

# Das Trierer Manifest

Die Umweltinitiative Pfaffenwinkel hat im April 2012 das Trierer Manifest unterzeichnet. Es ist das Ergebnis des 18. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses (BUVKO), der vom 18. bis 20. März 2011 in Trier stattfand, und einer Diskussion im Internet (buvko.de). Neben Forderungen an die Verantwortlichen in Politik und Verwaltung beinhaltet das Manifest auch eine Standortbestimmung für Aktive hinsichtlich der Stoßrichtung ihrer Arbeit. Im Folgenden wird die überarbeitete Fassung in Auszügen vorgestellt.

## Deutschlands Verkehrspolitik in globaler Verantwortung

Deutschland ist ein führender Autoexporteur und hat als Wirtschaftsmacht für viele Länder Vorbildfunktion. Längst gibt es jedoch in Deutschland innovative Konzepte und technische Entwicklungen, die eine nachhaltige Mobilität – auch international – voranbringen könnten.

Deshalb muss Deutschland in besonderem Maße Verantwortung für die Verkehrswende zu einer nachhaltigen Verkehrs-, Klima- und Energiepolitik übernehmen und dem Umweltverbund höchste Priorität im Verkehrsbereich einräumen. Wir alle tragen aber auch Verantwortung dafür, dass die Menschen sich in diesem Land wohl fühlen, gesund und beweglich bis ins hohe Alter bleiben und die Mobilität des Einen nicht zu Lasten von Anderen geht.

## Stadt- und Raumplanung setzen eine sozialverträgliche Verkehrsabwicklung voraus.

Straßen, Plätze und öffentliche Flächen mit einem hohen Anteil an Fuß- und Radverkehr und guter Aufenthaltsqualität verbessern die sozialen Bezüge des Zusammenlebens. Sie fördern die Kommunikation und Integration. Sie vermindern das Auseinanderleben der Generationen und Vereinzelung. Dabei ist der Wunsch nach angstfreien Räumen geschlechts- und altersübergreifend. (...)

## Klimaschutz und Peak-Oil im Verkehrssektor müssen zu öffentlichen Themen werden. (...)

## Gesundheits- und Verkehrspolitik abstimmen und vernetzen.

Der Gesundheitszustand der Bevölkerung und die damit verbundenen Kostenexplosion im Gesundheitsbereich hängen in einem erheblichen Maße von der Verkehrsmittelwahl ab:

Die weitestgehend vom motorisierten Individualverkehr (MIV) verursachten Krankheitsursachen (Luftverschmutzung, Lärmbe-



eintrachtungen, Stress, Unfälle) erfordern eine aktive Verkehrspolitik zur Unterstützung einer Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes. (...) Gehen und Radfahren wirken mit, Gesundheit, Beweglichkeit und Mobilität in jedem Lebensalter zu erhalten.

## Keine Verkehrsunfälle („Vision Zero“) muss das Leitbild der Verkehrspolitik sein. (...)

## Verträgliche Geschwindigkeiten sind die zentralen gesellschaftlichen Herausforderungen.

Aus Gründen des Klimaschutzes, der Luftreinhaltung und Lärminderung, der Energieeinsparung, der Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Reduzierung der Verkehrsflächen, sowie der Lebensqualität und Gesundheit der Bevölkerung sind Geschwindigkeitsbarrieren für Fußgänger und Radfahrer abzubauen, der ÖPNV angemessen zu beschleunigen und die Geschwindigkeiten im Kraftfahrzeugverkehr durch klare Tempolimits mit konsequenter Überwachung zu reduzieren.

Die Fußverkehrsgeschwindigkeit lässt sich durch Barrierefreiheit und Vorrang z. B. an Kreuzungen und Einmündungen etwa verdoppeln (von ca. 2 auf 4 km/h).

Im unteren Geschwindigkeitssegment zwischen der Schrittgeschwindigkeit und Tempo 30 müssen den Kommunen ausdifferenzierte Regelungen mit Fußverkehrs-Vorrang (Verkehrsberuhigter Bereich mit 5-10 km/h und

Kinderspiel, Begegnungszone mit 20 km/h) und ohne Vorrang für den Fußverkehr (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich mit 10-20 km/h) ermöglicht werden. Daher brauchen Tachos eine Spreizung im unteren Geschwindigkeitsbereich für die korrekte Anzeige dieses Niveaus.

Tempo 30 muss endlich Regelgeschwindigkeit in geschlossenen Ortschaften werden, mit Ausnahmeregelungen bis zu 50 km/h für z. B. anbaufreie Straßen mit geringem Fuß- und Radverkehr. (...)

Auf Außerortsstraßen muss Tempo 80 als zulässige

Höchstgeschwindigkeit eingeführt werden, mit geringeren zulässigen Höchstgeschwindigkeiten an unübersichtlichen Streckenabschnitten. Tempo 100 muss auch auf deutschen Autobahnen umgesetzt werden, um Staus, Unfälle und Emissionen zu minimieren.

## Verkehrsberuhigung systematisch und flächenhaft umsetzen.

Eine multifunktionale Nutzung des öffentlichen Raums schafft mehr Aufenthalts- und Wohnqualität, mehr Begegnung und weniger Konfrontation. Für eine offensive Nutzung von Verkehrsberuhigungsmaßnahmen dürfen keine engen Grenzen festgelegt werden:

Die deutsche Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bietet mit dem „Verkehrsberuhigten Bereich“ ein hervorragendes Instrument, das nicht weiter durch bürokratische Grenzen eingeschränkt werden darf, sondern offensiv genutzt werden muss. (...)

Die Ansätze der Verkehrsphilosophie „Shared Space“ sollten im Rahmen der Straßenraumgestaltung einbezogen werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch die geltende deutsche StVO keine Nachteile für Fuß- und Radverkehr und insbesondere Sehbehinderte entstehen.

## Stadtgrün (Greening Germany) muss Asphalt und Beton so weit wie möglich ersetzen. (...)

Fortsetzung von Seite 6

### **Nachhaltig mobile Menschen in allen ihren Lebensbereichen unterstützen.**

„Autofrei Leben“ ist kein Minderheiten-Wunsch, sondern Alltag für einen sehr großen Anteil der privaten Haushalte. Der Zwang zur Autonutzung muss auf allen Ebenen abgebaut werden, durch eine für alle erreichbare Nahversorgung, aber auch durch den Ausbau von Serviceleistungen für alle Haushalte (von der Einkaufshilfe bis zum Sperrmüll). (...) Erforderlich sind Kampagnen, die die Verbindung zwischen Lebenslust und der Alltagsbewegung darstellen und die Geh- und Radfahrkultur hervorheben.

### **Fuß- und Radverkehr haben einiges gemeinsam, aber dennoch unterschiedliche Anforderungen.**

Fußverkehr muss wie die anderen Verkehrsarten im Netz gedacht werden.

Für den Fußverkehr sind aufgrund der häufig im Alltagsverkehr kleinen Bewegungsradien ein sehr engmaschiges Netz von Wegen und eine zielgruppenorientierte Infrastruktur (z. B. Sitzgelegenheiten, Toiletten etc.) erforderlich. (...) Fußgänger benötigen im Längsverkehr insbesondere in bebauten Gebieten Schutzbereiche. Gehwege sind in allen Straßen notwendig, in denen Fußgänger nicht eindeutig Vorrang haben. Gehwege müssen zumindest das Nebeneinandergehen von zwei Personen ermöglichen. Für Gehwege ist auch in städtischer Randlage und in Dörfern die Reinigungs- und Winterdienstpflicht verbindlich zu regeln. An Kreuzungen und Einmündungen sind grundsätzlich abgesenkte Bordhöhen für Rollstuhlfahrer und Rillenplatten für Sehbehinderte vorzusehen.

### **Radverkehr gehört auf die Fahrbahnen**

Radfahrer sind eine sehr heterogene Gruppe mit unterschiedlichen Bedürfnissen. Die chronische Gefährdung aller Radfahrer/innen kann jedoch durch eine konsequente Geschwindigkeitsbegrenzung und flächenhafte Verkehrsberuhigung im gesamten Innerortsbereich abgebaut werden. Insbesondere auf Hauptverkehrsstraßen sollten ausreichend dimensionierte Radfahrstreifen markiert werden. An Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen sollten Aufstellflächen vor den wartenden Kfz für den Radverkehr eingerichtet werden, um u.a. das direkte Linksabbiegen zu erleichtern.

Das Überholen von Radfahrer/innen durch Kfz muss rechtlich überholt werden. Der in der Rechtsprechung nötige Sicherheitsabstand zwischen beiden Fahrzeugen ist nur

durch einen Fahrstreifenwechsel des Kfz sicherzustellen. Das sollte in der StVO klar formuliert werden. (...)

### **Fuß- und Radmobilität in der Freizeit sind praktizierter Umweltschutz. (...)**

### **Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) muss flächendeckend angeboten werden, wenn er genutzt werden soll. (...)**

### **Bussysteme sind im ganzen Land erforderlich.**

Die Zweiteilung Deutschlands in urbane Räume mit ÖPNV-Priorität und einen ländlichen Raum mit Autopriorität ist fatal. Auch in Kleinstädten und Dörfern ist ein differenzierter und attraktiver ÖPNV möglich. (...)

Für die überörtliche Mobilität sind Regional- und Schnellbusnetze sowie der Schienenverkehr entscheidend, die zum Regelbestandteil der Nahverkehrspläne gehören müssen. Regionale Busnetze sind kreisgrenzenübergreifend mit den lokalen Systemen zu verknüpfen. Sie können in ländlichen Regionen kombinierten Personen- und Gütertransport leisten.

Die räumlich und zeitlich stark schwankende Nachfrage im ländlichen Raum muss flexibel durch Rufbusse, AST, Zugtaxi etc. über Mobilitätszentralen bedient werden. (...)

### **Bahnen müssen die tragende Säule im Fernverkehr werden.**

Statt einer Hochgeschwindigkeitsfixierung auf wenigen Trassen muss ein regional orientierter Netzausbau mit kleinteiligen Projekten umgesetzt werden: (...)

### **Autos sind den veränderten Rahmenbedingungen und Kundenwünschen anzupassen.**

Sie sind in Groß- und Mittelstädten nur noch scheinbar das Verkehrsmittel Nummer 1 (z.B. Berlin 2008: 31 % aller Wege inklusive Mitfahrer, nur die Hälfte aller Haushalte verfügen über ein Kfz). In Kleinstädten und Dörfern besteht aufgrund verfehlter Verkehrspolitik häufig ein Zwang zur Autonutzung.

Durch öffentliche Autos als Bestandteil des Umweltverbundes kann die Zahl der ohnehin die meiste Zeit stehenden Fahrzeuge stark reduziert werden.

Die Wirtschaft muss das kostensparende Car-Sharing intensiver nutzen, ÖV-Unternehmen müssen es als Mobilitätsdienstleistung integrieren. Car-Sharing und Car-Pooling müssen für Ballungsräume sowie für den Einsatz im ländlichen Raum weiterentwickelt werden. Car-Sharing-Stationen sollten wie Taxistände Privilegien beim Parken erhalten.

Car-Sharing-Konzepte, die keine Verbindung mit dem Umweltverbund anstreben, sind kritisch zu betrachten. Die Pkw-zentrierte Mobilität wird hier nicht verändert.

Auch die neuen, öffentlichen Autos müssen effizienter werden, also kleiner, leichter und gedrosselt in Geschwindigkeit und Beschleunigungsvermögen.

Elektroautos und Agrotreibstoffe wechseln zwar die Energiequelle, an den anderen Auswirkungen der Motorisierung aber wenig oder nichts. Sie weisen einen geringen Wirkungsgrad auf, erfordern zusätzliche Stromproduktion sowie die Herstellung und Entsorgung großer Batterien. Agrotreibstoffe beanspruchen knappe landwirtschaftliche Flächen in Konkurrenz zur Nahrungsmittelproduktion. (...)

### **Der Motorisierte Individualverkehr (MIV) hat in ganz Deutschland über- dimensionierte Flächenangebote.**

Es muss Schluss gemacht werden mit dem Neu- und Ausbau klassifizierter Straßen und Ortsumfahrungen:

Einzuleiten ist ein ökologisch sinnvoller Rückbau überdimensionierter Straßennetze mit deutlich reduzierten Geschwindigkeitsstandards, verringerten Parkraumangeboten und stadtverträglichen Ortsdurchfahrten.

Benötigt werden Aufenthalts- und Mobilitätsräume für Menschen. Städtebau- und Raumordnungspolitik muss eine weitere Zersiedelung stoppen und Priorität für integrierte Standorte, das Einhalten hoher Mindestdichten und die kleinteilige Nutzungsmischung bevorzugen.

Großflächige Monostrukturen mit geringer Nutzungsdichte dürfen nicht mehr genehmigt werden. Künftige Bauinvestitionen müssen auf Standorte mit guter ÖV-Erreichbarkeit konzentriert werden.

### **Straßengesetze und Bauordnungen müssen auf die Förderung des Umweltverbundes als Leitziel umgestellt werden.**

Die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) muss entrümpelt werden und zumindest eine Gleichstellung aller Verkehrsmittel beinhalten. Dabei sind die „sonstigen Verkehrsmittel“ (Roller, Skates, Segways, Dreiräder etc.) gesondert und nicht als „Fußgänger“ zu betrachten. (...) Sparsam dimensionierte, Verkehrsberuhigte Hauptverkehrsstraßen müssen zum Normalfall lokaler Straßenplanung werden. Auch Außerortsstraßen brauchen reduzierte Standards, dafür entstehen dort Optionen für eigene Geh- und Radwege. Das Baurecht ist so abzuändern, dass autofreies,

Fortsetzung auf Seite 8

Fortsetzung von Seite 7

kompaktes,utzungsdurchmischtes Bauen die Regel zum Wohle der Nahmobilität wird. Anstatt alle Bauherren über kommunale Stellplatzsatzungen zu maximaler Parkraumvorsorge zu zwingen, sollen sie zur Mitfinanzierung von ÖPNV-Investitionen in die Pflicht genommen werden.

### Verkehrsstatistiken müssen eine Debatte über Prioritätensetzungen ermöglichen. (...)

### Verkehrsinvestitionen müssen verlagert und können sogar verringert werden.

(...) Die Kosten für Ausbau und Erhalt der Fuß- und Radinfrastruktur sind wesentlich geringer als die bisherigen für Straßen. Lediglich beim Ausbau des Öffentlichen Verkehrs entstehen nennenswerte Kosten, doch sind auch hier sparsam dimensionierte Ausbaustandards auf allen Ebenen anzuwenden. (...)

### Die Verkehrswende ist finanzierbar!

(...) Das neue Verkehrsfinanzierungsgesetz muss mit einem insgesamt reduzierten Gesamtvolumen folgende Ziele haben: Mehr Geld für Fuß- und Radverkehr, ÖV, Schnittstellen im Umweltverbund und Mobilitätszentralen, für Stadtbegrünung, Wohnumfeldverbesserung, Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit. Weniger Geld für den Autoverkehr und Straßen, kein Geld für neue Straßen, neuen Parkraum und Großprojekte. (...) Über die Kraftfahrzeug-Steuer muss neben dem CO<sub>2</sub>-Ausstoß auch die Inanspruchnahme öffentlicher Fahr- und Parkflächen besteuert werden.

Es ist die gesetzliche Basis für eine Nahverkehrsabgabe zu schaffen, die von den Nutznießern einer ÖV-Anbindung wie Unterneh-

men, Institutionen und öffentlichen Einrichtungen erhoben wird, um die Qualität des ÖPNV auch in kleinen Gemeinden zu sichern und zu verbessern.

Deutschland darf sich nicht einer grundsätzlichen Maut-Diskussion nach dem Ökonusprinzip zur Schadensregulierung auch für Pkw verschließen. (...)

### Bund, Länder und Kommunen haben Vorbildcharakter für die Verkehrswende

Führerscheinbesitz, Motorisierung, Fahrtenhäufigkeit und Distanz der Autofahrten gehen zurück. In einer Gesellschaft, in der die Menschen immer älter und weniger werden, wird weniger Auto gefahren. Und die neuen Jungen lieben iPods und Tablet-PCs mehr als Auto und Führerschein. Ihre Freizeit verbringen sie gern in Gruppen. Die bewegungsarme, autoabhängige Lebensweise wird zum Auslaufmodell. Die Verkehrspolitik muss diese Trends zur Kenntnis nehmen. Verkehrsvermeidung sollte zum obersten Prinzip werden. (...)



#### Pressesprecherin:

Claudia Fenster-Waterloo  
E-Mail: [wmobil@web.de](mailto:wmobil@web.de)  
Tel.: 08862 6443

Internet: [www.uip-online.de](http://www.uip-online.de)

#### Verantwortlich für Seite 6, 7 und 8:

Claudia Fenster-Waterloo  
(V.i.S.d.P. und Autorin aller nicht namentlich gekennzeichneten Artikel)  
Hammerschmiedstr. 8a  
86989 Steingaden  
Tel.: 08862 932430  
Fax: 08862 1217  
[mail@german-editors.de](mailto:mail@german-editors.de)

#### Satz und Layout:

Jürgen Müller, [j.mueller6@gmx.net](mailto:j.mueller6@gmx.net)

**Das nächste UIP-Treffen:**  
Donnerstag, 26. Juli 2012, 19:30 Uhr  
in der Zechenschenke  
(Zechenstraße 2 in Peiting)

### Vogelkundliche Exkursionen mit dem Landesbund für Vogelschutz

(LBV e. V. Kreisgruppe Weilheim-Schongau)

Termin	Exkursionsthema und -leiter	Treffpunkt
15. Juli 2012 • So, 09:00 Uhr	Im Lebensraum von Weißstorch und Schwarzmilan (Johann Heilböck)	Ammerbrücke Unterhausen
22. Juli 2012 • So, 16:00 Uhr	Heuschrecken & Co am Erlebnispfad im Boschet (Thomas Guggemoos, Michael Schödl)	Parkplatz am Schwimmbad Ohlstadt
26. Aug. 2012 • So, 09:00 Uhr	Vogelkundliche Wanderung am Oberen Lechsee bei Lechbruck (Bernhard Kraus)	Rathaus Lechbruck
09. Sep. 2012 • So, 13:30 Uhr	Vogelkundliche Wanderung am Oberen Lechsee bei Lechbruck (Dr. Jürgen Kneee)	Rathaus Lechbruck
25. Sep. 2012 • Di, 18:00 Uhr	Hirschbrunnt im Münchner Moos (Thomas Guggemoos)	Ähndl/Ramsachkircherl
14. Okt. 2012 • So, 13:00 Uhr	Vogelkundliche Wanderung am Oberen Lechsee bei Lechbruck	
11. Nov. 2012 • So, 13:00 Uhr	(Helmut Rath, Martin Scholz, Bernhard Kraus)	Rathaus Lechbruck
02. Dez. 2012 • So, 09:00 Uhr		

Weitere Informationen unter [weilheim-schongau.lbv.de](http://weilheim-schongau.lbv.de) (E-Mail: [weilheim-schongau@lbv.de](mailto:weilheim-schongau@lbv.de)).

Die Umweltinitiative Pfaffenwinkel e.V. ist ein gemeinnütziger Verein.

Alle Spenden sind also steuerlich abzugsfähig.

Spendenkonto: Kontonummer 109 900 bei der Kreissparkasse Schongau (BLZ 734 514 50)

## Bestattungsinstitut Rose

... begleitend an Ihrer Seite!



Ingrid BOOCH

- Abschiedsraum
- Trauerfeiern
- Trauerrednerin
- Überführungen
- Bestattungen
- Tag & Nacht Telefon



Nina BÖSE

NEU in 82380 Peißenberg, Hauptstr. 16 (Zementierhaus)  
Tel. 08803 – 6 394 394 · [www.bestattungsinstitut-rose.de](http://www.bestattungsinstitut-rose.de)

## DIE BUCHHANDLUNG

IM  PEITINGS

### BUCHHANDLUNG AM BACH

STEFANIE BERTRAM-KEMPF  
MEIERSTRASSE 2  
86971 PEITING  
TEL.: 08861 66212  
FAX: 08861 5070  
[INFO@BUCHAMBACH.DE](mailto:INFO@BUCHAMBACH.DE)  
[WWW.BUCHAMBACH.DE](http://WWW.BUCHAMBACH.DE)

#### ÖFFNUNGSZEITEN

MO - FR 8:30 - 12:30 UHR UND 14:00 - 18:00 UHR, SA 8:30 - 12:30 UHR



BUCH  
AM  
BACH