

Oliver Kuklinski

Verkehrsforen in Hannover –

Verkehrsplanung mit Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern

Erfahrungen und Schlussfolgerungen aus einer Untersuchung
von Stadtteilverkehrsforen und anderen
Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr auf Stadtteilebene

Erarbeitet im Auftrag der Landeshauptstadt Hannover
Amt für Controlling, Koordinierung und Stadtentwicklung
Referat für Stadtentwicklung

Durch:

Oliver Kuklinski
PlanKom · Joppke & Kuklinski GbR
Kommunikationsstrategien · Bürgerdialog · Stadtentwicklung
Brehmstraße 38 · 30173 Hannover
fon: 0511-856 13 91 · fax: 0511-85 59 58
mail: plankom@gmx.de

Hannover, 2000/2001

Autor

Die Studie „Verkehrsforen in Hannover“ wurde von Oliver Kuklinski, PlanKom im Auftrag der Landeshauptstadt Hannover, Amt für Controlling und Stadtentwicklung, Referat für Stadtentwicklung erarbeitet.

Veröffentlichung

Die Dokumentation wird veröffentlicht vom Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover.

Die Verantwortung für den Inhalt liegt beim Autor.

Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover
Braunstrasse 28
30169 Hannover
Telefon: 0511-7000934
Fax: 0511-7010760
e-mail: buengerbuero-stadtentwicklung@t-online.de
homepage: www.bbs-hannover.de

Wir sind erreichbar:
Montags bis Mittwoch von
9-12 Uhr und Donnerstags
von 15-19 Uhr

Hannover, im
Mai 2001

Vorwort

Bürgerbeteiligung und Verkehrsforen

Zur Situation. Die Verkehrsdichte nimmt immer mehr zu und damit auch die Beeinträchtigungen besonders im städtischen Wohnalltag: Allerorten wächst der Unmut über unerträglichen Verkehrslärm und Abgase entlang der Ausfallstraßen, über zu viel Durchgangsverkehr in Wohnquartieren, über Gefährdung vor allem von Kindern und alten Menschen durch überhöhte Geschwindigkeiten, über rücksichtsloses Parkieren im Wohnquartier und hohe Parkgebühren. Da verwundert es kaum noch, daß die Einrichtung von Verkehrsforen Konjunktur hat, denn Bürgerinnen und Bürger drängen auf rasche Abhilfe, und Politik und Verwaltung brauchen bürger-nahe Lösungen. Dabei stellt sich jedoch die Frage: Lassen sich trotz steigender Pkw-Zulassungen Verbesserungen überhaupt erreichen? Oder befinden wir uns hier in einem Teufelskreis, in dem die Verkehrsforen zu einer Beruhigungsspielle für die Bürger verkommen, wie die Bürgerinitiative Park & Fight angesichts der schleppenden Umsetzung erarbeiteter Vorschläge meint?

Der Weg zum Ziel. Verkehrsforen können keine Wunderdinge vollbringen, aber die vorliegende Untersuchung über Verkehrsforen in hannoverschen Stadtteilen macht deutlich, daß es durch die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern zu zwar wenig spektakulären, dafür aber wirksamen verkehrlichen Verbesserungen kommt. Denn niemand kennt im Stadtteil die alltäglichen Behinderungen durch den Verkehr so gut wie sie. Und deshalb müssen die an einem Verkehrsforum beteiligten Fachleute und PolitikerInnen die Alltagserfahrungen der Quartiersbewohner als deren Kompetenz anerkennen, auf die sie sich in einem

ergebnisoffenen Lernprozeß einlassen. Dabei bleibt die Lösung des behandelten Problems immer das vorrangige Ziel, doch darf der Weg dorthin nicht unterschätzt werden. Denn im Verlauf der Mitarbeit machen die verkehrsgeplagten und verärgerten Menschen mehrere wichtige Erfahrungen: Zunächst einmal stellen sie fest, daß sie mit ihrem Problem nicht alleine sind, zweitens treffen sie Nachbarn, mit denen sie ihre unterschiedliche und doch gemeinsame Problemsicht austauschen können, drittens dringen sie in die Komplexität von Verkehrsproblemen ein und kommen von Entweder-Oder-Forderungen zu differenzierterer Betrachtung. Viertens lernen sie die Wirkungszusammenhänge von Planung, Politik und Bürgerbeteiligung verstehen und erkennen, fünftens, daß nur gemeinsames Handeln weiterhilft.

Ausblicke. Die Erfahrungen und Erkenntnisse aus diesem Lernprozeß bilden - wenn sie nicht nur vereinzelt bleiben, sondern auch anderen zugänglich werden - eine wichtige Grundlage für eine längerfristige, konsensorientierte Auseinandersetzung über den Stadtverkehr. Ob sich daraus ein multipolares stadtweites Verkehrsforum entwickeln läßt, wird sich zeigen: Die Problemvielfalt legt dies nahe, andererseits wird nach einem erfolgreichen oder auch durch einen zu lang hinausgezögerten Abschluß die Bereitschaft zur (ehrenamtlichen) Weiterarbeit im Verkehrsforum gering sein. So daß es erfolgversprechender scheint, je nach Bedarf und Problemlage ein stadtteilübergreifendes Verkehrsforum einzuberufen. Aber da es immer wieder auch in anderen Stadtteilen zu erheblichen Konflikten mit dem Individualverkehr kommt, durch die Bürgerinnen und Bür-

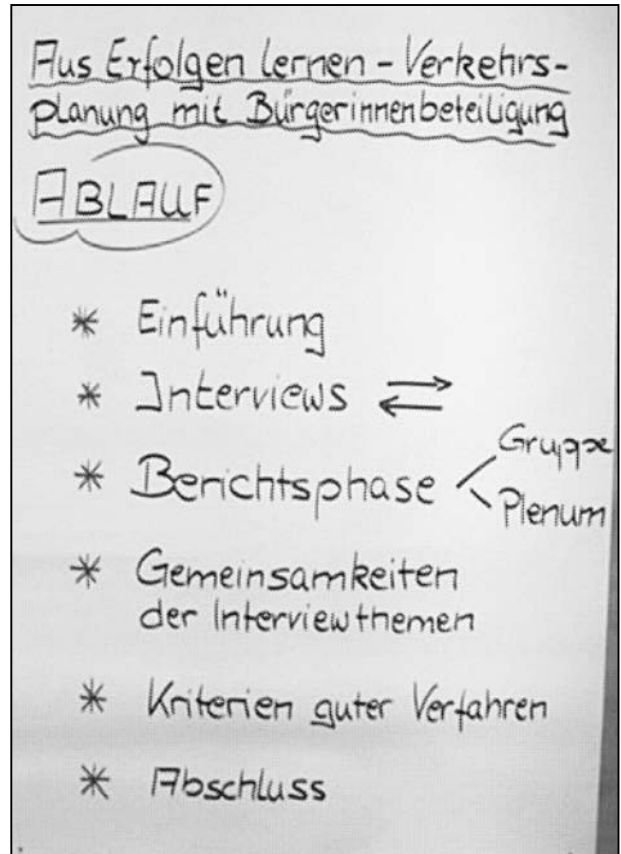
ger zum Handeln gedrängt werden, sollte nicht jedes Forum bei Null anfangen müssen, sondern auf einmal gemachte Erfahrungen zurückgreifen können. Daher erscheint es sinnvoll, eine Anlaufstelle einzurichten, wo Informationen, Kenntnisse und Erfahrungen aus den Verkehrsforen gesammelt, aufgearbeitet und öffentlich gemacht werden - wozu diese Untersuchung einen wichtigen Grundstein liefert. Denn gerade die öf-

fentliche Diskussion über die Wirksamkeit von Verkehrsforen kann Schule machen und schafft eine Voraussetzung für weiteres Handeln, macht Mut, an anderen Orten ähnliches zu versuchen, macht Hoffnung, selbst aus Mißerfolgen zu lernen und wirkungsvollere Vorgehensweisen zu entwickeln.

Sid Auffarth, Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover

Inhalt

1. **Zu Beginn: Die Schlussfolgerungen aus der Untersuchung** Seite 6
2. **Verkehrsplanung mit Bürgerinnen und Bürgern – die Merkmale der berücksichtigten Verfahren** Seite 7
3. **Ergebnisebenen von Beteiligungsverfahren** Seite 7
4. **Aus den Erfahrungen lernen - Ziele der Untersuchung** Seite 8
 - 4.1. Bestandsaufnahme: Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr in Hannover Seite 9
 - 4.2. Zielgruppe und Teilnehmer der Untersuchung Seite 10
 - 4.3. Aus Erfolgen lernen – der Workshop Seite 11
5. **Die Ergebnisse** Seite 12
 - 5.1. Motive zur Teilnahme an Bürgerbeteiligungsverfahren zum Thema Verkehr Seite 12
 - 5.2. Was im Verfahren besonders faszinierte bzw. interessierte Seite 12
 - 5.3. Herausragend positive Erfahrungen Seite 12
 - 5.4. Initiierung - „Kristallklare Anlässe“ für Stadtteilverkehrsforen Seite 14
 - 5.5. Ein Schlüssel zu Erfolg, die „inspirierende Zusammenarbeit“ Seite 15
 - 5.6. Die „rasante Umsetzung“ von Ergebnissen Seite 15
 - 5.7. Für die gute Praxis in Zukunft → Die Erfolgsfaktoren für Stadtteilverkehrsforen Seite 16
6. **Perspektiven und Handlungsvorschläge** Seite 18



1. Zu Beginn: Die Schlussfolgerungen aus der Untersuchung

Die gute Resonanz der beteiligten Akteure auf die Untersuchung zeigte deren großes Interesse an einem Erfahrungsaustausch. Dieser bezog sich auf die in den Stadtteilverkehrsforen und den anderen Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr gewonnenen Erkenntnisse.

Im Zentrum der vorliegenden Untersuchung stand deshalb eine halbtägige Zusammenkunft, die es möglich machte, gemeinsam eine Vielzahl von relevanten Erfolgskriterien für Stadtteilverkehrsforen herauszuarbeiten.

Von den Akteuren aus den hannoverschen Stadtteilverkehrsforen wurden schließlich die sechs wichtigsten Erfolgsfaktoren für derartige Verfahren benannt. Diese sind in ihrer Zuspitzung auch in Bezug auf andere Bürgerbeteiligungsverfahren gültig und lauten wie folgt (ausführlicher s. u.):

- Verschiedene Akteure zusammenbringen und für eine gute Gesprächskultur sorgen
- Frühzeitig und kontinuierlich alle Akteure beteiligen
- Für eine gute Moderation Sorge tragen
- Die „rasante Umsetzung“ der Ergebnisse verfolgen
- Für die Verfahren klare Ziel- und Zeithorizonte vereinbaren
- Ergebnisoffenheit als Voraussetzung für Beteiligungsverfahren

Die herausgearbeiteten Kriterien können - quasi als Checkliste - den Entscheidern in Politik und Verwaltung Hilfestellungen für die Initiierung und Konzeptionierung von erfolgreichen Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr geben.

Die im Rahmen der Tagung verfolgte Konzentration auf die Erfolge der Foren fiel einigen Teilnehmenden nach eigenem Be-

kunden schwer. Dennoch konnten die positiven Aspekte von den Akteuren klar benannt werden. Die Verfahren erzielten sowohl Verbesserungen im Verkehr auf Stadtteilebene, als auch im gegenseitigen Verständnis und konstruktivem Miteinander der Akteure.

Der Vergleich der selbst erlebten Foren mit den Visionen vom idealen Stadtteilverkehrsforum machten allerdings auch deutlich, dass noch ein **großes Entwicklungspotenzial** zur Optimierung zukünftiger Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr besteht.

Aber auch in Bezug auf den **Austausch untereinander** wurde den Teilnehmenden deutlich, dass hier viele Potenziale bisher ungenutzt blieben. Es wurde mehrfach der Wunsch geäußert, den hier begonnenen Austausch stadt- und akteursübergreifend fortzusetzen und zu vertiefen.

Es zeichnet sich eine Chance ab, die in der Stadt gewonnenen Erfahrungen nachhaltig zu entwickeln. Die Vernetzung der Akteure aus den ehemaligen, den noch aktiven und den zukünftigen Stadtteilverkehrsforen bietet die **Möglichkeit eines multipolaren stadtweiten Verkehrsforums**, welches aus den Stadtteilen heraus über deren Grenzen hinweg wirksam werden kann. Voraussetzung hierfür ist allerdings auch hier die Berücksichtigung der genannten Erfolgskriterien!

Durch eine Weiterentwicklung im Sinne der von den beteiligten Akteuren gemachten Anregungen kann sich hier der Glücksfall einer echten Win-Win-Situation zur Entwicklung eines stadtverträglichen Verkehrs in Hannover im Interesse der Stadt und ihrer Einwohnerschaft ergeben.

2. Verkehrsplanung mit Bürgerinnen und Bürgern – die Merkmale der berücksichtigten Verfahren

In der Stadt Hannover gibt es eine lange Tradition von Bürgerbeteiligungsverfahren, welche über die gesetzlich vorgeschriebenen Mindeststandards hinausgehen. Diese *Erweiterte Bürgerbeteiligung* ist vielgestaltig in Bezug auf ihre Inhalte und ihre methodischen Ansätze.¹ Bei mehreren Workshops, zuletzt im Rahmen des Dialogs zur Stadtentwicklung, hat es darüber hinaus auch Ansätze gegeben, die in den zahlreichen Erscheinungsformen zur Bürgerbeteiligung und zum bürgerschaftlichen Engagement gewonnenen Erfahrungen auszuwerten, zu bündeln und strategisch zu nutzen.²

Ein Feld, in welchem in den letzten Jahren zunehmend die Kompetenz der Bürgerinnen und Bürger genutzt wurde, ist die Verkehrsplanung. Auch wenn der vor wenigen Jahren unternommene Vorstoß zur Bildung eines stadtweiten Verkehrsforums nicht weiter verfolgt wurde,³ konnten auf der Ebene der Stadtteile mehrere Bürgerbeteiligungsverfahren zum Themenkreis Verkehr durchgeführt werden.

Nicht in jedem Fall trugen diese Verfahren den Namen Verkehrsforum, sie waren z. B. Arbeitskreise von Bürgerforen. Allen Verfahren gemeinsam waren allerdings die folgenden vier Kriterien:

1. Die jeweiligen Themen hatten deutlichen Wiederhall in der öffentlichen

¹ Seit 26 Jahren ... Entwicklung der Anwaltsplanung und anderer Beteiligungsformen in Hannover, Bausteine zur Planungskultur, 1998, Hrsg. Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover zusammengestellt von Sandra Illy und Klaus Selle, Hannover

² Leitthema: Demokratische Teilhabe – als Thema des Dialog zur Stadtentwicklung: Ergebnisse von Expertenworkshops und Bürgergesprächen; sowie: Vorstellung und Diskussion des Konzeptentwurfs, beide 1999, Hrsg. Landeshauptstadt Hannover der Oberbürgermeister, Hannover

³ Ein Verkehrsforum für Hannover? – Dokumentation eines Workshops, 1996, Hrsg. Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover zusammengestellt von Detlev Gündel und Klaus Selle, Hannover

Diskussion, in den Medien, in den Bezirksräten oder durch Bürgerinitiativen. Eine **breite Betroffenheit bei der Bevölkerung** war also deutlich.

2. **Politische Gremien vor Ort** (Bezirksräte, Sanierungskommission) waren als Initiatoren oder zumindest als Adressaten, teilweise mit hoher Selbstbindung in Bezug auf die Berücksichtigung der Ergebnisse, **involviert**.
3. Die Verfahren wurden stets von den **zuständigen Ämtern** der Stadtverwaltung (planende Verwaltung, Ordnungsverwaltung) **fachlich begleitet**.
4. Es wurde eine professionelle Moderatorin oder ein Moderator als **vermittelnde Instanz** beschäftigt. Hierzu stellte die Stadt Hannover die Mittel bereit. Teilweise wurde diese Funktion von lokal agierenden Anwaltsplanern im Rahmen ihres Aufgabenspektrums geleistet.

Die vorliegende Untersuchung betrachtet Verfahren in Hannover, welche diesen Kriterien entsprachen.



3. Ergebnisebenen von Beteiligungsverfahren

Trotz ihrer Verschiedenartigkeit hatten alle Verfahren auf zwei grundlegenden Zielebenen relevante Resultate:

▪ **Verkehrsplanerische bzw. bauliche Ebene**

Zum einen ergaben sich konkrete meist bauliche Veränderungen der Verkehrsinfrastruktur der Stadt und/oder Planungen hierzu.

▪ **Intermediäre bzw. kommunikative Ebene**

Zum anderen arbeiteten hier Menschen aus den unterschiedlichsten Beweggründen miteinander daran, die Lebensverhältnisse in der Stadt zu verbessern. Es entstanden Kontakte und wechselseitiges Verständnis. Die Akteure qualifizierten sich so gegenseitig in Bezug auf die Verkehrsthematik, die lokalen Besonderheiten und in Bezug auf ihre eigenen interaktiven und kommunikativen Fähigkeiten.

Die hier betrachteten Bürgerbeteiligungsverfahren zum Themenkreis Verkehr hatten jeweils lokal auf bestimmte Orte bezogene Anlässe.



Verbindungen zwischen den Verfahren wurden vor allem auf der intermediären Ebene durch Personen geschaffen, welche stadtweit beschäftigt aber auch konkret lokal aktiv waren. Neben einigen Vertretern und Vertreterinnen der planenden- und Ordnungsverwaltung waren dies vor allem Angehörige von Vereinen und Verbänden die zum Thema Verkehr aktiv sind (z. B. ADAC, ADFC, VCD, Fuß e. V., IHK,

HWK) aber auch Mitarbeiter des ÖPNV (KGGH und üstra).

Außerdem ergaben sich im Rahmen der Bearbeitung inhaltliche Überschneidungen (z. B. Parkproblematik) oder es wurden Überlegungen angestellt, welche nicht nur lokal begrenzte Konsequenzen zeigten (z. B. stadtweites Fahrradstraßensystem).

4. Aus den Erfahrungen lernen - Ziele der Untersuchung

Bisher gab es für die Akteure der unterschiedlichen Verfahren und aus ihren unterschiedlichen Rollen keine Gelegenheit, bei der sie miteinander Erfahrungen austauschen und voneinander lernen konnten.

Ein systematischer Know How-Transfer zwischen den Verfahren war nicht gegeben und im Rahmen der bisher zur Verfügung gestellten Ressourcen auch nicht zu leisten. Dies gilt für beide Zielebenen, also sowohl für die materiellen Ergebnisse als auch für die methodischen Erfahrungen. Natürlich gab es viel Austausch durch die oben geschilderten personellen Überschneidungen, amts-, büro- bzw. verbandsinterne Abstimmungen und auch durch Netzwerke, wie z. B. das Info-, Anwaltsplanernetzwerk des *Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover*. Akteurs- und stadtteil- bzw. verfahrensübergreifender Austausch und Transfer fehlte bisher.

Es entstand der Gedanke, Raum für ein solches Zusammentreffen von Akteuren aus den unterschiedlichen Verfahren zu schaffen. Gleichzeitig sollte dieser Austausch dazu genutzt werden, im Interesse der Stadt Hannover gemeinsam Erfolgskriterien für eine gute Praxis in der Verkehrsplanung mit Bürger/innenbeteiligung zu finden.

Auf einem gemeinsamen Workshop sollten die Erfahrungen aus den unterschiedliche Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr reflektiert und die Ergebnisse für die Zu-

kunft nutzbar gemacht werden. Die Konzentration lag nicht auf der materiellen, d. h. der verkehrstechnischen sondern auf der methodisch-, informell-, kommunikativen-Zielebene.

Die aus der Veranstaltung zu gewinnenden Erkenntnisse sollen dazu dienen, zukünftige Stadtteilverkehrsforen und andere Verkehrsplanungen und –maßnahmen mit Bürgerbeteiligung zu optimieren.

Neben einer Verbesserung der Praxis stand allerdings auch im Interesse des Workshops, dass sich die beteiligten Akteure gegenseitig besser verstehen lernen.

Um zu erreichen, dass keiner der Akteure durch vielleicht von ihm/ihr befürchtete Anfeindungen oder Schuldzuweisungen von der Teilnahme abgeschreckt würde,

wurde der Fokus der Veranstaltung eindeutig auf die guten Erfahrungen – die ja leider allzu häufig durch negative Begebenheiten verdeckt werden – gelegt.

4.1. Bestandsaufnahme: Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr in Hannover

Die folgende Liste enthält die in den letzten ca. fünf Jahren durchgeführten Bürgerbeteiligungsverfahren zum Thema Verkehr in Hannover. All diese Verfahren erfüllen die o. g. vier Merkmale (hohe öffentliche Relevanz, örtliche politischen Gremien involviert, von Ämtern fachlich begleitet, professionell moderiert). Folgende Verfahren wurden erfasst:

Name des Verfahrens	Stadtteil bzw. räumlicher Bezug	Laufzeit	Anlass bzw. Ziel des Verfahrens
Verkehrsforum Nordstadt (Arbeitskreis des Stadtteilforums)	Nordstadt	Herbst 1993 bis Ende 1994 (teilw. bis 1999)	Verkehrskonzept Nordstadt (Taschenkonzept, Parkraumbewirtschaftung usw.)
Arbeitsgruppe Verkehr und Umwelt des Bürgerforums Mittelfeld	Mittelfeld	1996 bis 2000	Verkehrsberuhigungskonzept Mittelfeld
Arbeitskreis Verkehrsberuhigung Wülferode des EXPO-Treff Wülferode in der Bürgergemeinschaft Wülferode	Wülferode	1996 bis 2000	Verkehrsberuhigungsmaßnahmen Wülferode
Bürgerbeteiligung zur Limmer Straße	Linden Nord	1997	Verkehrsberuhigung Limmer Straße bzw. Einrichtung von Fußgängerzonen
Arbeitsgruppe Verkehr Bemerode / Kronsberg des Bürgerforums Kronsberg	Bemerode / Kronsberg	1997 bis 2000 (2001)	Baustellenverkehr EXPO /Kronsberg und Neuplanung bzw. Überarbeitung Verkehrskonzepts Kronsberg
Verkehrsforum Südstadt	Östliche Südstadt	Mai 1998 bis Dez. 1999 (teilw. 2000-2001)	Verbesserung der Verkehrssituation im Stadtteil
Runder Tisch Nordstadt zum Verkehrskonzept Nordstadt	Nordstadt rund um die Lutherkirche	April bis Juli 1999	Konfliktschlichtung und Nachbesserungen bei der Umsetzung der Ergebnisse des VF-Nordstadt
Verkehrsforum Zoo	Zooviertel	Frühjahr 1999 bis (2001)	Verkehrsberuhigung im Kontext HCC und Zoo
Verkehrsforum List	Bereich Jacobistraße	Juli 1999 bis Dez. 1999	Parkraumproblematik

Außerdem bezogen sich einige Teilnehmende auf ihre Mitwirkung beim Bürgergutachten der Üstra zum attraktiven ÖPNV⁴, welches allerdings nicht die o. g. vier Merkmale trägt.

⁴ Bürgergutachten ÜSTRA - Attraktiver Öffentlicher Personennahverkehr in Hannover, 1996, Stiftung Mitarbeit, Bonn

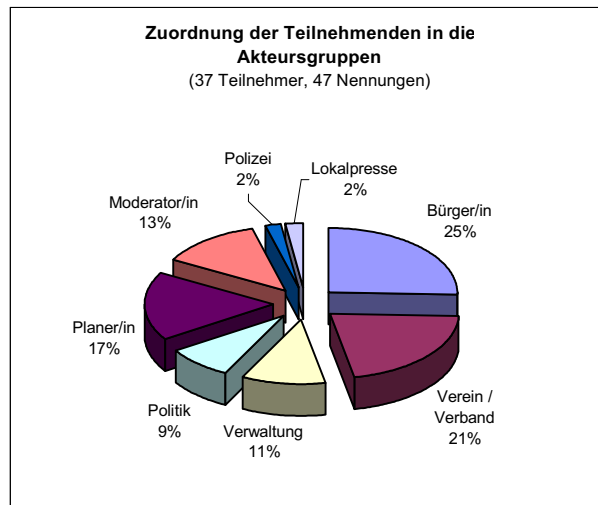
4.2. Zielgruppe und Teilnehmer der Untersuchung

Neben der Recherche der Verfahren wurden Namen von Akteuren aus den erfassten Foren gesammelt. Diese Personen bildeten die Zielgruppe für den „*Workshop Stadtteilverkehrsforen - Aus Erfolgen lernen – Verkehrsplanung mit Bürger/innenbeteiligung in Hannover*“. Der Workshop bildete den Kern der Untersuchung. Die wesentlichen Gruppen und Akteure aus den Bürgerbeteiligungsverfahren lassen sich wie folgt benennen:

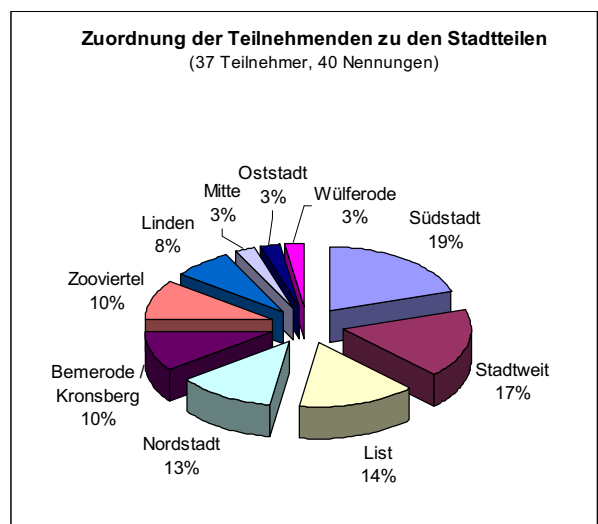
- **Bürgerinnen und Bürger:**
Interessierte, Betroffene
- **Politik:**
Lokalpolitiker/innen auf Bezirks- und Stadtebene
- **Vereine, Verbände, Interessenvertreter:**
ADAC, ADFC, VCD, Fuß e. V., IHK, HWK, KGH, üstra
- **Stadtverwaltung Hannover und andere Behörden:**
Tiefbauamt, Stadtplanungsamt, Ordnungsamt, Grünflächenamt, Feuerwehr, Polizei, Schulen, Kitas
- **Planerinnen und Planer:**
Verkehrsplaner, Landschaftsarchitekten, Stadtplaner, Ingenieure, Studenten
- **Moderator/innen:**
Aus freien Büros, Anwaltsplaner, VHS-Dozenten
- **Medien:**
Lokalredakteure von Presse und Rundfunk

Die gute Resonanz auf den Workshop zeigte die große Bereitschaft von Bürgerinnen und Bürgern sich auch zu übergeordneten Stadtentwicklungs-Themen im

Interesse der Entwicklung ihrer Stadt zu beteiligen.



Die Teilnehmerschaft spiegelte das Spektrum der Akteure aus den Verfahren gut wieder. Lediglich die planende- und Ordnungsverwaltung waren verhältnismäßig gering repräsentiert. Dies ist bedauerlich, zumal diese Akteure in den Verfahren für die Stadt Hannover die Fachkenntnisse einbrachten und schließlich in Bezug auf die Umsetzung der Ergebnisse wichtige Schlüsselrollen einnahmen. Ebenfalls relativ gering war die Beteiligung von Seiten der Politik.



Beinahe aus allen Stadtteilen, in denen in den letzten Jahren Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr stattfanden, nahmen Akteure teil (s. Grafik).

Einige Teilnehmende (ca. 1/3) hatten z. B. als Vertreter von Ämtern oder Verbänden Kenntnisse aus mehreren Verfahren. Fünf Teilnehmende waren bisher noch nicht Akteure in einem Verfahren gewesen. Sie nahmen z. B. teil, weil in ihren Stadtteilen Verkehrsforen geplant werden.

weils fünf wichtigsten Kriterien für gute Beteiligungsverfahren gesammelt.

4.3. Aus Erfolgen lernen – der Workshop

Schon bei den Vorgesprächen wurde deutlich, dass bei der überwiegenden Zahl der Gesprächspartner vor allem kritische Aspekte aus den Verfahren sofort präsent waren und Sie deshalb schlussfolgerten: „Dies oder jenes müsste oder könnte man so oder so anders bzw. besser machen....!“.

Dies verwundert nicht. In Anbetracht der Tatsache, dass Verkehrsthemen meist überaus kontrovers diskutiert werden und sich die Akteure zunächst häufig auf scheinbar unvereinbaren Positionen gegenüberstehen. So sind aus den Verfahren, bedingt durch unterschiedliche Perspektiven und persönliche Erfahrungen, überaus differenzierte subjektive Sichtweisen zu erwarten.

Die Veranstaltung ermöglichte es, dass die Teilnehmenden aus unterschiedlichen Stadtteilen und Verfahren einander kennenlernten. So wurde es möglich, Erfahrungen auszutauschen und Gemeinsamkeiten sowie Unterschiede herauszufinden.

Ziel war es ferner, zu erarbeiten, welche Elemente der Verfahren die Erfolge in der Vergangenheit möglich machten, um in Zukunft mit Erkenntnissen bezüglich dieser Erfolgsfaktoren und ihrer Ausgestaltung die Güte der Praxis zu fördern.

Um in der Veranstaltung konkrete Erfolgskriterien für die Durchführung von Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr herauszuarbeiten, wurden paarweise Interviews geführt und später in Gruppen die je-



5. Die Ergebnisse

Im Folgenden werden die Ergebnisse der Interviews, deren Auswertung qualitativ erfolgte, in verkürzter Form wiedergegeben.

5.1. Motive zur Teilnahme an Bürgerbeteiligungsverfahren zum Thema Verkehr

Bei den Bürgerinnen und Bürgern, sowie bei den Vertretern von Vereinen und Verbänden wurden die folgenden Motive zur Teilnahme genannt:

- Die Möglichkeit sich zu informieren bzw. der Bedarf an Informationen
- Das Interesse an der Mitgestaltung des alltäglichen Umfeldes
- Angebot zur Beteiligung wahrgenommen
- Der bestehende Leidensdruck

Bei Angehörigen von Politik, Verwaltung sowie Planern und Moderatoren stand als Motivation zur Teilnahme deren politische Betroffenheit bzw. berufliche Aufgabe im Vordergrund.

5.2. Was im Verfahren besonders faszinierte bzw. interessierte

Auch hier ergibt sich wieder eine Teilung bei den Einschätzungen. Auf der einen Seite die Bürgerinnen und Bürger, die vor allem folgendes bemerkten:

- Das es hier Informationen aus erster Hand gibt
- Das es möglich ist, gemeinsam mit anderen, trotz unterschiedlicher Interessen und Positionen, lösungsorientiert zu arbeiten, gemeinsame Wege zu gehen und reelle Chancen zur Umsetzung zu haben

- Das Ideen nicht für den Papierkorb sind, sondern vom Bezirksrat weiter verfolgt werden

Auf der anderen Seite wieder die „Profis“, welche von der Nachfrage in der Bürgerschaft und von der Kompetenz und Erfahrung der Bürgerinnen und Bürger beeindruckt waren.



5.3. Herausragend positive Erfahrungen

Bei der Konzentration auf konkrete positive Erfahrungen im Verfahren lassen sich die Antworten auf die zwei Zielebenen (verkehrsplanerisch, kommunikativ) beziehen. Zum einen hatten diese positiven Erfahrungen engen Bezug zu den Ergebnissen. Neben den konkreten Fällen, wie z. B. den Umbau eines Stadtteilplatzes wurden genannt:

- Konkrete (qualifizierte) Ergebnisse erreicht
- Umsetzung der Bürgervorschläge
- Viel in kurzer Zeit erreicht
- Unterstützung der Bürger/innen durch Bezirksratsbeschlüsse
- Grosse Resonanz in der Presse
- Gründung eines Vereins zur weiteren nachhaltigen Behandlung der Thematik

Zum Anderen gab es herausragend positive Erfahrungen in informeller Hinsicht:

- Direkter Kontakt zwischen Bürger/innen und Politik
- Echte Mensch-zu-Mensch Kommunikation
- Aufbruchstimmung unter den Akteuren
- Identifikation der Bürger/innen mit dem Ergebnis
- Konsenswille und Konsensfähigkeit



Was die herausragend positiven Erfahrungen möglich machte

Hier stehen bei den Beteiligten zum einen die Rahmenbedingungen des jeweiligen Beteiligungsverfahrens in Vordergrund:

- Öffentlichkeit des Verfahrens
- Unterstützung durch die Verwaltung
- Gute Informationen
- Gute Begleitung, Vorarbeiten, Moderation, Dokumentation der Ergebnisse
- Direkte kurzfristig umsetzbare erste Ergebnisse, die schnell realisiert wurden
- Erfolgswang

Zum anderen waren die Bedingungen in den Gruppenarbeitssituationen wesentliche Voraussetzung für das Erleben positiver Erfahrungen:

- Gegenseitige Akzeptanz
- Arbeitsfähiger kleiner Kreis von Akteuren
- Gute Stimmung
- Dauernde Kommunikation und Rückkopplung
- Zusammenspiel von Bürger/innen, Anwaltsplaner, Politik und Verwaltung

Was an Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr besonders geschätzt wird

In Zuspitzung zu den anderen oben bereits genannten Punkten lassen sich die zahlreichen Antworten wie folgt zusammenfassen:

- Die echte Möglichkeit mitzugestalten, eigene „Vor-Ort-Kompetenzen“ einzubringen und damit Einfluss zu nehmen
- Die Möglichkeit zu gemeinsamen Lösungen zu finden → der Konsensgedanke als Merkmal einer lebendigen Demokratie

Allein die Existenz der Foren als Instrument der Entscheidungsfindung und als Chance, sich mit den Maßnahmen und damit der Stadt zu identifizieren, wird als Qualität hoch geschätzt.



5.4. Initiierung - „Kristallklare Anlässe“ für Stadtteilverkehrsforen

Die Teilnehmenden nannten hier Anlässe zu denen ihrer Ansicht nach unbedingt ein Forum hätte eingerichtet werden sollen, dazu gehörten:

- Großvorhaben wie die EXPO aber auch andere große Bauvorhaben sollten stets durch Bürgerbeteiligung begleitet werden. Kennzeichen wie Zeitnot und Konsenszwang bedingen dies
- Immer wenn Probleme/Konflikte offen zu Tage treten, sollten die Bürger/innen beteiligt werden. Beispiele hierzu sind: Lutherkirche, Sallstraße, größere Umbauten, aber auch die Zuspitzung von Verkehrsproblemen, wie z. B. bei der Parkplatznot in einigen Stadtteilen

Zeichen für klare Anlässe sind nach Auffassung der Teilnehmenden:

- Unzufriedenheit der Bürger/innen
- Größere bauliche Veränderungen im Stadtteil bzw. damit einhergehende neue Verkehrssituationen
- Wiederholte folgenlose Problemlösungsversuche
- Direkte Betroffenheit von Bürger/innen durch Maßnahmen

Massive gegensätzliche Positionen in der Bevölkerung bedürfen allerdings den Einsatz von intensiveren Mediationstechniken. Konsensorientierte Foren dürfen diesbezüglich nicht überfordert werden. Eine auf die konkrete fallbezogene Vorgehensweise muß gewählt werden.

Wer soll Verkehrsforen initiieren?

Die Teilnehmenden richteten ihre Ratschläge an verschiedene Akteure, die erkennen und veranlassen sollten, ob und wann ein Forum eingerichtet werden muß. Hierbei wurden die Verwaltung und die

Politik etwa gleich oft genannt. Zusammen richteten sich die Ratschläge in 80 % aller Fälle an die Stadt und ihre Organe. Nur zu jeweils 3 % wurden die Verkehrsbetriebe, Vereine/Verbände und die Presse als mögliche Initiatoren für derartige Verfahren angesehen. Allerdings bezogen sich 11 % der Hinweise auf ein Initiativwerden der Bürger und Anwohner.

Folgende Anregungen wurden u. a. an die Stadt gegeben:

- Frühzeitig über Planungen und Maßnahmen informieren → Transparenz
- Möglichkeiten zur Einflussnahme offenlegen
- Überkommene Strukturen in der Abwicklung überwinden
- Die Stadt soll offene Ohren und Augen haben
- Vor-Ort-Stimmungen und Tendenzen recherchieren. Zeichen deuten und angemessen reagieren
- Berichterstattung in der lokalen Presse (Leserbriefe, „Stunk“ im Bezirksrat) beachten
- Einwohnermeldedaten erfassen und z. B. Gründe für die Abwanderung junger Familien erforschen
- „Schnittstelle“ Stadt – Bürger/in verbessern
- Verkehr soll als Thema politisch ernst genommen werden

An die Bürger/innen richtet sich die folgende Empfehlung:

- Aufmerksam sein (Zeitung, Bezirksrat) was vor Ort passiert → Beobachtungen mitteilen und Ansprüche artikulieren

5.5. Ein Schlüssel zu Erfolg, die „inspirierende Zusammenarbeit“

Die Qualität des miteinander Arbeitens im Verfahren hatte einen großen Anteil an den besonders geschätzten Erfahrungen der Akteure. Was diese inspirierende Zusammenarbeit ermöglichte, beleuchten die folgenden Punkte:

- Gute Vorarbeiten
- Das Kommunikationsklima optimieren
- Positive Grundeinstellung aller Akteure
- Ein definiertes Thema an dem alle verschiedenen Interessen an einem Tisch vertreten sind und miteinander arbeiten
- Einigkeit über das Ziel des Verfahrens und ein klarer zeitlicher Horizont
- Gemeinsames Agieren
- Fachkompetenz aller Akteure und Qualifizierung der beteiligten Bürgerinnen und Bürger
- Sich ein Bild vor Ort machen → wissen wovon man redet
- Die richtigen Leute zur richtigen Zeit am richtigen Ort zusammenbringen
- Alle Akteure setzen Ressourcen ein → gegenseitige Wertschätzung
- Die Moderation wurde als ein Schlüsselfaktor genannt. Sie sollte Verbindlichkeit vermitteln, den Prozess kontinuierlich begleiten, neutral und unparteiisch durchgeführt werden. Wichtig hierzu → Räumlichkeiten, Organisationshintergrund und ausreichende Ressourcen

5.6. Die „rasante Umsetzung“ von Ergebnissen

Zunächst berichteten die Befragten von Situationen bei denen es zur rasanten Umsetzung von Ergebnissen gekommen war,

teilweise wurden bestimmte Beispiele mehrfach benannt:

- Verkehrsforum Südstadt:
 - Ampelübergang Marienstraße
 - Fahrradstraßensystem Neptunspieß
 - Oesterleyplatz
 - Fahrradfurt Stephansplatz
 - Unfallschwerpunkte von Kinder/Jugendlichen und Senioren entschärft
 - Kreuzung Mendelssohn-/Heinrich-Heine-Straße



- Bemerode/Kronsberg:
 - Straßenausbauplanung Wülferoder Straße
 - Kronsberg Verkehrsberuhigungsmaßnahmen
- Zoo:
 - Lönsstraße
 - Plathnerstraße
- Nordstadt
 - Ergebnisse des Runden Tisches
- Üstra
 - Ergebnisse des Bürgergutachtens

Auf die Frage, was die schnelle Umsetzung möglich gemacht hatte, gab es folgende Antworten in Bezug auf das Vorhaben:

- Geringe Kosten bzw. Mittel waren vorhanden
- Einfache technische Realisierbarkeit
- Klare Zielstellung und klarer Nutzen

Antworten in Bezug auf das Verfahren:

- Kurze Entscheidungswege
- Anerkennung der Qualität der Ergebnisse
- Frühzeitige Integration der Verwaltung
- Vor Ort mit wichtigen Akteuren Lösungen gefunden
- Unterstützung durch die Politik
- Gute direkte Kontakte
- Vermittlungsinstanz (Anwaltsplaner)

Als sonstige Voraussetzungen zur raschen Realisierung in der Vergangenheit wurden genannt:

- Positive Imagewirkung für die Stadt
- Angst der Stadt vor Verzögerung durch Bürgerproteste
- Bürgerproteste

Der Beitrag der Akteursgruppen zum Erfolg

Differenziert nach den unterschiedlichen Akteuren wird deren jeweiliger Beitrag zum Erfolg wie folgt gesehen:

- **Bürgerinnen und Bürger**
 - Kontakt mit zuständigen Stellen
 - Machbare Vorschläge erarbeiten
 - Konsequentes Nachhaken bei zuständigen Stellen
 - Mit Foren Druck ausüben
 - Spezifische Kompetenz deutlich zeigen
- **Vereine / Verbände**
 - Druck auf Verwaltung und Politik ausüben
 - Fachkompetenz
 - Sachlichkeit
 - Hintergrundgespräche
- **Verwaltung**
 - Sachkompetenz
 - Umsetzungsbereitschaft

- Schnelle Umsetzung von Ergebnissen
- Umsetzung (ohne Gesichtsverlust)
- Entscheidungswege straffen
- Kostengünstige Entscheidungswege und Alternativen suchen

- **Politik**

- Die eigentlichen Entscheider motivieren
- Ausreichende Geldmittel bereitstellen / die Bereitschaft hierzu
- Öffentlichkeit einbeziehen
- Mit Bürgern kooperieren und Verwaltung zum Handeln bewegen
- Ideen aufnehmen → Rückmelden → Entscheiden

- **Presse**

- Information über die Angebote zur Beteiligung
- Darstellung der Ergebnisse

- **Alle Akteure**

- Optimismus
- Gegenseitige Akzeptanz
- Konsenswille
- Lösungsinteresse
- Anwesend sein → zuhören können
- Spezifische Fachkompetenzen einbringen
- Am Problem dranbleiben
- Deutliche Artikulation von Interessen
- Einigung auf Lösungen mit wenig verbleibenden Diskussionspielraum
- Gemeinsame Lösungen finden → jeweilige Lobby zur Durchsetzung nutzen
- Verbindliche Akzeptanz gegenüber getroffenen Entscheidungen

5.7. Für die gute Praxis in Zukunft → Die Erfolgsfaktoren für Stadtteilverkehrsforen

Hier wurden im Rahmen der Interviews eine große Fülle von Anregungen gegeben.

Erwartungsgemäß mündeten diese in die abschließende gemeinsame und zusammenfassende Sammlung von Erfolgsfaktoren. In der Folge sind diese Erfolgsfaktoren aufgeführt. Ergänzende oder vertiefende Beiträge aus der Interviewauswertung wurden hinzugefügt. Die Reihenfolge der Erfolgskriterien ist entsprechend der Häufigkeit der Nennungen in den Interviews (in Klammern).

- **Verschiedene Akteure und gute Gesprächskultur (70)**
 - Kooperationswille aller Akteure (verschiedene Interessen, Meinungen → Kompromisse)
 - „Gesprächskultur“ (Verständnis füreinander)
 - Ausgleich vieler Interessen → Konsens
 - Richtige Auswahl der Beteiligten und fachliche Begleitung
 - Gemeinsames Lernen
 - Argumente statt Dogmen



- **Frühzeitig und kontinuierlich beteiligen (25)**
 - Frühzeitige Information und Beteiligung (schon bei der Zielfindung und Vorplanung)
 - Kontinuierlicher Beteiligungsprozess
 - Institutionalisierung der Beteiligung in allen Planungsphasen = Beteiligungsspirale

- **Gute Moderation (25)**
 - Professionalität der Moderation
 - Externe bzw. neutrale Moderation
 - Neutrale, zielgerichtete Moderation
 - Professionelle Dokumentation
- **Rasante Umsetzung (17)**
 - Schnellste Umsetzung
 - Zeitnahe Umsetzung durch bessere Koordination „Kümmerer“
 - Relevanz der Beteiligung
 - Sofortige Umsetzung
 - Umsetzung der Ergebnisse
- **Klares Ziel und klarer Zeithorizont (17)**
 - Klar definiertes Ziel
 - Klare Zeitvorgabe
 - Zieldefinition bzgl. Zeithorizont und Mitteleinsatz
 - Begrenzter Zeitrahmen
 - Klarer Planungsrahmen – Bedingungen
- **Ergebnisoffenheit (2)**
 - Flexibilität bei den Lösungsansätzen
 - Transparenz in der Planung
 - Offenheit für Lösungsalternativen bei allen Beteiligten

In der Zusammenfassung nochmals die sechs Kernanforderungen an die gute Praxis von Stadtteilverkehrsforen:

- Verschiedene Akteure und gute Gesprächskultur
- Frühzeitig und kontinuierlich beteiligen
- Gute Moderation
- Rasante Umsetzung
- Klares Ziel und klarer Zeithorizont
- Ergebnisoffenheit

Der Traum vom optimalen Stadtteilverkehrsforum

Selbstverständlich finden sich bei diesem idealen Stadtteilverkehrsforum alle o. g. Erfolgsfaktoren wieder. Einige Punkte sollten nach Einschätzung der Akteure jedoch zusätzlich beachtet werden:

- Bürgerforen bzw. Stadtteilverkehrsforen sollten selbstverständlich und nicht nur für Sonderfälle eingerichtet werden
- Entscheidungen sollten möglichst nach unten, d. h. problem- und lebensweltnah in die Stadtbezirke, Stadtteile und Quartiere verlagert werden
- Die Verwaltung sollte ebenfalls dezentral agieren und sich verbindlich beteiligen; auch und vor allem in der Umsetzungsphase
- Politikerinnen und Politiker müssen sich in die Verfahren als Bürger/innen nicht als Parteigänger integrieren. So gewinnen sie Kompetenz für sachgerechte Entscheidungen
- Erfolge sollen „gefeiert“ werden. Dies meint auch die deutliche Kommunikation des Erreichten an die berührte und interessierte Öffentlichkeit. So spricht sich herum, dass sich Engagement auszahlt! → Grundsätzlich mehr Ressourcen für die Öffentlichkeitsarbeit einplanen
- Mitarbeiter/innen der Stadtverwaltung sollten Ressourcen (Arbeitszeit) bereitgestellt werden, damit ihre Teilnahme an Bürgerbeteiligungsverfahren nicht Mehrarbeit per se bedeutet



- Die Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger darf nicht bei Abschluss der Planung enden. Vielmehr ist eine Be-

gleitung bei der Umsetzung anzustreben

- Schließlich bedeutet die Reflexion der Verfahren mit den Akteuren eine Chance zur Qualitätsentwicklung und zunehmender wechselseitiger Qualifikation aller Beteiligten



6. Perspektiven und Handlungsvorschläge

Nun stellt sich die Frage: Was tun mit den hier wiedergegebenen geballten Erfahrungen und Erkenntnissen aus den hannoverschen Stadtteilverkehrsforen?

Die am Workshop Teilnehmenden Akteure formulierten dies wie folgt:

- Was wird aus den Ergebnissen? Muss klar werden → muss eingebracht werden
- Wie werden die Ergebnisse von der Verwaltung / Politik behandelt?
- Personen aus den Foren sollten sich regelmäßig treffen, weiterer Austausch erwünscht
- Abläufe nebeneinanderstellen, Erfahrungen vergleichen und aus Fehlern und Erfolgen lernen
- Dokumentation der Ergebnisse sehr wichtig
- Wunsch nach Betrachtung der Probleme und Fehler in den Verkehrsforen

Deutlich wird hier vor allem das Interesse und der Bedarf an weiterem Austausch an einer Vermehrung des Know-How durch ins Detail gehende Analysen. Nicht aus wissenschaftlichem Interesse oder Selbstzweck, sondern um in Zukunft besser zu werden.

Die Stadt Hannover bekommt hier von ihren Bürgerinnen und Bürgern das Angebot zur Mitwirkung an der Gestaltung der Stadt – sie sollte es nutzen.

Aber auch schon die hier vorliegenden Ergebnisse können einen hohen Nutzwert entfalten wenn Sie von Politik, Verwaltung und aktiver Bürgerschaft wahrgenommen und berücksichtigt werden.

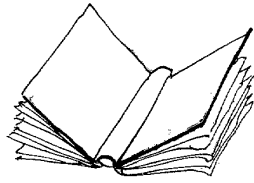
Festzustellen bleibt zum Beispiel:

- Es existiert ein großer Fundus an differenzierten Erfahrungen zu Beteiligungsprozessen zum Thema Verkehr in Hannover.
- Zukünftig sollten Rahmenbedingungen für die Bürgerbeteiligung schon im

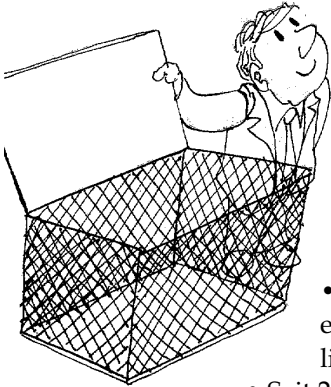
Vorfeld von verkehrsplanerischen Vorhaben geklärt werden.

- Bürgerbeteiligungsverfahren sollten auch in der Umsetzungsphase fortgeführt werden.
- Mitgestaltungsmöglichkeiten und Erwartungen müssen offen kommuniziert werden.
- Chancen von Bürgerbeteiligung aber auch notwendige Ressourcen für qualitätsvolle Angebote gilt es abzuschätzen.
- Ein Standardverfahren für Stadtteilverkehrsforen gibt es nicht.

Dieser Bericht gibt den Handelnden aus der Bürgerschaft, der Stadtpolitik, der Stadtverwaltung und auch sonstigen Vorhabenträgern Anhaltspunkte für die gute Praxis von Bürgerbeteiligungsverfahren zum Verkehr auf Stadtteilebene und darüber hinaus. Z. B. in der Anregung der Einrichtung eines multipolaren Stadtverkehrsforums für Hannover.



Arbeitsmaterialien



Die Arbeit des Bürgerbüros findet zum Teil auch ihren Niederschlag in schriftlichen Produkten.

In der Reihe **Probleme, Projekte, Positionen** werden aktuelle Aufgaben in Hannover behandelt:

- Als Ergebnis der Einstiegsphase erschienen Dokumentationen zu folgenden Themen: Soziale Situation, Freiraum-Konflikte, Umwelt, Verkehr, Weltausstellung + Stadtentwicklung, Wohnen...

In der Folgezeit setzten wir uns mit folgenden Themen auseinander und dokumentieren dies in Broschüren:

- Mit der Expo in die falsche Richtung? Versuch einer Zwischenbilanz.
- Integrierte Entwicklung städtischer Quartiere. Texte zur Anregung
- Brachen als Chance. Konzepte und Projekte zur doppelten Innenentwicklung. Eine erste, vorläufige Textzusammenstellung für den Gebrauch in Hannover, (inzwischen liegt eine 2. erweiterte Auflage vor)
- Seit 26 Jahren... Entwicklung der Anwaltsplanung und anderer Beteiligungsformen in Hannover. Bausteine zur Beteiligungskultur

Über die Ergebnisse von Workshops, Vortragsveranstaltungen etc. informiert die Reihe **Dialoge, Diskussionen, Debatten**. Hier sind unter anderem erschienen:

- Ein Verkehrsforum für Hannover? Dokumentation eines Workshops.
- Stadtentwicklung als gemeinsame Aufgabe. 4x2 Beiträge zur kooperativen Gestaltung von Planungsprozessen.
- Friede den Hütten: Wohnen, Wünsche, Wirklichkeiten in Hannover. Dokumentation einer Vortragsreihe im Winter 1996/97
- Friede den Hütten: Wohnen, Wünsche, Wirklichkeiten in Hannover. - Teil 2 mit den Ergebnissen weiterer Veranstaltungen im Arbeitsschwerpunkt Wohnen
- Schritte zur kinderfreundlichen Stadt. Materialien zur Vorbereitung des Fachforums „Kinderfreundliche Stadt Hannover“
- Schritte zur kinderfreundlichen Stadt: ...und es geht weiter! Das Fachforum, die Anliegenrunde, die Arbeit der Organisationsgruppe

Über die **bisherigen Erfahrungen des Bürgerbüros** gibt Auskunft:

- Nach zwei Jahren: Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover
- Werkstatt für Bürgerbeteiligung: Fünf Jahre Bürgerbüro Stadtentwicklung Hannover

Alle Broschüren sind beim Bürgerbüro zu beziehen (Kostenbeitrag je Heft - nach Umfang - 3,-, 5,-, 10,- oder 15,- DM). Für Kritik und Anregungen sind wir dankbar.

Wer sich über **das erste Jahr der stadtweiten Anwaltsplanung** in Hannover informieren und zugleich die Auseinandersetzung zur EXPO nachvollziehen möchte, sei verwiesen auf: EXPOSITIONEN. Eine Weltausstellung als Mittel der Stadtentwicklung? Werkberichte der AGB No. 32. Hannover/Dortmund 1994

Zu den **Verfahren und Methoden der Bürgerbeteiligung**:

- Informieren, Beteiligen, Kooperieren. Kommunikation in Planungsprozessen. Kommunikation in Planungsprozessen Bd. 1. Von Ariane Bischoff, Klaus Selle und Heidi Sinning. Dortmunder Vertrieb für Bau- und Planungsliteratur. 2. Auflage 1996 (ISBN 3-929797-11-9).
- Planung und Kommunikation. Gestaltung von Planungsprozessen in Quartier, Stadt und Landschaft. Grundlagen, Methoden, Praxiserfahrungen. Herausgegeben von Klaus Selle. Bauverlag. Wiesbaden / Berlin 1996 (ISBN 3-7625-3216-8)