit Eisenbahnvereinen oder Fahrradclubs direkt ab ihrer Haustür machen oder Wanderungen in die Natur mit Umweltverbänden (BUND, NABU, Wandervereine). Natürlich ist es nicht ganz leicht, aus dem Auto-Trott auszusteigen: Doch den passenden Fahrplan nennt Ihnen gerne ihr lokaler Verkehrsverbund oder die Bahn. MoA zeigt Ihnen obendrein, wie 's auch anders geht!

Einige Argumente für eine andere Mobilität:

Der tägliche Stau in den Ballungsgebieten wird zum Anlass, mehr Straßen zu fordern. Der Bau von immer mehr Autobahnen gilt als effektive Wirtschaftsförderung.

Natürlich hat das Auto seine Vorzüge, doch auch der Letzte wird einräumen müssen, dass das Ausmaß des „motorisierten Individualverkehrs (MIV)“ lebensbedrohliche Probleme verursacht. Das Automobil stößt immer mehr an seine Grenzen und ist Opfer seines erschreckenden Erfolges:

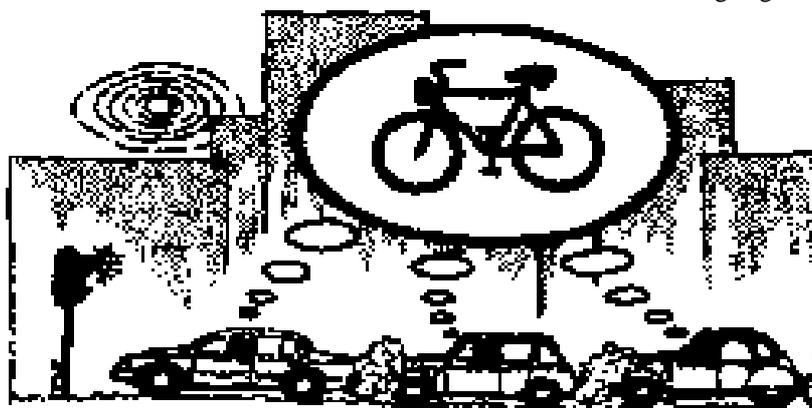
- Durch die Abgase entsteht unter Sonneneinstrahlung vor allem in den Sommermonaten das bodennahe Ozon. Es ist besonders für Kinder, Kranke, und alte Menschen gesundheits- und lebensgefährdend, eine einzige Qual!
- Jeder Liter Benzin setzt bei seiner Verbrennung 2,33 kg, jeder Liter Diesel 2,90 kg Kohlendioxid (CO₂) frei. Kohlendioxid ist der Hauptverursacher des Treibhauseffektes. Bei steigender Tendenz kommen in Deutschland 21% des CO₂-Ausstoßes aus den Auspuffrohren der Autos.
- Ein Drittel aller Autofahrten liegen unter 3 km! Ihre 3 km lange Fahrt (mit Auto 10 l Verbrauch/100 km) zum Bäcker mobil ohne Auto, erspart Ihnen und Ihrer Umwelt fast 1 kg CO₂!
- Die dramatische Zunahme bei den Allergien und Atemwegserkrankungen wird gerade durch die steigende Abgas-

belastung verursacht.

- Die ständige MIV-Belastung erzeugt Stress und weitere Gesundheitsschäden, die Herz- u. Kreislaufkrankung sowie Herzinfarktrisiko steigen. Die Zahl der Lärmtoten wird auf 2000 Menschen jährlich geschätzt.
- Bei Verkehrsunfällen sterben jedes Jahr über 8.000 Menschen allein in Deutschland, darunter sehr viele Kinder. Über eine halbe Million schwerer Verletzte mit

in 80 Jahren komplett zubetoniert. 500 Jahre dauert es hingegen bis sich 5 cm Humusboden nachbilden.

In der Bundesrepublik entfallen 55% aller zurückgelegten Kilometer auf den Urlaubs- und Freizeitverkehr. Auf Kurzstrecken wird am meisten Kraftstoff verbraucht. Bis zu 40% mehr als normal. Untersuchungen zeigen, dass 23% aller Autofahrten im Entfernungsbereich bis zu 2 km zurückgelegt werden.



allen Folgekonsequenzen für Mensch und Gesellschaft kommen jährlich dazu.

- Die Stickoxide in den Autoabgasen tragen wesentlich zum Waldsterben bei und feine Rußpartikel der Abgase verursachen Krebs.
- Jeden Tag werden 110 ha Boden als Siedlungs- oder Verkehrsfläche versiegelt. Schreitet der Flächenverbrauch in diesem Ausmaß weiter voran, so ist Deutschland

60% sind Kurzstrecken bis 5 km und 75% bis 10 km. Das muss nicht so bleiben, denn gerade für Kurzstrecken gibt es einfache und machbare Alternativen der Fortbewegung. Das Risiko für Herz-Kreislauf-Erkrankungen, in Europa die häufigste Todesursache, steigt. In Großbritannien fordert der Ärzteverband BMA die Regierung auf, das Radfahren zu fördern, weil durch Automobilität die Gesundheit leide.

Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) ist in der "Charta Verkehr, Umwelt und Gesundheit" besorgt, die Auswirkungen verkehrspolitischer Entscheidungen auf Umwelt und Gesundheit werden nicht ausreichend wahrgenommen. Es werden bewegungsfördernde Verkehrsformen gefordert.

Kostengerechte Mobilität

"Apropos Melkkühe!"

Autofahren ist teuer - teurer als viele denken. Nach Angaben des ADAC kostet ein Kleinwagen unter Berücksichtigung aller Kosten ca. 300 Euro im Monat. Leider sind damit noch lange nicht alle Kosten des Autoverkehrs gedeckt, obwohl Autofahrer über Steuern und Spritpreise stöhnen. Eine Studie aus dem Jahr 2000 ermittelt, dass der Straßenverkehr 130 Milliarden Euro externe Kosten (Unfallkosten, Lärm, Luftbelastung, Treibhauseffekt u.a.) verursacht hat. Dies steht in keinem Verhältnis zu den Einnahmen von etwa 50 Mrd. Euro. Vielmehr zahlen Fußgänger, Radfahrer, Bus- und

Bahnbenutzer täglich etwa 3 Euro für die vom Autoverkehr verursachten Kosten. Steuern und Krankenkassenbeiträge sind u.a. deshalb so hoch, weil die Kosten für Unfälle, Gesundheitsschäden, Verwaltung, Polizei und Justiz auf alle Einwohner umgelegt werden.

Trotz Ökosteuer hat sich der Kraftstoffpreis, absolut gesehen, sogar verringert, Autofahren ist also billiger geworden; der Umweltverbund dagegen wird deutlich teurer.

Unsere Geduld ist am Ende!

Zehn Jahre nach der Klimakonferenz von Rio de Janeiro ist noch immer kein Durchbruch im Klimaschutz erreicht worden. Während in vielen anderen Bereichen der Ausstoß an Kohlendioxid sinkt, steigt er im Verkehrsbereich weiter an, obwohl das einzelne Auto etwas weniger Abgase ausstößt. Von 1991 bis 1998 hat die Anzahl der Kraftfahrzeuge um 14,2% zugenommen. Mittlerweile sind fast 50 Millionen Kfz auf Deutschlands Straßen unterwegs - also 10 Millionen mehr als 1992! Damit werden alle Klimaschutzbemühungen zunichte gemacht. Der steigende Güterverkehr ist zusätzlich ein riesiges Problem: Das politische Lippenbekenntnis: „Güter auf die Bahn“ wird in der Realität seit langem u.a. durch die Macht der Speditionsunternehmen zu: „Zerschlagt die Güterbahn!“

MoA fordert endlich eine LKW-Maut und eine europaweite Schwerlastverkehrsabgabe (LSVA)!

Jeder ahnt, dass es so nicht weitergehen kann. Auch das Wasserstofffahrzeug oder 3-Liter-Auto ist keine Lösung, wie uns die Industrie derzeit vorgaukeln will. Damit wäre - wenn überhaupt - nur das Teilproblem der Emissionen gelöst.

Faire neue Mobilität!

Was wir brauchen ist eine Innovations- und Qualitätsoffensive bei den ‚leichten‘ Verkehrsträgern u.a. durch gerechte Finanzierung. Es muss selbstverständlich sein, mit Bahn, Tram&Bus die Autos zu überholen; jedem Radfahrer und jedem Fußgänger kann mittels großzügiger Infrastruktur das Gefühl gegeben werden, als vollwertiger Verkehrsteilnehmer akzeptiert, ja sogar bevorzugt zu sein.

Politikern wird von der Autolobby oft glaubhaft gemacht, die Bürger wollen einfach Auto fahren, die Erfahrung zeigt aber: Überall wo vernünftige Alternativen zur Verfügung stehen, werden diese auch genutzt.

Gerade in den letzten Jahren scheinen das allen Versuchen der Autoindustrie zum Trotz auch die Menschen zu erkennen. Bei längst nicht optimalem Angebot hat der SPNV Zuwachsraten um 4%.

Es braucht aber neues Denken bei allen Akteuren: Bahnen müssen ihre Fahrgäste als Kunden wahrnehmen und nicht als lästige Beförderungsfälle behandeln...“ Verkehrsverbände und der Schienennahverkehr müssen im Umweltverbund enge Zusammenarbeit pflegen. Mit einem klaren und sozialen Tarifsystem mit Generalabo und Bahncard könnte es dann endgültig heißen:

IDV .

**Informations-
Dienst Verkehr .**

Nr. 70 :

**Fußgänger
Legalisiert Zebrastreifen**

**Straßenabbau
Keine Straße, kein Stau**

**Bahn
Neue Preise nicht
preiswürdig**

**Stadtverplanung
Zersiedlungszulagen**

Herausgeber:
FUSS e.V. und UMKEHR e.V.

Probeheft? Bestellen!

Exerzierstr. 20 13357 Berlin

Fon 030/ 492 74 73

Fax 030/ 492 79 72

eMail: info@umkehr.de

**Mensch, Verkehr &
Umwelt auf den
Punkt gebracht.**

OHNE AUTO! FERTIG! und LOS!

Kommen Sie in Bewegung!

Schwingen Sie sich auf das Rad!

Stellen Sie sich auf ihre eigenen Füße!

Steigen Sie ein in den Verkehr der Zukunft!

Spenden für die ehrenamtlichen MoA-Aktionen:

BSÖ e.V., Volksbank im Harz e.G.,

BLZ: 268 914 84

Konto: 5308200

Die Spenden sind steuerlich absetzbar und bei über 50 Euro wird automatisch eine Spendenbescheinigung ausgestellt.

Aktionstipps für Mobil-ohne-Auto-Tage

Ausflüge und Kundengebungen

- Fahrraddemonstrationen, z.B. »Berlin fährt Rad« (www.radzeit.de/radzeit00_2.pdf) am 10.6. und Touren zu Beispielen umweltfreundlicher Verkehrsplanung, zu autofreien Siedlungen etc.
- Übergabe von Unterschriftenlisten/Eingaben u.a. an Stadtverwaltung, (Hoch-) Schul-, Betriebsleitung, etc.
- Alternative »Parkraumbewirtschaftung«: Frühstück/Picknick nutzt Flächen sinnvoller als zum Blechhaufen abstellen.
- Sommer-, Straßen und Stadtteilstellen mit Malereien auf Straßen, Wänden (angemeldet oder mit abwaschbarer Farbe) etc.
- Car-Walking: Kunstform, bei der FußgängerInnen im Weg stehende Autos überqueren.
Infos: Autogehrer Michael Hartmann, Baldurstr. 9, 80637 München.
- »Critical Mass«: spontane RadlerInnen/FußgängerInnen-Massen mit Parties/Musik/Tanz bringen auf Strecken Autoverkehr zum Erliegen.
»Reclaim the Streets« - RTS London: <http://www.gn.apc.org/rts>
- ÖPNV-Schnuppertarife der lokalen Verkehrsbetriebe am MoA/AfH-Tag helfen beim »Ausprobieren«!
- Sektempfang an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel!

Spiel, Spass und Spannung

- Wettbewerbe: »Kursbuchlesewettbewerb« für ÖPNV-Nutzer; Live-»Scotland-Yard«-Spiel fahndet nach Mr. X in öffentlichen Verkehrsmitteln; Schlauch-Wechsel-Wettkampf und Hindernisparcour.
- Präsentation ausgefallener Fahrzeuge: Liegeräder, Tandems, Fahrradtaxi.
- Fahrradläden, mobile Werkstätten und Car-Sharing-Organisationen stellen Angebot vor und kodieren Räder; Fahrradflohmärkte, Versteigerung von Rädern (Fundbüro des örtlichen Verkehrsbetrie-

bes), etc.

- Schadstoff- u. Lärmmessungen mit Umweltbehörden verdeutlichen Auswirkungen des Autos bzw. autofreier Tage. Umfragen – auch unter AutofahrerInnen zeigen, was sich am ÖPNV, Radwegenetz oder bei der FußgängerInnensicherheit ändern soll.
- Filmvorführung am Abend: z.B. »Zugvögel – Einmal nach Inarii«, »MoA – Der Film« von Franz Alt, etc. (im Archiv UMKEHR e.V.).

Informationen und Formales

- Ausstellungen und Bücher gibt es bei UMKEHR e.V., örtlichem ADFC, VCD, Pro Bahn e.V., sowie Materialliste bei Bestellung von MoA-Material.
- Ortsgruppen von BUND, VCD, Robin Wood, u.a. sind gerne mit Infotischen vor Ort; BIs stellen ihr Anliegen für konkrete Veränderungen vor.
- Örtliche Verkehrsverbände, Stadtwerke, Busunternehmen, lokale Bahnen mit Bitte um Preisspenden einladen.

Verkehrsverbandsadressen:

<http://bahn.de> und <http://www.vcd.org>

- Aktionsfilme unter www.enviroweb.org/radix
Bestellungen: Radix, c/o Projektwerkstatt, Gostenhofer Hauptstr. 50, 90443 Nürnberg
- Antrag an Stadt-/ (Hoch-)Schulverwaltung z.B. auf Straßenfest, Stadtteil- oder Parkplatzsperrung für Autos:
Beispiel-Antrag/Aufruf an Hochschulen unter: <http://www.refrat.huberlin.de/oeko>
- Radgruppen ab 16 Personen dürfen immer nebeneinander auf der Straße und geschlossen bei auf Rot schaltender Ampel weiterfahren
- Versammlungsgesetz: Nicht-spontane Aktionen rechtzeitig anmelden!
Mind. 48 Stunden vorher! Vordrucke bei Polizeibehörden.



Literatur u.a.:

- Hochschul-Umwelt-Info (HUI 2/00), Schwerpunktthema Verkehr, erhältlich bei der BSÖ
- Informations Dienst Verkehr (IDV), vierteljährliche Zeitschrift für Aktive im Verkehrsbereich, erhältlich bei UMKEHR e.V.
- Bundinfo Verkehr, erscheint unregelmäßig, Bundesgeschäftsstelle BUND

Eine Verkehrspublikations- und Materialliste wird bei einer Bestellung von MoA-Material mitgeliefert.

Quellen:

- WHO "Charta Verkehr, Umwelt und Gesundheit" <http://www.who.dk/london99/transport02g.pdf>
- Projekt "Klimaschutz", Dr. Friedeman Prose, Christian-Albrechts-Universität-Universität Kiel "Sieben Schritte zur neuen Beweglichkeit", www.nordlicht.uni-kiel.de/download/schritte.pdf
- punkt.um 2/2002, S. 3
- Europ. Kommission, GD XI - Umwelt, nukleare Sicherheit und Katastrophenschutz, fahrradfreundliche Städte: vorwärts im Sattel, 1999; insb. S.34f
- Umweltbundesamt (Hrsg.), Auto und/ oder Umwelt?, Zehn gängige Meinungen ... und was wir dazu zu sagen haben, Berlin 2001
Bestelladresse:
Umwelt-Bundes-Amt, Abteilung „Verkehr“,
Postfach 33 00 22, 14191 Berlin
Tel: 030 / 8903 - 0, Fax: 030 / 8903 2285
www.umweltbundesamt.de
- Die Umwelt neu erfahren: Aktionstage für umweltfreundlichen Verkehr, Berlin, Faltblatt über Mobil ohne Auto-Tage in Europa, Auflage 30 000
Kostenlos beim Herausgeber:
Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit
Referat für Öffentlichkeitsarbeit, 11055 Berlin
Telefon (01888) 305-0, Fax (01888) - 305 20 44
service@bmu.de, www.bmu.de
- MoA - Pressespiegel 2001
Die ca. 30-seitige Presseschau zu den MoA-Aktionen um den dokumentiert die vielfältigen Aktionen für eine Mobilität im Umweltverbund um den MoA-Aktionssonntag am 17.06.2001 und den Autofreien Hochschultag (AfH):
Herausgeber / Bestelladresse:
Mobil ohne Auto - Bundesträgerkreis
BSÖ e.V.
- Presseschau der MoA Baden-Württemberg berichtet über die Süd-Aktionen.
Herausgeber und Bezugsadresse:
MoA-Landeskoordination Baden-Württemberg:
c/o VCD, Tübinger Strasse 15, 70178 Stuttgart
Telefon: 0711-60 70 217, Fax: 0711-6070218
VCDLVBW@t-online.de, <http://www.moa-bw.de>
- u.a.



Mitmachen! und Rückmelden!

Um einen Überblick über MoA-Aktionen zu bekommen um bundesweite Pressearbeit machen zu können, bitten wir bei Beteiligung an MoA 2002 um kurze **Rückmeldung** (bis **5.6.**) an:

Arbeitskreis Verkehr und Umwelt e.V. UMKEHR

Exerzierstr. 20

13357 Berlin

Tel: 030/ 492 -7473, Fax: -7972

email: info@umkehr.de, internet: www.umkehr.de

Wir werden am 16.6.2002 oder an folgendem Tag _____ in den Wochen davor oder danach folgende Aktionen durchführen:

Name der Organisation: _____

Ansprechpartner: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

fon/fax: _____

e-Mail/web: _____

Informationen verbreiten! Plakate aushängen! Faltblätter verteilen und auslegen!

Bitte senden an:

Bundeskoordination Studentischer Ökologiearbeit (BSÖ) e.V.

c/o RefRat der HU

Unter den Linden 6

10099 Berlin

Tel: 030 / 2093 - 2603, Fax: -2396

e-Mail: bsoe@refrat.hu-berlin.de, internet: www.studis.de/bsoe

Um auf Mobil ohne Auto 2002 aufmerksam zu machen oder bei den MoA-Aktionen Informationen zu verbreiten, bestellen wir hiermit:

___ Exemplare der Faltblätter und ___ Exemplare des Posters

(Die Faltblätter und Poster werden gratis abgegeben. Sie können auch als Kopiervorlage zum Herstellen weiterer Plakate / Faltblätter verwendet werden)

Name der Organisation: _____

Ansprechpartner: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____