



BUVKO 2023 Ergebnisse

24. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

„Was uns antreibt - gesund und klimaschonend unterwegs“

Unter diesem Motto erhalten Sie auf den folgenden vier Seiten einen Rückblick auf die Diskussionen und Ergebnisse des 24. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses (BUVKO). Der Fokus lag dabei zum einen auf dem mentalen Antrieb: „Was motiviert uns?“ und „Wie motivieren wir andere?“, zum anderen auf dem Antrieb unserer Fortbewegungsmittel und deren Nachhaltigkeit.

Kommunikation für Verhaltensänderung

Warum ändern Menschen ihr Mobilitätsverhalten? Und warum scheinen zahlreiche andere in für sie und ihre Umwelt schädlichen Verhaltensmustern gefangen? Wenn wir klare Antworten auf diese Fragen hätten, wären wir schon längst alle klimafreundlich unterwegs. Ein Patentrezept gibt es nicht – aber ein paar wirkungsvolle Zutaten.

Es ist enorm wichtig, über Kommunikation nachzudenken. Denn alles Wissen der Welt bringt nichts, wenn es nicht oder nicht gut kommuniziert wird. Der IPCC-Bericht bestätigt seit Jahren, was wir schon wissen. Unzählige Studien zeigen genau auf, was wir für die Mobilitätswende tun müssten. Und dennoch steigen die Pkw-Zulassungszahlen jährlich und fahren Menschen weiterhin 500 Meter mit dem Auto zum Bäcker. Was ist da los?

Wir klammern hier mal Menschen aus, die ihr Mobilitätsverhalten aufgrund externer Faktoren tatsächlich nicht ändern können. Bei allen anderen bewirkt das bloße Wissen um das Problem offensichtlich erstmal nichts („value-action gap“).



Gute Kommunikation - das A und O

Menschen treffen Entscheidungen also nicht unbedingt auf Grundlage von Vernunft. Vermeintliche Totschlag-Argumente wie „Es ist gut fürs Klima“ oder „Es ist gut für deine Gesundheit“ sind erstaunlich wirkungslos. Oft sind es emotionale Botschaften, die überzeugen. Die Autoindustrie hat das schon lange verstanden und ist sehr erfolgreich darin, ihre Produkte weiterhin erfolgreich zu vermarkten.

Nachhaltiges Mobilitätsverhalten muss ein Statussymbol, ein Privileg werden. Es muss mit Abenteuer, Freiheit, Vitalität, dem guten Leben, Einfachheit und Bequemlichkeit assoziiert werden. Zu vermeiden ist jede Art von Kommunikation, die negative Gefühle auslöst. Menschen werden durch positive Visionen und gute Beispiele zum Mitmachen motiviert, nicht durch Moralpredigten, die Vermittlung von Schuldgefühlen oder das Drohen mit apokalyptischen Szenarien. Damit Menschen nicht nur theoretisch zustimmen, sondern auch praktisch handeln, müssen wir kreativer werden.

Grußwort

Der bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) ist seit langem ein wichtiger Treffpunkt für aktuelle Fragen der Mobilität. In Zeiten von Klimakrise und Artenaussterben müssen die natürlichen Grenzen berücksichtigt werden.

Deshalb wurde hier eine umwelt- und klimagerechte Verkehrswende diskutiert. Das Spektrum der Themen reichte von Gesundheit und nachhaltiger Infrastrukturplanung über Fuß- und Radverkehr und alternative Antriebe bis hin zur Kommunikation für eine echte Verkehrswende.

Der Kongress gibt damit Impulse für eine nachhaltigere Mobilität und mehr Lebensqualität in unserem Land.

Steffi Lemke
Bundesministerin für Umwelt
Naturschutz, nukleare Sicherheit
und Verbraucherschutz

Der 24. BUVKO wurde gefördert durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt



Umwelt Bundesamt

Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress BUVKO

Seit 1979 wird der BUVKO regelmäßig in wechselnden Städten von UMKEHR e.V., FUSS e.V. und örtlichen Initiativen organisiert, seit 2009 zusätzlich in Kooperation mit Universitäten. Beim BUVKO werden Informationen „auf Augenhöhe“ zwischen Laien, Aktiven und Fachleuten ausgetauscht, diskutiert, sowie Kontakte geknüpft und gepflegt. Der BUVKO ist Fachtagung und Impulsgeber für mehr Bewegung in der Verkehrspolitik.

Der 24. BUVKO fand unter dem Motto „Was uns antreibt – gesund und klimaschonend unterwegs“ vom 31. März bis 2 April 2023 in Lüneburg an der Leuphana Universität statt. Es referierten und diskutierten rund 350 Wissenschaftler:innen, Mitarbeiter:innen aus Verwaltungen, sowie Vertreter:innen von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen.

Weitere Informationen zum 24. BUVKO sowie Präsentationen der Plenarvorträge finden Sie unter www.buvko.de › Rückblick › Lüneburg. Hier finden Sie auch die von den Teilnehmenden verabschiedete Resolution „Die Verkehrswende ist unabdingbar“.

Wenn Sie sich für die vorherigen Kongresse interessieren, gehen Sie bitte zu www.buvko.de › Rückblick und treffen dort Ihre Wahl.

Wir danken der Leuphana Universität, der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL, autofrei leben!, JuMo – Junge Menschen und Mobilität, Wohnen ohne Auto, den Ortsgruppen von ADFC und VCD, dem Radentscheid Lüneburg, den Parents 4 future Lüneburg, sowie den Zeitschriften Alternative Kommunalpolitik und den Umweltbriefen für die gute Zusammenarbeit beim 24. BUVKO!

Der 25. BUVKO findet voraussichtlich Mitte März 2025 an und mit der Hochschule Karlsruhe in Kooperation mit weiteren Organisationen statt.



Skizze einer idealen Klimastraße

Gesund bewegen - nicht nur auf „Klimastraßen“

Auch wenn es banal klingt, kann es nicht oft genug gesagt werden: Gehen ist gesund – auch wenn es kein „richtiger“ Sport ist. Dazu noch eine gute Nachricht: Sie müssen gar nicht die oft zitierten 10.000 Schritte pro Tag zurücklegen. Laut Studien reichen täglich 6.500 Schritte als präventive Maßnahme, auch gegen Krankheiten, die man beim Gehen nicht erwartet: Regelmäßige Spaziergänge senken das Brustkrebsrisiko signifikant. Allgemein gilt: Wer öfter geht, verlängert sein Leben. Und natürlich darf man auch 10.000 Schritte pro Tag machen.

Kinder wollen und sollen nicht nur gehen. Sie müssen auch Geschicklichkeit und Gleichgewichtssinn trainieren. Das klappt im Eltern-Taxi nicht. Der aktuelle Präventions-Radar der DAK zeigt, dass sich der Bewegungsmangel bei Kindern und Jugendlichen – bedingt durch Corona – weiter verschlechtert hat. Nur noch ein Drittel von ihnen erreicht mit einer Stunde Bewegung am Tag die WHO-Empfehlung. Der Aktionsradius, in dem Kinder in Deutschland sich selbständig bewegen, ist in den letzten Jahrzehnten geschrumpft. Gegen all diese beunruhigenden Befunde wäre der selbständig zurückgelegte Schulweg, ob zu Fuß oder per Rad, ein großer erster Schritt. In Japan gehen z.B. 98 Prozent der Kinder allein zur Schule. Es ist also möglich. Man muss es nur wollen und die Bedingungen verbessern!

Ein Schritt dahin sind sogenannte „Klimastraßen“ – Straßenräume, in denen es mehr Schattenzonen, idealerweise gespendet durch Bäume und Büsche, sowie mehr unversiegelte Flächen zum Versickern von Regen gibt. Im Schatten stehen regelmäßig Bänke. Nicht nur, um sich zu unterhalten, sondern insbesondere für ältere Menschen um Kraft zu tanken und Atem zu holen, um die nächste Strecke in der heißen Sonne meistern zu können.

Apropos „älter“ – das ist nicht unbedingt ein Zeichen von Schwäche: Die Kühlleistung einer 80 Jahre alten Linde ist etwa zehn Mal höher als die einer 20-jährigen. Um so alt und groß werden zu können, benötigen Bäume viel unversiegelten Platz für ihren Wurzelbereich.

Woher soll der benötigte Platz in engen Straßen kommen? In den meisten Fällen bietet sich dafür eine Reduzierung der Auto-Stellplätze an. Viele Menschen mit Mobilitätseinschränkungen benötigen einen Parkplatz vor der Haustür. Den meisten Autofahrenden ist jedoch ein Weg zu Fuß nicht nur zumutbar, sondern, siehe oben, zu empfehlen. In diesem Zusammenhang eine motivierende Angabe: Ein attraktives Umfeld steigert die Akzeptanz für längere Fußwege um 70%. Abgestellte Pkw nehmen im Schnitt 12 m² in Anspruch. Jeder frei werdende Stellplatz bietet die Chance, den Straßenraum für alle attraktiver und lebenswerter zu gestalten.

Zu Fuß und mit dem Rad konfliktfrei unterwegs

Die Bedürfnisse von Zufußgehenden und Radfahrenden werden in der Planung oft unzureichend und undifferenziert betrachtet. Den geringen Raum, der für sie gedacht ist, müssen sie sich oftmals teilen oder er wird von parkenden Autos und anderen Hindernissen eingenommen. So werden Geh- und Radwege zu Orten mit großem Konfliktpotenzial zwischen den verschiedenen Nutzer:innen und deren Ansprüchen.

Wenn Fuß und Rad sich in die Quere kommen

Fahrradfahrende auf Gehwegen oder auf Radwegen, die an Gehwege angrenzen, werden von Zufußgehenden als zwei der größten Sicherheitsrisiken wahrgenommen. Auch die immer häufiger genutzten E-Bikes und Lastenräder vermehren die Konflikte durch ihre erhöhte Geschwindigkeit und Größe.

Diese Spannungen im Verkehrsraum können durch eine verträgliche Gestaltung in Form von klar getrennten, breiten Wegen gelöst, oder zumindest verringert werden, da so das Befahren, beziehungsweise Begehen des jeweiligen anderen Verkehrsraums reduziert wird. Punktuell nötige Tempokennungen des Radverkehrs, zum Beispiel durch Bodenschwellen oder Sanktionierungen und Kontrollen, können ebenfalls zu einem sichereren Miteinander auf den Straßen führen. Aber auch eine Änderung des Verhaltens durch Mobilitätsbildung und Kampagnen würde zu weniger Konflikten zwischen Zufußgehenden und Radfahrenden führen. Der größte Hebel für die Versöhnung von Fuß und Rad ist jedoch insgesamt mehr Platz für diese beiden umwelt- und stadtverträglichen Mobilitätsformen.



Tempo 10 für Fahrräder

Cape-Reviso-Projekt

Mit den Konflikten zwischen den zwei Verkehrsgruppen befasst sich das Projekt Cape Reviso, was für „Cyclist and Pedestrians on Real and Virtual Shared roads“ steht und übersetzt „Radfahrende und Zufußgehende auf gemeinsamen realen und virtuellen Flächen“ bedeutet. Im Projekt werden Werkzeuge für die Stadtplanung entwickelt, um auf Basis objektiver Daten Verkehrsräume so zu gestalten, dass Konflikte reduziert werden. Die Werkzeuge stehen nach Fertigstellung Kommunen, Wissenschaft und Zivilgesellschaft als quelloffene Software zur Verfügung.

Im Fokus dieses Projekts stehen Stressmessungen im Fußverkehr, die mit Hilfe von Armbändern, Verkehrsanalysen und Messgeräten für den Überholabstand durchgeführt werden. Noch ist die Technik nicht genug entwickelt, um in Kommunen eingesetzt zu werden. Eine Förderung des Vorhabens wäre daher von Vorteil, da Analysen von Stress- und Unfall-Hotspots helfen können, übertragbare Standardlösungen anzubieten.

Mehr in „mobilogisch!“

Die ausführliche Nachbereitung des 24. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 2/23 und 3/23 der Zeitschrift mobilogisch!
Bestellung: abo@mobilogisch.de
Fax: 030/ 492 79 72

mobilogisch!, die Zeitschrift für Ökologie, Politik und Bewegung, erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit 6 Ausgaben kostet 30 Euro.

Weitere Informationen unter www.mobilogisch.de



Jetzt wird es eng auf dem Gehweg

Unterstützen Sie den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V., das Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, sowie FUSSE.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum Thema umweltgerechter, sicherer Verkehr.

Informationen über unsere gemeinsamen Vorhaben finden Sie auf: www.fuss-ev.de und www.umkehr.de

Bitte nutzen Sie für Ihre Spende unsere unten genannten Konten. Sie erhalten zum Anfang des Folgejahres automatisch eine Spendenbescheinigung von uns.

Konten Postbank Berlin

BIC: PBNKDE33

UMKEHR e.V.: IBAN DE81 1001 0010 0331 9781 02

FUSSE.V.: IBAN DE74 1001 0010 0226 2651 06



Werden Sie FUSSE.V.-Mitglied

Der Beitrag für ein Jahr beträgt 60 Euro, ermäßigt 30 Euro (inkl. Bezug der Vereinszeitschrift mobilogisch!).

Alternative Antriebe: Spitzentechnologie bleiben die eigenen Füße

Wenn in Deutschland von der Verkehrswende geredet wird, ist damit meist nur eine Antriebswende gemeint – die alle Probleme lösen soll, ohne dass wir irgendetwas an unseren Gewohnheiten ändern müssen. Diese Idee klingt verlockend und ist deshalb auch so erfolgreich. Dabei ist offensichtlich: Würden wir morgen in einer Welt aufwachen, in der es nur noch Fahrzeuge mit nachhaltigen Antrieben und Kraftstoffen gibt, wären unsere Städte immer noch genauso eng, versiegelt und gefährlich wie heute. Aber wie sieht es zumindest mit den Treibhausgasemissionen aus?

Für Martin Schmied vom Umweltbundesamt besteht kein Zweifel: Die Klimaschutzziele im Verkehr sind nur mit einer Antriebswende (Umstieg auf alternative Antriebe und Kraftstoffe) und einer Mobilitätswende (mehr Umweltverbund also Bus und Bahn, zu Fuß gehen und Radfahren, weniger motorisierter Individualverkehr und Verkehrsvermeidung) zu erreichen.

In seinem Vortrag rechnet Schmied vor: Das selbstgesteckte Ziel der Bundesregierung lautet, dass bis Ende 2030 15 Millionen reine E-Pkws zugelassen sind und demzufolge auf deutschen Straßen unterwegs sein werden. Der Bestand Anfang 2023 betrug eine Million (Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt). Das heißt, um dieses Ziel zu erreichen, müssen bis 2030 durchschnittlich pro Tag 5.000 E-Pkws neu zugelassen werden. Ob dies erreichbar ist, werden die nächsten Jahre zeigen. Grundsätzlich, so Schmied, brauchen wir auch eine Energiewende im Verkehr. Bis 2050 wird die Hälfte der Treibhausgasreduktion durch alternative Antriebe und Kraftstoffe erreicht werden.

Derzeit steht eine Vielzahl alternativer Antriebe und Kraftstoffe zur Debatte. Biokraftstoffe sind keine langfristige Option, da die Menge an Biomasse stark begrenzt ist bzw. zu große ökologische Nachteile mit deren Anbau einhergehen. Bleiben also noch Elektromobilität, stromgenerierte Kraftstoffe und Brennstoffzellenfahrzeuge mit grünem Wasserstoff.

Die direkte Stromnutzung ist dabei die energie-effizienteste Option für den Straßenverkehr: Für die gleiche Strecke benötigt derzeit ein Wasserstoffauto dreimal und ein mit synthetischem Kraftstoff angetriebenes Fahrzeug sogar mehr als sechsmal so viel Strom wie ein Elektroauto. Folglich sind aus erneuerbarem Strom hergestellte E-Fuels (auch Power-to-X-Treibstoffe genannt) wie Wasserstoff oder andere stromgenerierte Kraftstoffe lediglich im internationalen Flug- und Schiffsverkehr, die nicht elektrifiziert werden können, eine Lösung.

Elektroautos, grüner Wasserstoff und E-Fuels sind nur dann treibhausgasneutral, wenn der benötigte Strom zu 100 Prozent erneuerbar produziert wird. Wir sind derzeit in Deutschland bei einem Anteil von 46 Prozent an erneuerbaren Energien. Der massive zusätzliche Strombedarf für den Verkehrssektor macht die Energiewende noch herausfordernder. Außerdem braucht die Elektromobilität zusätzliche Ressourcen, die für die Herstellung solcher Fahrzeuge gebraucht werden. Nur eine Verkehrs- und Mobilitätswende reduziert die Anzahl der Elektroautos und damit die Kosten für eine Energiewende im Verkehr.

Fazit: Die Antriebswende ist ein wichtiger Baustein, um die Klimaschutzziele im Verkehr zu erreichen. Aber sie darf keine Ausrede sein, um den privaten Pkw-Besitz unangetastet zu lassen. Wirklich nachhaltig wird unsere Mobilität nur, wenn wir auf Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr umsteigen und die Zahl der Pkw drastisch reduzieren. Eine Verkehrswende ist dringender denn je notwendig.



Nur mit E-Autos geht es nicht

Impressum:

UMKEHR e. V.

Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

FUSSE. V.

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Exerzierstraße 20, 13357 Berlin

Fon: 030 / 492 74 73

Fax: 030 / 492 79 72

info@fuss-ev.de / www.fuss-ev.de
info@umkehr.de / www.umkehr.de
info@buvko.de / www.buvko.de
[facebook.com/fussverkehr.de](https://www.facebook.com/fussverkehr.de)
twitter.com/fussverkehr_de
[instagram.com/fussev_de](https://www.instagram.com/fussev_de)

Bildnachweis:

Seite 1: Thorben Prenzel/ Rad.SH

Seite 2: IÖW/Haese

Seite 3: Felix Weisbrich (links unten);
Friedrich Zimmermann
(rechts oben)

Seite 4: Catharina Rein

Texte und Redaktion:

Frank Biermann, Antje Heinrich, Stefan Lieb, Catharina Rein

Layout:

Riccarda Rascher und Catharina Rein
nach einer Vorlage von neuWerk,
Bremen

Druck:

Senser-Druck, Augsburg

 **klimaneutral**
natureOffice.com | DE-559-954201
gedruckt
mit Bio-Farben, Öko-Strom
und chemiereduziert, auf Papier aus
forstwirtschaftlichen Waldanbau