VCD JAHRESBERICHT 2014

VCD
Verkehrsclub
Deutschland

INHALT

VCD - für eine umweltverträgliche, gesunde und sichere Mobilität	3
Der VCD: gemeinnützig, basisdemokratisch und deutschlandweit engagiert	4
Verkehrspolitik und Klimaschutz	6
Luftreinhaltung	8
Fahrrad	10
Alt und Jung unterwegs	12
Bus und Bahn	15
Umweltbewusst Autofahren	18
Sicher unterwegs	20
Übersicht Drittmittelprojekte 2014	22
Verantwortung und Nachhaltigkeit	24
Einnahmen und Ausgaben 2014	26
Impressum	29

VCD - FÜR EINE UMWELTVERTRÄGLICHE, GESUNDE UND SICHERE MOBILITÄT

Wenn es um das Thema Verkehr geht, lautet die Devise Umdenken – sowohl in der Stadt, als auch auf dem Land. Statt nur den reibungslosen Autoverkehr im Blick zu haben, müssen Mobilitätsbedürfnisse, Lebensqualität und Gesundheit der Menschen in den Mittelpunkt gerückt werden. Daran arbeitet der VCD seit 1986.

Tragfähige Konzepte für eine zukunftsfähige Mobilität haben dann eine Chance, wenn die Politik heute die rechtlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen richtig setzt. Die politischen Entscheidungsprozesse dazu begleitet der VCD kritisch, hartnäckig und kompetent. Es ist eine Vielzahl von Themen, die uns tagtäglich beschäftigt – vor und hinter den Kulissen. Unsere inhaltliche Expertise und Meinung war auch 2014 immer wieder bei den Medien gefragt – egal ob es dabei um das Pkw-Maut-Vorhaben aus dem Bundesverkehrsministerium ging oder um Elektromobilität und Tempo 30.

Doch nicht nur die Politik, sondern auch jede Verbraucherin und jeder Verbraucher entscheidet mit. Nutzen wir Bus und Bahn statt des eigenen Autos? Integrieren wir das Fahrrad in unseren Alltag? Achten wir beim Autokauf auf minimalen Verbrauch und Schadstoffausstoß? Es sind viele einzelne Entscheidungen, die mitbestimmen, wie es auf unseren Straßen aussieht. Deshalb klärt der VCD gezielt auf und berät alle Menschen, die umweltbewusst mobil sein wollen.

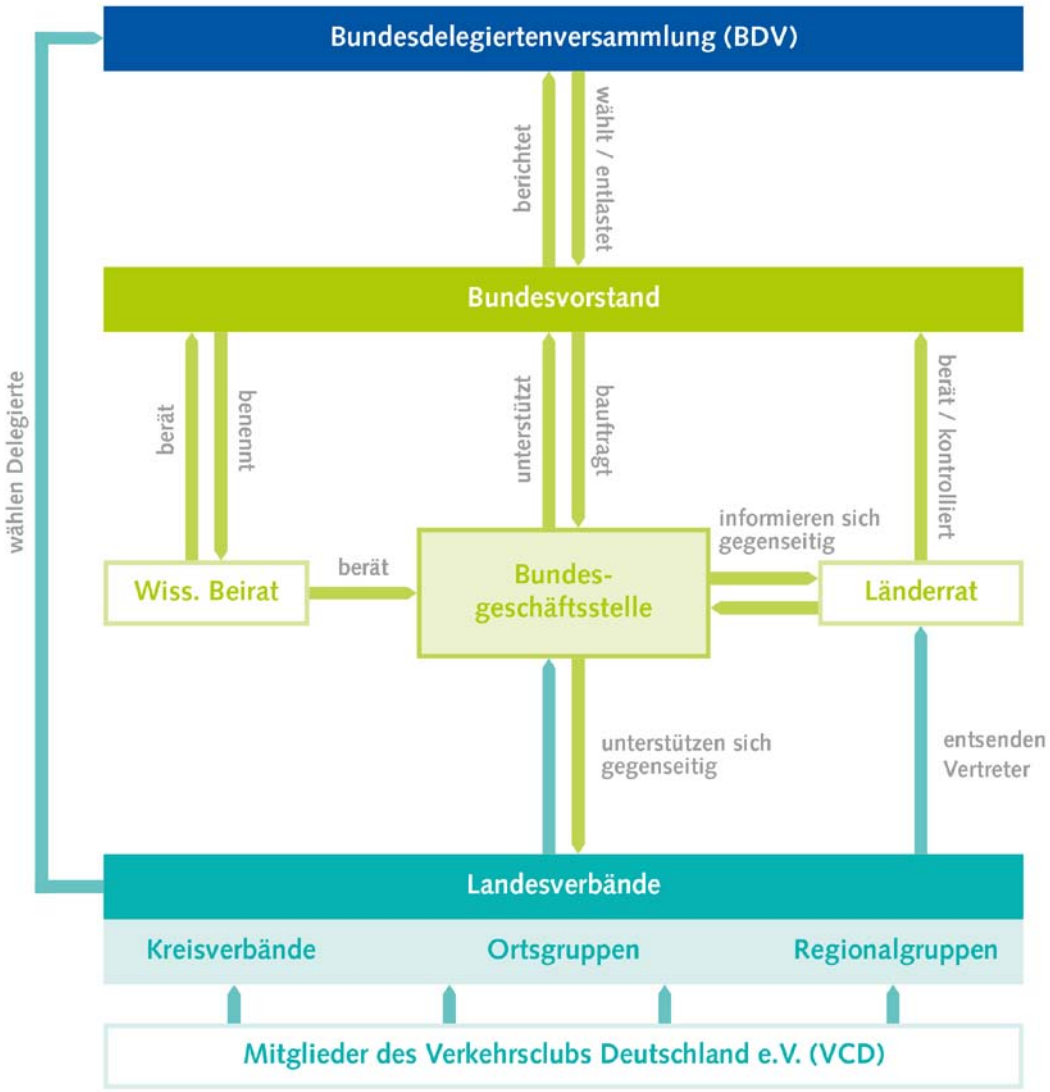
Seit beinahe drei Jahrzehnten arbeitet der VCD für eine Mobilität, die die Gesundheit, das Klima und die Umwelt schont. Das ging und geht auch in Zukunft nur mit der Hilfe unserer zahlreichen Unterstützerinnen, Mitglieder und Spender. Ihnen gilt unser besonderer Dank. Denn ohne ihre großzügige Unterstützung könnten wir keinesfalls so viel bewegen wie auch im vergangenen Jahr. Der VCD Jahresbericht 2014 stellt die verkehrspolitischen Projekte und Schwerpunkte vor, an denen wir im vergangenen Jahr konkret gearbeitet haben. Er gibt Aufschluss über die ökologischen Impulse, die wir in der Verkehrspolitik gesetzt haben und blickt bereits auf einige Schwerpunkte des VCD in 2015.

DER VCD: GEMEINNÜTZIG, BASISDEMOKRATISCH UND DEUTSCHLANDWEIT ENGAGIERT

VCD-Mitglied zu sein heißt auch, mitentscheiden zu können. Unsere Mitglieder bestimmen, wohin sich der Verband entwickelt. Der ökologische Verkehrsclub VCD ist ein gemeinnütziger, eingetragener Verein mit föderalen Strukturen.

Mit seinen zwölf Landesverbänden und rund 140 Kreisverbänden und Ortsgruppen ist der VCD regional und lokal präsent. Während in den meisten Landesverbänden und auf Bundesebene hauptamtlich besetzte Geschäftsstellen wichtige Teile der Arbeit leisten, sind sämtliche Verbandsämter in Vorständen, Beiräten und Arbeitskreisen rein ehrenamtlich besetzt.

Rund 1.000 VCD-Mitglieder gestalten die Verkehrspolitik ehrenamtlich vor Ort mit und mischen sich ein: Mit neuen Ideen, Konzepten und Vorschlägen, für eine umwelt- und sozialverträgliche Verkehrspolitik. Vor Ort stehen Ihnen die VCD-Aktiven mit Rat und Tat zur Seite. Die Kontaktdaten finden Sie auf unserer Website unter vcd.org/der-vcd/der-verband/vcd-vor-ort/



Hamburg
Bremen
Berlin
Potsdam
Hannover
Düsseldorf
Kassel
Leipzig
Koblenz
Nürnberg
Saarbrücken
Stuttgart
Sitz der Landesgeschäftsstellen
Gruppen vor Ort

VERKEHRSPOLITIK UND KLIMASCHUTZ

Der Verkehr ist das Sorgenkind der deutschen Klimapolitik. Knapp 20 Prozent aller Treibhausgasemissionen in Deutschland gehen auf sein Konto. Während alle anderen Sektoren ihre Emissionen seit 1990 verringern konnten, sind sie beim Verkehr sogar leicht gestiegen. Damit auch der Verkehrssektor seinen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, ist eine Verkehrswende analog zur Energiewende unumgänglich. Deshalb kämpfen wir für eine Neuorientierung der Verkehrspolitik auf nationaler und europäischer Ebene.

Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, bis 2020 den Treibhausgasausstoß um 40 Prozent gegenüber 1990 zu verringern. Hierfür muss auch der Verkehr einen wesentlichen Beitrag leisten. Allerdings sind dessen Emissionen nach einem zwischenzeitlichen Rückgang inzwischen sogar über das Niveau von 1990 gestiegen. Nicht nur deswegen hat die Bundesregierung Ende 2014 ein Aktionsprogramm beschlossen, das Maßnahmen enthält, das Klimaziel für 2020 noch zu erreichen. Der VCD war bei der Erstellung des Programms beteiligt und hat Maßnahmen eingebracht, die den CO_2-Ausstoß des Verkehrs verringern helfen. Unser Vorschlag, der sofort und fast ohne Kosten eine starke Reduzierung bringen würde – die Einführung eines Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen – wurde nicht übernommen. Auch die Reform der Dienstwagenbesteuerung kam nicht ins Programm. Dieses Jahr steht die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen an, die wir kritisch begleiten werden. Zudem bringen wir uns auch aktiv bei dem jüngst gestarteten Dialogprozess für einen Klimaschutzplan 2050 ein, damit der Verkehr nachhaltiger wird.

Zusammen mit anderen Umweltverbänden haben wir in 2014 ein eigenes **Konzept für einen klimafreundlichen Verkehr** vorgelegt, das beschreibt, wie ein fast emissionsfreier Verkehr in 2050 aussehen könnte und welche Weichen dafür gestellt werden müssen. Neben den klassischen Maßnahmen zur Verkehrsvermeidung, der Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel sowie dem Ausschöpfen aller Effizienzpotenziale gehört dazu auch der Umstieg auf kohlenstofffreie/-arme Energieträger. Dies ist auch ein zentrales Ergebnis des diesjährigen G7-Gipfels im bayerischen Elmau: noch in diesem Jahrhundert müssen wir uns von Kohle, Öl und Erdgas verabschieden. Wir brauchen im Laufe des Jahrhunderts eine **Dekarbonisierung der Weltwirtschaft**.

Rund 60 Prozent der verkehrsbedingten CO_2 -Emissionen in Deutschland gehen auf das Konto des Autoverkehrs. Ein effektives Instrument, die Treibhausgasemissionen zu verringern, sind **ambitionierte CO_2-Grenzwerte** für Neuwagen. Bis 2015 dürfen neue Pkw im Schnitt nicht mehr als 130 Gramm CO_2 pro Kilometer (g/km) ausstoßen, ab 2020 nicht mehr als 95 g/km. Den Wert für 2015 erreichten die Autohersteller bereits 2013, für das 95-Gramm-Ziel sind sie ebenfalls auf einem guten Weg. Das zeigt: Die Vorgaben wirken. Wir sagen: Da geht noch mehr und setzen uns für eine weitere Verschärfung des CO_2-Grenzwerts ab 2025 ein. Wenn Pkw weniger CO_2 ausstoßen, profitiert nicht nur die Umwelt, sondern auch die Verbraucher/-innen –

denn der CO_2-Ausstoß ist an den Kraftstoffverbrauch gekoppelt.

Allerdings kommt nur rund die Hälfte der Verbrauchseinsparungen auch bei den Autofahrer/-innen an. Denn die Autohersteller nutzen inzwischen immer dreister die Schlupflöcher des geltenden Testverfahrens zur Ermittlung des Kraftstoffverbrauchs. **Im Schnitt verbrauchen Neuwagen bis zu 40 Prozent mehr Sprit als offiziell angegeben!** Die EU will bis Ende 2017 ein neues, realitätsnäheres Verfahren einführen. Der VCD fordert, dass sämtliche Schlupflöcher geschlossen werden, damit Verbraucher nicht länger beim Kraftstoffverbrauch getäuscht werden.

Das Flugzeug ist das Verkehrsmittel, das der Umwelt am meisten schadet. Der **Luftverkehr** verursacht Lärm und Treibhausgasemissionen, wobei die Klimawirkung in großen Lufthöhen um ein Mehrfaches verstärkt wird. Nichtsdestotrotz genießt der Luftverkehr gegenüber umweltverträglicheren Verkehrsträgern wie der Bahn in mehrfacher Hinsicht Privilegien. So zahlen Flugunternehmen weder Energiesteuern auf Kerosin noch Mehrwertsteuer bei grenzüberschreitenden Flügen. Auch die Infrastruktur, zum Beispiel der Bau und Betrieb von Regionalflughäfen, ist vielfach subventioniert.

Vor dem Hintergrund der Wachstumsprognosen und der höheren Klimawirksamkeit der Luftverkehrsemissionen ist ein Umsteuern dringend notwendig. Auf nationaler Ebene ist die 2011 eingeführte Luftverkehrssteuer ein erster, wenn auch kleiner Schritt, die vom Flugverkehr verursachten Klimaschäden den Verursachern anzulasten. Die Luftverkehrslobby hat 2014 alles darangesetzt, um die Luftverkehrssteuer wieder abzuschaffen. Gemeinsam mit befreundeten Umweltverbänden konnte der VCD gute Argumente dagegenhalten und hat die Abschaffung der Steuer erfolgreich verhindert. Das Bundesverkehrsministerium hat damit begonnen, das im Koalitionsvertrag angekündigte Luftverkehrskonzept zu erarbeiten. Wir sind auch hier aktiv, um unsere Vorstellungen einzubringen und auf die Aufnahme von Umweltaspekten zu drängen.

Wir brauchen im Verkehrsbereich auf der einen Seite effektive Maßnahmen, um die Treibhausgasemissionen tatsächlich reduzieren zu können. Auf der anderen Seite kann auch jede/r Einzelne dazu beitragen, dass der Verkehr nachhaltiger wird. Je mehr Menschen vom Auto auf Bus und Bahn umsteigen, je mehr Wege zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden, desto weniger Luftschadstoffe und Lärm werden produziert.

LUFTREINHALTUNG

Saubere Luft ist lebenswichtig für Mensch und Natur. Atmen wir mit der Luft Schadstoffe ein, werden wir krank. Damit die Luft sauber bleibt, müssen krankmachende Schadstoffe wie Dieselruß und Stickoxide vermieden werden. Autos, Lkw, Busse und Schiffe pusten Rußpartikel und Stickoxide in die Luft, und verursachen schwere Krankheiten und schädigen die Atemwege.

Im EU-Projekt Clean Air haben wir mit Partnern aus sechs EU-Ländern beispielhafte Projekte zur Luftreinhaltung umgesetzt. Ein Hauptaugenmerk gilt dabei den Dieselfahrzeugen – denn viele gesundheitsschädigende Schadstoffe werden von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren verursacht. Technische Lösungen tragen dazu bei, dass sie sauberer werden. In Budapest wurden aufgrund der hartnäckigen Arbeit unseres örtlichen Partners fast 500 neue Busse auf höchstem technischen Stand angeschafft. In Prag wird Anfang 2016 durch die intensive Arbeit des VCD und seines Partners vor Ort eine Umweltzone eingeführt, im polnischen Parlament wird ein Gesetzentwurf für Umweltzonen beraten. Im Schiffsbereich wurden erste Schiffe mit Techniken zur Verminderung von Stickoxiden – wie die Europa 2 – ausgeliefert. In Hamburg können seit Mai 2015 Kreuzfahrtschiffe im Hafen die Motoren ausschalten und sich von Land mit Strom versorgen lassen. Im juristischen Netzwerk wurden Klagen auf saubere Luft in Deutschland, Österreich, Portugal und der Tschechischen Republik eingereicht. Bereits 2013 wurde dabei in Deutschland ein Verbandsklagerecht von NGOs erstritten, wenn europäisches Umweltrecht nicht eingehalten wird. Die Städte Darmstadt, Offenbach und Reutlingen wurden gerichtlich angewiesen, Umweltzonen einzurichten und München seinen Luftreinhalteplan zu überarbeiten. Auch Limburg an der Lahn muss zusätzliche Maßnahmen zur Luftreinhaltung treffen.

Ein wesentliches Stichwort für die Luftreinhaltung ist also die Verlagerung des Verkehrs vom Auto auf Fuß, Rad, öffentlichen Verkehr und Bahn. Dabei ist insbesondere die Entwicklung unserer Partnerstadt Vitoria-Gasteiz interessant. Mit vereinten Kräften haben Politik und Verbände zusammen mit dem örtlichen Umweltzentrum mit der konsequenten Umgestaltung begonnen – weg vom Auto hin zum Fahrrad. Der Erfolg gibt ihnen Recht. Allein in den letzten drei Jahren stieg der Fahrradanteil von 6,8 auf 12,3 Prozent. Gleichzeitig ist der Autoanteil um knapp 4 Prozent auf 24,7 Prozent zurückgegangen.

Mit dem Projekt Clean Air empfehlen wir die positiven Erfahrungen aus Vitoria ausdrücklich zur Nachahmung in weiteren europäischen Städten.

Auch auf europäischer Ebene machen wir uns für wirkungsvolle Maßnahmen zur Luftreinhaltung stark. Wir fordern anspruchsvolle und verbindliche Ziele und setzen uns für eine Begrenzung des Ausstoßes von Schadstoffen durch die sogenannte NEC (National Emission Ceilings)-Richtline ein. Wir haben die EU-Kommission dabei unterstützt, Lösungen für das Problem der erheblichen Abweichung der Emissionen auf der Straße von

denen im Labor zu finden. Erster Erfolg: Zukünftig werden die Abgase von Fahrzeuge auch auf der Straße gemessen (Real Driving Emissions). Schließlich sollen auch die Standards von Binnenschiffen und Baumaschinen neu geregelt werden. Erfolg unseres Einsatzes ist, dass zukünftig in vielen Bereichen Partikelfilter serienmäßig eingebaut werden müssen.

2015 wird zwar das Projekt Clean Air mit einer beeindruckenden Abschlussbilanz abgeschlossen, allerdings werden der VCD und seine Partner im Bereich der Luftreinhaltung weiter aktiv sein und sich gemeinsam für eine starke NEC-Richtlinie und für echte Lösungen bei den Real Driving Emissions einsetzen.

Durch Einführung einer Blauen Plakette wollen wir die Umweltzonen auch zur Minderung von Stickoxiden nutzen. Weiterhin werden wir Gruppen vor Ort in ihrem Engagement für die Luftreinhaltung unterstützen, damit wir alle saubere Luft atmen können und unsere Städte lebenwerter werden.

FAHRRAD

Das Fahrrad ist aus Sicht des VCD zentraler Bestandteil einer ökologischen und zukunftsfähigen Mobilität. Es macht unsere Lebensräume lebenswerter und unsere Städte und Gemeinden menschenfreundlicher. Radfahren bedeutet emissionsfreie und aktive Fortbewegung. Es ist gesund, günstig und verursacht weder Lärm noch Schadstoffe.

Wir setzen uns dafür ein, dass mehr Menschen mit dem Rad fahren und dass Radfahren einfacher und sicherer für alle Menschen wird. Wir greifen politisch ein und gestalten auf allen Ebenen mit. Auf Bundesebene beteiligen wir uns aktiv an der Gestaltung der Radverkehrsförderung und ihrer Umsetzung. Wir nehmen regelmäßig am Bund/Länder-Arbeitskreis für Fahrradverkehr teil. Auch auf kommunaler Ebene engagieren sich zahlreiche VCD Aktive in Gremien zur Radförderung, beispielsweise im FahrRat in Berlin. Auch haben wir jahrelang die Gestaltung des **Nationalen Radverkehrsplan 2020** kritisch und konstruktiv begleitet.

Außerdem sprechen wir Zielgruppen gezielt an und motivieren Jugendliche, junge Erwachsene, die Generation 60+ und Pendler/-innen sowie Unternehmen für das Radfahren.

Individuelle Elektromobilität funktioniert bisher vor allem per Fahrrad. Längst sind über zwei Millionen E-Räder in Deutschland unterwegs. Dieser Kurs setzt sich weiter fort und der VCD hatte diesen Trend vor Jahren bereits aufgegriffen und mit seinen Projekten **»Besser E-Radkaufen«** und **»Lasten auf die Räder!«** gefördert.

Mit **»Lasten auf die Räder!«** bringt der VCD den Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr voran. Das Potenzial moderner Lastenräder ist hier unbestritten hoch und sie kommen bereits in vielen Sektoren zum Einsatz. Dennoch handelt es sich meist noch um Einzelprojekte mit eher geringen Stückzahlen.

Unser Projekt will die Entwicklung beschleunigen und das Lastenrad aus der Nische führen, dafür vernetzen wir relevante Akteure aus Politik, Medien und von Herstellern, stellen erfolgreiche Einsätze von Lastenrädern vor und bieten interessierten Unternehmen eine Marktübersicht sowie Informationen rund um Beschaffung und Betrieb. Auch Kommunen beraten wir dabei, wie sie den Einsatz von Lastenrädern im Wirtschaftsverkehr gezielt fördern können. Hauptbestandteile des Projekts waren 2014 neben dem Beratungsportal **www.lastenrad.vcd.org** unsere Netzwerkarbeit und eine Reihe von eigenen Veranstaltungen sowie Auftritten auf Messen und Konferenzen. Ein Highlight 2014 war die erstmalige Präsentation von Lastenrädern auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover.

Obwohl die Projektförderung von »Besser E-Radkaufen« bereits im Februar 2013 endete, möchte der VCD diese Form der Elektromobilität weiter fördern. Das Portal **www.e-radkaufen.de** bietet vom Typentest über eine Produktdatenbank bis hin zu technischen Details umfassende Beratung.

Mit »**European Biking Cities«,** einem Teilprojekt des europaweiten VCD-Projekts verfolgen wir das Ziel, Fahrradförderung als ein effektives Mittel der Luftreinhaltung präsenter zu machen und das Fahrrad fest in der dazugehörigen politischen Debatte zu verankern.

Das Netzwerk aus sechs teilnehmenden Städten (Bozen, Straßburg, Brighton-Hove, Mannheim, Potsdam und Vitoria-Gasteiz) hat gemeinsame Maßnahmen geplant und sich über erfolgreiche Strategien ausgetauscht. Die Ergebnisse sind in einer Best-Practice Broschüre dokumentiert und stehen auf unserer Website zu Download bereit.

FahrRad! Fürs Klima auf Tour
Mit der Fahrradkampagne soll Jugendlichen Spaß am Radfahren vermittelt werden. Denn Wer schon in jungen Jahren das Fahrrad nutzt, fährt auch als Erwachsener häufiger Rad. Jugendgruppen, Schulklassen und Familien mit Kindern im Alter von 12 bis 18 Jahren können sich im Aktionszeitraum von März bis August unter www.klima-tour.de anmelden und jeden auf Schul- und Freizeitwegen erradelten Kilometer auf dem Online-Portal eintragen. Dies bringt sie gleichzeitig auf einer virtuellen Tour durch Deutschland und Europa voran, auf der tolle Gewinne, Quizfragen, Mitmachaktionen und viel Wissenswertes auf sie warten. Dieser Ansatz hat sich bewährt: FahrRad! ging 2014 in die 8. Runde und hat bislang knapp 40.000 Schülerinnen und Schüler aufs Rad gebracht.

Die VCD-Fahrradjugendkampage wurde in der Vergangenheit bereits mehrfach ausgezeichnet.

Werkstatt N Projekt: Der Rat für Nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung hat FahrRad! als einen der 100 innovativsten Ansätze für eine soziale, ökologische und lebendige Zukunft ausgezeichnet. Die Kampagne war außerdem als **ausgewählter Ort 2012** zukunftsweisendes Projekt, das die Ideenvielfalt und Innovationskraft Deutschlands sichtbar macht. Außerdem war die Kampagne zwei Mal **UN-Dekadeprojekt Bildung für nachhaltige Entwicklung.**

ALT UND JUNG UNTERWEGS

Wir fördern mit unseren Projekten eine sozialverträgliche und möglichst umweltschonende Mobilität von Jung und Alt. Kinder sind unsere Zukunft und sie werden die Mobilität der Zukunft bestimmen. Deshalb legen wir mit verschiedenen Projekten ein besonderes Augenmerk auf die Mobilitätsbildung von Kindern und Jugendlichen – von der Kita bis zur Ausbildung. Für ältere Menschen ist es oft eine besondere Herausforderung, mobil zu bleiben. Dabei unterstützen wir sie auf ganz praktische Weise. Denn nachhaltig mobil zu sein erfordert oft ein Umdenken.

Mobilitätsbildung beim VCD folgt dem Prinzip des lebenslangen Lernens und unterstützt die Ziele der Bildung für eine nachhaltige Entwicklung. Wir bieten für jedes Lebensalter und jede Lebenssituation Informationen, Aktionen und die Möglichkeit die eigenen Kompetenzen zu stärken. Uns ist es wichtig, Menschen jeden Alters einen eigenen Handlungsspielraum bei der Wahl der Verkehrsmittel zu ermöglichen, sie in ihrer eigenständigen Mobilität zu unterstützen, die Umweltrelevanz ihres Tuns zu verdeutlichen und Bewegung zu fördern. Unsere Bildungsangebote für junge Menschen reichen von der Kita bis zur beruflichen Aus- und Weiterbildung.

Für die Kleinsten und ihre Eltern haben wir 2014 wieder den **VCD Laufbus** und die Aktionstage »**Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten«** angeboten. Kinder laufen gerne zur Kita oder zur Schule, denn auf dem Weg lässt sich viel erleben und der tägliche Weg schult außerdem wichtige Kompetenzen, die Kinder für ein sicheres Unterwegssein im Verkehr brauchen. Trotz all dieser Vorteile werden die meisten Kinder mit dem Auto zur Schule oder zum Kindergarten gebracht. Die Aktionstage »Zu Fuß zur Schule und zum Kindergarten« ermöglichen es Eltern und Kindern auf spielerische Art und Weise auszuprobieren, wieviel Spaß es machen kann, Alltagswege wieder zu Fuß zu gehen. Der VCD-Laufbus ist eine gute Möglichkeit Kindern das Zu-Fuß-Gehen auch im stressigen Alltag zu ermöglichen, indem sich mehrere Kinder zusammenschließen und sich die Eltern bei der Betreuung abwechseln. Das spart Zeit. Während der Aktionstage »Zu Fuß zur Schule« gehen Kinder möglichst viele Wege zu Fuß, sammeln Kilometer und dokumentieren ihre Erlebnisse in Tagebüchern, Bildern, Hörkonzerten. Damit auch die Größeren nicht den Spaß an Bewegung verlieren, gingen sie auch 2014 wieder mit »FahrRad! Fürs Klima auf Tour« (mehr dazu auf Seite 11).

Auszubildende und Studierende sind die Entscheider/-innen von morgen und haben seit 2014 beim VCD die Möglichkeit sich für mehr Klimaschutz zu engagieren. Mit dem Projekt **»2050«**, das im Rahmen der nationalen Klimaschutzinitiative vom BMUB gefördert wird, steht für sie ein mehrstufiges Angebot bereit. Das Projekt zeigt jungen Menschen, wie man sich sowohl privat als auch beruflich für eine nachhaltige Mobilität engagieren kann – mit Spaß und echtem Gewinn für den eigenen Berufsstart. Dabei waren wir 2014 mit zahlreichen Aktionen an Berufsschulen und Hochschulen präsent. Neben einem Wissensspeicher organisiert das Projektteam **Lehrveranstaltungen**,

Projekttage sowie **Workshops** und unterstützt **Abschlussarbeiten**. Dies ermöglicht es Auszubildenden und Studierenden sich fachlich zu qualifizieren und sich später in ihrem Beruf für nachhaltige Mobilitätslösungen zu engagieren. In der »**2050-Community**« www.mobilitaet2050.vcd.org kann man sich austauschen und vernetzen. Seit Herbst 2014 wird gebloggt, Ideen und Inhalte werden einbracht und gemeinsame Aktionen geplant.

Weil Bildung am besten mit guten Partnern geht, hat der VCD mit seinem neuen **VCD Bildungsservice** www.bildungsservice.vcd.org endlich ein zentrales Portal geschaffen, auf dem alle VCD-Bildungsangebote für Pädagogen zusammengestellt sind: von der Kita bis zur Uni. Berufsschulen, Hochschulen und außerschulische Bildungseinrichtungen können Partner im Netzwerk **»Wissen 2050«** werden und so von den kostenlosen Angeboten des Projekts »2050« profitieren.

Mit praxisnahen Informationen, Infoveranstaltungen und kreativen Aktionsideen wie ÖPNV-Ralleys, E-Rad-Touren oder Ticketautomaten-Schulungen unterstützt unser Projekt **»Klimaverträglich mobil 60+«** ältere Menschen dabei, im Alltag und auf Reisen möglichst klimafreundlich unterwegs zu sein. Allein 2014 konnten wir 140 bundesweite Aktionen und Infoveranstaltungen durchführen.

Die Fokussierung auf die Altersgruppe 60+ haben wir bewusst gewählt. Der Übergang vom Berufsleben in den Ruhestand ist eine wichtige Umbruchphase, in der Mobilitätsroutinen durch den Wegfall der täglichen Wege zur Arbeit neu überdacht werden müssen. Ziel des seit Mitte 2012 laufenden Vorhabens ist es, der Altersgruppe 60+ den Zugang zu klima-

verträglichen Alternativen zu Auto und Flugzeug zu ebnen und dadurch mobilitätsbedingte CO_2-Emissionen zu senken.

Unterstützt werden die Maßnahmen durch **Mobilitätsangebote** für Ältere in den Bereichen Wohnen, Einkaufen und Freizeit/Reisen, die in Kooperation mit Wohnungswirtschaft, Akteuren aus Handel und Handwerk oder Verkehrsunternehmen entwickelt werden. Ergänzend werden auch Dienstleister der mobilen Altenhilfe gezielt zu Themen wie Fahrerschulung, Routenoptimierung und Einsatz effizienterer Fahrzeuge beraten.

Tipps zum Spritsparen, sicheren Fahren mit Bus und Bahn und klimaverträglichen Reisen finden Interessierte im Internet auf unserer Projektseite www.60plus.vcd.org

BUS UND BAHN

Ohne den öffentlichen Verkehr (ÖV), ohne Busse und Bahnen, Trams und Metros, Seilbahnen und Fähren wäre nicht nur unsere Mobilität erheblich eingeschränkt. Auch unsere Straßen wären mit Autos vollgestopft, verpestete Luft und Lärm die Folgen. Für eine menschenfreundliche und möglichst umweltschonende Mobilität ist ein gut ausgebauter, kundenfreundlicher und solide finanzierter ÖV daher unabdingbar. Dafür setzen wir uns ein.

Der öffentliche Verkehr hat an Bedeutung gewonnen. In den letzten 20 Jahren stieg die Zahl der jährlich beförderten Personen um 1,6 Milliarden auf rund 11,1 Milliarden. Jedoch konnte der Anteil des ÖV am Verkehrsaufkommen (Modal Split) nicht gesteigert werden, da der motorisierte Individualverkehr (MIV) im selben Zeitraum ebenfalls deutlich zunahm. Aber gerade in Ballungsräumen sind öffentliche Verkehrsmittel von großer Bedeutung, um viele Menschen zu transportieren. Vor allem Busse und Bahnen sind daher wesentliche Säulen einer zukunftsfähigen Mobilität. Verglichen mit dem MIV brauchen Busse und Bahnen weniger Platz, stoßen weniger CO_2 und Luftschadstoffe aus, sind leiser – und das zu geringeren individuellen Kosten. Für viele Menschen ist der öffentliche Verkehr auch aus finanziellen Gründen die einzige Möglichkeit einer selbstbestimmten Mobilität und somit Grundvoraussetzung gesellschaftlicher Teilhabe.

Seit dem Jahr 2000 untersuchen wir regelmäßig, was getan werden muss, damit mehr Menschen vom eigenen Auto oder vom Flugzeug auf die Bahn oder den Bus umsteigen. Schwerpunkt des **VCD Bahntests** 2014 war ein Preis-, Zeit- und CO_2-Vergleich zwischen Fernbahn, Fernlinienbus und Auto.

Ergebnisse: Der Fernlinienbus ist auf allen untersuchten Strecken das preisgünstigste Verkehrsmittel. Die Preisunterschiede zwischen den Verkehrsmitteln Fernlinienbus, Fernbahn und Auto sind gravierend. Im Durchschnitt ist die Bahnreise 139 Prozent teurer als die Reise mit dem Fernlinienbus, die Kosten der Autofahrt gegenüber dem Fernlinienbus sogar 362 Prozent.

Der Preisvorteil des Fernlinienbusses gilt nicht nur für den durchschnittlichen Ticketpreis, sondern auch für die Kosten der CO_2-Kompensation: Pkw 139 g/Pkm - 0,7 Cent/km, Fernbahn 43 g/Pkm - 0,3 Cent/km, Fernlinienbus 30 g/Pkm - 0,2 Cent/km.

Wie erwartet ist der Fernlinienbus im Vergleich zur Fernbahn und zum Pkw immer am längsten unterwegs, gefolgt vom privaten Pkw. Der Reisezeitvorteil der Fernbahn gegenüber dem Auto ist jedoch gering. In Einzelfällen, z.B. auf den Strecken Berlin-Dresden und Karlsruhe-Köln, ist das Auto schneller als die Fernbahn. In 70 Prozent der Fälle ist die Bahn das schnellste Verkehrsmittel.

Auf unserer Webseite veröffentlichen wir regelmäßig **Servicepapiere**, die praktische Informationen zur einfacheren Nutzung des öffentlichen Verkehrs bieten.

Der VCD ist außerdem Partner in der Initiative **»Deutschland-Takt«**. Ziel ist die Vertaktung und Verknüpfung aller Ange-

bote des öffentlichen Verkehrs, wodurch die Nutzung einfacher und damit attraktiver wird.

Bei der **Finanzierung** des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) steht die Politik vor großen Herausforderungen. Die Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs durch den Bund im sogenannten Regionalisierungsgesetz muss dringend bis Ende 2015 geregelt werden. Gleichzeitig erhalten die Länder vom Bund nur noch bis 2019 die sogenannten Entflechtungsmittel, die bislang den Aus- und Neubau der Infrastruktur des ÖPNV sicherstellen. Wird keine Anschlussregelung gefunden, bedeutet dies, dass die langfristige Finanzierung des ÖPNV gefährdet ist.

Wir fordern eine langfristig gesicherte Finanzierung des ÖV. Deshalb haben wir 2013 eine ÖPNV-Studie in Auftrag gegeben und ihre Ergebnisse 2014 im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung präsentiert und diskutiert. Im Mittelpunkt stand dabei die Einführung eines kommunalen Finanzierungsinstruments, der ÖPNV-Beitrag, mit dem die Kommunen ihren ÖPNV attraktiver gestalten können. Darüber hinaus setzen wir uns für attraktive Fahrtangebote, verständliche Informationen und guten Service ein.

Unser langfristiges Ziel ist es, den ÖV zu stärken und attraktiver zu machen, damit mehr Menschen ihn nutzen. Da dies ohne eine gesicherte Finanzierung nicht möglich ist, liegt darauf unser Hauptaugenmerk.

So wird es möglich sein, unser Wissen und unsere Erfahrungen zum öffentlichen Verkehr noch mehr Menschen zugänglich zu machen. Über erfolgreiche Aktionen der Landes- und Kreisverbände sowie der Ortsgruppen soll einer breiten Öffentlichkeit berichtet werden, um zu zeigen: So sieht ein zukunftsfähiger, attraktiver und leistungsstarker öffentlicher Verkehr aus.

Damit der ÖPNV akzeptiert und genutzt wird, spielen zudem Fragen der Basisinformation und des Erscheinungsbildes, der Bedienungsfreundlichkeit, Barrierefreiheit und Verkehrsmittelintegration eine wichtige Rolle. Deshalb haben wir 2013 einen Antrag beim Bundesumweltministerium für das Projekt »Einfach Einsteigen – Zugänglichkeitscheck des ÖPNV« gestellt, das wir im Frühjahr 2014 gestartet haben. Das Hauptanliegen des Projekts ist es, ein standardisiertes Erhebungsinstrument zu entwickeln und damit kundenrelevante Merkmale des ÖPNV zu bewerten. Das Ergebnis dieser Arbeit ist die »ÖPNV-Zugänglichkeitscheckliste«. Mit ihr sollen in verschiedenen Regionen Einstiegshürden des ÖPNV vor Ort identifiziert und daraus Handlungsempfehlungen abgeleitet werden. Die Checkliste ist so gestaltet, dass sie für jede Region in Deutschland angewendet und regelmäßig wiederholt werden kann. Damit wird es für alle Anwender der Checkliste – Kommunen, Verkehrsbetriebe, Vereine – möglich sein, die Entwicklung ihres ÖPNVs vor Ort zu verfolgen und die Wirksamkeit der ergriffenen Maßnahmen zu überprüfen.

UMWELTBEWUSST AUTOFAHREN

Wir machen uns stark für eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilität. Das Auto ist dabei nicht das ideale Verkehrsmittel. Doch wenn es keinen gut ausgebauten ÖPNV, kein zufriedenstellendes Radroutennetz und zu wenig Carsharing-Fahrzeuge gibt, ist das eigene Auto oft die gewählte Alternative. Deshalb bieten wir Verbraucher/-innen Service- und Informationsleistungen, die auf einen umweltbewussten Umgang mit dem Auto abzielen, und kämpfen auf politischer Ebene für die notwendigen Rahmenbedingungen.

Ca. 20 Prozent aller Treibhausgasemissionen werden in Deutschland durch den Verkehr inklusive Flugverkehr verursacht. Über 60 Prozent davon werden aus den Auspuffanlagen der Pkw in die Umwelt geblasen. Mit noch höheren Anteilen ist der Autoverkehr an gesundheitsschädigenden Abgasen beteiligt. Allerdings gingen diese Emissionen deutlich zurück, während der Ausstoß des Treibhausgases

CO_2 beim Pkw-Verkehr nach zwischenzeitlichem Rückgang inzwischen wieder steigt. Die Umweltbewegung hat in den letzten zwei Jahrzehnten erreicht, dass die Emission von gesundheits- und naturschädigenden Schadstoffen durch den Autoverkehr deutlich reduziert wurde. Wir haben an diesem Erfolg einen wesentlichen Anteil. Die Atemluft in den Städten ist sauberer als vor 20 Jahren. Aber immer noch sind die Abgase der Pkw – Feinstaub und Stickoxide – vor allem in dicht bebauten Innenstädten problematisch. Wir setzen uns für strenge Grenzwerte für Fahrzeuge ein, kämpfen für weiträumige Umweltzonen mit strengen Anforderungen und informieren betroffene Bürger/-innen über Nachrüstmöglichkeiten mit Filtertechnik.

In der seit 1989 erscheinenden VCD Auto-Umweltliste vergleichen wir über 400 Autos unter ökologischen Kriterien. Damit geben wir all jenen eine fundierte Entscheidungshilfe, die beim Autokauf ökologische Aspekte berücksichtigen wollen. So können Verbraucher/-innen ihren Einfluss zugunsten eines umweltverträglicheren Angebots auf dem Automarkt geltend machen. Den Herstellern machen wir bewusst, wodurch sich ein umweltschonendes Auto auszeichnet. Wir zeigen auf, was bei der Konkurrenz schon möglich ist und was noch besser werden muss. Unser Ziel dabei ist es, den Wettbewerb der Fahrzeugingenieure anzuregen. Mit der VCD Auto-Umweltliste geben wir nicht zuletzt immer wieder wichtige Anstöße für Diskussionen und Entscheidungen in der Politik und weisen auch auf die Verbrauchsabweichungen zwischen Herstellerangaben und Realverkehr hin.

2014 hatte die VCD Auto-Umweltliste den **Themen-Schwerpunkt Generation Komfort.** Hier konnten wir zeigen, dass auch für ältere Menschen kleinere, vernünftigere Fahrzeuge als die von der Industrie beworbenen SUVs und Luxuslimousinen geeignet sind. Zusätzlich veröffentlichte der VCD im Rahmen des Projektes „Klimaverträglich mobil 60+“ eine **Checkliste für den Autokauf** – www.60plus.vcd.org.

Das Portal www.besserauto-kaufen.de nutzt die Daten der VCD Auto-Umweltliste für eine typorientierte Kaufberatung.

Verkehrslärm gehört zu den am stärksten empfundenen Verkehrsbelastungen und er macht krank. Die Belastung durch Verkehrslärm ist in den letzten Jahren fast gleich geblieben: Die Umwelteffekte durch technischen Fortschritt wurden durch den zunehmenden Verkehr weitgehend unwirksam. Wir bieten Lärmbetroffenen einen **VCD Lärm-Aktions-Koffer,** der neben Informationen auch ein Lärmmessgerät enthält, und geben ihnen zudem mit unserem Online-Lärm-Rechner die Möglichkeit, das Maß des Straßenverkehrslärms zu berechnen. Für Lehrkräfte stellen wir Unterrichtsvorschläge und weiterführende Informationen zum Thema Verkehrslärm zur Verfügung. Wir unterstützen darüber hinaus seit mehreren Jahren den Tag gegen Lärm.

Die Verbesserung unserer Lebensqualität durch weniger Autoverkehr, der gleichzeitig effizienter und leiser wird, kann nur gelingen, wenn zwei Wege gleichzeitig verfolgt werden. Zum einen muss die Politik Rahmenbedingungen setzen durch verbindliche Qualitätsziele für Schadstoff- und Lärmemissionen und dabei den Umweltverbund, den Fuß- und Radverkehr sowie Busse und Bahnen fördern. Zum anderen sind alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer gefordert, Alternativen auszuprobieren und Umweltkriterien bei der Wahl von Verkehrsmitteln zu berücksichtigen.

SICHER UNTERWEGS

2014 wurden auf deutschen Straßen insgesamt immer noch 3.368 Menschen getötet. Über 389.000 Menschen wurden im Verkehr verletzt. Die Zahl der Verkehrstoten ist seit dem Höchststand Anfang der 1970er Jahre kontinuierlich zurückgegangen. Das ist eine erfreuliche Entwicklung. Doch die absoluten Zahlen sind nach wie vor erschreckend: Bei keiner anderen Technologie werden solche Opferzahlen toleriert.

Wir sind alle irgendwann am Tag einmal zu Fuß unterwegs. Dies scheint so selbstverständlich, dass Fußgänger/-innen kaum im Fokus der Verkehrssicherheitsarbeit stehen. Mit dem **vierten VCD Städtecheck** hat der VCD 2014 daher die Verkehrssicherheit von Fußgängerinnen und Fußgängern in den Mittelpunkt gestellt. Wir haben herausgefunden, dass sie in Städten – gemessen am Anteil der zurückgelegten Fußwege – relativ sicher unterwegs sind. Unverhältnismäßig hoch ist jedoch die Gefahr, dass sie bei einem Unfall schwer oder sogar tödlich verletzt werden. Aus diesem Grund ist eine gezielte Förderung der Sicherheit im Fußverkehr notwendig.

Ausdrücklich gefördert wird der Fußverkehr in den seltensten Fällen, hier besteht Nachholbedarf. Denn auch wenn sich Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs im Nebeneffekt günstig auf die Verkehrssicherheit von Fußgängern auswirken, reichen diese „Mitnahmeeffekte" allein nicht aus.

Zu den Hauptunfallursachen: Fußgängerinnen und Fußgänger verunglücken zu über 80 Prozent beim Queren der Straße und das nicht durch eigenes Fehlverhalten, sondern aufgrund falscher Abbiegemanöver oder überhöhter Geschwindigkeit von Autofahrerinnen. Die Geschwindigkeit zu senken und die Sichtbarkeit von Fußgängern zu erhöhen, sind deshalb die zentralen Handlungsfelder, um das Gehen sicherer zu machen.

Der VCD Städtecheck 2014 zeigt, dass in mehr als der Hälfte der 80 untersuchten Städte die Verunglücktenzahlen im Fußverkehr in den letzten fünf Jahren tendenziell zugenommen haben. Aber auch für Städte, in denen die Verunglücktenzahlen in den letzten fünf Jahren tendenziell gesunken sind, kann kaum eine Entwarnung gegeben werden. Vielerorts gibt es überhaupt keine Fußgängerstrategie. Es bleibt also fragwürdig, ob sich die tendenziell positive Entwicklung in Zukunft fortsetzen wird.

Es ist klar, dass viele Mängel bei der Sicherheit für Fußgänger/-innen unter anderem auf die oft autozentrierte Verkehrspolitik und Stadtplanung zurückgeführt werden können. Es ist daher ein wichtiges Anliegen des VCD, die Straßen für Fußgängerinnen und Radfahrer zurückzuerobern und sich für eine gerechte Erschließung des städtischen Raums für alle Verkehrsteilnehmer einzusetzen. Diese Aufgabe rücken wir unserem neuen Schwerpunkt für 2015 – **»Lebenswerte Städte durch nachhaltige Mobilität«** – in den Fokus unserer Arbeit.

In vielen Städten weltweit wird der Rad- und Fußverkehr wiederentdeckt und prägt zunehmend das Stadtbild. Metropolen wie New York, Großstädte wie Zürich oder auch kleinere Kommunen wie Brighton in Großbritannien gewinnen dadurch an Lebensqualität. Die deutschen Städte dürfen diesen Trend nicht verpassen. Mehr Platz für Fußgängerinnen und Radfahrer, neue Konzepte der Straßenplanung wie »Shared Space« und ein niedrigeres Tempo machen unsere Städte nicht nur lebenswerter, sondern die Straßen auch sicherer.

ÜBERSICHT DRITTMITTELPROJEKTE 2014

Projekttitel	Thema / Bereich	Laufzeit	Gesamtbudget für den VCD [€]	Drittmittel [€]
Clean Air - Saubere Luft für Europa www.cleanair-europe.org	Luftreinhaltung	09/2012 – 11/2015	1.019.470	504.710
Rußfrei fürs Klima www.russfrei-fuers-klima.de	Luftreinhaltung	03/2009 – 02/2016	429.672	429.672
Kampagne für ambitionierte CO2-Grenzwerte für Pkw ab 2020	Luftreinhaltung	03/2011 – 02/2016	249.365	226.485
„Klimaverträglich mobil 60+ 60plus.vcd.org“	Alt und Jung unterwegs	07/2012 – 08/2015	1.264.792	1.201.492
Lasten auf die Räder lastenrad.vcd.org	Fahrrad	04/2013 – 12/2014	193.132	155.047
Towards 2050	Nachhaltige Mobilitätsbildung	02/2014 – 12/2016	1.077.000	970.000
ÖPNV-Check	Bus und Bahn	05/2014 – 01/2016	179.000	148.500

Eigenmittel [€]	Zuwendungsgeber	Partnerorganisationen
514.760	Life+ Programm der Europäischen Kommission	Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Center for Sustainable Alternatives (CEPTA), Clean Air Action Group, The Danish Ecocouncil, Deutsche Umwelthilfe (DUH), Naturschutzbund Deutschland (NABU), Transport & Environment (T&E), Verkehrsclub Österreich (VCÖ)
0	Climate Works Foundation (CWF)	Bund für Umwelt- und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutsche Umwelthilfe (DUH), Naturschutzbund Deutschland (NABU)
22.880	European Climate Foundation (ECF)	
63.300	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB)	Bundesarbeitsgemeinschaft der Senioren-Organisationen (BAGSO), Deutscher Mieterbund (DMB)
38.085	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU), Umweltbundesamt	
107.000	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU)	
30.500	Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), Umweltbundesamt	

VERANTWORTUNG UND NACHHALTIGKEIT

Wir haben den Anspruch, transparent, nachhaltig und nachvollziehbar zu handeln. Deshalb legen wir regelmäßig Rechenschaft ab: gegenüber den Menschen, die uns mit Zeit oder Geld unterstützen, und unseren Mitarbeiter/-innen gegenüber.

Umwelt- und Klimaschutz beim VCD

Als Umweltverband, der sich für eine Verringerung des CO2-Ausstoßes einsetzt, ist es unser Ziel, uns möglichst umweltschonend zu verhalten. Dazu gehört:

• Wir nutzen in unserer Bundesgeschäftsstelle ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energiequellen. Der zertifizierte Ökostrom-Anbieter EWS (Elektrizitätswerke Schönau) ist strengen ökologischen Leitlinien verpflichtet.

• Die Bundesgeschäftsstelle in Berlin befindet sich in zentraler Lage und ist gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar. Die Mitarbeiter/-innen können verbilligt ein Jobticket erwerben.

• Innerhalb Deutschlands reisen wir grundsätzlich mit der Bahn. Wir fliegen nur, wenn es sich nicht vermeiden lässt und empfehlen eine Kompensation. Dienstreisen ins Ausland und alle Flüge bedürfen der vorherigen Zustimmung der Geschäftsführung.

• Fast alle Mitarbeiter/-innen unserer Bundesgeschäftsstelle in Berlin kommen mit dem Rad, mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß zur Arbeit.

• Bei Ausstattung und Betrieb unserer Bundesgeschäftsstelle bevorzugen wir fair gehandelte beziehungsweise regionale Produkte und Lebensmittel aus ökologischem Anbau.

• In der Bundesgeschäftsstelle drucken wir auf Recyclingpapier und, wenn möglich, CO2-neutral sowie mit mineralölfreien Farben.

Finanzen und Fundraising beim VCD

Umgang mit Unternehmen
Wir wahren unsere politische Unabhängigkeit auch in finanzieller Hinsicht. Deshalb arbeiten wir nur mit Unternehmen zusammen, die Umwelt-, Sozial- und Ethikstandards ausreichend beachten. Wir gehen nur Kooperationen mit Unternehmen ein oder nehmen Zuwendungen an, wenn dadurch die Werte, die Ziele, die Integrität oder die Unabhängigkeit des VCD nicht gefährdet werden.

Wir überprüfen Spenden bis zu 5.000 Euro nur dann detailliert, wenn uns das spendende Unternehmen kritisch erscheint. Ab 5.000 Euro überprüfen wir generell umfassend. Entspricht das Unternehmen nicht unseren Kriterien, überweisen wir das Geld zurück. Für die Prüfung nutzen wir öffentlich zugängliche Quellen, darunter Informationen von Institutionen, die Auskünfte über Wirtschaftsunternehmen erteilen, beispielsweise von Creditreform und German Watch.

Anonyme Zuwendungen

Wir nehmen nur Zuwendungen von natürlichen oder juristischen Personen an, die uns bekannt sind und die wir daher überprüfen können. Wir respektieren allerdings den Wunsch von Spenderinnen und Spendern oder von Unternehmen, die gegenüber der Öffentlichkeit anonym bleiben wollen. Dies gilt jedoch nur für einen Betrag bis zu einer maximalen Höhe von zehn Prozent, der beim VCD im letzten beziehungsweise vorletzten Jahr eingegangenen Spenden, Geldauflagen und Vermächtnisse. Die Grundlage für die Berechnung ist der aktuelle Jahresbericht.

Rechte von Spenderinnen und Spendern

Wir befolgen die Richtlinien der »Charta der Spenderrechte« des Deutschen Fundraising Verbandes. Die Charta ist eine freiwillige Selbstverpflichtung gemeinwohlorientierter Organisationen, um Transparenz zu gewährleisten und die Rechter der Spender/-innen zu stärken.

Effiziente Verwendung der uns anvertrauten Mittel

Innerhalb des VCD gibt es ein System von internen und externen Mechanismen, das die Kontrolle der uns anvertrauten Mittel und deren wirtschaftlichen und transparenten Einsatzes gewährleistet. Für Verantwortlichkeiten und Zeichnungsbefugnisse gelten klare Regeln. Dank einer differenzierten Kostenrechnung können wir die Aufwendungen und Erträge den einzelnen Bereichen zuordnen und Auswertungen über den aktuellen Finanzstatus der Organisation und einzelner Vorhaben erstellen.

Der Verein stellt jährlich ein detailliertes Budget für das Folgejahr auf, das vom Vorstand genehmigt und von der Bundesdelegiertenversammlung beschlossen wird. Im laufenden Geschäftsjahr berichtet die Geschäftsführung regelmäßig zur finanziellen Situation und inhaltlichen Arbeit an den Vorstand. Darüber hinaus stellen wir einmal im Jahr unsere mittelfristige Finanzplanung dem Länderrat, einem der Gremien des Verbandes, vor. Der Jahresabschluss des Vereins wird durch einen Wirtschaftsprüfer geprüft.

Datenschutz beim VCD

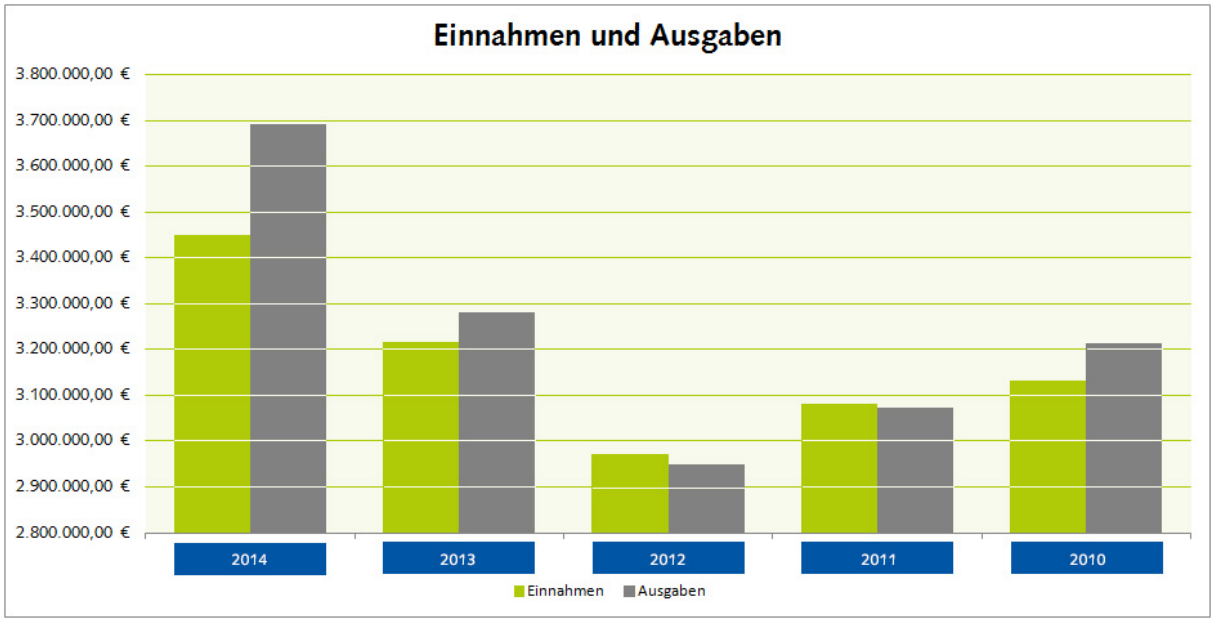
Wir nehmen den Schutz der uns anvertrauten persönlichen Daten ernst. Wir erheben bei Aktionen solche personenbezogenen Daten, die für die Mitgliederverwaltung, für Zwecke der Spendengewinnung und Spendenverwaltung erforderlich sind. Persönliche Daten nutzen wir ebenso, um über geplante Aktionen und Aktivitäten des VCD zu informieren und unser Mitgliedermagazin fairkehr zu verschicken. In keinem Fall verkaufen wir die erhobenen Daten oder geben sie an Dritte weiter. Unsere Datenschutzbeauftragte sichert den verantwortungsvollen und transparenten Umgang mit den persönlichen Daten unserer Mitglieder, Unterstützer/-innen sowie Mitarbeiter/-innen.

Arbeit beim VCD

Unseren Mitarbeiter/-innen bieten wir familienfreundliche, flexible Arbeitszeiten und Regelungen, die die Kinderbetreuung erleichtern. Bei Einstellungen sind wir um die Teilhabe gesellschaftlicher Minderheiten bedacht. Die Bundesgeschäftsstelle in Berlin ist rollstuhlfreundlich und kann bei Bedarf barrierefreie Arbeitsplätze einrichten. Alle Mitarbeiter/-innen haben einen Urlaubsanspruch von 30 Arbeitstagen pro Jahr.

EINNAHMEN UND AUSGABEN 2014

	2014 [€]	2013 [€]	2012 [€]
Summe Einnahmen	3.449.796,63	3.216.390,38	2.972.053,91
Summe Ausgaben	3.692.747,69	3.281.622,84	2.947.910,97
Überschuss/Fehlbetrag	**- 242.951,06**	**- 65.232,46**	**24.142,94**



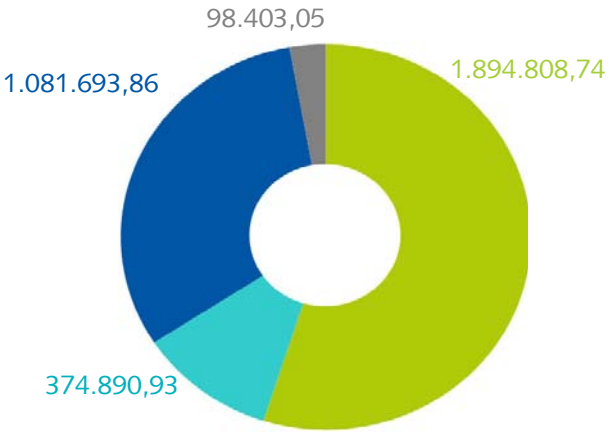
Einnahmen 2014

Im Vergleich zum Vorjahr sind die Erträge des VCD um 233.406 Euro auf 3.449.796,63 Euro deutlich angestiegen. Der Anstieg der Erträge im Vergleich zum Vorjahr ist der erfolgreichen Akquisition von Projektzuschüssen zu verdanken.

Die Einnahmen des Vereins setzen sich zusammen aus Mitgliedsbeiträgen, Spenden, Zuschüssen, Einnahmen aus Zweckbetrieb und sonstigem wirtschaftlichen Geschäftsbetriebe (Verkauf von Verlagsprodukten und Informationsmaterial, Dienstleistungen im Rahmen von Werkverträgen, sowie aus der Vermögensverwaltung)

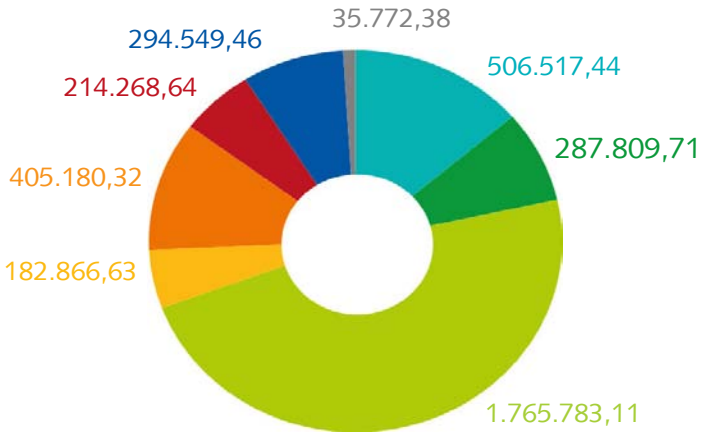
Zum 31.12.2014 hatte der VCD e.V. 53.595 Mitglieder. Die Mitgliedsbeiträge in Höhe von 1.894.808 Euro sind mit einem Anteil von 54,6% Prozent an den Gesamteinnahmen weiterhin die bedeutendste Einnahmequelle des VCD. Danach bilden die Zuwendungen von Drittmittelgebern mit 1.081.693 Euro die zweithöchste Einnahmequelle. Spenden und Geldauflagen in Höhe von 374.890

Woher kommt das Geld? [€]



- Mitgliedbeiträge
- Spenden und Bußgelder
- Zuwendungen Projekte
- Sonstiges

Wohin geht das Geld? [€]



- Abführungen an Gliederungen
- Drittmittel- und eigene Projekte
- Personalkosten
- Presse, Fundraising, Öffentlichkeitsarbeit
- Mitglieder-Magazin fairkehr
- Raumkosten
- Sonstige Infrastruktur, Logistik inkl. Mitgliederverwaltung
- Sonstiges

Euro sind die dritte bedeutende Finanzierungquelle des VCD.

Wir danken dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der European Climate Foundation, der Climate Works Foundation für ihre finanzielle Unterstützung unserer inhaltlichen Arbeit.

Unser ausdrücklicher Dank gilt auch in diesem Jahr wieder unseren Mitgliedern sowie Spenderinnen, Spendern und Fördermitgliedern. Ihre beständige Unterstützung macht unsere Arbeit erst möglich!

Ausgaben 2014

Die Aufwände sind durch die erfolgreiche Akquise von Projektzuschüssen im Vergleich zum Vorjahr um 411.124 Euro auf 3.692.747 Euro gestiegen.

Auf der Aufwandsseite stellen die Ausgaben für das Personal in Höhe 1.765.783 Euro den größten Einzelposten dar. Diese Personalkosten beinhalten insbesondere alle in verkehrspolitischen Projekten beschäftigten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Unterstützung der verkehrspolitischen Projekt- und Lobbyarbeit vor Ort in unseren Regional-, Landes- und Kreisverbänden bildet mit 506.517 Euro die zweitgrößte Ausgabeposition.

Der VCD e.V. ist föderal strukturiert und fungiert als Dachverband für die selbstständigen Regional, Landes- und Kreisverbände, die wiederum als gemeinnützige Vereine anerkannt sind. 12 Landesverbände und rund 140 Kreisverbände und Ortsgruppen werden durch

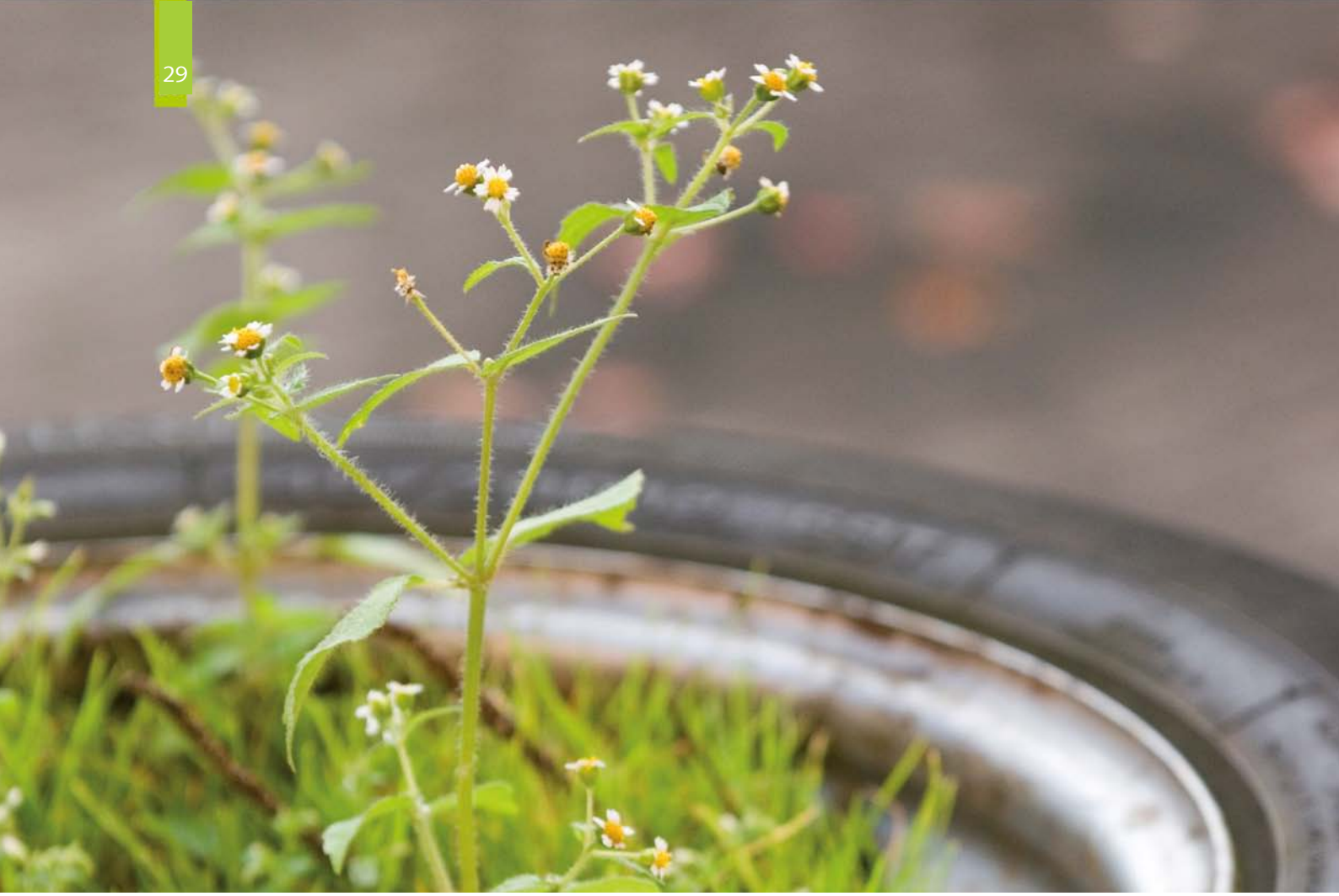
die Abführungen des Bundesverbandes satzungsgemäß mit 27 Prozent der bereinigten Beitragseinnahmen in ihrer politischen Arbeit unterstützt.

Der Bundesverband wurde zuletzt durch einen Bescheid vom 9.2.2015 für das Jahr 2013 als besonders förderungswürdig und damit als gemeinnützig anerkannt. Der Verein führt freiwillig Bücher im Sinne des Handelsgesetzbuches. Der Verein arbeitet bei der laufenden Buchhaltung und der Erstellung der Jahresabschlüsse mit dem steuer- und Wirtschaftsprüfungsbüro Böttges, Papendorf und Weiler (Bonn, Stollberg, Bornheim, Berlin) zusammen.

Der Verein hat den Jahresabschluss 2014 über die gesetzlichen Verpflichtungen hinaus durch einen Wirtschaftsprüfer prüfen lassen. Wirtschaftsprüfer Markus Treu erteilte uns den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk.

Jahresergebnis

Das Jahr 2014 schließt mit einem Fehlbetrag von 242.951 Euro ab. Gründe sind zahlreiche Investitionen in verkehrspolitische Projekte, die die Arbeit des VCD in 2014 bereicherten.



IMPRESSUM

Herausgeber:

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
Fon 030/280351-0 · Fax 030/280351-10
mail@vcd.org · www.vcd.org

V. i. S. d. P.: Carolin Ritter (Bundesgeschäftsführerin)
Redaktion und Koordination: Nicole Knaup

Fotos / Illustrationen:

S. 7 VCD/Markus Bachmann · S. 9 franckreporter/istockphoto.com · S. 10 VCD/Aleksander Slota · S. 13, 14, 16 vzbv/Marcus Gloger · S. 17 DB AG/Christian Bedeschinski · S. 18 VCD/Marcus Gloger · S. 20 VCD/Novak · S. 21 Gehl Architects · S. 29 jonibe.de/photocase.de · Umschlag-/Titelillustration Lucie Galand

© VCD 12/2015

VCD e. V. – der ökologische Verkehrsclub
Seit 1986 setzt sich der VCD erfolgreich für eine menschenfreundliche und möglichst umweltschonende Mobilität ein: mehr Sicherheit im Verkehr vor allem für Kinder, null Verkehrstote, mehr Platz für Fahrräder, ein gutes Bus- und Bahnangebot und spritsparende Autos.

VCD Verkehrsclub Deutschland e. V.
Bundesgeschäftsstelle
Wallstraße 58 · 10179 Berlin
Fon 030/280351–0 · Fax 030/280351–10
mail@vcd.org · www.vcd.org

VCD-Spendenkonto
IBAN: DE78 4306 0967 1132 9178 01 · BIC: GENODEM1GLS
GLS Gemeinschaftsbank eG

Besuchen Sie uns auch bei

facebook.com/vcdbundesverband

twitter.com/VCDeV

plus.google.com/+VcdOrg/