
SMARTICIPATION

Das Smartphone als partizipative Antwort auf Veränderungen im Demokratie- und Planungsverständnis von Verkehrsprojekten

Nicole Raddatz

Abstract

Verkehrsprojekte stoßen vermehrt auf Widerstand. Ein Kernproblem ist die Vermittlung von Informationen über Planungsprojekte und -verfahren, analog wie digital. Die vorliegende Arbeit prüft die Probleme in (Online-)Partizipationsprozessen, welche Potenziale mobile Online-Formate haben und welche Kriterien diese für eine aktive Bürgerbeteiligung erreichen müssen. Forschungsprojekte sowie die Ergebnisse einer ersten Umfrage haben gezeigt, dass mobile Online-Formate es schaffen, genau dies zu ermöglichen.

Schlagwörter / Keywords:

Bürgerbeteiligung, Mobile Partizipation, Verkehrsprojekte, Planungsverfahren

1. Einleitung

Verkehrs- und Infrastrukturvorhaben stoßen in der Zivilgesellschaft auf immer mehr Widerstand. Der Bahnhofsumbau rund um Stuttgart 21 (Brettschneider 2013: 319 ff.), der im Bau befindliche Flughafen Berlin-Brandenburg (Aktionsbündnis Berlin Brandenburg ABB: Mitgliederübersicht. (2018)) und der Flughafen ausbau in Frankfurt (ZRM: (o. D.)) sind die bundesweit prominentesten Beispiele, wo sich Protest regt. Das Sinken der Lebensqualität, in Verbindung mit Lärm- und Luftemissionen und die Zerstörung von Umwelt und Natur sind oft genannte Gründe. Vielen BürgerInnen mangelt es an Vertrauen in die Verwaltung und Politik. (vgl. Selle 2019-1:1 ff.) Nicht nachvollziehbare und explodierende Kosten sowie komplexe und intransparente Verfahren bilden die Realität ab, wenn es um die Realisierung von Verkehrs- und Infrastrukturprojekten geht. (vgl. Selle 2019-1: 2 ff.) Die Planungsverfahren und somit das Projekt an sich werden der Zivilgesellschaft nicht früh und einfach genug erörtert. Die Gestaltungs- und Entscheidungsgewalt derartiger Vorhaben liegt bei Politik und Verwaltung. Petitionen, Demonstrationen und Besetzungen werden von der Zivilgesellschaft als Form des Protests gewählt, um ihren Unmut über politische Entscheidungen zu Planungsprojekten zum Ausdruck zu bringen. Der Widerstand hat unterschiedliche Beweggründe.

Ein Kernproblem bleibt die Freigabe und Kommunikation von Informationen über Planungsvorhaben durch Politik und Verwaltung. Die gesetzlichen Vorgaben zur Beteiligung an derartigen Projekten haben nichts mit dem eigentlichen Wunsch nach demokratischer Beteiligung der Zivilgesellschaft zu tun. (vgl. Rottmann 2013: 14) Die BürgerInnen wollen mitentscheiden, mitbestimmen und mitgestalten. Die Digitalisierung und damit die Kommunikation von Informationen zu Planungsvorhaben mit mobilen digitalen Formaten kann einen Lösungsansatz bieten.

Ziel soll es sein, Informationen über Verkehrsprojekte und den damit verbundenen Planungs- und Beteiligungsprozess frühzeitig und verständlich zu vermitteln. Auf diese Weise soll ein Baustein zur Akzeptanzsteigerung von Verkehrsprojekten geliefert werden. Die Bedeutung dieser Arbeit liegt in der anschaulichen Vermittlung von Projektinhalten und darüber hinaus von Planungsverfahren, die bisher nur wenigen Fachleuten vorbehalten ist.

Das Smartphone als ein mobiles Online-Format hat dabei enormes Potenzial, um jederzeit und überall über Planungsprojekte zu informieren und mitzuwirken. Im besten Fall genau dort, wo Planung auch stattfindet und unabhängig von Präsenzveranstaltungen, die im Kontext der COVID19-Pandemie (RKI (o.D.)) kaum und wenn mit erheblichen Einschränkungen stattfinden. Das Smartphone als Beteiligungstool

würde eine breitere Masse an Menschen ansprechen und somit an demokratischen Planungsprozessen teilhaben lassen.

2. Informationshoheit von Politik und Verwaltung

Während BürgerInnen ihre politische Teilhabe mit einem Häkchen regelmäßig demonstrieren, ist es die Politik, die über Planungsvorhaben Entscheidungen fällt und die Verwaltung, die sie genehmigt und in die Wege leitet. BürgerInnen, Nichtregierungsorganisationen und Wirtschaftsverbände dürfen die etablierten Formen der Beteiligung in Politik und Verwaltung, wie Wahlen oder Meinungsumfragen, nutzen. Den BürgerInnen geht es jedoch um mehr als nur VertreterInnen ihrer, wenn vorhanden, politischen Interessen zu wählen. Es geht ihnen um eine generelle direkte demokratische Teilhabe. „[...] laut Bertelsmann-Stiftung bevorzugen dies 78% der Bürger, wobei besonders Infrastrukturprojekte im Fokus des Bürgerinteresses (68%) stehen.“ (Rottmann 2013: 14) Im Bereich der Stadtentwicklung und Verkehrsplanung ist die Beteiligung auf den unteren Ebenen gewährleistet: Information und Konsultation (vgl. BMVI 2014: 13). Dabei kommen die Stakeholder-Organisationen nie über die Grenze der Information und Konsultation hinaus, obwohl dies im Interesse der Zivilgesellschaft ist und sie für die nächsten Stufen der Beteiligung kämpfen. Für diesen Schritt ist eine Änderung des demokratischen Prinzips in der Bundesrepublik notwendig.

Die Mehrheit der BürgerInnen sehen ihre Interessen und Sorgen nicht ausreichend berücksichtigt, fühlen sich nicht frühzeitig, kontinuierlich und transparent genug informiert und sehen parteipolitisch ihre Interessen und Bedürfnisse kaum bis gar nicht vertreten. Die Teilhabe an Planungsprozessen ist dabei nach Aussagen von BürgerInnen und Interessenverbänden stark eingeschränkt. (vgl. BMVI 2014: 5 ff., Göttinger Institut für Demokratieforschung 2011: 4, Rottmann 2013: 10 ff., Stiftung Mitarbeit 2013: 32 f.) Sie kritisieren damit das formale Planungsverfahren und bedienen sich folglich unterschiedlicher Protestformen.

3. Minimale Beteiligung, die zu spät und kaum verstanden wird

Wann erfährt die Zivilgesellschaft etwas über Planungsvorhaben? Meist dann, wenn der Beschluss bereits festgelegt ist und die Umsetzung des Vorhabens beginnt. Dann, wenn die Möglichkeiten der Einflussnahme am geringsten sind, das Engagement und Interesse für ein Vorhaben jedoch wächst und das Vorhaben aus Sicht der Zivilgesellschaft gestoppt werden soll. Dieses Paradox lässt sich bereits im frühen Stadium des Planungsverfahrens eines Projektes abbilden. Während der Analyse- und Entwicklungsstufe eines Projektes sind die Einflussmöglichkeiten am höchsten; die Zivilgesellschaft versteht jedoch zu dem Zeitpunkt (noch) nicht worum es geht. Das Engagement und Interesse sind somit niedrig. Hier zeigt sich das Partizipationsdilemma bzw. das von der Stiftung Mitarbeit entwickelte Partizipationsparadoxon. (vgl. Stiftung

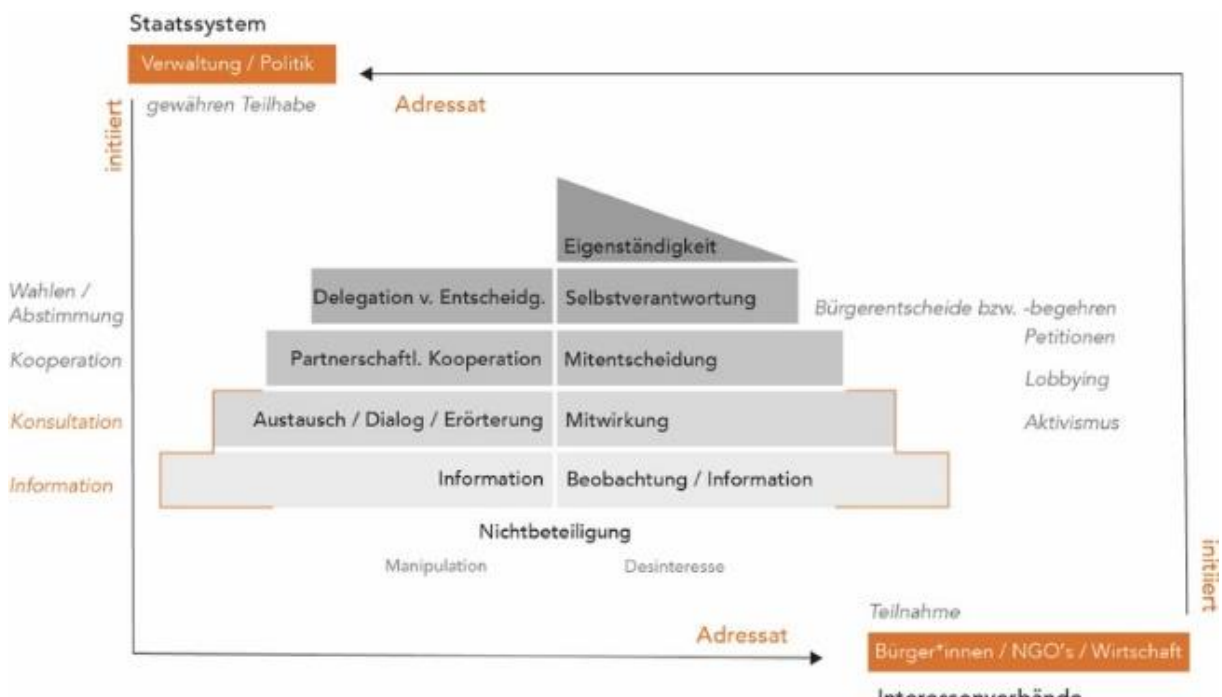


Abbildung 1 Formen und Stufen der Partizipation
(Eigene Darstellung auf Grundlage von Arnstein 1969; Kubicek / Lippa / Westholm, in Voss 2014; Lüttringhaus 2003)

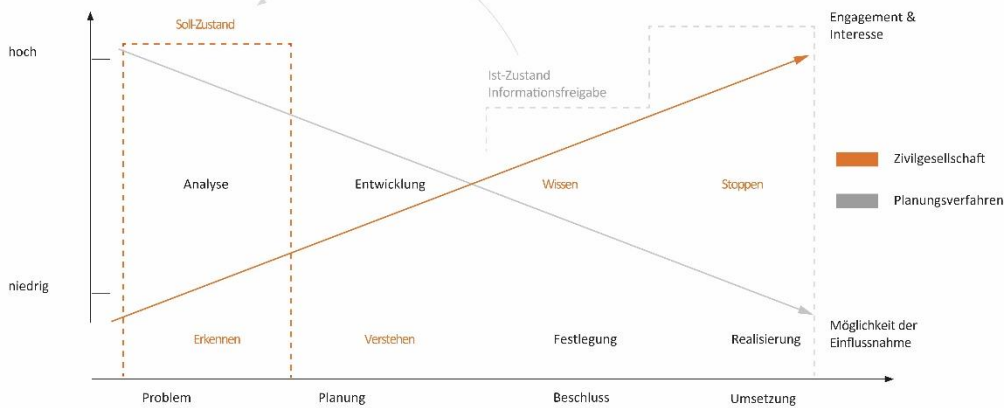


Abbildung 2 Partizipationsparadoxon (Eigene Darstellung auf Grundlage von Stiftung Mitarbeit 2012)

Mitarbeit 2012) Ziel sollte es sein, das Interesse der Zivilbevölkerung bereits im Analysestadium zu erreichen, um einen Realisierungsstopp zu vermeiden.

Wie sieht die Informationsbereitstellung für Planungsvorhaben grundsätzlich aus? Die entsprechenden Gesetze formulieren es sinngemäß wie folgt: Informationen zu Planungs- und Beteiligungsprozessen sind „[...] ortsüblich bekannt zu machen [...]“ (BauGB § 3 Abs. 2) oder „[...] unterrichtet die zuständige Behörde die Öffentlichkeit [...]“ (UVPG § 19 Abs. 1) oder „[...] öffentlich bekannt zu machen.“ (VwVfG § 72 Abs. 2). Das heißt in Deutschland seit Jahrzehnten über das sogenannte Amtsblatt oder wie beispielsweise in

Hamburg der Amtliche Anzeiger (vgl. Lütcke & Wulff (o.D.). Diese Informationen können dann im Rathaus und/oder in den entsprechenden Fachabteilungen der Verwaltung eingeholt werden; seit 2011 in Hamburg beispielsweise auch online. Über die Aufbereitung und Verständlichkeit von Informationen zu Planungsprozessen soll hier nicht diskutiert werden.

Wie sieht die Planungsrealität aus? Bei Planungsverfahren für Verkehrs- und Infrastrukturprojekte wird die Beteiligung, insbesondere der Zivilgesellschaft, klein gehalten. Formelle Beteiligungsverfahren gemäß den rechtlichen Bestimmungen aus dem Gesetz zur

C 1160 B
2121

AMTLICHER ANZEIGER

TEIL II DES HAMBURGISCHEN GEFÄHRT- UND VERORDNUNGSRECHTES
Mitarbeiterinnen von der Redaktion für Justiz und Verkehrsrecht der Freie und Hansestadt Hamburg

Amtl. Anz. Nr. 97 FREITAG, DEN 10. DEZEMBER 2021

Inhalt:

<p>Rechtliche zur Förderung der politischen Jugendarbeit durch Jugendorganisationen der Parteien – Kreiswahlprüfung einer Gemeindefachkandidatin gemäß § 17 Absatz 3 des Parteiengesetzes (PWG)... ... 2122</p> <p>Öffentliche Bekanntmachung gemäß § 10 Absatz 3 und 7 des Bundes-Immobilienregistergesetzes (BImRG) in Verbindung mit dem § 58 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) über die Übermittlung des Immobilienregister (BImRG) sowie § 3 Absatz 1 des Wertesachverständigen-Gesetzes (WVG) in Verbindung mit §§ 195 und 197 des Handelsgesetzbuches (HGB) sowie § 2 Absatz 1 in Verbindung mit § 4 Absatz 1 der Erfindungsmittel-Zulassungsgesetz (Erfindungsmittel-ZulG)... ... 2123</p> <p>Bekanntmachung der Allgemeinverfügung zur Anordnung einer 3G-Zugangssperre für die öffentliche Oberflächenerde... ... 2125</p> <p>Bekanntmachung einer Allgemeinverfügung des Finanzsenats Hamburg, des Hamburger Oberverwaltungsorgans, des Verwaltungsrichters Hamburg und des Amtsrichters Hamburg... ... 2126</p> <p>Bekanntmachung der Allgemeinverfügung zur Anordnung einer 3G-Zugangssperre für die Gebäude des Amtsgerichts Hamburg-Neustadt... ... 2127</p> <p>Bekanntmachung der Allgemeinverfügung zur Anordnung einer 3G-Zugangssperre für die Landeszentrale für politische Bildung (Landeszentrale für politische Bildung) und des Amtsgerichts Hamburg-Neustadt... ... 2128</p>	<p>Bekanntmachung der Allgemeinverfügung zur Anordnung einer 3G-Zugangssperre für die Gebäude des Amtsgerichts Hamburg-Osterrönnecke 96, 22083 Hamburg... ... 2129</p> <p>Bekanntmachung der Allgemeinverfügung zur Anordnung einer 3G-Zugangssperre für die Gebäude des Amtsgerichts Hamburg-Altona... ... 2131</p> <p>Bekanntmachung der Allgemeinverfügung zur Anordnung einer 3G-Zugangssperre für die Gebäude des Amtsgerichts Hamburg-Altona... ... 2132</p> <p>Bekanntmachung der Allgemeinverfügung zur Anordnung einer 3G-Zugangssperre für die Gebäude des Amtsgerichts Hamburg-Altona... ... 2134</p> <p>Öffentliche Platzanweisung zum Einrücken des Bausignals Hamburg-Baumbeck... ... 2135</p> <p>Widmung von Verkehrsflächen zu der Straße Blankenese Bahnhofsstraße/Bezirk Altona... ... 2136</p> <p>Beabsichtigung einer Widmung von Wegflächen im Bezirk Wandsbek – Herriedenstraße... ... 2137</p> <p>Beabsichtigung einer Widmung von Wegflächen im Bezirk Wandsbek – Philipp-Reis-Weg... ... 2138</p>
---	--

BEKANTMACHUNGEN

Rechtliche zur Förderung der politischen Jugendarbeit durch Jugendorganisationen der Parteien

10. Dezember 2021

- Förderziele und Zwecksetzung**
Die Behörde für Schule und Berufshilfe fördert die Arbeit der Jugendorganisationen der Parteien im Sinne des § 1 Absatz 1 bis 4 des SGB VIII (das Folgenden Gesetz) durch die Gewährung von Zuschüssen für geeignete Bildungsmaßnahmen und Veranstaltungen im Hinblick auf die Förderung der politischen Bildung und staatsbürgerlichen
- Grundsätze der Förderung**
Zu fördern ist die politische Jugendarbeit mit der Zielsetzung einer Teilhabe ihrer Mitglieder, sich an den Grundrecht und den Prinzipien der freiheitlich-demokratischen Grundordnung anzuschließen, sich zum politischen Engagement zu verpflichten und entsprechende ehrenamtliche Tätigkeiten zu übernehmen.

Amtl. Anz. Nr. 97 Freitag, den 10. Dezember 2021 2137

Hierzu kann schriftlich Stellung genommen werden, z. B. per E-Mail an stadtplanung@hamburg-mitte.hamburg.de.

Planungsrechtlich bedingte, das fünfgeschossige Pfeifen-Gebäude (Pfeifen-Gebäude) im zweiten Bauabschnitt soll im Südosten des Planungsgebietes im Bereich des Bahnhofs in Höhe 110-115-116-Bauweise entstehen. Im dritten Bauabschnitt ist die perspektivische Planung westlich des Schleusenkanals nach dem geplanten Abzug der Großmarktkauflage in 2024/2025 die öffentliche Campus mit drei Kolumben sowie eine Tiefgarage geplant. Das Gebäudenensemble bildet eine offene Blockrandstruktur mit dem rezenten architektonischen Profil.

Das Bebauungsplanverfahren soll seitens des Fachamtes Stadt- und Landschaftsplanung gemäß § 13a BauGB als sogenanntes Bebauungsplan der Innenentwicklung durchgeführt werden.

Ankündigung hierzu erteilt das Bezirksamt Hamburg-Mitte (Fachamt Stadt- und Landschaftsplanung) unter der Telefonnummer 040 428 14 9102.

Hamburg, den 3. Dezember 2021
Das Bezirksamt Hamburg-Mitte

Amtl. Anz. Nr. 2138

Widmung von Verkehrsflächen in der Straße Blankenese Bahnhofsstraße/Bezirk Altona

Nach § 8 in Verbindung mit § 6 des Hamburgischen Weggesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (Hmb-VGBl. S. 4), § 33 werden im Bezirk Altona, Gemeinde Blankenese, Ortsteil 22, eine etwa 180 m große Flurstück 2520 sowie eine etwa 230 m große Flurstück 2211, in der Straße Blankenese Bahnhofsstraße liegenden Wegflächen mit städtischer Wirkung dem öffentlichen Verkehr gewidmet.

Die Widmung wird auf den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie den Verkehr von Kraftfahrzeugen zu noch festzulegenden Tagen und Zeiten beschränkt.

Die ortsrechtliche Verlegung mit Lageplan kann beim Bezirksamt Altona, Management des öffentlichen Raumes, Raum 305, Jesenstraße 1-5, 22767 Hamburg, eingesehen werden. Der mündliche Umfang dieser Widmung ergibt sich aus dem entsprechenden Lageplan und ist gelb gekennzeichnet.

Hamburg, den 2. Dezember 2021
Das Bezirksamt Altona

Amtl. Anz. Nr. 2137

Veränderung der Benutzung in der Straße Blankenese Bahnhofsstraße/Bezirk Altona

Nach § 8 in Verbindung mit § 7 des Hamburgischen Weggesetzes in der Fassung vom 22. Januar 1974 (Hmb-VGBl. S. 4) mit Änderungen wird der Umfang der bisherigen Widmung der im Bezirk Altona, Gemeinde Blankenese, Ortsteil 22, in der Straße Blankenese Bahnhofsstraße liegenden Wegflächen, hier die etwa 252 m große Flurstück 2520 mit städtischer Wirkung auf den Fuß- und Fußgängerverkehr sowie den Verkehr von Kraftfahrzeugen zu noch festzulegenden Tagen und Zeiten reduziert.

Die ortsrechtliche Verlegung mit Lageplan kann beim Bezirksamt Altona, Management des öffentlichen Raumes, Raum 305, Jesenstraße 1-5, 22767 Hamburg, eingesehen werden. Der mündliche Umfang dieser Widmung ergibt sich aus dem entsprechenden Lageplan und ist gelb gekennzeichnet.

Hamburg, den 2. Dezember 2021
Das Bezirksamt Altona

Amtl. Anz. Nr. 2137

Abbildung 3 Amtlicher Anzeiger (2017) (Quelle: <https://www.luewu.de/docs/anzeiger/docs/2850.pdf>)

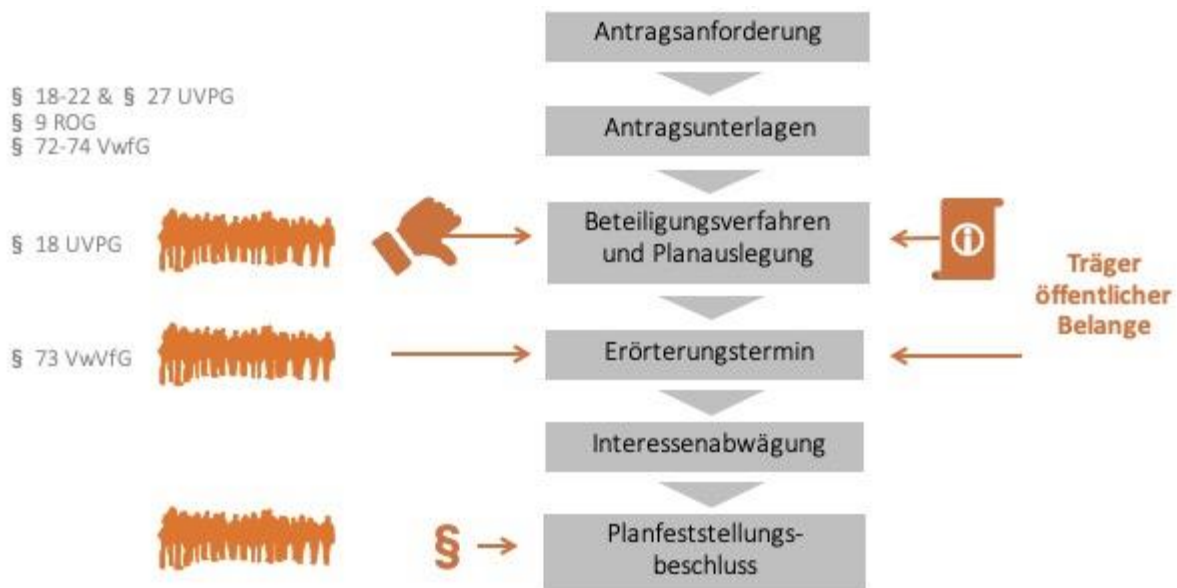


Abbildung 4 Ablauf eines formellen Plan- und Beteiligungsverfahrens, am Bsp. des Planfeststellungsverfahrens (Eigene Darstellung auf Grundlage Stiftung Mitarbeit 2012, Rottmann 2013, BMVI 2014)

Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), Raumordnungsgesetz (ROG) oder Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) für z.B. Planfeststellungsverfahren¹ sehen eine Information über Vorhaben und Planungsstand sowie Verfahren, eine Abgabe von Äußerungen für die betroffene Öffentlichkeit, eine Gelegenheit zur Stellungnahme für jeden dessen Belang berührt wird und einen Erörterungstermin zu abgebenen Einwendungen und Stellungnahmen vor.

Die Entscheidung, "ob" dieses Projekt realisiert wird, obliegt nicht der Zivilgesellschaft, sondern wird von der Politik getroffen. Allerdings ist es erlaubt, sich zu dem Projekt zu äußern, wenn man davon betroffen ist. Das bedeutet, Hinweise zu geben und Kritik zu äußern. Die abgegebenen Kommentare müssen berücksichtigt werden, wenn ihre Anliegen betroffen sind, da sie in die Abwägung einbezogen werden. Der Projektentwurf wird an die abgewogenen Stellungnahmen angepasst und öffentlich erörtert. Damit ist das formale Beteiligungsverfahren für Verkehrsprojekte beispielsweise im Planfeststellungsverfahren abgeschlossen.

Die Anwendung von konventionellen, gesetzlich vorgeschriebenen Verfahren zur Bürgerbeteiligung wird obsolet. Die Universität Leipzig hat eine Umfrage zur Zufriedenheit mit diesem formellen Planungsverfahren durchgeführt (vgl. Rottmann 2013: 35). Befragt wurden Kommunen, Unternehmen und Haushalte. Es ist nicht verwunderlich, dass die Mehrheit der Kommunen und Unternehmen als Projektentwickler mit

dem bestehenden formellen Beteiligungsverfahren sehr zufrieden ist. (ebd.)



Abbildung 5 Plakataufsteller (2018 + 2021) (Eigene Darstellung)

Beide Akteure sehen eine umfassende Beteiligung von Bürgern und Interessengruppen im Vorfeld der Planaufstellung als nicht notwendig an. Sie befürchten Eingriffe in die eigenen Entscheidungsbereiche von Personen bzw. Initiativen mit fehlendem Fachwissen und daraus resultierenden Zeitverzögerungen - sowie den Verlust von Informationshoheit. (vgl. Rottmann 2013: 43)

Interessant ist das Ergebnis der Haushalte. Während fast 40 % der Haushalte mit dem formalen Beteiligungsprozess unzufrieden sind, kennen 30 % diesen überhaupt nicht. Dieser Wert deckt sich beinahe mit dem Ergebnis der Umfrage nach den Hemmnissen für eine erfolgreiche Bürgerbeteiligung (vgl. Rottmann

¹ Das Planfeststellungsverfahren (PFV) ist Bestandteil des Verwaltungsverfahrens zur Planung, Zulassung und Realisierung von Verkehrswegen. Im PFV wird abschließend über die Zulässigkeit des geplanten Verkehrsplanungsvorhaben entschieden.

den. Wenn dem Vorhaben keine Gegenstimmen vorgebracht werden, darf der Vorhabenträger mit dem Planfeststellungsbeschluss sein Vorhaben realisieren.

2013: 51). Hier wurden Kommunen und Unternehmen befragt.

Fast die Hälfte der Befragten stimmt mit den Haushalten überein, dass es ihnen an Wissen über Beteiligungsprozesse mangelt. Interessant ist hier der am häufigsten genannte Grund: Fast zwei Drittel und drei Viertel der Unternehmen und Kommunen sehen ein mangelndes Interesse der Bürger an Entscheidungsprozessen. Das lässt sich leicht sagen, wenn eingeräumt wird, dass Beteiligungsprozesse komplex sind und Informationen über die Prozesse nur unzureichend zur Verfügung gestellt werden. Somit wird weiterhin das klassische Prozedere des Verfahrens durchlaufen bis zum ersten geplanten Spatenstich.

Verschiedenste Studien und Fachveranstaltungen weisen auf einen Kompromiss hin, in dem formelle Beteiligungsverfahren durch informelle, diskursive Formen, wie Bürgerwerkstätten und -foren, Workshops und World Cafés vermehrt ergänzt werden sollen. Die Transparenz relevanter Informationen soll durch ergänzende Informationsveranstaltungen und einen verbesserten Internetauftritt erreicht werden. (vgl. Rottmann 2013: 70 ff.; BMVI 2014: 25 ff.) Um informelle Beteiligungsformate in formelle Planungsverfahren zu integrieren, werden diese zusätzlich in vielen Teilen auch digital durchgeführt. Wie diese zusätzliche Online-Partizipation genau gestaltet werden sollen, bleibt offen. Es werden keine Kriterien für die Bereitstellung von Informationen formuliert. Hat jedes Projekt ein eigenes Online-Portal oder werden die

Projektinformationen in das Online-Portal der Kommune integriert? Hierfür gibt es keine Regeln und einheitlichen Vorstellungen.

4. Online-Partizipation – von stationär zu mobil

4.1. Ein Relaunch für Online-Partizipation muss her

Informelle und formelle Beteiligungsformate werden auf unterschiedliche Weise kommuniziert. Die klassischen Formate stellen dabei die Amtlichen Bekanntmachungen im lokalen Stadtanzeiger sowie Plakataufsteller im öffentlichen Raum dar.

Hinzu kommt mit der Entwicklung digitaler Kommunikationsmedien zu Beginn des 21. Jahrhunderts die Online-Partizipation. Im Bereich der Planung versteht man darunter die „Digitalisierung bereits vorhandener Beteiligungsverfahren und die Entwicklung neuer Möglichkeiten der politischen Teilhabe an Entscheidungs- und Meinungsbildungsprozessen.“ (vgl. Rottmann 2013: 57) Ziel dabei ist die öffentliche Diskussion zu beeinflussen und ein Mitwirken bei Entscheidungsfindungen herzustellen. Informationen zu Bauleitplänen und Planfeststellungsverfahren werden dabei auf der stadteigenen bzw. kommunalen Homepage erläutert. Bei größeren Vorhaben gibt es oft eigene Online-Plattformen für die Zivilgesellschaft mit spielerischen Übersetzungen, so zum Beispiel die Öffentlichkeitsbeteiligung für den Verkehrsentwicklungsplan in Bremen. (Verkehrswende Bremen 2030 (o.D.)) Stellungnahmen dürfen per E-Mail eingehen

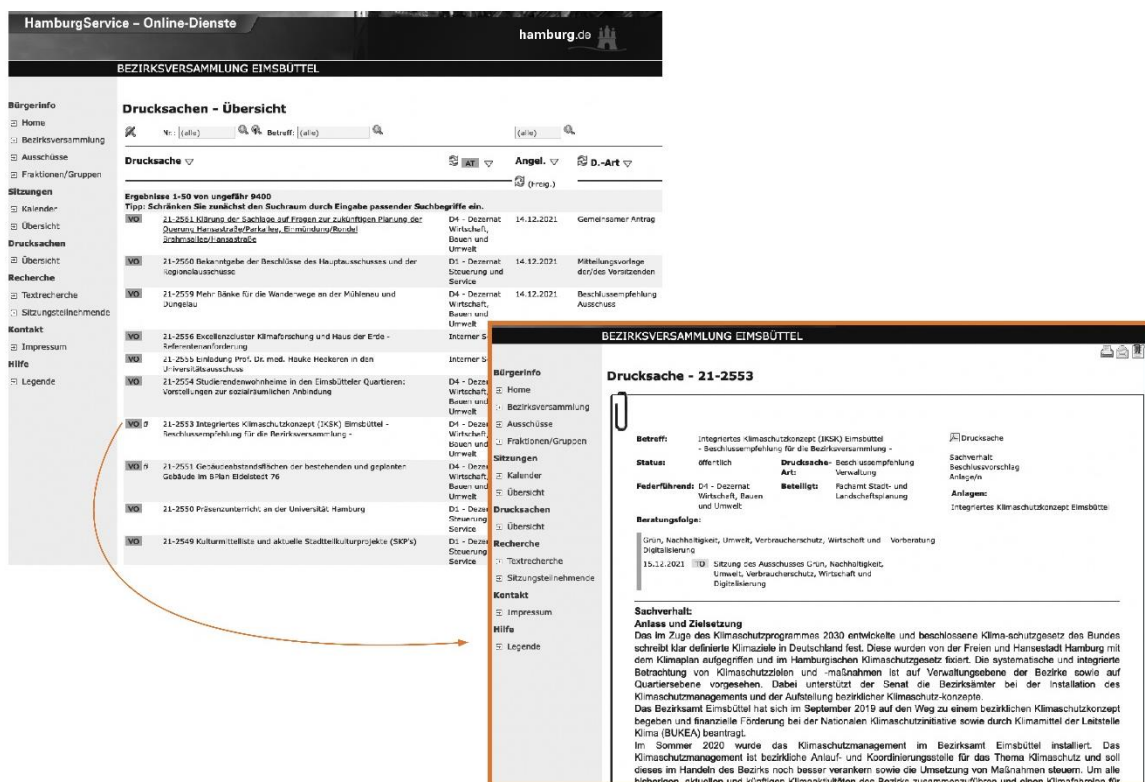


Abbildung 6 Ratsinformationssystem – Drucksachen Bezirksversammlung Eimsbüttel (Quelle: <https://sitzungsdienst-eimsbuettel.hamburg.de/bi/vo040.asp>)

und Beschlüsse können in z.B. Ratsinformationssystemen der Kommunen abgerufen werden. Dabei werden sämtliche Dokumente, von Mitteilungen, über kleine Anfragen aus der Politik an die Verwaltung bis hin zu Empfehlungen und Anträgen in das sogenannte Ratsinformationssystem hochgeladen, inkl. Datum und Gegenstand des Dokuments. (vgl. HamburgService – Online-Dienste (o.D.)) Alle Dokumente zu einem Projekt erfolgen über die Suchfunktion. Die Inhalte der Dokumente sind meist in reiner Textform, teilweise ohne weiterführende Anlagen, jedoch mit Zuständigkeitsbereich, aber ohne direkten Kontakt. (ebd.)

Ist es ausreichend, öffentliche Bekanntmachungen zu stadtinternen Angelegenheiten als Dokument zum Download oder in einem Online-Portal anzubieten oder über Großprojekte mit einer eigenen Website zu informieren und zum Mitmachen anzuregen?

Viele Projekte sind auf den Online-Portalen der Kommunen zu finden und deren Darbietung sollte dringend verbessert werden. Untersuchungen in Deutschland und im internationalen Vergleich zeigen, dass gerade der Großteil der Online-Portale, inkl. für die (Stadt-)Planung, insbesondere von Kommunen, mindestens seit 2005 von geringer Nutzerfreundlichkeit zeugen. (vgl. Bahrke / Kempermann / Schmitt 2016: 78 ff., Bräuer / Biewendt 2005: 3, Stiftung Digitale Chancen 2008: 40) Es wird festgestellt, dass bundesweit Handlungsbedarf im Bereich Breitbandversorgung besteht. (vgl. Bahrke / Kempermann / Schmitt 2016: 92 f.) In Hinblick auf die Inhalte ist das Angebot an Online-Services und Daten weiterhin begrenzt. (ebd.) Der Bereich Nutzerfreundlichkeit ist in der Bundesrepublik als nachteilig zu bewerten. (ebd.) Gründe dafür liegen nach Umfragen von BürgerInnen, in der uneinheitlichen Gestaltung von Bürgerservice-Portalen, deren schweren Auffindbarkeit (Unzufriedenheit bei 46%) und Bedienbarkeit (Unzufriedenheit bei 42%) sowie in Teilen in deren Unverständlichkeit, welches auch die Hauptbarrieren sind. (vgl. Bahrke / Kempermann / Schmitt 2016: 78 ff.) Bei letzterem werden insbesondere die undurchschaubare Struktur der Online-Angebote und die (fach-)sprachlich schwer verständlichen Verfahren als Barrieren genannt. Darüber hinaus sei die reine Informationsbereitstellung auf Online-Portalen (z.B. über Ratsinformationssysteme) keine aktive Bürgerbeteiligung. (vgl. Bräuer / Biewendt 2005: 3) Die Studie fordert eine Verständlichkeit der bereitgestellten Informationen durch die Verwaltungen, um Bürgerbeteiligung zu erleichtern und die Transparenz von Politik zu steigern. (ebd.) Eine andere Studie stellt darüber hinaus fest, dass die Möglichkeiten der Bürgerbeteiligungsverfahren im Internet (auch im Rahmen der Bauleit- und Flächennutzungsplanung) kaum genutzt werden. (vgl. Stiftung Digitale Chancen 2008: 40) Sie geht sogar soweit, dass sie die Mehrheit der Dialogangebote für BürgerInnen eher

als Instrument der Öffentlichkeitsarbeit und nicht als Partizipationsmöglichkeit betrachtet. (vgl. Stiftung Digitale Chancen 2008: 38)

Neben den klassischen Online-Portalen der Kommunen werden digitale Medien, insbesondere soziale Medien, kaum für Planungsverfahren genutzt. (vgl. BBSR 2018: 5) Dabei verändern sie das Zusammenspiel von Verwaltung, Politik und Zivilgesellschaft in positiver Weise. Durch den Einsatz digitaler Medien kann z.B. die Transparenz von Stadtentwicklungsprozessen erhöht, da Daten und Informationen schnell zugänglich und sichtbar gemacht werden. Mit der Implementierung sozialer Medien in die Planungspraxis und dem Aufbau von entsprechendem Know-how kann informiert und die öffentliche Meinung (mit-)gestaltet werden. (ebd.) Die Online-Partizipation ersetzt dabei nicht analoge Beteiligungsformate: Partizipation sollte im Sinne einer crossmedialen Anwendung von Offline- und Online-Formaten geschehen. (vgl. ZebraLog (o.D.)) Problematisch ist, dass Stadtverwaltungen kein organisatorisches sowie technisches Know-how besitzen und entsprechende Ressourcen benötigen. (vgl. BBSR 2018: 9)

Es gibt Möglichkeiten der Partizipation, insbesondere mit digitalen Medien auf Präsenzveranstaltungen, wie bereits in Hamburg am Beispiel der Stadtwerkstatt im Jahr 2018 oder auch der Öffentlichkeitsbeteiligung für die neue U-Bahnlinie 5 im Jahr 2019 sichtbar geworden ist. Via Tablet konnten Fragebögen ausgefüllt und Meinungen geäußert und gleichzeitig dokumentiert und ausgewertet werden. Über ein XXL-



Abbildung 7 Tablet und VR-Brille zur Visualisierung von Planungsvorhaben

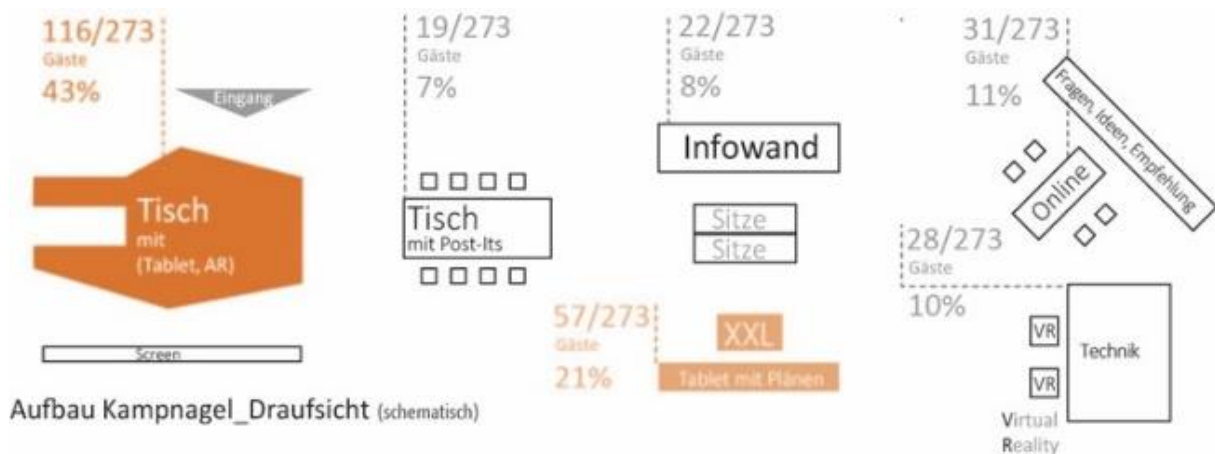


Abbildung 8 Nutzungsintensität der Beteiligungsformate während der Präsenzveranstaltung via Intervallbeobachtung (gesamt)

Tablet konnte sich über verschiedene GIS-basierte Karten, ein Überblick über das Planungsgebiet auf mehreren kategorialen Ebenen verschafft werden. Beteiligung wird digitaler und visueller.

Dies scheint der richtige Weg zu sein, um die Beteiligung an Planungsprozessen im Rahmen von Präsenzveranstaltungen zu verbessern. Allerdings kann ein derartiger Aufwand nicht für jedes kleine Quartiersentwicklungs- und Straßenplanungsprojekt betrieben werden.

Mit der COVID19-Pandemie konnten weder Präsenzveranstaltungen in Bürgerbeteiligungsverfahren noch Sprechstunden in der Verwaltung zur Einsicht in Planungsunterlagen im Frühjahr 2020 stattfinden. Seit 14.Mai 2020 gibt es in Deutschland ein Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID19-Pandemie. (vgl. PlanSiG 2020 § 1) Die Online-Beteiligung ist somit

vorübergehend bis zum 31. Dezember 2022 gesetzlich vorgeschrieben. (PlanSiG 2020 § 2 Abs. 1)

4.2. Potentiale mobiler Online-Formate für Verkehrsplanungsprozesse

Während Online-Portale von Kommunen mit ihrer Nutzerunfreundlichkeit in Hinblick auf Planungs- und Beteiligungsprozesse kämpfen, gibt es bereits Erfolg versprechende Formate in Richtung einer besseren Beteiligung. 2019 wurde eine von vier öffentlichen Veranstaltungen im Rahmen der Planungen für die neue U-Bahnlinie 5 in Hamburg untersucht. Es sollte herausgefunden werden, welche Rolle digitale Formate im Vergleich zu analogen Formaten bei einer Präsenzveranstaltung spielen. Methodisch wurde eine Intervallbeobachtung aller vorhandenen Formate sowie eine Befragung mittels eines analogen Fragebogens durchgeführt.



Abbildung 9 Tisch mit Hamburg-Map und U-Bahnlinie 5 sowie Augmented-Reality-Funktion via Tablet

Festgestellt werden konnte die hohe Dichte am Augmented-Reality-Tisch und dem XXL-Tablet. Die Nutzung der Online-Portale war weniger gut besucht.

Ergebnis der Intervallbeobachtung ist, dass der Augmented-Reality-Tisch am häufigsten besucht wurde von allen Altersgruppen. Was hat dieses Medium so besonders gemacht? Es ist ein mit einem Hamburger Stadtplan zurechtgeschnittener Tisch, der einen Abschnitt der neuen U-Bahnlinie zeigt.

Mit bereitgestellten Tablets und personellem Support für die Technik konnten sich via Augmented Reality die neuen U-Bahnstationen mittels 3D-Animationen angeschaut werden. Das zweithäufigste genutzte Medium war das XXL-Tablet mit unterschiedlichem Kartenmaterial. Fast zwei Drittel der während der Intervallbeobachtung festgehaltenen Besucher nutzten digitale Formate in dieser Veranstaltung. Warum wurde dieses Medium am häufigsten benutzt? Die Ergebnisse aus der Umfrage haben ergeben: Das Medium ist verständlich, klar, anschaulich und am einfachsten zu bedienen. Die Hälfte der Befragten hat es mind. 3 Minuten benutzt, sprich ausprobiert und ist der Meinung, dass dieses Medium bei ähnlichen Veranstaltungen unbedingt wieder eingesetzt werden sollte. Insgesamt betrachtet findet die Mehrheit der Befragten, dass Sie sich durch die Veranstaltung besser informiert fühlt als vorher und ihre Interessen berücksichtigt wurden. Fast die Hälfte der Befragten gab an, dass ihre individuellen Einwände gegen die Planungen der U-Bahn Linie 5 aufgehoben werden konnte. 28 % haben weiterhin Bedenken aus den unterschiedlichsten individuellen Gründen.

Was ist mit den Personen, die jedoch keine Zeit haben, zu den Veranstaltungen zu gehen, sich auf den Online-Portalen der Kommunen nicht zurechtfinden und/oder nun während der COVID19-Pandemie Präsenzveranstaltungen nicht besuchen konnten?

Ist es nicht möglich, an dem Ort teilzunehmen, an dem die Projekte geplant werden? Welche Rolle kann mobile Partizipation mit den Medien Smartphone und Tablet dabei spielen? Verschiedene Studien zeigen, welche Rolle das Smartphone in Planungsprozessen spielen kann. (vgl. Regenbrecht 2011; Höffken 2014, Geerse / Vogt / Guschl 2018) Dr. Stefan Höffken untersucht das Smartphone als Instrument der mobilen Partizipation und dessen Mehrwert in der Stadtplanung. Das Spektrum und der Einfluss der mobilen Partizipation ist groß. Einerseits können sich die Nutzer überall, schnell und einfach austauschen und organisieren, ohne an einem bestimmten Ort zu sein. (vgl. Höffken 2014: 119) Andererseits werden die Nutzer zu Datenlieferanten oder DatenempfängerInnen an bestimmten Orten, die in der Folge durch Crowdsourcing (GeoWeb) gespeichert und visualisiert werden können. (vgl. Höffken 2014: 142 ff.) So werden neben der eigenen Datenproduktion, Daten gespeichert, Informationen generiert und Wissen über räumliche

Gegebenheiten weitergetragen. Dies im Prinzip des Open Data bedeutet für die Stadtplanung (Verwaltung wie Unternehmen) ungemeines Wissen zum weiteren Planen und Gestalten.

4.3. Untersuchung - Entwicklung und Anwendung eines digitalen Prototypen am Beispiel der Unteren Königsstraße in Kassel

Im Rahmen eines Studierendenprojektes der Bereiche Stadtplanung, Architektur und Kommunikationstechnik der Universität Kassel im Sommersemester 2021 wurde ein digitaler Prototyp, App-Mockups, entwickelt und angewendet. Dazu wurde ein Planungsverfahren und Beteiligungsprozess am Beispiel eines lebendigen Straßenraums in Kassel simuliert und neben verschiedenen Kommunikationskanälen, Visualisierungen und testweise Augmented-Reality genutzt, um das gesamte Verfahren verständlich und anschaulich zu gestalten; an dem Ort, wo geplant wird.

Dafür wurden insgesamt 119 Beteiligungsapps (mobil und Desktop) recherchiert und anhand von Kriterien und entsprechenden Indikatoren gegenübergestellt und ausgewertet. Die Beteiligungsapps sind bundesweit und international verortet. Es handelt sich dabei um real anwendbare Apps, um Forschungsprojekte und kleinere anwendungsorientierte Studien. Die Kriterien, mit denen die Apps verglichen wurden, sind abgeleitet aus den Grundproblemen von Planungsprozessen sowie Online-Formaten und Online-Portalen. Es sind Kriterien wie Partizipationsstufe, Beteiligungsdauer, Erreichbarkeit, Kommunikationskanal, Benutzerfreundlichkeit oder auch die Anwendung von Augmented/Virtual Reality.

Insgesamt lässt sich aus der Gegenüberstellung folgendes ziehen: Beteiligungsapps ...

- gehen kaum über die Partizipationsstufe Information und Mitwirkung hinaus. In seltenen Fällen geht es um Petitionen, wo die nutzende Person über ein Vorhaben mitentscheiden darf.
- werden kaum für den direkten Austausch zwischen den verschiedenen Nutzern (wie BürgerIn, Verwaltung, Institutionen, Unternehmen) genutzt. Die nutzenden Personen verwenden mobile Anwendungen überwiegend zum Abrufen und Liefern von Informationen, nicht zum Mitgestalten.
- sind in Bezug auf die Benutzerfreundlichkeit auf einem mittleren bis niedrigen Niveau. Das liegt zum Beispiel an unverständlichen Informationen und unübersichtlicher Navigation.
- Die wenigsten Beteiligungsapps nutzen Kommunikationskanäle, die One-Way sind. Sichtbare Kommentare oder Chats werden häufiger genutzt.

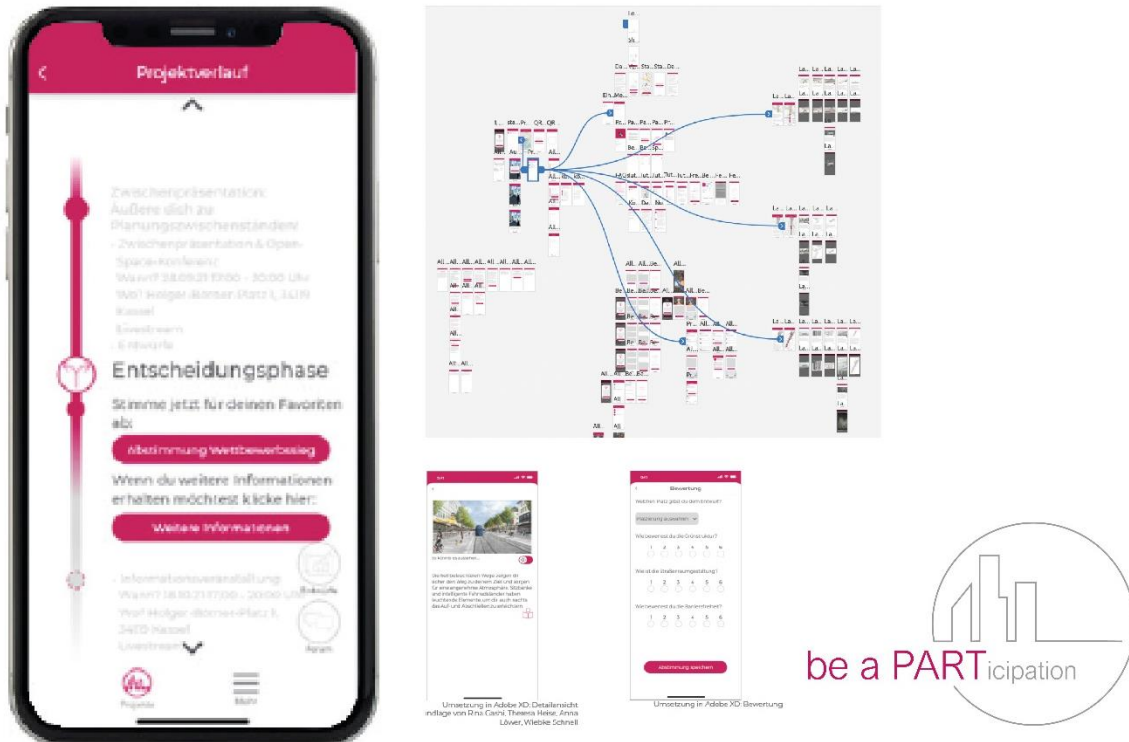


Abbildung 10 Entwicklung der Beteiligungsapp „be a PARTicipation“ (Eigene Darstellung auf Grundlage Studierendenprojekt SoSe 2021)

- 80% der Beteiligungsapps benennen den Planungshintergrund. Eine Transparenz ist gegeben.
- 50% der mobilen Beteiligungsapps nutzen Augmented Reality zur Veranschaulichung des Vorhabens.

Aus den Schlussfolgerungen und unter Berücksichtigung der abgeleiteten Grundprobleme von Partizipationsprozessen sowie Online-Formaten und –Portalen, wurden Ziele abgeleitet, die der zu entwickelnde Prototyp erfüllen soll. Die Ziele umfassen die verständliche Aufbereitung und Vermittlung von Informationen des jeweiligen Planungsvorhabens. Alles um das Planungsvorhaben und deren Prozess soll transparent kommuniziert werden. Beteiligung soll an sich überhaupt stattfinden, analog und digital. Die Benutzerfreundlichkeit sowie das gemeinsame Gestalten mit anderen Personen stehen im Fokus. Auch die Verbesserung der Kommunikation zwischen den BürgerInnen an sich und den VorhabenträgerInnen und zuständigen Personen soll verbessert werden.

Daraus ableitend wurde ein Kriterienkatalog mit korrespondierenden Indikatoren erstellt, der als Grundgerüst zur Entwicklung des digitalen Prototyps dient. Um das am Beispiel der Unteren Königsstraße in Kassel simulierte Planungsverfahren mit Beteiligungsprozess und damit für Laien abstrakten und komplexen Vorgang einfach zu vermitteln, wurde ein sogenannter „Beteiligungstracker“ entwickelt. Dieser gibt alle formellen und

informellen Planungsschritte bekannt und zeigt gleichzeitig, wann sich BürgerInnen wie beteiligen können. Die Beteiligungsformate sind in die App integriert und es bedarf keiner weiteren App-unabhängigen Anwendung.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass folgende Kriterien zur inhaltlichen Entwicklung einer erfolgreich anzuwendenden Beteiligungsapp für mobile Endgeräte erfüllt werden müssen:

1. Verständliche und intuitive Aufbereitung des Planungsvorhabens und -prozesses
2. Transparente Gestaltung des Planungsvorhabens und -prozesses
3. Vielfältige Kommunikationsmedien (One-to-one, Many-to-Many)
4. Hohe, mindestens mittellange Beteiligungsdauer
5. Mindestens Partizipationsstufe Information und Mitwirkung, wenn möglich Mitentscheidung
6. Hohe, mindestens mittlere Reichweite des Planungsvorhabens und -prozesses
7. Inhalte zur politischen Agenda verständlich zusammenfassen, mindestens bereitstellen
8. einfache Zugänglichkeit und Benutzerfreundlichkeit gewährleisten
9. eine Diskursarchitektur implementieren und nutzerbezogen anwenden
10. Online-Verfügbarkeit der Informationen zum Vorhaben und Prozess



Abbildung 11 Beteiligungsapp „be a PARTicipation“ – Befragung und Anwendung

11. Zeigen der Einflussnahme der Beteiligung auf die finale Entscheidung zum Vorhaben

An drei Tagen (Samstag, 2 x Dienstag) im Zeitraum von 15 bis 18 Uhr wurde die Anwendung der App angeboten und eine Umfrage durchgeführt. Von 52 BürgerInnen, die die App angewandt haben, füllten 36 Personen zwischen 10 und 60 Jahren den Fragebogen aus. Die Umfrage hat ergeben, dass das Interesse an der App sehr groß ist und die befragten Personen die App für Planungsprozesse nutzen würden (82,5 %) sowie der Planungs- (81%) und Beteiligungsprozess (87%) mittels der einfachen und ansprechenden Visualisierungen von der Mehrheit der Befragten gut verstanden wurde.

5. Fazit

Die bisherige Auswertung von Handbüchern und Studien hat ergeben, dass die bestehende Informations- und auch Konsultationspraxis von Verkehrsplanungsvorhaben - offline wie online - ungenügend ist. Informationen zu Planungsstand und Verfahren werden zu spät und unverständlich vermittelt, mit experimentellen Ausnahmen wie zum Beispiel der Hochbahn AG oder die Stadtwerkstatt in Hamburg, die ihre Informationen zum Planungsvorhaben visuell erlebbar gestalten, das Medium an sich jedoch höchst unflexibel ist, wenn es um die ganzheitliche oder weiterführende Planung geht. Eine aktive Beteiligung der Zivilgesellschaft, um mitgestalten oder mehr noch mitentscheiden zu dürfen, wird kaum geboten. Die digitalen Medien gewinnen dabei vermehrt an Bedeutung und spielen eine wichtige Schlüsselrolle, wenn es darum geht, Informationen schnell und frühzeitig zu erhalten. Eine aktive Beteiligung der Bürger wird aufgrund der mangelnden Nutzerfreundlichkeit, hier von Online-Portalen der Kommunen, selten erreicht. Bei der Nutzung digitaler, insbesondere sozialer Medien fehlt den Kommunen das technische Know-How sowie die organisatorischen, personellen und zeitlichen Mittel. Wenn Online-Beteiligung über Online-Portale stattfinden, haben diese meist eine, als informelles

Beteiligungsmedium, reine Unterstützungsfunktion zum formellen Planungsprozess. Ein Ersetzen der bisherigen Beteiligungsformate durch digitale Medien wird von ExpertInnen und Ministerien zudem nicht angeregt – ein medialer Mix vor-Ort und im Remote-Zustand wird empfohlen.

Mobile Formate, wie das Smartphone spielen dabei eine wesentliche Rolle. Beteiligung kann somit allgegenwärtig stattfinden, wenn auch manche Ebenen der Partizipation aufgrund ihrer Komplexität schwer zu vermitteln sind. Der Bereich Geoinformation in der Raumplanung schafft es bereits mittels interaktiven Karten und den dort eingespeisten städtischen und weiteren sektoralen Daten komplexe Sachverhalte, wie räumliche Funktionszusammenhänge visuell nachvollziehbar zu machen. Das ist ein erster Schritt in die richtige Richtung, wenn auch technisch geschultes Personal für die Vermittlung von Informationen mittels so genannter XXL-Tablets bereitgestellt werden muss. Die müssen das entsprechende Kartenmaterial (er-)kennen und an geeigneter Stelle einsetzen können.

Die bisherigen Ergebnisse aus Forschungsprojekten und Öffentlichkeitsbeteiligungen zeigen, dass mobile Online-Formate, wie das Tablet oder das Smartphone, unabhängig von Alter und Geschlecht, bei Offline-Veranstaltungen oder im öffentlichen Raum beliebt in ihrer Anwendung sind. Besonders in Kombination mit Augmented Reality können konkrete Stadt- und Verkehrsplanungsvorhaben anschaulicher und verständlicher vermittelt werden und so einen besseren Informationstransfer generieren. Sie sind dabei nutzerfreundlich, anschaulich und Informationen sind verständlich.

Das Smartphone als Partizipationstool für den Empfang von Informationen von Planungsvorhaben sowie Konsultationsoptionen im öffentlichen Raum einzusetzen, birgt noch technische Herausforderungen, wie z.B. relevante aber eine noch ungenaue Geolokalisierung bei Mobile Augmented Reality oder begrenzte Speicherkapazitäten beim mobilen Abrufen von Datensätzen.

Das Smartphone steckt bisher als Beteiligungstool noch in den Kinderschuhen, birgt jedoch immenses Potential eine einfache planerische Informations- und Übersetzungshilfe mit aktivem Handlungsmodus zu sein. Es wird weiterhin qualitative wie quantitative Erkenntnisse im Umgang mit dem Smartphone als potentiell Partizipationsmedium sowie technologische

Fortschritte benötigt, um dieses konkret anwenden zu können.

Literatur

Aktionsbündnis Berlin Brandenburg ABB: Mitgliederübersicht. (2018). Aktionsbündnis Berlin Brandenburg ABB. [abgerufen am 21. Januar 2021], von <https://www.abb-ber.de/>

Bahrke, M. / Kempermann, H. / Schmitt, K. (2016): eGovernment in Deutschland. Bedeutung und Potenzial für das deutsche Innovationssystem, IW Consult GmbH Köln, [abgerufen am 17. Januar 2019], in Studien zum deutschen Innovationssystem No. 14-2016, von https://www.econstor.eu/bitstream/10419/156642/1/StuDIS_2016-14.pdf

Brettschneider, F. (2013): Großprojekte zwischen Protest und Akzeptanz: Legitimation durch Kommunikation. In: Brettschneider, F. / Schuster, W. (eds.) Stuttgart 21: Ein Großprojekt zwischen Protest und Akzeptanz, Wiesbaden

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (2018): Webbasierte Medien in der Stadtentwicklung: Bürgerbeteiligung und Bürgerengagement in der digitalen Gesellschaft, BBSR-Online-Publikation Nr. 28/2017, im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, [abgerufen am 17. Januar 2019], von <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2017/bbsr-online-28-2017.html>

BMVI - Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2014): Handbuch für eine gute Bürgerbeteiligung, Planung von Großhaben im Verkehrssektor, Berlin

Bräuer, M / Biewendt, T. (2005): Elektronische Bürgerbeteiligung in deutschen Großstädten 2005 - Zweites Website-Ranking der Initiative eParticipation, Initiative eParticipation, Berlin, [abgerufen am 17. Januar 2019], von http://www.initiative-eparticipation.de/Studie_eParticipation2005.pdf

Geerse, A. / Vogt, M. / Guschl, L. (2018): How to develop a New Public Service, Projekt „smarticipate“, Horizon 2020 Forschungs- und Innovationsprogramms der Europäischen Union, [abgerufen am 14. April 2018], von https://www.smarticipate.eu/wp-content/uploads/08032021_SMARTICIPATE_This_is_how_to_develop_a_public_service.pdf

Göttinger Institut für Demokratieforschung (2011): Die Proteste gegen den Flughafen

Berlin Brandenburg (BER/BBi) - Eine explorative Analyse der Protestteilnehmer, Göttingen, [abgerufen am 15. Januar 2020], von <http://www.demokratie-goettingen.de/studien/die-proteste-gegen-den-flughafen-berlin-brandenburg>

HamburgService – Online-Dienste (o.D.): Drucksachen Bezirksversammlung Eimsbüttel, [abgerufen am 12. Februar 2021], von <https://sitzungsdienst-eimsbuettel.hamburg.de/bi/vo040.asp>

Höffken, Dr. Stefan (2014): Mobile Partizipation. Wie Bürger mit dem Smartphone Stadtplanung mitgestalten, Dissertation im Fachbereich Raum- und Umweltplanung TU Kaiserslautern

Lütcke & Wolff (o.D.): Amtlicher Anzeiger [abgerufen am 12. Februar 2021], von <https://www.lu-ewu.de/anzeiger/>

Regenbrecht, Holger (2011): Smart-Phone Augmented Reality for Public Participation in Urban Planning, University of Otago, New Zealand, [abgerufen am 15. Mai 2018], von https://www.researchgate.net/publication/254002931_Smart-phone_augmented_reality_for_public_participation_in_urban_planning

RKI - Infektionskrankheiten A-Z - COVID-19 (Coronavirus SARS-CoV-2). (o. D.). RKI - Infektionskrankheiten A-Z - COVID-19. [abgerufen am 13. Juni 2021], von https://www.rki.de/DE/Content/InfAZ/N/Neuartiges_Coronavirus/nCoV.html

Rottmann, Oliver Dr. (2013): Optionen moderner Bürgerbeteiligung bei Infrastrukturprojekten: Ableitungen für eine verbesserte Beteiligung auf Basis von Erfahrungen und Einstellungen von Bürgern, Kommunen und Unternehmen, Universität Leipzig, Kompetenzzentrum Öffentliche Wirtschaft, Infrastruktur und Daseinsvorsorge e.V., [abgerufen am 10. Mai 2018], von <https://docplayer.org/384153-Optionen-moderner-buergerbeteiligung-bei-infrastrukturprojekten.html>

Selle, Klaus (2019-1): Intransparent und Inhaltsleer? Was aus partizipativen Mindeststandards in der Praxis werden kann, pnd | online - ein Magazin mit Texten und Diskussionen zur Entwicklung von Stadt und Region, [abgerufen am 15. Januar 2020], von

<https://www.baufachinformation.de/intransparent-und-inhaltsleer-was-aus-partizipativen-mindeststandards-in-der-praxis-werden-kann/z/2019069016816>

Stiftung Digitale Chancen (2008): E-Partizipation – Elektronische Beteiligung von Bevölkerung und Wirtschaft im E-Government, Stiftung Digitale Chancen, Bremen, [abgerufen am 17. Januar 2019], von <https://www.digitale-chancen.de/content/downloads/index.cfm/secid.137/secid2.0/key.847/lang.1>

Stiftung Mitarbeit (Hrsg.) (2012): Bürgerbeteiligung als Teil der lokalen Demokratie, [abgerufen am 27. Juli 2018], <http://www.buergergesellschaft.de/politische-teilhabe/modelle-und-methoden-der-buergerbeteiligung/warum-und-wozu-buergerbeteiligung/buergerbeteiligung-als-teil-der-lokalen-demokratie/buergerinnenbeteiligung-als-teil-der-lokalen-demokratie-seite-4/105571/>

Verkehrswende Bremen 2030 (o.D.): Bremen bewegen - Bürgerbeteiligung Verkehr 2030, [abgerufen am 20. Januar 2019], von <https://www.bremen-bewegen.de/ZebraLog> – Agentur für crossmediale Bürgerbeteiligung (o.D.): Homepage der Agentur, [abgerufen am 15. Januar 2019], <https://www.zebralog.de/>

ZRM: (o. D.). Initiative „Zukunft Rhein-Main“ (ZRM). [abgerufen am 21. Januar 2021], von <https://www.zukunft-rhein-main.de/>

AutorInnenangaben

Nicole Raddatz
Universität Kassel
Gottschalkstraße 22
34127 Kassel, Deutschland