

Planungs- und Beteiligungsverfahren freiRaum Ottensen - Dokumentation ausgewählter Ergebnisse -

Jun.-Prof. Dr. Tobias Escher, Katharina Holec, Laura Mark

6. Mai 2024

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

FONA
Sozial-ökologische Forschung

Zu dieser Dokumentation

1. Nach dem Pilotprojekt „Ottensen macht Platz“ im Jahr 2019 & 2020 hat der Bezirk Altona im Jahr 2021 die Umgestaltung des Stadtteils Ottensen als autoarmes Quartier beschlossen. In den Jahren 2021 bis 2023 hat der Bezirk Altona daher unter dem Titel „*freiRaum Ottensen*“ ein groß angelegtes Planungsprojekt mit umfassender Beteiligung der Bürger*innen durchgeführt.
2. Dieses Planungs- und Beteiligungsverfahren wurde von der Forschungsgruppe CIMT der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf unabhängig* untersucht, unter anderem mit Hilfe von Interviews und Umfragen der Einwohner*innen in Ottensen.
3. Diese Dokumentation fasst die wesentlichen Ergebnisse aus dieser Untersuchung zusammen.
4. Weitere Informationen finden Sie unter <https://www.cimt-hhu.de/>
5. Anfragen richten Sie bitte an Jun.-Prof. Dr. Tobias Escher (tobias.escher@hhu.de)

* d.h. ohne Auftrag und Einflussnahme seitens des Bezirksamts

- 1. Vorstellung:**
Forschungsprojekt & Methodik
- 2. Teilnahme:**
Wer hat (nicht) am Beteiligungsverfahren teilgenommen?
- 3. Prozess:**
Wie wird das Beteiligungsverfahren bewertet?
- 4. Wirkung:**
Wie hat sich die Beteiligung ausgewirkt?
- 5. Zusammenfassung:**
Wie sind die Befunde aus Ottensen einzuordnen?

- 1. Vorstellung:**
Forschungsprojekt & Methodik
- 2. Teilnahme:**
Wer hat (nicht) am Beteiligungsverfahren teilgenommen?
- 3. Prozess:**
Wie wird das Beteiligungsverfahren bewertet?
- 4. Wirkung:**
Wie hat sich die Beteiligung ausgewirkt?
- 5. Zusammenfassung:**
Wie sind die Befunde aus Ottensen einzuordnen?

Übersicht Förderformat

Citizen Involvement in Mobility Transitions (Bürger*innenbeteiligung an der Verkehrswende)

Nachwuchsgruppe in der Sozial-ökologischen Forschung

Fördergeber: BMBF Programm "Forschung für Nachhaltige Entwicklungen" (FONA)

Laufzeit: Mai 2019 – Oktober 2024



**Die Forschungsgruppe CIMT erforscht die Potentiale und Probleme von
Bürger*innenbeteiligung an der Verkehrswende in deutschen Kommunen.**

Leitung

JProf. Tobias Escher

Soziologie

Katharina Holec

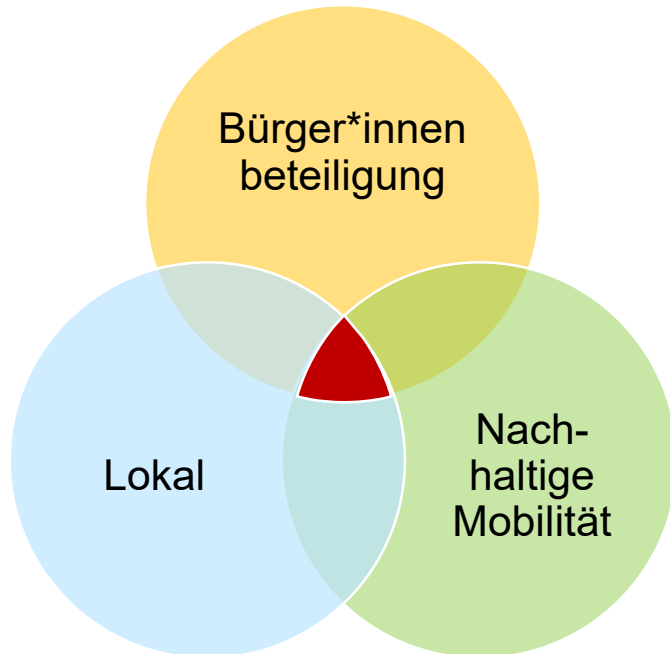
Stadtplanung

Laura Mark

Informatik

Julia Romberg

Forschungsvorhaben: Fokus & Ziele



- Erforschung der **Wirkungen von Beteiligungsverfahren**
 - Einfluss der Beteiligung auf politische Entscheidungen
 - Nachhaltigkeit der beschlossenen Maßnahmen
 - Einschätzung des Verfahrens, der Entscheidung & der Verantwortlichen (z.B. Akzeptanz)
- ➔ Transformationswissen: Bedingungen für „erfolgreiche“ Beteiligung / **Leitlinien**
- Werkzeuge zur **(teil-) automatisierten Analyse** von Beteiligungsbeiträgen

Übersicht Fallstudien

- die Forschungsgruppe untersucht insgesamt fünf Planungs- und Beteiligungsverfahren

<i>Verfahren</i>	Elbchaussee (Planungsabschnitt West)	freiRaum Ottensen	MoVe35	Masterplan Verkehr OG 2035	Verkehrsuntersuchung Heckinghausen
Stadt	Hamburg	Hamburg	Marburg	Offenburg	Wuppertal
Planwerk	Objektplanung	Konzept zur autoarmen Gestaltung	Mobilitäts- und Verkehrskonzept	Masterplan Verkehr und Klimamobilitätsplan	Konzept zur Neuaufteilung des Straßenraums
Maßstab	teilstädtisch	teilstädtisch	gesamtstädtisch	gesamtstädtisch	teilstädtisch
Zeitraum	2019 - 2021	2021 – 2022 (2024)	2020 – 2022/23	2021 - 2023	2020 – 2022/23
Beteiligungsangebote	Onlinedialoge, Workshops	Onlinedialoge, Workshops, Fokusgruppen, Projektbeirat	Onlinebefragung, Projektbeirat, Ortsbeiräte	Onlinedialoge, Workshops, lokale Foren, Jugendbeteiligung	Auftaktveranstaltung mit Diskussion, Onlinebefragung

Befragungen: Erhebungszeiträume & Rücklaufquoten

	Stichprobe	I/21	II/21	III/21	IV/21	I/22	II/22	III/22	IV/22	I/23	II/23	III/23	IV/23	Fragebögen
Wuppertal Heckinghausen	Bevölkerung (500)		29%											137
	Teilnehmende													5
Marburg	Bevölkerung (1.250)			35%										395
	Teilnehmende													22
HH-Ottensen	Bevölkerung T1 (500)			40%					66%					188
	Bevölkerung T2 (400)								38%					237
	Teilnehmende													262
Offenburg	Bevölkerung T1 (1.000)				26%									238
	Bevölkerung T2 (750)													55
	Teilnehmende													55
HH-Altona	Bevölkerung (1.258)				34%									407
	Teilnehmende													21

Quantitative Datenerhebung

- **Befragung von Bürger*innen**
 - Befragung zu Einstellungen während (T1) und nach (T2) Beteiligung zu freiRaum Ottensen
 - 327 Personen befragt (z.T. mehrfach)
 - Zufallsstichprobe aus Melderegister, aber hoch Gebildete (Abitur+) stark überrepräsentiert
 - → (weitestgehend) repräsentativ für Menschen mit Abitur
- **Befragung von Teilnehmer*innen**
 - 2021: Online-Auftaktveranstaltung (84), Online-Dialog (46), Fokusgruppe (5), Workshop I (14)
 - 2022: Workshop II (16)
 - 234 Personen befragt (z.T. mehrfach)
 - → (weitestgehend) repräsentativ für Teilnehmende

Qualitative Datenerhebung

- Semistrukturierte **Interviews** mit 12 Akteuren des Prozesses, qualitative Inhaltsanalyse
 - Verwaltung, Zivilgesellschaft, Politik, Planungsbüros
 - Bezug zu allen Beteiligungsphasen bis zum Beschluss des Verkehrskonzepts
 - Zeitpunkt: nach Beschluss des Verkehrskonzepts
- **Inhaltsanalyse** von Zeitungsartikeln und Protokollen von politischen Ratssitzungen
- **Teilnehmende Beobachtung** und systematische Dokumentation von Beteiligungsveranstaltungen

Repräsentativität

- Die vorliegenden Daten können trotz höchster methodischer Standards kein vollständig repräsentatives Bild für die Gesamtbevölkerung geben.
- Für die Darstellung der Daten werden hier daher drei Gruppen unterschieden:
 1. Für die Gruppe der **Personen mit Abitur** sind die Daten als weitgehend repräsentativ zu betrachten, auch wenn von kleineren Verzerrungen auszugehen ist, die auf das Thema der Studie zurückzuführen sind, das nicht alle Gruppen gleichermaßen anspricht.
 2. Für die Gruppe der **Personen ohne Abitur** geben die Daten einen Einblick in die existierenden Meinungen. Sie sind aber nicht als repräsentativ für die Gruppe zu bewerten, weil aufgrund der geringen und klar unterdurchschnittlichen Teilnehmendenzahl davon auszugehen ist, dass die Befragten nur einen Teilaspekt dieser Gruppe darstellen. Hier finden sich in unserer Stichprobe z.B. überdurchschnittlich viele Menschen älterer Jahrgänge (ab Mitte Fünfzig).
 3. Für die **Gruppe der Teilnehmenden** sollten die Daten einen weitgehend repräsentativen Einblick vermitteln.

- 1. Vorstellung:**
Forschungsprojekt & Methodik
- 2. Teilnahme:**
Wer hat (nicht) am Beteiligungsverfahren teilgenommen?
- 3. Prozess:**
Wie wird das Beteiligungsverfahren bewertet?
- 4. Wirkung:**
Wie hat sich die Beteiligung ausgewirkt?
- 5. Zusammenfassung:**
Wie sind die Befunde aus Ottensen einzuordnen?

Demografie

- Teilnehmende fast ausschließlich mit Abitur
- aber: nicht vollständig repräsentativ für Bevölkerung mit Abitur

- → Überrepräsentation von
 - Männern
 - älteren Jahrgängen (46-65J)
 - in Deutschland Geborenen

- relativ gute Repräsentation

- Haushaltseinkommen
- Haushaltsgröße
- Kinder im Haushalt (43%)

		Bevölkerung	Teilnehmende
Alter^{1,2} <i>(Bevölkerung ab 16 Jahren)</i>	• bis 25 Jahre	11%	1%
	• 26 bis 45 Jahre	40%	32%
	• 46 bis 65 Jahre	34%	51%
	• über 65 Jahre	16%	16%
Geschlecht^{1,2}	• Weiblich	53%	42%
Bildungsgrad³ (2011) <i>(Gesamtstadt, ohne Schüler*innen)</i>	• hohe Bildung	43%	91%
nicht-deutsche Bev.^{1,2}	• Nationalität	16%	
	• Geburtsland nicht D.		7%

Quellen: ¹Meldedatenstichprobe (2021, N=500), ¹Meldedatenstichprobe (2022, N=393), ³Zensus (2011)

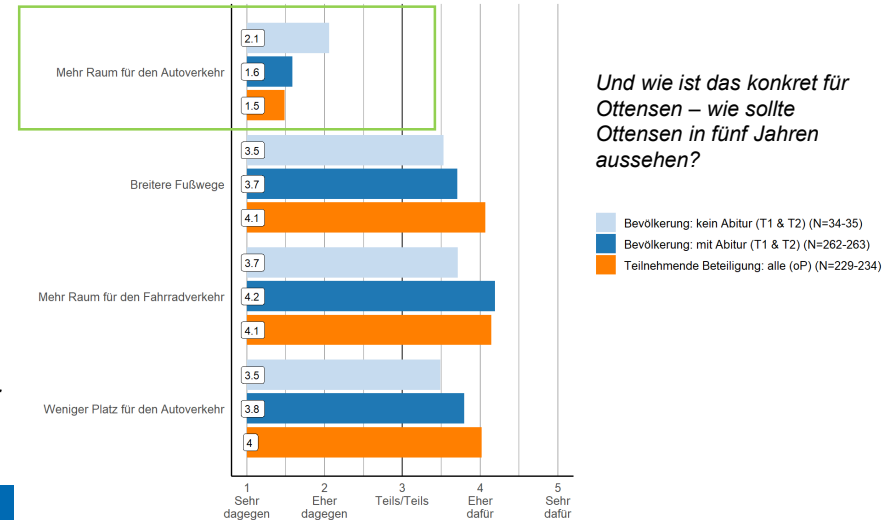
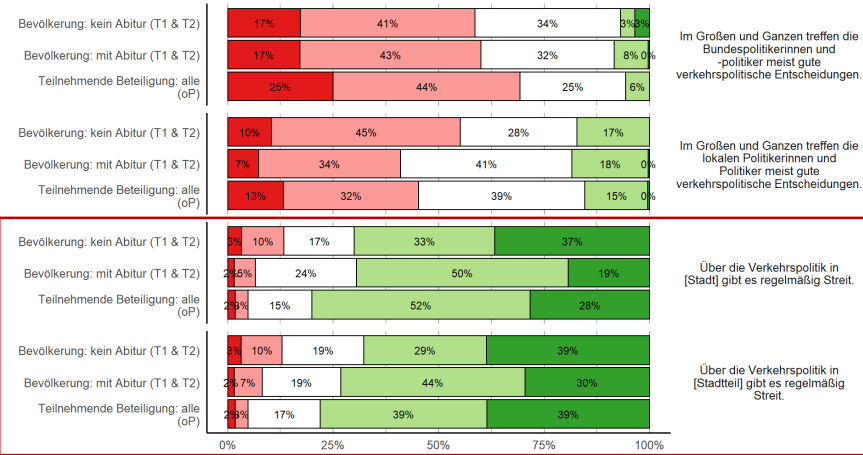
Teilnahme

Einstellungen zur Verkehrspolitik

- Verkehrspolitik in Hamburg und Ottensen wird als konflikthaft wahrgenommen
- 94% der Bevölkerung* sehen Verbesserungsbedarf beim Verkehr in der Stadt
- dabei wünscht sich fast niemand mehr Raum für Autoverkehr, aber rund zwei Drittel würden weniger Platz für Autos bevorzugen
- *Teilnehmende* leicht affiner für Verkehrswende
 - → ansonsten werden Einstellungen zur Verkehrspolitik der Bevölkerung* gut repräsentiert

* sofern nicht anders angegeben, beziehen sich Aussagen zur Bevölkerung immer nur auf die Gruppe der Personen mit Abitur, da für Personen ohne Abitur keine repräsentativen Daten erhoben werden konnten (siehe Erläuterungen zu Beginn)

Zustimmung ■ Stimme überhaupt nicht zu ■ Stimme eher nicht zu ■ Teils/teils ■ Stimme eher zu ■ Stimme voll und ganz zu

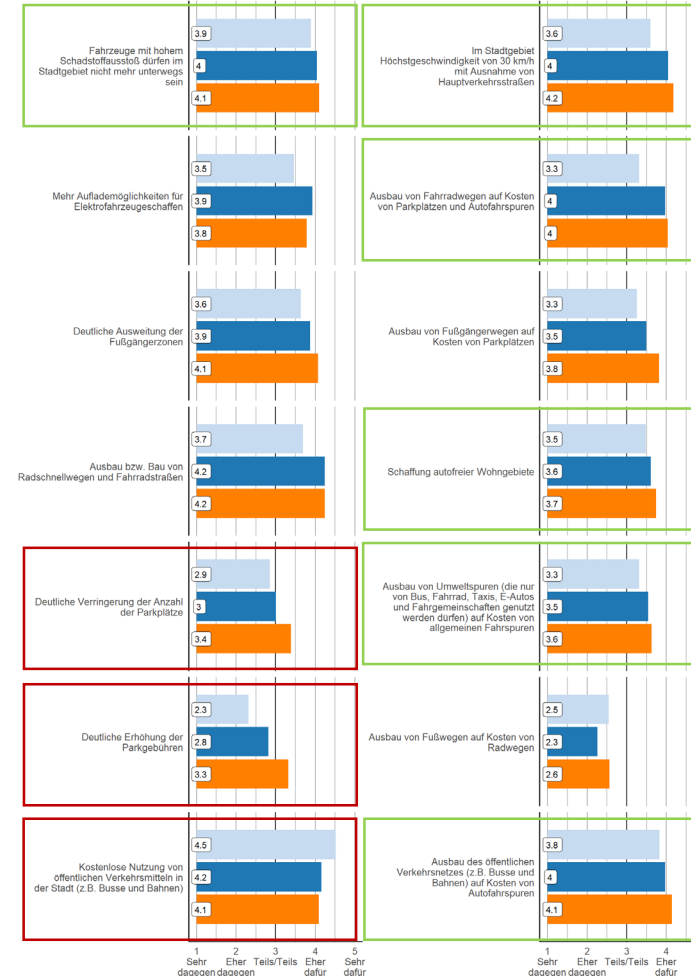


Teilnahme

Einstellungen zur Verkehrswende

- nicht nur Pull-, sondern auch viele Push-Maßnahmen mit überwiegender Zustimmung
 - Umweltzone, Tempo 30, autofreie Wohngebiete oder Ausbau von Umweltpuren & Fahrradstraßen auf Kosten von KfZ-Infrastruktur
- kontroverse Themen
 - deutliche Erhöhung der Parkgebühren
 - kostenlose Nutzung ÖPNV (wichtiges Thema für Personen ohne Abitur)
- *Teilnehmende* fordern nur in einigen Aspekten stärkere Maßnahmen für Verkehrswende
 - Verringerung von Parkplätzen (auch für Ausbau von Fußwegen)
 - Erhöhung der Parkgebühren
 - → ansonsten werden Einstellungen zur Verkehrswende der Bevölkerung (mit Abitur) gut repräsentiert

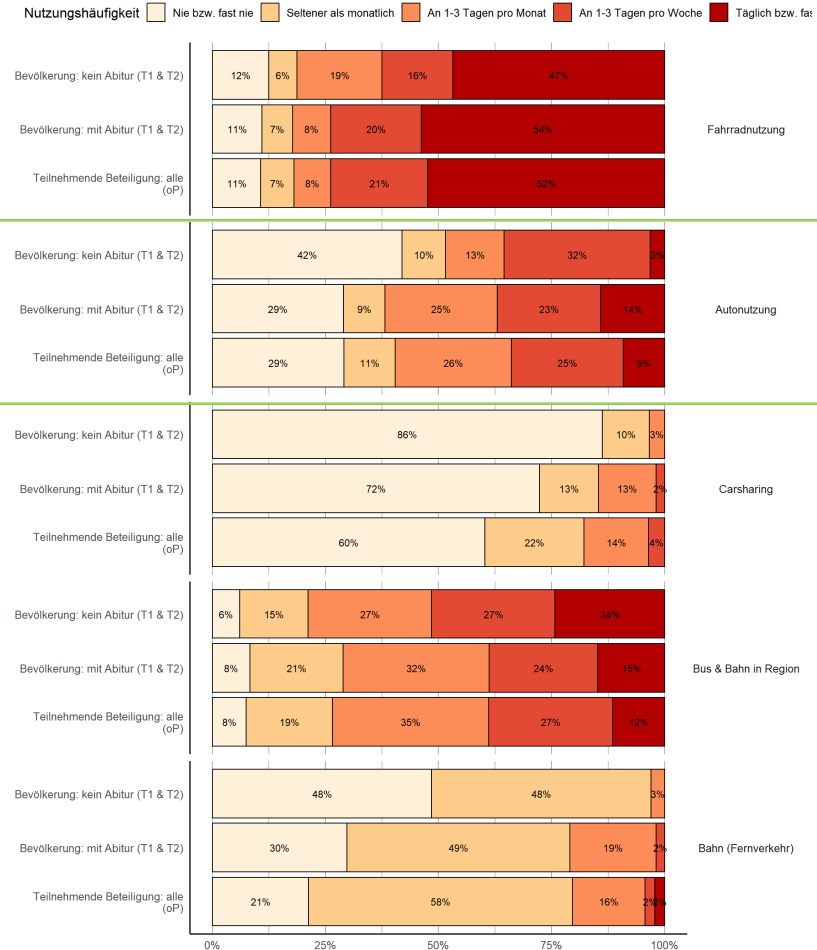
■ Bevölkerung: kein Abitur (T1 & T2) (N=35-35)
■ Bevölkerung: mit Abitur (T1 & T2) (N=262-266)
■ Teilnehmende Beteiligung: alle (oP) (N=229-234)



Teilnahme

Verkehrsmittelnutzung

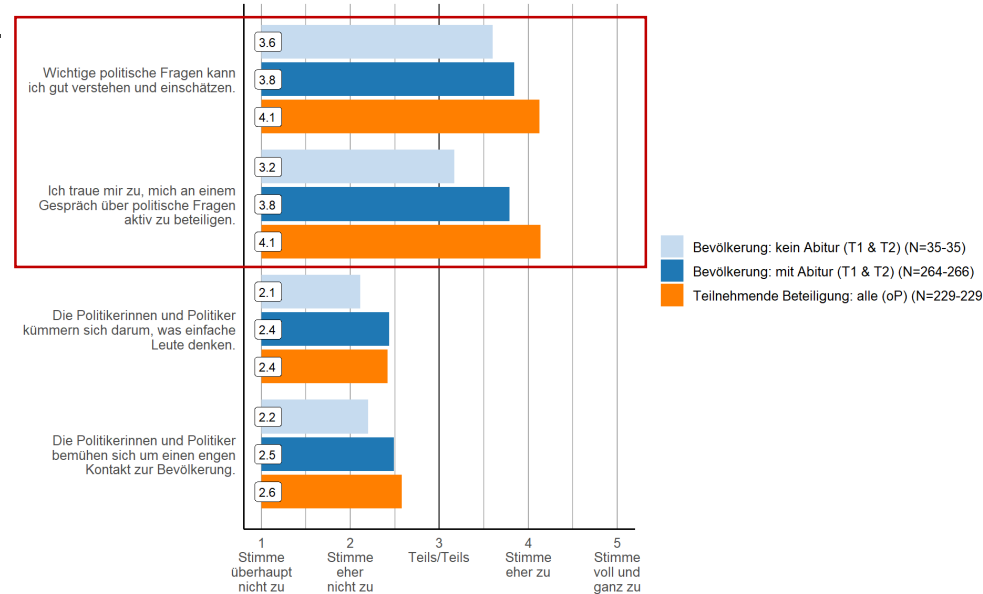
- rund 90% der Personen mit Abitur haben einen Führerschein
 - Personen ohne Abitur: nur 71%
- mindestens wöchentliche Nutzung
 - 37% Auto
 - 39% ÖPNV
 - 74% Fahrrad
- *Teilnehmende* im Wesentlichen mit den gleichen Mobilitätsmustern
 - etwas seltener tägliche Autonutzung, dafür etwas häufiger mind. gelegentliche Nutzung von Carsharing
 - → Mobilitätsmuster der Bevölkerung* gut repräsentiert



Institutionenvertrauen & pol. Partizipation

■ *Teilnehmende* sind stärker politisiert, d.h.

- höheres Interesse an Politik & Konsultationen
- eher überzeugt von eigenen Möglichkeiten zur Einflussnahme (Selbstwirksamkeit)
- politisch aktiver
- → ansonsten werden Einstellungen der Bevölkerung* gegenüber Politik gut repräsentiert
 - d.h. Teilnehmende sind weder überdurchschnittlich Demokratie-kritisch oder Demokratie-affin



* sofern nicht anders angegeben, beziehen sich Aussagen zur Bevölkerung immer nur auf die Gruppe der Personen mit Abitur, da für Personen ohne Abitur keine repräsentativen Daten erhoben werden konnten (siehe Erläuterungen zu Beginn)

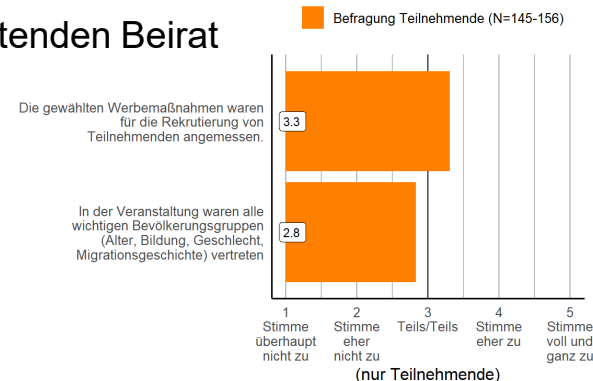
Wahrnehmung der Teilnahme

■ Einschätzung der Interviewpartner*innen

- Alle relevanten Gruppen konnten sich beteiligen, es gab ausreichend Angebote
- Zielgruppenspezifische Beteiligung aufbauend auf wahrgenommenen „Lücken“ in den Ergebnissen der Onlinebeteiligung und verschiedene Selektionsmechanismen
- Vereinzelte Kritikpunkte: die Uhrzeiten und Wochentage der Workshops und die Online-Formate wirkten exkludierend, kein separates Angebot für Personen mit Migrationsgeschichte, Teilnehmende eher gebildet
- Ergänzung durch die vorausgegangene Evaluation und den begleitenden Beirat

■ Einschätzung der Teilnehmenden

- Verbesserungspotential bei Rekrutierung
- bestimmte Gruppen (welche?) sind nicht ausreichend vertreten
- → deckt sich mit Erkenntnissen der quantitativen Auswertung (fast ausschließlich hohe formale Bildung, mehr Männer, kaum jüngere Altersgruppen, wenig Migrationsgeschichte)



Zwischenfazit

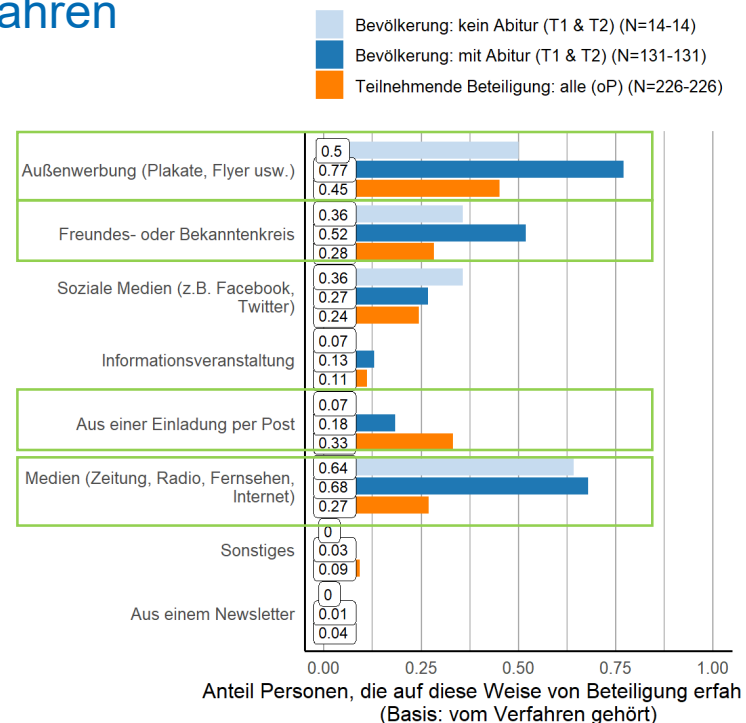
- Demographie der am Partizipationsverfahren Teilnehmenden
 - Personen mit Abitur, Männer, ältere Jahrgänge und in Deutschland geborene Personen überrepräsentiert
 - Repräsentation nach Haushaltsstruktur gegeben
 - Angebote und zielgruppenspezifische Beteiligung vorhanden → fehlten aber z.B. für Menschen mit Migrationshintergrund oder ohne Abitur
 - Zeiten für Workshops z.T. als exkludierend wahrgenommen
- (Verkehrs-)Politische Einstellungen
 - Insgesamt hohe Affinität für die Verkehrswende
 - für Teilnehmende
 - Höheres politische Involvement bei Teilnehmenden
 - Leicht nachhaltigere Verkehrsmittelnutzung
 - befürworten stärker umstrittene Maßnahmen (z.B. Verringerung von Parkplätzen, Erhöhung von Parkgebühren)

- 1. Vorstellung:**
Forschungsprojekt & Methodik
- 2. Teilnahme:**
Wer hat (nicht) am Beteiligungsverfahren teilgenommen?
- 3. Prozess:**
Wie wird das Beteiligungsverfahren bewertet?
- 4. Wirkung:**
Wie hat sich die Beteiligung ausgewirkt?
- 5. Zusammenfassung:**
Wie sind die Befunde aus Ottensen einzuordnen?

Wissen um und Teilnahme am Beteiligungsverfahren

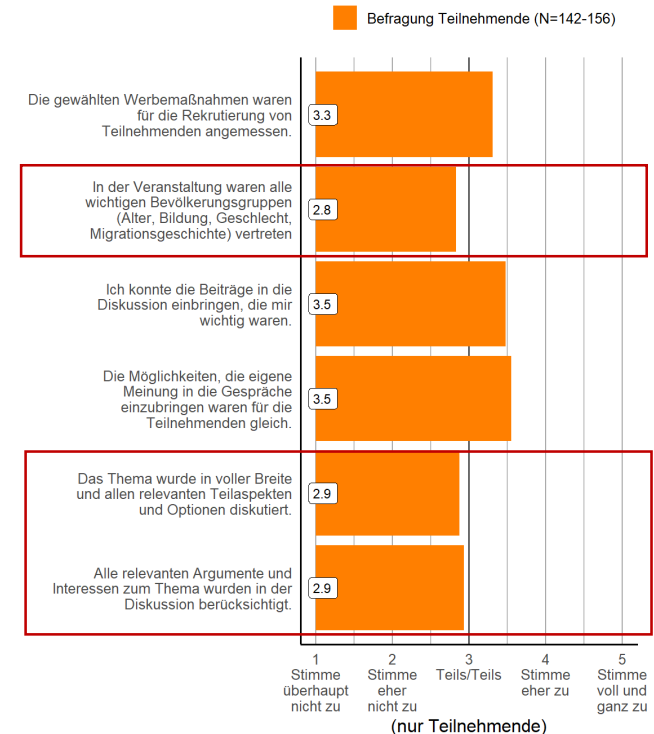
- rund die Hälfte der Bevölkerung* hat vom Beteiligungsverfahren gehört
 - v.a. aus Außenwerbung, Medien, soziale Kontakte
- rund eine von sieben Personen* hat an einem Beteiligungsformat teilgenommen
- *Teilnehmende* wurden zusätzlich durch persönliche Einladung mobilisiert
- die Hälfte der *Teilnehmenden* hat sich aktiv (d.h. mit einem Beitrag) beteiligt

* sofern nicht anders angegeben, beziehen sich Aussagen zur Bevölkerung immer nur auf die Gruppe der Personen mit Abitur, da für Personen ohne Abitur keine repräsentativen Daten erhoben werden konnten (siehe Erläuterungen zu Beginn)



Einschätzung der Teilnehmenden und der Diskussion während der Beteiligung

- Teilnehmende sind etwas *kritisch* bezüglich
 - Repräsentation aller Bevölkerungsgruppen
 - Bandbreite der vertretenen Themen & Argumente
- die Diskussion wird von den Teilnehmenden größtenteils wahrgenommen als
 - konstruktiv
 - respektvoll
 - mit deutlich erkennbaren Interessenkonflikten

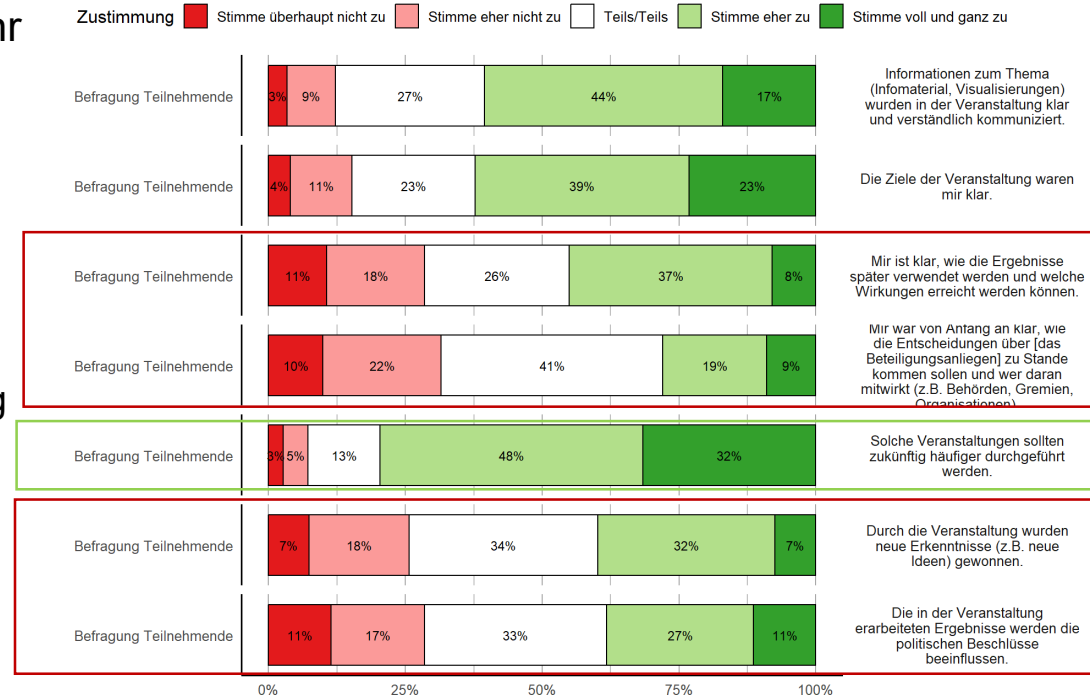


Einschätzung der Transparenz und Ergebnisse der Beteiligung

- Teilnehmende wünschen sich mehr Beteiligung

- Teilnehmende gespalten bezüglich der Einschätzung zu

- ausreichende Information zu Zielen und Ergebnisverwendung
- Erkenntnisgewinn durch Beteiligung
- Einfluss auf politische Beschlüsse durch Beteiligung



Qualitative Einschätzung

- Arbeit in Kleingruppen inkl. Informationsmaterial, Erklärung komplizierter Begriffe und Sachverhalte, Empowerment ruhiger Teilnehmender, Lernprozesse, **keine neutralen Expert*innen**
- Ausgleichende Moderation, **dennoch Dominanz einzelner Teilnehmender**
- Schnelle Veröffentlichung von Zusammenfassungen der Veranstaltungen, Rückmeldungen und Ergebnisse auf der Projektwebsite
- Regelmäßige Updates über den aktuellen Stand und nächste Schritte über die Website
- **Teilweise schwere Nachvollziehbarkeit interner Prozesse und Unzugänglichkeit aktueller politischer Protokolle**

Zwischenfazit

■ Wissen um Prozess

- 50% der Personen (mit Abitur) haben vom Verfahren gehört, ca. 14% haben teilgenommen
- Persönliche Einladungen mobilisieren effektiv

■ Diskussion

- Dominanz einzelner Teilnehmender, ca. 50% der Teilnehmenden mit aktiver Beteiligung
- Wahrnehmung konstruktiver und respektvoller Diskussion durch die Teilnehmenden
- Empowerment ruhiger Teilnehmender und Lernprozesse

■ Ergebnisse

- Teilnehmende kritisch bei der Frage, ob alle Interessen und Argumente vertreten sind
- Wahrnehmung hohen Erkenntnisgewinns, aber auch von Konflikten
- Updates über die Ergebnisse auf der Website
- Wahrnehmung von Einfluss der Beteiligung auf politische Beschlüsse
- Teilweise allerdings Intransparenz bei politischen Protokollen

- 1. Vorstellung:**
Forschungsprojekt & Methodik
- 2. Teilnahme:**
Wer hat (nicht) am Beteiligungsverfahren teilgenommen?
- 3. Prozess:**
Wie wird das Beteiligungsverfahren bewertet?
- 4. Wirkung:**
Wie hat sich die Beteiligung ausgewirkt?
- 5. Zusammenfassung:**
Wie sind die Befunde aus Ottensen einzuordnen?

Fokus: Wirkung auf Verkehrskonzept

Format	Inhaltliche Wirkung
Workshops: Cities4People	<i>Anlass, das Projekt auf die Agenda zu setzen</i>
Evaluation OMP (+Workshops)	<i>Ergänzung von Details, Grundlage für Verstetigung</i>
Beschluss zur Verstetigung 02/2020	
Konsultation	<i>Ergänzung von Details, Bestätigung der Richtung</i>
Beirat	<i>Bestätigung der Richtung, Einfluss auf weiteren Prozess</i>
Initiativen	<i>Keine inhaltliche Wirkung</i>
Beschluss Verkehrskonzept 05/2022	
Konsultation zu Objektplanung	<i>Nicht untersucht</i>



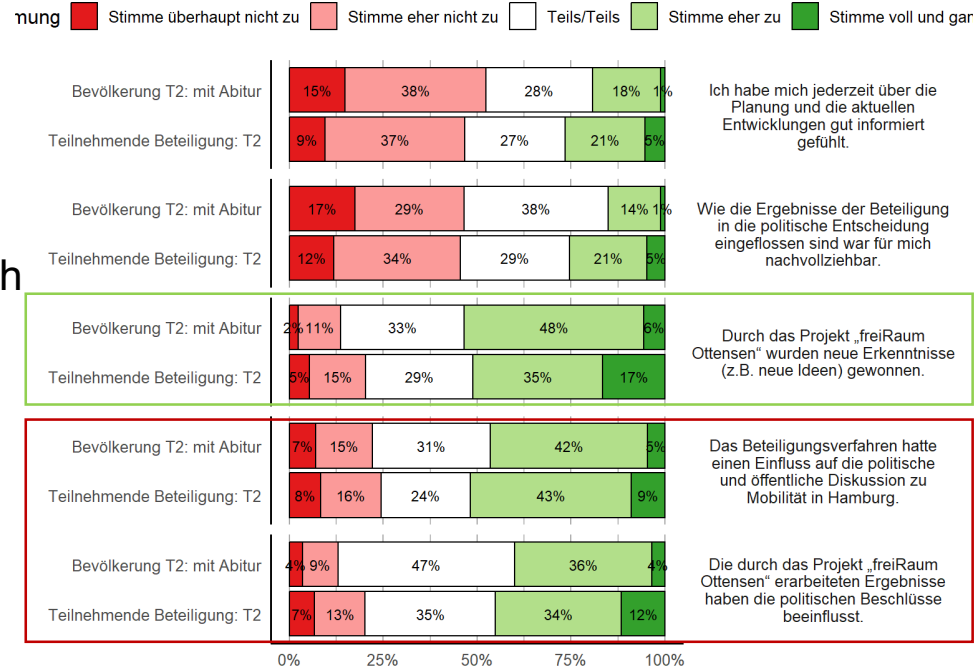
Einflussmöglichkeiten

Fokus: Wirkung auf Verkehrskonzept

- Zustimmung zur autoarmen Gestaltung, die in der Evaluation deutlich wurde und sich auch in den Konsultationsformaten zu freiRaum zeigte, gab politischen Mut, das Verkehrskonzept zu beschließen, besonders weil die Ergebnisse als *legitim* wahrgenommen wurden
- Konsultation freiRaum: geteilter Eindruck
 - Politik: wenig oder keine neuen Informationen, allerdings hilfreich für Schwerpunktsetzung
 - Verwaltung/Planung (verantwortlich für Auswertung und Einarbeitung der Beiträge): hilfreich für Details und Verortungen, Bedürfnisse wurden deutlicher
 - Vereinfachung politischer Diskussionen durch detaillierte Beteiligungsbeiträge
 - Öffentliche Anhörung im Verkehrsausschuss: allgemeiner Eindruck, dass keine neuen Informationen mehr aufkamen (eher „Selbstvergewisserung der Politik“)

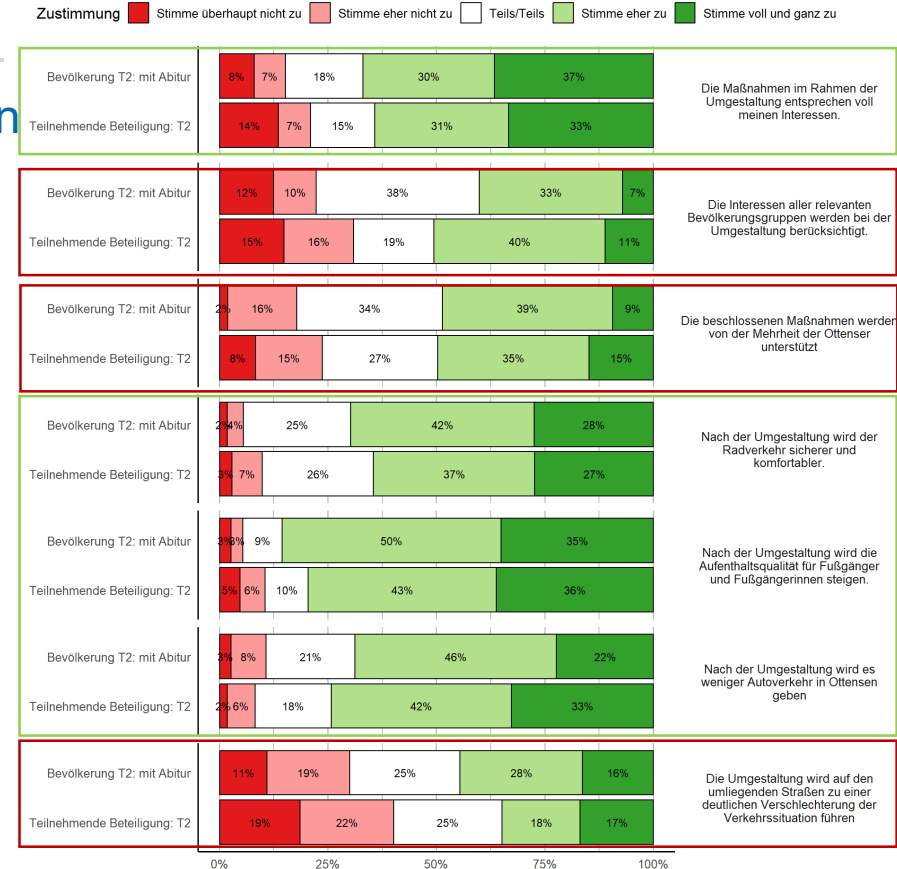
Einschätzung der Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens

- gut die Hälfte der Bevölkerung* sieht Erkenntnisgewinn durch Beteiligung
- 40-50%* sehen Einfluss auf öffentliche Diskussion und politische Entscheidung
- *Teilnehmende* stärker polarisiert bezüglich
 - Erkenntnisgewinn durch Beteiligung
 - Einfluss auf pol. Entscheidung
- *Teilnehmende* insgesamt etwas positiver
 - fühlen sich etwas besser informiert und im Bilde über Einfluss auf pol. Entscheidung



Bewertung der beschlossenen Maßnahmen

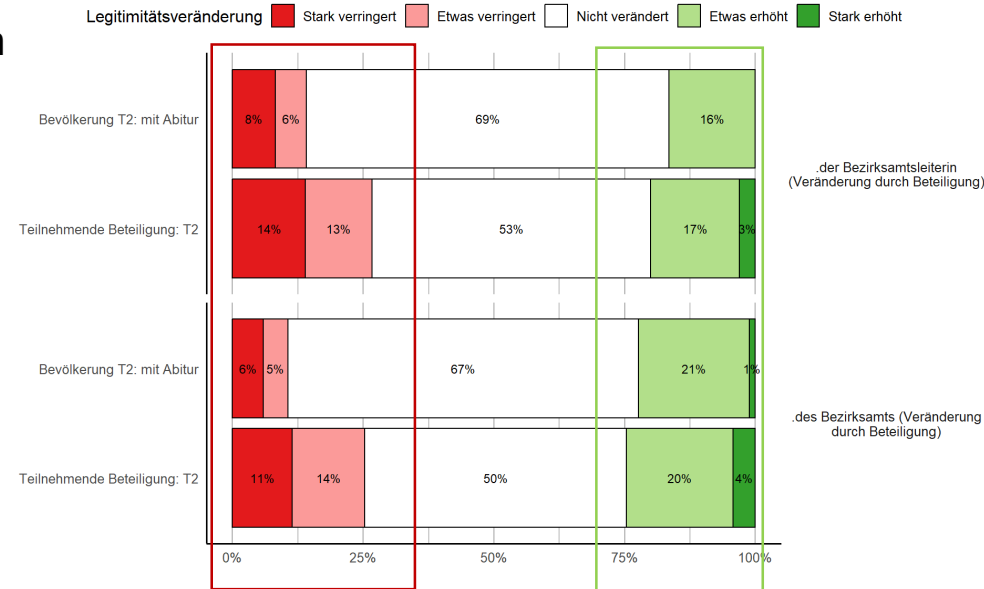
- 40% der Bevölkerung* sagen, ihre Mobilität wird sich durch Maßnahmen verändern
- zwei Drittel stimmen Maßnahmen zu
- Mehrheit sieht deutliche Verbesserungen für Rad- und Fußverkehr
- kontroverse Einschätzung von
 - Berücksichtigung relevanter Interessen
 - Unterstützung der Bevölkerung
 - Verlagerungseffekten
- für *Teilnehmende* insgesamt ähnlich, aber
 - häufiger von Veränderungen betroffen (57%)
 - stärker polarisiert bezüglich Berücksichtigung aller relevanten Interessen & Unterstützung der Mehrheit des Bezirks



Einfluss auf Politikzufriedenheit

- Beteiligungsverfahren führt insgesamt weder zu deutlich höherer, noch deutlich niedrigerer Zufriedenheit mit Bezirk
- dennoch: für rund ein Drittel* deutlicher Effekt der Beteiligung, jedoch divergent
 - 10-15% werden unzufriedener
 - 15-20% werden zufriedener
- für *Teilnehmende* ist Effekt auf Zufriedenheit stärker und negativer
 - die Hälfte konstatiert Einfluss, mehr Unzufriedene (25%) als in Bevölkerung*

Hat das Beteiligungsverfahren freiRaum Ottensen Ihre Zufriedenheit mit der lokalen Politik verringert, erhöht, oder nicht verändert? Meine Zufriedenheit mit...



Zwischenfazit

- **Inhaltliche Wirkung der Beteiligung**
 - Wirkung der Beteiligung durch neues Wissen und v.a. durch eine ‚Kompassfunktion‘, die ein Gegengewicht zu dem aufgebauten Druck bildete
 - Beteiligung hat hier zu einer Entscheidung im Sinne der Verkehrswende beigetragen
 - 40-50% der Befragten (mit Abitur) nehmen Einfluss der Konsultation wahr
- **Erkenntnisgewinn der Konsultation unterschiedlich bewertet**
 - Politik: kaum neues Wissen
 - Planung/Verwaltung: neue Details
 - Befragte: ca. 50% sehen Erkenntnisgewinn
- **Politikzufriedenheit**
 - Im Schnitt kein Effekt des Beteiligungsverfahrens
 - Allerdings deutliche Effekte für Teilgruppen: sowohl Verringerung, als auch Steigerung der Politikzufriedenheit, insbesondere für Teilnehmende
- **Ergebnisbewertung**
 - Starke Zustimmung zu den Maßnahmen und Wahrnehmung, dass selbst gesteckte Ziele erreicht werden

- 1. Vorstellung:**
Forschungsprojekt & Methodik
- 2. Teilnahme:**
Wer hat (nicht) am Beteiligungsverfahren teilgenommen?
- 3. Prozess:**
Wie wird das Beteiligungsverfahren bewertet?
- 4. Wirkung:**
Wie hat sich die Beteiligung ausgewirkt?
- 5. Zusammenfassung**
Wie sind die Befunde aus Ottensen einzuordnen?

Verkehr in Ottensen

- Verkehrspolitik in der Stadt und im Stadtteil wird als relativ konflikthaft wahrgenommen
- 94% der Bevölkerung* in Ottensen sieht Verbesserungsbedarf beim Verkehr
- insgesamt steht die Bevölkerung* der Verkehrswende positiv gegenüber, z.B. wollen rund 2/3 weniger Raum für Autos

Einordnung

- das schätzen die Befragten in Altona (Projektgebiet Elbchaussee) ähnlich ein; insgesamt relativ negativ
- diese kritische Sicht ist relativ typisch, auch für andere Kommunen
- das ist ein sehr hoher Wert und z.B. deutlich positiver als in Altona (Projektgebiet Elbchaussee)

** sofern nicht anders angegeben, beziehen sich Aussagen zur Bevölkerung immer nur auf die Gruppe der Personen mit Abitur, da für Personen ohne Abitur keine repräsentativen Daten erhoben werden konnten (siehe Erläuterungen zu Beginn)*

Beteiligung an freiRaum Ottensen

- rund 50% der Bevölkerung* hat vom Partizipationsverfahren zu freiRaum Ottensen gehört, ca. 16%* haben teilgenommen
- am Partizipationsverfahren haben vor allem Personen mit Abitur, Männer und ältere Jahrgänge teilgenommen
- die Teilnehmenden hatten eine nur leicht höhere Affinität für nachhaltige Mobilität und entsprechende Maßnahmen

Einordnung

- das sind hohe Werte; Infos über Beteiligung erreichen oft weniger Personen, in Altona für Elbchaussee z.B. nur ca. 27% (12% teilgenommen)
- dieses wenig repräsentative Beteiligungsprofil ist grundsätzlich sehr typisch für Beteiligungsverfahren
- welche Personen zur Teilnahme motiviert werden, ist stark kontextabhängig. In Altona im Projekt Elbchaussee befürworteten z.B. nur rund 40% der Teilnehmenden weniger Platz für Autoverkehr (in Ottensen 75%)

Einschätzung Beteiligungsverfahren

- Teilnehmende nahmen Diskussion als konstruktiv und respektvoll wahr, dennoch waren Konflikte wahrnehmbar
- Teilnehmende sehen Lücken bei Repräsentation aller Interessen
- rund einem Drittel der Teilnehmenden ist unklar, wie Beteiligung zu politischer Entscheidung führen soll
- 40% der Teilnehmenden sehen Erkenntnisgewinn durch Konsultation
- Angebote & zielgruppenspezifische Beteiligung vorhanden, dennoch Unterrepräsentation marginalisierter Gruppen

Einordnung

- das trifft auf die meisten Konsultationsverfahren zu
- trifft auf alle von uns untersuchte Verfahren zu
- das ist nicht ungewöhnlich; unklar, wie (und ob) Kommunikationsbedürfnisse besser erfüllbar sind
- vergleichbar mit anderen untersuchten Beteiligungsverfahren
- Breitere Methodenvielfalt als bei den meisten anderen Verfahren, insb. bezüglich der Rekrutierung

Wirkung von freiRaum Ottensen

- Beteiligung hatte nachweisbar eine inhaltliche Wirkung & trägt zu Entscheidung im Sinne der Verkehrswende bei
- zwei Drittel der Bevölkerung* stimmen Maßnahmen zu; kaum Unterschiede zwischen Bevölkerung & Teilnehmenden
- 40% der Bevölkerung* sehen Einfluss der Konsultation auf pol. Entscheidung
- für 1/3 der Bevölkerung* hat Beteiligung Einfluss auf Zufriedenheit mit Bezirksamt(sleitung) – positiv & negativ

Einordnung

- Inhaltliche Wirkung ist nicht selbstverständlich. Hier wurde der Policy-Prozess vergleichsweise stark für die Bevölkerung geöffnet
- relativ hohe Werte; in Altona für Projekt Elbchaussee waren Teilnehmende deutlich negativer als Bevölkerung*
- das ist deutlich höher als beim Projekt Elbchaussee in Altona (22%)
- die Zufriedenheitszuwächse sind rund doppelt so hoch wie beim Projekt Elbchaussee in Altona



Kontakt

Jun.-Prof. Dr. Tobias Escher

Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf
Institut für Sozialwissenschaften
Universitätsstraße 1
40225 Düsseldorf

Telefon: +49(0)211-81 14651

Mail: tobias.escher@uni-duesseldorf.de

Twitter: [@cimt_hhu](https://twitter.com/cimt_hhu)

Web: <http://cimt-hhu.de>

Anhang



Vergleich Bevölkerung & Stichprobe

		Referenz Bevölk. T1	Befragte Bevölk. T1	Referenz Bevölk. T2	Befragte Bevölk.T2
Alter^{1,2}	• bis 25 Jahre	10,2%	7,8%	10,7%	6,0%
<i>(Bevölkerung ab 16 Jahren)</i>	• 26 bis 45 Jahre	40,6%	40,5%	39,2%	37,3%
	• 46 bis 65 Jahre	34,4%	37,3%	33,6%	40,3%
	• über 65 Jahre	14,8%	14,4%	16,5%	16,4%
Geschlecht^{1,2}	• Weiblich	53,0%	54,1%	53,2%	56,4%
	• Männlich	47,0%	45,9%	46,8%	43,6%
Bildungsgrad³ (2011)	• niedrige Bildung	31,8%	4,5%	31,8%	2,4%
<i>(ohne Schüler*innen)</i>	• mittlere Bildung	25,7%	7,9%	25,7%	8,0%
<i>(Referenzdaten für Gesamtstadt!)</i>	• hohe Bildung	42,5%	87,6%	42,5%	89,6%
nicht-deutsche Bevölkerung^{1,2}	• Nationalität	15,6%		16,3%	
	• Geburtsland		8,1%		12,2%

Quellen für Referenzdaten: ¹Meldedatenstichprobe (2021, N=500), ¹Meldedatenstichprobe (2022, N=393), ³Zensus (2011)