

Umwelt und Verkehr

Chancen für die eigene Mobilität



Freistaat  Sachsen

Landesamt für Umwelt und Geologie

Umweltauswirkungen des Verkehrs

Mobilität ist ein Element unserer Gesellschaft. Verkehr ist die zwangsläufige Folge der Mobilität. Jeder zurückgelegte Weg dient somit der Befriedigung von Bedürfnissen des einzelnen Menschen.

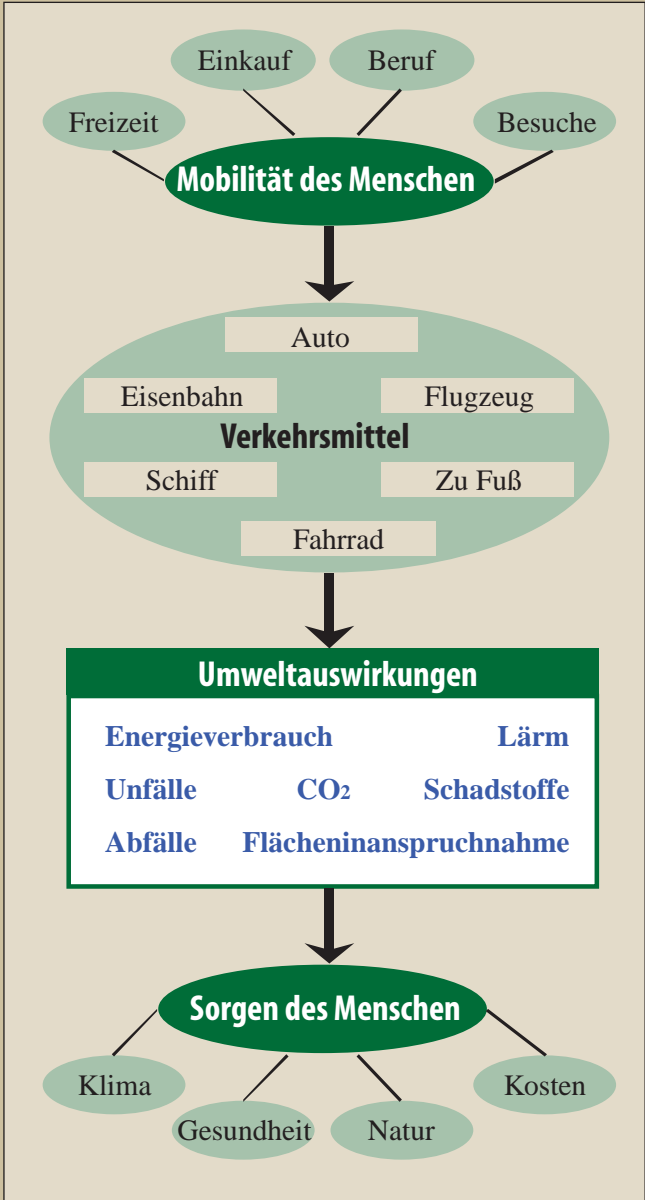
Ob täglicher Weg zur Arbeit, wöchentlicher Besuch von Freunden oder jährliche Fahrt zum Urlaubsziel, Verkehr dient dem Erreichen von Zielen. Je nach Entfernung und persönlichen Motiven wählt der Mensch das „passende“ Verkehrsmittel. Er geht zu Fuß, nutzt das Fahrrad, entscheidet sich für Bus oder Straßenbahn, verwendet ein Auto, das Schiff oder das Flugzeug.

Jedoch hat jeder Verkehr – selbst der Fußgängerverkehr – neben seinen positiven, lebenswichtigen Funktionen auch negative Auswirkungen auf die Umwelt. Wege oder Parkflächen versiegeln den Boden, Motoren verbrennen unwiderruflich Kraftstoffe und erzeugen das für das Klima schädliche Kohlendioxid (CO₂) sowie andere Abgase. Verkehr verursacht Lärm sowie Unfälle. Darüber hinaus ist die Herstellung und Entsorgung jedes Verkehrsmittels auch mit Abfällen verbunden.

Solche Umweltwirkungen rufen deshalb beim Einzelnen auch Besorgnis hervor. Er macht sich Sorgen um das Klima oder die Gesundheit seiner Kinder, er bemerkt Veränderungen in der natürlichen Umwelt und nimmt Notiz von höheren Kosten für seine Mobilität. Diese Broschüre möchte den Leser zum Überdenken des eigenen Verkehrsverhaltens anregen. Sie will Probleme im Bereich Umwelt und Verkehr zur Sprache bringen und Möglichkeiten zu Veränderungen im persönlichen, alltäglichen Verhalten ohne eine Verringerung der Lebensqualität aufzeigen.

Überlegen Sie einmal, wie oft Sie täglich ihre Ziele mit dem Auto (1), dem Bus (2), der Straßenbahn (2), dem Fahrrad (3) oder zu Fuß (4) erreichen. Wenn Sie nächstes Mal bereits bei einem Ziel ein Verkehrsmittel mit höherer Nummer wählen, entlasten Sie ihre eigene Umwelt.

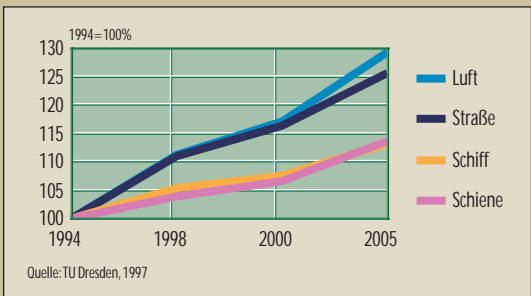
Umweltauswirkungen des Verkehrs



Verkehrsentwicklung in Sachsen

Verkehr spielte für Sachsen schon immer eine wichtige Rolle. Ob Pionier im Eisenbahn- und Automobilbau, Wirkungsstätte von Wissenschaftlern oder Standort bedeutender Messen, Sachsen war häufig Vorreiter und Angelpunkt in der Entwicklung des Verkehrswesens.

Die sich mit der Entwicklung Sachsens ergebende Verkehrsmenge ist dabei bis heute angestiegen. Besonders aber nach 1989 kam es zu gravierenden Veränderungen. Die Hauptlast im Personen- wie auch im Güterverkehr wird seitdem zu ca. 90% durch den Straßenverkehr getragen. Diese Entwicklung wird sich unter den heutigen Bedingungen fortsetzen und ruft weiterhin Probleme für die Umwelt hervor.

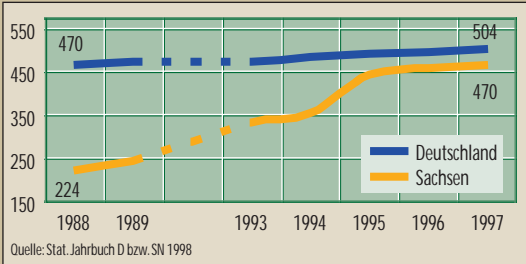


Prognose der Verkehrsentwicklung in Sachsen

Die Gründe für den zunehmenden Individualverkehr in Sachsen sind vielfältig und abhängig von den persönlichen Lebensumständen. Ursache ist beispielsweise die zunehmende Motorisierung (Pkw pro 1000 Einwohner) in Ostdeutschland, während gleichzeitig die Angebote im öffentlichen Verkehr weniger genutzt, aber auch in geringerem Maße vorhanden sind.

Können Sie sich erinnern, wie der Verkehr vor 10 Jahren ausgesehen hat und wie Sie damals Ihre Ziele erreicht haben? Vergleichen Sie doch diese Entwicklung mit dem oben dargestellten zukünftigen Wachstum. So können Sie sich etwa vorstellen, wie der Verkehr im Jahr 2010 aussehen wird. Auch Ihr Verkehrsverhalten kann zur Änderung dieser Entwicklung beitragen.

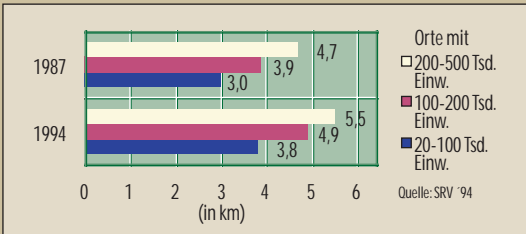
Der Wandel im Verkehrsverhalten



Immer mehr Autos ...?

Anzahl der Pkw pro 1000 Einwohner

Hinzu kommt eine weitere Entwicklung: Während die Menschen früher ihre Bedürfnisse (Essen, Trinken, Arbeiten, Hobby, Einkauf u.a.) in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung erledigt haben, sind heute längere Wege notwendig, aber auch gewünscht. Mit der Wahl des Verkehrsmittels wird auch über Auswirkungen auf die Umwelt entschieden.



Durchschnittslänge aller Wege mit dem Auto

Berechnen Sie einmal überschlägig die Gesamtlänge Ihrer Wege pro Jahr:

Täglicher Arbeits-/Schulweg: km x 240 Arbeitstage = km

Regelmäßige Wege (Freizeit, Freunde etc.):
km x 48 Arbeitswochen = km

Ferienfahrten: km pro Jahr = km

Sonstige Fahrten: ca. km pro Jahr = km

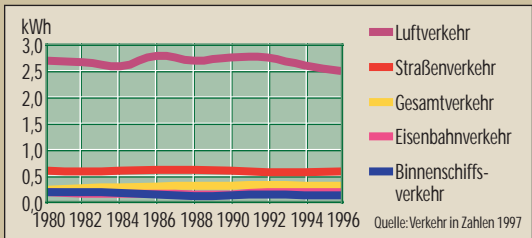
Gesamtlänge der Fahrten **im Jahr** = **km**

Das sind **pro Tag**: Gesamtlänge / 365 Tage = **km**

War dies vor 10 Jahren bei Ihnen auch so?

Verkehr und Energie

Verkehr nutzt vorrangig fossile Energieträger wie Erdöl oder Kohle, die entweder zur Stromgewinnung genutzt werden oder Basis für die Benzin- und Dieselherstellung sind. Besonders nach 1989 führte die steigende Motorisierung und die Zunahme des Verkehrs in Sachsen bislang zu einer ständigen Erhöhung des Energieverbrauches, obwohl bei den meisten Verkehrsmitteln der Durchschnittsverbrauch (z. B. Benzinverbrauch pro 100 km) abgenommen hat.



Energieverbrauch im Verkehr in kWh pro km-Leistung

Der Verbrauch fossiler Energie erzeugt immer Kohlendioxid (CO₂). Dieses wird an die Atmosphäre abgegeben und verändert langfristig überall auf der Erde das wetterbestimmende Klima. Eine entstehende Temperaturerhöhung von nur etwa 1 Grad erzeugt bereits veränderte Niederschläge, fördert extreme Ereignisse wie Stürme und Überschwemmungen oder erhöht den Meeresspiegel um ca. 50 cm. Diese gering erscheinenden Veränderungen sind besonders für die Menschen schwerwiegend, die heute in gefährdeten Gebieten z. B. Küstentiefland, Bergregionen, Randgebieten von Wüsten wohnen. 1998 wurden die bisher höchsten Schäden durch Naturkatastrophen ermittelt.

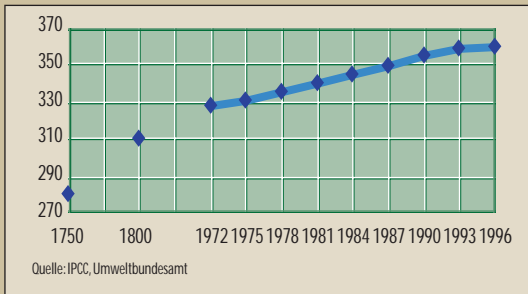
Wie hoch sind etwa Ihre CO₂-Emissionen im Verkehr?

Zählen Sie einfach alle Emissionen zusammen:

Bus:	.....km x 0,05 kg CO ₂ /Pkm =	kg CO ₂
Straßenbahn:	.....km x 0,07 kg CO ₂ /Pkm =	kg CO ₂
Eisenbahn:	.....km x 0,08 kg CO ₂ /Pkm =	kg CO ₂
Pkw:	.....km x 0,20 kg CO ₂ /Pkm =	kg CO ₂
Flugzeug:	.....km x 0,23 kg CO ₂ /Pkm =	kg CO ₂

Verkehr und Klima

Um die Auswirkungen des Verkehrs innerhalb der Klimaveränderung zu verringern, gilt es, zukünftig im Verkehr weniger fossile Brennstoffe zu verbrauchen und damit weniger CO₂ zu erzeugen.



CO₂ in der Atmosphäre (Teilchen CO₂ pro Mio. Luft-Teilchen)

Auch jeder einzelne Verkehrsteilnehmer kann dieses Ziel durch sein eigenes Verkehrsverhalten unterstützen. Hierbei helfen ihm drei wesentliche Möglichkeiten und Handlungsweisen:

1. Vermeiden Sie Verkehr!

Werden gleichwertige Fahrziele in der Nähe genutzt, verkürzen sich die eigenen Fahrten. Und: Nicht jede Fahrt ist wirklich notwendig!

2. Verwenden Sie umweltfreundlichere Verkehrsmittel!

Wenn die Fahrt notwendig ist, dann ist es sinnvoller, das umweltfreundlichere Verkehrsmittel (statt Auto den Bus oder die Fahrgemeinschaft oder statt Bus das Fahrrad) zu benutzen, denn diese benötigen in der Regel für jeden Fahrgast viel weniger Energie. Und: Kurze Wege können auch zu Fuß zurückgelegt werden, was zudem gut für die Gesundheit ist!

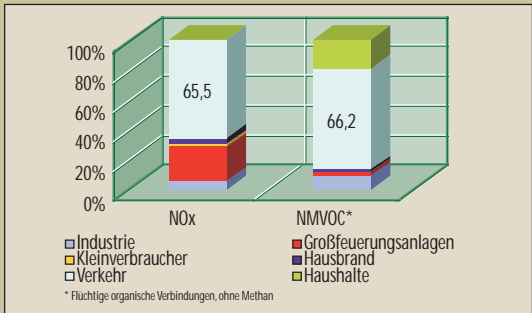
3. Verwenden Sie kraftstoffsparende Fahrzeuge!

Moderne Fahrzeuge benötigen aufgrund ihrer verbesserten Technik häufig weniger Energie. Eine vorausschauende und gleichmäßige Fahrweise kann zudem den Kraftstoffverbrauch zusätzlich reduzieren. Und nicht zuletzt: Auch die längere Lebensdauer und recyclingfähige Materialien schonen die bestehenden Ressourcen und Energievorräte.

Wer darüber hinaus diese drei Möglichkeiten kombiniert, hilft der Umwelt sogar in dreifacher Weise und schont zudem langfristig den eigenen Geldbeutel!

Abgase aus dem Verkehr

Fast alle Verkehrsmittel erzeugen Abgase (Emissionen), welche die Umwelt und die Gesundheit des Menschen in unterschiedlicher Form angreifen. Die Substanzen, die z. B. die Bildung von bodennahem Ozon ermöglichen, kamen 1998 zur 2/3 aus dem Bereich Verkehr. Auch bei anderen Luftschadstoffen ist der Verkehr mittlerweile ein Hauptverursacher (CO 62%, Staub 36%). Moderne Technik (z. B. der Katalysator) und Gesetze helfen, einen Teil der Emissionen pro Kilometer (km) zu verringern, aber die weitere Zunahme aller zurückgelegten km führt auch in Zukunft zu weiteren Belastungen der Umwelt.



Bodennahes Ozon 1998 – Anteil des Verkehrs an den Vorläufer-Substanzen

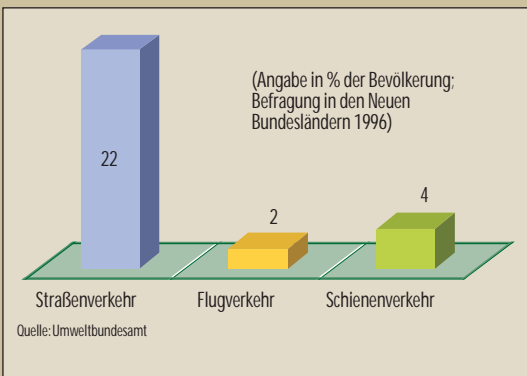
Zur Verringerung der Schadstoffmenge kann der Verkehrsteilnehmer deshalb die gleichen drei Möglichkeiten verwenden wie bei Verminderung des Energieverbrauchs. Und beim Neukauf eines Pkw mit Ottomotor sollte man zusätzlich auf die Einhaltung der künftigen EURO 4-Abgasnorm für Kfz achten. Aber Vorsicht! Kurze Fahrten mit bis zu 5 km Länge erzeugen bei einem Pkw mit Katalysator sehr hohe Emissionen, da der Katalysator für die Reinigung der Abgase nicht heiß genug ist.

Wie hoch schätzen Sie den Anteil Ihrer Wege mit unter 5 km Länge ein? Und wie häufig benutzen Sie dabei den Pkw? In Deutschland liegt dieser Anteil bei fast 50%! Mal ehrlich: Was denken Sie? Gibt es nicht auch bei Ihnen manchmal Alternativen: eine Busverbindung, ein Fahrrad- oder Fußweg oder sogar den Verzicht?

Verkehr erzeugt Lärm

Die Verlärmung der Umwelt hat in der Vergangenheit trotz zahlreicher Bemühungen ständig zugenommen. Hierbei ist Straßenverkehrslärm als die Hauptursache flächenhafter Lärmbelastung besonders hervorzuheben. Aber auch Flugzeug und Eisenbahn tragen zur Belastung der Bevölkerung durch Lärm bei.

Der technische Fortschritt, der bei der Lärminderung von Fahrzeugen in den letzten Jahren erzielt worden ist, wird durch den starken Anstieg des Verkehrsaufkommens mehr als kompensiert. Hier kommt insbesondere dem wachsenden Schwerlastverkehr eine tragende Rolle zu. Die Hauptlärmquelle stellen heute die Reifen-/Fahrbahngeräusche dar, die bei verkehrsgerechter Fahrweise ab einer Geschwindigkeit von 40 km/h bereits die Motorengeräusche übertreffen.



Starke Belästigung durch Verkehrslärm

Umfragen haben gezeigt, dass sich mit wachsender Tendenz drei von vier Bundesbürgern durch Verkehrslärm beeinträchtigt fühlen.

Fühlen Sie sich tagsüber oder nachts durch Verkehrslärm gestört? Bedenken Sie, dass auch Sie als Verkehrsteilnehmer zum Entstehen des Gesamtlärmpegels beitragen, auch wenn die durch das eigene Auto verursachten Geräusche im Innenraum des Fahrzeuges kaum als störend empfunden werden. Jeder Verkehrsteilnehmer ist Verursacher und Betroffener zugleich.

Lärm als Risikofaktor

Betrachtet man die gesundheitlichen Auswirkungen, so führt Lärm zu Belästigungen und bei sehr hohen Pegeln sogar zu direkten körperlichen Schäden. Stärkere Beachtung muß indes den indirekten Lärmwirkungen geschenkt werden.

Eine ständige Lärmbelastung kann zu Beeinträchtigungen des Wohlbefindens bis hin zu Erkrankungen führen. Während der Betroffene die Belästigungswirkung unmittelbar spürt, sind die gesundheitlichen Folgen des Lärmes oft nicht direkt zuzuordnen. Jeder Mensch reagiert individuell auf chronische Lärmbelastungen. Hierbei sind die gesundheitlichen Auswirkungen auch abhängig vom subjektiven Lärmempfinden. So wirkt sich Lärm beispielsweise während Schlaf, Entspannung und Kommunikation bei gleicher Intensität wesentlich negativer aus als während körperlicher Arbeit.

Gesundheitliche Risiken des Verkehrslärms

- Lärm wirkt als Streßfaktor und verringert die eigene Konzentrationsfähigkeit.
- Eine dauerhafte Lärmbelastung führt zur schnelleren Alterung des Herz-Kreislaufsystems und erhöht somit das Risiko für Herz-Kreislauferkrankungen.
- Ab einer chronischen Belastung von über 65 dB(A) steigert sich das Herzinfarkt-Risiko
- **Grundsätzlich gilt: Das Risiko einer Erkrankung ist umso größer, je höher der Lärmpegel ist, dem man dauerhaft ausgesetzt ist.**

Neuere wissenschaftliche Untersuchungen besagen, dass das Risiko, an einem durch Lärm verursachten Herzinfarkt zu sterben, größer ist als die Gefahr einer Krebserkrankung durch verkehrsbedingte Luftverschmutzung.

Tragen Sie durch eine angepaßte Fahrweise zu einer Verringerung des Verkehrslärmes bei. So führen unnötiges (Warm-)Laufen lassen des Motors, ein „Kavalliersstart“, Fahren bei hohen Drehzahlen oder die Überschreitung von Geschwindigkeitsbeschränkungen zu unnötigen Belästigungen für Andere. Fragen Sie beim Reifenkauf nach Reifen mit dem „Blauen Engel“ (weil lärmarm und kraftstoffsparend). Und insgesamt gilt wieder: Der geringste Lärm entsteht beim Verzicht auf die eigene Fahrt.

Haben Sie genug Informationen erhalten?

Dann versuchen Sie doch einfach, die folgenden Fragen zu beantworten und senden Sie uns Ihre Antworten, aber auch Ihre offenen Fragen zu!

1. Wie groß etwa war 1994 der Anteil der Wege und Fahrten an Werktagen, die insgesamt mit dem Fahrrad und zu Fuß zurückgelegt wurden?
 10 % 34 % 44 %
2. Welches in der Broschüre genannte Land braucht heute pro Kopf etwa soviel Energie wie eine Person in Deutschland vor 600 Jahren?
 USA Indien Brasilien
3. Wieviel kg CO₂ entsteht ungefähr, wenn Sie mit dem Pkw 80 km weit fahren?
 12 kg 16 kg 20 kg
4. Wie hoch ist der Flächenanteil in Sachsen, der 1996 laut Statistischem Jahrbuch durch den Verkehr beansprucht wurde?
 2,9% 3,7% 4,5%

Als kleines Dankeschön verlosen wir unter allen richtigen Einsendungen bis zum 31.1.2000

- 2 Monatskarten und
- 4 Wochenkarten

aus den beteiligten sächsischen Verkehrsverbänden für die jeweiligen Verbundräume.

Ihre Anschrift:

Name:

Straße:

Ort:

Geben Sie uns bitte einige Informationen zu sich selbst?

Alter:

Geschlecht: m w

Beruf/Tätigkeit:

Ihr Eindruck zu diesem Falblatt und Ihre Fragen:

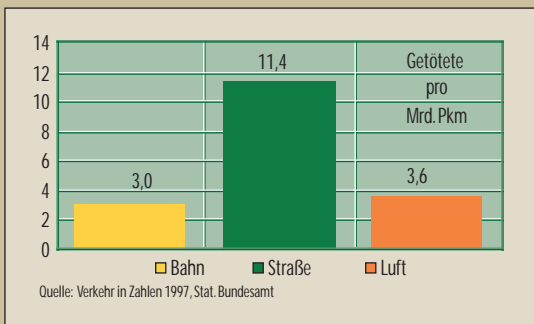
Füllen Sie den Abschnitt oben aus und senden Sie ihn an unsere Anschrift:

Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie
Stabsstelle „Umwelt und Raumnutzung“
Postfach 800 100
01101 Dresden

Die Opfer des Verkehrs

In Verbindung mit dem Verkehr ist auch die Sicherheit von Verkehrsmitteln sehr wichtig. So nimmt glücklicherweise die Zahl der Verkehrstopfer aufgrund erhöhter Sicherheitsstandards bei den Verkehrsmitteln immer weiter ab.

Dennoch: In Deutschland starben 1996 noch 9.140 Personen durch Verkehrsunfälle, davon über 95 % im Straßenverkehr. Zu den Opfern auf den Straßen zählen aber nicht allein Autofahrer, sondern auch rund 1.800 Radfahrer und Fußgänger. Der Vergleich der Unfallhäufigkeit bei Verkehrsmitteln bezogen auf die Verkehrsleistung (Pkm) zeigt zudem weitere große Unterschiede.



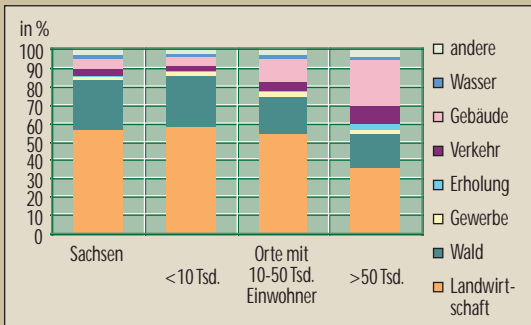
Verkehrssicherheit der Verkehrsmittel

Gerade in Zeiten hohen Verkehrsaufkommens sollte es jedem bewußt sein, dass das eigene Verhalten letztendlich die Sicherheit im Gesamtverkehr mit beeinflusst. Und noch etwas: Ein gutes Verkehrsverhalten kann auch umweltschonend sein und sogar Kosten sparen.

Als eine Kehrseite der Mobilität entstehen Unfälle – auch in Ihrem Umfeld. Oft sind hohe Geschwindigkeiten, Müdigkeit oder auch die Wahl des Verkehrsmittels und des Verkehrsweges dabei wichtige Einflußfaktoren. Wenn Sie demnach sicherer Ihre „Ziele“ erreichen wollen, erscheint es manchmal sinnvoll, langsamer bzw. kürzer unterwegs zu sein oder auch ein alternatives Verkehrsmittel zu wählen. Vielleicht verlieren Sie etwas Zeit, aber Ihre Fahrt wird sicherer.

Verkehr braucht Platz

Verkehr benötigt Flächen, auf denen er stattfinden kann. Mit der Anlage von Verkehrswegen werden aber nicht nur Bodenflächen versiegelt und natürliche Funktionen (z. B. der Abfluß von Regenwasser) gestört, sondern es werden auch großräumige Natur- und Landschaftsräume zerschnitten. 1996 wurden von der Fläche Sachsens 3,7 % durch den Verkehr in Anspruch genommen und es gab nur 29 unzerschnittene, verkehrsarme Räume mit je über 100 km² Fläche.



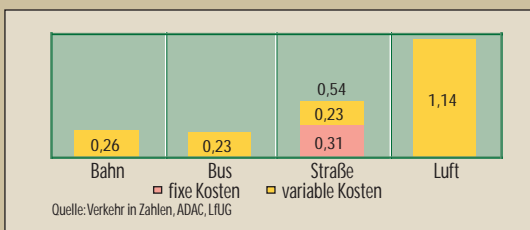
Flächennutzung 1997 in Sachsen

Es ist sinnvoll, notwendige Verkehrsflächen so anzulegen, dass Eingriffe in die Natur vermieden oder reduziert werden und Natur- und Landschaftsräume ihr natürlichen Funktionen bewahren. Alternativ bietet es sich aber auch an, versiegelte Flächen durch moderne Bauweisen wieder teilweise zu entsiegeln oder nur dort neue Verkehrsflächen anzulegen, wo bereits früher eine bauliche Nutzung stattgefunden hat. Und zuletzt sollte eins nicht vergessen werden. Wird eine Fläche für den Verkehr genutzt, wird jede andere Nutzung für lange Zeit weitgehend ausgeschlossen.

Und bei Ihnen: Wieviel Fläche bei Ihnen zu Hause wird in etwa für den Verkehr (z. B. Wege, Parkraum, Garage) genutzt? Was denken Sie: Liegen Sie damit über dem Durchschnitt Ihres Wohnortes? Wenn ja, überlegen Sie doch einmal, ob Sie diese Flächen nicht teilweise entsiegeln (z. B. durch Nutzung von Rasengittersteinen) oder sogar ganz auf Sie verzichten können.

Was mich mein Verkehr kostet

Die persönlichen Verkehrskosten (in DM pro zurückgelegtem km) hängen von der Wahl des Verkehrsmittels, der Häufigkeit der Nutzung, der zurückgelegten Strecke und der Anzahl der Mitfahrer ab. Doch es gibt zwei Kostenarten. Variable Kosten, wie z. B. Kraftstoffkosten oder der Einzelfahrschein im Bus fallen nur dann an, wenn ein Verkehrsmittel im Verkehr genutzt wird. Fixe Kosten hingegen fallen immer an, selbst wenn Verkehr gar nicht stattfindet. Weil diese letztgenannten Kosten (z. B. die Anschaffungskosten für das Auto oder die Miete für die Garage) sich in den monatlichen Ausgaben des Haushalts teilweise „verstecken“, werden sie oft nicht berücksichtigt, obwohl sie ganz entscheidend die privaten Verkehrskosten erhöhen.



Die privaten Kosten im Verkehr (in DM/km)

Ein Mittelklasse-Pkw beispielsweise kostet Sie monatlich insgesamt ca. 600 DM. Benötigen Sie aber Ihren (Zweit-)Wagen wirklich? Mit dem dafür notwendigen Geld können Sie nicht nur mit einer Monatskarte in Ihrem Verkehrsverbund oder mit Bahn (Bahn-Card), Taxi und car-sharing sehr mobil sein, sondern möglicherweise noch Geld sparen.

Und noch etwas: Sie können ihre Kosten auch allein dadurch verringern, in dem Sie andere Personen mitnehmen und sich die Kosten teilen. Teilen Sie Ihr Fahrzeug, teilen Sie Ihre Kosten!

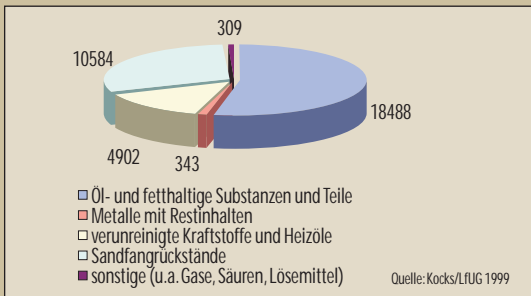
Überschlagen Sie doch mal mit den oben genannten Werten, wieviel DM Sie monatlich einsparen könnten, wenn Sie bei einigen Fahrten ein anderes Verkehrsmittel oder eine Mitfahrgelegenheit verwenden würden.

Verkehr verursacht Abfälle

Sowohl Verkehrsmittel als auch Verkehrswege müssen zunächst gebaut, während der Nutzung gewartet und am Ende ihrer Nutzung entsorgt werden. In allen drei Abschnitten entstehen Abfälle.

So fallen in Sachsen jährlich z.B. rund 150.000 Alt-Pkw an. Verwertungsunternehmen können hiervon bis zu 75 % aller Metalle mit hohem Energieaufwand wiedergewinnen. Der Rest beinhaltet häufig Kunststoffe, Gummi und Glas, die mit Betriebsflüssigkeiten, Cadmium oder Blei verunreinigt sind. Zusätzlich fallen als problematische Abfälle z. B. Altreifen, Autobatterien, Ölfilter, Betriebsöle oder Bremsflüssigkeiten an.

In der Automobilindustrie haben sich die Hersteller und Zulieferer bereits 1996 dazu verpflichtet, den Anteil der Abfälle aus der Altautoentsorgung auf 5 % im Jahr 2015 zu reduzieren. Und von Straßenverkehrswegen werden heute in Sachsen bereits 99 % aller anfallenden Stoffe wiederverwertet.



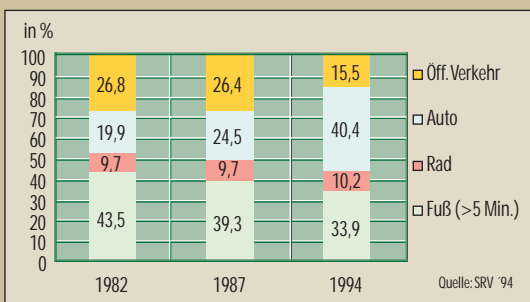
Kfz-Sonderabfälle 1996 in Sachsen (in Tonnen pro Jahr)

Abfälle entstehen im übrigen auch bei anderen Verkehrsmitteln, z.B. dem Schienenverkehr. Hier fallen jährlich allein 6.000 t Holzschwellen an, die aufgrund ihrer Eigenschaften als Sonderabfall gelten.

Wenn Sie sich ein Fahrzeug zulegen, bedenken Sie, dass ein Teil dieses Verkehrsmittels nach der Verschrottung nicht wieder verwertbar sein wird. Deshalb ist es sinnvoll, bereits bei der Anschaffung eines Verkehrsmittels die Wiederverwertbarkeit zu beachten.

Aktivitäten statt Entfernungen

Seit Ende der 80er Jahren hat sich das Verhalten im Verkehr in Sachsen stark verändert. Zum einen werden immer größere Entfernungen zurückgelegt und zum anderen werden die Fahrten zunehmend mit dem Auto durchgeführt. Viele bezeichnen dies als zunehmende Mobilität. Im Normalfall nimmt jedoch nur der Verkehr zu, da sich nur die zurückgelegte Fahrstrecke (= Maß für Verkehr), aber nicht die Menge der erreichten Ziele (= Maß der Mobilität) verändert.



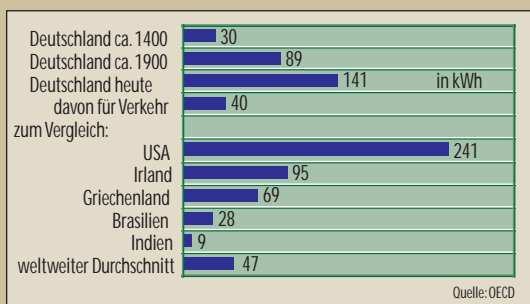
Anteil der genutzten Verkehrsmittel werktags

Zusätzlich schaffen das persönliche Umfeld und die Gesellschaft neue Wünsche und Bedürfnisse. Langfristig angelegte Verkehrssysteme und Raumstrukturen bedingen heute bereits zusätzlichen Verkehr, der früher gar nicht oder in der unmittelbaren Nähe stattgefunden hat. Es lohnt sich, über seine Verkehrsziele und über Nähe statt Ferne nachzudenken, denn hierbei kann oft auch der eigene Geldbeutel geschont werden. Und im übrigen unterschätzt man gerne die Zahl der Haushalte in Deutschland, die gar kein Auto besitzen und die deshalb bereits vielfach nahe Ziele vorziehen: Es sind ca. ein Drittel.

Wie würde sich Ihr Tagesablauf ändern, wenn sie kein Auto hätten? Könnten Sie ihre Aktivitäten (Einkauf, Arbeiten, Freizeit) auch mit dem öffentlichen Verkehr oder dem Fahrrad bewältigen? Wenn ja, was hindert Sie dann beim Umsteigen? Die ungünstigen Verbindungen, der geringe Komfort, die Langsamkeit, die Entfernung, die Kosten oder vielleicht die eigene Einstellung? Vielleicht lohnt sich die Überprüfung dieser oft sehr persönlichen Motive!

Unser Verhalten als Vorbild

1997 hat sich die Europäische Union in Kyoto (Japan) rechtsverbindlich verpflichtet, zum Schutz des Klimas die eigenen CO₂-Emissionen bis 2012 um 5 % gegenüber 1990 zu reduzieren. Hierfür müssen alle Einsparmöglichkeiten im Energieverbrauch genutzt werden. Bisher trägt der Verkehrsbereich zu diesem notwendigen Schritt nicht bei, denn der Energieverbrauch und damit die CO₂-Emission nehmen dort weiterhin zu.



Täglicher Energieverbrauch pro Kopf

Insbesondere der Straßenverkehr mit seinem wachsenden Energiebedarf und seinen Umweltbeeinträchtigungen schränkt bereits heute die Mobilität und die Lebensqualität in großen Ballungszentren wie Athen, Mexiko-Stadt oder Los Angeles ein. Einen weiteren deutlichen Anstieg kann unsere Erde auf Dauer nicht verkraften. Die Welt schaut auf die Industriestaaten. Diese stehen in der besonderen Verantwortung gegenüber den künftigen Generationen. Damit in Zukunft alle Menschen gleiche Mobilitätschancen haben, ist eine Abkopplung des Verkehrs- vom Wirtschaftswachstum, eine Reduzierung des Energieverbrauchs – auch im Verkehr – sowie die Überprüfung des persönlichen Verkehrsverhaltens notwendig.

Es ist heute unsere Aufgabe, zu beweisen, dass man auch mit weniger Energieaufwand immer und überall die gleiche Lebensqualität erreichen kann. Jeder kann dazu beitragen, denn jeder entscheidet über Art und Umfang seiner Mobilität jeden Tag neu. Die Broschüre soll Ihnen dabei helfen.

Impressum

Umwelt und Verkehr – Chancen für die eigene Mobilität

Herausgeber:

Sächsisches Landesamt für Umwelt und Geologie,
Stabsstelle 1, Öffentlichkeitsarbeit
Zur Wetterwarte 11, D-01109 Dresden
eMail: Poststelle@lfugdd.smu.sachsen.de

Bearbeitung, Titel- und Rückbild

A. Völlings, Stabsstelle Umwelt und Raumnutzung

Redaktionsschluß: Dezember 1999

Gestaltung, Satz, Repro:

Werbeagentur Frießel
Pillnitzer Landstr. 37, D-01326 Dresden

Versand:

Sächsisches Druck- und Verlagshaus AG
Tharandter Str. 23-27, D-01159 Dresden
Fax: (03 51) 4203186, e-Mail: versand@sdv.de

Auflage: 27.000

Bezugsbedingungen:

Der Bezug erfolgt über die Sächsische Druck- und
Verlagshaus AG und ist kostenfrei.

Hinweis:

Diese Veröffentlichung wird im Rahmen der Öffent-
lichkeitsarbeit des Sächsischen Landesamtes für
Umwelt und Geologie (LfUG) herausgegeben. Sie
darf weder von Parteien noch von Wahlhelfern im
Wahlkampf zum Zwecke der Wahlwerbung verwen-
det werden. Auch ohne zeitlichen Bezug zu einer
bevorstehenden Wahl darf die Druckschrift nicht in
einer Weise verwendet werden, die als Parteinahme
des Landesamtes zugunsten einzelner Gruppen ver-
standen werden kann. Den Parteien ist es gestattet,
die Druckschrift zur Unterrichtung ihrer Mitglieder zu
verwenden.

Copyright:

Diese Veröffentlichung ist urheberrechtlich
geschützt. Alle Rechte, auch die des Nachdrucks von
Auszügen und der fotomechanischen Wiedergabe,
sind dem Herausgeber vorbehalten.

Gedruckt auf Recyclingpapier

Dezember 1999

Das Sächsische Landesamt für Umwelt und Geologie
im Internet: <http://www.lfug.de>



Sächsisches
Landesamt
für Umwelt
und Geologie