

### Liebe Leserinnen und Leser,

Erlangen schreibt seinen Verkehrsentwicklungsplan fort und informiert darüber auf vielen Kanälen. Die Presse berichtet, soziale Netzwerke werden bespielt, die Stadtverwaltung twittert zu aktuellen Inhalten, auf Veranstaltungen werden neue Stände präsentiert und diskutiert, die Webseite [www.vep-erlangen.de](http://www.vep-erlangen.de) wird kontinuierlich mit Inhalten befüllt. Braucht es da wirklich noch ein VEP-Magazin?

Wir meinen: Ja. Und damit sind wir nicht allein.

Die Anregung, das Informationsangebot zur VEP-Fortschreibung weiter anzureichern, kam aus den Reihen der Leserschaft. Per E-Mail meldeten sich Bürgerinnen bzw. Bürger bei der Stadt und regten an, einen regelmäßigen Newsletter zu veröffentlichen, „...damit man neue Entwicklungen besser mitbekommt.“

Diese Anregungen haben wir gerne aufgegriffen. Im VEP-Magazin wollen wir mit Ihnen gemeinsam den Blick über den Tellerrand wagen. In zwei- bis dreimonatigem Abstand werden wir für Sie vertiefende oder weiterführende Informationen aufbereiten, berichten, wie in anderen Städten mit VEP-Fragen umgegangen wird, relevanten Entwicklungen nachspüren, neue Daten oder Erkenntnisse aus der Wissenschaft aufspüren.

Für alle Interessierten steht das Magazin frei zum Download auf der VEP-Webseite zur Verfügung. Wenn Sie auf Nummer sicher gehen und die neueste Ausgabe stets „tippfrisch“ von uns bekommen möchte, können Sie sich auf der Webseite registrieren und bekommen das Magazin direkt an Ihre hinterlegte E-Mail-Adresse geliefert.

Sie haben spezielle Fragen, Anregungen oder Themen, die Sie für den Newsletter vorschlagen möchten? Dann schreiben Sie uns an [info@vep-erlangen.de](mailto:info@vep-erlangen.de).

Eine interessante Lektüre wünscht Ihnen

das VEP-Team

### Schwerpunktthema Bürgerbeteiligung

Planung nicht nur *für* die Bürgerinnen und Bürger, sondern *mit* ihnen. Diesen Grundsatz hat sich die Stadtverwaltung Erlangen für den VEP-Prozess groß auf die Fahne geschrieben.

Grund genug, die erste Ausgabe des VEP-Magazins dem Thema Bürgerbeteiligung zu widmen.

Natürlich wollen wir Ihnen das Beteiligungskonzept vorstellen, das in Erlangen umgesetzt wird. Vorab steht jedoch die Frage: Was machen andere Städte? Und was lässt sich daraus lernen?

Auf die Theorie folgt natürlich die Praxis  
Daher: Diskutieren Sie mit:

### Bürgerveranstaltung am 6. Mai:



oder online unter:

[www.mitmachen.vep-erlangen.de](http://www.mitmachen.vep-erlangen.de)  
(erreichbar seit 6. Mai, abends)

*„Im Verkehr ist es wie im Fußball. Jeder ist Experte.“  
(Quelle unbekannt)*

## Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung

### Bundesweite Trends und der Erlanger Verkehrsentwicklungsplan.

*Diana Runge & Lukas Foljanty, KCW GmbH<sup>1</sup>*

Partizipation bzw. Bürgerbeteiligung heißt: Mitmachen, mitgestalten, als Bürgerin und Bürger dort mitbestimmen können, wo Prozesse und Planungen sich auf das eigene Lebensumfeld auswirken. Sie ist Bestandteil der demokratischen Kultur des Alltags, bzw. sie sollte es sein. Wie aber sieht es mit der Bürgerbeteiligung an der Verkehrsplanung in Deutschland aus? Und wie lässt sich das Beteiligungsverfahren für den Verkehrsentwicklungsplan Erlangen in der bundesweiten Beteiligungslandschaft verorten?

#### Formelle Anforderungen und informelle Ansätze

In der verkehrsplanerischen Praxis ist die *formelle* Bürgerbeteiligung eine gesetzliche Anforderung des Bau- und Planungsrechts. Allerdings beschränkt sich der Einfluss der Öffentlichkeit dabei häufig auf die nachgelagerte Stellungnahme bzw. Positionierung zu einem bereits weitestgehend festgelegten Vorhaben. Mit Inkrafttreten des neuen Planungsvereinheitlichungsgesetzes im April 2013 wurde die Anforderung der *frühzeitigen* Bürgerbeteiligung festgelegt. Inwieweit diese Neuerung dem Ruf nach mehr Transparenz und Gestaltungsmöglichkeit gerecht wird, ist jedoch umstritten.

Weder umstritten noch neu ist hingegen die Einschätzung, dass die formelle Bürgerbeteiligung allein nicht ausreicht, um den demokratischen Partizipationsanforderungen gerecht zu werden. Nicht nur Bürgerinnen und Bürger fordern mehr Mitsprachemöglichkeiten, auch die für die Planung verantwortlichen Akteure setzen sich zunehmend dafür ein, dass eine möglichst breite, zu einem frühen Zeitpunkt initiierte und kontinuierlich durchgeführte Beteiligung der Bevölkerung erfolgt.

#### *Beispiel 1:*

#### *Beteiligungsverfahren Leitbild und Verkehrsentwicklungsplan im Land Bremen*

*Für die Entwicklung des Leitbildes 2020 für die Stadtentwicklung im Land Bremen wurde im Jahr 2008 über einen Zeitraum von rund neun Monaten ein intensiver Bürgerdialog durchgeführt. Für die Leitbildentwicklung wurden Workshops zu verschiedenen Themenstellungen sowie anschließende Projektentwicklungsworkshops durchgeführt. Mit der „Themenbahn“ wurde eine Sonderfahrt mit der Straßenbahn durch Bremen angeboten, die in einer mobile Ausstellung zu den Inhalten und Zielen des Leitbildes informierte. Das gesamte Beteiligungsverfahren wurde von einer professionellen Öffentlichkeitskampagne begleitet.*

*Das vom Bremer Senat beschlossene und damit auch politisch getragene Leitbild traf u. a. auch Aussagen zur Verkehrsentwicklung sowie zur Bürgerbeteiligung, die in der Aufstellung des VEP 2025 berücksichtigt wurden. So wird für den VEP seit Januar 2013 ein großangelegtes Beteiligungsverfahren („Dialog in vier Runden“) durchgeführt. Dabei finden auch Online-Tools intensiv Verwendung. Diese ermöglichten es, konkrete Anregungen und Vorschläge abzugeben sowie die Vorschläge anderer zu kommentieren und zu bewerten.*

*Mehr dazu unter:*

*<http://www.komm-mit-nachmorgen.de/5.0/>*

*<http://bremenbewegen.de/>*

<sup>1</sup> Die Autoren sind Teil des Gutachtertteams für die Erstellung des ÖPNV-Konzept Erlangens und haben maßgeblich an der Erstellung des Beteiligungskonzeptes für den VEP Erlangen mitgewirkt.

**Beispiel 2:**

**Busliniennetzoptimierung in Lübeck**

*Im Jahr 2010 wurde in Lübeck eine Überplanung des Busnetzes erforderlich, um die notwendigen Kosteneinsparungen im ÖPNV (2,5 Mio. € p. a.) umzusetzen. Die Stadt und die Stadtverkehr Lübeck GmbH entschlossen sich zu einem gemeinsamen Projekt, das es interessierten Bürgerinnen und Bürgern ermöglichen sollte, sich an der Überplanung zu beteiligen. Ziel war es, die notwendigen Angebotsreduzierungen als Chance zu nutzen, das über Jahrzehnte gewachsene Busnetz an die aktuellen und zukünftigen Bedürfnisse der Bevölkerung anzupassen.*

*Im Rahmen einer Bürgerwerkstatt mit drei Themenworkshops wurde das Busliniennetz von Interessierten und Experten gemeinsam überplant. Der Aufruf zur Teilnahme wurde durch eine intensive Medienkampagne (Pressearbeit, Postwurfsendungen, Annoncen, Fahrzeugwerbung an Bussen etc.) verbreitet. Etwa 200 Lübeckerinnen und Lübecker beteiligten sich an der Bürgerwerkstatt.*

*Nach der Prüfung durch die Fachexperten wurden die Ergebnisse Teil des neuen Linienkonzepts über dessen Ergebnisse nach einem Jahr im Rahmen einer weiteren Veranstaltung berichtet wurde.*

*Trotz des umfangreichen Beteiligungsangebots stießen einzelne Aspekte des neuen Buslinienkonzepts im Nachgang auf starke Kritik und mussten revidiert werden. Dadurch wurde das Einsparziel nicht erreicht.*

*Im April 2014 wurde der „Lübecker BürgerDialog Busverkehr“ im Rahmen einer weiteren Großveranstaltung unter dem Motto „Mobilität gemeinsam gestalten“ fortgesetzt. Diese soll den Auftakt zu einem kontinuierlichen Dialog zwischen Bürgern und der Stadtverkehr Lübeck bilden.*

*Mehr dazu unter:*

*<http://www.stadtverkehr-luebeck.de>*

Damit sollen einerseits demokratische Versprechen eingelöst werden. Andererseits geht es aber auch ganz konkret darum, Planungsverläufe und -ergebnisse zu verbessern und so die Qualität und die Akzeptanz von Planungen zu erhöhen.

Dies zu leisten ist ein Anliegen der *informellen* Bürgerbeteiligung. ‚Informell‘ heißt dabei nicht, dass die Verfahren frei von Vorgaben oder ohne Verbindlichkeit wären. Gerade bei informellen Verfahren sind Regeln wichtig, nur werden sie nicht extern festgelegt, sondern mit direktem Bezug zum jeweiligen Vorhaben oder Projekt entwickelt. Auch der Grad der Verbindlichkeit der Beteiligungsergebnisse wird fallbezogen bestimmt.

Für die Durchführung informeller Verfahren hat sich Vielfalt von Methoden mit unterschiedlichen Zielstellungen, Bezugsebenen und Herangehensweisen etabliert. Informelle Beteiligungsverfahren finden mittlerweile auf fast allen planerischen Ebenen statt – von der Leitbildentwicklung über die Strategiefindung bis hin zum konkreten Bauvorhaben bzw. Verkehrsangebot.

Die Erfahrungen mit unterschiedlichsten Methoden der informellen Bürgerbeteiligung in der Verkehrsplanung reichen in Deutschland bereits mehrere Jahrzehnte zurück. Die Erkenntnisse, die sich aus diesem Erfahrungsschatz ableiten lassen, sind extrem breit gefächert und heterogen – ein kurzer Überblick:

### **Demokratiehimmel Deutschland?**

Ein erster Blick auf den Stand der Bürgerbeteiligung in Deutschland lässt ein grundsätzlich positives Bild entstehen. Beteiligungsprojekte sind in zahlreichen Kommunen Deutschlands gelebter Alltag. Wo früher die Kommune eine Informationsveranstaltung anbot, wird heute zum interaktiven Dialog geladen. Dieser findet auf allen planerischen Ebenen statt: Von der Leitbilddiskussion (Beispiel 1) über die Angebotsplanung (Beispiel 2) bis hin zur Diskussion von konkreten Streckenvarianten (Beispiel 3).

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 Planenden und Experten verschiedenste Beteiligungsverfahren i.d.R. mit dem Etikett „best practice“ versehen und vorgestellt werden.

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<sup>2</sup>.

Nicht zu vergessen sind die zahlreichen Handbücher, die den Beteiligungswilligen unter den Planenden 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 wachsend. Die Experimentierfreude mit angepassten oder neuen bzw. aus anderen Ländern übernommenen Verfahren wird allenfalls durch bestehende Rahmenbedingungen (Zeit, Kapazitäten, finanzielle Ressourcen) gebremst. Die „Spielwiese“ des Internets eröffnet zudem ganz neue Möglichkeiten.

Daraus ließe sich die Schlussfolgerung ziehen, dass Bürgerbeteiligung in Deutschland eine echte Erfolgsgeschichte ist. Und in großen Teilen ist dem sicher auch so. Jedoch gibt es nach wie vor zahlreiche Stimmen, die sich überaus kritisch zur Praxis der Beteiligung äußern – nicht nur, aber auch im Verkehrsbereich.

## Risiken und Nebenwirkungen

Widerspruch gegen eine uneingeschränkte „Erfolgsbilanz“ der Partizipation in der Planung könnte beispielsweise von denjenigen kommen, die sich gerne beteiligen würden, denen aber der Zugang, die Sprachfähigkeit oder der Enthusiasmus fehlt, sich in umfängliche Verfahren einzubringen bzw. abendfüllende Veranstaltungen zu besuchen. Auch diejenigen, die sich in Verfahren von der Stimmgewaltigkeit Einzelner „überrollt“ fühlen oder die schon zu viele Verfahren vermeintlich ergebnislos „über sich haben ergehen lassen“,

### Beispiel 3:

#### Mannheim, Stadtbahn Nord

*Bereits seit den 1970er Jahren wurde in Mannheim über ein neues Stadtbahnkonzept im Norden der Stadt diskutiert. Eine im Jahr 2009 erstellte Planung für eine 6,7 km lange Strecke mit 30 Haltestellen wurde in den Gemeinderat eingebracht und vom Bund für förderfähig befunden. Die Planung stieß jedoch auf erhebliche Kritik insbesondere bei direkten Anwohnern der geplanten Strecke.*

*Als Reaktion auf den massiven Widerstand beschlossen Stadtverwaltung und Vorhabenträger in den Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern zu treten und das formelle Verfahren so lange ruhen zu lassen.*

*Es folgte ein umfangreiches Partizipationsverfahren, im Zuge dessen unter anderem regelmäßige Runde Tische mit verschiedenen Interessensgruppen, eine repräsentative Bürgerumfrage auf gesamtstädtischer Ebene, Ortstermine entlang der Strecke, Exkursionen sowie öffentliche Informationsveranstaltungen durchgeführt und eine umfängliche Informationsplattform im Internet aufgesetzt wurde.*

*Im Juli 2010 wurden die Ergebnisse des Dialogs an den Gemeinderat übergeben. Dieser entschied daraufhin im September 2010 eine veränderte Streckenführung. Das Planfeststellungsverfahren konnte erfolgreich und ohne Klagen abgeschlossen werden konnte. Während der formellen Beteiligungsphase ebenso wie begleitend zur Umsetzung wird der Dialog weiter geführt.*

*Mehr dazu unter:*

*<http://www.stadtbahn-mannheim-nord.de/>*

*<http://www.dialog-schafft-zukunft.nrw.de/dialogwissen/modellverfahren/modellverfahren-1/>*

<sup>2</sup> So verzeichnet Amazon derzeit 710 lieferbare Titel zur „Bürgerbeteiligung“, und eine Schlagwortsuche bei der Deutsche Nationalbibliothek bringt sogar 853 Einträge zum Vorschein. (Stand: 09.04.2014)

### **Mögliche Stolperfallen in Beteiligungsverfahren**

Beteiligungsparadoxon: In frühen Planungsstadien mit weitreichenden Einfluss- und Gestaltungsmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger ist deren Interesse bzw. Wunsch an Beteiligung häufig geringer ausgeprägt als zu späteren Phasen, in denen die Planung fortgeschrittener und die Umsetzung „greifbarer“ ist, die Spielräume jedoch bereits stark verengt sind.

Ergebniskonservatismus: Risiko, dass sich eine konservative, möglichst auf den Erhalt des Ist-Zustands ausgerichtete Meinung eher durchsetzt, als eine auf Veränderung bedachte Sichtweise, die vom Wunsch nach Veränderung und Mitgestaltung geprägt wird (vgl. nächsten Punkt).

Benachteiligung bzw. Übervorteilung von Minderheiten: Dominanz bestimmter, durchsetzungsgewohnter Gruppen, die ihre eigenen 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. In der Zwischenzeit kann sich die Meinung der Öffentlichkeit ggf. bereits verändert haben (z. B. bei Stuttgart 21). Der im Beteiligungsverfahren ausgehandelte Konsens wird ggf. nicht mehr von allen geteilt.

Beteiligungs"müdigkeit": In langwierigen Verfahren oder bei vielen verschiedenen Verfahren in kurzer Folge hintereinander, ohne dass sich die Ergebnisse sichtbar niederschlagen, sinkt die Motivation, sich einzubringen.

stunden einer allzu rosigen Sichtweise auf die deutsche Beteiligungspraxis sicher kritisch entgegen.

Bürgerbeteiligung ist eine komplexe Angelegenheit, die zahlreiche Stolperfallen (siehe Auflistung) birgt. Sie alle zu umgehen, scheint fast unmöglich zu sein. Und auch ein von Anfang an sorgsam durchdachtes Verfahren kann nicht garantieren, dass alle Ziele einer Bürgerbeteiligung — mehr Demokratie wagen, Planungsergebnisse verbessern, Akzeptanz schaffen — am Ende auch in vollem Umfang erreicht werden. Eines kann allerdings garantiert werden: eine Trendwende weg von der Bürgerbeteiligung kann und wird es sicher nicht geben.

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 spielt. Immer mehr Menschen sind es gewohnt, ihrer Meinung und ihren Anliegen auf verschiedenen Kanälen Ausdruck zu geben. Und sie erwarten es auch, gehört und ernst genommen zu werden.

Und genau das ist der Auftrag an das Beteiligungskonzept zum VEP Erlangen.

### **Mitmachen beim VEP Erlangen**

Die „Gewährleistung eines transparenten Planungs- und Entscheidungsprozesses von Anfang an mit Beteiligung der Öffentlichkeit“ ist ein wesentlicher Eckpfeiler für die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplans Erlangen. Entsprechend bestand eine der Planung vorgelagerte Aufgabe darin, ein Beteiligungskonzept zu entwickeln für den gesamten VEP-Prozess zu entwickeln. Die Verwaltung formulierte in einem Workshop ihre Ziele wie folgt:

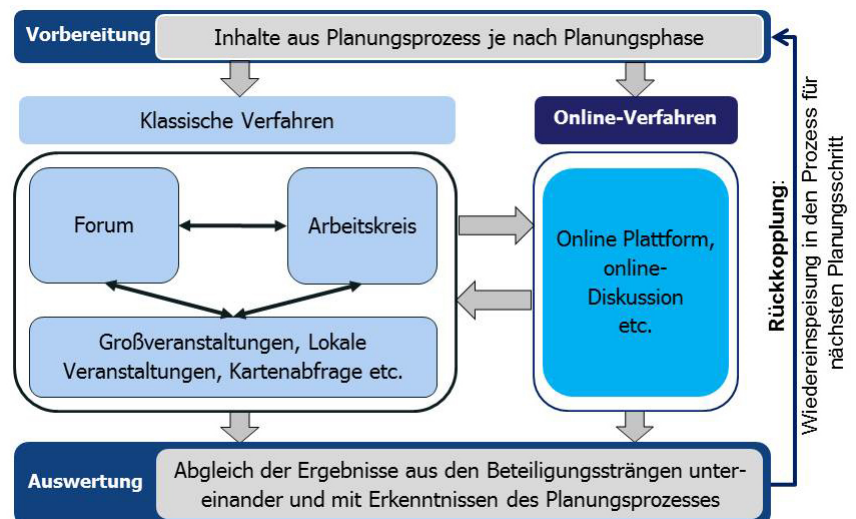
- Alle Bürgerinnen und Bürger sollen die Gelegenheit bekommen, aktiv am Planungsprozess teilzunehmen.
- Die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens sollen in die Planung einfließen, der Umgang mit den eingebrachten Themen, Fragestellungen, Anmerkungen und Kritikpunkten muss dokumentiert, begründet und transparent gemacht werden.
- Das Konzept muss offen sein für Adaptionen und

Veränderungen und Raum für einen gemeinsamen Lernprozess aller Akteure sein.

- Die bestehenden Gremien (Projektbegleitender Arbeitskreis, VEP-Forum) müssen eingebunden und ihre Rollen klar definiert sein.

Das von KCW erstellte Beteiligungskonzept greift diese Anforderungen an und setzt sie mit Blick auf die speziellen Abläufe des VEP-Prozesses in Erlangen (vorgezogene Erstellung von ÖPNV-Konzept und Nahverkehrsplan aufgrund rechtlicher Rahmenbedingungen) um. Kernstück des Konzeptes ist eine enge Verschränkung klassischer Methoden, wie Workshops, Diskussionsveranstaltungen, Ortsbegehungen, mit neuen Online-Verfahren. Dieser Instrumentenmix soll unter anderem sicherstellen, dass die genannten Stolperfallen umgangen werden.

Abbildung 1: Verschränkung klassischer und Online-Verfahren im Bürgerbeteiligungsverfahren für den VEP Erlangen



### Vielseitiges Beteiligungsangebot: Für jede und jeden etwas dabei

Eine Reihe von Großveranstaltungen bietet Interessierten Gelegenheit, sich zu informieren und mit den Planenden ins Gespräch zu kommen. Neben Vorträgen aus dem Planungsprozess soll es in den Veranstaltungen stets auch ausreichend Zeit und Raum für die Teilnehmerinnen und Teilnehmer geben, eigene Inhalte zu erarbeiten und als Vorschläge in den Prozess einzuspeisen. Dafür finden verschiedene Veranstaltungsmethoden eingesetzt, beispielsweise World Café, moderierte Kleingruppenarbeit, Marktplatz, Kartenabfragen etc. Die Veranstaltungen sollen regelmäßig über den gesamten Prozess durchgeführt werden. Den Auftakt unter dem Motto „Busse und Bahnen... Wo müssen wir ran?“ bildet die Veranstaltung zur ÖPNV-Bestandsaufnahme im Mai 2014. Die Veranstaltungen sind offen für alle Erlangerinnen und Erlanger, aber auch für diejenigen, die täglich in die Stadt bzw. aus ihr heraus pendeln (Studierende, Erwerbstätige usw.).

Lokale Veranstaltungen zielen auf Verkehrsteilnehmer sowie die von Verkehrsauswirkungen betroffenen Menschen konkret vor Ort in Erlangen ab. Sie sollen bei der kleinteiligen Bestandsaufnahme, aber auch bei Diskussion von Maßnahmen durchgeführt werden. Für diejenigen Bewohnerinnen und Bewohner Erlangens sowie auch für Pendler, die an Termine nicht teilnehmen können oder wollen, besteht die Möglichkeit, sich online am Verfahren zu beteiligen.

Mit <http://mitmachen.vep-erlangen.de> wurde eine Online-Plattform aufgebaut, die in den unterschiedlichen Planungsphasen verschiedene interaktive Möglichkeiten anbietet, Anregungen, Hinweise und Ideen einzubringen und mit anderen Nutzerinnen und Nutzern zu diskutieren bzw. deren Anregungen zu kommentieren.

Die Webseite wird mit Beginn des Beteiligungsverfahrens am 6. Mai 2014 zunächst für eine Laufzeit von vier Wochen freigeschaltet. In dieser Phase dient sie der Aufnahme von Mängeln, die eine wichtige Grundlage für die Arbeiten am ÖPNV-Konzept darstellen. Zu einem späteren Zeitpunkt soll die Plattform überarbeitet und auf die jeweiligen planerischen Fragestellungen hin angepasst werden.

Darüber hinaus informiert die bestehende Webseite [www.vep-erlangen.de](http://www.vep-erlangen.de) zu jeder Zeit aktuell über die Planungsstände. Materialien aus den Veranstaltungen sind hier ebenso verfügbar, wie weiterführende Informationen zu den Inhalten des VEP und seiner Teilplanungen. Über eine Kontaktadresse können zudem Anregungen ins Verfahren eingebracht werden. Diese Möglichkeit wurde in den ersten Wochen nach Freischaltung der Webseite von den Erlangerinnen und Erlangern rege genutzt. Eine Anregung lautete beispielsweise, einen regelmäßigen Newsletter zum VEP einzurichten. Diese Anregung wurde von den Verantwortlichen in der Stadtverwaltung umgehend aufgenommen: das Ergebnis liegt hiermit vor.

Zudem dient die Webseite als „Gedächtnis“ des VEP-Prozesses. Arbeitsstände und Inhalte werden hier archiviert und sind kontinuierlich zugänglich. Dies dient der Prozessdokumentation und beantwortet auch die Frage, wie mit Hinweise aus der Bevölkerung umgegangen wurde.

Wer weder an Veranstaltungen teilnehmen, noch sich online beteiligen kann oder möchte, bekommt in der ersten Phase zusätzlich die Möglichkeit, durch vorstrukturierte Postkarten der Verwaltung mitzuteilen, wo sie „bei Bussen und Bahnen ran muss“. Die auf diesem Wege eingegangenen Anregungen werden in die Online-Plattform eingespielt, verschwinden also nicht in einer Postmappe, sondern werden genau so offen dokumentiert, wie alle anderen eingegangenen Hinweise.

Bei der Umsetzung des Beteiligungsverfahrens ist das Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung federführend. Unterstützt wird es bei der Durchführung der Veranstaltung von Team Ewen (Darmstadt), bei der Programmierung, Betreuung und Auswertung der Plattform durch Zebralog (Berlin) und bei den Postkarten sowie bei der Umsetzung der Hinweise im weiteren Planungsprozess durch KCW (Berlin).

## Das Beteiligungsversprechen

Was passiert nun mit den eingegangenen Hinweisen? Das Versprechen, das das Amt für Stadtplanung den Bürgerinnen und Bürgern gibt lautet:

- Das Ergebnis der Auswertung wird auf der Webseite unter [www.vep-erlangen.de](http://www.vep-erlangen.de) veröffentlicht. Jeder Interessierte kann so einsehen, welche Mängel die ÖPNV-Nutzerinnen und Nutzer den Planenden kommuniziert haben.
- Die 10 meistunterstützten Anregungen bzw. Hinweise werden gesondert ausgewertet: Sie erhalten eine ausführliche fachliche Rückmeldung auf der Online-Plattform. Auf einer Veranstaltung werden diese Anregungen präsentiert und von den Planenden kommentiert. Angedacht ist zudem, die „Hinweisgeber“ bzw. Unterstützer, insofern sie namentlich bekannt sind, zu der Veranstaltung einzuladen, um so direkt mit ihnen ins Gespräch zu kommen.

- Die inhaltlichen Ergebnisse werden in den Mängelkatalog des ÖPNV-Konzepts mit aufgenommen und liefern eine wichtige Grundlage für die Entwicklung der Maßnahmen.

### Mitmachen beim VEP-Erlangen: Ein Ausblick

Wie gut eine Strategie, eine Planung oder ein Konzept wirklich ist, lässt sich nicht auf dem Papier ersehen, sondern muss im Praxistest bewiesen werden. Das gilt so auch und vor allem für das beschriebene Beteiligungskonzept. Die „erste Runde“ der Beteiligung läuft am 6. Mai 2014 auf allen genannten Kanälen an. Nach Ablauf der vierwöchigen Frist am 3. Juni und Auswertung der Ergebnisse wird dann auch bewertet werden, inwieweit das Leistungsangebot die hohen Erwartungen erfüllt hat und ob bzw. wie in der nächsten Planungsphase andere Instrumente oder andere Formate erprobt werden.

Der Lernprozess zum Teilnahmeverfahren schreitet damit voran. Und nicht zuletzt können die Erlangerinnen und Erlanger so auch entscheiden, wie sie im weiteren Verfahren weiter mitmachen, sich einbringen und mitgestalten wollen. Das Demokratieversprechen der Bürgerbeteiligung – in Erlangen wird es eingelöst.

**6. Mai bis 3. Juni 2014**

**Veranstaltung**

Verkehrsentwicklungsplan Erlangen  
**„Busse und Bahnen...  
wo müssen wir ran?“**  
**Dienstag, 6. Mai 2014**  
**18:00 Uhr**  
**Heinrich-Lades-Halle**  
Rathausplatz 1, 91052 Erlangen  
[www.vep-erlangen.de](http://www.vep-erlangen.de)  
**Diskutieren Sie mit!**

**Postkarte**

Busse und Bahnen... wo müssen wir ran?

**www.mitmachen.vep-erlangen.de**

Busse und Bahnen - wo müssen wir ran?

Start | Orte nennen | Vorschläge unterstützen | Informationen

Melden Sie zielgenau!

Diskutieren Sie!

29.04.2014 Goldener Mord  
28.04.2014 Marcostest  
Alle Vorschläge anzeigen

**Impressum** Herausgeber: Stadt Erlangen, Referat für Planen und Bauen, Schuhstr. 30, 91052 Erlangen und Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung, Gebbertstraße 1, 91052 Erlangen. Konzeption und Umsetzung: KCW GmbH, Bernburger Str. 27, 10963 Berlin  
Die Inhalte unterliegen den Bestimmungen des deutschen Urheberrechts.