

Elektronische Partizipation zur Lärmaktionsplanung in Essen

Essen-soll-leiser-werden.de

Dokumentation und Empfehlungen

Pilotprojekt des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz,
Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen

Autoren: Dr. Oliver Märker, Sebastian Basedow,
und Melanie Wessel (alle Zebralog)
Dr. Carsten Lindloff, Werner Kuhlmann, Nicole Cremer
(alle Umweltamt, Stadt Essen)

20. Mai 2010

Zebralog GmbH & Co KG

Projektbüro Bonn
Adolfstraße 39
53111 Bonn

Geschäftsstelle
Chausseestraße 8, Aufgang E
10115 Berlin

Telefon: 0228 261 946 1
Telefax: 030 200 540 26 99
E-Mail: maerker@zebralog.de



INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	7
2	Ausgangssituation, Zielsetzungen und Ablauf der Lärmaktionsplanung in Essen	9
3	Umsetzung der Bürgerbeteiligung in zwei Online-Phasen.....	12
3.1	Erste Online-Phase „Informieren und Anregungen auf breiter Basis sammeln“ – Aufbau der Teilnehmungsplattform.....	14
3.2	Zweite Online-Phase „Maßnahmen der Lärmaktionsplanung bewerten und kommentieren“ – Aufbau der Teilnehmungsplattform	24
4	Ergebnisse der Online-Beteiligung in Zahlen	31
4.1	Beteiligung im Zeitverlauf	31
4.1.1	Beteiligung in der 1. Online-Phase	32
4.1.2	Beteiligung in der 2. Online-Phase.....	35
4.2	Wer hat sich beteiligt?	36
5	Ergebnisse der 1. Online-Phase: Lärmorte nennen und Vorschläge machen	44
5.1	Ergebnisse der Befragung zu Lärmarten	44
5.2	Auswertung der Vorschläge.....	51
5.2.1	Häufigkeiten: Verteilung pro Lärmarten.....	51
5.2.2	Lärmarten und Themenschwerpunkte	51
5.2.3	Straßenlärm	55
5.2.4	Fluglärm	59
5.2.5	Schienenlärm.....	61
5.2.6	Industrie- und Gewerbelärm	63
5.2.7	Andere Lärmarten	65
5.2.9	Wizard-Vorschläge	67
5.2.10	Hot-Spots der Lärmbelastung.....	68
5.3	Auswertung der Bewertungen	70
6	Ergebnisse der 2. Online-Phase: Vorschläge der Verwaltung kommentieren und bewerten.....	71
6.1	Bewertungen der Maßnahmen	71
6.2	Kommentare zu den Maßnahmen	74
7	Bewertung des Verfahrens	80
7.1	Informationsfunktion.....	80
7.2	Beteiligungs- und Feedbackfunktion	81

7.3	Auswertung und Qualität der Ergebnisse	82
7.4	Verfahrenskonzeption, Software und Übertragbarkeit	83
8	Empfehlungen – Checkliste.....	86
8.1	Voraus- und Zielsetzung der Beteiligung frühzeitig klären und festlegen	86
8.2	Planung und Vorbereitung der elektronischen Bürgerbeteiligung.....	87
8.3	Durchführung der Online-Beteiligung	101
8.4	Auswertung, Rückmeldung und Monitoring	103
9	Literatur.....	106

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Lärmaktionsplanung in E-Partizipation	7
Abbildung 2:	Ablauf der Lärmaktionsplanung in Essen	11
Abbildung 3:	Bürgerbeteiligung zur Lärmaktionsplanung in zwei Online-Phasen	13
Abbildung 4:	Erste Online-Phase: Grundstruktur der Beteiligungsplattform.....	14
Abbildung 5:	Erste Online-Phase, die Startseite.....	16
Abbildung 6:	Erste Online-Phase, Menüpunkt / Seite „Lärmarten“	17
Abbildung 7:	Erste Online-Phase, Seiten aus „Info-Wizard“ zum „Straßenlärm“	17
Abbildung 8:	Erste Online-Phase, Seiten aus „Info-Wizard“ zum „Straßenlärm“	18
Abbildung 9:	Erste Online-Phase, eigenen Lärmort eingeben, 1. Schritt.....	19
Abbildung 10:	Erste Online-Phase, eigenen Lärmort eingeben, 2. Schritt.....	20
Abbildung 11:	Erste Online-Phase, eigenen Vorschlag ohne Ortseingabe eingeben	21
Abbildung 12:	Anteil eingereicherter Vorschläge mit und ohne Verortung	21
Abbildung 13:	1. Online-Phase – Seite Vorschläge, kommentieren und bewerten	22
Abbildung 14:	Erste Online-Phase, Kommentare zu Bürgervorschlägen	23
Abbildung 15:	Zweite Online-Phase: Grundstruktur der Beteiligungsplattform	24
Abbildung 16:	Zweite Online-Phase, (angepasste) Startseite.....	25
Abbildung 17:	Zweite Online-Phase, Seite „Vorschläge“ dokumentiert erste Phase	26
Abbildung 18:	Erste (links) und zweite Online-Phase (rechts), Seite Maßnahmen.....	27
Abbildung 19:	Zweite Online-Phase, Seite Maßnahmen, Detailansicht.....	28
Abbildung 20:	Registrierungen im Zeitverlauf	31
Abbildung 21:	Erste Online-Phase, Lesezugriffe während u. nach Abschluss (Anzahl) .	32

Abbildung 22: Eingebraachte Vorschläge im 4-wöchigen Zeitverlauf (Anzahl)	33
Abbildung 23: Eingebraachte Kommentare im 4-wöchigen Zeitverlauf (Anzahl)	34
Abbildung 24: Bewertungen im 4-wöchigen Zeitverlauf.....	35
Abbildung 25: Kommentare im 4-wöchigen Zeitverlauf.....	36
Abbildung 26: Anzahl der aktiv Teilnehmenden und Besucher/innen der Plattform...	37
Abbildung 27: Registrierte und nicht registrierte Teilnehmer	38
Abbildung 28: Registrierte Teilnehmer nach Geschlecht	39
Abbildung 29: Registrierte Teilnehmer nach Alter.....	40
Abbildung 30: Registrierte Teilnehmer nach Hintergrund.....	41
Abbildung 31: Registrierte Teilnehmer nach Schulbildung	42
Abbildung 32: Informations- und Befragungsseiten zu 5 Lärmarten.....	44
Abbildung 33: Frage „Wie stark fühlen Sie sich vom Straßenverkehrslärm belästigt?“	45
Abbildung 34: Ergebnisse zu „Wie stark fühlen Sie sich ... belästigt? (Anzahl)“	46
Abbildung 35: Ergebnisse zu „Wie stark fühlen Sie sich ... belästigt?“ (Prozent)	46
Abbildung 36: Frage „Welche der folgenden Maßnahmen gegen Straßenlärm..?“	47
Abbildung 37: Ergebnisse zu „Welche der... Maßnahmen gegen Straßenlärm..?“	47
Abbildung 38: Ergebnisse zu „Welche der ... Maßnahmen gegen Schienenlärm..?“ ..	48
Abbildung 39: Ergebnisse zu „Welche der ... Maßnahmen gegen Fluglärm..?“	49
Abbildung 40: Ergebnisse zu „Welche von Gewerbe und Industrie ausgehende...?“ ..	50
Abbildung 41: Ergebnisse zu „Wie stark fühlen sie sich durch andere Lärmarten..?“ ..	51
Abbildung 42: Verteilung der Vorschläge auf die einzelnen Lärmarten.....	52
Abbildung 43: Verteilung der Themenschwerpunkte auf die Lärmarten	53
Abbildung 44: Verteilung der Lärmarten auf Unterthemen.....	54
Abbildung 45: Karte „Straßenlärm“ mit verorteten Vorschlägen.....	55
Abbildung 46: Themenschwerpunkte Lärmart „Straßenlärm“	56
Abbildung 47: Themenbaum „Straßenlärm“	58
Abbildung 48: Karte „Fluglärm“ mit verorteten Vorschlägen	59
Abbildung 49: Themenbaum „Fluglärm“	60
Abbildung 50: Karte „Schienenlärm“ mit verorteten Vorschlägen	61
Abbildung 51: Themenbaum „Schienenlärm“	62

Abbildung 52: Karte „Industrie- und Gewerbelärm“ mit verorteten Vorschlägen	63
Abbildung 53: Themenbaum „Industrie- und Gewerbelärm“	64
Abbildung 54: Karte „Andere Lärmarten“ Vorschläge mit Verortung.....	65
Abbildung 55: Themenart „Andere Lärmarten“	66
Abbildung 56: Vorschlag mit Verortung.....	67
Abbildung 57: Vorschlagseingabe über Wizards.....	67
Abbildung 58: Karte mit Hot-Spots (unten: Ausschnitt).....	69
Abbildung 59: Anzahl und Verteilung der Bewertungen, absolut und Prozent.....	70
Abbildung 60: Bewertungen der Verwaltungsmaßnahmen (Anzahl).....	72
Abbildung 61: Bewertung der Bürgervorschläge.....	73
Abbildung 62: Anzahl und Verteilung der Bewertungen	73
Abbildung 63: Kommentare zu Maßnahmen der Verwaltung und Bürgervorschlägen.	76
Abbildung 64: Kommentare zu den Maßnahmen der Verwaltung.....	77
Abbildung 65: Kommentare zu den Bürgervorschlägen	78
Abbildung 66: persönliche Begrüßung durch die Umweltdezernentin (Start)	100
Abbildung 67: persönliche Begrüßungen (nach Ende 1. Phase).....	100

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Aufbau Beteiligungsplattform: Informations- und Beteiligungsfunktion....	15
Tabelle 2: Hotspots und Vorschläge.....	68
Tabelle 3: Maßnahmen nach Anzahl der Kommentare	78
Tabelle 4: Definierte Beteiligungsziele in Angebote übersetzen (Grobkonzept)	90
Tabelle 5: Maßnahmen für Öffentlichkeitsarbeit planen (Grobkonzept)	95

VORWORT DES MINISTERIUMS FÜR UMWELT UND NATURSCHUTZ, LANDWIRTSCHAFT UND VERBRAUCHERSCHUTZ DES LANDES NORDRHEIN- WESTFALEN

Das Umweltministerium misst der Umgebungslärmrichtlinie einen hohen Stellenwert für den Lärmschutz in Nordrhein-Westfalen bei. Die Umgebungslärmrichtlinie enthält allerdings keine Grenzwerte, die verpflichtend einzuhalten sind. Die Städte und Gemeinden haben einen weiten Gestaltungsspielraum und entscheiden selbst, wie sie dem übermäßigen Lärm begegnen wollen. Deshalb kommt der Mitwirkung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung eine wichtige Rolle zu. Die Bürgerinnen und Bürger können durch ihre Mitwirkung ihre Ortskenntnisse in den Planungsprozess einbringen und die Gegebenheiten vor Ort mit gestalten.

Insbesondere in Ballungsräumen besteht die Schwierigkeit, größere und damit repräsentative Bevölkerungsanteile für eine Mitwirkung an der Lärmaktionsplanung zu gewinnen. Die klassischen Verfahren zur Öffentlichkeitsbeteiligung sind oft unattraktiv. In diesem Zusammenhang bieten elektronische Beteiligungsverfahren neue und interessante Möglichkeiten. Sie haben den Vorteil, dass man in relativ kurzer Zeit und mit geringem Ressourcenaufwand viele Bürgerinnen und Bürger einbinden und damit eine hohe Beteiligungsqualität erzielen kann.

Im Rahmen des Pilotprojektes mit der Stadt Essen sollte ein elektronisches Beteiligungsverfahren für die Lärmaktionsplanung entwickelt und erprobt werden. Von den Erfahrungen und Erkenntnissen aus dem Projekt sollen zukünftig andere Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen profitieren.

1 Einleitung

Lärm stellt eines der größten Umweltprobleme dar. Dies sieht auch die EU-Kommission so. Durch die EU-Umgebungslärmrichtlinie hat sie einen verbindlichen Rahmen zur Bewertung und Bekämpfung des Umgebungslärms geschaffen. In Deutschland wird sie durch das Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG, §§ 47 a-f) umgesetzt. In einer 1. Stufe müssen – neben Hauptverkehrsstraßen über 6 Mio. Kfz/Jahr und Haupt-eisenbahnstrecken über 60.000 Züge/Jahr – für alle Ballungsräume über 250.000 Einwohner Lärmkarten ausgearbeitet und Lärmaktionspläne mit Lärminderungsmaßnahmen erstellt werden.¹ An der Ausarbeitung und Überprüfung der Lärmaktionsplanung muss nach § 47d (3) BImSchG auch die Öffentlichkeit beteiligt werden.

In Nordrhein-Westfalen sind bei weitem die meisten Ballungsräume betroffen. Dazu gehört auch die Großstadt Essen mit knapp 580.000 EW, in der das Umweltamt als zuständige Behörde Lärmkarten zum Straßenlärm, Gewerbelärm und Industrielärm sowie Schienenlärm von Straßen- und U-Bahnen für das gesamte Stadtgebiet erstellt hat. Nachrichtlich übernommen wurde die Lärmkarte des Flughafens Düsseldorf International, berechnet vom Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV). Die Lärmkarten der Schienenwege des Bundes können auf der Internetseite des Eisenbahn Bundesamtes (EBA) eingesehen werden.

Auf der Basis der Lärmkarten entwickelt die Stadt Essen Maßnahmen zur Lärminderung in ihrem Zuständigkeitsbereich und übernimmt nachrichtlich die Sanierungskonzepte an Schienenwegen des Bundes und an Straßen in Baulast des Bundes und des Landes. Sie bindet dabei intensiv ihre Bevölkerung ein: *Erstmals nutzt die Stadt Essen in größerem Umfang das Internet als Informations- und Beteiligungsmedium.*

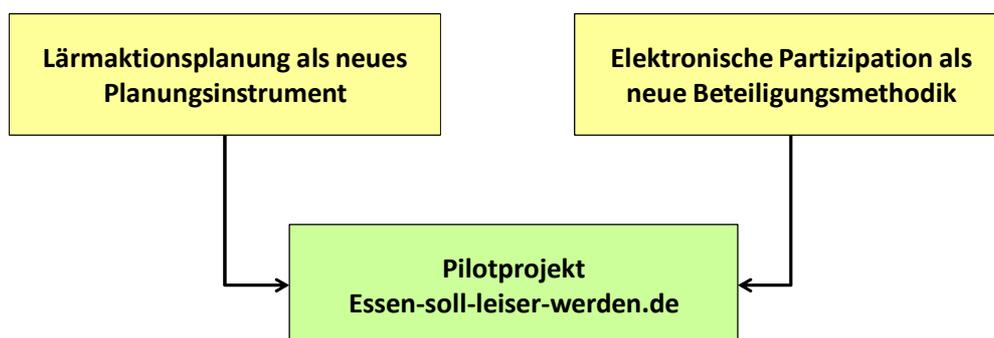


Abbildung 1: Lärmaktionsplanung in E-Partizipation

¹ vgl. http://www.umgebungslaerm.nrw.de/EU_Umgebungslaermrichtlinie

In dem vom **Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV)** geförderten Projekt **Essen-soll-leiser-werden.de** wurde zusammen mit dem Umweltamt der Stadt Essen erprobt, wie mithilfe elektronischer Medien Bürgerinnen und Bürger an der Lärmaktionsplanung beteiligt werden können. Das Pilotprojekt steht also zum einen im Kontext der EU-Umgebungslärmrichtlinie und zum anderen im Kontext eines nicht nur in Deutschland beobachtbaren Trends zur elektronischen Partizipation, kurz: E-Partizipation, also der Entwicklung, zur Bürgerbeteiligung auf die Potenziale neuer Medien zurückzugreifen (vgl. Abbildung 1). In Deutschland kann dies vor allem in der kommunalen Planung beobachtet werden (Albrecht *et al.* 2008; Märker und Westholm 2008). Durch das Pilotprojekt soll ermittelt werden, inwieweit die Erfahrungen der Stadt Essen, die entwickelten Konzepte oder die für die speziellen Zwecke der Lärmaktionsplanung angepasste Beteiligungsplattform auch für andere Städte in NRW zur Bürgerbeteiligung in der Lärmaktionsplanung genutzt werden können (Märker *et al.* 2009).

Dieser Projektbericht bietet folgende Informationsblöcke:

- Welche Zielsetzungen sind mit dem Pilotprojekt in der Stadt Essen für die Lärmaktionsplanung und über die Stadt Essen hinaus für Nordrhein-Westfalen verbunden? Was waren die Ausgangsbedingungen in der Stadt Essen und welche Zielsetzungen wurden mit dem elektronischen Beteiligungsangebot verfolgt? – **Seiten 9 ff.**
- Wie wurde das Pilotprojekt zur elektronischen Beteiligung in der Stadt Essen umgesetzt? Welche Beteiligungsmöglichkeiten wurden angeboten und welchen Aufbau und Funktionen bot die Beteiligungsplattform? – **Seiten 12 ff.**
- Welche Ergebnisse wurden erzielt? Wie viele und welche Bürgerinnen und Bürger haben sich beteiligt? Welche Qualität haben die Ergebnisse und wie konnten diese für die Lärmaktionsplanung verwendet werden? – **Seiten 31 ff.**
- Welcher Nutzen und welche Herausforderungen sind mit einem elektronischen Bürgerbeteiligungsangebot für das Umweltamt der Stadt Essen verbunden? – **Seiten 78 ff.**
- Welche Empfehlungen können aus dem Pilotprojekt Essen-soll-leiser-werden.de abgeleitet werden? Welche Arbeiten müssen geleistet und welche Erfolgsfaktoren beachtet werden? – **Seiten 83 ff.**

2 Ausgangssituation, Zielsetzungen und Ablauf der Lärmaktionsplanung in Essen

In der Stadt Essen sind circa 31.000 Bürgerinnen und Bürger so stark von Straßenlärm betroffen, dass die von Land vorgegebenen Auslöseschwellen für L_{DEN} bzw. L_{NIGHT} (70/60 dB(A) tags/nachts) zur Behandlung im Lärmaktionsplan überschritten sind.² Basis der Lärmanalyse sind Lärmkarten zu den Lärmarten Straßenlärm, Schienenlärm, Gewerbe- und Industrielärm, Fluglärm und Auswertungen nach sogenannten Hot-Spots. Bei der Berechnung der Lärmkarten wurden relevante Daten wie z.B. die Anzahl der Fahrzeuge, der Belag der Straße, Gebäude- und Geländemodelle, Gebäudenutzungen und die Anzahl der Bewohner berücksichtigt. Auf der Basis der (so) errechneten Lärmkarten entwickelt die Stadt Essen Maßnahmen zur Lärminderung. Dabei ist sie gemäß

- § 47 d(3) BImSchG dazu verpflichtet die Öffentlichkeit „rechtzeitig und effektiv“ zu beteiligen.

Konkrete Anforderungen an die Ausgestaltung der Öffentlichkeitsbeteiligung werden nicht definiert. Allerdings sind über diese formale Vorgabe hinaus weitere *Rahmenbedingungen, Anforderungen und Zielsetzungen* formuliert worden, die aus Sicht der Stadt Essen ein zu konzeptionierendes Beteiligungsverfahren zu berücksichtigen hat. Dazu gehören insbesondere folgende:

- In Essen sind sehr viele Menschen vom Thema Lärm, insbesondere vom Straßenlärm betroffen. Das Thema Lärm ist ein sehr wichtiges Umweltthema in Essen.
- Das Thema Lärm muss daher als längerfristiges Thema in die Stadtgesellschaft gebracht und entsprechend kommuniziert und problematisiert werden.
- Das Umweltamt möchte das Thema Lärm offensiv vertreten, um längerfristig zu nachhaltiger (aktiver) Lärmreduzierung, Lärmvermeidung und (passivem) Lärmschutz in Essen beitragen zu können.
- Bisherige Informationsveranstaltungen sind insbesondere durch gut organisierte Bürgerinitiativen dominiert worden. Nicht organisierte Bürgerinnen und Bürger waren kaum vertreten und kamen in der Regel nicht zu Wort.

Konkret soll das Beteiligungsverfahren zur Lärmaktionsplanung der Stadt Essen

² L_{den} ist ein Index (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex) für die Gesamtbelästigung durch Lärm. L_{night} ist ein Index (Nachtlärmindex) für Schlafstörungen.

- über sachliche Zusammenhänge aufklären,
- über das Planungsinstrument Lärmaktionsplanung informieren,
- über die ermittelte Lärmsituation in Essen mit Blick auf die verschiedenen Lärmarten informieren,
- ein differenziertes Meinungsbild der Bevölkerung zum Thema Lärm wiedergeben,
- die subjektiv empfundenen Lärmereignisse der Bürgerinnen und Bürger ermitteln,
- die Ortskenntnisse der Bürgerinnen und Bürger nutzen, um (so) die rechnerisch ermittelten Lärmkarten durch weitere Vor-Ort-Informationen anzureichern,

und das Verfahren soll

- den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit eröffnen, Einfluss auf die Maßnahmen zur Lärminderung bzw. zum Lärmschutz zu nehmen.

Darüber hinaus sollte die Beteiligung die zunehmende Bedeutung des Internets als Informations-, Kommunikations-, Vernetzungs- und Kooperationsmedium berücksichtigen, also die Wende des Internets hin zum interaktiven und kooperativen Medium der Wissensproduktion und den damit verbundenen Möglichkeiten einer erweiterten Einbeziehung der Bürgerschaft, als Ratgeber und Ideengeber in Belange der kommunalen Planung und Politik.

Durch den Einsatz des Internets sollten also

- *bürgernahe* Informations- und Beteiligungsmöglichkeiten für möglichst viele Bürgerinnen und Bürger geschaffen werden.

Andererseits sollte aber auch darauf geachtet werden, dass die Verwaltung durch das angestrebte Feedback vieler Bürgerinnen und Bürger nicht überlastet wird. Das Verfahren sollte also auch

- *verwaltungsnah* sein, indem es eine Auswertung vieler Bürgerbeiträge ohne Personalüberlastung ermöglicht.

Die Abbildung 2 zeigt den Ablauf der Lärmaktionsplanung mit den eingebetteten Beteiligungsphasen, die – bis auf zwei zusätzliche Vor-Ort-Informationsveranstaltungen – mithilfe elektronischer Partizipation umgesetzt wurden (gestrichelte Kästchen). In den folgenden Abschnitten werden die beiden Beteiligungsphasen im Internet, mit den jeweils vorgeschalteten und nachfolgenden Vorbereitungs- beziehungsweise

Auswertungsarbeiten dokumentiert und im Anschluss vor dem Hintergrund der oben skizzierten Zielsetzungen und den erreichten Ergebnissen bewertet.

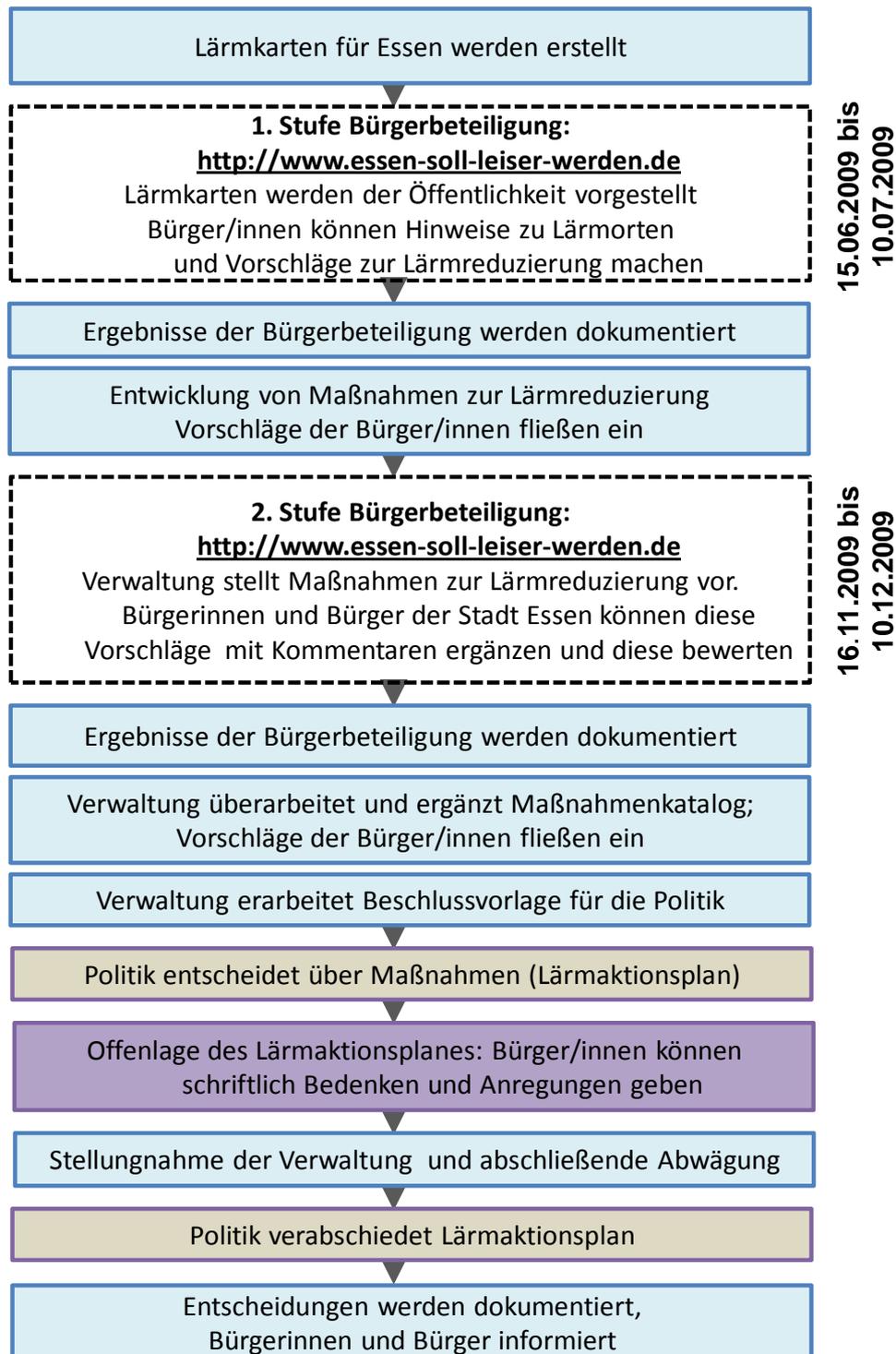


Abbildung 2: Ablauf der Lärmaktionsplanung in Essen

3 Umsetzung der Bürgerbeteiligung in zwei Online-Phasen

Vor dem Hintergrund der oben skizzierten Zielsetzungen der Stadt Essen wurde für die Bürgerbeteiligung der Öffentlichkeit an der Lärmaktionsplanung gemäß § 47 d(3) BImSchG ein elektronisches Verfahren konzeptioniert. Durch die Realisierung als elektronisches Partizipationsverfahren sollten die Vorteile des Internets und bereits vorliegende positive Erfahrungen elektronischer Beteiligung aus anderen Planungskontexten in Wert gesetzt werden. Dazu zählen insbesondere:

- **Möglichst viele Bürgerinnen und Bürger** durch ein bequemes und niedrigschwelliges Informations- und Beteiligungsmedium erreichen: mehr Teilnehmende als in den bisher durchgeführten klassischen Vor-Ort-Informations- und Diskussionsveranstaltungen.
- **Nicht nur gut organisierte Bürgerinnen und Bürger**, zum Beispiel Mitglieder von Bürgerinitiativen, Vereinen oder Verbänden, **sondern auch nicht-organisierte** Bürgerinnen und Bürger informieren und als aktive Beteiligte zu Wort kommen zu lassen.
- **Transparente Dokumentation** des Verfahrensverlaufs, einfache Dokumentation des Bürgerinputs und von Zwischenergebnissen.
- Eine **einfache Auswertung und Aufbereitung** durch medienbruchfreie Bearbeitung des digitalen Bürgerinputs ermöglichen.

Das elektronische Beteiligungsverfahren wurde in **zwei Online-Phasen** realisiert (vgl. Abbildung 3). In der **ersten 4-wöchigen Online-Phase vom 15. Juni bis zum 10. Juli 2009** (vor den Sommerferien) sollten die Bürgerinnen und Bürger

1. Lärmarten und das Planungsinstrument Lärmaktionsplanung kennenlernen,
2. sich über die Lärmarten und -orte in Essen informieren,
3. Lärmarten und Maßnahmen zur Bekämpfung von Lärm bewerten,
4. selbst Orte nennen, die als zu laut empfunden werden, und
5. Vorschläge zur Reduzierung des Lärms machen.

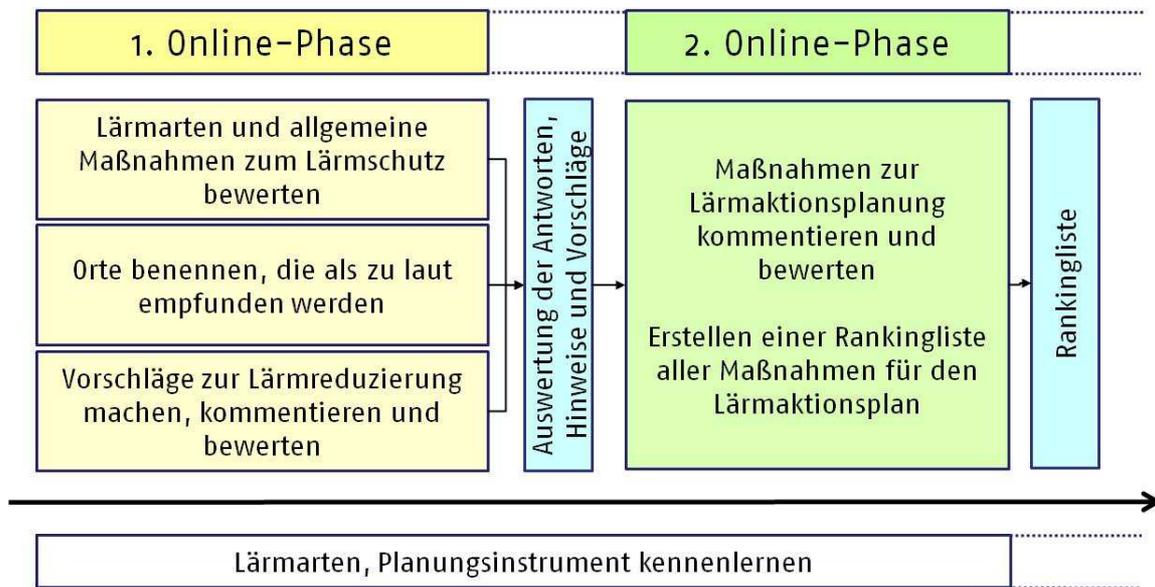


Abbildung 3: Bürgerbeteiligung zur Lärmaktionsplanung in zwei Online-Phasen

Die Ergebnisse aus der 1. Online-Phase wurden anschließend vom Umweltamt der Stadt Essen ausgewertet und als Input für die Entwicklung von Maßnahmen für den Lärmaktionsplan genutzt.

Die (so) entwickelten Maßnahmen wurden in der **zweiten Online-Phase vom 16.11.2009 bis 10.12.2009** (nach den Herbstferien) den Bürgerinnen und Bürgern vorgelegt: Sie konnten in der 2. Online-Phase auf der Beteiligungsplattform die von der Verwaltung entwickelten

6. Maßnahmen zur Lärmreduzierung kommentieren, und
7. Maßnahmen mit PRO oder CONTRA bewerten.

Im Ergebnis wurde nach Abschluss der 4-wöchigen Online-Phase eine „Rankingliste“ der Maßnahmen aus Sicht der Beteiligten für die Lärmaktionsplanung erstellt (vgl. Abbildung 3).

3.1 Erste Online-Phase „Informieren und Anregungen auf breiter Basis sammeln“ – Aufbau der Beteiligungsplattform

Zielsetzung der ersten Online-Phase der Lärmaktionsplanung (vgl. Abbildung 3) und der für die Beteiligung bereitgestellten Beteiligungsplattform war einmal die **Information der Bürgerinnen und Bürger**

- über das Planungsinstrument Lärmaktionsplanung, und
- über die Lärmarten und die jeweiligen Lärmsituationen in Essen.

Zum anderen lag die Zielsetzung der ersten Online-Phase auf der **Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger**, um Ortskenntnisse der Bevölkerung zu nutzen und **Anregungen aus der Bevölkerung** einzuholen, indem man sie dazu aufforderte,

- Lärmerlebnisse und Orte in Essen zu nennen und
- Vorschläge zur Lärmreduzierung oder zum Lärmschutz zu machen,

wobei die Lärmerlebnisse und Vorschläge mithilfe von Lärmkarten sowohl in Bezug zu einer Lärmart als auch zu einem „Lärm-Ort“ in Essen gebracht werden konnten.

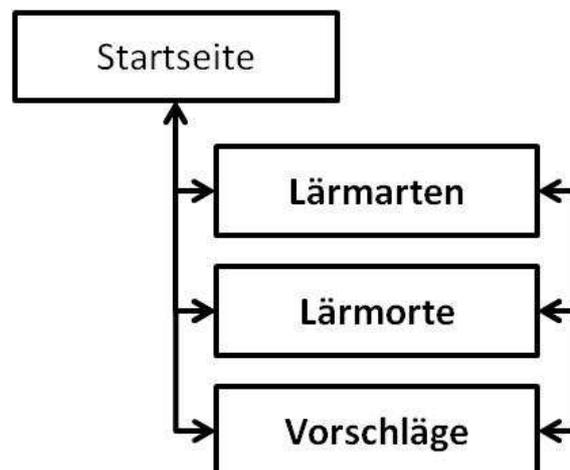


Abbildung 4: Erste Online-Phase: Grundstruktur der Beteiligungsplattform

Der **Aufbau der Beteiligungsplattform**, die im Internet beziehungsweise im World Wide Web unter dem Link <http://www.essen-soll-leiser-werden.de> erreichbar war (und mit dieser Adresse auch beworben wurde), spiegelt diese beiden Beteiligungsziele wider. So konnten von der **STARTSEITE drei zentrale Seiten bzw. Bereiche** durch die Besucherinnen und Besucher aufgerufen werden (vgl. Abbildungen 3, 4 und Tabelle 1):

Tabelle 1: Aufbau Beteiligungsplattform: Informations- und Beteiligungsfunktion

	Struktur	Funktionen ³	
	Seiten	informieren	beteiligen
Zeit	– Erste Online-Phase (4 Wochen) –		
15.6. – 10.7.09	Lärmarten (Hauptmenü)	X	(X)
	Lärmorte (Hauptmenü)	X	X
	Vorschläge (Hauptmenü)	(X)	X
	Maßnahmen (Hauptmenü)	-	-
	Lob- und Kritik (Nebenmenü)	(X)	X
	FAQ (Nebenmenü)	X	(X)
	– nach Abschluss erste Online-Phase, zwischen der ersten und zweiten Online-Phase (4 Monate) –		
	Alle (Hauptmenü)	X	-
	Lob- und Kritik (Nebenmenü)	(X)	X
	FAQ (Nebenmenü)	X	(X)
	– Zweite Online-Phase (4 Wochen)–		
16.11. – 10.12.09	Lärmarten (Hauptmenü)	X	-
	Lärmorte (Hauptmenü)	X	-
	Vorschläge (Hauptmenü)	X	-
	Maßnahmen (Hauptmenü)	X	X
	Lob- und Kritik (Nebenmenü)	(X)	X
	FAQ (Nebenmenü)	X	(X)
	– nach Abschluss der zweiten Online-Phase / der Online-Beteiligung (Plattform bleibt mindestens 6 Monate online) –		
	Alle (Haupt- / Nebenmenü)	X	-

³ X = Funktion vorhanden; (X) = Funktion teilweise vorhanden bzw. nicht im Vordergrund; - = Funktion nicht vorhanden

⁴ vgl. Fußnote 5

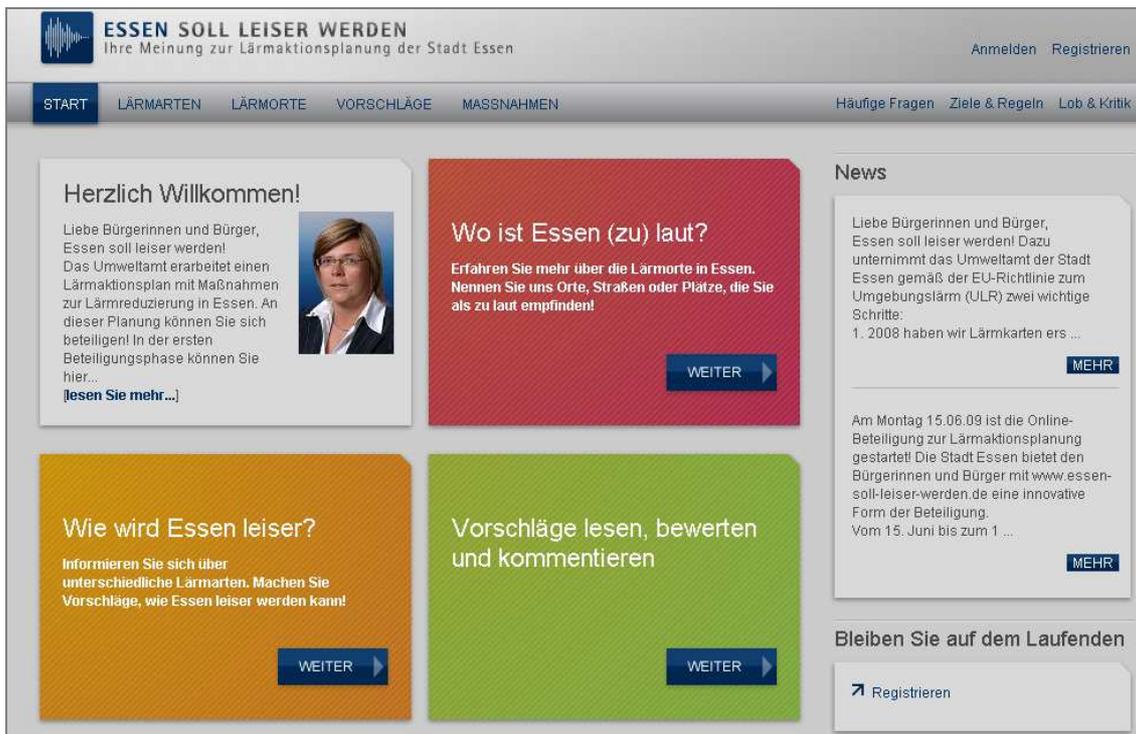


Abbildung 5: Erste Online-Phase, die Startseite

Seite „LÄRMARTEN“: Durch Klicken auf den Menüpunkt „Lärmarten“ oder auf „weiter“ im orangenen Kästchen „Wie wird Essen leiser?“ der Startseite (Abbildung 5) gelangten die Besucherinnen und Besucher auf die Seite „Lärmarten“ (Abbildung 6). Auf dieser Seite konnten Sie sich über die verschiedenen Lärmarten informieren. Die Informationen zu den einzelnen Lärmarten wurden in Form von fünf „*Informations- und Befragungs-Wizards*“ präsentiert (vgl. Abbildung 6). Die Besucherinnen und Besucher wurden durch diese Wizards an jede Lärmart mithilfe von

- **Quizfragen** herangeführt – vgl. Abbildung 7.

Neben den Quizfragen wurden die Teilnehmenden gebeten,

- **Fragen** zur Bewertung der Lärmart(en) und Maßnahmen zu beantworten (vgl. Abbildung 8), Fragen, die neben der *Information für die Teilnehmenden*, ein sehr niedrigschwelliges Feedback-Instrumentarium darstellten, um Hinweise aus der Bevölkerung zur Wichtigkeit der Lärmarten (auch im Vergleich untereinander) und jeweiliger Maßnahmen zu erhalten.

Diese Informations- und Befragungsseiten konnten nicht nur während der ersten Online-Phase, sondern durchlaufend bis nach Abschluss der 2. Online-Phase zur Information aufgerufen werden.⁵

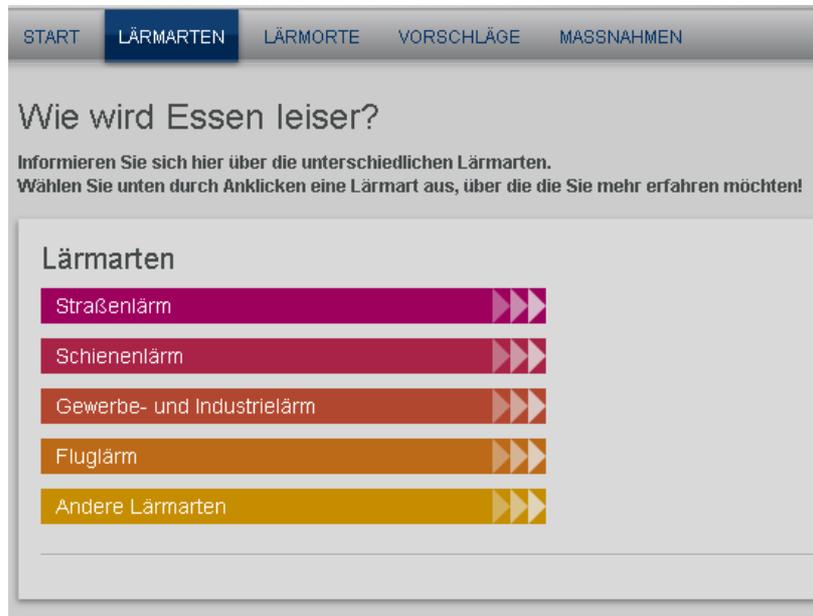


Abbildung 6: Erste Online-Phase, Menüpunkt / Seite „Lärmarten“



Abbildung 7: Erste Online-Phase, Seiten aus „Info-Wizard“ zum „Straßenlärm“⁷

⁵ Allerdings waren die jeweils letzten und abschließenden Seite der Informations- und Befragungs-Wizards, die jeweils mit einem Eingabeformular für Textbeiträge versehen waren, nur in der ersten Phase der Online-Beteiligung verfügbar (wurde danach mit entsprechenden Hinweis ausgeblendet). Während der ersten Online-Phase konnten auf diesen abschließenden Seiten die Teilnehmenden ihre Lärmerfahrungen, Hinweise und Vorschläge abgeben – vgl. dazu Tabelle 1.

⁶ vgl. Fußnote 5

Straßenlärm

1 2 3 4 Ihr Beitrag

Wie stark fühlen Sie sich vom Straßenverkehrslärm belästigt?

sehr stark	stark	weniger stark	gar nicht	weiß nicht
<input type="radio"/>				

Straßenlärm

1 2 3 4 Ihr Beitrag

Welche der folgenden Maßnahmen gegen Straßenlärm finden Sie persönlich wie wichtig?

	sehr stark	stark	weniger stark	gar nicht	weiß nicht
Leisere Fahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärmschutzwände/-wälle	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärmarme Straßenbeläge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärmschutzfensterprogramm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bündelung der Verkehre auf wenige Hauptstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Temporeduzierung auf Hauptstraßen	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schließung von Baulücken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

ABERECHNEN WEITER

Abbildung 8: Erste Online-Phase, Seiten aus „Info-Wizard“ zum „Straßenlärm“⁸

Seite „LÄRMORTE“: Durch Klicken auf den Menüpunkt „Lärmorte“ oder auf „weiter“ im roten Kästchen „Wo ist Essen (zu) laut?“ der STARTSEITE (vgl. Abbildung 5) gelangten die Besucherinnen und Besucher auf die Seite „Lärmorte“ (vgl. Abbildung 9). Dort konnten Sie zu jeder Lärmart die Lärmkarte der Stadt Essen auswählen und sich über die jeweils von der Lärmart betroffenen Räume und Orte **informieren**. Diese Karten⁹ konnten mithilfe typischer Funktionen wie zoomen oder bewegen exploriert werden. Neben der Exploration der Karten (Informationsfunktion, Tabelle 1) war es möglich, einen Ort auszuwählen und zu dem gewählten Ort einen Beitrag zu schreiben – vgl. Abbildungen 9 und 10. Mit dieser Beteiligungsfunktion (vgl. auch Tabelle 1) war es den (registrierten) Teilnehmenden möglich, Erfahrungen, Hinweise und Vorschläge zu selbst auswählbaren Lärmorten in zwei Schritten einzugeben:

- Schritt:** Mit Hilfe einer einfachen Geo-Schnittstelle (hier mit Google-Maps realisiert) konnten die Teilnehmenden einen Ort auswählen und diesen anklicken. Auf dem dann erscheinenden Fähnchen konnte die Teilnehmenden „Zu diesem Ort einen Vorschlag schreiben“ anklicken, um ein Eingabeformular aufzurufen (2. Schritt).
- Schritt:** In dem nun geöffneten Eingabeformular konnten die Teilnehmenden zu dem zuvor in Schritt 1 ausgewählten Lärmort einen Beitrag schreiben. Der in Schritt eins ausgewählte Lärmort wurde auf der Eingabeseite in einem Kartenausschnitt angezeigt und die Straße, in der sich der gewählte Ort befand, ausgegeben (vgl. Beispiel der Abbildungen 9 und 10, dort ist dies die „Westendstraße“). Für den Beitrag konnte eine Überschrift sowie

⁷ Hier eine Quizfrage (hinteres Bildschirmfoto) und eine Antwortseite (vorderes Bildschirmfoto)

⁸ Hier Befragung zum Straßenlärm (Grad der Belästigung und Bewertung der Maßnahmen)

⁹ auf Google-Maps realisiert

der eigentliche Text des Beitrages (Hinweis, Vorschlag, Idee, usw.) eingeben und die Zuordnung der Lärmart geändert werden. Letztere wurde zunächst auf der Basis der zuvor in Schritt eins genutzten Lärmkarte übernommen.

War eine Registrierung zur Teilnahme an der ersten Online-Phase notwendig?

Entsprechend des offenen, „sammelnden Charakters“ der 1. Online-Phase, war sowohl die Teilnahme an der Befragung (Info-Wizards) als auch die Eingabe von Vorschlägen *ohne* Registrierung möglich (Seiten Lärmarten, Lärmorte und Vorschläge). Nur für die Diskussion der Vorschläge durch Kommentierung und für die Bewertung der Vorschläge durch Abgabe von „Pro-“, „Contra“ oder „Neutral“ (pro Vorschlag) wurde eine Registrierung vorausgesetzt. Für diese Registrierung (Anmeldung) war die Angabe eines Nutzernamens und Eingabe einer gültigen E-Mail-Adresse notwendig. Die Anmeldung selbst wurde also auch niedrigschwellig realisiert, da keine weiteren persönlichen Daten von den Teilnehmenden abgefragt wurden. Lediglich wurde auf freiwilliger Basis um die Angabe sozio-demografischer Daten gebeten (vgl. Abschnitt 4.2, Seiten 36ff.)

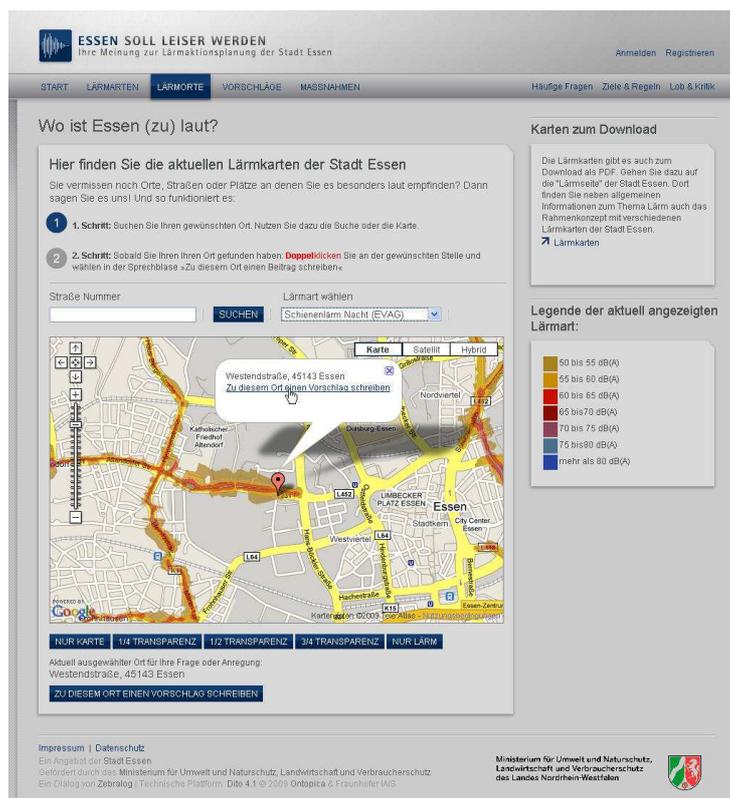
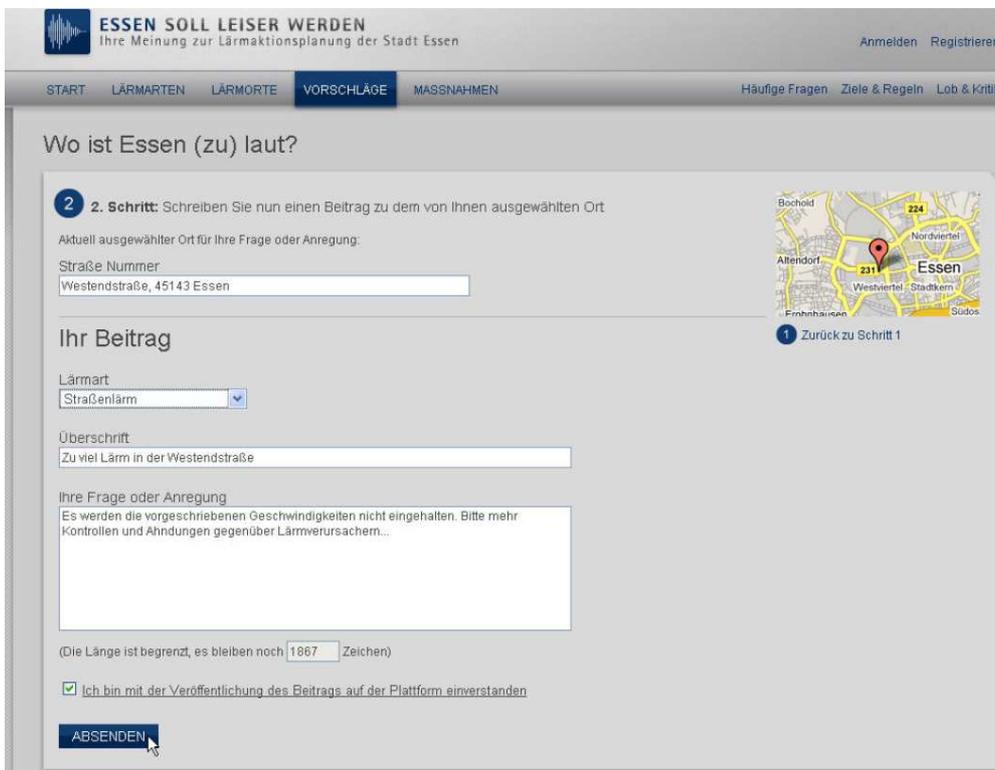


Abbildung 9: Erste Online-Phase, eigenen Lärmort eingeben, 1. Schritt

Seite „VORSCHLÄGE“: Durch Klicken auf den Menüpunkt „Vorschläge“ gelangte man zur „Kernseite“ des Beteiligungsangebotes während der ersten Online-Phase. Hier

„landeten“ alle Vorschläge, die die teilnehmenden Bürgerinnen und Bürger eingaben.

- Die meisten (insgesamt: 678 = 75%) hier gelisteten Vorschläge der Bürgerinnen und Bürger erfolgten über die zuvor beschriebene Eingabeoption via Lärmkarten unterhalb des Menüpunktes „Lärmorte“ (vgl. Abbildungen 9, 10 und 12).
- Weitere Eingaben (insgesamt: 222 = 25%) erfolgten über die „Informations- und Befragungs-Wizards“ (siehe oben) und einem weiteren Eingabeformular (vgl. Abbildungen 11 und 12).



The screenshot shows a web interface for reporting noise in Essen. The header includes the logo and the text "ESSEN SOLL LEISER WERDEN Ihre Meinung zur Lärmaktionsplanung der Stadt Essen". The navigation menu includes "START", "LÄRMARTEN", "LÄRMORTE", "VORSCHLÄGE" (highlighted), and "MASSNAHMEN". The main heading is "Wo ist Essen (zu) laut?". The form is titled "2. Schritt: Schreiben Sie nun einen Beitrag zu dem von Ihnen ausgewählten Ort". It includes a field for "Aktuell ausgewählter Ort für Ihre Frage oder Anregung:" with the value "Westendstraße, 45143 Essen". The "Ihr Beitrag" section has a "Lärmart" dropdown set to "Straßenlärm", an "Überschrift" field with "Zu viel Lärm in der Westendstraße", and a "Ihre Frage oder Anregung" text area with "Es werden die vorgeschriebenen Geschwindigkeiten nicht eingehalten. Bitte mehr Kontrollen und Ahndungen gegenüber Lärmverursachern...". A character count shows "1867 Zeichen" remaining. A checkbox "Ich bin mit der Veröffentlichung des Beitrags auf der Plattform einverstanden" is checked. A blue "ABSENDEN" button is at the bottom.

Abbildung 10: Erste Online-Phase, eigenen Lärmort eingeben, 2. Schritt

Alle so eingegangenen Vorschläge wurden auf der Seite VORSCHLÄGE in chronologischer Reihenfolge gelistet. Die Anzeige konnte durch die Nutzer begrenzt (gefiltert) beziehungsweise sortiert werden auf (vgl. Abbildung 13):

- Zeige nur Vorschläge einer Lärmart
- Zeige nur Vorschläge mit Ortsbezug
- Zeige Vorschläge mit den besten Bewertungen zuerst
- Zeige neueste Vorschläge zuerst

Abschnitt 3: „Umsetzung der Bürgerbeteiligung in zwei Online-Phasen“

ESSEN SOLL LEISER WERDEN
Ihre Meinung zur Lärmaktionsplanung der Stadt Essen

START LÄRMARTEN LÄRMORTE VORSCHLÄGE MASSNAHMEN

Wo ist essen laut?

Ihr Beitrag

Lärmart
Lärmart wählen
Straßenlärm
Schienenlärm
Industrie- und Gewerbelärm
Fluglärm
Andere Lärmarten
Sonstiges

(Die Länge ist begrenzt, es bleiben noch 2000 Zeichen)

Ich bin mit der Veröffentlichung des Beitrags auf der Plattform einverstanden

ABSENDEN

Abbildung 11: Erste Online-Phase, eigenen Vorschlag ohne Ortseingabe eingeben

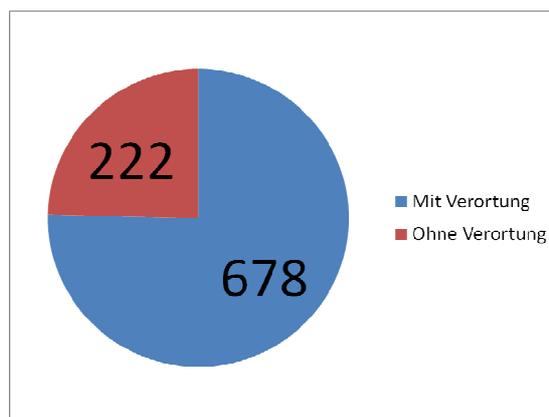


Abbildung 12: Anteil eingereicherter Vorschläge mit und ohne Verortung

Auf der Seite VORSCHLÄGE konnte jeder dort durch die Teilnehmenden eingebrachte Vorschlag durch andere Teilnehmende bewertet und kommentiert werden. „Ab hier“ war eine Anmeldung (Registrierung, vgl. Kastentext weiter oben) notwendig.

Jeder Vorschlag konnte mit Pro (= grün), Contra (= rot), oder „Neutral“ (= orange) bewertet werden (Abbildung 13). Durch alle eingehenden Bewertungen bildete die Plattform laufend eine Rangliste für alle Bürgervorschläge, die mithilfe des Filters (= „Liste sortieren nach ‚Den besten Bewertungen‘“) aufgerufen werden konnte.

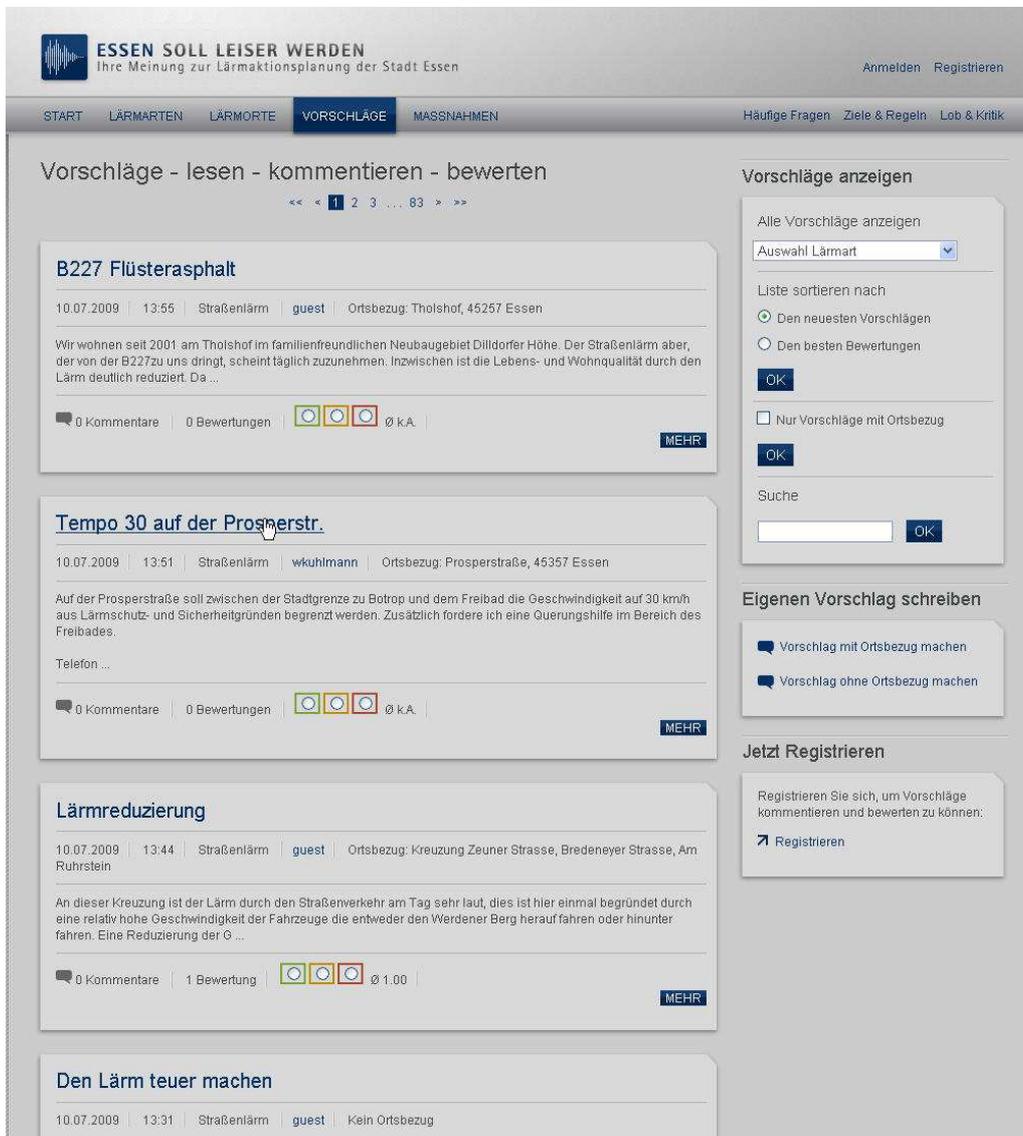


Abbildung 13: 1. Online-Phase – Seite Vorschläge, kommentieren und bewerten

Jeder Vorschlag beziehungsweise bereits eingegangene Kommentare zu Vorschlägen konnten durch (weitere) Kommentare diskutiert werden. Hier fand eine inhaltliche Auseinandersetzung mit den Bürgervorschlägen zwischen den Teilnehmerinnen und Teilnehmern statt (Abbildung 14).

Kommentare

24.06.2009 | 06:52 | Thema | [Nutzer](#)

Ich stimme diesem Beitrag zu. Der ÖPNV wirbt ja damit, dass man ohne Stress von a nach b kommt. Durch zu laut Musik hörende Fahrgäste ist die Fahrt für die anderen Fahrgäste nicht entspannend, sondern stressig.

25.06.2009 | 17:09 | Thema | [RuhriMitFamilie](#)

Ich stimmt diesem Beitrag ebenfalls voll und ganz zu!

25.06.2009 | 21:17 | Thema | [Ich](#)

Auch ich kann diesem Beitrag voll und ganz zustimmen. Ich fahre täglich mit der U-Bahn und finde es nicht sehr angenehm mich von der Musik anderer Fahrgäste beschallen zu lassen.

08.07.2009 | 12:21 | Thema | [Dietrich](#)

In Duisburg, Bochum und anderen Städten gibt es schon lange sinnvolle Aktionen gegen diesen Lärm, Essen sollte sich mal sputen.

10.07.2009 | 18:00 | Thema | [claudiajott](#)

wer sich aufregen will soll das tun. etwas entspannter mit dem mitmenschen umgehen funktioniert auch. es gibt bestimmt dinge im leben die wichtiger sind und schädlicher. lasst den jungen leuten doch ihren spaß

10.07.2009 | 18:42 | Thema | [Allberto](#)

Nach Paragraf 4 Absatz 2 der Beförderungsbedingungen des VRR ist das Benutzen von Tonwiedergabegeräten jeglicher Art allen Fahrgästen untersagt. Diese Bedingungen gelten in allen Bussen und Bahnen in Essen. Vielleicht hilft es, die Leute einfach aufzufordern, ihre Musik abzuschalten (oder zumindest so leise zu drehen, dass es niemand mehr hört).
Wenn ich mich durch Musik in Bus und Bahn gestört fühle, spreche ich die Verursacher freundlich und bestimmt an. Ich ernte meist böse Blicke, in aller Regel ist es danach aber ruhig. Nur bei Schülern in Gruppen beginnen dann Diskussionen...

Abbildung 14: Erste Online-Phase, Kommentare zu Bürgervorschlägen

Welche Ergebnisse lagen nach Ende der ersten Online-Phase vor? Vergleiche dazu die Abschnitte 4.1.1 und 5.

3.2 Zweite Online-Phase „Maßnahmen der Lärmaktionsplanung bewerten und kommentieren“ – Aufbau der Beteiligungsplattform

Zielsetzung der zweiten Online-Phase der Lärmaktionsplanung in Essen war einmal – wie in der ersten Online-Phase auch – die Information der Bürgerinnen und Bürger über das Planungsinstrument Lärmaktionsplanung und über die Lärmsituation in der Stadt Essen. Zum anderen wollte man – hier im Gegensatz zur ersten Phase – eine **Rückmeldung aus der Bürgerschaft zu den entwickelten Maßnahmen der Lärmaktionsplanung**. Zur Bewertung standen 20 Maßnahmen (M1, M2, ...) der Verwaltung und weitere 10 Maßnahmen (Bürgervorschlag 1, Bürgervorschlag 2, ...), die auf der Basis der Beiträge der Bürgerinnen und Bürger aus der ersten Online-Phase entwickelt wurden – vgl. dazu Abbildung 15 und 16.¹⁰

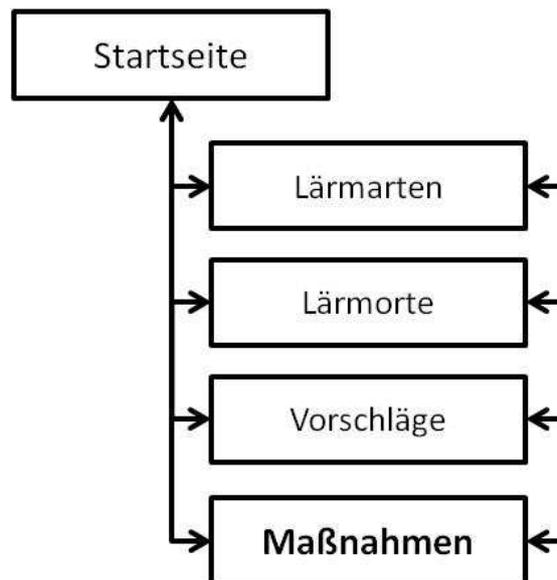


Abbildung 15: Zweite Online-Phase: Grundstruktur der Beteiligungsplattform¹¹

Der **Aufbau der Beteiligungsplattform spiegelt die beiden Beteiligungsziele der 2. Online-Phase wider**: Zwar konnten die Seiten bzw. Bereiche durch die Besucherinnen und Besucher der 1. Online-Phase weiterhin aufgerufen werden (vgl. Abbildungen 4, 15 und Tabelle 1). Allerdings erhielt die STARTSEITE einen für die 2. Phase angepasste Nutzerführung: Der Aufbau der STARTSEITE blieb gleich, jedoch wurde der prominente Verweis auf den Bereich VORSCHLÄGE durch einen **neuen Verweis auf die Seite MAßNAHMEN** ersetzt (vgl. Abbildung 16, jeweils grüne Flächen der Bildschirmfotos).

¹⁰ vgl. auch Abbildungen 2 und 3 oben

¹¹ vgl. auch Abbildung 4, Seite 14

Abschnitt 3: „Umsetzung der Bürgerbeteiligung in zwei Online-Phasen“

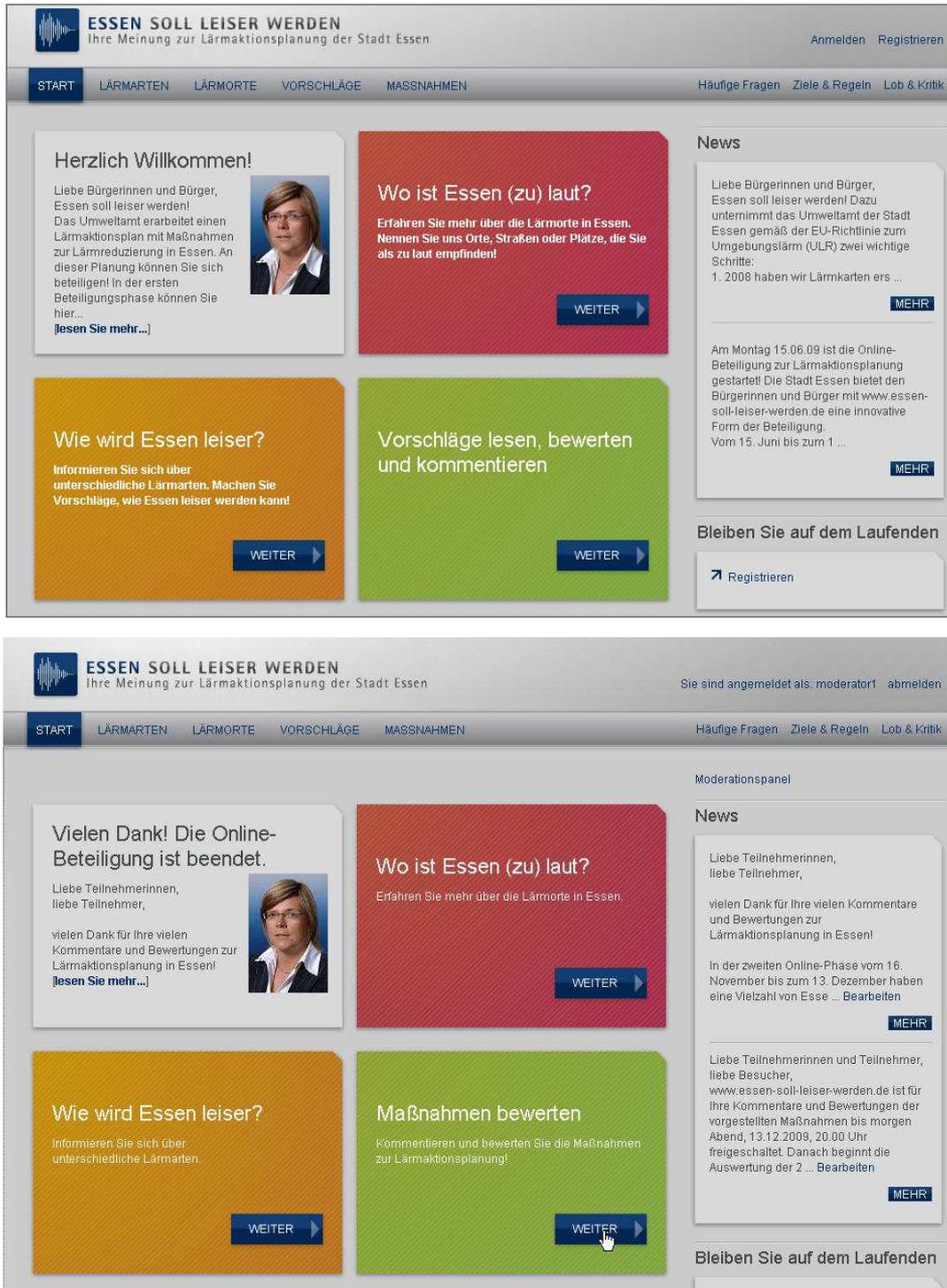


Abbildung 16: Zweite Online-Phase, (angepasste) Startseite¹²

¹² oben zum Vergleich die Startseite der ersten Online-Phase

Die Seite VORSCHLÄGE verblieb – nach Beendigung der 1. Online-Phase – im „Nur-Lesen-Modus“ und dokumentierte alle Vorschläge, Bewertungen und Kommentare der Bürgerinnen und Bürger der ersten Online-Phase. Auf der Seite VORSCHLÄGE wurde durch entsprechende Hinweise darauf verwiesen (vgl. Abbildung 17). Dementsprechend waren die Funktionen der ersten Online-Phase zur Eingabe von Lärmorten bzw. Vorschlägen deaktiviert.¹³

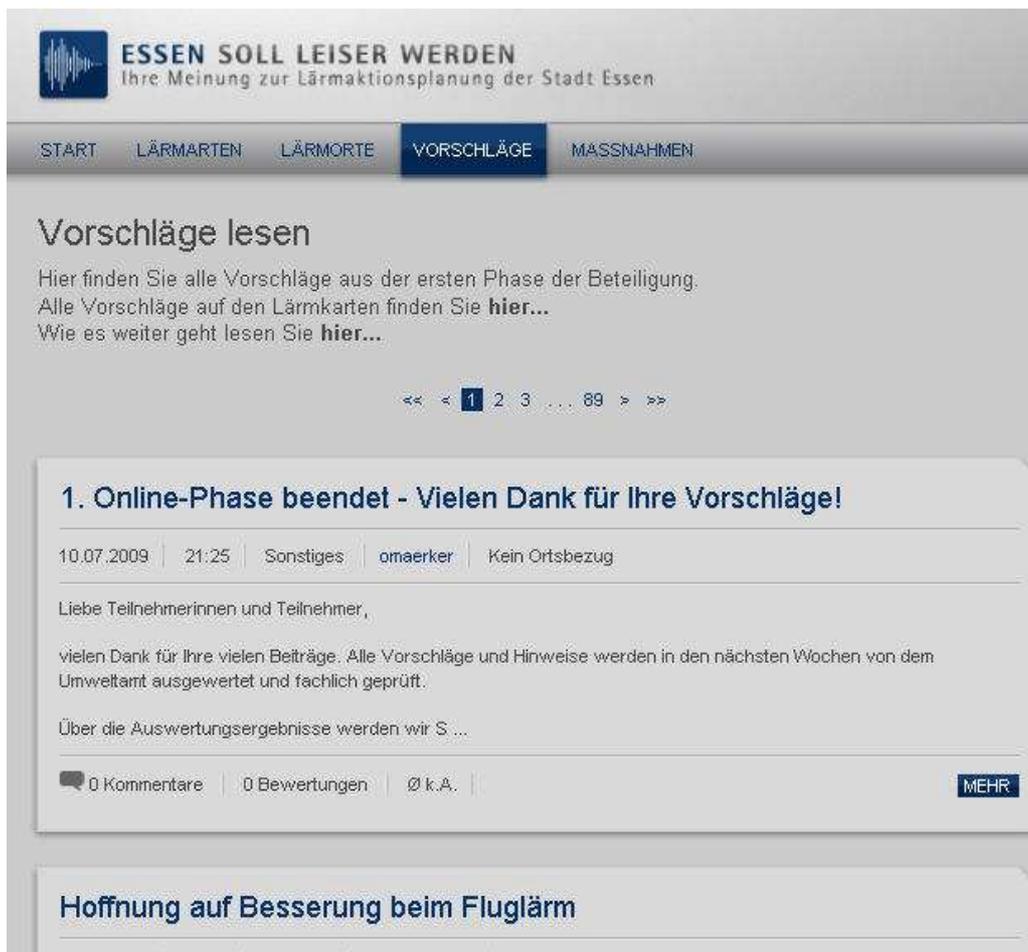


Abbildung 17: Zweite Online-Phase, Seite „Vorschläge“ dokumentiert erste Phase

¹³ Deaktiviert wurde die Eingabe von Beiträgen am Ende der Info-Wizards, die ansonsten weiter freigeschaltet und nutzbar waren. Ebenfalls deaktiviert wurde die zwei-schrittige Eingabemöglichkeit verorteter Vorschläge und die ein-schrittige Eingabe von Vorschlägen ohne Ortsbezug.

Abschnitt 3: „Umsetzung der Bürgerbeteiligung in zwei Online-Phasen“

The screenshot shows the 'Maßnahmen' (Measures) page in the first phase of the online consultation. The header includes the logo 'ESSEN SOLL LEISER WERDEN' and navigation links for 'START', 'LÄRMARTEN', 'LÄRMORTE', 'VORSCHLÄGE', and 'MASSNAHMEN'. The main content area is titled 'Maßnahmen' and contains three sections:

- Zurzeit läuft die 1. Phase der Online-Beteiligung**: A section with three bullet points indicating the current phase of participation.
- Zurzeit läuft die 1. Phase der Online-Beteiligung**: A detailed text block explaining the first phase of participation, including dates and the process of evaluating suggestions.
- Maßnahmen werden nach der 1. Phase dieser Online-Beteiligung entwickelt**: A section explaining how suggestions are processed and developed into measures.
- Bereits beschlossene Sofortmaßnahmen**: A section detailing already decided immediate measures, such as noise-optimized asphalt and speed limits.

The footer contains 'Impressum | Datenschutz' and contact information for the 'Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen'.

The screenshot shows the 'Massnahmen' (Measures) page in the second phase of the online consultation. The header is identical to the first phase. The main content area is titled 'Massnahmen' and features a list of measures with details and user feedback:

- M 1: Lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D**: A measure with a date of 11.11.2009, 15:44, and 13 evaluations. It includes a description of the noise-optimized asphalt and a photo of a road construction site.
- M 2: Geschwindigkeitsbegrenzung (nachts) auf Stadtstraßen**: A measure with a date of 11.11.2009, 17:18, and 16 evaluations. It includes a description of speed limits on city streets at night and a photo of a speed limit sign.
- M 3: Lärmmonitoring / Lärmüberwachungssystem**: A measure with a date of 11.11.2009, 18:35, and 0 evaluations. It includes a description of a noise monitoring system and a photo of a monitoring station.

On the right side, there is a sidebar with 'Maßnahmen anzeigen' (Show measures) and 'Informationen zur Maßnahmenplanung' (Information on measure planning).

Abbildung 18: Erste (links) und zweite Online-Phase (rechts), Seite Maßnahmen

M 4: Geschwindigkeitsüberwachung

11.11.2009 | 19:04 | Straßenlärm | **Umweltamt**

Häufig liegt insbesondere nachts die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit deutlich über der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit kann deshalb zu signifikant niedrigeren Lärmbelastungen führen.

Mit Geschwindigkeitskontrollen und Geschwindigkeitsanzeigen kann die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit unterstützt werden. Der Sinn dieser Anlage ist, Fahrzeugführer durch die große Anzeige der gemessenen Geschwindigkeit auf ihre ggf. zu hohe Geschwindigkeit aufmerksam zu machen, dies führt zu einer *Aktive Verkehrserziehung*.



Geschwindigkeitsüberwachung

Fachliche Bewertung der Verwaltung

Maßnahme	Wirksamkeit	Umsetzungszeitraum	Zuständigkeit	Kosten	Gesamtbewertung
Geschwindigkeitsüberwachung	++	++	0	+	++

++ sehr positiv + positiv 0 keine Auswirkungen - negativ

Wirksamkeit

Geht man davon aus, dass insbesondere nachts deutlich höhere Geschwindigkeiten als zulässig gefahren werden und mit einer Geschwindigkeitsüberwachung die durchschnittlich gefahrene Geschwindigkeit um 10 km/h reduziert werden kann, ergibt sich dadurch eine Pegel-minderung von ca. 2 dB(A) und eine Reduzierung der Anzahl hochbelasteter Menschen ($L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$) um ca. 30 %.¹

Umsetzungszeitraum

Die Stadt Essen kann, unterstützt durch Kooperationspartner, zurzeit auf drei Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte zurückgreifen, die Anschaffung eines Geschwindigkeitsüberwachungsgerätes soll in 2010 durchgeführt werden.

Umsetzungszeitraum

Die Stadt Essen kann, unterstützt durch Kooperationspartner, zurzeit auf drei Geschwindigkeitsüberwachungsgeräte zurückgreifen, die Anschaffung eines Geschwindigkeitsüberwachungsgerätes soll in 2010 durchgeführt werden.

Zuständigkeit

Verantwortlich für die Anschaffung ist das Umweltamt. Für den Einsatz des Messgerätes ist das Amt für Verkehrs- und Baustellenmanagement verantwortlich.

Kosten

Geringe Kosten für eine kommunale Verkehrsüberwachung; ggf. Kosten für die Anschaffung und Installation einer Geschwindigkeitsanzeigetafel.

Ziel

Mit dieser Maßnahme können voraussichtlich die Schall-Emissionen des Straßenverkehrs (L_{mE}) abhängig von der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit und dem Lkw-Anteil nachts um ca. 2 dB(A) reduziert werden und so teilweise gesunde Schlafverhältnisse sichergestellt werden.

—

¹ Hinweis: Ca. 30.000 (5 %) der an Hauptverkehrsstraßen in Essen lebenden sind von Fassadenpegeln $L_{Night} > 60 \text{ dB(A)}$ belastet. Ca. 13.000 Menschen (2 %) sind Fassadenpegeln zwischen 60 und 62 dB(A) nachts ausgesetzt und würden nach Einführung der Maßnahme nicht weiter als Belastete (über dem Auslösewert von 60 dB(A)) geführt werden.

Ihre Bewertung

Das Bewerten und Kommentieren der Maßnahmen ist geschlossen.

Bisherige Bewertungen

wichtig	egal/weiß nicht	nicht wichtig
7	0	2

🗨️ [Kommentieren Sie die Maßnahme](#)

Abbildung 19: Zweite Online-Phase, Seite Maßnahmen, Detailansicht

Seite MAßNAHMEN: Die Seite MAßNAHMEN stand im Mittelpunkt der zweiten Online-Phase. Dort wurden alle Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung gelistet – vgl. Abbildung 18, rechtes Bildschirmfoto.

Für jede Maßnahme konnte durch klicken auf „MEHR“ eine Detailsicht aufgerufen werden, um detailliertere Informationen zur jeweiligen Maßnahme zu lesen. Jede Maßnahme wurde in der Detailsicht nach exakt der gleichen Struktur präsentiert (vgl. Abbildung 19):

- Fachliche Bewertung der Verwaltung
- Wirksamkeit
- Umsetzungszeitraum
- Zuständigkeit
- Kosten
- Ziele
- Ihre Bewertung
- Bisherige Bewertung
- Maßnahmen kommentieren

In der Detailsicht konnten die Maßnahmen bewertet werden. Zur Auswahl standen folgende Bewertungskategorien

- wichtig
- egal/weiß nicht
- nicht wichtig

War eine Registrierung zur Teilnahme an der zweiten Online-Phase notwendig?

Die durch die Verwaltung eingestellten Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung konnten ohne Registrierung gelesen und kommentiert werden. Nur für die Bewertung der Maßnahmen durch Abgabe von „Pro-“, „Contra“ oder „Neutral“ (pro Vorschlag) wurde eine Registrierung vorausgesetzt. Für diese Registrierung (Anmeldung) war die Angabe eines Nutzernamens und Eingabe einer gültigen E-Mail-Adresse notwendig. Die Anmeldung selbst wurde (wie während der ersten Online-Phase) niedrigschwellig realisiert, da keine weiteren persönlichen Daten von den Teilnehmenden abgefragt wurden. Lediglich wurde auf freiwilliger Basis um die Angabe sozio-demografischer Daten gebeten (vgl. Abschnitt 4.2.).

Weiterhin konnten die Teilnehmerinnen und Teilnehmer in der Detailsicht jede Maßnahme kommentieren.

Warum war für die Kommentierung in der 1. Online-Phase eine Registrierung notwendig, nicht aber in der 2. Online-Phase?

In beiden Phasen war vorgesehen, den ersten Beteiligungsschritt jeweils niedrigschwellig zu realisieren. In der ersten Online-Phase war dies die Eingabe von Vorschlägen, Hinweisen bzw. Lärmorten, die daher ohne Registrierung möglich war. Erst für die zweite Beteiligungsebene, der Kommentierung und die Pro- und Contra-Bewertung, war eine Registrierung und eine Teilnahme mit höherer Verbindlichkeit notwendig. Äquivalent wurde dies für die 2. Online-Phase umgesetzt: Als erster, niedrigschwelliger Beteiligungsschritt wurde hier die Kommentierung der von der Verwaltung eingestellten Maßnahmen (also ohne Registrierung) angeboten. Als zweiter, mit erforderlicher Registrierung, die Pro- und Contra-Bewertung der Maßnahmen.

4 Ergebnisse der Online-Beteiligung in Zahlen

In den folgenden Abschnitten werden die Ergebnisse der Beteiligung zur Lärmaktionsplanung in Essen in Zahlen dargestellt. Neben den Zahlen selbst wird der systematische Vorteil elektronischer Partizipation deutlich, nämlich vielfältige quantitative Auswertungsmöglichkeiten vorzunehmen, die neben den inhaltlichen Ergebnissen auch für den Interpretations- und Abwägungsprozess genutzt werden können.

4.1 Beteiligung im Zeitverlauf



Abbildung 20: Registrierungen im Zeitverlauf

Die erste Online-Phase lief vom 15. Juni bis zum 10. Juli 2009. Unter Betrachtung der Registrierungen kann herausgestellt werden, dass in dieser Phase die größte Registrierungsaktivität am Ende des Beteiligungszeitraumes lag. Einzelne Aktivitätsspitzen spiegeln die umfangreiche Berichterstattung in den Essener Medien wider, durch die eine hohe Resonanz erzeugt wurde. Die höchste Anzahl der Registrierungen lag bei über 40 pro Tag.

In der zweiten Online-Phase vom 16. November bis zum 10. Dezember 2009 war die Anzahl der Registrierungen wesentlich geringer. Durchgängig registrierten sich weniger als 5 Personen täglich.

In dem Zeitraum zwischen den beiden Online-Phasen haben sich 23 Personen registriert. Nach Abschluss der zweiten Online-Phase lag die Zahl der Registrierungen erneut bei 5 Personen.

4.1.1 Beteiligung in der 1. Online-Phase

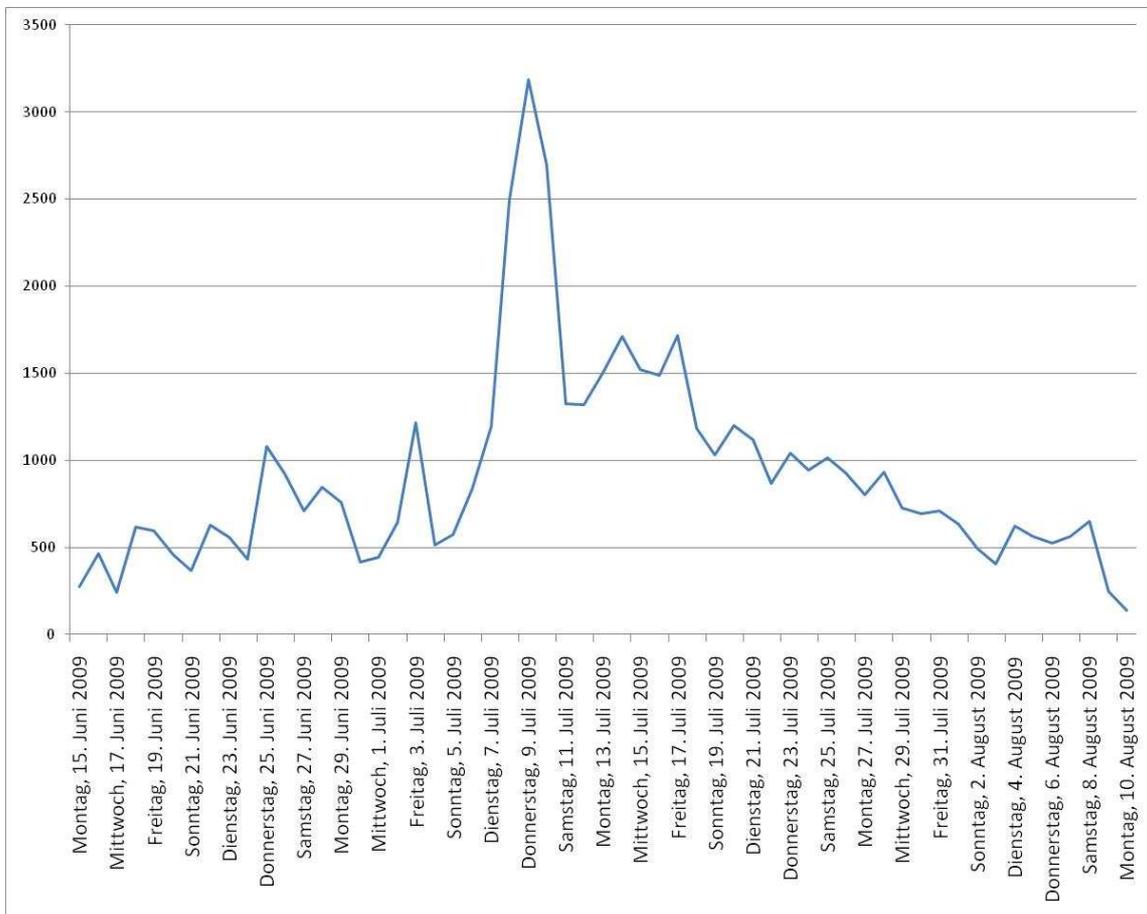


Abbildung 21: Erste Online-Phase, Lesezugriffe während u. nach Abschluss (Anzahl)

Abbildung 21 veranschaulicht die Anzahl der Lesezugriffe für den Zeitraum der ersten Online-Phase (15.06.–10.07.2009). Zusätzlich ist der darauffolgende Monat im Diagramm abgebildet. Deutlich wird hierbei, dass auch nach Ende der ersten Online-Phase und damit dem Ende der aktiven Beteiligungsmöglichkeit eine hohe Anzahl von Lesezugriffen verzeichnet werden konnte. Bis zum 10. August fiel die Anzahl der Lesezugriffe allmählich ab. Die meisten Lesezugriffe konnten in den Tagen um den 10. Juli, folglich gegen Ende der ersten Online-Phase verzeichnet werden.

Ein ähnliches Muster findet sich auch bei Betrachtung der Vorschläge (vgl. Abbildung 22), von denen ebenfalls die meisten gegen Ende der ersten Online-Phase eingebracht wurden. Eine solche Aktivität ist typisch für den Verlauf vieler Beteiligungsverfahren im Internet. Gegen Ende möchten noch einige Bürgerinnen und Bürger ihre Vorschläge „loswerden“. Auch der Verlauf der eingebrachten Kommentare (vgl. Abbildung 23) weist eine vergleichbare Dynamik auf. Die Vorschlagskommentierung nimmt gegen Ende der ersten Online-Phase ebenfalls deutlich zu.

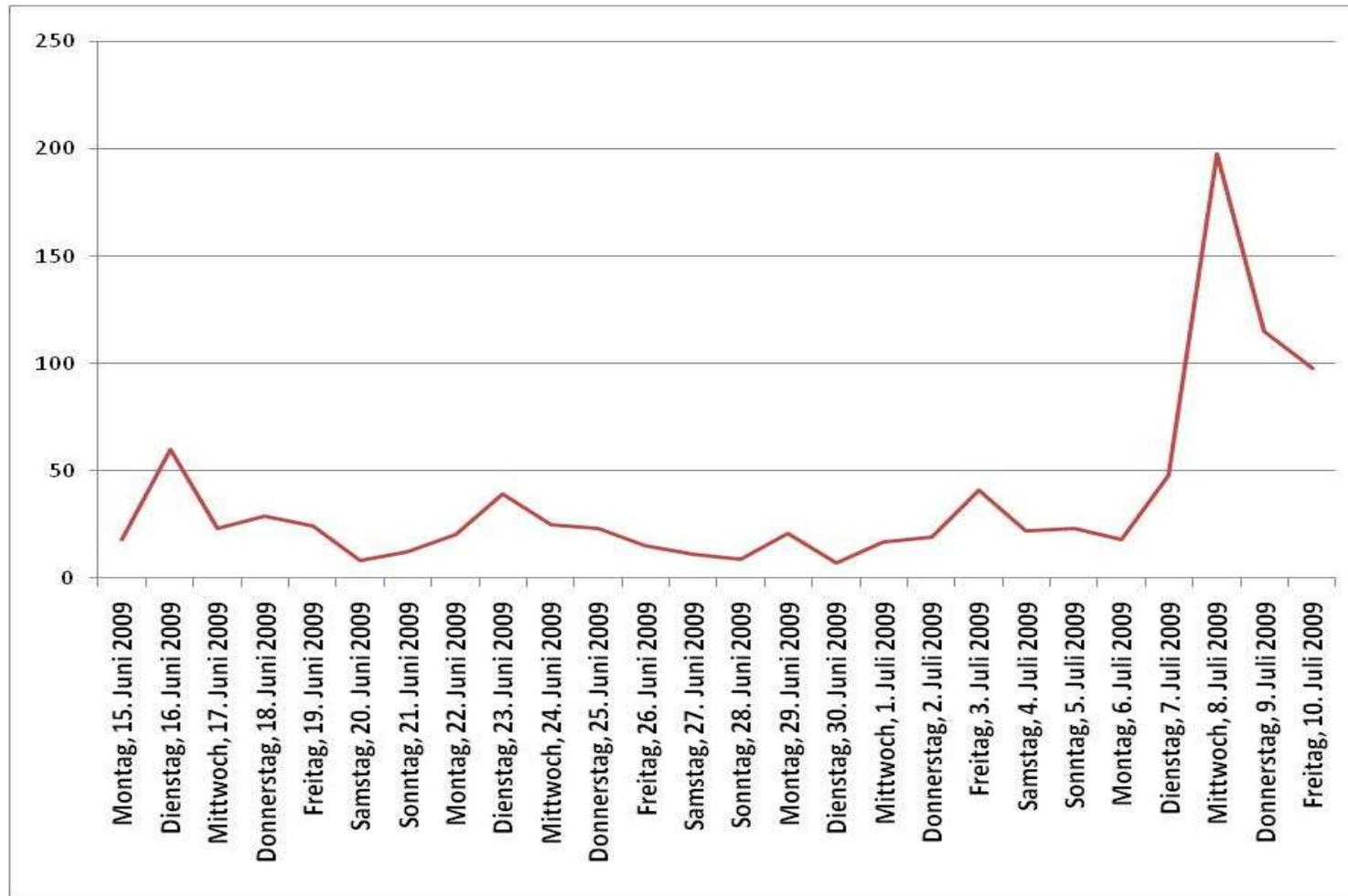


Abbildung 22: Eingebraachte Vorschläge im 4-wöchigen Zeitverlauf (Anzahl)

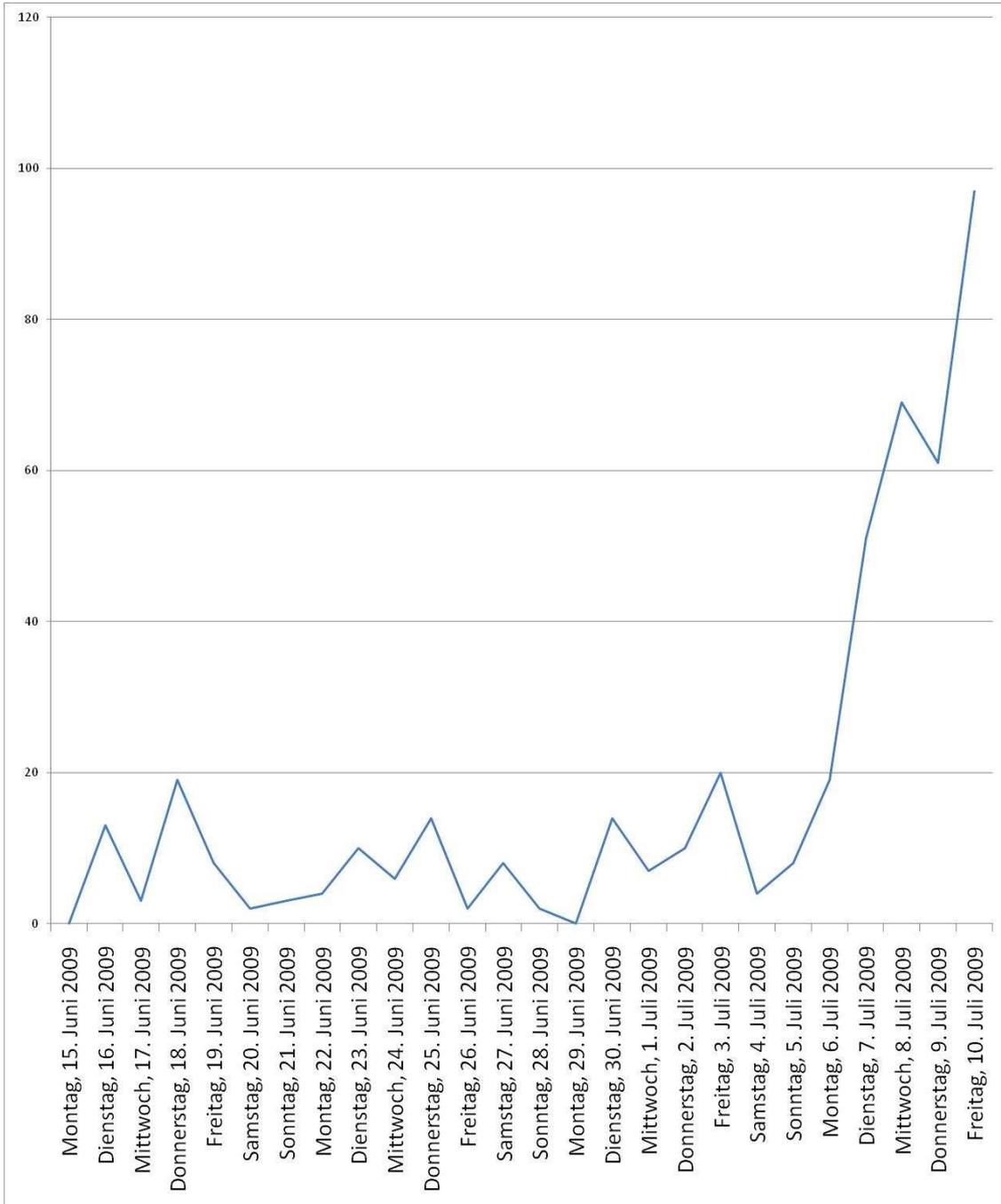


Abbildung 23: Eingebrachte Kommentare im 4-wöchigen Zeitverlauf (Anzahl)

4.1.2 Beteiligung in der 2. Online-Phase

In der zweiten Online-Phase ergab sich ein abweichendes Beteiligungsmuster. Die meisten Bewertungen (vgl. Abbildung 24) wurden im Zeitraum vom 22. bis 25. November 2009 von den Teilnehmenden abgegeben. In der Spitze kam es zu über 70 Bewertungen der Maßnahmen der Verwaltung und der Bürgervorschläge pro Tag. Zusätzlich zu diesem Zeitraum mit einer hohen Anzahl von Bewertungen gab es weitere 3 Zeitpunkte, an denen ca. 25 Bewertungen täglich abgegeben wurden. Diese können auf den 16. und 17. November, den 30. November und den 3. Dezember datiert werden.

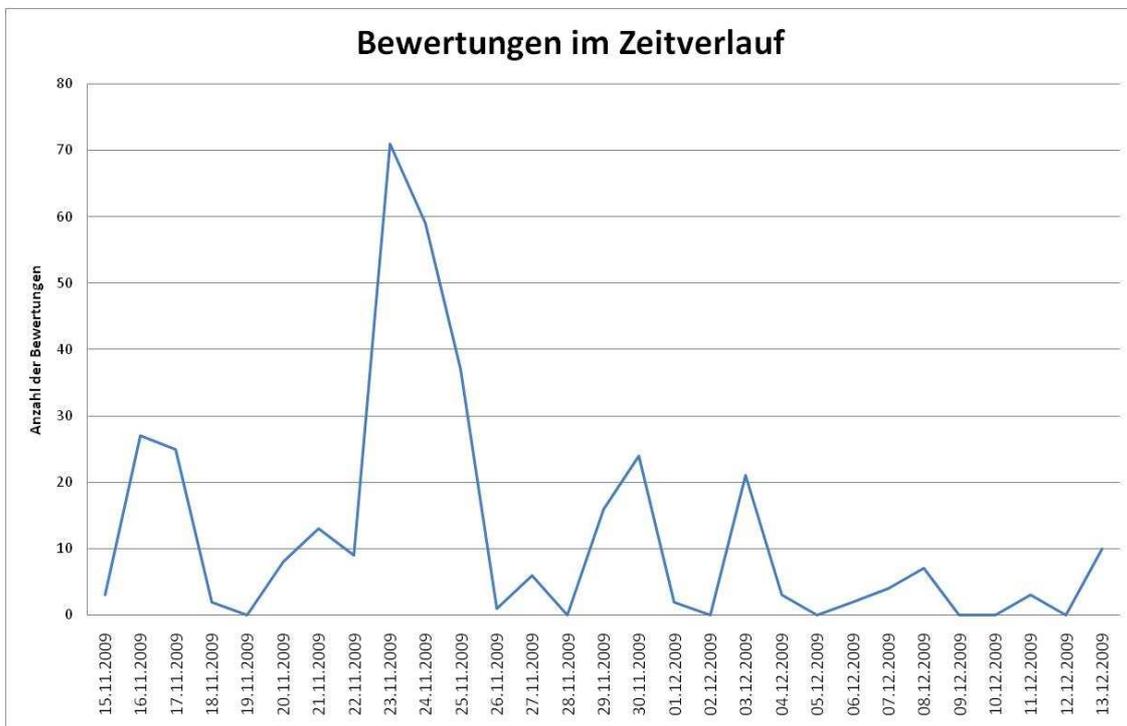


Abbildung 24: Bewertungen im 4-wöchigen Zeitverlauf

Hinsichtlich der Kommentare zu den Maßnahmen (vgl. Abbildung 25) stellte sich der Verlauf der Beteiligung anders dar. Die Tätigkeit in diesem Bereich war in der ersten Hälfte der Beteiligungsphase am größten. Insgesamt verlief die Beteiligung in Wellen. Tage mit hohen Beteiligungszahlen folgten auf Tage, an denen die Beteiligung gering war. Bis zum 24. November wurden mindestens 10 und in der Spitze sogar über 35 Kommentare täglich von den Teilnehmern abgegeben. In der darauffolgenden Zeit, gab es zwar erneut Tage an denen mit circa 30 Beiträgen viele Kommentare verfasst wurden, zugleich wurden an vielen Tagen aber weniger als 5 neue Kommentare abgegeben.

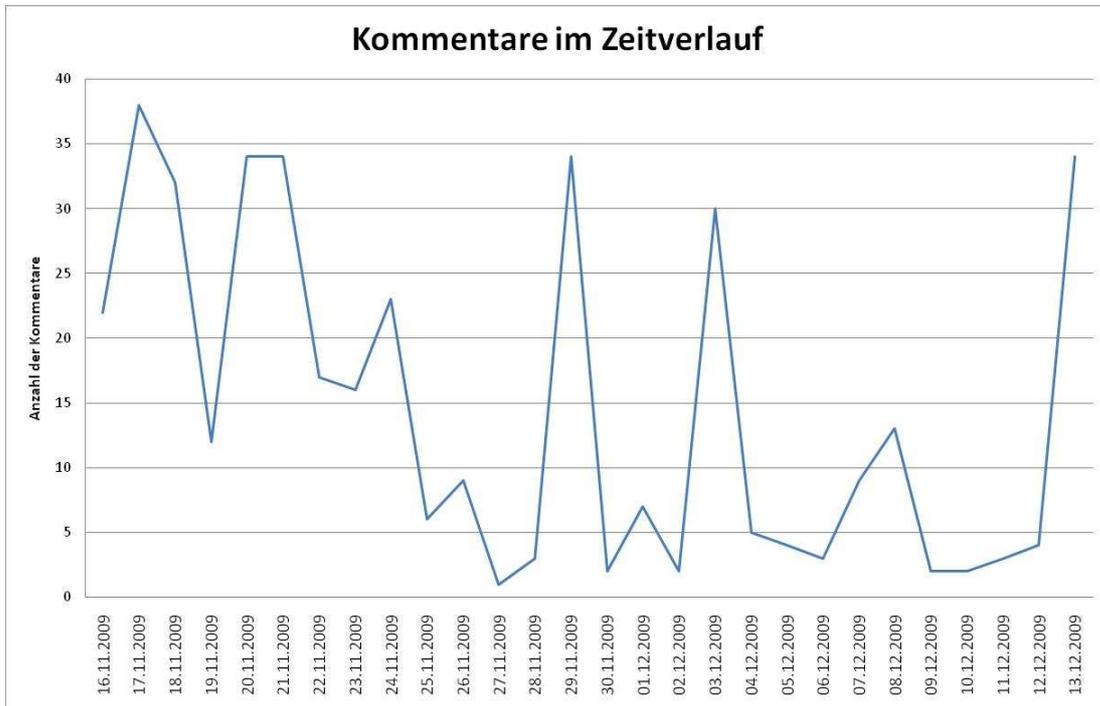


Abbildung 25: Kommentare im 4-wöchigen Zeitverlauf

4.2 Wer hat sich beteiligt?

In dem gesamten Zeitraum von der ersten Online-Phase bis Ende Februar haben **1.098 Bürgerinnen und Bürger aktiv** teilgenommen, d.h. sie haben sich entweder

- in der ersten Online-Phase an der Befragung beteiligt,
- in der ersten Online-Phase einen Vorschlag geschrieben (insgesamt wurden **889 Vorschläge** gemacht),
- in den beiden Online-Phasen Vorschläge oder Maßnahmen kommentiert (insgesamt **1.091 Kommentare**) oder
- in den beiden Online-Phasen Vorschläge oder Maßnahmen bewertet (insgesamt **1.036 Bewertungen**).

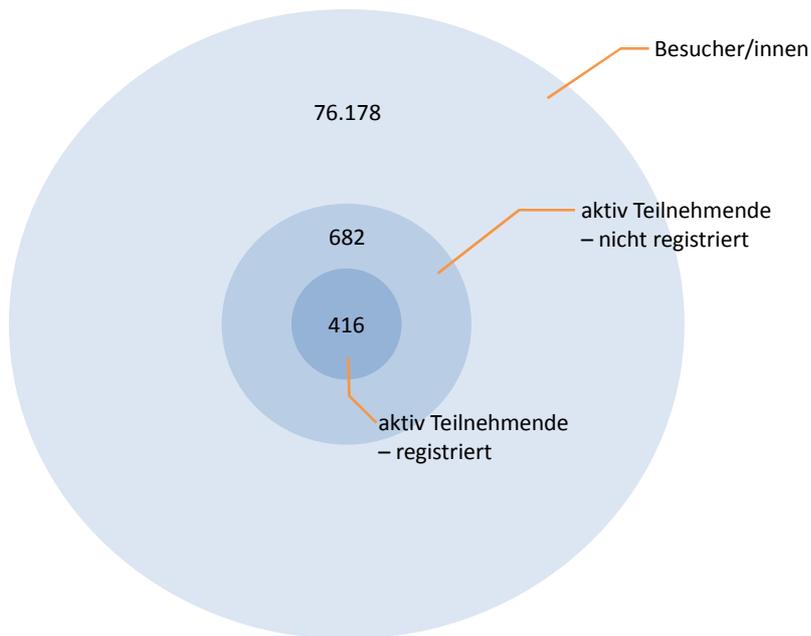


Abbildung 26: Anzahl der aktiv Teilnehmenden und Besucher/innen der Plattform

Von den 1.098 aktiv teilnehmenden Bürgerinnen und Bürgern haben sich rund 416 (= 38%) registriert. 682 Personen (62%) haben die Möglichkeit genutzt, sich ohne Registrierung zu beteiligen. Die Registrierung war erforderlich, wollte man Vorschläge oder Maßnahmen kommentieren und bewerten. Die Abgabe von Vorschlägen in der ersten Online-Phase war hingegen auch ohne Registrierung möglich.



Abbildung 27: Registrierte und nicht registrierte Teilnehmer

Neben den 1.098 aktiv Teilnehmenden sind auch die „nicht aktiv teilnehmenden“ Besucherinnen und Besucher des Beteiligungsangebotes zu berücksichtigen, also diejenigen, die sich lesend informiert haben, z.B. indem sie Vorschläge Dritter oder Maßnahmen gelesen oder sich die Lärmkarten Essens angeschaut haben. So wurden (bis zum 22.02.2010)¹⁴

- die **Seiten** des Beteiligungsangebotes **148.100-mal** und
- die **Vorschläge 101.784-mal**

von

- ✓ **76.178 Besucherinnen und Besuchern**¹⁵

aufgerufen.

Bei der Registrierung wurden die Teilnehmer (auf freiwilliger und anonymisierter Basis) nach sozio-demografischen Informationen wie *Alter, Geschlecht, Hintergrund und Schulbildung* gefragt. Von den 327 Teilnehmenden, die sich registrierten, wurden folgende Angaben gemacht:

¹⁴ Vgl. <http://www.essen-soll-leiser-werden.de>, Startseite

¹⁵ = unique visitors, Stand 22.02.2010, bereinigte Zahlen

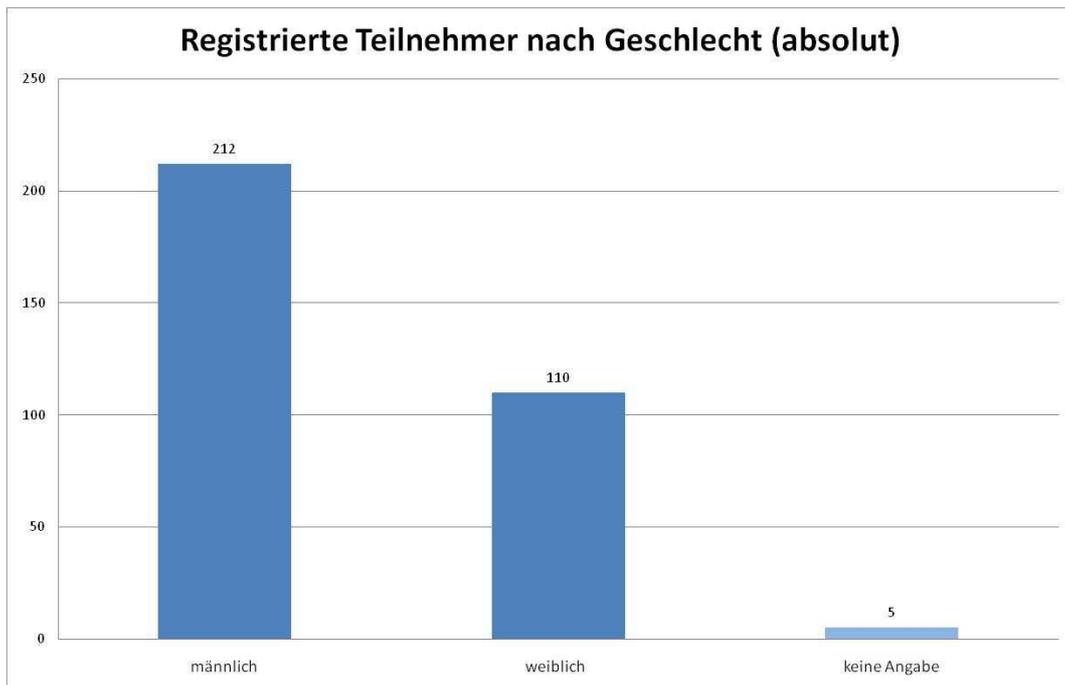
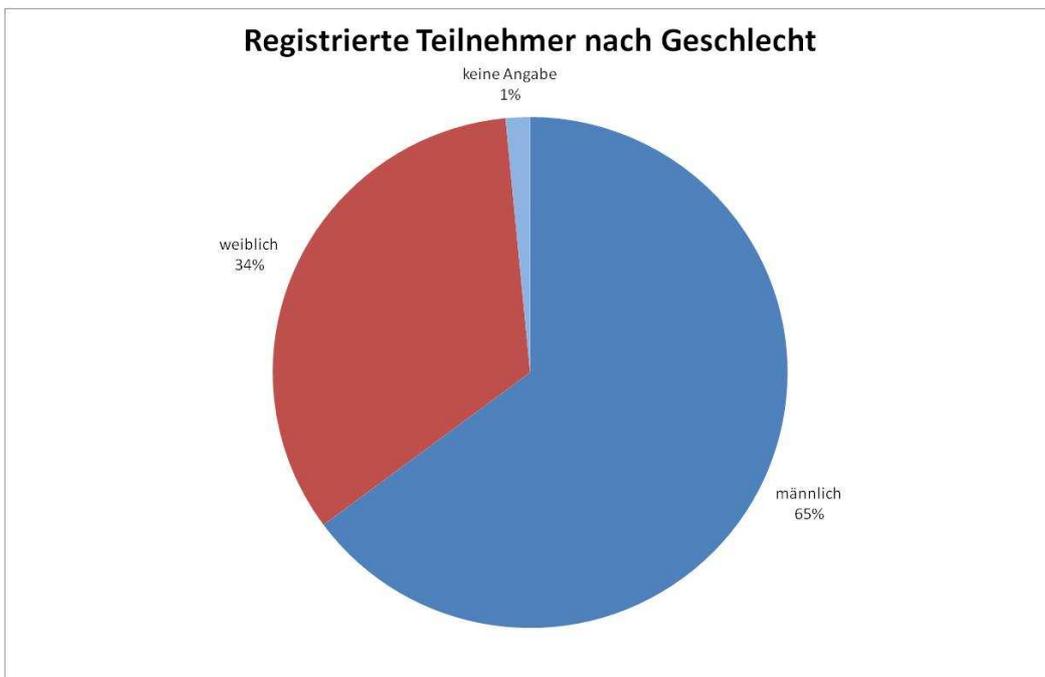


Abbildung 28: Registrierte Teilnehmer nach Geschlecht

Die Verteilung der Teilnehmer nach Geschlecht entspricht dem aus anderen Onlinebeteiligungen bekannten Muster. Die Beteiligung der Männer ist größer als die der Frauen. Im vorliegenden Fall haben 212 Männer und 110 Frauen an dem Verfahren teilgenommen. Positiv zu beurteilen ist der, mit nur 5 Personen relativ geringe, Anteil der Personen, die keine Angabe zu ihrem Geschlecht machten.

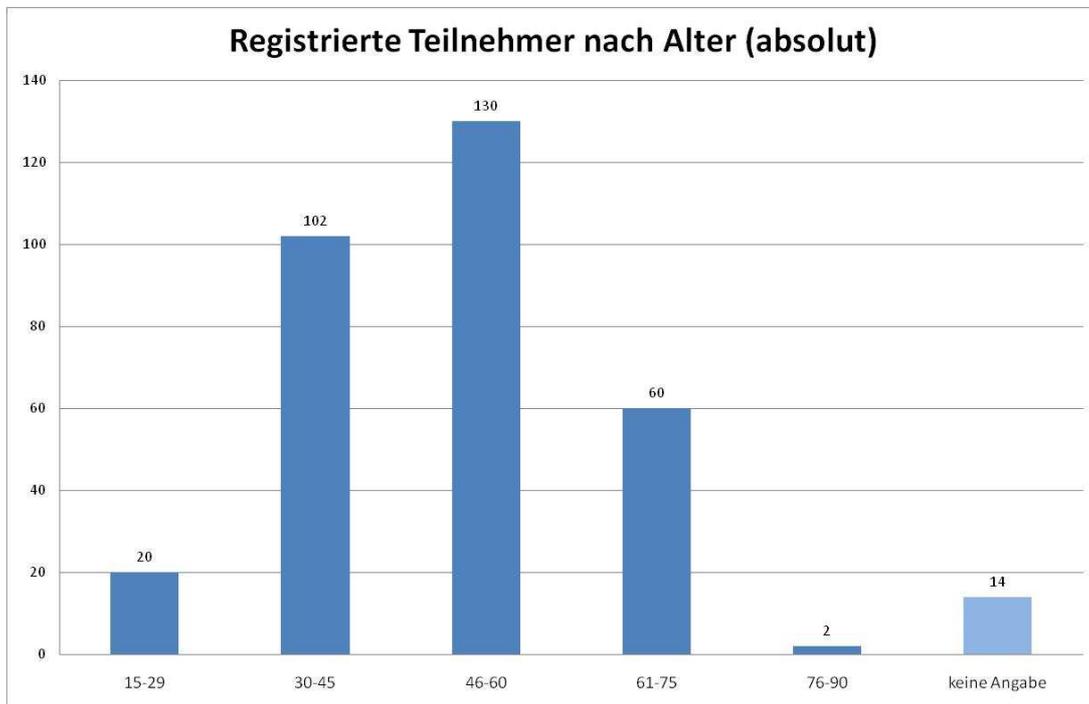
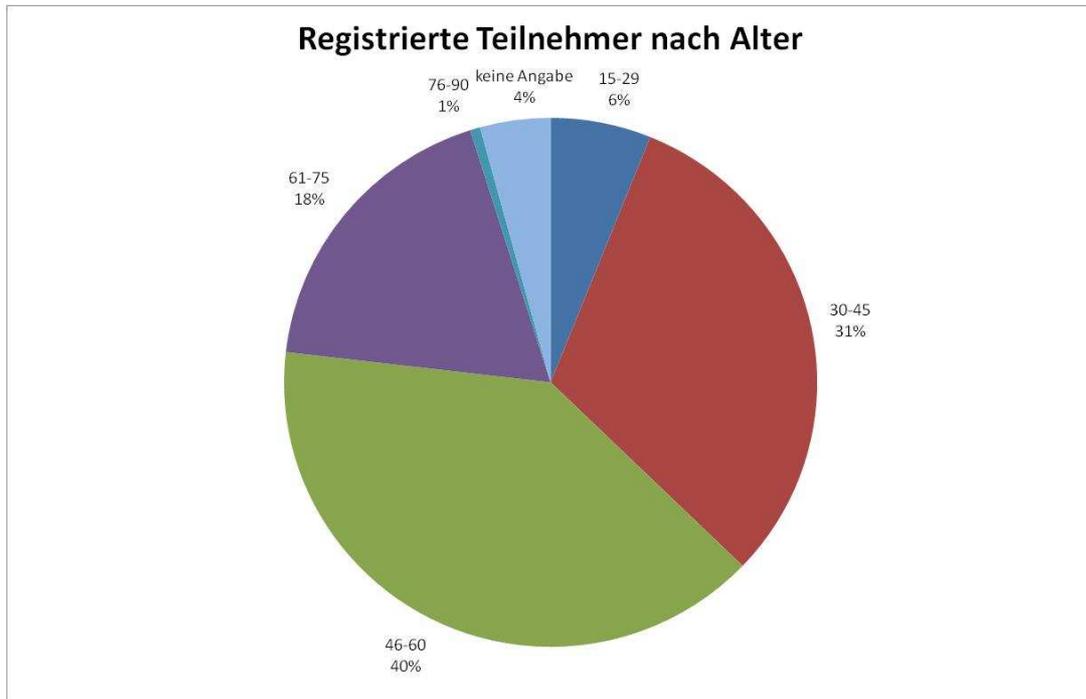


Abbildung 29: Registrierte Teilnehmer nach Alter

Auch die Altersverteilung ist mit anderen Verfahren vergleichbar. Der Anteil der Personen zwischen 30 und 60 Jahren ist am größten. Diese Altersgruppe macht mit 232 Personen ca. 71 % der gesamten registrierten Teilnehmer aus. Jüngere Teilnehmer

sowie Teilnehmer über 61 Jahre beteiligten sich weitaus weniger. Sehr gering war der Anteil der Personen über 75 Jahre. Lediglich 2 Teilnehmer entstammten dieser Altersgruppe.

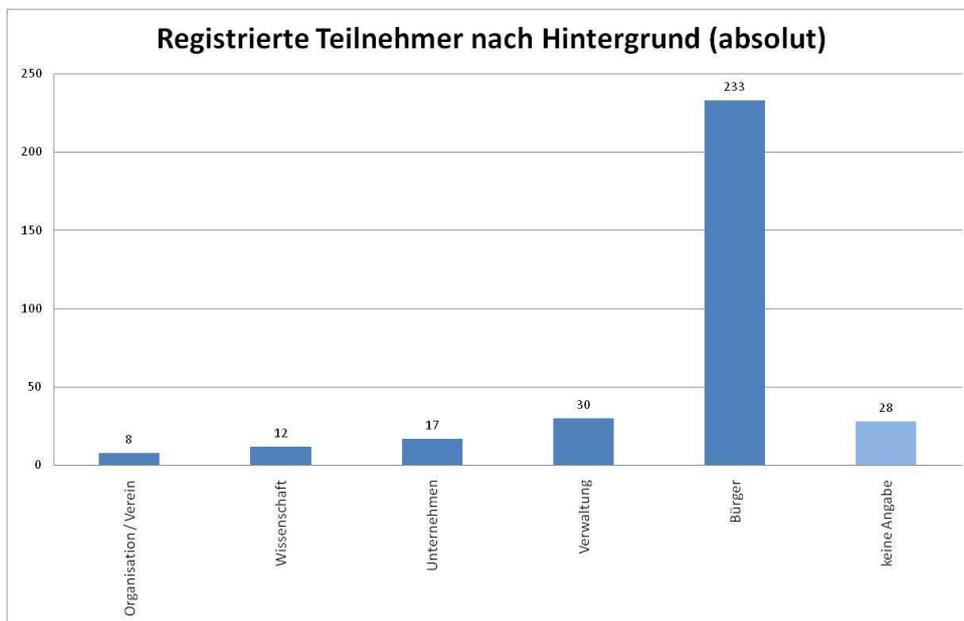
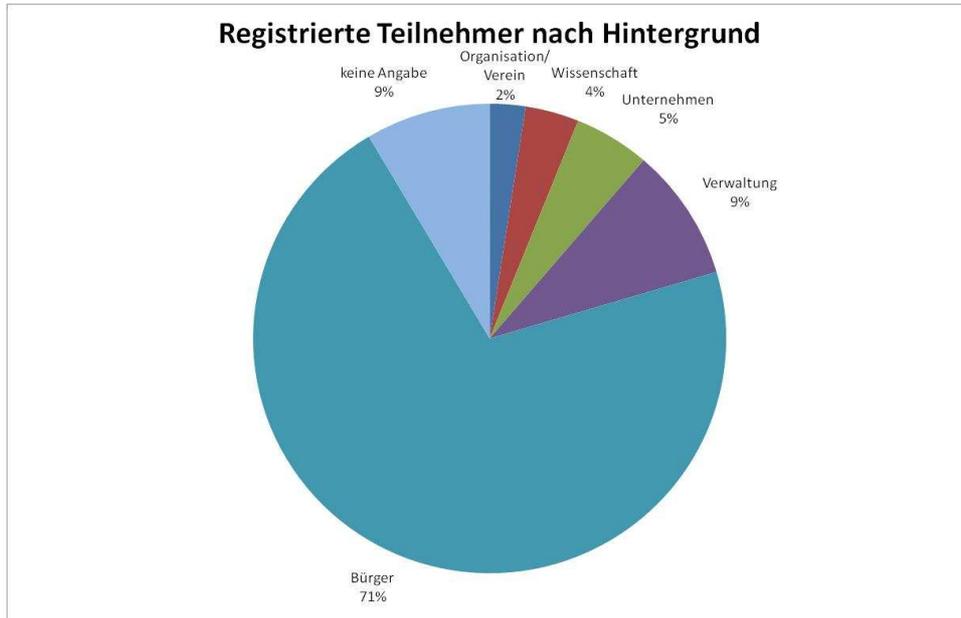


Abbildung 30: Registrierte Teilnehmer nach Hintergrund

Mit einer absoluten Zahl von 233 bzw. 71 % hat ein überwiegender Teil der Personen, die sich an dem Verfahren beteiligten, als Hintergrund „Bürger“ angegeben. Die anderen Gruppen (Verwaltung, Unternehmen, Wissenschaft und Organisation/Verein) waren weit weniger stark vertreten. Auch diese Verteilung ist nicht untypisch für

elektronische Beteiligungsverfahren: Neben gut organisierten Bürgerinnen und Bürgern (Initiativen, Vereinen, usw.) nehmen auch viele nicht organisierte Personen teil und nutzen ihre Chance, ihr Anliegen zur Sprache zu bringen.

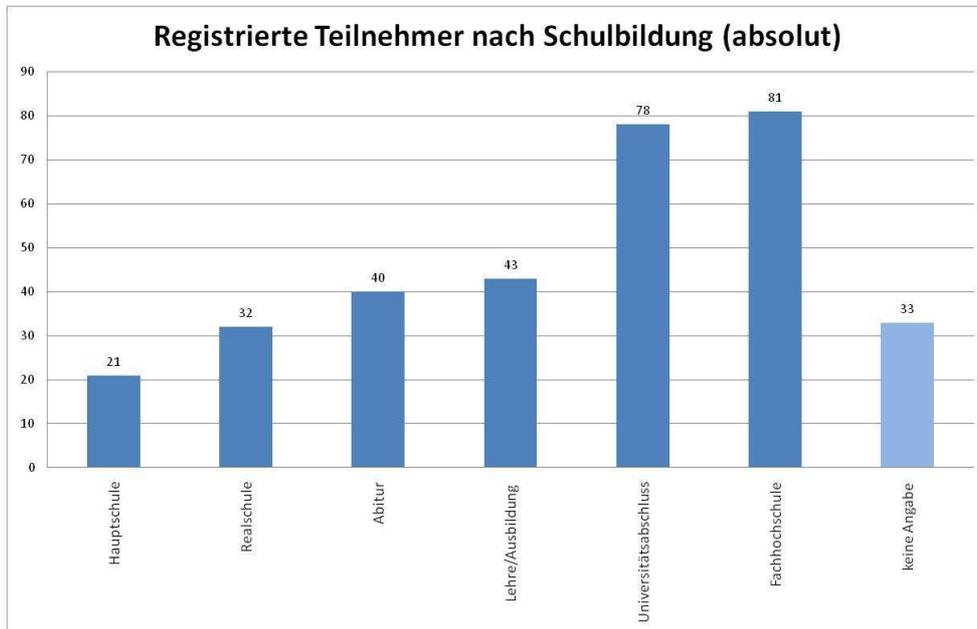
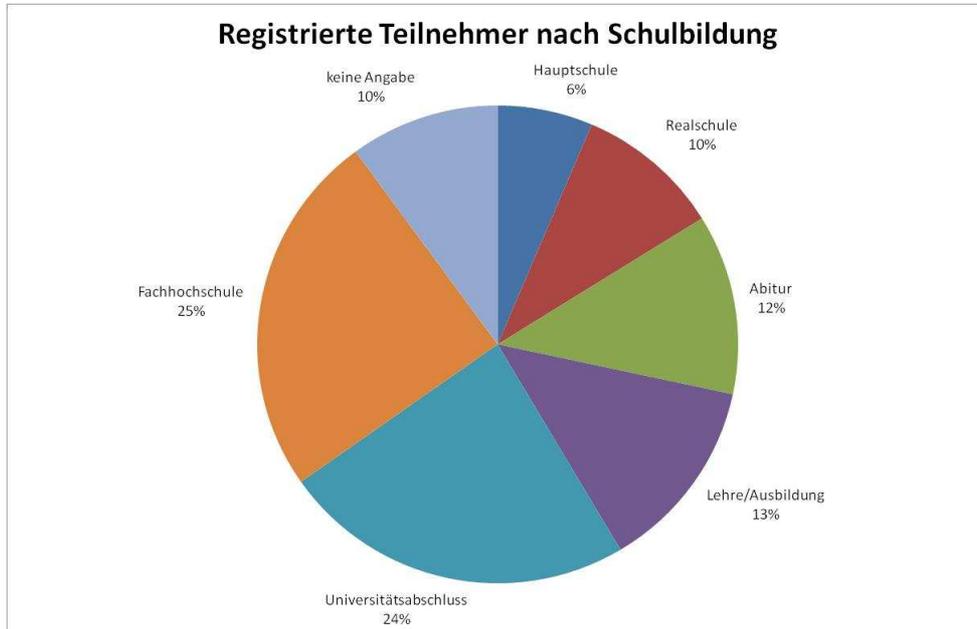


Abbildung 31: Registrierte Teilnehmer nach Schulbildung

Ein letztes Kriterium, nach dem bei der Registrierung gefragt wurde, war die Schulbildung bzw. der höchste Bildungsabschluss der Teilnehmer. Auffallend ist der große Anteil von Teilnehmern mit Universitäts- und Fachhochschulabschluss. Dieser macht

mit 159 Personen ca. 49 %, also fast die Hälfte der Teilnehmer aus. 13 % der Teilnehmer gaben an, eine Lehre oder Ausbildung absolviert zu haben. Die anderen Teilnehmer gaben als höchsten Bildungsabschluss das Abitur, einen Real- oder Hauptschulabschluss an.

Im Vergleich zu den soziodemographischen Kriterien Alter und Geschlecht war der Anteil der Personen, die keine Angabe machten, in den Kategorien Hintergrund und Schulbildung mit 9 bzw. 10 % wesentlich höher. Dieses Muster ist typisch für Onlinebeteiligungen dieser Art und deutet auf eine höhere Sensibilität der Beteiligten hinsichtlich der Angaben, die über einfache Geschlechts- oder Altersangaben hinausgehen, hin.

5 Ergebnisse der 1. Online-Phase: Lärmorte nennen und Vorschläge machen

5.1 Ergebnisse der Befragung zu Lärmarten

Während der ersten Online-Phase konnten sich die Besucherinnen und Besucher auf der Plattform (technische Realisierung durch Ontopica auf der Plattform Dito)¹⁶ www.essen-soll-leiser-werden.de über Lärmarten informieren und zu jeder Lärmart eigene Informations- und Befragungsseiten aufrufen:

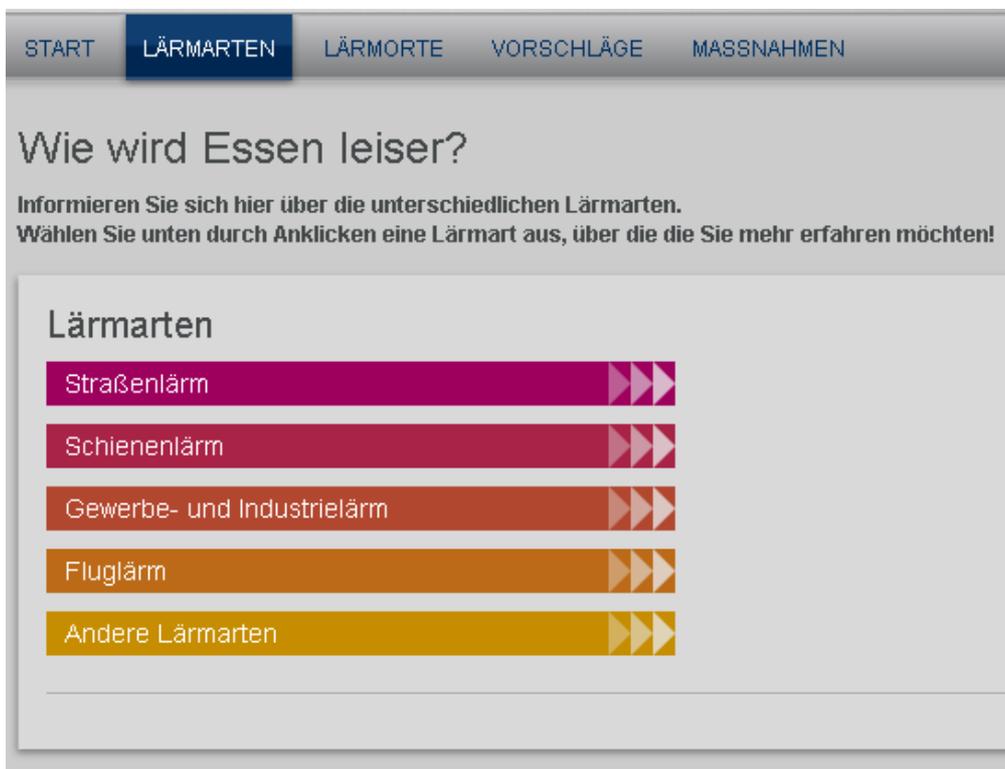


Abbildung 32: Informations- und Befragungsseiten zu 5 Lärmarten

Zu jeder der aufgerufenen Lärmarten konnten Fragen beantwortet werden. Am weitest häufigsten wurde die Lärmart „Straßenlärm“ (265-mal) aufgerufen, gefolgt von den Lärmarten „Fluglärm“ (73-mal), „Andere Lärmarten“ (71-mal), „Schienenlärm“ (45-mal) und „Gewerbelärm“ (29-mal).

¹⁶ <http://www.ontopica.de>

¹⁷ sogenannte „Wizarde“

Wie oft die Lärmarten aufgerufen und die Fragen beantwortet wurden, zeigt zusammenfassend die folgende Abbildung:

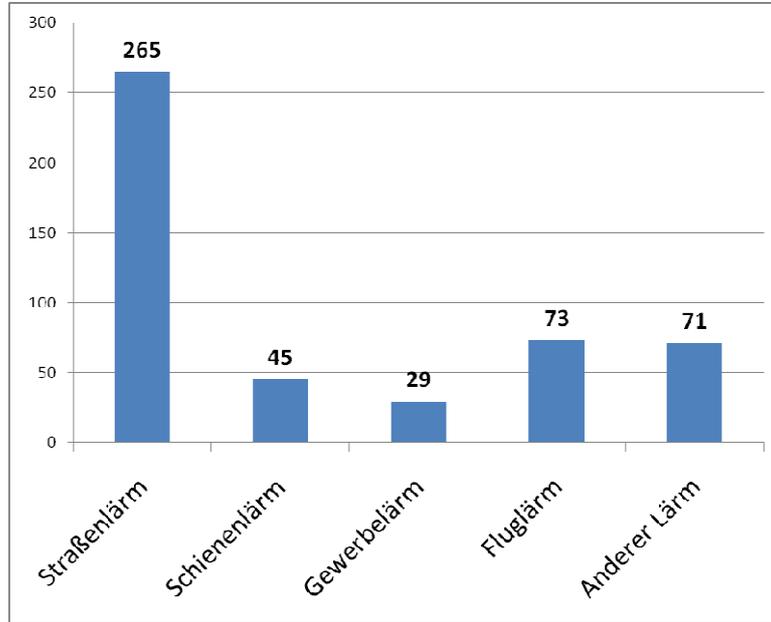


Abbildung 24: Häufigkeit der beantworteten Fragen zu den einzelnen Lärmarten

Zu jeder Lärmart wurde gefragt „Wie stark fühlen Sie sich vom Straßenverkehr / Schienenverkehr / ... belästigt?“. Die folgende Abbildung zeigt dies exemplarisch für die Lärmart „Straßenlärm“:

Straßenlärm

1 2 3 4 Ihr Beitrag

Wie stark fühlen Sie sich vom Straßenverkehrslärm belästigt?

sehr stark stark weniger stark gar nicht weiß nicht

ABBRECHEN WEITER

Abbildung 33: Frage „Wie stark fühlen Sie sich vom Straßenverkehrslärm belästigt?“

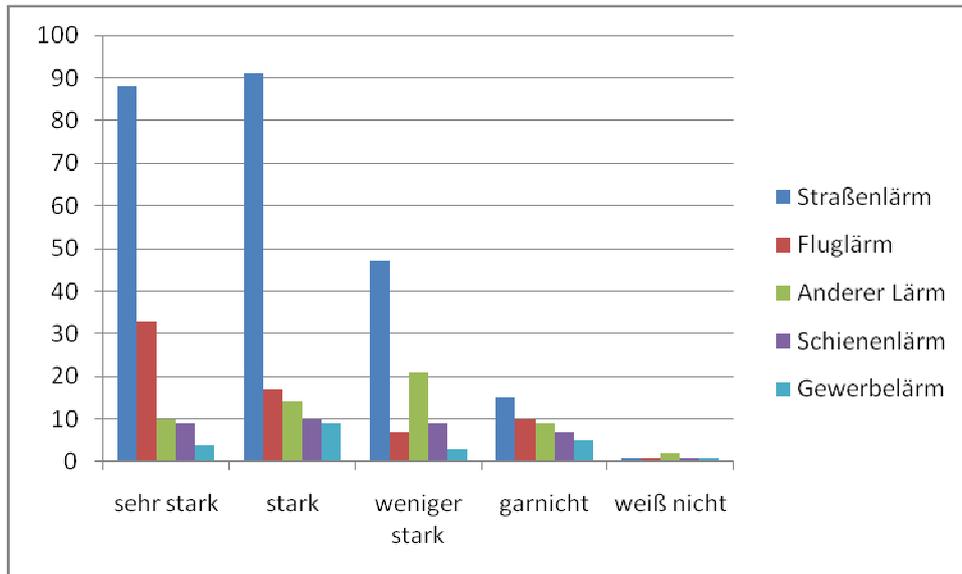


Abbildung 34: Ergebnisse zu „Wie stark fühlen Sie sich ... belästigt? (Anzahl)“¹⁸

Durch die Befragungsergebnisse wird deutlich, dass das größte Lärmproblem in Essen aus Sicht derjenigen, die sich an dieser Umfrage beteiligten, der Straßenlärm darstellt. Hier werden jeweils die höchsten Werte bei „sehr stark“ und „stark“ erreicht. Die folgende Abbildung verdeutlicht die „Belästigungsverteilung“ zwischen den Lärmarten im Verhältnis zu allen abgegebenen Bewertungen (insgesamt = 424) zu diesen Fragen. Auch die Anzahl der eingebrachten Vorschläge bzw. Lärmorte weist darauf hin, dass der Straßenlärm aus Sicht der Teilnehmenden das größte Lärmproblem in Essen darstellt (vgl. Abschnitt 5.2 „Auswertung der Vorschläge“).

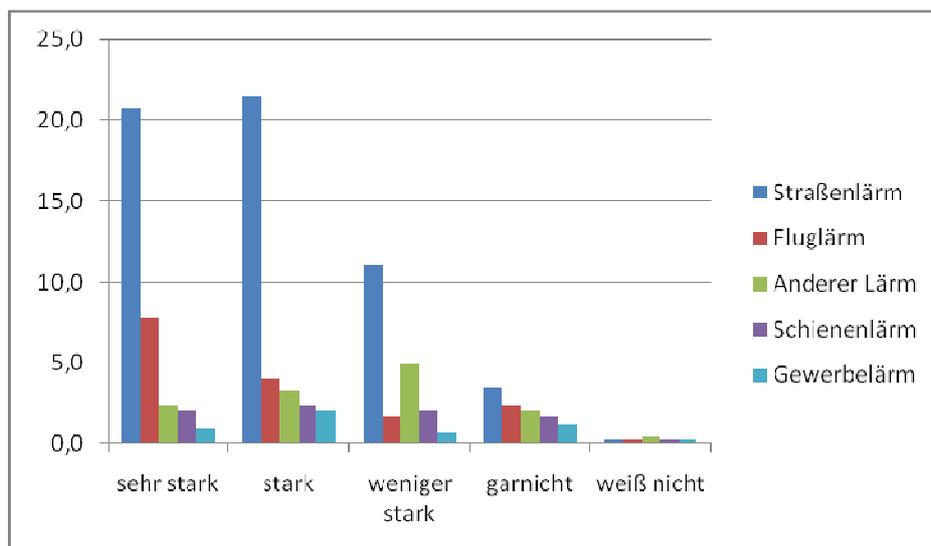


Abbildung 35: Ergebnisse zu „Wie stark fühlen Sie sich ... belästigt?“ (Prozent)

¹⁸ Anzahl Nennungen

Zum anderen wurden zu jeder Lärmart Aussagen bzw. Maßnahmen (zur Lärmreduzierung) vorgeschlagen, die durch die Teilnehmenden jeweils einzeln bewertet werden konnten. Die folgende Abbildung zeigt die Frage beispielhaft für die Lärmart „Straßenlärm“:

Straßenlärm

1 2 3 4 Ihr Beitrag

Welche der folgenden Maßnahmen gegen Straßenlärm finden Sie persönlich wie wichtig?

	sehr stark	stark	weniger stark	gar nicht	weiß nicht
Leisere Fahrzeuge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärmschutzwände/-walle	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärmarme Straßenbeläge	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Lärmschutzfensterprogramm	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bündelung der Verkehre auf wenige Hauptstraßen	<input type="radio"/>				
Temporeduzierung auf Hauptstraßen	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Schließung von Baulücken	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>

ABBRECHEN WEITER

Abbildung 36: Frage „Welche der folgenden Maßnahmen gegen Straßenlärm..?“

Bei der Lärmart „Straßenlärm“ erhielt die Maßnahme „Lärmarme Straßenbeläge“ die größte Zustimmung, gefolgt von „Leiseren Fahrzeugen“:

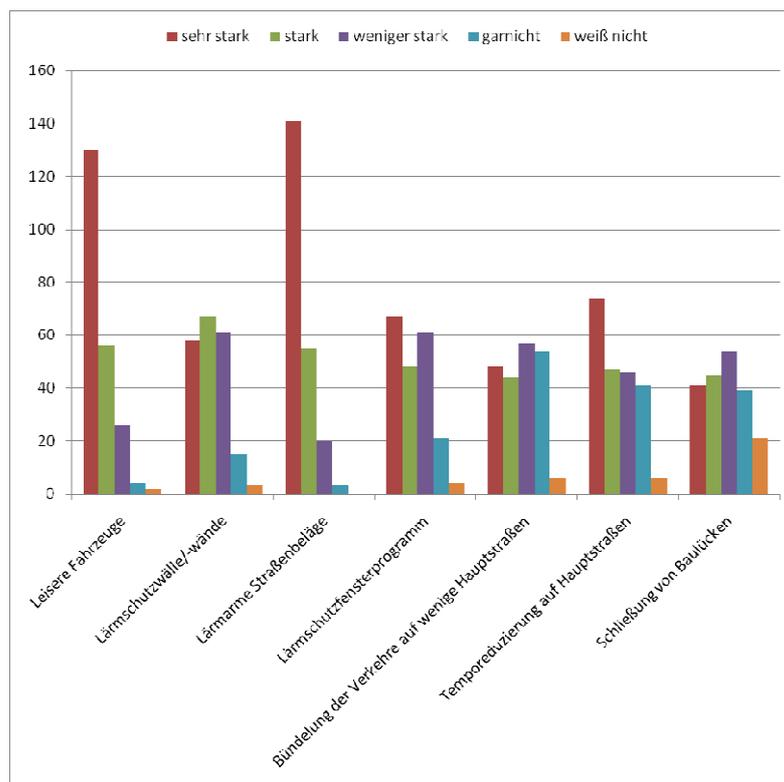


Abbildung 37: Ergebnisse zu „Welche der... Maßnahmen gegen Straßenlärm..?“¹⁹

¹⁹ gezeigt wird die Anzahl der Nennungen

Bei der **Lärmart „Schienenlärm“** wurden folgende Antwortalternativen vorgegeben:

- A Hausbesitzer sollten Maßnahmen zur Lärmreduzierung vornehmen, weil die Mieter einen Anspruch auf ruhiges Wohnen haben.
- B Der Bund als Besitzer der Deutschen Bahn sollte einen umfassenden Vorschlag zur Lösung des Schienenverkehrslärms machen.
- C Die Deutsche Bahn als Betreiber des Bahnverkehrs sollte mehr Geld in den Schutz der Anwohner investieren.
- D Die Stadt Essen sollte, obwohl sie nicht die Hauptverantwortliche ist, eigene Maßnahmen ergreifen.
- E Bei der Wohnstandortwahl sollten Bewohner auf ausreichenden Abstand zu Schienenwegen achten.

Zur Reduzierung des Schienenlärms erhielt die Maßnahme C „Die Deutsche Bahn als Betreiber des Bahnverkehrs sollte mehr Geld in den Schutz der Anwohner investieren“ die größte Zustimmung, gefolgt von B „Der Bund als Besitzer der Deutschen Bahn sollte einen umfassenden Vorschlag zur Lösung des Schienenverkehrslärms machen“:

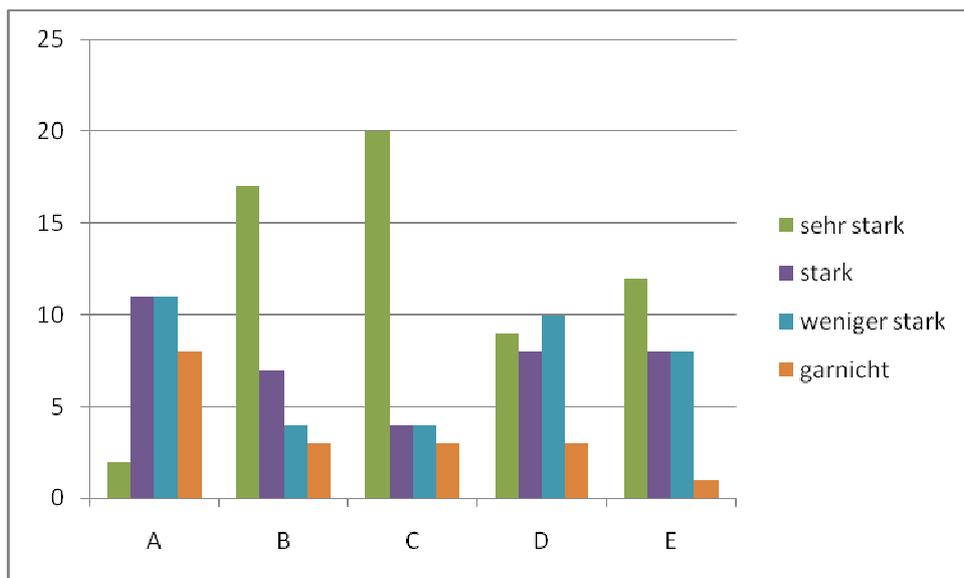


Abbildung 38: Ergebnisse zu „Welche der ... Maßnahmen gegen Schienenlärm..?“²⁰

Bei der **Lärmart „Fluglärm“** wurden folgende Antwortalternativen vorgegeben:

- A Die Informationen über Fluglärm in Essen sind unzureichend.
- B Die Stelle Nachbarschaftsdialog und Immissionsschutz am Flughafen Düsseldorf ist hilfreich.

²⁰ gezeigt wird die Anzahl der Nennungen

- C Der Flugverkehr sollte morgens und abends (bisher von 5.00 – 23.00 Uhr) auf keinen Fall ausgedehnt werden.
- D Die wirtschaftliche Bedeutung des Flughafens für die Region ist wichtiger als ein absoluter Anwohnerschutz.
- E Die von Lärm betroffenen Anwohner sollten einen weitergehenden finanziellen Ausgleich durch die Fluggesellschaften bekommen.
- F Bei der Weiterentwicklung des Flugverkehrs sollte der Lärmschutz eine große Bedeutung bekommen.

Die Maßnahme F „Bei der Weiterentwicklung des Flugverkehrs sollte der Lärmschutz eine große Bedeutung bekommen.“ erhielt die größte Zustimmung, gefolgt von C „Der Flugverkehr sollte morgens und abends (bisher von 5.00 – 23.00 Uhr) auf keinen Fall ausgedehnt werden.“:

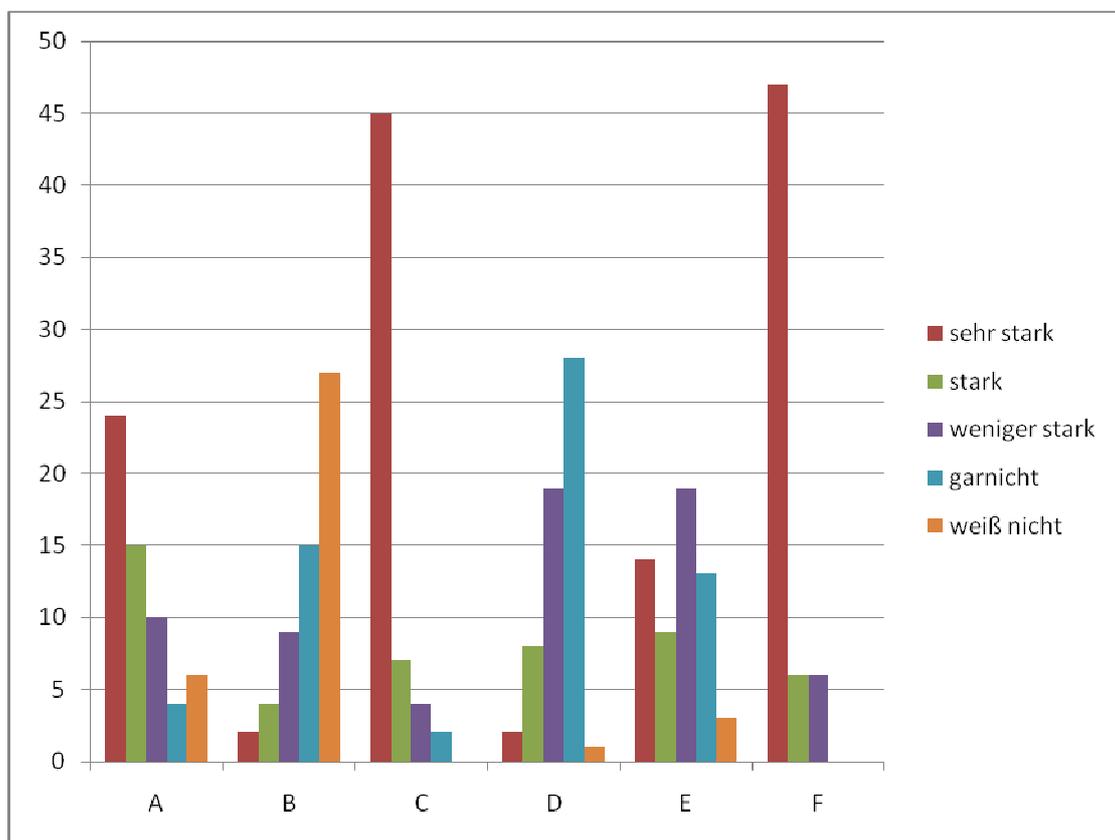


Abbildung 39: Ergebnisse zu „Welche der ... Maßnahmen gegen Fluglärm...?“

Interessant ist der hohe Wert „Weiß nicht“ bei der Antwort B „Die Stelle Nachbarschaftsdialog und Immissionsschutz am Flughafen Düsseldorf ist hilfreich.“, welcher darauf hinweisen könnte, dass die Stelle bei den Teilnehmenden der Befragung nicht oder zu wenig bekannt ist.

Bei der **Lärmart „Gewerbe- und Industrielärm“** wurde nicht nach Maßnahmen gefragt, stattdessen „Welche von Gewerbe und Industrie ausgehenden Lärmsituationen finden Sie besonders störend?“. Nächtlicher Produktionslärm, „kurzeitige, besonders laute Ereignisse“ und „Lieferverkehr durch LKW“ erhielten die meisten Nennungen bei „sehr stark“ bzw. „stark“:

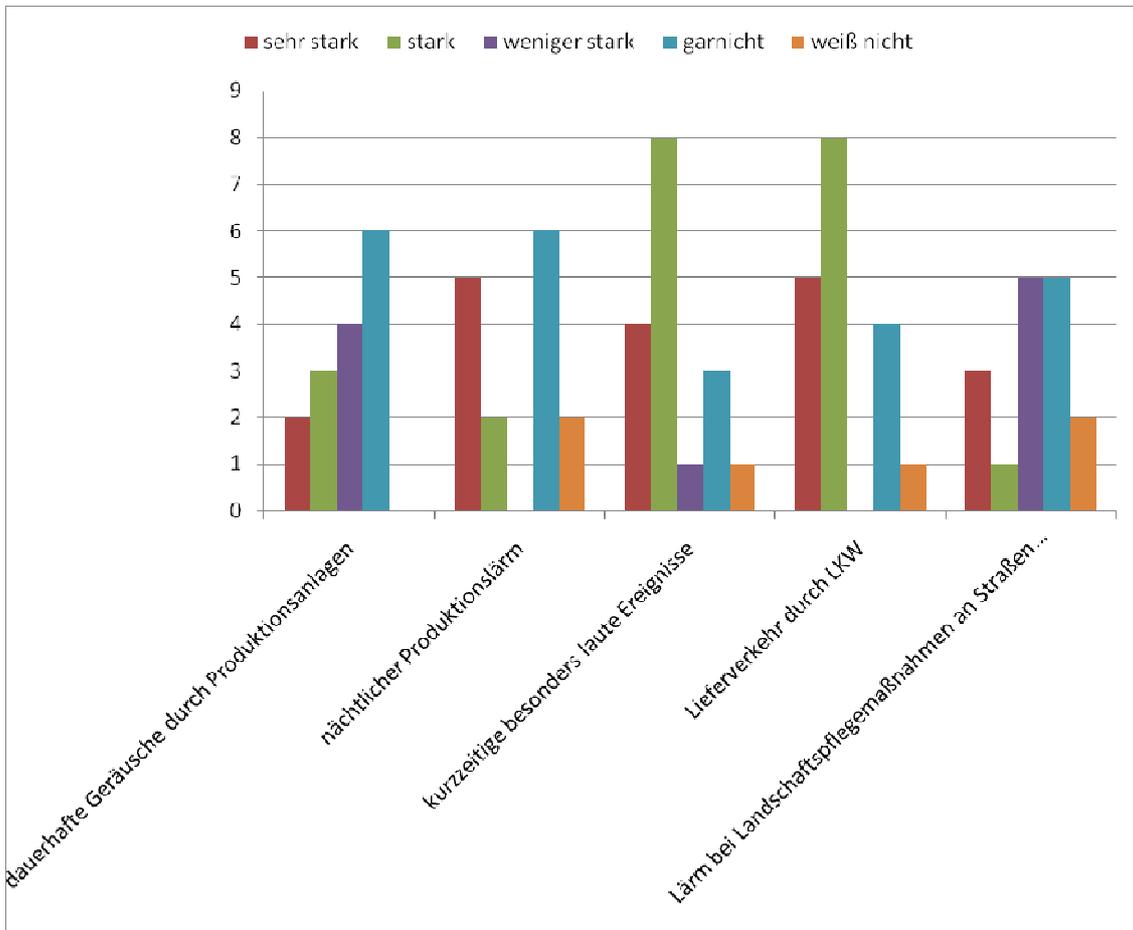


Abbildung 40: Ergebnisse zu „Welche von Gewerbe und Industrie ausgehende...?“²¹

Auch bei der **Lärmart „Andere Lärmarten“** wurde nicht nach Maßnahmen gefragt, stattdessen „Wie stark fühlen sie sich durch andere Lärmarten wie Arbeitslärm, Gewerbelärm, Baulärm, Nachbarschaftslärm und Freizeitlärm belästigt?“. Insgesamt wurde hier verhältnismäßig weniger oft „sehr stark“ oder „stark“ ausgewählt. Etwas treten „Nachbarschaftslärm“ und „Freizeitlärm“ hervor (vgl. Abbildung 41).

²¹ gezeigt wird die jeweilige Summe der Nennungen

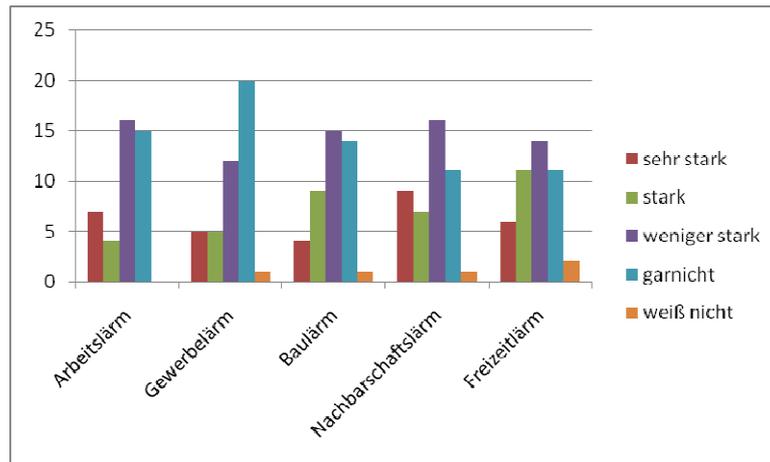


Abbildung 41: Ergebnisse zu „Wie stark fühlen sie sich durch andere Lärmarten..?“²²

5.2 Auswertung der Vorschläge

Die über die Plattform eingegebenen Vorschläge wurden nach der Verteilung auf die einzelnen Lärmarten ausgewertet. Außerdem wurden die Vorschläge jeder Lärmart nach ihren Themenschwerpunkten ausgewertet.

5.2.1 Häufigkeiten: Verteilung pro Lärmart

Insgesamt wurden im Rahmen der ersten Online-Phase der Lärmaktionsplanung der Stadt Essen 889 Vorschläge von den Bürgerinnen und Bürgern eingegeben. Die größte Anzahl mit 615 Vorschlägen betrifft das Thema „Straßenlärm“. Zum Thema „Fluglärm“ waren es 95 Vorschläge. 59 Vorschläge wurden zum Thema „Schienenlärm“ eingegeben. Auf den Bereich „Industrie- und Gewerbelärm“ entfielen 31 Vorschläge. Der Kategorie „Andere Lärmarten“ wurden 63 Vorschläge zugeordnet, der Kategorie „Sonstiges“ 26:

5.2.2 Lärmarten und Themenschwerpunkte

Für jeden Vorschlag wurde innerhalb der Auswertung je nach Umfang bis zu drei inhaltliche Schwerpunkte vergeben, um die wichtigsten Themen der Vorschläge aufzunehmen. So entstanden neben der von den Usern bereits eingegebenen Lärmart Themenschwerpunkte für jeden Vorschlag. Diese ersten Themenschwerpunkte wurden in einem zweiten Schritt weiter zusammengefasst, um ihre große Anzahl handhabbar zu machen.

In einem weiteren Schritt wurden die Themen, die von den Usern „falsch“ – also nicht der passenden Lärmart zugeordnet wurden (das kam zum Beispiel vor, wenn in einem Vorschlag auf mehrere Lärmarten eingegangen wurde) – der passenden Kategorie zugeordnet. So entstanden in der thematischen Auswertung die Kategorien

²² gezeigt wird die jeweilige Summe der Nennungen

„Straßenlärm“, „Fluglärm“, „Schienenlärm“, „Industrie- und Gewerbelärm“ und „Andere Lärmarten“. Die Kategorie „Sonstiges“ ist weggefallen, da alle Themen einer der anderen Kategorien zugeordnet werden konnten. So wurden auch beispielsweise Themen aus dem Bereich „Straßenlärm“, die ursprünglich in einem Vorschlag der Kategorie „Schienenlärm“ vorkamen, der Oberkategorie „Straßenlärm“ zugeordnet. Durch die Vergabe von bis zu drei thematischen Schwerpunkten pro Vorschlag, ist die Anzahl der vergebenen Themen (1849) deutlich größer als die Anzahl der eingegebenen Vorschläge (889).

1371-mal sind Themenschwerpunkte Vorschlägen aus dem Bereich „Straßenlärm“ zugeordnet worden. 176 wurden Vorschlägen der Lärmart „Fluglärm“, 138 der Lärmart „Schienenlärm“, 64 dem „Industrie- und Gewerbelärm“ und 100 Themen der Lärmart „Andere Lärmarten“ zugeordnet.

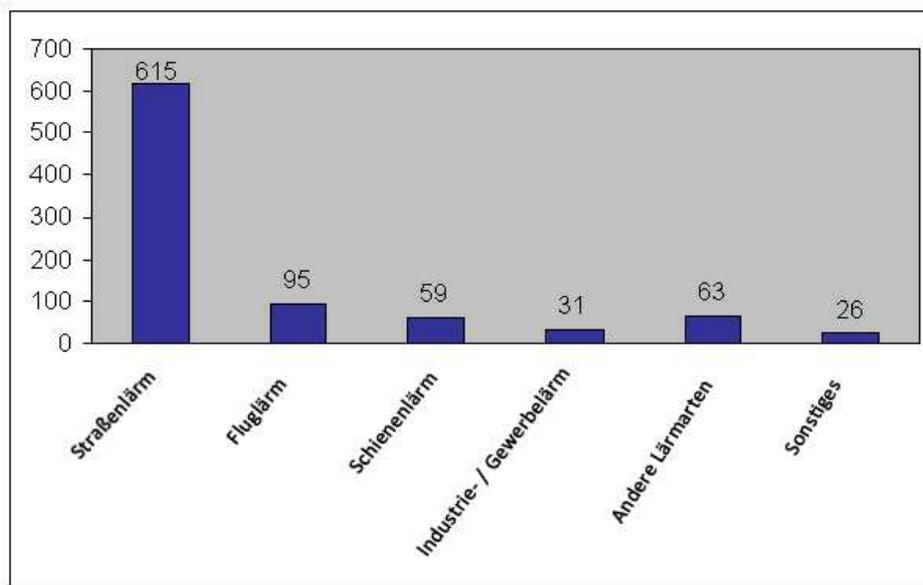


Abbildung 42: Verteilung der Vorschläge auf die einzelnen Lärmarten

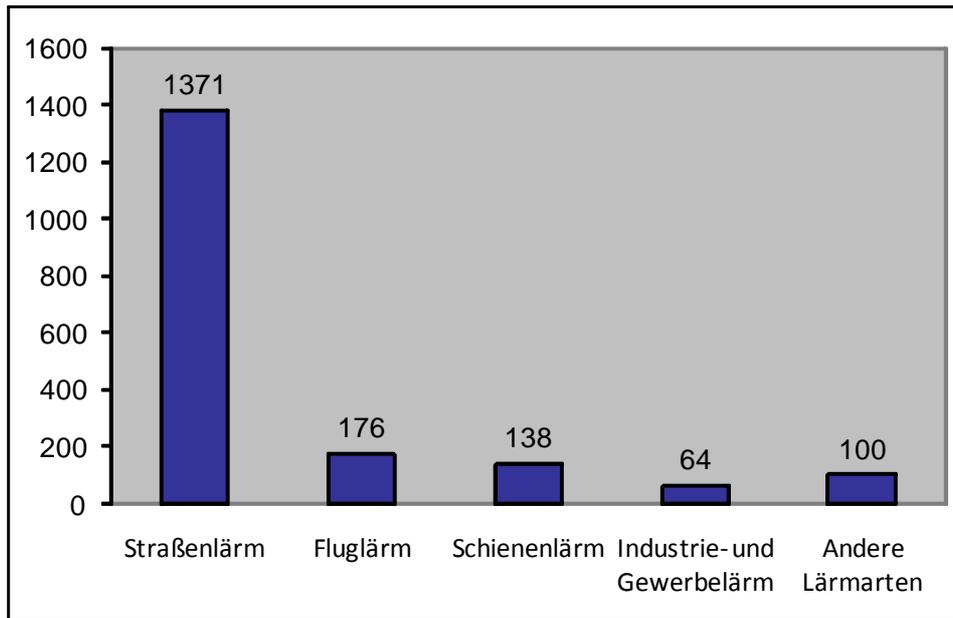


Abbildung 43: Verteilung der Themenschwerpunkte auf die Lärmarten

Wie die einzelnen Lärmarten sich in weitere Unterthemen verzweigen, zeigt die folgende Abbildung:

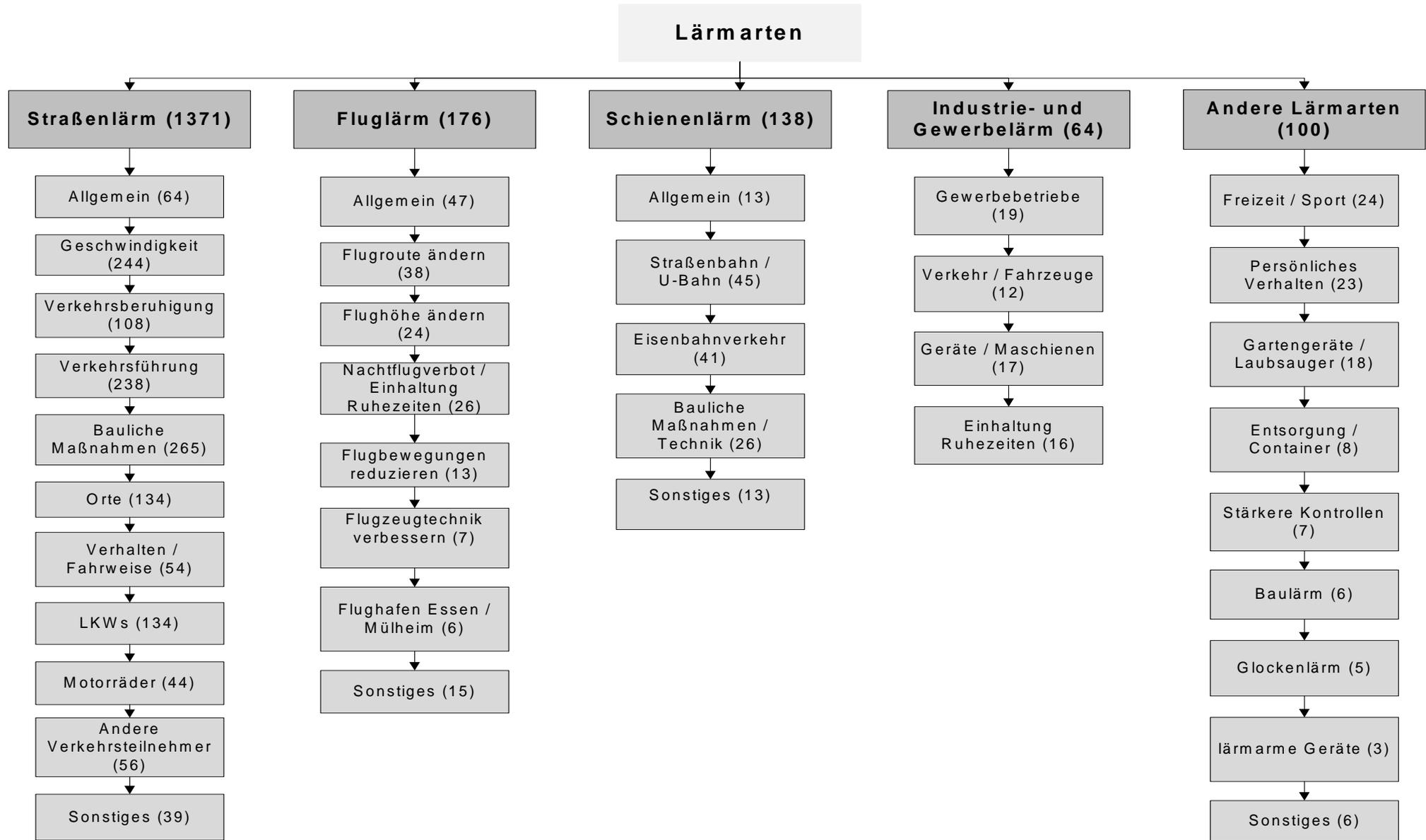


Abbildung 44: Verteilung der Lärmarten auf Unterthemen

5.2.3 Straßenlärm

Das Thema Straßenlärm bewegte die Essener Bürgerinnen und Bürger am stärksten. Mit Abstand wurden hier die meisten Vorschläge gemacht. Die folgende Karte (Lärmkarte „Straßenlärm Tag“) zeigt alle verorteten Vorschläge zum Thema „Straßenlärm“:

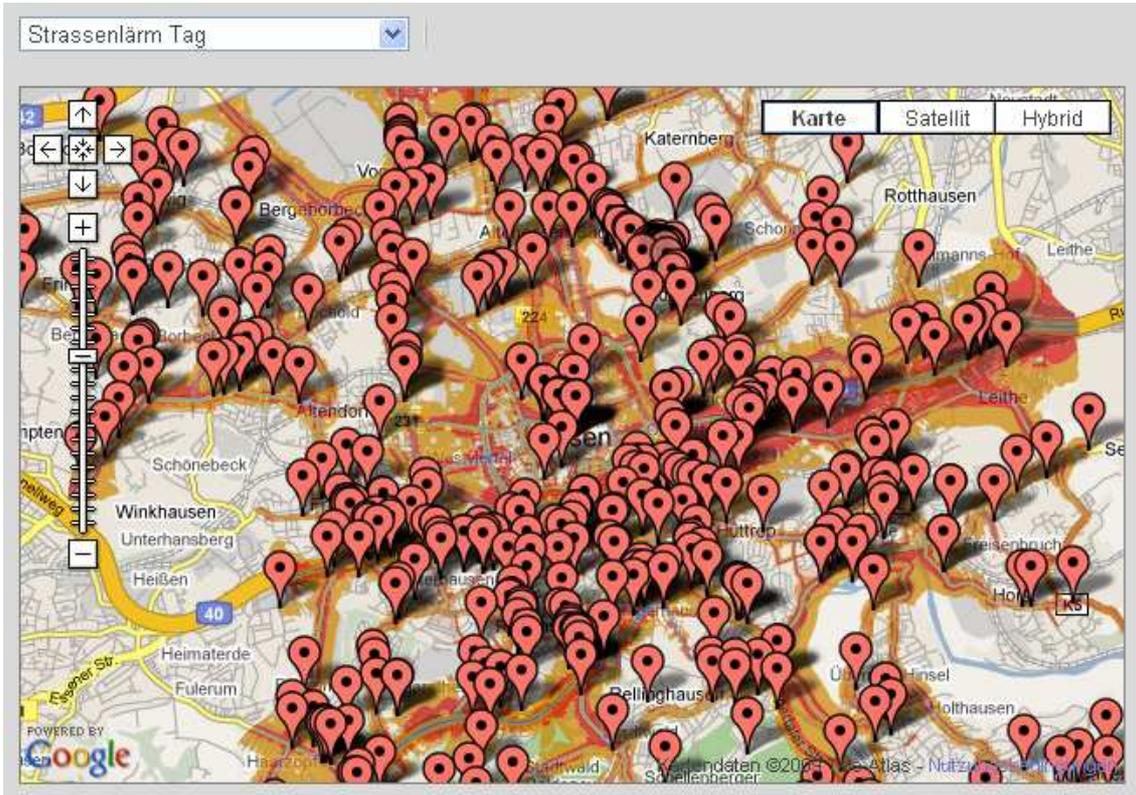


Abbildung 45: Karte „Straßenlärm“ mit verorteten Vorschlägen

In der größten Gruppe unter der Lärmart „Straßenlärm“ gab es 1371 Themennennungen. Diese wurden in Rahmen der Auswertung aufgeteilt auf die Rubriken „Allgemein“, „Geschwindigkeit“, „Verkehrsberuhigung“, „Verkehrsführung“, „Bauliche Maßnahmen“, „Orte“, „Verhalten / Fahrweise“, „LKWs“, „Motorräder“, „Andere Verkehrsteilnehmer“ und „Sonstiges“.

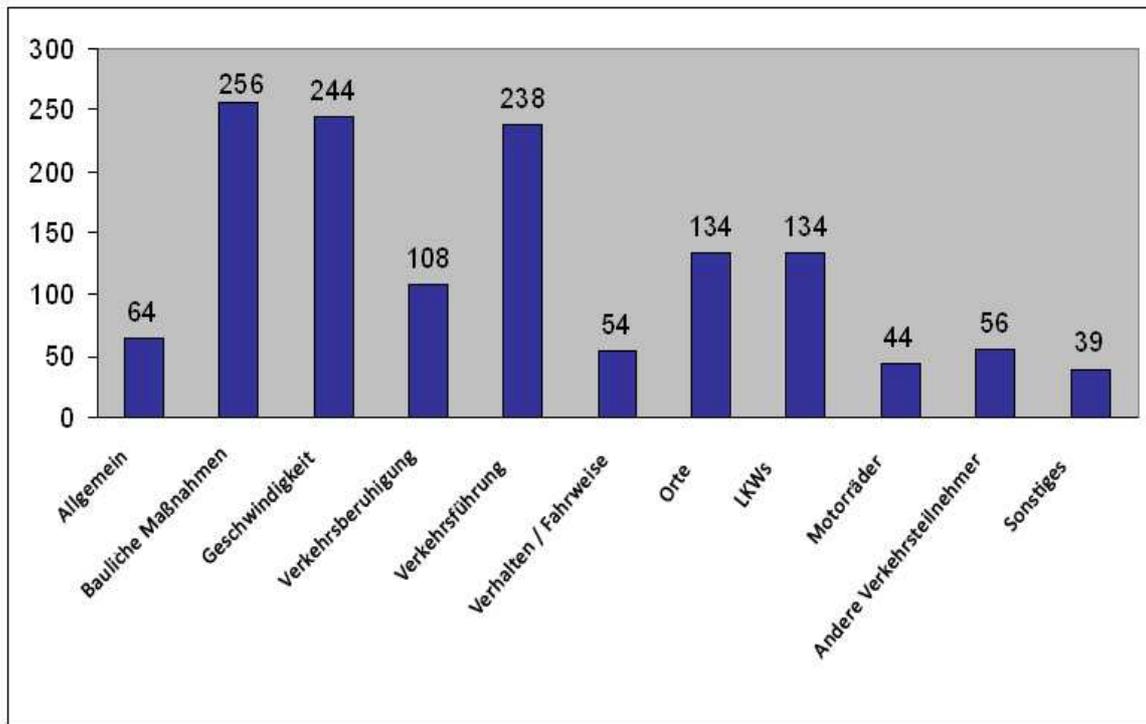


Abbildung 46: Themenschwerpunkte Lärmort „Straßenlärm“

Der Themenbaum zum Thema Straßenlärm (vgl. Abbildung 47) zeigt, wie sich die Oberkategorien in der Rubrik Straßenlärm im Einzelnen aufspalten. Zur Kategorie „Allgemein“ zählen beispielsweise allgemeine Eingaben wie „Belastung durch Straßenlärm“. Diese Eingaben wurden meist in Verbindung mit einer Adresse / Ortsangabe gemacht (Vorschläge mit und ohne Ortsangabe).

Der folgende Vorschlag zeigt hier ein anschauliches Beispiel (ID2258):²³ und ²⁴

Selbst im Regen lärmt die Twentmannstrasse – Nach all den Jahren haben auch wir das Empfinden, das es hier immer lauter wird und der Strassenverkehr schlimmer und mehr wird. Es vergeht keine ruhige Minute ohne Verkehrslärm. Immer alles geschlossen halten. Ständig dieser feine Staub auf den Fenstern und Fensterbrettern. Vielleicht wird endlich dafür gesorgt, dass es wieder ruhiger wird. Vor allem dieses schnelle fahren hier kurz nach der kurve, bzw. das abbremesen vor der Kurve. Gibt es etwas, was dagegen unternommen werden kann? Wir wollen bestimmt noch länger hier wohnen, aber bei dem Krach. Schiebt dem Verkehr einen Riegel vor, aber nicht nur auf dem Papier.

In der Rubrik „Geschwindigkeit“ finden sich alle Vorschläge mit Inhalten zum Thema Geschwindigkeit. Zum Beispiel Anmerkungen, wo gegen Geschwindigkeitsbegrenzungen verstoßen wird, wo stärker kontrolliert werden sollte oder wo eine weitere Ge-

²³ <https://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=editArticle&id=2258>

²⁴ ID = Identifizierungsnummer

schwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden sollte. Nach diesem Prinzip sind auch alle andern thematischen Kategorien gebildet worden.

Beispielvorschlag zum Thema Geschwindigkeit (ID 1728):²⁵

Straßenlärm auf der Bochumer Landstraße – Auf der Bochumer Landstraße/Grenze Wattenscheid wird es leider immer lauter. Zum Teil liegt das natürlich an der Dauerbaustelle auf der A 40. Leider wird aber die Bochumer Landstraße als Rennstrecke benutzt. Kinder können nicht alleine über die Straße gehen. Die "Rennstrecke" zwischen Essen und Wattenscheid müsste von jetzt 70 km/h auf 50 km/h reduziert werden, da viele Autofahrer schon viel früher auf 70 km/h oder oft mehr beschleunigen bzw. kommend von Wattenscheid erst viel zu spät wieder auf 50 km/h ihre Geschwindigkeit reduzieren. Dies sollte durch öftere Radar- bzw. Polizeikontrollen stärker kontrolliert werden, am besten vielleicht durch einen feststehenden Blitzler wie z.B. auf der Westfahlenstraße. Viele Motorradfahrer fahren weit über 70 km/h und sind eine echte Gefährdung – vom Lärm ganz zu schweigen. Wir konnten auch schon Rennen zwischen Autos und/oder Motorradfahrern beobachten, die ebenfalls eine echte Gefahr darstellen und natürlich viel Lärm machen. Es sollten an der Grenze zu Wattenscheid Verkehrsinseln (am besten mit Büschen) gebaut werden, da dadurch der Verkehr automatisch langsamer wird. Dies ist auf Bochumer Seite längst geschehen und aus eigener Erfahrung wissen wir, dass man an dieser Stelle automatisch langsamer werden muss. Vielleicht könnten die Kinder dann wieder alleine über die Straße gehen. Außerdem wäre es für den Lärm von Vorteil, wenn die großen LKW's auf der Autobahn bleiben müssen. Die Mittelstreifen könnten durch größere Büsche nicht nur schöner gemacht werden, sondern würden vielleicht auch etwas Lärm von der "anderen Seite" fernhalten. Und der allseits vorgeschlagene "Flüsterasphalt" wäre natürlich gut.

²⁵ <https://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=editArticle&id=1728>

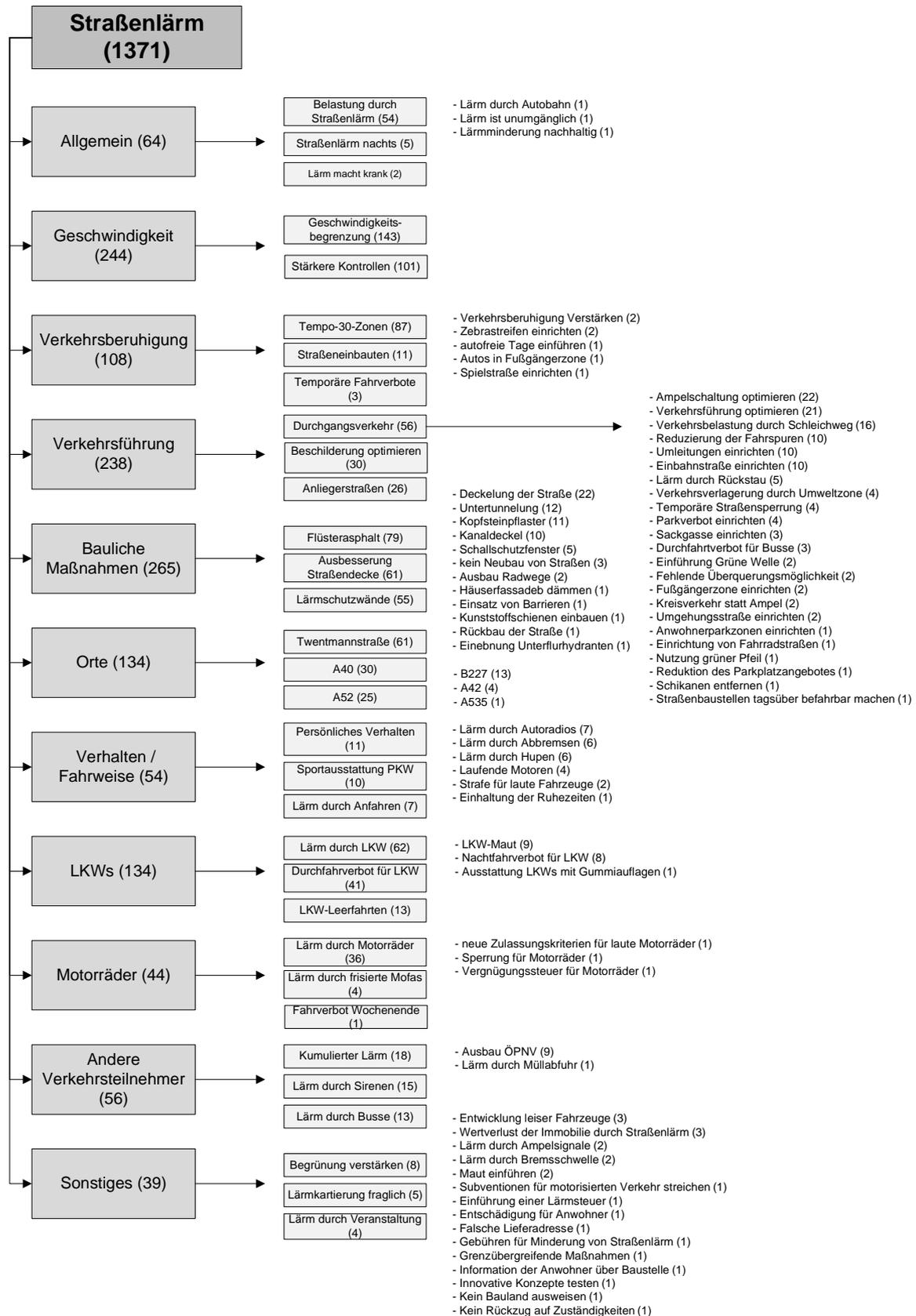


Abbildung 47: Themenbaum „Straßenlärm“

5.2.4 Fluglärm

Zum Thema „Fluglärm“ gingen die zweitmeisten Vorschläge (95) ein. Die Auswertung ergab, dass insgesamt 176 Eingaben zum Thema Fluglärm gemacht wurden (vgl. Themenbaum „Fluglärm“). Die untenstehende Karte zeigt alle verorteten Vorschläge zum Thema Fluglärm.



Abbildung 48: Karte „Fluglärm“ mit verorteten Vorschlägen

Ein beispielhafter Vorschlag zum Thema Fluglärm ist folgender (ID 458):²⁶

Start- und Landeanflüge – Nicht nur Kettwig, u.a. auch Bergerhausen liegt in der Landeanflugbahn des Flughafens Düsseldorf. Bis mindestens 23.00 Uhr dröhnen Flugzeuge im Minutentakt über den Stadtteil. Ruhig ist es eigentlich nur bei Ostwind. Hier geht es auch nicht allein um db (obwohl dabei auch schon Gespräche außerhalb der Wohnung bei jedem Landeanflug unterbrochen werden müssen), sondern auch über die nervtötende Flugdichte! Dazu kommt dann noch der ständige Lärm der A52 und der Ruhrallee.

Der Themenbaum „Fluglärm“ veranschaulicht die Verteilung der Eingaben zum Fluglärm auf die verschiedenen Themen „Flughöhe ändern“, „Flugroute ändern“, „Nachtflugverbot“, „Flugbewegungen reduzieren“, „Flugzeugtechnik verbessern“, „Flughafen Essen–Mülheim“ und allgemeine Angaben zur Belästigung durch Fluglärm:

²⁶ <https://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=editArticle&id=458>



Abbildung 49: Themenbaum „Fluglärm“

5.2.5 Schienenlärm

Die Karte zum Schienenlärm zeigt, die durch Schienenlärm belasteten Orte sowie alle Vorschläge, die zum Thema eingegeben wurden:

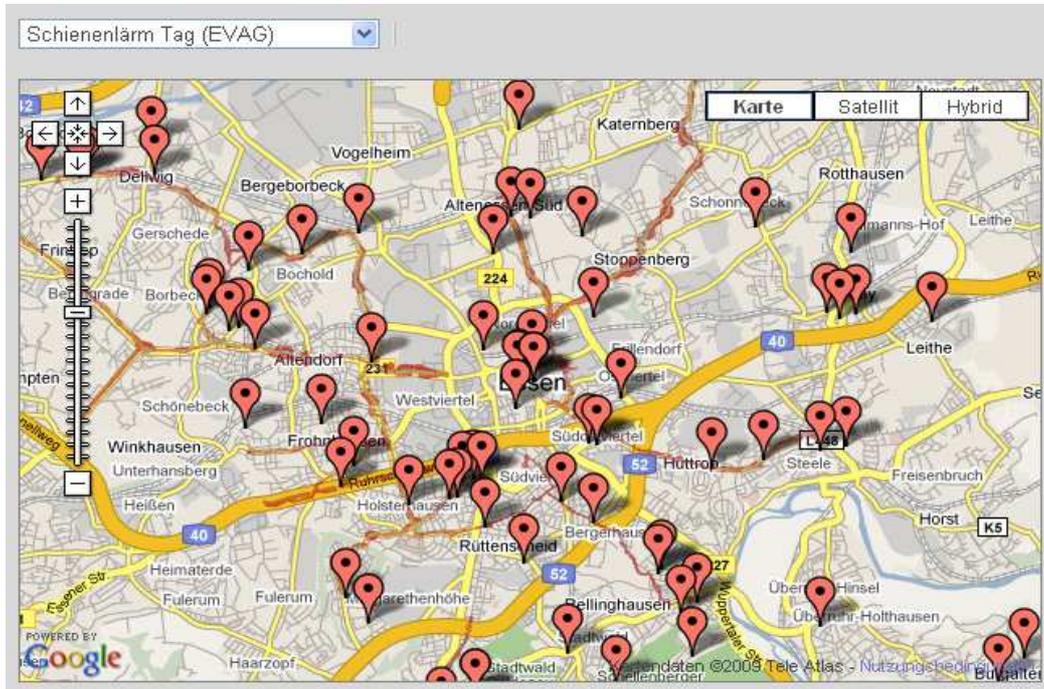


Abbildung 50: Karte „Schienenlärm“ mit verorteten Vorschlägen

Die Vorschläge und Eingaben der Lärmart „Schienenlärm“ befassen sich neben dem Lärm durch Eisenbahnverkehr (Personenzüge und Güterverkehr) mit Straßenbahn- und U-Bahn-Lärm. Die Kategorie Bauliche Maßnahmen / Technik enthält Vorschläge, wie dieser Lärm gemindert werden könnte:

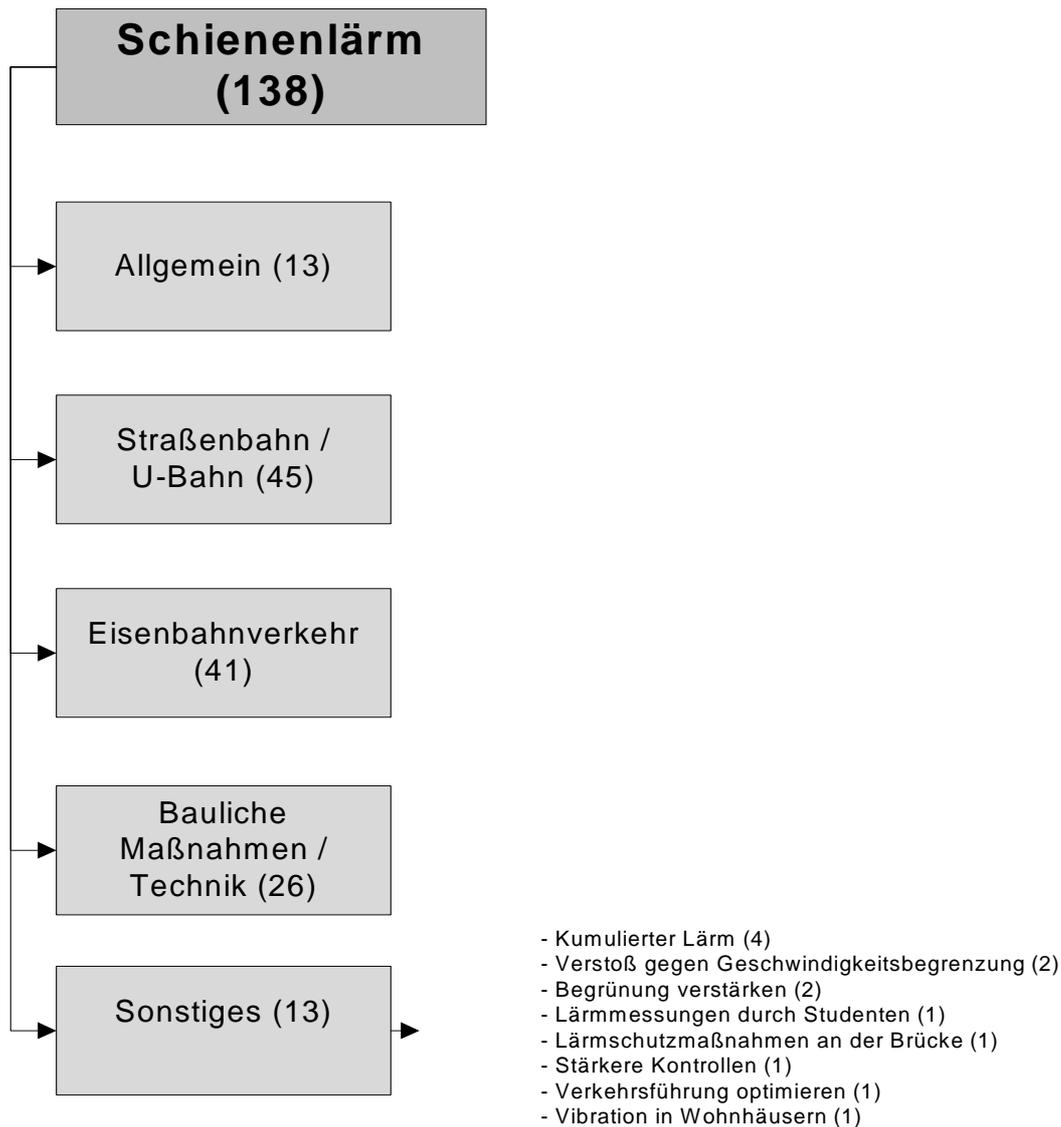


Abbildung 51: Themenbaum „Schienenlärm“

Beispielvorschlag „Schienenlärm“ (ID 742):²⁷

Störender Schienenlärm Tag und Nacht – Ich wohne direkt an einer Bahnstrecke, auf der nur Güterzüge –Richtung Rotterdam– fahren. Diese Züge donnern Tag und Nacht mit einer sehr hohen Geschwindigkeit durch das Wohngebiet. Es ist unmöglich, das Fenster offen zu lassen, bzw. auf dem Balkon zu sitzen und sich zu unterhalten. In den Schränken klirren die Gläser. Auch ist es nicht möglich, nachts bei geöffnetem Fenster zu schlafen. Denn auch dann fahren die Züge ständig. Es wird viel seitens der Bürgerinitiative getan, aber bis jetzt ohne Erfolg, da die Bahn in den nächsten Jahren in Karnap nichts an der Strecke machen wird.(z.B. Lärmschutzwand). Es wäre be-

²⁷ <https://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=editArticle&id=742>

stimmt schon etwas ruhiger, wenn die Züge nicht mit so einem hohen Tempo durch das Wohngebiet fahren würden. Es gibt die 30iger Zonen in den Straßen, warum gibt es nicht Geschwindigkeitsbegrenzungen auf den Schienen?

5.2.6 Industrie- und Gewerbelärm

Beispielvorschlag Lärmort „Industrie- und Gewerbelärm“ (ID 2263):²⁸

Lärm während der Ruhezeiten durch Ladengeschäft - Ein Gewerbetreibender und seine Zulieferer im Südostviertel halten sich nicht an die Ruhezeiten. Die Mieter wachen schon morgens früh auf, auch tagsüber gibt es immer Lärmbelästigungen bis in die Abendstunden. Schade, denn Personen, die z.B. über nur eine Woche lang einige Stunden Schlaf entbehren mussten, beschwerten sich über: -Stress -Depressionen - Reizbarkeit -Wut -Trauergefühl -Ängste -Mentale Erschöpfung. Hier könnte man durch Einhaltung der Nachruhe bzw. Betriebszeiten und etwas rücksichtsvolles Verhalten des Betreibers und der Zulieferer sicher für ein angenehmeres und erträglicheres Wohnen sorgen.



Abbildung 52: Karte „Industrie- und Gewerbelärm“ mit verorteten Vorschlägen

Die Eingaben zum Industrie- und Gewerbelärm beziehen sich auf Lärm durch die verschiedenen Betriebe, den durch sie verursachten Verkehr, lärmverursachende Geräte und Maschinen und auf die Einhaltung der Ruhezeiten (vgl. Themenbaum „Industrie- und Gewerbelärm“):

²⁸ <https://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=editArticle&id=2263>

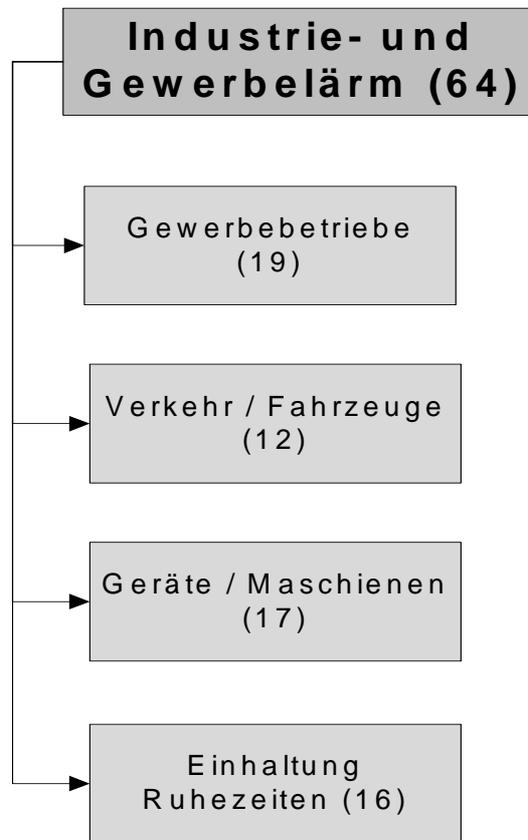


Abbildung 53: Themenbaum „Industrie- und Gewerbelärm“

5.2.7 Andere Lärmarten

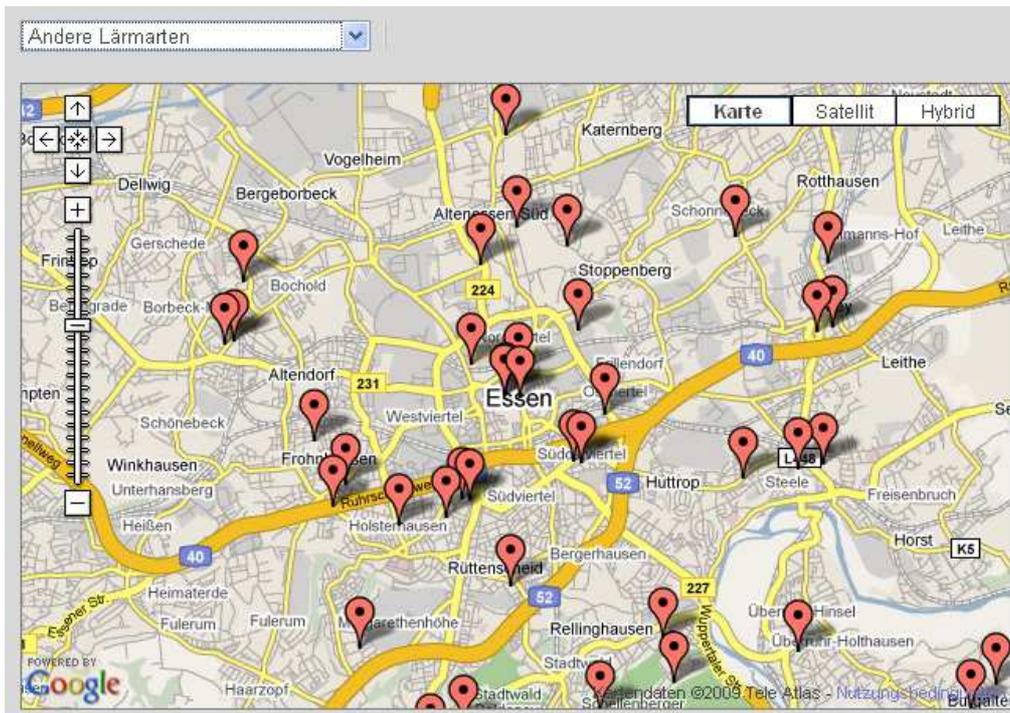


Abbildung 54: Karte „Andere Lärmarten“ Vorschläge mit Verortung

Unter der Kategorie „Andere Lärmarten“ wurden folgende Themen zusammengefasst: „Freizeit / Sport“, „Persönliches Verhalten“, „Gartengeräte / Laubsauger“, „Entsorgung / Container“, „Stärkere Kontrollen“, „Baulärm“, „Glockenlärm“, „lärmarme Geräte“ und „Sonstiges“ (vgl. Themenbaum „Andere Lärmarten“).

Beispielvorschlag „Andere Lärmarten“ (ID 1405):²⁹

Laubsauger/Laubbläser/Kehrmaschinen – Jeden Morgen ab 7.00 Uhr wird auf dem Kopstadtplatz das Laub mit Laubbläsern von einer Ecke zur anderen geweht; dabei sind oft nacheinander mehrere Personen im Einsatz.. Dann wird das Laub mit Kehrmaschinen zusammengefegt; wieder mehrere Maschinen verschiedener Institutionen. Während dieser 1 1/2 stündigen Aktion ist ein Telefonat mit Bürgern/Kunden so gut wie unmöglich. Gibt es noch die guten alten Besen? Geöffnete Fenster sind in dieser Zeit tabu – und das im Sommer!!

²⁹ <https://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=editArticle&id=1405>

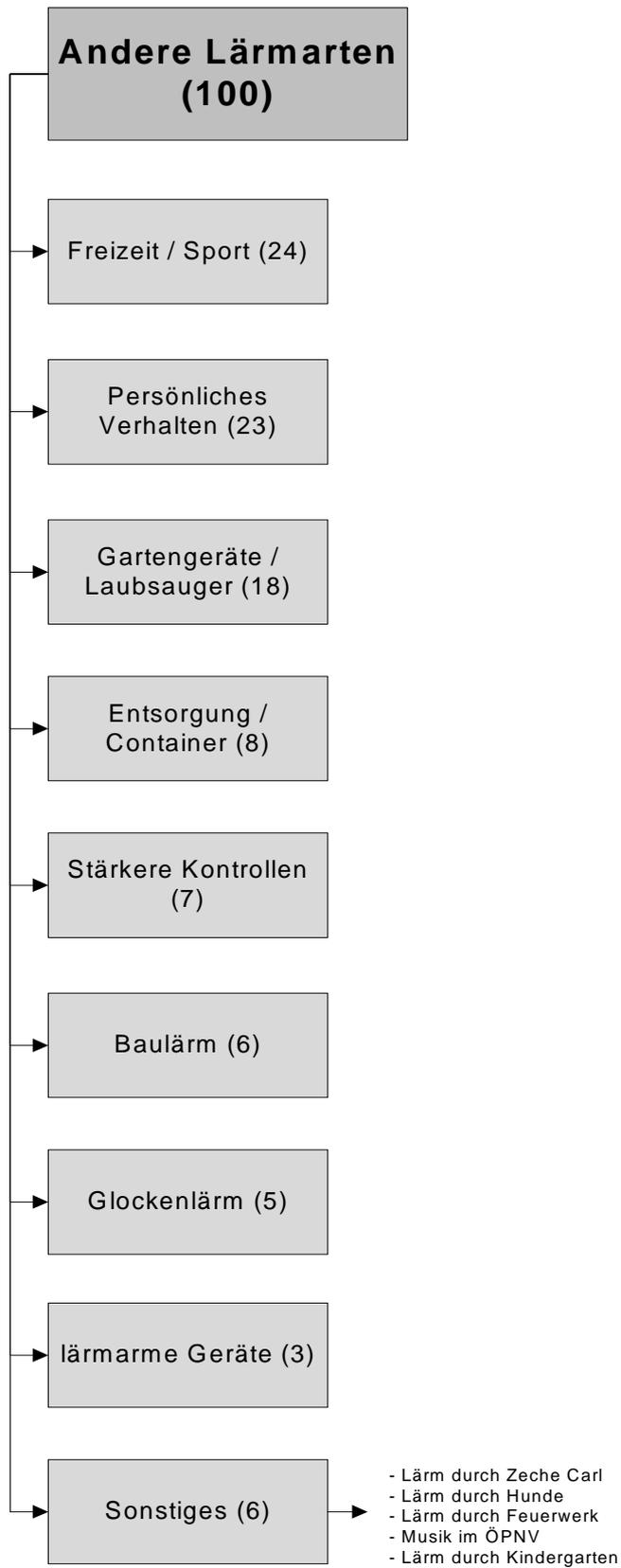


Abbildung 55: Themenart „Andere Lärmarten“

5.2.8 Vorschläge mit und ohne Ortsangabe

Die meisten der eingegebenen Vorschläge (684) wurden von den Usern mit einer Ortsangabe versehen und konnten so auf der Karte verortet werden. Oftmals wurde zusätzlich im Vorschlag auf einen besonders belasteten Ort hingewiesen (Kategorie „Orte“ bei der Lärmart „Straßenlärm“). 205 Vorschläge wurden ohne Verortung eingegeben und sind daher auf keiner der Lärmkarten zu finden.



Abbildung 56: Vorschlag mit Verortung

5.2.9 Wizard-Vorschläge

Über die Wizards gingen insgesamt 113 Vorschläge ein. 65 zum Thema Straßenlärm, 24 zum Thema Fluglärm, 13 zum Thema Schienenlärm, 10-mal „Andere Lärmarten“ und ein Vorschlag im Bereich „Industrie- und Gewerbelärm“.

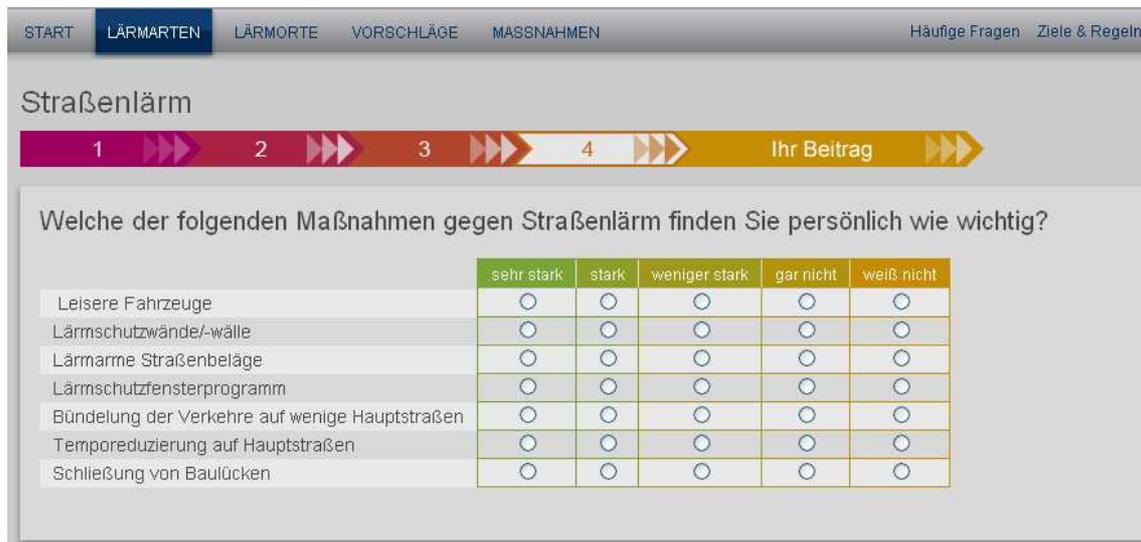


Abbildung 57: Vorschlagseingabe über Wizards

5.2.10 Hot-Spots der Lärmbelastung

Bei der Auswertung der Vorschläge wurde auch geschaut, welche der Bürgervorschläge und -hinweise innerhalb der bereits im Vorfeld der Stadt Essen errechneten Hot-Spots liegen. „Hot-Spots der Lärmbelastung“ sind Gebiete mit einer besonders hohen Lärmbelastung, von der besonders viele Menschen betroffen sind. Die Auswertung ergab, dass folgende Bürgervorschläge sich innerhalb der Hotspots befinden (die Vorschläge sind in der Tabelle mit ihrer ID³⁰ aufgenommen):

Tabelle 2: Hotspots und Vorschläge

Hot-Spot	Vorschlags-ID ³¹
1 Altenessener Straße	1275, 368, 531, 1176, 481,1649, 2022, 2104
2 Stauderstraße	383
3 Gladbeckerstraße	2319
4 Haus-Berge-Straße	1549
5 Bocholder Straße	-
6 Frintroper / Altendorfer Straße	923, 842, 2282, 852, 850, 1857, 1201, 1076, 1554, 1696
7 Rüdesheimer / Leipziger / Mühlheimer Straße / Ruhrschnellweg	2027, 942, 581, 587, 2087, 756, 618, 1254, 1542, 1375, 1907, 810
8 Kaulbachstraße	1652
9 Hobeisenstraße	865, 549, 552
10 Brückstraße	2004, 1221, 904, 2162, 1291, 504, 1711
11 Velberter / Heidhausener Straße	2049, 1949, 410, 412, 1326, 526, 1243
12 Frankenstraße	1572, 1261
13 Bochumer Landstraße	1966, 1136
14 Steeler Straße / Ruhrschnellweg	1892, 1260, 502, 1452, 567, 1232, 1142, 567, 1232, 1142, 630, 1306, 1653, 2267, 990, 419, 1192, 1801, 2184, 1590, 1420, 812, 722, 1467, 1781, 768
15 Friedrich / Bismarckstraße	1747, 1117, 1928
16 Von-Schmöller-Straße	878

³⁰ ID = Identifizierungsnummer

³¹ Um den jeweiligen Vorschlag aufzurufen, kann folgender Link genutzt werden und am Ende jeweils statt „ID“ die entsprechende Nummer aus der Tabelle ergänzt werden: <https://www.essen-soll-leiser-werden.de/dito/forum?action=editArticle&id=ID>

Es ist deutlich zu sehen, dass innerhalb einiger Hot-Spots auch eine große Zahl von Eingaben gemacht wurde (Beispiel 14 – Steeler Straße / Ruhrschnellweg), andere hingegen erhielten wenige oder keine Vorschläge (Beispiel 5 – Bocholder Straße), was auch mit der unterschiedlichen Größe der Hot-Spots zu tun haben könnte. Umgekehrt fanden sich auch Ballungen von Bürgervorschlägen außerhalb der errechneten Hot-Spots, zum Beispiel in der Twentmannstraße.

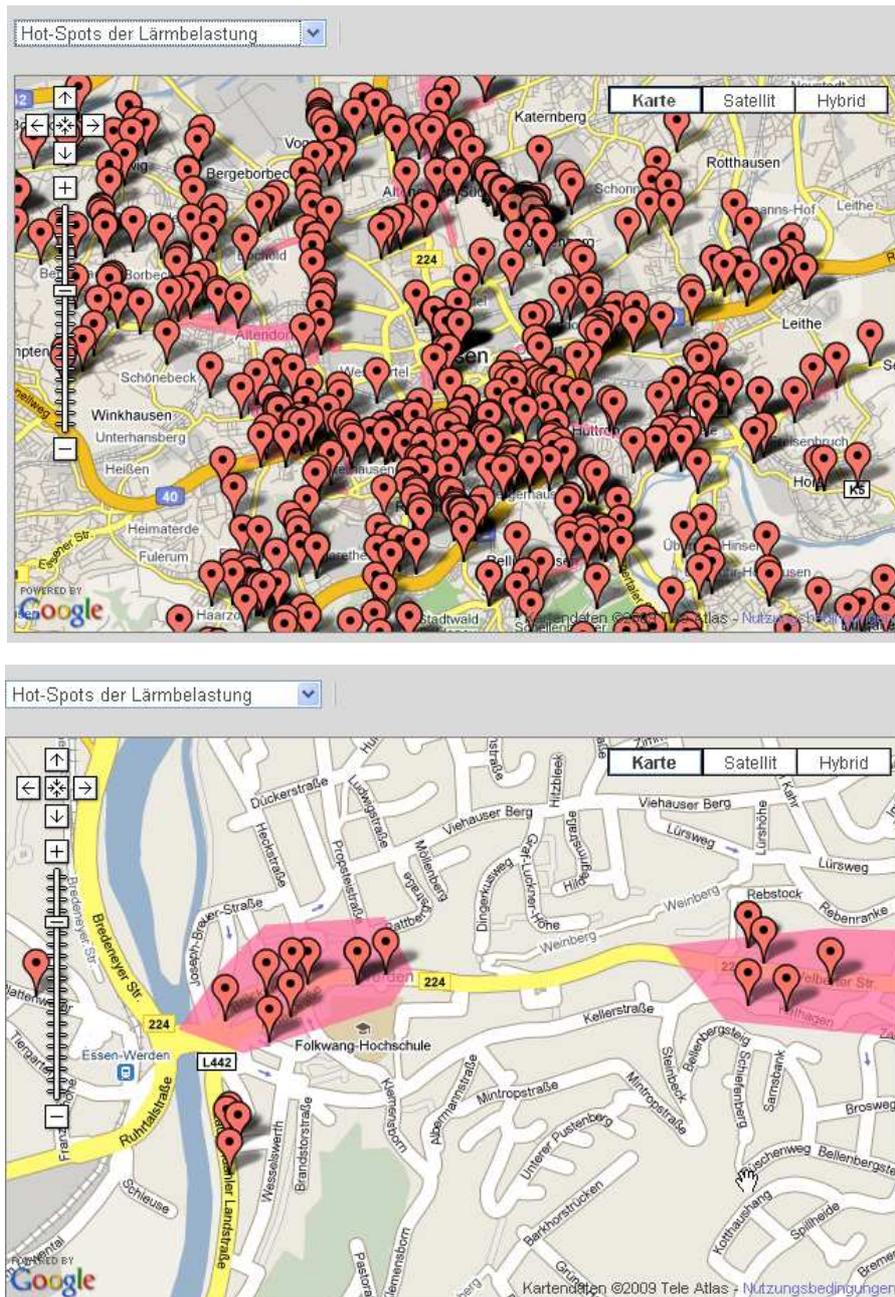


Abbildung 58: Karte mit Hot-Spots (unten: Ausschnitt)

5.3 Auswertung der Bewertungen

Insgesamt wurden 673 Bewertungen abgegeben. Diese Zahl ist im Vergleich zu anderen Verfahren überraschend niedrig. Das kann sowohl konzeptionelle als auch funktionale Gründe haben. So kann einmal vermutet werden, dass die Bewertungsfunktion deshalb relativ wenig genutzt wurde, weil in der ersten Online-Phase vor allem das Sammeln von Vorschlägen und Lärmorten im Vordergrund stand. Zum anderen gab es hinsichtlich der ersten Online-Phase einige Hinweise (unter anderem aus dem Form „Lob & Kritik“), dass die Bewertungsfunktion nicht einfach zu verstehen bzw. zu bedienen war (geringe Usability). Hier musste für die zweite Phase, in der die Bewertung stärker im Mittelpunkt stand, eine Vereinfachung erfolgen. Von den 673 Bewertungen war der überwiegende Anteil (502 = 75%) „zustimmend“. Nur 20% der Bewertungen (= 135) wurden genutzt, um Vorschläge anderer Teilnehmer/innen abzulehnen – vgl. folgende Abbildung.

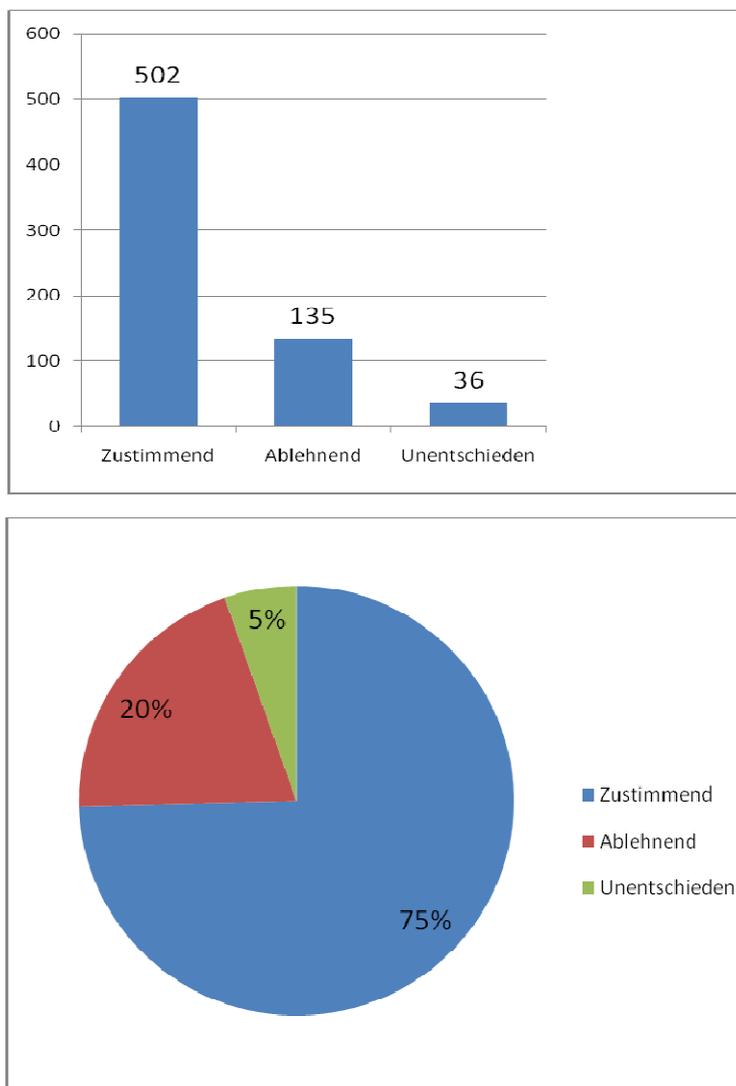


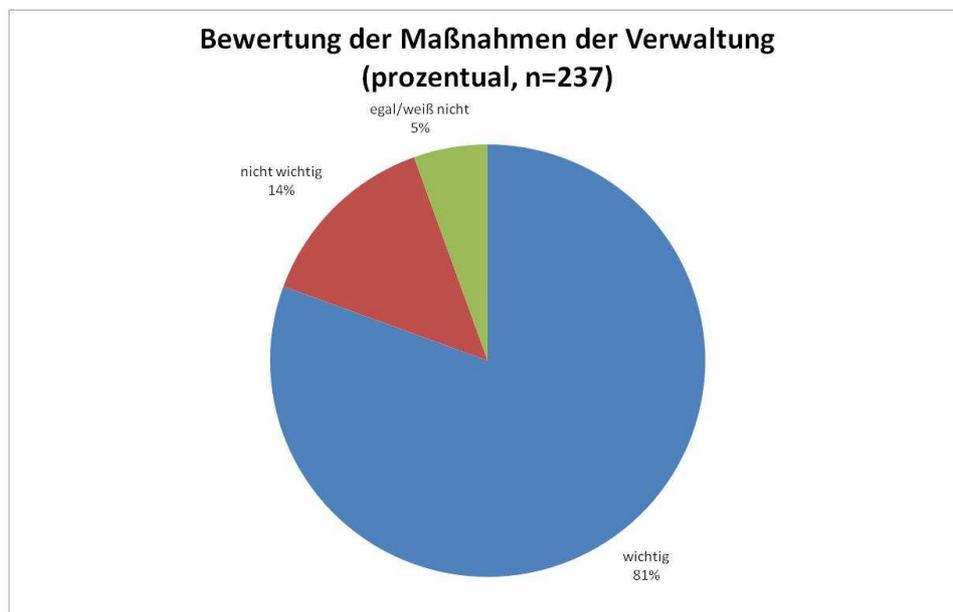
Abbildung 59: Anzahl und Verteilung der Bewertungen, absolut und Prozent

6 Ergebnisse der 2. Online-Phase: Vorschläge der Verwaltung kommentieren und bewerten

6.1 Bewertungen der Maßnahmen

Im Rahmen der zweiten Online-Phase hatten die Teilnehmer die Möglichkeit, die von der Verwaltung aufgestellten Maßnahmen und Bürgervorschläge zu bewerten. Möglich war, die Maßnahmen hinsichtlich ihrer Bedeutsamkeit einzuordnen. Zur Auswahl standen die Kategorien „wichtig“, „egal/ weiß nicht“ und „nicht wichtig“.

Unter Betrachtung der Bewertung der Verwaltungsmaßnahmen wird deutlich, dass mit 81 % bzw. 181 Nennungen ein überwiegender Teil der Teilnehmer die Maßnahmen der Verwaltung für wichtig erachteten. 14 % bzw. 33 Teilnehmer stufte die Maßnahmen als „nicht wichtig“ und lediglich 5 % bzw. 13 Bewertungen entfielen auf die Kategorie „egal/weiß nicht“.



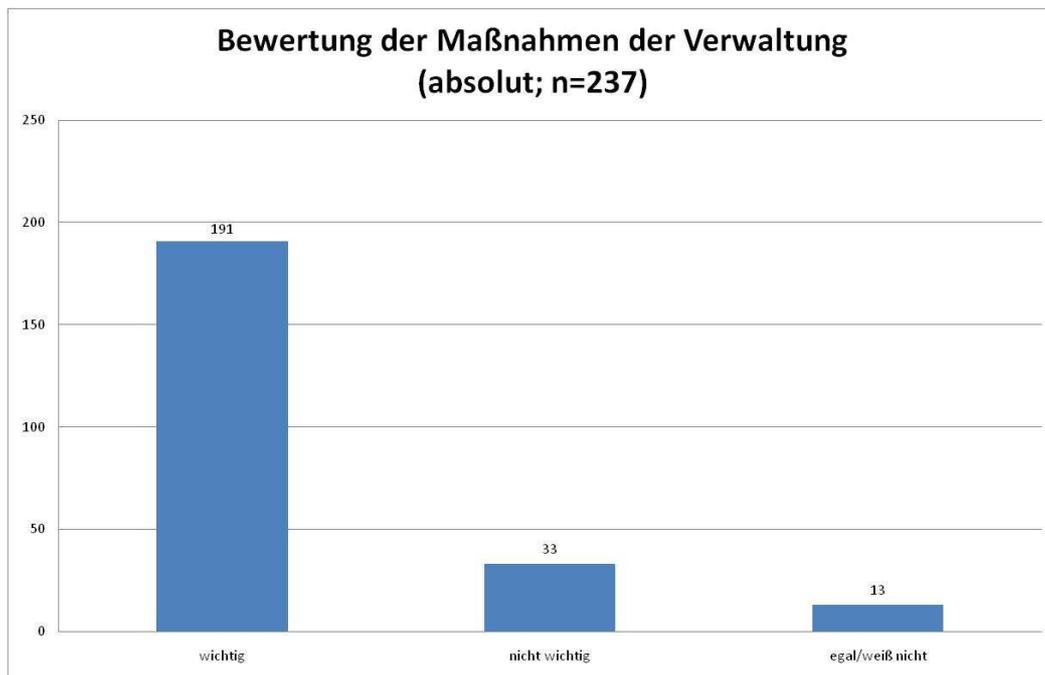


Abbildung 60: Bewertungen der Verwaltungsmaßnahmen (Anzahl)

Die Verteilung der Bewertungen der Bürgervorschläge ergibt ein leicht differenziertes Bild. Gleichwohl auch hier der größte Anteil (59 % bzw. 75) auf Bewertungen entfällt, durch die die Maßnahmen als „wichtig“ eingestuft wurden, ist der Anteil im Vergleich zu der Bewertung der Maßnahmen der Verwaltung wesentlich geringer. Hingegen ist der Anteil der Bewertungen, die die Bürgervorschläge für nicht wichtig erachten, dementsprechend höher. Dieser macht 35 % bzw. 44 Bewertungen aus. Der Anteil der Bewertungen der Kategorie „egal/ weiß nicht“ ist mit 6 % nahezu identisch mit dem Anteil der Bewertung der Maßnahmen der Verwaltung.

Schlussfolgernd kann herausgestellt werden, dass den Maßnahmen der Verwaltung in der Summe eine größere Bedeutung zugemessen wird als den Bürgervorschlägen. Unberücksichtigt hiervon sind die Ausprägungen der Bewertungen einzelner Maßnahmen der Verwaltung oder einzelner Bürgervorschläge, bei denen sich durchaus höhere prozentuale Werte ergeben.

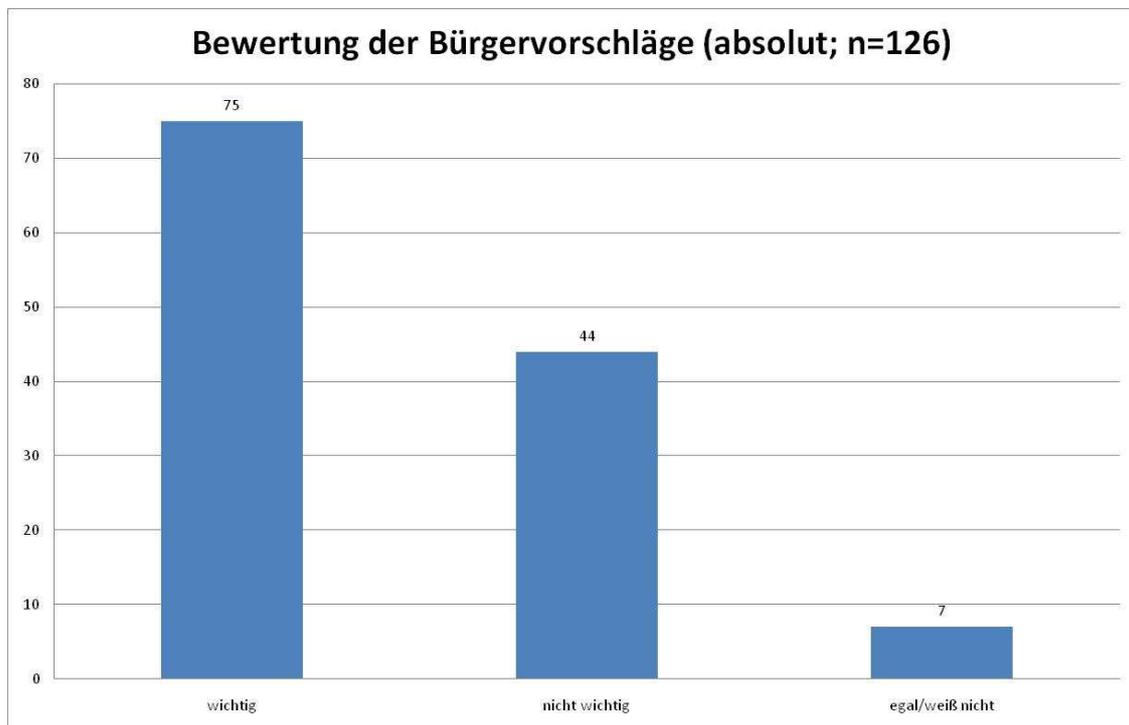
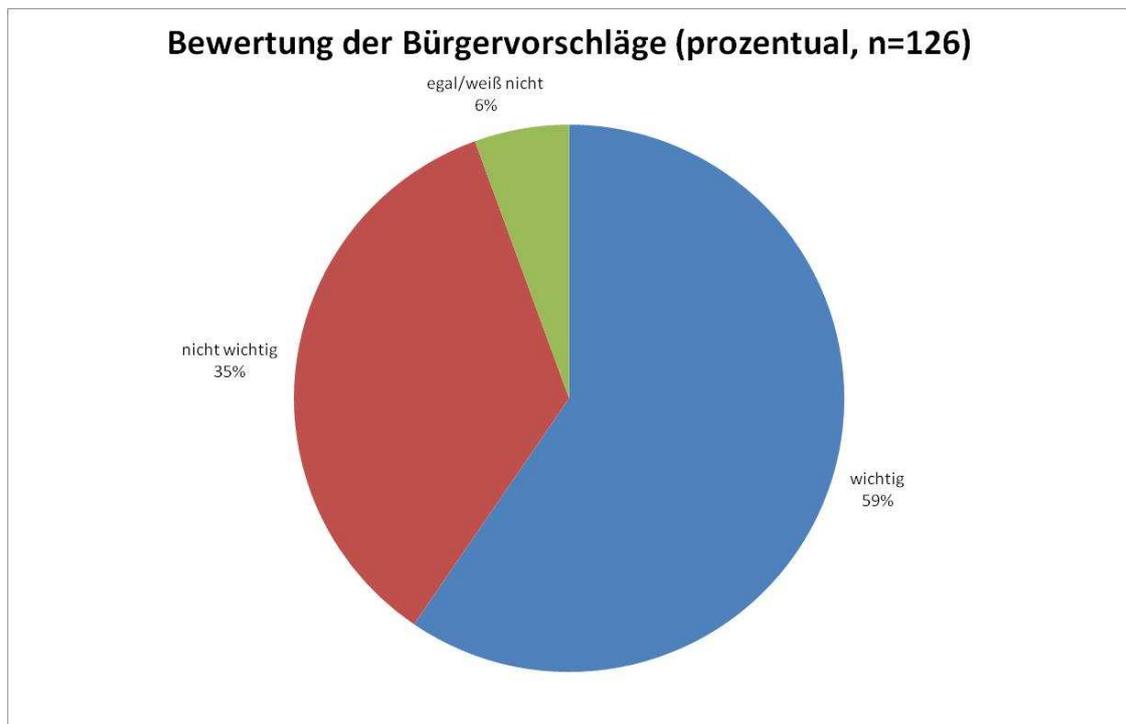


Abbildung 61: Bewertung der Bürgervorschläge

6.2 Kommentare zu den Maßnahmen

Für die Auswertung der Kommentare zu den von der Verwaltung vorgeschlagenen Maßnahmen und den Bürgervorschlägen wurden die Kommentare in die Kategorien „unterstützend“, „ablehnend“, „ergänzend unterstützend“, „ergänzend ablehnend“, „ergänzend“ und „sonstiges“ eingeteilt, die nachfolgend kurze Erläuterung finden:

Unterstützend: Dieser Kategorie wurden Kommentare zugeteilt, die die vorliegende Maßnahme befürworteten.

Ein anschauliches Beispiel für einen Kommentar, der in die Kategorie „zustimmend“ eingeordnet wurde, ist der Beitrag zur Maßnahme M 1: Lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D:

„Auch ich bin der Meinung, daß statt des herkömmlichen Straßenbelages, überall wo im Stadtgebiet eine Ausbesserung nötig wird, nur noch "Flüsterasphalt" verwendet werden muss.“

Ablehnend: Beinhalteten Kommentare Aussagen, mit denen die vorliegende Maßnahme abgelehnt wurde, so wurden die Kommentare dieser Kategorie zugeordnet.

Das nachfolgende Beispiel für einen ablehnenden Beitrag ist ein Kommentar zu der Maßnahme M 10: Förderung des Rad- und Fußverkehrs

„Ich halte diese Maßnahme für nicht für Essen geeignet. Klar gibt es wenig Radfahrer in Essen, warum das so ist weiß ich nicht... Aber es wird die morgentliche Welle an PKW, welche nach und aus Essen stürmen nicht einschränken. Auch die Staumeldungen den Autobahne rund um Essen wird der eine oder auch der andere Radweg nicht eindämmen, oder???“

Ergänzend unterstützend: In diese Kategorie wurden Kommentare eingeordnet, die die zu kommentierende Maßnahme befürworten und zugleich weitere Vorschläge zur Lärmreduzierung beinhalteten. Ebenfalls dieser Kategorie zugeordnet wurden Kommentare, in denen eine Ausweitung auf Straßen empfohlen wurde, die nicht bereits von der Maßnahme erfasst waren.

Stellvertretend für Kommentare, die in diese Kategorie eingeordnet wurden, soll der Beitrag zu Bürgervorschlag 5: Verkehrsberuhigung durch Straßeneinbauten angeführt werden:

„Ich bin direkter Anwohner der Twentmannstrasse(Balkonseite) und kann nur hoffen, dass Strassenaufbauten oder Strasseneinbauten zwischen der Tuttmannstrasse und der Grabenstrasse gebaut werden. Nur dadurch ist eine Lärmreduzierung durch Verminderung der Geschwindigkeit möglich. Auch der Durchgangsverkehr muss über den "Millionenschweren Mühlenbruch" geleitet

werden. Ist doch eigens dafür saniert worden. Ruhe für die Twentmannstrasse, "Handeln nicht Reden"“

Ergänzend ablehnend: Die Kommentare die dieser Kategorie zugeteilt wurden, lehnten die vorgeschlagene Maßnahme ab, machten aber zusätzlich einen weiteren Vorschlag zur Lärmreduzierung.

Beispielhaft für diese Kategorie steht der Beitrag zu Bürgervorschlag 9: Citymaut:

„Und nun, was machen wir jetzt. Die Menschen möchten wieder in der Stadt wohnen. Durch Maßnahmen der Verkehrsberuhigung und durch viele Büros hat man die Stadt in der Vergangenheit entvölkert und alle damit verbunden Nachteile in Kauf genommen. Jetzt tut man alles die Menschen wieder im Innenstadtbereich anzusiedeln – um die Kaufkraft zu stärken. Es ist wohl auch so, dass Menschen die bewusst in die Stadt ziehen oft auch auf ein eigenes Auto verzichten. M. E wird ein generelles Eintrittsgeld das Problem nicht zu lösen. Am besten wird es gehen wenn die Menschen die in die Stadt wollen dort ohne großes rumgefahre einen preisgünstigen Parkplatz finden können. Dann sollte es für die Innenstadt mit der Parkgebühr auch eine Fahrkarte für Bus und Bahn geben, damit die Käufer die nun doch sehr weitläufige Einkaufszone nur in einer Richtung begehen müssen. Die Menschen sollen in die Stadt und sie sollen gern und schnell an ihr Ziel gelangen also mache es ihnen kurz und leicht. Nur so kann die Umsatzsteuer in die Stadtkasse fließen. Sich wohl fühlen müssen die Leute wenn sie an Essen denken. Übrigens die einzigen Blumenbeete in der Innenstadt sind jetzt der Renovierung des Burgplatzes zum Opfer gefallen, schade. Oder kommen die wieder???“

Ergänzend: Unter die Kategorie „ergänzend“ fielen die Kommentare, in denen nichts zu der Maßnahme selbst gesagt wurde, sondern durch die lediglich ein eigener Vorschlag zur Lärminderung gemacht wurde.

Als ein Beispiel kann in diesem Zusammenhang der nachfolgende Kommentar zu M4: Geschwindigkeitsüberwachung:

„Vorschlag: Lärm-Hotline einrichten, wo man Raser und lärmende Fahrzeuge melden kann... Beispiel: Hier in der Tempo30-Zone fährt öfters abends ein BMW Z1 mit ca. 60-80 durch die die Wohnstraße... wohin mit dieser Beobachtung?“

Sonstiges: Die Beiträge bzw. Kommentare, die keiner Maßnahme zugeordnet werden konnten, von denen keine Zustimmung oder Ablehnung ausging und die keine eigenen Vorschläge zur Lärminderung enthielten, wurden der Kategorie „sonstiges“ zugeteilt.

In diese Kategorie fielen Kommentare, wie zum Beispiel der Beitrag zu M 17: Maßnahmen des Landesbetriebes Straßen NRW:

„Ich sage nur DEUTSCHE BÜROKRATIE!!“

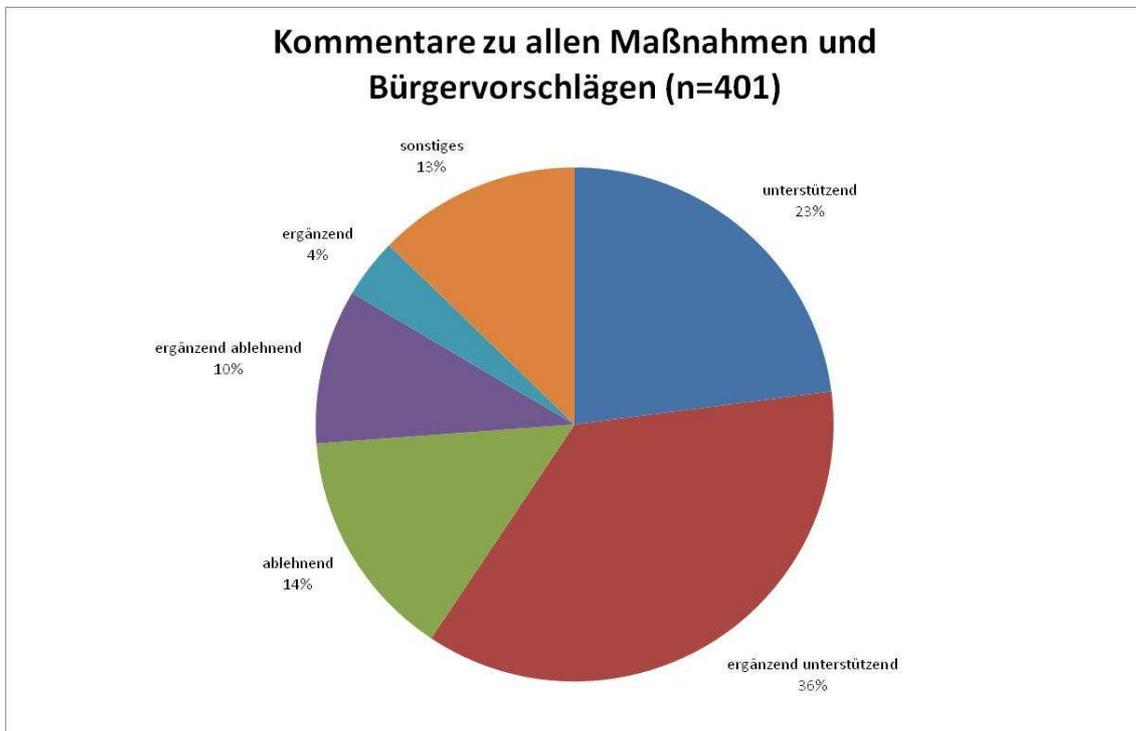


Abbildung 63: Kommentare zu Maßnahmen der Verwaltung und Bürgervorschlägen

Insgesamt wurden im Rahmen der zweiten Online-Phase 401 Kommentare zu den Vorschlägen der Verwaltung und den Bürgervorschlägen abgegeben. Mit einem Anteil von 59 % (238) in den Kategorien „unterstützend“ und „ergänzend unterstützend“ begünstigte die Mehrzahl der Kommentare die vorgeschlagenen Maßnahmen. Der hohe Anteil der Kategorie „ergänzend unterstützend“ ist auf die vielen Kommentare zurückzuführen, die neben einer positiven Bewertung der Maßnahme noch weitere Vorschläge zur Lärminderung machten. Hierunter fielen auch Ergänzungen, die sich auf die räumliche Ausweitung der Maßnahme bezogen. Ein Beispiel hierfür ist die Ausweitung der Maßnahme auf weitere Straßenzüge. 24 % (97), also nicht einmal ein Viertel der Kommentare nahmen eine ablehnende Haltung gegenüber den Maßnahmen der Verwaltung und den Bürgervorschlägen ein und konnten den Kategorien „ablehnend“ und „ergänzend ablehnend“ zugeordnet werden. Von den Kommentaren waren lediglich 4 % (15) der Kommentare der Kategorie „ergänzend“ zuzuordnen. Diese Kommentare enthielten keine wertende Aussage zu der vorliegenden Maßnahme, wohl aber einen Vorschlag zur Lärminderung in der Stadt Essen.

Die restlichen 13 % (51) der Vorschläge hatten keinen direkten Bezug zur Lärmaktionsplanung Essen oder konnten nicht eindeutig einer Kategorie zugeordnet werden.

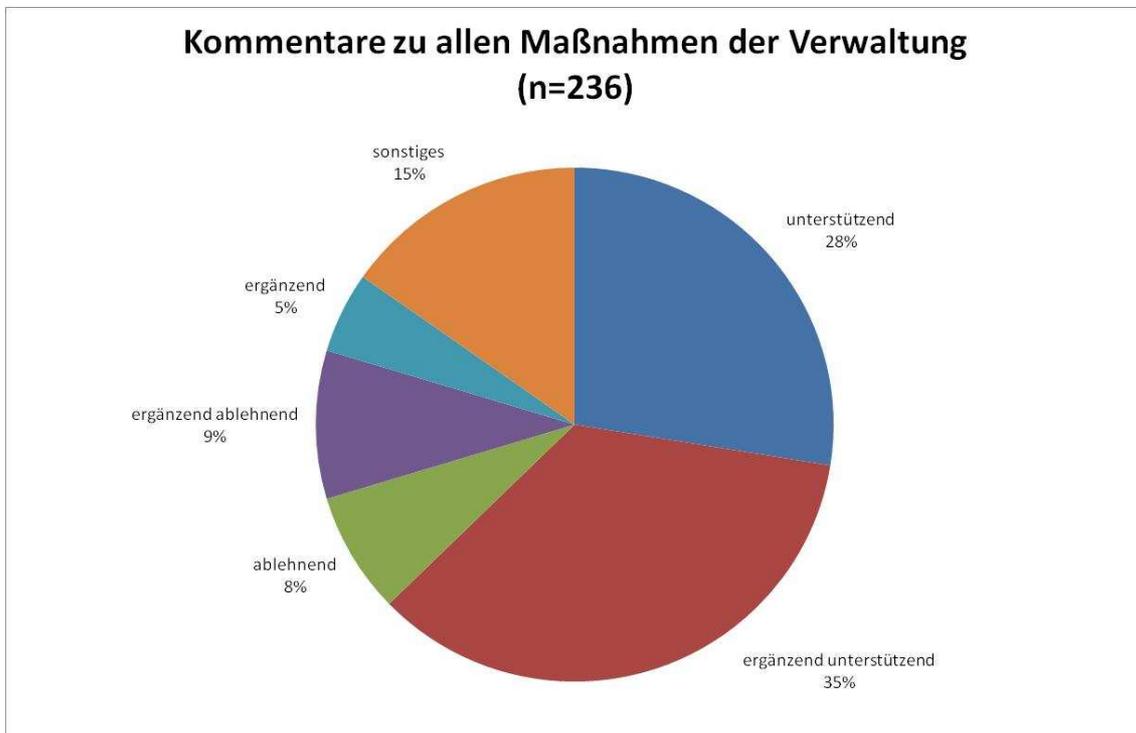


Abbildung 64: Kommentare zu den Maßnahmen der Verwaltung

Unter ausschließlicher Betrachtung der vorgeschlagenen Maßnahmen der Verwaltung ist der Anteil der Kommentare, die die Vorschläge unterstützen mit 63 % sogar noch höher. Der Anteil der Ablehnungen fällt hingegen geringer aus (17%). Hinsichtlich der anderen Kategorien ist die Verteilung mit 5% ergänzenden und 15% sonstigen Kommentaren mit der der gesamten Maßnahmen (Verwaltungsmaßnahmen und Bürger-vorschläge) vergleichbar.

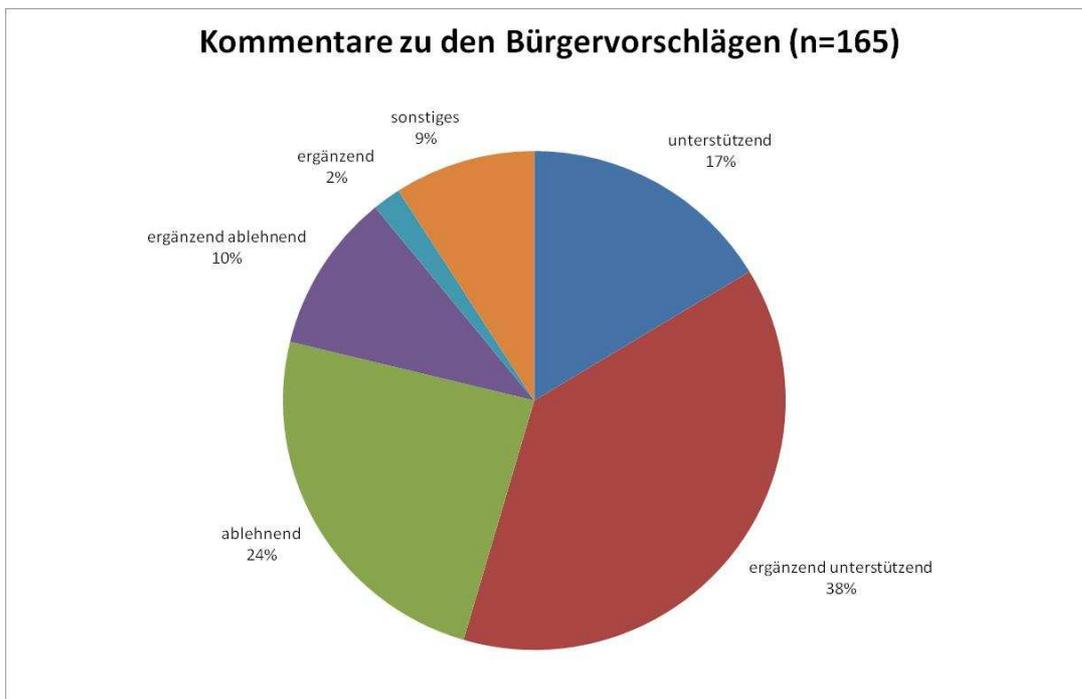


Abbildung 65: Kommentare zu den Bürgervorschlägen

Ein wenig anders stellt sich das Bild bei ausschließlicher Betrachtung der Kommentare zu den Bürgervorschlägen dar. Auch hier entfällt mit 55 % ein Großteil der Kommentare auf die Kategorien unterstützend und ergänzend unterstützend. Der Anteil der Ablehnungen ist mit 34 % aber wesentlich höher. Dementsprechend niedriger sind die Anteile in den Kategorien „ergänzend“ und „sonstige“.

Auch über die Anzahl der abgegebenen Kommentare kann auf die Bedeutsamkeit der Maßnahmen aus Sicht der Teilnehmenden geschlossen werden, also eine Liste mit Maßnahmen zusammengestellt werden, die die Teilnehmenden am meisten zur Diskussion angeregt haben. Die zehn Maßnahmen mit der höchsten Anzahl an Kommentaren sind in der untenstehenden Tabelle abgebildet.

Tabelle 3: Maßnahmen nach Anzahl der Kommentare

	Bürgervorschlag	Maßnahme	Anzahl Kommentare
1	5	Verkehrsberuhigung durch Straßeneinbauten	62
2	M1	Lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D	25
3	M17	Maßnahmen des Landesbetriebes Straßen NRW	25
4	M2	Geschwindigkeitsbegrenzung (nachts) auf	19

		<u>Stadtstraßen</u>	
5	M4	<u>Geschwindigkeitsüberwachung</u>	19
6	M9	<u>Förderung des ÖPNV</u>	19
7	Bürgervorschlag 1	<u>Geschwindigkeitsüberwachung</u>	19
8	M3	<u>Lärmmonitoring / Lärmüberwachungssystem</u>	16
	Bürgervorschlag		
9	6	<u>Rückbau von Straßen</u>	15
	Bürgervorschlag		
10	9	<u>Citymaut</u>	15

Mit 62 Diskussionsbeiträgen wurden die meisten Kommentare zu dem Bürgervorschlag 5 „Verkehrsberuhigung durch Straßeneinbauten“ abgegeben, jeweils 25 Kommentare wurden zu der Maßnahme M1 „Lärmoptimierter Asphalt LOA 5 D“ sowie der Maßnahme M17 „Maßnahmen des Landesbetriebes Straßen NRW“ abgegeben.

7 Bewertung des Verfahrens

In den folgenden Abschnitten wird mit Blick auf die Zielsetzungen des Pilotprojektes (siehe Abschnitt 2, Seite 9ff.) eine Bewertung des in der Stadt Essen durchgeführten elektronischen Beteiligungsverfahrens zur Lärmaktionsplanung vorgenommen.

7.1 Informationsfunktion

Eine zentrale Zielsetzung des elektronisch durchgeführten Beteiligungsverfahrens des Umweltamtes der Stadt Essen war, möglichst viele Bürgerinnen und Bürger, die in ihrer Stadt von dem Thema Lärm betroffen sind, zu erreichen und sie über die Lärmsituation der verschiedenen Lärmarten und über das Planungsinstrument Lärmaktionsplanung und mögliche Maßnahmen zu informieren.³² Gerade vor dem Hintergrund und im Vergleich zu früher vor Ort durchgeführten klassischen Informationsveranstaltungen, die nur wenige Bürgerinnen und Bürger wahrnahmen, kann festgestellt werden, dass die mit der elektronischen Beteiligung erhoffte **Informationsfunktion mehr als erfüllt** wurde. So konnten bis Ende Februar 2010 über 75.000 Besuche auf der Plattform registriert werden, weit über 140.000-mal wurde die Seiten der Plattform aufgerufen, davon über 100.000-mal die eingestellten Vorschläge und Maßnahmen.³³ Auch die **Resonanz in den Medien**³⁴ zeigt, dass es gelang, über die Plattformbesuche hinaus, mithilfe der E-Partizipation zur Lärmaktionsplanung das Thema Lärm in der Stadt Essen als ein wichtiges Gesprächs- und Umweltthema zu platzieren. Einschränkend muss allerdings festgestellt werden – das zeigen die erhobenen sozio-demografischen Daten –, dass die überraschend hohe Resonanz nicht für alle Bevölkerungsgruppen gleichermaßen gilt. Hier können wir für Internetangebote typische Asymmetrien in der Beteiligung zum Beispiel mit Blick auf das Alter, Geschlecht oder Bildungsabschluss feststellen.³⁵ Andererseits wurde eine bekannte Asymmetrie aufgehoben: Es wurden nicht nur organisierte Gruppierungen wie Bürgerinitiativen, die erfahrungsgemäß Vor-Ort-Informationsveranstaltungen dominierten und manchmal „sprengten“, erreicht. Durch das elektronische Beteiligungsangebot konnten stattdessen überwiegend nicht organisierte Bürgerinnen und Bürger angesprochen werden, was sich auch in der aktiven Beteiligung widerspiegelte (siehe unten). So gaben über 70% derjenigen, die sozio-demografische Angaben machten, an, dass sie „Bürger“ seien, also ohne institutionellen Hintergrund das Beteiligungsangebot wahrnahmen (vgl. Abbildung 30, Seite 41).³⁶

³² vgl. Abschnitt 2, Seiten 9ff.

³³ vgl. Abschnitt 4, Seiten 30ff.

³⁴ vgl. Abschnitt 8.2, Seiten 84ff.

³⁵ siehe Fußnote 33

³⁶ Auch wenn die sozio-demografischen Daten nur von Teilnehmenden erhoben wurden, die sich registrierten, kann davon ausgegangen werden, dass diese weitestgehend auch für die-

7.2 Beteiligungs- und Feedbackfunktion

Neben der Informationsfunktion wird auch die **Beteiligungs- bzw. Feedbackfunktion** positiv bewertet. Im Vergleich zu bislang durchgeführten Beteiligungsformaten wurden deutlich mehr Bürgerinnen und Bürger als aktive Teilnehmende und auf einem qualitativ höheren Niveau als Feedbackgeber gewonnen. Über den elektronischen Beteiligungskanal erhielt das Umweltamt umfassende Rückmeldungen, angefangen von der Priorisierung der Lärmarten und jeweiligen Maßnahmen zur Lärmreduzierung, über die Nennung von Lärmorten mit Hinweisen und Vorschlägen zum Lärmschutz,³⁷ bis hin zum Feedback zu entwickelnder Maßnahmen für den Lärmaktionsplan³⁸. Durch die elektronische Beteiligung wurde es für das Umweltamt möglich, ein differenziertes Meinungsbild aus der Bevölkerung zum Thema Lärm zu bekommen, subjektiv empfundene Lärmereignisse lärmart- und ortsbezogen zu ermitteln, und so die Ortskenntnisse und Erfahrungen der Bürgerinnen und Bürger für die Entwicklung von Maßnahmen für den Lärmaktionsplan zu nutzen.

Durch das **niedrigschwellige Konzept**, die Bürgerinnen und Bürger über die Fragestellung nach „Lärmorten“ und „Vorschlägen zur Lärminderung“ sehr breit anzusprechen, wurden nicht nur Anregungen für den Lärmaktionsplan gewonnen. Über die direkt nutzbaren Anregungen hinaus wurde eine große Anzahl von Hinweisen gegeben, an welcher Stelle im Stadtgebiet Lärm reduziert werden kann. Es wurde **ergiebige Anregungsmaterial gewonnen** für die weitere Lärminderungsplanung in den kommenden Jahren.

Wie schon bei der Bewertung des Informationspotenzials ist anzumerken, dass mit über 1.000 aktiven Beteiligten eine **über den Erwartungen des Umweltamtes liegende Teilnehmerzahl** zu verzeichnen war³⁹. Dennoch liegen, wenn man die sozio-demografischen Daten im Abschnitt 4 anschaut, Asymmetrien mit Blick auf die Geschlechterverteilung, das Bildungsniveau, und das Alter vor. Dies wird aus Sicht des Umweltamtes aber aufgewogen durch die Tatsache, dass die normalerweise durch Bürgerinitiativen dominierte Kommunikation zwischen Verwaltung und Bürger „normalisiert“ wurde, da organisierte Gruppierungen im Verhältnis zu nicht organisierten Bürgerinnen und Bürgern deutlich geringer vertreten waren. Diesen Sachverhalt spiegelt die Abbildung 30 (Seite 41) wider. Auch die inhaltliche Auswertung zeigt dies: den normalerweise durch Fluglärmgegner und daher auf Fluglärm fokussierten Bürgerbeteiligungsangeboten stand diesmal eine Beteiligung gegenüber, in der das Thema Straßenlärm von der überwiegenden Mehrheit der Teilnehmenden in den Mittelpunkt des Dialoges gerückt wurde. Das entsprach auch dem Ergebnis der Lärmkartierung. Dadurch konnte das Umweltamt seine Aufmerksamkeit auf die Hauptlärmquelle in Essen, den Straßenlärm, richten und für die zweite Online-Phase die Konzentration

jenigen gelten kann, die die Plattform lediglich bzw. ohne Registrierung teilnahmen; siehe auch Fußnote 33.

³⁷ vgl. Abschnitt 5, Seite 43ff.

³⁸ vgl. Abschnitt 6, Seite 69ff.

³⁹ vgl. Abschnitt 4, Seiten 30ff.

seiner vorgeschlagenen Maßnahmen auf den Straßenlärm legitimieren. Die vonseiten der Politik geäußerte Befürchtung, dass das Angebot von gut organisierten Gruppierungen angeeignet und dominiert werden könnte, war daher rückblickend unbegründet. Dabei spielte die **Öffentlichkeitsarbeit⁴⁰ des Umweltamtes sicherlich eine wichtige Rolle**, um auch nicht organisierte Bürgerinnen und Bürger zur Teilnahme zu mobilisieren.

Interessant ist, dass „neue Formen“ organisierten Feedbacks beobachtet werden konnten: So wurde ein Straßenzug (Twentmannstraße) mit über 50 Beiträgen sehr stark thematisiert, obwohl die dortige Lärmbelastung nach der Lärmkartierung bei der gegebenen Verkehrsdichte (unter 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag) deutlich niedriger ist als an den ermittelten Lärmbrennpunkten. Zu vermuten ist hier eine (möglicherweise „spontane“) Organisation der Bewohner im Quartier, die dadurch während der Onlinephase eine besondere Aufmerksamkeit erreicht haben. Da diese Beiträge aufgrund des jeweils gleichen Ortsbezugs sehr schnell ermittelbar waren, führten sie nicht zu einer Fehlinterpretation aufgrund der hohen Fallzahlen. Durch eine Vorsortierung der Beiträge sind solche „Verabredungen“ leichter erkennbar und als Gesamtheit zu behandeln.

7.3 Auswertung und Qualität der Ergebnisse

Die Auswertung der 889 Vorschläge und 1.091 Kommentare, die in Form einer langen Excel-Tabelle der Verwaltung übergeben wurden, stellten zuerst eine **große Herausforderung** für das Umweltamt dar. Es galt ein Verfahren festzulegen, wie dieser immense Input im Hinblick auf den Lärmaktionsplan aber auch im Hinblick auf andere Verwaltungsverfahren systematisch ausgewertet werden kann. In einem ersten Schritt sollte die „Spreu vom Weizen getrennt werden“. Es wurden alle Beiträge gekennzeichnet, die für den Lärmaktionsplan relevant sein könnten. Parallel dazu wurden alle Beiträge nach Adressaten sortiert, da in den meisten Fällen nicht das Umweltamt sondern andere Fachbehörden die Relevanz und gegebenenfalls Machbarkeit einschätzen mussten. Die zuständigen Stellen wurden um Sichtung und Beantwortung der Beiträge gebeten. Ziel war es, nach Abschluss des Verfahrens alle Beiträge systematisch beantwortet zu haben und das Ergebnis der Bürgerschaft auf der Beteiligungsplattform zum Lärm zu präsentieren.

Für den Lärmaktionsplan waren ca. 50 % aller Beiträge relevant. Die Mehrheit dieser Anregungen spiegelt sich in dem Maßnahmenentwurf zum Lärmaktionsplan der Verwaltung wider, der der Politik Mitte 2010 zur Entscheidung vorgelegt werden wird. In der zweiten Beteiligungsphase wurde dies dadurch bestätigt, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen insgesamt zu 59% von den Beteiligten bestätigt wurden, einige der zentralen Maßnahmen sogar zu 100%.

Alle Beiträge, die nicht für den Lärmaktionsplan relevant waren, aber **wertvolle Hinweise auf vermeidbaren Lärm in der Stadt** enthielten, wurden an die jeweils zustän-

⁴⁰ vgl. Abschnitt 8.2, Seiten 84ff.

digen Dienststellen zur Bearbeitung geleitet. Auf diese Weise konnten **schnell sehr konkrete Erfolge im Lärmschutz** erreicht werden. Beispiele hierfür sind „lockere Kanaldeckel“, ungünstige Standorte von Glascontainern, Störung durch Kirchenglocken, Störung durch Notdienste (Polizei, Feuerwehr, Krankenwagen), Musikfeste, usw.

Das elektronische Beteiligungsverfahren wurde aber auch dazu benutzt, **Unmut** gegenüber den städtischen Dienststellen loszuwerden, bereits mehrfach angesprochene Sachverhalte erneut zu Diskussion zu stellen oder sich über andere Mitbürger zu beschweren, wenn diese im Alltag zu laut sind.

Alle Anregungen und Vorschläge wurden **zur weiteren Bearbeitung an diverse Fachbereiche, Behörden und Institutionen gesandt**, wie zum Beispiel an andere Fachbereiche der Stadtverwaltung, die Bezirksvertretungen, den Eigenbetrieb Grün und Gruga, an mehrere Nachbarstädte, das Bahn-Umwelt-Zentrum, die Entsorgungsbetriebe Essen GmbH, die Rhenus AG, die Essener Verkehrs-AG, die Polizei, die Feuerwehr, den Flughafen Düsseldorf, den Flughafen Essen-Mülheim, die Deutsche Flugsicherung, an Rettungsdienste, die Stadtwerke Essen AG und den Landesbetrieb Straßen NRW. Von der Deutschen Flugsicherung, dem Flughafen Düsseldorf und einigen Fachbereichen lagen bis März 2010 umfassende Stellungnahmen vor, die sonstigen sind in Bearbeitung. Von Straßen NRW und der Deutschen Bahn liegen Sanierungskonzepte vor. **Damit hat die starke Resonanz der Online-Partizipation auch sehr schnell konkrete Lärmschutzmaßnahmen nach sich gezogen. Allerdings wurde auch deutlich: Das Umweltamt musste viele Akteure koordinieren, um den umfangreichen Bürgerinput zu managen.** Das führte zu einer zeitweisen Überlastung der Umweltverwaltung und einer hohen Belastung auch anderer Fachdienststellen. Allerdings sind diese vor dem Hintergrund des Umfangs und der Qualität der Ergebnisse hinzunehmen und im Rahmen einer „flexiblen Aufgabenwahrnehmung“ auch zu bewältigen.

Mit Blick auf die in den Abschnitten 4, 5 und 6 vorgestellte Dokumentation wird deutlich, dass durch die elektronisch durchgeführte Beteiligung nicht nur die Beiträge der Bürgerinnen und Bürger sowohl quantitativ als auch qualitativ ein hohes Niveau erreicht haben, sondern sich auch für die Auswertung selbst völlig **neue Möglichkeiten der Auswertung und Ergebnisdarstellung** geboten haben.

7.4 Verfahrenskonzeption, Software und Übertragbarkeit

Die Durchführung der Onlinebeteiligung in zwei Phasen stellte eine **Herausforderung an die Mobilisierung der Teilnehmenden dar, hat sich aber im Hinblick auf den Lärmaktionsplan bewährt**. In der ersten Phase wurde eine hohe Zahl von Anregungen im wahrsten Sinne des Wortes, also in Form selbst verfasster Textbeiträge, gegeben, um die Lärminderungsplanung über den aktuellen Lärmaktionsplan hinaus zu bereichern. Hier konnte auch die größte Aktivität – unterstützt durch Öffentlichkeitsarbeit – mit Blick auf Lesezugriffe, Registrierungen und schriftliche Beiträge erreicht werden.⁴¹ In der zweiten Phase wurde durch die Bewertung und Priorisierung von den

⁴¹ vgl. Abschnitt 4, Seite 30ff.

bereits fertig formulierten Maßnahmenvorschlägen von Verwaltung und Bürgerschaft die aus sonstigen Planverfahren bekannte „klassische Beteiligung“ gewährleistet. Im Vergleich zur ersten Online-Phase war hier eine geringere Aktivität und Beteiligung zu verzeichnen, allerdings eine, die auch hier deutlich über dem Niveau klassischer Beteiligungsformate lag. Auch ohne sich eigene Gedanken über Lärmbelastung und Lärminderungsstrategien machen zu müssen, konnten die Bürgerinnen und Bürger in der zweiten Phase die Gesamtheit eines Planentwurfs und seine Einzelmaßnahmen kommentieren und bewerten. Dass die **meisten der Maßnahmenvorschläge der Verwaltung überwiegend positiv beurteilt** wurden, legitimierte darüber hinaus die geplante Ausrichtung des Lärmaktionsplans.

Die Funktionen und Zielsetzungen der ersten und zweiten Phase waren unterschiedlich. Die **deutliche Trennung und Aufteilung der beiden Zielsetzungen**, zum einen die offene Sammlung von Anregungen, zum anderen das auf Maßnahmen fokussierte Einholen von Bürgerfeedback, **auf zwei Phasen hat sich bewährt und kann für andere Kommunen empfohlen werden**, wenn auch nicht verschwiegen werden darf, dass dadurch zusätzliche Aufwände aufseiten der Verwaltung entstehen. Aus der Sicht des Umweltamtes kann für die **abschließende Offenlage** nach der Entscheidung des Rates (vgl. Abbildung 2, Seite 11), also für die öffentliche Auslegung des Lärmaktionsplanes auf eine **dritte Online-Beteiligungsphase verzichtet** werden. Denn durch die sehr umfangreiche, zweifache Online-Konsultation hat sich die Mehrheit der Bevölkerung bereits ausführlich geäußert. Es kann daher vorausgesetzt werden, dass die Bevölkerung in Essen nach den beiden Phasen der Online-Konsultation umfassend informiert wurde und sich auch weiterhin auf essen-soll-leiser-werden.de informieren kann. Eine dritte Online-Phase kann daher nicht empfohlen werden, da mit einer geringen Beteiligung zu rechnen wäre. Aus Gründen der Verhältnismäßigkeit wird daher auf eine Beteiligungsmöglichkeit per Internet in diesem abschließenden Planungszyklus verzichtet. Allerdings ist geplant, auch auf der Plattform den Beginn der Offenlage via Newsletter der Moderation anzukündigen, so dass insbesondere diejenigen, die während der ersten beiden Online-Phasen ihr Interesse an der Lärmaktionsplanung zeigten, die Chance haben, dem Umweltamt ihre Einwendungen mitzuteilen.

Durch das Pilotprojekt wurde eine **Beteiligungsplattform mit einem breiten und Software-technisch modular angelegten Beteiligungsspektrum** für die Lärmaktionsplanung entwickelt und bereitgestellt: Angefangen von Info-Wizard mit Befragung, über Eingabemöglichkeiten für Vorschläge ohne und mit Ortsbezug (Geo-Schnittstelle), über Fragen an die Redaktion, bis hin zur Bewertung und Kommentierung von Vorschlägen und Maßnahmen und der Möglichkeit der Diskussion des Verfahrens in einem Lob- und Kritik-Forum. Dadurch wurde es möglich, beide Phasen mit seinen jeweils unterschiedlichen Zielsetzungen durchzuführen. Wobei die Plattform so angelegt wurde, dass beide Phasen funktional und vom Design konsistent abgebildet werden konnten. Für andere Kommunen steht somit ein (anpassbares) Werkzeug zur Verfügung, welches die Organisation und Durchführung eines anspruchsvollen Beteiligungsprozesses zur Lärmaktionsplanung ermöglicht *ohne* die Bürgerinnen und Bürger zu überfordern. Für zukünftige Verfahren sollte allerdings durch die Software schon während der Online-Phase **Auswertungsfunktionen** bereitgestellt werden. Zu

denken wäre hier insbesondere an eine Verschlagwortungsfunktion⁴², um gleiche oder ähnliche Vorschläge direkt thematisch oder nach Zuständigkeiten zu clustern. Die Ergebnisaufbereitung könnte so bereits während der Onlinephase gestartet und eine Reduzierung des Aufwands nach Abschluss der Online-Phase ermöglicht werden. Darüber hinaus sollten Beiträge mit Rauminformationen mithilfe von GIS-Analysefunktionen⁴³ auswertbar sein, um Vorschläge räumlich zuordnen zu können, wie z. B. Lage inner- oder außerhalb eines Hotspots.

Im Sinne der Bürgerorientierung und einer sauberen Dokumentation des Beteiligungsverfahrens ist es wichtig, systematisch zu allen Beiträgen eine Antwort zu geben. Vorgesehen ist, dass die einzelnen Antworten der Fachbehörden im Internet bereitgestellt werden und die registrierten Teilnehmer darüber per Email (Newsletter der Moderation) informiert werden. Zukünftig sollte auch dieser **Bearbeitungsschritt „Rechenschaft“ in das Auswertungstool des Onlineverfahrens integriert** werden, so dass schneller Antworten auf die Beiträge gegeben und öffentlich transparent dargestellt werden können.

Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Alle Träger öffentlicher Belange wurden mit Start der ersten Phase angeschrieben. Allerdings haben sie das Angebot nicht genutzt. Einige Institutionen baten die Stadt Essen, sie später erneut zu beteiligen. Es ist zu vermuten, dass die gewählte offene Form der Anregungen für die Träger nicht interessant war, da sie es gewohnt sind, zu konkreten Maßnahmenvorschlägen Stellung zu nehmen. Im Rahmen der Beantwortung der Bürgerbeiträge haben die angesprochenen Träger umfassend Stellung genommen und damit auch ihre Einschätzung zu Maßnahmen kund getan.

Eine formelle Einbindung der Träger ist mit Einbringung des Lärmaktionsplans in die politische Beratung erneut vorgesehen. Hierzu werden die Ergebnisse der Online-Beteiligung als Informationsmaterial zur Verfügung gestellt.

Die Nutzung des Portals für die Antworten der Träger ist nicht vorgesehen, da das Portal die typischen Tools einer Beteiligungsplattform für Träger öffentlicher Belange in der Stadtplanung nicht aufweist. Diese Plattformen sind hinsichtlich der Eingabe umfassender Stellungnahmen und deren systematische Behandlung im Planungsprozess (Würdigung, Abwägung) optimiert. Um Synergien für die Anwenderkommunen der Beteiligungssoftware zur Lärmaktionsplanung umzusetzen, wäre eine **Erweiterung der Plattform um ein Tool** hilfreich, um auch umfangreichere Stellungnahmen (z.B. im PDF-Format) einstellen und im Rahmen der Bearbeitung systematisch bearbeiten zu können.

⁴² Die Verschlagwortungsfunktion wurde mittlerweile ergänzt und steht zur Verfügung.

⁴³ GIS = Geografisches Informationssystem

8 Empfehlungen – Checkliste

In diesem Abschnitt möchten wir in Form kurzer Abschnitte („Checkliste“), die wichtigsten Punkte auflisten und erläutern, die im Vorfeld, bei der Vorbereitung, Durchführung und nach Abschluss der elektronischer Partizipation in der Lärmaktionsplanung beachtet werden sollten. In unsere Empfehlungen fließen sowohl allgemeingültige, also projektübergreifende Erfahrungen als auch konkrete Erfahrungen aus dem Pilotprojekt zur Lärmaktionsplanung in Essen ein.

8.1 Voraus- und Zielsetzung der Beteiligung frühzeitig klären und festlegen

Was muss beachtet werden, will man eine elektronische Bürgerbeteiligung in der Lärmaktionsplanung vorbereiten und planen?

- ✓ **Politischen Auftrag und Rückhalt sichern.** Ein Verfahren, das keine entsprechende Rückendeckung in der Verwaltungsspitze und Politik zugewiesen bekommt, kann nicht erfolgreich umgesetzt werden. **Es muss also ein klares Signal aus Verwaltungsspitze und Politik vorliegen, dass eine breite Bürgerbeteiligung gewünscht ist und auch unterstützt wird.** Dies hängt unmittelbar mit der Frage zusammen, welche Relevanz Entscheider in der Verwaltung und Politik einem stadtweit sichtbaren Beteiligungsverfahren zum Thema Lärm und Lärmaktionsplanung zugestehen. An dieser Frage lässt sich auch ablesen, welche Unterstützung bei der Bereitstellung von Ressourcen ggf. erfolgen wird. Selbst dann, wenn wie im Falle der Lärmaktionsplanung, eine Öffentlichkeitsbeteiligung formal vorgeschrieben ist, kann diese mit mehr oder weniger Engagement durchgeführt werden. Denn letztlich entscheidet die Ausgestaltung des Verfahrens über Erfolg oder Misserfolg: **zwischen formaler Erfüllung und Bürgerbeteiligung gemäß dem Stand-der-Kunst können Welten liegen.**
- ✓ **Personelle und finanzielle Ressourcen sicherstellen.** Weiter muss grundsätzlich und schon zu Beginn und vor der eigentlichen Planung geklärt werden, ob für ein Verfahren ausreichende personelle und finanzielle Ressourcen vorhanden wären. Auch wenn eine (sicherere) Aufwandsabschätzung erst am Ende oder während der Planung möglich ist, muss zu Beginn schon geklärt werden, ob bzw. wie entsprechende Ressourcen bereitgestellt werden könn(t)en. Es muss davon ausgegangen werden, dass während spezifischer Onlinephasen Arbeitsspitzen anfallen, die idealerweise durch eine flexible Unterstützung in den durchführenden Einheiten aufgefangen werden sollten.

Auch in der Auswertungsphase kann zeitlich begrenzt mehr Arbeit anfallen.

- ✓ Es muss mit den Entscheidern auch geklärt werden, **was mit der Beteiligung erreicht werden soll und was nicht**. Auch wenn im Falle der Lärmaktionsplanung für Essen und alle anderen Ballungsraumkommunen die formalen Rahmenbedingungen gleich und gesetzt sind, hängt die Ausgestaltung der Bürgerbeteiligung doch von den vor Ort formulierten Zielsetzungen – sprich der Übersetzungsleistung der formalen Vorgaben – ab, die in Essen ganz zu Beginn festgelegt wurden (vgl. Abschnitt 2, Seite 9ff.). Dabei war man sich von Anfang an einig, dass möglichst viele Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden sollten, um auf diese Weise...
 - über das Planungsinstrument Lärmaktionsplanung und über die Lärmsituation in Essen zu informieren,
 - ein Meinungsbild der Bevölkerung zur Lärmsituation zu erhalten,
 - die Ortskenntnisse der Bürger zur Maßnahmenentwicklung zu nutzen, und
 - den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit zu eröffnen, Wünsche zur Prioritätensetzung der Maßnahmen zur Lärm-minderung bzw. zum Lärmschutz zu äußern.

Zielsetzung war also, die Bürgerschaft umfassend zu informieren und als Ratgeber und Prioritätensetzer in die Lärmaktionsplanung einzubinden. Die fachliche und politische Entscheidungskompetenz blieb weiterhin bei der Fachabteilung (Umweltamt) beziehungsweise bei den gewählten Repräsentanten im Umweltausschuss und im Rat der Stadt Essen.

8.2 Planung und Vorbereitung der elektronischen Bürgerbeteiligung

Ist die politische und administrative Relevanz gesichert, sollte zuerst **ein Grobkonzept** zur internen Verständigung erstellt werden. Aus dem Grobkonzept sollte hervorgehen, wie das Verfahren in welchen Schritten mit welchen Beteiligungszielen ablaufen soll, und wie viele Arbeitspakete anstehen, die – gegebenenfalls mithilfe externer Berater und Dienstleister – geleistet werden müssen.⁴⁴ Ein Grobkonzept sollte folgende Schritte beachten:

⁴⁴ Solch ein Grobkonzept kann umgekehrt auch dazu genutzt werden, um die Relevanz für ein Verfahren zu erhöhen, indem darüber mit den entsprechenden Entscheidern in der Verwaltung diskutiert wird und diese als Unterstützer gewonnen werden.

- ✓ **Die Zielgruppe.** Es sollte **möglichst früh** geklärt werden, welche Zielgruppen durch das Verfahren beteiligt werden sollen. In Essen sollten „möglichst viele Bürgerinnen und Bürger“ erreicht und zur Beteiligung motiviert werden, die einerseits aus Sicht des Umweltamtes von Lärm besonders betroffen sind beziehungsweise sich andererseits (also auch unabhängig von den errechneten Betroffenheitsgebieten) von Lärm betroffen fühlen. Angesprochen werden sollte also die gesamte Stadtbevölkerung und insbesondere diejenigen, die innerhalb der sogenannten „Hotspots“⁴⁵ wohnen.
- ✓ **Beteiligungsasymmetrien beachten.** Internet-basierte Bürgerbeteiligungen „produzieren“ Beteiligungsungleichheiten. So werden in der Regel eher Männer als Frauen, oder eher ältere als jüngere Bürger/innen zur Teilnahme gewonnen.⁴⁶ Sollen diese Asymmetrien abgemildert oder sogar aufgehoben werden, sind zusätzliche Maßnahmen notwendig. Diese können und sollten schon bei der Gestaltung der Plattform berücksichtigt werden, zum Beispiel in der Form der Ansprache (wichtig ist zum Beispiel eine „gegenderte Sprache“), der zielgruppengerechten Informationsaufbereitung und des Designs. Noch wichtiger ist aber, Zielgruppen bzw. Multiplikatoren direkt anzusprechen. Sollen zum Beispiel auch jüngere Menschen und/oder mehr Frauen zur Teilnahme mobilisiert werden, sind im Rahmen der Öffentlichkeitsarbeit Institutionen wie Schulen, Schülerstadträte oder Frauenforen direkt anzusprechen, zum Beispiel durch Besuche, Präsentationen und Diskussionsveranstaltungen vor Ort.⁴⁷ In jedem Fall sollten sozio-demografische Daten erhoben werden, um bei Bedarf die gewonnenen Ergebnisse auch vor dem Hintergrund der Teilnehmerstruktur interpretieren zu können.
- ✓ **Ablauf der Beteiligung und eingesetzte Methoden im Zeitablauf.** Mit Blick auf die Zielsetzungen und -gruppen ist ein Beteiligungsverfahren zu konzeptionieren. Die Zielsetzungen müssen konzeptionell in ineinandergreifende Beteiligungsangebote übersetzt werden. Sollen – wie in Essen – möglichst viele Bürger/innen erreicht werden, bietet sich das Internet als zentraler Beteiligungskanal an, der methodisch zu strukturieren und auszugestalten ist. Daraus ergeben sich in einem späteren Schritt (siehe unten) die technischen Anforderungen an eine Beteiligungsplattform. Hilfreich kann zum Beispiel eine Tabelle sein, durch die Beteiligungsziele mit Beteiligungsangeboten auf der Beteiligungsplattform in einem ersten Schritt für ein Grobkonzept miteinander verknüpft werden.

⁴⁵ Hotspots: Gebiete mit einer besonders hohen Lärmbelastung von der besonders viele Menschen betroffen sind

⁴⁶ vgl. Abschnitt „Wer hat sich beteiligt?“ Seiten 35ff.

⁴⁷ siehe weiter unten Spiegelstrich „Mobilisierung durch Öffentlichkeitsarbeit“

Die folgende Tabelle 4 zeigt dies am Beispiel des empfohlenen und in dem Abschnitt 3 (ab Seiten 12ff.) bereits ausführlich dargestellten Verfahrenskonzeptes der Stadt Essen. Solch eine Tabelle kann Schritt für Schritt (durch weitere Spalten) mit der fortschreitenden Konkretisierung und Verfeinerung ausgeweitet werden und als Grundlage für ein zu erstellendes **Pflichtenheftes** (siehe unten) genutzt werden. Die Tabelle 4 zeigt beispielhaft eine weitere Spalte „Phase“: Die entsprechenden Beteiligungsziele und -möglichkeiten wurden hier einer oder zwei Phasen zugeordnet. Es wird daraus ersichtlich, dass es sich um ein zweiphasiges Verfahren handelt und welche Beteiligungsmöglichkeiten in der ersten und/oder der zweiten Phase vorgesehen sind. Die weitere, in der Tabelle 4 exemplarisch dargestellte, Spalte „Reg.“ (= Registrierung) gibt an, ob Bürgerinnen und Bürger für die jeweiligen Beteiligungsmöglichkeiten eine Registrierung vornehmen müssen oder nicht. Weitere Spalten können später hinzugefügt werden, etwa eine mit Beschreibungen der Softwarefunktionen, eine mit (daraus abgeleiteten) Anforderungen an die Software, oder eine Spalte, aus der hervorgeht, in welcher Form die Ergebnisse jeweils vorliegen sollen, damit diese für den weiteren Verlauf der Beteiligung beziehungsweise der Lärmaktionsplanung ausgewertet werden können.

Tabelle 4: Definierte Beteiligungsziele in Angebote übersetzen (Grobkonzept)

Beteiligungsziele	Beteiligungsangebote (Module)	<i>Phase</i>	<i>Reg.</i>	<i>[...]</i>
Über Beteiligungsinstrument informieren	Den Bürgerinnen und Bürgern werden kurze und leichtverständliche Informationstexte und weiterführende Informationen durch PDFs und Links angeboten	1, 2	<i>nein</i>	
Über Lärmarten informieren	Es werden Informations- und Abfrage-Seiten („Wizards“) bereitgestellt. Über diese Seiten kann sich jeder Teilnehmende zu jeder Lärmart mithilfe von Quizfragen und -antworten informieren. Zusätzlich werden Lärmkarten der Stadt Essen zur Verfügung gestellt.	1, 2	<i>nein</i>	
Über Lärmmaßnahmen informieren	Es werden Informations- und Abfrage-Seiten („Wizards“) bereitgestellt. Über diese Seiten kann sich jeder Teilnehmende zu Lärmmaßnahmen mithilfe von Quizfragen und -antworten informieren. Darüber hinaus werden Infotexte und Downloads zu Lärmmaßnahmen bereitgestellt.	1,2	<i>nein</i>	
Über Lärmsituation in Essen informieren	Es werden Lärmkarten der Stadt Essen zur Verfügung gestellt, die, für jede Lärmart separat, interaktiv genutzt werden können, um sich konkret über die errechneten Lärmsituationen und -orte zu informieren.	1, 2	<i>nein</i>	
Ein Meinungsbild zur Lärmsituation erfassen	Es werden Informations- und Abfrage-Seiten („Wizards“) bereitgestellt. Es wird mithilfe dieser Seiten die Betroffenheit zu einzelnen Lärmarten abgefragt und um eine Einschätzung zu einzelnen Lärmarten gebeten.	1	<i>optional</i>	
Lärmorte aus Bürgerschaft erfragen	Über die verschiedenen Lärmkarten können „eigene Lärmorte“ eingegeben und mit einem Textbeitrag versehen werden. Die Lärmorte kön-	1	<i>nein: Lärmorte eingeben</i>	

Beteiligungsziele	Beteiligungsangebote (Module)	Phase	Reg.	[...]
	nen durch weitere Teilnehmer/innen durch Kommentare und Bewertungen ergänzt werden.		<i>ja: bewerten und kommentieren</i>	
Vorschläge aus Bürgerschaft erhalten	<p>Über die verschiedenen Lärmkarten können die Bürgerinnen und Bürger eigene Vorschläge zur Lärmreduzierung eingegeben und mit einem Textbeitrag versehen.</p> <p>Weiterhin wird die Möglichkeit angeboten, auch ohne Lärmkarte, also ohne Verortung, Vorschläge einzugeben. Dies wird einmal für jede Lärmart über Informations- und Abfrage-Seiten („Wizards“) ermöglicht: Am Ende jedes Wizards soll schon nach Vorschlägen gefragt werden. Zum anderen soll eine weitere – unabhängig von den Lärmkarten und den Informations- und Abfrage-Seiten („Wizards“) – Eingabemöglichkeit für Vorschläge ohne Ortsbezug angeboten werden.</p> <p>Alle Vorschläge können von weiteren Teilnehmer/innen durch Kommentare und Bewertungen („Pro“, „egal / weiß nicht“, oder „Contra“) ergänzt werden.</p>	1	<i>nein: Lärmorte eingeben</i> <i>ja: bewerten und kommentieren</i>	
Feedback zu Maßnahmen der Lärmaktionsplanung erhalten	Die durch die Verwaltung entwickelten Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung (unter Berücksichtigung der eingegangenen Bürgervorschläge, vgl. „Lärmorte/Vorschläge aus der Bürgerschaft erhalten“) werden durch die Bürgerinnen mit „Pro“, „egal / weiß nicht“, oder „Contra“ bewertet und können darüber hinaus kommentiert werden.	2	<i>nein: kommentieren</i> <i>ja: bewerten</i>	

- ✓ **Zeitplanung: Einbettung des Verfahrens in den gesamten Planungs- und Entscheidungsablauf.** Neben der konzeptionellen Planung des eigentlichen Beteiligungsverfahrens im engeren Sinne, muss die Bürgerbeteiligung selbst als Verfahrensbestandteil in den übergeordneten Planungs- und Entscheidungsprozess der Lärmaktionsplanung zeitlich sinnvoll eingebettet werden: Für die Bürgerbeteiligung müssen alle notwendigen Informationen (hier insbesondere: Lärmkarten) vorliegen, damit die Bürgerinnen und Bürger sich mithilfe dieses Materials informieren bzw. ihren Input den bereitgestellten Informationen zuordnen können. Die Bürgerbeteiligung darf also nicht zu früh starten. Der Output in Form von Bürgervorschlägen und -hinweisen aus dem Beteiligungsverfahren müssen als Input für die Maßnahmenplanung verwendet werden können. Bürgerfeedback zu durch die Verwaltung erstellten Maßnahmen muss in die weiteren Beratungen als Abwägungsmaterial einfließen. Bürgerbeteiligung darf daher nicht zu spät starten.

Bei der Planung müssen folglich die Rahmenbedingungen der Lärmaktionsplanung (u.a. vorliegende Arbeitsergebnisse, Sitzungstermine wie beispielsweise des Umweltausschusses, usw.) mit den Rahmenbedingungen der Beteiligung, insbesondere wenn wie in Essen ein (empfehlenswertes)⁴⁸ Verfahren mit zwei Phasen durchgeführt wird, synchronisiert werden (vgl. Abbildung 2: Ablauf der Lärmaktionsplanung in Essen, Seite 11). Dabei ist auch zu beachten, dass die Verwaltung ausreichend Zeit hat, den Output aus der elektronischen Bürgerbeteiligung auszuwerten und aufzubereiten und den Input für die 2. Phase vorzubereiten. (In Essen: Auswertung der Bürgervorschläge aus der ersten Phase, Entwicklung und Aufbereitung der Maßnahmen für die zweite Phase). Darüber hinaus müssen weitere Rahmenbedingungen beachtet werden, wie zum Beispiel Schulferien, zu denen immer ausreichender Abstand gewahrt werden sollte, wenn hohe Beteiligungszahlen angestrebt werden.

- ✓ **Mobilisierung durch Öffentlichkeitsarbeit.** Beteiligung setzt Mobilisierung voraus. Die Bürgerinnen und Bürger, insbesondere diejenigen, die nicht organisiert sind, werden sich nur dann beteiligen, wenn sie davon erfahren, dass es ein Beteiligungsangebot gibt. Die Tabelle 5 auf Seite 94 zeigt, welche Maßnahmen zu welchen Zeitpunkten geplant werden können. Auch hier können weitere Spalten im Zuge der Feinkonzeptionierung der Öffentlichkeitsarbeit hinzugefügt werden (zum Beispiel für genaue Zeitpunkte, Inhalte usw.).

In Essen wurden die Öffentlichkeit und relevante Zielgruppen intensiv informiert, wobei das Umweltamt hierbei auf langjährige Erfahrungen

⁴⁸ vgl. Abschnitt 7, Seiten 7978ff.

und Verteiler zurückgreifen konnte. Zusammengefasst wurden folgende begleitenden Maßnahmen durchgeführt:

- Jeweils 15.000 Flyer, die an öffentlichen Stellen ausgelegt waren und den Hauptbetroffenen zugeschickt wurden.
- Plakate in öffentlichen Einrichtungen
- Mehrfache Presseveröffentlichungen sowie Interviews mit interessierten Medienvertretern
- Jeweils Einladung zu zentraler Informationsveranstaltung für Bürger im Ratssaal zu Beginn jeder Online-Phase⁴⁹
- Ausstellung im Rathausfoyer zur Lärmbelastung in Essen während erster Phase

Bei der Pressearbeit ist besonders darauf zu achten, die örtlichen Printmedien gezielt anzusprechen. Hierbei sind nicht nur die Tageszeitungen anzusprechen, sondern gerade auch die kleinen Wochenzeitungen, die zumeist kostenlos verteilt werden. Da diese kleinen Wochenzeitungen an sämtliche Haushalte verteilt werden, wurde wirklich jeder über die Beteiligungsmöglichkeit informiert. Dies hat in Essen zu einer enormen Zunahme der Seitenaufrufe geführt.

Wichtig ist es vor allem, der Presse verständlich zu machen, worum es geht. Ein kleines Hand-Out, das die wichtigsten Fakten zusammenfasst, erleichtert zum einen den Redakteuren die Arbeit, zum anderen werden dadurch missverständliche Berichte in der Zeitung vermieden.

Sofern bestimmte Redakteure oder Reporter persönlich bekannt sind, sollte man sich gezielt an diese wenden. Ansonsten führt auch Beharrlichkeit zum Erfolg – manchmal sollte ruhig zwei- oder dreimal nachgefragt werden.

- ✓ **Verwaltungsinterne und -übergreifende Prozesse beachten.** Neben der klassischen Öffentlichkeits- und Pressearbeit nach *außen*, müssen auch Vorbereitungen nach *innen* getätigt werden. So muss geklärt werden, welche weiteren Stellen der Kommunalverwaltung, aber auch welche verwaltungsexternen Institutionen während und nach Abschluss der Bürgerbeteiligung einbezogen werden müssen. So gesehen muss auch eine *interne* Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt wer-

⁴⁹ Erwähnenswert ist an dieser Stelle die Erfahrung, dass in der ersten Beteiligungsphase nur ca. 15 Personen an der Bürgerversammlung teilgenommen haben, während mehr als 12.000 unterschiedliche Internetnutzer auf die Internetseiten der Onlinebeteiligung gegangen sind. Hieran zeigt sich die unterschiedliche Schwellenwirkung verschiedener Verfahren. In der zweiten Phase haben ca. 100 Personen an der Bürgerversammlung teilgenommen, was insbesondere auf persönliche Einladungen an ca. 10.000 Hauptbetroffene zurückzuführen ist. Viele von diesen wollten danach auch das Onlinetool nutzen.

den: Entsprechende Stellen müssen – beispielsweise mit einem Schreiben der Verwaltungsspitze oder fach- bzw. verwaltungsübergreifenden Meetings – über das anstehende Verfahren informiert und auf gegebenenfalls notwendige (Zu)Arbeiten vorbereitet werden. Beispiele solcher Arbeiten sind zum Beispiel die Beantwortung von Informationsanfragen zu einem Bürgervorschlag, oder die Bearbeitung einer Bürgerbeschwerde. Hierzu sind im Vorfeld auch entsprechende Verfahren zu verabreden, welche Akteure anderer Fachabteilungen oder andere Behörden sich gegenseitig über welche Wege (zum Beispiel via E-Mail) in welchen Schritten Anfragen bzw. Antworten zu senden. Diese verwaltungsinterne und -übergreifende Koordination der Zusammenarbeit ist nicht zu unterschätzen und bedarf genauer organisatorischer Absprachen im Vorfeld einer (elektronischen) Bürgerbeteiligung.

- ✓ **Klärung und genaue Definition der technischen Anforderungen an die Plattform.** Auf der Basis der Zielsetzungen und den daraus abgeleiteten und in zeitlichen Ablauf gebrachten Beteiligungsangeboten ergibt sich ein Beteiligungsformat, aus dem wiederum ein entsprechendes Anforderungsprofil für eine Beteiligungsplattform (abgesehen von den Basisfunktionen) abgeleitet werden kann. Die Beteiligung muss also durch entsprechende Funktionen und einem **entsprechenden und ansprechenden**, den Beteiligungsprozess widerspiegelndem **Design** ermöglicht werden. Die Anforderungen können – ausgehend von einem bereits vorliegendem Grobkonzept (vgl. Tabelle 1, Seite 15, und Tabelle 4, Seite 86f.) – in einem **Pflichtenheft** formuliert und strukturiert werden. Dabei es ist hilfreich, Aufbau, Funktionen und Abläufe mithilfe von Entwürfen⁵⁰ zu erklären, um einen möglichst reibungslosen Übersetzungsprozess zwischen dem Initiator (Umweltamt) und dem technischen Anbieter, von den Anforderungen zur Software zu gewährleisten.

Dabei kann geprüft werden, ob eine Plattform den ermittelten Anforderungen weitestgehend entspricht. Sollte das Verfahren dem in Essen erprobten und hier empfohlenen 2-phasigen Konzept folgen, dann könnte die dort bereits eingesetzte Plattform als Ausgangstechnologie genutzt und durch kleinere Anpassungsentwicklungen modifiziert werden.

⁵⁰ Dies können zum Beispiel Bildschirmbilder sein, die das Grundgerüst der Software zeigen. Wichtigste Funktionen werden durch klickbare Aneinanderreihung von Bildschirmbildern (Designentwürfen) abgebildet (simuliert), ohne dass die eigentlichen (so abgebildeten) Funktionen schon vorhanden sind.

Tabelle 5: Maßnahmen für Öffentlichkeitsarbeit planen (Grobkonzept)

Maßnahme	Phasen ⁵¹	Kommentar
Flyer	V1 oder V2	Verteiler und Verteilung festlegen
Bürgerbrief	V1 oder V2	
sonstiges Bewerbungsmaterial	V1	Für alle Phasen, zum Beispiel Plakate oder Postkarten
Informationsveranstaltung	optional: P1	Information zur Lärmaktionsplanung und zur Bürgerbeteiligung; Schwerpunkt auf erste Phase; Ort und Programm festlegen
	P2	Information zur Lärmaktionsplanung und zur Bürgerbeteiligung; Schwerpunkt auf zweiter Phase: Maßnahmenbewertung. Einladung insbesondere derjenigen, die von Lärm bzw. Maßnahmen betroffen sind (Einladung durch Bürgerbrief); Ort und Programm festlegen
Pressemitteilung	V1, P1, A1	Information zur Bürgerbeteiligung und zu (Zwischen)Ergebnissen
	V2, P2, A2	
	R und M	Information zur Entscheidungen und Umsetzungen
Pressegespräch	V1 oder P1 optional: A1	Pressegespräch zur Bedeutung und Durchführung der Bürgerbeteiligung; zu den (Zwischenergebnissen)
	V2 oder P2 u. A2	

⁵¹ **Abkürzungen in Tabelle:** V1 = Vorfeld/Vorbereitung Phase1, P1 = Start und während Phase 1, A1 = Abschluss/Ergebnisse Phase 1; entsprechend für Phase 2: V2, P2, A2; R = Rechenschaft und Rückmeldung zu den Beratungsergebnissen (wie über die Maßnahmen im Rat entschieden wurde), Rückmeldung zu Bürgervorschlägen von anderen Verwaltungseinheiten oder externen Institutionen, wie zum Beispiel der Deutsche Bahn; M = Monitoring

- ✓ **Sicherung der Ressourcen.** Die verantwortlichen Stellen in der Verwaltung (und Politik) müssen sich darüber im Klaren sein, dass Bürgerbeteiligung finanzielle und personelle Ressourcen notwendig macht und bindet. Insbesondere dann, wenn viele Bürgerinnen und Bürger erreicht werden sollen, also eine große Sichtbarkeit des Umweltthemas „Lärm“ in einer Stadt erzielt werden soll, ist für die Vorbereitung, Durchführung, Auswertung und Rückmeldung (Ergebnisverwendung) teilweise mit erhöhten Aufwänden zu rechnen.

Zu bedenken ist zusätzlich: Wird in einer Stadt zum ersten Mal elektronische Partizipation durchgeführt, wurde also bislang weder im eigenen noch in einem anderem Fachbereich E-Partizipation (gemäß des Stand-der-Kunst) eingesetzt, stellt elektronische Partizipation in der Lärmaktionsplanung ein Referenzverfahren für die gesamte Stadt im *dreifachen Sinne* dar:

- (1) Einerseits liegen noch kein oder nur wenig Know-how und Erfahrungswerte vor, um ein elektronisches Beteiligungsverfahren durch zu führen. Das gilt erst recht für ein Pilotprojekt, also dann wenn eine steilere Lernkurve zu bewerkstelligen ist, als bei einem zweiten oder dritten Verfahren (im eigenen oder anderen Fachbereich), da noch keine Erfahrungen vorliegen. Ein Pilot in der Lärmaktionsplanung (oder einem anderen Fachbereich) erhält so gesehen also immer auch Referenzcharakter für andere Fachbereiche, letztlich für die gesamte Stadt. Andere Fachbereiche werden das Verfahren entsprechend beobachten. Dieser verwaltungsinterne Lernprozess sollte nicht unterschätzt werden.
- (2) Andererseits muss auch ein Lernprozess aufseiten der Öffentlichkeit unterstellt und entsprechend berücksichtigt werden: Wurde bislang noch kein elektronisches Verfahren zur Bürgerbeteiligung auf gesamtstädtischer Ebene durchgeführt, ist ein größerer Kommunikationsaufwand einzuplanen. Das Verfahren, speziell seine konzeptionelle Einordnung als „Beratungsverfahren“⁵², muss über verschiedene Kanäle kommuniziert werden. Insbesondere ist für die Öff-

⁵² E-Partizipation in der Lärmaktionsplanung als Konsultations-Angebot: die Bürgerschaft gibt Hinweise, Ideen und Bewertungen als Beratungsinput für den politisch-administrativen Beratungs- und Entscheidungsprozess.

fentlichkeitsarbeit ein höherer Aufwand einzuplanen als für spätere, ähnlich konzeptionierte Verfahren. Das gilt besonders für den Umgang mit den Medien: diese müssen durch entsprechende Pressegespräche ebenfalls verstehen, um was es in dem Verfahren gehen soll und als konstruktive Beobachter und (vor allem!) als Berichterstatter gewonnen werden. Wobei dieses „Vorwissen“ die Verwaltung nicht davon entbindet, jedes Verfahren und jede Phase (er)neu(t) intensiv zu bewerben.

- (3) Drittens kommt hinzu: Ein erstmaliges Verfahren hat auch „Ventilfunktion“: Neben verwertbarem, fachbezogenem Input aus der Bevölkerung werden viele weitere Beiträge durch die Bürgerinnen und Bürger eingestellt, die nicht direkt für die Lärmaktionsplanung nutzbar sind. Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Verfahren erstmalig durchgeführt wird und Bürgerinnen und Bürger zunächst etwas „los werden wollen“, das sie vorher (auf diese niedrigschwellige Art und Weise) nicht artikulieren konnten oder wollten, selbst dann, wenn ihr Beitrag keinen Bezug zum Planungsinstrument oder nicht einmal zum Thema Lärm haben sollte.
- ✓ **Informationen erarbeiten und bereitstellen.** Im Vorfeld der Beteiligung müssen sowohl WAS- als auch WIE-Informationen erarbeitet und bereitgestellt werden. Zu den **WAS-Informationen gehören alle fachlichen Informationen**, alle Informationen zum Gegenstand, zu dem die Bürgerinnen und Bürger beteiligt werden sollen, in diesem Fall also zur Lärmaktionsplanung, bzw. konkreter zu den errechneten Lärmkarten der Stadt. Es ist sinnvoll eine Liste mit allen Informationen zusammenzustellen, die auf der Plattform als Texte, FAQs⁵³, Karten oder Downloads verfügbar gemacht werden sollen. Dabei gilt grundsätzlich:
- (1) Einfache und allgemeinverständliche Sprache. Nicht „erlaubt“ sind Fachausdrücke oder Abkürzungen.⁵⁴
 - (2) Soviel Informationen wie nötig, und so wenig wie möglich. Je weniger und schneller die wichtigsten

⁵³ FAQ = häufig gestellte Frage

⁵⁴ Auf Abkürzungen ist auch aus Gründen der Barrierefreiheit möglichst ganz zu verzichten.

Informationen erfasst werden können, desto niedrigschwelliger ist die Beteiligung.

- (3) Vertiefende Informationen können angeboten werden, dürfen aber nicht Voraussetzung für die Beteiligung sein.

Eine entsprechende Prüfung beziehungsweise Zuordnung aller Texte und Materialien ist im Vorfeld entsprechend vorzunehmen. Hilfreich ist es zum Beispiel, fachfremde Personen zu bitten, die Texte zu lesen.

Zu den **WIE-Informationen** gehören alle Texte, die das Beteiligungsverfahren betreffen. Wichtige Bausteine sind

- (1) eine Begrüßung (Ansprache),
- (2) ein kurzer Text, der in wenigen Worten die Zielsetzungen und den Ablauf des Verfahrens erklärt,
- (3) Spielregeln, die alle Teilnehmenden bei der Erstellung von Beiträgen beachten müssen (Netiquette),
- (4) FAQs, häufige Fragen (und Antworten), die ausführlicher erklären, wie das Verfahren abläuft und (auch hier!) welche Zusagen es gibt bezüglich der Verwendung der Ergebnisse, wie zum Beispiel:
 - In welchem Zeitraum läuft die Beteiligungsphase?
 - Was kann ich hier wann machen?
 - Wie werden die Ergebnisse ausgewertet?
 - Was passiert mit den Ergebnissen? Wie fließen die Ergebnisse in die weiteren Planungen und Entscheidungen ein?
 - Wer darf mitmachen?
 - Wie melde ich mich zur Beteiligung an?
 - Kann ich meine Anmeldedaten nachträglich ändern?

Und FAQs, die die wichtigsten Fragen zum Beteiligungsgegenstand erklären, wie zum Beispiel im Falle der Lärmaktionsplanung:

- Warum macht die Kombination von Tempo 30 und lärmoptimiertem Asphalt keinen Sinn?

- Warum spielt der Fluglärm in der Lärmaktionsplanung kaum eine Rolle?
 - Was ist Umgebungslärm?
 - Ich wohne an einer stark befahrenen Straße. Was bringt mir die Umgebungslärmrichtlinie?
 - Welche gesundheitlichen Auswirkungen kann Straßenverkehrslärm haben?
 - Wie ist der Ablauf der Lärminderungsplanung?
 - Welche grundsätzlichen Maßnahmen zur Lärminderung gibt es?
 - Was beinhaltet die Strategische Lärmkartierung?
- ✓ Zu den WIE-Informationen im weiteren Sinne gehört auch die **Ansprache der Teilnehmenden**, *die* Schlüsselbotschaft an die (potenziellen) Beteiligten durch eine motivierende Begrüßung eines zentralen Akteurs in Form eines Textes und/oder einer Videobotschaft. In Essen wurden die Besucherinnen und Besucher durch die Bau- und Umweltdezernentin begrüßt, auf die Zielsetzungen des Angebotes hingewiesen und (so) zur Beteiligung motiviert.

Diese Schlüsselbotschaften sind im Laufe des Verfahrens anzupassen beziehungsweise durch aktuellere zu ersetzen.⁵⁵ Sie sind mit entsprechendem Vorlauf zu erstellen. Freigaben müssen jeweils durch die Führungsebene(n) rechtzeitig eingeholt werden – vgl. Abbildungen 5, 16, 66 und 67.

⁵⁵ Frühere Versionen sollten auf der Plattform zur Dokumentation weiterhin abrufbar sein.

Herzlich Willkommen!

13.06.2009 | 13:28 | omaerker

Herzlich Willkommen!

Liebe Bürgerinnen und Bürger,
Essen soll leiser werden! Dazu unternimmt das Umweltamt der Stadt Essen gemäß der EU-Richtlinie zum Umgebungslärm (ULR) zwei wichtige Schritte:

1. 2008 haben wir Lärmkarten erstellt. Diese zeigen, wo es in Essen zu laut ist.
2. Auf der Basis der Lärmkarten erarbeiten wir einen Lärmaktionsplan mit Maßnahmen zur Lärmreduzierung in Essen in den nächsten Jahren.

Die Stadt Essen möchte Sie, liebe Bürgerinnen und Bürger, an dieser Lärmaktionsplanung beteiligen: In der **ersten Beteiligungsphase vom 15. Juni bis zum 10. Juli 2009** können Sie sich hier anhand von Lärmkarten informieren, wo es in Essen zu laut ist. Sie können uns zudem Orte benennen, die Sie als besonders laut empfinden und sie können uns Vorschläge machen, wie wir Essen leiser machen können. Alle Vorschläge gehen in die Beratungen zum Lärmaktionsplan ein.

In der **zweiten Beteiligungsphase, die nach den Herbstferien 2009** beginnt, werden hier auf der Plattform die geplanten Maßnahmen der Stadt Essen zur Lärmreduzierung vorgestellt. Hierbei fließen Ihre Vorschläge aus der ersten Beteiligungsphase mit ein. Die vorgestellten Maßnahmen der Verwaltung können Sie dann kommentieren und bewerten.

Durch Ihre Vorschläge und durch Ihre Bewertungen und Kommentare zu den vorgeschlagenen Maßnahmen leisten Sie einen wichtigen Beitrag im Abwägungsprozess, wo in Essen am vordringlichsten welche Lösungen zur Lärmreduzierung gefunden werden müssen.

Ich möchte Sie ganz herzlich bitten, an dieser innovativen Form der Beteiligung mitzuwirken. Durch Ihre Teilnahme bringen Sie Ihr Wissen ein und helfen dabei, dass unsere Stadt leiser wird.
Nutzen Sie diese Chance und empfehlen Sie dieses Angebot weiter!
In der Hoffnung auf zahlreiche Beteiligung

Simone Raskob
Bau- und Umweltdezernentin
Stadt Essen



Abbildung 66: persönliche Begrüßung durch die Umweltdezernentin (Start)

Erste Phase der Onlinebeteiligung zur Lärmaktionsplanung war großer Erfolg

09.10.2009 | 10:23 | omaerker

Das Pilotprojekt „Onlinebeteiligung zur Lärmaktionsplanung hat in der ersten Beteiligungsphase im Juni/Juli 2009 eine überwältigende Resonanz bei der Bürgerschaft erfahren.

Insgesamt gingen genau 913 Vorschläge über das Online-Verfahren ein, 75 Bürgerinnen und Bürger beteiligten sich per Brief oder Mail an das Umweltamt, 111 gleichlautende Briefe wurden von einer Initiative eingereicht.

Der Erfolg der Beteiligung schlägt sich jetzt darin nieder, dass alle diese Anregungen, Vorschläge und Ideen nun gesichtet, ausgewertet und auf ihre Umsetzbarkeit hin geprüft werden. Mit dieser umfangreichen Aufgabe ist allerdings nicht nur das Umweltamt beschäftigt. Da viele Vorschläge auch andere Fachbereiche oder Organisationen betreffen, wurden die entsprechenden Beiträge gefiltert und den zuständigen Bereichen übersandt. Unter anderem sind nun das Ordnungsamt, das Straßenverkehrsamt, das Amt für Stadtplanung und Bauordnung, das Tiefbauamt, die EVAG, die Polizei, die Deutsche Bahn, die Feuerwehr, die Flughafen Düsseldorf und Mülheim, die Deutsche Flugsicherung, Grün und Gruga, der Landesbetrieb Straßen NRW, die EBE sowie die Verwaltungen mehrerer Nachbarstädte mit der Prüfung auf Umsetzung befasst.

Die ersten Vorschläge sind bereits bearbeitet; täglich kommen neue Rückmeldungen hinzu. Gleichzeitig werden momentan die Maßnahmen des Lärmaktionsplans entwickelt, wobei die Anregungen aus der Beteiligungsphase einbezogen werden.

Auch das Lärmschutzfensterprogramm der Stadt Essen, das am 01.09.2009 startete, wird von der Bevölkerung gut angenommen: Knapp 300.000 € von den bisher zur Verfügung stehenden 350.000 € sind bereits gebunden.

Bitte merken Sie schon einmal vor, dass die zweite Phase ab dem 9. November 2009 starten soll. Dann ist der Entwurf des Lärmaktionsplans einsehbar und Sie können die Maßnahmen aus Ihrer Sicht bewerten.



Abbildung 67: persönliche Begrüßungen (nach Ende 1. Phase)

- ✓ **Moderations- und Redaktionsplanung.** Die Betreuung der Online-Phase durch eine Online-Moderation und -Redaktion ist zu planen. Es muss Personal für die inhaltliche Betreuung der Online-Phase (vgl. Abschnitt 8.3) abgestellt und mit dieser Rolle vertraut gemacht werden. Es ist empfehlenswert – in Abstimmung mit der Moderation – einen Zeitplan zu erstellen, in dem für alle Tage der Online-Phase (bei Bedarf

auch an den Wochenenden) Redaktionsdienste vergeben werden. Neben der reinen Zeitplanung ist die Zusammenarbeit zwischen Redaktion und Moderation abzustimmen: Wer reagiert innerhalb welcher Zeitspannen auf eingehende Beiträge?

- ✓ **Schulungen.** Zur Vorbereitung der Online-Redaktion (Abschnitt 8.3), aber auch der im Vorfeld stattfindenden inhaltlichen Arbeiten auf der Plattform, sind Schulungen notwendig, um das Fachpersonal mit der Plattform vertraut zu machen. Das Personal aus der Fachverwaltung (zum Beispiel dem Umweltamt) muss in die Funktionen der Beteiligungsplattform eingeführt werden, insbesondere müssen die Akteure die speziellen Redaktionsfunktionen (im Backend)⁵⁶ kennenlernen.

8.3 Durchführung der Online-Beteiligung

Sind alle Vorbereitungen getroffen, kann die eigentliche Online-Beteiligung gestartet werden. Jetzt werden personelle Ressourcen für die laufende Betreuung des Prozesses benötigt. Teilweise müssen Aufgaben aus der Vorbereitungsphase (vgl. Abschnitt 8.2) weitergeführt werden, dazu gehören insbesondere die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und inhaltliche Arbeiten, wobei diese stark auf den laufenden Prozess abzustimmen sind. Folgende Punkte sind bei der eigentlichen Durchführung der elektronischen Bürgerbeteiligung zu beachten und auch schon während der Planung entsprechend – Moderations- und Redaktionsplanung / Schulungen (Abschnitt 8.2) – vorzubereiten:

- ✓ **Externe Moderation des Beteiligungsprozesses.** Die Online-Moderation übernimmt die *prozessuale* Betreuung des Prozesses. Sie überwacht und reagiert auf alle Aspekte, die die *Form* der Beteiligung betreffen, also *wie* die Teilnehmenden auf der Plattform miteinander umgehen. Wichtige Aufgaben, die von der Online-Moderation übernommen sind hierbei:
 - Auf Einhaltung der Spielregeln achten und ggf. durch Moderationsbeiträge eingreifen und auf Spielregeln verweisen, wenn beispielsweise in Kommentaren andere Teilnehmende oder Gruppierungen angegriffen werden.

⁵⁶ Damit ist hier die Nutzerschnittstelle gemeint, die nur für Nutzer mit zusätzlich zugewiesenen Rechten sichtbar ist und Funktionen bietet, die im Frontend, der für jedermann sichtbaren Schnittstelle, nicht verfügbar und sichtbar sind.

- Hilfestellung bei Problemen mit der Plattform (zum Beispiel bei der Registrierung).
- Regelmäßigen Newsletter über den Stand der Beteiligung versenden.
- Aktuelle Meldungen auf der Plattform einstellen (über den Stand und Verlauf des Verfahrens).
- Weiterleitung von Anfragen an die Fachredaktion.
- Unterstützung der Redaktion bei der Formulierung von fachlichen Antworten.
- Laufende Weiterentwicklung der „Häufig gestellten Fragen“ (FAQs).
- Betreuung des Forums „Lob & Kritik“ durch Beantwortung von Fragen und Beiträgen zum Beteiligungsangebot und der Plattform durch die Moderation
- Sonstige Anfragen (E-Mails an die Moderation) beantworten.

Es ist empfehlenswert, diese Aufgabe an einen externen Dienstleister zu delegieren. Gerade bei Dialoggegenständen wie dem Thema Lärm, die in einer Stadt bereits eine „Konfliktgeschichte“ und (gegebenenfalls eingefahrene) „Konfliktlinien“ aufweisen (zum Beispiel beim Thema Fluglärm), ist es von Vorteil, wenn die Verwaltung sich auf fachlich begründete Positionen begeben kann und diese Fachlichkeit nicht durch prozessuale Interventionen verlassen und dadurch womöglich gefährden muss.

- ✓ **Redaktionelle Betreuung des Beteiligungsprozesses.** Im Gegensatz zur Online-Moderation sind die Redakteure für die *inhaltliche* Betreuung des laufenden Beteiligungsprozesses verantwortlich. Die Redaktion **reagiert auf Informationsfragen** der Teilnehmenden, die via E-Mail, Frageformular oder schriftlicher Beiträge (Vorschläge und am häufigsten: Kommentare) eingehen. In Essen waren mit der Aufgabe der Online-Redaktion in beiden Online-Phasen zwei Personen aus dem Umweltamt betraut, die tagsüber für die Bearbeitung und Beantwortung eingegangener Fachfragen verantwortlich waren. Weiterhin ist die Online-Redaktion für die **Verschlagwortung** aller eingehenden Beiträge verantwortlich. Dadurch kann schon während des Verfahrens eine Clusterung eingehender, gleicher oder ähnlicher Vorschläge vorgenommen

werden, was die anschließende Auswertung nach Abschluss der Online-Phase erleichtert (vgl. Abschnitt 8.4).⁵⁷

Es ist empfehlenswert – gerade wenn es sich um einen Dialoggegenstand wie das Thema Lärm und Lärmbelastung mit hoher Betroffenheit in der Bevölkerung handelt –, dass diese redaktionelle Rolle strikt von der prozessualen Rolle der Moderation getrennt wird. So kann die Fachverwaltung sich auf ihre fachliche Kompetenz konzentrieren und wird von allen (kritischen) Fragen, die die Form des Dialoges betreffen, entlastet.

- ✓ **Weitere Mobilisierung durch Öffentlichkeitsarbeit.** Auch während der Online-Phase muss eine aktive Öffentlichkeitsarbeit durchgeführt werden – vgl. dazu die Tabelle 5: Maßnahmen für Öffentlichkeitsarbeit planen (Grobkonzept), S. 9591.

8.4 Auswertung, Rückmeldung und Monitoring

Eine zentrale Aufgabe, für die die Verwaltung personelle Ressourcen einplanen muss, ist die Auswertung und Aufbereitung der Ergebnisse und die anschließende Rückmeldung an die Bürgerinnen und Bürger:

- ✓ **Auswertung der Vorschläge, Bewertungen und Kommentare.** Die Verwaltung muss für die Auswertung der Bürgerbeiträge personelle Ressourcen einplanen. In der Lärmaktionsplanung der Stadt Essen waren dies die quantitative Auswertung der Befragungen und Bewertungen und inhaltliche (qualitative) Auswertungen der Bürgervorschläge und (teilweise) der Kommentare (zu Bürgervorschlägen in der 1. Phase und zu Maßnahmen in der 2. Online-Phase). Die Auswertungsmöglichkeiten eines Online-Dialoges werden in dieser Dokumentation durch die Abschnitte 4 (S. 31ff.), 5 (S. 44ff.), und 6 (S. 69ff.) deutlich: Durch die digitale Beteiligung steht viel Material zur Verfügung, das für den anschließenden Beratungs- und Entscheidungsprozess ausgewertet werden kann. Die Auswertung kann mithilfe von Funktionen (z.B. Vorschlagwortung) auf der Plattform selbst oder – mittels Exporte – mit externen Statistik-Programmen oder Programmen zur inhaltsanalytischen Auswertung erfolgen.

Die Auswertung kann schon während der Online-Phasen vorbereitet und begonnen werden, zum Beispiel durch Vergabe von Schlagworten, um gleiche oder ähnliche Kommentare

⁵⁷ Für die Lärmaktionsplanung der Stadt standen diese Cluster-Funktionen nicht zur Verfügung – vgl. Abschnitt 7 „Bewertung des Verfahrens“, Seite 78ff.

oder Vorschläge zu clustern, aber auch um Beiträge nach der jeweiligen Relevanz zum Planungsinstrument (hier: Lärmaktionsplanung) zuzuordnen:

- Beiträge relevant für Lärmaktionsplanung – sind bei der Maßnahmenbildung entsprechend zu berücksichtigen.
 - Beiträge nicht relevant für Lärmaktionsplanung, aber für das Thema Lärm. Beiträge die gegebenenfalls über Maßnahmen außerhalb der Lärmaktionsplanung umgesetzt werden können und/oder für die andere Behörden oder Institutionen verantwortlich sind. Beiträge, die weiterzuleiten sind.
 - Sonstige Beiträge, die nicht (oder nur wenig) das Thema Lärm betreffen, zum Beispiel „sonstige Beschwerden“.
- ✓ **Weiterleitung und -bearbeitung der Ergebnisse.** Die Ergebnisse aus der Online-Beteiligung müssen zum Beispiel für Informationsanfragen oder für die Einholung von Stellungnahmen an andere Fachabteilungen oder, wenn Bürgervorschläge oder -beschwerden zu anderen Verantwortungsbereichen gehören, zur Bearbeitung und -antwortung weitergeleitet werden.
- ✓ **Aufbereitung der Ergebnisse.** Die jeweiligen Auswertungen müssen weiterhin für die weiteren Beratungsprozesse aufbereitet und zusammengestellt werden, möglichst in aggregierter Form, zum Beispiel durch Themenbäume – vgl. dazu beispielsweise die Abbildungen 47, 49 oder 51.
- ✓ **Rechenschaft geben.** Nach Abschluss der Beratungs- und Entscheidungsprozesse ist durch die Verwaltung ein Rechenschaftsbericht zusammenzustellen und an die Teilnehmenden zu übermitteln bzw. öffentlich auf der Online-Plattform bereitzustellen. Der Rechenschaftsbericht kann in Form eines Gesamtdokumentes als Download (PDF) oder in Form von Verwaltungskommentaren unterhalb der jeweiligen Bürgervorschläge oder Maßnahmen zur Lärmaktionsplanung umgesetzt werden. Je nach Charakter der Bürgerbeiträge wird er einzeln auf die Beiträge eingehen oder summarisch die Berücksichtigung der Bürgerbeiträge beschreiben.
- ✓ **Stand der Umsetzung berichten (Monitoring).** Dazu gehört auch: Feedback aus anderen Abteilungen oder externer Institutionen einholen, also auch für die Bürgervorschläge und -beiträge, für die die federführende Behörde (Umweltamt)

keine Verantwortung trägt, aber die Verantwortung auch für diese eine Rückmeldung an die Bürgerschaft zu geben. Das Monitoring benötigt relativ wenige personelle Ressourcen, muss dafür aber über Monate nachgehalten werden.

- ✓ **Berücksichtigung der Auswertbarkeit bei der Gestaltung der Online-Plattform.** Idealerweise unterstützt der Aufbau der Plattform und die Form der Beitragsaufbereitung bereits die spätere Auswertung und Rückmeldung. Wichtige Gesichtspunkte dabei sind die frühzeitige Kategorisierung der Beiträge nach z.B. folgenden Kriterien:
 - Relevanz für Lärmaktionsplan
 - Berücksichtigt in Maßnahmen des LAPs
 - Weiterbearbeitung durch folgende Dienststellen
 - Ergebnis der Bearbeitung/Rückmeldung
 - usw.

9 Literatur

- Albrecht, S., N. Kohlrausch, H. Kubicek, B. Lippa, O. Märker, M. Trénel, V. Vorwerk, H. Westholm und C. Wiedwald (Hrsg.) (2008): "'E-Partizipation' - Elektronische Beteiligung von Bevölkerung und Wirtschaft am E-Government. Studie ifib/Bremen und Zebralog/Berlin im Auftrag des Bundesministeriums des Innern." Bremen.
- Märker, Oliver und Hilmar Westholm (2008): "Studie: E-Partizipation in Deutschland. Stärken - Schwächen - Handlungsempfehlungen." S. 211-222 in *EDemo8 E-Democracy Conference, 29th - 30th September 2008, Danube University Krems, Austria*, Hrsg: Peter Parycek und Alexander Prosser. Vienna: Austrian Computer Society.
- Märker, Oliver, Hartwig Steinbrinck und Elke Stöcker-Meier (2009): "Lärm im Web." *Kommune* 21 2009, 10:56-57.