

## Einbeziehung von Bürgerbeteiligung in Bewertungsverfahren von Verkehrsprojekten

Die Politik plant seit den anhaltenden öffentlichen Diskussionen bei der Umsetzung von großen Infrastrukturvorhaben die Bürger stärker in die Entscheidungsprozesse einzubinden. Bislang erfolgt diese Einbindung in der Regel erst im Planfeststellungsverfahren und damit losgelöst von den vorangehenden Planungsschritten. Ein Lösungsansatz wäre, die Bürger bereits in Bewertungsverfahren von Verkehrsmaßnahmen zu berücksichtigen. So könnten die Bürger entscheiden, ob in der aktuellen Situation vor Ort z. B. eine Lärmvermeidung „wichtiger“ ist als eine Verringerung von Unfällen.

Für die Erfassung des Bürgerwillens vorort wäre die Durchführung einer Onlineumfrage in einem zuvor definierten Planungsraum denkbar. Im Rahmen der Umfrage könnten die Bürger beispielsweise zwischen unterschiedlichen Verkehrsmitteln wählen, wie sie zum möglichen Haltpunkt gelangen wollen. Durch Addieren der jeweiligen Antworten mit der höchsten Akzeptanz der einzelnen Fragen wird ein sogenannter durchschnittlicher Gesamt-Akzeptanzfaktor ermittelt, siehe Tab. 1. Dieser auf dem Bürgerwillen basierte Faktor könnte als ein erstes K.-o.-Kriterium für die Förderwürdigkeit eines Projektes verwendet werden.

Welche zwei Verkehrsmittel favorisieren Sie zur Erreichung eines Haltepunkts?		Akzeptanzfaktoren
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	30%
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>	35%
Mit dem Bus	<input type="checkbox"/>	20%
Mit dem Auto	<input type="checkbox"/>	15%
Welche Art von Lärmschutz favorisieren Sie?		
Aktiv	<input type="checkbox"/>	67%
Passiv	<input type="checkbox"/>	33%
<b>Durchschnittlicher Gesamt-Akzeptanzfaktor</b>		<b>51%</b>

Tabelle 1: Sarah, Maier

Wird der Bewertung eines Verkehrsprojekts im ÖPNV die Standardisierte Bewertung zugrunde gelegt, stützt sich die Entscheidung über die Förderwürdigkeit i. d. R. auf den Nutzen-Kosten-Indikator (E1). Eine Verknüpfung der einzelnen Akzeptanzfaktoren mit dem Indikator E1 wäre daher effektiv. Das Ergebnis wäre ein neuer Indikator E4. Grundlage der Berechnung des Indikators E4 bilden die Forderungen an die Trassenplanung, welche sich aus der Onlineumfrage ergeben. Eine Verknüpfung des Akzeptanzfaktors und Indikators E1 könnte somit dahin gehen erfolgen, dass die einzelnen Teilindikatoren, welche im Rahmen der Ermittlung des Indikators E1, wie beispielsweise das Saldo der CO<sub>2</sub>-Emissionen, für die umfragegestützte Trassenplanung ermittelt werden. Durch eine Aufsummierung der daraus resultierenden Faktoren wie beispielsweise dem Kosten- und Nutzenfaktor, und einer anschließenden Multiplikation mit dem Akzeptanzfaktor könnte somit ein bürgerbasierter und aussagekräftiger gesamtwirtschaftlicher Indikator E4 berechnet werden, siehe Tab. 2. Weiter könnten projektabhängig auch neue Teilindikatoren oder Faktoren angesetzt werden. Den einzelnen Faktoren könnten zudem noch Gewichtungen zugeschrieben werden, die ebenfalls durch die Bürger bestimmt werden könnten.

Teilindikatoren	Kostenfaktor	Umweltfaktor	Akzeptanzfaktor	Indikator E4	Indikator E4 gewichtet	Gewichtungsfaktor														
Zu Fuß	4	4	30%	2,4	40,34%	4,8														
Mit dem Fahrrad Fahrradänder Fahrradwege Fahrradampeln	3	4	35%	2,45	41,18%	4,55														
Mit dem Bus Bus haltestelle Betriebskosten Geräuschbelastung CO <sub>2</sub>	2	2	20%	0,8	13,45%	1,6														
Mit dem Auto Parkplätze Straßenmaßnahmen Geräuschbelastung CO <sub>2</sub>	1	1	15%	0,3	5,04%	0,6														
<table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width:20%;">Gewichtungsfaktor</td> <td style="width:10%;">3</td> <td style="width:10%;">1</td> <td style="width:10%;">1</td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> <td style="width:10%;"></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="3" style="text-align:center;">100,00%</td> <td colspan="3" style="text-align:center;">100,00%</td> </tr> </table>							Gewichtungsfaktor	3	1	1					100,00%			100,00%		
Gewichtungsfaktor	3	1	1																	
	100,00%			100,00%																

Tabelle 2: Sarah, Maier

Die einzelnen Teilindikatoren, welche im Rahmen der Ermittlung des Indikators E1, wie beispielsweise das Saldo der CO<sub>2</sub>-Emissionen, für die umfragegestützte Trassenplanung ermittelt werden. Durch eine Aufsummierung der daraus resultierenden Faktoren wie beispielsweise dem Kosten- und Nutzenfaktor, und einer anschließenden Multiplikation mit dem Akzeptanzfaktor könnte somit ein bürgerbasierter und aussagekräftiger gesamtwirtschaftlicher Indikator E4 berechnet werden, siehe Tab. 2. Weiter könnten projektabhängig auch neue Teilindikatoren oder Faktoren angesetzt werden. Den einzelnen Faktoren könnten zudem noch Gewichtungen zugeschrieben werden, die ebenfalls durch die Bürger bestimmt werden könnten.

Masterarbeit von Sarah Maier

Betreut von Dipl.-Vw. techn. Carlo von Molo

Bearbeitungszeitraum 03 - 09 2015

