

---

## **Bürger\*innenbeteiligung an der Verkehrswende: Die Wirkungen von Konsultationen zur Verkehrsplanung auf die Einstellungen der Bevölkerung**

Tobias Escher\*, Katharina Holec

Siehe Autor\*innenangaben

---

### Abstract

Vielfach werden bei der kommunalen Mobilitätsplanung Bürger\*innen konsultiert, um Konflikte um nachhaltige Mobilität zu befrieden. Die Ergebnisse unserer Befragungen im Rahmen von vier Mobilitätskonsultationen zeigen, dass jenseits der konkreten Ergebnisse auch die Ausgestaltung solcher Beteiligungsverfahren einen Einfluss auf die Zufriedenheit der Bürger\*innen mit den Maßnahmen und den dafür Verantwortlichen hat. Ein als positiv wahrgenommenes Beteiligungsverfahren führte in allen vier Kontexten – auch unabhängig von einer aktiven Teilnahme – zu höherer Zufriedenheit.

Schlagwörter / Keywords:

Verkehrswende, Beteiligung, Konsultation, Akzeptanz, Legitimität

---

### **1 Verkehrsplanung als Transformationskonflikt**

Mobilitätsvorhaben, welche die bislang stark autozentrierte Mobilität transformieren sollen, führen häufig zu Konflikten, vor allem auf der lokalen Ebene, auf der die Mehrzahl solcher Maßnahmen umgesetzt werden. Die Konflikte entstehen dabei insbesondere aus unterschiedlichen Ansichten darüber, wie sehr und auf welchem Weg die Mobilität verändert werden sollte. Die Planenden und die lokale Politik als deren Auftraggeber sehen sich in der Regel zwei unterschiedlichen Gruppen gegenüber, die untereinander, aber auch mit den lokalen Verantwortlichen unzufrieden sind: Die einen, weil ihnen Maßnahmen wie Parkraumreduktion oder Einrichtung von Radfahrstreifen zu weit gehen, die anderen, weil ihnen die Maßnahmen gerade nicht weit genug gehen.

Um trotz dieser Herausforderungen handlungsfähig zu bleiben, werden mittlerweile auch in der lokalen Mobilitätsplanung von den Verantwortlichen im-

mer häufiger Beteiligungsprozesse initiiert, mit denen Bürger\*innen zu den Planungen konsultiert werden, bevor im Anschluss die dafür legitimierten Gremien entscheiden (Beckmann, 2021; Mark et al., 2024).

Bürger\*innen und Entscheidungsträger\*innen eint die Hoffnung, dadurch Entscheidungen zu treffen, die auf breitere öffentliche Akzeptanz stoßen und damit letztlich auch zu einer höheren Zufriedenheit der verantwortlichen Akteure beitragen (Gabriel & Kersting, 2014). Allerdings fehlen dafür insbesondere im Verkehrsbereich bislang belastbare empirische Erkenntnisse. Als Beitrag zu dieser Debatte berichten wir hier daher von den Ergebnissen einer Befragungsstudie im Zusammenhang mit vier Mobilitätsplanungsprojekten mit umfangreicher Beteiligung. Dabei zeigt sich, dass zwar das Ergebnis solcher Verfahren die wichtigste Rolle für Einstellungen spielt, die konkrete Ausgestaltung jedoch ebenfalls einen nachweisbaren Einfluss auf die Zufriedenheit der Bürger\*innen hat. Ein transparenter und nachvollziehbar strukturierter Prozess kann daher ein

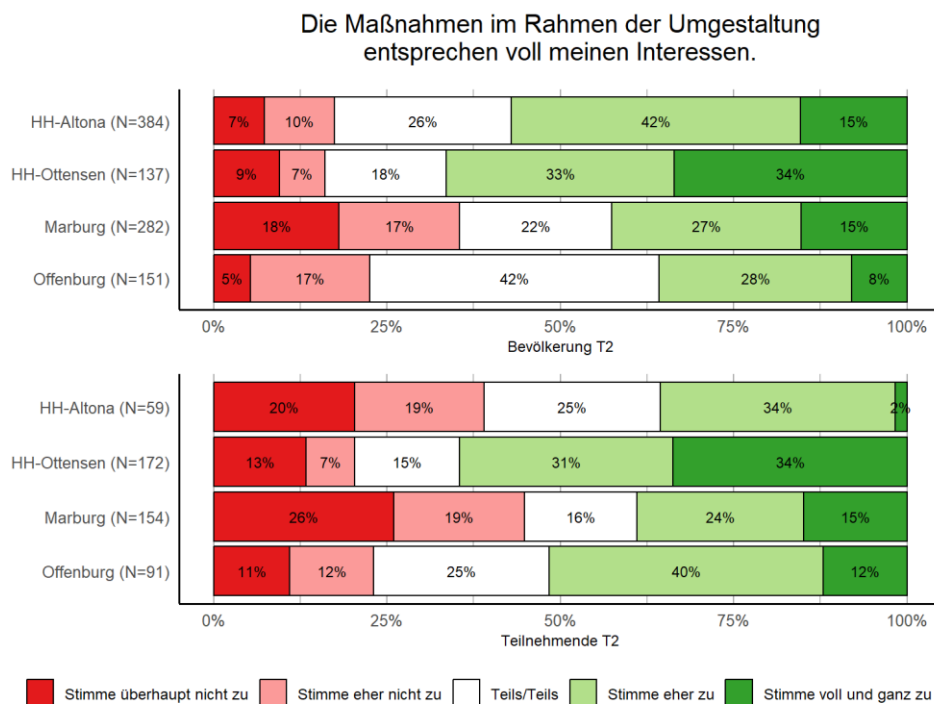
Mittel sein, um die Zufriedenheit mit den Maßnahmen und auch mit den verantwortlichen Akteuren zu befördern – und zwar unabhängig davon, ob man selbst aktiv teilnimmt oder lediglich vom Verfahren gehört hat.

## 2 Die Relevanz von Beteiligung für Einstellungen

Aus theoretischer Sicht können Beteiligungsprozessen Wirkungen auf die Einstellungen zu verschiedenen Aspekten des demokratischen Entscheidungsprozesses zugeschrieben werden (s. Vetter und Remer-Bollow 2017, S. 300). Während aus wissenschaftlicher Sicht vor allem die generalisierten Wirkungen von Interesse sind, also inwieweit durch Beteiligung z.B. das Vertrauen in die Problemlösungsfähigkeit demokratischer Institutionen und die Zufriedenheit mit der Demokratie in Ideal und Praxis gefördert wird (Norris, 2011), stehen für die Initiator\*innen und für die Bürger\*innen eher die stärker verfahrensbezogenen Wirkungen im Mittelpunkt, denen sich auch dieser Beitrag widmet. Erstens ist die Frage, ob ein Beteiligungsprozess dazu führt, dass die geplanten Maßnahmen eher befürwortet werden, und zweitens, ob sich dadurch auch die Einstellungen gegenüber den verantwortlichen Akteuren (also lokaler Politik und Verwaltung) verbessern.

Im Verkehrsbereich gibt es bislang kaum empirisch belastbare Studien zur Wirkung von Beteiligung auf Einstellungen, und auch in anderen Transformationsbereichen sind die konkreten Erkenntnisse noch rar gesät (Buchholz et al., 2023). Escher und Rottinghaus (2024) konnten am Beispiel von drei Radverkehrsprozessen in Bonn, Köln & Moers zeigen, dass sich solche Konsultationen grundsätzlich positiv auf die Einstellungen zur lokalen Politik auswirken. Allerdings war das nicht für alle Befragten der Fall. Auch aus unseren Ergebnissen wird deutlich, dass in allen vier untersuchten Konsultationsverfahren am Ende ein substantieller Anteil der Teilnehmenden unzufrieden mit den politischen Beschlüssen war (siehe Abbildung 1).

Das lenkt den Blick auf Einflussfaktoren, die für diese Einstellungen relevant sind. Unstrittig ist, dass zunächst einmal die Ergebnisse des Beteiligungsprozesses eine entscheidende Rolle für die Einstellungen zu den verantwortlichen Akteuren spielen (Arnesen & Peters, 2018; Esaiasson et al., 2019; Strelbel et al., 2019): Wenig überraschend ist man zufriedener, wenn die Beteiligung zum gewünschten Ergebnis führt. Die wichtigere Frage lautet daher, inwieweit der Beteiligungsprozess selbst und seine Gestaltung auch bei denjenigen für höhere Zufriedenheit



**Abbildung 1:** Zufriedenheit mit Ergebnissen des Planungs- und Beteiligungsverfahrens. Oben für die Bevölkerung insgesamt, unten nur für Personen, die teilgenommen haben. (eigene Darstellung)

mit verantwortlichen Akteuren führt, die mit den Ergebnissen selbst eher unzufrieden sind. Diese zentrale Annahme partizipativer und deliberativer Demokratietheorie (Barber, 1984) wird hier als erste Frage verfolgt.

Zweitens ist bislang kaum erforscht, inwieweit es einen Unterschied macht, ob man sich selbst an der Konsultation beteiligt, oder ob auch schon das bloße Wissen über die Möglichkeit zur Beteiligung Effekte auf die Einstellung hat. Gerade vor dem Hintergrund der Tatsache, dass sich in der Regel nur ein Bruchteil der Bevölkerung beteiligt, spielt das für die Relevanz und Effektivität von Beteiligung eine wichtige Rolle.

Abgesehen davon bezieht sich der Großteil der bisherigen Forschung auf einzelne Fallstudien. Daher ist drittens zu klären, welche Rolle jenseits der konkreten Ausgestaltung des Partizipationsverfahrens der jeweilige politische und räumliche Kontext eines Verfahrens spielt, oder ob die Mechanismen, die zu (Un)Zufriedenheit führen, in den verschiedenen Orten ähnlich sind.

### 3 Untersuchte Konsultationsverfahren

Während die Effekte von Partizipation auf Einstellungen häufig im Rahmen von hypothetischen Szenarien untersucht wurden (beispielhaft Esaiasson et al., 2019; Strebel et al., 2019), haben wir zwischen 2021 und 2024 insgesamt vier verschiedene Fallstudien untersucht, in denen auf Basis eines Konsultationsverfahrens tatsächlich eine politische Entscheidung zur zukünftigen Verkehrsplanung getroffen wurde. In zwei Fällen wurden Mobilitätskonzepte entwickelt (Marburg, Offenburg), in zwei Fällen konkrete Objektplanungen (Elbchaussee und freiRaum Ottensen in Hamburg). Dabei kamen verschiedene Partizipationsformate wie Workshops und Online-Dialoge zum Einsatz. In jedem Kontext wurden im Anschluss nach Abschluss des Planungs- und Beteiligungsverfahrens sowohl bevölkerungsrepräsentative Befragungen auf Basis einer Zufallsauswahl aus dem Melderegister durchgeführt als auch die Personen befragt, die sich an den entsprechenden Partizipationsformaten beteiligt hatten. Trotz befriedigender Rücklaufquoten von um die 30% weisen die Stichproben klassische Verzerrungen auf. So sind insbesondere Personen ohne Abitur deutlich unterrepräsentiert.

### 4 Einstellungen nach Abschluss der Konsultation

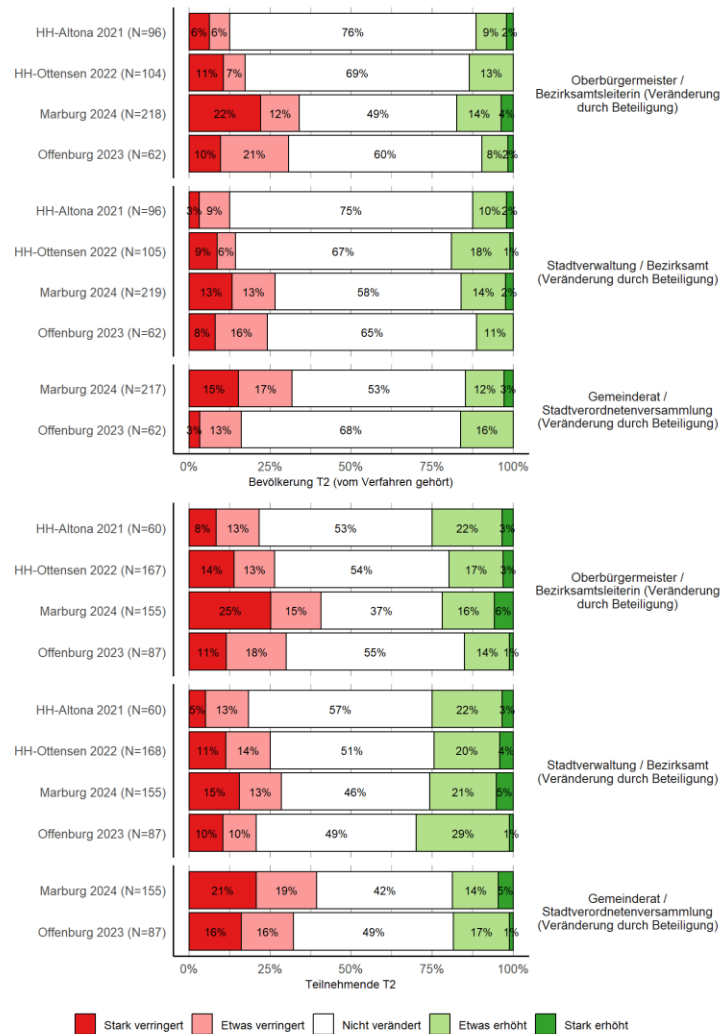
Betrachtet man die Einstellungen der Bevölkerung, dann wird schnell deutlich, dass in den untersuchten Fällen die Konsultationen nicht zu einem breiten Konsens oder zu einer insgesamt deutlich höheren Zufriedenheit geführt haben. Stattdessen zeigen sich sowohl positive als auch negative Effekte. Wirft man zunächst einen Blick auf die Einschätzung der in Folge der Beteiligung politisch beschlossenen Maßnahmen (Abb. 1), so zeigt sich, dass in der befragten Bevölkerung insgesamt zwar die positiven Einschätzungen überwogen, dass es aber in allen vier untersuchten Fallstudien auch eingeschränkte bzw. gar substantielle Unzufriedenheit gab, da die geplanten Maßnahmen nicht den eigenen Interessen entsprachen. So war in Marburg rund ein Drittel der befragten Bevölkerung mit den Maßnahmen unzufrieden.

Dabei unterschieden sich die vier Fälle zum Teil deutlich in der Zufriedenheit der Befragten, was bereits auf die Rolle der konkreten Ausgestaltung der Planungs- und Beteiligungsverfahren oder aber des jeweiligen (räumlichen und politischen) Kontextes hinweist. Alle vier untersuchten Verfahren teilen die Gemeinsamkeit, dass Personen, die an der Konsultation teilgenommen haben, die Ergebnisse im Durchschnitt sogar negativer einschätzten als der Rest der Bevölkerung.

Partizipation soll jedoch nicht nur die Bewertung des Ergebnisses beeinflussen, sondern letztlich kann man davon auch Auswirkungen auf die Einstellungen gegenüber den Akteuren erwarten, die für diese Entscheidungen verantwortlich sind. So wird partizipativen Elementen unter anderem zugeschrieben, dass sie das Vertrauen in politische Autoritäten und Institutionen stärken oder Legitimitätseinstellungen positiv beeinflussen können (Easton, 1976; Norris, 2011). Im konkreten Fall wären das z.B. Oberbürgermeister\*in oder Bezirksamtsleiter\*in sowie die Verwaltung, aber auch lokalpolitische Gremien wie der Stadtrat.

Befragt man die Personen, die vom Konsultationsverfahren zumindest gehört haben, so zeigen sich auch hier deutliche Effekte auf die Einstellungen, die allerdings wiederum sehr unterschiedlich ausfallen (Abb. 2). Nach subjektiver Selbsteinschätzung führte die Beteiligung (je nach Akteur und Kon-

Hat das Beteiligungsverfahren zu [Verfahren] Ihre Zufriedenheit mit der lokalen Politik verringert, erhöht, oder nicht verändert?



**Abbildung 2:** Veränderung von Zufriedenheit mit lokalpolitischen Akteuren in Folge des Beteiligungsverfahrens: oben für alle, die vom Beteiligungsverfahren gehört haben, unten nur für Personen, die auch teilgenommen haben. (eigene Darstellung)

text) für 10-20% dieser Personen zu mehr Zufriedenheit mit den für die Planung verantwortlichen Akteuren, gleichzeitig wurden aber auch substantielle Teile der Öffentlichkeit unzufriedener. So gab z.B. in Offenburg rund ein Drittel der Personen mit Wissen über die Beteiligung an, das Beteiligungsverfahren habe ihre Zufriedenheit mit dem Oberbürgermeister (deutlich) verringert. Deutliche Effekte gehen dabei von der aktiven Teilnahme am Konsultationsverfahren aus: Während im Durchschnitt aufgrund des bloßen Wissens über Konsultationsverfahrens nur rund ein Drittel der Bevölkerung eine Änderung der Einstellungen berichtete, war es ungefähr jede\*r zweite

Teilnehmende (Abb 2.). Auch hier zeigen sich wiederum Unterschiede zwischen den vier Kontexten. So ist die Bewertung in den beiden Hamburger Fallstudien grundsätzlich positiver.

### 5 Einflussfaktoren auf Maßnahmezufriedenheit

Wovon hängen nun aber die Bewertungen der beschlossenen Maßnahmen sowie der dafür verantwortlichen Akteure ab? Eine multivariate lineare Regressionsanalyse zeigt, dass im Kontext der vier deutlich auf nachhaltigere Mobilität abzielenden Planungsverfahren regelmäßige Nutzer\*innen von Fahrrad und ÖPNV zufriedener mit den Ergebnissen waren als Autofahrer\*innen (siehe Tabelle 1).

**Tabelle 1:** Einflussfaktoren auf Bewertung der Maßnahmen und der verantwortlichen Akteure

getestete Einflussfaktoren	Maßnahmenzufriedenheit (Maßnahmen entsprechen eigenen Interessen) (5er Skala)	Akteurszufriedenheit <sup>a)</sup> (Oberbürgermeister, Bezirksamtsleitung, Stadt-/Bezirksverwaltung, Stadtrat) (5er Skala)
<b>Kontext</b> Hamburg-Altona, Hamburg-Ottensen, Marburg, Offenburg	es spielt keine Rolle für die Zufriedenheit, wo eine Konsultation durchgeführt wurde	
<b>Demografie</b> Geschlecht, Einkommen, Bildung, Behinderung, Alter	Personen ohne Abitur sind unzufriedener	
	(- 0,41***)	(- 0,16*)
<b>Verkehrsmittelnutzung</b> Häufigkeit der Nutzung (jeweils 5er Skala)	je häufiger Rad (0,20***) und/oder ÖPNV genutzt werden (0,09**), desto zufriedener, je häufiger Auto gefahren wird, desto unzufriedener (- 0,19***)	
<b>pol. Selbstwirksamkeit &amp; Interesse</b> Interne Selbstwirksamkeit (5er Skala)	-	-
Externe Selbstwirksamkeit (5er Skala)	je höher die Responsivitätserwartung, desto zufriedener (0,12*)	(0,21***)
Politisches Interesse (lokal) (5er Skala)	je höher das lokalpolitische Interesse, desto unzufriedener (- 0,16**)	(- 0,07*)
<b>Beteiligungsverfahren</b> Teilnahme am Verfahren	wer sich selbst am Verfahren beteiligt, ist (deutlich) unzufriedener	
	(- 0,92***)	(- 0,27*)
Bewertung des Prozesses <sup>b)</sup> (5er Skala: 0=schlechteste Prozessbewertung)	je positiver der Beteiligungsprozess bewertet wird, desto zufriedener	
	(0,22**)	(0,17***)
	für Teilnehmende zusätzlicher positiver Effekt auf Zufriedenheit	
	(0,39***)	(0,14*)
Bewertung der Maßnahmen (5er Skala)	n.a.	je positiver die Maßnahmen bewertet werden, desto zufriedener (0,29***)
<b>N</b>	750	750
<b>R<sup>2</sup> korr.</b>	0,368	0,417

**Bemerkungen:** Berichtet werden nur diejenigen Faktoren, die tatsächlich einen signifikanten Einfluss auf die Maßnahmen- bzw. Akteurszufriedenheit ausüben. Werte in Klammern entsprechen unstandardisierten Regressionskoeffizienten der OLS-Regression. Signifikanzniveaus: \* p<0.05 \*\* p<0.01 \*\*\* p<0.001. Die detaillierten Modelle können von den Autor\*innen zur Verfügung gestellt werden.

<sup>a)</sup> Mittelwertindex aus Bewertung der Zufriedenheitsveränderung gegenüber zwei Institutionen in Hamburg (Bezirksamtsleiterin, Bezirksamt) bzw. drei Institutionen in Marburg und Offenburg (Oberbürgermeister, Stadtverwaltung, Rat)

<sup>b)</sup> Index aus vier Fragen: 1. Ich habe im Laufe des Prozesses besser verstanden, wie die Entscheidungen zustande kommen. 2. Ich habe mich jederzeit über die Planung und die aktuellen Entwicklungen gut informiert gefühlt. 3. Wie die Ergebnisse der Beteiligung in die politischen Entscheidungen eingeflossen sind war für mich nachvollziehbar. 4. Durch die Beteiligung zu [Verfahren] wurden neue Erkenntnisse (z.B. neue Ideen) gewonnen.

Kritisch hervorzuheben ist, dass Menschen mit niedrigerer formaler Bildung unzufriedener waren. Ansonsten spielten demografische Unterschiede (Geschlecht, Alter, Einkommen, Behinderung) keine Rolle. Höheres lokalpolitisches Interesse trug eher zur Unzufriedenheit bei, ein höheres Responsivitätsgefühl eher zur Zufriedenheit mit den Maßnahmen.

Welche Rolle spielt bei der (Un)Zufriedenheit mit den beschlossenen Maßnahmen nun der Beteiligungsprozess? Wer den Prozess positiv bewertete (z.B., weil man diesen als transparent einschätzte und nachvollziehen konnte, wie dieser zu politischen Entscheidungen beitrug) war auch mit den Maßnah-

men eher zufrieden. Der Effekt der Prozessbewertung ist dabei nicht unerheblich: Eine Person, die den Beteiligungsprozess als sehr schlecht bewertet, würde die beschlossenen Maßnahmen auf der 5-Punkt-Skala um fast einen Skalenpunkt (0,88 Punkte) schlechter bewerten als eine ansonsten identische Person, die jedoch mit dem Prozess sehr zufrieden war. Wohlgemerkt tritt dieser Effekt allein durch das Wissen um das Verfahren auf, ohne dass man sich selbst beteiligt.

Bei Personen, die sich tatsächlich auch für eine aktive Teilnahme am Konsultationsverfahren entschieden haben, ist die Prozessbewertung sogar noch deutlich wichtiger. Zunächst ist der positive Effekt der Prozessbewertung rund dreimal so groß wie für Nicht-Teilnehmende. Das ist hier besonders wichtig, denn gleichzeitig zeigt sich auch in der multivariaten Analyse, was schon in Abb. 1 ersichtlich war, nämlich dass Teilnehmende im Vergleich zu den Nicht-Teilnehmenden erst einmal viel unzufriedener waren. Insgesamt waren Teilnehmende mit den Maßnahmen häufig eher unzufrieden.

Wer teilnahm und auch den Prozess sehr schlecht bewertete, war mit den Maßnahmen deutlich unzufriedener (rund 0,9 Skalenpunkte), als eine vergleichbare Person mit ähnlich schlechter Prozessbewertung, die nicht teilnahm. Im Gegensatz dazu war ein\*e Teilnehmer\*in mit sehr guter Prozessbewertung auch etwas positiver als eine ähnliche Person, die nicht teilnahm (rund 0,6 Skalenpunkte). Das zeigt, wie wichtig die Rolle der Ausgestaltung (und Wahrnehmung) des Beteiligungsprozesses ist. Zum einen, weil sie bereits bei den nur Beobachtenden zu höherer Zufriedenheit führt, zum anderen, weil sie die bei den Teilnehmenden oft herrschende Unzufriedenheit mit den Ergebnissen etwas abmildern kann.

Jenseits dieser subjektiven Faktoren und der Gestaltung des Beteiligungsverfahrens scheint der räumliche und politische Kontext selbst keinen bedeutsamen Einfluss zu entfalten. Die Unterschiede in der Maßnahmenbewertung zwischen den vier Fallstudien (s. Abb. 1) sind damit zum großen Teil auf individuelle Charakteristiken und auf die subjektive Bewertung des Beteiligungsprozesses und -ergebnisses zurückzuführen.

## 6 Einflussfaktoren auf Zufriedenheit mit Akteuren

Für die Zufriedenheit mit den verschiedenen lokalen Verantwortlichen spielen im Wesentlichen dieselben Faktoren eine Rolle. Mit der Maßnahmenbewertung kommt aber ein wesentlicher Faktor hinzu. Diese hat den stärksten Einfluss auf die Akteurszufriedenheit: Wer mit den beschlossenen Maßnahmen sehr zufrieden ist, bewertet auch die Akteurszufriedenheit besser und zwar um rund einen Skalenpunkt höher als jemand, der mit den Maßnahmen sehr unzufrieden ist.

Wie schon aufgrund der zitierten Studien angenommen, war für die Akteurszufriedenheit also das Ergebnis der Beteiligung wichtiger als der Prozess der Beteiligung. Das ist soweit wenig überraschend. Allerdings lautet eine der Erwartungen an Beteiligungsprozesse eben gerade, auch bei denen die Zufriedenheit mit den demokratischen Akteuren und Prozessen zu stärken, die sich im Prozess dieses Mal nicht durchsetzen konnten. Tatsächlich hat auch in diesem Fall der Prozess einen positiven Einfluss auf die Zufriedenheit mit den Akteuren – und zwar unabhängig davon, wie die Maßnahmen bewertet wurden.

Diese positiven Effekte gelten auch für Personen, die gar nicht selbst teilgenommen haben, sondern nur vom Verfahren gehört haben. Die Unterschiede zwischen schlechtester und bester Prozessbewertung betragen rund 0,7 Skalenpunkte. Die aktive Teilnahme selbst ist wiederum mit stärkeren Effekten verbunden, d.h. ein positiv bewerteter Prozess führt zu höherer Zufriedenheit, aber Teilnehmende sind grundsätzlich erst einmal negativer. Zum Vergleich: Zwei Personen mit sehr negativer Bewertung des Prozesses würden sich (bei ansonsten identischen Eigenschaften) nur um einen Viertelpunkt in der Zufriedenheit unterscheiden, d.h. eine teilnehmende Person wäre nur wenig negativer. Im Fall der besten Prozessbewertung wäre der\*die Teilnehmer\*in in nur ähnlich geringem Maße positiver. Damit sind die Effekte der Teilnahme weniger stark ausgeprägt als im Fall der Maßnahmenbewertung. Wie schon bei den Maßnahmen bleiben die Mechanismen über die verschiedenen räumlichen und politischen Kontexte gleich.

## 7 Fazit

Die Ergebnisse aus den Befragungen zu vier unterschiedlichen Mobilitätsplanungsverfahren zeigen, dass diese immer einen substantiellen Teil der Bevölkerung zurücklassen, die mit den beschlossenen Maßnahmen nicht zufrieden sind und deren Zufriedenheit mit den lokalen Verantwortlichen als Folge der Beteiligung sogar abnimmt. Es ist nicht auszuschließen, dass einzelne Konsultationsverfahren zu einem größeren Konsens und höherer Zufriedenheit führen. Allerdings erscheint es uns plausibel anzunehmen, dass im Kontext der Verkehrswende, die sehr weitreichend in den Alltag der Menschen eingreift und stark polarisiert, auch die beste Beteiligung nicht alle Widerstände beseitigen kann (Escher et al., 2025). Umso wichtiger ist die Frage, wie Beteiligungsprozesse gestaltet werden können, um auch im Angesicht solcher Konflikte die Zufriedenheit mit den Verantwortlichen in der Gemeinde zumindest nicht zu verringern.

Aus unserer Sicht zeigen die Ergebnisse, dass sich Investitionen in gute Beteiligungsprozesse lohnen, denn diese sorgen nicht nur für eine stärkere Zufriedenheit mit den Maßnahmen, sondern auch für eine größere Zufriedenheit mit den Verantwortlichen – selbst dann, wenn man die Maßnahmen selbst eher ablehnt. Im Rahmen unserer Untersuchung wurden Beteiligungsprozesse als positiv wahrgenommen, wenn sie transparent darstellten, wie Entscheidungen zustande kamen und wie die Beteiligung in diese eingeflossen ist, bei denen die Teilnehmenden die Möglichkeit hatten, neue Ideen zu entwickeln, und die jederzeit aktuell über den Verfahrensstand informierten.

Solche Investitionen lohnen sich auch jenseits der Frage, wie viele Personen tatsächlich teilnehmen, denn ein positiv wahrgenommener Prozess erhöht die Zufriedenheit mit Maßnahmen und verantwortlichen Akteuren auch dann, wenn man nicht selbst teilgenommen hat. Damit zeigt sich eine Wirkung von Beteiligung auch über die (in der Regel sehr selektive) Gruppe der Teilnehmenden hinaus (Dangschat, 2022; Mark et al., 2025; Rottinghaus & Escher, 2020). Nicht zuletzt sind diejenigen, die tatsächlich teilnehmen, häufig aufgrund besonderer Unzufriedenheit motiviert und damit ohnehin am schwierigsten zufriedenzustellen, wie unsere Ergebnisse nahelegen. Einige Gruppen bleiben allerdings unzufrieden, selbst wenn für die Ergebnisbewertung

kontrolliert wird. So sind formal niedriger gebildete Personen signifikant unzufriedener mit den verantwortlichen lokalen Akteuren, was die generell größer ausgeprägte Unzufriedenheit mit Politik in dieser Gruppe widerspiegelt

Gleichzeitig wird durch diese Ergebnisse auch der Bedarf nach weiterer Forschung deutlich. So ist nicht auszuschließen, dass im Rahmen unserer Querschnitterhebung im Anschluss an die Konsultation eine höhere Zufriedenheit mit den Maßnahmen und den Akteuren im Nachhinein auch zu einer positiven Prozessbewertung geführt hat. Aktuell analysieren wir eine Längsschnittbetrachtung um zu klären, wie stark die Prozessbewertung tatsächlich kausal mit den Einstellungen zusammenhängt. Zusätzlich würde dies auch ermöglichen, die Zufriedenheitsbewertungen direkt im Zeitverlauf zu messen, statt auf Basis einer retrospektiven Selbsteinschätzung.

Im Gegensatz zu früheren Studien konnten wir diese Effekte hier im Rahmen von vier Verfahren in unterschiedlichen Kontexten zeigen. Das Ziel zukünftiger Forschung sollte sein zu prüfen, ob sich diese Mechanismen auch weiteren Fällen replizieren lassen. Weiterhin unterliegen auch unsere Befragungsstudien trotz einer Zufallsauswahl aus dem Melderegister und mehrmaliger postalischer Einladung gewissen Einschränkungen der Repräsentativität, was sich vor allem in einer starken Unterrepräsentation von Personen mit niedrigerer Bildung zeigt, die die Prozesse und die Ergebnisse tendenziell negativer bewerten. Diese Gruppe sollte zukünftig noch stärker in Betracht gezogen werden.

Grundsätzlicher ist die Frage, ob sich positive Effekte lokaler Bürger\*innenbeteiligung auch positiv auf die Einstellungen gegenüber dem politischen System auswirken und damit ggf. auch längerfristig für die Stabilität der Demokratie sorgen. Eine hohe Akzeptanz der Regeln der Demokratie kann als langfristig stabilisierend für demokratische Systeme gesehen werden. Allerdings verweist eine weitere Studie aus dem Kreis der Autor\*innen (Holec, 2025) darauf, dass Teilnahme am und Bewertung des Beteiligungsprozesses diese Regimeakzeptanz nur bedingt zu stärken vermögen.

## Literaturverzeichnis

Arnesen, S., & Peters, Y. (2018). The Legitimacy of Representation: How Descriptive, Formal, and Responsiveness Representation Affect the Acceptability of Political Decisions. *Comparative Political Studies*, 51(7), 868899. <https://doi.org/10.1177/0010414017720702>

Barber, B. R. (1984). *Strong Democracy: Participatory Politics for a New Age*. University of California Press.

Beckmann, K. J. (2021). Partizipative Methoden in der (Stadt-)Verkehrsplanung. In D. Vallée, B. Engel, & W. Vogt (Hrsg.), *Stadtverkehrsplanung Band 2* (S. 449–471). Springer Berlin Heidelberg. [https://doi.org/10.1007/978-3-662-59695-1\\_13](https://doi.org/10.1007/978-3-662-59695-1_13)

Buchholz, N., Zetek, U., Biermann, E., & Dienel, H.-L. (2023). Effekte von Teilnehmungsformaten auf die Beschleunigung oder Verlangsamung von Infrastrukturprojekten zur Energiewende. <https://www.wissenschaftsplattform-klimaschutz.de/de/wpks-studie-beteiligung-effekte-energiewende-1795.html>

Dangschat, J. S. (2022). Verkehrswende—Sozial und räumlich ausgewogen. *Journal für Mobilität und Verkehr*, 14, 2–10. <https://doi.org/10.34647/jmv.nr14.id87>

Easton, D. (1976). Theoretical Approaches to Political Support. *Canadian Journal of Political Science*, 9(3), 431448. <https://doi.org/10.1017/S0008423900044309>

Esaiasson, P., Persson, M., Gilljam, M., & Lindholm, T. (2019). Reconsidering the Role of Procedures for Decision Acceptance. *British Journal of Political Science*, 49(1), 291314. <https://doi.org/10.1017/S0007123416000508>

Escher, T., Holec, K., & Mark, L. (2025). Wie kann konsultative Bürger\*innenbeteiligung die kommunale Verkehrswende unterstützen? Empfehlungen der SÖF-Forschungsgruppe CIMT. Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf. <https://www.cimt-hhu.de/ergebnisse/handlungsempfehlungen/>

Escher, T., & Rottinghaus, B. (2024). Effects of online citizen participation on legitimacy beliefs in local government. Evidence from a comparative study of online participation platforms in three German municipalities. *Policy & Internet*, 16(1), 173–208. <https://doi.org/10.1002/poi3.371>

Gabriel, O. W., & Kersting, N. (2014). Politisches Engagement in deutschen Kommunen: Strukturen und Wirkungen auf die politischen Einstellungen von Bürgerschaft, Politik und Verwaltung. In Bertelsmann Stiftung & Staatsministerium Baden-Württemberg (Hrsg.), *Partizipation im Wandel* (S. 43181). Verlag Bertelsmann Stiftung.

Holec, K. (2025). *Inclusive Democracy, Sustainable Democracy? Implementing descriptive and substantive representation through participatory mobility planning to increase legitimacy beliefs* [Dissertation]. Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf.

Mark, L., Holec, K., & Escher, T. (2024). Die Beteiligung von Bürgerinnen und Bürgern bei kommunalen Mobilitätsprojekten: Eine quantitative Erhebung konsultativer Beteiligungsverfahren in Deutschland. *Raumforschung und Raumordnung | Spatial Research and Planning*, 82(3), 248–263. <https://doi.org/10.14512/rur.2239>

Mark, L., Holec, K., & Escher, T. (2025). Socio-spatial justice through public participation? A mixed-methods analysis of distributive justice in a consultative transport planning process in Germany. *Case Studies on Transport Policy*, 20(101467). <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2025.101467>

Norris, P. (2011). *Democratic Deficit: Critical Citizens Revisited*. Cambridge University Press.

Rottinghaus, B., & Escher, T. (2020). Mechanisms for inclusion and exclusion through digital political participation: Evidence from a comparative study of online consultations in three German cities. *Zeitschrift für Politikwissenschaft*, 30(2), 261–298. <https://doi.org/10.1007/s41358-020-00222-7>

Strebel, M. A., Kübler, D., & Marcinkowski, F. (2019). The importance of input and output legitimacy in democratic governance: Evidence from a population-based survey experiment in four West European countries. *European Journal of Political Research*, 58(2), 488513. <https://doi.org/10.1111/1475-6765.12293>

## **Autor\*innenangaben**

Tobias Escher  
Professor für Soziologie  
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf  
Institut für Sozialwissenschaften  
Universitätsstraße 1, 40225 Düsseldorf

E-Mail: tobias.escher@hhu.de

Katharina Holec  
Wissenschaftliche Mitarbeiterin  
Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf  
Institut für Sozialwissenschaften  
Universitätsstraße 1, 40225 Düsseldorf

E-Mail: katharina.holec@hhu.de

Die Daten für diese Veröffentlichung wurden im Projekt CIMT mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Schwerpunkt Sozial-ökologische Forschung erhoben (FKZ 01UU1904). Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autor\*innen.