

# Idee Nr. 4 Partizipation

## Ist das nur eine Alibiübung?

In immer mehr Quartieren können die Einwohner nicht nur ab-, sondern auch mitbestimmen.  
Mit unterschiedlichen Erfahrungen VON BARBARA ACHERMANN

**A**n einem Donnerstagabend kurz vor 18 Uhr steht eine auffallend elegant gekleidete Dame vor einer Stellwand im Zentrum von Baden. Mit sauberer Handschrift notiert sie ein paar Worte auf eine aus Karton und Klebeband zusammengebastelte Tafel: »Zu wenig bezahlbarer Wohnraum« steht nun da, und: »Party vs. Bewohnerinnen«. Für die 77-jährige Schweizerin Helga Stracevic sind das die drängendsten Probleme in ihrer Kleinstadt.

Wird in Bern der Bärenplatz umgestaltet, in Basel ein Spielplatz neu konzipiert oder werden in Zürich umweltfreundliche Kompost-Toiletten getestet oder wird, wie hier in Baden, ein Konzept für die Stadtentwicklung erarbeitet, dann soll die unmittelbar betroffene Bevölkerung mitmachen, mitreden, mitwirken. Und nicht erst, wie heute üblich, in einer allfälligen Volksabstimmung einen Entscheid dafür oder dagegen fällen.

Mitbestimmung soll die Demokratie vom binären Denken befreien.

Bloß, wie sehr können die Bewohnerinnen und Bewohner in den Städten, Gemeinden und Quartieren tatsächlich partizipieren, wenn es darum geht, wie ihre Umwelt gestaltet werden soll? Und sind diese sogenannten Mitwirkungsverfahren, die immer beliebter werden, mehr als nur eine Alibiübung?

Helga Stracevic, die elegante Rentnerin, sagt: »Wir haben als Bürger nicht nur Rechte, sondern auch Pflichten.« Niemals verpasse sie eine Wahl oder eine Abstimmung, und das hier sei ja etwas Ähnliches. Mit ernster Miene liest sie die Fragen auf der Stellwand: Was wünschen Sie sich fürs Stadtzentrum von Baden: Verdichtetes Bauen? Oder soll alles beim Alten bleiben?

Stracevic überlegt, wägt ab und lässt schließlich eine getrocknete Erbse in die PET-Flasche fallen, die unterhalb der jeweiligen Antwort hängt – und sie hofft, dass ihr Beitrag mittels Outdoor-Bricolage-Demokratie bei den Stadtplanern ankommt.

Allein, ist das realistisch?

Am besten lässt sich diese Frage sechzig Kilometer westlich von Baden beantworten, in der Stadt Basel. Der Kanton hat die Mitwirkung seiner Einwohner bereits vor 14 Jahren in seiner Verfassung verankert. In Paragraph 55 steht: »Der Staat bezieht die Quartierbevölkerung in seine Meinungs- und Willensbildung ein, sofern ihre Belange besonders betroffen sind.«

Seither hat die Verwaltung im Kanton fast sechzig Partizipationsverfahren durchgeführt. Diese waren je nach Projekt unterschiedlich aufwendig und dauerten von ein paar Stunden nach Feierabend bis zu mehreren Jahren. Dabei sollen explizit auch Menschen angehört werden, die normalerweise vom politischen Diskurs ausgeschlossen sind: Ausländer, Jugendliche, Kinder.

Beatrice Isler kennt sich beim Thema Partizipation aus wie kaum eine andere Baslerin. Sie war zwanzig Jahre lang ehrenamtlich in der Quartierarbeit in Gundeldingen tätig, ein Stadtteil, der wegen der zahlreichen hier wohnenden Türken auch Gündülü genannt wird. Zunächst saß sie im Vorstand des Quartiervereins, später war sie dessen Präsidentin, und heute sitzt Isler für die SVP im Grossen Rat.

Mitwirkung habe es schon vor Paragraph 55 gegeben, sagt Isler, nur sei sie informeller, weniger bürokratisch und effizienter gewesen. »Früher sammelte ich die Anliegen der Quartierbevölkerung und ging damit direkt zur zuständigen Person, zum Beispiel im Baudepartement. Heute ist das nicht mehr möglich.« Es gebe Verfahren, die würden gut laufen. Aber auch Alibiübungen: »Die Verwaltung lässt die Leute im Quartier glauben, sie könnten sich einbringen, lässt sie reden, Ideen entwerfen – und macht dann doch, was sie will. Mit dem Argument, man müsse sich an die Rahmenbedingungen halten.«

Isler erinnert sich an ein Projekt, bei dem es darum ging, eine Buslinie umzuleiten. Das Ganze war gekoppelt an eine neue Verkehrsführung für Autos und Velos. Die Behörden erstellen eine Website, drucken Plakate und Broschüren, organisieren drei große Veranstaltungen, um die Bedürfnisse der Bevölke-

rung zu erfragen, die Stimmung zu erfühlen – mit Stellwänden, Filzstift und Abstimmungen wie in Baden.

Sie ließen Arbeitsgruppen Konzepte entwerfen und stellten schließlich die neue Linieneinführung für den Bus und die zusätzlichen Velowege vor. Was folgte, war Entrüstung: In den Straßen, in denen der Bus neu durchfahren sollte, protestierten die Anwohner, die Presse berichtete, woraufhin der Baudirektor die Übung abbrach.

Zurück blieben 300 frustrierte Bürgerinnen und Bürger, die ihre Freizeit dafür geopfert hatten, in stickigen Konferenzräumen die Zukunft ihres Quartiers zu entwerfen – und schließlich einfach übergangen wurden.

Das gescheiterte Bus-Projekt im Gundeli war kein Einzelfall. Dass bei der Basler Mitwirkung einiges im Argen liegt, hielt im vergangenen Jahr auch ein Bericht der Geschäftsprüfungskommission (GPK) des Grossen Rates fest. Das Wort »Mitwirkung« schüre bei der Bevölkerung die Hoffnung, sich einbringen und im besten Fall über Veränderungen mitbestimmen zu können: »Im Leitfaden sind Paradebeispiele abgedruckt. In der Realität ist den Teilnehmenden der tatsächliche Spielraum oft unklar«, schreibt die GPK. Engagierte Personen würden sich nach mehreren Workshops frustriert abwenden, und die Stadt laufe Gefahr »ehrenamtliche Ressourcen zu verschwenden«.

Roland Frank ist stellvertretender Leiter der Kantons- und Stadtentwicklung in Basel und in dieser Funktion zuständig für die Partizipationsprozesse. Von Fehlern möchte er nicht sprechen, eher von »Optimierungsbedarf«. Sein Tipp: »Es darf nicht zu viel versprochen werden.« Dann erzählt er von all den gelungenen Beispielen, wie diesem einen Platz in Kleinbasel. Dort sei den Planern erst durch den Einbezug der Quartierbevölkerung bewusst geworden, dass es einen Fußgängerstreifen über die anschließende Hauptstraße brauche. Solche Erfolge aus Basel hätten sich herumgesprochen: »Wir werden immer wieder eingeladen – auch nach Deutschland –, um zu berichten, wie wir das machen«, sagt Frank. »Dort beneidet man uns um unsere partizipativen Möglichkeiten.«

Das sieht Walter Schenkel etwas anders: »Mitwirkung ist weder demokratisch noch repräsentativ«, sagt der Partner im Forschungs- und Beratungsunternehmen Synergo. Das macht er den Bürgerinnen und Bürgern immer gleich zu Beginn einer Veranstaltung klar.

Nicht jeder findet die Zeit, sich nach Feierabend an stundenlangen Sitzungen herumzutreiben. Nicht jeder kann es sich leisten, in seiner Freizeit an Ideen für sein Quartier herumzustudieren. Und nicht jeder getraut sich, in einem vollen Saal das Wort zu ergreifen.

Was Schenkel auch noch sagt: Im besten Fall würden die Beteiligten mit ihrem Wissen und ihrer Kritik dazu beitragen, die Planung besser zu machen. Aber es könne auch sein, dass rein gar nichts davon einfließe.

»Es geht letztlich darum, dass die Behörden und die betroffene Bevölkerung Informationen austauschen«, sagt Schenkel. Funktioniere dieser Prozess, so würden Projekte enorm profitieren, es gebe weniger Einsparungen, weniger Verzögerung. Und letztlich koste das Ganze auch weniger.

So gesehen, ist die in Basel oder Baden praktizierte Mitsprache zuallererst ein Mittel, um Fehler zu vermeiden. Sie ist ein Realitätscheck für die Verwaltung und ihre Mitarbeiter, um ein Projekt für eine allfällige Abstimmung anzupassen und mehrheitsfähig zu machen.

Aber mehr Demokratie bringt das nicht unbedingt in die Planungsprozesse hinein. Doch genau das wünschen sich die Beteiligten. Die Bevölkerung ist weniger autoritätsgläubig als früher, sie fordert Mitsprache ein. Oder will gar nicht erst gefragt werden.

Dieses neue Selbstbewusstsein begrüßt die SP-Grossrätin Lisa Mathys. »Was kann uns Besseres passieren, als wenn sich die Leute einbringen?«, fragt sie und fügt an: »Ist doch ein Geschenk.« Mathys politisiert für die SP im Stadtparlament. Wer mitwirke, identifiziere sich stärker mit dem Quartier und trage dem öffentlichen Raum Sorge.

Gleichzeitig haben die Quartierbewohner oft unrealistische Ideen und Wünsche. Mathys hat das unlängst in ihrem eigenen Quartier er-



LISA MATHYS

Die SP-Politikerin aus Basel setzt auf die Ideen aus der Bevölkerung

Foto (Ausschnitt): Leo Meienberg für DIE ZEIT


fahren. In der St. Alban-Vorstadt will das Bau- und Verkehrsdepartement die Trottoirs aufheben und das enge Sträßchen zu einer Begegnungszone machen. Die Behörden informierten die Anwohner relativ spät, und so fühlten sich diese um ihr Mitwirkungsrecht betrogen. Mathys aber sagt: »Es gibt keinen Spielraum. Die schmalen Trottoirs müssen weg, schließlich müssen sich die Behörden an die Baunormen halten.«

Rollstühle, Feuerwehrfahrzeuge, Leitungen im Untergrund, gestalterische Vorgaben, all das gibt es nun einmal zu berücksichtigen. Deshalb fordert Mathys in einer Motion mehr Transparenz von der Regierung und der Verwaltung: Wo ist Mitwirkung in der Stadt überhaupt möglich und wo nicht? Was sind die Spielregeln? Die Motion wurde überwiesen, und die neuen Regeln müssen nun in der Verfassung verankert werden.

In Baden macht sich Rentnerin Helga Stracevic auf den Heimweg. Während sie den Rucksack mit ihren Einkäufen schultert, gesteht die Seniorin: »Ich habe meinen inneren Schweinehund überwinden müssen, um hierherzukommen.«

Partizipation ist und bleibt anstrengend.


ANZEIGE



**TOYOTA**

ALWAYS A BETTER WAY

# CAMRY HYBRID



**BEREITS AB CHF 39'500.\***

KOMFORTABEL, EDEL, UMWELTFREUNDLICH: DER NEUE TOYOTA CAMRY IST EINE LUXUS-LIMOUSINE, GEBAUT FÜRS REISEN, ANGETRIEBEN VON EINEM NEUEN 2,5-LITER-HYBRIDMOTOR MIT KRÄFTIGEN 218 PS.

**NEXT LEVEL HYBRID**

218 PS LEISTUNG

ENERGIEEFFIZIENZ A

\*Empf. Netto-Verkaufspreis, inkl. MwSt., Camry Hybrid Comfort, 2,5 HSD, CHF 39'500.–, 160 kW/218 PS, Ø Verbr. 4,3 l/100 km, CO<sub>2</sub> 98 g/km, En.-Eff. A. CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung 23 g/km. Abgebildetes Modell: Camry Hybrid Premium, 2,5 HSD, CHF 49'900.–, 160 kW/218 PS, Ø Verbr. 4,4 l/100 km, CO<sub>2</sub> 101 g/km, En.-Eff. A. CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Treibstoff- und/oder Strombereitstellung 23 g/km. Ø CO<sub>2</sub>-Emission aller in der Schweiz immatrikulierten Fahrzeugmodelle 137 g/km.