

# 1. Worum geht es?

Gemeinsam aktiv werden für nachhaltige Mobilität und eine neue Mobilitätskultur? Konkret heißt das, dass wir mit Menschen in Städten und Gemeinden ins Gespräch kommen und einen Austausch ermöglichen wollen. Wir machen einerseits aufmerksam auf die Thematik und andererseits regen wir die Leute dazu an ihr Mobilitätsverhalten zu hinterfragen. Dabei wollen wir aber nicht mit dem „erhobenen Zeigefinger“ agieren und belehren, sondern ganz praktische Tipps für den Alltag geben.

## 1.1 IDEE DES AKTIONSTAGES

*„Die kleinste Bewegung ist für die ganze Natur von Bedeutung; das ganze Meer verändert sich, wenn ein Stein hineingeworfen wird.“*

*Blaise Pascal*

Egal ob mit dem Rad zur Schule, mit dem Bus zur Uni, mit der Bahn zur Arbeit, mit dem Auto zum Einkaufen, zu Fuß nach Hause oder mit dem Flugzeug in den Urlaub. Wir bewegen uns. Straßen, Schienen und Brücken prägen unsere Städte, Dörfer und Landschaften. Manchmal bewegen sich auch Gemüter, Gedanken oder sogar eine ganze Gesellschaft. Gerade in den letzten Monaten wird viel darüber diskutiert. Diesel-Skandal, Feinstaub und Fahrverbote hören wir fast täglich in den Nachrichten. Doch sind das nur die Symptome eines umweltschädlichen, ressourcenverschwendenden und veralteten Mobilitätskonzeptes? Das Auto steht über allem und wer daran rüttelt wird gleich mit bösen Blicken überfahren.

Wir als BUNDjugend lassen uns aber davon nicht abschrecken und stehen für eine nachhaltige Entwicklung im Mobilitätssektor. Wir brauchen eine neue Mobilitätskultur, die neue Wege geht. Das betrifft nicht nur die Verkehrswege auch Stadt- und Raumplanung muss neu gedacht werden. Mit dem Schwerpunktthema „Stadt, Land, Bus – Nachhaltige Stadt- und Raumentwicklung“ wollen wir uns dem Thema annehmen. Da diese Veränderungen nur gesamtgesellschaftlich gemeistert werden können, gehen wir an den Ort des Geschehens, auf die Straße.

Wir möchten möglichst viele Menschen erreichen und starten am Aktionstag an vielen Orten zeitgleich Aktionen. Wir wollen unsere Meinung kundtun und auch andere zum Umdenken anregen. Wir haben natürlich keinen fertigen, auf alles anwendbaren Fahrplan für die Zukunft, aber viele Ideen und umsetzbare Alternativen. Aller Anfang ist schwer und daher müssen viele Menschen an vielen Orten einen ersten Schritt machen und den Stein hin zu einer nachhaltigen Mobilität ins Rollen bringen.

## 1.2 NEUE WEGE IN DIE BUNDJUGEND

Die BUNDjugend versteht sich als ein Verband, der sich für Gerechtigkeit einsetzt – sozial wie auch global. Dadurch, dass ein privilegierter Teil der Weltbevölkerung sich immer mehr vom „Ressourcen-Kuchen“ abschneidet, als ihm eigentlich zusteht, bleibt den anderen wenig übrig. Das gilt sowohl räumlich (bekanntermaßen gibt es globale Ungleichheiten) als auch zeitlich (für kommende Generationen sind einige zentrale Ressourcen nicht mehr nutzbar). Somit wollen wir uns für den zu Unrecht wenig privilegierten Teil der auf der Erde lebenden Menschen einsetzen.

Gleichzeitig ist die ganze Umweltbewegung in Deutschland sehr stark von Menschen mit überdurchschnittlichem Einkommen und hoher formaler Bildung (z.B. Gymnasiast\*innen, Studierende) geprägt – und die BUNDjugend ist keine Ausnahme davon. Wir fragen uns: Warum eigentlich? Und: wie können wir unseren Verband vielfältiger gestalten?

Mit genau diesen Fragen beschäftigen wir uns 2018 und 2019 im Rahmen unseres Projekts „Neue Wege in die BUNDjugend“ im Programm „Wir sind dabei!“ von der Baden-Württemberg-Stiftung. Ein Teil des Projekts ist der landesweite Aktionstag, bei dem wir uns überlegen, wie wir unser Informationsmaterial gut und einfach verständlich gestalten können, um möglichst viele damit zu erreichen. Außerdem werden

wir innerhalb des Verbands versuchen, auf unseren Mitmachtreffen und bei einem Aktivenseminar Bewusstsein für diese Fragen zu schaffen. Wir wollen uns überlegen, wie wir unsere Themen auch für neue Zielgruppen zugänglich machen können, z.B. durch Workshops in Schulen.

Wir freuen uns über alle Hinweise und Fragen, die ihr zu diesem Thema habt, meldet euch gerne bei unserem Projektteam: [mona.schmidbauer@bundjugend-bw.de](mailto:mona.schmidbauer@bundjugend-bw.de), [marina.blum@bundjugend-bw.de](mailto:marina.blum@bundjugend-bw.de), [lukas.kammerlander@bundjugend-bw.de](mailto:lukas.kammerlander@bundjugend-bw.de).

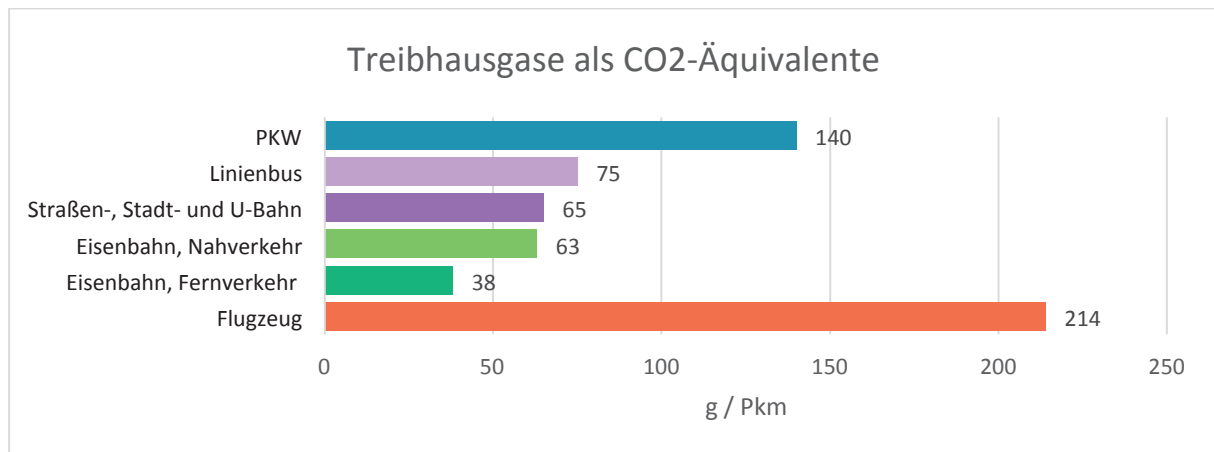
## 2. Das ist das Problem

Wenn wir mobil sind, verbraucht das Energie und Ressourcen. Das ist erstmal nicht schlimm. Doch je nach dem welches Verkehrsmittel wir dafür verwenden und wie viel wir unterwegs sind, kann es zu Problemen führen. In den folgenden Unterkapiteln wollen wir einige Aspekte ansprechen, die aus unserer Sicht besonders wichtig sind.

### 2.1 KLIMAVERÄNDERUNG

Mobilität ist einer der Hauptverursacher von Treibhausgasemissionen. In Baden-Württemberg werden 32% des CO<sub>2</sub> vom Verkehr<sup>1</sup> verursacht und der Ausstoß ging in den letzten Jahrzehnten auch nicht zurück. Je mehr Treibhausgase wir in die Atmosphäre freisetzen, desto schneller schreitet der Klimawandel voran. Die Folgen des Klimawandels sind weltweit ganz unterschiedlich. Manche Regionen werden trockener, andere heißer oder es gibt mehr Regen. Doch voraussichtlich werden auch Wetterereignisse (Überschwemmungen, Stürme...) zunehmen. Die Gletscher werden weiter zurückgehen und der Meeresspiegel ansteigen. Je schneller wir unseren Treibhausgasausstoß reduzieren, desto besser können wir die Folgen des Klimawandels abschwächen.

#### 2.1.1 WIE VIEL CO<sub>2</sub> STOßEN DIE VERKEHRSMITTEL AUS?



Die Treibhausgase werden in CO<sub>2</sub>-Äquivalente angegeben: Neben Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>) gibt es weitere Treibhausgase, wie beispielsweise Methan (CH<sub>4</sub>) oder Lachgas (N<sub>2</sub>O). Sie haben ein deutlich größeres Treibhauspotenzial als CO<sub>2</sub>. Das heißt, die gleiche Menge wirkt noch viel stärker. Darum wird für jedes Gas die Menge an CO<sub>2</sub> berechnet, die nötig wäre, um die gleiche Klimawirkung des jeweiligen Gases zu erzeugen. Die Summe gibt man als CO<sub>2</sub>-Äquivalente (äquivalent = gleichwertig) an.

Da die Emissionen von Flugzeugen in höheren Lagen größere Schäden anrichten, als die gleiche Menge am Boden anrichten würde, werden die Emissionen mit dem Emissionsgewichtungsfaktor (EWF) multipliziert.

Vergleicht man den Treibhausgas-Ausstoß der verschiedenen Verkehrsmittel, muss man den Auslastungsgrad (also wie voll das Verkehrsmittel durchschnittlich besetzt ist) berücksichtigen. Ein Auto ist zum Beispiel im Mittel mit nur 1,5 Personen – bei einem „Fünfsitzer“ sind das 30 % – besetzt. Die Bahn ist dagegen mit 53 % ausgelastet.

<sup>1</sup> <https://www.statistik-bw.de/Umwelt/Luft/Kohlendioxid.jsp>

## 2.1.2 KOSTEN-, ZEIT- UND EMISSIONSVERGLEICH

Die unterschiedlichen Verkehrsmittel sind unterschiedlich schnell, kosten mehr oder weniger und haben einen unterschiedlichen CO<sub>2</sub> Ausstoß. Wir haben hier 2 Beispiele:

### Langstrecke: Stuttgart Stadtmitte bis Berlin Brandenburger Tor (Luftlinie ca. 543 km<sup>2</sup>)

|  | Bahn   | Pkw  | Flugzeug <sup>3</sup>  | Reisebus <sup>b</sup>   |
|--|--|--|--|---|
| <b>Entfernung</b>                          | 696 km <sup>4</sup><br>(davon 690 km Zug; 6 km S-Bahn) | 631 km <sup>5</sup>  | 1130 km Flug <sup>6</sup><br>18 km S-Bahn <sup>c</sup><br>10 km Bus <sup>d</sup> | 640 km Reisebus<br>28 km S- und U-Bahn                          |
| <b>Zeit</b>                                | 5:59 h <sup>7</sup>                                    | 6:03 h <sup>d</sup>  | 2:24 h <sup>8</sup><br>(davon 1:20 h Flugzeit,<br>1:04 h ÖPNV)                   | 10:23 h <sup>9</sup><br>(davon 9:25 h Reisebus,<br>58 min ÖPNV) |
| <b>Kosten</b>                              | Ab 29,90 € <sup>f</sup>                                | 61,80 € Sprit <sup>h</sup><br>31,55 € Abnutzung <sup>g</sup> | Ab 41,90 €<br>(davon ab 35 € Flug;<br>6,90 € ÖPNV)                               | Ab 25,99€<br>(davon ab 18,99 € Reisebus;<br>7 € ÖPNV)           |
| <b>CO<sub>2</sub>-Ausstoß<sup>10</sup></b> | 26,61 kg   | 88,34 kg   | 243,74 kg  | 22,3 kg   |

| <b>Strecke innerstädtisch</b>   |                |                              |                       |               |
|---|----------------|------------------------------|-----------------------|---------------|
| <b>Berlin: Schlesisches Tor (Kreuzberg) – Humboldt-Universität (Unter den Linden/Mitte)</b> | <b>Fahrrad</b> | <b>ÖPNV (Bus &amp; Bahn)</b> | <b>Pkw (1 Person)</b> | <b>zu Fuß</b> |
| <b>Entfernung</b>   | 4,0 km         | 5,9 km                       | 6,5 km                | 4,0 km        |
| <b>Kosten</b>   | 0,36 Euro      | 2,10 Euro                    | 3,64 Euro             | 0,00 Euro     |
| <b>Zeit</b>   | 14 min         | 26 min                       | 23 min                | 49 min        |
| <b>CO<sub>2</sub>-Ausstoß</b>   | 0,00 kg        | 0,42 kg                      | 1,12 kg               | 0,00 g        |

QUELLE: VCD

### Kurzstrecke: Innerstädtisch

<sup>2</sup>Luftlinie.org

<sup>3</sup>Anreise mit ÖPNV

<sup>4</sup>Brouter.de

<sup>5</sup>Google Maps

<sup>6</sup>Atmosfair.de

<sup>7</sup>Bahn.de

<sup>8</sup>Reine Flug-/Fahrtzeit Dazu kommen ca. 3 Stunden Warten vor und nach dem Flug.

<sup>9</sup>spritkostenrechner.de (Benziner; 7 L/km; 1,40 € Benzinpreis)

<sup>10</sup>Aus Tabelle von Umweltbundesamt, 2016

## 2.2 ZU VIEL LÄRM

Mehr als die Hälfte der deutschen Bevölkerung fühlt sich durch den Lärm des Straßenverkehrs gestört. Doch auch Züge stellen eine Lärmquelle dar. Ein einzelnes vorbeifahrendes Auto oder ein Zug mag zwar im Moment stören, wäre aber verkraftbar. Das Problem ist jedoch, dass an (großen) Straßen und Bahntrassen dauerhaft eine hohe Lärmbelastung herrscht. Auf Dauer führt das bei den Menschen, die neben der Verkehrslärmquelle wohnen, zu Stress und gesundheitlichen Problemen. Das Lärmproblem haben in Deutschland bis zu 2,9 Millionen Menschen, die auch nachts eine hohe Schallbelastung über 55dB ausgesetzt sind<sup>11</sup>. In Baden-Württemberg stellt Lärm ein fast flächendeckendes Problem für Gesundheit und Umwelt dar.

## 2.3 BAU VON STRAßEN UND HÄUSERN ZERSTÖRT DIE NATUR

Städte und Kommunen bauen immer mehr Straßen. Sie genehmigen den Bau von Häusern und Bürogebäuden. Parks, Wälder, Büsche und Wiesen werden weniger. In Deutschland sind 46% der Verkehrs- und Siedlungsflächen versiegelt.<sup>12</sup> Versiegelung heißt, dass die Böden befestigt sind durch z.B. Asphalt, Beton oder Pflastersteine. Versiegelung schränkt wichtige Bodenfunktionen ein, was sich schlecht auf die Umwelt auswirkt. In Deutschland sind je nach Region 50–70% der versiegelten Flächen Verkehrsflächen<sup>13</sup>.

### 2.3.1 WAS SIND DIE ÖKOLOGISCHEN FOLGEN VON VERSIEGELUNG?

- Regenwasser kann durch versiegelte Böden schlechter absickern und so sinkt der Grundwasserspiegel
- Bei starken Regenfällen kann die Kanalisation nicht das ganze Wasser auffangen, und da das Wasser durch die Versiegelungen nicht absickern kann, kommt es zu Überschwemmungen
- Auf versiegeltem Boden können keine Pflanzen wachsen, was die Artenvielfalt einschränkt
- Versiegelter Boden erhitzt sich sehr schnell, während unversiegelter Boden im Sommer eher kühlt
- Die Bodenfauna wird durch Versiegelung zerstört, der Boden wird unfruchtbar

### 2.3.2 WIE VIEL WIRD TÄGLICH VERSIEGELT?

- Täglich werden in Deutschland mehr als 104 ha Boden versiegelt, was etwas mehr als 1 km<sup>2</sup> entspricht, 36,9% davon sind Verkehrsflächen<sup>14</sup>.
- Für Siedlungs- und Verkehrsflächen werden in BW täglich 3,5 ha Fläche verbaut, das sind knapp 5 Fußballfelder.<sup>15</sup>

### 2.3.3 WIE VIEL PLATZ BRAUCHEN VERKEHRSMITTEL?

Straßen, Schienen und Parkplätze verbrauchen viele Ressourcen und Platz. Die verschiedenen Verkehrsmittel verbrauchen jedoch sehr unterschiedlich viel Platz. In der folgenden Tabelle haben wir den Flächenverbrauch pro Person und Verkehrsmittel dargestellt. Das ist jetzt vielleicht ein wenig theoretisch, aber so wird deutlich wie viel Platz jede\*r braucht. Es handelt sich dabei um rechnerische Zahlen, sie setzen sich aus der Grundfläche des Gefährts, dem Brems- und Reaktionsweg und ein paar andern Faktoren zusammen. Die Werte sind pro Person gerechnet, damit man sie auch vergleichen kann. Hierbei ist jedoch wichtig, dass es vor allem um die Größenverhältnisse geht, nicht um konkrete Zahlen (Eine Person im Auto braucht bei einer Geschwindigkeit von 30km/h etwa 8mal so viel Platz wie im Bus.).

---

<sup>11</sup> Quelle: Umweltbundesamt

<sup>12</sup> Quelle: Umweltbundesamt

<sup>13</sup> Quelle: Abschlussbericht der Studie Mobiles Baden-Württemberg

<sup>14</sup> Quelle: Umweltbundesamt

<sup>15</sup> Quelle: Statistisches Landesamt BW

| Fahrzeugtyp        | Fläche bei Stillstand in m <sup>2</sup> pro Person | Fläche bei einer Geschwindigkeit von 30km/h in m <sup>2</sup> pro Person |
|--------------------|--|--|
| Auto, 1,4 Personen | 13,5   | 65,2   |
| Fahrrad, 1 Person  | 1,2  | 41   |
| Bus, 20% besetzt   | 2,5  | 8,6  |
| Straßenbahn, 20%   | 2,8  | 5,5  |

Quelle: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/78246/analyse/flaechenbedarf-pkw-fahrrad-bus-strassenbahn-stadtbahn-fussgaenger-metro-bremsverzoeigerung-vergleich/>

## 2.4 VERSCHMUTZUNG DER LUFT

Bei der Verbrennung von Kraftstoffen in Motoren werden Luftschadstoffe freigesetzt. Der größte Teil davon entfällt auf Autos. Die beiden aktuell am meisten diskutierten Schadstoffe sind Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub. Dieses überschreiten in einigen Gebieten in Baden-Württemberg regelmäßig die zugelassenen Grenzwerte. Dabei belasten die Schadstoffe die Gesundheit schwer. Es kommt zu Erkrankungen der Atemwege und man bekommt schwerer Luft. Des Weiteren haben viele Luftschadstoffe auch einige andere schädliche Nebenwirkungen manche sind krebserregend.

## 3. Unsere Forderungen

### 3.1 BEZAHLBARER ÖPNV FÜR ALLE.

Das Grundgerüst eines nachhaltigen Mobilitätskonzeptes muss ein gut ausgebauter ÖPNV sein. Dieser ist für alle zugänglich und kostengünstig. Das heißt jede\*r in der Gesellschaft kann sich die Fahrt mit den öffentlichen Verkehrsmitteln leisten. Mobilität ist immer mit Energie und Ressourceneinsatz und damit Kosten verbunden. Bei einem kostengünstigen ÖPNV beteiligen sich die Menschen an den Kosten. Der Beitrag ist so zu staffeln und zu regeln, dass jede\*r einen nach seiner Lebenssituation angemessenen Beitrag zahlt. Jede\*r beteiligt sich direkt an den Kosten, die durch die Mobilität und den Ressourceneinsatz entstehen.

### 3.2 AUSBAU VON BUS- UND BAHNNETZ, TAKTUNG ERHÖHEN.

Das Schienennetz muss ausgebaut und besser gewartet werden. Ein zweigleisiger Ausbau aller regelmäßig befahrenen Strecken ist für einen guten und reibungslosen Ablauf des Schienenverkehrs notwendig. Eine gleichzeitige Elektrifizierung der Strecken ist in Hinblick auf den Klimaschutz, und die Minimierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes, ebenfalls notwendig. Das Busnetz muss dort, wo kein Zugverkehr stattfindet, vor allem aber im ländlichen Raum ausgebaut werden. Die verschiedenen Verkehrsmittel müssen aneinander angepasst und lange Wartezeiten vermieden werden. Durch mehr Züge und Erhöhung der Fahrgastkapazität muss das Angebot zusätzlich verbessert werden.

### 3.3 BARRIEREFREIHEIT AN BAHNHÖFEN UND HALTESTELLEN.

Der ÖPNV muss für alle zugänglich sein! Das bedeutet auch, dass Bahnhöfe und Bushaltestellen so umgebaut werden, dass auch Menschen mit eingeschränkter Mobilität eigenständig Busse und Bahnen nutzen können. Aufzüge und sonstige technische Einrichtungen müssen funktionieren und bei einem Defekt sind sie schnell zu reparieren. Ein barrierefreier ÖPNV ist natürlich auch in den Zügen zu gewährleisten. Dadurch erleichtert man auch das Reisen mit Kinderwagen oder großem und sperrigen Gepäck sowie die Mitnahme von Fahrrädern im Zug.

### 3.4 KOSTENGÜNSTIGES SCHÜLER\*INNEN- UND STUDIERENDEN-TICKET AUCH FÜR AUSZUBILDENDE UND FREIWILLIGENDIENSTLEISTENDE

Junge Menschen in der Ausbildung wollen aktiv und mobil sein. Der Zugang zu Mobilität ist auch der Zugang zur Gesellschaft und ermöglicht es, persönlichen Interessen nachzugehen. Egal ob nach der Schule zu den Freund\*innen oder am Wochenende zum landesweiten Treffen im Jugendverband. Jungen Menschen muss es ermöglicht werden sich ohne große (finanzielle) Hürden umweltfreundlich innerhalb Baden-Württembergs zu bewegen. Ein landesweit gültiges Ticket für Schüler\*innen- Studierende, Auszubildende und Menschen im Freiwilligendienst ist dafür ein wichtiger Schritt und schafft Privilegien ab.

### 3.5 MEHR PLATZ FÜR RADFAHRER\*INNEN UND FUßGÄNGER\*INNEN.

Heute sind Fuß- und Radwege oft Randerscheinungen neben den Autostraßen. Diese aktiven Verkehrsmittel haben gerade im Hinblick auf eine nachhaltige Mobilität mehr Raum verdient und müssen ausgebaut werden. Der notwendige Platz muss auch durch den Rückbau von Autostraßen erfolgen. Die aktive Mobilität ist gut für das Klima und die Gesundheit und muss stärker gefördert werden. Auch Ampelschaltungen und Radwege müssen nicht nur auf Autos abgestimmt sein.

### 3.6 FÖRDERUNG VON SHARING-MÖGLICHKEITEN

In einer zukünftigen, nachhaltigen Mobilität müssen die Teilmöglichkeiten in der Mobilität deutlich verbessert werden. Dazu müssen bereits heute die Möglichkeiten geschaffen werden und Leihfahrräder und Leihautos bereitgestellt werden. Sharing-Möglichkeiten zu fördern meint aber auch die Bildung von Fahrgemeinschaft zu erleichtern. Im privaten Umfeld können das z.B. Mitfahrer\*innenbänke sein. Die gemeinsamen Fahrten zur Arbeit müssen auch von Unternehmen gefördert werden. Im ländlichen Raum ist auch die Verknüpfung von Personen- und Warentransport als eine Option für die Zukunft zu prüfen, so kann der Bus den Dorfläden täglich mit frischen Lebensmitteln versorgen, ohne, dass extra ein LKW fahren muss.<sup>16</sup>

### 3.7 AUTOFREIE INNENSTÄDTE.

Das beschlossene Ziel der BUNDjugend BW ist, dass bis 2035 alle Städte in Baden-Württemberg autofrei sind. Dabei beziehen sich unsere Forderungen primär auf den motorisierten Individualverkehr von Personen, die nicht aufgrund von Behinderungen oder aus medizinischen Gründen auf ein Auto angewiesen sind. Um dieses Ziel schrittweise zu erreichen, fordern wir Politik, Verwaltung und Zivilgesellschaft auf, auf allen Ebenen sofort und konsequent zu handeln. Konsequent handeln bedeutet, dass ein gestaffelter Übergang vom verantwortungslosen Autofahren hin zur klima- und gesundheitsbewussten Mobilität im Austausch mit allen Beteiligten und besonders betroffenen Personengruppen gestaltet wird.

Folgende Forderungen sind erste Schritte auf dem Weg zur autofreien Stadt:

- Jährlich erweitert und wartet die Stadt Fahrradwege und achtet auf ihre Sicherheit. Neue Radwege entstehen auf Flächen, die zuvor dem motorisierten Individualverkehr vorbehalten waren. Verkehrsabschnitte mit hohem Auto- und Bahnverkehr erhalten Lärmschutz.
- Die Zahl der Fahrradstellplätze und städtischen Mieträder werden jährlich erhöht und gewartet.
- Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird ausgebaut. Er erweitert sein Einzugsgebiet und berücksichtigt auch ländliche und abgelegene Gebiete mindestens in einem Stundentakt. Der ÖPNV ist preiswert. Finanziell schwache Gruppen fahren kostenfrei.
- Innerstädtische Parkmöglichkeiten für Autos werden minimiert. Die entstandenen Freiflächen werden zu Grünanlagen, Jugendtreffs oder Sportanlagen umgebaut. Verbleibende Parkmöglichkeiten sind immer teurer als es mit Öffentlichen Verkehrsmitteln kostet, in die Stadt rein- und wieder rauszufahren.
- Neben Parkflächen werden Verkehrsflächen umgewidmet und für ein zusammenhängendes Radwegenetz, sowie für öffentliches Leben genutzt.
- In den Unterhaltskosten für Autos spiegeln sich die realen Kosten, die aufgrund der sozialen und ökologischen Schäden entstehen, wieder. Das bedeutet, dass sowohl der Besitz eines Autos, als auch dessen Treibstoff stärker besteuert wird. Steuervorteile für Dienstwagen werden abgeschafft.
- An Sonn- und Feiertagen herrscht ein komplettes Fahrverbot für alle gemeinten Personengruppen (siehe oben, Satz 2).
- Innerorts herrscht ein generelles Geschwindigkeitslimit von 30 km/h, um die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmender zu erhöhen.
- Volljährige Personen, die kein Privatauto nutzen, erhalten ein Jahresabo für den ÖPNV oder einen gleichwertigen Gutschein um damit Fahrradzubehör und -bekleidung, auf Kosten der Kommune zu kaufen.

---

<sup>16</sup> Ein Beispiel für die Verknüpfung:

[https://www.uckermark.de/PDF/Flyer\\_KombiBus.PDF?ObjSvrID=1897&ObjID=2366&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1494330873](https://www.uckermark.de/PDF/Flyer_KombiBus.PDF?ObjSvrID=1897&ObjID=2366&ObjLa=1&Ext=PDF&WTR=1&ts=1494330873)