



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Bundesamt für Strassen**  
**Office fédéral des routes**  
**Ufficio federale delle Strade**

# Partizipation in Verkehrsprojekten

**La participation dans les projets de transports**

**Participation in Transport Projects**

**INFRAS**  
**Markus Maibach**  
**Nicola Kugelmeier**  
**Roman Frick**

**ecoptima ag**  
**Marco Rupp**  
**Francesca Foletti**

**kcw GmbH**  
**Diana Runge**  
**Lukas Foljanty**

**Forschungsprojekt SVI 2004/005 auf Antrag der Schweizerischen  
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)**

Der Inhalt dieses Berichtes verpflichtet nur den (die) vom Bundesamt für Strassen unterstützten Autor(en). Dies gilt nicht für das Formular 3 "Projektabschluss", welches die Meinung der Begleitkommission darstellt und deshalb nur diese verpflichtet.

Bezug: Schweizerischer Verband der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS)

Le contenu de ce rapport n'engage que les auteurs ayant obtenu l'appui de l'Office fédéral des routes. Cela ne s'applique pas au formulaire 3 « Clôture du projet », qui représente l'avis de la commission de suivi et qui n'engage que cette dernière.

Diffusion : Association suisse des professionnels de la route et des transports (VSS)

La responsabilità per il contenuto di questo rapporto spetta unicamente agli autori sostenuti dall'Ufficio federale delle strade. Tale indicazione non si applica al modulo 3 "conclusione del progetto", che esprime l'opinione della commissione d'accompagnamento e di cui risponde solo quest'ultima.

Ordinazione: Associazione svizzera dei professionisti della strada e dei trasporti (VSS)

The content of this report engages only the author(s) supported by the Federal Roads Office. This does not apply to Form 3 'Project Conclusion' which presents the view of the monitoring committee.

Distribution: Swiss Association of Road and Transportation Experts (VSS)



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

**Bundesamt für Strassen**  
**Office fédéral des routes**  
**Ufficio federale delle Strade**

# Partizipation in Verkehrsprojekten

**La participation dans les projets de transports**

**Participation in Transport Projects**

**INFRAS**  
**Markus Maibach**  
**Nicola Kugelmeier**  
**Roman Frick**

**ecoptima ag**  
**Marco Rupp**  
**Francesca Foletti**

**kcw GmbH**  
**Diana Runge**  
**Lukas Foljanty**

**Forschungsprojekt SVI 2004/005 auf Antrag der Schweizerischen  
Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)**

# Impressum

## **Forschungsstelle und Projektteam**

### **Projektleitung**

Markus Maibach (INFRAS)

### **Mitglieder**

Nicola Kugelmeier (INFRAS)

Roman Frick (INFRAS)

Marco Rupp (ecoptima ag)

Francesca Foletti (ecoptima ag)

Diana Runge (kcw GmbH)

Lukas Foljanty (kcw GmbH)

## **Begleitkommission**

### **Präsident**

Ueli Weber (Tiefbauamt des Kantons Bern)

### **Mitglieder**

Hannes Schneebeli (Verkehrsbetriebe Glattal AG)

Rachel Picard (Verkehrsteiner)

Stephan Kritzingler (Prognos AG)

Erwin Wieland (ASTRA)

Andreas Schneider (Hochschule Rapperswil)

Marino Sansoni (LP Ingenieure AG)

## **Antragsteller**

Vereinigung Schweizerische Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten (SVI)

## **Bezugsquelle**

Das Dokument kann kostenlos von <http://www.mobilityplatform.ch> heruntergeladen werden.

# Inhaltsverzeichnis

<b>Impressum</b> .....	<b>4</b>
<b>Zusammenfassung</b> .....	<b>7</b>
<b>Résumé</b> .....	<b>11</b>
<b>Summary</b> .....	<b>15</b>
<b>1 Einleitung</b> .....	<b>19</b>
<b>2 Metaanalyse: Abgrenzung und Methodik</b> .....	<b>22</b>
2.1 Definition Partizipationsbegriff .....	22
2.2 Rechtliche Vorgaben .....	22
2.3 Strukturierung .....	24
2.4 Inhaltliche Abgrenzung .....	28
2.5 Methodik Metaanalyse .....	28
<b>3 Auswertung vorliegender Handbücher</b> .....	<b>31</b>
3.1 Übersicht .....	31
3.2 Inhaltliche Auswertung .....	34
3.2.1 Grundsätze der Partizipation .....	34
3.2.2 Erfolgsfaktoren .....	35
3.2.3 Grenzen .....	40
3.3 Auswertung der Produkte .....	42
<b>4 Metaanalyse CH-Fallbeispiele</b> .....	<b>43</b>
4.1 Strukturierung der Fallbeispiele .....	43
4.1.1 Einleitung .....	43
4.1.2 Themenfelder .....	43
4.1.3 Akteure und Betroffenheit .....	45
4.1.4 Phasen, Ansätze und Instrumente .....	47
4.2 Wichtige Einflussfaktoren .....	51
4.3 Good Practice .....	51
4.4 Zu vermeiden .....	53
4.5 Erfolgsfaktoren .....	54
<b>5 Auswertung ausländische Praxis</b> .....	<b>57</b>
5.1 Einführung .....	57
5.2 Stand der Bürgerbeteiligung in Deutschland .....	58
5.3 Fallstudienbetrachtung .....	60
5.3.1 Überblick .....	60
5.3.2 Erfolgsfaktoren .....	61
5.4 Exkurs E-Partizipation .....	63
<b>6 Stakeholder – Befragung</b> .....	<b>66</b>
6.1 Ziel, Vorgehen und Fragebogen .....	66
6.2 Resultate .....	66
6.2.1 Funktion und eigene Erfahrungen .....	66
6.2.2 Fokus .....	71
6.2.3 Handbuch .....	73
6.3 Folgerungen aus der Befragung .....	75
<b>Anhänge</b> .....	<b>77</b>
<b>Literaturverzeichnis</b> .....	<b>159</b>

<b>Projektabschluss .....</b>	<b>163</b>
<b>Verzeichnis der Berichte der Forschung im Strassenwesen.....</b>	<b>166</b>
<b>SVI Publikationsliste.....</b>	<b>179</b>

# Zusammenfassung

## Einbezug der Öffentlichkeit als Teil des Planungsprozesses

Verkehrsprojekte sind komplex und benötigen eine gute Abstimmung. Dazu sind umsichtig geführte Prozesse ein zentraler Erfolgsfaktor. Die Partizipation der verschiedenen Akteure, vor allem auch der Einbezug der Bevölkerung, muss deshalb ein integraler Bestandteil der Planung und Projektierung sein. Partizipation schafft Transparenz, sensibilisiert und erhöht die Identität und Akzeptanz. Partizipation ist Mehrweg-Kommunikation zwischen den Akteuren der Verwaltung und Politik und der Öffentlichkeit (v.a. Anrainer, lokale Bevölkerung, Interessensgruppen und Wirtschaft) und kann verschiedene Formen aufweisen: Information, Konsultation und Kooperation. Partizipation ist in der Regel den formalen Verfahren (v.a. Vernehmlassungsverfahren, Auflageverfahren, Referenden) vorgeschaltet und hilft, diese zu beschleunigen und zu verbessern.

## Grundlage für Handbuch für die Praxis

Der vorliegende Forschungsbericht beruht auf einer umfassenden Auswertung der vorhandenen theoretischen und praktischen Literatur (u.a. diverse existierende Handbücher) und einer Analyse von repräsentativen Fallbeispielen in der Schweiz und im Ausland. Eine standardisierte Umfrage bei den Akteuren der Verkehrs- und Raumplanung rundet diese Analyse ab. Die Erkenntnisse sind in ein parallel erarbeitetes Handbuch eingeflossen (INFRAS, ecoptima, KCW 2014).

## Klare Regeln und Grundsätze

Partizipation fundiert auf den demokratischen Prinzipien und bezieht die Beteiligten nach klaren Regeln und Grundsätzen frühzeitig in die Konkretisierung von Verkehrsprojekten ein. Ein guter Prozess zeichnet sich dadurch aus, dass alle Beteiligten gleich ernst genommen werden und dass die Rechte und Pflichten und vor allem die Entscheidungsspielräume klar definiert sind. Ergebnisoffenheit und Transparenz stellen eine zentrale Bedingung dar. Nur so können Missverständnisse und Enttäuschungen während des Prozesses vermieden werden.

Der Einbezug der Öffentlichkeit ist in allen Phasen des Projektzyklus von Verkehrsvorhaben mitzudenken: Von den Zielen über die planerischen Festlegungen (z.B. Masterplan) bis hin zu den verschiedenen Konkretisierungsstufen (Vorprojekt, Bauprojekt) und den damit verbundenen Entscheiden. Je nach Projekttypen unterscheiden sich dabei die konkreten Phasen. Das Handbuch unterscheidet zwischen Projekten auf Kantons- und Gemeindestrassen, auf Autobahnen, für Schienenverkehr, für öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) Strasse und Planungen / Projekten im Bereich Verkehr-Raum. Daraus lassen sich grob drei typische Partizipationsinhalte ableiten:

1. **Kreativprozesse in frühen Projektphasen:** Partizipation für die Erarbeitung von Verkehrs- oder Masterplänen (z.B. regionale Netzgestaltung, Gestaltung von ganzen Quartieren oder Strassenzügen). Hier ist die Schnittstelle zu den raumplanerischen Inhalten von Bedeutung. Auf Gemeindeebene sind es oft Auseinandersetzungen mit Verkehrsberuhigungsmassnahmen.  
Ein gutes Beispiel dafür auf regionaler Ebene ist der Prozess bei der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft.
2. **Variantendialog:** Sukzessive Konkretisierung und Auswahl von Projektvarianten (z.B. Linienführungen). Oft spielt hier auch die Einbettung der Varianten (Umgang mit Entlastung und Belastung, Konkretisierung von flankierenden Massnahmen) eine wichtige Rolle.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitgremium und Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für den Stadttunnel in der Stadt Zug.

3. **Bundesverfahren Strasse und Schiene:** Umgang mit Behördendelegationen und Einbezug der Bevölkerung bei Nationalstrassenprojekten oder Bahnprojekten.  
Ein gutes Beispiel dafür ist der Mitwirkungs- und Informationsprozess für die Gesamterneuerung des Cityrings auf der A2 in Luzern.

#### **Vier Elemente des Partizipationsprozesses**

1. Analyse

Klare Schlüsselfragen im Vorfeld sind von grossem Nutzen für die Durchführung. Dazu sind die Notwendigkeit und die Ziele der Partizipation abzuklären sowie eine Analyse der verschiedenen Akteure und Interessen aufzubereiten. Häufig gibt es bei Verkehrsprojekten bereits eine längere Vorgeschichte, die auf die Ziele und das erwartete Ergebnis einen Einfluss haben kann.

2. Design

Festzulegen sind die Projektorganisation (Stellenwert der Politik und der Experten, abgestimmt auf die formalen Verfahren), die Auswahl und die Positionierung der Akteure (Stakeholder), die Partizipationsformen (z.B. Konsultation, Kooperation) und die Partizipationsinstrumente (z.B. offene Veranstaltungen, Workshops, E-Partizipation). Bei grösseren Prozessen empfiehlt sich eine externe Moderation und ein transparenter Austauschprozess zwischen den Fachexperten und der Bevölkerung. Zu klären sind auch die Kosten und mögliche Kostenbeteiligungen.

3. Durchführung

Zentral sind ein professioneller Ablauf, der das Interesse weckt und auch Anreize für eine aktive Mitwirkung schafft sowie eine klar definierte Informationspolitik (mit den Beteiligten, mit der breiteren Öffentlichkeit) mit gezieltem Einbezug der Presse. Zwischenentscheide helfen, den Entscheidungsprozess zu strukturieren und die Entscheidungsspielräume sukzessive zu fokussieren.

4. Problemmanagement

Partizipation weckt Ansprüche. Damit sie einen Lösungsbeitrag leisten kann, ist von Anfang an ein aktiver Umgang mit möglichen Schwierigkeiten und Herausforderungen notwendig. Relevant sind vor allem der Umgang mit einzelnen Akteuren (Einbindung, Widerstand), der Umgang mit (sich ändernden) Rahmenbedingungen, und vor allem die Herausforderung, sich mit einer Polarisierung und fehlender Konsensbereitschaft auseinanderzusetzen. Dabei sind aber auch die Grenzen der Partizipation zu berücksichtigen: Partizipation ist weder Selbstzweck noch Allheilmittel für die Konfliktlösung. Eine gute Partizipation kann zwar Entscheide vorbereiten und die Argumente mit einem guten Austausch zwischen Fachdiskurs und Haltungen der Bevölkerung und Interessenvertretungen aufbereiten. Am Schluss ist es aber immer die Aufgabe der Politik, aus einem Partizipationsprozess die richtigen – d.h. mehrheitsfähigen – Schlüsse zu ziehen.

#### **Erfolgsfaktoren**

Erfolgreiche Partizipation führt in erster Linie dazu, dass in einem vertrauenswürdigen Setting Fortschritte erzielt werden. Dabei ist festzuhalten, dass ein guter Prozess nicht zwingend zu einem Konsens führen muss. Das Scheitern eines Projekts kann auch Teil des Lernprozesses sein. Das Erarbeiten von Argumenten für ein qualifiziertes Verwerfen einer Variante ist oft mehr wert als (faule) Kompromisse, die nachher nicht mehrheitsfähig sind. Einer der grössten Fehler ist, dass Partizipation als Verschleierung missbraucht wird, um Widerstände zu brechen. Umgekehrt kann das ablehnende Lager den Partizipationsprozess auch als eigene Plattform missbrauchen. Deshalb braucht es eine

klare Führung und transparente Entscheide, die den Grad von Konsens und Dissens in den verschiedenen Etappen sichtbar machen.

Ebenfalls von grosser Bedeutung ist die Kontinuität. Oft besteht die Vorstellung, dass mit wenigen öffentlichen Veranstaltungen die Mitwirkung als «erledigt» betrachtet werden kann. Partizipation ist ein kontinuierlicher Prozess, den es langfristig zu planen gilt. Schlüsselfaktor ist dabei eine gute Kommunikationspolitik.

### **Praktische Erfahrungen für gute Abläufe**

Die Erkenntnisse aus den Fallbeispielen ergeben einen grossen Fundus für gute Abläufe bei einzelnen Verkehrsprojekten. Diese lassen sich nicht immer einfach übertragen und sind abhängig vom konkreten Vorhaben und der Projektphase. Die folgenden Punkte sind in der Analyse hervorgetreten und stehen selbstvertretend für viele weitere praktische Hinweise:

- Bei Kreativprozessen in einem Frühstadium von Verkehrsprojekten ist ein kooperativer Ansatz mit der breiten Öffentlichkeit sinnvoll und ermöglicht es, das gesamte Spektrum von Projektideen aufzunehmen und für den weiteren Prozess aufzubereiten. Dabei ist auch ein kreativer Austausch zwischen Expertenprozessen (z.B. mit Testplanungen) und der Bevölkerung denkbar. Dafür eignen sich öffentliche Workshops mit externer Moderation. Begehungen vor Ort sensibilisieren im konkreten Raum.
- Bei Variantendialogen ist eine mehrstufige Projektorganisation wichtig. Einem klar definierten Begleitgremium können hier spezielle Mitwirkungsrechte zugesprochen werden (z.B. auch das Recht, eigene Varianten einzubringen). Die Zwischenentscheide können im Rahmen von öffentlichen Veranstaltungen (Foren) zusätzlich mit der Bevölkerung diskutiert werden. Die Fachexperten haben die Aufgabe, die verschiedenen Vorschläge im Rahmen eines objektiven Beurteilungsverfahrens zu vertiefen und zu prüfen.
- Bei Bundesverfahren ist eine zusätzliche Ebene involviert. Eine zentrale Funktion nimmt die Behördendelegation ein, die – ähnlich wie das Begleitgremium in Variantendialogen – explizite Mitwirkungs- und Vorschlagsrechte aufweisen kann. Daneben haben die Erfahrungen gezeigt, dass Bundesprojekte dann auf gute Akzeptanz stossen, wenn die betroffenen Kantone, Regionen und Gemeinden in die Projektorganisation einbezogen werden. Wichtig ist auch, die lokale Bevölkerung z.B. im Rahmen von Veranstaltungen einzubeziehen.
- In einer ersten Phase ist eine saubere (auch selbstkritische) Aufbereitung der Ausgangslage zentral. Dafür eignen sich auch – von neutraler Seite durchgeführte – bilaterale Sondiergespräche mit den Interessenvertretenden bzw. Betroffenen. Bei Verkehrsprojekten, welche auch die Nutzungsplanung einbeziehen, spielt der Einbezug der potenziellen Investoren eine wichtige Rolle.
- Jede gute Partizipation braucht ein Gesicht. Im Zentrum steht dabei die politische Leitung. Die Herausforderung besteht für diese Leitung darin, bei den verschiedenen Veranstaltungen sichtbar zu sein ohne sich einzumischen und im richtigen Moment die notwendigen Entscheide zu treffen oder Leitplanken zu setzen. Dies ist Chance und Herausforderung für die politischen Entscheidungsträger zugleich.



## Résumé

### La participation du public comme partie intégrante du processus de planification

Les projets de transports sont des entreprises complexes, qui nécessitent une bonne coordination. La gestion avisée des processus est donc un facteur clé de succès. La participation des différents acteurs, notamment celle de la population, doit constituer une partie intégrante de la conception et de la planification des projets de transports. En effet, une démarche participative favorise la transparence, permet de sensibiliser aux objectifs, accroît l'acceptation et génère des repères identitaires. Par ailleurs, participation est synonyme de communication multilatérale, entre acteurs de l'administration publique, monde politique et public (riverains, population locale, groupes d'intérêt, économie, etc.). Cette communication peut prendre plusieurs formes (information, consultation, coopération). En règle générale, la phase participative précède les procédures formelles, notamment des procédures de consultation et de mise à l'enquête publique ainsi que des référendums, qu'elle permet d'accélérer et d'améliorer.

### Un manuel pratique dédié à la démarche participative

Le présent rapport de recherche repose sur le dépouillement exhaustif de la littérature spécialisée théorique et pratique (y compris des manuels existants) et sur l'analyse d'études de cas représentatives suisses et étrangères. Une enquête standardisée effectuée auprès des acteurs de la planification des transports et de l'aménagement du territoire complète cette analyse et concrétise les attentes des acteurs. Les conclusions de la recherche sont présentés dans un manuel practice élaboré en parallèle (INFRAS, eoptima, KCW 2014).

### Des règles et des principes clairs

La participation se base sur les principes démocratiques. Elle intègre les parties prenantes dans la concrétisation des projets de transports à un stade précoce, selon des règles et des principes clairs. Un processus de qualité présente les caractéristiques suivantes : toutes les parties prenantes ont le même poids ; les droits et les obligations et surtout la marge de décision sont clairement définis ; l'ouverture par rapport au résultat final et la transparence sont également des conditions centrales. Ce n'est que si ces conditions sont réunies qu'il est possible d'éviter des malentendus et des déceptions pendant le processus.

La participation du public doit être prise en compte dans toutes les phases du projet de transports, de la définition des objectifs aux différents niveaux de concrétisation (avant-projet, projet de construction), en passant par les mesures en matière d'aménagement (p.ex. plan directeur). Les phases de concrétisation varient selon le type de projet. Le manuel distingue les types de projets suivants : routes cantonales et communales, autoroutes, voies ferrées, transports publics routiers locaux et planifications / projets entre transports et aménagement du territoire. De cette classification découlent les trois contextes typiques d'une démarche participative:

1. **Les processus créatifs de la phase initiale du projet:** la participation intervient lors de l'élaboration de plans qui concernent les transports ou les plans directeurs (p.ex. aménagement du réseau de transport régional, aménagement de l'ensemble d'un quartier ou d'une artère routière). Dans ce cas, l'interface avec l'aménagement du territoire joue un rôle essentiel. Au niveau communal, il s'agit souvent de réflexions sur des mesures de modération du trafic.  
Exemple de bonne pratique de processus créatif au niveau régional: la « Programmation pour le développement de la zone Leimental – Birseck – All-schwil (ELBA) », sous la direction du Canton de Bâle-Campagne.
2. **Les débats sur les variantes:** concrétisation progressive et sélection de variantes de projet (p. ex. tracé de ligne). Dans ce cas, la considération des variantes dans leur

contexte (p.ex. charge du trafic et délestage, concrétisation de mesures d'accompagnement) joue elle aussi un rôle important.

Exemple de bonne pratique de débat sur un projet concret, entre experts, groupe d'accompagnement et forum public : le tunnel urbain de Zoug.

3. **Les procédures liées aux projets routiers et ferroviaires pilotés par la Confédération:** Il s'agit de la gestion des relations avec les délégations des autorités et de la participation de la population dans le cadre de projets autoroutiers ou ferroviaires qui relèvent de la compétence de la Confédération.

Exemple de bonne pratique : le processus de participation et d'information lié au renouvellement complet du tronçon autoroutier Cityring sur la A2, à Lucerne.

### Les quatre étapes du processus participatif

#### 1. L'analyse

Il s'agit d'emblée de formuler les questionnements déterminants en termes de mise en œuvre. Par ailleurs, il convient de définir la pertinence et les objectifs de la démarche participative prévue. Enfin, il convient de faire la liste des différents acteurs et intérêts en jeu. Les projets de transports ont souvent une longue histoire. Celle-ci peut avoir une influence sur les objectifs et sur le résultat escompté.

#### 2. La méthode

Au niveau de la méthode, les points suivants doivent être définis : l'organisation du projet (rôles respectifs des milieux politiques et des experts, en fonction des procédures formelles), la sélection et le positionnement des acteurs (parties prenantes), les formes de la démarche participative (p.ex. consultation, coopération) et les instruments de la participation (p.ex. manifestations publiques, ateliers, démarches participatives en ligne). Pour les processus d'une grande envergure, il est recommandé de recourir à une personne externe chargée de l'animer et de veiller à un échange transparent entre les experts et la population. Les coûts et une éventuelle participation aux coûts de la part de tiers doivent également être définis.

#### 3. La mise en œuvre

Une démarche participative doit être gérée de manière professionnelle, éveiller l'intérêt et inciter à s'impliquer activement. Elle exige une politique d'information clairement définie (pour les parties prenantes, pour le grand public), qui inclut la presse de manière ciblée. Les décisions intermédiaires aident à structurer le processus de décision et à délimiter progressivement la marge de décision.

#### 4. La gestion des problèmes

La participation éveille des attentes. Pour qu'elle puisse être constructive, les éventuelles difficultés et défis doivent être abordés d'emblée. Le contact avec les différents acteurs (intégration, opposition), la gestion de l'évolution des conditions-cadres ainsi que la manière d'aborder les polarisations et le manque de volonté de parvenir à un consensus comptent parmi les défis à relever. Il convient donc aussi de garder en mémoire les limites de la participation : elle n'est ni une fin en soi, ni une panacée pour la résolution de conflits. La participation peut certes préparer des décisions et des arguments grâce à un bon échange entre le discours des spécialistes d'un côté et les positions de la population et des représentants de milieux intéressés de l'autre. En fin de compte, c'est à la politique qu'il incombe de tirer les conclusions appropriées, c'est-à-dire capables de rallier une majorité.

### Les facteurs de succès

Un processus participatif a pour principal mérite de faire progresser un projet dans un cadre où les acteurs sont en confiance. Il convient toutefois de noter qu'un bon processus ne conduit pas forcément à un consensus. L'échec d'un projet peut aussi faire partie du

processus d'apprentissage. L'élaboration d'arguments pour le rejet qualifié d'une variante a souvent plus de valeur qu'un compromis (boiteux), incapable de rallier une majorité par la suite. Une des plus grandes erreurs consiste à utiliser l'approche participative comme prétexte pour briser l'opposition. Inversement, l'opposition peut aussi utiliser le processus de participation comme plateforme pour sa propre cause. Par conséquent, le processus exige une direction ferme. En outre, il faut des décisions transparentes, qui affichent le degré de consensus et de désaccord à chacune des étapes.

La continuité est elle aussi un facteur clé de succès. Souvent, on imagine qu'on peut « classer » la question de la participation après quelques manifestations publiques. La participation est un processus continu, qu'il faut planifier à long terme et assortir d'une politique d'information pertinente.

### **Des bonnes pratiques pour des processus aboutis**

Les conclusions tirées des études de cas dans le domaine des transports constituent un riche fonds de processus participatifs aboutis. Toutefois, leur transférabilité à d'autres projets n'est pas toujours possible, dans la mesure où ils dépendent d'un projet concret et d'une phase de projet spécifique. À titre d'exemples, nous citerons quelques bonnes pratiques révélées par l'analyse :

- Lors des processus créatifs, durant la phase initiale des projets de transports, une approche coopérative qui implique le grand public est judicieuse pour accéder à la totalité des idées ; après synthétisation, ces idées pourront être utilisées en cours de projet. Dans cette phase, un échange entre les spécialistes (p.ex. auteures de planifications expérimentales) et la population est parfaitement imaginable. Les ateliers publics animés par une professionnelle externe forment un cadre qui se prête bien à ce type d'échange. Quant aux visites sur place, elles permettent de sensibiliser de manière concrète au projet en question.
- Lors des débats sur les variantes, une organisation du projet qui précise les compétences des différentes parties prenantes s'impose. Un groupe d'accompagnement défini peut se voir attribuer des droits de participation spécifiques, tels que le droit de proposer des variantes. Les décisions intermédiaires peuvent en outre être discutées avec la population lors de manifestations publiques (forums). Les experts professionnels ont pour tâche d'approfondir et d'examiner les différentes propositions dans une procédure d'évaluation objective.
- Les procédures fédérales impliquent un niveau administratif supplémentaire. La délégation des autorités occupe une fonction déterminante : elle peut être explicitement dotée de droits de participation et de proposition, au même titre que le groupe d'accompagnement dans le cadre du débat sur les variantes. L'expérience montre que les projets de la Confédération sont particulièrement bien acceptés si les cantons, régions et communes concernées sont impliqués dans l'organisation du projet. Par analogie, il est bon d'intégrer la population locale, par exemple dans le cadre de manifestations.
- La première phase est consacrée à l'analyse détaillée (et autocritique) de la situation de référence. Des discussions exploratoires bilatérales, menées par une partie neutre avec les groupes d'intérêt resp. avec les personnes concernées sont un bon moyen pour mener à bien une telle démarche. Dans les projets de transports qui ont un impact sur le plan d'affectation, il convient d'impliquer les investisseurs potentiels.
- Chaque démarche participative a besoin d'un « visage » ; ce rôle incombe en premier lieu à la direction politique du projet. L'art consiste pour les représentants politiques concernés à être présents aux différentes manifestations sans intervenir et à prendre les décisions qui s'imposent au bon moment – une chance et un défi à la fois.



## Summary

### Integration of the Public as Part of the Planning Process

Transport projects in Switzerland are complex and require good coordination. Hence a strong process controlling and leadership are important success factors. Participation of different stakeholders, namely the involvement of the public, has to be an integral part of the project planning process. Participation creates transparency and sensitivity and increases identity and acceptance. It means multi-way communication between the actors of the administration, political stakeholders and the public (especially locals, neighbours, interest groups and businesses). Participation can present itself in several forms, e.g. as information, consultation and cooperation. It generally precedes formal procedures (such as formal consultation, plan approval procedures, referendum) and helps to accelerate them.

### A Handbook for Practice

The present research report is based on a comprehensive analysis of the theoretical and practical literature available (inter alia existing handbooks on this topic) and an evaluation of representative case studies in Switzerland and abroad. A standardised survey among the actors of transport and spatial planning completes the analysis and has substantiated the aims and contents. The research results are written down in a Handbook for Practice elaborated in parallel (INFRAS, ecoptima, KCW 2014).

### Explicit Rules and Principles

Participation is based on the principles of democracy and, at an early stage already, includes the participants in the planning process of transport projects according to explicit rules and principles. An excellent process is characterised by an equal treatment and involvement of the participants as well as a clear definition of the rights and obligations and exact room for decision. Openness to results and transparency are important conditions in order to prevent misunderstandings and frustration during the process.

The involvement of the public has to be anticipated in all phases of the process cycle of transport projects, starting with general design studies and master planning right until the different levels of concretisation (technical pre-project, construction project), and the related decision procedures. There are different types of projects with different phases to distinguish. The handbook differentiates between projects for cantonal and communal roads, national highways, rail projects, projects for local public transport and related projects and programmes to coordinate transport and spatial planning. This leads to (roughly) three master participation processes:

1. **Creative and cooperative processes at early stages:** Participation to elaborate transport and master plans (e.g. regional transport network development, urban settlement design of entire quarters or roads). The interface to spatial planning is very important. At communal level, the debates are mainly concerning transport calming projects.  
A good example therefore at regional level is the participation process for the strategy planning Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) under the lead of the canton of Basel-Landschaft.
2. **Dialogue on variants:** Gradual concretisation and choice of projects variants (such as routings). Often it is the embedding of the variants (e.g. flanking measures to secure traffic relief) that is of major importance.  
A good example herefore is the dialogue between experts, project group with interest groups and a public forum to find consensus regarding a tunnel project in the city of Zug.

3. **Procedures on national level, road and rail:** Dealing with delegations of authorities and public consultation procedures as well as with the involvement of the public (dialogue on communal level) regarding highway and railway projects.  
A good example is the participation and information process for the renewal project of the highway city ring A2 in Lucerne.

### Four Elements of the Participation Process

#### 1. Analysis

Explicit key questions in advance will create transparency during the realisation. It is important to evaluate the necessity and aims of the participation and to analyse the roles and interests of different stakeholders. Often there is a longer preceding project history to consider, which can influence the process and the expected result.

#### 2. Design

The following elements have to be designed: The project organisation (significance of the role of politics and experts, aligned with formal procedures), the selection and position of the stakeholders, the forms of participation (e.g. consultation, cooperation), and the instruments to use (such as open forums, workshops, e-participation). The bigger the size of the project, the more an external moderation is recommended to guarantee a transparent exchange between experts and the public. Also the costs (and possible contributions) have to be defined.

#### 3. Realisation

Most important is a professional handling in order to create incentives for an active participation based on a well-defined information process (with the participants and the broader public) and good integration of the media. Intermediate decisions support the structuring of the planning and the decision-making process and might also bring the scope of decision-making into focus.

#### 4. Problem management

Participation creates demands. It being a potential source for problems and time losses, it requires the participants to meet possible difficulties and challenges in an active way. Problem management has to deal with the involvement of single («difficult») actors, the consideration of changing framework conditions, and – especially – the threats of polarisation and missing willingness for consensus. Hereby, the limits of participation have to be considered: Participation is not a universal remedy to solve conflicts. Good participation processes are able to prepare decision-making and to elaborate arguments and opinions exchanged between experts and the public as well as interest groups. However, in the end, it will always be the duty of politics to draw the right conclusion out of a participation process acceptable to the majority.

### Success factors

Successful participation mainly aims for achieving progress within a trustworthy setting. The main goal is not necessarily to create a consensus. Project failures can be a part of the learning process. The elaboration of arguments toward a qualified rejection of a specific transport variant might be of greater value than bad compromises, which bear the risk to be rejected later within a referendum. One of the biggest mistakes is to misuse the participation process as a cover-up in order to break resistance. On the other hand, the opposition might also misuse participation on behalf of their interest to increase resistance. Therefore, a strong leadership and transparent decisions are strong success factors in order to make the level of consensus at different project stages visible.

In addition, continuity is a major success factor. Often there is the wrong idea that a few public events are enough to consider the participation aspect as «sorted». However, participation is an ongoing process, which has to be planned in the long run. One of the key factors is continuous communication.

### **Practical experience**

The evaluation of case studies provides a broad pool from which best practices for participation in transport projects can be taken and defined. Not all of them might be transferred to other projects since they depend on the specific circumstances and project phases. However, the following conclusions have become prominent in the analysis and might represent some overall practical hints:

- Creative processes in an early project stage of transportation projects are sensible and usually based on a cooperative approach involving a broader public. This allows to capture a wide range of project ideas and to prepare these for the next project stages. Also a creative exchange process between experts and the public is possible, based on the results of so called test planning approaches (competition of project ideas between different expert teams). Public workshops with external moderation are suitable for this kind of dialogue. Specific on-site visits create more clarity of the specific space.
- The handling of the dialogue of variants demands a multi-level project organisation. A specific project group (involving stakeholders) might have the particular right to propose specific variants (e.g. the right to propose own variants). Some intermediate decisions can be used to narrow the number of variants down; the results can be discussed at events involving the broader public. The experts then have to evaluate and analyse the chosen variants in depth, based on objective evidence and criteria.
- It is necessary to involve additional levels when national road and rail projects are concerned. The involvement of a delegation of politicians and authorities is most relevant. This delegation might also have explicit rights in decision-making. In addition, experience has shown that projects on a federal level are well accepted if the cantons, regions and municipalities are involved in the project organisation. It is also important that the local population is involved e.g. through specific events.
- In a first phase, transparent (and self critical) screening and scoping is essential. Suitable are bilateral exploring interviews (carried out by a neutral party) with the stakeholders and persons affected. If transport projects also include space use planning, the involvement of potential investors plays an important role.
- Every successful participation process also needs a face, usually represented by political leaders. For political leaders, however, it is often a challenge to create an atmosphere of participation without trying to interfere and then to use the right moment to take necessary decisions. This challenge, however, represents also a chance for the policy-makers. Beispiel Aufzählungszeichen



# 1 Einleitung

## Partizipation als wichtiger Erfolgsfaktor

Partizipation bezeichnet den Einbezug von Bevölkerung und Interessensgruppen in Planungs- und Entscheidungsprozesse. In der Regel sind damit zwei Ziele verbunden. Erstens das originäre Ziel der Mitwirkung und Mitbestimmung, indem Betroffene zu Beteiligten ‚gemacht‘ werden, zweitens das Ziel, die Prozesse möglichst effizient zu gestalten, um konkrete Vorhaben einfacher und ohne Zeitverzögerungen zu realisieren (Risikominimierung für Rekurse und Referenden). Darüber hinaus soll Partizipation in der Planung auch dazu dienen, lokales Wissen zu nutzen (Qualität steigern) und somit den Bedürfnissen und Anforderungen der Betroffenen besser zu entsprechen (Akzeptanz erhöhen). In der Schweiz mit den gut ausgestalteten demokratischen Prozessen hat die Partizipation schon immer einen hohen Stellenwert eingenommen. Neben den formellen Beteiligungsverfahren (z.B. Vernehmlassung, Initiativ- und Referendumsrecht) haben aber die informellen Verfahren laufend an Bedeutung gewonnen.

Auch im Verkehrsbereich gibt es seit den 70er Jahren in Europa eine immer dichtere Praxis des Einbezugs der Bevölkerung in die Planungs- und Entscheidungsprozesse. Ursprünglich vor allem in der Quartierplanung verankert, ist ein aktiver Einbezug in den Planungsprozessen Usus geworden, nachdem auch die Raumplanungsgesetzgebung den Einbezug der Bevölkerung rechtlich verankert hat. Vor allem in der Infrastrukturplanung, -projektierung und -realisierung ist heute ein informeller, d.h. über die Anforderungen und Instrumente der formellen Beteiligung hinausgehender Einbezug der betroffenen Bevölkerung ein zentraler Prozessbestandteil. Die Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung haben die Anforderungen und auch die Praxis weiter verdichtet.

## Theoretische Einbettung

Der **Partizipationsbegriff** stammt aus verschiedenen Wissenschaftsdisziplinen (Soziologie, Pädagogik, Politikwissenschaften, Verwaltungswissenschaften). Entsprechend sind auch die Ansätze äusserst vielschichtig. Insbesondere die deutsche Literatur (vgl. z.B. Baumann 2004, BMI 2008) zeigt die Umsetzung der politikwissenschaftlichen Definition in die Praxis auf und ermöglicht eine gute Strukturierung der Begriffe und Prozesse. Eine grosse Bedeutung hat die Partizipation in der Umwelt- und Nachhaltigkeitsforschung erlangt. Die **transdisziplinäre Forschung** (vgl. dazu Pohl 2006, SPP Umwelt 1999) hat sich ab den 80er Jahren explizit mit dem Einbezug der Bevölkerung und den verschiedenen Möglichkeiten der Partizipation befasst. Daraus entstanden sind verschiedene Formen und Vorschläge, die insbesondere in die Prozesse der Umsetzung der Agenda 21 eingeflossen sind (z.B. lokale Agenda 21 Prozess). Einen guten Überblick gibt [www.planet21.ch](http://www.planet21.ch). Bezogen auf die Infrastrukturentwicklung haben insbesondere die **Raumplanungsprozesse** (v.a. in der Quartierplanung) die Struktur und Praxis der Beteiligungsprozesse geprägt. Entsprechend existiert eine breite Literatur dazu (vgl. u.a. Baker 2008, Hammerbacher 2002, ARE 2008).

## Formale versus informelle Partizipation

Die gesetzlichen Vorgaben für die Abwicklung von Plangenehmigungsverfahren schreiben auch Elemente der Partizipation vor. Zu unterscheiden ist dabei zwischen klaren Verfahrensvorgaben (z.B. Auflageverfahren, Einspracheverfahren) und den Anforderungen an den Einbezug der Bevölkerung. Letztere sind in der Regel sehr allgemein als Mindestanforderung formuliert und lassen viel Spielraum offen. Deshalb sind die Grenzen zwischen formeller und informeller Partizipation diesbezüglich fließend.

Bei informellen Partizipationsverfahren besteht eine Bandbreite an Möglichkeiten. Die informellen Verfahren werden in der Regel in Ergänzung zu formalen Verfahren geführt, respektive diesen vorgelagert. Sie schaffen damit eine Grundlage für einen erfolgreichen

Ablauf der formalen Verfahren. Es hat sich gezeigt, dass bei Vorhaben, bei denen direkt z.B. eine Abstimmung über einen Finanzierungskredit stattgefunden hat und dabei die Vorlage gescheitert ist, die Konsequenzen gezogen und ein informelles Partizipationsverfahren gestartet wurde. Es gibt auch mehrstufige Verfahren, bei welchen die formalen Beteiligungsverfahren und informellen Partizipationsprozesse alternierend stattfinden und zusammenspielen.

### **Nutzen der Partizipation in Verkehrsprojekten**

Gerade bei Verkehrsprojekten, welche meist eine Vielzahl an diversen Akteuren betreffen, sind informelle Partizipationsverfahren eine sinnvolle Ergänzung zur formalen Mitwirkung. Dies weil sie die Direktbetroffenen nicht vor vollendete Tatsachen stellen, sondern ihnen die Möglichkeit geben, sich mit dem Projekt auseinander zu setzen und ein Verständnis dafür zu entwickeln. Das Verständnis für ein Projekt ermöglicht dessen Akzeptanz und verbessert somit die Chancen einer Projektrealisierung.

Da es sich bei Verkehrsprojekten oftmals um komplexe Themenfelder handelt, ist ein thematisches Fachwissen unumgänglich. Es ist Voraussetzung, dass die Akteure über eine ausreichende Grundlage verfügen. Eine Aufarbeitung von Grundlagen erhöht wiederum die Transparenz durch Erkenntnisgewinn und schafft Vertrauen.

### **Ziel und Produkte des Forschungsauftrags**

Finales Ziel ist die Erarbeitung eines anwendungsorientierten Handbuchs. Als Gesamtheit der Produkte resultieren der hier vorliegende Forschungsbericht (Grundlagenbericht mit Materialien zur Metaanalyse und den Erkenntnissen daraus) und ein separat verfasstes Handbuch auf Basis des Forschungsberichts (für die breitere Öffentlichkeit). Übergeordnete Ziele des Forschungsauftrages sind:

- Problemorientierter Zusammenzug der Erkenntnisse aus konkreten Fallbeispielen
- Einbezug der Akteure als Know-How Träger und Anspruchsgruppen
- Erarbeitung eines Handbuchs für die Praxis

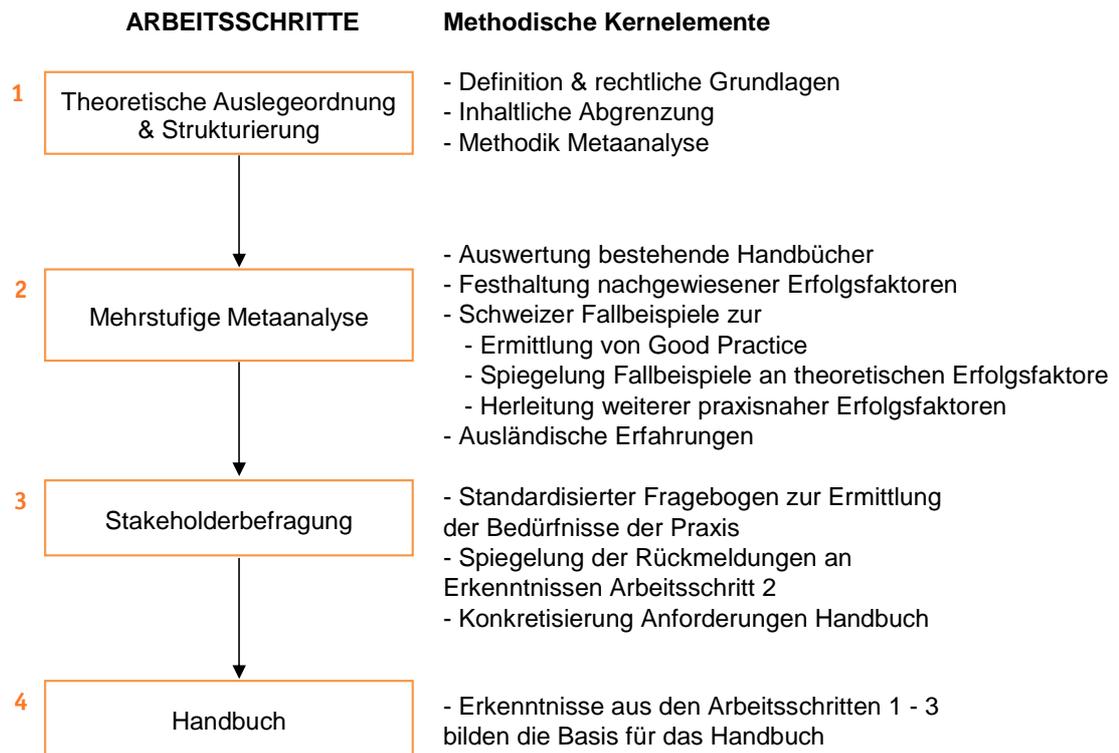
Für das Handbuch gelten zudem:

- hoher Praxisbezug
- klare Abgrenzungen und einfache Anwendung
- Ansprüche an die Prozessgestaltung und Kommunikation

### **Vorgehen und Berichtsaufbau**

Das Forschungsprojekt ermittelt, auf Basis einer Metaanalyse der gängigen Praxis im Inland (ergänzt durch ausländische Erfahrungen) Erfolgsfaktoren und ‚Good Practice‘. Ergänzend zur theoretischen Auslegeordnung (Kapitel 2) und der mehrstufigen Metaanalyse (Kapitel 3 bis 5), wurde eine Befragung der Stakeholder durchgeführt. Die Erkenntnisse und ergänzenden Erfolgsfaktoren aus der Praxis sind im Kapitel 6 aufgeführt.

Die Aufzeichnungen der Arbeitsschritte eins bis drei (vgl. Figur 1) sind zum Teil überlappend und deckungsgleich, zum Teil unterscheiden sie sich in der Flughöhe. Auf Basis dieser Erkenntnisse wurde das Handbuch Partizipation in Verkehrsprojekten erarbeitet.



**Abb.1** Überblick über die Arbeitsschritte

## 2 Metaanalyse: Abgrenzung und Methodik

### 2.1 Definition Partizipationsbegriff

Aus der vorhergehenden theoretischen Einbettung geht hervor, dass Partizipation in einem interdisziplinären Forschungsfeld vorhanden ist und somit unterschiedliche Forschungsansätze und Definitionen für den Begriff verwendet werden können. Es werden drei verschiedene Definitionen aus den Forschungsbereichen nachhaltige Entwicklung, Stadtentwicklung und aus der Politik vorgestellt. Anschliessend werden Definitionen aus der Praxis aufgeführt, wobei vorweg zusammengefasst werden kann, dass **Partizipation den Einbezug von Direktbetroffenen und das gemeinsame Suchen nach Lösungen impliziert.**

Der Begriff Partizipation ist eng verknüpft mit einer nachhaltigen Entwicklung und wird daher als Instrument für erfolgreiche, nachhaltige und einvernehmliche Planungsprozesse vermehrt gefordert und eingesetzt (Salkeld, 2004). Das Kernelement bei partizipativen Verfahren ist der Einbezug der Bevölkerung, respektive sollen die Betroffenen und Akteure möglichst früh in einen Prozess integriert werden (Salkeld, 2004). Eine weit verbreitete Definition der Partizipation umfasst gemäss der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2011) „... *alle Tätigkeiten, die Bürgerinnen und Bürger freiwillig mit dem Ziel unternehmen, Entscheidungen auf den verschiedenen Ebenen des politischen Systems zu beeinflussen.*“ Im Politiklexikon wird Partizipation wie folgt definiert: „*Partizipation bezeichnet die aktive Beteiligung der Bürger und Bürgerinnen bei der Erledigung der gemeinsamen (politischen) Angelegenheiten bzw. der Mitglieder einer Organisation, einer Gruppe, eines Vereins etc. an den gemeinsamen Angelegenheiten.*“ (Schubert und Klein, 2011). Weiter wird angefügt, dass Partizipation im rechtlichen Sinne „*die Teilhabe der Bevölkerung an Verwaltungsentscheidungen*“ bezeichnet.

Die Stadtentwicklung der Stadt Zürich (2006) verwendet den Begriff der Mitwirkung, wobei sie darunter die „...*aktive Beteiligung von Personen, Unternehmen oder Interessengruppen, die von hoheitlich gefällten Entscheidungen betroffen sind*“ verstehen. Durch die Zusammenarbeit mit Direktbetroffenen wird dabei eine effiziente und effektive Umsetzung eines Projektes ermöglicht. Weiter unterscheidet die Stadt Zürich die freiwilligen und gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren. Partizipation steht in der Praxis auch als Oberbegriff für unterschiedliche und teils auch diverse Dialog- und Mitwirkungsverfahren (Emmenegger, 2002). Nach Emmenegger & Fent (2012) kann Partizipation wie folgt definiert werden:

„*Partizipation meint, dass die Anspruchsgruppen eines sozialen Raumes sich die Mitsprache und Mitwirkung zu einem Inhalt selber sichern oder ihnen diese zugestanden wird. Ziel jeder Partizipation ist es, auf festgelegte Fragen Antworten zu erhalten, die im gemeinsamen Wissensaustausch entwickelt werden.*“

Das Ziel von **informeller Partizipation** ist allgemeine Akzeptanz zu schaffen und die Legitimation eines Projektes (Salkeld, 2004). Durch einen proaktiven Einbezug der Bevölkerung und durch die Berücksichtigung der eingebrachten Bedürfnisse der Betroffenen kann dies erreicht, sowie können Zielkonflikte erkannt und konstruktiv behandelt werden.

Ein Fazit aus der Praxis (Emmenegger, 2012) ist das Folgende: Partizipation macht Prozesse und Projekte tragfähig und erfolgreich.

### 2.2 Rechtliche Vorgaben

In Richtlinien und Gesetzen (z.B. Bundesgesetz über die Raumplanung, Strassengesetz des Kantons Zürich, Baugesetz Kanton Bern, Bau- und Planungsverordnung Kanton

Basel-Stadt) ist die **formelle Partizipation** geregelt. An einigen Orten gibt es auch Hinweise für den konkreten Einbezug der Bevölkerung.

Konkret werden hier die Bundesgesetze der Schweiz und die Gesetze der Kantone Bern, Zürich, St. Gallen, Aargau und Basel-Stadt je Thema kurz diskutiert. Die ausführlichen Gesetzesartikel sind im Anhang 1 zu finden.

### **Strasse**

Das **Nationalstrassengesetz** der Schweiz gibt klare Vorgaben für die mehrstufigen Planungs- und Einsprache- bzw. Enteignungsverfahren (Art. 19). Der Einbezug der Kantone und Gemeinden ist angesprochen, hingegen ist keine Vorgabe bezüglich Einbezug der Bevölkerung zu finden (ist Sache der Kantone und Gemeinden). Die Kantone stellen das Bindeglied zwischen dem Bund und den Gemeinden dar und müssen auf beide Seiten entsprechend informieren.

Bei einem Ausführungsprojekt (Art. 27b) fordert der Bund eine Stellungnahme der Kantone ein und legt das Projekt öffentlich auf (30 Tage), auch bei den Gemeinden. Während dieser Frist kann Einsprache erhoben werden.

Die **Strassengesetze der Kantone** beinhalten konkrete Vorgaben für den Einbezug der Gemeinden (via Orientierungsversammlung oder öffentliche Auflage). Das Strassengesetz des Kantons Zürich (Art. 13) ist etwas expliziter indem auch die Information konkretisiert wird. Dasjenige des Kantons Bern spricht sogar von partnerschaftlicher Zusammenarbeit (Art. 14) mit den Gemeinden wobei das Ziel des Vorhabens ist, den Projektablauf und die Projektorganisation gemeinsam zu bestimmen.

### **Schiene / ÖV**

Schienenverkehrsprojekte sind auf Bundesebene geregelt. Massgebend ist das **Eisenbahngesetz** mit dem Plangenehmigungsverfahren Artikel 18d. Anhörung, Publikation und Auflage sind für die betroffenen Kantone und Gemeinden zu gewährleisten und Einsprachen können während der öffentlichen Auflage eingegeben werden. Vorgaben zum Einbezug sind nicht vorhanden.

Neben dem Eisenbahngesetz gibt es auf **Kantonebene Gesetze oder Richtlinien** über den öffentlichen Personenverkehr, respektive im Kanton Bern eine Richtlinie über die Partizipation bei der Angebotsdefinition im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr.

Angebotsdefinitionen haben unter Mitwirkung der Gemeinden, regionalen Verkehrskonferenzen und Transportunternehmungen stattzufinden. Der Kanton Bern geht noch etwas weiter indem vorgeschrieben wird, dass Partizipation stufen- und formgerecht einzusetzen sei. Auch Hinweise für die praktische Umsetzung sind enthalten.

### **Verkehr und Raum**

Das **Raumplanungsgesetz** spricht explizit von einer Information und Mitwirkung der Bevölkerung (Art. 4). Die öffentliche Auflage der Pläne erfordert einen ausdrücklichen Mitwirkungsprozess. Bezüglich Verkehr und Raum sind auf Bundesebene die **Agglomerationsprogramme** zu erwähnen. Bei diesen muss Partizipation gewährleistet sein (Grundanforderung 1). Mit dem Programm ‚Projet urbains‘ wurde zudem eine anwendungsorientierte Unterstützung für Städte und Agglomerationsgemeinden geschaffen (ARE, 2010). Darin wird aufgezeigt, dass auf Quartierebene die Gestaltung des Strassenraumes heutzutage kaum mehr ohne Mitwirkung durchgeführt werden kann. Bei lokalen Projekten ist Partizipation im Sinne von Mitwirkung quasi ein Muss. Auch in den kantonalen Raumplanungsgesetzen (z.B. Kanton Aargau) wird festgehalten, dass die Behörden die Bevölkerung nach Massgabe des Bundesrechts orientieren und diese in geeigneter Weise mitwirken kann.

Die **Kantonalen Baugesetze** halten eine Informationspflicht und Mitwirkung der Bevölkerung fest. Diese soll frühzeitig in der Planung stattfinden. Das Baugesetz des Kantons Bern sieht beispielsweise vor, dass die Resultate der Mitwirkung in geeigneter Weise (Protokoll, Mitwirkungsbericht) der Öffentlichkeit zugänglich zu machen sind und dass insbesondere bei Quartierplanungen die Lösungen zusammen mit der Quartierbevölkerung erarbeitet werden können.

## 2.3 Strukturierung

Partizipation kann entlang der folgenden Fragestellungen strukturiert werden.

**Tab. 1** Partizipation: Strukturierung

Fragestellung	Systematik	Kommentar / Abgrenzung
Wozu? Die Ziele	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inhaltliche Ziele: Bessere Projekte</li> <li>• Prozedurale Ziele: Einbezug und Transparenz</li> <li>• Politische Ziele: Erhöhte Akzeptanz</li> </ul>	Die Ziele können formal vorgegeben oder aber Beweggründe der Entscheidungsträger sein. Je nach Stand der Planung/Entscheidung können die Ziele unterschiedlich sein. Sie hängen auch vom konkreten Vorhaben ab.
Wer? Die Akteure	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Entscheidungsträger: Politik</li> <li>• Zuständige Behörde: Verwaltung</li> <li>• Behörden: z.B. Gemeinden, Planungsgruppen</li> <li>• Bevölkerung: direkt betroffen, breit</li> <li>• Interessensgruppen: z.B. Quartiervereine, Wirtschaft</li> <li>• Experten (der Verwaltung, externe)</li> </ul>	Partizipation i.e.S. ist der Austausch zwischen zuständiger Behörde und betroffener Bevölkerung. Angesichts der Vielzahl von Verfahren sind auch weitere Akteure in die Betrachtung einzubeziehen. Deshalb ist es von hoher Relevanz, welche Akteure wie einbezogen werden und wie der Expertenprozess abgegrenzt wird.
Wo? Inhalt und Raum	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fokus: Strasse/LV, Schiene ÖV, Gesamtverkehrsansätze</li> <li>• Entscheidungsebene: Gemeinde, Agglomeration/Planungsregion, Kanton, Bund, grenzüberschreitende Ebenen</li> </ul>	Im Zentrum stehen die regionalen Prozesse (Gemeinde, Agglomeration, Kanton) im Strassenverkehr (MIV, LV, strassengebundener ÖV, Schnittstellenplanung). Dabei spielen aber auch die nationalen Planungs- und Entscheidungsprozesse eine wichtige Rolle.
Was? Die Verfahren	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Politikgestaltung (z.B. Gesamtverkehrsstrategien, konkrete Massnahmen)</li> <li>• Pläne (z.B. nationale, regionale Verkehrsrichtpläne, Sachpläne Infrastruktur)</li> <li>• Programme (z.B. Agglomerationsprogramme, reg. Verkehrsleitbilder)</li> <li>• Projekte (Infrastrukturprojekte, Gestaltung)</li> </ul>	Die vier Ebenen stehen für unterschiedliche Phasen der Entscheidungsfindung und -konkretisierung. Entsprechend können auch die Ziele der Partizipation unterschiedlich sein. Der Fokus liegt auf der Projektebene.
Wie? Die Ansätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Information und Anhörung</li> <li>• Mitarbeit-Konsultation: Variantengestaltung, Priorisierung, Einbettung</li> <li>• Mitsprache/-entscheidung: Planungsentscheide; Einsprache, Initiative-Referendum</li> </ul>	Im Zentrum stehen die informellen Ansätze; sie sind aber zu den formellen Ansätzen in Bezug zu setzen.
Womit? Die Instrumente	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffentliche Anlässe</li> <li>• Broschüren, Kampagnen</li> <li>• E-Partizipation, Foren</li> <li>• Workshops (z.B. Zieldefinition, Problemidentifikation, Ideenplattformen)</li> <li>• Befragungen, Vernehmlassungen, Hearings</li> <li>• Mediationsprozesse, Round Tables</li> <li>• Volksabstimmungen, rechtliche Prozesse</li> </ul>	Je nach Partizipation stehen andere Instrumente im Vordergrund. Einzubeziehen sind vor allem neuere Formen: Instrumente der E-Kommunikation und Mitwirkung mit Workshops mit externer Moderation

Im Folgenden wird die Abgrenzung weiter konkretisiert.

## Ziele der Partizipation

Die Ziele politischer, prozeduraler und inhaltlicher Art können folgendermassen konkretisiert werden:

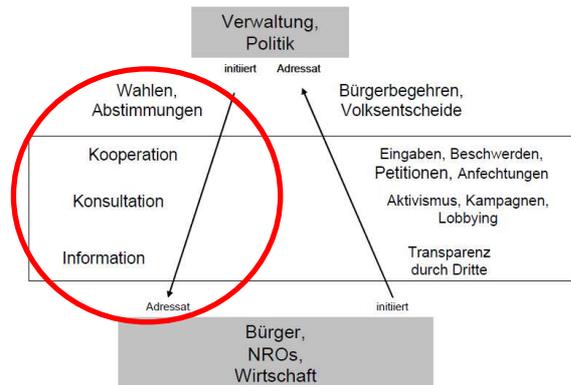
- Akzeptanz allgemein: Kennen der Interessen und Bedürfnisse der Direktbetroffenen. Partizipation gibt den Direktbetroffenen die Möglichkeit sich mit der Veränderung auseinander zu setzen und sich so im besten Falle mit einem Projekt zu identifizieren. Auch bei nicht vollständigem Einverständnis wird ein Verkehrsprojekt eher akzeptiert. Den Entscheidungsträgern (vor allem Exekutive) wird mit partizipativen Verfahren die Gelegenheit gegeben einen Konsens zu finden. Politischer Rückhalt ist relevant, wenn es um die Umsetzung eines Verkehrsprojektes geht (politisches Ziel).
- Legitimation ('Wir haben proaktiv alle einbezogen') eines Projektes ist vor allem aus dem politischen Gesichtspunkt zentral (politisches Ziel). Wird ein Projekt von den Entscheidungsträgern nicht unterstützt weil sie es nicht befürworten (z.B. weil sie nicht in den Prozess einbezogen wurden), wird eine Umsetzung unrealistisch.
- Erhöhung der Transparenz ist ein prozedurales und politisches Ziel, da hiermit ein Verfahren zum einen effizient realisiert und breit abgestützt werden kann. Zum anderen kann durch Transparenz die politische Akzeptanz gefördert werden, da sie Klarheit schafft.
- Das Ziel einer Verfahrensbeschleunigung ist ein prozedurales und auch politisches, da damit erreicht wird, dass ein Projekt nicht ins Leere läuft. Ein effizientes Verfahren kann motivierend auf die Beteiligten wirken, wobei aufgepasst werden muss, dass es nicht als zu knapp ausgelegt missverstanden wird.
- Qualität des Ergebnisses (neue Ideen, Optimierung, Integration, Flankierung) ist das inhaltliche Ziel. Partizipation in Verkehrsprojekten gibt den Direktbetroffenen die Möglichkeit ihr Wissen einzubringen und so ein Projekt auf die lokalen Gegebenheiten hin zu optimieren. Die differenzierten Betrachtungen der Beteiligten können ein Projekt weiterführen, so dass die Qualität massgeblich gesteigert wird (z.B. Inputs und Ergänzungen zu Massnahmen).
- Die Suche nach langfristigen Lösungen geht einher mit dem inhaltlichen Ziel. Partizipation soll nachhaltige Projekte mit sich bringen, welche zudem für möglichst viele Betroffene zufriedenstellend sind.
- Minderheitenschutz, respektive den Anspruch der Partizipation alle ‚Gruppen‘ einzubeziehen ist ein politisches Ziel. Es ist darauf zu achten, dass Minderheiten (z.B. kleine oder nicht gut verankerte Gewerbe, sprachlich benachteiligte Bevölkerungsgruppen, undominante politische Vertretungen) nicht untergehen.
- Konfliktbereinigung ist ein prozedurales und politisches Ziel. Zum einen sind unglückliche Vorgeschichten aufzuarbeiten und aus dem Weg zu räumen. Zum andern tragen politische Konflikte nicht zu einem effizienten und erfolgreichen Verfahren bei.

## Form: Verwaltungsinitiert

Die folgende Figur zeigt die verschiedenen Formen der Partizipation. Zu unterscheiden ist insbesondere die Beziehung Initiant – Adressat. Im Zentrum steht hier der Initiant Verwaltung/Politik, der die Bevölkerung in geeigneter Weise bei der Projekterarbeitung partizipieren lässt. Zentral sind die drei Partizipationsformen

- Information: Die Bevölkerung regelmässig und proaktiv über Ziele, Inhalt und Prozess bei der Projekterarbeitung informieren,
- Konsultation: Bei der Bevölkerung stufenweise Meinungen abholen und im Austausch mit den Fachleuten das Projekt allenfalls anpassen,
- Kooperation: Gemeinsam mit der Bevölkerung Ziele, Stossrichtungen und Projektideen entwickeln und stufenweise konkretisieren.

► Ein guter Partizipationsprozess benutzt diese drei Partizipationsformen in einem gut strukturierten Prozess im Austausch zwischen Entscheidungsträger, Bevölkerung und Experten.



**Abb.2** Formen der Partizipation, Quelle: BMI 2008

Die Politik spielt eine Rolle im Partizipationsprozess (vgl. Abb.2). Bei der Mehrheit von Verkehrsprojekten wird ihr sogar eine entscheidende Rolle zugeschrieben. Die Rolle der Politik befindet sich im Spannungsfeld zwischen Verwaltungsrolle und politischer Profilierung. Diese Thematik wird in der Metaanalyse beleuchtet.

### Prozess: Fokus auf aktiv Betroffene und passive Öffentlichkeit

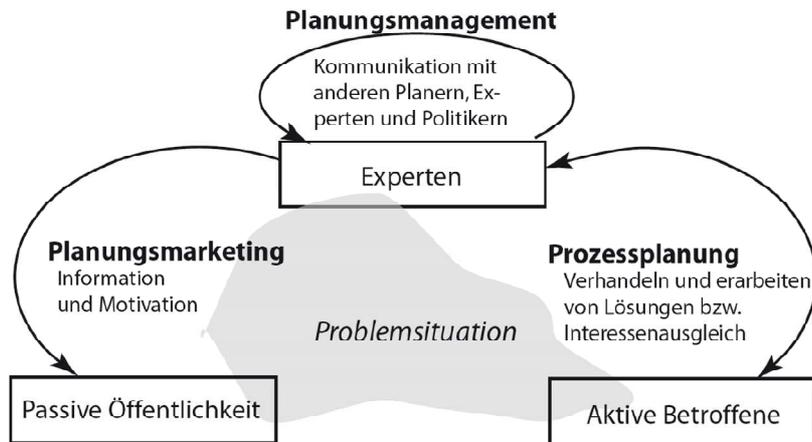
Eine Problemsituation wird in der Regel von verschiedenen Seiten angegangen, vgl. Abb.3.

- Das Planungsmanagement fokussiert auf die Inhalte und den fachlichen Dialog,
- Die Prozessplanung fokussiert auf den Interessensausgleich mit der direkt betroffenen Bevölkerung, in der Regel um Einsprachen zu antizipieren und Akzeptanz bei den direkt Betroffenen zu erreichen. Hier sind insbesondere auch Interessensgruppen einzubeziehen.
- Das Planungsmarketing fokussiert auf die Information der breiten Öffentlichkeit, die in der Regel referendumsberechtigt ist, um politische Akzeptanz zu erreichen und Referenden vorzubeugen.

Die Schnittstelle zum Expertenprozess ist bei jedem Mitwirkungsprozess von grosser Bedeutung. So hat sich in letzter Zeit die Methode der Testplanung als neue Form eines Expertenprozesses etabliert (vgl. z.B. Kt. Solothurn 2013). Die Ergebnisse von Testplanungen als Resultat eines konkurrenzorientierten Expertenprozesses können als Input für ein Mitwirkungsverfahren dienen.

► Ein guter Partizipationsprozess fokussiert auf aktiv Betroffene und die passive Öffentlichkeit im Rahmen eines kontinuierlichen Austausches mit dem Experten und verwaltungsinternen Prozess.

## Kommunikation und Mitwirkung im Planungsprozess



**Abb.3** Prozessunterscheidung, Quelle: Koschitz 1993

Der Partizipationsprozess läuft idealerweise parallel ab der ersten Phase des Planungsprozesses. Der Planungsprozess verläuft in der Regel in mehreren Stufen (Planung, Vorprojekt, Bauprojekt). Bereits in der Vorplanung des Planungsprozesses eines Verkehrsprojektes ist der Partizipationsprozess zu starten (Ackermann und in der Beek, 2013).

### Schnittstelle zur Kommunikation als wichtiger Teil der Partizipation

Schenkel/Vatter haben in ihrer Arbeit (SVI 2010) die Kommunikation ins Zentrum gerückt und daraus Leitsätze für eine gute Kommunikation im Rahmen des Konkretisierungs- und Umsetzungsprozesses abgeleitet.

► Die Kommunikation ist in Bezug zu setzen zu den Formen der Partizipation (vgl. Abb.2) und zu den Prozessen (vgl. Abb.3). Folgende Differenzierung bietet sich an:

- Information der passiven und aktiven Bevölkerung: Dies ist der Kernpunkt der Kommunikation und hat eine fachliche, eine Marketing- und eine politische Komponente.
- Dialog im Rahmen von Konsultationen: Gute und klare Informationen zum Prozess und zum Projekt zuhanden der aktiven und passiven Bevölkerung.
- Dialog im Rahmen von Kooperationen: Gute und klare Informationen zum Prozess und zum Projekt zuhanden der aktiv Betroffenen.

## 2.4 Inhaltliche Abgrenzung

Die Partizipation bei Verkehrsprojekten (und somit auch der Inhalt des Handbuchs) bezieht sich auf folgende Themenfelder. Das Thema Flugverkehr ist nicht Bestandteil dieses Projektes.

**Tab. 2** Inhaltliche Themenfelder Partizipation

Thema	Inhalte / Schwerpunkt	Projekte
Kantons-Gemeinde-strassen	Aufwertung der Strassenräume Koexistenz MIV-LV und Raumentwicklung innerorts mit/ohne Entlastungsstrasse	Aufwertungsmaßnahmen Umfahrungs-/Entlastungsstrassen Betriebs- und Gestaltungskonzepte Langsamverkehrsinfrastruktur Gestalterische Massnahmen Flankierende Massnahmen Verkehrsberuhigung (Tempo 20/30), Schulweg-Sicherheit
Autobahnen	Linienwahl, Variantenevaluation	Engpassbeseitigung, Netzerweiterung
Schienerverkehr	Verknüpfung in kritischen Knoten (Fern- und Regionalverkehr)	Ausbauprojekte in grösseren Knoten Bahnhaltstellen/-übergänge
ÖPNV Strasse	ÖV-Ausbau und Aufwertung	Tramprojekte Korridorgestaltung und Gesamtver- kehrsabwicklung
Verkehr-Raum	Abstimmung Verkehr-Siedlung	Agglomerationsprogramme, städt. Pro- gramme Gesamtverkehrskonzepte Mitwirkung auf Stufe Richtplan Parkierung, Fahrtenkontingente.

## 2.5 Methodik Metaanalyse

Mit Blick auf das Handbuch wurden folgende Leitfragen an die Analyse von Beteiligungsverfahren formuliert:

- Was ist Good Practice für welche Phase und welche Akteure?
- Welche Handlungsgrundsätze bezüglich Partizipation lassen sich ableiten?
- Welche Erfolgsfaktoren sind (in welcher Phase bzw. bei welchen Methoden besonders) zu beachten?
- Welche kritischen Punkte ergeben sich?
- Wo sind die Grenzen der informellen Partizipation?
- Wie ist das Zusammenspiel zwischen formellen und informellen Ansätzen?

Die Beantwortung dieser Fragen erfolgte anhand dreier aufeinander aufbauender Schritte. Im ersten Schritt wurde eine umfängliche Literaturliste durchgeführt. Aus den vorliegenden Studien und wissenschaftlichen Arbeiten (siehe Literaturliste) wurden nachgewiesene Erfolgsfaktoren herausgearbeitet. Diese bilden das Grundgerüst der Analyse.

Im zweiten Schritt wurden ausgewählte, praktische Beispiele jüngerer Datums aus der Schweiz, Deutschland und Österreich an diesen Erfolgsfaktoren gespiegelt. Die Auswahl der Praxisbeispiele wurde anhand der nachfolgenden Kriterien vorgenommen.

### Leitfragen und Strukturierung der Fallbeispiele

- Art des Projektes (strategisches Planwerk, konkrete Massnahme, überörtliche Bedeutung, lokale Initiative etc.)

- Planungsphase, in der die Beteiligung durchgeführt wird (Vorphase, Zielfindung, Variantenabwägung, Folgenabschätzung etc.)
- Institutionelle Einbettung (z.B. Bundesebene, regionale Ebene, kommunale Ebene, evtl. Mischformen, wenn Entscheidungsgewalt, Nutzen und Lasten eines Projektes auf unterschiedliche Ebenen verteilt sind)
- Zielstellung des Verfahrens (gemeinsame Zielfindung, gemeinsame Konzeptentwicklung, Konkretisierung der Ausführung, Kompensation von Lasten, Diskussion, Abwägung, öffentliche Legitimation / Unterstützung durch Mehrheiten, Herstellung von Akzeptanz, Motivation)
- Rahmenbedingungen (öffentliche Wahrnehmung, Verantwortlichkeiten auf Seiten der Planer/Entscheider, verfügbare Ressourcen etc.)
- Technische Durchführung des Beteiligungsverfahrens (Methode, d. h. theoretisches Konzept und praktische Anwendung)
- Zielgruppen (Funktionsträger, Interessengruppen, Bevölkerungsteile, Bevölkerung), Wahl der Zielgruppen und Art der Zielgruppenansprache
- Erfolg des Projekts, gemessen an
  - Verfahren wurde abgeschlossen, es liegt ein konkretes Ergebnis vor;
  - das im Beteiligungsprozess erzielte Ergebnis wird umgesetzt,
  - die Bewertung des Beteiligungsprozesses durch Planende, Medien, Öffentlichkeit, Betroffene (Sicht der Planenden und Sicht der Beteiligten (ggf. indirekt über Medienberichte etc.), im Einzelfall auch Sicht Intermediärer/Multiplikatoren (Verbände, Experten))

Die einzelnen Fallbeispiele werden anhand einheitlicher Faktenblätter strukturiert:

- Kurzer Beschrieb des Fallbeispiels
  - Fragestellung
  - Thema
  - Ebene und Projektzyklus
  - Verfahren
  - Ziele der Partizipation
  - Akteure (Prozessleitung, Zielgruppen, Entscheidungsträger)
  - Methodischer Ansatz
  - Instrumente und Tools
- Erkenntnisse
  - Umsetzungserfolg/-misserfolg
  - Erfolgsfaktoren
  - Kritische Punkte
  - Empfehlungen und Übertragbarkeit
- Dokumentation

Die Faktenblätter sind in den Anhängen 2 (CH) und 3 (Ausland) zusammengestellt.

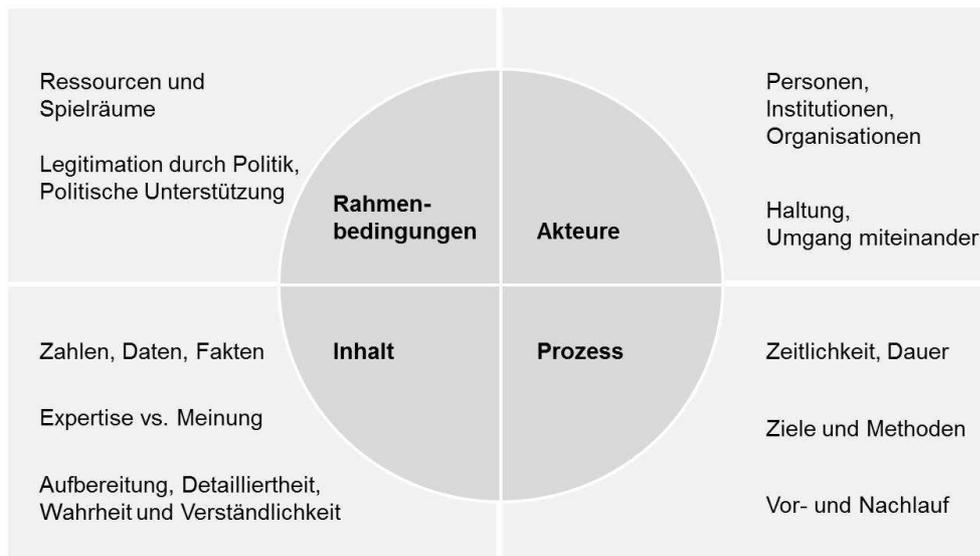
Aus den benannten Messkriterien für den Projekterfolg ergibt sich, dass für die Untersuchung in erster Linie abgeschlossene Verfahren herangezogen wurden. Zudem erfolgt eine Primärauswertung öffentlich verfügbarer Informationen (Webseiten, Präsentationen / Vorträge von bzw. Gespräche mit am Prozess beteiligten Protagonisten, Veröffentlichungen in Zeitschriften oder (lokalen) Zeitungen aus dem Prozessverlauf u.ä.).

Unter Rückbezug auf die oben genannten, an die Analyse gestellten Fragen können Schlussfolgerungen abgeleitet bzw. Handlungsempfehlungen formuliert werden, die durch Übereinstimmung von Literatur- und aktueller Informationslage als abgesichert gelten können und daher für Akteure in Deutschland und in der Schweiz eine Hilfestellung bei der Einleitung und Durchführung von Beteiligungsverfahren in

unterschiedlichen Verkehrsprojekten geben können. Diese sind im Handbuch dokumentiert.

**Strukturierung der Erfolgsfaktoren**

Die herausgearbeiteten Erfolgsfaktoren können grundsätzlich in vier Eigenschaftsfelder bzw. Dimensionen gegliedert werden (vgl. *Abb.4*). Die **Akteure** sind das zentrale Element eines partizipativen Prozesses denn auf diese wird das Verfahren ausgerichtet. Das Ziel ist es, die relevanten Akteure einzubeziehen. Die zweite Dimension wird dem **Prozess** zugeschrieben, da nur Partizipation mittels eines durchdachten, organisierten und strukturierten Verfahrens erfolgreich sein kann. Weiter ist der **Inhalt** relevant, wobei es hier insbesondere darum geht, ein Verkehrsprojekt anhand eines Partizipationsprozesses zu optimieren und gemeinsam eine allgemein verträgliche Lösung auszuarbeiten. Als letzte Dimension werden die **Rahmenbedingungen** aufgeführt, welche zu Beginn eines partizipativen Verfahrens festzulegen oder gegeben sind.



**Abb.4** Erfolgsfaktoren in Verkehrsprojekten

## 3 Auswertung vorliegender Handbücher

### 3.1 Übersicht

Die Erkenntnisse der Forschung und vor allem der Praxis sind in zahlreiche Handlungsempfehlungen für die Praxis eingeflossen. So gibt es diverse Handbücher und Handlungsbroschüren für eine erfolgreiche Partizipation in verschiedenen Politikfeldern und auch in Zusammenhang mit Siedlungs- und Verkehrsprojekten. Aus den bereits bestehenden Handbüchern lassen sich Grundsätze für Partizipationsprozesse ableiten, sowie können aufgrund der darin enthaltenen Fallbeispiele konkrete Erfolgsfaktoren herausgearbeitet werden. Grundsätzlich wird in den meisten Handbüchern festgehalten, dass Partizipation zu begrüßen ist oder gar gewährleistet werden muss (ARE, 2004; BAFU, 2011; BVMBS 2012; GUIDEMAPS, 2004; ÖGUT 2005; Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2011; Stadtentwicklung Zürich, 2006). Die hier aufgeführten Referenzen bieten eine Auswahl aus Schweizerischen, Deutschen, einem Österreichischen und drei EU Handbüchern, welche nachfolgend kurz in ihrer Relevanz für die Partizipation, respektive die Partizipation in Verkehrsprojekten erläutert werden (beginnend bei allgemeinen zu verkehrsspezifischen Handbüchern).

Ein allgemeines Handbuch zum Thema Partizipation der Bevölkerung hat die Weltbank im Jahre 2002 mit dem Kernthema „Citizen Participation in the Decision-Making Process at the Local Level in Central Eastern European Countries (CEE): Concepts and Practices“ herausgegeben. Das Handbuch geht aus dem Projekt „People’s Voice“ und der darauf basierenden Konferenz hervor. Das Ziel des Handbuches ist es, die Möglichkeiten der Partizipation zu verbessern, indem geeignete Methoden und stufenweise Richtlinien vorgestellt werden.

Die OECD (2001) hat ein Handbuch zum Thema Bürger als Partner herausgegeben, wobei der Fokus des Handbuches auf der „Information, Konsultation und öffentliche Partizipation in der Politikplanung“ liegt. Ausgangslage für die Erstellung war der Anspruch, dass die Bevölkerung inhaltlich und zeitlich adäquat informiert wird. Länderstudien aus OECD Ländern untermauern die Forschung. In Kapitel 2 des Handbuches werden die daraus ableitbaren Grundsätze und Leitlinien aufgeführt, wobei der Fokus in der Politik liegt.

Im Januar 2008 hat das Bundesministerium des Innern (BMI) eine Studie zu „E-Partizipation – Elektronische Beteiligung von Bevölkerung und Wirtschaft am E-Government“ herausgegeben. Darin werden die Chancen und Handlungsempfehlungen zu elektronischer Partizipation in Deutschland herausgearbeitet. Der Stand der Forschung wird dargelegt und praktische Beispiele für ‚good practice‘ werden aufgeführt.

Nanz und Fritsche (2012) geben in ihrem „Handbuch Bürgerbeteiligung“ einen strukturierten Überblick über „Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen“. Sie zeigen dabei die Defizite und Möglichkeiten der Partizipation auf. Das Handbuch ist einerseits für verwaltungsinterne Personen gedacht, andererseits aber auch auf die Praxis ausgerichtet. Grundsätzlich dient es als Basis für alle, die sich mit partizipativen Verfahren beschäftigen.

In Österreich wurde für die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung, sei dies unter anderem im Stadt-, Schienen- oder Strassenbereich, ein Handbuch verfasst. Das Handbuch zeigt die positiven Effekte der Öffentlichkeitsbeteiligung auf (z.B. Akzeptanz, ausgewogene Lösungen, weniger Konflikte, Identifikation). Das Handbuch gibt einen Überblick über was Öffentlichkeitsbeteiligung beinhaltet, wie diese erfolgreich ist, weshalb es wichtig ist Betroffene zu Beteiligten zu machen und untermauert die Argumente mit Fallbeispielen aus verschiedenen Bereichen.

Ein Anwenderhandbuch mit Vorschlägen für die Praxis ist das Handbuch des BVMBS. Das Handbuch beinhaltet zum einen Informationen zu den rechtlichen

Rahmenbedingungen und zum anderen kurzfristig umsetzbare Vorschläge für konkrete Instrumente und Beteiligungsmethoden. Das Handbuch fokussiert zudem sehr stark auf Verkehrsprojekte.

In Deutschland gibt es ein weiteres, relativ praxisnahes Handbuch: Handbuch zur Partizipation der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin. Zielgruppe des Handbuches sind in erster Linie Mitarbeitende der Berliner Verwaltung, welche die Partizipation besser verstehen und aktiver nutzen möchten. Das Handbuch wird mit Beispielen gestützt und beinhaltet abschliessend einen Leitfaden für Beteiligungsverfahren.

Das Handbuch, welches von GUIDEMAPS herausgegeben wurde, ist das Resultat des GUIDE-MAPS Projektes und gibt unter anderem eine Übersicht über ‚good practice‘ sowie generell zu ‚public participation‘. Anders als die übrigen Handbücher ist dieses ein EU-weites Produkt. Das Handbuch beinhaltet Ideen für Partizipationsstrategien, gibt Informationen zu wie „Stakeholder Engagement“ erfolgreich sein kann und hat das Ziel, zukünftige europäische Verkehrsprojekte akzeptierter umsetzen zu können. Zudem sind viele praktische Beispiele mit konkreten Ratschlägen enthalten.

Mit dem elektronischem Handbuch auf [www.planet21.ch](http://www.planet21.ch), werden aus diversen Forschungsbereichen Beiträge zur Verbesserung von Partizipationsprozessen geleistet. Auf [www.planet21.ch](http://www.planet21.ch) finden sich Kapitel zu den Themen Basiswissen (Salkeld, 2004), Begleitaufgaben der Partizipation (Salkeld, 2005) und zu verschiedenen Handlungsfeldern, so z.B. Verkehr und Mobilität (Haefeli, 2004). Letzt genanntes Kapitel gibt einen Überblick über wichtige Themen, „heisse Eisen“, Grundstrategien und Instrumente, Zuständigkeiten, Handlungsfelder und Potenziale im Bereich von Verkehrsprojekten und Mobilität.

Das BAFU hat ein Handbuch mit Informationen zu Grundlagen für Planung, Bau und Reparatur von Verkehrsräumen herausgegeben. Es geht dabei insbesondere darum, das Spannungsfeld bei der Planung von Strassen zu glätten und den diversen Anforderungen und Interessen der unterschiedlichen Akteure gerecht zu werden. Anhand von Praxisbeispielen werden diese etwas genauer differenziert wie auch die vielfältigen Räume der Schweiz mit ihren unterschiedlichen Bedürfnissen. Der Einbezug der Betroffenen für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung ist dabei ein zentraler Bestandteil.

Mit der Einführung der Agglomerationsprogramme wurde ein wichtiger und zentraler Meilenstein für die Zukunft gelegt. Das Ziel ist, die Kantone und Agglomerationen in ihrer Entwicklung zu unterstützen. Das Anwendungshandbuch des ARE hält die Grundanforderungen für die Agglomerationsprogramme Verkehr + Siedlung fest. Es werden deren sechs Grundanforderungen definiert, wobei eine davon lautet: Partizipation muss gewährleistet sein. Bei Einreichung eines Agglomerationsprogrammes muss über die Form und Umsetzung der Partizipation Bericht erstattet werden.

Auf Bundesebene gibt es zur Beurteilung von Strasseninfrastrukturprojekten zwei Instrumente: das NISTRA (ASTRA, 2003) und das eNISTRA (Ecoplan, 2010). Das eNISTRA ist das elektronische Modell für NISTRA. Bei beiden ist Partizipation analog wie bei den Agglomerationsprogrammen als Grundanforderung definiert.

Das Handbuch für die Erfolgskontrolle, welches von der EAWAG im Jahre 2005 herausgegeben wurde, beinhaltet ein praxisorientiertes Evaluationsschema. Es wird dabei die Qualität des Partizipationsprozesses bei der Entscheidungsfindung systematisch nach verschiedenen Merkmalen (z.B. Breite des Einbezuges in den Entscheidungsprozess, Einfluss der Interessengruppen auf die Entscheidungen, Partizipationsformen, Information der Öffentlichkeit) untersucht. Aufgrund einer Gewichtung, kann abschliessend ausgemacht werden, wie der Partizipationsprozess abschneidet.

Die Stadtentwicklung Zürich hat eine Arbeitshilfe erstellt, worin sie die zunehmende Bedeutung von Mitwirkungsverfahren darlegt. Auch hier sind Argumente wie „lokales Wissen schafft ausgewogene Lösungen“ und „Steigerung der Effizienz und Effektivität

durch das Engagement der Betroffenen als Chance“ aufgeführt. Die Arbeitshilfe wurde durch eine Checkliste ergänzt, welche die zentralen Punkte beinhaltet.

Als Abschluss der Übersicht über die Handbücher, wird noch auf den Forschungsbericht „Verkehrspolitische Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung“ (Vatter und Synergo, 2004) sowie das zugehörige Merkblatt (SVI, 2010) eingegangen. Im Forschungsbericht werden die Kommunikation und die Mitwirkung bei Verkehrsprojekten diskutiert. Theoretische Grundlagen, Analysen und praktische Beispiele sind im Bericht enthalten. Als Essenz können aus dem SVI Forschungsbericht folgende zwei Grundanforderungen für eine erfolgreiche Kommunikation festgehalten werden: Erstens, dass andere Erfolgsfaktoren erfüllt sein müssen (z.B. Projektnutzen klar, Projektmanagement organisiert, politisches Umfeld) und zweitens dass die Kommunikation mit dem Projektmanagement abgestimmt ist (eng- und phasengerecht).

Das Fazit des Berichtes ist kurz zusammengefasst, dass bei einem Verkehrsprojekt der Nutzen klar sein, das Engagement der Politik gefördert, die Experten beigezogen werden sollen und dass je umstrittener ein Projekt ist, desto wichtiger ist die Kommunikation.

Aus dem Merkblatt sind die folgenden Empfehlungen, welche für die verkehrsplanerische Praxis erarbeitet wurden, festzuhalten:

„1. *Verfahren vor Inhalt*

2. *Kommunikation von Anfang an im Planungsprozess verankern*

3. *Regelmässige und proaktive Kommunikation*

4. *Kein Marketing und keine Propaganda*

5. *Kommunikation braucht ein Gesicht*

6. *Auf die Zielgruppen angepasste Kommunikationstools verwenden“ (SVI, 2010).*

Aus den Handbüchern geht unisono hervor, dass die informellen partizipativen, beteiligenden und/oder mitwirkenden Verfahren klar zu begrüssen sind. Partizipation soll zum Einsatz kommen, wenn die Öffentlichkeit davon betroffen ist auch wenn das Ergebnis der Partizipation offen ist, nicht aber wenn es sich beispielsweise um einfache Routineentscheidungen handelt (DETR, 2002). Die Öffentlichkeit ist dabei ein weiter Begriff und es ist je nach Projekt zu entscheiden, auf welcher Stufe welche Akteure einbezogen werden. Aus den obigen Handbüchern geht hervor, dass es zentral ist die politisch betroffenen Akteure (Gemeinden, Verbände) von Beginn weg einzubeziehen. Die breite Öffentlichkeit (Bürgerinnen und Bürger) kann, je nach Projekt, auch in einer zweiten Stufe in den Prozess einbezogen werden. Eine Abgrenzung des Projektes in die Ebenen lokal, regional und national ist zu Beginn festzulegen um die richtige Entscheidung bezüglich Akteuren zu fällen.

Partizipation wird des Weiteren auch als Indikator, z.B. für die Gesellschaft, verwendet und fliesst somit bei der Beurteilung von Strasseninfrastrukturprojekten in die Nutzwert-Analyse mit ein (ASTRA, 2003). Eine Art Indikator ist Partizipation auch bei den Agglomerationsprogrammen und den darin aufgeführten Verkehrsprojekten, da ein Nachweis über die gewährleistete Partizipation vorhanden sein muss (ARE, 2004). Partizipationsverfahren ermöglichen es aus der Vergangenheit zu lernen, um in Zukunft davon profitieren zu können (GUIDEMAPS, 2004).

Es gibt heute aber keine einheitliche Regelung, wie Partizipation bei Verkehrsprojekten umgesetzt werden kann. Es besteht aber ein Konsens darüber, dass Partizipation zur Anwendung kommen soll. Aus den bestehenden Handbüchern lassen sich einige Grundsätze und Erfolgsfaktoren ableiten.

## 3.2 Inhaltliche Auswertung

### 3.2.1 Grundsätze der Partizipation

Es ist ein enger Zusammenhang zwischen der Beteiligung der Öffentlichkeit und einer nachhaltigen Entwicklung feststellbar (ÖGUT, 2005). Die Anwendung von Partizipation in Planungsprozessen von Verkehrsprojekten wird daher zur erfolgreichen und nachhaltigen Umsetzung zusehends wichtiger (BAFU, 2011). Zentral dabei ist, dass alle Akteure miteinbezogen werden. Das heisst sowohl Kritiker wie Befürworter (BVMBS, 2012).

Partizipation wird oftmals als strategisches Instrument eingesetzt (Emmenegger, 2002) wobei darauf hingewiesen wird, dass Partizipation nicht dem Selbstzweck dienen darf (BVMBS, 2012). Im Verkehr hat Partizipation insofern eine wichtige Rolle, weil diesem eine Vielzahl von Funktionen zugeschrieben werden und der Verkehr den unterschiedlichsten Ansprüchen (z.B. Bevölkerung, Gewerbe, Sicherheit, Ortsbild) gerecht werden muss (BAFU, 2011).

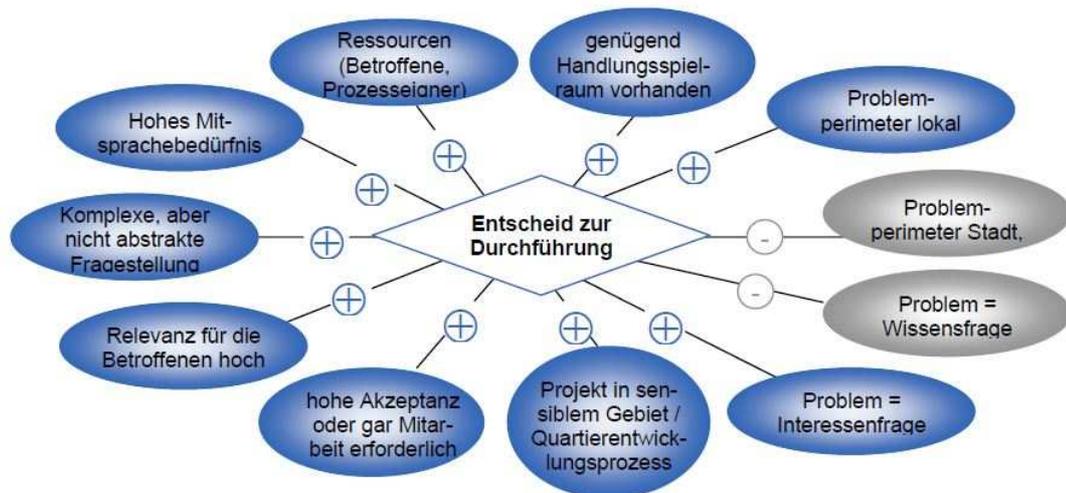
Gerade bei Verkehrsprojekten, die in so vielfältiger Form vorhanden sind, ist das Treffen einer Entscheidung nicht einfach oder es ist nicht klar, welches die richtige ist. Es gibt dazu keine Regel per se, aber es gibt Richtlinien und Rahmenbedingungen an welchen man sich orientieren kann (GUIDEMAPS, 2004). Damit effiziente und glaubwürdige Ergebnisse resultieren, gilt wie oben gesagt, dass der Prozess gut geplant und strukturiert ist (Salkeld, 2005).

Partizipative Verfahren sind sehr vielfältig und können je nach Rahmenbedingungen auf drei Stufen erfolgen: informativ, konsultativ oder mitwirkend (ÖGUT, 2005). Wichtig ist, dass klar ist wie die Öffentlichkeit in den Prozess miteinbezogen wird und dass die relevanten Informationen gezielt und strukturiert kommuniziert werden (BVMBS, 2012). Partizipation gilt es also sorgfältig zu planen und umzusetzen (Salkeld, 2005).

Jedes Verkehrsprojekt ist ein unikat (BAFU, 2011). Es ist daher wichtig, dass das vorliegende Projekt, inklusive der lokalen Gegebenheiten und betroffenen Akteure, genau betrachtet und der Partizipationsprozess diesen Umständen entsprechend angepasst wird (GUIDEMAPS, 2004).

Gemäss der Stadtentwicklung Zürich werden in der Arbeitshilfe folgende Grundsätze festgehalten: *„Ein Projekt sollte auf der Stufe der Vorstudie sein. Ungefähre Kosten und ein konkreter Vorschlag müssen bekannt sein, ohne dass bereits alle Details definiert sind. Erfahrungsgemäss ist bei öffentlichen Auflagen die Zugänglichkeit sehr gut gewährleistet und die Stellungnahmen sind präziser und sachbezogener, weshalb eher die Form der Auflage gewählt wird.“* Es gibt aber auch klare Hinweise zu Projekten, bei welchen eine Kontaktaufnahme zu Direktbetroffenen unumgänglich ist:

- *„grosses gestaltungsrelevantes Projekt (Oberflächenveränderung, neue Strasse / Brücke etc.)*
- *Projekt bringt bedeutende Veränderungen für Nutzerinnen und Nutzer*
- *Projekt ist in einem sensiblen Gebiet angesiedelt (z.B. Platz in der Innenstadt)“* (Stadtentwicklung Zürich, 2006).



**Abb.5** Kriterien zur Durchführung eines Mitwirkungsverfahrens mit Direktbetroffenen, Quelle: Stadtentwicklung Zürich, 2006

Grundsätze oder Hinweise aus der Praxis sind nach Emmenegger (2012) die folgenden: Erstens ist Partizipation eine Haltung, welche Vertrauen schaffen kann. Zweitens sollen Direktbetroffene von Beginn weg in den Prozess einbezogen werden, da ihr Wissen das Verfahren und letztlich das Projekt positiv beeinflussen kann und so der Grundstein der Zusammenarbeit gelegt ist. Drittens soll zu Beginn klar kommuniziert werden, dass Partizipation keine rechtlichen und juristischen Verfahren ersetzt. Als vierten Punkt wird der Trade-off zwischen Bedürfnissen, Erwartungen und Enttäuschungen aufgezeigt. Es soll zu Beginn geklärt werden, welche Kompetenzen die Beteiligten haben und wo und wie sie diese einsetzen können. Fünftens ist es wichtig, dass der Prozess sauber aufgegriffen wird und die Ziele, Rahmenbedingungen, Rollen, Aufgaben etc. klar sind. Sechstens soll das Verfahren an den Handlungsspielraum angepasst werden und als letzter Punkt ist aufgeführt, dass es darum geht gemeinsam etwas zu erarbeiten nicht etwas zu beweisen.

### 3.2.2 Erfolgsfaktoren

Es gibt verschiedene relevante Faktoren, welche bei partizipativen Verkehrsprozessen berücksichtigt werden können. Ein Erfolgsfaktor wird definiert als eine Eigenschaft eines Prozesses (d.h. Bürgerbeteiligungsverfahrens), die dann, wenn sie erfüllt wird, zum Gelingen des Prozesses im Sinne der Ziele führt.

Die ausgewerteten Studien und Ausarbeitungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit in der Verkehrsplanung weisen eine hohe Übereinstimmung bei der Benennung von Erfolgsfaktoren auf. Dabei ist zu beachten, dass nicht alle Erfolgsfaktoren als Eigenschaften in jedem Verfahren vorliegen müssen. Auch der Wirkungsgrad bzw. die Wirkungskraft der Faktoren kann unterschiedliche ausgeprägt sein. Aufschluss dazu geben die einzelnen Fallbeispiele in den nachfolgenden Kapiteln.

Die Faktoren in den einzelnen Eigenschaftsfeldern (vgl. Kapitel 2.5) werden nachfolgend kurz erläutert.

#### Akteure

- Klar kommuniziertes Ziel, definierte Aufgabenstellung und Rollenverteilung (ÖGUT, 2005). Wichtig ist, dass den Beteiligten kommuniziert wird, welche Rolle ihnen zukommt und damit einhergehend was das Ziel der Mitwirkung ist. Es ist ratsam, zu Beginn des Prozesses konkrete Aufgaben bereit zu halten, so dass sich die

Beteiligten auch eine Vorstellung der ihnen zuteil-kommenden Aufgabe machen können.

- Beteiligte motivieren und Feedback geben (GUIDEMAPS, 2004). Partizipation ist dann erfolgreich, wenn sich die Beteiligten angesprochen fühlen und die Mitwirkung auf adäquatem Wissenslevel stattfindet (Achtung Fachjargon). Auf Beteiligte, welche von Anfang an denken, dass der Prozess nichts bringt, ist besonders zu achten. Sie können im unglücklichsten Falle eine Partizipation zu Nichte machen.
- Unterstützung der Beteiligten während des Partizipationsprozesses (DETR, 2000). Man sollte die Beteiligten mit genügend Informationen und Grundlagen unterstützen und sie aber gleichzeitig auch nicht überfordern. Eine inhaltliche Unterstützung sollte auf jeden Fall gegeben sein. Aber so, dass die Beteiligten nicht überfordert werden.
- Die Auswahl der Beteiligten sollte auf einer Akteursanalyse aufbauen und sicherstellen, dass keine Interessengruppe ausgeschlossen wird (BMVBS, 2012). Aus Sicht der Planenden scheinen zunächst vor allem die Personen, Institutionen und Gruppierungen von Bedeutung, die einen hohen Einfluss haben und gegen das Vorhaben eingestellt sind. Diese gilt es selbstverständlich in den Beteiligungsprozess einzubeziehen. Allerdings sollten auch die positiv Betroffenen bzw. Eingestellten angesprochen werden, um ein ausgewogenes Planungsergebnis zu ermöglichen, das alle Interessenslagen aufgreift. Hinzu kommt die möglicherweise große Gruppe derer, die ggf. nicht über allzu großen Einfluss verfügen bzw. keinen ausgeprägten Eigenstandpunkt mit Blick auf ein Vorhaben verfolgen. Doch gerade aufgrund ihrer „Neutralität“ können diese Gruppen zur Optimierung des Vorhabens und Versachlichung des Prozesses beitragen.
- Die Akzeptanz der Trägerschaft/Managements ermöglicht eine effiziente Durchführung (Salkeld, 2005). Einigkeit der Trägerschaft schafft eine gute Diskussionsgrundlage für die Beteiligten, da sich diese dann auf die relevanten Fragen zum Projekt konzentrieren können und nicht durch z.B. politische Uneinigkeit abgelenkt werden.
- Einsprachen und Rechtsstreitigkeiten können minimiert oder gar verhindert werden (ÖGUT, 2005) sofern die relevanten Akteure zum richtigen Zeitpunkt in den Prozess einbezogen werden. Können im Laufe der Projekterarbeitung Missstände vermieden werden, ist der Partizipationsprozess erfolgreich.
- Betroffene/Beteiligte ernst nehmen und Lösung auch umsetzen (sonst Vertrauensverlust) (ÖGUT, 2005) ist relevant für zukünftige Verfahren. Positive Beispiele mit gegenseitigem Vertrauen bilden eine gute Grundlage. Hat man nicht im Sinne einen Input auch umzusetzen, sondern bleibt man bei der ursprünglichen Variante (z.B. Linienführungen welche indiskutabel sind), sollte ein Verfahren nicht initiiert werden.
- Problembewusstsein der Bevölkerung wahrnehmen und dabei aufzeigen können wie es auch anders geht (Haefeli, 2004). Es geht bei der Partizipation um das gemeinsame Erarbeiten einer Lösung, bei welchem das lokale Wissen genutzt und durch Expertenwissen erweitert wird.
- Vermeidung, Identifizierung und Überwindung von Barrieren (GUIDEMAPS, 2004) kann im Verlaufe der Partizipation unter guter Moderation erreicht werden. Zentral dabei ist, dass sich auch die Gegner eines Projektes ‚verstanden‘ fühlen. Einbindung der kritischen Gruppen wodurch sie nicht nur das Projekt bekämpfen können, sondern aktiv dabei sein müssen.

## Prozess

Zur Übersicht ein Schema, welches für eine zielgerichtete Kommunikation und damit einhergehend einen erfolgreichen Partizipationsprozess steht.

	Grundsatz	Ziel	Kommunikation
<b>DEFINE</b> Massnahmen planen	1. Problem wahrnehmen, Prozess anstossen	Alle relevanten Akteure bekannt, möglichst auch verhandlungsbereit	Vorgeschichte analysieren
<b>DESIGN</b> Vorstudie	2. Prozess vorbereiten, Spielregeln festlegen	Prozessorganisation und Verfahrensziele geklärt	Ziele und Zielgruppen klären
<b>BUILD</b> Projektieren	3. Analysieren, Verhandeln	Konflikte geklärt, Lösungen gemeinsam ausgearbeitet	Botschaften und Tools auf Zielgruppen ausrichten
<b>BUILD</b> Ausführen	4. Lösungen finden, Entscheiden	Stufengerecht und verbindlich entscheiden	Medien einbeziehen
	5. Umsetzen, Anpassen	Resultate operativ übertragbar	Funkstille vermeiden
<b>RUN</b> Bewirtschaften	6. Evaluieren, Lernen	Monitoring / Controlling optimiert	Vorausschauen und Wirkung überprüfen

**Abb.6** Kommunikation in verschiedenen Projektphasen, Quelle: SVI, 2010 (Schenkel/Vatter)

Weiter sind zum Prozess folgende Merkmale festzuhalten:

- Gut vorbereitetes, strukturiertes Verfahren (Strategie) als Grundlage sowie klarer zeitlicher Rahmen (BMVBS, 2012; DETR, 2000). Ein unorganisierter Prozess kann sich in die Länge ziehen und das eigentliche Ziel wird durch unklare Struktur aus den Augen verloren. Die Gefahr ist, dass der Prozess versandet.
- Kontinuierliche Durchführung und frühzeitige Beteiligung (BVMBS, 2012) sind zentral, doch stellt sich die Frage kann zu früh auch zu früh sein? Von z.B. der Stadtentwicklung Zürich (2006) wird angegeben, dass bereits ab der Phase des Vorprojektes Partizipation auf Stufe Mitwirkung umgesetzt werden soll. Zu diesem Zeitpunkt kann z.B. eine Begleitgruppe mit Vertretenden der Gemeinden eine gute Option darstellen. Auf jeden Fall sollte Partizipation kontinuierlich sein oder zumindest kontinuierlich und stufengerecht über die nächsten Schritte informiert werden.
- Abwechslungsreiche Veranstaltungen (Salkeld, 2005): Es empfiehlt sich nicht alle Informationen und Veranstaltungen auf die gleiche Art und Weise durchzuführen. Beispielsweise wird mit einer Begleitgruppe in kleinen Sitzungen begonnen. Als Folgeschritt ist eine öffentliche Veranstaltung denkbar, bei welcher die Begleitgruppe selber einen Moderationsteil übernimmt.
- Anforderungen an Projektleitung: Technisches Fachwissen, Orientierungswissen, gute Moderationsfähigkeit (Prozesskenntnisse) (BAFU, 2011). In der Praxis wird der Einbezug einer externen Moderationsperson in den Prozess empfohlen (Emmenegger, 2012). Diese kann die Projektleitung, welche über das nötige Fachwissen verfügen muss um kritische Fragen beantworten zu können, leiten und so den Prozess effizient gestalten. Ein Vorteil hierbei ist, dass der Fokus weniger aus den Augen verloren wird, da ein professionelles Prozessmanagement (unparteiisch) den Überblick behält. Diesem kann zudem auch die Aufgabe der begleitenden Informations- und Öffentlichkeitsarbeit sowie der Dokumentation / Nachvollziehbarkeit der Beteiligung in Auftrag gegeben werden.
- Offenheit für Ergebnisse (Emmenegger, 2002) ist ein zentraler Faktor, da es sich bei partizipativen Verfahren oft um iterative Prozesse (BAFU, 2011) handelt. Die

Herausforderung ist, dass bei der Mitwirkung je nach Projektphase Ideen eingebracht werden, welche das Projekt in eine ‚unvorhergesehene‘ Richtung lenken. Meist wird in solchen Fällen nicht auf Anhieb eine gute Lösung gefunden, sondern erst in einem iterativen Prozess kann Einigkeit der Betroffenen erreicht werden.

- Wechselseitige Kommunikationsmöglichkeiten: Mitwirkung ist als Dialog zwischen den verschiedenen Akteuren zu betrachten. Entsprechend sind die einzelnen Prozessschritte darauf auszurichten und im Zeitplan explizit zu gestalten. Von grosser Bedeutung sind vor allem drei Dialogebenen: Experteninput, Feedback/Ideen der Bevölkerung und politische Entscheidungen (Emmenegger 2012). Die Herstellung eines Dialoges kann sowohl in Veranstaltungen direkt erfolgen als auch über die Nutzung des Internets als multidirektionale Kommunikationsplattform. Anders gesagt: Planende sollten gezielt von der Möglichkeit Gebrauch machen, das Internet nicht nur zur Bereitstellung von Informationen, sondern auch für das Einholen von Rückmeldungen sowie darüber hinaus zur Aktivierung von Zielgruppen nutzen (FGSV, 2012).

## Inhalt

- Die Aufbereitung und Bereitstellung planerischer (wirtschaftlicher, verkehrlicher, umweltseitiger, sozialer etc.) Aspekte eines Vorhabens sollte fair, transparent und für die unterschiedlichen Zielgruppen angemessen aufbereitet werden. Dies gilt sowohl für die Auswahl der Inhalte (Relevanz) ebenso wie für Umfang und Art der Darstellung bzw. Techniken der Veranschaulichung (beispielsweise umfängliche Tabellen vs. anschauliche Grafiken, umfangreiche Fachtexte vs. kurze Computeranimationen) sowie für die Medien, über die die Weitergabe der Informationen erfolgt (Zeitungen, Wurfblätter, Internet etc.) (BMVBS, 2012).
- Unterschiedliche Sichtweisen auf eine gemeinsame Lösung bringen (Emmenegger, 2002) ist ein Prozess und kann nicht zu Beginn eines Partizipationsverfahrens erwartet werden. Zentral ist, dass dabei nie das eigentliche Ziel vergessen geht und die zentralen Punkte eines Projektes im Fokus bleiben.
- Potenzielle Risiken aufzeigen und Alternativlösungen vorschlagen (GUIDEMAPS, 2004) ist eine Herausforderung, da die Diskussion der kritischen Punkte eines Projektes dieses zu Fall bringen können. Es werden in der Praxis hierzu drei Möglichkeiten gesehen: nicht ansprechen, bewusst ausblenden, diskutieren. In kritischen Fällen kann gemäss BAFU (2011) die Planungsethik beigezogen werden. Hilfreich ist hierbei ein fundierter fachlicher Input.
- Nutzen des ganzen Prozesses aufzeigen (ÖGUT, 2005) ist vor allem bei kritischen Projekten eine zentrale Aufgabe der Projektleitung. Wird der Nutzen zu wenig deutlich erkennbar gemacht, kann ein Projekt scheitern. Positive Projektwirkungen und Nutzen sind zu kommunizieren, wobei dies am besten über neue Kommunikationsmittel gemacht wird (Haefeli, 2004). Verkehrsprojekte sind oft mit hohen Kosten verbunden und der längerfristige Nutzen wird nicht erkannt, da die Betroffenen zu kurzzeitig denken. Es ist daher wichtig, dass der längerfristige Nutzen für alle verständlich aufgezeigt wird um eine optimale Akzeptanz erzielen zu können.
- Akzeptanz des Projektes durch Identifikation mit Veränderung (Emmenegger, 2002). Direktbetroffene werden ein Projekt eher befürworten, wenn sie sich damit identifizieren können. Dies wird einerseits erreicht indem ein Projekt zugänglich und verständlich ist und andererseits indem die Projektleitung die Veränderungen gut kommuniziert und den daraus resultierenden Mehrwert aufzeigt.

## Rahmenbedingungen

- Unterstützung durch Politik und Verwaltungsspitzen ist ein massgebender Erfolgsfaktor (OECD, 2001). Ohne diese Entscheidungsträger ist es schwierig für ein Verkehrsprojekt die nötige Akzeptanz zu schaffen.
- Genügend Ressourcen einplanen (Zeit und Kosten) (GUIDEMAPS, 2004). Ein partizipativer Prozess braucht Zeit und er kostet Geld. Eine gute Planung, vor allem

- bezüglich der aufzuwendenden Ressourcen ist relevant, weil ein partizipativer Prozess sinnvoll ist wenn er zu Ende geführt werden kann. Ein frühzeitiger Abbruch mangels Zeit oder Kosten ist zu vermeiden.
- Transparenz, Vollständigkeit und klare Rahmenbedingungen (BVMBS, 2012) helfen ein partizipatives Verfahren erfolgreich zu gestalten. Mitwirkende gewinnen das Vertrauen wenn sie über die Fakten transparent und vollständig informiert sind. Das wiederum birgt ein gewisses Risiko bezüglich der ‚heissen Kartoffeln‘.
  - Die Festlegung des Perimeters (Stadtentwicklung Zürich, 2006) kann helfen den Prozess abzugrenzen bezüglich Fragen, welche nicht Teil des zu diskutierenden Projektes sind. Die Festlegung kann räumlich, funktional, zeitlich oder inhaltlich (z.B. Schiene oder Strasse?) sein.
  - Handlungsspielraum ist vorhanden (mit zunehmendem Konkretisierungsgrad wird dieser kleiner) (Stadtentwicklung Zürich, 2006). Es gilt in der Praxis die Regel, dass wenn kein Handlungsspielraum vorhanden ist, auch keine Partizipation im Sinne der Konsultation durchgeführt werden kann. Meinungen und Ideen von Direktbetroffenen einholen, wenn diese keine Relevanz für das Projekt haben, ist kontraproduktiv (Vertrauensverlust möglich).
  - Normen kennen und aber auch Normen überdenken und somit Möglichkeit für Neues schaffen (BAFU, 2011). Ein partizipativer Prozess ersetzt keine Richtlinien und Gesetze. Auch müssen bei Verkehrsprojekten Normen eingehalten werden.
  - Finanzierung eines Verkehrsprojektes frühzeitig mit der Trägerschaft klären (Haefeli, 2004) ist lohnenswert, denn an diesem Punkt kann das Projekt scheitern. Es wäre schade, einen erfolgreichen Partizipationsprozess durchzuführen um dann an der Finanzierung zu scheitern.
  - Die Begleitung des Prozesses durch die Medien (lokale und regionale, ggf. auch überregionale Presse im Print- und Onlinebereich, möglicherweise auch Rundfunk und Fernsehen) ist zentral und übernimmt im Prozessverlauf unterschiedliche Aufgaben. Die Medien wecken Interesse und motivieren zur Mitwirkung, kommunizieren Inhalte und Meinungen, tragen teilweise selber zur Meinungsbildung bei, können gerade in längeren Verfahren auch als „Gedächtnis“ des Prozesses dienen und damit die Voraussetzungen auch für längerfristige Beteiligung mit gestalten und leisten über Umfang und Art der Berichterstattung auch einen wesentlichen Beitrag zur Interpretation des Beteiligungserfolges. Durch eine umfassende und kontinuierliche Öffentlichkeitsarbeit, welche als Querschnittsaufgabe über alle technischen und organisatorischen Aspekte des Verfahrens hinweg verstanden wird, lassen sich die Möglichkeiten der Medien für das Verfahren gewinnbringend einsetzen. Die FGSV (2012) nennt als Anforderungen an eine gute Öffentlichkeitsarbeit u.a. systematisches Vorgehen, Vielseitigkeit, Aktualität, Kontinuität, Glaubwürdigkeit und Integration (z.B. projektbezogener Öffentlichkeitsarbeit in die Aktivitäten übergeordneter Planungsebenen). Ergänzt werden können diese Anforderungen noch um die (oben bereits genannten) Anforderungen an zielgruppengerechte Ansprache und Information, Integration der Öffentlichkeitsarbeit bzw. der Kommunikationsplanung in die gesamte Prozessarchitektur und Schulung an der Planung beteiligten Mitarbeitenden, die mit der Presse in Kontakt kommen. Die Verknüpfung der Planungs- und Medienexpertise sowie das zur Verfügung stellen von ausreichend Zeit für die Kommunikationen ist ebenfalls relevant (BMVBS, 2012).

### **Zusammenfassung der wichtigsten Merkmale**

Als zentrale Punkte kristallisieren sich das Management (Zeit, Kommunikation, Konflikt, Ressourcen) und die Abgrenzung (Akteure, Perimeter, Stufen, Frühzeitigkeit) heraus.

Gemäss Emmenegger (2012) reichen 5 Prinzipien aus, um erfolgreiche Partizipation umzusetzen:

*„1. Alle Beteiligten haben gleich viel Gewicht, die gleichen Rechte und Pflichten.“*

2. Die Beteiligten sind die Experten ihrer Konflikte. Sie finden die Lösungen.
3. Alle bemühen sich, Lösungen zu finden, die auch die Interessen des andern umfassen.
4. Ergebnisoffenheit ist eine Bedingung für den Erfolg der gemeinsamen Diskussion.
5. Die Auseinandersetzung erfolgt fair, auf der Basis sachbezogener, nachvollziehbarer Argumente.“

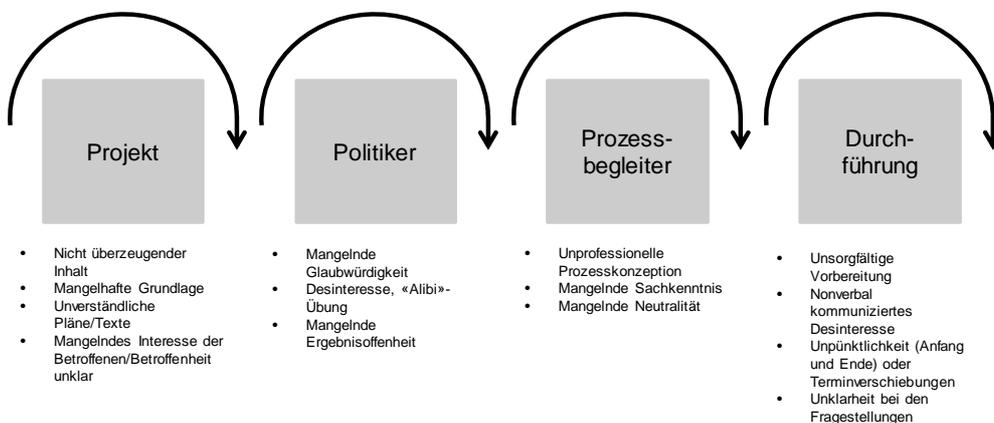
### 3.2.3 Grenzen

Nebst den Erfolgsfaktoren gibt es aber auch Limitierungen und Risikofaktoren bei partizipativen Prozessen. Diese sollten den Prozessleitenden bewusst sein, um negative Wirkungen zu verhindern.

- Umgang mit dem Beteiligungsparadoxon: In frühen Planungsstadien mit weitreichenden Gestaltungsmöglichkeiten ist das Interesse an Beteiligung häufig geringer ausgeprägt als in späteren Phasen, wo die Planung fortgeschrittener und die Umsetzung „greifbarer“ ist, die Spielräume jedoch bereits stark verengt sind.
- Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass wo kein Handlungsspielraum vorhanden ist, Partizipation nicht sinnvoll ist (ÖGUT, 2005). Daher sollen zu Beginn einer Planung klar die Einflussmöglichkeiten und deren Grenzen aufgezeigt werden (BVMBS, 2012). Somit kann falschen Erwartungen entgegengewirkt werden und Enttäuschungen können verhindert werden (BVMBS, 2012). Wichtig ist auch, dass klar kommuniziert wird, dass es sich bei einem informellen partizipativen Verfahren um keinen Ersatz der rechtlichen Rahmenbedingungen handelt (Emmenegger, 2002).
- Risiko des Ergebniskonservatismus: In Beteiligungsverfahren besteht die Gefahr, dass sich eine eher konservative, möglichst auf den Erhalt des Ist-Zustands ausgerichtete Meinung stärker durchsetzt, als eine auf Veränderung bedachte Sichtweise, die vom Wunsch nach Veränderung und Mitgestaltung geprägt wird.
- Bei partizipativen Verfahren kann es durchaus vorkommen, dass nicht alle Wünsche und Bedürfnisse berücksichtigt werden können (was nicht heisst, dass es schlechte Partizipation war) (BVMBS, 2012). Der Trägerschaft sollte bewusst sein, dass Partizipation nicht sinnvoll ist, wenn es sich um eine Wissensfrage handelt (Stadtentwicklung Zürich, 2006). Auch ist nach Möglichkeit auf die Verwendung von Fachjargon zu verzichten (GUIDEMAPS, 2004).
- Benachteiligung bzw. Übervorteilung von Minderheiten: Die „Öffentlichkeit“ besteht aus verschiedenen Gruppen und Individuen mit ihren jeweiligen Interessen und Bedürfnissen.
- Bei der Kommunikation von Informationen soll darauf geachtet werden, dass diese nicht im Überfluss mitgeteilt werden (BVMBS, 2012) und damit einhergehend ist Vorsicht bei sozialen Ungleichheiten (z.B. benachteiligte Gruppen) geboten (ÖGUT, 2005). Die Erfahrung zeigt, dass Beteiligungsverfahren häufig von bestimmten Gruppen dominiert werden, die ihre Interessen vertreten („Eliten-Beteiligung“), wohingegen die Interessen anderer, aus verschiedensten Gründen weniger vertretenen bzw. weniger sprach- und durchsetzungsfähiger Gruppen nicht gleichermaßen zum Tragen kommen.
- Repräsentanten-Anspruch: Bestimmte Gruppen nehmen für sich in Anspruch, im Namen der „Allgemeinheit“ zu sprechen, ohne dass dieser Anspruch in der Realität begründbar oder zutreffend wäre.
- Zeitlichkeit: Insbesondere bei grösseren Projekten vergehen zwischen Planung, Umsetzung und Eintreten der gewünschten Effekte häufig längere Zeiträume. Bis ein Projekt tatsächlich in die Realisierung eintritt, hat sich die Meinung der Öffentlichkeit ggf. bereits verändert und entspricht nicht mehr dem im Beteiligungsverfahren ausgehandeltem Konsens. Daher sollte man die Zeit, die Kosten und den Personalaufwand stets im Auge behalten (BVMBS, 2012).
- Beteiligungs“müdigkeit“: Vor allem dann, wenn ein Verfahren sich als langwierig und umfänglich darstellt, bzw. wenn verschiedene Verfahren in kurzer Folge

- hintereinander durchgeführt werden, ohne dass sich die Ergebnisse sicht- und erlebbar im Alltag der Menschen niederschlagen, sinkt die Motivation, sich in Beteiligungsverfahren einzubringen.
- **Verbindlichkeit:** Kann den Beteiligten in jedem Fall zugesichert werden, dass das Ergebnis eines Verfahrens auf jeden Fall umgesetzt werden wird? Was geschieht, wenn dies nicht möglich ist?
  - **Gesellschaftliche Polarisierung:** Die Mitentscheidung der Bürgerinnen und Bürger über die Umsetzung einer Maßnahme kann zu einer Spaltung der Gesellschaft in Befürworter und Gegner führen, bei der die Suche nach einem gemeinsamen Konsens aus dem Blick gerät. Insbesondere, bei formalisierten Ja-/Nein-Entscheidungen besteht das Risiko, dass Populisten versuchen die Meinungsfindung der Bürgerinnen und Bürger zu beeinflussen, häufig in Verbindung mit dem Phänomen des Ergebniskonservatismus.
  - Die Verantwortung der Politik kann nicht auf die Bevölkerung übertragen werden. Grundsätzlich zu vermeiden ist eine fehlende politische Unterstützung (ÖGUT, 2005), da ohne diese die Umsetzung unrealistisch ist. Die Politik sollte von Beginn an und kontinuierlich in den Prozess einbezogen sein. Es braucht die Zustimmung der Entscheidungsträger. Falls mittels Volksabstimmung über die Umsetzung eines Verkehrsprojektes entschieden wird, kann politische Befürwortung das massgebliche Kriterium für einen Erfolg sein.
  - Sich ändernde Rahmenbedingungen (z.B. politische, finanzielle) sind kritisch. Sie können insbesondere bei grossen und langandauernden Projekten vorkommen (GUIDEMAPS, 2004) und sollten den Betroffenen möglichst effizient und transparent begründet werden. Ändern sich Rahmenbedingungen mehrmals, kann die Glaubwürdigkeit des Projektes darunter leiden, weshalb dies zu vermeiden ist.

Damit ein partizipatives Verfahren erfolgreich sein kann, müssen die Grenzen erkannt und Hürden und Stolpersteine so gut als möglich vermieden werden. Dazu hat Metron (2008) eine Übersicht über die Hürden und Stolpersteine erstellt:



**Abb.7** Hürden und Stolpersteine, Quelle: Metron, 2008 (angepasst)

Auch die Berichterstattung in die Medien sollte sorgsam beobachtet werden. Grundsätzlich gilt: die Medien an sich haben kein spezifisches Eigeninteresse an einem Verkehrs- oder Beteiligungsprozess – sie interessiert, was die Leserinnen und Leser interessiert. Ob eine Berichterstattung einem Planungs- respektive Beteiligungsprozess nützt oder schadet, spielt für Presse, Rundfunk, Internet keine Rolle. Gerade aus diesem Grunde ist es wichtig, Medien und Medienvertretende als Partner zu verstehen, denen offen und transparent gegenüberzutreten ist (BMVBS, 2012) <sup>1</sup>. Auch eine kritische

<sup>1</sup>Das BMVBS verweist explizit auf folgende, weiterführende Quellen: Küsters, P. (2012): Tipps zum Umgang mit der Presse: Online unter: [www.speedmark.de/PDF/Pressearbeit.pdf](http://www.speedmark.de/PDF/Pressearbeit.pdf). (Eigener Zugriff am 24.06.2012)

Berichterstattung darf in keinem Fall dazu führen, dass eine bestimmte Zeitung, eine Redaktion oder ein Journalist zukünftig vom Presseverteiler ausgeschlossen wird – ganz im Gegenteil. Zu verhindern ist in jedem Falle eine Kommunikation eines Verkehrsprojektes erst durch die Medien, da dies meist einen schlechten Start für ein Projekt bedeutet (SVI, 2010). Die Planenden sollten aufbauend auf eine systematische Strategie für Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit (siehe oben) die Medien von sich aus von Beginn an in den Prozess einbeziehen und Informationen stets frühzeitig zur Verfügung stellen.

### 3.3 Auswertung der Produkte

Der Fokus des Handbuches der Weltbank (2002) liegt vor allem auf methodischen und strategischen Inhalten, welche in der Politik gut einsetzbar sind. Eine Übersicht zu Beginn wird anschliessend mit praktischen Beispielen ergänzt, wobei es sich hierbei nicht um Verkehrsprojekte handelt. Auch das Handbuch der OECD fokussiert auf die Politik. Es gibt zwar einen Überblick über Partizipation in verschiedenen Ländern, ist jedoch für Verkehrsprojekte nicht von Relevanz.

Die Deutschen und das Österreichische Handbuch beginnen mit allgemeinen Grundlagen (Was ist Partizipation?) und zeigen auf warum es förderlich ist, dass diese vermehrt zum Einsatz kommt. In diesen Handbüchern sind konkrete Fallbeispiele mit Ratschlägen enthalten, wobei die Fallbeispiele im Handbuch der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und dem des ÖGUT grafisch aufbereitet sind und mehr Gewicht haben. Diese Handbücher weisen ein gutes Verhältnis zwischen Theorie und Praxis auf. Das Handbuch des BMI ist hingegen sehr umfassend und fällt etwas theoretischer aus. Das Handbuch von Nanz und Fritsche ist theoretisch, wobei die relevanten Kriterien sowie die gängigen Verfahren strukturiert aufgeführt sind, so dass Informationen zu konkreten Inhalten gezielt darin nachgelesen werden können.

Das Handbuch der GUIDEMAPS beginnt ebenfalls mit theoretischen Grundlagen und baut dann auf praktischen Beispielen auf. Diese beinhalten z.B. einen Abschnitt zu ‚good practice‘, farbenfrohe Schemas, Zeitpläne, Barrieren werden aufgezeigt und Lektionen für zukünftig bessere Projekte sind aufgeführt. Dieses Handbuch ist mit über 300 Seiten aber relativ umfänglich.

Das Handbuch [www.planet21.ch](http://www.planet21.ch) erlaubt konkrete Informationen gezielt zu suchen und zu finden. Es ist zu jedem Kapitel weiterführende Literatur angegeben und mittels Farbgebung und übersichtlicher Seitenaufteilung ist die Navigation verständlich.

Das Handbuch des BAFU beginnt ebenfalls mit einem Theorieblock und Hintergrundinformationen welche teils mit Skizzen fundiert werden. Anschliessend werden Praxisbeispiele (inkl. Fotos) aufgeführt. Die übrigen Handbücher des Bundes beinhalten zwar Schemas, hingegen keine konkreten Fallbeispiele (ausser Projekt urbains).

Die Stadtentwicklung Zürich hat mit dem Leitfaden (36 Seiten) und der dazugehörigen Checkliste (22 Seiten) ein angewandtes Handbuch für die Praxis erstellt. Die zentralen Informationen können gut ausgemacht werden.

## 4 Metaanalyse CH-Fallbeispiele

### 4.1 Strukturierung der Fallbeispiele

#### 4.1.1 Einleitung

Die Analyse von guten (und schlechten) Beispielen soll Inhalte und Erfolgsfaktoren für eine gute Partizipation herausarbeiten. Gleichzeitig sollen gute Beispiele auch als Anregung für die Praxis dienen und im Handbuch dokumentiert werden.

Als Grundlage für die Metaanalyse, welche aus einer Gegenüberstellung verschiedener Fallbeispiele besteht, wurde für jedes Beispiel ein Faktenblatt erstellt (s. auch Anhang 2):

Die 29 aufgezeigten Fallbeispiele weisen mindestens eine der folgenden Herausforderungen auf:

- Komplexität der Thematik (polythematisch)
- Zuständigkeiten auf mehreren Ebenen (z.B. Kanton / Gemeinde)
- „Diskrepanz“ zwischen den Zuständigen und den Betroffenen
- Lange Prozessdauer (von der Planung bis hin zur Realisierung)

Diese Punkte haben u.a. einen Einfluss auf die Projektorganisation und den Prozess.

Im Folgenden werden die Fallspiele in Bezug auf folgende Bereiche einander gegenübergestellt: Themenfelder und Partizipationsform, Akteure sowie Projektphase, Ansätze und Instrumente.

#### 4.1.2 Themenfelder

Wie im Kapitel 2.4 aufgeführt, beziehen sich die im Rahmen der Metaanalyse berücksichtigten Fallbeispiele auf folgende Themenfelder:

		ÖV	MIV	LV	Sied- lung	Land- schaft
Thema	Fallbeispiel					
<b>Kantons- / Gemeindestrassen</b>	Ortsdurchfahrt Wabern	Blau	Blau	Blau		
	Bodensee-Thurtal- und Oberlandstrasse		Blau			
	Ortsdurchfahrt Rapperswil		Blau			
	Erneuerung/Umgestaltung Bahnhofplatz Bern	Blau	Blau	Blau		
	Umfahrungsstrasse/Ortsdurchfahrt Saanen		Blau			
	Bypass Thun Nord		Blau			
	Entlastung Solothurn		Blau			
	Mobilitätskonzept Glarnerland	Blau	Blau	Blau		
	Strassentunnel Vedeggio–Cassarate		Blau			
	Stadttunnel Zug		Blau			
	Oberlandautobahn A35		Blau			
	<b>Autobahnen</b>	Engpassbeseitigung A1 St. Gallen		Blau		
A5 Biel Westast			Blau			
Cityring Luzern		Blau	Blau		Blau	
<b>Schienerverkehr</b>	DML	Blau				
	Zukunft Bahnhof Bern			Blau		
<b>ÖPNV</b>	Regionales Tramkonzept Bern	Blau				
	Limmattalbahn	Blau				
	Tram Annemasse–Genève	Blau				
<b>Verkehr–Raum</b>	Agglomerationsprogramm Basel	Blau	Blau	Blau	Blau	
	Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil	Blau	Blau	Blau	Blau	
	ESP Wankdorf	Blau	Blau	Blau	Blau	
	VISION MITTE Brugg-Windisch	Blau	Blau	Blau	Blau	
	Verkehrsentwicklung Kreis 10 Stadt Zürich	Blau	Blau	Blau	Blau	
	Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf		Blau	Blau		
	Tempo 30 Zonen in Burgdorf		Blau	Blau	Blau	
	Tempo 30 Zonen in Raron		Blau	Blau	Blau	
	Masterplanung Landstrasse Wettingen	Blau	Blau	Blau	Blau	
	Zukunft Kasernenareal Zürich		Blau			

**Abb.8** Fallbeispiele je Themenfeld

Legende: Blau: Auslöser; Hellblau: Bearbeitung/Berücksichtigung des Themas; Grau: Wichtige Auswirkungen

Wie aus obenstehender Abbildung ersichtlich, liegt der „Auslöser“ einer Planung grundsätzlich bei einem Verkehrsträger. Die Auswirkungen sind jedoch in mehreren Bereichen zu finden. Die verschiedenen Verkehrsträger sowie die Bereiche Verkehr, Siedlung und Landschaft sind untereinander verflochten. Es wurde in den letzten Jahren erkannt, dass dafür eine monothematische Betrachtung nicht ausreicht. Von der monothematischen Betrachtung in den 1960er Jahren geht man heute in Richtung Gesamtkonzepte. Bei Planungen (z.B. Umfahrungsstrassen) oder Infrastrukturen (u.a. Autobahnen), welche vor verschiedenen Jahrzehnten in Angriff genommen oder realisiert wurden versucht man heute die negativen Auswirkungen mit flankierenden Massnahmen zu reduzieren.

Die immer stärkere Notwendigkeit eine polythematische Betrachtung vorzunehmen, hat auch einen Einfluss auf die Ausgestaltung der Partizipation (u.a. Einbezug der Akteure). Gesamtheitliche Planungen, beispielsweise zur Entlastung eines Siedlungsgebiets vom motorisierten Individualverkehr – wie es zurzeit bei der Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA) erfolgt – sind jedoch noch nicht die Regel.

Die methodischen Ansätze in den Fallbeispielen können grundsätzlich den drei Partizipationsformen aus *Abb.2* zugeteilt werden. Die Information ist bei allen Beispielen zu finden. Die Mehrheit der Fallbeispiele weist die Ebenen Kooperation (Mitarbeit) – Konsultation und Information auf. Während der Umsetzungsphase wird primär noch die Information angewandt. Ein Spezialfall ist die DML, bei welcher zuerst eine Mitentscheidung durch eine Volksinitiative stattgefunden hat und anschliessend die Form der Information zur Anwendung gekommen ist und nach wie vor kommt. Der Schwerpunkt der Partizipation bei den verschiedenen Fallbeispielen liegt insbesondere auf folgenden Formen:

**Information & Anhörung:** Engpassbeseitigung A1 St. Gallen

**Information & Konsultation:** Strassentunnel Vedeggio-Cassarate, A5 Biel Westast, Cityring Luzern, Oberlandautobahn A35, Zukunft Bahnhof Bern, Erneuerung/Umgestaltung Bahnhofplatz Bern, Regionales Tramkonzept Bern, ESP Wankdorf, VISION MITTE Brugg-Windisch, Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, Tempo 30 Zonen in Raron

**Mitarbeit–Konsultation & Information:** Ortsdurchfahrt Wabern, Bodensee-Thurtal- und Oberlandstrasse, Ortsdurchfahr Rapperswil, Umfahrung/Aufwertung Ortsdurchfahrt Saanen, Bypass Thun, Entlastung Solothurn, Mobilitätskonzept Glarnerland, Stadttunnel Zug, Limmattalbahn (inkl. Mitgestaltung), ELBA, Agglomerationsprogramm Basel, Tram Annemasse-Genève, Verkehrsentwicklung Kreis 10, Tempo 30 Zonen in Burgdorf, Masterplanung Landstrasse Wettingen, Zukunft Kasernenareal Zürich

### 4.1.3 Akteure und Betroffenheit

In nachfolgender Tabelle ist für die verschiedenen Fallbeispiele dargestellt, wer die Prozessleitung hat, welche Akteure einbezogen werden und wer die Entscheidungsträger sind. Aufgeführt ist ebenfalls, wo die Betroffenheit des Missstandes bzw. der entsprechenden Massnahmen am stärksten ist:

	Bund	Kanton	Region	Gemeinde	Quartier/ Bev.	Dritte (TU)
Stufe Bund						
Engpassbeseitigung A1 St. Gallen	PL	B		B	B	
A5 Biel Westast	PP	PL		B	B	
Cityring Luzern	PL	PP		B	B	
DML Zürich	PP	PL		PP	B	
Stufe Kanton						
Ortsdurchfahrt Wabern		PL/PP	B	PL/PP	B	PP
Bodensee-Thurta- und Oberlandstrasse		PL		B	B	
Ortsdurchfahrt Rapperswil		PP		PL	B	
Umfahrung/Aufwertung Ortsdurchfahrt Saanen		PL/PP		PL/PP	B	
Bypass Thun	B	PL		B	B	
Entlastung Solothurn		PL		B	B	
Mobilitätskonzept Glarnerland		PL		B	B	B
Strassentunnel Vedeggio–Cassarate		PL/PP		PL/PP	B	
Stadttunnel Zug		PL/PP		PL/PP	B	
Oberlandautobahn A35	B	PL		B	B	
Zukunft Bahnhof Bern		PL		PP	B	PP
Limmattalbahn		PL/PP		PL/PP	B	PL/PP
ELBA		PL		B	B	B
ESP Wankdorf		PL		PP	B	B
VISION MITTE Brugg-Windisch		PL/PP		PL/PP	B	
Stufe Region						
Agglomerationsprogramm Basel		PP	PL	PP		B
Regionales Tramkonzept Bern		PL/PP	PL/PP	PP	B	B
Tram Annemasse–Genève		PP	PL	PP	B	PP
Stufe Gemeinde						
Verkehrsentwicklung Kreis 10 Stadt Zürich				PL	B	
Erneuerung/Umgestaltung Bahnhofplatz Bern				PL	B	B
Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf				PL	B	
Tempo 30 Zonen in Burgdorf				PL	B	
Tempo 30 Zonen in Raron				PL	B	
Masterplanung Landstrasse Wettingen				PL		
Zukunft Kasernenareal Zürich		PL/PP		PL/PP	B	

**Abb.9** Fallbeispiele mit zugehörigen Akteuren und Betroffenheit

Legende: PL: Prozessleitung; PP: Projektpartner; B: Beteiligte; rot: Entscheidungsträger; grün: Betroffenheit

Aus der **Abb.9** geht insbesondere bei den Projekten auf kommunaler und regionaler Stufe eine relativ starke Kongruenz zwischen der Betroffenheit und der Prozessleitung bzw. den Entscheidungsträgern hervor.

Insbesondere im Bereich der Autobahnen besteht eine grössere „Diskrepanz“ zwischen der Entscheidungsebene und der Ebene der stärksten Betroffenheit. Dies stellt eine grosse Herausforderung in Bezug auf den zweckmässigen Einbezug der Betroffenen dar. Eine weitere Herausforderung bildet der „Spagat“ zwischen einer „Lösung für viele“ und den Anliegen der Direktbetroffenen.

Bei mehreren Fallbeispielen wurde zwischen verschiedenen Ebenen eine partnerschaftliche Prozessleitung oder Projektorganisation eingesetzt. Dies kommt beispielsweise bei der «Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse» in Wabern, beim Regionalen Tramkonzept Bern oder beim Kasernenareal in Zürich vor. Eine partnerschaftliche Prozessleitung zwischen verschiedenen Ebenen (z.B. Kanton / Gemeinde) stellt in Bezug auf die Zusammenarbeit ein positives Element dar. Die verschiedenen Ebenen haben jedoch klare Zuständigkeiten: Der Kanton ist beispielsweise Genehmigungsbehörde der Gemeinde. Eine partnerschaftliche Leitung stellt somit auch eine Herausforderung dar.

Wichtig ist, sowohl die Stufen unterhalb (lokal) als auch die Stufen oberhalb (kantonal/national) einzubeziehen, insbesondere wenn die Planung bzw. das Projekt Auswirkungen auf die übergeordnete Ebene hat. Dies ist z.B. der Fall beim Projekt «Zukunft Bahnhof Bern»: Die Ausgestaltung des Bahnknotens Bern hat über den Kanton hinaus Auswirkungen. Der frühe Einbezug des Bundes wäre hier wünschenswert gewesen.

Es ist darauf hinzuweisen, dass bei mehreren Fallbeispielen zu unterschiedlichen Themen und auf unterschiedlichen Stufen erst in einer zweiten Phase bzw. nach dem Scheitern eines Projekts gewisse Zielgruppen (z.B. Gemeinden, Bevölkerung) in den Prozess einbezogen bzw. stärker einbezogen wurden. Dies ist u.a. der Fall beim Projekt Westast Biel (A5), bei der Ortsdurchfahrt Rapperswil, bei der Bodensee-Thurtal-Strasse und der Oberlandstrasse, bei der Entlastung Solothurn, beim Projekt «Zukunft Bahnhof Bern» sowie bei der «Erneuerung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Bern». Dieser Aspekt ist für die entsprechenden Fallbeispiele in den Faktenblättern detailliert festgehalten.

#### 4.1.4 Phasen, Ansätze und Instrumente

Nachfolgend sind für die verschiedenen Fallbeispiele zusammenfassend die Phasen in denen die Partizipation stattgefunden hat, die Ziele der Partizipation sowie die verwendeten Ansätze und Instrumente aufgeführt.

**Tab. 3** Fallbeispiele mit Phasen, Zielen, Ansätzen, Instrumenten und Zielgruppen

	Projektphase	Ziele der Partizipation	Ansatz	Instrumente	Zielgruppen
<b>Stufe Bund</b>					
Engpassbe-seitigung A1 St. Gallen	Planung (Varianten)	- Genehmigungs-fähige Lösung finden - Akzeptanz erhöhen	- Information und Anhörung	- Forumsveranstaltungen - Medienmitteilungen	- Kanton, Gemeinden, Quartiere, Verbände, Parteien - Öffentlichkeit
A5 Biel Westast	Projekt	- Anforderungen der verschiedenen Akteuren klären - Akzeptanz und Transparenz erhöhen - Politische Konsolidierung	- Information/ Anhörung - Konsultation	- Öffentliche Veranstaltungen - Website - Medienorientierung - Workshops (Projektoptimierung)	- Öffentlichkeit, Medien - Bund, Gemeinden
Cityring Luzern	Erhaltungsprojekt	- Information - Konsultation der Behörden	- Information/ Anhörung - Konsultation	- Kreativ-Workshops - Informationsveranstaltungen - Referate und Baustellenführungen	- Kanton, Stadt, Quartier, Verbände - Öffentlichkeit, Medien
DML Zürich	Ausführungsp-rojekt / Bauprojekt	- Legitimation - Bewilligung der Gelder	- Volksrecht - Information	- Volksinitiative - Website - Events - Medienkonferenzen/-mitteilungen - Hotline - Gezielte Anwohnerinformatio-n	- Bevölkerung - Öffentlichkeit, Medien - Anwohner

	Projektphase	Ziele der Partizipation	Ansatz	Instrumente	Zielgruppen
<b>Stufe Kanton</b>					
Ortsdurchfahrt Wabern	Planungs- bis Ausführungsphase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualität der Ergebnisse erhöhen</li> <li>- Erarbeitung eines Projekts zusammen mit der lokalen Bevölkerung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitarbeit/ Mitgestaltung</li> <li>- Ab Bauphase Information</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- z.T. im Zweimonatsrythmus Begleitkommissionssitzungen</li> <li>- Besichtigung ausgeführter Vorhaben in der Region</li> <li>- Informationsblatt für alle Haushalte (ca. vierteljährlich)</li> <li>- Info-Kiosk und Sorgentelefon</li> <li>- Öffentliche Begehungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quartierorganisationen, Kindergarten, Gewerbebetriebe, Ortsvereine, Regionen Bern und Gürbetal</li> <li>- Bevölkerung</li> </ul>
Bodensee-Thurtal- und Oberlandstrasse	Planungsphase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neue Linienführung ausarbeiten</li> <li>- Breiter Konsens</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Mitarbeit/ Konsultation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Workshops</li> <li>- Forumsveranstaltungen</li> <li>- Medienmitteilungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Betroffene Gemeinden, Verbände, Kantonale Ämter und Fachstellen, Privatpersonen</li> </ul>
Oberlandautobahn	Planungsphase (Generelles Projekt)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausarbeitung einer Option des gemeinsamen Interesses</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Konsultation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informationsveranstaltungen</li> <li>- Sitzungen/ Workshops</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerung</li> <li>- Gemeinden, Verbände</li> </ul>
Ortsdurchfahrt Rapperswil	Planung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerung soll eigene Ideen einbringen können (nach Ablehnung)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Mitarbeit/ Konsultation <i>Externe Begleitung</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtforum</li> <li>- Öffentliche Veranstaltungen</li> <li>- Mehrstufige Workshops</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtforum/ Bevölkerung</li> </ul>
Umfahrung / Ortsdurchfahrt Saanen	Planungs- bis Ausführungsphase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufzeigen der Möglichkeiten</li> <li>- Transparenz und Akzeptanz erhöhen</li> <li>- Legitimation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information und Anhörung</li> <li>- Mitarbeit/ Konsultation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentliche Informationsveranstaltungen</li> <li>- Workshops</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerung</li> <li>- Verkehrsplanungskommission mit Interessensgruppen</li> </ul>
Bypass Thun Nord	Gesamtverkehrsstudie / Projekt bis Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konkrete Verkehrsziele festlegen</li> <li>- Legitimation</li> <li>- Akzeptanz und Transparenz erhöhen</li> <li>- Qualität der Ergebnisse erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Mitarbeit/ Konsultation → <i>Mediation Externe Moderation</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Forumsveranstaltungen</li> <li>- Begleitgruppen-Veranstaltungen</li> <li>- Website</li> <li>- Medienmitteilungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinderäte, politische Parteien, Quartierleiste, Organisationen, Kantons- und Bundesämter, Grundeigentümer</li> <li>- Öffentlichkeit</li> </ul>
Entlastung Solothurn	Planungsphase bis Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Qualität verbessern</li> <li>- Legitimation</li> <li>- Akzeptanz erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Mitarbeit/ Konsultation (nach Ablehnung) <i>Kombinierter Expertenprozess und Mitwirkung</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelmässige Infoblätter</li> <li>- Medienmitteilungen</li> <li>- Workshops, Befragungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Betroffene Haushalte</li> <li>- Medien, Öffentlichkeit</li> <li>- Gemeinden, Bevölkerung</li> </ul>
Mobilitätskonzept Glarnerland	Planungsphase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legitimation der Umfahrungsstrassen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Konsultation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informationsveranstaltung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kantonale Ämter</li> <li>- Gemeindevertretung</li> <li>- Verbände</li> <li>- Betroffene Bürger (durch Los bestimmt)</li> </ul>
Strassentunnel Veduggio-Cassarate	Planungsphase bis Umsetzung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Akzeptanz erhöhen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Konsultation/ Mitarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informationsveranstaltungen</li> <li>- Sitzungen/ Workshops</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinden, Bevölkerung</li> <li>- Verkehrskommission mit Vertretenden der Gemeinden und des Kantons</li> </ul>
Stadttunnel Zug	Vorstudien, Erarbeitung generelles Projekt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ausarbeitung einer Variante</li> <li>- Nutzen aufzeigen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Mitarbeit/ Konsultation <i>Externe</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medienkonferenzen/ -mitteilungen</li> <li>- Sitzungen / Workshops</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Medien, Öffentlichkeit</li> <li>- Interessensgruppen, politische Entscheidungsträger</li> </ul>

Projektphase	Ziele der Partizipation	Ansatz	Instrumente	Zielgruppen	
		<i>Begleitung und Moderation Kombinierter Expertenprozess und MW</i>		, Öffentlichkeit	
Zukunft Bahnhof Bern	Planung (Vorstudien bis Vorprojekt)	- Sounding Board - Kritikern konstruktiv-sachlich begegnen - Akzeptanz schaffen	- Information/Anhörung - Konsultation	- Website - Werkstattgespräche - Begleitgruppen-Veranstaltungen (Phase 3)	- Medienschaffende und interessiertes Publikum - Gemeinden, Parteien, Verbände, Quartierkommissionen
Limmattalbahn	Vorprojekt	- Gemeinsame Ideen sollen eine optimale Lösung für ein Pilotprojekt bringen - Identifikation schaffen - Legitimation	- Information - Mitwirkung/Mitgestaltung	- Website - Informationsveranstaltungen - Workshops	- Öffentlichkeit - Bevölkerung - Gemeinden, kantonale Stellen, Verbände
ELBA	Planung (Konzept)	- Meinungsbildungsprozess ermöglichen - Sensibilität für regionale und interdisziplinäre Sicht schärfen - Legitimation - „Puls“ fühlen	- Information - Konsultation/Mitarbeit <i>Externe Moderation</i>	- Foren - E-Partizipation - Website - Medienmitteilungen - Workshops	- Öffentlichkeit - Gemeinden, Organisationen, Verbände
Projektphase	Ziele der Partizipation	Ansatz	Instrumente	Zielgruppen	
ESP Wankdorf	Planung	- Akzeptanz und Transparenz erhöhen - Legitimation - Interessenlagen sichtbar machen	- Information-Anhörung / Konsultation <i>Externe Moderation</i>	- Runde Tische (1. Phase) - Foren (2. Phase)	- Grundeigentümer, Quartierorganisationen (inkl. Parteien) - Gemeinden, Grundeigentümer, Quartierorganisationen
VISION MITTE Brugg-Windisch	Planung	- Qualität der Ergebnisse erhöhen - Koordination des Verfahrens - Akzeptanz und Transparenz erhöhen	- Information-Anhörung / Konsultation	- Öffentliche Info- und Diskussionsanlässe - Events bei wichtigen Meilensteinen - Newsletter - Internetplattform	- Grundeigentümer, Quartierorganisationen, Parteien, Verbände, Bevölkerung
Stufe Region					
Agglomerationsprogramm Basel	Planung (Programm)	- Informationsvermittlung - Inhaltliche Diskussion - Akzeptanz erhöhen	- Information - Konsultation /Mitarbeit	- Mitwirkungsveranstaltungen (Foren) - Bilateraler Austausch - Homepage - Broschüren	- Gemeinden - Verbände - Politikvertretung
Regionales Tramkonzept Bern	Konzept	- Qualität der Ergebnisse erhöhen - Komplexität sichtbar machen - Legitimation	- Information - Konsultation/Mitarbeit	- Infoveranstaltungen - 3 Workshops	- Quartierorganisationen - Gemeinden, Verbände, Organisationen, Parteien, Quartierorganisationen
Verlängerung Tramlinie 12 Genève-Annemasse	Planungs- bis Ausführungphase	- Weiterentwicklung und Erhöhung der Qualität des Projekts	- Information - Mitarbeit-Konsultation	- öffentliche Veranstaltungen - Veranstaltungen mit Gewerbetreibenden und Verbänden - Begehungen - Schriftliche Rückmeldungen	- Bevölkerung - Gewerbetreibende - Verbände
Stufe Gemeinde					
Verkehrsentwicklung Kreis 10 Stadt	Auslegeordnung: Von Problemen bis	- Erfüllung politischer Auftrag - Übersicht	- Information - Mitarbeit <i>Externe</i>	- Informationsabend - 3 Workshops	- Öffentlichkeit - Quartiervereine, Gemeinschaftszentren, Kirchengemeinden,

	Projektphase	Ziele der Partizipation	Ansatz	Instrumente	Zielgruppen
Zürich	zu Projektideen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- erstellen</li> <li>- Ausleuchten Konsens/Dissens</li> <li>- Lösungsansätze erarbeiten</li> </ul>	<i>Experten als Inputgeber und Feedback</i>		Politik, Gewerbe, Interessensgemeinschaften
Erneuerung /Umgestaltung Bahnhofplatz Bern	Planung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Neustart nach der Ablehnung</li> <li>- Neue Sinngebung</li> <li>- Erhöhung der Akzeptanz</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information-Anhörung / Konsultation</li> <li>- Externe Moderation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Runde Tische</li> <li>- Anhörungen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadtbevölkerung, Politik, Grundeigentümer (insb. auch Bürgergemeinde)</li> </ul>
Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf	Pilotprogramm („Versuchslabor“)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Akzeptanz erhöhen</li> <li>- Ideensammlung und Priorisierung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information</li> <li>- Konsultation/ Mitarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Newsletter</li> <li>- Umfragen</li> <li>- Workshops</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bevölkerung</li> <li>- Interessensvertreter</li> </ul>
Tempo 30 Zonen in Raron	Planung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abholen von Inputs</li> <li>- Vorinformation und Vertrauen schaffen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information/ Konsultation</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffentliche Infoveranstaltung</li> <li>- Begehung</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Anwohner</li> </ul>
Tempo 30 Burgdorf	Planungs- bis Ausführungspase	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Entwicklung Projekt</li> <li>- Abbau von Widerständen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information / Konsultation</li> <li>- Mitarbeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bildung von Arbeitsgruppen</li> <li>- Begehungen</li> <li>- Einrichtung Elemente mit Bevölkerung</li> <li>- Einrichtungsfest</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quartiervereine und Anwohner</li> </ul>
Masterplanung Landstrasse Wettingen	Planung (Testplanung bis Masterplan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abgestimmte Entwicklung und Identitätsgewinn</li> <li>- Sensibilisierung für öffentlichen Raum</li> <li>- Feedback zu Vorschlägen aus Testplanung und Einbringung eigener Ideen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information und Mitwirkung/ Mitgestaltung</li> <li>- Externe Begleitung und Moderation</li> <li>- Begehung der Ortsteile</li> <li>- Interviews</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 4 Mitwirkungsveranstaltungen</li> <li>- 2 Veranstaltungen mit Begehung</li> <li>- 4 Informationsveranstaltungen</li> <li>- Newsletter und Website</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grundeigentümer, Detailhandel/ Gewerbe, Anwohner, Bevölkerung</li> </ul>
Zukunft Kasernenareal (ZH)	Planung (Masterplan)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinsamen Konsens zur künftigen Funktion und Nutzung des Areals</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Information und Anhörung</li> <li>- Mitarbeit (Entwicklung von Lösungen)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- öffentliche Veranstaltungen (5)</li> <li>- Website mit Möglichkeit zu persönlichen Kommentaren</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kanton, Stadt, Bevölkerung</li> </ul>

**Information** erfolgt grundsätzlich in allen Phasen, von der konzeptionellen Ebene (z.B. bei der Erarbeitung des Regionalen Tramkonzepts Bern) bis zur Ausführung (s. Cityring Luzern, DML Zürich). Die verwendeten Instrumente sind jedoch in den verschiedenen Phasen z.T. unterschiedlich.

Grundsätzlich in allen Phasen wird dank folgenden Instrumenten informiert:

Für die Information der Öffentlichkeit wird vor allem bei grösseren Planungen/Projekten eine Website eingesetzt. Bei Meilensteinen werden Medienorientierungen organisiert oder Medienmitteilungen veröffentlicht. Informationsveranstaltungen werden sowohl für die Öffentlichkeit als auch für spezifischere Gruppen organisiert.

In der Bauphase kommen zusätzlich folgende Instrumente zum Tragen: Info-Kiosk/ Pavillon, Ausstellungen und Hotlines. In dieser Phase werden u.a. für die betroffenen Haushalte und Betriebe auch Informationsblätter/-briefe verteilt bzw. verschickt.

**Mitarbeit/Mitgestaltung** erfolgt sowohl auf der konzeptionellen Ebene als auch auf der Projektebene. Dafür finden insbesondere Workshops statt. Bei komplexen und eher übergeordneten Planungen/Projekten (z.B. ELBA, Stadttunnel Zug, Zukunft Kasernenareal Zürich) werden als Grundlage für die Diskussion/Mitgestaltung Experteninputs geliefert. Bei Expertenprozessen mit Durchführung von Workshops kann u.a. zwischen folgenden zwei Kategorien unterschieden werden:

- Planungen oder Projekte die auf einem Expertenprozess basieren und – beispielsweise aufgrund einer Ablehnung eines Vorgängerprojekts – partizipativ „nur“ noch optimiert werden (z.B. Entlastung Solothurn).
- In den letzten Jahren (komplett neu) aufgegleisten Prozesse (z.B. ELBA, Stadttunnel Zug), in denen von Experten Varianten/Szenarien geliefert und mit den Beteiligten u.a. diskutiert, priorisiert und verbessert werden.

Insbesondere auf der Projektstufe finden zur Klärung spezifischer Punkte (bilaterale) Gespräche beispielsweise mit Gewerbebetrieben oder Grundeigentümern statt (z.B. Tram Annemasse–Genève).

Für die **Konsensfindung** oder die Lösung von Blockaden werden vielfach „Runde Tische“ eingesetzt (z.B. Erneuerung/Umgestaltung Bahnhofplatz Bern, Limmattalbahn).

In Bezug auf die Phasen und die Ansätze bestehen insbesondere folgende Herausforderungen:

- Jede Phase weist spezifische Spielräume und Anforderungen auf. In der Konzeptphase bestehen die grössten Spielräume. Für die Beteiligten können diese jedoch eine Überforderung darstellen (noch wenig konkret).
- Über den gesamten Prozess (Konzept bis Realisierung) sollte eine adäquate Partizipation stattfinden und ein „roter Faden“ erkennbar sein (Wie bringt man die Konzeptgedanken bis zur Projektphase? Wie kann eine Kontinuität und Stringenz auch bezüglich der Partizipation zwischen dem Konzept und dem Projekt erreicht werden?)

## 4.2 Wichtige Einflussfaktoren

Neben den direkt mit dem Projekt bzw. mit der entsprechenden Partizipation verbundenen Faktoren (Organisation, Inhalt usw.), können in Bezug auf den Erfolg bzw. Misserfolg eines Projekts insbesondere folgende Faktoren eine Rolle spielen:

- Übergeordnete geopolitische Situation/Ereignisse
- Finanzielle Lage der öffentlichen Hand
- Politische Konstellation

Diese Einflussfaktoren sind teilweise unberechenbar und nicht immer sichtbar. Eine knappe Finanzlage kann beispielsweise sehr unterschiedliche Szenarien bewirken:

- Ablehnung / Zurückstellung von Projekten (auch bei einer angemessenen Partizipation)
- Impulsprogramme
- Kreativer Prozess, bei dem beispielsweise die Gestaltung von Ortsdurchfahrten und nicht neue Umfahrungsstrassen im Vordergrund stehen.

Gute Partizipation ist grundsätzlich Voraussetzung, jedoch nicht Erfolgsgarant.

## 4.3 Good Practice

Im Folgenden werden auf der Grundlage der Struktur in Kapitel 3.2 sowie der Faktenblätter Good Practices herausgearbeitet:

### Akteure

- **Stakeholderanalyse am Anfang des Prozesses.** Diese ermöglicht zu erkennen, welche Akteure einzubeziehen sind. Darin wird u.a. ermittelt wer aus dem Umfeld die Planungs-/Projektidee unterstützen und wer Widerstand entwickeln wird. Eine solche

Analyse wurde beispielsweise bei der «Verkehrsentwicklung Kreis 10, Stadt Zürich» oder bei der «Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA)» vorgenommen.

## Prozess

- **Regelmässige Information aus einer Hand.** Insbesondere wenn in der Prozessleitung verschiedene Partner vertreten sind, ist es u.a. gegenüber der Öffentlichkeit und den Medien wichtig, dass die Informationen möglichst aus einer Hand (oder koordiniert) kommen und regelmässig stattfinden (v.a. bei Meilensteinen) (s. z.B. Cityring Luzern, 3. Phase ZBB).
- **Partizipation bereits auf der Konzeptstufe.** Grundsätzlich soll die Partizipation bereits auf der Konzeptstufe stattfinden. Dies ermöglicht die Zusammenhänge / Auswirkungen zu erkennen und zu berücksichtigen sowie Grundsatzdiskussionen auf der Projektebene zu reduzieren. Die Anliegen der Betroffenen können bereits in einer frühen Phase erkannt werden.
- Bezüglich Ortsdurchfahrt Wabern wurde bereits auf der Stufe der Korridorstudie Gürbetal eine Mitwirkung durchgeführt. Dies gilt auch für den Bypass Thun Nord mit der Partizipation auf der Stufe der Gesamtverkehrsstudie Agglomeration Thun oder für das Tram Annemasse–Genève mit der Beteiligung im Rahmen des «Plan de Déplacements Urbains», welcher zum Tramprojekt geführt hat. Im Rahmen des Regionalen Tramkonzepts Bern werden auf der Konzeptebene verschiedene Workshops mit Vertretenden der Gemeinden, Quartierorganisationen, Verbände und Parteien durchgeführt (vor der öffentlichen Mitwirkung). Das Tramkonzept dient als Grundlage für vertiefende Studien, namentlich Zweckmässigkeitsbeurteilungen bezüglich Traktionswechsel auf verschiedenen Linien, bei denen ebenfalls eine Partizipation vorgesehen ist.
- **Sequenz von Workshops bei komplexen Fragestellungen.** Dies ermöglicht den Beteiligten die komplexe Materie nachzuvollziehen und zu „verdauen“. Ein solches Vorgehen wurde beispielsweise bei ELBA oder beim Stadttunnel Zug gewählt. Mit einer solchen Sequenz kann eine Gesamtschau oder Planung schrittweise zusammen mit den Beteiligten „aufgebaut“ werden. Dies hat z.B. im Rahmen der «Verkehrsentwicklung Kreis 10 Stadt Zürich» stattgefunden.
- **Verschiedene Ansätze/Instrumente einsetzen.** Das Einsetzen verschiedener Instrumente ermöglicht es den unterschiedlichen Bedürfnissen der Zielgruppen (Bevölkerung, Gemeinden, Verbände) entgegen zu kommen.
- Bei eher lokalen Projekten (z.B. Ortsdurchfahrt Wabern) ist es gut möglich, ein „leeres Blatt“ als Grundlage zur Verfügung zu stellen, da das Thema den persönlichen Lebenserfahrungsbereich der Beteiligten (Bevölkerung) betrifft und diese die örtlichen Gegebenheiten am besten kennen.
- Bei eher konzeptionellen und übergeordneten Planungen (z.B. Zukunft Kasernenareal Zürich, ELBA, Masterplanung Landstrasse Wettingen) oder sehr technischen Fragen (z.B. Stadttunnel Zug) ist es sinnvoll als Basis Experteninputs zu liefern, die mit den Beteiligten diskutiert werden können. Die Beteiligten können in ihren Bereichen reagieren. Der Entwurf eines Konzepts für eine Region durch die Beteiligten würde eine Überforderung darstellen.
- **Eventorientierung fördert Verständnis und Identifikation.** Insbesondere gegenüber der breiten Öffentlichkeit sind Events (Führungen, Feste, Ausstellungen usw.) für das Verständnis von komplexen Planungen/Projekten von grosser Bedeutung. Solche Anlässe fördern zudem eine stärkere Identifikation mit dem Vorhaben (z.B. Cityring Luzern, DML, VISION MITTE, Ortsdurchfahrt Wabern, Tram Annemasse–Genève, Tempo 30 Zonen in Burgdorf).
- **Besichtigung von guten Beispielen.** Die Besichtigung zusammen mit den Beteiligten von guten, innovativen Vorhaben kann als Anregung und als „Beweis“ dienen, dass auch unkonventionelle Lösungen funktionieren können. Solche Begehungen haben beispielsweise im Prozess zur Ortsdurchfahrt Wabern oder bei der Masterplanung Landstrasse Wettingen stattgefunden.

- **Dokumentation bzw. Festhalten der Ergebnisse:** Die Dokumentation des Partizipationsprozesses (z.B. in Protokollen, Kurzberichten) ist sowohl für den eigentlichen Partizipationsprozess als auch für spätere Phasen von Bedeutung (siehe beispielsweise Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept, Agglomerationsprogramm Basel, ELBA). Eine (gewisse) Verbindlichkeit der Ergebnisse aus dem Partizipationsprozess kann beispielsweise durch Absichtserklärungen erreicht werden. Dies wurde z.B. im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie, welche zum Projekt Bypass Thun Nord geführt hat, gemacht.
- **Berücksichtigung der unterschiedlichen Gegebenheiten:** In einem mehrsprachigen Planungsgebiet ist es von grosser Bedeutung, dass die verschiedenen Sprachen (u.a. bei Veranstaltungen und bei der Dokumentation) berücksichtigt werden. Dies war der Fall z.B. im Rahmen des Partizipationsprozesses zum Agglomerationsprogramm Basel und zu ELBA. Bei regionalen Planungen ist es zudem angebracht, die Mitwirkungsveranstaltungen abwechselnd in den verschiedenen Teilgebieten / Ländern durchzuführen (s. Agglomerationsprogramm Basel und ELBA).

## Inhalt

- **In Szenarien / Varianten denken.** Dieses Vorgehen lässt auch der Prüfung neuer Ideen/Varianten Platz (z.B. ELBA, ZBB). Szenarien / Varianten können unter anderem dank Konkurrenzverfahren aufgezeigt werden. Solche Verfahren wurden beispielsweise im Rahmen der folgenden Planungen/Projekte eingesetzt: ELBA, Bahnhofplatz Bern, Umfahrung Saanen (flankierende Massnahmen bei der Ortsdurchfahrt), Bypass Thun Nord (Gestaltung/Führung der neuen Strasse und Brücke) und Westast A5 in Biel (Testplanung zur besseren Integration der Strasse in die Siedlung).

## 4.4 Zu vermeiden

Aus den analysierten Fallbeispielen lassen sich insbesondere folgende zu vermeidende Punkte herauschälen:

### Akteure

- Bruch in der Prozesskontinuität. Brüche im Prozess – z.B. personell, wie es im Fall in der zweiten Phase des Pilotprojekts «Fussgänger- und Velomodelstadt Burgdorf» war – sind soweit möglich zu vermeiden oder gut zu überbrücken, damit keine unnötigen Verzögerungen oder Informationsverluste entstehen.

### Prozess

- **Reagieren statt agieren.** Unter anderem hinsichtlich der Medienarbeit soll agiert und nicht erst auf Kritik reagiert werden, wie dies beispielsweise in den ersten Phasen des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern» passiert ist. Dies kann den Prozess als intransparent erscheinen lassen.
- **Zu hohe Erwartungen wecken.** Bei einem intensiven Partizipationsprozess (z.B. neues Projekt Ortsdurchfahrt Rapperswil, Zukunft Kasernenareal Zürich) ist speziell darauf zu achten, dass nicht zu hohe/nicht erfüllbare Erwartungen entstehen. Die Beteiligten stellen ein „empfehlendes“ Organ dar, welches keine Entscheidungsbefugnis hat.

## Inhalt

- **Zu einseitige Fokussierung auf einen Verkehrsträger.** Insbesondere bei den Planungen/Projekten von Umfahrungstrassen ist eine zu einseitige Fokussierung auf den MIV zu vermeiden. Sowohl fachlich als auch gegenüber den Kritikern ist eine möglichst gesamtheitliche Betrachtung von grosser Bedeutung.
- **Zu geringe Systemabgrenzung.** Eine unklare Systemabgrenzung kann zu Verunsicherungen im Prozess führen. Beim vorgesehenen Tunnel in Rapperswil ist es beispielsweise nicht eindeutig, ob dieser nur der Entlastung des Ortszentrums dient oder ob dieser ein Autobahnzubringer wird.
- **Folgen/Auswirkungen zu intransparent und zu wenig verständlich.** Intransparenz kann sich zugunsten der Kritiker auswirken (z.B. im Fall ZBB). Zu wenig verständliche Inhalte sowie eine technokratische Sprache können die Teilnehmer überfordern, was zu einem geringeren Interesse führen kann.

## Rahmenbedingungen

- **Zu wenig klare Ziele.** Dies war beispielsweise der Fall in der zweiten Phase des Pilotprojekts «Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf». Mit unklaren Zielen lässt sich der Prozess nicht effizient gestalten und es entstehen Unsicherheiten.

## 4.5 Erfolgsfaktoren

Im Folgenden werden die Erfolgsfaktoren, welche sich aus den verschiedenen Fallbeispielen herauskristallisieren, zusammenfassend nach den vier Dimensionen «Akteure», «Prozess», «Inhalt» und «Rahmenbedingungen» aufgeführt:

### Akteure

- Innovationsfreudige Führungspersönlichkeiten mit Initiative und Durchhaltewillen (z.B. Fussgänger und Velomodellstadt Burgdorf, Ortsdurchfahrt Wabern)
- Stark koordinierende Prozessleitung (z.B. ZBB, ELBA)
- Einsatz einer externen Moderation insbesondere bei grossen und komplexen sowie bei politisch brisanten Planungen/Projekten (Neutralität, Ressourcen). Diese oder auch externe Experten können mit ihrer Aussensicht auch einfacher „Spielräume“ in der Planung/Projekt und Abhängigkeiten erkennen (z.B. Stadttunnel Zug, ELBA, Bypass Thun Nord, Masterplanung Landstrasse Wettingen). Bei den Moderatoren, ist es wichtig, dass diese über das fachliche notwendige Know-how verfügen (u.a. um Konflikte zu erkennen).
- Ingenieure/Bearbeiter sind mit Argumenten der Mitwirkung in der Lage, ihre Lösungen in Frage zu stellen (z.B. Tram Annemasse–Genève)
- Einbindung der Exekutive von Beginn einer Planung/Projekts (z.B. Limmattalbahnhof, Ortsdurchfahrt Wabern)
- Frühzeitiger Einbezug der relevanten Akteure (z.B. auch der Grundeigentümer im Fall Limmattalbahnhof oder der Umsetzenden im Fall der Ortsdurchfahrt Wabern)
- Regelmässige, aktive Medienarbeit bei (Gross)projekten (z.B. ZBB)
- Aktiver Einbezug der organisierten (Parteien, Verbände usw.) und nicht organisierten Öffentlichkeit (Bevölkerung) mit entsprechenden Instrumenten (z.B. Cityring Luzern, Stadttunnel Zug, ELBA)
- Einbezug der relevanten Fachstellen der Verwaltung (z.B. Ortsdurchfahrt Wabern, Tempo 30 Zonen in Burgdorf)
- Fachliche Begleitung sowie Inputs der Bevölkerung finden beide Platz (z.B. Stadttunnel Zug)
- Anliegen der verschiedenen Akteure ernst nehmen und so weit möglich prüfen. Ängste/Befürchtungen sind ebenfalls ernst zu nehmen (z.B. Ortsdurchfahrt Wabern)

- Bei gemeinde-/regionenübergreifenden Projekten oder Projekten von übergeordneter Bedeutung Gründung beispielsweise einer AG (z.B. Limmattalbahn) bzw. gleichberechtigte Partnerschaft zwischen Kanton, Gemeinden, Dritte und/oder Private (z.B. ESP Wankdorf, Zukunft Kasernenareal Zürich)
- Aktiver Einbezug der Gegner ins Projekt. Über strukturierte Mitwirkung Versuch einen gemeinsamen Konsens zu finden (z.B. Oberlandautobahn).

## Prozess

- Klarer Ablauf, Fixieren der Termine (→ Terminplan als Taktgeber u.a. für die Verwaltung) (z.B. Ortsdurchfahrt Wabern, Tram Annemasse–Genève)
- Aufzeigen der Projektgeschichte bzw. Vorgeschichte am Anfang des Partizipationsprozesses (z.B. Stadttunnel Zug, ELBA)
- Aus Vorgängerprojekten Lehren ziehen und somit von Beginn weg einen strukturierten Prozess aufgleisen (z.B. Limmattalbahn)
- Bei längeren Prozessen Realisierung von sichtbaren Projekten oder „Leuchttürmen“ mit hohem Identifikationsgehalt und flankiert durch gute Informations- und Kommunikationspolitik (z.B. Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf, ESP Wankdorf)
- Konflikte möglichst offenlegen und ausdiskutieren (z.B. Ortsdurchfahrt Wabern, ELBA, Bypass Thun Nord)
- Bei grösseren Problemen im Rahmen des Prozesses gemeinsam an „Runden Tischen“ nach einer Lösung suchen und erst dann mit dem Prozess weiterfahren (z.B. Limmattalbahn)
- Begleitende (und nicht punktuelle) Partizipation. Information im Laufe des gesamten Prozesses (von der Planung bis hin zur Realisierung) (z.B. Ortsdurchfahrt Wabern, Tram Annemasse–Genève)
- Prüfung von im Rahmen des Partizipationsverfahren eingebrachten Varianten durch Experten (Bodensee-Thurtal- und Oberlandstrasse)
- Kontakt mit der Bevölkerung insbesondere durch Informationsveranstaltungen aufrecht erhalten (bei langen Prozessen) (Tram Annemasse–Genève)
- Über den nächsten Schritt hinaus informieren (z.B. Cityring Luzern, Tram Annemasse–Genève)
- Organisation von Events bei wichtigen Meilensteinen (z.B. VISION MITTE, Tempo 30 Zonen in Burgdorf)
- Einsatz verschiedener Instrumente (z.B. ELBA, Masterplanung Landstrasse Wettingen). Dadurch kann auf unterschiedliche Bedürfnisse reagiert werden.
- Auch bei Projekten von überregionaler Bedeutung versuchen, diese zu „eigenen“ Projekten zu machen (Identifikation schaffen) (z.B. VISION MITTE, Ortsdurchfahrt Wabern, ESP Wankdorf, Bahnhofplatz Bern)
- Über Bilder und Visionen operieren, damit die Emotionalität der Bevölkerung angesprochen werden kann und die Projekte gut „verkaufen“ („Marketing“) (z.B. VISION MITTE, Ortsdurchfahrt Wabern, Bahnhofplatz Bern, ESP Wankdorf, Tram Annemasse–Genève)

## Inhalt

- Ergebnisoffenheit (z.B. ELBA, Ortsdurchfahrt Wabern, Bypass Thun Nord)
- Verhandlungsspielraum vorhanden (z.B. Bodensee-Thurtal- und Oberlandstrasse, Tempo 30 Zonen in Raron)
- Ziele der Planung/Projekt ausdiskutieren (Ortsdurchfahrt Wabern, Bypass Thun Nord)
- Möglichst einfache und schrittweise Behandlung/Darstellung von komplexen Konzepten (z.B. Regionales Tramkonzept Bern)

- Transparent und in Varianten planen (z.B. ELBA, ZBB, Oberlandautobahn). Die Varianten sollen klar aufgezeigt und qualifiziert verworfen werden.
- Planung auf das Gesamtsystem ausrichten (z.B. Bypass Thun Nord, ZBB, ELBA).
- (Langfristiger) Nutzen der Planung bzw. des Projekts einfach und deutlich aufzeigen. Die verwendete Sprache muss zudem dem Zielpublikum angemessen sein.
- Notwendigkeit eines Projekts aufzeigen (z.B. DML Zürich)
- Interdisziplinäre / integrierte Sichtweise (z.B. ELBA)
- Verbindlichkeit und Festhalten der Ergebnisse beispielsweise im Rahmen eines Richtplans (VISION MITTE, ESP Wankdorf). Dies ist für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr von grosser Bedeutung (Hinweis: Festlegungen in regionalen/kantonalen Richtplänen wären auch für weitere Themen u.a. auf Bundesebene zu prüfen (z.B. Engpassbeseitigungen Autobahn im dichten Siedlungsgebiet)).

### **Rahmenbedingungen**

- Von Anfang an genügend Ressourcen (zeitlich, personell, finanziell) einplanen (z.B. ELBA)
- Klare Definition des Gegenstandes der Partizipation, der Ziele und der Spielregeln am Anfang des Prozesses (z.B. Stadttunnel Zug, ELBA, Ortsdurchfahrt Wabern, Tram Annemasse–Genève, Zukunft Kasernenareal Zürich)
- Möglichst nur eine „Meinungsgeneration“ als Zeitrahmen (z.B. Ortsdurchfahrt Wabern)

## 5 Auswertung ausländische Praxis

### 5.1 Einführung

Partizipation bzw. Bürger- oder Öffentlichkeitsbeteiligung bedeutet ganz allgemein, dass Bürger (stärker / besser / häufiger) in politische und planerische Entscheidungen und Prozesse einbezogen werden.<sup>2</sup> In Deutschland ist die formelle Bürgerbeteiligung fester Bestandteil der gesetzlichen Anforderungen des Bau- und Planungsrechts. Vor allem bei großen Vorhaben sind die Betroffenen anzuhören, ihre Belange sind bei der weiteren Planung bzw. im Genehmigungsprozess mit abzuwägen. Der Einfluss der Bürgerinnen und Bürger beschränkt sich damit auf die reine Positionierung zu einem bereits weitestgehend vorgeplanten Vorhaben. Ein Gestaltungs- oder tatsächlicher Mitentscheidungsanspruch ist damit nicht verbunden. Die Erkenntnis bzw. die Einschätzung, dass diese Form der Beteiligung nicht ausreichend ist, besteht schon länger. Immer stärker setzen sich die für die Planung verantwortlichen Akteure dazu ein, dass eine möglichst breite, zu einem frühen Zeitpunkt initiierte und kontinuierlich durchgeführte informelle Beteiligung der Bürger erfolgt, mit dem Ziel die Qualität und Akzeptanz der Planungsergebnisse zu verbessern. „Informell“ heißt in diesem Zusammenhang, dass weder Zeit noch Art oder Umfang des Einbezugs rechtlich oder anderweitig vorgegeben sind. So hat sich eine Vielfalt von Methoden mit unterschiedlichen Zielstellungen, Bezugsebenen, Herangehensweisen und Ergebnissen etabliert, die bundesweit bei unterschiedlichsten Vorhaben angewendet werden.

Grundsätzlich bedeutet informelle Beteiligung im Bereich der Verkehrsplanung, dass Vorhaben im Bereich Infrastruktur, zunehmend aber auch in der Gestaltung von Angeboten (des öffentlichen Verkehrs) bzw. Nutzungsmöglichkeiten (Parken, Radwegeplanung etc.) mit Bürgern diskutiert und in gewissem und unterschiedlichem Maße auch von ihnen (mit-)entschieden werden. Auf der konkreten Projektebene verbindet sich damit in der Regel die Erwartung, dass die von Seiten der Planenden geschaffene Transparenz bei den im weitesten Sinne Betroffenen zu mehr Akzeptanz führt und die Planung sogar inhaltlich verbessert werden kann. Auf der übergeordneten, abstrakten Ebene wird die Tatsache, dass auch „normale“ Bürger sich in Politik und Planung einbringen und somit an der Gestaltung ihrer Lebensbedingungen teilhaben können, bisweilen als Weiterentwicklung bzw. Ausübung einer demokratischen Kultur des Alltags verstanden.

So finden informelle Beteiligungsverfahren in der Verkehrsplanung in Deutschland mittlerweile auf unterschiedlichen planerischen Ebenen statt, die von der Leitbildentwicklung über die Strategiefindung bis hin zum konkreten Bauvorhaben bzw. Angebotsaspekt reichen. Die Erfahrungen mit Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung reichen in Deutschland bereits mehrere Jahrzehnte zurück. Die Erkenntnisse, die sich aus diesem Erfahrungsschatz ableiten lassen, sind extrem vielfältig, breit gefächert und heterogen.

Das nachfolgende Kap. 5.2 gibt dazu eine generelle und bewusst pointierte Übersicht. Es legt die Extrempole fest, zwischen denen sich Erfahrungen aus Beteiligungsprojekten und die daraus ableitbaren Erkenntnisse zu Erfolgs- (und Misserfolgs-) Faktoren an Beteiligungsverfahren bei Verkehrsprojekten in Deutschland bewegen.

Darauf aufbauend soll es Ziel dieses Beitrags sein, die Faktoren, die für eine erfolgreiche Durchführung eines Beteiligungsprozesses stehen, zu identifizieren und einzuordnen. Was in diesem Kontext als „erfolgreiches Verfahren“ bezeichnet wird, wurde in Kapitel

<sup>2</sup> Bürgerbeteiligung findet heute in Deutschland in fast allen kommunalen Handlungsfeldern statt und ist Bestandteil wirtschaftlicher, sozialer, kultureller und politischer Entscheidungsprozesse. Welche Fragen genau behandelt werden ist dabei abhängig sowohl vom Wollen und Müßen der Planenden/Entscheidenden als auch von den Interessen der Bürger. Fragen, die die Gestaltung des unmittelbaren Lebensumfelds angehen, genießen dabei sicher den stärkeren Beteiligungszulauf. Aber auch auf abstrakter Ebene sind Partizipationsprozesse mittlerweile keine Seltenheit mehr (vgl. Stock 2011). Für die im Rahmen dieser Ausarbeitung angestellten Betrachtungen konzentrieren sich die Aussagen auf das Handlungsfeld Verkehr.

2.5 im Zuge der Erläuterung der Methodik näher dargestellt.<sup>3</sup> Darin finden sich auch die Kriterien für die Fallauswahl sowie Angaben zur Reichweite und Übertragbarkeit der Erkenntnisse. Die Ergebnisse selber finden sich im darauf folgenden Kap.5.3. Auf eine Darstellung der Einzelbeispiele wurde dabei verzichtet. Diese finden sich dokumentiert in Steckbriefen im Anhang 3.

## 5.2 Stand der Bürgerbeteiligung in Deutschland

### Zwischen ‚Demokratiehimmel und Wasserwerferhölle‘

Ein erster Blick auf den Stand der Bürgerbeteiligung in Deutschland lässt ein grundsätzlich positives Bild entstehen. Beteiligungsprojekte sind in zahlreichen Kommunen Deutschlands gelebter Alltag. Kaum eine öffentliche Ausschreibung für verkehrsplanerische Leistungen kommt mittlerweile ohne ein Arbeitspaket „Beteiligung“ aus. Wo früher die Kommune eine Informationsveranstaltung anbot, wird heute zum interaktiven Dialog geladen. Auf politischer Ebene wird man nicht müde, die Bedeutung einer intensiven Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger in kleine und große Entscheidungsfindungsprozesse als Element einer modernen, lebhaften Demokratie zu preisen. In der deutschen Konferenzlandschaft blühen die Veranstaltungen, in denen von Planern und Experten verschiedenste Beteiligungsverfahren, i.d.R. mit dem Etikett „best practice“ versehen, vorgestellt werden. Gerne wendet man dabei die eine oder andere Methode im Rahmen der Veranstaltung gleich selber an, um Partizipation „am eigenen Leibe“ nachvollziehen zu können. Verbände fordern, wissenschaftliche Einrichtungen erforschen und Stiftungen begleiten Beteiligungsverfahren in diversen Umfängen und Detailtiefen. Die Bibliotheken, die seit den 1970ern bereits recht gut sortierte Fachabteilungen zu Bürgerbeteiligung in Planungsverfahren pflegen, müssen ihre Regale mit Fachliteratur zum Thema um einige Meter verlängern und dabei Platz schaffen für Monographien, Sammelbände und Sonderausgaben renommierter Planungszeitschriften. Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Handbücher, die den Beteiligungswilligen unter den Planern dabei helfen sollen, die für ihre Zwecke am besten geeignete Methode erfolgversprechend anzuwenden. Der Methodenkanon, auf den sie dabei zurückgreifen können, ist breit gelagert, mehrfach erprobt, vielseitig und vor allem: ständig anwachsend. Die Experimentierfreude mit angepassten oder neu (aus dem Ausland) übernommenen Methoden wird allenfalls durch bestehende Rahmenbedingungen (Zeit, Kapazitäten, finanzielle Ressourcen) gebremst. Die „Spielwiese“ des Internets eröffnet zudem ganz neue Möglichkeiten. Deutschland – ein Hort der Beteiligung und Teilhabe?

Ganz anders sieht es jedoch auch, wenn der Blick in eine andere, namentlich die südwestliche Richtung, der Republik geht. Die Proteste, die sich gegen den Umbau des Bahnhofs in Stuttgart („Stuttgart 21“, kurz S21) richteten, waren selbst in der an Konflikten um große Infrastrukturvorhaben nicht eben armen Deutschland (z.B. Flughafen Frankfurt, Startbahn West; Berlin, Volksinitiative gegen den Transrapid; München, Autobahn Südring) ein besonders spezieller Fall. Der Protest, befeuert von den harschen Reaktionen, setzte eine Welle an Ereignissen frei, die weit über das zu erwartende und mit der tatsächlichen Bedeutung eines Bahnhofsbauwerks korrespondierende Maß hinausgingen. Zu den durch Stuttgart 21 ausgelösten Ereignissen gehörten u. a. ein bundesweit einmaliger Wechsel in der Regierungsspitze des betroffenen Bundeslandes Baden-Württemberg, ein Schlichtungsverfahren welches bundesweit mehr Medien- und Öffentlichkeitsinteresse erzeugte als so manch sorgsam geplantes Großevent sowie der Anstoß zur längst überfälligen Novellierung des Gesetzes zur Verbesserung der Öffentlichkeitsbeteiligung und Vereinheitlichung von Planfeststellungsverfahren (PIVereinG). Vor allem aber hat „Stuttgart 21“ eine Debatte angestoßen um die Frage, was genau Demokratie in Planungsprozessen eigentlich ist bzw. eher noch: was sie alles sein kann. Denn es ist ja keineswegs so, als hätte es im Zuge des mehr- und langjährigen Prozesses keine Beteiligung gegeben. Vielmehr wurde korrekt ein formelles

<sup>3</sup> Wobei bereits hier darauf hingewiesen werden soll, dass sich eine Bewertung (Was macht einen guten, was macht einen schlechten Beteiligungsprozess aus?) nicht pauschal oder einhellig vornehmen lässt, da dies ganz entscheidend davon abhängt, welche Ziele und Erwartungen an die Beteiligung geknüpft waren. Diese können mit dem eigentlichen Projekt, der eigentlichen Maßnahme eng zusammenhängen, dies muss aber nicht zwangsläufig so sein.

Verfahren<sup>4</sup> durchgeführt – allerdings lange bevor die Bauarbeiten begonnen haben. Dabei wurden entsprechend dem geltenden Recht alle – auch die Gegner – angehört, die Argumente wurden abgewogen und das Projekt bewilligt. Danach war es ruhig. Bis zum Tag, als die Bagger kamen.

Verkehrsinfrastrukturplanungen gelten in Deutschland überwiegend als "privilegierte Fachplanungen", da sie von überörtlicher Bedeutung sind. Sie fallen damit nicht unter die Bestimmungen des Baugesetzbuches, das ein zweistufiges Beteiligungsverfahren für Planungsvorhaben vorschreibt<sup>5</sup>, sondern durchlaufen ein mehrstufiges Verfahren, bei dem die Planung schrittweise konkretisiert wird. So wird die Entscheidung über den grundsätzlichen Bedarf für Verkehrsprojekte auf Bundesebene im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) getroffen, für dessen Aufstellung bislang keine Beteiligung der Öffentlichkeit vorgesehen war. Auf Grundlage europäischen Rechts muss für den BVWP 2015 eine Strategische Umweltprüfung durchgeführt werden, für die zwingend die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern vorgeschrieben ist<sup>6</sup>, so dass erstmals im Frühjahr 2013 für Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit der Beteiligung an der Aufstellung des BVWP geschaffen wurde. Die im BVWP festgelegten Projekte werden anschließend bspw. hinsichtlich der Trassierung im Rahmen von Raumordnungsverfahren der Bundesländer konkretisiert. Dabei wird die Öffentlichkeit förmlich beteiligt und die Einwendungen in der Abwägung berücksichtigt. In der letzten Stufe wird die Planung durch ein Planfeststellungsverfahren rechtlich fixiert, für das die förmliche Beteiligung der Betroffenen im Verwaltungsverfahrensgesetz<sup>7</sup> verankert ist. Bei der formellen Bürgerbeteiligung in Plangestellungsverfahren können unmittelbar betroffene Bürgerinnen und Bürger zu den öffentlich ausgelegten Planunterlagen schriftlich Stellung nehmen. Auch nicht unmittelbar betroffene Personen können zu den Planungen Stellung nehmen, allerdings sind diese Einwendungen i.d.R. für die Abwägung der Planfeststellungsbehörde nicht relevant. Die fristgerecht eingereichten schriftlichen Stellungnahmen werden anschließend in einem Erörterungstermin behandelt und dessen Ergebnis ist von der Planfeststellungsbehörde in seiner Abwägung zu berücksichtigen.

Diese Planungskaskade – die auch im Falle von "Stuttgart 21" durchlaufen wurde – macht deutlich, dass in Deutschland einerseits bereits seit vielen Jahrzehnten die formelle Beteiligung von Öffentlichkeit und Bürgerinnen und Bürgern in Verkehrsprojekten gesetzlich vorgeschrieben ist, andererseits das Verfahren auf Grund seiner Länge und Komplexität, der fehlenden Frühzeitigkeit der Beteiligung sowie dem Mangel an Prüfungen von Planungsalternativen nicht dazu führt, dass mit fortschreitender Konkretisierung des Planungsvorhabens Konflikte vermieden und Akzeptanz für das Projekt hergestellt werden können. Insbesondere das Anhörungsverfahren im Planfeststellungsverfahren steht dabei in der Kritik, auf Grund der zum Zeitpunkt der Bürgerbeteiligung bereits inhaltlich-gestalterisch abgeschlossenen Planung im Wesentlichen dazu zu dienen, mögliche Argumente und Inhalte von Klageverfahren, die sich dem Planfeststellungsbeschluss anschließen könnten, einzusammeln, um so die Planungsunterlagen "gerichtsfest" ausarbeiten zu können.

Und so lenken die Erfahrungen mit Stuttgart 21 durchaus auch das Auge darauf, das Beteiligung per se weder ein Garant für ein besseres Ergebnis oder ein kürzeres Verfahren noch für mehr Akzeptanz oder mehr Demokratie ist, auch wenn sie die im Gesetz definierten Anforderungen erfüllt. Dieser Blick auf die negativen Aspekte ist

4 „Korrekt“ heißt an dieser Stelle allerdings nur, dass die verwaltungsrechtlichen Formalien eingehalten wurden. Inhaltlich bzw. auf Prozessebene wurden jedoch „...zahlreiche elementare Regeln einer offenen Erörterung öffentlicher Angelegenheiten verletzt“.  
(Selle 2011: 67).

5 § 3 und 4 BauGB regeln die Zweistufigkeit der Beteiligung in der Bauleitplanung, zunächst die frühzeitige Beteiligung, deren Zeitpunkt und Intensität im Ermessen der Gemeinde liegt und stark variieren kann sowie die förmliche Beteiligung nach Fertigstellung der Planung. Die von Bürgerinnen und Bürger eingebrachten Einwendungen müssen in der Abwägung privater und öffentlicher Belange berücksichtigt werden.

6 Richtlinie 85/337/EWG sowie deren Umsetzung ins deutsche Recht, das Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

7 § 73 VwVfG

mindestens genauso lehrreich (wenn nicht noch lehrreicher) als die alleinige Fokussierung auf vermeintliche oder echte Erfolgsgeschichten.<sup>8</sup>

Zusammenfassend lässt sich festhalten: Beteiligung steht auf der Agenda der deutschen Verkehrsplanung sehr weit oben. Dennoch wird der Ruf nach „mehr“, vor allem aber nach „besserer“ Beteiligung nicht leiser, sondern eher lauter. Dies kann u. a. auch als Resultat gesellschaftlicher Entwicklungen gesehen werden, bei denen die Verbreitung der neuen Kommunikationsmedien (Web 2.0, Social Media) und ihre Durchdringung des Alltags eine gewichtige Rolle spielen.

## 5.3 Fallstudienbetrachtung

### 5.3.1 Überblick

In **Mannheim** wurde für das 6,7 km lange Straßenbahnneubauprojekt "Stadtbahn Nord" eine umfassende, dem Planfeststellungsverfahren zeitlich vorgelagerte Bürgerbeteiligung durchgeführt, nachdem das Projekt zunächst im Rahmen einer Bürgerinformationsveranstaltung auf breite Ablehnung gestoßen war. Eingebettet wurde das Beteiligungsverfahren in die Gesamtstrategie der Stadt „Change2“ zur Modernisierung der Verwaltung, die als wichtiger Baustein eine Intensivierung des bürgerschaftlichen Engagements beinhaltet. Zur Umsetzung dieser Strategie wurde in der Verwaltung ein mehrköpfiges Team für Bürgerschaft und Beteiligung eingerichtet, das Planungs- und Entscheidungsprozesse bei der Konzeption und Durchführung von Partizipationsverfahren unterstützt. Im Ergebnis konnte das Planfeststellungsverfahren ohne Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss abgeschlossen werden.

Für die Entwicklung des Leitbildes 2020 zur Stadtentwicklung des **Landes Bremen** wurde in Erfüllung des Koalitionsvertrags der regierenden Parteien proaktiv über einen Zeitraum von rund neun Monaten ein intensiver Bürgerdialog durchgeführt, der sich verschiedenen Methoden bediente und von einer professionellen Öffentlichkeitskampagne begleitet wurde. Im vom Bremer Senat anschließend beschlossenen und damit politisch getragenen Leitbild wurden u. a. auch Aussagen zur Verkehrsentwicklung sowie Bürgerbeteiligung getroffen, die in der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 Berücksichtigung fanden. So wird für den Verkehrsentwicklungsplan ein großangelegtes Beteiligungsverfahren durchgeführt, bei dem die Bevölkerung, Stadtteilvertretende und Fachleute in einem mehrstufigen Verfahren ihre Ideen und Anregungen einbringen können und die Abwägung transparent gemacht wird.

Ausgelöst durch ein Urteil des österreichischen Verfassungsgerichtshofs im Jahr 2006, der die Planung für eine Schnellstraße im **Vorarlberger Rheintal** teilweise aufhob, wurde unter dem Namen „Mobil im Rheintal“ ein konsensorientiertes Planungsverfahren zur Lösung der Verkehrsprobleme im Unteren Rheintal durchgeführt. Dieses Vorgehen war zuvor bei der Aufstellung des Landesverkehrskonzepts Vorarlberg („Mobil im Ländle“), die ebenfalls unter Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte, beschlossen worden. Der Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ fand unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden, der Bürgerinnen und Bürger, Vertretenden der angrenzenden Schweizer Kantone, der ASFINAG<sup>9</sup> sowie der wichtigsten Interessenvertretungen, Bürgerinitiativen und Aktionsgemeinschaften statt und führte zu einem umfassenden Verkehrskonzept für das Rheintal, bei dem die ursprüngliche Straßenplanung um Konzepte für Bahn-, Rad- und öffentlichen Verkehr erweitert wurde.

Auf Grund erheblichen Protests der Bürgerinnen und Bürger gegen die Planungen für die baulich notwendige Sanierung und Umbau der **Kastanienallee in Berlin**, wurde der

<sup>8</sup> Stuttgart 21 soll im Folgenden keine nähere Betrachtung erfahren. Das Verfahren zu „Stuttgart 21“ wurde mittlerweile basisdemokratisch per Bürgerentscheid vom 27.11.2012 entschieden. Die Mehrheit stimmte gegen den Ausstieg des Landes aus den bestehenden Finanzierungsvereinbarungen und damit für den Bau des Bahnhofs. Planung und Bau sind dennoch weiterhin mit erheblichen Verzögerungen belegt (insbesondere der Finanzierungsfrage geschuldet), die Gegner des Projekts üben sich weiterhin im Widerstand. Das „Lehrstück“, als dass „S21“ in Medien und Fachwelt häufig mit Bezug auf unterschiedlichste Facetten bezeichnet wird, scheint noch nicht abgeschlossen zu sein.

<sup>9</sup> Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft Österreich

zuvor ohne Beteiligung angelegte Planungsprozess neu aufgerollt und um ein Partizipationsverfahren erweitert, das weitaus umfangreicher gestaltet wurde, als baurechtlich erforderlich. Dazu wurde die Einreichung der Planungsunterlagen beim zuständigen Landesministerium um ein Jahr verschoben und unter Einsatz verschiedener Methoden zielgruppenspezifische Beteiligungsangebote geschaffen.

Als gemeinsames Projekt der Stadtwerke Lübeck und der Stadt **Lübeck** wurde 2010 anlässlich der notwendig gewordenen Kosteneinsparung im ÖPNV i.H.v. 2,5 Mio. € p. a. (ca. 10 % des Leistungsvolumens) ein öffentlicher Workshop mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern veranstaltet, auf dem das Busliniennetz gemeinsam überplant wurde. Ziel war es, die notwendigen Angebotsreduzierungen als Chance zu nutzen, das über Jahrzehnte gewachsene Busnetz an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen. Die auf der Bürgerwerkstatt erarbeiteten Ergebnisse wurden nach Prüfung durch Fachexperten Teil des neuen Linienkonzepts über dessen Erfolg nach einem Jahr im Rahmen einer weiteren Veranstaltung Rechenschaft abgelegt wurde.

Für die Fortschreibung des **Lärmaktionsplans Berlin** gegen Verkehrslärm wurde im Winter 2013 ein vierwöchiger Online-Dialog durchgeführt, bei dem Bürgerinnen und Bürger Straßen-, Schienen- und Fluglärm online kartieren, Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen einbringen und die Vorschläge anderer Teilnehmer kommentieren und bewerten konnten. Die auf diesem Weg eingebrachten Vorschläge wurden den Trägern öffentlicher Belange zur Prüfung auf Umsetzbarkeit und Priorität vorgelegt. Die Stellungnahmen der öffentlichen Träger werden auf der Dialog-Webseite transparent gemacht. Die Bürgerinnen und Bürger, die die 20 am höchsten bewerteten Vorschläge eingebracht haben, werden zu einem Fach-Workshop mit dem zuständigen Landesministerium eingeladen. Ergänzend zum Online-Verfahren wurden als Präsenzveranstaltungen zwei Lärmwerkstätten durchgeführt.

## 5.3.2 Erfolgsfaktoren

### Akteure

Wesentliche Voraussetzung für den Erfolg von Partizipationsverfahren ist ein Bekenntnis der politischen Ebene für ein derartiges Vorgehen. Nur wenn dies gegeben ist, können im Rahmen des Beteiligungsverfahrens verbindliche Zusagen getroffen werden. Die Relevanz der Haltung zur Partizipation wichtiger Akteure zeigt das Beispiel der Stadtbahnverlängerung in Mannheim: Nachdem die Planungen für die Neubaustrecke im Rahmen der Auftaktveranstaltung zum Bürgerdialog auf massiven Widerstand aus der Bevölkerung gestoßen war, machte der Oberbürgermeister das Partizipationsverfahren zur "Chefsache". Eingebettet in die gesamtstädtische Strategie zur Verwaltungsmodernisierung nahm daraufhin an allen anschließenden Ortsterminen der Dezernent für Nahverkehrsplanung teil, so dass bei allen Veranstaltungen über die verkehrspolitischen Ziele der Stadt Auskunft gegeben werden konnte und die Reaktionen der Bevölkerung direkt von der Entscheidungsebenen aufgenommen werden konnte.

Unterschiedliche Zielgruppen lassen sich nicht immer mit denselben Partizipationsangeboten aktivieren. Wird diesem Phänomen nicht aktiv begegnet besteht das Risiko, dass bestimmte Bevölkerungsgruppen nicht ihre Belange in das Verfahren einbringen können und somit ggf. keinen Einfluss auf die Planung nehmen können. Im Ergebnis kann das Partizipationsverfahren somit ein Legitimationsdefizit aufweisen. Aus diesen Gründen sind eine zielgruppenspezifische Ansprache und ggf. auch zielgruppenspezifische Veranstaltungen und Methoden immer dann empfehlenswert, wenn entsprechende soziodemographische Rahmenbedingungen vorherrschen. So wurden bei der Erarbeitung des Verkehrsentwicklungskonzepts "Mobil im Rheintal" eigene Beteiligungsangebote für Jugendliche und junge Erwachsene geschaffen, um dieser Bevölkerungsgruppe – die angesichts der Planungszeiträume wesentlich von den Planungen profitieren oder betroffen sein wird – unter Einsatz eines passenden pädagogischen und fachlichen Konzepts einen angemessenen Mitgestaltungsspielraum zu eröffnen. Ein vergleichbares Angebot wurde im Rahmen des Beteiligungsverfahrens

zum Umbau der Kastanienallee in Berlin geschaffen, bei dem für Kinder und Jugendliche mehrere Workshops durchgeführt wurden.

### **Prozess**

Die Erfahrung aus erfolgreichen Partizipationsverfahren zeigt, dass es vor dem Hintergrund der deutlich gestiegenen Anforderungen der Bevölkerung an eine hohe Qualität des Beteiligungsangebots ein frühzeitig geplanter, professionell organisierter und möglichst von verwaltungsexternen Akteuren durchgeführter Prozess wesentlich zum Erfolg eines Verfahrens beiträgt.

So zeigen die Fallbeispiele aus Bremen, Lübeck und der Lärmaktionsplan in Berlin, dass ein wesentlicher Erfolgsfaktor in ihrer Frühzeitigkeit und Kontinuität gelegen hat. So gelang es, eine sehr große Anzahl an Bürgerinnen und Bürgern zur Beteiligung an den Verfahren zu mobilisieren, so dass die Planungen auf eine breite Legitimationsbasis gestellt wurden. Durch eine große Anzahl eingebrachter Vorschläge konnte die Qualität der Planung verbessert werden und so die Akzeptanz der Maßnahmen vergrößert.

Bei den Beispielen aus Mannheim, Vorarlberg und der Kastanienallee in Berlin wurde dieser Weg erst eingeschlagen, als die ursprünglichen Planungen auf starken Widerstand aus der Bevölkerung stießen. Allerdings wurde in diesen Fällen nach dem "Fehlstart" die Planung wieder vollständig der Diskussion geöffnet, so dass die Beteiligungsverfahren – trotz des verspäteten Einsetzens – ernsthaft und ergebnisoffen durchgeführt werden konnten.

Allen Fallbeispielen ist gemein, dass sie von einem extern beauftragten Prozessmanagement begleitet wurden die eine professionelle Öffentlichkeits- und Informationsarbeit durchführte mit deren Hilfe die Transparenz über das Verfahren sichergestellt wurde. Die Transparenz wurde dabei nicht nur über die Inhalte des Verfahrens, sondern auch über die Verfahrensschritte und die Gestaltungsspielräume hergestellt. Bei der Information und Kommunikation ist auch insbesondere der Einsatz neuer Medien hervorzuheben, die den Dialog zwischen Verwaltung und Bevölkerung anregen konnte.

### **Inhalt**

Die Zugänglichkeit, Verständlichkeit und Vollständigkeit von Informationen, die für die Planung relevant sind, ist unerlässlich dafür, dass sich Bürgerinnen und Bürger ernsthaft beteiligen können. Erst wenn sie in die Lage versetzt werden, sich umfassend informieren und dies auch praktisch möglich ist, können sie ihre Belange fundiert in die Planung einbringen und so zur Qualität der Planung beitragen. Daher ist es nicht nur erforderlich, Planungsunterlagen und Schaubilder auch für Laien verständlich zu formulieren und zu gestalten, auch der Zugang zu Informationen muss es der Bevölkerung ermöglichen, sich außerhalb der Arbeitszeit, bspw. am Abend oder am Wochenende, mit den Unterlagen zu beschäftigen. Dazu eignen sich insbesondere die neuen Medien, z. B. in Form von digitalen Karten, auf denen verschiedene Daten überlagert werden können. Ein entsprechendes Informationsangebot wurde im Rahmen der Online-Beteiligung zum Lärmaktionsplan Berlin geschaffen, so dass Bürgerinnen und Bürger sich zunächst über die Ursachen und den Bestand von Verkehrslärm in Berlin informieren konnten, bevor sie ihre Hinweise und Anregungen einbrachten.

Wichtig für den Erfolg des Partizipationsverfahrens zur "Stadtbahn Nord" in Mannheim erwies sich eine repräsentative Umfrage zum Projekt in der Bevölkerung im Einzugsgebiet der Neubaustrecke. Die Umfrage wurde von einem extern beauftragten, neutralen Meinungsforschungsinstitut durchgeführt. Der Fragenkatalog war zuvor auf einer Bürgerveranstaltung gemeinsam mit der Bevölkerung entwickelt worden. Auf Basis der Ergebnisse der Umfrage wurde das Partizipationsverfahren modifiziert, um die Hinweise und Bedenken gezielt berücksichtigen zu können.

Als Vorbereitung auf die Bürgerwerkstatt zur Angebotsreduzierung im Lübecker Busnetz wurden von einem externen Gutachter aktuelle Basisdaten (insb. Daten zur ÖV-Nachfrage und zum Mobilitätsverhalten) erhoben und ausgewertet. Diese wurden in Form einer Metaplan-Ausstellung während der Bürgerwerkstatt anschaulich aufbereitet gezeigt und konnten so in der Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern herangezogen werden, um die Diskussion auf die vordringlichen Aspekte der Liniennetzumgestaltung zu fokussieren.

### Rahmenbedingungen

Bei der Bedeutung von günstigen Rahmenbedingungen für den Erfolg von Partizipationsverfahren sind besonders die Beispiele aus Bremen und Mannheim hervorzuheben: Hier ist die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern Bestandteil der gesamtstädtischen Verwaltungsstrategie, so dass Beteiligung nicht als singuläre Veranstaltung auf Einzelprojektebene erfolgt, sondern die Verfahren miteinander verzahnt und abgestimmt sind. Dies führt zu einer Stimulierung der Beteiligungskultur in der Bevölkerung und stellt sicher, dass die Ernsthaftigkeit der Beteiligungsverfahren politisch abgesichert ist und von der Verwaltung gelebt wird. Insbesondere in Mannheim wurde dazu ein eigenständiges Team "Bürgerschaft und Beteiligung" eingerichtet und mit Personalressourcen hinterlegt, das horizontal in der Verwaltung verankert ist und die Fachabteilungen bei der Planung und Durchführung von Beteiligungsverfahren unterstützt.

Auch die Bürgerwerkstatt zu Einsparungen im Lübecker Busangebot wurde politisch getragen. Zur Aktivierung der Bürgerinnen und Bürger wurde u. a. eine sehr intensive Pressearbeit durchgeführt, so dass im Vorfeld zur Beteiligungsveranstaltung eine große Anzahl an Presseberichten in den lokalen Medien erschien. Auch die spätere Umsetzung der gemeinsam mit den Bürgern entwickelten Angebotskonzeption wurde intensiv von der Presse begleitet, auch in Form von Protesten gegen einzelne Aspekte der Planung. In Reaktion auf diese Kritik wurden einige Bestandteile der Konzeption nicht umgesetzt bzw. wieder zurückgenommen.

### Risikofaktoren – Belege aus den Fallstudien

Das Beispiel der Umgestaltung der Kastanienallee in Berlin zeigt, dass trotz intensiver Beteiligungsangebote es nicht zu einer Befriedung des Protests gegen ein Projekt kommen kann. Eine Bürgerinitiative, die von einigen Prominenten aus Kunst und Kultur unterstützt wurde und die sich als Repräsentanten der Bevölkerung gerierte, verfehlte die notwendige Anzahl an Unterschriften, um ein Bürgerbegehren<sup>10</sup> über die Umsetzung der Maßnahme zu erzwingen. Trotz der vom zuständigen Bezirksbürgermeister durch die Verschiebung der Baumaßnahme um ein Jahr eingeräumte Möglichkeit, ein solches Verfahren im Falle des Erreichens des Quorums durchzuführen, warfen die Aktivisten der Bezirkspolitik und -verwaltung vor, mit dem Beteiligungsverfahren nur eine Alibi-Legitimation anzustreben und kein ernsthaftes Interesse an den Belangen der Bevölkerung zu haben.

## 5.4 Exkurs E-Partizipation

Der Begriff der E-Partizipation umfasst die vielfältigen Wege und Möglichkeiten, durch die Nutzung elektronischer Medien, v. a. des Internets, Intensität und Umfang der Einbindung von Bürgerinnen und Bürgern in Planungs- und andere Projekte zu erweitern und zu verbessern.

<sup>10</sup> Das Bürgerbegehren ist in Deutschland ein Instrument der direkten Demokratie auf kommunaler Ebene, bei dem Bürgerinnen und Bürger Unterschriften sammeln können, um einen Bürgerentscheid (Ja-/Nein-Abstimmung zu einem Sachverhalt) zu erzwingen. Dazu müssen im Land Berlin 3 % der Wahlberechtigten des Bezirks (EU-Bürger mit Erstwohnsitz im Bezirk ab dem 16. Lebensjahr) innerhalb von sechs Monaten das Begehren unterzeichnen.

## Warum E-Partizipation?

Der rasante Erfolgszug elektronischer Medien führt zu einem mittlerweile sehr hohen Durchdringungsgrad der Gesellschaft. In Deutschland nutzen laut einer Studie der öffentlich-rechtlichen Fernsehanstalten ARD und ZDF im Jahr 2011 rund 73 % der Bevölkerung das Internet zumindest gelegentlich. Dabei handelt es sich keineswegs ausschließlich um junge Menschen. Vielmehr konnte in der genannten Studie wie in zahlreichen anderen auch belegt werden, dass die elektronischen Medien mittlerweile ein selbstverständlicher Bestandteil des kommunikativen Alltagshandelns eines Großteils der Bevölkerung ist – sei es durch Nutzung des heimischen PCs oder unterwegs mit Hilfe von Smartphone und Tablet-PC.

Mit Blick auf die Selbstverständlichkeit der E-Kommunikation im Alltagsleben der Menschen ist es nicht nur naheliegend, sondern tatsächlich zwingend geboten, auch die E-Partizipation als selbstverständlichen Baustein partizipativer Prozesse zu begreifen und umzusetzen. Denn Beteiligungsverfahren müssen sich an den Alltag der Bürger/innen anpassen – nicht umgekehrt.

## Anwendungsbereiche und Methoden

Grundsätzlich können elektronische Medien für alle Planungsprojekte und in allen Beteiligungsstufen angewendet werden. Mittlerweile hat sich zudem ein breiter Methodenkatalog herausgebildet, so dass je nach der erreichten Stufe des Beteiligungsverfahrens passfähige und auch erprobte Instrumente zur Verfügung stehen, z. B.:

Informations-Webseiten zur Herstellung von Transparenz über Inhalte und Fortschritt des Planungsprozesses,

Crowdmapping, also der Sammlung von Anliegen und Vorschlägen von Bürger/innen auf digitalen, interaktiven Karten,

Dialog-Plattformen, auf denen Bürger/innen die Maßnahmenvorschläge der Planenden kommentieren, gewichten und bewerten können,

Abstimmungs-Tools, mit denen die Online-Community über die Umsetzung von Planungen abstimmen können.

## Erfolgsfaktoren der E-Partizipation

Um E-Partizipation erfolgreich durchführen zu können, darf sie vor allem eines nicht: für sich alleine stehen. Lokale bzw. direkte Veranstaltungen sowie die Bereitstellung weiterer Informations- und Kommunikationskanäle im "offline"-Bereich sind wichtige Voraussetzungen, um eine umfassende Beteiligung aller relevanten Zielgruppen zu erreichen. Eine Ausnahme von der grundsätzlichen Anforderung, online und offline Methoden miteinander zu verschränken, kann ggf. dann möglich sein, wenn die zu beteiligende Zielgruppe sich auf die reine Online-Community begrenzen lässt. Bei Verkehrsprojekten dürfte dies jedoch eher selten der Fall sein.

Darüber hinaus darf die Beteiligungsplattform im Internet keinesfalls sich selbst überlassen werden. Kontinuierliche Pflege und Erweiterung der Inhalte sowie die Weiterentwicklung der Beteiligungsmethoden sind wichtige Voraussetzungen dafür, dass die Bürger/innen regelmäßig und über die ggf. verschiedenen Planungs- und Beteiligungsstufen hinweg auf die Plattform zugreifen. Von zentraler Bedeutung ist die Moderation der Online-Beteiligung, um sicherzustellen, dass die Diskussion zielorientiert und fair verläuft. Hierbei ist zu beachten, dass eine wesentliche Stärke der Online-Beteiligung, nämlich die Verfügbarkeit zu jeder Tages- und Nachtzeit, zugleich besondere Herausforderungen an die Moderation stellt. Es sollten daher im Vorfeld klare Moderationsregeln aufgestellt werden, die möglichst den Nutzer/innen transparent gemacht werden.

Diese Anforderungen sind allerdings weder gänzlich neu, noch gelten sie speziell für die E-Partizipation. Die Ausstattung mit den erforderlichen Ressourcen und Kompetenzen, die Weiterentwicklung und Aktualisierung von Materialien im Verfahren sowie Transparenz bei den Ergebnissen sind bei "online" und "offline" gleichermaßen erforderlich.

Wichtig ist darüber hinaus eine gute Vorbereitung der E-Partizipation, in der die Durchführenden sich bereits in einem frühen Stadium schon mit der Frage der Nachbereitung und Verwendung der Ergebnisse befassen. Die Ergebnisse aus dem Online-Verfahren sollten möglichst immer mit den Ergebnissen aus "klassischen" Verfahren gespiegelt werden und regelmäßig rückengespeist werden.

Technisches Wissen inklusive Wissen um Datenschutz und Gewährleistung der Datensicherheit, ein zeitgemäßes Webseiten-Design, Nutzungsfreundlichkeit der online-Angebote sowie Kenntnisse in den teils speziellen Anforderungen an Kommunikation im virtuellen Bereich sind ebenfalls erforderlich, um E-Partizipation zum Erfolg zu verhelfen.

### **Chancen und Grenzen der E-Partizipation**

E-Partizipation bietet die Chance, die Reichweite und Intensität eines Beteiligungsverfahrens erheblich zu erweitern. Je nach Methode und Art der Ansprache können unterschiedlichste Personengruppen, darunter auch diejenigen, die in klassischen Beteiligungsverfahren oftmals nur schwer erreicht werden können, in die Beteiligung einbezogen werden. Vor allem die zeitlich und räumlich (fast) uneingeschränkte Verfügbarkeit des Internets trägt dazu bei, dass sich einige Fallstricke von Beteiligungsverfahren auflösen bzw. abschwächen lassen.

So lässt sich die Dominanz bestimmter Personenkreise in klassischen Beteiligungsverfahren durch eine zielgruppengerechten Ansprache der weniger vertretenen Gruppen im Internet (Design, Mehrsprachigkeit, Funktionalität) ausgleichen. Die Langwierigkeit von Planungsprozessen lässt sich durch E-Partizipation zwar nicht heilen, die Nutzung von Web-Plattformen als "Gedächtnis" eines Verfahrens kann hier jedoch der Beteiligungsmüdigkeit entgegenwirken. Sie bietet darüber hinaus Hilfestellung beim Umgang mit dem Beteiligungsparadoxon sowie beim Umgang mit sich wandelnden Interessen und Meinungen über längere Zeitverläufe.

Damit diese Chancen kein "leeres Versprechen" bleiben, gilt es jedoch umso mehr, die Verbindlichkeit der Beteiligung klar zu regeln und transparent zu kommunizieren. Denn die Grenze der E-Partizipation, ebenso wie die Grenzen aller anderen Beteiligungsansätze, liegt vor allem im Willen der Durchführenden, die Ergebnisse der Beteiligung als handlungsleitende Aspekte mit in die Planung einzubeziehen.

## 6 Stakeholder – Befragung

### 6.1 Ziel, Vorgehen und Fragebogen

Als Ergänzung zur Literaturrecherche und Metaanalyse führte die Forschungsgemeinschaft INFRAS/ecoptima und KCW-Berlin zwischen dem 17. September und dem 9. Oktober 2013 eine internet-basierte Umfrage auf Deutsch und Französisch durch. Die Umfrage hatte zum Ziel, die Erfahrungen und Bedürfnisse aus der Praxis und der Zielgruppe des Handbuches zu erfassen. Dazu wurden Akteure aus dem Bereich Verkehr und (Raum-)Planung per Email angeschrieben. Kontaktiert wurden alle Mitglieder der SVI (Schweizerische Vereinigung der Verkehrsingenieure und Verkehrsexperten), die Mitglieder des FSU (Fachverband Schweizer Raumplaner), die Verantwortlichen der Bundesstellen ASTRA, ARE und BAV, Kantonsingenieure und –planer, Verantwortliche im Bereich Planung und Umsetzung der Kantonshauptstädte und 65 weiterer Schweizer Gemeinden, Fachleute im Bereich Kommunikation und Moderation sowie Transportunternehmen und Interessengruppen/Verbände.

Der Fragebogen wurde mit der Begleitgruppe abgesprochen und bereinigt. Nach Erfassung des Fragebogens in der Online-Befragungsplattform von Survalyzer kam bei vier Personen ein Pretest zur Anwendung. Nach Einarbeitung der Rückmeldungen wurde der Fragebogen als Link mit Begleittext versandt.

Als Einführung zum Fragebogen wurden der Rahmen und das Ziel der Umfrage erläutert sowie das Ziel und eine Definition zu (informeller) Partizipation gegeben. Der Fragebogen ist in drei Abschnitte gegliedert: der erste Teil umfasst Fragen zu eigenen Erfahrungen, der zweite Teil Fragen mit Fokus auf Partizipation und im dritten Teil folgen Fragen zum zukünftigen Handbuch. Nachfolgend werden die Resultate je Frage aufgezeigt. Der vollständige Fragebogen befindet sich im Anhang 4.

### 6.2 Resultate

Insgesamt gingen bei der Umfrage 122 vollständige Rückmeldungen ein. Davon haben 103 Personen den Fragebogen auf Deutsch und 19 auf Französisch ausgefüllt. Die Stakeholderbefragung ist bezüglich räumlicher Verteilung (West- und Deutschschweiz) nicht repräsentativ. Die Anzahl Rückmeldungen ist betreffend der angeschriebenen Stakeholder ebenfalls nicht repräsentativ. In Hinblick auf die Akteure sind aus allen angeschriebenen und somit relevanten Bereichen Rückmeldungen eingegangen und es kann ein Stimmungsbild über den heutigen Umgang und die Erfahrungen mit Partizipation gewonnen werden.

#### 6.2.1 Funktion und eigene Erfahrungen

Von den 122 Teilnehmenden sind 71 Personen in der öffentlichen Verwaltung tätig (58%), 29 arbeiten in einem Ing. Unternehmen/Planungsbüro (24%), 18 Personen sind den Transportunternehmen zuzuordnen (14%) und je zwei Teilnehmende haben die Funktion Spezialist/Moderator in Partizipationsverfahren und politischer Entscheidungsträger (je 2%) (Tab. 4). Bei den politischen Entscheidungsträgern ist einer der beiden Antwortenden einem Verband zuzuordnen (diese Kategorie wurde nicht differenziert aufgeführt).

Nach Angabe, dass man bei der öffentlichen Verwaltung tätig ist, wurde eine zweite Frage zur weiteren Differenzierung der Verwaltungsstellen gestellt. Von den 71 Personen gehen zwei ihrer Tätigkeit beim Bund nach (3%), 35 sind Kantonsangestellte (49%), elf arbeiten in einer Grossstadt mit mehr als 50'000 Einwohnern (16%) und 23 bei einer Gemeinde mit weniger als 50'000 Einwohnern (32%) (Tab. 4).

**Tab. 4** Funktion der Befragten & Tätigkeitsebene

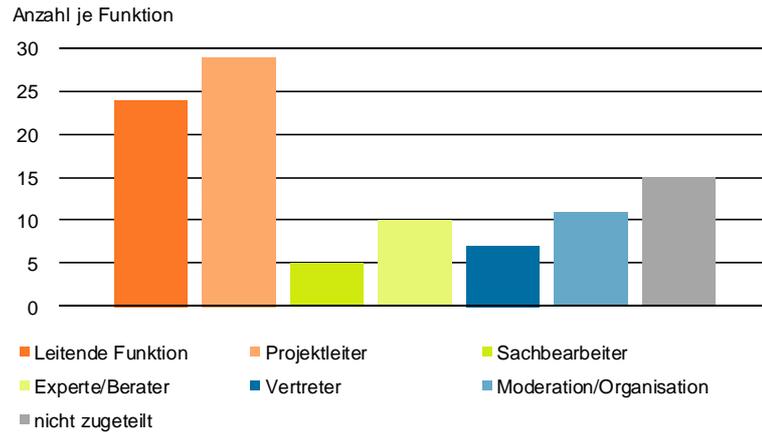
	Anzahl Personen in %
Öffentliche Verwaltung (zuständige Behörde)	58% davon
• Bund	3%
• Kanton	49%
• Grossstadt (> 50'000 Einwohner)	16%
Gemeinde (< 50'000 Einwohner)	32%
Ing. Unternehmen/Planungsbüro	24%
Transportunternehmen	14%
Spezialist/Moderator Partizipationsverfahren	2%
Politischer Entscheidungsträger	2%

Von den Teilnehmenden sind 102 direkt in Partizipationsverfahren involviert, 20 hingegen nicht. Betrachtet man die Beschäftigten der öffentlichen Verwaltung, gegliedert nach Tätigkeitsebene, zeigt sich, dass 52% der direkt involvierten beim Kanton angestellt sind. Von den 20 nicht in Partizipationsverfahren involvierten Personen sind drei beim Kanton und sechs bei einer Gemeinde (< 50'000 Einwohner) tätig (Tab. 5). Die übrigen elf nicht in Partizipationsverfahren involvierten Personen arbeiten nicht bei der öffentlichen Verwaltung.

**Tab. 5** Beteiligung an Partizipationsverfahren in Abhängigkeit der Funktionsebene

	Beteiligte		Nicht Beteiligte	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Bund	2	100%	--	--
Kanton	32	91%	3	9%
Grossstadt (> 50'000 Einwohner)	11	100%	--	--
Gemeinde (< 50'000 Einwohner)	17	74%	6	26%

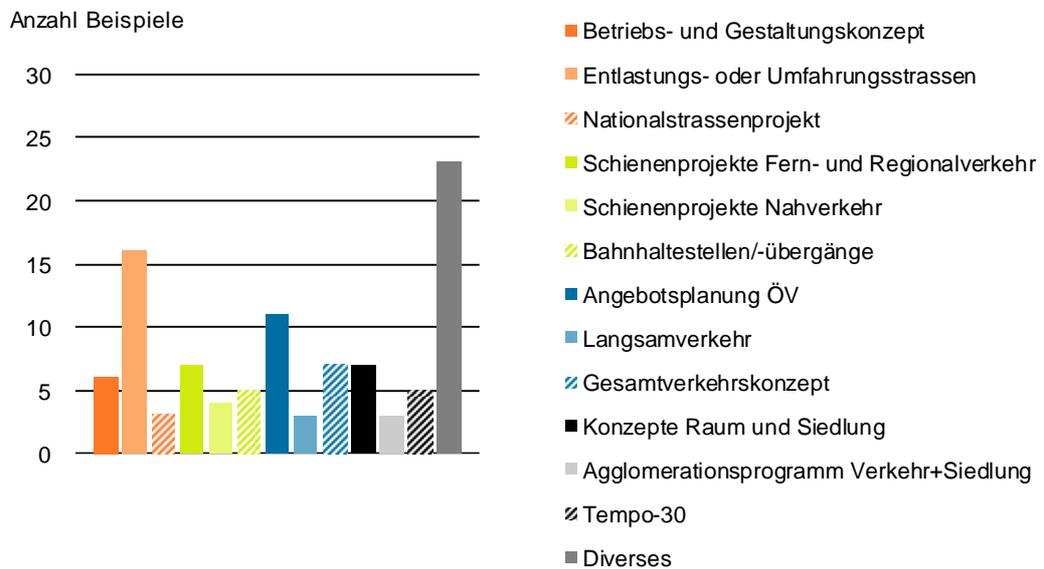
Die an Verfahren beteiligten Personen wurden anschliessend gefragt, in welcher Funktion sie in Partizipationsverfahren involviert sind. Nicht Beteiligte wurden direkt zu den Fokusfragen weitergeleitet. Die Antworten zur Funktionsfrage konnten offen formuliert werden. Aufgrund der Angaben, kann eine Zuteilung zu sechs Funktionen gemacht werden, wobei eine siebte Kategorie mit nicht zuteilbaren Antworten erstellt wurde (wenn Rolle nicht eindeutig definiert ist, z.B. Behörde). Insgesamt 29 Personen sind als Projektleiter in Verfahren involviert, 24 in einer leitenden Funktion (z.B. Prozessverantwortung, Auftraggeber, Aufsicht) und elf fungieren im Bereich Moderation, Prozessbegleitung, Organisation. Es zeigt sich, dass die Teilnehmenden der Umfrage mehrheitlich in einer leitenden Funktion oder als Projektleiter in die Verfahren involviert sind.



**Abb.10 Funktion der in Partizipationsverfahren involvierten Teilnehmer**

**Spezifizierung Funktionen:** Leitende Funktion (mit z.B. Prozessverantwortung, Auftraggeber, Aufsicht), Vertretende (Bau-/Stadtverwaltung, ÖV Fachstelle, Verband), nicht zugeteilt, da Rolle nicht definiert (z.B. Behörde; Planer, Angabe von mehreren Funktionen)

In der nächsten Frage wurden die Teilnehmenden gebeten ein typisches **Projektbeispiel** zu nennen. Die Mehrheit hat ein typisches Beispiel aufgeführt. Die Antworten lassen sich in Kategorien einteilen (Abb.11), wobei die Anlehnung der gewählten Kategorie ähnlich derjenigen aus der ersten Fokusfrage ist (Abb.14). Es wurde zudem eine Kategorie 'Diverses' definiert, welche insbesondere die Antworten mit mehreren Projektangaben umfasst. Insgesamt wurden 23 Projektbeispiele der Kategorie 'Diverses' zugeteilt (23 Personen haben mehrere Projektbeispiele genannt). Aus Abb.11 zeigt sich, dass Entlastungs- und Umfahungsstrassen relevante Themen bei den Akteuren sind (16 Mal genannt), gefolgt von den Angebotsplanungen im Bereich ÖV (11 Mal) sowie Gesamtverkehrskonzepten (7 Mal), Konzepten Raum und Siedlung (7 Mal) und Betriebs- und Gestaltungskonzepten (6 Mal).



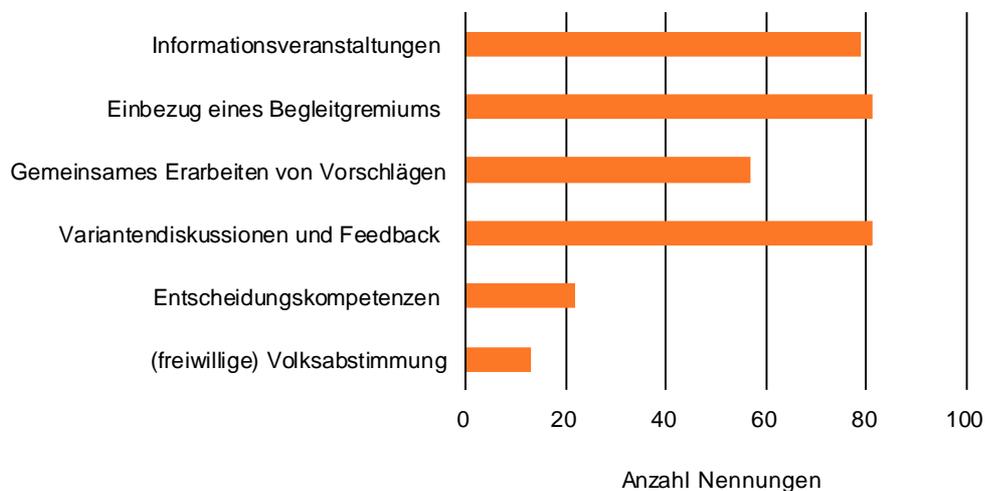
**Abb.11 Kategorisierung typischer Projektbeispiele**

**Spezifizierung Kategorien:** Betriebs- und Gestaltungskonzept (Gemeinde- oder Kantonsstrassen), Entlastungs- oder Umfahungsstrassen (Gemeinde- oder Kantonsstrassen), Schienenprojekte Nahverkehr (Tram, Stadtbahn)

Bei der Frage, wo bei den genannten Projekten die **Schwerpunkte** – sowohl inhaltlich als auch formal – liegen, standen mehrere Antwortmöglichkeiten zur Verfügung und eine Mehrfachnennung war möglich.

Die Kategorien Informationsveranstaltung für die Bevölkerung, Einbezug eines Begleitgremiums mit Vertretenden aus Fach- und Politikkreisen sowie Variantendiskussion und Feedback zu konkreten Vorschlägen nannten die Teilnehmenden jeweils um die 80 Mal. Auch das gemeinsame Erarbeiten von Vorschlägen ist mit 57 Nennungen ein relevanter Schwerpunkt bei den von den Befragten genannten Projektbeispielen.

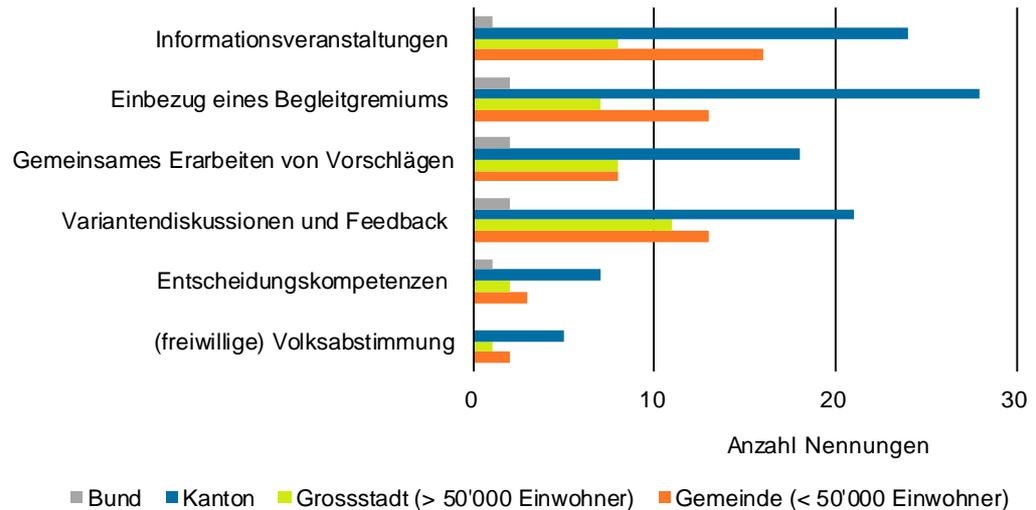
Hingegen fallen die Kategorien der Entscheidungskompetenzen des Begleitgremiums und die (freiwillige) Volksabstimmung nicht ins Gewicht. Die Entscheidungskompetenzen des Begleitgremiums werden weniger gewichtet, weil im Endeffekt nicht das Begleitgremium über die Umsetzung eines Projektes entscheidet, sondern die Exekutive.



**Abb.12 Inhaltliche & Formale Schwerpunkte der genannten Projekte**

**Spezifizierung Kategorien:** Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung, Einbezug eines Begleitgremiums mit Vertretenden aus Fach- und Politikkreisen, Gemeinsames Erarbeiten von Vorschlägen, Variantendiskussionen und Feedback zu konkreten Vorschlägen, Entscheidungskompetenzen des Begleitgremiums

Interessant ist, ob die erwähnten Schwerpunkte bei den Projekten einen Zusammenhang mit der Funktionsebene der Teilnehmenden aufweisen. Respektive, ob je nach Funktionsebene andere Schwerpunkte identifiziert werden können (vgl. Abb.13). Grundsätzlich zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei der vorhergehenden Abbildung. Betrachtet man die einzelnen Kategorien etwas differenzierter zeigt sich, dass das gemeinsame Erarbeiten von Vorschlägen von den Kantonsangestellten (51%) und von den Mitarbeitern einer Grossstadt (73%) häufiger genannt wird als von Gemeindevertretenden (35%). Der Einbezug eines Begleitgremiums wird von Kantonsangestellten mit 80% (28 Nennungen) als sehr relevant eingestuft, bei den Mitarbeitern einer Grossstadt fällt hingegen die Kategorie Variantendiskussion und Feedback mit 100% auf. Die beiden Bundesbeamten nennen alle drei Kategorien als Schwerpunkte in den von ihnen genannten Projekten.



**Abb.13** Kategorisierung der Schwerpunkte nach Funktionsebene

**Spezifizierung Kategorien:** Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung, Einbezug eines Begleitgremiums mit Vertretenden aus Fach- und Politikkreisen, Gemeinsames Erarbeiten von Vorschlägen, Variantendiskussionen und Feedback zu konkreten Vorschlägen, Entscheidungskompetenzen des Begleitgremiums

Die vorgängigen Antwortkategorien zu den Schwerpunkten (inhaltlich und formal) waren vorgegeben. Deshalb hatten die Befragten die Möglichkeit, weitere Schwerpunkte in einer offenen Frage zu nennen. Insgesamt sind 37 Rückmeldungen zu weiteren Schwerpunkten eingegangen. Nachfolgend ein paar Beispiele, welche von besonderem Interesse, mehrfach genannt und in den bisherigen Kapiteln zu wenig beleuchtet sind:

- Mitwirkung im Rahmen der Umsetzung auf Stufe Richtplan
- Umfrage in einem Quartier und konsultative Abstimmung an einer Versammlung eines Quartiervereins
- Ortsbegehung mit Vertretenden der Bevölkerung und dabei Gefahrenstellennennung
- Methodik Testplanung (Diskussion und begründetes Verwerfen von Ansätzen)

Bei den Rückmeldungen zu den genannten Schwerpunkten, können auch ein paar ergänzende Hinweise oder Ziele identifiziert werden, welche in den vorangehenden Kapiteln zu wenig explizit diskutiert sind:

- Die Entscheidungskompetenz des Begleitgremiums ist formell nicht gegeben
- Komplexe Interessenabwägungen sollen aufgezeigt und transparent dargestellt werden
- Verständnis für die gewählte Lösung (Kompromiss) aufbringen
- Prozessverständnis soll verbessert und die Akzeptanz des Regimes nach Inbetriebnahme gestärkt werden

Den Abschluss des ersten Frageblocks zu den eigenen Erfahrungen bildeten zwei offene Fragen welche nach positiven und negativen Aspekten der informellen Partizipation fragten. Insgesamt haben 101 Personen eine aus ihrer Sicht positive und 97 eine negative Anmerkung gemacht. Hierzu ebenfalls eine Auswahl an besonders häufig genannten oder aussagekräftigen Rückmeldungen. Diejenigen, welche als Ergänzung zu den vorgängigen Kapiteln identifiziert werden sind mit einem (U) gekennzeichnet.

### Positiv

- Lokales Wissen der Bevölkerung vor Ort abholen, indem Vorschläge zur Diskussion gestellt werden und diese mittels lokalem Wissen vertieft/verbessert werden.

- Inputs der Direktbetroffenen können durchaus Punkte sein, die das Fachgremium nicht bedacht hat (vgl. dazu auch folgenden Kommentar eines Umfrageteilnehmers: gerade im Verkehr liegt der Teufel oft im Detail begraben). (U)
- Es resultiert eine tragfähige, an die regionalen Anforderungen angepasste Lösung.
- Ein besseres Verständnis für ein Projekt wird gefördert und die Akzeptanz des solchen erhöht.
- Vertrauen zwischen den verschiedenen Ebenen wird geschaffen (die Verwaltung hört "die Stimme des Volkes")
- Konsensfindung
- Sensibilisieren von Grenzen (U)
- Identifizierung neuer Synergien und Chancen (U)
- Konsolidierung der Risikomatrix (U)
- Eine nachvollziehbare Planung räumt Missverständnisse weg und stärkt die Entscheidungen.
- Breiter Dialog, Austausch und vielfältige Gesprächskultur
- Einbezug von Minderheiten
- Opposition kann besser abgeschätzt und eventuell verhindert werden.
- Einbindung der kritischen Gruppen wodurch sie nicht nur das Projekt bekämpfen können, sondern aktiv dabei sein müssen. (U)

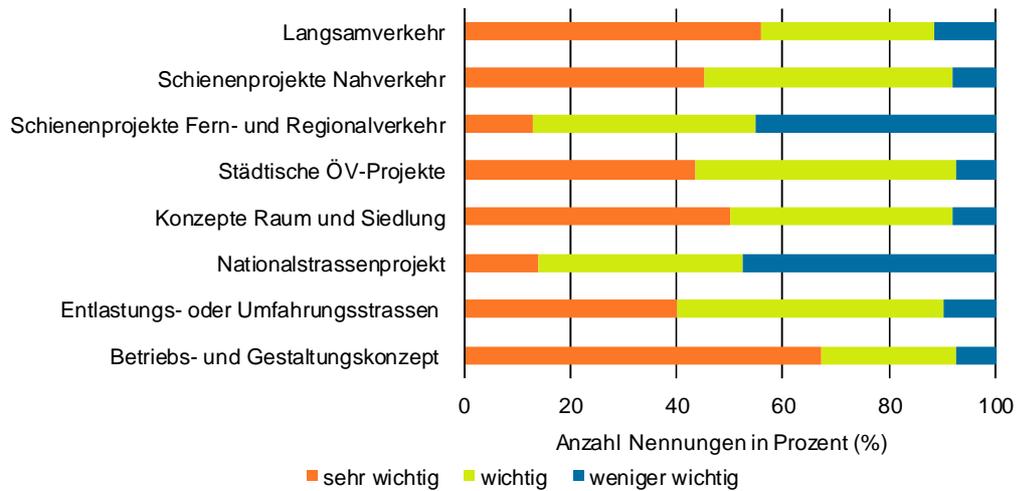
### Negativ

- Hoher Ressourcenbedarf (Zeit, Organisation, Kosten)
- Geringe Verbindlichkeit (U)
- Die lange Vorphase kann den Einstieg in das Vorprojekt erschweren und verzögern (In der Regel wird die Zeit in der späteren Projektentwicklung wieder aufgeholt). (U)
- Zu hohe Erwartungen und dadurch Enttäuschungen
- Unklare Entscheidungskompetenzen
- Kritisch wenn Expertenmeinung und Bevölkerungsmeinung nicht übereinstimmen (U)
- Umgang mit Mobilisierungsprozessen seitens der Bevölkerung (U)
- Rolle der Politik, insbesondere wenn ein Partizipationsverfahren für persönliche Profilierung missbraucht wird.
- Untervertretung bestimmter Akteure, z.B. Frauen
- Interaktion mit lauten Stimmen (eher Personen die Veränderung nicht wollen) (U)
- Fehlende Kompromissbereitschaft und somit keinerlei Entscheidungsfindungen (U)
- Schlechte Vorbereitung des Prozesses
- Mangelhafte Information der Direktbetroffenen
- Unzureichende, unklare Moderation

### 6.2.2 Fokus

In diesem Teil sind auch wieder die Antworten der Teilnehmenden, welche nicht in Partizipationsverfahren involviert sind, enthalten. Als erstes folgt eine Grafik, welche die Themenfelder für informelle Partizipation bei Verkehrsprojekten, umfasst. Die Teilnehmenden gaben dabei an, welches Themenfeld für sie sehr wichtig, wichtig oder weniger wichtig ist. Sehr wichtig ist die Anwendung von informeller Partizipation bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten, bei Raum- und Siedlungskonzepten und bei Projekten im Bereich Langsamverkehr. Weniger wichtig beurteilen die Teilnehmenden lediglich Schienenprojekte im Fern- und Regionalverkehr sowie Nationalstrassenprojekte (Der Begriff Nationalstrassenprojekte ist äquivalent zu setzen mit Autobahnprojekten in den vorgängigen Kapiteln). Dies hängt möglicherweise mit der übergeordneten

Entscheidungskompetenz des Bundes zusammen und wird im nachfolgenden Kapitel (6.3,S.75) diskutiert.



**Abb.14** Relevanz informelle Partizipation je Themenfeld

**Spezifizierung Kategorien:** Schieneprojekte Nahverkehr (Tram, Stadtbahn), Entlastungs- oder Umfahrungsstrassen (Gemeinde- oder Kantonsstrassen), Betriebs- und Gestaltungskonzept (Gemeinde- oder Kantonsstrassen, Gesamtverkehrskonzept)

Anschliessend wurden die Teilnehmenden gefragt, ob es ihrer Ansicht nach weitere Themenfelder gibt, welche bei den vorhergehenden Antwortmöglichkeiten nicht aufgeführt sind. Häufig nannten sie folgende ergänzende Themenfelder:

- Flankierende Massnahmen insbesondere zu Entlastungs-/Umfahrungsstrassen
- Gesamtverkehrskonzepte
- Verkehrsberuhigung (Tempo-20/30), Schulweg-Sicherheit
- Agglomerationsprogramme
- Parkierung als eigenständiges Thema

Die offen formulierte Frage nach **Erfolgsfaktoren** für eine ‚gute Partizipation‘ wurde mit folgenden Beispielen ergänzt: Einbezug bestimmter Akteursgruppen, bestimmte Prozesse und Vorgehensweisen, inhaltliche Elemente, Rahmenbedingungen und Einbettung. Es sind zahlreiche Rückmeldungen zu möglichen Erfolgsfaktoren (118 von 122) eingegangen. Die Antworten bestätigen weitgehend die anhand der Auswertung der Handbücher und der Metaanalyse identifizierten Erfolgsfaktoren. Ein paar Beispiele mit jeweils der Zuordnung zu den Eigenschaftsfeldern (A: Akteure, P: Prozess; I: Inhalt; R: Rahmenbedingungen) und einer Kennzeichnung wenn sie als Ergänzung zu den Kapiteln 3.2.2 und 4.5 herausstechen (U):

- Frühzeitiger Einbezug der relevanten Akteure (A)
- Einbindung der Exekutive von Beginn an (A)
- Kantonale und kommunale Behörden müssen am gleichen Strick ziehen (z.B. mittels Projekt-Governance). (A)
- Gute Durchmischung der Begleitkommission (Parteien, Schulen, Polizei, Feuerwehr,...) (A) (U)
- Kontinuierlicher Austausch mit den Akteuren und „Pfleger des Kontaktes“ (A) (U)
- Akteure werden ernst genommen und ihre Inputs finden Platz (A)
- Klarer und strukturierter Ablauf (P)
- Permanenter Abgleich zwischen der inhaltlichen Ebene, der organisatorischen und der Beziehungsebene (P) (U)

- Es ist darauf zu achten, dass die Beteiligten im Prozess vom gleichen Problem sprechen und dieses auch gleich verstehen. (I) (U)
- Ergebnisoffenheit (I)
- Übergreifende, umfassende Planung (z.B. nicht nur auf den MIV bezogen) (I) (U)
- Offene und transparente Kommunikation (z.B. mit Hilfe eines Kommunikationskonzeptes) (I)
- Dreistufiges Vorgehen: Problemanalyse, Variantenstudium, Empfehlungen an die Verwaltung (I) (U)
- Verständnis für Zielkonflikte und konstruktive Kompromissfähigkeit (I) (U)
- Genügend Ressourcen bereitstellen (R)
- Partizipationsmöglichkeiten in allen Stufen der Planung freiwillig anbieten (R) (U)
- Klare Vorgabe der verhandelbaren und nicht verhandelbaren Rahmenbedingungen (R)
- Klare Spielregeln im Umgang mit dem Resultat bzw. Stellenwert des Resultats (R) (U)

Bei der Frage nach den Grenzen der (informellen) Partizipation können vor allem vier Hauptpunkte festgehalten werden:

- Zu viele Akteure (A)
- Zu hohe Erwartungen wecken (P)
- Kein Handlungsspielraum, keine Kompromissbereitschaft (I)
- Zu wenig klare Ziele (R)

Nachfolgend sind weitere Grenzen der (informellen Partizipation) erwähnt, welche teils eine Wiederholung, teils eine interessante Ergänzung zu den bereits aufgezeigten Limits in den vorgängigen Kapiteln sind (Kennzeichnung: (U)).

- Ideologische Gegnerschaft (A)
- Wechselnde Teilnehmer im Verlauf des Prozesses (A) (U)
- Rollenverteilung und Kompetenzen der Teilnehmer/-innen zweckmässig wählen (A) (U)
- Zu hohe Erwartungen seitens der Akteure (P)
- Die Verantwortung der Politik kann nicht auf die Bevölkerung übertragen werden (P) (U)
- Im Endeffekt anderes Resultat als im Partizipationsprozess erarbeitet wurde (I)
- Zu komplexe Inhalte/Sachverhalte (z.B. ÖV-Fahrpläne, Netzgestaltung ÖV&MIV) (I) (U)
- Zu knappe Ressourcen (R)
- Kein Ersatz der formellen Verfahren (R) (U)

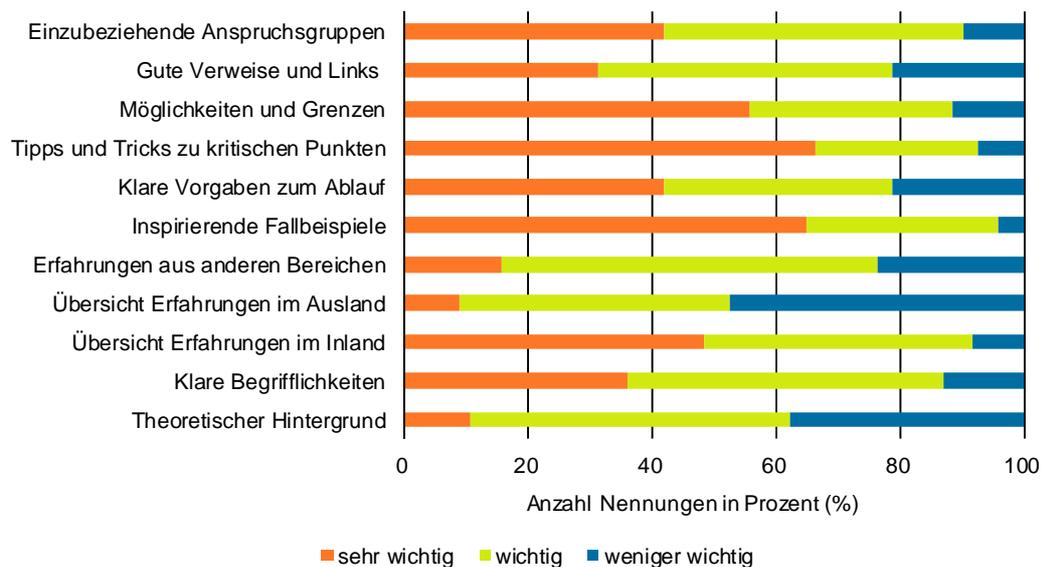
### 6.2.3 Handbuch

Bei der Frage, was von einem Handbuch Partizipation erwartet wird, können die Antworten in folgende Kernpunkte zusammengefasst werden:

- Leitfaden
- Checkliste
- Best Practice Beispiele
- Tipps und Tricks (z.B. zur Organisation der Begleitgruppe)
- Merkblatt
- Roter Faden zur Schliessung von theoretischen und praktischen Lücken sowie Hinweisen zum Start eines Projektes

- Links zu professioneller Unterstützung
- Übersicht über Partizipationsarten/-verfahren/-formen und welche wann mit welchen Rahmenbedingungen angewandt werden können
- Kein Kochbuch

Es kommt deutlich hervor, dass die Praxis ein anwendungsfreundliches, prägnantes und übersichtliches Handbuch erwartet. Dies spiegelt sich auch in der nächsten Frage, wo die Teilnehmenden die einzelnen möglichen Elemente des Handbuchs nach ihrer Wichtigkeit beurteilten. Es zeigt sich, dass vor allem die kritische Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Grenzen der Partizipation, eine Übersicht über Tipps und Tricks wie man mit kritischen Punkten umzugehen hat sowie inspirierende Fallbeispiele relevant sind. Als weniger wichtig werden die Übersicht über Erfahrungen im Ausland und der theoretische Hintergrund erachtet (Abb. 15).



**Abb.15** Beurteilung der möglichen Inhalte des Handbuchs

**Spezifizierung Kategorien:** Gute Verweise und Links (zu Fachleuten, zur Literatur), Möglichkeiten und Grenzen: Kritische Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Grenzen der Partizipation, Erfahrungen aus anderen Bereichen (z.B. Raumplanung, Nutzungen)

Die anschließende Frage diente der Abklärung ob es Weiteres gibt, was ein Handbuch enthalten soll. Dabei gibt es vor allem zwei Aspekte, welche die Stakeholder mehrmals erwähnten. Zum einen wird ein Ablaufprogramm mit Terminrahmen gewünscht und zum anderen werden Angaben zu Aufwand und Kosten nachgefragt. Weiter werden Hinweise zum Umfeld von Verkehrsprojekten und den dazugehörigen Akteuren, Vorschläge zum Umgang mit ‚schwierigen‘ Teilnehmern, Beispiele für mögliche Hilfsmittel (z.B. Visualisierungen, Unterstützungsinstrumente für Workshops) und das Aufzeigen von gescheiterten Beispielen gewünscht.

Als letztes wurde die Frage nach zusätzlichen Anregungen zur Erstellung des Handbuchs gestellt, woraus sich ebenfalls ähnliche Statements herauslesen lassen wie bei den Fragen zuvor. Das Handbuch soll kurz und überschaubar gehalten werden sowie klare und verständliche Formulierungen beinhalten. Ein Praxisbezug soll hergestellt sein, eine kritische Auseinandersetzung mit Problemfeldern wird als zielführend betrachtet und Handlungsempfehlungen werden begrüßt. Hinweise zu Rechtsgrundlagen sollten ebenfalls nicht ausser Acht gelassen werden.

## 6.3 Folgerungen aus der Befragung

Die Befragung der Stakeholder hat einen guten Überblick über die Haltungen der Praxis gegeben und im Grossen und Ganzen die Ergebnisse der theoretischen und empirischen Analyse bestätigt. Vor allem folgende Erkenntnisse sind für die Erarbeitung des Handbuchs interessant:

### Profil der Befragten

- Mit der Befragung konnten aussagekräftige Rückmeldungen aus der Praxis einbezogen werden. Das Interesse an der Thematik und der Bedarf nach einem Handbuch sind ausgewiesen.
- Informelle Partizipation ist ein wichtiges Thema mit breiter Anwendung geworden. Im Vordergrund stehen vor allem Mitwirkungsverfahren bei Projekten auf lokaler Ebene. Daraus hat sich ein gewisser Erfahrungsschatz gebildet, der im Handbuch darzustellen ist.

### Erfolgsfaktoren Partizipation

- Es besteht ein Zusammenhang zwischen den Projekten und den Entscheidungskompetenzen der Ebenen. Beispielsweise wurde die Anwendung von informeller Partizipation bei Betriebs- und Gestaltungskonzepten, bei Raum- und Siedlungskonzepten und beim Langsamverkehr als sehr wichtig eingestuft. Weniger wichtig wurden Schienenprojekte im Fern- und Regionalverkehr sowie Nationalstrassenprojekte beurteilt. Es ist davon auszugehen, dass bei Schienen- und Autobahnprojekten die formellen Verfahren und Expertenprozesse im Vordergrund stehen.
- Die Chancen der informellen Partizipation liegen vor allem in der Sicherstellung von regelmässigem Informationsaustausch, Abholen von lokalem Know How und der Einbindung von (kritischen) Akteursgruppen. Die Erfolgchancen von konkreten Vorschlägen (Varianten, Gestaltungsvorschläge) sind je nach Projekt unterschiedlich. Der Austausch zwischen Bevölkerung und Experten ist ein wichtiger Prozess mit Chancen der gegenseitigen Befruchtung.
- Die Anwendungsformen müssen differenziert werden, nach Projektphase, Projekttyp und Stand der Konsensfindung. Oft werden Mitwirkungsverfahren eingesetzt, wenn bisherige Ansätze (an der Urne) abgelehnt wurden und der Bedarf nach einer Neuorientierung besteht. Das Nutzen einer Aufbruchstimmung bei den Akteuren ist ein sehr wichtiger Erfolgsfaktor.
- Informelle Partizipation ist ein notwendiger aber nicht hinreichender Erfolgsfaktor. Übertriebene Erwartungen sind nicht angebracht. Der Zeit- und Ressourcenaufwand ist zu beachten und kann den Entscheidungsprozess auch lähmen. Informelle Partizipation ist kein Garant für Konsensfindung, kann aber die Argumente frühzeitig offen legen, die für eine Konsensfindung notwendig sind. In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass sich politische Entscheidungsträger rechtzeitig outen und konsensorientiert wirken.

### Handbuch

- Mit dem Handbuch soll einerseits eine Sensibilisierung für informelle Prozesse erreicht, andererseits eine Handlungsanleitung für die Praxis geschaffen werden. Das Potenzial ist vor allem auf Kantons- und Gemeindeebene ausgewiesen, weil hier die Verfahren in letzter Zeit an Bedeutung gewonnen haben.
- Gefragt ist ein schlankes und praxisorientiertes Handbuch mit Fokus auf Beispielen und ‚Do’s and Dont’s‘. Von grosser Bedeutung ist eine Checkliste, die für die Vorbereitung und Einbettung der Partizipationsprozesse genutzt werden kann.
- Theoretische Abhandlungen sind nicht von Interesse, höchstens ein Bezug zur theoretischen Literatur.



## Anhänge

<b>I</b>	<b>Gesetze und Richtlinien .....</b>	<b>79</b>
<b>II</b>	<b>Faktenblätter Fallbeispiele .....</b>	<b>87</b>
<b>III</b>	<b>Fallstudien Ausland .....</b>	<b>146</b>
<b>IV</b>	<b>Fragebogen.....</b>	<b>154</b>
<b>V</b>	<b>Statements Stakeholderbefragung .....</b>	<b>157</b>



# I Gesetze und Richtlinien

## Nationalstrassengesetz

### Art. 19 Generelles Projekt

1 Das Bundesamt unterbreitet die generellen Projekte den interessierten Kantonen. Diese laden die durch den Strassenbau betroffenen Gemeinden und allenfalls die Grundeigentümer zur Stellungnahme ein. Die Kantone übermitteln ihre Vorschläge unter Beilage der Vernehmlassungen der Gemeinden dem Bundesamt.

2 Auf Grund der Vernehmlassungen bereinigt das Bundesamt in Zusammenarbeit mit den interessierten Bundesstellen und Kantonen die generellen Projekte.

### Art. 27b1 Ausführungsprojekt

#### c. Anhörung, Publikation und Auflage

1 Das Departement übermittle das Gesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Es kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.

2 Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

3 Die öffentliche Auflage hat den Enteignungsbann nach den Artikeln 42-44 EntG2 zur Folge.

### Art. 27c1

#### d. Persönliche Anzeige

Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss der Gesuchsteller den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG2 eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.

---

1 Eingefügt durch Ziff. I 7 des BG vom 18. Juni 1999 über die Koordination und Vereinfachung von Entscheidverfahren (AS **1999** 3071; BBl **1998** 2591). Fassung gemäss Ziff. II 16 des BG vom 6. Okt. 2006 zur Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA), in Kraft seit 1. Jan. 2008 (AS **2007** 5779; BBl **2005** 6029).<sup>2</sup> SR 711

Art. 27d1

e. Einsprache

1 Wer nach den Vorschriften des Bundesgesetzes vom 20. Dezember 19682 über das Verwaltungsverfahren oder des EntG3 Partei ist, kann während der Auflagefrist gegen das Ausführungsprojekt oder die darin enthaltenen Baulinien beim Departement Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

2 Innerhalb der Auflagefrist sind auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen. Nachträgliche Einsprachen und Begehren nach den Artikeln 39-41 EntG sind beim Departement einzureichen.

3 Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

**Strassengesetz Kanton Zürich**

§ 13.

<sup>1</sup> Die Projekte sind der Bevölkerung vor der Kreditbewilligung in einer Orientierungsversammlung oder durch öffentliche Auflage zur Stellungnahme zu unterbreiten; bei Projekten von untergeordneter Bedeutung kann darauf verzichtet werden.

<sup>2</sup> Zu nicht berücksichtigten Einwendungen ist gesamthaft Stellung zu beziehen. Die Stellungnahme erfolgt vor der Kreditbewilligung

a. mündlich in der ersten oder nötigenfalls in einer weiteren Orientierungsversammlung oder

b. schriftlich im Antrag zur Kreditbewilligung, im Kreditbeschluss oder durch besondern Bericht.

**Strassengesetz Kanton Bern**

Art. 14

Partnerschaftliche Zusammenarbeit

1 Der Kanton arbeitet bei der Planung, der Projektierung, dem Bau und dem Betrieb der Kantonsstrassen mit den betroffenen Gemeinden partnerschaftlich zusammen.

2 Der Kanton arbeitet mit den betroffenen Regionalkonferenzen zusammen, wenn die Planung des Neubaus oder der Änderung einer Kantonsstrasse regionale Interessen betrifft. Die Regionalkonferenzen bestimmen, zu welchen Themen sie selbst und zu welchen Themen die betroffenen Gemeinden Stellung nehmen.

3 Wird eine Kantonsstrasse im Siedlungsgebiet mit einem Strassenplan projektiert, so arbeitet der Kanton mit den Standortgemeinden zusammen.

4 Bei der Zusammenarbeit werden insbesondere das Ziel des Vorhabens, der Projektablauf und die Projektorganisation gemeinsam bestimmt.

### **Strassengesetz Kanton St. Gallen**

Art. 35.

1 Politische Gemeinden, auf deren Gebiet die Strasse liegt, werden bei der Projektierung angehört.

2 Die politische Gemeinde regelt in der Gemeindeordnung, bei welchen Projekten die zuständige Gemeindebehörde ihren Vernehmlassungsbeschluss der Bürgerschaft unterbreitet.

### **Strassengesetz Kanton Aargau**

§ 2a 3)

1 Der Grosse Rat erlässt durch Dekret die notwendigen Ausführungsvorschriften

zu § 7, über die Verteilung der Kosten zwischen Kanton und Gemeinden sowie über die Erteilung des Enteignungsrechts.

2 Die Gemeinden sind bei der Projektierung und Festsetzung der Kostenverteilung anzuhören. Für die Bemessung ihrer Leistungen sind die Finanzkraft und das Interesse zu berücksichtigen.

### **Verordnung betreffend den Vollzug des Bundesgesetzes über die Nationalstrassen vom 8. März 1960 Kanton Basel-Stadt**

(A.)1. Zuständigkeit (BG Art. 10 und 13)[4]

§ 3.

1 Die Aufgaben des Kantons, die sich aus der Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Strassenbau bei der Planung und generellen Projektierung ergeben, obliegen dem Bau- und Verkehrsdepartement; dieses zieht die interessierten Amtsstellen des Kantons bei.

(A.)3. Vernehmlassung des Kantons (BG Art. 11 Abs. 2 und Art. 19)

§ 9.

1 Die Stellungnahme des Kantons zum Bauprogramm sowie die Vorschläge zu den generellen Projekten werden dem Bundesamt für Strassenbau vom Regierungsrat unterbreitet.

2 Soweit eine Nationalstrasse das Gebiet der Gemeinden Bettingen und Riehen berührt, holt der Regierungsrat unter Ansetzung einer angemessenen Frist die Vernehmlassung des Gemeinderates zum generellen Projekt ein.

3 Der Regierungsrat entscheidet, ob und inwieweit auch die Grundeigentümer zur Stellungnahme einzuladen sind.

## **Eisenbahngesetz**

### Art. 18 d

#### Anhörung, Publikation und Auflage

1 Die Genehmigungsbehörde übermittelt das Gesuch den betroffenen Kantonen und fordert sie auf, innerhalb von drei Monaten dazu Stellung zu nehmen. Sie kann die Frist in begründeten Fällen ausnahmsweise verlängern.

2 Das Gesuch ist in den amtlichen Publikationsorganen der betroffenen Kantone und Gemeinden zu publizieren und während 30 Tagen öffentlich aufzulegen.

3 Die öffentliche Auflage hat den Enteignungsbann nach den Artikeln 42–44 EntG zur Folge.

### Art. 18 e

#### Persönliche Anzeige

Spätestens mit der öffentlichen Auflage des Gesuchs muss das Eisenbahnunternehmen den Entschädigungsberechtigten nach Artikel 31 EntG eine persönliche Anzeige über die zu enteignenden Rechte zustellen.

### Art. 18f

#### Einsprache

1 Wer nach den Vorschriften des Verwaltungsverfahrensgesetzes vom 20. Dezember 1968 oder des EntG Partei ist, kann während der Auflagefrist bei der Genehmigungsbehörde Einsprache erheben. Wer keine Einsprache erhebt, ist vom weiteren Verfahren ausgeschlossen.

2 Innerhalb der Auflagefrist sind auch sämtliche enteignungsrechtlichen Einwände sowie Begehren um Entschädigung oder Sachleistung geltend zu machen. Nachträgliche Einsprachen und Begehren nach den Artikeln 39–41 EntG sind bei der Genehmigungsbehörde einzureichen.

3 Die betroffenen Gemeinden wahren ihre Interessen mit Einsprache.

## **Kanton Zürich Gesetz über den öffentlichen Personenverkehr (PVG)**

### § 19.

1 Der Verkehrsrat legt das Verbundangebot in einem besonderen Fahrplanverfahren unter Mitwirkung der Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen fest. Gleichzeitig setzt er die Kostenanteile der Gemeinden gemäss dem Kostenverteilungsschlüssel fest.

2 Den regionalen Verkehrskonferenzen obliegt die Koordination der Gemeindegewährleistungen. Die Verkehrskonferenzen werden, nach Anhören der

Gemeinden, vom Verkehrsrat nach Verkehrsräumen gebildet. Sie besitzen ein selbständiges Antragsrecht.

3 Im Rahmen der regionalen Verkehrskonferenzen entscheiden die betroffenen Gemeinden selbständig über die Ausgestaltung der Grundversorgung. Vorbehalten bleiben Entscheide des Verkehrsrates im Interesse einer übergeordneten Koordination.

4 Die Verordnung regelt die Einzelheiten.

### **Kanton Bern: Richtlinien des Regierungsrates über die Partizipation bei der Angebotsdefinition im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr**

Gestützt auf Art. 15 und 16 des Gesetzes vom 16. September 1993 über den öffentlichen

Verkehr erlässt der Regierungsrat die nachstehenden Richtlinien und den dazugehörigen Kommentar.

#### Allgemeine Bestimmungen

1 Die Angebotsdefinition im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr ist auf allen Planungsstufen durch die Partizipation der regionalen Verkehrskonferenzen, der Gemeinden, der Interessenverbände und soweit sinnvoll und durchführbar der betroffenen Bevölkerung zu konsolidieren. Die Partizipation dient der Akzeptanz des öffentlichen Verkehrsangebotes und hat einen hohen Stellenwert. Sie ist öffentlich (Mitwirkung im eigentlichen Sinn) oder beschränkt sich auf interessierte Kreise (Konsultation) oder erfolgt durch Einsitznahme von Vertreterinnen und Vertretern interessierter Kreise in projektbegleitende Gremien.

2 Die Partizipation unterstützt primär den Entscheidungsprozess in der Angebotsplanung. Je nach Situation und Planungsstufe sind Form, Mittel und Instrumente zur Partizipation unterschiedlich einzusetzen.

3 Die Partizipation dient dazu, die Bedürfnisse der Bevölkerung für die Angebotsplanung im öffentlichen Orts- und Regionalverkehr zu ermitteln und nach einer Interessenabwägung soweit als möglich zu berücksichtigen. In die Partizipation werden insbesondere die regionalen Verkehrskonferenzen, die Gemeinden, die Interessenverbände und die Bevölkerung einbezogen.

4 Die Partizipation orientiert sich an folgenden Grundsätzen:

- Die Partizipation muss zu einem Zeitpunkt erfolgen, zu welchem noch Handlungsspielraum bei der Angebotsdefinition besteht.
- Die Komplexität der Materie darf keinen Einfluss darauf haben, was zur Beurteilung unterbreitet wird. Auch schwierige Sachverhalte müssen möglichst einfach vermittelt werden. Der Kreis der zur Partizipation eingeladenen Organisationen und Personen kann im Einzelfall und situationsbezogen definiert werden.

- Partizipation soll einerseits periodisch inhaltlich in die Breite und andererseits bei konkreten Fragestellungen in die Tiefe erfolgen. Wichtig ist die zeitliche Nähe zur Umsetzung.
- Die Partizipation kann alle Bereiche (Fahrplan, Tarife, Linienführung, Haltestelleninfrastruktur, Fahrzeuge, Sicherheit, etc.) oder nur Teilaspekte des öffentlichen Verkehrs umfassen.
- Die Partizipation ist auch ein Marktforschungsinstrument der regionalen Verkehrskonferenzen und der Transportunternehmungen.

### **Raumplanungsgesetz**

#### Art. 4 Information und Mitwirkung

1 Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden unterrichten die Bevölkerung über Ziele und Ablauf der Planungen nach diesem Gesetz.

2 Sie sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei Planungen in geeigneter Weise mitwirken kann.

3 Die Pläne nach diesem Gesetz sind öffentlich.

### **Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht (Planungs- und Baugesetz) Kanton Zürich**

#### § 12.25

1 Die Gemeinden schliessen sich zur Mitwirkung an der überkommunalen Planung zu Zweckverbänden zusammen. Die Stadt Zürich hat die gleiche Stellung wie ein regionaler Planungsverband.

2 Soweit erforderlich, bilden die regionalen Planungsverbände eines grösseren Bereiches eine privatrechtliche Dachorganisation, insbesondere zur Koordination überkommunaler Planungsaufgaben.

#### § 90.

1 Mit der Bau- und Zonenordnung setzen die Gemeinden einen Erschliessungsplan fest.

2 Setzt die Verwirklichung des Erschliessungsplans die Mitwirkung anderer Planungsträger voraus, sind diese rechtzeitig anzuhören.

3 Der Regierungsrat kann Gemeinden, deren Bauzonen grösstenteils überbaut sind und deren Groberschliessung für die weitere Überbauung weitgehend ausreicht, von der Festsetzungspflicht entbinden; unter den gleichen Voraussetzungen kann er diese Pflicht räumlich oder sachlich beschränken.

## Kanton Bern Baugesetz

### Art. 58

#### 1. Information und Mitwirkung der Bevölkerung

1 Die Behörden sorgen dafür, dass die Bevölkerung bei Planungen frühzeitig in geeigneter Weise mitwirken kann.

2 Für den Erlass und die nicht geringfügige Änderung von Richtplänen, der baurechtlichen

Grundordnung und von Überbauungsordnungen ist die Mitwirkung zu gewähren. Im

Überbauungsverfahrensverfahren, das aufgrund der Vorgaben einer bestehenden Zone mit

Planungspflicht durchgeführt wird, wird keine weitere Mitwirkung durchgeführt. [Fassung vom 22. 3. 1994]

3 Die Mitwirkung kann eingeräumt werden, [Absatz 3 Fassung vom 22. 3. 1994]

a indem vorgesehene Planungen an der Gemeindeversammlung oder an besonderen

Orientierungsversammlungen zur Diskussion gestellt werden;

b indem die Unterlagen über vorgesehene Planungen während einer angemessenen

Mitwirkungsfrist öffentlich aufgelegt werden;

c bei vorgesehenen Änderungen der Grundordnung oder einer Überbauungsordnung, die nicht

von allgemeinem Interesse sind, auch im Rahmen des Einspracheverfahrens nach Artikel 60.

4 Im Rahmen der Mitwirkung können Einwendungen erhoben und Anregungen unterbreitet werden. Sie sind den für Beschluss und für Genehmigung zuständigen Behörden in Form des

Versammlungsprotokolls oder eines zusammenfassenden Mitwirkungsberichtes zur Kenntnis zu bringen. Protokoll und Bericht sind öffentlich. [Entspricht dem bisherigen Absatz 3]

5 Die Gemeinden und die Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen [Fassung vom 17. 6. 2007] können ein weitergehendes Mitwirkungsverfahren durchführen. Insbesondere können die

Gemeindebehörden die Quartierbevölkerung zur Lösung von Fragen der Quartierplanung heranziehen. [Entspricht dem bisherigen Absatz 4]

## **Kanton Aargau Raumplanungsgesetz**

### § 3 und Marginalie

Die Behörden orientieren die Bevölkerung nach Massgabe des Bundesrechts über Planungen nach diesem Gesetz und sorgen dafür, dass sie in geeigneter Weise mitwirken kann. In begründeten Fällen kann das Mitwirkungsverfahren zusammen mit dem Einwendungsverfahren durchgeführt werden.

## **Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Baurecht Kanton St. Gallen**

Art. 37. Erfordert die zweckmässige Durchführung der Regionalplanung das Mitwirken einer politischen Gemeinde, die dem Träger nicht beitreten will, so kann die Regierung 3 nach Anhören des Gemeinderates die Mitwirkung verfügt.

## **Kanton Basel-Stadt**

Bau- und Planungsverordnung (BPV):

### 4. Information und Mitwirkung der Bevölkerung

#### § 74.

1 Das Baudepartement orientiert die Bevölkerung über die Ziele und über den zeitlichen und organisatorischen Ablauf der vorgesehenen Planungen.

2 Gleichzeitig veranlasst das Hochbau- und Planungsamt, dass jedermann zu den vorgesehenen Teilplanungen und zum Richtplan Anregungen unterbreiten kann. Diese sind von den jeweils zuständigen Stellen zu prüfen. Zu Eingaben, die Belange der Richtplanung unmittelbar berühren, wird in einem Bericht Stellung genommen, der beim Hochbau- und Planungsamt eingesehen werden kann.

## II Faktenblätter Fallbeispiele

Thematische Ordnung nach

- Kantons- und Gemeindestrassen
- Autobahnen
- Schienenverkehr
- ÖPNV
- Verkehr-Raum

---

### *Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse in Wabern (Ortsdurchfahrt)*

In den 90er Jahren war die Verkehrssituation auf der Seftigenstrasse im Könizer Ortsteil Wabern durch eine hohe Dominanz des motorisierten Individualverkehrs mit Verkehrsbelastungen von bis zu 20'000 Fahrzeuge/Tag geprägt. Die Strasse, das Eigentrasse des Trams in Mittellage und die durchgehende Regelung des Verkehrs mittels Lichtsignalanlagen bewirkten eine hohe Trennwirkung im Quartier. Der bauliche Zustand der Tramgleise und der Fahrbahn waren derart schlecht, dass eine umfassende Erneuerung nicht mehr zu umgehen war. Die Planung der Sanierung und Umgestaltung der Seftigenstrasse erfolgte nach den Grundsätzen des «Berner Modells». Damit verbunden ist eine breite Partizipation von Betroffenen und Interessierten. Bei der Sanierung und Umgestaltung dieser Strasse 1996/1997 wurden das Tramtrasse und die Fahrspuren für den MIV zusammengelegt. Damit verknüpft war die Einführung eines Betriebskonzepts, das die fahrlangerechte Abwicklung des Tramverkehrs sicherstellt. Integriert ins Projekt waren auch Massnahmen für den LV, zur Strassenraumgestaltung sowie ein Projekt für eine künstlerische Intervention. Entlang der Strasse wurden Radstreifen markiert und ein durchgehender Mehrzweckstreifen in der Strassenmitte erstellt. Lichtsignalanlagen regeln mit Ausnahme der Kreuzung Dorfstrasse nur noch die Abwicklung des Tramverkehrs. Die Vorplätze wurden vergrössert und gestaltet (u.a. Bepflanzung).

---

#### Fragestellung

Thema	- Kantonsstrassen (Sanierung und Umgestaltung Ortsdurchfahrt)
Ebene und Projektzyklus	- Regionale und kommunale Ebene - Die Mitwirkung bzw. Information hat von der Planungs- bis zur Ausführungsphase stattgefunden.
Verfahren	- Projekt (Verkehrs-, Betriebs- und Gestaltungskonzept als Grundlage für das Infrastruktur- und Betriebsprojekt inkl. Gestaltung)
Ziele der Partizipation	- Qualität der Ergebnisse erhöhen sowohl in Bezug auf die Strasse als auch für das Umfeld (Vorplätze für Gewerbe und Detailhandel)
Akteure Prozessleitung	- Tiefbauamt des Kantons Bern (Federführung) zusammen mit der Gemeinde Köniz und BERNMOBIL (beides Partner) sowie in einer späteren Phase auch der Stadt Bern (Strecke ab Gemeindegrenze). Vorsitzender der Kommission war der zuständige Könizer Gemeinderat, wobei die Sitzungen gemeinsam vorbereitet wurden. Moderiert hat der Kanton.
Zielgruppen	- Bevölkerung, Quartierorganisationen wie Gewerbeverein, Wabernleist, Kindergarten, Gewerbebetriebe, Ortsvereine, Region Bern und Gürbetal
Entscheidungsträger	- Kanton Bern (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion), Gemeinde Köniz, Bernmobil

---

Methodischer Ansatz	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mitarbeit-Konsultation: Mit der «Kommission Seftigenstrasse» wurde das Projekt ab Projektierungsbeginn zusammen mit den Vertretern der Quartierorganisationen entwickelt und erarbeitet. In dieser vom zuständigen Gemeinderat Köniz präsidierten Kommission waren alle der Gemeinde bekannten Quartierorganisationen von Wabern, die Stadt Bern, die Region Bern und die Region Gürbetal vertreten.</li> <li>- Information (Bauphase)</li> </ul> <p><i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i></p>
Instrumente und Tools	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zum Teil im Zweimonatsrhythmus Kommissionssitzungen</li> <li>- Anwesenheit des federführenden Kantons (Kreisoberingenieur und Projektleiter des OIK II) an den Hauptversammlungen der Quartierorganisationen zur Auskunftserteilung und Information.</li> <li>- Besichtigungen ausgeführter Vorhaben in der Region Bern (v.a. Kreuzplatz Zollikofen, aber auch einzelne Bestandteile wie eine „Kaphaltestelle“</li> </ul> <p>Bauphase:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Informationsblatt «asfalter» für alle Haushalte (ca. vierteljährlich)</li> <li>- Info-Kiosk und Sorgentelefon</li> <li>- ABC-Flyer für die konzentrierte Bauphase während der Sommerferien 1997 für alle Haushalte</li> <li>- Erstellung mit jedem Gewerbebetrieb eines Zufahrtsplans für seine Kunden und Lieferanten</li> <li>- Öffentliche Begehungen</li> </ul>
<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umgesetzt.</li> <li>- Die Bedürfnisse der Bevölkerung bzw. des Quartiers, der Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe entlang der Seftigenstrasse konnten von Anfang an abgeholt werden. Es ist gelungen, die Anliegen der betroffenen Bevölkerung mit den Anforderungen des Strassenbaus (ca. 20'000 DTV) zur Deckung zu bringen.</li> <li>- Stellt eines der guten Beispiele des «Berner Modells» dar.</li> <li>- Mittels Erfolgskontrolle konnte die Wirkung beurteilt und einige «Nachjustierungen» vorgenommen werden.</li> <li>- Nach Auffassung der Kommission, die die Wirkungsanalyse verabschiedet hat, wurde mehr erreicht als die Leute erwartet haben → Erwartungen übertroffen</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klare und kommunizierte Ziele der Partizipation</li> <li>- Frühzeitige und stufengerechte Partizipation ab Projektierungsbeginn, gut portioniert (Information aller Beteiligten und Betroffenen sowohl während der Planungs- als auch während der Umbauphase)</li> <li>- Gut und professionell geführter Prozess mit ausreichenden Ressourcen (= Freizeit und Engagement der Projektleitung)</li> <li>- Problemdruck</li> <li>- Parallele Politikintegration und politischer Prozess</li> <li>- Die Planung war Bestandteil der Korridorstrategie Gürbetal, zu der ebenfalls bereits eine Mitwirkung stattgefunden hatte.</li> <li>- Hohe Zusammenarbeitskultur in der kantonalen Verwaltung und zwischen Kanton, Gemeinde Köniz, Stadt Bern und letztlich auch BERNMOBIL</li> <li>- Klare Rückendeckung durch die damalige kantonale Baudirektorin und die Gemeinde.</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nach ersten Anlaufschwierigkeiten (man musste sich zuerst finden) ausgezeichnet funktionierende Kommission. Diese war sehr gut zusammengesetzt.</li> <li>- Wille des Kantons resp. des TBA OIK II</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitlich sehr grosser Aufwand und intensiver Prozess</li> <li>- Kritisch war die Angst von BERNMOBIL betreffend der Betriebsabwicklung nach dem Umbau. Dies war verständlich, im Rückblick trafen die Befürchtungen von BERNMOBIL nicht ein.</li> <li>- Angst des Gürbetales und deren PolitikerInnen, dass nicht mehr 20'000 Autos durch Wabern fahren können, sondern dass der Autoverkehr schikaniert würde. Auch hier wurde später das Gegenteil festgestellt.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abholen der Bedürfnisse am Anfang des Prozesses</li> <li>- Identifikation schaffen</li> <li>- Übertragbar u.a. auf andere Ortsdurchfahrten / Hauptstrassenräume von Agglomerationen (aber nicht unbesehen)</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gemeinde Köniz / TBA und AGR Kanton Bern. Erfolgskontrolle Seftigenstrasse Wabern. 2000</li> <li>- Projektdokumentation des TBA Kanton Bern:  <a href="http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/kantonsstrassen/projekte.html#anker-anchor-210">http://www.bve.be.ch/bve/de/index/strassen/strassen/kantonsstrassen/projekte.html#anker-anchor-210</a> </li> </ul>

**BTS und OLS (Bodensee-Thurtal-Strasse und Oberlandstrasse)**

Im 2005 lehnten die ThurgauerInnen die beiden Strassenprojekte Kreuzlingen – Münsterlingen und Märstetten – Arbon ab. Im 2007 wurden im Forderungskatalog der Wirtschaftsverbände die Schnellstrassen wieder aufgenommen und im 2009 wurden sie als Zwischenergebnisse im kantonalen Richtplan aufgeführt. Das Baudepartement organisierte anschliessend Veranstaltungen und suchte die Gespräche mit der Bevölkerung.

Die beiden Strassenprojekte dienen der Verbindung der Zentren im Thurgau, der Entlastung von Ortschaften vom regionalen Durchgangsverkehr sowie der Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens. Im Rahmen der Erarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts (GVK) des Kantons Thurgau, welches die Grundlage für eine Verkehrsplanung aus gesamtheitlicher Sicht ist, wurden die Bodensee-Thurtal-Strasse (BTS) von Arbon bis Bonau und die Oberlandstrasse (OLS) von Bättershausen bis Oberaach wegen vorhandener Zielkonflikte mit dem GVK detaillierter gewürdigt.

Die Autostrasse BTS (80 – 100 km/h) und die Hauptstrasse OLS (50 – 80 km/h) sind ein für den Thurgau wichtiges Zukunftsprojekt im Sinne des kantonalen Richtplans (Netzbeschluss durch Kantonsabstimmung im September 2012). Die Linienführung wurde dabei im Rahmen eines partizipativen Prozesses optimiert. Im Oktober 2013 steht der Entscheid des Regierungsrates an und anschliessend wird die Richtplananpassung dem Grosse Rat vorgelegt.

**Fragestellung**

Thema	- Umfahrungsstrassen zur Entlastung von Ortschaften & besseren Verbindung dieser
Ebene und Projektzyklus	- Grossprojekte auf Kantonsebene - Planungsphase
Verfahren	- Projekt (Infrastrukturprojekt)
Ziele der Partizipation	- Nach der Ablehnung wird mit Veranstaltungen die Bevölkerung direkt angesprochen. Dazu wird in Workshops und Gesprächen eine neue Linienführung ausgearbeitet, inklusive Festhaltung aller baulichen Elemente (z.B. Tunnel). Ziel ist ein möglichst breiter Konsens.
Akteure Prozessleitung	- Departement für Bau & Umwelt Kanton Thurgau
Zielgruppen	- Betroffene Gemeinden, Verbände, Ämter, Fachstellen, Privatpersonen
Entscheidungsträger	- Netzbeschluss: Grosse Rat und Bund - Genehmigung kantonalen Richtplan: Bund - Stimmvolk - Final: Kanton
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation: - Intensives Mitwirkungsverfahren zur Optimierung der Linienführung (z.B. Workshops Kantonsingenieur, Projektleiter und Gemeindebehörden) - Die eingereichten, externen Vorschläge (z.B. von Umweltverbänden) wurden vom kantonalen Tiefbauamt (Experten) geprüft und Resultate der möglichen Linienführung zur Verfügung gestellt - Berichte und Studien wurden veröffentlicht (Expertenbericht z.B. zu Transiteffekt, Werkstattberichte (Hintergrundinformationen, Übersicht aktueller Stand, Dokumentation der Workshops)) - Öffentlichkeit (Bevölkerung der betroffenen Gemeinden) wurde laufend via Orientierungsveranstaltungen, Medienmitteilungen und Werkstattberichten über den gesamten Prozess informiert - Tiefbauamt konsultiert Meinungsführer verschiedenster Organisationen, Experten kommunaler, inner- und ausserkantonaler sowie nationaler Ämter, die ihre Einschätzungen in Forumsveranstaltungen einbringen konnten (Kantonales Tiefbauamt, Werkstattbericht 2.April 2011) <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert (ursprünglich formales Verfahren → scheitern → neue Aufgleisung mit informeller Partizipation)</i>
Instrumente und Tools	- Zur Festlegung Linienführung (2011): Kantonales Tiefbauamt führt 34 Workshops, 25 Infoveranstaltungen und Anhörungen sowie 54 Besprechungen durch.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Variantenprüfung durch kantonales Tiefbauamt</li> <li>- Bekanntmachungsverfahren der generellen Linienführung für die Öffentlichkeit durch kantonales Tiefbauamt</li> </ul>
<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ablehnung der ersten Vorlage durch Stimmbevölkerung, v.a. wegen Linienführung bewirkt, dass die betroffenen Gemeinden in den Prozess einbezogen werden.</li> <li>- Die neue Ausarbeitung ist daher ein breit aufgegleister und partizipativer Prozess.</li> <li>- Persönliche Gespräche mit Grundeigentümern sowie gemeinsame Erarbeitung der Linienführung haben sich positiv auf den Entscheid der zweiten Volksabstimmung ausgewirkt.</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tiefbauamt des Kantons Thurgau hat die Federführung</li> <li>- Gemeindevertretende werden in die Diskussion um die Linienführung in Workshops mit dem Projektleiter und dem Kantonsingenieur eingebunden</li> <li>- Prüfung von extern eingebrachten Varianten durch Experten (Projektteam und Kantonsingenieur) sowie die Veröffentlichung der Resultate tragen zur Akzeptanz bei.</li> <li>- Stetige Information aber auch Mitwirkung erhöhen Transparenz des Projektes.</li> <li>- Direkt betroffene Gemeinden und Privatpersonen wurden zu Partnern gemacht, die nicht nur Nachteile haben sondern positive Effekte sind ebenfalls möglich („win-win-Situation“).</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zielkonflikt mit GVK (Gesamtverkehrskonzept)</li> <li>- Finanzierung für Realisierung OLS noch offen</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vertrauensbildung seitens Kanton zur Bevölkerung mittels strukturiertem, öffentlichem und mitwirkendem Prozess</li> <li>- Balance zwischen Experten- und Mitwirkungsprozess</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dossier BLS und OLS des Departement für Bau und Umwelt, Kanton Thurgau</li> <li>- <a href="http://www.bts-ols.tg.ch/">http://www.bts-ols.tg.ch/</a></li> <li>- <a href="http://www.bts-ols-nein.ch/">http://www.bts-ols-nein.ch/</a></li> </ul>

### Oberlandautobahn

Die Oberlandautobahn (A53) weist eine Lücke zwischen Uster Ost und Betzholz auf. Das Ziel dieses Projektes ist eine Lückenschliessung und damit eine Entlastung der Gemeinden. Seit 1995 wird nach einer Lösung für das Problem gesucht doch ist man bis heute nicht erfolgreich. Zu Beginn wurde vor allem die Linienführung kritisiert, danach standen Umweltaspekte im Vordergrund. Heute wird versucht durch aktive Information der Bevölkerung mittels öffentlicher Veranstaltungen sowie vertieftem Einbezug der Gemeinden ein Projekt aufzulegen welches möglichst ein gemeinsames Interesse widerspiegelt.

#### Fragestellung

Thema	- Kantonsstrasse
Ebene und Projektzyklus	- Kantonale Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Generelles Strassenprojekt (Infrastrukturprojekt)
Ziele der Partizipation	- Informeller Prozess von Kanton mit Gemeinden und Interessenverbänden. Durch Variantenstudienprüfung in Planungsgruppe wird versucht eine Option des gemeinsamen Interesses auszuarbeiten.
Akteure Prozessleitung	- Kanton Zürich
Zielgruppen	- Bund, Gemeinden, Verbände (unter anderem ZOS) und Bevölkerung
Entscheidungsträger	- Kanton Zürich, Bund, Bevölkerung
Methodischer Ansatz	- Information (Planung durch Kanton) - Konsultation (Begleitgruppe: Gemeinden, Verbände) <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Kanton diskutiert mit Begleitgruppe die Varianten - Informationsveranstaltungen von Kantonsseite (2 öffentliche Veranstaltungen mit Bevölkerung)

#### Erkenntnisse

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Verein Zusammenschluss Oberlandstrasse (ZOS) wurde 1999 gegründet zur effizienten Realisierung und als Bindeglied zwischen den verschiedenen Ebenen. - Intensive Zusammenarbeit von Begleitgruppe und Kanton (ohne Gegner des Projektes) - Beschwerde Umweltschützer und Ablehnung durch Bundesgericht
Erfolgsfaktoren	- Gemäss den Befürwortern (ZOS) hat der Kanton rechtzeitig und richtig informiert. - In den 90er Jahren fand eine Prüfung der Varianten mittels einer Planungsgruppe statt. - Heute noch intensiverer Einbezug der Gemeinden und öffentliche Veranstaltungen für und mit der Bevölkerung.

Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gegner des Projektes sind vor 10 Jahren aus Begleitgruppe ausgetreten und konnten nicht mehr für gemeinsame Lösungssuche ‚motiviert‘ werden.</li> <li>- Nicht gewährleistet Umweltverträglichkeit</li> <li>- Projekt ist nicht bewilligt und auch nicht im Richtplan eingetragen.</li> <li>- Politische Uneinigkeit (SP Wetzikon fordert z.B. Beendigung des Projektes)</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umweltverträglichkeit und grundsätzliche Machbarkeit eines Projektes vor Einbezug Bevölkerung prüfen.</li> <li>- Gegner aktiv in Projekt einbeziehen und versuchen über strukturierte Mitwirkung einen gemeinsamen Konsens zu finden.</li> <li>- Möglicherweise neue Aufgleisung des Projektes um von Vorurteilen wegzukommen. Das wird nun bei neuem Projekt durch öffentliche Veranstaltungen in zwei Gemeinden zusammen mit der Bevölkerung angestrebt.</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Informationen vor allem in Zeitungsartikeln (z.B. Tagesanzeiger, Zürcher Oberländer) und über <a href="http://www.oberlandstrasse.ch/start.html">http://www.oberlandstrasse.ch/start.html</a></li> </ul>

### Ortsdurchfahrt Rapperswil

Rapperswil und Jona sind sehr stark vom Verkehr durch ihre Zentren betroffen. Das Kapazitätsmaximum ist seit Jahren erreicht weshalb nach einer Lösung gesucht wird. Zur Verkehrsentslastung von Rapperswil steht der Bau eines Tunnels zur Debatte. Mittels des Tunnels könnten die Zentren aufgewertet und zu Lebensräumen umgestaltet werden. Das Projekt soll durch den Kanton finanziert werden und die Idee des Tunnels existiert bereits seit Ende der 90er Jahre. 2001 wurde ein erstes Projekt vorgelegt. In dieser Phase war kaum eine Mitwirkung sichtbar. Das Projekt ist 2009 beim Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Obersee zur Mitfinanzierung eingereicht worden. Der Kanton hat darauf die Anhörung der Gemeinden durchgeführt. Die Stadt Rapperswil hat dazu die Form der Volksabstimmung gewählt. Am 25.9.2011 ist das Projekt gegen den Willen der Stadtregierung abgelehnt worden. Die Stadt hat als Konsequenz darauf einen umfassenden Mitwirkungsprozess ausgelöst.

#### Fragestellung

Thema	- Stadttunnel zur Entlastung eines Zentrums (Kernentlastung)
Ebene und Projektzyklus	- Grossprojekt auf Kantonsebene - Planungsphase
Verfahren	- Projekt (Infrastrukturprojekt) mit flankierenden Massnahmen
Ziele der Partizipation	- Nach der Ablehnung soll die Bevölkerung eigene Ideen einbringen, um die Akzeptanz zu erhöhen.
Akteure Prozessleitung	- Stadt Rapperswil in Zusammenarbeit mit dem Kanton
Zielgruppen	- Bevölkerung, Stadtforum (ca. 200 Personen)
Entscheidungsträger	- Final: Kanton (vollständige Finanzierung)
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation: Intensives Mitwirkungsverfahren mit expliziter Aufforderung, eigene Ideen aus der Bevölkerung einzubringen; Stufenweise Spiegelung der Ideen mit Experten, die dann die Ideen fachlich ausarbeiten - Externe Begleitung (Akzeptanz/Informationsprozess, Moderation) <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert (ursprünglich formales Verfahren → scheitern → neue Aufgleisung mit informeller Partizipation)</i>
Instrumente und Tools	- Mehrstufige Workshops: Ideen-Einbettung-Ziele und Lösungsvorschläge gespiegelt an Fachprozess - Stadtforum und IG Raumentwicklung und Verkehr (Zukunftsbilder zur Stadtentwicklung) - 2 öffentliche Veranstaltungen, dazwischen Workshops zu den Themen Städtebau/Architektur, Wohnen/Altstadt, Wirtschaft

#### Erkenntnisse

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Ablehnung der ersten Vorlage durch Stimmbevölkerung am 25.9.2011, weil starker lokaler Widerstand und Angst vor Weiterführung als Autobahnzubringer (Befürworter: Kanton St. Gallen & Stadt Rapperswil, sowie Mehrheit der Parteien; Gegner: IG Mobilität, Grüne, VCS) - Der neue Prozess ist gut akzeptiert weil breit aufgegleist und partizipativ. Bereits werden aber Stimmen laut, dass die neuen Lösungen ähnlich sind wie die alten.
------------------------------	--

Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Misserfolg (alt): Zuwenig expliziter Einbezug der Stadtbevölkerung und starke Gegnerschaft mit grundsätzlichen Argumenten auf lokaler Ebene</li> <li>- Erfolg (neu) Seriosität des Prozesses und expliziter Einbezug der Bevölkerung in die Ideenbearbeitung mit Spiegelung an Expertenprozess</li> <li>- Professionelle Prozessleitung</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Systemabgrenzung nicht eindeutig (bleibt es bei Kernentlastung oder wird es ein Autobahnzubringer)</li> <li>- Fokus auf Verteilungsfrage: MIV, ÖV und Langsamverkehr</li> <li>- Kosten sind kein Thema (ist Sache des Kantons)</li> <li>- Intensiver Mitwirkungsprozess erzeugt hohe Erwartungen. Im Vergleich zum Prozess vor der Abstimmung (wo informelle Mitwirkung sehr gering war), ist jetzt die Mitwirkung im Zentrum mit viel Aufwand</li> <li>- Leadership der Politik ist nun praktisch nicht mehr sichtbar. Gefahr dass generierte Ideen von der Politik nicht getragen werden.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vertrauensbildung seitens Stadt zur Bevölkerung mittels strukturiertem und gut moderiertem Planungsprozess</li> <li>- Nutzen des Projektes verständlich für Bevölkerung aufzeigen (Kosten und Förderung MIV zu stark im Vordergrund) und klare Systemabgrenzung. Für alle Betroffenen sollen Veränderungen klar aufgezeigt werden, also auch für Velofahrer, Fussgänger etc.</li> <li>- Gutes Beispiel für Neustart nach Misserfolg an der Urne</li> <li>- Gute Spiegelung der Ideen mit Experten</li> <li>- Beispiel für sehr hohes Mitwirkungs-niveau und Gefahr, dass zu viel, zu aufwendig und Erwartungen zu hoch</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.mobilitätszukunft.ch">www.mobilitätszukunft.ch</a></li> <li>- RJournal (Hrsg. Stadt Rapperswil), Zeitungsartikel</li> </ul>

### *Erneuerung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes Bern*

In den 90er Jahren präsentierten sich die Verkehrsflächen zwischen dem Bahnhofplatz und den Bubenbergplatz als unwirtschaftlich. Im Rahmen des Richtplans/Masterplans Bahnhof Bern, welcher zwischen 1991 und 1993 erarbeitet wurde sind verschiedene Bausteine für die Umgestaltung des Gebiets vorgeschlagen worden. Einer davon war der Schanzentunnel. Dieser wurde dann 1997 im Rahmen der Volksabstimmung „Überbauungsordnung Stadtplätze – Schanzentunnel“ abgelehnt. Ziel der Abstimmung war die Schaffung der planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen für die bessere Gestaltung des öffentlichen Raums Bollwerk-Bahnhof-Bubenbergplatz-Hirschengraben/ Schanzenbrücke-City West und für den Bau des Schanzentunnels. Angenommen wurde jedoch die kurzfristige Übergangslösung (KüL) zur Verkehrsreduktion im Bahnhofgebiet.

2001–02 wurde für die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ein neuer Prozess gestartet. Im Juni 2005 hat dann das Stimmvolk dem Baukredit für die Sanierung und Umgestaltung des Bahnhofplatzes, des Bubenbergplatzes und der Christoffelunterführung in einer Variantenabstimmung zugestimmt. Zwischen 2007 und 2008 wurde schliesslich im Bereich des Bahnhofs eine attraktive Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs mit fussgängerfreundlichen Zonen und Verbesserungen für den Veloverkehr realisiert.

#### **Fragestellung**

Thema	- Stadtraumgestaltung und Umgestaltung von Verkehrsflächen
Ebene und Projektzyklus	- Städtische Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Lagebeurteilung nach Scheitern der Planungsvorlage Schanzentunnel und Stadtplätze mit Rundem Tisch. Anschliessend wurde ein Wettbewerb durchgeführt. Bei der Optimierung des Wettbewerbsergebnisses fanden Anhörungen statt mit dem Ziel, eine Mehrheit für die teilweise umstrittene Verkehrs- und Gestaltungslösung zu sichern.
Ziele der Partizipation	- Neustart nach der Ablehnung des Schanzentunnels - Neue Sinnggebung - Erhöhung der Akzeptanz
Akteure Prozessleitung	- Stadt Bern, Stadtplanungsamt/Tiefbauamt
Zielgruppen der Partizipation	- Stadtbevölkerung, Politik, Grundeigentümer (insb. auch Bürgergemeinde)
Entscheidungsträger	- Gemeinderat der Stadt Bern, Stimmvolk
Methodischer Ansatz	- Information und Anhörung/Konsultation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert (ursprünglich formales Verfahren → scheitern → neue Aufgleisung mit informeller Partizipation)</i>
Instrumente und Tools	- Runde Tische (mit Stadtplanungsamt, Tiefbauamt, grosser gemischter Teilnehmerkreis bei den „Kuppelgesprächen“) - Anhörungen nach dem Wettbewerb - Volksabstimmung

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umgesetzt.</li> <li>- Nach der Ablehnung der „Überbauungsordnung Stadtplätze – Schanzentunnel“ ist es gelungen, für den Bahnhofplatz ein neues Projekt aufzugleisen und im Jahr 2008 fertigzustellen.</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ablehnung des Schanzentunnels als „Chance“ für die Durchführung einer Standortbestimmung genutzt</li> <li>- Kompromisse wurden eingegangen</li> <li>- Organisatorische Innovationen in der Zusammenarbeit der verschiedenen Bauherrschaften (Stadt, Bernmobil, ewb, SBB) inkl. starkem gemeinsamem Auftritt nach aussen</li> <li>- Durchführung eines Wettbewerbs (wichtig für Glaubwürdigkeit und Nachvollziehbarkeit)</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wenig Gestaltungsspielräume für die Partizipation; daher war das Verfahren vor allem darauf ausgelegt, Verständnis für eine Lösung zu schaffen, die nicht wesentlich verändert werden konnte</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Abholen der Bedürfnisse</li> <li>- Kompromisse eingehen</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- „Ankommen in Bern“ Bernhard Giger/Hansueli Trachsel ISBN 978-3-7272-1194-2</li> </ul>

**Saanen, Umfahrungsstrasse und Aufwertung der Ortsdurchfahrt**

Nordumfahrung des Dorfes Saanen und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt.  
Inbetriebnahme Umfahrung: 2010; Umgestaltung Ortsdurchfahrt: bis 2015

**Fragestellung**

Thema	- Verkehrsprojekte in Tourismusgebieten (Umfahrungsstrasse / Aufwertung Ortsdurchfahrt)
Ebene und Projektzyklus	- Kommunale Ebene - Planungs- bis Ausführungsphase Bauherr der Umfahrungsstrasse waren Kanton und Gemeinde gemeinsam. Bauherr der Umgestaltung ist die Gemeinde Saanen. Durch die Gemeinde hat die Partizipation hauptsächlich auf kommunaler Ebene stattgefunden. Der Einbezug der Bevölkerung fand in jeder Planungs- und Ausführungsphase statt.
Verfahren	- Projekt (Infrastrukturprojekt, Gestaltung Ortsdurchfahrt)
Ziele der Partizipation	- Akzeptanz erhöhen - Aufzeigen der Möglichkeiten - Transparenz erhöhen - Legitimation
Akteure Prozessleitung	- Gemeinde Saanen
Zielgruppen	- Bevölkerung, Grundeigentümer, Interessensgruppen wie Tourismusverbände, Dorforganisationen, Projektkritiker, Gewerbeverein etc.
Entscheidungsträger	- Kanton / Gemeinde (Gemeindeversammlung)
Methodischer Ansatz	- Information und Anhörung: In jeder Phase öffentliche Informationsveranstaltungen mit anschliessender Diskussions- und Fragestellungsrunde - Mitarbeit-Konsultation: Durch Verkehrsplanungskommission mit Vertretenden aller Interessensgruppen <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Für die Bauprojekte wurden öffentliche Anlässe in jeder Projektierungsphase für die ganze Bevölkerung durchgeführt. - Workshops, runde Tische usw. wurden begleitend mit der Bevölkerung und den Gewerbebetrieben im Dorf gemacht.

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	Umfahrungsstrasse umgesetzt; Gestaltung Ortsdurchfahrt noch im Gange
Erfolgsfaktoren	- Frühzeitige und stufengerechte Partizipation, gut portioniert - Parallele Politikintegration und politischer Prozess - Gegenseitige Anreize und Gestaltungswille für Planer, Politik und Bevölkerung - z.T bessere Akzeptanz und „Mittragen“ der Projekte - Durchführung eines Wettbewerbs für die Gestaltung der FlaMa auf der Ortsdurchfahrt

Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Langes Verfahren, grosser Aufwand, in den ersten Projektphasen viele Meinungen und Ansichten, kein Konsens</li> <li>- An der Partizipation haben in jeder Phase meistens dieselben Leute aus der Bevölkerung (nur etwa 30%) teilgenommen, dem restlichen Teil der Bevölkerung wurden die Projekte erst bei der Umsetzung bewusst.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Trotz des grossen Aufwandes ist eine Planung und Realisierung ohne den Einbezug aller Interessens- und Bevölkerungsgruppen in jeder Phase unmöglich. Die Akzeptanz bei solchen Projekten kann merklich gesteigert werden. Kritikern können die Möglichkeiten aufgezeigt werden.</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitungsartikel</li> </ul>

**Bypass Thun Nord**

Der Bypass Thun Nord ist eine neue Verbindungsstrasse im Norden der Agglomeration Thun, welche ab 2019 zur Verfügung stehen wird. Der Bypass Thun Nord beinhaltet die Verlängerung und Umgestaltung des Autobahnzubringers Thun Nord Steffisburg und eine neue Aarequerung. Die neue Verbindungsstrasse erlaubt es, die Thuner Innenstadt und verschiedene Hauptverkehrsachsen vom Verkehr zu entlasten und gleichzeitig wichtige Entwicklungsgebiete zu erschliessen.

Vorgesehener Realisierungshorizont: 2015–2019.

**Fragestellung**

Thema	- Kantonsstrassen
Ebene und Projektzyklus	- Kantonale Ebene - Planungsphase (Gesamtverkehrsstudie) bis Umsetzung
Verfahren	- Projekt (Infrastrukturprojekt)
Ziele der Partizipation	- Konkrete Verkehrsziele für die gesamtheitliche Planung festlegen - Bereits auf der konzeptionellen Ebene eine hohe Akzeptanz erreichen - Sicherheit schaffen für die anschliessende projektbezogene Planung und Projektierung - Gegenseitiges Vertrauen und politischen Willen aufbauen - Qualität der Ergebnisse erhöhen
Akteure Prozessleitung  Zielgruppen  Entscheidungsträger	- Tiefbauamt des Kantons Bern, vertreten durch den Oberingenieurkreis I Thun - Gemeinderäte, politische Parteien, Quartierleiste, Wirtschafts-, Tourismus-, Verkehrs- und Umweltorganisationen, Kantons- und Bundesämter, Grundeigentümer Öffentlichkeit (Jedermann) während der Mitwirkungsaufgabe - Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (Erlass Strassenplan), Grosser Rat (Kreditgenehmigung)
Methodischer Ansatz	- Mitarbeit-Konsultation → Konsensverfahren (Mediation) Sämtliche Ziele und Massnahmen der Gesamtverkehrsstudie wurden zur Diskussion gestellt und bereinigt - Information und Anhörung <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation grundsätzlich nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	Im Rahmen der Gesamtverkehrsstudie (GVS) Agglomeration Thun in den Jahren 2001 und 2003: - Ermittlung der Konflikte durch Befragung der Beteiligten, als Grundlage für die Detailplanung des Verhandlungsprozesses - Fünf Forumsveranstaltungen mit Vertretenden von insgesamt 49 Gemeinden und Institutionen (Gemeinderäte, politische Parteien, Quartierleiste, Wirtschafts-, Tourismus-, Verkehrs- und Umweltorganisationen) sowie mit Kantons- und Bundesvertretern (Beobachtung, Auskunft). Themen: u.a. Ziele der Gesamtverkehrsstudie, Massnahmenpakete, neue Verkehrslösung Bypass Nord, Ergebnisse der öffentlichen Mitwirkung) - Intensive, fortlaufende Information über Homepage und Medien

	<p>Projektierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelmässige Veranstaltungen mit zwei Begleitgruppen (BG) (Information/Konsultation):</li> <li>- BG „Politik“ (Grossräte der Region Thun, Gemeinderäte (Exekutive) von Thun und Steffisburg)</li> <li>- BG „Institutionen“ (Vertretende verschiedener Quartierorganisationen und Interessengruppierungen, Bürgergemeinden Thun und Heimberg (Grundeigentümer), Verkehrsverbände)</li> <li>- Intensive, fortwährende Information über Homepage und Medien</li> </ul> <p>Realisierung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Information über Homepage und Medien</li> </ul>
<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Lösungsansatz, der im Rahmen einer Planungsstudie zum Projekt Bypass Thun Nord weiterentwickelt wurde, ist das Massnahmenpaket 2 der GVS.</li> <li>- Strassenplan und Ausführungskredit genehmigt.</li> <li>- Bauarbeiten beginnen ab Mitte 2014 (Vorarbeiten) bzw. 2015</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Klare und kommunizierte Ziele der Partizipation</li> <li>- Ergebnisoffenheit und Verhandlungsspielraum</li> <li>- Transparente Information und Durchlässigkeit des Prozesses</li> <li>- Frühzeitige und stufengerechte Partizipation, gut portioniert</li> <li>- Gut und professionell geführter Prozess mit ausreichenden Ressourcen</li> <li>- Problemdruck</li> <li>- Parallele Politikintegration und politischer Prozess</li> <li>- Gegenseitige Anreize und Gestaltungswille für Planer, Politik und Bevölkerung</li> <li>- Verbindlichkeit der Verhandlungsergebnisse aus den Foren dank Absichtserklärungen und Rückkoppelungen in den verschiedenen Gremien</li> <li>- Einsatz von Konkurrenzverfahren beim Vorprojekt</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Langes Verfahren und grosser Aufwand, aber nur so konnte ein allseitig akzeptiertes Projekt entwickelt werden.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partizipation bereits auf der Konzeptstufe, mit dem Ziel, eine möglichst hohe Verbindlichkeit in der Bevölkerung und in der Politik zu erreichen.</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.bypassthunord.ch">http://www.bypassthunord.ch</a></li> </ul>

**Entlastung Solothurn (SVI Beispiel)**

Das Projekt umfasst eine Umfahrungsstrasse zur Verkehrsentslastung von Quartieren. Das Projekt liegt dabei im Spannungsfeld von ökologischen Anliegen und dem Bedürfnis nach Verkehrsentslastung. Durch die Zustimmung des Kredites im Jahre 2002 wurde die Grundlage für das Projekt gesetzt.

**Fragestellung**

Thema	- Kantonsstrasse
Ebene und Projektzyklus	- Kantonale Ebene - Planungsphase bis Umsetzung
Verfahren	- Projekt (Infrastrukturprojekt)
Ziele der Partizipation	- Nach dem Expertenprozess mit Vorlage von Varianten, kann die Bevölkerung am Projekt mitwirken. Durch die aktive Mitgestaltung wird wiederum die Akzeptanz erhöht und das Projekt legitimiert. - Einbringung von Wünschen, Anregungen und Verbesserungsvorschlägen kann zu einer Verbesserung des Projektes führen.
Akteure Prozessleitung	- Kanton Solothurn (Bau- und Justizdepartement), Stadt Solothurn, Amt für Verkehr und Tiefbau ab Mitwirkungsphase
Zielgruppen	- Gemeinden und Betroffene
Entscheidungsträger	- Kantonsrat Solothurn
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation: Kombiniertes Expertenprozess und Mitwirkung <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert (ursprünglich formales Verfahren → scheitern → neue Aufgleisung mit informeller Partizipation)</i>
Instrumente und Tools	- Regelmässige Infoblätter (Broschüren) an betroffene Haushalte - Medienmitteilungen in Zeitung - Mitwirkungsverfahren durch Einbringung Ideen zu Vorprojekt - Workshops und Befragungen der Bevölkerung zum Projekt

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Scheitern 1997 an Volksabstimmung, 2002 Annahme des Projektes und erfolgreiche Umsetzung - Die Bevölkerung konnte Wünsche zur Verbesserung des Vorprojektes einbringen was zu einer Optimierung und somit nur breiteren Akzeptanz geführt hat.
Erfolgsfaktoren	- Aufarbeitung Vorgeschichte - Kommunikationskonzept und Vertrauensperson zur erfolgreichen Umsetzung der Informationsverbreitung - Gezielte Information und Einbindung der Betroffenen (strukturiert und bei diesem Projekt zum richtigen Zeitpunkt (nach Vorprojekt)). - Anmerkungen der Bevölkerung wurden anschliessend von Experten evaluiert, diskutiert und wenn sinnvoll umgesetzt.

Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zu Beginn des Projektes zu starker Top-Down-Prozess und fehlendes Kommunikationskonzept</li> <li>- Kritik von Privaten: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Beweggründe des Beurteilungsgremiums dürfen nicht politisch motiviert sein</li> <li>o Voreingenommenheit des Begleitgremiums (neutrale, unabhängige Stelle für die Durchführung)</li> <li>o Projektwahl ohne Bevölkerung sei unangemessen</li> </ul> </li> <li>- Kritik Berufsverband visuelle Kunst: <ul style="list-style-type: none"> <li>o Entscheid muss durch Jury erfolgen und nicht durch Volksmehrheit</li> </ul> </li> <li>- Ungünstige Ausgangslage da verschiedene Parteien (Private, Verbände) das Gefühl hatten, die Entscheidungsträger würden Projekt zu Ihren Gunsten auslegen und nicht zu Gunsten der Öffentlichkeit</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gutes Kommunikationskonzept ist hilfreich für erfolgreiche Umsetzung</li> <li>- Aufarbeitung Vorgeschichte minimiert ungünstige Ausgangslage</li> <li>- Vom Top Down Prozess zum Mitwirkungsprozess</li> <li>- Meinungen der Bevölkerung sind erwünscht und Kontaktperson zur Einreichung solcher ist angegeben</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.entlastung.info/solothurn/frameset/iframeset.html">http://www.entlastung.info/solothurn/frameset/iframeset.html</a></li> <li>- SVI Forschungsbericht</li> </ul>

### Mobilitätskonzept Glarnerland

Die Umfahrungsstrasse im Glarnerland ist ein langjähriges Thema (seit 1971). Mit der Umfahrung sollen die Gemeinden Näfels, Netstal und Glarus entlastet werden sowie das Glarnerland im Allgemeinen besser erschlossen. Nach Ablehnung der Umfahrungsstrasse im Jahr 2001 wurde von der Baudirektion des Kantons in Zusammenarbeit mit einer informellen Arbeitsgruppe das Mobilitätskonzept erarbeitet. Anschliessend wurde eine Lösung einer Linienführung im Kantonalen Richtplan – Sachbereich Verkehr eingetragen und wurde von Land- und Bundesrat genehmigt.

#### Fragestellung

Thema	- Mobilitätskonzept Glarnerland mit Umfahrungsstrasse zur Entlastung von Ortschaften und zur besseren Erschliessung des Glarnerlands
Ebene und Projektzyklus	- Kantonales Grossprojekt - Planungsphase
Verfahren	- Strassenprojekt (Infrastrukturprojekt)
Ziele der Partizipation	- Nach Ablehnung der Vorlage (Linienführung und Planungskredit) wurde 2001 ein Mobilitätskonzept erarbeitet, wovon das Ergebnis in den Richtplaneintrag einfluss. Anhand der Richtplaneintragung wird versucht die Umfahrungsstrasse zu legitimieren
Akteure Prozessleitung Zielgruppen Entscheidungsträger	- Departement für Bau & Umwelt Kanton Glarus  - Kantonale Amtsstellen (ÖV, Tiefbau), Gemeindevertretende, betroffene Bürger (durch Los bestimmt wer in Arbeitsgruppe ist), Verbände (VCS, TCS)  - Kanton (Projektierungskredit), Bund (Richtplan, Netzbeschluss und Bau der Strasse)
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation: Mobilitätskonzept in 4 Mitwirkungsveranstaltungen diskutiert (Gemeindevertretende, Amtsstellen ÖV&Tiefbau, durch Los bestimmte Bürger, Verbände (VCS, TCS)) Vorprojekt, Variantenstudium und Wahl der Bestvariante mit allen Direktbetroffenen abgesprochen (z.B. Eigentümer Zschokke-Areal, SBB, Linthverwaltung, Gemeinde Glarus Nord, Mieter Areal SBB), anschliessend Prüfung, Vernehmlassung etc. <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert (ursprünglich formales Verfahren → scheitern → neue Aufgleisung mit informeller Partizipation)</i>
Instrumente und Tools	- Mobilitätskonzept (zeigt Weiterentwicklung des Verkehrssystems auf Kantonsgebiet als Ganzes auf, inklusive der dazu notwendigen Massnahmen) und Richtplaneintrag - Wahl der Bestvariante mit den Direktbetroffenen (Gemeindevertretende, Amtsstellen) - Bevor Vorprojekt fertig war, Informationsveranstaltung für Bevölkerung (PPP mit Vertretenden Kanton, Gemeinde und Projektverfassenden) - Vorlage Bestvariante → Orientierung Bevölkerung - Planaufgabe

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Versuch der Umsetzung via Mobilitätskonzept im 2006 (breit abgestützter Meinungsfindungsprozess via 4 Mitwirkungen) und Richtplaneintrag 2009</li> <li>- Verwaltungsgericht hat Beschwerden (VCS, Privatpersonen) im April 2013 abgelehnt. Ob diese nun ans Bundesgericht weitergezogen werden ist offen.</li> <li>- (Bewegung ‚Etz oder Niä‘ mit Vertretenden aus Gewerbe und Politik, welche sich für die Umsetzung einsetzen im Falle, dass das Bundesgericht entscheidet, dass das Projekt der Landsgemeinde vorgelegt werden muss wird sie allenfalls relevant werden (<a href="http://www.umfahrung.gl/index.html">http://www.umfahrung.gl/index.html</a>))</li> <li>- Neu aufgenommen Strecke ins Nationalstrassennetz (Anbindung Glarus an A3) → Bei Eingabe eines rechtskräftig, bewilligten kantonalen Projektes entscheidet die Bundesversammlung ob das Projekt vom Bund übernommen wird (Ende 2013)</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Legitimation des Projektes durch Mobilitätskonzept und Richtplaneintrag (Land- und Bundesrat befürworten das Projekt)</li> <li>- Prozess mit Gemeindevertretenden, kantonalen Amtsstellen und Bund</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Wird bis Ende Jahr kein beschwerdefreies Projekt dem Bund vorgelegt, ist die Finanzierung durch den Bund nicht mehr gesichert (wird im Netzbeschluss vom 1.1.2014 die Strasse als Nationalstrasse aufgenommen, liegt die Verantwortlichkeit (inkl. Finanzierung) beim Bund)</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vertrauensbildung seitens Kanton zur Bevölkerung fördern (z.B. wurde Bevölkerung via Informationsveranstaltung, bevor das Vorprojekt fertig war, informiert durch Vertretende von Kanton, Gemeinden und Projektverantwortliche)</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zeitungsartikel (z.B. <a href="http://www.glarus24.ch/Naefels.naefels+M58310b0e0a4.0.html">http://www.glarus24.ch/Naefels.naefels+M58310b0e0a4.0.html</a>)</li> <li>- Kanton Glarus (Mobilitätskonzept, Richtplaneintrag)</li> <li>- <a href="http://www.umfahrung.gl/index.html">http://www.umfahrung.gl/index.html</a></li> </ul>

**Strassentunnel Vedeggio – Cassarate**

Realisierung einer unterirdischen Strassenverbindung zwischen dem Vedeggiotal und dem Cassaratetal (Autobahnanschluss Lugano Nord – via Sonvico in Canobbio) sowie von flankierenden Massnahmen im Rahmen des «Piano Viabilità del Polo luganese».

Inbetriebnahme Strassentunnel: 2012.

**Fragestellung**

Thema	- Strada cantonale
Ebene und Projektzyklus	- Cantone - Dalla pianificazione fino all'esecuzione Nel 1992 è stata creata la Commissione regionale dei trasporti con i rappresentanti dei comuni del Luganese (54 comuni) e con i rappresentanti del Cantone. La commissione denominata CRTL ha condotto tutte le fasi di informazione e consenso politico fino alla fase esecutiva del progetto. Ha lavorato dalle fasi preliminari, nelle fasi del progetto di massima, del progetto definitivo e di approvazione del progetto esecutivo.
Verfahren	- Progetto
Ziele der Partizipation	- Obiettivo principale: raccolta del consenso nell'ampio bacino di utenza di tutto il Piano dei trasporti del Luganese, in particolare di tutti i comuni (54) Consenso necessario per le fasi che hanno condotto allo stanziamento del credito d'opera da parte del Gran consiglio e il contributo della Confederazione.
Akteure Prozessleitung	- Per le fasi preliminari la direzione era affidata alla Commissione dei trasporti; per la fase esecutiva al Cantone, in particolare al Dipartimento del territorio ed alle sue divisioni. La fase esecutiva è stata condotta dalla Divisione delle costruzioni con l'ufficio ad hoc del PTL (Piano dei trasporti del Luganese)
Zielgruppen der Partizipation	- Comuni - Popolazione, associazioni, scuole etc. soprattutto nella fase esecutiva
Entscheidungsträger	- Gran Consiglio Il Gran Consiglio ha approvato sostanzialmente tre crediti: - credito per la progettazione delle opere prioritarie del Piano regionale dei trasporti del Luganese - Credito quadro per l'attuazione delle opere di prima fase del PTL - Credito d'opera (esecuzione) per la realizzazione della galleria Vedeggio-Cassarate
Methodischer Ansatz	- Informazione e consultazione Presentazione ai Municipi ed ai legislativi dei comuni Presentazioni pubbliche dei progetti Formale adozione del PTL da parte della CRTL Sostegno con atti ufficiali del progetto generale (pubblicazione) da parte della CRTL oltre che degli organi del cantone.
Instrumente und Tools	- Fase preliminare: informazione con sedute di presentazione ad opera della CRTL con partecipazione del cantone Coinvolgimento dei media (stampa, televisione, radio, ecc.)

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fase del progetto definitivo: come sopra documentazione ad hoc (non troppo estesa) Coinvolgimento dei municipi direttamente toccati dall'opera</li> <li>- Fase esecutiva: sito PTI sull'andamento dei lavori ufficio del Committente (cantone) in situ a stretto contatto con i comuni e con popolazione toccata dall'opera Numerose presentazioni all'infocentro soprattutto su richiesta esplicita. Durante le fasi cruciali del cantiere erano organizzate visite guidate e presentazioni settimanali (associazioni, scuole, ditte private, banche, ecc.) Comunicati stampa e conferenze stampa del Dipartimento e della CRTL nelle fasi decisive cruciali.</li> </ul>
<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- La galleria è in funzione dal 2012. La pianificazione e la realizzazione delle misure accompagnatorie sono in corso.</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il consenso raccolto nelle prime fasi (ca. 10 anni di lavoro) è stato determinante per il successo della realizzazione dell'opera.</li> <li>- Sostegno e la credibilità degli attori politici a livello cantonale e locale</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le procedure di approvazione dei progetti sono molto lunghe.</li> <li>- Il consenso è determinante ma richiede tempo e pazienza per superare vari ostacoli di consenso politico e nella popolazione</li> <li>- Discussioni e contraddizioni e il continuo mettere in dubbio l'opera (anche a livello locale) e/o a proporre alternative frenano i processi decisionali</li> <li>- Discussioni a livello locale / cantonale ostacolano e frenano la ricerca del consenso (contributi) a livello federale</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<p>Avere molta perseveranza e darsi degli obiettivi e una strategia che abbia un largo consenso sul territorio.</p> <p>È determinante tener conto, con convinzione, che un progetto stradale è difficile da portare avanti se non accompagnato da altre opere e interventi per la protezione dell'ambiente, per i trasporti pubblici e per altre forme di mobilità.</p> <p>Evidentemente anche gli interessi economici locali devono giocare un ruolo nel complesso dell'opera e non solo nel riscontro immediato dell'investimento per la costruzione dell'opera stessa.</p>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www4.ti.ch/dt/dc/ptl/temi/piano-dei-trasporti-del-luganese/galleria-vedeggio-cassarate/galleria-vedeggio-cassarate/">http:// www4.ti.ch/dt/dc/ptl/temi/piano-dei-trasporti-del-luganese/galleria-vedeggio-cassarate/galleria-vedeggio-cassarate/</a></li> </ul>

### Stadttunnel Zug

Die Stadt Zug ist stark vom Verkehr geprägt und bis anhin wurde aufgrund der topografischen Lage der Stadt keine sinnvolle Umfahrungslösung gefunden. Mit dem Stadttunnel liegt ein Projekt vor, das für Kanton, Stadt und nachfolgende Generationen eine neue Perspektive gibt. Der Stadttunnel Zug hat eine Doppelfunktion zu erfüllen. Er soll einerseits das Zentrum vom Transitverkehr entlasten und andererseits das ZentrumPlus erschliessen. Gewarnt durch die planerischen Misserfolge früherer Jahre beschlossen der Kanton und die Stadt Zug im Frühjahr 2010, die Konzeption des Stadttunnels von Beginn weg auf eine breite Basis zu stellen. Das Planen sollte nicht allein den Fachleuten überlassen werden; vielmehr wollte man das Wissen der Bevölkerung nutzen und die unterschiedlichen Interessen in die Planung einfliessen lassen. Organisiert wurde die öffentliche Mitwirkung nach den Vorgaben einer gemeinsam unterzeichneten Projekt-Governance. Das heisst, man unterschied zwischen der organisierten und der nicht-organisierten Öffentlichkeit. Die organisierte Öffentlichkeit (Parteien, Interessenorganisationen, Gewerbe- und Quartiervereine, weitere) konnte sich im Begleitgremium und in themenspezifischen Fachgruppen einbringen. Für die nicht-organisierte Öffentlichkeit fanden grosse öffentliche Verkehrsforen statt.

#### Fragestellung

Thema	- Stadttunnel zur Umfahrung Zentrum und Zentrumsentwicklung Vorstadt Zug
Ebene und Projektzyklus	- Kanton und Stadt Zug (Bauherr ist Kanton Zug) - Vorstudien, Erarbeitung generelles Projekt
Verfahren	- Vorstudie und Erarbeitung generelles Projekt (Planvariante als Grundlage für Aufnahme in Teilrichtplan Verkehr Kanton Zug)
Ziele der Partizipation	- Ziel der öffentlichen Mitwirkung war die Ausarbeitung eines möglichst breit abgestützten Projektes zur Entlastung und Aufwertung der Kantonshauptstadt Zug. Konkret sollte das Verfahren dazu dienen, die Planungen systematisch und für die Projektpartner bindend aufzugleisen, die Mitwirkungsmöglichkeiten zu verbreitern sowie die Kommunikationstätigkeiten zu stärken
Akteure Prozessleitung	- Kanton Zug (Tiefbauamt) und Stadt Zug
Zielgruppen	- Bevölkerung und Politische Entscheidungsträger - Begleitgremium mit 40–50 Personen aus Politik, Verwaltung und Gesellschaft - Verkehrsforum (Öffentlichkeit) mit 200–400 Personen
Entscheidungsträger	- Behördendelegation, Steuerungsgruppe und Gesamtprojektleitung sowie Bevölkerung (Volksabstimmung über den Objektkredit im Frühjahr 2015)
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation: Expertenprozess mit 24 Tunnelvarianten als Input Mehrstufiger Mitwirkungsprozess (Behördendelegation mit Kanton und Stadt, Begleitgremium, Verkehrsforum) Hauptansatz: Experteninput als Diskussionsbasis und Grundlage für Verbesserungen/Optimierung) mit Feedbackprozess IG-Öffentlichkeit-Experten → Kombiniertes Experten- und Mitwirkungsprozess - Externe Prozessbegleitung und Moderation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Diverse Anlässe (Sitzungen und Workshops) abwechselnd mit IGs und Öffentlichkeit - Medienkonferenzen und Medienmitteilungen

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorstudien sind erfolgreich abgeschlossen. Projekt ist im Rahmen des Mitwirkungsprozesses weiter optimiert worden (Kammersystem, Anschlüsse, Aufwertungen)</li> <li>- Hohe Identifikation mit Projekt bei Politik (Stadt und Kanton ziehen am selben Seil)</li> <li>- Ausarbeitung des generellen Projektes sowie Genehmigung des generellen Projektes sind in Bearbeitung mit breiter Akzeptanz</li> <li>- Breite Information und Öffentlichkeitsarbeit mit Zugriff für alle (<a href="http://www.zug.ch">www.zug.ch</a>)</li> <li>- Volksabstimmung ist ausstehend</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktiver Einbezug der organisierten (Parteien, Verbände etc.) und nicht organisierten Öffentlichkeit (Bevölkerung) mit entsprechenden Instrumenten</li> <li>- Aufarbeitung Vorgeschichte und Information auf allen Ebenen von Beginn des Projektes weg</li> <li>- Projekt-Governance zur Förderung einer guten Zusammenarbeit von Stadt und Kanton (starker Einbezug der Politik mit Erwartungen an Öffentlichkeit)</li> <li>- Hohe Identifikation mit Projekt bei Politik (Stadt und Kanton ziehen am selben Strick)</li> <li>- Breite Information und Öffentlichkeitsarbeit mit Zugriff, via Website, für alle und auf sämtliche Dokumente (inkl. Protokolle)</li> <li>- Während den Verkehrsforen stehen Politiker und Fachleute Rede und Antwort.</li> <li>- Zielgerichtete Medienkonferenzen und Medienmitteilungen</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kleine Minderheiten mit grossen Themen (Parkplätze, Sicherheit, Kosten Kanton)</li> <li>- Grosser Aufwand und Komplexität (z.B. durch Einbezug des ÖV und weiterer Verkehrsthemen)</li> <li>- Lücke zwischen Mitwirkungsprozess und Abstimmung Objektkredit</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frühzeitige und strukturierte Einbindung der Öffentlichkeit sowie klare Vorgabe was Rahmenbedingungen sind</li> <li>- Fachliche Begleitung sowie Inputs von Bevölkerung finden beide Platz</li> <li>- Gute Koordination von Stadt und Kanton mittels Gründung Projekt-Governance</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.zg.ch/behoerden/baudirektion/tiefbauamt/aktuelle-projekte/stadttunnel">http://www.zg.ch/behoerden/baudirektion/tiefbauamt/aktuelle-projekte/stadttunnel</a></li> </ul>

### *Engpassbeseitigung auf der Autobahn A1 im Raum St. Gallen*

Im Zeithorizont 2020 muss im Raum St. Gallen mit einer erheblichen Überlastung der Autobahn gerechnet werden. Mit der Projektstudie «Engpassbeseitigung A1 St. Gallen» soll eine Lösung für die Beseitigung des Engpasses zwischen den Anschlüssen Winkeln und Neudorf im Raum St. Gallen gefunden werden.

<b>Fragestellung</b>	
Thema	- Autobahnen
Ebene und Projektzyklus	- Nationale Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Ausarbeitung einer Projektstudie
Ziele der Partizipation	- Ziel der Partizipation ist bei allen Projektstudien des ASTRA, d.h. auch für das Projekt in St. Gallen, dass eine genehmigungsfähige Lösung des Problems gefunden werden kann, die von der breiten Öffentlichkeit mitgetragen wird. Dazu gehört die Akzeptanz des Projektes mit seinem Nutzen und seinen Auswirkungen auf die betroffene Umgebung. Andererseits soll Verständnis für eine angemessene, wirtschaftlich tragbare Lösung ohne Luxus und Überkapazitäten geschaffen werden.
Akteure Prozessleitung Zielgruppen  Entscheidungsträger	- ASTRA Projektsteuerung und Projektleitung - Vertretende von Kanton und betroffenen Gemeinden sowie Quartierorganisationen, Verbände und Parteien - Bund / eidgenössische Räte
Methodischer Ansatz	Information und Anhörung auf mehreren Ebenen: - Einbezug der Regierungen resp. ihrer Chefbeamten in der erweiterten Projektsteuerung - In der erweiterten Projektleitung wurden die Fachspezialisten der Verwaltungen eng begleitend in den ganzen Planungsprozess integriert und in die Bewertung der Varianten einbezogen. - In 3 Foren konnten die regionalen Vertretenden der erwähnten Zielgruppen jeweils über den Stand informiert werden und die Zwischenergebnisse der Planung diskutieren. Die Rückmeldungen wurden im nächsten Planungsschritt gewürdigt und nach Möglichkeit berücksichtigt. - Zur Information der Öffentlichkeit wurden mehrere Medienmitteilungen freigegeben, nachdem sie von der Projektsteuerung genehmigt wurden. - Ausserdem wurde projektbezogen im Internetauftritt des ASTRA über Organisation, Vorgehen und Stand der Planung informiert. <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Drei Forums-Veranstaltungen mit Vertretenden von Quartieren, Verbänden und politischen Parteien sowie mit Vertretenden des Gewerbes der Stadt St. Gallen - Medienmitteilungen

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Projektstudie wurde Ende 2012 abgeschlossen</li> <li>- Stadt und Kanton haben schriftlich mitgeteilt, dass sie das Ergebnis, d.h. die Variante „3. Röhre mit Teilsperre“ mittragen.</li> <li>- Damit ist der Variantenentscheid gefällt und die Basis für den nächsten Planungsschritt, die Ausarbeitung des Generellen Projekts, gelegt.</li> <li>- Das Partizipationskonzept kann in diesem Projekt als erfolgreich bezeichnet werden. In der Region konnte Verständnis dafür geschaffen werden, dass ihre ursprüngliche Variante „Spange St. Gallen“ einerseits aufgrund der Kosten als unverhältnismässig teure Lösung mit mehrheitlich lokalem Nutzen betrachtet werden musste und dass die Auswirkungen auf das südliche Stadtgefüge recht starke Beeinträchtigungen mit sich gebracht hätten. Mit der gewählten, wesentlich kostengünstigeren Lösung sind nebst dem grossen Nutzen kaum Nachteile für die Umgebung zu befürchten.</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Einbezug der regionalen Vertretenden in den verschiedenen Organen und Stufen der Planung hat sich als Ganzes bewährt. Einerseits konnte die Projektleitung des ASTRA von den Lokalkenntnissen der Exponenten der Bevölkerung profitieren und die Stimmung in der Bevölkerung erfahren. Andererseits wurde bestätigt, dass sich die Bevölkerung in ihren Anliegen ernstgenommen fühlte.</li> <li>- Der saubere und klare Planungsprozess, bei dem die Probleme analysiert wurden, das mögliche Variantenspektrum umfassend geöffnet wurde und die Variantenreduktion nur aufgrund präziser Begründung resp. Bewertung erfolgte, hat ebenfalls zur guten Akzeptanz beigetragen.</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obwohl beabsichtigt war, dass nur die Projektsteuerung die Medien informiert, sind im St. Galler Tagblatt regelmässig detaillierte Berichte über die laufende Studie erschienen. Da sie aber sachlich korrekt waren, hat dies zu keinen Problemen geführt.</li> <li>- Bei der Bewertung der Projekte sind zwischen den beteiligten Vertretenden der Stadtverwaltung teilweise sehr unterschiedliche Sichtweisen zum Vorschein gekommen. Trotz dieser unterschiedlichen Bewertungen blieb jedoch der Variantenentscheid identisch.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Organisation und Methode des Planungsprozesses hat sich bewährt und wurde bereits in ähnlicher Form in mehreren Projektstudien des ASTRA angewendet.</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.astra.admin.ch">www.astra.admin.ch</a></li> </ul>

### A5 Biel Westast

Die Autobahnumfahrung von Biel soll eine der letzten Lücken im Schweizer Nationalstrassennetz schliessen. Mit dieser Umfahrung kann auch der regionale Verkehr gebündelt und weitgehend unterirdisch durch die Agglomeration geleitet werden. Grosse Teile der Stadt und der Region Biel werden damit vom Verkehr entlastet. Der Westast ist vom Anschluss Brüggmoos (T6) bis zum Anschluss des Vingelztunnels der bestehenden A5 geplant. Der Ast soll ab 2019 gebaut werden.

Der Westast weist eine lange Projektgeschichte auf, die in den 50er Jahren mit Studien für eine Autobahn begann. Das erste Generelle Projekt wurde 1999 vom Bundesrat genehmigt. Zusammen mit Bund und Region optimierte der Kanton zwischen 2001 und 2011 das Projekt. Zu vertieften Diskussionen Anlass gab insbesondere der Anschluss Bienne Centre, wo die Autobahn über 200 m in offener Tieflage geführt werden soll.

#### Fragestellung

Thema	- Autobahnen
Ebene und Projektzyklus	- Nationale Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Projekt
Ziele der Partizipation	- Anforderungen der verschiedenen Akteure klären - Akzeptanz und Transparenz erhöhen - Politische Konsolidierung
Akteure Prozessleitung	- Tiefbauamt des Kantons Bern
Zielgruppen	- Betroffene Gemeinden, Verbände und Organisationen, politische Parteien, Quartiervereine, Anwohner
Entscheidungsträger	- Bund
Methodischer Ansatz	- Information und Anhörung - Konsultation-Mitarbeit bei der Projektoptimierung <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Zwei ständige Organe: Behördendelegation (Vertretende Bund, Kanton, Gemeindepräsidenten), Begleitgruppe (Kanton, Gemeinden, Organisationen, Verbände, politische Parteien, Quartiervereine, Interessengruppen) - Bei Projektoptimierungsprozessen: Workshops zusammen mit Bund und lokalen Vertretenden (Gemeinden) - Bei Planaufgaben: A5 Infopavillon Seedorf, Visualisierungen, Plakate, öffentliche Veranstaltungen - Permanent: Internetplattform ( <a href="http://www.a5-biel-bienne.ch">www.a5-biel-bienne.ch</a> ), Zeitschrift „A5 Info“ - Bei besonderen Ereignissen: Medienorientierungen

#### Erkenntnisse

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Das neue Generelle Projekt für den Westast der A5 wurde nach der öffentlichen Mitwirkung im März 2013 vom Regierungsrat des Kantons Bern zu Händen des Bundesrates verabschiedet.
Erfolgsfaktoren	- Region konnte den Stossrichtungsentscheid fällen (regionale Arbeitsgruppe) - Durchführung einer Testplanung zur besseren Integration der Strasse ins bestehende Siedlungsgebiet

Kritische Punkte	- Eingeschränkte Gestaltungsfreiheiten im stark normierten Nationalstrassenverfahren
Empfehlungen und Übertragbarkeit	- Vorhaben muss detailliert und für alle verständlich erklärt werden - Anliegen der unterschiedlichen Akteure prüfen und ernst nehmen
Dokumentation	- <a href="http://www.a5-biel-bienne.ch">http://www.a5-biel-bienne.ch</a>

## A2 Cityring Luzern

Mit dem Projekt Cityring Luzern wurde eine umfassende Erneuerung der Bausubstanz, der Tunnelzentralen, des Entwässerungssystems, der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen unter Verkehr und Betrieb (eine Fahrtrichtung gesperrt) vorgenommen sowie der Lärmschutzmassnahmen ergänzt. Eine Herausforderung waren die Erneuerungsarbeiten in den Tunnel Sonnenberg und Reussport, welche während der Nacht unter Sperrung der Tunnel stattfanden und tagsüber die Strecke ohne Einschränkungen befahrbar war.

### Fragestellung

<i>Thema</i>	- Autobahnen
<i>Ebene und Projektzyklus</i>	- Nationale und kantonale Ebene - Planungs- und Bauphase
<i>Verfahren</i>	- Erhaltungsprojekt
<i>Ziele der Partizipation</i>	- Adäquate Information und Schaffung von Vertrauen für grosse Erneuerungsmassnahmen - Konsultation der Behörden
<i>Akteure Prozessleitung</i>	- ASTRA (in Verantwortung von Kanton gestartet)
<i>Zielgruppen</i>	- Kanton, Stadt, betroffene Gemeinden und v.a. Quartierbevölkerung, Verbände, Firmen
<i>Entscheidungsträger</i>	- ASTRA
<i>Methodischer Ansatz</i>	- Projektteam während ganzem Prozess (v.a. auch für Kommunikationskonzept, Vorbereitungsarbeiten und laufende Arbeiten wie Aktualisierung Website) - Konsultation der Behörden und Verbände - Information der Direktbetroffenen und Verkehrsteilnehmenden <i>Während Umsetzung informeller Partizipation v.a. durch Information</i>
<i>Instrumente und Tools</i>	- Einbindung der Partner sowie ihrer Interessen (Kanton, Stadt, Gemeinden, Wirtschaft, Kultur, Tourismus) - Behörden und Verbände wurden in Halbjahresversammlungen informiert (zwischen 50 – 80 Teilnehmende), Probleme wurden entgegengenommen und diskutiert - Kreativ-Workshop: Ideen sammeln (z.B. zu FlaMa, z.B. Notwendigkeit einer Busspur → ja, ist angezeigt und wurde umgesetzt) - Infoveranstaltungen (z.B. eine Woche vor Baubeginn wurde die potenziell vom Baulärm betroffene Quartierbevölkerung eingeladen und vor Ort informiert), individuelle Betreuung der Direktbetroffenen während den Bauarbeiten (z.B. während massiven Lärmbelastungen Hotel als Alternative angeboten) - Information der Anwohner, Behörden und Wirtschaft via Website, Infoblätter (regelmässige Papiere welche an Stadt, Kanton, Firmen abgegeben wurden), 24-h-Projekttelefon, Email-Kontakt - Referate und Baustellenführungen für Partner und Interessierte

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vorbereitung durch Projektteam in Zusammenarbeit mit Kanton war wichtig</li> <li>- Positive Rückmeldung auf Informationsangebot und somit breite Akzeptanz auf Seite der Partner (Kanton, Stadt etc.), Anwohner, Verkehrsteilnehmer und Bevölkerung</li> <li>- Transparenz: z.B. alle Nächte mit Lärmbelastungen wurden kommuniziert und z.B. zielgerichteter Einbezug der Medien (bei speziellen Arbeiten wurden diese vor Ort eingeladen)</li> <li>- Persönliche Betreuung der Direktbetroffenen</li> <li>- Die breite Information ermöglichte es, dass die Verkehrsteilnehmer ihr Mobilitätsverhalten anpassten und so ein Verkehrskollaps vermieden werden konnte</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Professionelle Vorbereitung durch Projektteam</li> <li>- Zielgerichtete, strukturierte und kontinuierliche Information</li> <li>- Partner auf seiner Seite halten (z.B. Stadt und Kanton)</li> <li>- Kommuniziertes auch einhalten, z.B. Sperrbeginn um 20:00 Uhr oder lärmintensives Arbeiten bis 24:00 Uhr</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Auswirkungen und Probleme, die absehbar sind aber deren ‚Umfang‘ noch nicht bekannt ist, im Vorfeld richtig zu kommunizieren</li> <li>- Adäquate Information der Bevölkerung über die Auswirkungen der Bauarbeiten wie Nachtlärm, Stau etc.</li> <li>- Information der Transitreisenden kaum möglich (nicht erreichbar)</li> <li>- Verkehrsaufkommen und Staus an Wochenenden stark wetterabhängig</li> <li>- Gefahr, dass Stimmung kippt und damit das Projekt gefährdet wird</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spezifisch funktionale Information, nicht Partizipation im engeren Sinne, ist auf der Autobahnebene erfolgreich</li> <li>- Nutzen klar aufzeigen und somit Akzeptanz für die langfristige Gesamtsanierung schaffen (Investition in Zukunft)</li> <li>- Kontinuierliche und frühzeitige Information schafft Vertrauen</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dokumente ASTRA (<a href="http://www.astra.admin.ch/autobahnschweiz/01337/03590/index.html">http://www.astra.admin.ch/autobahnschweiz/01337/03590/index.html</a>)</li> </ul>

**DML Zürich**

Der Hauptbahnhof Zürich hat als Kopfbahnhof seine Kapazitätsgrenzen erreicht. Der Bau einer Durchmesserlinie Altstetten – Zürich HB – Oerlikon zur Entlastung des Hauptbahnhofes Zürich wird als zukunftsorientiertes und städtebaulich verträgliches Projekt auf Initiative hin aufgeleitet. Die DML hat zum Ziel, dass die Fahrplanstabilität wie auch die Kapazitätsansprüche auch in Zukunft gewährleistet werden. Der Planungsprozess sowie die Bauarbeiten werden von der SBB in Koordination mit dem Kanton Zürich durchgeführt.

**Fragestellung**

Thema	- Schweizer Eisenbahnprojekt
Ebene und Projektzyklus	- Grossprojekt auf Kantonsebene mit nationaler Bedeutung - Planungsphase bis Umsetzung des Projektes
Verfahren	- Ausführungsprojekt/Bauprojekt
Ziele der Partizipation	- Legitimation des Projektes mittels klassischem Volksrecht - Bewilligung der Gelder für die Durchführung
Akteure Prozessleitung	- Kanton Zürich in Absprache mit SBB, Bund, Stadt Zürich
Zielgruppen	- Kanton, Verbände (VCS), Bevölkerung
Entscheidungsträger	- Bevölkerung mittels Abstimmung, Kanton und Bund bezüglich Finanzierung
Methodischer Ansatz	- Mitentscheidung: Volksinitiative als aktives Element - Information: Anschliessend informativ: Information via SBB und Medien, sowie Events während der Bauphase (eine eigentliche Partizipation im engeren Sinne) <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation vorgelagert (Initiative → Abstimmung, dann informelle Partizipation im Sinne von Information)</i>
Instrumente und Tools	- Abstimmung und Planaufgaben - Informationswebsite SBB (auch Facebook Seite) mit Angebot von Events für einen Einblick in die Werkstatt - Gezielte Anwohnerinformation (Schreiben SBB an Direktbetroffene) - Hotline Durchmesserlinie

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Phase I: Stakeholder Prozess von Seite SBB → Widerstand da ein unmögliches Projekt vorgeschlagen wurde. - Phase II: Vom Volksrecht wird Gebrauch gemacht und eine Initiative wird lanciert. Dadurch konnten die Bevölkerung wie die politische Ebene früh zur Befürwortung bewegt werden. - Phase III: Eventorientierung (fordert Verständnis der Bevölkerung und ist Marketing) - Erfolgreich in Umsetzung durch gute Koordination SBB, Kanton & Stadt Zürich (Information aus einer Hand: Kanton Zürich)
------------------------------	---

Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Durch Phase II hat Bevölkerung bereits ihre Akzeptanz gegenüber dem Projekt ausgesprochen.</li> <li>- Langfristiger Nutzen wird von Bevölkerung grundsätzlich erkannt weshalb Projekt gutgeheissen wird.</li> <li>- Investition in zukünftige Mobilität wird befürwortet (Einstellung der Schweizer: Innovation in ÖV ist teuer aber wichtig).</li> <li>- Eigentlicher Expertenprozess (Beurteilung verschiedener Projekte, technisch), bei welchem anschliessend informiert wird, welches Projekt das Beste ist und weshalb.</li> <li>- Während Planaufgabe 2006 gingen 60 Einsprachen ein. Mit vielen konnte eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Die Bemühungen eine gemeinsame Lösung zu finden haben zur Akzeptanz beigetragen.</li> <li>- Es ist bei diesem Expertenprozess gelungen, die Öffentlichkeit via Medien und Events stets gut und bei Interesse vertieft zu informieren. → Die eventorientierte Information steigert die Identität mit dem Projekt.</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grosses Projekt mit hohen Kosten</li> <li>- Politischer Konsens</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Typisches Projekt der politischen Partizipation</li> <li>- Spezifisch funktionale Information (nicht Partizipation im engeren Sinne) auf dieser Ebene erfolgreich.</li> <li>- Notwendigkeit eines Projektes aufzeigen, sowie dass es sich um Investition in Zukunft handelt</li> <li>- Frühzeitig die Bevölkerung motivieren &amp; sensibilisieren (Initiative) sowie den Kanton und auch den Bund einbeziehen</li> <li>- Spezialfall bezüglich Finanzierungsmodus → Übertragbarkeit diesbezüglich nicht möglich</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schiennetz/dml.html">http://www.sbb.ch/sbb-konzern/ueber-die-sbb/projekte/ausbau-schiennetz/dml.html</a></li> </ul>

### Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

Der Bahnhof Bern gelangt zusehends an die Kapazitätsgrenzen, sowohl Trassen- als auch Publikumsseitig. In einem langjährigen Planungsprozess wurden verschiedene Ausbauschritte evaluiert. Der Planungsprozess teilt sich in verschiedene Phasen, welche sich neben der Bearbeitungstiefe vor allem hinsichtlich Prozessgestaltung und Partizipation unterscheiden. Die Facharbeiten wurden hauptsächlich von den involvierten Bahnunternehmen organisiert. Der Kanton Bern koordinierte den Gesamtprozess. Die öffentlichen Veranstaltungen und die Medienarbeit wurden in der zweiten Planungshälfte (Phase III) gegenüber der ersten Hälfte (Phasen I+II) deutlich intensiviert, nicht zuletzt wegen zunehmender Kritik von aussen.

#### Fragestellung

Thema	- Ausbau von Gleis- und Publikumsanlagen im Bahnhof Bern (Schmal- und Normalspursystem)
Ebene und Projektzyklus	- Nationale (Fernverkehr), Regionale (S-Bahn) und städtische Ebene (Gestaltung, Verbindung zum Ortsverkehr) - Vorstudien bis Vorprojektierung
Verfahren	- Von den Transportunternehmen fachlich geleitete, vom Kanton koordinierte und vom Bund ins Sachplanverfahren integrierte Infrastrukturplanung
Ziele der Partizipation	- Sounding Board, allgemeine Akzeptanz schaffen - Kritikern (und Medienschaffenden als Sprachrohr) konstruktiv-sachlich begegnen - Akzeptanz bei zukünftigen Geldgebern schaffen (Bund, Kanton, Stadt)
Akteure Prozessleitung Zielgruppen  Entscheidungsträger	- Kanton Bern (Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion) - Partizipation: Medienschaffende, interessierte Bevölkerung - Begleitgruppe (Phase III): Gemeinden, Politische Parteien, Verbände, Quartierkommissionen, Nachbarsgebiete - Leitungsorgan (Kanton, Stadt, Transportunternehmen, weitere Infrastruktureigner)
Methodischer Ansatz	- Phasen I+II: Fachlich breit abgestützte Projektorganisation mit diversen Arbeitsgruppen. Periodische Medieninformation, aber keine eigentliche Partizipation - Phase III: Schaffung einer breit zusammengesetzten Begleitgruppe als ‚Sounding Board‘ (ausgewählter Interessensvertretenden lokal, kantonal, national). Stärkere Medienpräsenz und regelmässige Publikumsanlässe (Werkstattgespräche, etc.). Stärkerer Einbezug des Bundes (laufendes Sachplanverfahren) <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation grundsätzlich nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools (Phase III)	- Regelmässige Werkstattgespräche (Medienschaffende und interessiertes Publikum) - Information (Internetplattform <a href="http://www.zukunftbahnhofbern.ch">www.zukunftbahnhofbern.ch</a> , Medienorientierungen, Berichtswesen) - Konsultation im Rahmen des Sachplanverfahrens des Bundes (Sachplan Verkehr)

#### Erkenntnisse

Umsetzungserfolg/-misserfolg	Die Planungen in Phase I+II wurden von langjährigen Beobachtern zusehends
------------------------------	---

	<p>als intransparent kritisiert. Nachdem auch sachliche Kritik von externem Gutachter folgte, musste Planung neu aufgerollt werden (Phase III). Fachlich wurde das Variantenstudium ausgedehnt und systematisiert, prozedural die Kommunikation verstärkt und die Interessensvertretende stärker beteiligt. Schliesslich konnte über einen 2er Variantenvorschlag eine Bestvariante verabschiedet werden (laufende Vorprojektierung).</p>
Erfolgsfaktoren (Phase III)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktiver Einbezug von Interessens- und Politikvertretenden unterschiedlicher Ebenen (lokal, regional, national) in Form der Begleitgruppe sowie des Koordinationsgremiums Bund</li> <li>- Regelmässige Medienarbeit, Werkstattgespräche und internetbasierte Informationsarbeit</li> <li>- Fachlich: Transparentes Planen in Varianten und auf Gesamtsystem ÖV ausgerichtet (regional und national)</li> <li>- Koordinierende Rolle des Kantons (Stab Gesamtverkehr)</li> </ul>
Kritische Punkte (Phasen I+II)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intransparenter Planungsprozess für Aussenstehende, Wahrnehmung einer vorbestimmten Variante</li> <li>- Reagieren (auf Kritik) anstatt agieren hinsichtlich Medienarbeit</li> <li>- Unterschiedliche Interessen der beteiligten Bahnunternehmen (SBB, BLS, RBS) und mangelhafte Koordination</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelmässige, aktive Medienarbeit bei Bahngrossprojekten (Gesamtsystemische Planung von Beginn weg)</li> <li>- Aktiver Einbezug der lokalen Stakeholder (Infrastruktureigner, Stadtplanung, etc.)</li> <li>- Frühzeitiger Einbezug des Bundes</li> <li>- Starke koordinierende Hand (hier der Kanton) (Berücksichtigung nach oben (national) und unten (lokal))</li> <li>- Fachlich: Alternativkonzepte / -varianten transparent darstellen und qualifiziert verwerfen</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.zukunftbahnhofbern.ch/">http://www.zukunftbahnhofbern.ch/</a> (inkl. Syntheseberichten)</li> </ul>

### Weiterentwicklung Regionales Tramkonzept Bern

In den Jahren 2012–2013 ist das Regionale Tramkonzept Bern aus dem Jahr 2003 weiterentwickelt worden. Dabei wurden verschiedene Stossrichtungen für das künftige Tram- und das ergänzende Busnetz in der Kernagglomeration Bern erarbeitet. Das regionale Tramkonzept zeigt u.a. mögliche Liniennetze in verschiedenen Ausbauphasen auf.

#### Fragestellung

Thema	- ÖPNV Strasse
Ebene und Projektzyklus	- Regionale Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Regionales Konzept
Ziele der Partizipation	- Qualität der Ergebnisse erhöhen - Akzeptanz erhöhen: Traktionswechsel auf verschiedenen Linien - Transparenz erhöhen: Komplexität des Konzepts sichtbar machen und Abhängigkeiten aufzeigen - Legitimation
Akteure Prozessleitung	- Fachliche Ebene (inkl. Partizipation): Regionalkonferenz Bern-Mittelland, Bereich Verkehr Politische Ebene: Steuerung des Projekts durch eine Behördendelegation (Kanton Bern, Region, betroffene Gemeinden) unter der Leitung des Kantons
Zielgruppen	- Betroffene Gemeinden, Verbände, Organisationen, Parteien, Quartierorganisationen; Bevölkerung im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung
Entscheidungsträger	- Konzept: Regionalkonferenz Bern-Mittelland - Neue Infrastrukturen: Grosse Rat (Infrastrukturrahmenkredit), betroffene Gemeinden
Methodischer Ansatz	- Information und Anhörung - Konsultation/Mitarbeit: u.a. Stossrichtung- und Varianten-Diskussion <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Abfolge von drei Workshops mit der Begleitgruppe (Mitglieder der betroffenen Gemeinden, Verbänden, Organisationen, Parteien und Quartierorganisationen) zu den Zwischenergebnissen - Informationsveranstaltungen für verschiedene Quartierorganisationen

#### Erkenntnisse

Umsetzungserfolg/-misserfolg	Komplexität der Materie und Abhängigkeiten konnten verständlich aufgezeigt werden. Öffentliche Mitwirkung abgeschlossen und Konzept genehmigt.
Erfolgsfaktoren	- Klare und kommunizierte Ziele der Partizipation - Frühzeitige und stufengerechte Partizipation, gut portioniert - Möglichst einfache und schrittweise Darstellung der schwierigen Materie
Kritische Punkte	- Komplexe Materie mit vielen Abhängigkeiten
Empfehlungen und Übertragbarkeit	- Einbezug der relevanten Akteure bereits auf der Konzeptebene und nicht erst bei den einzelnen Vorhaben

	<ul style="list-style-type: none"><li>- Schrittweises Vorgehen bei komplexen Konzepten</li><li>- Übertragbar auf komplexe Konzepte</li></ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"><li>- <a href="http://www.bernmittelland.ch">http://www.bernmittelland.ch</a></li></ul>

### Limmattalbahn

Von 1847 bis 1955 fuhr auf der Strecke Letzigraben – Dietikon die sogenannte Spanisch-Brötli-Bahn. Das Limmattal ist heute an das bestehende ÖV Netz angeschlossen. In vielen Gemeinden können mit der Limmattalbahn aber attraktivere Reisezeiten sowie bessere Erschliessungen erwirkt werden. Die Strassen stossen zudem zunehmend an ihre Kapazitätsgrenzen.

Die Limmattalbahn soll das Limmattal, welchem in den kommenden Jahren ein hohes Entwicklungspotenzial zugeschrieben wird, optimal erschliessen. Eine Zunahme an Bevölkerungs- und Arbeitsplätzen wird prognostiziert und der dadurch generierte Mehrverkehr soll mit der Limmattalbahn bewältigt werden. Mit der Limmattalbahn werden zudem eine Stärkung der Wirtschaftsregion sowie eine Aufwertung des Lebensraumes erwartet.

#### Fragestellung

Thema	- Bau einer Stadtbahn zur Erschliessung einer Region
Ebene und Projektzyklus	- Region (2 Kantone, 19 Gemeinden) - Pilotprojekt mit historischen Hintergrund - Untersuchung seitens Kantone setzt Grundlage für Richtplan-Eintrag
Verfahren	- Vorprojekt
Ziele der Partizipation	- Gemeinsame Ideen sollen eine optimale Lösung für ein Pilotprojekt bringen. Die Betroffenen werden über die Möglichkeit der Mitwirkung und Gestaltung abgeholt. - Zudem ermöglicht Mitwirkung Identifikation und Legitimation des Projektes.
Akteure Prozessleitung	- Limmattalbahn AG
Zielgruppen	- Kantone, Gemeinden, Fachstellen, Interessenverbände, Bevölkerung
Entscheidungsträger	- Kantonsrat Zürich und Grosser Rat Kanton Aargau Entscheid über Realisierungskredit, gegen den Entscheid kann Bevölkerung fakultatives Referendum ergreifen
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation/Mitgestaltung: Gestalterisch <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Gründung Gesellschaft Limmattalbahn AG und Begleitgremium (Gemeindevertretende, inklusive Stadt Zürich) → quartalsweise Treffen - Informationswebsite Limmattalbahn - Informationsveranstaltungen für Bevölkerung - Mitwirkung am Vorprojekt inklusive Mitgestaltung Haltestellen und Linienführung (Gemeinden, kantonale Stellen und Verbände)

<b>Erkenntnisse</b>	
<i>Umsetzungserfolg/- misserfolg</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Konnten von Vorgängerprojekt Glattalbahnhof profitieren und darauf aufbauend wusste die Limmattalbahnhof AG, dass es wichtig ist von Beginn an mit Kanton, Pro Velo etc. zusammen zu arbeiten.</li> <li>- Sitzungen mit Begleitgremien grundsätzlich konstruktiv, hingegen mit Parlament schwierig. Dies hat zu zusätzlichen ‚runden Tischen‘ geführt um gemeinsam weiterfahren zu können.</li> <li>- Aktuell steht die Erarbeitung des Bauprojekts bis Ende 2013 an mit anschliessender Vorlage ans BAV zur Plangenehmigung (Baubeginn voraussichtlich 2017).</li> </ul>
<i>Erfolgsfaktoren</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbindung Exekutive von Beginn an ist zentral.</li> <li>- Aus Vorgängerprojekt wurden Lehren gezogen und daher konnte von Beginn weg ein strukturierter Prozess aufgeleitet werden.</li> <li>- Bei Problemen an ‚runden Tischen‘ gemeinsam nach einer Lösung suchen und erst dann mit dem Prozess weiterfahren.</li> <li>- Zu Beginn des Bauprojektes wurden/werden mit allen Eigentümern vor Ort Gespräche geführt (Eigentümer, Ingenieur, Jurist der AG). Daraus erhofft man sich, dass anschliessend keine Einsprachen mehr eingehen. (Ist zwar sehr kostenintensiv, hofft aber dass es sich auszahlt).</li> </ul>
<i>Kritische Punkte</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politisches Projekt, bei welchem es wichtig ist vor allem die Parlamente einzubeziehen (da Entscheidungsträger)</li> <li>- Es ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht klar, ob sich alle Betroffenen mit dem Projekt identifizieren können und ob die Partizipation aus Sicht der Bevölkerung erfolgreich war. In den Medien sind die Meldungen von Betroffenen zum Projekt und zur AG bis jetzt aber grundsätzlich positiv.</li> </ul>
<i>Empfehlungen und Übertragbarkeit</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Gründung einer AG für regionenübergreifendes Projekt ist sinnvoll</li> <li>- Gute, frühe und strukturierte Partizipation durch Mitwirkungsverfahren</li> <li>- Geschichte als Aufhänger für Projekt ermöglicht frühe Einbindung aller Betroffenen</li> <li>- Systematischer Partizipationsaufbau mit Website, regelmässigen Workshops und einem Leitbild sind sinnvoll und übertragbar.</li> </ul>
<i>Dokumentation</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.limmattalbahnhof.ch/">http://www.limmattalbahnhof.ch/</a></li> </ul>

### Verlängerung der Tramlinie 12 zwischen Genf und Annemasse (F)

Die Agglomeration Annemasse ist eng mit der Stadt Genf verbunden. Das zeigen u.a. die starken Pendlerbewegungen. Damit der Verkehr bewältigt und der Modal-Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs verbessert werden kann, soll bis ins Jahr 2018 die Tramlinie 12 zwischen Genève Moëllésulaz und Annemasse Aubrac-Perrier verlängert werden. Diese Tramverlängerung betrifft die Gemeinden Gaillard, Ambilly und Annemasse im «département de Haute-Savoie» (Frankreich).

#### Fragestellung

Thema	- Grenzüberschreitende Verlängerung einer Tramlinie
Ebene und Projektzyklus	- Regionale Ebene - Planungs- bis Ausführungsphase
Verfahren	- Projekt (Infrastrukturprojekt inkl. Gestaltung)
Ziele der Partizipation	- Weiterentwicklung und Erhöhung der Qualität des Projekts durch die Betroffenen bzw. unter Berücksichtigung ihrer Anliegen
Akteure Prozessleitung	- Agglo Annemasse
Zielgruppen	- Gewerbetreibende, Verbände (u.a. Velo-Förderung, Naturschutz, Wirtschaftsvertretende), Bevölkerung Hinweis: Akteure aus der Schweiz (u.a. Direction générale de la mobilité, transports Publics genevois) wurden insbesondere bei der technischen Ausgestaltung des Projekts einbezogen (Rollmaterial u.a.).
Entscheidungsträger	- «Conseil communautaire» und Gemeinden
Methodischer Ansatz	- Information und Anhörung - Mitarbeit-Konsultation (u.a. Wahl zwischen zwei Varianten)  2009: sehr offene Diskussion mit der Bevölkerung (Rückmeldungen zu zwei Varianten im Rahmen einer öffentlichen Veranstaltung sowie schriftlich) 2012: Weiterentwicklung des Projekts unter Einbezug der Anliegen der Betroffenen 2013: Geringfügige Anpassungen <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- 3 öffentliche Veranstaltungen - Verschiedene Veranstaltungen mit Gewerbetreibenden und Verbänden - Begehungen u.a. mit Gewerbetreibenden, um die Anliegen / Probleme vor Ort diskutieren zu können - Schriftliche Rückmeldungen - Medienmitteilungen - «Journal du tram» - Events: Feste entlang des Tram-Trassees - Info-Briefe während der Bauphase vorgesehen

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Das Tramprojekt wurde aufgrund der Partizipation stark weiterentwickelt (u.a. bezüglich Verkehrsführung und Grünräume).</li> <li>- Das Vorprojekt liegt nun vor.</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es wurde kein abgeschlossenes Projekt zur Diskussion gestellt.</li> <li>- Im Jahr 2009 hat die Partizipation mit dem Einbezug der Bevölkerung bereits auf der Konzeptstufe stattgefunden und zwar im Rahmen des «Plan de Déplacements Urbains (PDU)». Während dieser Phase wurde das Tramprojekt definiert.</li> <li>- Die Ingenieure / Bearbeiter waren in der Lage, ihre Lösung in Frage zu stellen.</li> <li>- Mit den Politikern – in diesem Fall mit den «élus» – wurde definiert, welche Themen / Punkte Gegenstand der Partizipation sind und welche nicht.</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bis zum heutigen Zeitpunkt gab es sehr wenige kritische Punkte</li> <li>- Grössere Diskussionen gab es insbesondere zu Grundeigentümerfragen (sehr viele kleine Parzellen entlang des Trassees)</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Bevölkerung periodisch informieren / einbeziehen; regelmässige Veranstaltungen organisieren, damit der Kontakt aufrecht erhalten bleibt</li> <li>- Das Projekt gut «verkaufen» und den Nutzen aufzeigen</li> <li>- Proaktiv kommunizieren und nicht erst bei Kritik reagieren</li> <li>- Über die Bauarbeiten hinaus informieren (Wie sieht die Situation in 1–2 Jahren aus?)</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.annemasse-agglo.fr/deplacements/">http://www.annemasse-agglo.fr/deplacements/</a></li> </ul>

**Agglomerationsprogramm Basel (trinational)**

Das Agglomerationsprogramm Basel ist über drei Länder organisiert (CH, D, F). Im Rahmen der Erarbeitung der 2. Generation hat die Trägerschaft beschlossen, die Partizipation auszubauen. Wichtigstes Gefäss waren 4 grosse Mitwirkungsveranstaltungen mit jeweils rund 150 Teilnehmenden. Die periodische Information politischer Kommissionen und Institutionen sowie ein regelmässiger Austausch mit Wirtschaftsverbänden waren weitere Elemente der Partizipation. Die breite Bevölkerung wurde nicht direkt involviert, sondern regelmässig informiert.

**Fragestellung**

Thema	- Abstimmung Verkehrs- und Raumentwicklung, Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen
Ebene und Projektzyklus	- Agglomeration (Metropolitanregion) - Programmebene (Zukunftsbild und Strategien) sowie Massnahmen unterschiedlicher planerischer Reifegrade (maximal Stufe Vorprojekt)
Verfahren	- Programm
Ziele der Partizipation	- Informationsvermittlung - Inhaltliche Diskussion (informeller Austausch) - Akzeptanz erhöhen (v.a. bei Gemeinden und Verbänden) - Kontaktpflege, Networking trinational
Akteure Prozessleitung	- Geschäftsstelle Agglomerationsprogramm Basel
Zielgruppen	- Gemeinden, Verbände, Politikvertretende, Transportunternehmen
Entscheidungsträger	- Trinationale Trägerschaft Agglomeration Basel
Methodischer Ansatz	Ständige direkte Projektbeteiligung der Kantone (CH) und zuständige Behörden in D und F - Information: Regelmässige Information der Politik (Kommissionen) Eher geringer Partizipationsgrad der breiten Bevölkerung (Information) - Mitarbeit-Konsultation: Informeller Austausch im Rahmen von Mitwirkungsveranstaltungen <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert (informelle Partizipation während Erarbeitung, dann öffentliche Mitwirkung).</i>
Instrumente und Tools	- Vier grosse Mitwirkungsveranstaltungen (Foren) mit unterschiedlichen inhaltlichen Schwerpunkten und Gestaltungsformen (z.B. Gruppendiskussionen, Marktstände etc.) - Bilateraler Austausch mit politischen Kommissionen und ausgewählten Institutionen - Information an breite Bevölkerung (Homepage, Broschüren, Medien)

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>+ Aktivere <i>fachliche</i> Mitarbeit seitens der ausländischen Partner (D, F) gegenüber dem AP 1. Generation</li> <li>+ Erhöhter genereller Bekanntheitsgrad des Agglomerationsprogramms bei Verbänden und Medienschaffenden</li> <li>- Noch ungenügende politische Abstützung im Ausland</li> <li>- Noch ungenügende Abstützung bei den Gemeinden</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regelmässigkeit der Veranstaltungen mit klarem inhaltlichen Drehbuch („roter Faden“)</li> <li>- Durchführung, abwechselnd in den drei Ländern</li> <li>- Professionell organisierte Veranstaltungen und aufbereitete Produkte (v.a. grafisch)</li> <li>- Berücksichtigung der französischen Sprache (Dokumente, Veranstaltungen)</li> <li>- Aktive Mitarbeit der Begleitgremienmitglieder (GL, Fachgruppen) an den Veranstaltungen (Vorträge, Moderationen, Organisation, Medien etc.).</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbezug der Gemeinden war informell, die Identität mit dem Agglomerationsprogramm ist noch zu schwach</li> <li>- Die ausländischen Partner wurden erst auf Fachebene „abgeholt“. Die politische Abstützung ist noch zu gering (geplant ist u.a. der formelle Einbezug in Trägerschaft)</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Mitwirkungsveranstaltungen stiessen auf grosses Interesse. Als Echoraum und zur Netzwerkpflege sind diese sehr geeignet.</li> <li>- Für eine formell bessere Abstützung (insbesondere der Gemeinden) weniger geeignet. Der Mitwirkungsprozess kann hier nur eine Art „Starthilfe“ sein.</li> <li>- Die professionelle publikumswirksame Aufbereitung der Produkte (Berichte, Broschüren, Internetauftritt) ist sehr wichtig.</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/">http://www.agglobasel.org/mitwirkung/mitwirkungsveranstaltungen/</a></li> </ul>

**Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA)**

Hinter dem Prozess ELBA steht ein Auftrag des Landrates des Kantons Basel-Landschaft, eine Vorlage für die Anpassung des Richtplans vorzulegen. Dabei geht es – vor dem Hintergrund der Debatte über die Südumfahrung Basel – um die Frage, wie der Raum Leimental – Birseck – Allschwil langfristig und nachhaltig entwickelt und die Mobilität organisiert werden soll. Für die Erarbeitung von Entwicklungsszenarien und -varianten mit einer integralen Sichtweise (Siedlung, Verkehr und Landschaft) wurde in den Jahren 2011–2012 ein zweistufiges Konkurrenzverfahren (Studienauftrag/ Testplanung) mit interdisziplinär zusammengesetzten Teams durchgeführt.

**Fragestellung**

Thema	- Verkehr – Raum
Ebene und Projektzyklus	- Kantonale Ebene - Planungsphase (Konzept)
Verfahren	- Plan / Programm als Grundlage für Richtplan-Eintrag (Kantonaler Richtplan)
Ziele der Partizipation	- Meinungsbildungsprozess ermöglichen - Akzeptanz erhöhen - Transparenz erhöhen: Komplexität sichtbar machen und Abhängigkeiten aufzeigen. - Sensibilität für die regionale und interdisziplinäre Sicht schärfen - Legitimation - Präferenzen für die erarbeiteten Stossrichtungen feststellen - „Puls fühlen“ (Haltungen erkennen)
Akteure Prozessleitung	- Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft Begleitung des Prozesses durch eine Politische Projektsteuerung, eine Gesamtprojektleitung, externe Experten und einen externen Gesamtprojektleiter.
Zielgruppen	- Begleitgremium (Gemeinden, Organisationen, Verbände) und Bevölkerung
Entscheidungsträger	- Landrat Kanton Basel-Landschaft
Methodischer Ansatz	- Mitarbeit-Konsultation - Information und Anhörung <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Regelmässige Veranstaltungen mit dem Begleitgremium (Gemeinden, Organisationen, Verbände) zu den Zwischenresultaten (4 Veranstaltungen im Rahmen des Studienauftrags/Testplanung zusammen mit den Bearbeitungsteams und einer externe Moderation sowie anschliessend zwei Veranstaltungen zu den Ergebnissen der öffentlichen Mitwirkung und zum Aktionsprogramm); Ziele: u.a. informieren, Anliegen abholen, Hinweise aufnehmen) - Verschiedenen Vernehmlassungen des Begleitgremiums - Foren für die Bevölkerung - E-Partizipation für die breite Öffentlichkeit - Internetplattform <a href="http://www.elba.bl.ch">www.elba.bl.ch</a> sowie Medienmitteilungen und -orientierungen bei den verschiedenen Meilensteinen)

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	<i>Entwicklungsplanung noch in Bearbeitung (Vernehmlassung Landratsvorlage)</i>
------------------------------	---

	Von den Akteuren grundsätzlich geschätztes partizipatives Verfahren (unterschiedliche und regelmässige Möglichkeiten sich einzubringen)
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Breit angelegtes Verfahren (thematisch, geografisch und partizipativ)</li> <li>- Klare Kommunikation am Anfang des Projekts und der jeweiligen Mitwirkungsangebote über die Ziele der Partizipation und die Mitgestaltungsmöglichkeiten im Laufe des Projekts</li> <li>- Einsatz verschiedener Instrumente (u.a. Zusammenspiel Diskussion/Dialog im Rahmen von Workshops und anschliessend Möglichkeit zur schriftlichen Stellungnahme)</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Langes Verfahren (Übersicht bewahren, Spannung/Interesse aufrechterhalten)</li> <li>- Grosser Aufwand</li> <li>- Stellenwert der E-Partizipation</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Partizipation bereits auf der Konzeptstufe</li> <li>- Für Grossprojekte</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.elba.bl.ch">http://www.elba.bl.ch</a></li> </ul>

**ESP Wankdorf**

Bauliche und verkehrliche Entwicklung des grössten wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkts (ESP) im Kanton Bern (Dienstleistungen, Messe/Freizeit/Sport, Wohnen), welcher Teile der Gemeindegebiete von Bern, Ostermundigen und Ittigen umfasst. Inbetriebnahme S-Bahnhaltestelle 2004; Wankdorfplatz (inkl. unterirdischer Kreisel) und Tramverlängerung der Linie 9 im Jahr 2012.

**Fragestellung**

Thema	- Verkehr – Raum
Ebene und Projektzyklus	- Kantonale Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Plan (Richtplan ESP Wankdorf)
Ziele der Partizipation	- Akzeptanz erhöhen: Vor allem in der 1. Phase wo es um den Ausbau des Messestandortes und den Bau des neuen Stadions mit Mantelnutzung ging. - Transparenz erhöhen: Einblicke in die Anforderungen eines Messebauwerks und die Funktionsweise des Einkaufszentrums und der Grossanlässe. - Legitimation: Nachweis erbringen, dass private Akteure auch öffentliche Interessen wahrnehmen. - Interessenlage der verschiedenen Akteure sichtbar machen.
Akteure Prozessleitung	- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern (Projektorganisation: Behördendelegation – Projektkommission – Begleitgruppe)
Zielgruppen	- Betroffene Gemeinden, Grundeigentümer, Quartierorganisationen (inkl. Parteien), Quartierbevölkerung
Entscheidungsträger	- Kanton Bern (diverse Direktionen), Stadt Bern, Gemeinden Ittigen und Ostermundigen, Bern expo, Burgergemeinde Bern, SBB
Methodischer Ansatz	- Information, Anhörung / Konsultation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- 1. Phase (Ausbau des Messestandortes): Runde Tische Beteiligte: Grundeigentümer, Kanton, Stadt, Quartierorganisationen (inkl. Parteien); neutrale Moderation - 2. Phase (Erarbeitung Richtplan ESP Wankdorf): Foren mit betroffenen Gemeinden, Grundeigentümern, Quartierorganisationen (→ Begleitgruppe) - Öffentliche Anlässe - Broschüren

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	Wichtige Verkehrsinfrastrukturen (S-Bahnhaltestelle, Knoten Wankdorf und Tramverlängerung Linie 9) und Nutzungskonzepte (u.a. Stadion inkl. Mantelnutzung, Messehallen) sind umgesetzt. Wankdorf City befindet sich in Realisierung.
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frühzeitige und stufengerechte Partizipation, gut portioniert: Ausgehend vom Konflikt zwischen Quartier und Messe wurde ein partizipativer Prozess installiert mit dem eine Vertrauensbasis aufgebaut werden konnte.</li> <li>- Verbindlichkeit und Festhalten der Ergebnisse</li> <li>- Gut und professionell geführter Prozess mit ausreichenden Ressourcen</li> <li>- Parallele Politikintegration und politischer Prozess</li> <li>- Gegenseitige Anreize und Gestaltungswille für Planer, Politik und Bevölkerung (Verkehrsberuhigung der Quartiere, Aufwertung der Grünflächen, besseres ÖV-Angebot).</li> </ul>
Kritische Punkte	- Nach der Erarbeitung des 1. Richtplans wurde die Behördendelegation (BHD) aufgelöst (→ Übergang ins operative Geschäft). Dies hat zu einer Krise bzw. kritischen Situation geführt.
Empfehlungen und Übertragbarkeit	Ein Problemdruck ist grundsätzlich eine gute Ausgangslage die zu einem Dialog «zwingt». Gerade Grossprojekte bieten die Chance, auch für die betroffene Quartierbevölkerung Verbesserungen anzubieten und die negativen Auswirkungen stark einzuschränken.
Dokumentation	- <a href="http://www.wankdorf.info">http://www.wankdorf.info</a>

*VISIONMITTE Brugg-Windisch*

Städtebauliche und verkehrliche Weiterentwicklung des Gebietes um den Bahnhof Brugg und seines südöstlichen Umfeldes der Gemeinde Windisch. Konzentration der Fachhochschule und weiterer Schulen an diesem Standort.

## Fragestellung

Thema	- Verkehr – Raum
Ebene und Projektzyklus	- Kommunale Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Plan (Entwicklungsrichtplan VISIONMITTE)
Ziele der Partizipation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Akzeptanz erhöhen: Befürchtung der Bevölkerung, dass die Fachhochschule nur indirekten Nutzen für die Standortgemeinden bringt.</li> <li>- Transparenz erhöhen: Komplexität des Vorhabens sichtbar machen und Anhängigkeiten aufzeigen.</li> <li>- Legitimation erwirken: Brugg und Windisch übernehmen mit der Entwicklung der Areale überkommunale Aufgaben.</li> <li>- Koordination des Verfahrens: Enges Zusammenspiel zwischen den beiden Gemeinden und diversen kantonalen Direktionen und Ämtern (Verkehr, Raumentwicklung, Bildung, Kultur)</li> <li>- Qualität der Ergebnisse erhöhen: Ergänzung des aus dem durchgeführten Wettbewerbs vorliegenden städtebaulichen Konzepts u.a. mit den Themen Erschliessung, Durchlässigkeit, Schutz der Wohnquartiere in Rahmen eines partizipativen Prozesses.</li> </ul>
Akteure Prozessleitung	- Stiftung VISIONMITTE
Zielgruppen	- Grundeigentümer, Quartierorganisationen, Parteien, Verbände, Bevölkerung
Entscheidungsträger	- Kanton Aargau (Kantonsrat: Finanzbeschlüsse; ARE: Genehmigung Ortsplanung; Verkehr: Verkehrsinfrastrukturen; Bildung: Fachhochschule) sowie Gemeinden Brugg und Windisch (Zonenplanänderung und Bebauungspläne → Abstimmungen)
Methodischer Ansatz	- Information, Anhörung / Konsultation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Periodische öffentliche Info- und Diskussionsanlässe</li> <li>- Events: Feste bei wichtigen Meilensteinen (z.B. vor dem Abbruch der Schlachthalle), Ausstellungen, Begehungen</li> <li>- Newsletter</li> <li>- Internetplattform</li> </ul>

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mit der Partizipation wurde stark die neu zu schaffende Identität angesprochen. Der Unort Bahnhof (Südseite) soll zu einem urbanen Quartier aufgewertet werden. Entsprechend wurden auch viele Events organisiert und Emotionen angesprochen.</li> <li>- Wegen finanziellen Engpässen verzögert sich die Umsetzung einzelner Bausteine (Verbreiterung Bahnunterführung)</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Frühzeitige und stufengerechte Partizipation, gut portioniert, über langem Zeitraum</li> <li>- Verbindlichkeit und Festhalten der Ergebnisse</li> <li>- Gut und professionell geführter Prozess mit ausreichenden Ressourcen</li> <li>- Parallele Politikintegration und politischer Prozess</li> <li>- Obwohl es sich um ein Projekt von überregionaler Bedeutung handelt, wurde versucht, mit Identitätsschaffung «Vision Mitte» die Entwicklung des Gebiets zu einem «eigenen» Projekt zu machen.</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht alle kantonalen Stellen liessen sich in einem derartigen Prozess einbinden.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Über Bilder und Visionen operieren, damit die Emotionalität der Bevölkerung angesprochen werden kann.</li> <li>- Identifikation schaffen</li> </ul> <p>Mit diesen Elementen kann eine positive Stimmung erreicht werden.</p>
Dokumentation	<a href="http://www.visionmitte.ch">http://www.visionmitte.ch</a>

### Verkehrsentwicklung Kreis 10 Stadt Zürich

Auslöser für den Mitwirkungsprozess «Verkehr Kreis 10» war eine Motion, die zum Ziel hatte, «den Meierhofplatz durch organisatorische und bauliche Massnahmen für den öffentlichen Verkehr sowie für die nichtmotorisierten Verkehrsteilnehmerinnen und –teilnehmer aufzuwerten». Aufgrund einer Verkehrsstudie schlug die Stadt vor, die Motion über ein Konzept zu erfüllen, dessen Kernstück ein Rechtsabbiegebot bei der Einmündung Gsteigstrasse in den Meierhofplatz ist. Bei verschiedensten Quartiervertretungen stiess das vorgeschlagene Rechtsabbiegebot auf Kritik. Sie forderten eine verkehrliche Gesamtschau für den Kreis 10. Anstatt am umstrittenen Verkehrskonzept festzuhalten und die Fronten zwischen öffentlicher Verwaltung und Quartier weiter verhärten zu lassen, schlugen die Dienstabteilung Verkehr (DAV) und das Tiefbauamt der Stadt Zürich (TAZ) vor, einen Mitwirkungsprozess „Verkehr Kreis 10“ zu starten.

In diesem sollte die Problematik des Meierhofplatzes zusammen mit weiteren Anliegen aus dem Kreis 10 unter Mitwirkung der Quartiere Höngg und Wipkingen in einen übergeordneten Kontext gesetzt und dem Bedürfnis aus dem Quartier Höngg nach einer Gesamtschau Rechnung getragen werden.

#### Fragestellung

Thema	- Verkehr und städtebauliche Entwicklung in 2 Stadtkreisen
Ebene und Projektzyklus	- Städtische Ebene - Gesamtkonzept mit Lösungsansätzen für Aufwertungsprojekte in den Quartierzentren, für Fuss- und Veloverkehr, für ÖV und für Verkehrsberuhigung im Quartier
Verfahren	- Strukturierter informeller Prozess mit Empfehlungen für die Stadt, die die Stadt explizit kommentiert
Ziele der Partizipation	- Erfüllung politischer Auftrag - Übersicht erstellen mit Gesamtschau: Ziele, Massnahmen - Ausleuchten Konsens und Dissens - Lösungsansätze für ausgewählte Orte/Stassen (Knackpunkte)
Akteure Prozessleitung Zielgruppen Experten Entscheidungsträger	- Vorsteher Polizei und Tiefbau- und Entsorgungsamt Stadt Zürich mit Steuerungsausschuss - 2 Quartiervereine (Wipkingen, Höngg), Gemeinschaftszentren, Kirchgemeinden, Politik, Gewerbe, Interessensgemeinschaften, - ETH, Verkehrsplaner - Stadt Zürich
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation: Informeller Prozess mit klarer Struktur und Steuerung: Probleme-Ziele-Strategien-Lösungsansätze-Projektideen Klare Abgrenzung des Projektperimeters (keine Diskussion zu Umfahrungsachsen) Externe Experten als Inputgeber und Feedback Externe Moderation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert (Stadt Zürich ‚muss‘ über weitere Schritte entscheiden)</i>
Instrumente und Tools	- Spurguppe zur Zusammenstellung der Akteure - Informationsabend mit Öffentlichkeit - 3 Workshops: Auslegeordnung, Bearbeitung, Konsolidierung mit ausgewählten Akteuren - Explizite Stellungnahme der Stadt zu einzelnen Vorschlägen

	- Explizite Dokumentation des Mitwirkungsprozesses
<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rege Beteiligung (über 100 Personen)</li> <li>- Es ist gelungen, die Stakeholder auf die programmatische Ebene zu bringen: Schärfung der Sensibilität und Akzeptanz</li> <li>- Knackpunkte konnten identifiziert und diskutiert werden</li> <li>- Viele gute Anregungen an die Stadt für Detailprojekte, die die Stadt auch mitträgt und für die weitere Bearbeitung entgegennimmt (Ausnahme: Grosse MIV-Lösungen (Käferbergtunnel))</li> <li>- Prozess und Diskussionskultur wird als gut erachtet</li> <li>- Auf Basis der Mitwirkungsergebnisse konnten konkrete Projekte lanciert bzw. auch gestrichen werden</li> <li>- Verbindlichkeit für konkrete Projekte allgemein. Zum Teil wird der Prozess als Alibiübung betrachtet</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Spurguppe zur Identifikation der wichtigen Stakeholder</li> <li>- Klar strukturierter und extern moderierter Prozess</li> <li>- Externe Experten zur Vermittlung von fachlichen Inputs und Feedback</li> <li>- Klare Ergebnisse und klare Haltung der Stadt als finaler Entscheidungsträger und expliziter Auftritt der Stadträte</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 2 Quartiervereine mit unterschiedlichen Figuren und Organisationen</li> <li>- Grosse Projekte nicht Gegenstand des Auftrags: Vor allem Politiker diskutieren gerne über grosse (politisch relevante) Projekte; Stakeholder haben dennoch Vorschläge zu grossen Strassenprojekten gemacht, die dann prompt von der Stadt abgelehnt wurden.</li> <li>- Geringe Verbindlichkeit führt dazu, dass wenig Sicherheit besteht bei der Umsetzung</li> <li>- Viele Projekte, viele Einsprachemöglichkeiten in der Folge bleiben als Hypothek</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Extern moderierter Prozess mit klarer Struktur und Ziel, vor der konkreten Projektebene einzugreifen und Sensibilität für Programme zu schaffen (Quartierebene)</li> <li>- Gutes Beispiel für Vorgehen, wenn ein Marschhalt notwendig ist und eine Übersicht zu erstellen ist um sowohl Inhalt wie auch Prozess zu ordnen</li> <li>- Gute Übertragbarkeit für modern konzipierte, extern moderierte Programm-Partizipationen für die Quartierentwicklungen</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Synthesebericht mit 14 Empfehlungen</li> <li>- Stadt Zürich: Mitwirkungsprozess Verkehr Kreis 10, Prozess und Ergebnisse, 2. Mai 2013 <a href="http://www.stadt-zuerich.ch/.../dam/.../Schlussbericht%20VK10_20130502.pdf">www.stadt-zuerich.ch/.../dam/.../Schlussbericht%20VK10_20130502.pdf</a></li> </ul>

**Fussgänger- und Velomodellstadt Burgdorf**

Mehrjähriges Pilotprogramm zur Erprobung verschiedener Massnahmen zur Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs in mittelgrossen Städten. Zwei Phasen 1995-2001 sowie 2002-2006 mit unterschiedlichen Schwerpunkten. Kernmassnahme der ersten Phase war die Einführung der ersten ‚Begegnungszone‘ in der Schweiz. Die positiven Erfahrungen führten zur Integration der Tempo-20 Zonen ins Schweizer Strassenrecht. Weitere innovative Ansätze zeichneten die erste Phase aus (Velostation, Velo-Hauslieferdienst, CARLOS-Mitnahmesystem, u.a.m.). Die zweite Phase setzte den Schwerpunkt auf kommunikative Ansätze.

**Fragestellung**

Thema	- Stärkung des Fuss- und Veloverkehrs
Ebene und Projektzyklus	- Städtische Ebene - Pilotprojekte von Infrastruktur-, Dienstleistungs- und Informationsmassnahmen (Realisierung)
Verfahren	- Pilotprogramm („Versuchslabor“) als Grundlage für spätere Rechtsetzung (Begegnungszone) oder Prüfen der Übertragbarkeit auf andere Städte
Ziele der Partizipation	- Ideensammlung + Priorisierung (Stakeholder) - Akzeptanz erhöhen (v.a. Gewerbe und Anwohnerschaft) - Umsteigeverhalten auf Fuss- und Veloverkehr fördern
Akteure Prozessleitung	- Baudirektion Stadt Burgdorf
Zielgruppen	- Gewerbetreibende, Organisationen, Verbände, Bevölkerung
Entscheidungsträger	- Stadt Burgdorf, Bundesamt für Energie, Verkehrsverbände (breite Trägerschaft und Finanzierung)
Methodischer Ansatz	Information und Konsultation: - Ständige direkte Projektbeteiligung ausgewählter Interessensvertretung (lokal, kantonale, nationale) - Eher geringer Partizipationsgrad der breiten Bevölkerung (Information und Konsultation) - Bewusste Ausklammerung der Politik (respektive nur indirekt über personelle Doppelfunktionen Institutions- / Politikvertretende) <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Regelmässige Workshops (mit Interessensvertretenden, insbesondere potenzielle Kritiker wie das Gewerbe) - Information (Newsletter) und Umfragen bei Bevölkerung - Breite nationale Kommunikation und rege Besuchstätigkeit von Gemeindevertreternden (aus In- und Ausland)

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<p><i>Begegnungszone mit hoher Akzeptanz, Basis für Schweizer Rechtssystem (ASTRA war zu Projektbeginn sehr kritisch)</i></p> <p><i>Umsetzung in vielen Schweizer Städten</i></p> <p><i>Weitere erfolgreiche Projekte wie Velo-Station und Velo-Hauslieferdienst mit Multiplikatorwirkung.</i></p> <p><i>Einzelne gescheiterte bzw. wenig erfolgreiche Projekte (u.a. CARLOS-Mitnahmesystem)</i></p>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aktiver Einbezug lokaler Interessensvertretenden / Meinungsbildner ohne allzu breite Partizipation</li> <li>- Initiative und innovationsfreudige Führungspersönlichkeiten mit Durchhaltewillen</li> <li>- Sichtbare Projekte mit hohem Identifikationsgehalt, flankiert durch gute Informations- und Kommunikationspolitik</li> <li>- Sehr rege Besuchsaktivität von Gemeindedelegationen aus dem In- und Ausland</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bruch in der Prozesskontinuität durch personelle Wechsel und Ermüdungserscheinungen (in zweiter Programmphase)</li> <li>- Zu wenig klare Ziele und Verzettelung des Massnahmenmix (in zweiter Programmphase)</li> <li>- Lückenhafter Nachweis der Verhaltensänderungen</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Für ein Versuchslabor war der Ansatz einer aktiven Beteiligung ausgewählter Interessensvertretenden bei eher zurückhaltender breiter Partizipation erfolgreich</li> <li>- Übertragbarkeit auf klassische Strassenraumgestaltungsprogramme jedoch eingeschränkt. Hier wären alle direkt betroffenen einzubeziehen (Anwohnerschaft, Beschäftigte, etc.)</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.burgdorf.ch/901.html">http://www.burgdorf.ch/901.html</a></li> <li>- Abschlussbericht sowie Gesamtevaluation (Download PDF über <a href="http://www.burgdorf.ch/901.html">http://www.burgdorf.ch/901.html</a>)</li> </ul>

**Tempo 30 Zonen in Raron**

In Raron wurde 2009 der Verkehrsrichtplan erarbeitet. In einem ersten Umsetzungsschritt sollen in allen Wohnquartieren Tempo 30-Zonen bzw. Begegnungszonen eingerichtet werden.

**Fragestellung**

Thema	- Gemeindestrassen (Tempo 30 und Begegnungszone)
Ebene und Projektzyklus	- Gemeindeebene / Quartier - Planungsphase
Verfahren	- Projekt (Gestaltung von verkehrsberuhigten Zonen)
Ziele der Partizipation	- Abholen von Inputs in der Phase der Situationsanalyse - Vorinformation der Bevölkerung über die geplanten Massnahmen und sammeln von Kritikpunkten; Vorgehen von Einsprachen. - Schaffen von Vertrauen in der Bevölkerung
Akteure Prozessleitung	- Gemeinde Raron, zuständige/r Gemeinderat/-rätin
Zielgruppen der Partizipation	- Anwohner
Entscheidungsträger	- Gemeinderat
Methodischer Ansatz	- Information / Konsultation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Öffentliche Informationsveranstaltung "Tempo 30 Zonen" (allgemeine Informationen und Sensibilisierung der Bevölkerung) - Begehung der verschiedenen Ortsteile mit der interessierten Quartierbevölkerung zur Aufnahme der Schwachstellen aus Benutzersicht (im Sommer 17 – 20 Uhr oder an einem Samstagmorgen). Die Begehung erfolgt entlang einer vordefinierten Route mit Zeitplan, so dass jemand nur punktuell dazu stossen kann um ein einzelnes Anliegen anzumelden oder die ganze Begehung mitmachen kann.

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Die Veranstaltungen wurden gut besucht, das Publikum war überraschend durchmisch (nicht nur junge Familien), die Zufriedenheit bei den Mitmachenden war hoch. Und auch die Planer waren mit den Ergebnissen und den Inputs sehr zufrieden. - Es wurden nur 2 Einsprachen eingereicht, die jedoch nicht direkt die Erstellung der Tempo 30 Zonen betrafen, sondern einen Parkplatzneubau im Untersuchungsperimeter. - Das Projekt befindet sich zurzeit in der Vorprüfung beim Kanton.
------------------------------	---

Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Politische Unterstützung</li> <li>- Klare Kommunikation der Ziele einer Tempo 30 Zone und der Partizipation</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Begehung sollte nicht zeitgleich in mehreren Quartieren erfolgen. Einige Einwohner konnten nicht zu allen ihnen bekannten Problempunkten Stellung nehmen.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Einbezug der Bevölkerung bereits bei der Situationsanalyse mit Aufnahme der Schwachstellen aus Benutzersicht ist wenig aufwendig, bringt wertvolle Inputs und schafft Vertrauen.</li> <li>- Übertragbar auf Planungen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren</li> </ul>
Dokumentation	-

### *Tempo 30 Zonen / Begegnungszonen in Burgdorf*

Der Versuch zur flächendeckenden Einführung der Zonen 30 in allen Wohnquartieren scheiterte vor einigen Jahren in Burgdorf. Darauf hat der Gemeinderat in seiner Strategie zur Verkehrsberuhigung in Quartieren den Grundsatz festgelegt, nur auf Antrag der Quartiervereine Verkehrsberuhigungsprojekte auszulösen. Voraussetzung dazu ist eine dokumentierte mehrheitliche Zustimmung der Quartierbevölkerung zum Vorhaben.

#### **Fragestellung**

Thema	- Gemeindestrassen (Tempo 30 / Begegnungszonen)
Ebene und Projektzyklus	- Gemeindeebene / Quartier - Planungsphase
Verfahren	- Projekt (Gestaltung von verkehrsberuhigten Zonen)
Ziele der Partizipation	- Schrittweise Entwicklung der Projekte zusammen mit den Anwohnern - Abbau der Widerstände in der Quartierbevölkerung durch Konsensfindung unter Anwohnern (Federführung der Kommunikation und des Prozesses lag bei einer Arbeitsgruppe aus dem Quartier oder dem Quartierverein).
Akteure Prozessleitung Zielgruppen der Partizipation Entscheidungsträger	- Gemeinde Burgdorf, Baudirektion, Bereich Stadtentwicklung, Projektleiterin Mobilität/Energie/Umwelt - Quartiervereine und Anwohner  - Gemeinderat
Methodischer Ansatz	- Information - Mitarbeit-Konsultation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation grundsätzlich nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Bildung einer Arbeitsgruppe aus dem Quartierverein und interessierten QuartierbewohnerInnen (ca. 10 Personen), welche den Projektprozess mit der Baudirektion aktiv mitgestaltet, den Terminplan festlegt und die Kommunikation innerhalb des Quartiers wahrnimmt. - Begehung des Quartiers mit der interessierten Quartierbevölkerung zur Aufnahme der Schwachstellen aus Benutzersicht (im Sommer 17 – 20 Uhr oder an einem Samstagmorgen). Die Begehung erfolgt entlang einer vordefinierten Route mit Zeitplan, so dass jemand nur punktuell dazu stossen kann um ein einzelnes Anliegen anzumelden oder die ganze Begehung mitmachen kann - Workshops zur Entwicklung der verkehrsberuhigenden Elemente mit der interessierten Quartierbevölkerung (inkl. Information zum Projekt im Vorfeld) (Hinweis: Falls von der Quartierbevölkerung erwünscht – ansonsten werden Standardelemente für Tempo 30 Zonen verwendet. Das hier dargestellt Vorgehen ist die Maximalvariante „Lebensraum Quartier“.) - Realisierung einzelner Elemente durch QuartierbewohnerInnen (s. Hinweis oben) - Einrichtung der verkehrsberuhigenden Elemente im Strassenraum durch QuartierbewohnerInnen (Vorarbeiten wurden durch den Werkhof der Baudirektion geleistet) (s. Hinweis oben) - Einrichtungsfest - Kommunikation über vielfältige Kanäle (Flyer im Briefkasten, Homepage,

	Zeitungsartikel, ...)
<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bis heute sind bis auf ein einziges alle Quartiere ganz oder teilweise verkehrsberuhigt bzw. mit einer Tempo 30 Zone und/oder Begegnungszonen ausgerüstet.</li> <li>- Keine Einsprache bei der Umsetzung des Projekts (grössere Akzeptanz) (wenn auch Widerstand bei einzelnen Bewohnern weiterhin vorhanden ist).</li> <li>- Grösseres Vertrauen der Quartierbevölkerung gegenüber der Verwaltung, besseres Verständnis der Zwänge und der Fristen, welche die Arbeiten der Verwaltung mitprägen.</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Ziele der Planung wurden zusammen mit den Anwohnern diskutiert und festgelegt</li> <li>- Konflikte konnten rechtzeitig erkannt und ausdiskutiert werden</li> <li>- Kommunikation und Prozess federführend durch die Arbeitsgruppe aus dem Quartier wahrgenommen</li> <li>- Eine regelmässige Kommunikation, die möglichst alle QuartierbewohnerInnen über vielfältige Kanäle (Flyer im Briefkasten, Homepage, Zeitungsartikel, ...) erreicht.</li> <li>- Engagement der Projektverantwortlichen in der Verwaltung (auch am Abend / Wochenende), so dass sich die Leute ernst genommen fühlen</li> <li>- Politische Unterstützung über einen längeren Zeitraum.</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es braucht einen langen Atem (gut 2 Jahre) und die Motivation in der Arbeitsgruppe kann schwanken. Die Behörden spielen da eine wichtige Rolle, damit das Projekt trotzdem zu einem guten Ende kommt.</li> <li>- Die gestalterische Qualität kann sehr unterschiedlich ausfallen und gefällt nicht allen BewohnerInnen. Kann an städtebaulich empfindlichen Orten sogar kritisch werden, dann ist eine enge Begleitung durch die Behörden sehr wichtig (z.B. Festlegung der einzuhaltenden Rahmenbedingungen, was möglich ist und was nicht).</li> <li>- Es ist einfacher, wenn Quartierorganisationen bereits vorhanden sind und sich die Zusammenarbeit mit der Verwaltung gewohnt sind.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Einbezug der Bevölkerung bereits bei der Situationsanalyse mit der Aufnahme der Schwachstellen aus Benutzersicht ist wenig aufwendig, bringt wertvolle Inputs und schafft Vertrauen.</li> <li>- Die Diskussion über den Sinn und Unsinn der Tempo 30-Zonen / Begegnungszonen sowie deren Ausgestaltung innerhalb der Quartierbevölkerung wird weniger vom allfälligen Frust gegenüber der Verwaltung geprägt, als wenn die Verwaltung direkt involviert ist.</li> <li>- Kurzum: der Prozess ist aufwendig und braucht einen langen Atem, aber es lohnt sich!</li> <li>- Übertragbar auf Planungen zur Verkehrsberuhigung in Quartieren</li> </ul>
Dokumentation	–

### *Masterplanung Landstrasse Wettingen*

Die Gemeinde Wettingen will die Landstrasse als zentrale Durchgangssachse stärken - als Einkaufsmeile, Wohn- und Arbeitsort, Flanierzone und Treffpunkt. Für die Entwicklung eines Masterplans, als Basis für eine Teilrevision der Nutzungsplanung, hat die Gemeinde Testplanungen und einen mehrstufigen Mitwirkungsprozess zwischen 2012 und 2013 durchgeführt. Der Gemeinderat verabschiedete am 11. April 2013 die Masterplanung. Sie dient als Vision und Leitbild für die zukünftige Entwicklung der Landstrasse. Sie ist Grundlage für Planungen und Projekte privater Akteure und der öffentlichen Hand.

#### **Fragestellung**

Thema	- Nutzungsmöglichkeiten, Gestaltung und Verkehrsregime entlang Hauptachse
Ebene und Projektzyklus	- Gemeindeebene - Planungsphase
Verfahren	- Masterplanung als Vorstufe für Nutzungsplanung
Ziele der Partizipation	- Abgestimmte Entwicklung: Nutzung, Freiraum, Verkehr, Bebauung, Umweltbelange  - Identitätsgewinn  - Sensibilisierung für öffentlichen Raum: für alle benutzbar, belebt und attraktiv  - Feedback zu Vorschlägen aus Testplanung und Einbringung eigener Ideen
Akteure Prozessleitung Zielgruppen der Partizipation Entscheidungsträger	- Gemeinde Wettingen, Gemeindeamman, Abt. Bau und Planung - Grundeigentümer, Detailhandel/Gewerbe, Anwohner, Bevölkerung  - Fachliches Begleitgremium (Einbezug Kanton) - Gemeinderat (in späteren Phasen Einwohnerrat)
Methodischer Ansatz	- Interviews mit Grundeigentümern - Feedbackprozess Fachleute und Bevölkerung - Zweistufige Testplanung über die gesamte Achse; moderierte Mitwirkung - Begehung der zentralen Orte <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Externe Moderation - Testplanung - 1. Mitwirkungsveranstaltung: Informationen und Gruppendiskussion zu thematischen Schwerpunkten: Funktionen/Nutzung, öffentlicher Raum, Umwelt, Städtebau/Verdichtung, Verkehr - 2. Veranstaltungen mit Begehung und Feedback zu ersten Vorschlägen Masterplan - 3. Mitwirkungsveranstaltungen: Informationen und Gruppendiskussion zu thematischer Vertiefung (Vertiefungsstudien Zentrum) - 4. Informationsveranstaltungen zur Umsetzung - Eigenständige Kommunikation mit Newsletter und Homepage

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Veranstaltungen wurden gut besucht, das Publikum war repräsentativ</li> <li>- Das Vorgehen – neu für Wettingen – ist auf sehr positives Echo gestossen</li> <li>- Bevölkerung hat aktiv Ideen eingebracht und auch Kritik äussern können (offene und transparente Kommunikationskultur)</li> <li>- Die Eckpunkte des Masterplans sind akzeptiert</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Professionell geführtes Verfahren mit externer Moderation</li> <li>- Substanzieller Experteninput mit Testplanungen</li> <li>- Begehung hat Sensibilisierung erhöht</li> <li>- Kritik (bei der zweiten Veranstaltung) ist aufgenommen worden (Vertiefung)</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Breite Ansprüche an den Masterplan; es können nicht alle befriedigt werden</li> <li>- Strassen- und Verkehrshoheit beim Kanton: Es ist wichtig, diesbezügliche Rahmenbedingungen (Verkehrsregime) festzuhalten.</li> <li>- Noch keine Diskussion über Finanzierung</li> <li>- Planerische Basis ist gelegt; nun braucht es Investoren</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ein breiter gut organisierter Prozess schafft das nötige Gesprächsklima.</li> <li>- Testplanungen schaffen die notwendige fachliche Basis für Diskussionen</li> <li>- Auf Stufe Masterplanungen sind gute Ideen der Bevölkerung legitim</li> <li>- Übertragbar auf Masterplanungen Verkehr-Raum</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.wettingen.ch/landstrasse">www.wettingen.ch/landstrasse</a></li> </ul>

### Zukunft Kasernenareal ZH

Seit 40 Jahren wird über die zukünftige Nutzung des Kasernenareals, welches mitten in Zürich liegt, diskutiert. Nun wird es voraussichtlich 2018 frei und Stadt und Kanton haben sich entschieden, die Zukunft des Areals gemeinsam unter Einbezug der Bevölkerung zu planen. Dazu gibt es klare Rahmenbedingungen und die Rollen sind genau definiert. Im Beteiligungsverfahren haben die Teilnehmenden die Möglichkeit zu sagen, was Ihnen wichtig ist und worauf bei der Planung zu achten ist. Die zuständigen Verwaltungsstellen werden dies unter Berücksichtigung der Vorgaben in die Planung und Umsetzung einfließen lassen.

Fragestellung	
Thema	- Gebietsplanung eines Areals
Ebene und Projektzyklus	- Städtische Ebene - Masterplan (zeigt die raumplanerischen und nutzungsorientierten Rahmenbedingungen)
Verfahren	- Strukturierter Prozess zur Entwicklung Masterplan (informelles Planungsinstrument)
Ziele der Partizipation	- Künftige Funktion und Nutzung eines Schlüsselareals für die Stadtentwicklung soll in gemeinsamem Konsens zwischen Kanton, Stadt und Bevölkerung bestimmt werden.
Akteure Prozessleitung	- Baudirektion Kanton Zürich und Hochbaudepartement Stadt Zürich
Zielgruppen	- Kanton und Stadt - Bevölkerung
Entscheidungsträger	- Beschluss: Regierungs- und Stadtrat
Methodischer Ansatz	Information und Anhörung sowie Mitarbeit - Rollen & Rahmenbedingungen durch Kanton und Stadt gesetzt - Beteiligungsverfahren der Öffentlichkeit (Anmeldung erforderlich) - Informeller Prozess mit drei Phasen (Information, Anhörung, Entwicklung): o Phase I: Vorbereitung und Auslegeordnung o Phase II: Bevölkerung kann Bedürfnisse und Vorstellungen einbringen o Phase III: Vertiefung Einzelthemen, Konsolidierung Ergebnisse, Entwicklung Lösungen - Externe Moderation <i>Das formale Verfahren ist der informellen Partizipation nachgelagert.</i>
Instrumente und Tools	- Professionell, moderierte öffentliche Veranstaltungen (4 Veranstaltungen für Phase II – III, eine zusätzliche Infoveranstaltung zur Präsentation der Ergebnisse Machbarkeitsstudie) - Masterplan als Resultat des Prozesses - Website mit diversen Informationen, Protokollen, Auswertungen und Option für persönliche Kommentare (jeder kann seine Meinung dazu äussern und diese ist für alle ersichtlich)

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/- misserfolg	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diverse Ideen, Vorschläge und Initiativen wurden in den letzten Jahren abgelehnt</li> <li>- Testplanung zu Realisierung Kongresszentrum auf dem Areal hat gezeigt, dass der Eingriff in die Freiräume gross ist.</li> <li>- Breit abgestütztes Verfahren, welches erstmals von Stadt und Kanton zusammen aufgelegt wird</li> <li>- Beteiligungsverfahren berücksichtigt auch die Bedürfnisse der Bevölkerung</li> <li>- Vergleichsweise lange, dafür sehr intensive und gute Vorbereitung der öffentlichen Veranstaltungen</li> <li>- Professionelle Begleitung des Prozesses durch Kommunikationsfachleute zeigte sich als sehr hilfreich</li> </ul>
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Erstmalige Federführung bei Stadt und Kanton</li> <li>- Rahmenbedingungen und Rollen sind klar definiert und regelmässig kommuniziert, Prozess wird professionell moderiert und Inputs der Bevölkerung werden nach Möglichkeit berücksichtigt (transparent aufgezeigt was möglich ist)</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Wunsch nach vielseitiger, durchmischter Nutzung ist gross. Durch den Beteiligungsprozess werden Erwartungen geweckt. Ob die Inputs der Teilnehmer auch machbar sind, wird sich erst zeigen.</li> <li>- Selbsttragende Finanzierung der unterschiedlichen Nutzungsvorstellungen</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vertrauensbildung durch gemeinsamen Lead Stadt und Kanton sowie klar aufgezeigtem Beteiligungsverfahren (definierte Rollen, Rahmenbedingungen und Zeithorizont)</li> <li>- Balance zwischen Experten- und Mitwirkungsprozess</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- <a href="http://www.kasernenarealzuerich.ch">http://www.kasernenarealzuerich.ch</a>: inklusive Grundlagen-Dokumentation zum Prozess, Protokollen, Auswertung Beteiligungsveranstaltungen</li> </ul>

### III Fallstudien Ausland

#### Mannheim, Stadtbahn Nord

Straßenbahnneubaustrecke in Wohngebiet mit hohem Grünanteil mit großem Neukundenpotential durch Schaffung einer attraktiven, umsteigefreien Direktverbindung. Zunächst "klassisches" Planungsverfahren ohne Beteiligung der Öffentlichkeit mit der Konsequenz, dass auf einer ersten Bürgerinformationsveranstaltung das Projekt auf massivem Widerstand der Bürgerinnen und Bürger stieß. In Reaktion wurde ein umfangreiches Partizipationsverfahren entwickelt und die Planung wieder für die inhaltlich-gestalterische Diskussion mit den Bürgerinnen und Bürgern geöffnet. Eingebettet wurde das Verfahren in die gesamtstädtische Strategie zur Verwaltungsmodernisierung, die als einen Kernbestandteil die Stärkung der bürgerlichen Teilhabe beinhaltet.

#### Fragestellung

Thema	- 6,7 km lange Straßenbahnneubaustrecke
Ebene und Projektzyklus	- Städtische Ebene - Planungsphase
Verfahren	- Infrastrukturprojekt
Ziele der Partizipation	- Akzeptanz erhöhen (v.a. Gewerbe und Anwohnerschaft) - Qualität der Planung verbessern (Endstellenlösung)
Akteure Prozessleitung Zielgruppen Entscheidungsträger	- IFOK GmbH (Öffentliche Veranstaltungen), Forschungsgruppe Wahlen (Bevölkerungsumfrage) - Anwohner - Oberbürgermeister, Verkehrsverwaltung
Methodischer Ansatz	- Information und Anhörung der Betroffenen
Instrumente und Tools	- Regelmäßige Runde Tische ("Forum Stadtbahn Nord") mit Vertretenden verschiedener Interessensgruppen (Multiplikatoren im Stadtteil) - Repräsentative Bürgerumfrage auf gesamtstädtischer Ebene; Fragenkatalog zuvor in Form Stadtbahn Nord entwickelt (Aktivierende Befragung) - 13 Ortstermine entlang der geplanten Strecke mit Anwohnern immer unter Teilnahme des Dezernenten für Nahverkehrsplanung - Exkursion zu Best-Practice-Beispiel in Strasbourg mit Mitgliedern des Forum Stadtbahn Nord - Öffentliche Bürgerinformationsveranstaltung der auf Grundlage der Hinweise aus dem Partizipationsverfahren überarbeiteten Planung vor Beginn des formellen Planfeststellungsverfahrens

<b>Erkenntnisse</b>	
Umsetzungserfolg/-misserfolg	Planfeststellungsverfahren konnte erfolgreich abgeschlossen werden und gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden keine Rechtsmittel eingelegt (Akzeptanz der Maßnahme, kein Zeitverlust zwischen Beschluss und Baubeginn)
Erfolgsfaktoren	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Maßnahme und Partizipationsverfahren wurden zur "Chefsache" erklärt</li> <li>- Dadurch Sicherstellung personeller Ressourcen für das Beteiligungsverfahren</li> <li>- Einbettung in gesamtstädtische Verwaltungsstrategie, die als ein Ziel die Stärkung des bürgerschaftlichen Engagements hat (Politische Unterstützung)</li> </ul>
Kritische Punkte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Umfassendes Partizipationsverfahren wurde erst initiiert, als auf einer ersten Bürgerinformationsveranstaltung massive Kritik von Anwohnern und Anwohnerinnen formuliert wurde.</li> </ul>
Empfehlungen und Übertragbarkeit	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Öffnung der Planung nach Deutlichwerden der Ablehnung durch die Bürger</li> <li>- Einbettung der Planung in übergeordnete Verwaltungsmodernisierung</li> </ul>
Dokumentation	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stadt Mannheim (2012): MANNHEIM GEMEINSAM GESTALTEN! Eine Handreichung.</li> <li>- <a href="http://www.dialog-schafft-zukunft.nrw.de/dialogwissen/modellverfahren/modellverfahren-1/">http://www.dialog-schafft-zukunft.nrw.de/dialogwissen/modellverfahren/modellverfahren-1/</a></li> <li>- Zeitungsartikel</li> </ul>

### *Bremen, Leitbild 2020 und Verkehrsentwicklungsplan 2025*

Für die Entwicklung des Leitbildes 2020 zur Stadtentwicklung des Landes Bremen wurde in Erfüllung des Koalitionsvertrags der regierenden Parteien proaktiv über einen Zeitraum von rund neun Monaten ein intensiver Bürgerdialog durchgeführt, der sich verschiedenen Methoden bediente und von einer professionellen Öffentlichkeitskampagne begleitet wurde. Im vom Bremer Senat anschließend beschlossenen und damit politisch getragenen Leitbild wurden u. a. auch Aussagen zur Verkehrsentwicklung sowie Bürgerbeteiligung getroffen, die in der Aufstellung des Verkehrsentwicklungsplans 2025 Berücksichtigung fanden. So wird für den Verkehrsentwicklungsplan ein großangelegtes Beteiligungsverfahren durchgeführt, bei dem die Bevölkerung, Stadtteilvertretende und Fachleute in einem mehrstufigen Verfahren ihre Ideen und Anregungen einbringen können und die Abwägung transparent gemacht wird.

#### **Fragestellung**

Thema	- Leitbild zur Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklungsplan
Ebene und Projektzyklus	- Landesebene - Strategische Planung
Verfahren	- Planwerk
Ziele der Partizipation	- Ideensammlung - Aktive Mitgestaltung
Akteure Prozessleitung  Zielgruppen Entscheidungsträger	- Leitbild: Forum GmbH, Bremen VEP: Planersocietät gemeinsam mit NextHamburg - Gesamte Stadtbevölkerung - Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen
Methodischer Ansatz	- Parallele Bürgerbeteiligung zur Befassung mit Leitbild und VEP in Fachressorts. Zusammenführung beider Verfahren zur Spiegelung der Fachmeinung mit Anliegen der Bürgerschaft. - Ergebnis des Leitbildes floss in Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans ein
Instrumente und Tools	- Leitbild: Bürgerworkshops zu verschiedenen Themenkomplexen und anschließende Projektentwicklungsworkshops; "Themenbahn" - Sonderfahrt einer Straßenbahn durch Bremen mit mobiler Ausstellung zu den Inhalten und Zielen des Leitbildes - VEP: Intensiver Einsatz von Online-Tools mit interaktiven Karten, auf denen die Bürgerinnen und Bürger ihre Anliegen und Vorschläge eintragen und die Vorschläge anderer kommentieren und bewerten konnten.

#### **Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Leitbild: Bis zu 400 Teilnehmer auf öffentlichen Veranstaltungen - VEP: Intensive Beteiligung auf der Webseite (ca. 120'000 Zugriffe, ca. 4'200 Hinweise/Anregungen)
Erfolgsfaktoren	- Frühzeitige Beteiligung auf verschiedenen Verfahrensebenen - Politischer Wille zu mehr Bürgerbeteiligung in Koalitionsvereinbarung verankert - Professionelle Kommunikationskampagne mit externer Marketing-Agentur
Kritische Punkte	- Leitbild: keine - VEP: Bewertung noch nicht möglich, da noch laufender Prozess
Empfehlungen und Übertragbarkeit	- Leitbild: Professionelle Marketingkampagne - VEP: Einbettung in gesamtstädtische Strategie zu mehr Bürgerbeteiligung
Dokumentation	- Der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa Bremen (2009): Bremen! Leitbild der Stadtentwicklung 2020 – Ideen Anregungen Projekte. Dokumentation 2008. - Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr Bremen (2013): Bremen-Bewegen.de, Stufe 1 – Auswertung Online-Dialog.

### Vorarlberg, „Mobil im Rheintal“: konsensorientiertes Planungsverfahren zur Lösung der Verkehrsprobleme im Unteren Rheintal

Ausgelöst durch ein Urteil des österreichischen Verfassungsgerichtshofs im Jahr 2006, das die Planung für eine Schnellstraße im Vorarlberger Rheintal teilweise aufhob, wurde unter dem Namen „Mobil im Rheintal“ ein konsensorientiertes Planungsverfahren zur Lösung der Verkehrsprobleme im Unteren Rheintal durchgeführt. Dieses Vorgehen war zuvor bei der Aufstellung des Landesverkehrskonzepts Vorarlberg („Mobil im Ländle“), die ebenfalls unter Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte, beschlossen worden. Der Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ fand unter Beteiligung der betroffenen Gemeinden, der Bürgerinnen und Bürger, Vertretende der angrenzenden Schweizer Kantone, der ASFINAG sowie der wichtigsten Interessenvertretungen, Bürgerinitiativen und Aktionsgemeinschaften statt und führte zu einem umfassenden Verkehrskonzept für das Rheintal, bei dem die ursprüngliche Straßenplanung um Konzepte für Bahn-, Rad- und öffentlichen Verkehr erweitert wurde.

#### Fragestellung

Thema	- Verkehrsträgerübergreifendes Maßnahmenpaket für Mobilitätslösungen für das Untere Rheintal
Ebene und Projektzyklus	- Landesebene - Räumliche Konkretisierung einer strategischen Planung
Verfahren	- Planwerk
Ziele der Partizipation	- Steigerung der Qualität der Planung - Herstellung eines Konsens über die Planung
Akteure Prozessleitung  Zielgruppen Entscheidungsträger	- Gesamtprozess: Land Vorarlberg, Abt. VIa Regionalforen: Mediator GmbH, hütter & partner - Landesbevölkerung über Repräsentanten - Landesrat für die Wirtschaftsangelegenheiten, Land Vorarlberg
Methodischer Ansatz	- Kombination von Expertenplanung mit einer aktiven Einbindung der Beteiligten vor Ort in drei Gemeinden
Instrumente und Tools	- Regelmäßige Durchführung des "Regionalforums" mit Vertretenden der öffentlichen Verwaltung, Landespolitik, Interessensvertretenden und NGOs, Bürgerinnen und Bürgern sowie der angrenzenden Schweizer Kantone. - Einsatz eines passenden pädagogischen und fachlichen Konzepts für die Beteiligung von Jugendlichen und jungen Erwachsenen - Auslagerung komplexer Themen aus den Sitzungen des Regionalforums in vier separate Workshops - Vier groß angelegte regionale Informationsveranstaltungen für alle Bürgerinnen und Bürger

#### Erkenntnisse

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Konsens über zukünftige Mobilitätslösung, bei der die ursprüngliche Straßennetzwerkerweiterung abgeändert wurde und um Maßnahmen für andere Verkehrsträger ergänzt wurde. - Annäherung (verkehrs-)politischer Positionen in Politik und Bevölkerung
Erfolgsfaktoren	- Politische Verankerung des Partizipationsverfahrens im zuvor verabschiedeten Landesverkehrskonzept - Intensive konzeptionelle Vorstrukturierung des Verfahrens auf Seiten der Verwaltung
Kritische Punkte	- keine
Empfehlungen und Übertragbarkeit	- Jugend-Beteiligung
Dokumentation	- Rankl, Christian (2010): Neue Wege im Konsens – Mobilitätsplanung im Rheintal und Bodenseeraum. In: Raum, Heft 77/2010. - Hütter, Anton/Zillessen, Horst (2012): Konfliktmanagement im öffentlichen

---

	<p>Bereich – Das konsensorientierte Planungsverfahren „Mobil im Rheintal“. In: ZKM – ZEITSCHRIFT FÜR KONFLIKTMANAGEMENT 3/2012.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- <a href="http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/_mobilimrheintal-amrichti/_mobilimrheintal_-subnavi/dasverfahrenunddiebeteili.htm">http://www.vorarlberg.at/vorarlberg/wirtschaft_verkehr/verkehr/verkehrspolitik/weitereinformationen/_mobilimrheintal-amrichti/_mobilimrheintal_-subnavi/dasverfahrenunddiebeteili.htm</a></li></ul>
--	---

---

**Berlin, Umgestaltung Kastanienallee**

Auf Grund erheblichen Protests der Bürgerinnen und Bürger gegen die Planungen für die baulich notwendige Sanierung und Umbau der Kastanienallee in Berlin, wurde der zuvor ohne Beteiligung angelegte Planungsprozess neu aufgerollt und um ein Partizipationsverfahren erweitert, das weitaus umfangreicher gestaltet wurde, als baurechtlich erforderlich. Dazu wurde die Einreichung der Planungsunterlagen beim zuständigen Landesministerium um ein Jahr verschoben und unter Einsatz verschiedener Methoden zielgruppenspezifische Beteiligungsangebote geschaffen.

**Fragestellung**

Thema	- Sanierung und Umgestaltung eines 650 m langen Abschnitts einer Stadtstraße in Berlin-Prenzlauer Berg
Ebene und Projektzyklus	- Bezirksebene - Infrastrukturprojekt (Realisierung)
Verfahren	- Infrastrukturplanung
Ziele der Partizipation	- Befriedung, Umsetzungsakzeptanz steigern
Akteure Prozesseleitung Zielgruppen Entscheidungsträger	- S•T•E•R•N Gesellschaft der behutsamen Stadterneuerung mbH - Bezirksbevölkerung, anliegende Geschäftsleute - Bezirksbürgermeister
Methodischer Ansatz	- Dialog zwischen Bürgern, Bürgerinitiative, Politik und Verwaltung
Instrumente und Tools	- Ortsbegehung - Bürgerversammlungen mit Mediation - Open Space zur Beteiligung von Kindern- und Jugendlichen

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Akzeptanz wurde insgesamt gesteigert, vollständiger Konsens konnte jedoch nicht hergestellt werden
Erfolgsfaktoren	- Wiederöffnung der Planung nach Deutlichwerden der Ablehnung durch die Bürger - Durch Verschiebung der Umsetzung der Baumaßnahme wurde der Bürgerinitiative die Möglichkeit gegeben, formale Fristen zu erfüllen - Bemühung zur Versachlichung der Diskussion
Kritische Punkte	- Beteiligung erfolgte eigentlich zu spät und erst auf Druck der Bürgerinitiative - Trotz Aufschiebung der Baumaßnahme um ein Jahr, um den aktiven Bürgerinitiativen die Möglichkeit einzuräumen, per Bürgerbegehren eine Abstimmung über das Vorhaben durchzusetzen (hier mangels ausreichend Unterschriften nicht erfolgreich gewesen), kritisierte eine Bürgerinitiative das Verfahren dennoch als Alibi-Veranstaltung ohne reale Gestaltungsmöglichkeit.
Empfehlungen und Übertragbarkeit	- Ausreichend Zeit für Beteiligung einräumen - Diskussion auf Sachebene ziehen
Dokumentation	- Zeitungsartikel

**Lübeck, Busliniennetzoptimierung**

Als gemeinsames Projekt der Stadtwerke Lübeck und der Stadt Lübeck wurde 2010 anlässlich der notwendig gewordenen Kosteneinsparung im ÖPNV i.H.v. 2,5 Mio. € p. a. (ca. 10 % des Leistungsvolumens) ein öffentlicher Workshop mit interessierten Bürgerinnen und Bürgern veranstaltet, auf dem das Busliniennetz gemeinsam überplant wurde. Ziel war es, die notwendigen Angebotsreduzierungen als Chance zu nutzen, das über Jahrzehnte gewachsene Busnetz an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen. Die auf der Bürgerwerkstatt erarbeiteten Ergebnisse wurden nach Prüfung durch Fachexperten Teil des neuen Linienkonzepts über dessen Erfolg nach einem Jahr im Rahmen einer weiteren Veranstaltung Rechenschaft abgelegt wurde.

**Fragestellung**

Thema	- Busliniennetzüberplanung auf Grund notwendig gewordener Kosteneinsparungen i.H.v. 10 % des ehemaligen Leistungsvolumens
Ebene und Projektzyklus	- Städtische Ebene - ÖPNV-Angebotsplanung
Verfahren	- Umsetzungsorientierte Detailplanung
Ziele der Partizipation	- Ideensammlung - Akzeptanz für unpopuläre Maßnahme erhöhen
Akteure Prozessleitung Zielgruppen Entscheidungsträger	- PTV AG - Stadtbevölkerung - Stadtverkehr Lübeck GmbH
Methodischer Ansatz	- Bürgerveranstaltung, um notwendige Einsparungen als Chance zu begreifen, das gewachsene Busnetz an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Bürgerinnen anzupassen. - Prüfung aller Ideen aus der Bürgerveranstaltung von Fachexperten - Rechenschaftsveranstaltung ein Jahr nach Bürgerveranstaltung, um über Umsetzung der Maßnahmen Transparenz herzustellen
Instrumente und Tools	- Groß angelegte Bürgerveranstaltung in attraktiver Event-Location mit drei Themenworkshops, Metaplan-Ausstellung von relevanten Basisdaten, Ausstellung aktueller Busfahrzeuge als Anziehungspunkt, Angebot der Kinderbetreuung - Intensive Medien- und Pressekampagne, u.a. mit 2'000 Postwurfsendungen, Busfahrzeugbeklebung, Zeitungsannoncen; separat extern vergeben an Marketing-Agentur (fischerAppelt, furore)

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- Ca. 200 aktiv beteiligte Bürgerinnen und Bürger
Erfolgsfaktoren	- Offensives, pro-aktives Agieren der Planenden - Ehrlichkeit v.a. bei unpopulären Maßnahmen - Transparenz auch in der Umsetzung
Kritische Punkte	- Trotz intensivem Beteiligungsangebot stießen einzelne Aspekte des neuen Buslinienkonzepts im Nachgang auf starke Kritik in den Medien und mussten revidiert werden. Dadurch wurde das Einsparziel nicht erreicht.
Empfehlungen und Übertragbarkeit	- Rechenschaftsveranstaltung nach Umsetzung der Maßnahme - Angebot der Kinderbetreuung aus Gender-Gesichtspunkten
Dokumentation	- Zielke, Gerlinde/Heinrich, Joachim (2010): Bürgerwerkstatt Busverkehr – Wenn Fahrgäste zu Planern werden. In: Der Nahverkehr Heft 12/2010. - Zeitungsartikel

**Berlin, Lärmaktionsplanung**

Für die Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berlin gegen Verkehrslärm wurde im Winter 2013 ein vierwöchiger Online-Dialog durchgeführt, bei dem Bürgerinnen und Bürger Straßen-, Schienen- und Fluglärm online kartieren, Vorschläge für Lärminderungsmaßnahmen einbringen und die Vorschläge anderer Teilnehmer kommentieren und bewerten konnten. Die auf diesem Weg eingebrachten Vorschläge wurden den Trägern öffentlicher Belange zur Prüfung auf Umsetzbarkeit und Priorität vorgelegt. Die Stellungnahmen der öffentlichen Träger werden auf der Dialog-Webseite transparent gemacht. Die Bürgerinnen und Bürger, die die 20 am höchsten bewerteten Vorschläge eingebracht haben, werden zu einem Fach-Workshop mit dem zuständigen Landesministerium eingeladen. Ergänzend zum Online-Verfahren wurden als Präsenzveranstaltungen zwei Lärmwerkstätten durchgeführt.

**Fragestellung**

Thema	- Fortschreibung des Lärmaktionsplans Berlin
Ebene und Projektzyklus	- Landesebene - Planfortschreibung
Verfahren	- Bedarfsplan
Ziele der Partizipation	- Bestandsaufnahme - Ideensammlung - Qualität der Planung verbessern
Akteure Prozessleitung Zielgruppen Entscheidungssträger	- ZebraLog GmbH - Stadtbevölkerung - Land Berlin, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt
Methodischer Ansatz	- Online-Plattform, auf der Lärmorte eingetragen werden konnten. Andere Beteiligte konnten die Lärmorte kommentieren und bewerten (Zustimmung/Ablehnung) - Alle eingetragenen Lärmorte wurden kategorisiert, mit den gemessenen Lärmwerten abgeglichen und den zuständigen Fachabteilungen der Verwaltung und Verkehrsunternehmen zur Prüfung vorgelegt. - Vertiefte Prüfung der 20 dringlichsten, bzw. 50 am besten bewerteten Bürgerhinweise
Instrumente und Tools	- Online-Plattform mit digitalen Karten mit Basisdaten, auf denen Lärmorte intuitiv eingetragen werden konnten. Bürgerinnen und Bürger konnten ihre Hinweise auch per Telefon oder Brief einbringen. - Durchführung von zwei Lärmwerkstätten in zwei Bezirken Berlins - Angebot eines Lärmspaziergangs, um auf die Vielfalt von Lärmquellen und -lösungen aufmerksam zu machen

**Erkenntnisse**

Umsetzungserfolg/-misserfolg	- 34'000 Besuche auf der Webseite, 3'000 Vorschläge, die 9'000 Mal bewertet wurden
Erfolgsfaktoren	- Umfangreiche Öffentlichkeitsarbeit zur Aktivierung der Bürger - Transparenz im Umgang mit den Vorschlägen der Bürger
Kritische Punkte	- Die Beteiligung erfolgte nahezu vollständig über die Online-Plattform und die Vor-Ort-Termine fanden in nur zwei Bezirken statt (Risiko eines eingeschränkten Teilnehmerkreises)
Empfehlungen und Übertragbarkeit	- Möglichkeit der Diskussion zwischen den Beteiligten und Abstimmung über einzelne Hinweise auf der Online-Plattform erlaubt eine Gewichtung und Priorisierung der Vorschläge, um die anschließende Prüfung durch die Fachverwaltung zu fokussieren.
Dokumentation	- Zeitungsartikel - <a href="https://leises.berlin.de/informationen/online-dialog-worum-geht-es">https://leises.berlin.de/informationen/online-dialog-worum-geht-es</a>

## IV Fragebogen

### Umfrage Handbuch Partizipation in Verkehrsprojekten

#### Herzlich Willkommen

#### Rahmen und Ziel

Im Rahmen der Forschungsstudie SVI 2004/005: ‚Handbuch Partizipation in Verkehrsprojekten‘ führt die Forschungsgemeinschaft INFRAS/ecoptima und KCW-Berlin eine Befragung der Akteure im Bereich Verkehr und (Raum-)Planung durch. Das Handbuch zur Partizipation richtet sich an Planende und Personen aus der Verwaltung. Die Umfrage hat zum Ziel, Ihre Erfahrungen und Bedürfnisse mit Fokus auf informelle Partizipation systematisch zu erfassen. Die Umfrage dauert max. 15 Minuten und wird anonym ausgewertet.

Wir danken Ihnen bereits jetzt für Ihre Teilnahme!

#### Definition und Ziel (informelle) Partizipation

Partizipation bezeichnet den **Einbezug von Bevölkerung und Interessensgruppen in Planungs- und Entscheidungsprozesse**. In der Regel sind damit zwei Ziele verbunden. Erstens das originäre Ziel der Mitwirkung und Mitbestimmung, indem Betroffene zu Beteiligten werden, zweitens das Ziel, die Prozesse möglichst effizient zu gestalten, um konkrete Vorhaben einfacher und ohne Zeitverzögerungen zu realisieren (Risikominimierung für Rekurse und Referenden). Neben den formellen Beteiligungsverfahren (z.B. Vernehmlassung, Initiativ- und Referendumsrecht) haben aber die informellen Verfahren (z.B. Informationsveranstaltungen, Workshops) laufend an Bedeutung gewonnen. Vor allem in der Infrastrukturplanung, -projektierung und -realisierung ist heute ein informeller, d.h. über die Anforderungen und Instrumente der formellen Beteiligung hinausgehender Einbezug der betroffenen Bevölkerung ein zentraler Prozessbestandteil.

1. Angaben zu Ihrer Funktion

(Bitte zutreffendes ankreuzen)

- Öffentliche Verwaltung (zuständige Behörde)  
Subfrage: Auf welcher Ebene sind Sie tätig?
  - Bund
  - Kanton
  - Grossstadt (> 50'000 Einwohner)
  - Gemeinde (< 50'000 Einwohner)
- Ing. Unternehmen/Planungsbüro
- Transportunternehmung
- Spezialist / Moderator Partizipationsverfahren
- Politischer Entscheidungsträger

**Eigene Erfahrungen**

2. Eigene Erfahrungen

- Sind Sie direkt in Partizipationsverfahren in Verkehrsprojekten involviert?
  - Ja:
  - Nein: (weiter zur nächsten Frage)
- In welcher Funktion sind Sie in das Partizipationsverfahren involviert?  
offene Frage
- Können Sie uns ein (typisches) Projektbeispiel nennen?  
offene Frage
- Wo lagen bei diesem Projekt die Schwerpunkte der Partizipation?  
(Mehrfachnennungen möglich)
  - Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung
  - Einbezug eines Begleitgremiums mit Vertretenden aus Fach- und Politikkreisen
  - Gemeinsames Erarbeiten von Vorschlägen
  - Variantendiskussionen und Feedback zu konkreten Vorschlägen
  - Entscheidungskompetenz des Begleitgremiums
  - (freiwillige) Volksabstimmung
  - Gibt es **weitere** Schwerpunkte die bei den vorhergehenden Antwortmöglichkeiten nicht genannt sind? (offene Frage)
- Was ist aus Ihrer Sicht positiv an informeller Partizipation?  
offene Frage
- Was ist aus Ihrer Sicht negativ an informeller Partizipation?  
offene Frage

**Fokus**

3. Fokus: In welchen Themenfeldern ist informelle Partizipation bei Verkehrsprojekten aus Ihrer Sicht wichtig?  
(Sehr wichtig – wichtig – weniger wichtig):
- Betriebs- und Gestaltungskonzepte (Aufwertung von Gemeinde- oder Kantonsstrassen)
  - Entlastungs- oder Umfahrungsstrassen (Gemeinde- oder Kantonsstrassen)
  - Nationalstrassenprojekte
  - Konzepte Raum und Siedlung
  - Städtische ÖV-Projekte
  - Schienenprojekte Fern- und Regionalverkehr

- Schienenprojekte Nahverkehr (Tram, Stadtbahn)
  - Langsamverkehr
  - Gibt es weitere Themenfelder die bei den vorhergehenden Antwortmöglichkeiten nicht genannt sind? (offene Frage)
4. Welche Erfolgsfaktoren ermöglichen nach Ihrer Erfahrung ‚gute Partizipation‘?  
offene Frage  
(z.B. Einbezug bestimmter Akteursgruppen, bestimmte Prozesse und Vorgehensweisen, inhaltliche Elemente, Rahmenbedingungen und Einbettung)
5. Wo sehen Sie die Grenzen der (informellen) Partizipation?  
offene Frage

### **Zum Handbuch**

6. Was erwarten Sie von einem Handbuch Partizipation?  
offene Frage
7. Was soll ein Handbuch ‚Partizipation in Verkehrsprojekten‘ in erster Linie enthalten?  
(Sehr wichtig, wichtig, weniger wichtig)
- Theoretischer Hintergrund
  - Klare Begrifflichkeiten
  - Übersicht über Erfahrungen im Inland
  - Übersicht über Erfahrungen im Ausland
  - Erfahrungen aus anderen Bereichen (z.B. Raumplanung, Nutzungen)
  - Inspirierende Fallbeispiele
  - Klare (kochbuchartige) Vorgaben über den Ablauf
  - Tipps und Tricks, um mit kritischen Punkten umzugehen
  - Kritische Auseinandersetzung mit den Möglichkeiten und Grenzen der Partizipation
  - Gute Verweise und Links (zu Fachleuten, zur Literatur)
  - Einzubeziehende Anspruchsgruppen
  - Gibt es Weiteres was ein Handbuch ‚Partizipation in Verkehrsprojekten‘ enthalten soll? (offene Frage)
8. Haben Sie zusätzliche Anregungen zur Erstellung des Handbuchs?  
offene Frage

### **Dank und Abschluss**

Besten Dank für die Teilnahme an der Umfrage.

Bei Fragen und Rückmeldungen oder wenn Sie nach Abschluss des Projektes ein Exemplar des Handbuchs wünschen, wenden Sie sich bitte an Frau Nicola Kugelmeier (nicola.kugelmeier@infras.ch, 044 205 95 45).

## V Statements Stakeholderbefragung

### Was ist aus Ihrer Sicht positiv an informeller Partizipation?

- Abholen lokales Know-how, Aufzeigen Interessenskonflikte Konsensfindung breite Diskussion unter Berücksichtigung von Minderheiten, Kommunikation
- Gelegenheit, Analysen und Vorschläge zur Diskussion zu stellen, damit – diese besser verstanden werden, – diese aufgrund lokalen Wissens vertieft/verbessert werden, – die Gefahr von Fundamentalopposition geringer und die Chance für eine differenzierte Auseinandersetzung grösser wird.
- Lerneffekte auf allen Seiten, Erfahrungen können in die Planung einfließen, Ausgleich unter den verschiedenen Interessen kann direkt zwischen den Partnern stattfinden
- Nutzung von positiven "Energien"
- Mehr Transparenz, Legitimation und Akzeptanz in der Planungs- und Entscheidungsvorbereitung, zusätzliche Hinweise für den Abwägungsprozess
- Détermination de nouvelles synergies & opportunités Amélioration du périmètre de projet Consolidation de la matrice des risques Participation informelle à la réduction de risques (lobbying, autres...)
- Man kann die Leute frühzeitig "mit aufs Boot" nehmen respektive erkennt wo es ev. noch Oppositionen geben kann. Es ist in der Realität auch immer wieder so, dass man tatsächlich noch "Inputs" erhält, an die das Fachgremium nicht gedacht hat (gerade im Verkehr liegt der Teufel oft im Detail begraben).
- Bevölkerung und Interessensvertretende können den Entwicklungsprozess eines Projektes parallel zur Projektierung nachvollziehen und verstehen.
- Hilfe bei der Meinungsbildung und wahrt eine gewisse Anonymität
- Missverständnisse wegräumen – Informationsbedürfnisse stillen – Teilnehmende übernehmen "Verantwortung" und müssen Positionen mit Konsequenzen vertreten
- Abholen der Bedürfnisse. Hören der Argumente anderer Interessensvertretenden. Verstehen der Herleitung, warum entsprechende Lösungsvariante entstanden ist.
- Opposition kann besser abgeschätzt werden evtl. verhindert werden.

### Was ist aus Ihrer Sicht negativ an informeller Partizipation?

- Die vermeintlich lange Vorphase vor dem Einstieg in das Vorprojekt ist mühsam und macht den Projekteinstieg schwerfällig. In der Regel holt man diese Zeit in der späteren Projektentwicklung aber wieder auf.
- Vielfach werden mit einem Prozess Erwartungen geschürt, die im Prozess nicht erfüllt werden können. Teilnehmer/-innen wollen möglicherweise nicht nur informiert werden und diskutieren, sondern haben den Anspruch, mitzuentcheiden.
- La frustration lorsque des remarques ou propositions ne sont pas prises en compte
- Keinerlei Entscheidungsfindungen bei renitenten Gegnern von Projekten.
- Es können Mobilisierungsprozesse aufseiten der Bürgerschaft auftreten; Politik kann die nicht-repräsentative Beteiligung für ihre Zwecke missbrauchen.
- Bestimmte Akteure sind oft untervertreten, z.B. Frauen.
- Eine gewisse Unverbindlichkeit
- Zu hohe Erwartungen der Bevölkerung bezüglich Mitsprache und Umsetzung
- Es melden sich eher Personen zu Wort, die Veränderungen abwehren wollen. Verwaltung und Politik könnten sich davon zu stark leiten lassen. Beteiligte, die einem Vorhaben positiv gegenüber stehen, halten sich eher bedeckt.
- Gerade Infoveranstaltungen können auch Forum für persönliche Interessen sein, welche wenig mit dem eigentlichen Projekt zu tun haben. Wortmeldung von Projektbeteiligten werden als verbindliches Versprechen interpretiert.

**Welche Erfolgsfaktoren ermöglichen nach Ihrer Erfahrung 'gute Partizipation'? (z.B. Einbezug bestimmter Akteursgruppen, bestimmte Prozesse und Vorgehensweisen, inhaltliche Elemente, Rahmenbedingungen und Einbettung)**

- Kantonale und kommunale Behörden müssen am gleichen Strick ziehen. Wir haben zuerst eine Projekt-Governance abgeschlossen. Es sind auf beiden Seiten politische Köpfe zu finden, die das Projekt vertreten und dahinter stehen. Es muss alles diskutiert, abgeklärt werden, bis die Beteiligten verstehen und einen Entscheid fällen können. Meinungsmacher sind mit zu nehmen.
- Das Ergebnis muss offen sein. Das Verfahren transparent, fair und klar.
- In unserer Gemeinde sind die Quartierleiste und Ortsvereine die Ansprechpersonen für lokale Projekte jeder Art. Die dauernde "Pfleger" dieser Vereine und Organisationen ist wichtig. Bei uns werden sie dreimal pro Jahr eingeladen zu allgemeiner Information.
- Klare Vorgabe der verhandelbaren und nicht verhandelbaren Rahmenbedingungen
- Gute Durchmischung der Begleitkommission (Parteien, Schulen, Polizei, Feuerwehr,...)
- Fournir à tous les acteurs, avant toute discussion, quels sont les données incontestables que chacun doit comprendre et partager pour aborder le problème. Par exemple, quel est l'origine du trafic, quel est sa répartition, quelles sont les prestations kilométriques, quel est le potentiel de chaque moyen de transport. A partir de là, les participants parlent du même problème mais peuvent tout à fait avoir des propositions et des avis divergents selon leur sensibilité.

**Wo sehen Sie die Grenzen der (informellen) Partizipation?**

- Zeitpunkt: Mit Zunahme des Projektfortschritts und mit getroffenen Entscheiden wird der Spielraum für Einflussmöglichkeiten immer kleiner.
- Wenn Teilnehmer aufgefordert werden, selbst Vorschläge (z.B. Varianten) zu erarbeiten, birgt dies ein grosses Frustrationspotenzial, da die meisten Varianten aus fachlicher Sicht nicht zweckmässig sind, aber schwierig wieder vom Tisch zu kriegen sind. Fazit: Rollenverteilung und "Kompetenzen" der Teilnehmer/-innen zweckmässig wählen.
- Zu viele Köche verderben den Brei
- Bei ideologischer Gegnerschaft
- Es sind Konsultationen, keine Entscheidungsverfahren. Es kann keine Verantwortung der Politik auf die Bürgerschaft abgewälzt werden
- Entscheide werden in den dazu bestimmten (politischen) Gremien getroffen – diese können den Ergebnissen der Partizipation auch widersprechen; aus dem Prozess unter den Beteiligten kann auch kein Konsens erwachsen.
- Je weniger Freiheitsgrade in der Ausgestaltung zur Verfügung stehen, desto weniger eignet sich die Partizipation.

## Literaturverzeichnis

- 
- Ackermann, Till, in der Beek, Martin: Wie ÖPNV-Grossvorhaben richtig kommuniziert werden. In: VDV (Hrsg.): Der Nahverkehr, 9/2013, Düsseldorf, S.18 ff.
- 
- Akademie Management und Politik, MuP-Arbeitshilfen, Partizipationsverfahren, 2010.
- 
- ARE: Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien. Anwendungshandbuch. Bern, 2004.
- 
- ARE: Leitfaden Nachhaltigkeitsbeurteilung. Bern, 2008.
- 
- ARE: Programm Projets urbains, Gesellschaftliche Integration in Wohngebieten. Bern, 2010.
- 
- ASTRA: NISTRA: Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte. Bern, 2003.
- 
- BAFU: Nachhaltige Gestaltung von Verkehrsräumen im Siedlungsbereich. Grundlagen für Planung, Bau und Reparatur von Verkehrsräumen. Bern, 2011.
- 
- Baker Associates, O'Rourke, Terence: Participation and policy integration in spatial planning. Spatial Plans in Practice: Supporting the reform of local planning. Studie i.A. des Department for Communities and Local Government. London, 2008.
- 
- Baumann, Frank; Detlefsen, Malte u. a.: Neue Tendenzen bei Bürgerbeteiligungsprozessen in Deutschland. Veränderte Rahmenbedingungen, Praktiken und deren Auswirkungen. Berlin, 2004.
- 
- Basler und Partner AG: Strategien zur Kooperation und zum Management beim Betrieb von intermodalen Schnittstellen SVI 2007/014.
- 
- BMI, Bundesministeriums des Innern: E-Partizipation – Elektronische Beteiligung von Bevölkerung und Wirtschaft am E-Government“, Bremen ZebraLog/ Institut für Informationsmanagement. Bremen, 2008.
- 
- BMVBS (Hrsg.): Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung, Planung von Grossvorhaben im Verkehrssektor. Berlin, 2012.
- 
- Bock, Stephanie; Reimann, Bettina; Beckmann, Klaus J.: Auf dem Weg zu einer kommunalen Beteiligungskultur: Bausteine, Merkposten und Prüffragen. Anregungen für Kommunalverwaltungen und kommunale Politik. Difu-Impulse, Berlin, 2013.
- 
- Bormann, René; Groß, Michael; Hacker, Hans-Joachim; Heuser, Tilmann; Holzapfel, Helmut; Ziesak, Michael: Frühzeitige Bürgerbeteiligung für eine effizientere Verkehrsinfrastrukturplanung. WISO-Diskurs Diskussionspapier i. A. der Friedrich-Ebert-Stiftung. Bonn, 2012.
- 
- Bundesamt für Energie: <http://www.bfe.admin.ch/themen/evaluation>, Abgerufen am 14. Mai 2013 von Evaluationen Energie Schweiz.
- 
- Creighton, James: The Public Participation Handbook: Making Better Decisions Through Citizen Involvement. 2005.
- 
- DETR (Hrsg.): Public Participation in Making Local Environmental Decisions. The Aarhus Convention Newcastle Workshop. Good Practice Handbook. London, 2000.
- 
- Dietiker Jürg, Lischner Karin: Von Experten zu Beteiligten, Partizipation von Interessierten und Betroffenen beim Entscheiden über Verkehrsvorhaben, Vereinigung schweizerischer Strassenfachleute 1992.
- 
- EAWAG (Hrsg.): Handbuch für die Erfolgskontrolle bei Fliessgewässerrevitalisierungen. Publikation des Rhone-Thur Projektes. Zürich, 2005.
- 
- Ecoplan: Handbuch eNISTRA. eNISTRA – ein Tool für zwei sich ergänzende Methoden zur Bewertung von Strasseninfrastrukturprojekten: NISTRA – Nachhaltigkeitsindikatoren für Strasseninfrastrukturprojekte, KNA – Kosten-Nutzen-Analyse gemäss VSS-Normen SN 641 820 – SN 614 828. Bern, 2010.
- 
- Emmenegger, Michael: Mit Partizipation zu einer neuen Verwaltungskultur? Bodensee Agenda 21, S. 4, 25. November 2002.
- 
- Emmenegger, Michael: *Engagiert für's Quartier: Die Geheimnisse der Bürgerbeteiligung - praxisnah gelüftet*. Enkeltaugliche Quartiere – energieautonom und mehr. Internationales Rheintalforum. Hohenems, 14. Juni 2012.
- 
- Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), Arbeitsgruppe Verkehrswesen: Hinweise zur Beteiligung und Kooperation in der Verkehrsplanung. Köln, 2012.
- 
- Geißel Brigitte, Virginia Penrose: Dynamiken der politischen Partizipation und Partizipationsforschung - Politische Partizipation von Frauen und Männern. In: gender ...politik...online. September 2003.
- 
- Gemeinde Köniz, Tiefbauamt des Kantons Bern, Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern: Erfolgskontrolle Seftigenstrasse Wabern. Bern/Köniz, 2000.
- 
- Gräßer, Lars; Hagedorn, Friedrich [Hrsg.]: Soziale und politische Teilhabe im Netz? E-Partizipation als Herausforderung. Schriftenreihe des Landes Nordrhein-Westfalen, Band 13. Düsseldorf, 2012.
- 
- GUIDEMAPS (Hrsg.): Successful transport decision-making. A project management and stakeholder engagement handboool. EU/CIVITAS/DETR, 2004.
-

- 
- Haefeli, U.: [www.planet21.ch](http://www.planet21.ch), (26. Oktober 2004). Abgerufen am 14. Mai 2013 von Verkehr und Mobilität.
- 
- Hammerbacher, Ruth; Stewens-Werner, Dorothea: Gute Praxis Standards für die Bürgerbeteiligung in Kommunen. Osnabrück, 2002.
- 
- Heinrichs Harald: Kultur-Evolution: Partizipation und Nachhaltigkeit. In: Jasmin Godemann, Gerd Michelsen (Hrsg.): Handbuch Nachhaltigkeitskommunikation. Grundlagen und Praxis. München, 2005.
- 
- Kanton Solothurn (Hrsg.): Testplanung – Methode mit Zukunft. Grundzüge und Hinweise zur praktischen Umsetzung am Beispiel der Testplanung Riedholz/Luterbach. Solothurn, 2013.
- 
- Koschitz, Peter Kurt: Zur Darstellung raumplanerischer Problemsituationen: Prozess und Produkt der Klärung komplexer Probleme im Kontext der Raumplanung. Dissertation ETH Zürich. Zürich, 1993.
- 
- Meinicke, Andreas: Politische Legitimation durch Online-Bürgerbeteiligung? Blog "Kommune 2.0" <http://andreasmeinicke.wordpress.com>, 2012.
- 
- Metron AG: Mitwirkung mit Wirkung, Themenheft 24, Brugg, 2008.
- 
- Hill, Hermann (Hrsg.): Bürgerbeteiligung: Analysen und Praxisbeispiele. Baden-Baden, 2010.
- 
- INFRAS: Evaluation Velomodellstadt Burgdorf, im Auftrag BFE/BFE, 2003.
- 
- INFRAS: Grobevaluation innovativer Verkehrsprojekte, BFE/BVE, 2003.
- 
- INFRAS: Nachhaltigkeitsbeurteilung in der Richtplanung, Leitfaden, Bundesamt für Raumentwicklung 2002.
- 
- INFRAS, ecoptima, KCW: Partizipation in Verkehrsprojekten, Handbuch, SVI 2004/005, 2014.
- 
- Initiative eParticipation & Stiftung MITARBEIT (Hrsg.): Teiligungsprojekte im Internet. Beiträge zur Demokratieentwicklung von unten Nr. 21. Bonn, 2007.
- 
- Klein Ansgar, Rainer Schmalz-Bruns (Hrsg.): *Politische Beteiligung und Bürgerengagement in Deutschland- Möglichkeiten und Grenzen*. Bundeszentrale für politische Bildung. Bonn, 1997.
- 
- Kohout Franz: *Vom Wert der Partizipation. Eine Analyse partizipativ angelegter Entscheidungsfindung in der Umweltpolitik*. Lit Verlag. Münster, 2002.
- 
- Kornelius Bernhard, Dieter Roth: *Politische Partizipation in Deutschland*. Gütersloh, 2004.
- 
- Nanz, Patrizia; Fritsche, Miriam. Handbuch Bürgerbeteiligung. Verfahren und Akteure, Chancen und Grenzen. Sonderausgabe für die Landeszentralen für politische Bildung. Bonn, 2012.
- 
- ÖGUT (Hrsg.): Das Handbuch Öffentlichkeitsbeteiligung. Die Zukunft gemeinsam gestalten. Wien, 2005.
- 
- RVK 4, Bernmobil, Gemeinde Köniz: Nacherhebung Buskonzept Köniz, Infras + Polyquest, 2002.
- 
- OECD: Citizens as Partners, Information, consultation and public participation in policy making. Paris, 2001.
- 
- PLANVAL (Hrsg.): Aufbau der regionalen Partizipation im Sachplanverfahren zur Standortsuche von geologischen Tiefenlagern – Umsetzung und Erfahrungen. Bern, 2014.
- 
- Pohl, C. und G. Hirsch Hadorn: *Gestaltungsprinzipien für die Transdisziplinäre Forschung*. München, 2006.
- 
- PWC: Public Private Partnership in der Schweiz: Grundlagenstudie – Ergebnis einer gemeinsamen Initiative von Wirtschaft und Verwaltung Urs Bolz (Hrsg.) 2005.
- 
- Salkeld, R.: [www.planet21.ch](http://www.planet21.ch), (19. Oktober 2004). Abgerufen am 14. Mai 2013 von Basiswissen.
- 
- Salkeld, R.: [www.planet21.ch](http://www.planet21.ch), (5. März 2005). Abgerufen am 14. Mai 2013 von Begleitaufgaben.
- 
- Schmidt-Eichstädt, Gerd; Weyrauch, Bernhard; Zemke, Reinhold : Städtebaurecht. Stuttgart, 2013.
- 
- Schubert Klaus, Klein Martina: Das Politiklexikon, 5. Auflage. Bonn, 2011.
- 
- Selle, Klaus: Stuttgart 21 – nur „schlecht vermittelt“? Warum Großprojekte eine Herausforderung für die lokale politische Kultur bedeuteten. In: Stiftung Mitarbeit (a.a.O): S. 66 ff, 2011.
- 
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, Berlin (Hrsg): Handbuch zur Partizipation. Berlin 2011
- 
- Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin (Hrsg.): Auswertungsbericht Berlin wird leiser: aktiv gegen Verkehrslärm. Berlin, 2013.
- 
- SPP Umwelt (Synthesebericht) Inter- und transdisziplinäre Forschung, 1999.
- 
- Stadtentwicklung Zürich: Stadtentwicklung Zürich: Leitfaden Mitwirkung der Stadt Zürich, Eine Arbeitshilfe für die sozialräumliche Stadtentwicklung (Entwurf), Zürich, Januar 2006.
- 
- Stadtentwicklung Zürich: Leitfaden für Mitwirkungs- und Teiligungsprozesse: Checkliste Mitwirkungs- und Teiligungsprozesse. Zürich, November 2006.
- 
- Stadtentwicklung Zürich: ePartizipation in der Stadtentwicklung: Begriff – Möglichkeiten – Empfehlungen. Zürich, März 2013.
- 
- Stiftung MITARBEIT (Hrsg.): Die Zukunft der Bürgerbeteiligung — Herausforderungen, Trends, Projekte. Beiträge zur Demokratieentwicklung von unten Nr. 25. Bonn, 2011.
-

---

Stock, Marion: Die Zukunft der Bürgerbeteiligung. In: Stiftung Mitarbeit (Hg.): Die Zukunft der Bürgerbeteiligung. Herausforderungen – Trends – Projekte. Beiträge zur Demokratieentwicklung von unten Nr. 25., S. 14 ff. Bonn, 2011.

---

SVI Entscheidungsfindung und Kommunikation in der Verkehrsplanung optimieren, Merkblatt 2010/01.

---

Töpfer Klaus, Volkert Dolores, Mans Ulrich (Hrsg.): Verändern durch Wissen. Chancen und Herausforderungen demokratischer Beteiligung: von „Stuttgart 21“ bis zur Energiewende. München, 2013.

---

Vatter Adrian, Maibach Markus et.al.: Akzeptanz der schweizerischen Verkehrspolitik bei Volksabstimmungen und im Vollzug, NFP 41 D12, 2000.

---

Vatter/Synergo/Büro für Mobilität: Verkehrspolitische Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung, SVI 2004/004.

---

Widmer Thomas, Schenkel Walter et.al.: Akzeptanz einer nachhaltigen Verkehrspolitik im politischen Prozess; Deutschland, Niederlande und Schweiz im Vergleich, NFP 41 D13, 2000.

---

Worldbank (Hrsg): CITIZEN PARTICIPATION HANDBOOK. People's Voice Project, International Centre for Policy Studies, 2002.

---



# Projektabschluss



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA

## FORSCHUNG IM STRASSENWESEN DES UVEK Formular Nr. 3: Projektabschluss

Version vom 09.10.2013

erstellt / geändert am: 30. Juni 2014

### Grunddaten

Projekt-Nr.: 2004/005  
Projekttitel: Partizipation in Verkehrsprojekten  
Enddatum: 30. Juni 2014

### Texte

#### Zusammenfassung der Projektergebnisse:

Verkehrspolitisches und komplexes und bestmögliche eine gute Abstimmung. Dazu sind unbedingt geführte Prozesse ein zentraler Erfolgsfaktor. Die Partizipation der verschiedenen Akteure, vor allem nach der Einbeziehung der Bevölkerung, muss deshalb ein integraler Bestandteil der Planung und Projektierung sein. Sie erhöht Transparenz, legitimiert und erhöht die Identität und Akzeptanz. Partizipation ist Mehrwert Kommunikation zwischen den Akteuren der Verwaltung und Politik und der Öffentlichkeit (z.B. Anwohner, kleine Unternehmen, Interessengruppen und Wirtschaft) und kann verschiedene Formen annehmen: Informative, Konsultative, und Kooperative. Die ist in der Regel die Form der Partizipation (z.B. Versammlung, öffentliche Anhörung, Bürgerhaushalt, etc.) und kann verschiedene Formen annehmen: Informative, Konsultative, und Kooperative. Die ist in der Regel die Form der Partizipation (z.B. Versammlung, öffentliche Anhörung, Bürgerhaushalt, etc.) und kann verschiedene Formen annehmen: Informative, Konsultative, und Kooperative.

Der Erfolg der Öffentlichkeitsarbeit ist in allen Phasen des Projektzyklus von Verkehrsprojekten mitzubedenken, von der Zielsetzung über die planerischen Vorarbeiten (z.B. Machbarkeitsstudien) bis zu den verschiedenen Kooperationsformen (Vorschlag, Begleitprozess) und den damit verbundenen Entscheidungen. In nach Projektbeginn unterscheiden sich dabei die verschiedenen Phasen. Das Handbuch unterscheidet zwischen Projekten auf Kantons- und Gemeindeebene, auf Schweizerischer, auf Bundeslicher Ebene (EPRV) sowie auf nationaler Ebene (z.B. regionale Festlegung, Bewältigung von grossen Quartieren oder Eisenbahnen). Hier ist die Schnittstelle zu den verschiedenen Ebenen von Bedeutung. Auf Gemeindeebene sind die Anforderungen an die Öffentlichkeitsarbeit mit den verschiedenen Ebenen abzustimmen.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Prozess bei der Entwicklung von Verkehrsprojekten (z.B. Verkehrsprojekte) unter Berücksichtigung von Verkehrsprojekten ein. Ein guter Prozess zeichnet sich dadurch aus, dass alle Beteiligten gleich ernst genommen werden, die Rechte und Pflichten und vor allem die Entscheidungsbefugnisse klar definiert sind. Ergebnisse und Transparenz stellen eine zentrale Bedingung dar. Nur so können Missverständnisse und Enttäuschungen während des Prozesses vermieden werden.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

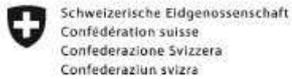
Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug. Ein gutes Beispiel dafür ist der Dialog zwischen Experten, Begleitprozess und öffentlicher Forum für die Vorlage eines konkreten Projekts für die Realisation in der Stadt Zug.



Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA

Zielerreichung:

- Alle Projektziele konnten erreicht werden:
- Aufarbeitung der Partizipation als wissenschaftlicher Ansatz
  - Einbezug der Praxis in Umfrage
  - Umsetzung in die Praxis mit dem Handbuch
  - Best Practice auf Basis der Auswertung von Fallbeispielen

Folgerungen und Empfehlungen:

Die Folgerungen und Empfehlungen sind direkt in das Handbuch eingeflossen und zeigen sowohl die Ziele, den Ablauf und die Best Practice und Erkenntnisse für die Praxis auf.

Publikationen:

Der technische Bericht soll auf der Homepage mobilityplatform aufgeschaltet werden. Er dient als Dokumentation.  
Das Handbuch wird gedruckt und im Rahmen der VSS-Reihe veröffentlicht. Die Mitwirkenden bei der Umfrage werden direkt bedient.  
Gemäss Empfehlungen der Begleitkommission ist eine franz. Übersetzung des Handbuchs sowie ein Merkblatt geplant.

Der Projektleiter/die Projektleiterin:

Name: Maibach

Vorname: Markus

Amt, Firma, Institut: INFRAS

Unterschrift des Projektleiters/der Projektleiterin:



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK  
Bundesamt für Strassen ASTRA

## FORSCHUNG IM STRASSENWESEN DES UVEK

### Formular Nr. 3: Projektabschluss

#### Beurteilung der Begleitkommission:

##### Beurteilung:

- Beurteilung:**
- Es gelang der Forschungsstelle mit einer Metaanalyse und einer Stakeholderbefragung die verschiedenen Ansätze und Möglichkeiten der Partizipation zu strukturieren, aufzubereiten und für die kritischen und zentralen Fragen der „richtigen“ Partizipation zu sensibilisieren. Es gelang über die Fallbeispiele mit den positiven und negativen Beispielen die entscheidenden Faktoren, aber auch die Fallstricke einer Partizipation herauszuarbeiten.
  - Metaanalyse, Resultate der Stakeholderbefragung, Folgerungen daraus und alle Fallbeispiele sind umfassend dokumentiert in einem Technischen Bericht. Die Erkenntnisse daraus sind die Basis für das Handbuch.
  - Das Handbuch ist ein gut strukturiertes, verständlich lesbares, hilfreich illustriertes Dokument, mit benutzerfreundlichen Checklisten und gut dokumentierten Fallbeispielen. Es animiert bei eigenen Projekten die Partizipation ernst zu nehmen und hilft eine zweckmässige Form zu finden.
  - Das Ziel konnte erreicht werden ein praxistaugliches Instrument für Fachleute aus Politik und Planung zu erarbeiten. Das Handbuch zeigt gut verarbeitet die Erfolgsfaktoren/Möglichkeiten/Chancen/Risiken/Grenzen der Partizipation auf.
  - Die Zusammenarbeit der Forschungsstelle mit der Begleitkommission war stimmig und konstruktiv. Die Unterlagen wurden stets frühzeitig und vollständig zugestellt. Der Zeitplan wurde sehr gut eingehalten.

##### Umsetzung:

- Das Handbuch ist ein sehr wertvolles und hilfreiches Instrument damit mittels der „richtigen“ Partizipation bessere Projekte mit einer höheren Identifikation entstehen, so am Schluss des Prozesses auch mehrheitsfähige Lösungen entstehen. Es wäre daher wünschenswert, wenn die Erkenntnisse und Hilfestellungen mit einer möglichst grossen Breitenwirkung publiziert werden könnten. Die Übersetzung ins Französische wird von der Begleitkommission empfohlen.
  - Das wichtigste auf 3 Seiten eignen sich für ein Merkblatt des SVI, mit direktem Link zum Handbuch.
  - Es wird angeregt, das Handbuch frei zu geben für weitere Nutzer als der SVI, Stichwort Schweizerischer Städteverband.
  - Diskutiert wurde ebenfalls, ob die Breitenwirkung mit einem Direktversand an wichtige Adressaten verbessert werden könnte.
- Stichwort: Zusatzkredit für Separatdruck Merkblatt und Versand.  
• Referat am Forschungstag SVI und Artikel in Fachzeitschriften durch die Forschungsstelle

weitergehender Forschungsbedarf:

- Keinen

##### Einfluss auf Normenwerk:

- Keinen

#### Der Präsident/die Präsidentin der Begleitkommission:

Name: Weber

Vorname: Ueli

Amt, Firma, Institut: Tiefbauamt Kanton Bern, Oberingenieurkreis II

Unterschrift des Präsidenten/der Präsidentin der Begleitkommission:

# Verzeichnis der Berichte der Forschung im Strassenwesen

Stand: 15.06.2014

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1465	ASTRA 2000/417	Erfahrungen mit der Sanierung und Erhaltung von Betonoberflächen	2014
1462	ASTRA 2011/004	Ermittlung der Versagensgrenze eines T2 Norm-Belages mit der mobiles Grossversuchsanlage MLS10	2014
1460	SVI 2007/017	Nutzen der Verkehrsinformation für die Verkehrssicherheit	2014
1459	VSS 2002/501	Leichtes Fallgewichtsgesetz für die Verdichtungskontrolle von Foundationsschichten	2014
1458	VSS 2010/703	Umsetzung Erhaltungsmanagement für Strassen in Gemeinden - Arbeitshilfen als Anhang zur Norm 640 980	2014
1457	SVI 2012/006	Forschungspaket VeSPA Teilprojekt 5: Medizinische Folgen des Strassenunfallgeschehens	2014
1456	SVI 2012/005	Forschungspaket VeSPA Teilprojekt 4: Einflüsse des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen	2014
1455	SVI 2012/004	Forschungspaket VeSPA Teilprojekt 3: Einflüsse von Fahrzeugeigenschaften auf das Strassenunfallgeschehen	2014
1454	SVI 2012/003	Forschungspaket VeSPA Teilprojekt 2: Einflüsse von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen: Phase 1	2014
1453	SVI 2012/002	Forschungspaket VeSPA Teilprojekt 1: Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen: Phase 1	2014
1452	SVI 2012/001	Forschungspaket VeSPA: Synthesebericht Phase 1	2014
1451	FGU 2010/006	Gasanalytik zur frühzeitigen Branddetektion in Tunneln	2013
1450	VSS 2002/401	Kaltrecycling von Ausbausphal mit bituminösen Bindemitteln	2014
1449	ASTRA 2010/024	E-Scooter - Sozial- und naturwissenschaftliche Beiträge zur Förderung leichter Elektrofahrzeuge in der Schweiz	2013
1448	SVI 2009/008	Anforderungen der Güterlogistik an die Netzinfrastruktur und die langfristige Netzentwicklung in der Schweiz. Forschungspaket UVEK/ASTRA "Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz", Teilprojekt C	2014
1447	SVI 2009/005	Informationstechnologien in der zukünftigen Gütertransportwirtschaft Forschungspaket UVEK/ASTRA "Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz", Teilprojekt E	2013
1446	VSS 2005/454	Forschungspaket Recycling von Ausbausphal in Heissmischgut: EP3: Stofffluss- und	2013

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
		Nachhaltigkeitsbeurteilung	
1445	VSS 2009/301	Öffnung der Busstreifen für weitere Verkehrsteilnehmende	2013
1444	VSS 2007/306	Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit von Anlagen des leichten Zweirad- und des Fussgängerverkehrs	2013
1443	VSS 2007/305	Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit des strassengebundenen ÖV	2013
1442	SVI 2010/004	Messen des Nutzens von Massnahmen mit Auswirkungen auf den Langsamverkehr - Vorstudie	2013
1441_2	SVI 2009/010	Zielsystem im Güterverkehr. Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz - Teilprojekt G	2013
1441_1	SVI 2009/010	Effizienzsteigerungspotenziale in der Transportwirtschaft durch integrierte Bewirtschaftungsinstrumente aus Sicht der Infrastrukturbetreiber Synthese der Teilprojekte B3, C, D, E und F des Forschungspakets Güterverkehr anhand eines Zielsystems für den Güterverkehr	2013
1440	SVI 2009/006	Benchmarking-Ansätze im Verkehrswesen	2013
1439	SVI 2009/002	Konzept zur effizienten Erfassung und Analyse der Güterverkehrsdaten Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz von Verkehrsmitteln im Güterverkehr der Schweiz TP A	2013
1438_2	SVI 2009/011	Ortsbezogene Massnahmen zur Reduktion der Auswirkungen des Güterverkehrs - Teil 2. Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz TP H	2013
1438_1	SVI 2009/011	Ortsbezogene Massnahmen zur Reduktion der Auswirkungen des Güterverkehrs - Teil 1. Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz TP H	2013
1437	VSS 2008/203	Trottoirüberfahrten und punktuelle Querungen ohne Vortritt für den Langsamverkehr	2013
1436	VSS 2010/401	Auswirkungen verschiedener Recyclinganteile in ungebundenen Gemischen	2013
1435	FGU 2008/007_OBF	Schadstoff- und Rauchkurzschlüsse bei Strassentunneln	2013
1434	VSS 2006/503	Performance Oriented Requirements for Bituminous Mixtures	2013
1433	ASTRA 2010/001	Güterverkehr mit Lieferwagen: Entwicklungen und Massnahmen Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz TP B3	2013
1432	ASTRA 2007/011	Praxis-Kalibrierung der neuen mobilen Grossversuchsanlage MLS10 für beschleunigte Verkehrslastsimulation auf Strassenbelägen in der Schweiz	2013
1431	ASTRA 2011/015	TeVeNOx - Testing of SCR-Systems on HD-Vehicles	2013
1430	ASTRA 2009/004	Impact des conditions météorologiques extrêmes sur la chaussée	2013

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1429	SVI 2009/009	Einschätzungen der Infrastrukturnutzer zur Weiterentwicklung des Regulativs Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz TP F	2013
1428	SVI 2010/005	Branchenspezifische Logistikkonzepte und Güterverkehrsaufkommen sowie deren Trends Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz TP B2	2013
1427	SVI 2006/002	Begegnungszonen - eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung	2013
1426	ASTRA 2010/025_OBF	Luftströmungsmessung in Strassentunneln	2013
1425	VSS 2005/401	Résistance à l'altération des granulats et des roches	2013
1424	ASTRA 2006/007	Optimierung der Baustellenplanung an Autobahnen	2013
1423	ASTRA 2010/012	Forschungspaket: Lärmarme Beläge innerorts EP3: Betrieb und Unterhalt lärmarmen Beläge	2013
1422	ASTRA 2011/006_OBF	Fracture processes and in-situ fracture observations in Gipskeuper	2013
1421	VSS 2009/901	Experimenteller Nachweis des vorgeschlagenen Raum- und Topologiemodells für die VM-Anwendungen in der Schweiz (MDATrafo)	2013
1420	SVI 2008/003	Projektierungsfreiräume bei Strassen und Plätzen	2013
1419	VSS 2001/452	Stabilität der Polymere beim Heisseinbau von PmB-haltigen Strassenbelägen	2013
1418	VSS 2008/402	Anforderungen an hydraulische Eigenschaften von Geokunststoffen	2012
1417	FGU 2009/002	Heat Exchanger Anchors for Thermo-active Tunnels	2013
1416	FGU 2010/001	Sulfatwiderstand von Beton: verbessertes Verfahren basierend auf der Prüfung nach SIA 262/1, Anhang D	2013
1415	VSS 2010/A01	Wissenslücken im Infrastrukturmanagementprozess "Strasse" im Siedlungsgebiet	2013
1414	VSS 2010/201	Passive Sicherheit von Tragkonstruktionen der Strassenausstattung	2013
1413	SVI 2009/003	Güterverkehrsintensive Branchen und Güterverkehrsströme in der Schweiz Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz Teilprojekt B1	2013
1412	ASTRA 2010/020	Werkzeug zur aktuellen Gangliniennorm	2013
1411	VSS 2009/902	Verkehrstelematik für die Unterstützung des Verkehrsmanagements in ausserordentlichen Lagen	2013
1410	VSS 2010/202_OBF	Reduktion von Unfallfolgen bei Bränden in Strassentunneln durch Abschnittsbildung	2013
1409	ASTRA 2010/017_OBF	Regelung der Luftströmung in Strassentunneln im Brandfall	2013
1408	VSS 2000/434	Vieillissement thermique des enrobés bitumineux en laboratoire	2012

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1407	ASTRA 2006/014	Fusion des indicateurs de sécurité routière : FUSAIN	2012
1406	ASTRA 2004/015	Amélioration du modèle de comportement individuel du Conducteur pour évaluer la sécurité d'un flux de trafic par simulation	2012
1405	ASTRA 2010/009	Potential von Photovoltaik an Schallschutzmassnahmen entlang der Nationalstrassen	2012
1404	VSS 2009/707	Validierung der Kosten-Nutzen-Bewertung von Fahrbahn-Erhaltungsmassnahmen	2012
1403	SVI 2007/018	Vernetzung von HLS- und HVS-Steuerungen	2012
1402	VSS 2008/403	Witterungsbeständigkeit und Durchdrückverhalten von Geokunststoffen	2012
1401	SVI 2006/003	Akzeptanz von Verkehrsmanagementmassnahmen-Vorstudie	2012
1400	VSS 2009/601	Begrünte Stützgitterböschungssysteme	2012
1399	VSS 2011/901	Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Incentivierung	2012
1398	ASTRA 2010/019	Environmental Footprint of Heavy Vehicles Phase III: Comparison of Footprint and Heavy Vehicle Fee (LSVA) Criteria	2012
1397	FGU 2008/003_OBF	Brandschutz im Tunnel: Schutzziele und Brandbemessung Phase 1: Stand der Technik	2012
1396	VSS 1999/128	Einfluss des Umhüllungsgrades der Mineralstoffe auf die mechanischen Eigenschaften von Mischgut	2012
1395	FGU 2009/003	KarstALEA: Wegleitung zur Prognose von karstspezifischen Gefahren im Untertagbau	2012
1394	VSS 2010/102	Grundlagen Betriebskonzepte	2012
1393	VSS 2010/702	Aktualisierung SN 640 907, Kostengrundlage im Erhaltungsmanagement	2012
1392	ASTRA 2008/008_009	FEHRL Institutes WIM Initiative (Fiwi)	2012
1391	ASTRA 2011/003	Leitbild ITS-CH Landverkehr 2025/30	2012
1390	FGU 2008/004_OBF	Einfluss der Grundwasserströmung auf das Quellverhalten des Gipskeupers im Belchentunnel	2012
1389	FGU 2003/002	Long Term Behaviour of the Swiss National Road Tunnels	2012
1388	SVI 2007/022	Möglichkeiten und Grenzen von elektronischen Busspuren	2012
1387	VSS 2010/205_OBF	Ablage der Prozessdaten bei Tunnel-Prozessleitsystemen	2012
1386	VSS 2006/204	Schallreflexionen an Kunstbauten im Strassenbereich	2012
1385	VSS 2004/703	Bases pour la révision des normes sur la mesure et l'évaluation de la planéité des chaussées	2012
1384	VSS 1999/249	Konzeptuelle Schnittstellen zwischen der Basisdatenbank und EMF-, EMK- und EMT-DB	2012

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1383	FGU 2008/005	Einfluss der Grundwasserströmung auf das Quellverhalten des Gipskeupers im Chienbergtunnel	2012
1382	VSS 2001/504	Optimierung der statischen Eindringtiefe zur Beurteilung von harten Gussasphaltsorten	2012
1381	SVI 2004/055	Nutzen von Reisezeiteinsparungen im Personenverkehr	2012
1380	ASTRA 2007/009	Wirkungsweise und Potential von kombinierter Mobilität	2012
1379	VSS 2010/206_OBF	Harmonisierung der Abläufe und Benutzeroberflächen bei Tunnel-Prozessleitsystemen	2012
1378	SVI 2004/053	Mehr Sicherheit dank Kernfahrbahnen?	2012
1377	VSS 2009/302	Verkehrssicherheitsbeurteilung bestehender Verkehrsanlagen (Road Safety Inspection)	2012
1376	ASTRA 2011/008_004	Erfahrungen im Schweizer Betonbrückenbau	2012
1375	VSS 2008/304	Dynamische Signalisierungen auf Hauptverkehrsstrassen	2012
1374	FGU 2004/003	Entwicklung eines zerstörungsfreien Prüfverfahrens für Schweissnähte von KDB	2012
1373	VSS 2008/204	Vereinheitlichung der Tunnelbeleuchtung	2012
1372	SVI 2011/001	Verkehrssicherheitsgewinne aus Erkenntnissen aus Datapooling und strukturierten Datenanalysen	2012
1371	ASTRA 2008/017	Potenzial von Fahrgemeinschaften	2011
1370	VSS 2008/404	Dauerhaftigkeit von Betonfahrbahnen aus Betongranulat	2011
1369	VSS 2003/204	Rétention et traitement des eaux de chaussée	2012
1368	FGU 2008/002	Soll sich der Mensch dem Tunnel anpassen oder der Tunnel dem Menschen?	2011
1367	VSS 2005/801	Grundlagen betreffend Projektierung, Bau und Nachhaltigkeit von Anschlussgleisen	2011
1366	VSS 2005/702	Überprüfung des Bewertungshintergrundes zur Beurteilung der Strassengriffigkeit	2010
1365	SVI 2004/014	Neue Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten dank Data Mining?	2011
1364	SVI 2009/004	Regulierung des Güterverkehrs Auswirkungen auf die Transportwirtschaft Forschungspaket UVEK/ASTRA Strategien zum wesensgerechten Einsatz der Verkehrsmittel im Güterverkehr der Schweiz TP D	2012
1363	VSS 2007/905	Verkehrsprognosen mit Online -Daten	2011
1362	SVI 2004/012	Aktivitätenorientierte Analyse des Neuverkehrs	2012
1361	SVI 2004/043	Innovative Ansätze der Parkraumbewirtschaftung	2012
1360	VSS 2010/203	Akustische Führung im Strassentunnel	2012
1359	SVI 2004/003	Wissens- und Technologientransfer im Verkehrsbereich	2012

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1358	SVI 2004/079	Verkehrsanbindung von Freizeitanlagen	2012
1357	SVI 2007/007	Unaufmerksamkeit und Ablenkung: Was macht der Mensch am Steuer?	2012
1356	SVI 2007/014	Kooperation an Bahnhöfen und Haltestellen	2011
1355	FGU 2007/002	Prüfung des Sulfatwiderstandes von Beton nach SIA 262/1, Anhang D: Anwendbarkeit und Relevanz für die Praxis	2011
1354	VSS 2003/203	Anordnung, Gestaltung und Ausführung von Treppen, Rampen und Treppenwegen	2011
1353	VSS 2000/368	Grundlagen für den Fussverkehr	2011
1352	VSS 2008/302	Fussgängerstreifen (Grundlagen)	2011
1351	ASTRA 2009/001	Development of a best practice methodology for risk assessment in road tunnels	2011
1350	VSS 2007/904	IT-Security im Bereich Verkehrstelematik	2011
1349	VSS 2003/205	In-Situ-Abflussversuche zur Untersuchung der Entwässerung von Autobahnen	2011
1348	VSS 2008/801	Sicherheit bei Parallelführung und Zusammentreffen von Strassen mit der Schiene	2011
1347	VSS 2000/455	Leistungsfähigkeit von Parkieranlagen	2010
1346	ASTRA 2007/004	Quantifizierung von Leckagen in Abluftkanälen bei Strassentunneln mit konzentrierter Rauchabsaugung	2010
1345	SVI 2004/039	Einsatzbereiche verschiedener Verkehrsmittel in Agglomerationen	2011
1344	VSS 2009/709	Initialprojekt für das Forschungspaket "Nutzensteigerung für die Anwender des SIS"	2011
1343	VSS 2009/903	Basistechnologien für die intermodale Nutzungserfassung im Personenverkehr	2011
1342	FGU 2005/003	Untersuchungen zur Frostkörperbildung und Frosthebung beim Gefrierverfahren	2010
1341	FGU 2007/005	Design aids for the planning of TBM drives in squeezing ground	2011
1340	SVI 2004/051	Aggressionen im Verkehr	2011
1339	SVI 2005/001	Widerstandsfunktionen für Innerorts-Strassenabschnitte ausserhalb des Einflussbereiches von Knoten	2010
1338	VSS 2006/902	Wirkungsmodelle für fahrzeugseitige Einrichtungen zur Steigerung der Verkehrssicherheit	2009
1337	ASTRA 2006/015	Development of urban network travel time estimation methodology	2011
1336	ASTRA 2007/006	SPIN-ALP: Scanning the Potential of Intermodal Transport on Alpine Corridors	2010
1335	VSS 2007/502	Stripping bei lärmindernden Deckschichten unter Überrollbeanspruchung im Labormassstab	2011

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1334	ASTRA 2009/009	Was treibt uns an? Antriebe und Treibstoffe für die Mobilität von Morgen	2011
1333	SVI 2007/001	Standards für die Mobilitätsversorgung im peripheren Raum	2011
1332	VSS 2006/905	Standardisierte Verkehrsdaten für das verkehrsträgerübergreifende Verkehrsmanagement	2011
1331	VSS 2005/501	Rückrechnung im Strassenbau	2011
1330	FGU 2008/006	Energiegewinnung aus städtischen Tunneln: Systemevaluation	2010
1329	SVI 2004/073	Alternativen zu Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen	2010
1328	VSS 2005/302	Grundlagen zur Quantifizierung der Auswirkungen von Sicherheitsdefiziten	2011
1327	VSS 2006/601	Vorhersage von Frost und Nebel für Strassen	2010
1326	VSS 2006/207	Erfolgskontrolle Fahrzeugrückhaltesysteme	2011
1325	SVI 2000/557	Indices caractéristiques d'une cité-vélo. Méthode d'évaluation des politiques cyclables en 8 indices pour les petites et moyennes communes.	2010
1324	VSS 2004/702	Eigenheiten und Konsequenzen für die Erhaltung der Strassenverkehrsanlagen im überbauten Gebiet	2009
1323	VSS 2008/205	Ereignisdetektion im Strassentunnel	2011
1322	SVI 2005/007	Zeitwerte im Personenverkehr: Wahrnehmungs- und Distanzabhängigkeit	2008
1321	VSS 2008/501	Validation de l'oedomètre CRS sur des échantillons intacts	2010
1320	VSS 2007/303	Funktionale Anforderungen an Verkehrserfassungssysteme im Zusammenhang mit Lichtsignalanlagen	2010
1319	VSS 2000/467	Auswirkungen von Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf die Lärmimmissionen	2010
1318	FGU 2006/001	Langzeitquellversuche an anhydritführenden Gesteinen	2010
1317	VSS 2000/469	Geometrisches Normalprofil für alle Fahrzeugtypen	2010
1316	VSS 2001/701	Objektorientierte Modellierung von Strasseninformationen	2010
1315	VSS 2006/904	Abstimmung zwischen individueller Verkehrsinformation und Verkehrsmanagement	2010
1314	VSS 2005/203	Datenbank für Verkehrsaufkommensraten	2008
1313	VSS 2001/201	Kosten-/Nutzenbetrachtung von Strassenentwässerungssystemen, Ökobilanzierung	2010
1312	SVI 2004/006	Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz	2010
1311	VSS 2000/543	VIABILITE DES PROJETS ET DES INSTALLATIONS ANNEXES	2010

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1310	ASTRA 2007/002	Beeinflussung der Luftströmung in Strassentunneln im Brandfall	2010
1309	VSS 2008/303	Verkehrsregelungssysteme - Modernisierung von Lichtsignalanlagen	2010
1308	VSS 2008/201	Hindernisfreier Verkehrsraum - Anforderungen aus Sicht von Menschen mit Behinderung	2010
1307	ASTRA 2006/002	Entwicklung optimaler Mischgüter und Auswahl geeigneter Bindemittel; D-A-CH - Initialprojekt	2008
1306	ASTRA 2008/002	Strassenglätte-Prognosesystem (SGPS)	2010
1305	VSS 2000/457	Verkehrserzeugung durch Parkieranlagen	2009
1304	VSS 2004/716	Massnahmenplanung im Erhaltungsmanagement von Fahrbahnen	2008
1303	ASTRA 2009/010	Geschwindigkeiten in Steigungen und Gefällen; Überprüfung	2010
1302	VSS 1999/131	Zusammenhang zwischen Bindemittleigenschaften und Schadensbildern des Belages?	2010
1301	SVI 2007/006	Optimierung der Strassenverkehrsunfallstatistik durch Berücksichtigung von Daten aus dem Gesundheitswesen	2009
1300	VSS 2003/903	SATELROU Perspectives et applications des méthodes de navigation pour la télématique des transports routiers et pour le système d'information de la route	2010
1299	VSS 2008/502	Projet initial - Enrobés bitumineux à faibles impacts énergétiques et écologiques	2009
1298	ASTRA 2007/012	Griffigkeit auf winterlichen Fahrbahnen	2010
1297	VSS 2007/702	Einsatz von Asphaltbewehrungen (Asphalteinlagen) im Erhaltungsmanagement	2009
1296	ASTRA 2007/008	Swiss contribution to the Heavy-Duty Particle Measurement Programme (HD-PMP)	2010
1295	VSS 2005/305	Entwurfgrundlagen für Lichtsignalanlagen und Leitfaden	2010
1294	VSS 2007/405	Wiederhol- und Vergleichspräzision der Druckfestigkeit von Gesteinskörnungen am Haufwerk	2010
1293	VSS 2005/402	Détermination de la présence et de l'efficacité de dope dans les bétons bitumineux	2010
1292	ASTRA 2006/004	Entwicklung eines Pflanzenöl-Blockheizkraftwerkes mit eigener Ölmühle	2010
1291	ASTRA 2009/005	Fahrmuster auf überlasteten Autobahnen Simultanes Berechnungsmodell für das Fahrverhalten auf Autobahnen als Grundlage für die Berechnung von Schadstoffemissionen und Fahrzeitgewinnen	2010
1290	VSS 1999/209	Conception et aménagement de passages inférieurs et supérieurs pour piétons et deux-roues légers	2008

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1289	VSS 2005/505	Affinität von Gesteinskörnungen und Bitumen, nationale Umsetzung der EN	2010
1288	ASTRA 2006/020	Footprint II - Long Term Pavement Performance and Environmental Monitoring on A1	2010
1287	VSS 2008/301	Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit von komplexen ungesteuerten Knoten: Analytisches Schätzverfahren	2009
1286	VSS 2000/338	Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit auf Strassen ohne Richtungstrennung	2010
1285	VSS 2002/202	In-situ Messung der akustischen Leistungsfähigkeit von Schallschirmen	2009
1284	VSS 2004/203	Evacuation des eaux de chaussée par les bas-cotés	2010
1283	VSS 2000/339	Grundlagen für eine differenzierte Bemessung von Verkehrsanlagen	2008
1282	VSS 2004/715	Massnahmenplanung im Erhaltungsmanagement von Fahrbahnen: Zusatzkosten infolge Vor- und Aufschub von Erhaltungsmaßnahmen	2010
1281	SVI 2004/002	Systematische Wirkungsanalysen von kleinen und mittleren Verkehrsvorhaben	2009
1280	ASTRA 2004/016	Auswirkungen von fahrzeuginternen Informationssystemen auf das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit Verkehrspsychologischer Teilbericht	2010
1279	VSS 2005/301	Leistungsfähigkeit zweistreifiger Kreisel	2009
1278	ASTRA 2004/016	Auswirkungen von fahrzeuginternen Informationssystemen auf das Fahrverhalten und die Verkehrssicherheit - Verkehrstechnischer Teilbericht	2009
1277	SVI 2007/005	Multimodale Verkehrsqualitätsstufen für den Strassenverkehr - Vorstudie	2010
1276	VSS 2006/201	Überprüfung der schweizerischen Ganglinien	2008
1275	ASTRA 2006/016	Dynamic Urban Origin - Destination Matrix - Estimation Methodology	2009
1274	SVI 2004/088	Einsatz von Simulationswerkzeugen in der Güterverkehrs- und Transportplanung	2009
1273	ASTRA 2008/006	UNTERHALT 2000 - Massnahme M17, FORSCHUNG: Dauerhafte Materialien und Verfahren SYNTHESE - BERICHT zum Gesamtprojekt "Dauerhafte Beläge" mit den Einzelnen Forschungsprojekten: - ASTRA 200/419: Verhaltensbilanz der Beläge auf Nationalstrassen - ASTRA 2000/420: Dauerhafte Komponenten auf der Basis erfolgreicher Strecken - ASTRA 2000/421: Durabilité des enrobés - ASTRA 2000/422: Dauerhafte Beläge, Rundlaufversuch - ASTRA 2000/423: Griffbarkeit der Beläge auf Autobahnen, Vergleich zwischen den Messergebnissen von SRM und SCRIM - ASTRA 2008/005: Vergleichsstrecken mit unterschiedlichen oberen Tragschichten auf einer Nationalstrasse	2008
1272	VSS 2007/304	Verkehrsregelungssysteme - behinderte und ältere Menschen an Lichtsignalanlagen	2010
1271	VSS 2004/201	Unterhalt von Lärmschirmen	2009

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1270	VSS 2005/502	Interaktion Strasse Hangstabilität: Monitoring und Rückwärtsrechnung	2009
1269	VSS 2005/201	Evaluation von Fahrzeugrückhaltesystemen im Mittelstreifen von Autobahnen	2009
1268	ASTRA 2005/007	PM10-Emissionsfaktoren von Abriebspartikeln des Strassenverkehrs (APART)	2009
1267	VSS 2007/902	MDA in SVT Einsatz modellbasierter Datentransfernormen (INTERLIS) in der Strassenverkehrstelematik	2009
1266	VSS 2000/343	Unfall- und Unfallkostenraten im Strassenverkehr	2009
1265	VSS 2005/701	Zusammenhang zwischen dielektrischen Eigenschaften und Zustandsmerkmalen von bitumenhaltigen Fahrbahnbelägen (Pilotuntersuchung)	2009
1264	SVI 2004/004	Verkehrspolitische Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung	2009
1263	VSS 2001/503	Phénomène du dégel des sols gélifs dans les infrastructures des voies de communication et les pergélisols alpins	2006
1262	VSS 2003/503	Lärmverhalten von Deckschichten im Vergleich zu Gussasphalt mit strukturierter Oberfläche	2009
1261	ASTRA 2004/018	Pilotstudie zur Evaluation einer mobilen Grossversuchsanlage für beschleunigte Verkehrslastsimulation auf Strassenbelägen	2009
1260	FGU 2005/001	Testeinsatz der Methodik "Indirekte Vorauserkundung von wasserführenden Zonen mittels Temperaturdaten anhand der Messdaten des Lötschberg-Basistunnels	2009
1259	VSS 2004/710	Massnahmenplanung im Erhaltungsmanagement von Fahrbahnen - Synthesebericht	2008
1258	VSS 2005/802	Kaphaltestellen Anforderungen und Auswirkungen	2009
1257	SVI 2004/057	Wie Strassenraumbilder den Verkehr beeinflussen Der Durchfahrtswiderstand als Arbeitsinstrument bei der städtebaulichen Gestaltung von Strassenräumen	2009
1256	VSS 2006/903	Qualitätsanforderungen an die digitale Videobild-Bearbeitung zur Verkehrsüberwachung	2009
1255	VSS 2006/901	Neue Methoden zur Erkennung und Durchsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit	2009
1254	VSS 2006/502	Drains verticaux préfabriqués thermiques pour la consolidation in-situ des sols	2009
1253	VSS 2001/203	Rétention des polluants des eaux de chaussées selon le système "infiltrations sur les talus". Vérification in situ et optimisation	2009
1252	SVI 2003/001	Nettoverkehr von verkehrintensiven Einrichtungen (VE)	2009
1251	ASTRA 2002/405	Incidence des granulats arrondis ou partiellement arrondis sur les propriétés d'adhérence des bétons bitumineux	2008
1250	VSS 2005/202	Strassenabwasser Filterschacht	2007

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
1249	FGU 2003/004	Einflussfaktoren auf den Brandwiderstand von Betonkonstruktionen	2009
1248	VSS 2000/433	Dynamische Eindringtiefe zur Beurteilung von Gussasphalt	2008
1247	VSS 2000/348	Anforderungen an die strassenseitige Ausrüstung bei der Umwidmung von Standstreifen	2009
1246	VSS 2004/713	Massnahmenplanung im Erhaltungsmanagement von Fahrbahnen: Bedeutung Oberflächenzustand und Tragfähigkeit sowie gegenseitige Beziehung für Gebrauchs- und Substanzwert	2009
1245	VSS 2004/701	Verfahren zur Bestimmung des Erhaltungsbedarfs in kommunalen Strassennetzen	2009
1244	VSS 2004/714	Massnahmenplanung im Erhaltungsmanagement von Fahrbahnen - Gesamtnutzen und Nutzen-Kosten-Verhältnis von standardisierten Erhaltungsmassnahmen	2008
1243	VSS 2000/463	Kosten des betrieblichen Unterhalts von Strassenanlagen	2008
1242	VSS 2005/451	Recycling von Ausbaupasphalt in Heissmischgut	2007
1241	ASTRA 2001/052	Erhöhung der Aussagekraft des LCPC Spurbildungstests	2009
1240	ASTRA 2002/010	L'acceptabilité du péage de congestion : Résultats et analyse de l'enquête en Suisse	2009
1239	VSS 2000/450	Bemessungsgrundlagen für das Bewehren mit Geokunststoffen	2009
1238	VSS 2005/303	Verkehrssicherheit an Tagesbaustellen und bei Anschlüssen im Baustellenbereich von Hochleistungsstrassen	2008
1237	VSS 2007/903	Grundlagen für eCall in der Schweiz	2009
1236	ASTRA 2008/008_07	Analytische Gegenüberstellung der Strategie- und Tätigkeitsschwerpunkte ASTRA-AIPCR	2008
1235	VSS 2004/711	Forschungspaket Massnahmenplanung im EM von Fahrbahnen - Standardisierte Erhaltungsmassnahmen	2008
1234	VSS 2006/504	Expérimentation in situ du nouveau drainomètre européen	2008
1233	ASTRA 2000/420	Unterhalt 2000 Forschungsprojekt FP2 Dauerhafte Komponenten bitumenhaltiger Belagsschichten	2009
660	AGB 2008/002	Indirekt gelagerte Betonbrücken - Sachstandsbericht	2014
659	AGB 2009/014	Suizidprävention bei Brücken: Follow-Up	2014
658	AGB 2006/015_OBF	Querkraftwiderstand vorgespannter Brücken mit ungenügender Querkraftbewehrung	2014
657	AGB 2003/012	Brücken in Holz: Möglichkeiten und Grenzen	2013
656	AGB 2009/015	Experimental verification of integral bridge abutments	2013

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
655	AGB 2007/004	Fatigue Life Assessment of Roadway Bridges Based on Actual Traffic Loads	2013
654	AGB 2005-008	Thermophysical and Thermomechanical Behavior of Cold-Curing Structural Adhesives in Bridge Construction	2013
653	AGB 2007/002	Poinçonnement des pontsdalles précontraints	2013
652	AGB 2009/006	Detektion von Betonstahlbrüchen mit der magnetischen Streufeldmethode	2013
651	AGB 2006/006_OBF	Instandsetzung und Monitoring von AAR-geschädigten Stützmauern und Brücken	2013
650	AGB 2005/010	Korrosionsbeständigkeit von nichtrostenden Betonstählen	2012
649	AGB 2008/012	Anforderungen an den Karbonatisierungswiderstand von Betonen	2012
648	AGB 2005/023 + AGB 2006/003	Validierung der AAR-Prüfungen für Neubau und Instandsetzung	2011
647	AGB 2004/010	Quality Control and Monitoring of electrically isolated post-tensioning tendons in bridges	2011
646	AGB 2005/018	Interactin sol-structure : ponts à culées intégrales	2010
645	AGB 2005/021	Grundlagen für die Verwendung von Recyclingbeton aus Betongranulat	2010
644	AGB 2005/004	Hochleistungsfähiger Faserfeinkornbeton zur Effizienzsteigerung bei der Erhaltung von Kunstbauten aus Stahlbeton	2010
643	AGB 2005/014	Akustische Überwachung einer stark geschädigten Spannbetonbrücke und Zustandserfassung beim Abbruch	2010
642	AGB 2002/006	Verbund von Spanngliedern	2009
641	AGB 2007/007	Empfehlungen zur Qualitätskontrolle von Beton mit Luftpermeabilitätsmessungen	2009
640	AGB 2003/011	Nouvelle méthode de vérification des ponts mixtes à âme pleine	2010
639	AGB 2008/003	RiskNow-Falling Rocks Excel-basiertes Werkzeug zur Risikoermittlung bei Steinschlagschutzgalerien	2010
638	AGB2003/003	Ursachen der Rissbildung in Stahlbetonbauwerken aus Hochleistungsbeton und neue Wege zu deren Vermeidung	2008
637	AGB 2005/009	Détermination de la présence de chlorures à l'aide du Géoradar	2009
636	AGB 2002/028	Dimensionnement et vérification des dalles de roulement de ponts routiers	2009
635	AGB 2004/002	Applicabilité de l'enrobé drainant sur les ouvrages d'art du réseau des routes nationales	2008
634	AGB 2002/007	Untersuchungen zur Potenzialfeldmessung an Stahlbetonbauten	2008
633	AGB 2002/014	Oberflächenschutzsysteme für Betontragwerke	2008

Bericht-Nr.	Projekt Nr.	Titel	Jahr
632	AGB 2008/201	Sicherheit des Verkehrssystem Strasse und dessen Kunstbauten Testregion - Methoden zur Risikobeurteilung Schlussbericht	2010
631	AGB 2000/555	Applications structurales du Béton Fibré à Ultra-hautes Performances aux ponts	2008
630	AGB 2002/016	Korrosionsinhibitoren für die Instandsetzung chloridverseuchter Stahlbetonbauten	2010
629	AGB 2003/001 + AGB 2005/019	Integrale Brücken - Sachstandsbericht	2008
628	AGB 2005/026	Massnahmen gegen chlorid-induzierte Korrosion und zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit	2008
627	AGB 2002/002	Eigenschaften von normalbreiten und überbreiten Fahrbahnübergängen aus Polymerbitumen nach starker Verkehrsbelastung	2008
626	AGB 2005/110	Sicherheit des Verkehrssystems Strasse und dessen Kunstbauten: Baustellensicherheit bei Kunstbauten	2009
625	AGB 2005/109	Sicherheit des Verkehrssystems Strasse und dessen Kunstbauten: Effektivität und Effizienz von Massnahmen bei Kunstbauten	2009
624	AGB 2005/108	Sicherheit des Verkehrssystems / Strasse und dessen Kunstbauten / Risikobeurteilung für Kunstbauten	2010
623	AGB 2005/107	Sicherheit des Verkehrssystems Strasse und dessen Kunstbauten: Tragsicherheit der bestehenden Kunstbauten	2009
622	AGB 2005/106	Rechtliche Aspekte eines risiko- und effizienzbasierten Sicherheitskonzepts	2009
621	AGB 2005/105	Sicherheit des Verkehrssystems Strasse und dessen Kunstbauten Szenarien der Gefahrenentwicklung	2009
620	AGB 2005/104	Sicherheit des Verkehrssystems Strasse und dessen Kunstbauten: Effektivität und Effizienz von Massnahmen	2009
619	AGB 2005/103	Sicherheit des Verkehrssystems / Strasse und dessen Kunstbauten / Ermittlung des Netzrisikos	2010
618	AGB 2005/102	Sicherheit des Verkehrssystems Strasse und dessen Kunstbauten: Methodik zur vergleichenden Risikobeurteilung	2009
617	AGB 2005/100	Sicherheit des Verkehrssystems Strasse und dessen Kunstbauten Synthesebericht	2010
616	AGB 2002/020	Beurteilung von Risiken und Kriterien zur Festlegung akzeptierter Risiken in Folge aussergewöhnlicher Einwirkungen bei Kunstbauten	2009

## SVI Publikationsliste

## Forschungsberichte auf Antrag der Vereinigung Schweizerischer Verkehrsingenieure (SVI) / Rapports de recherche sur proposition de l'Association suisse des ingénieurs en transports

(erschienen im Rahmen der Forschungsreihe des UVEK / parus dans le cadre des recherches du DETEC)

- 1980 **Velo- und Mofaverkehr in den Städten**  
(*R. Müller*)
- 1980 **Anleitung zur Projektierung einer Lichtsignalanlage**  
(*Seiler Niederhauser Zuberbühler*)
- 1981 **Güternahverkehr, Gesetzmässigkeiten**  
(*E. Stadtmann*)
- 1981 **Optimale Haltestellenabstände beim öffentlichen Verkehr**  
(*Prof. H. Brändli*)
- 1982 **Entwicklung des schweizerischen Strassenverkehrs \***  
(*SNZ Ingenieurbüro AG*)
- 1983 **Lichtsignalanlagen mit oder ohne Uebergangssignal Rot-Gelb**  
(*Weber Angehm Meyer*)
- 1983 **Güternahverkehr, Verteilungsmodelle**  
(*Emch + Berger AG*)
- 1983 **Modèle Transyt 8: Traffic Network Study Tool; Programme Pretrans**  
(*...*)
- 1983 **Parkraumbewirtschaftung als Mittel der Verkehrslenkung \***  
(*Glaser + Saxer*)
- 1984 **Le rôle des taxis dans les transports urbains (franz. Ausgabe)**  
(*Transitec*)
- 1984 **Park and Ride in Schweizer Städten \***  
(*Balzani & Schudel AG*)
- 1986 **Verträglichkeit von Fahrrad, Mofa und Fussgänger auf gemeinsamen Verkehrsflächen \***  
(*Weber Angehm Meyer*)
- 1986 **Transyt 8 / Pretrans; Modell Programmsystem für die Optimierung von Signalplänen von städtischen Strassennetzen**  
(*...*)
- 1987 **Verminderung der Umweltbelastungen durch verkehrsorganisatorische und -technische Massnahmen \***  
(*Metron AG*)
- 1987 **Provisorischer Behelf für die Umweltverträglichkeits-Prüfung von Verkehrsanlagen \***  
(*Büro BC, Jenni + Gottardi AG, Scherrer*)
- 1988 **Bestimmungsgrössen der Verkehrsmittelwahl im Güterverkehr \***  
(*Rapp AG*)
- 1988 **EDV-Anwendungen im Verkehrswesen**  
(*IVT, ETH Zürich*)
- 1988 **Forschungsvorschläge Umweltverträglichkeitsprüfung von Verkehrsanlagen**  
(*Büro BC, Jenni & Gottardi AG, Scherrer*)
- 1989 **Vereinfachte Methode zur raschen Schätzung von Verkehrsbeziehungen \***  
(*P. Widmer*)
- 1990 **Planungsverfahren bei Ortsumfahrungen**  
(*Toscano-Bernardi-Frey AG*)
- 1990 **Anteil der Fahrzeugkategorien in Abhängigkeit vom Strassentyp**  
(*Abay & Meyer*)
- 1991 **Busbuchten, ja oder nein?\***  
(*Zwicker und Schmid*)
- 1991 **EDV-Anwendung im Verkehrswesen, Katalog 1990**  
(*IVT, ETH Zürich*)
- 1991 **Mofa zwischen Velo und Auto**  
(*Weber Angehm Meyer*)
- 1991 **Erhebung zum Güterverkehr**  
(*Abay & Meier, Albrecht & Partner AG, Holinger AG, RAPP AG, Sigmaphan AG*)

- 1991 **Mögliche Methoden zur Erstellung einer Gesamtbewertung bei Prüfverfahren\***  
(Basler & Partner AG)
- 1992 **Parkierungsbeschränkungen mit Blauer Zone und Anwohnerparkkarte**  
(Jud AG)
- 1992 **Einsatzkonzepte und Integrationsprobleme der Elektromobile\***  
(U. Schwegler)
- 1992 **UVP bei Strassenverkehrsanlagen, Anleitung zur Erstellung von UVP-Berichten\***  
(Büro BC, Jenni & Gottardi AG, Scherrer)  
erschieden auch als Mitteilungen zur UVP Nr. 7/Mai 1992 des BUWAL
- 1992 **Von Experten zu Beteiligten - Partizipation von Interessierten und Betroffenen beim Entscheiden über Verkehrsvorhaben\***  
(J. Dietiker)
- 1992 **Fehlerrechnung und Sensitivitätsanalyse für Fragen der Luftreinhaltung: Verkehr - Emissionen - Immissionen \***  
(INFRAS)
- 1993 **Indikatoren im Fussgängerverkehr \***  
(RAPP AG)1993
- 1993 **Velofahren in Fussgängerzonen\***  
(P. Ott)
- 1993 **Vernetztes bzw. ganzheitliches Denken bei Verkehrsvorhaben**  
(Jauslin + Stebler, Rudolf Keller AG)
- 1993 **Untersuchung des Zusammenhanges von Verkehrs- und Wanderungsmobilität**  
(symergo, Jenni + Gottardi AG)
- 1993 **Einsatzmöglichkeiten und Grenzen von flexiblen Nutzungen im Strassenraum**  
(Sigmaphan AG)
- 1993 **EIE et infrastructures routières, Guide pour l'établissement de rapports d'impact \***  
(Büro BC, Jenni + Gottardi AG, Scherrer)  
erschieden als Mitteilungen zur UVP Nr. 7(93) / Juli 1993 des BUWAL/parus comme informations concernant l'étude de l'impact sur l'environnement EIE No. 7(93) / juillet 1993 de l'OFEPF
- 1993 **Handlungsanleitung für die Zweckmässigkeitsprüfung von Verkehrsinfrastrukturprojekten, Vorstudie**  
(Jenni + Gottardi AG)
- 1994 **Leistungsfähigkeit beim Fahrstreifenabbau auf Hochleistungsstrassen**  
(Rutishauser, Mögerle, Keller)
- 1994 **Perspektiven des Freizeitverkehrs, Teil 1: Determinanten und Entwicklungen\***  
(R + R Burger AG, Büro Z)
- 1995 **Verkehrsentwicklungen in Europa, Vergleich mit den schweizerischen Verkehrsperspektiven**  
(Prognos AG / Rudolf Keller AG)  
erschieden als GVF-Auftrag Nr. 267 des GS EVED Dienst für Gesamtverkehrsfragen / paru au SG DFTCE Service d'étude des transports No. 267
- 1996 **Einfluss von Strassenkapazitätsänderungen auf das Verkehrsgeschehen**  
(SNZ Ingenieurbüro AG)
- 1997 **Zweckmässigkeitsbeurteilung von Strassenverkehrsanlagen \***  
(Jenni + Gottardi AG)
- 1997 **Verkehrsgrundlagen für Umwelt- und Verkehrsuntersuchungen**  
(Ernst Basler + Partner AG)
- 1998 **Entwicklungsindices des Schweizerischen Strassenverkehrs \***  
(Abay + Meier)
- 1998 **Kennzahlen des Strassengüterverkehrs in Anlehnung an die Gütertransportstatistik 1993**  
(Albrecht & Partner AG / Symplan Map AG)
- 1998 **Was Menschen bewegt. Motive und Fahrzwecke der Verkehrsteilnahme**  
(J. Dietiker)
- 1998 **Das spezifische Verkehrspotential bei beschränktem Parkplatzangebot \***  
(SNZ Ingenieurbüro AG)
- 1998 **La banque de données routières STRADA-DB somme base de modèles de trafic**  
(Robert-Grandpierre et Rapp SA / INSER SA / Rosenthaler & Partner AG)
- 1998 **Perspektiven des Freizeitverkehrs. Teil 2: Strategien zur Problemlösung**  
(R + R Burger und Partner, Büro Z)
- 1998 **Kombinierte Unter- und Überführung für FussgängerInnen und VelofahrerInnen**  
(Büro BC / Pestalozzi & Stäheli)
- 1998 **Kostenwirksamkeit von Umweltschutzmassnahmen**  
(INFRAS)
- 1998 **Abgrenzung zwischen Personen- und Güterverkehr**  
(Prognos AG)
- 1999 **Gesetzmässigkeiten im Strassengüterverkehr und seine modellmässige Behandlung**  
(Abay & Meier / Ernst Basler + Partner AG)

- 1999 **Aktualisierung der Modal Split-Ansätze**  
(P. Widmer)
- 1999 **Management du trafic dans les grands ensembles**  
(Transportplan SA)
- 1999 **Technology Assessment im Verkehrswesen : Vorstudie**  
(RAPP AG Ing. + Planer Zürich)
- 1999 **Verkehrstelematik im Management des Verkehrs in Tourismusgebieten**  
(ASIT / IC Infraconsult AG)
- 1999 **„Kernfahrbahnen“ Optimierte Führung des Veloverkehrs an engen Strassenquerschnitten \***  
(Metron Verkehrsplanung und Ingenieurbüro AG)
- 2000 **Sensitivitäten von Angebots- und Preisänderungen im Personenverkehr**  
(Prognos AG)
- 2000 **Dephi-Umfrage Zukunft des Verkehrs in der Schweiz**  
(P. Widmer / IPSO Sozial-, Marketing- und Personalforschung)
- 2000 **Der Wert der Zeit im Güterverkehr**  
(Jenni + Gottardi AG)
- 2000 **Floating Car Data in der Verkehrsplanung**  
(Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG + Rosenthaler + Partner AG)
- 2000 **Verlässlichkeit als Entscheidungsvariable: Experimente mit verschiedenen Befragungssätzen**  
(IVT - ETHZ)
- 2001 **Aktivitätenorientierte Personenverkehrsmodelle, Vorstudie**  
(P. Widmer und K.W. Axhausen)
- 2001 **Zeitkostenansätze im Personenverkehr**  
(G. Abay und K.W. Axhausen)
- 2001 **Véhicules électriques et nouvelles formes de mobilité**  
(Transitec Ingénieurs-Conseils SA)
- 2001 **Besetzungsgrad von Personenwagen: Analyse von Bestimmungsgrößen und Beurteilung von Massnahmen zu dessen Erhöhung**  
(RAPP AG Ingenieure + Planer)
- 2001 **Grobkonzept zum Aufbau einer multimodalen Verkehrsdatenbank**  
(INFRAS)
- 2001 **Ermittlung der Gesamtleistungsfähigkeit (MIV + OEV) bei lichtsignalgeregelten Knoten**  
(büro S-ce Simon-consulting-engineering)
- 2001 **Besteuerung von Autos mit einem Bonus/Malus-System im Kanton Tessin**  
(U. Schwegler Büro für Verkehrsplanung)
- 2001 **GIS als Hilfsmittel in der Verkehrsplanung**  
(büro widmer)
- 2001 **Umgestaltung von Strassen im Zuge von Erneuerungen**  
(Infraconsult AG + Zellner + Maurer AG)
- 2001 **Piloterhebung zum Dienstleistungsverkehr und zum Gütertransport mit Personenwagen**  
(Prognos AG, Emch+Berger AG, IVU Traffic Technologies AG)
- 2002 **Parkplatzbewirtschaftung bei publikumsintensiven Einrichtungen - Auswirkungsanalyse**  
(Metron AG, Neosys AG, Hochschule Rapperswil)
- 2002 **Probleme bei der Einführung und Durchsetzung der im Transportwesen geltenden Umweltschutzbestimmungen; unter besonderer Berücksichtigung des Vollzugs beim Strassenverkehrslärm**  
(B+S Ingenieur AG)
- 2002 **Nachhaltigkeit und Koexistenz in der Strassenraumplanung**  
(Berz Hafner + Partner AG)
- 2002 **Warum steht P. Müller lieber im Stau als im Tram?**  
(Planungsbüro Jürg Dietiker / MOVE RAUM P. Regli / Landert Farago Davatz & Partner / Dr. A. Zeyer)
- 2002 **Nachhaltigkeit im Verkehr**  
(Jenni + Gottardi AG)
- 2002 **Massnahmen zur Erhöhung der Akzeptanz längerer Fuss- und Velostrecken**  
(Arbeitsgemeinschaft Büro für Mobilität / V. Häberli / A. Blumenstein / M. Wältli)
- 2002 **Carreiseverkehr: Grundlagen und Perspektiven**  
(B+S Ingenieur AG / Gare Routière de Genève)
- 2002 **Potentielle Gefahrenstellen**  
(Basler & Hofmann / Psychologisches Institut der Universität Zürich)
- 2003 **Evaluation kurzfristiger Benzinpreiserhöhungen**  
(Infras / M. Peter / N. Schmidt / M. Maibach)
- 2002 **Verlässlichkeit als Entscheidungsvariable, Vorstudie**  
(ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT)
- 2002 **Mischverkehr MIV / OV auf stark befahrenen Strassen**  
(Verkehrsingenieurbüro TEAMverkehr)

- 2003 **Vorstudie zu den Wechselwirkungen Individualverkehr – öffentlicher Verkehr infolge von Verkehrstelematik-Systemen**  
(Abay & Meier, Zürich)
- 2003 **Strassen mit Gemischtverkehr: Anforderungen aus der Sicht der Zweiradfahrer**  
(WAM Partner, Planer und Ingenieure, Solothurn)
- 2003 **Erfolgskontrolle von Umweltschutzmassnahmen bei Verkehrsvorhaben**  
(Metron Landschaft AG, Brugg / Quadra GmbH, Zürich / Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)
- 2004 **Perspektiven für kurze Autos**  
(Ingenieur- und Planungsbüro Bühlmann, Zollikon)
- 2004 **Lange Planungsprozesse im Verkehr**  
(BINARIO TRE, Windisch)
- 2004 **Auswirkungen von Personal Travel Assistance (PTA) auf das Verkehrsverhalten**  
(Ernst Basler und Partner AG, Zürich)
- 2004 **Methoden zum Erstellen und Aktualisieren von Wunschlinienmatrizen im motorisierten Individualverkehr**  
(ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT)
- 2004 **Zeitkostenansätze im Personenverkehr**  
(ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT / Rapp Trans AG, Zürich)
- 2004 **Determinanten des Freizeitverkehrs: Modellierung und empirische Befunde**  
(ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme IVT)
- 2004 **Verfahren von Technology Assessment im Verkehrswesen**  
(Rapp Trans AG, Zürich / IKAÖ, Bern / Interface, Luzern)
- 2004 **Mobilitätsdatenmanagement für lokale Bedürfnisse**  
(SNZ, Zürich / TEAMverkehr, Cham / Büro für Verkehrsplanung, Fischingen)
- 2004 **Auswirkungen neuer Arbeitsformen auf den Verkehr - Vorstudie**  
(INFRAS, Bern)
- 2004 **Standards für intermodale Schnittstellen im Verkehr**  
(synergo, Zürich / ILS NRW, Dortmund)
- 2005 **Verkehrsumlegungs-Modelle für stark belastete Strassennetze**  
(büro widmer, Frauenfeld)
- 2005 **Wirksamkeit und Nutzen der Verkehrsinformation**  
(B+S Ingenieure AG, Bern / Ernst Basler + Partner AG, Zürich / Landert Farago Partner, Zürich)
- 2005 **Spezialisierung und Vernetzung: Verkehrsangebot und Nachfrageentwicklung zwischen den Metropolitanräumen des Städtesystems Schweiz**  
(synergo, Zürich)
- 2005 **Wirkungsketten Verkehr - Wirtschaft**  
(ECOPLAN, Altdorf und Bern / büro widmer, Frauenfeld)
- 2005 **Cleaner Drive**  
**Hindernisse für die Markteinführung von neuen Fahrzeug-Generationen**  
(E-mobilie, der Schweizerische Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge, Urs Schwegler)
- 2005 **Spezifische Anforderungen an Autobahnen in städtischen Agglomerationen**  
(Ingenieur- und Planungsbüro Dr. Walter Berg, Zürich)
- 2005 **Instrumente für die Planung und Evaluation von Verkehrssystem-Management-Massnahmen**  
(Jenni + Gottardi AG, Zürich / Universität Karlsruhe)
- 2005 **Trafic de support logistique de grandes manifestations (Betriebsverkehr von Grossanlässen)**  
(Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, EPFL)
- 2005 **Verkehrsdosierungsanlagen, Strategien und Dimensionierungsgrundsätze**  
(Ingenieurbüro Walter Berg, Zürich)
- 2005 **Angebote und Erfolgskriterien im nächtlichen Freizeitverkehr**  
(Planungsbüro Jud, Zürich)
- 2005 **Vor- und Nachlauf im kombinierten Ladungsverkehr**  
(Rapp Trans AG, Zürich)
- 2005 **Finanzielle Anreize für effiziente Fahrzeuge - Eine Wirkungsanalyse der Projekte VEL2 (Tessin) und NewRide in Basel und Zürich**  
(Rapp Trans AG, Zürich / Interface, Luzern)
- 2006 **Reduktionsmöglichkeiten externer Kosten des MIV am Beispiel des Förderprogramms VEL2 im Kanton Tessin**  
(Università della Svizzera Italiana, Lugano / Eidgenössische Technische Hochschule, Zürich)
- 2006 **Nachhaltigkeit im Verkehr**  
**Indikatoren im Bereich Gesellschaft**  
(Ernst Basler + Partner AG, Zollikon / Landert Farago Partner, Zürich)
- 2006 **Früherkennung von Entwicklungstrends zum Verkehrsangebot**  
(Interface - Institut für Politikstudien, Luzern)
- 2006 **Publikumsintensive Einrichtungen PE: Planungsgrundlagen und Gesetzmässigkeiten**  
(Metron Verkehrsplanung AG, Brugg / Transitec Ingenieurs-Conseils SA, Lausanne / Fussverkehr Schweiz, Zürich)

- 2006 **Erhebung des Fuss- und Veloverkehrs**  
(IRAP, Hochschule für Technik, Rapperswil / Fussverkehr Schweiz, Zürich / Pestalozzi & Stäheli, Basel / Daniel Sauter, Urban Mobility Research, Zürich)
- 2006 **Verkehrstechnische Beurteilung multimodaler Betriebskonzepte auf Strassen innerorts**  
(S-ce Simon consulting experts, Zürich)
- 2006 **Beurteilung von Busbevorzugungsmassnahmen**  
(Metron Verkehrsplanung AG, Brugg)
- 2006 **Error Propagation in Macro Transport Models**  
(Systems Consult, Monaco / B+S Ingenieur AG, Bern)
- 2007 **Fussgängerstreifenlose Ortszentren**  
(Ingenieurbüro Ghielmetti, Winterthur / IAP, Zürich)
- 2007 **Kernfahrbahnen auf Ausserortsstrecken**  
(Frossard GmbH, Zürich)
- 2007 **Road Pricing Modelle auf Autobahnen und in Stadtregionen**  
(INFRAS, Zürich / Rapp Trans AG, Basel)
- 2007 **Entkopplung zwischen Verkehrs- und Wirtschaftswachstum**  
(INFRAS, Zürich / Università della Svizzera Italiana, Lugano)
- 2007 **Genderfragen in der Verkehrsplanung Vorstudie**  
(SNZ Ingenieure und Planer AG, Zürich)
- 2007 **Konfliktanalyse beim Mischverkehr**  
(Sigmoplan AG, Bern)
- 2007 **Verfahren zur Berücksichtigung der Zuverlässigkeit in Evaluationen**  
(Ernst Basler + Partner AG, Zürich / Eidgenössische Technische Hochschule, Zürich)
- 2007 **Überlegungen zu einem Marketingansatz im Fuss- und Veloverkehr**  
(Büro für Mobilität AG, Bern/Burgdorf / büro für utopien, Burgdorf/Berlin / LP Ingenieure AG, Bern / Masciardi communication & design AG, Bern)
- 2008 **Einbezug von Reisekosten bei der Modellierung des Mobilitätsverhaltens**  
(Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT) ETH, Zürich / TRANSP-OR EPF Lausanne, Lausanne / IRE USI, Lugano)
- 2008 **Ausgestaltung von multimodalen Umsteigepunkten**  
(Metron AG, Brugg / Universität Zürich Sozialforschungsstelle, Zürich)
- 2008 **Überbreite Fahrstreifen und zweistreifige Schmalfahrbahnen**  
(IRAP HSR Hochschule für Technik, Rapperswil)
- 2008 **Fahrten- und Fahrleistungsmodelle: Erste Erfahrungen**  
(Hesse+Schwarze+Partner, Zürich / büro widmer, Frauenfeld)
- 2008 **Quantitative Auswirkungen von Mobility Pricing Szenarien auf das Mobilitätsverhalten und auf die Raumplanung**  
(Verkehrsconsulting Fröhlich, Zürich / TransOptima GmbH, Olten / Ernst Basler + Partner AG, Zürich)
- 2008 **Organisatorische und rechtliche Aspekte des Mobility Pricing**  
(Ernst Basler + Partner AG)
- 2008 **Forschungspaket "Güterverkehr", Initialprojekt "Bestandesaufnahme und Konkretisierung des Forschungspakets"**  
(Eidgenössische Technische Hochschule, Zürich - ETH / Università della Svizzera Italiana / Universität St. Gallen)
- 2008 **Freizeitverkehr innerhalb von Agglomerationen**  
(Hochschule Luzern - Wirtschaft, Luzern / ISOE, Frankfurt am Main / Interface Politikstudien, Luzern)
- 2008 **Gesetzmässigkeiten des Anlieferverkehrs**  
(Sigmoplan AG / Rudolf Keller & Partner Verkehrsingenieure AG)
- 2009 **Modal Split Funktionen im Güterverkehr**  
(Rapp Trans AG, Zürich / IVT ETH, Zürich)
- 2009 **Mobilitätsmuster zukünftiger Rentnerinnen und Rentner: eine Herausforderung für das Verkehrssystem 2030?**  
(büro widmer Frauenfeld / Institut für Psychologie, Universität Bern)
- 2008 **Mobilitätsmanagement in Berieben - Motive und Wirksamkeit**  
(synergo, Zürich / Tensor Consulting AG, Bern)
- 2009 **Monitoring und Controlling des Gesamtverkehrs in Agglomerationen**  
(Ecoplan, Altdorf und Bern / Ernst Basler + Partner, Zürich)
- 2009 **Wie Strassenraumbilder den Verkehr beeinflussen**  
(Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften zhaw, Winterthur / Jenni + Gottardi AG, Thalwil)
- 2009 **Nettoverkehr von verkehrsintensiven Einrichtungen (VE)**  
(Berz Hafner + Partner AG, Bern / Homung Wirtschafts- und Sozialstudien, Bern / Künzler Bossert + Partner GmbH, Bern / Roduner BSB + Partner AG, Schliern)
- 2009 **Verkehrspolitische Entscheidungsfindung in der Verkehrsplanung**  
(synergo, Mobilität - Politik - Raum, Zürich / Institut für Politikwissenschaft/Uni Bern, Bern / Büro Vatter, Bern / Büro für Mobilität AG, Bern)

- 2009 **Einsatz von Simulationswerkzeugen in der Güterverkehrs- und Transportplanung**  
(Rapp Trans AG, Zürich / ZHAW, Wädenswil, IAS Institut für Angewandte Simulation)
- 2009 **Multimodale Verkehrsqualitätsstufen für den Strassenverkehr - Vorstudie**  
(Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich)
- 2010 **Optimierung der Stassenverkehrsunfallstatistik durch Berücksichtigung von Daten aus dem Gesundheitswesen**  
(Rapp Trans AG, Zürich)
- 2010 **Systematische Wirkungsanalysen von kleinen und mittleren Verkehrsvorhaben**  
(B.S.S. Volkswirtschaftliche Beratung AG, Basel / Basler & Hofmann AG, Zürich)
- 2011 **Zeitwerte im Personenverkehr: Wahrnehmungs- und Distanzabhängigkeit**  
(Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), ETH Zürich)
- 2011 **Hindernisfreier Verkehrsraum - Anforderungen aus Sicht von Menschen mit Behinderung**  
(Pestalozzi & Stäheli, Basel / Schweiz. Fachstelle für behindertengerechtes Bauen, Zürich)
- 2011 **Der Verkehr aus Sicht der Kinder: Schulwege von Primarschulkindern in der Schweiz**  
(Interkulturelle Koordinationsstelle für Allgemeine Ökologie (IKAO), Bern / Interface Politikstudien Forschung und Beratung, Luzern / verkehrsteiner, Bern)
- 2011 **Alternativen zu Fussgängerstreifen in Tempo-30-Zonen**  
(Ingenieurbüro Ghielemetti, Chur / Pestalozzi & Stäheli, Basel / verkehrsteiner, Bern)
- 2011 **Standards für die Mobilitätsversorgung im peripheren Raum**  
(Ecoplan, Bern / Metron, Brugg)
- 2011 **Widerstandsfunktionen für Innerorts-Strassenabschnitte ausserhalb des Einflussbereiches von Knoten**  
(büro widmer ag, Frauenfeld / Rudolf Keller & Partner AG, Muttens)
- 2011 **Indices caractéristiques d'une cité-vélo. Méthode d'évaluation des politiques cyclables en 8 indices pour les petites et moyennes communes**  
(ROLAND RIBI & ASSOCIES SA, Genève)
- 2011 **Aggressionen im Verkehr**  
(Basler & Hofmann AG, Zürich / Psychologischer Dienst der Psychiatrischen Universitätsklinik PUK, Basel)
- 2011 **Einsatzbereiche verschiedener Verkehrsmittel in Agglomerationen**  
(IVT, ETH Zürich)
- 2012 **Kooperation an Bahnhöfen und Haltestellen**  
(Ernst Basler + Partner AG, Zürich / Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin / ETH Zürich - Institut für Umweltentscheidungen, Zürich)
- 2012 **Unaufmerksamkeit und Ablenkung: Was macht der Mensch am Steuer?**  
(Universität Zürich, Zürich / Planungsbüro Jud AG, Zürich / Boss et Partenaires SA, Neuchâtel)
- 2012 **Aktivitätenorientierte Analyse des Neuverkehrs**  
(IVT, ETH Zürich)
- 2012 **Innovative Ansätze der Parkraumbewirtschaftung**  
(Rapp Trans AG)
- 2012 **Neue Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten dank Data Mining?**  
(Büro Widmer AG, Frauenfeld / Institut für Datenanalyse und Prozessdesign (idp) Zürcher Hochschule, Winterthur)
- 2012 **Verkehrsbindung von Freizeitanlagen**  
(Hochschule Luzern - Wirtschaft (HSLU), Luzern / Hochschule für Technik (HSR), Rapperswil)
- 2012 **Wissens- und Technologietransfer im Verkehrsbereich**  
(Hochschule Luzern, Luzern / Planungsbüro Jud, Zürich)
- 2012 **Regulierung des Güterverkehrs**  
**Auswirkungen auf die Transportwirtschaft**  
(INFRAS, Zürich / Rapp Trans AG, Zürich / Moll Advokatur, Bern)
- 2012 **Verkehrssicherheitsgewinne aus Erkenntnissen aus Datapooling und strukturierten Datenanalysen**  
(regioConcept AG, Herisau)
- 2013 **Nutzen von Reisezeiteinsparungen im Personenverkehr**  
(Metron Verkehrsplanung AG / Sozialforschungsstelle Universität Zürich)
- 2013 **Mehr Sicherheit dank Kernfahrbahnen?**  
(ZHAW Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften, IAP Institut für Angewandte Psychologie, Winterthur / Frossard GmbH, Zürich / verkehrsteiner AG, Bern)
- 2013 **Vernetzung von HLS- und HVS-Steuerungen**  
(B+S AG, Bern)
- 2013 **Akzeptanz von Verkehrsmanagementmassnahmen – Vorstudie**  
(Zentrum für integrierte Verkehrssysteme GmbH / SNZ Ingenieure und Partner AG / Institut für Verkehrspsychologie Aachen)
- 2013 **Güterverkehrsintensive Branchen und Güterverkehrsströme in der Schweiz**  
(Lehrstuhl für Logistikmanagement – Universität St Gallen / Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme – ETH Zürich)

- 2013 **Möglichkeiten und Grenzen von elektronischen Busspuren**  
(Rapp Trans AG, Basel)
- 2013 **Projektierungsfreiräume bei Strassen und Plätzen**  
(ewp AG, Effretikon / Planungsbüro Jürg Diebiker)
- 2013 **Branchenspezifische Logistikkonzepte und Güterverkehrsaufkommen sowie deren Trends**  
(ProgTrans AG, Basel)
- 2013 **Einschätzungen der Infrastrukturnutzer zur Weiterentwicklung des Regulativs**  
(ProgTrans AG, Basel / Neiger GmbH, Basel)
- 2014 **Ortsbezogene Massnahmen zur Reduktion der Auswirkungen des Güterverkehrs – Teil 1**  
(Infras AG, Zürich / SBB AG, Bern / PTV, Karlsruhe / Heinz Steven, Heinsberg)
- 2014 **Ortsbezogene Massnahmen zur Reduktion der Auswirkungen des Güterverkehrs – Teil 2**  
(Infras AG, Zürich / SBB AG, Bern / PTV, Karlsruhe / Heinz Steven, Heinsberg)
- 2014 **Konzept zur effizienten Erfassung und Analyse der Güterverkehrsdaten**  
(Rapp Trans AG, Zürich / Lehrstuhl für Logistikmanagement, Universität St. Gallen / Prog Trans AG, Basel)
- 2014 **Begegnungszonen – eine Werkschau mit Empfehlungen für die Realisierung**  
(verkehrsteiner AG, Bern)
- 2014 **Benchmarking-Ansätze im Verkehrswesen**  
(ProgTrans AG, Basel / IVM Institut für Verkehrswissenschaft der Universität Münster / Basler & Hofmann AG, Zürich)
- 2014 **Messen des Nutzens von Massnahmen mit Auswirkungen auf den Langsamverkehr – Vorstudie**  
(ProgTrans AG, Basel / HSLU, Luzern / ETH IVT, Zürich)
- 2014 **Zielsystem im Güterverkehr**  
(Ecoplan, Bern / Kurt Moll Advokatur, Bern)
- 2014 **Effizienzsteigerungspotenziale in der Transportwirtschaft durch integrierte Bewirtschaftungsinstrumente aus Sicht der Infrastrukturbetreiber**  
(Ecoplan, Bern / Kurt Moll Advokatur, Bern)
- 2014 **Informationstechnologien in der zukünftigen Gütertransportwirtschaft**  
(Verkehrswissenschaftliches Institut an der Universität Stuttgart e. V. / Beratergruppe Verkehr und Umwelt, Freiburg / ETH Zürich, Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT), Zürich)
- 2014 **Medizinische Folgen des Strassenunfallgeschehens**  
(AGU Zürich / Suva, Luzern / Transport Safety Research Centre (TSRC), Loughborough UK)
- 2014 **Anforderungen der Güterlogistik an die Netzinfrastruktur und die langfristige Netzentwicklung in der Schweiz**  
(ETH Zürich (IVT), Zürich / Rapp Trans AG, Zürich / PTV AG, Karlsruhe)
- 2014 **Einflüsse von Situation und Infrastruktur auf das Strassenunfallgeschehen: Phase 1**  
(PTV Transport Consult GmbH, Stuttgart / Ernst Basler + Partner AG, Zürich)
- 2014 **Einflüsse von Mensch und Gesellschaft auf das Strassenunfallgeschehen: Phase 1**  
(Hochschule Luzern – Wirtschaft, Luzern / Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW, Winterthur / Institut für Angewandte Psychologie und Akzeptanzforschung IAPA, Dresden)
- 2014 **Forschungspaket VeSPA: Synthesebericht Phase 1**  
(regioConcept AG, Herisau)
- 2014 **Einflüsse von Fahrzeugeigenschaften auf das Strassenunfallgeschehen**  
(INFRA3 AG, Zürich / AXA Winterthur, Winterthur)
- 2014 **Einflüsse des Wetters auf das Strassenunfallgeschehen**  
(Ernst Basler + Partner AG, Zürich / PTV, Stuttgart / Bundesamt für Meteorologie und Klimatologie)
- 2014 **Nutzen der Verkehrsinformation für die Verkehrssicherheit**  
(Universität St. Gallen, St. Gallen / SNZ AG, Zürich / ZIV GmbH, Darmstadt)
- 2014 **Einfluss der Verlässlichkeit der Verkehrssysteme auf das Verkehrsverhalten**  
(TransSol GmbH, Wädenswil / TransOptima GmbH, Olten / büro widmer ag, Frauenfeld)

\* vergriffen: Diese Exemplare können auf Wunsch nachkopiert werden  
\*epuisé: Selon désir, ces rapports peuvent être copiés

Die Berichte können bezogen werden bei / Les rapports peuvent être commandés au:  
VSS, Sihlquai 255, 8005 Zürich,  
Tel. 044 / 269 40 20, Fax. 044 / 252 31 30, info@vss.ch