Wirksam beteiligen – aber wie?

Warum ist es sinnvoll und problematisch zugleich, Bürger:innen beteiligen zu wollen? Welche Beteiligungsformate sind am wirksamsten? Und wie lassen sich vulnerable Gruppen angemessen beteiligen?

Warum Beteiligung?

Beteiligung ist aus der heutigen Verkehrsplanung nicht mehr wegzudenken – zu Recht. Die Menschen vor Ort kennen die Situation am besten und sie sind es, die mit dem Ergebnis der Planung leben müssen. Beteiligung sorgt für Transparenz und Akzeptanz, sie stärkt die Demokratie und erhöht die Projektqualität – insofern die Beteiligung eine hohe Wirksamkeit aufweist. Denn Beteiligung ohne Wirkung ist einfach nur eine Infoveranstaltung.

Was bedeutet Wirksamkeit?

Dennoch ist auch im Fall einer "echten" Beteiligung die Wirksamkeit oft fraglich. Zunächst müssen sich alle über das Ziel einig sein. Denn ohne gemeinsames Ziel kann keine Wirkung ermittelt werden. Das gemeinsame Ziel kann zum Beispiel darin bestehen, eine Straße zu beruhigen und mehr Grün hineinzubringen. Die beteiligten Bürger:innen können dabei unterschiedliche Interessen haben - die einen wollen die Parkplätze bewahren, die anderen mehr Platz für ihre Kinder zum Spielen. Die Verwaltung muss diese Interessen gegeneinander abwägen und der Gemeinderat letztlich darüber entscheiden. Ursache und Wirkung verlaufen keineswegs linear, sondern bilden ein Geflecht komplexer Wechselwirkungen. Die Maßnahmen sollten deshalb durch eine Evaluation begleitet werden. Ursache und Wirkung werden damit sichtbar, können objektiver beurteilt und die Maßnahme notfalls an den richtigen Stellen korrigiert werden.

Wie erhöhen wir die Wirksamkeit von Beteiligung?

1. Offenlegen beabsichtigter Wirkungen und Diskussion der Ziele
2. Reflektieren und Analysieren
3. Auswahl der Methoden entsprechend den Zielen, Werten und Perspektiven

Bürger:innen schlüpfen in die Rolle von Verwaltung und Politik

Mit dem im Auftrag der Stadt Dresden entwickelten Mobil-O-Mat kann ermittelt werden, welche Mobilitätsmaßnahmen Menschen unter realistischen Rahmenbedingungen wählen. In einem digitalen Tool sind alle Maßnahmen mit Kosten hinterlegt und die Teilnehmenden planen mit vorhandenem Budget selbst. Das bildet Bewusstsein für Kompromisse bei beschränkten Ressourcen und erhöht die Akzeptanz von Maßnahmen. Man kann im Mobil-O-Mat übrigens nur für, nicht gegen etwas sein. Die Ergebnisse des Mobil-O-Mats können genutzt werden, um den Willen der Bevölkerung zu belegen – ein wertvolles Argument, um die Mobilitätswende politisch voranzutreiben.

Beteiligung durch Ausprobieren

Ein weiteres wirksames Beteiligungsformat ist das KAT-Tool vom Karlsruher Transformationszentrum für Nachhaltigkeit und Kulturwandel. Im Selbstexperiment können die Teilnehmenden nachhaltiges Handeln in den eigenen Alltag integrieren. Dieser Perspektivwechsel stärkt die Akzeptanz für Maßnahmen, erhöht das Verständnis für andere Sicht- und Lebensweisen und hilft, eingefahrene Routinen zu verlassen, um vom Wissen zum Handeln zu kommen.

Beteiligung - Trotz vieler Herausforderungen ein wichtiges Instrument

Bürger:innen-Beteiligung muss ausgeweitet werden. Eines der wirksamsten Beteiligungsformate sind geloste Bürger:innen-Räte. Sie aktivieren stille Mehrheiten und beziehen alle Gruppen ein. Ihre Wirksamkeit entfalten sie jedoch nur, wenn die Kommunalpolitik deren Vorschläge aufgreift und beschließt.

Die Stadt selbst planen mit dem Mobil-O-Mat

Impressum:
UMKEHR e. V.
Informations-und Beratungsbüro
für Verkehr und Umwelt
FUSS e. 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

fussverkehr.de
fussev_de
fuss-ev
@fussverkehr.bsky.social

Bildnachweis:
Seite 1: BlueGreenStreets 2.0 (2024)
Seite 2: N. Michalke
Seite 3: bgmr Landschaftsarchitekten
Seite 4: Landeshauptstadt Dresden

Texte und Redaktion:
Antje Heinrich, Verena König,
Roland Stimpel

Layout:
Irina Wetzel 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

BUVKO 2025 Ergebnisse

25. Bundesweiter Umwelt- und Verkehrskongress

„Gemeinsam cool bleiben – Auf dem Weg zum urbanen Wohlfühlklima"

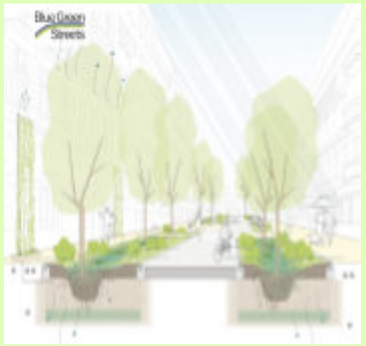
Unter diesem Motto erhalten Sie auf den folgenden vier Seiten einen Rückblick auf die Diskussionen und Ergebnisse des 25. Bundesweiten Umwelt- und Verkehrskongresses (BUVKO).

Ist die Zukunft unserer Städte blau-grün?

Die hohe Flächenversiegelung heizt Straßen und Plätze auf und führt mit zunehmenden Starkregenereignissen immer häufiger zu Überschwemmungen. Eine Möglichkeit dem entgegenzuwirken, ist blau-grüne Infrastruktur als Maßnahme zur Klimaanpassung. Was ist blau-grüne Infrastruktur, wie kann sie konkret im Straßenraum umgesetzt werden und welche Hürden gehen damit einher?

Multifunktionale Maßnahmen

Ein wichtiges Prinzip für die Planung des klimaresilienten Straßenraums ist die Multifunktionalität. Das bedeutet, dass Maßnahmen nicht nur einem Zweck dienen, sondern immer mehrere Aufgaben erfüllen sollten. Dazu gehören beispielsweise optimierte Baumstandorte, die als Überflutungsvorsorge wichtig sind und zugleich die Wasserversorgung bei Trockenheit sicherstellen. Zudem sind die Wasserspeicherung und Verdunstung zu bedenken, zum Beispiel, indem Bäume in eine Versickerungsmulde gepflanzt werden. Hierfür braucht es Platz, welcher mitunter durch die Wegnahme von Kfz-Stellplätzen gewonnen werden kann. Die Konkurrenz um das Regenwasser in der Stadt im Klimawandel wird zunehmen. Deswegen muss Regenwasserbewirtschaftung, Hitze- und Dürrevorsorge zusammengedacht werden.



Schwammstadt: aus Grau mach Grün

Eine systemische Aufgabe

Die Schwammstadt kann nur Wirklichkeit werden, wenn die vielen beteiligten Sektoren gut zusammenarbeiten und ihre Planungen immer wieder aufeinander abstimmen. Eine große Herausforderung ist beispielsweise, dass der Untergrund durch Kabel, Leitungen und Rohre bereits stark beansprucht ist. Damit blau-grüne Infrastruktur integriert werden kann, müssen:

- Normen und Regelwerke angepasst werden (z. B. zu Mindestabständen zwischen Leitungen und Baumwurzeln)
- Untergrund und Oberfläche gemeinsam geplant werden,
- die Ressourcenkonkurrenz im Untergrund neu geregelt werden

Die Umsetzung der resilienten Schwammstadt braucht:

- Strategien der Multicodierung (mehrfach genutzte Flächen),
- rechtliche Grundlagen, etwa Anpassungen der Straßenverkehrsordnung oder der Regelungen zur Baulast,
- klare Zuständigkeiten und Koordination zwischen Planungsämtern, Versorgern und politischen Entscheidungsträgern.

Fazit: Die Zukunft unserer Städte kann blau-grün sein – wenn Klimaanpassung als Querschnittsaufgabe verstanden, gesetzlich verankert und systemisch umgesetzt wird.

Grußwort

Zum 25. Mal tagte der Bundesweite Umwelt- und Verkehrskongress und feiert damit Jubiläum. Das Motto "Gemeinsam cool bleiben – Auf dem Weg zum urbanen Wohlfühlklima" adressiert eine der drängendsten Herausforderungen: Wie können wir in engen urbanen Räumen gut zusammenleben und die Anpassung an den Klimawandel vollziehen? Wie Mobilität organisieren, damit alle umweltfreundlich, bequem und sicher unterwegs sind?

Der BUVKO gibt Lösungsansätzen Schwung und vielen Menschen Motivation, sich für die Umwelt und eine nachhaltige Mobilität zu engagieren.

Martin Schmied
Umweltbundesamt
Leiter Fachbereich I „Umweltplanung und Nachhaltigkeitsstrategien"

Bundesministerium
für Umwelt, Klimaschutz, Naturschutz
und nukleare Sicherheit

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 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 25. BUVKO fand unter dem Motto "Gemeinsam cool bleiben – Auf dem Weg zum urbanen Wohlfühlklima" vom 28. – 30. März 2025 in Karlsruhe an der Messe statt. Es referierten und diskutierten rund 300 Wissenschaftler:innen, Mitarbeiter:innen aus Verwaltungen, sowie Vertreter:innen von Verbänden, Parteien und Umweltinitiativen.

Weitere Informationen und Vortragsfolien finden Sie unter www.buvko.de › Rückblick › Karlsruhe

Informationen zu den vorherigen Kongressen finden Sie auf www.buvko.de

Wir danken der Hochschule Karlsruhe und dem Baden-Württembergischen Institut für nachhaltige Mobilität, der Vereinigung für Stadt-, Regional- und Landesplanung SRL, autofrei leben!, JuMo – Junge Menschen und Mobilität, den Ortsgruppen von ADFC und VCD, dem Fuß- und Radentscheid Karlsruhe, dem BUND Baden-Württemberg, den Kiezblocks Karlsruhe Fridays for Future Karlsruhe sowie den Zeitschriften Alternative Kommunalpolitik und den Umweltbriefen für die gute Zusammenarbeit beim 25. BUVKO!
Der 26. BUVKO findet voraussichtlich im Frühjahr 2027 an und mit der Hochschule RheinMain in Kooperation mit weiteren Organisationen in Wiesbaden statt.

Mit Überzeugungskraft und Spaß die Mobilitätswende beflügeln!

Wie begeistern wir Menschen für eine neue Mobilität und erzeugen Veränderung? Zivilgesellschaftliche Initiativen stehen trotz unterschiedlichster Projekte immer wieder vor ähnlichen Herausforderungen. Sei es, um Mitwirkende zu gewinnen, die Bevölkerung einzubinden, bei der Zusammenarbeit mit Verwaltungen oder innerhalb der Bürgerinitiative selbst. Das „Was", das Wissen und die Maßnahmen für ein Wohlfühlklima in Stadt und Land sind bekannt. Integrierte, verkehrsmittelübergreifende Konzepte liegen startklar auf dem Tisch. Doch damit sie ihre Wirkung für den Klimaschutz und für die Menschen vor Ort tatsächlich entfalten können, machen oftmals die weichen, überfachlichen „Skills" den entscheidenden Unterschied.

Das Baden-Württemberg Institut für Nachhaltige Mobilität fokussierte mit den erstmals beim BUVKO angebotenen Empowerment-Workshops gezielt die persönlichen Fähigkeiten und Perspektivwechsel, um die Teilnehmenden für die Verwirklichung ihrer Ideen zu stärken. In einem Spontantheater ging es mit Konfrontationen, wie „Sie sind ein Versager! Die Planung ist sinnlos!", im überraschenden Format gleich richtig zur Sache. Die Teilnehmenden schlüpften selbst in unterschiedliche Rollen und erfuhren so am lebendigen Beispiel Ansätze zur Konfliktlösung und gezielten Steuerung der Diskussion.

Das Mini-Coaching zur Kommunikation und Good-Practice-Beispiele – u.a. von temporären verkehrlichen Anpassungen und Pop-up-Aktionen – unterstrichen einen zentralen Erfolgsfaktor der Mobilitätswende: Die Vorteile müssen greifbar sein. Nicht die Maßnahme selbst (Fahrradstraße, Verkehrsberuhigung, Begrünung etc.) ist entscheidend, sondern was sie für die Betroffenen bewirken soll, wozu wir es tun: Für mehr Lebensqualität, mehr „Miteinander-Lebensräume" vor der eigenen Tür, in der Nachbarschaft, in Stadt und Land. Und dann eben noch für eine neue Mobilitätskultur, die umwelt- und klimaverträglich, sozial, bezahlbar sowie wirtschaftlich und leistungsmäßig effizient ist.

Und auch, wenn die Gegenseite der Veränderung oft die lauteste ist: Die grundsätzlich Interessierten, die unentschlossene Mitte ist es, die Projekte und Themen in die Realität bringt. Ein gemeinsames Ziel, ein personalisierbarer Nutzen und eine hohe Transparenz fördern Vertrauen und Verständnis – das gilt ebenso in der Zusammenarbeit mit Politik, Verwaltungen und Unternehmen. Die Mobilitätspakte Baden-Württemberg sind ein erfolgreiches Beispiel.

Lasst uns also viel mehr durch positiv-emotionale Ansätze den „Zwang" zum Klimaschutz in ein „Wollen" für lebenswerten Städte und Kommunen verwandeln!

Mobilitätswende: Die Vorteile müssen greifbar sein

Entsiegelung - inklusiv und ökologisch

Entsiegelung trifft Barrierefreiheit

Wie viel versiegelte Wegefläche muss sein? Worauf muss man bei wassergebundenen Oberflächen achten? Welche Alternativen gibt es zu voll versiegelten Flächen im Hinblick auf Barrierefreiheit? Die Diskussion über barrierearme Städte im Kontext von Entsiegelung ist vielschichtig – doch sie kann gelingen, wenn verschiedene Perspektiven gleichwertig eingebracht werden.

Eine Stadt für alle – Anforderungen an barrierearme Planung

Zentrales Anliegen ist die selbstbestimmte Nutzung öffentlicher Räume. Das betrifft Menschen mit Sehbehinderung ebenso wie mit Mobilitätseinschränkungen – etwa Nutzer:innen von Rollatoren, Gehhilfen oder Rollstühlen. Für diese Gruppen gilt:

- Gehwegbreiten von mindestens 1,80 m sind keine Luxusforderung, sondern notwendige Voraussetzung.
- Taktile Orientierungshilfen leiten sehbehinderte Menschen – müssen aber so integriert werden, dass sie keine Stolperfallen für andere darstellen.
- Schnelle, aber relativ geräuscharme Fahrzeuge wie E-Autos, E-Roller und E-Bikes sowie schwierige Beläge oder steile Rampen mindern die Barrierefreiheit.

Barrierefreiheit bedeutet also nicht, bloß einen einheitlichen Standard durchzusetzen – sondern verschiedene Anforderungen zusammenzudenken.

Entsiegeln, aber wie? Oberflächen und andere Herausforderungen

Wassergebundene Oberflächen, Hackschnitzel auf Spielplätzen oder Baumscheibenbepflanzungen: Was ökologisch sinnvoll ist, kann für die Barrierefreiheit problematisch werden – wenn zum Beispiel Rollatoren einsinken oder Blinde keine klaren Grenzen ertasten können. Deswegen braucht es nicht nur technisches Know-how, sondern auch Erfahrung aus dem Alltag der Betroffenen. Und: Sickermulden und Grünflächen müssen sicher gestaltet werden, ohne Menschen mit Hilfsmitteln auszuschließen.

Eine gemeinsame Botschaft: Klimaresilienz und Barrierefreiheit gehören zusammen

Barrierefreiheit, Sicherheit und Komfort schließen sich nicht aus – sie bedingen sich. Und sie müssen von Anfang an mitgedacht werden. Denn eine Stadt, die inklusiv geplant ist, ist auch resilienter – nicht nur im ökologischen, sondern auch im sozialen Sinne.

Fazit: Entsiegelung inklusiv denken – dann gewinnt die ganze Stadt

Barrierefreiheit ist kein Widerspruch zur ökologischen Stadtentwicklung – sondern ihre Voraussetzung. Durch gemeinsames Lernen, Austausch und Beteiligung können tragfähige Lösungen entstehen. Stadtplanung kann auf diese Weise deutlich partizipativer und inklusiver gestaltet werden.

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 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: PBNKDEFF

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

FUSS e.V.
IBAN DE74 1001 0010 0226 2651 06

Umkehr e.V. – Informations- und Beratungsbüro für Verkehr und Umwelt

Fachverband Fußverkehr Deutschland

Werden Sie FUSS e.V. - Mitglied
Der Beitrag für ein Jahr beträgt 60 Euro, ermäßigt 30 Euro. Die Schnupper-Mitgliedschaft für 12 Euro ist auf ein Jahr beschränkt (inkl. Bezug der Vereinszeitschrift MobiLogisch).

Mehr in MobiLogisch

Die ausführliche Nachbereitung des 25. BUVKO erfolgt in den Ausgaben 2/25 und 3/25 der Zeitschrift MobiLogisch. Bestellung: abo@mobilogisch.de, MobiLogisch – Für eine nachhaltig bewegte Welt erscheint viermal im Jahr. Ein Abonnement mit z.B. fünf Ausgaben kostet 30 Euro.

Weitere Informationen unter www.mobilogisch.de