

Proteste gegen Infrastrukturprojekte: Ursachen, Beweggründe und Strategien für eine inklusive Kommunikationskultur

Frank Brettschneider, Cordula Kropp,
Frank Marcinkowski,
Ortwin Renn



Was sind Gründe für eine potenzielle Technologieskepsis insgesamt und zu bestimmten Technologiefeldern in Teilen der Bevölkerung? Und wie kann man dieser Skepsis wirksam begegnen?

Ausgangslage

Die meisten Menschen stehen dem Einsatz von Technologien in ihrem Alltagsleben grundsätzlich aufgeschlossen gegenüber. Allerdings artikulieren auch relativ viele Menschen Skepsis gegenüber spezifischen Anwendungsfeldern wie der Robotik im Gesundheitsbereich, Technologien der Datenüberwachung, einigen biotechnischen Verfahren sowie bei öffentlichen Infrastrukturprojekten. Diese Skepsis betrifft unter anderem den Auf- und Ausbau von 5G-Infrastruktur oder – allerdings deutlich weniger – auch manche Gesundheitsinnovationen (siehe zum Beispiel das TechnikRadar¹). Vor allem Infrastrukturprojekte aus den Bereichen Verkehr und Energie stoßen immer wieder auf Protest in Teilen der Bevölkerung: der Bau oder Ausbau von Eisenbahnstrecken (beispielsweise Fehmarnbeltquerung oder Brenner-Nordzulauf) und Autobahnen, von Wasserstraßen, von Seilbahnen und Straßenbahnen in Innenstädten, von Stromübertragungs- und Stromverteilnetzen, von Stromkonvertern sowie von Fotovoltaik, Windkraft- und Biogasanlagen – die Liste ließe sich fort-

setzen. Meist artikulieren lokale Bürgerinitiativen bei solchen Projekten ihren Unmut. Unterstützt werden sie zuweilen von Umwelt- und Naturschutzverbänden. Und in der Regel werden die Konflikte auch von Parteien aufgegriffen und für Wahlen instrumentalisiert. Nicht selten eskaliert die Auseinandersetzung zwischen den Konfliktparteien, ein sachlicher Austausch findet dann kaum noch statt.² Allerdings gibt es inzwischen zahlreiche Erkenntnisse darüber, wie die mit Infrastrukturprojekten verbundenen Konflikte kommunikativ so bearbeitet werden können, dass die Wahrscheinlichkeit für gesellschaftlich tragfähige Lösungen steigt.

Gegenstand dieses Beitrags ist die Frage, welche Gründe für individuellen oder zivilgesellschaftlichen Protest sich identifizieren lassen. Darüber hinaus geht es um Ansätze, welche Kommunikationsstrategien bei diesen Gründen die Wahrscheinlichkeit für eine gesellschaftlich tragfähige Lösung erhöhen können.

Protestursachen bei Infrastrukturprojekten

In der öffentlichen Auseinandersetzung werden nicht nur die Projekte selbst und die Expertise der Fachleute infrage gestellt; die Kritik schließt auch die Vorhabenträger sowie die Entscheidungen der Gemeinderäte oder der Parlamente, der Genehmigungsbehörden und gelegentlich auch der Verwaltungsgerichte ein. Grundsätzliche Auseinandersetzungen zu Infrastrukturprojekten können sich auf unterschiedlichen Ebenen negativ auswirken:

■ **Gesellschaftliche Folgen:** Notwendige Infrastruktur wird nicht oder nur verspätet realisiert. Das hat negative Folgen für den Wirtschaftsstandort und für das Leben von Menschen (beispielsweise Versorgungssicherheit bei Energie).

■ **Folgen für die Vorhabenträger:** Die Vorhabenträger können einen Reputationsschaden erleiden. Ist ihr Ruf diskreditiert, kann dies die Realisierung weiterer Projekte gefährden.

■ **Folgen für Projekte:** Die Realisierung einzelner Infrastrukturprojekte verzögert sich. Die Kosten steigen. Die Projekte werden aus einer Konfliktsicht wahrgenommen.

Es gibt verschiedene Gründe für individuellen Protest gegen Infrastrukturprojekte: NIMBY-Gründe („not in my backyard“), projektbezogene Gründe, wahrgenommene Ungerechtigkeit, „verborgene Gründe“, Vertrauensverlust, Art der Kommunikation (siehe Abbildung 1). Diese

1 | Vgl. acatech et al. 2022.

2 | Vgl. Brettschneider 2012.

Gründe können einzeln auftreten – oder in Kombination. Je mehr dieser Gründe zutreffen, desto größer wird

der gesellschaftliche Protest gegen ein konkretes Infrastrukturprojekt.

NIMBY-Gründe

Die Ablehnung von Infrastrukturprojekten in der eigenen Region – selbst bei allgemeiner Anerkennung der Notwendigkeit eines Vorhabens – ist als NIMBY-Prinzip („not in my backyard“, deutsch: „nicht in meinem Hinterhof“) oder als Sankt-Florian-Prinzip bekannt (siehe hierzu den Beitrag „NIMBY: Konflikte um die Verteilung von Risiken, Gefahren und Kosten“). Einige Menschen wollen schnellen Mobilfunk, wehren sich aber gegen 5G-Sendemasten in der Nachbarschaft. Manche Bürger:innen sind zwar für die Energiewende, wollen aber keine Windkraftanlage in ihrer unmittelbaren Umgebung. Andere wiederum befürworten grundsätzlich die Verlagerung im Güterverkehr von der Straße auf die Schiene, sprechen sich aber gegen den Bau und Betrieb einer Bahnstrecke in ihrer Nähe aus.

Anwohner:innen nehmen ein Infrastrukturprojekt in den genannten Fällen als Einschränkung ihrer Lebensqualität und Besitzverhältnisse wahr: Der Straßenlärm beeinträchtigt das Wohlbefinden, Strommasten verschandeln den Ausblick. Das führt (vermeintlich) zu einer Minderung des Grundstückswertes der eigenen Wohnimmobilie. Dieser Protest ist am stärksten motiviert. In empirischen Studien zeigt sich, dass es häufig die zugezogenen Bürger:innen sind, die sich vehement für die Erhaltung einer ländlichen Idylle aussprechen und dafür streiten.³ Denn für ländliche Abgeschiedenheit und Naturnähe sind sie aufs Land gezogen. Mit den geplanten Infrastrukturmaßnahmen ist diese Idylle nun bedroht. Daher bleibt der Protest oft auch nach Ausgleichsmaßnahmen (zum Beispiel Schallschutz, finanzielle Kompensation) bestehen.



Abbildung 1: Gründe für Protest gegen Infrastrukturprojekte (Quelle: eigene Darstellung)

3 | Vgl. Hielscher et al. 2014; Messinger-Zimmer et al. 2019.

Kontraproduktiv ist es, Menschen mit einer solchen Motivlage auf moralischer Ebene ein „egoistisches Verhalten“ vorzuwerfen, wie es vonseiten einiger Vorhabenträger immer noch zu hören ist. Denn erstens ist es in einer pluralistischen Gesellschaft zulässig, auch Eigeninteressen zu artikulieren. Und zweitens führt der Vorwurf von „Egoismus“ praktisch nie dazu, dass die so Angegriffenen ihre Position überdenken und verändern – im Gegenteil, sie verhärtet sich eher. Was ist also kommunikativ sinnvoller? Zunächst sollte die Nennung eines Eigennutzmotivs als legitim erachtet und auch so anerkannt werden. Dann jedoch sollte erläutert werden, dass es in der Regel unmöglich ist, alle berechtigten Individualinteressen gleichermaßen zu berücksichtigen. Unterschiedliche Interessen müssen gegeneinander abgewogen werden. Anhand welcher Kriterien diese Abwägung erfolgt, sollte öffentlich

diskutiert werden. Neben diesem Inhalt (den Kriterien) kommt vor allem dem Verfahren der Entscheidungsfindung eine besondere Bedeutung zu. Denn: Wenn diese Menschen das Ergebnis einer Entscheidung (aus individuell nachvollziehbaren Gründen) nicht akzeptieren können, dann sollten sie zumindest das Verfahren, wie diese Entscheidung zustande gekommen ist, als nachvollziehbar und fair annehmen können. Neuere Untersuchungen zeigen, dass die wahrgenommene Fairness von Verfahren der dialogischen Bürgerbeteiligung für die Zufriedenheit mit der Beteiligung und mit der Demokratie insgesamt sogar wichtiger ist als die Zufriedenheit mit dem Ergebnis.⁴ Darüber hinaus sollte natürlich immer die Bedeutung eines Projekts für das Gemeinwohl herausgearbeitet und auch kommuniziert werden, was zu den projektbezogenen Gründen überleitet.

Projektbezogene Gründe

Menschen kritisieren einzelne Aspekte eines Projekts. Sie stufen die Auswirkungen auf Umwelt und Natur als nicht vertretbar ein. Ihnen sind die Kosten eines Projekts im Vergleich zum wahrgenommenen Nutzen zu hoch oder sie stellen den Nutzen insgesamt infrage.⁵ Oft kritisieren Menschen ein aus ihrer Sicht zu hohes Gesundheits- oder Umweltrisiko. Dabei verwenden Laiinnen und Laien oft absolute Maßstäbe zur Beurteilung dieser Aspekte, während Expert:innen Risiken anhand von Wahrscheinlichkeiten bewerten.⁶ Grundsätzlich werden die Risiken hoch eingeschätzt, wenn der Nutzen als gering wahrgenommen wird, und umgekehrt. Insbesondere die Nutzenwahrnehmung ist also von besonderer Bedeutung. Politik, Verwaltung und Vorhabenträger müssen daher stets den Nutzen eines Projekts kommunizieren. Ohne einen glaubwürdig kommunizierten Nutzen wird es kaum Zustimmung zu einem Projekt geben. Bei öffentlichen Projekten ist der Nutzen auch deshalb wichtig, weil sie mit Steuergeldern finanziert werden. Bleibt der Nutzen unklar, sind Proteste gegen ein Projekt wahrscheinlicher.

Was die möglichen Auswirkungen eines Projekts auf Umwelt, Natur und Mensch betrifft, so sind die dazu vorliegenden Erkenntnisse offen, transparent und verständlich darzustellen. Beispielsweise sollten Umweltgutachten, die im Zuge der Planung erstellt wurden, auch für die allgemeine Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden – etwa auf einer Projektwebsite. Transparenz ist hier die beste Versicherung gegen Misstrauen oder gar gegen Verschwörungserzählungen. Darüber hinaus sind Formate wie ein gemeinsamer Faktencheck (Joint Fact Finding) sehr sinnvoll, um systematisch und strukturiert verschiedene Teilaspekte eines komplexen Projekts nach und nach zu klären.⁷ Solche Faktenchecks können entweder – in moderierter Form – mit Expert:innen und organisierten Akteuren durchgeführt werden. Dann müssen sie jedoch öffentlich verfolgt werden können (zum Beispiel durch Livestreaming oder nachfolgende Bereitstellung des Mitschnitts auf der Projektwebsite). Solche Faktenchecks können aber auch unter Einbeziehung zufällig ausgewählter Bürger:innen durchgeführt werden. Expert:innen und organisierte Akteure (als Interessensvertreter:innen) werden dann von

4 | Vgl. Vetter/Brettschneider 2023.

5 | Vgl. Hildebrand/Renn 2019.

6 | Vgl. Renn 2014.

7 | Zum Beispiel Ewen 2009.

den Zufallsbürger:innen angehört.⁸ Sowohl zur Strukturierung der Informationen auf der Website als auch zur Strukturierung des Faktenchecks eignet sich eine sogenannte Themenlandkarte. Neben der Strukturierungsfunktion macht die Themenlandkarte auch deutlich,

aus welcher unterschiedlichen Perspektiven ein Projekt betrachtet werden kann. In der Regel trägt das zu einem besseren Verständnis untereinander bei (siehe hierzu das Beispiel im Beitrag „Wirksame Technik-kommunikation“).

Wahrgenommene Unfairness

Bei liniengebundenen Infrastrukturprojekten (Bahntrassen, Autobahnen, Stromüberlandleitungen) kritisieren Anwohner:innen oft eine von ihnen wahrgenommene Unfairness beim Festlegen von Trassen. Vor allem Bewohner:innen von bereits durch Infrastruktur beanspruchten Regionen begehren auf.⁹ Sie verweisen darauf, dass sie schon mit Autobahnen und Zugtrassen belastet seien. Eine neue Stromtrasse soll dann woanders entlanggeführt werden.

Auch hier ist es wichtig, den Unmut der Betroffenen ernst zu nehmen und ihn als legitim anzuerkennen. Es ist nachvollziehbar, dass sie sich benachteiligt fühlen – und das sollte von Politik, Verwaltung und Vorhabenträgern auch öffentlich artikuliert werden. Anschließend sollte aber auch begründet werden, warum die Bündelung von liniengebundener Infrastruktur oft sinnvoll ist – weil sie zum Beispiel den Flächenver-

brauch reduziert. Solche Gründe müssen transparent und verständlich erläutert werden.

Wahrgenommene Unfairness spielt auch im Stadt-Land-Kontext immer wieder mal eine Rolle.¹⁰ So fehlt manchen Bewohner:innen des ländlichen Raums das Verständnis dafür, dass bei ihnen eine Windenergieanlage gebaut werden soll, damit die Stadtbevölkerung mit regenerativer Energie versorgt werden kann. Auch hier ist eine offene Kommunikation nötig, damit diese Sichtweisen der Bewohner:innen einen Platz in der öffentlichen Wahrnehmung erhalten. Es sollte aber auch kommuniziert werden, dass die Städte ihrerseits kostenintensive Gemeinwohlleistungen erbringen, die nicht nur Städter:innen zugutekommen, sondern auch der Landbevölkerung, beispielsweise der Betrieb von Kultur-einrichtungen.

„Verborgene Gründe“

Mitunter werden einzelne Aspekte eines Projekts kritisiert, obwohl die Wurzeln des Protests in Wahrheit ganz woanders liegen. So nehmen manche Menschen Infrastrukturprojekte als Angriff auf die „kulturelle Identität“ ihrer Region wahr. Sie können sich mit dem geplanten Projekt nicht identifizieren und lehnen es als Fremdkörper in einer ihnen vertrauten Umgebung ab.¹¹ Möglicherweise wird auch die Beschleunigung des eigenen Lebens durch die Geschäftigkeit, die mit der geplanten Maßnahme oder dem Bauvorhaben verbunden ist, als unangenehm empfunden. Selten werden solche Gründe explizit geäußert, obwohl sie ein wesentliches Motiv

hinter dem Protest sind. Hier ist es besonders wichtig, dass Politik, Verwaltung und Vorhabenträger zu einem möglichst frühen Zeitpunkt die wahren Gründe der Ablehnung erkennen. Oft spielen dabei auch historisch gewachsene Konflikte zwischen Teilorten eine Rolle, die mit dem konkreten Projekt selbst nichts zu tun haben, die sich aber auf dessen Realisierung auswirken können. Eine Analyse historisch gewachsener Konflikte kann daher sinnvoll sein, gegebenenfalls ergänzt um leitfadengestützte Intensivinterviews mit kenntnisreichen Personen vor Ort oder mit Fokusgruppen.

8 | Zum Beispiel Allianz Vielfältige Demokratie 2017.

9 | Vgl. Becker/Renn 2019.

10 | Vgl. Eichenauer 2018.

11 | Vgl. Hildebrand/Renn 2019.

Vertrauensverlust in Wirtschaft und Politik

Protest wird durch mangelndes Vertrauen in politische Entscheidungsgremien, Bürokratie und wirtschaftliche Akteure verschärft.¹² Die negative Grundstimmung gegenüber Unternehmen oder Branchen überträgt sich auf die von ihnen betriebenen Projekte; Genehmigungsbehörden wird Mausehelei mit „der Wirtschaft“ unterstellt. Oft verdankt sich Technologieskepsis auch dem Umstand, dass Politik und Unternehmen nicht als Vorreiter der Implementierung der jeweiligen Technologien wahrgenommen werden, beispielsweise der Nutzung nachhaltiger Energieträger oder digitaler Kommunikationstechnologien. Verloren gegangenes Vertrauen lässt sich nicht ad hoc und kurzfristig wiederherstellen. Es sollte aber jede Gelegenheit ergriffen

werden, Vertrauen aufzubauen. Dazu kann eine offene und transparente Kommunikation beitragen. Auch ein ernsthafter Dialog kann dem Vertrauensaufbau dienen. Vor allem aber muss verhindert werden, Vertrauen weiter zu beschädigen. Es ist daher zwingend, Versprechen einzuhalten und sich als verlässlich zu erweisen. Sollten dialogorientierte Veranstaltungen mit Stakeholdern durchgeführt werden, kann auch durch das regelmäßige Informieren der Stakeholder (etwa per Newsletter) über den Stand der Bearbeitung von Anregungen aus dem Dialog helfen. Dieses Auf-dem-Laufenden-Halten wird oft vernachlässigt. Das kann dazu beitragen, dass Dialogveranstaltungen als „Alibiveranstaltungen“ wahrgenommen werden und Vertrauen weiter erodiert.

Kommunikation und Intransparenz formaler Verfahren

Oft wird die Art des Umgangs von Politik, Verwaltung und Vorhabenträgern mit „der Bürgerschaft“ bemängelt. Diese würden Bürger:innen von oben herab behandeln und ihre Einwände nicht ernst nehmen. Das Gefühl, nicht „auf Augenhöhe“ behandelt zu werden, hängt auch mit der Konstruktion formaler Verfahren zusammen, in denen rechtliche Fragen im Mittelpunkt stehen. Die etwa in Erörterungsterminen im Rahmen von Planfeststellungsverfahren übliche Fachsprache wird als unverständlich und als distanzierend wahrgenommen. Zudem ist häufig der Vorwurf zu hören, relevante Informationen seien unvollständig, sie seien zu spät oder gar nicht zur Verfügung gestellt worden. Gelegentlich wird den beteiligten Akteuren auch bewusste Falschinformation unterstellt.

Proteste gegen Infrastrukturprojekte können durch das Verhalten der Vorhabenträger begünstigt werden. Insbesondere dann, wenn eine systematische Kommunikation nach innen und außen nicht für notwendig erachtet wird. Der Ruf nach „der Kommunikation“ kommt zudem zu spät, wenn sich Proteste bereits verstetigt haben. Projektkommunikation muss also mehr sein als Krisenkommunikation. Im besten Fall verhindert sie, dass es überhaupt zu Krisensituationen kommt. In der Regel sollte sich Kommunikation nicht auf das Informieren beschränken, sondern auch den Dialog mit Stakeholdergruppen und der allgemeinen Öffentlichkeit suchen.

12 | Vgl. Brettschneider 2020a.

Damit eine projektbezogene Kommunikationsstrategie erfolgreich sein kann, sind einige Grundregeln zu beachten:¹³

- Politik, Verwaltung und Vorhabenträger sollten frühzeitig und dauerhaft kommunizieren – also nicht nur bis zur Planfeststellung, sondern bis zur Inbetriebnahme des jeweiligen Vorhabens.
- Politik, Verwaltung und Vorhabenträger sollten proaktiv kommunizieren – ehrlich, offen und transparent.
- Politik, Verwaltung und Vorhabenträger sollten ihr Vorgehen immer wieder erklären – in jeder Phase des Projekts. Dazu gehören auch die Diskussion von Alternativen und das Erläutern, warum welche Alternativen verworfen wurden.
- Infrastrukturprojekte sind komplex – in technischer, wirtschaftlicher und rechtlicher Hinsicht. Politik, Verwaltung und Vorhabenträger sollten daher klar, anschaulich und verständlich formulieren. Fachsprache sollte allgemeinverständlich übersetzt werden.
- Die Botschaften sollten auch visualisiert werden: „Ein Bild sagt mehr als tausend Worte“.
- Die Kommunikationsinstrumente müssen aufeinander abgestimmt sein. Neben der klassischen Pressearbeit sind die Sozialen Netzwerke des Web 2.0 zu nutzen. Vor allem aber gilt: Wichtiger als alles andere ist das direkte Gespräch mit den Anspruchsgruppen (Anwohner:innen, Initiativen, Mitarbeitende, Politik und Verwaltung, Journalist:innen). Neben der Information kommt der dialogischen Kommunikation/Bürgerbeteiligung zwischen Vorhabenträgern, Politik, Verwaltung, zivilgesellschaftlichen Akteuren und Bürger:innen eine entscheidende Bedeutung zu.

Projektkommunikation und Konflikte

Wie oben beschrieben, gibt es zahlreiche Gründe für Protest gegen Infrastrukturprojekte. Eine misslungene Kommunikation kann selbst eine Protestursache sein oder andere Protestursachen verstärken. Kommunikation – also Information und Dialog – hat aber vor allem eine Schlüsselrolle für den konstruktiven Umgang mit Protesten. Die Projektkommunikation muss daher permanenter Bestandteil des Projektmanagements sein. Projektkommunikation beginnt mit gründlichen Analysen – der Stakeholder, ihrer Positionen oder auch der historischen Vorbelastung einer Region.

Die hier vorgestellte Systematik möglicher Protestgründe ist nicht die einzige Möglichkeit, wie Protestgründe in einer Stakeholderanalyse erfasst werden können. Es gibt zahlreiche andere Unterscheidungen –

etwa die Unterscheidung nach Konflikttypen, die nicht mehr auf der Ebene von Individuen angesiedelt sind, sondern auf der Ebene der Gesellschaft insgesamt. Beispielsweise lassen sich Konflikte unterscheiden nach Verteilungs-, Wert-, sozialen und Wissenskonflikten.¹⁴ Je nach Konflikttyp sind unterschiedliche Instrumente zum „Bearbeiten“ der Konflikte und zum Finden gesellschaftlich tragfähiger Lösungen sinnvoll. Details hierzu finden sich im Beitrag „Wirksame Technikkommunikation“.

Wie auch immer Protestgründe und Konflikte in der Stakeholderanalyse erfasst werden: Wichtig ist, dass sich Politik, Verwaltung und Vorhabenträger überhaupt Gedanken über mögliche Konflikte machen. Denn Konflikte sind bei Infrastrukturprojekten wahrscheinlich, da solche Projekte in der Regel vielfältige Interessen und

13 | Vgl. Grossardt/Bailey 2019; Brettschneider 2020b; Verein Deutscher Ingenieure 2021.

14 | Zum Beispiel Feindt/Saretzki 2010; Meister/Gohl 2012; Schmalz 2019.

unterschiedlichste Personengruppen betreffen. In der Frühphase eines Projekts stehen sich diese Gruppen nur selten unversöhnlich gegenüber. Oft suchen sie zunächst das Gespräch, um ihre Bedenken und Interessen geltend zu machen. Das sollte nicht von vornherein als „störend“ abgetan werden. Ein transparenter Faktencheck zu Beginn eines Projekts kann die Basis für konstruktive Gespräche schaffen.

Bestandteil eines konstruktiven Gesprächs sollte unbedingt eine Diskussion über die Ziele des jeweiligen Infrastrukturprojekts sein. Dabei sollten Vorhabenträger sowie Bürger:innen, Politik, Verwaltung und Bürgerinitiativen ihre Standpunkte darlegen können und gemeinsam versuchen, einen Interessenausgleich herbei-

zuführen. Nicht immer wird dies gelingen, aber von der Ernsthaftigkeit eines solchen Versuchs wird es abhängen, ob das Ergebnis in der Breite auf Akzeptanz stoßen wird.

Neben dem Dialog ist das Informieren ein wichtiger Bestandteil der Projektkommunikation. Im Mittelpunkt des Informierens sollten der gesellschaftliche und der individuelle Nutzen von Technologien stehen, weniger die technische Seite. Technologie ist kein Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck – welcher Zweck das ist, sollte klar dargelegt werden. Und schließlich ist es von Vorteil, wenn Politik, Verwaltung und Unternehmen bei der Technologieadaption vorangehen und die kritische Bürgerschaft ihrem Beispiel folgen kann.

Literatur

acatech et al. 2022

acatech/Körper-Stiftung/ZIRIUS: *TechnikRadar 2022*, München 2022. URL: <https://www.acatech.de/publikation/technikradar-2022/> [Stand: 06.02.2023].

Allianz Vielfältige Demokratie 2017

Allianz Vielfältige Demokratie: *Bürgerbeteiligung mit Zufallsauswahl. Das Zufallsprinzip als Garant einer vielfältigen demokratischen Beteiligung. Ein Leitfaden für die Praxis*, Gütersloh: Bertelsmann Stiftung 2017. URL: https://allianzvielfaeltige-demokratie.de/wp-content/uploads/2019/05/Buergerbeteiligung_mit_Zufallsauswahl.pdf [Stand: 06.07.2023].

Becker/Renn 2019

Becker, S./Renn, O.: „Akzeptanzbedingungen politischer Maßnahmen für die Verkehrswende. Das Fallbeispiel Berliner Mobilitätsgesetz“. In: Fraune, C./Knodt, M./Gözl, S./Langer K. (Hrsg.): *Akzeptanz und politische Partizipation in der Energietransformation*, Wiesbaden: Springer VS 2019, S. 109-130. DOI:10.1007/978-3-658-24760-7_6

Brettschneider 2012

Brettschneider, F.: „Legitimation durch Kommunikation? Die gesellschaftliche Debatte über Ingenieurprojekte“. In: *mining+geo*, 3, 2012, S. 435-439.

Brettschneider 2020a

Brettschneider, F.: „Proteste gegen Bau- und Infrastrukturprojekte. Lösungen im Dialog suchen“. In: *GWP – Gesellschaft. Wirtschaft. Politik*, 69: 1, 2020, S. 15-16.

Brettschneider 2020b.

Brettschneider, F. (Hrsg.): *Bau- und Infrastrukturprojekte. Dialogorientierte Kommunikation als Erfolgsfaktor*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden 2020. DOI:10.1007/978-3-658-28235-6

Eichenauer 2018

Eichenauer, E.: „Energiekonflikte. Proteste gegen Windkraftanlagen als Spiegel demokratischer Defizite“. In: Radtke, J./Kersting, N. (Hrsg.): *Energiewende. Politikwissenschaftliche Perspektiven (Energietransformation)*, Wiesbaden-Heidelberg: Springer VS 2018, S. 315-341. DOI:10.1007/978-3-658-21561-3_11

Ewen 2009

Ewen, C.: „Her mit der Akzeptanz! Erfolgsbedingungen moderierter Beteiligung im Planungsprozess“. In: *Natur und Landschaft*, 84, 2009, S. 159-163.

Feindt/Saretzki 2010

Feindt, P. H./Saretzki, T.: *Umwelt- und Technikkonflikte*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften 2010.

Grossardt/Bailey 2019

Grossardt, T./Bailey, K.: *Transportation Planning and Public Participation. Theory, Process and Practice*, Amsterdam: Elsevier 2019.

Hielscher et al. 2014

Hielscher, H./Klink, D./Haß, R.: *Betroffen, aber nicht aktiv. Das Phänomen der Nicht-Beteiligung in Deutschland*, Heidelberg, Berlin: Centrum für soziale Investitionen und Innovationen (CSI) und Hertie School of Governance 2014.

Hildebrand/Renn 2019

Hildebrand, J./Renn, O.: „Akzeptanz in der Energiewende“. In: Radtke, J./Canzler, W. (Hrsg.): *Energiewende*, Wiesbaden: Springer VS 2019, S. 261-282. DOI:10.1007/978-3-658-26327-0_9

Meister/Gohl 2012

Meister, H.-P./Gohl, C.: *Mediation und Dialog bei Großprojekten. Der Ausbau des Flughafens Frankfurt. Verlauf, Erfahrungen, Folgen*, Frankfurt am Main: Frankfurter Allgemeine Buch 2012.

Messinger-Zimmer et al. 2019

Messinger-Zimmer, S./Hanisch, K./Hoeft, C./Zilles, J.: „Wahrgenommener Einfluss. Protestbilder und Anpassungsstrategien von Protestadressaten in lokalen Konflikten um Energiewendeprojekte“. In: Radtke, J./Canzler, W./Schreurs, M. A./Wurster, S. (Hrsg.): *Energiewende in Zeiten des Populismus* (Energietransformation), Wiesbaden: Springer VS 2019, S. 361-389. DOI:10.1007/978-3-658-26103-0_12

Renn 2014

Renn, O.: *Das Risikoparadox. Warum wir uns vor dem Falschen fürchten*, Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch 2014.

Schmalz 2019

Schmalz, I. M.: *Akzeptanz von Großprojekten. Eine Betrachtung von Konflikten, Kosten- und Nutzenaspekten und Kommunikation*, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden 2019.
DOI:10.1007/978-3-658-23639-7

Verein Deutscher Ingenieure 2021

Verein Deutscher Ingenieure: *VDI-Richtlinie 7001. Kommunikation und Öffentlichkeitsbeteiligung bei Bau- und Infrastrukturprojekten. Standards für die Leistungsphasen der Ingenieure*. Überarbeitete Auflage, Berlin: Beuth Verlag 2021.

Vetter/Brettschneider 2023

Vetter, A./Brettschneider, F.: „Demokratiezufriedenheit und Institutionenvertrauen in Baden-Württemberg“. In: *Zeitschrift für Politikwissenschaft*, 2023 (im Erscheinen)

