

ße“ bedeutet das, dass noch viele Rahmenbedingungen geändert werden müssten: das Steuer- und Planungsrecht sowie Förderungsvoraussetzungen liefern eine Fülle von Ansätzen.

Insofern ist unser Einstieg in „Lebenswerte Städte“ unter den aktuellen politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen längst noch nicht „barrierefrei“. Hier gilt es, Barrieren im Recht, aber auch in so manchen Köpfen abzubauen.

### Fahrgeld entrichten – oder vielleicht auch nicht?

Schon länger diskutiert und mit verschiedenen Modellen hinterlegt ist das sogenannte Bürgerticket. Dieses funktioniert ähnlich wie ein Semesterticket für Studierende, wird von allen Bürgern und Nutznießern in einer Stadt bezahlt und sollte sozial und familienkompatibel ausgestaltet sein. Mit diesem Geld würde der kommunale Anteil zur ÖPNV-Finanzierung bestritten werden. Die Bürger/innen einer Stadt oder einer Region können dafür ihren ÖPNV ohne ein zusätzliches Ticket nutzen.

Ein solches Bürgerticket hätte viele Vorteile: Kunden müssten sich nicht mehr um die Bezahlung kümmern, Kommunen hätten eine gesicherte Einnahme, die sie zweckgebunden für den ÖPNV ausgeben könnten, das

Angebot des ÖPNV könnte sicher betrieben und wahrscheinlich sogar ausgebaut werden, der ÖV erhielte eine positive Aufmerksamkeit und Imagewirkung und als echtes „Bürgerticket“ ausgebaut besteht die Chance, neue Beteiligungs- und Entscheidungsformen sowie -strukturen über die Verwendung des Geldes der Bürger/innen für ihren ÖPNV zu installieren.

Ein Experiment „Bürgerticket“ wäre geradezu ein Paradebeispiel für ein zivilgesellschaftliches Projekt als Baustein der urbanen Transformationsaufgabe hin zu einer nachhaltigen Stadt. Denn das, was die einen als Gefahr sehen, nämlich dass die ÖV-Kapazitäten wegen der erwartbar ansteigenden Nachfrage nicht ausreichen könnten, ist ja gerade das, was wir für den Umbau der Städte brauchen: mehr ÖPNV und weniger Autoverkehr.

### Beobachtungen unterwegs machen

Wenn wir auf unserer kleinen Reise entspannt aus dem Fenster schauen, sehen wir die vielen Fahrradfahrer/innen, die uns begegnen, teils im Konflikt, teils in sozialer Eintracht mit den Fußgänger/innen.

Auch kreuzen wir auf unserer Fahrt bestimmt den ein oder anderen urbanen Radschnellweg und beobachten, wie diese Kreuzungsvorgänge sicher gestaltet sind und gleichzeitig den Anforderungen sowohl des Radverkehrs als auch des ÖPNV gerecht werden.

Vielleicht stellen wir unterwegs auch fest, dass uns autonome Fahrzeuge begegnen oder gar, dass unser öffentliches Verkehrsmittel, in dem wir sitzen, völlig selbständig fährt. Säßen wir jetzt in einem Bus, wäre das schon sehr befremdlich. Vielleicht sitzen wir aber auch in einer urbanen Seilbahn – darin wäre das

fahrerlose, elektrisch betriebene Fahren völlig normal.

### Ankommen und das Ziel der nächsten Reise festlegen

Hier endet nun unsere Reise durch das Kongressprogramm. Am Lebens(t)raum Straße sind wir allerdings noch lange nicht angekommen. Dafür brauchen wir noch viele BUVKOs. Machen wir uns in zwei Jahren also auf nach Darmstadt!

#### Impressum:

UMKEHR e.V., Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

FUSS e.V., Fachverband Fußverkehr Deutschland  
Exerzierstr. 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

#### Bildnachweis:

Seite 1, Spalte 1: Stefan Güldenring - Seite 1, Spalte 2: Green City, Maximilian Schmid - Seite 2: FUSS e.V., Bernd Herzog-Schlagk - Seite 3: Michael Fielitz/flickr.com - Seite 4: Torsten Belter

#### Texte und Redaktion:

Ulrike Reutter, Stefan Lieb

#### Layout-Konzept:

neuWerk, Weyhe

#### Layout:

Frank Biermann

#### Druck:

Senser Druck, Augsburg

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



## Lebens(t)raum Straße – ökologisch und sozial

„Die Rückeroberung der Straße“ – ein Rückblick auf den 21. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongress (BUVKO) vom 10. bis zum 12. März 2017 in Wuppertal als Reise mit dem öffentlichen Verkehr durch den Lebensraum Straße.

### Der Weg zur Haltestelle: selbstverständlich zu Fuß

Vor einer Reise mit dem ÖPNV ist es sinnvoll, sich im Kopf einen Plan über den bevorstehenden Weg zurechtzulegen. Am einfachsten wäre es, wenn wir uns keine Gedanken über Abfahrtszeiten und Verspätungen, über Routen, Anschlussmöglichkeiten, Bezahlung, usw. machen müssen, weil das Angebot so großartig ist, dass wir, ohne viel nachzudenken, losgehen können. Da uns die Wirklichkeit diese Situation aber nur in sehr wenigen Städten bietet, müssen wir uns mit der Zukunft, also sowohl der unmittelbaren Zukunft auf dem Weg, als auch mit der Zukunft der Städte auseinandersetzen.

Und da wartet – wie Uwe Schneidewind in seinem Vortrag zu Beginn des Kongresses lebendig und anschaulich vorgeführt hat – eine gewaltige urba-



Nordbahntrasse in Wuppertal

## BUVKO 2017 Ergebnisse

21. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress



ne Transformationsaufgabe hin zu einer nachhaltigen Stadt auf uns. Seine Analyse und seine Vision eines Faktors 10 bei der Mobilität bedeuten, dass von 45 Millionen Pkw in Deutschland nur noch 4,5 Millionen übrig blieben. Und diese können dann ruhig elektrisch mit Ökostrom angetrieben werden, sie können gerne automatisiert, völlig autonom oder ganz klassisch gefahren werden – entscheidend ist, dass der Faktor 10 angegangen wird.

Diese Zahl bedeutet auch, dass sich die Anteile an den Wegen mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes deutlich erhöhen müssen: Die 10 Leitlinien zur Verkehrswende in Wuppertal „Von einer Autostadt zu einer Stadt des Umweltverbundes“, die das Wuppertal Institut im letzten Jahr veröffentlicht hat, gehen z.B. für Wuppertal von einer Steigerung des Radverkehrsanteils von heute 1,5 % auf kaum vorstellbare 10 % in der Zukunft aus.

Diese notwendigen 10 % Radverkehrsanteil, deren Qualität man heute bereits auf der Wuppertaler Nordbahntrasse erleben kann, sind entscheidend für die Rückgewinnung des Lebensraums Straße für mehr Lebens-

### Grußwort

Der 21. BUVKO hat sich in diesem Jahr in Wuppertal mit dem „Lebens(t)raum Straße“ auseinandergesetzt. Ein hochaktuelles Thema, bei dem es um Mobilität und Lebensqualität in unseren Städten geht.

Die meisten Menschen sind mal zu Fuß, mal mit dem Rad, mal mit dem Öffentlichen Verkehr und mal mit dem Auto unterwegs. Aber alle Menschen brauchen saubere Luft, weniger Lärm und mehr Sicherheit auf den Straßen. Der BUVKO hat spannende Diskussionen und neue Erkenntnisse hervorgebracht und damit wichtige Impulse für eine faire und sichere Mobilität in unseren Städten gegeben.

*Barbara Hendricks*

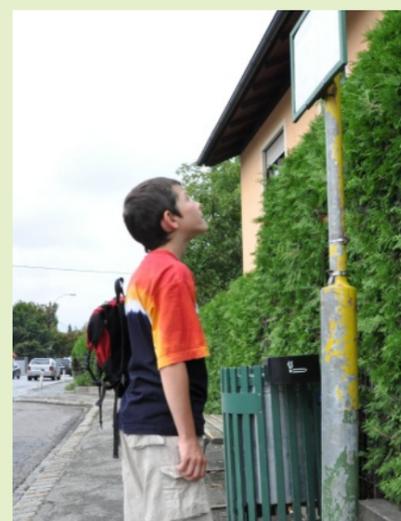
Dr. Barbara Hendricks  
Bundesministerin für Umwelt,  
Naturschutz, Bau und  
Reaktorsicherheit

Der 21. BUVKO wurde durch das Bundesumweltministerium und das Umweltbundesamt gefördert.



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz,  
Bau und Reaktorsicherheit

**Umwelt  
Bundesamt**



## Bundesweiter Umwelt- und Verkehrs-Kongress BUVKO

Seit 1979 wird der BUVKO regelmäßig in wechselnden Städten von UMKEHR e.V., FUSS e.V. und örtlichen Initiativen organisiert, seit 2009 zusätzlich mit Universitäten kooperiert. 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.

Im März 2017 trafen sich rund 370 Wissenschaftler, Mitarbeiter/innen aus Verwaltungen, sowie Vertreter/innen von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen zum 21. BUVKO in Wuppertal. Die Teilnehmenden und Vortragenden diskutierten, wie der Lebens(t)raum Straße mit einem sozialeren und ökologischeren Verkehr in der Zukunft realisiert werden kann.

Weitere Informationen, Vortragsfolien, Fotos etc. finden Sie unter [www.buvko.de](http://www.buvko.de) › Ergebnisse. Wenn Sie an den vorherigen Kongresse interessiert sind, gehen Sie bitte zu [www.buvko.de](http://www.buvko.de) › Rückblick.

Wir danken der Bergischen Universität Wuppertal, dem Fachzentrum Verkehr, dem Forum Mensch und Verkehr der SRL, dem Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie, dem Zukunftsnetz Mobilität NRW sowie den Verbänden ADFC Wuppertal/ Solingen, autofrei leben!, VCD NRW und der Wuppertalbewegung für die gute Zusammenarbeit beim 21. BUVKO!

Der 22. BUVKO findet voraussichtlich vom 15.-17. März 2019 an und mit der Hochschule Darmstadt sowie in Kooperation mit weiteren Institutionen und Verbänden vor Ort statt.

qualität. Die Nordbahntrasse symbolisiert aber noch etwas: die Wirkkraft von Bildern, von Vorbildern, von Modellprojekten und Experimenten. Getragen wird der Prozess von einem breiten zivilgesellschaftlichen Engagement. Die Podiumsdiskussion, die Exkursionen und die gut besuchten Netzwerktreffen haben veranschaulicht, dass dieses Engagement zum Teil schon über 40 Jahre Bestand hat – so lange, wie es den BUVKO (früher BIVKO) bereits gibt kontinuierlich und unermüdetlich alle zwei Jahre.

### Strategisch zum nächsten Ziel

Machen wir uns jetzt aber wirklich auf den Weg zur Haltestelle. Und dieser Weg wird meistens, wie Werner Brög uns eingangs eindrücklich dargelegt hat, mit dem hauptsächlich vernachlässigten Verkehrsmittel zurückgelegt: nämlich zu Fuß. Die Erkenntnis, dass zu Fuß gehende Menschen, aber auch die Infrastruktur – also Breite, Ausstattung, Barriere- und Konfliktfreiheit bis hin zum Belag von Fußwegen –, dass ein engmaschiges und sicheres Fußwegenetz, dass all dies die Grundvoraussetzung für den Lebens(t)raum Straße ist, ist mindestens so alt wie der BUVKO selbst. Und wieder einmal mehr unterstreicht dieser BUVKO mit insgesamt 20 Arbeitsgruppen die Bedeutung des Fußverkehrs auf dem Weg dieser gewaltigen urbanen Transformationsaufgabe hin zu einer nachhaltigen Stadt. Dieser Weg ist nämlich nicht allein durch Digitalisierung, Elektrifizierung, Technisierung, mit Apps und Sharing-Economy, mit selbstfahrenden Fahrzeugen, Home-Shopping und Lieferdrohnen zu beschreiten.

Aus diesem Grund kommt es gerade bei der Planung von Straßenräumen, bei der Gestaltung der Zuwege zu Haltestel-

len, stadtweiten Fußwegenetzen, die auch Treppen und Gässchen umfassen, detailreich und abwechslungsreich sein sollen, darauf an, die Fußgänger/innen als „urbane Agenten des Klimaschutzes“ in den Mittelpunkt der Planung zu stellen.



Kommunale Fußverkehrsstrategien, die es bislang erst sehr vereinzelt gibt, oder gar eine nationale Fußverkehrsstrategie – analog zum Nationalen Radverkehrsplan – wären hier ein politisches Signal!

Der Bund könnte so über Gesetze und Regelwerke, über eine fußverkehrsorientierte Förderung sowie Koordination und Kommunikation ein Zeichen „von oben“ setzen und müsste dieses natürlich auch mit Geld hinterlegen.

Mit dieser Strategie könnten gemeinsame Projekt- und Forschungsvorhaben in Kooperation von Praxis und Wissenschaft gefördert werden. Eine solche nationale Fußverkehrsstrategie wäre ein hervorragender Baustein für die Verkehrswende und für eine integrierte Planungsphilosophie des Fußverkehrs.

Damit sind wir an der Haltestelle angekommen und können nun einsteigen.

### Der Einstieg: barrierefrei!

Die Haltestelle sollte – als Teil des Lebensraums Straße – selbstbewusst als Teil des Umweltverbundes bei der städtebaulichen Gestaltung berück-

sichtigt werden. Dazu ist es notwendig, dass der Platz, den die Haltestelle benötigt, nicht zu Lasten des Fuß- oder Radverkehrs geht, sondern zu Lasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Dort, wo es sich vom ÖV-Netz, von der Nachfrage der Kunden und der städtebaulichen Struktur her anbietet, sollten die Haltestellen zu Mobilstationen oder Umweltverbund-Verknüpfungspunkten erweitert werden.

Nicht nur auf Haupt-, sondern auch in Wohnstraßen konkurriert der ÖPNV mit seinem Flächenanspruch häufig mit dem fahrenden und ruhenden MIV. Gerade in einer Stadt wie Wuppertal mit



ihrer Topografie, ihren engen Wohnstraßen, Bestandsquartieren und Gewerbegebieten, mit einer insbesondere in diesen Quartieren besonders niedrigen Pkw-Quote und einer Bevölkerungsstruktur, für die der ÖPNV und der Fußverkehr die Hauptfortbewegungsmittel sind, ist es ein großes Problem für die Bewohner/innen, wenn der ÖPNV wegen der zugedachten Straßenräume dort nicht hinein oder am Rand entlang fahren kann.

Hier können Ansätze des Mobilitätsmanagements – sowohl des wohnungsbezogenen als auch des betrieblichen –, das sich traut, auch Parkraumbewirtschaftung und Parkplatzrückbau als effektive Push-Maßnahme zu integrieren, helfen. Dass auch dies nicht immer konfliktfrei ist, zeigen Beispiele aus der Praxis.

### Mehr in "mobilogisch!"

Die ausführliche Nachbereitung des 21. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 2/17 und 3/17 der Zeitschrift mobilogisch!. Bestellung: [abo@mobilogisch.de](mailto: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](http://www.mobilogisch.de).

Jedoch können bei frühzeitiger und ernsthafter Einbeziehung der Bewohner/innen oftmals Kompromisse und Lösungen gefunden werden, die zu Beginn des Planungsprozesses noch nicht absehbar waren.

### Mit Recht vorangehen

Der Einstieg in das öffentliche Verkehrsmittel soll nun also barrierefrei erfolgen. Dafür hat sich eine wichtige Rahmenbedingung – nämlich das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) – vor einigen Jahren geändert. Das ist positiv! Nötig ist aber auch ein Finanzierungsprogramm pro ÖPNV von Bund und Ländern speziell für die Kommunen, die das selbst meistens nicht stemmen können.

Nun kann dem entgegenhalten werden, dass es stets einfach ist, nach finanziellen Förderprogrammen zu rufen: erst für die Fußverkehrsförderung, jetzt für die Barrierefreiheit, für den Fahrradverkehr, für Mobilitätsmanagement, für integrierte Planungsansätze und für den ÖPNV sowieso. Und dem muss man entgegen: Ja. Genau dafür soll der Staat Steuergelder einsetzen, denn nur damit haben wir eine Chance, die notwendige vollständige Dekarbonisierung im Verkehr bis 2050 zu erreichen. Das Thema „Barrierefreiheit in der Nahverkehrsplanung“ ist

### Unterstützen Sie den Mobilitätswandel!

UMKEHR e.V., das Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt, sowie FUSS e.V., der Fachverband Fußverkehr Deutschland informieren und beraten Organisationen und Einzelpersonen zum umweltgerechten, sicheren Verkehr. Informationen über unsere gemeinsamen Vorhaben finden Sie unter [www.fuss-ev.de](http://www.fuss-ev.de) › Projekte.

Bitte nutzen Sie für Ihre Spende unsere unten genannten Konten. Spenden sind bis zu einem Anteil von 20% Ihres „Gesamt Betrags der Einkünfte“ steuerlich absetzbar. Sie erhalten automatisch eine Spendenbescheinigung von uns.

### Konten Postbank Berlin:

BIC: PBNKDEFF

UMKEHR e.V.: IBAN DE 81 10 01 00 10 03 31 97 81 02

FUSS e.V.: IBAN DE 74 10 01 00 10 02 26 26 51 06



### Werden Sie FUSS e.V. - Mitglied

Der Beitrag für ein Jahr beträgt 40 Euro, ermäßigt 30 Euro (inkl. Bezug der Vereinszeitschrift mobilogisch!).

übrigens auch ein gutes Beispiel dafür, wie sich die Änderung einer Rahmenbedingung – hier des PBefG – nach und nach in kommunaler Planung wiederfindet. Übertragen auf das Kongresssthema „Lebens(t)raum Stra-