

Bürgerbeteiligung in der wissenschaftlichen Politikberatung zur Verkehrswende – der Lernprozess im Kopernikus-Projekt Ariadne

Katja Treichel-Grass

Siehe Autor*innenangaben

Abstract

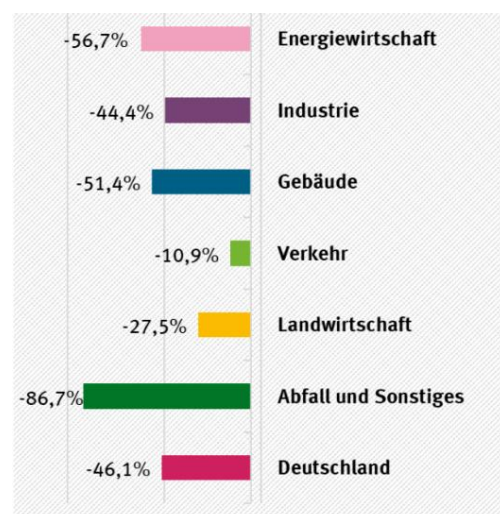
Mobilität ist ein grundlegender Bestandteil der Daseinsvorsorge und prägt soziale Teilhabe wie auch wirtschaftliche Entwicklung. Gleichzeitig steht die Verkehrspolitik vor der Herausforderung, ambitionierte Klimaziele mit gesellschaftlicher Akzeptanz zu verbinden. Der vorliegende Beitrag legt dar, wie Bürgerdeliberation im Kopernikus-Projekt Ariadne zu einem verbesserten Verständnis gesellschaftlicher Perspektiven auf Politikinstrumente der Mobilitäts- und Antriebswende beitragen kann. Auf Basis einer zweitägigen Bürgerkonferenz mit zufällig ausgewählten Teilnehmerinnen und Teilnehmern aus ganz Deutschland werden Einstellungen gegenüber Fördermechanismen für Elektrofahrzeuge, CO₂-Bepreisung, Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung sowie der Preisgestaltung im ÖPNV untersucht. Die Ergebnisse zeigen, dass Akzeptanz und Unterstützung klimapolitischer Maßnahmen maßgeblich von Wahrnehmungen sozialer Gerechtigkeit, Verlässlichkeit politischer Rahmenbedingungen und alltagstauglicher Alternativen abhängen.

Schlagwörter / Keywords:

Bürgerbeteiligung, E-Pkw-Kaufprämie, CO₂-Bepreisung, Deutschlandticket

1 Einleitung und Hintergrund

Mobilität und Erreichbarkeit stellen zentrale Voraussetzungen gesellschaftlicher Teilhabe dar, etwa im Erwerbsleben, im familiären Umfeld oder in der Freizeitgestaltung. Der Verkehrssektor ist zugleich für rund 20 Prozent der Treibhausgasemissionen in Deutschland verantwortlich, wobei der überwiegende Anteil auf den Straßenverkehr entfällt. Zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele ist eine substanzielle Minderung der Emissionen in allen Sektoren erforderlich. Im Vergleich zu anderen Bereichen weist der Verkehr seit 1990 jedoch die geringsten Fortschritte bei der Emissionsreduktion auf (vgl. Abb. 1). Aktuelle Projektionen verdeutlichen zudem, dass die bislang verabschiedeten Maßnahmen nicht ausreichen werden, um die erforderlichen Minderungen im Verkehrsbereich zu realisieren (UBA 2024, ERK 2025).



Anmerkung: ohne internationalen Verkehr, vorläufige Daten

Abbildung 1: Entwicklung der Treibhausgasemissionen nach Sektoren des Klimaschutzgesetzes 1990-2023 (UBA 2024)

Folglich sind weitere Maßnahmen erforderlich, um den Übergang von fossilen zu klimafreundlichen Antriebssystemen anzureizen (Antriebswende) und Verkehr zu vermeiden und vom motorisierten Individualverkehr auf Rad-, Fuß- und öffentlichen Verkehr zu verlagern (Mobilitätswende).

Das Kopernikus-Projekt Ariadne untersucht evidenzbasierte Optionen zur Gestaltung der Energie- und Verkehrswende und initiiert dabei einen systematischen Lernprozess zwischen Wissenschaft, Politik, Wirtschaft und Gesellschaft. Über 25 Forschungsinstitute arbeiten interdisziplinär an der Entwicklung von Energiewende-Strategien und Politikinstrumenten, um die Klimaziele effizient und sozial ausgewogen zu erreichen. Das Projekt wird im Rahmen der Kopernikus-Forschungsinitiative vom Bundesministerium für Bildung und Forschung gefördert.

Ein besonderes Element des Ariadne-Projekts ist der Bürgerdeliberationsprozess: Hier reflektieren zufällig ausgewählte Bürgerinnen und Bürger Handlungsoptionen für die Energie- und Verkehrswende. Ihre Bewertungen fließen in die wissenschaftliche Analyse ein. In Anlehnung an das „pragmatisch-aufgeklärte Modell“ (Edenhofer und Kowarsch 2015) zur wissenschaftlichen Politikberatung ermöglicht der Deliberationsprozess einen strukturierten Austausch zwischen Wissenschaft und Gesellschaft über konkrete, wissenschaftlich fundierte und alternative Politikmaßnahmen zur Gestaltung der Energiewende. Dieser Austausch macht zugrundeliegende Wertvorstellungen und Bewertungskriterien der Gesellschaft zugleich sichtbar und verhandelbar.

Deliberation ist also eine dialogische Form der Entscheidungsfindung, die auf Beratung, Abwägung und dem Austausch von Argumenten, Werten und Begründungen basiert. Sie zielt darauf ab, dass die überzeugendsten Argumente den Ausschlag geben. Zentrale Voraussetzung ist die gleichberechtigte und faire Teilnahme aller Beteiligten, die sich aktiv aufeinander beziehen, etwa durch Nachfragen, Zustimmung oder Widersprechen.

Einen besonderen Mehrwert haben deliberative Verfahren für gesellschaftliche Aushandlungsprozesse, in denen divergierende Perspektiven, Werte und Normen miteinander in Beziehung gesetzt und vermittelt werden müssen. Deliberation schafft den kommunikativen Raum, der es ermöglicht, in einem

strukturierten Prozess gemeinwohlorientierte Entscheidungen zu vorzubereiten (Blum et al. 2022).

Für die wissenschaftliche Politikberatung eröffnet die Bürgerdeliberation einen Reflexionsraum, in dem politische Handlungsoptionen unter Einbezug empirischer Evidenz und gesellschaftlicher Perspektiven abgewogen werden können. Dadurch wird das Ausloten konsensualer oder mehrheitsfähiger Handlungsoptionen unterstützt. Die gewonnenen Erkenntnisse werden in Stakeholder-Dialogen mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Verwaltung, Wirtschaft und Zivilgesellschaft reflektiert und in einem iterativen Prozess weiterentwickelt.

Gerade die Klimapolitik profitiert aufgrund ihrer hohen Komplexität und weitreichenden gesellschaftlichen Implikationen von einem breiten öffentlichen Diskurs und der systematischen Einbindung wissenschaftlicher Expertise. Die Verknüpfung von wissenschaftlicher Evidenz und gesellschaftlicher Reflexion ermöglicht es, evidenzbasierte Politikoptionen weiterzuentwickeln und gesellschaftlich zu legitimieren (Oppold und Renn 2023).

Neben der Chance, fundiertes Orientierungswissen für politische Entscheidungsprozesse bereitzustellen, eröffnet die Deliberation Bürgerinnen und Bürgern wie auch Forschenden die Möglichkeit, demokratische Aushandlungsprozesse aktiv kennenzulernen. Langfristig kann dies zur Stärkung des politischen Vertrauens und zur Förderung gesellschaftlicher Kooperation beitragen – zentrale Voraussetzungen für eine erfolgreiche und nachhaltige Klimapolitik (Germann et al. 2024).

2 Ablauf des Beteiligungsprozesses

Die Ariadne-Bürgerdeliberation findet in den drei Themenbereichen Wärmewende, Verkehrswende sowie Finanzierung und Verteilungsgerechtigkeit von Klimapolitik über einen Zeitraum von drei Jahren (2023 bis 2026) statt (vgl. Abb. 2). Im Kern gliedert sie sich in drei Phasen: Den Auftakt bildete eine Bürgerkonferenz im Juni 2024, begleitet von einer Vorher-Nachher-Befragung zur Erfassung möglicher Einstellungsveränderungen gegenüber konkreten Politikmaßnahmen. In der zweiten Phase fanden im Frühjahr 2025 je Themenbereich Online-Bürgerdialoge statt, in denen verschiedene Politik-Mixe diskutiert und priorisiert wurden. Die dritte Phase umfasst vorbereitende Workshops zum Bürgergipfel, der im



Abbildung 2: Ablauf der Bürgerdeliberation Kopernikus-Projekt Ariadne (eigene Darstellung)

Juni 2026 den Abschluss der Ariadne-Bürgerdeliberation bildet. Beim Gipfel werden die Ergebnisse gemeinsam mit Vertreterinnen und Vertretern aus Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft reflektiert und weiterentwickelt.

Zur Unterstützung des Deliberationsprozesses werden vielfältige Visualisierungen eingesetzt, um die Forschungsthemen zugänglich und komplexe Zusammenhänge verständlich zu machen wie Informationsbroschüren und begleitende Videos (vgl. Abb. 3).



Abbildung 3: Informationsbroschüre Verkehrswende (eigene Darstellung)

Der vorliegende Beitrag fokussiert auf die Ergebnisse der Bürgerkonferenz aus Phase 1 im Bereich Verkehrswende, die sich mit gesellschaftlichen Perspektiven auf einzelne Politikmaßnahmen der Mobilitäts- und Antriebswende befasste. Die zweitägige Konferenz verband Fachinputs, Plenumsphasen und Kleingruppendiskussionen. Die Auswahl der 50 Teilnehmenden erfolgte mittels stratifizierter Zufallsauswahl von Menschen aus ganz Deutschland und umfasste basale Kriterien wie Geschlecht nach Zensus, Bildungsabschluss, Altersgruppen und Migrationshintergrund. Um möglichst vielfältige gesell-

schaftliche Perspektiven auf die Verkehrswende abzubilden, flossen auch der Autobesitz (Verbrenner, E-Auto, kein Auto) sowie die Einschätzung der Teilnehmenden zum Tempo der aktuellen Klimapolitik (zu schnell, zu langsam, gerade richtig) in die Rekrutierung ein.

3 Bürgerperspektiven auf die Antriebswende

Die Bundesregierung strebt an, bis 2030 mindestens 15 Millionen batterieelektrische Pkw auf Deutschlands Straßen zu bringen. Bis Anfang 2025 waren es insgesamt nur rund 1,6 Millionen – ein deutlicher Rückstand auf dem Weg zum Ziel. Im Rahmen der Bürgerkonferenz wurde diskutiert, welche Gründe aus Sicht der Teilnehmenden gegen den Kauf eines E-Pkw sprechen und welche Politikmaßnahmen notwendig sind, um den Kauf von E-Pkws stärker anzuregen. Als wichtigste Faktoren wurde die hohen Anschaffungskosten und die Unsicherheit in Bezug auf die Förderpolitik genannt, bedingt auch durch die abrupte Beendigung des Umweltbonus Ende 2023. Des Weiteren wurde ein fehlender Gebrauchtwagenmarkt für E-Pkw als einer der Gründe angeführt sowie staatliche Prämien in diesem Segment, welche die Anschaffung eines E-Pkw insbesondere für Haushalte mit kleineren und mittleren Einkommen erleichtern würde.

Ein zentrales Diskussionsthema der Konferenz betraf auch ökologische Bedenken in Bezug auf die Rohstoffgewinnung für Antriebssysteme und Batterien, deren Recycling sowie der Herkunft des verwendeten Stroms. Zudem äußerten die Teilnehmenden Zweifel an Reichweite und Alltagstauglichkeit, insbesondere in ländlichen Regionen oder bei Urlaubsreisen. Personen ohne eigene Lademöglichkeit zuhause (z. B. Mieterinnen und Mieter) wurden als benachteiligt angesehen. Die Forschenden nahmen

diese Diskussion zum Anlass im Nachgang zur Bürgerkonferenz eine Publikation zum Thema „Faktencheck Elektromobilität“ zu verfassen, um Fragen und Missverständnisse über E-Pkw zu adressieren.

In den Kleingruppen wurde anschließend die Frage erörtert, welche Förderungen und/oder Sanktionen es braucht, um sich statt für den Kauf eines Verbrenner-Autos für einen E-Pkw zu entscheiden. Vier Politikoptionen wurden dafür durch die Wissenschaft vorgestellt:

Option 1 – pauschale Kaufprämie für E-Pkw

Diese Maßnahme reduziert den Preisunterschied zwischen Elektro- und Verbrennerfahrzeugen. Ein Beispiel: Der Neupreis eines VW ID.3 (E-Pkw) lag im Mai 2024 etwa 12.800 € über dem eines VW Golf (Verbrenner). Durch den früheren Umweltbonus von 6.750 € sank die Differenz auf etwa 6.050 €. Während der Förderperiode stieg der Marktanteil von E-Pkw auf 18 % der Neuzulassungen, fiel aber nach dem Förderstopp Ende 2023 wieder deutlich ab.

Option 2 – Bonus-Malus-System

Nach französischem oder norwegischem Vorbild könnte der Staat CO₂-intensive Fahrzeuge beim Kauf verteuern (Malus) und emissionsarme Modelle vergünstigen (Bonus). In Norwegen führte die Kombination dazu, dass ein vollelektrischer VW ID.3 über 10.000 Euro günstiger war als ein fossiler Golf. 2023 betrug der Anteil von E-Pkw an den Neuzulassungen 82%.

Option 3 – CO₂-Bepreisung im Kraftstoffsektor

Ein steigender CO₂-Preis verteuert Benzin und Diesel und erhöht damit den Kostenvorteil des elektrischen Fahrens.

Option 4 – Ausbau der Ladeinfrastruktur

Potenzielle Käuferinnen und Käufer von E-Pkws warten auf eine bessere Ladeinfrastruktur, während Energieversorger nach einer größeren Nachfrage nach Ladesäulen durch eine höhere Marktdurchdringung von E-Pkws warten. Diese beidseitige Wartehaltung hemmt den Ausbau der Ladeinfrastruktur, was der Staat durch die Förderung öffentlicher Ladesäulen auflösen kann. Bis 2024 wurden über 100.000 Ladepunkte eingerichtet, von denen etwa ein Viertel staatlich gefördert wurde.

In Bezug auf eine Kaufprämie hoben die Teilnehmenden in der Deliberation hervor, dass sie einen starken Anreiz für den Kauf eines E-Pkw darstellt, weil sie unmittelbar den Preisnachteil von E-Autos verringert. Gleichzeitig wurde der bisherige Zuschuss als sozial unausgewogen kritisiert: Er begünstigt Neuwagenkäufe und damit einkommensstärkere Gruppen. Die Teilnehmenden sprachen sich für eine Ausweitung auf den Gebrauchtwagenmarkt aus und eine verlässliche und glaubwürdige Politik, die „in unsicheren Zeiten wichtige Kaufentscheidungen stärkt“ (Zitat aus der Kleingruppenarbeit).

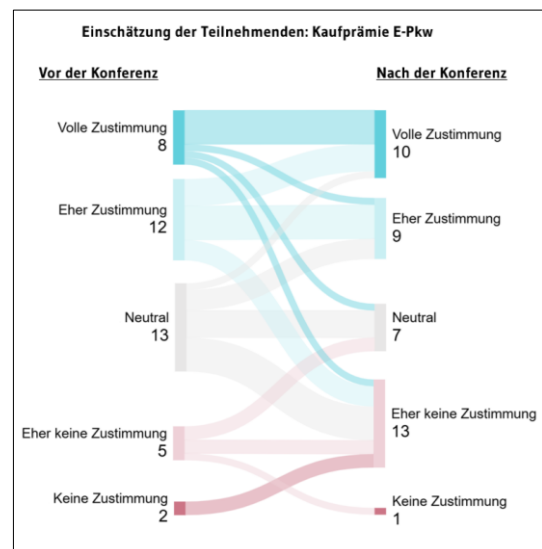


Abbildung 4: Vorher-Nachher-Befragung Kaufprämie: „Der Staat sollte dafür sorgen, dass E-Autos durch Zuschüsse beim Kauf günstiger sind als vergleichbare Verbrenner.“ (n=40, eigene Darstellung)

Sowohl vor als auch nach der Bürgerkonferenz befürwortete eine Mehrheit die Kaufprämie, wobei ihre Beliebtheit nach der Konferenz etwas zurückging (vgl. Abb. 4). Im Nachgang wurden die Begründungen für eine Ablehnung weiter ausdifferenziert und etwa die Verantwortung der Hersteller bei der Preisgestaltung sowie Gerechtigkeitsfragen angeführt. Die Teilnehmenden betonten, dass eine Kaufprämie größere Zustimmung finden könnte, wenn sie breiter zugänglich wäre – zum Beispiel für einkommensschwächere Haushalte durch Anreize für den Gebrauchtwagenmarkt und durch eine besser ausgebaute Ladeinfrastruktur.

Die Kfz-Steuer mit **Bonus-Malus-Prinzip** war vor der Deliberation wenig populär (vgl. Abb. 5). Durch die Informationsvermittlung und Diskussion stieg die Zustimmung bei den Teilnehmenden anschließend deutlich an. Positiv bewertet wurden der erhöhte

Kaufanreiz sowie die vergleichsweise geringe Belastung des Staatshaushalts, da Bonus und Malus sich gegenseitig ausgleichen. Kritisch angemerkt wurde jedoch, dass der Malus als Bestrafung aufgefasst werden könnte, was die gesellschaftliche Akzeptanz beeinträchtigen könnte.

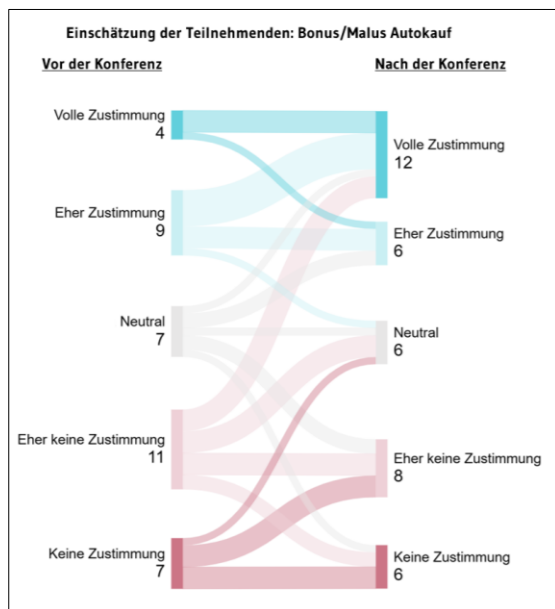


Abbildung 5: Vorher-Nachher-Befragung Bonus-Malus: „Der Staat sollte die Steuern für Verbrenner erhöhen und die Steuern für E-Autos senken, damit E-Autos günstiger sind als vergleichbare Verbrenner.“ (n=38, eigene Darstellung)

Die Frage, ob die **CO₂-Bepreisung** von fossilen Kraftstoffen einen Kaufanreiz für E-Pkw darstellt, wurde von den Teilnehmenden ambivalent bewertet. Zwar erkannten die Teilnehmenden die klimapolitische Lenkungswirkung an, sahen aber relevante soziale Nebenwirkungen. Steigende Kraftstoffpreise würden vor allem Menschen auf dem Land treffen, die keine Alternativen hätten, insbesondere solange die Anschaffungskosten für E-Pkw hoch und die Ladeinfrastruktur unzureichend seien. Viele betonten, dass ein CO₂-Preis nur dann legitim sei, wenn gleichzeitig ein sozialer Ausgleich wie ein Klimageld geschaffen werde.

Der **Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur** zur Unterstützung der Elektromobilität stieß bei den Teilnehmenden auf vergleichsweise breite Zustimmung. Grundsätzlich herrschte Einigkeit darüber, dass ein dichteres und flexibleres Angebot an Lademöglichkeiten die Akzeptanz von E-Mobilität erhöhen könne. In diesem Zusammenhang wurde auch

betont, dass hierfür eine stärkere staatliche Förderung erforderlich sei. Insbesondere der fehlende Zugang zu privaten Lademöglichkeiten sowie die teils langen Ladezeiten wurden als zentrale Hürden für den Umstieg auf Elektromobilität genannt.

Als Ergebnis favorisierten die Teilnehmenden einen sozial gerechten Politikmix aus einer Kaufprämie, die E-Pkw für möglichst viele Menschen erschwinglich macht, und einem Ausbau der Ladeinfrastruktur, besonders im ländlichen Raum. Zudem brauche es eine bürgernahe und konsistente politische Kommunikation, die gesellschaftliche Anliegen ernst nimmt und den Transformationsprozess zur Elektromobilität als gemeinschaftliche Zukunftsperspektive vermittelt. Eine gezielte und verständliche Ansprache kann folglich dazu beitragen, Vertrauen in politische und technologische Innovationen zu stärken und die Bereitschaft zur Mitwirkung an zukunftsorientierten Entscheidungen in der Bevölkerung zu fördern.

4 Bürgerperspektiven auf die Mobilitätswende

Der zweite Baustein der Klimaneutralität im Verkehrssektor ist die Mobilitätswende, die auf eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und eine Verlagerung hin zu umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie Bahn, Bus, Fahrrad und zu Fuß gehen abzielt. Für eine Mobilitätswende stehen zahlreiche nationale und kommunale Maßnahmen zur Verfügung, von denen im Dialog mit den Bürgerinnen und Bürgern nur ausgewählte Schwerpunkte von den Forschenden mithilfe von Beispielen vorgestellt wurden.

Option 1: Preissenkung für die Nutzung von Bus und Bahn wie z.B. das Deutschlandticket.

Option 2: Infrastruktur- und Angebotsausbau im öffentlichen Personenverkehr, wie z.B. eine bessere Taktung oder die Erweiterung von U- und S-Bahnnetzen und Buslinien.

Option 3: finanzielle Instrumente zur Steuerung des Autoverkehrs wie CO₂-Preis, City-Maut und Parkgebühren.

Der Einstieg in die Kleingruppendiskussion erfolgte mit der Frage, was aus Sicht der Teilnehmenden einen stärkeren Anreiz für den Umstieg auf klimafreundliche Mobilitätsformen darstellt: bessere Infrastruktur- und Mobilitätsangebote – etwa sichere Radwege und eine höhere ÖPNV-Taktung – oder höhere Kosten für die Nutzung von Pkw.

Die Teilnehmenden waren sich einig, dass **Preiserhöhungen für die Nutzung von Pkw** allein nicht ausreichen würden, um einen Umstieg anzuregen. Kostenerhöhungen, die Umweltfolgen und CO₂-Emissionen abbilden, wurden jedoch als sinnvoll erachtet, sofern eine transparente und zweckgebundene Verwendung der Einnahmen – etwa für Infrastruktur – sowie Ausnahmeregelungen für mobilitätsbeeinträchtigte Personen gewährleistet sind. Kritisch wurde angemerkt, dass die alleinige Verteuerung des motorisierten Individualverkehrs insbesondere einkommensschwache Gruppen belasten und bestehende soziale Ungleichheiten verstärken könnte.

Vor dem Hintergrund dieser sozialen Implikationen betonten die Teilnehmenden die Notwendigkeit, zunächst attraktive, erschwingliche Alternativen zum Auto zu schaffen. Ein solcher sozial ausgewogener Ansatz ist also entscheidend, um gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen und zu vermeiden, dass Verteuerungsmaßnahmen auf Widerstand oder Protest stoßen. Die kritische Auseinandersetzung spiegelt sich auch in der Vorher-Nachher-Befragung wider (vgl. Abb. 6): Die Mehrheit der Teilnehmenden stimmte (eher) nicht zu, dass höhere Preise für das Autofahren die Nutzung von Bus und Bahn attraktiver machen. Auch wenn nach der Deliberation die Zustimmung leicht anstieg, blieb sie die unbeliebteste Maßnahme im Rahmen der Konferenz.

Ob höhere Parkgebühren oder eine City-Maut zur Finanzierung des ÖPNV-Ausbaus eingeführt werden sollten, war ebenfalls Thema der Deliberation. Beide Maßnahmen eigneten sich aus Sicht der Teilnehmenden eher für größere Städte. Höhere Parkgebühren könnten dazu führen, dass Menschen sich eher für den ÖPNV entscheiden würden, was zu weniger Autoverkehr in Innenstädten führe und mehr Platz für alternative Nutzungen wie Grün- und Freiflächen ermöglichen könnte. Allerdings funktioniert das nur, so die Teilnehmenden, wenn der ÖPNV gut ausgebaut sei und über Park-And-Ride-Zonen verfüge. Einige Teilnehmende sprachen sich für höhere Parkgebühren für SUVs aus, während E-Pkw zunächst ausgenommen werden sollten. Kritisch wurde die soziale Gerechtigkeit betrachtet, da höhere Parkgebühren einkommensschwache Haushalte stärker belasten würden und Parken bereits jetzt in manchen Regionen sehr teuer sei. Ebenfalls wurde eine Verödung der Innenstädte befürchtet.

Eine City-Maut hat aus Sicht der Teilnehmenden den Vorteil, dass sie unnötigen Durchgangsverkehr durch Innenstädte und somit Lärm und Luftverschmutzung reduziere. Doch auch hier wurde eine soziale Ungerechtigkeit für einkommensschwache Haushalte kritisiert. Eine Gruppe kam zu einem ganz anderen Ergebnis: Weder Parkgebühren noch eine City-Maut sollten zur Finanzierung einer des ÖPNV-Ausbaus herangezogen werden. Stattdessen sollte eine Mobilitätspauschale eingeführt werden, gegebenenfalls gestaffelt nach Einkommen.

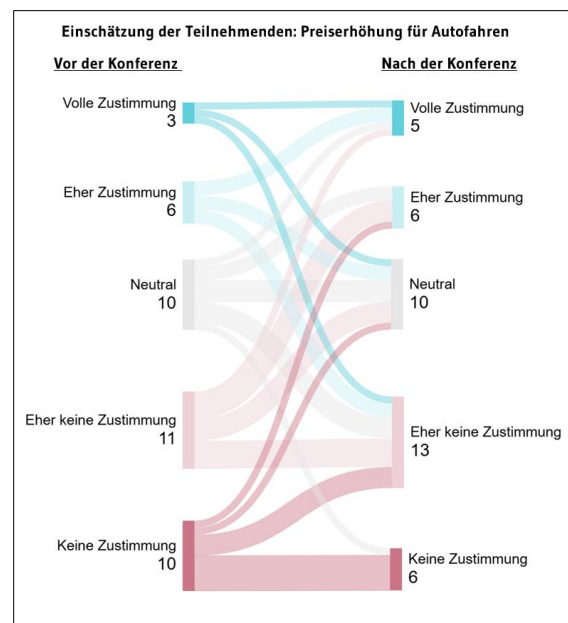


Abbildung 6: Vorher-Nachher-Befragung Autofahren verteuern: „Höhere Preise für das Autofahren würden die Nutzung von Bus und Bahn attraktiver machen.“ (n=40, eigene Darstellung)

Die Vorher-Nachher-Befragung untersuchte nur die Einstellungsveränderung der Teilnehmenden in Bezug auf höhere Parkgebühren zur Finanzierung einer Qualitätsverbesserung des ÖPNV. Trotz der geäußerten Bedenken während der Deliberation stieg die Zustimmung zu höheren Parkgebühren zur Finanzierung des lokalen Bus- und Bahnverkehrs im Anschluss merklich (vgl. Abb. 7). Bisherige Erkenntnisse deuten darauf hin, dass Menschen höhere Gebühren eher akzeptieren, wenn ihnen der Verwendungszweck der Einnahmen bekannt ist und dieser als sinnvoll wahrgenommen wird. Als letztes Thema der Bürgerdeliberation diskutierten die Teilnehmenden über die Attraktivität und den Preis des Deutschlandtickets. Sie waren übereinstimmend der Ansicht, dass das Deutschlandticket den ÖPNV im Ver-

gleich zum motorisierten Individualverkehr aufgewertet habe. Insbesondere habe es dazu beigetragen, den „Tarifdschungel“ des Systems der Verkehrsverbünde zu vereinfachen, was sich vor allem in peripheren Regionen als vorteilhaft erweise.

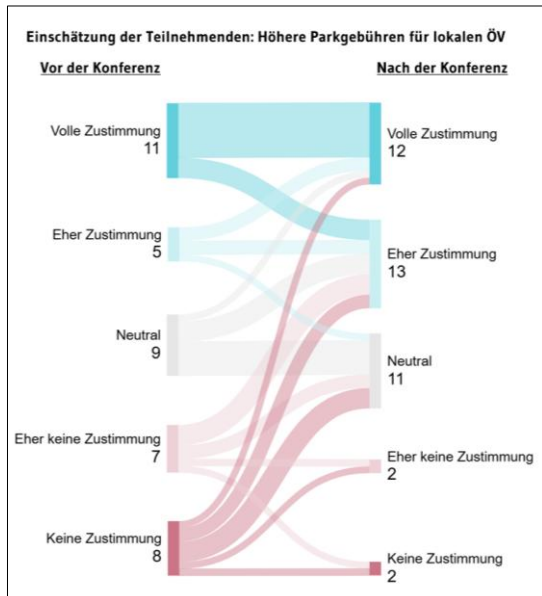


Abbildung 7: Vorher-Nachher-Befragung Autofahren verteuern: „In Städten sollte das Parken von Autos teurer werden, um so Qualitätsverbesserungen des lokalen Bus- und Bahnverkehrs zu finanzieren.“ (n=40, eigene Darstellung)

Darüber hinaus wurde betont, dass das Deutschlandticket in den meisten deutschen Verkehrsverbänden preislich unter den regulären Monatskarten liege und somit zusätzlich die ökonomische Attraktivität des ÖPNV erhöhe. Besonders relevant sei zudem die Möglichkeit, verbundübergreifend mobil zu sein, was insbesondere in Regionen mit dicht aneinandergrenzenden Verkehrsverbänden zu einer flexibleren Mobilität führe.

Um den ÖPNV über das Deutschlandticket hinaus noch attraktiver zu machen, müsste der ÖPNV nach Ansicht der Teilnehmenden zuverlässiger und das Angebot in Bezug auf die Taktung und den Ausbau des Streckennetzes (auch bei Bussen und insbesondere im ländlichen Raum) erhöht werden. Auch eine Preissenkung würde die Attraktivität weiter erhöhen, insbesondere für einkommensschwache Haushalte, Familien, Jugendliche und Personen in Rente. Die grundsätzlich positive Haltung zum Deutschlandticket spiegelt sich auch in der Vorher-Nachher-Befragung wider: Vor der Konferenz stimmten 18 Personen (eher) zu, dass der Preis des Deutschlandtickets gesenkt werden sollte, nach der Konferenz

wuchs die Anzahl auf 30 an (vgl. Abb. 8). Die verbleibenden 10 ablehnenden und unentschlossenen Personen begründeten ihre Wahl mit Blick auf die Landbevölkerung, die vom Deutschlandticket wenig profitiere, sowie mit der Sorge, wie eine Vergünstigung staatlich finanziert werden solle.

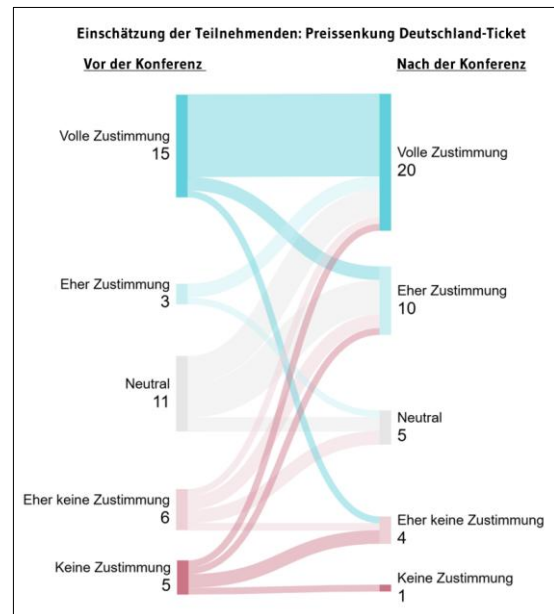


Abbildung 8: Vorher-Nachher-Befragung Deutschlandticket vergünstigen: „Der Preis des Deutschlandtickets sollte gesenkt werden. Das würde mehr Menschen zum Umstieg auf Bus und Bahn motivieren.“ (n=40, eigene Darstellung)

5 Zwischenfazit der Bürgerdeliberation

Die Bürgerkonferenz in Fulda hat gezeigt, dass die Akzeptanz klimapolitischer Maßnahmen im Verkehr stark von Gerechtigkeit, Transparenz und Alltagstauglichkeit abhängt. Menschen sind bereit, ambitionierte Veränderungen mitzutragen, wenn politische Signale verlässlich sind, soziale Ausgleichsmechanismen implementiert werden und konkrete Verbesserungen spürbar werden.

Die Förderung von E-Pkw wurde von den Teilnehmenden ambivalent bewertet. Sowohl Kaufprämien als auch Bonus-Malus-Systeme galten grundsätzlich als geeignete Anreizmechanismen für den Umstieg, sofern deren Ausgestaltung sozial ausgewogen erfolgt und einkommensschwache Haushalte nicht überproportional belastet werden. Zugleich wurde der weitere Ausbau der Ladeinfrastruktur als zentrale Voraussetzung für die Verbreitung von E-Pkw hervorgehoben, insbesondere mit Blick auf Mieterinnen und Mieter in urbanen Gebieten, wo Lademöglichkeiten häufig noch begrenzt verfügbar sind.

Darüber hinaus bestand ein erheblicher Informations- und Aufklärungsbedarf hinsichtlich Umweltverträglichkeit, Reichweite und Batterielebensdauer von Elektrofahrzeugen. Hier lag eine große Skepsis bei der Mehrheit der Teilnehmenden vor, die auch in repräsentativen Bevölkerungsumfragen deutlich wird (Treichel-Grass et al. 2025: 19)

Für die Mobilitätswende zeigt sich, dass negative finanzielle Anreize, wie eine Verteuerung fossiler Kraftstoffe allein, nicht ausreichen, um einen Wechsel vom Auto auf Bus, Bahn oder Fahrrad gesellschaftlich tragfähig zu fördern. Stattdessen betonten die Teilnehmenden die Notwendigkeit, zunächst attraktive Alternativen zu schaffen, insbesondere durch den Ausbau des ÖPNV auch in ländlich geprägten Regionen. Wichtig war den Teilnehmenden zudem, dass Einnahmen aus neuen Verkehrssteuern oder -gebühren transparent und zweckgebunden in nachhaltige Mobilitätsmaßnahmen fließen und soziale Ausgleichsmechanismen berücksichtigt werden.

Die Deliberation verdeutlicht zudem, dass die Bevölkerung differenzierter urteilt, als es mediale Debatten oft nahelegen. Die Mehrheit der Bevölkerung teilt die Sorge um den Klimawandel und den Wunsch nach gerechter Transformation. Auf den darunterliegenden Ebenen und Dimensionen bestehen jedoch divergierende Interessen, die sich aus unterschiedlichen Betroffenheiten, Verantwortlichkeiten und Anpassungskapazitäten ergeben (Mau et al. 2023: 219). Im Zentrum stehen dabei Fragen nach der Verteilung von Transformationslasten und -chancen sowie die zeitliche Diskrepanz zwischen den langfristigen Folgen des Klimawandels und den unmittelbar wahrgenommenen oder befürchteten ökonomischen und sozialen Belastungen.

Bürgerkonferenzen tragen dazu bei, diese unterschiedlichen Interessen in ihrer Vielschichtigkeit sichtbar zu machen. Durch die stratifizierte Zufallsauswahl werden Menschen aus verschiedenen sozialen und regionalen Lebenswelten zusammengebracht (Blum et al. 2022; Curato et al. 2021). Dadurch entsteht ein deliberativer Raum, in dem divergierende Perspektiven miteinander verhandelt und mögliche Konsense oder Kompromisse im Sinne des übergeordneten Ziels des Klimaschutzes ausgelotet werden können.

Zugleich wird dabei demokratische Praxis erlernt und gestärkt, indem trotz unterschiedlicher Ansich-

ten ein respektvoller, lösungsorientierter Dialog gefördert wird (Mau 2024: 125 ff.). Bürgerdeliberation öffnet somit einen Raum, in dem der Austausch über Wissen, Werte, Erfahrungen und Begründungen im Mittelpunkt steht, mit dem Ziel, gesamtgesellschaftliche Lernprozesse zu fördern und eine engere Verbindung zwischen demokratischer Praxis, wissenschaftlicher Evidenz und politischem Handeln herzustellen.

Viele Teilnehmende bewerteten den Dialog mit der Wissenschaft als ausgesprochen bereichernd, da durch die wissenschaftliche Begleitung fundiertes Wissen eingebracht wurde und komplexe Zusammenhänge so verständlich eingeordnet werden konnten. Der Austausch sowohl unter den Teilnehmenden als auch mit den Forschenden ermöglichte es allen Beteiligten, neue Perspektiven kennenzulernen und eigene Positionen kritisch zu hinterfragen. Im Rahmen der deliberativen Diskussionen bot sich die Gelegenheit, individuelle Argumente, Werte, Vorstellungen, Ängste und Hoffnungen zu identifizieren und mit politischen Maßnahmen in Beziehung zu setzen. Diese Reflexionsprozesse führten dazu, dass zahlreiche Teilnehmende ihre Haltung gegenüber bestimmten klimapolitischen Instrumenten überdachten. Die Vorher-Nachher-Befragungen zeigen, dass der deliberative Austausch bei einem erheblichen Teil der Gruppe zu Positionsveränderungen beigetragen hat.

Viele Teilnehmende betonten, dass sie die Möglichkeit zur Mitwirkung an einem solchen deliberativen Prozess als wertvolle und bereichernde Ergänzung zu etablierten Formen politischer Partizipation – etwa Wahlen oder Demonstrationen – empfunden hätten. Besonders hervorgehoben wurde die konstruktive und respektvolle Diskussionsatmosphäre in den Kleingruppen, die trotz unterschiedlicher Positionen sachlich blieb und einen offenen Dialog ermöglichte. Vor dem Hintergrund zunehmend polarisierender medialer Debatten wurde dies als besonders positiv wahrgenommen. Die Mehrheit der Teilnehmenden äußerte zudem den Wunsch, künftig erneut an einem Bürgerdialog teilzunehmen.

Der nächste Meilenstein der Ariadne-Bürgerdeliberation sind Online-Deliberationen, in denen die Teilnehmenden Politikmixe für eine Verkehrswende zusammenstellen und diskutieren. Die Ergebnisse der ersten Beteiligungsrunde sind unter anderem in

den Ariadne Deutschlandticket Impact Tracker eingeflossen (Amberg und Koch 2024) und haben einen wissenschaftlichen Faktencheck Elektromobilität (Plötz et al. 2025) angeregt.

Literaturverzeichnis

Amberg, M. und Koch, N. (2024): „Ariadne D-Ticket Impact Tracker“. Kopernikus-Projekt Ariadne. <https://mcc-berlin-ariadne.shinyapps.io/dticket-tracker/>

Blum, M., Colell, A., Treichel, K. (2022a): Deliberation: Neue Räume für die Aushandlung von Politikoptionen, in: Zilles, J., Drewing, E. und Janik, J. (Hg.): Umkämpfte Zukunft. Zum Verhältnis von Nachhaltigkeit, Demokratie und Konflikt

Curato, N., Farrell, D. M., Geissel, B., Grönlund, K., Mockler, P., Pilet, J.-B., Renwick, A., Rose, J., Setälä, M., & Suiter, J. (2021). Deliberative Mini-Publics: Core Design Features (1st ed.). Bristol University Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctv1sr6gw9>

Edenhofer, O., & Kowarsch, M. (2015): Cartography of pathways: A new model for environmental policy assessments. *Environmental Science & Policy*, 51, 56-64

ERK – Expertenrat Für Klimafragen (2025): Zweijahresgutachten 2024. Gutachten zu bisherigen Entwicklungen der Treibhausgasemissionen, Trends der Jahresemissionsgesamtmengen und Jahresemissionsmengen sowie Wirksamkeit von Maßnahmen (gemäß § 12 Abs. 4 Bundes-Klimaschutzgesetz). Online verfügbar unter: <https://www.expertenrat-klima.de>

Germann, M., Marien, S. Und Muradova, L. (2024): Scaling Up? Unpacking the Effect of Deliberative Mini-Publics on Legitimacy Perceptions, in: *Political Studies* Vol. 72, Issue 2, S. 421-841, <https://doi.org/10.1177/00323217221137444>

Mau, S., Lux, T., Westheuser, L. (2023): Triggerpunkte. Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft, Suhrkamp Verlag

Mau, S. (2024): Ungleich vereint. Warum der Osten anders bleibt, Suhrkamp Verlag

Oppold, D. Und Renn, O. (2022): Partizipative Klimapolitik: Wie die Integration von Stakeholder und Bürger*innenbeteiligung gelingen kann, in: *dms – der moderne staat*, Jg. 16, Heft 1/2023, 137-159, <https://doi.org/10.3224/dms.v16i1.08>

Plötz, P., Speth, D., Krail, M., Scherrer, A. und Gnann, T. (2025): Faktencheck Elektromobilität, abrufbar unter: Faktencheck Elektromobilität | Ariadne

Treichel-Grass, K., Koch, N., Hoff, L., Kisting, D. und Steidle, D. (2025): Bürgerperspektiven auf Politikmaßnahmen im Verkehr – Ergebnisse der Ariadne Bürgerkonferenz 1./2. Juni 2024. Kopernikus-Projekt Ariadne, Potsdam. <https://doi.org/10.48485/pik.2025.007>

UBA – Umweltbundesamt (2024): Treibhausgasprojektionen 2024 – Ergebnisse kompakt, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/thg-projektionen_2024_ergebnisse_kompakt.pdf

Autor*innenangaben

Katja Treichel-Grass
Policy Analystin und Leiterin Bürgerbeteiligung in der Forschung
Potsdam Institut für Klimafolgenforschung
Policy Unit
EUREF Campus 19, 10829 Berlin

E-Mail: katja.treichel-grass@pik-potsdam.de