

Projektbericht  
Research Report

Dezember 2023

# Evaluierungsbericht: Zukunftsrat Verkehr

Elisabeth Frankus, Erich Grießler, Fabian Seiser

**Studie im Auftrag**

Respekt.net (durch Unterstützung des Sustainable Future Hubs)



INSTITUT FÜR HÖHERE STUDIEN  
INSTITUTE FOR ADVANCED STUDIES  
Vienna



INSTITUT FÜR HÖHERE STUDIEN  
INSTITUTE FOR ADVANCED STUDIES  
Vienna

---

**AutorInnen**

Elisabeth Frankus, Erich Griebler, Fabian Seiser

**Titel**

Evaluationsbericht: Zukunftsrat Verkehr

**Kontakt**

T +43 1 59991-270

E frankus@ihs.ac.at

**Institut für Höhere Studien – Institute for Advanced Studies (IHS)**

Josefstädter Straße 39, A-1080 Wien

T +43 1 59991-0

F +43 1 59991-555

[www.ihs.ac.at](http://www.ihs.ac.at)

ZVR: 066207973

*Die Publikation wurde sorgfältig erstellt und kontrolliert. Dennoch erfolgen alle Inhalte ohne Gewähr. Jegliche Haftung der Mitwirkenden oder des IHS aus dem Inhalt dieses Werks ist ausgeschlossen.*

## Zusammenfassung

Der Verein Respekt.net hat durch die Förderung des Action for Sustainable Future Hub der Ludwig-Boltzmann-Gesellschaft und der Universität für angewandte Kunst Wien den Zukunftsrat Verkehr 2022 ins Leben gerufen. Ziel war es, dass Bürger:innen in einem partizipativen Prozess an zwei Wochenenden (Oktober 2022 und März 2023) ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die gesamte österreichische Ostregion entwickeln. Das zweite Wochenende endete mit einem Bürger:innen Café, bei dem die erarbeiteten Ergebnisse und Vorschläge für die Politik Interessierten präsentiert wurden. Beginnend mit den Wochenenden und bis Projektende begleitete eine aufsuchende Kampagne das Projekt in der Öffentlichkeit. Ab dem zweiten Wochenende wurde das Projekt von Mitarbeiter:innen der Forschungsgruppe „Science, Technology and Social Transformation“ des Instituts für Höhere Studien evaluierend begleitet. Dafür wurde einerseits das März-Wochenende teilnehmend beobachtet und andererseits qualitative Interviews mit repräsentativen Vertreter:innen verschiedener Zielgruppen, darunter Moderator:innen, Beobachter:innen, Teilnehmer:innen und Expert:innen, durchgeführt. Zusätzlich zu den öffentlich zugänglichen Ergebnissen wurde durch Interviews mit der Kampagnenleitung und einer schriftlichen Befragung der Projektleitung ein umfassendes Bild der Projektumsetzung erstellt.

Ergebnisse der Evaluierung zeigen, dass die Befragten die Rolle der Politik und ihre mangelnde Präsenz im Prozess kritisierten. Das Projektteam rechnete aufgrund fehlender politischer Weisung bereits von Anfang an nicht mit einer Umsetzung der Ergebnisse. Aus diesem Grund standen für die Projektmitarbeiter:innen die Bürger:innen und ihre Erfahrungen während des Zukunftsrats Verkehr und der begleitenden Kampagne sowie auch das methodische Experimentieren im Vordergrund. Ziel war es einen Raum für Partizipation und Deliberation zu schaffen. Etwa 30 Menschen, die laut der Befragten in ihren Einstellungen nicht besonders divers waren, hatten die Möglichkeit am Prozess teilzunehmen und Erfahrungen aus ihrem eigenen Umfeld zu teilen. Neben der Ausarbeitung politischer Empfehlungen bot der Zukunftsrat auch die Chance zur Reflexion des eigenen Mobilitätsverhaltens. Die methodische Umsetzung während beider Wochenenden ermöglichte dem Projektteam zahlreiche Erkenntnisse

darüber zu sammeln, welche Methoden in diesem Setting funktionieren und welche nicht. Dabei wurde auch erkannt, dass der Prozess kompakter gestaltet sein sollte, um die Motivation der Teilnehmer:innen über einen längeren Zeitraum aufrechtzuerhalten. Die Einbindung der Expert:innen wurde als äußerst fruchtbar erlebt. Insgesamt lieferte das Projekt wertvolle Einblicke in partizipative Prozesse, Bürger:innenbeteiligung und hinsichtlich Herausforderungen bei der Integration politischer Akteur:innen.

Das Evaluationsteam stellte fest, dass durch die Kampagne, die aufgrund mangelnder Ressourcen vom Einsatz einer Person abhing, zwar keine langfristige Einbindung vieler Bürger:innen sichergestellt werden konnte, aber durch öffentliche Veranstaltungen, Panelgespräche, Kunstprojekte, Videomaterialproduktion, journalistische Artikel und einen akademischen Beitrag auf jeden Fall ein gewisser Impact erreicht wurde.

# Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	7
2	Zweites Wochenende des Zukunftsrats Verkehr .....	8
2.1	Beobachtungsprotokoll über das zweite Wochenende des Zukunftsrats Verkehr .....	8
2.1.1	Tag 1: 10.03.2023 .....	8
2.1.2	Tag 2: 11.03.2023 .....	12
2.2	Reflexion über das zweite Wochenende des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht des Evaluators .....	14
2.3	Beobachtungsprotokoll des Bürger:innen Cafés am 11.03.2023 .....	15
2.4	Reflexion des Bürger:innen Cafés aus der Sicht des Evaluators .....	16
3	Prozessreflexion des Zukunftsrats aus der Sicht von Moderator:innen, Beobachter:innen, Expert:innen und Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr .....	16
3.1	Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Moderator:innen .....	17
3.1.1	Die Moderator:innen .....	17
3.1.2	Der Zukunftsrat Verkehr als Experimentierraum .....	18
3.1.3	Die Projektziele aus der Sicht der Moderator:innen .....	18
3.1.4	Die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht der Moderator:innen .....	19
3.1.5	Die Moderation beider Wochenenden .....	19
3.1.6	Das Bürger:innen Café .....	21
3.1.7	Erwarteter Impact aus der Sicht der Moderator:innen .....	21
3.2	Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Beobachter:innen .....	22
3.2.1	Die Beobachter:innen .....	22
3.2.2	Ziel des Zukunftsrats Verkehr .....	22
3.2.3	Die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht der Beobachter:innen .....	23
3.2.4	Die Ergebnisse der beiden Wochenenden .....	24
3.2.5	Die Moderation und Gruppendynamik während der beiden Wochenenden .....	25
3.2.6	Das Bürger:innen Café aus der Sicht der Beobachter:innen .....	26
3.2.7	Erwarteter Impact aus der Sicht der Beobachter:innen .....	27
3.3	Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Expert:innen .....	28
3.3.1	Expert:in 1 .....	28
3.3.2	Expert:in 2 .....	31
3.4	Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen .....	33
3.4.1	Gründe für die Teilnahme .....	33
3.4.2	Das Verständnis über den Zukunftsrat Verkehr von zwei Teilnehmer:innen .....	34
3.4.3	Die Themen des Zukunftsrats aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen .....	34

3.4.4	Die Zusammensetzung der Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen.....	35
3.4.5	Der Ablauf des Zukunftsrats aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen .....	36
3.4.6	Die Rolle der Expert:innen aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen.....	38
3.4.7	Die Moderation aus der Sicht der Moderator:innen .....	39
3.4.8	Ergebnisse und Impact aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen .....	40
3.4.9	Das Bürger:innen Café aus der Sicht der Teilnehmer:innen .....	41
<b>4</b>	<b>Kampagne .....</b>	<b>41</b>
4.1	Kampagnenteam.....	42
4.2	Planung der Kampagne .....	43
4.3	Ziele der Kampagne .....	45
4.4	Ablauf der Kampagne .....	45
4.5	Herausforderungen der Kampagne .....	47
<b>5</b>	<b>Impact .....</b>	<b>48</b>
<b>6</b>	<b>Learnings aus dem Zukunftsrat Verkehr.....</b>	<b>50</b>

# 1 Einleitung

Leonore Gewessler, Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, verkündigte am 1. Dezember 2022 den Baustopp für den Lobautunnel. Diese Entscheidung sorgte dafür, dass die bereits angespannte Verkehrssituation in der Ostregion breiter diskutiert wurde. Einerseits freuten sich Umwelt- und Klimaaktivist:innen, andererseits waren Anrainer:innen, die sich durch den Tunnel eine Entlastung der Wohngebiete vom Durchzugsverkehr versprochen haben, von der Entscheidung enttäuscht.

Der Verein Respekt.net nützte diese politische Patt-Situation und initiiert mit Unterstützung des Action for Sustainable Future Hub der Ludwig-Boltzmann-Gesellschaft und der Universität für angewandte Kunst Wien einen gesellschaftlichen Nachdenkprozesses: Der Zukunftsrat Verkehr baute auf den Erfahrungen lokaler Bürger:innenräte und dem Zukunftsrat Demokratie auf. Das Ziel war in einem partizipativen Prozess gemeinsam mit der betroffenen Bevölkerung ein nachhaltiges Verkehrskonzept für die gesamte Ostregion zu entwickeln.

Der Zukunftsrat Verkehr, der sich an zwei Wochenenden der Beratung und Erarbeitung bzw. Bewertung von Vorschlägen zur Verbesserung der Verkehrssituation in der Ostregion Österreichs widmete und durch eine aufsuchende Kampagne in der Öffentlichkeit ergänzt wurde, wurde in der zweiten Umsetzungsphase (Zeitpunkt: ab dem zweiten Wochenende im März 2023) durch insgesamt drei Mitarbeiter:innen (eine Frau und zwei Männern) der Forschungsgruppe „Science, Technology and Social Transformation“ (STST) des Instituts für Höhere Studien evaluiert. Um ein möglichst umfassendes Bild über das Projekt zu erhalten, wurden dafür unterschiedliche Erhebungen durchgeführt, die in diesem Bericht zusammengefasst werden: zunächst hat ein Mitarbeiter des Evaluator:innen-Teams das zweite Wochenende des Zukunftsrats teilnehmend beobachtet. Diese Beobachtungen und eine Reflexion über das Erlebte werden in Kapitel 2 beschrieben. Um möglichst unterschiedliche Perspektiven und Erfahrungen beider Wochenenden des Zukunftsrats darstellen zu können, wurden in einem nächsten Schritt qualitative Interviews mit unterschiedlichen Zielgruppen, nämlich mit Moderator:innen, beauftragten Beobachter:innen, Expert:innen und

Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr durchgeführt und analysiert. In Kapitel 3 werden die Ergebnisse dieser Interviews erörtert. Die wichtigsten Aspekte bezüglich der Planung und Umsetzung der begleitenden Kampagne des Zukunftsrats Verkehr werden in Kapitel 4 beschrieben. Kapitel 5 behandelt das Thema Impact des Zukunftsrats Verkehrs auf der Entscheidungsebene (Verwaltung und Politik in der Zielregion). Die wichtigsten Ergebnisse der Evaluierung werden von den Autor:innen in Kapitel 6 zusammengefasst.

## 2 Das Zweites Wochenende des Zukunftsrats Verkehr

Der Zukunftsrat Verkehr hatte das Ziel, Bürger:innen in den Prozess der Verkehrsgestaltung einzubeziehen. Ein Mitglied des Evaluierungsteams nahm am zweiten Wochenende des Zukunftsrats, das am 10. und 11. März 2023 im Kassensaal der PSK im ersten Wiener Gemeindebezirk stattfand, beobachtend teil.

Zunächst werden die Beobachtungen wiedergegeben bevor im Anschluss eine Reflexion des Erlebten erfolgt.

### 2.1 Das Beobachtungsprotokoll über das zweite Wochenende des Zukunftsrats Verkehr

#### 2.1.1 Tag 1: 10.03.2023

Die Veranstaltung, die von insgesamt zwei Moderatorinnen und zwei Moderatoren begleitet und von drei Personen beobachtet wurde, begann mit einer Vorstellungsrunde der 13 Teilnehmenden (fünf Frauen und acht Männer, wobei mehr ältere Personen als jüngere wahrgenommen wurden) und der Vorstellung des Tagesplans. Die Anwesenden, 14 weniger als beim ersten Wochenende, saßen in einem Sesselkreis, in der Mitte stand ein Sessel, der die nächste Generation repräsentieren soll. Die meisten Teilnehmenden waren aus Wien, ein paar aus Niederösterreich und dem Burgenland.

Während des ersten Wochenendes (Oktober 2022) wurden acht Themen diskutiert, die für das zweite Wochenende zu drei Schwerpunkten zusammengefasst wurden. Die

Moderator:innen wiesen auf die Kampagne und das Bürger:innen Café hin und betonten, dass das Projekt als Experiment für Demokratie und Bürger:innenbeteiligung dient. In Dreiergruppen besprachen die Teilnehmer:innen, was sie seit dem letzten Wochenende erlebt haben und was sie sich von dem zweiten Wochenende erwarten. Ebenso sollte der eigene Beitrag diskutiert werden. Die Gespräche wurden zeichnerisch begleitet.

In den Dreiergesprächen standen verschiedene Aspekte der Mobilität im Fokus. Ein Mitglied äußerte Wehmut über schwindende Teilnehmerzahlen, betonte jedoch sein fortbestehendes Engagement. In Bezug auf ländliche Mobilität wurde die Abhängigkeit vom Auto diskutiert, während im Burgenland begrenzte Fortschritte bei Verkehrsstrategien erwähnt wurden. Ein Teilnehmer ärgerte sich über fehlende Unterstützung für Fahrradreisen. Eine Teilnehmerin betonte, dass legitime Anliegen oft durch Protest überlagert werden. Es wurde die Notwendigkeit betont, klare gesellschaftliche Ziele zu definieren, während politische Signale für Nachhaltigkeit fehlen. Die Bedeutung der konkreten Umsetzung von Maßnahmen wurde hervorgehoben, ungeachtet auftretender Barrieren. Die Diskussion unterstrich erneut, wie wichtig engagierte Bemühungen für eine nachhaltige Zukunft sind.

Die ehemalige Projektleiterin (es fand ein Wechsel im Team statt) erläuterte nach den Kleingruppenpräsentationen die Entstehung des Zukunftsrats Verkehr: Ursprünglich aus dem Zukunftsrat Demokratie hervorgegangen, der Bürger:innenbeteiligung thematisierte, entstand die Idee für den Zukunftsrat Verkehr. Momente des Zusammenkommens bei der Demokratieinitiative motivierten dazu, das Konzept auf nachhaltige Verkehrspolitik zu übertragen. Um Bürger:innenbeteiligung und Nachhaltigkeit zu fördern, wurde das Projekt beim Sustainable Future Hub der Ludwig-Boltzmann-Gesellschaft und der Universität für angewandte Kunst Wien eingereicht, um Kontakte zu Expert:innen und Politiker:innen werden geknüpft, um den Prozess zu gestalten. Es wurden krankheitsbedingte Abwesenheiten bedauert und gleichzeitig betont, dass die gegenwärtigen Teilnehmer:innen die richtigen sind, um das Projekt voranzubringen.

Nach einer kurzen Pause wurden die acht Themen präsentiert, die beim ersten Wochenende entstanden sind:

- Öffentlichen Verkehr verlagern
- Stärkung des ländlichen Raums. Ohne Auto soll für alle möglich sein. Es geht um Wirtschaft und Standort.
- Eindämmung von fossilem Verkehr. Kurzfristig und langfristig ...
- Erneuerbare Energiequellen
- Ausbau des Radnetzes. Radfahren als Selbstverständlichkeit
- Bewusstseinsbildung. Positiv, konstruktiv, Gesellschaft.
- Kostenwahrheit bei Verkehr und Förderung
- Soziale Gerechtigkeit, Unterschiedliche Betroffenheit

Das Moderationsteam fasste diese acht Themen folgendermaßen zusammen:

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bewusstseinsbildung</li> <li>• Soziale Gerechtigkeit</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erneuerbare Energiequellen</li> <li>• Eindämmung fossiler Energie</li> <li>• Radnetze</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Öffis</li> <li>• Stärkung des ländlichen Raums</li> </ul>
--	---	--

Die Teilnehmer:innen berichteten von der Konsultationsphase nach dem ersten Wochenende, in die auch Expert:innen eingebunden wurden. Diskutiert wurde insbesondere die Frage nach Hol- und Bringsystemen und wie Bürger:innen motiviert werden können, ihr Mobilitätsverhalten zu ändern. Anschließend wurde über zwei Vorschläge abgestimmt. Der erste Vorschlag (1) betraf das Tempolimit 100/80/30, der zweite (2) ein Sharing Angebot von Lastenfahrrädern. Die Teilnehmer:innen wurden dazu eingeladen ihre Zustimmung oder Ablehnung mittels Gesten zu zeigen: Zustimmung: Kreuzen der Arme über der Brust, leichter Widerstand: eine Hand wird gehoben und starker Widerstand: beide Hände werden gehoben. Die Abstimmung erfolgte mit geschlossenen Augen, um gegenseitige Beeinflussung zu vermeiden. Der erste Vorschlag wurde von drei Teilnehmer:innen mit leichten Widerstand bewertet. Nach Konsultation eines anwesenden Experten wurde eine schrittweise Einführung

besprochen. Der Experte wurde auch bei dem zweiten Vorschlag um seine Expertise hinsichtlich Herausforderungen bei der Organisation eines derartigen Vorhabens gefragt. Dieser stimmte zu, dass es diese zu Beginn gibt, aber dass so ein Anfang für eine Strukturänderung geschaffen werden könnte. Nach der Rückmeldung des Experten wurde nicht weiter diskutiert oder abgestimmt.

In drei Kleingruppen erarbeiteten die Teilnehmer:innen Kriterien, die aus ihrer Sicht einen guten Vorschlag ausmachten:

- Kleingruppe 1: Vorschläge: sprechen viele an (1), überfordern nicht (2), sind effektiv (3)
- Kleingruppe 2: Vorschläge: wecken positive Emotionen (1), sind für einzelne Personen realisierbar (2), sind effektiv für das Klima (3)
- Kleingruppe 3: Vorschläge: holen die Menschen ab und schaffen positive Bilder (1), sind kurzfristig effektiv (2), sind transparent (3), machen Wertigkeiten bewusst (4)

Die Großgruppe hielt in der anschließenden Diskussion fest, dass folgende Kriterien erfüllt sein müssten:

- die Politik muss gefordert sein
- Emotionen müssen angesprochen werden

Bei der Abstimmung wurden die Kriterien ohne Widerspruch angenommen.

Mit Hilfe von Fragen generierten die Teilnehmer:innen in einem nächsten Schritt ihre Visionen, die sie dann durch eine Anleitung zuerst im Sitzen und dann im Stehen körperlich erleben sollten. In einem nächsten Schritt wurden die Teilnehmer:innen aufgefordert sich vorzustellen, dass sie auf einer Party sind, bei der sie die Erreichung ihrer Visionen feiern. Von dort sollten sie dann ihre Aufmerksamkeit auf die Gegenwart lenken um Zwischenschritte, notwendige Ressourcen, mögliche Verbündete, Lernaufgaben, Zeitplan etc. zu identifizieren. Die Teilnehmer:innen gingen eine selbst gewählte Selbstverpflichtung (Kommittent) ein, was zu tun sei. Eine weitere Frage wurde hinsichtlich der größten Hindernisse gestellt. Die Teilnehmer:innen bezogen sich auf die Gegenwart, betrachteten zukünftige Herausforderungen als real und überwandern sie auf dem Weg zum Ziel, um abschließend gemeinsam zu feiern. Am Ende formulierten sie

ihre Erfahrung in einem Satz, den sie auf Papier schrieben. Gemeinsam mit den anderen Teilnehmer:innen malten sie dazu ein Bild. Zum Schluss wurden sie aufgefordert einen Satz für das Bild zu formulieren. Hierfür wurden Sätze genannt wie „Viele kleine Schritte“, „Nachhaltige, solidarische Gesellschaft“, „Meine Möglichkeit“, „Wir schaffen das“, „Gutes Leben“, etc. Die Teilnehmer:innen waren sich uneinig, ob diese Sätze provokant oder positiv formuliert werden sollten. Diese unterschiedlichen Ansichten führten zu Ratlosigkeit bei den Teilnehmer:innen.

### 2.1.2 Tag 2: 11.03.2023

Zu Beginn des zweiten Tages wurden vor einer Check-in Runde zunächst offene Fragen gesammelt und niedergeschrieben. Im Zuge der ersten Runde wurde deutlich, dass trotz starker Visionen bereits viele Ideen da waren und frische Ansätze von Nöten wäre (insbesondere in Bezug auf die Herausforderungen von Autos). Es herrschte Einigkeit darüber, dass konkrete Maßnahmen aus den Visionen abgeleitet werden müssten. Die Beteiligung der breiten Bevölkerung an diesen Veränderungen wurde als entscheidend angesehen, während gleichzeitig die persönliche Verantwortung und Eigeninitiative betont wurden.

Ein anderes Thema, das angesprochen wurde, betraf die Altersstruktur der Teilnehmer:innen. Es wurde bedauert, dass jüngere Stimmen fehlten. Die Diskussion nahm eine kreative Wendung, als eine Teilnehmerin auf ein Plakat reagierte und einen eigenen Satz formuliert. Ein konkreter Vorschlag zur Förderung des Umstiegs auf öffentlichen Verkehr wurde eingebracht.

Ein Experte ermutigte die Teilnehmer:innen, sich entweder als Befürworter:in nachhaltiger Mobilität einzusetzen oder unumgängliche Forderungen zu stellen. Die politische Ebene wurde als wichtiger Einflussfaktor betont. Der Moderator lenkte die Aufmerksamkeit auf die politische Verantwortung und fragte nach den Gründen für ausstehende Maßnahmen wie die Tempobegrenzung.

Nach der Check-in Runde befragten die Teilnehmer:innen den Experten zu Zersiedelung und Gemeindepolitik in Bezug auf Bahn- und Radverkehr sowie um Politiken. Zu diesen Themen wurden in jeweils in einer Kleingruppe konkrete Maßnahmen diskutiert.

Die Politikgruppe präsentierte ihre Ergebnisse und betonte, wie wichtig es sei, die Politik verstärkt einzubeziehen. Dabei wurden folgende Punkte hervorgehoben: Druck auf Gemeinden erhöhen, Verbündete gewinnen, Hindernisse für politische Umsetzung analysieren, Praxisbeispiele nutzen, Klima-Anpassungsregionen als Partner nutzen, Bürger:innenräte einbeziehen und Möglichkeiten zur Stärkung alternativer politischer Formen erkunden.

In der anschließenden Präsentation der Gruppe "Bewusstsein" wurde die Dringlichkeit eines radikalen Wandels betont. Die Thematik und die damit verbundenen Maßnahmen stehen seit bereits 40 Jahren im Fokus. Die Idee, ein Tempolimit zu testen, um praktische Erkenntnisse zu gewinnen, wurde vorgeschlagen. Der präsentierende Teilnehmer stellte sich als Praktiker und nicht als Theoretiker vor, was seine Herangehensweise unterstrich.

Der Experte gab Feedback auf die Vorschläge und hinterfragte die zeitliche Limitierung des Tempolimits.

Im Anschluss bereiteten sich die Teilnehmer:innen zwei Stunden lang für ihre Präsentation im Bürger:innen Café vor. Danach reflektierte die Gruppe gemeinsam den Prozess der beiden Tage. Es wurde die Erfahrung geteilt, am Vortag Sorge gehabt zu haben, dass keinen Resultaten zustande kommen. Der Prozess hat den Teilnehmer:innen jedoch gezeigt, dass sich die Ergebnisse gefügt haben. Teilnehmer:innen berichteten, wie gut ihnen der Rat gefallen hat und was sie für sich persönlich mitnehmen konnten. Hinterfragt wurde die Gruppengröße, da unter den Teilnehmer:innen das Gefühl war, dass das Arbeiten in der kleineren Gruppe am zweiten Wochenende effektiver war. Die Moderation wurde gelobt und die Notwendigkeit Freiheit in Prozessphasen sicherzustellen, betont. Kritik wurde geübt hinsichtlich des ländlichen Fokus und hinterfragt wurde, wie die Ergebnisse weitergetragen werden.

Die Beobachter:innen teilten ihre Observation, dass der erste Tage des zweiten Wochenendes ruhiger war als der zweite und dass der Altersdurchschnitt der Teilnehmenden sehr hoch war. Mehr Diversität wäre wünschenswert gewesen.

Die Moderator:innen verrieten den Teilnehmer:innen, dass sie auch Methoden ausprobiert haben, bei denen sie nicht wussten, wie die Teilnehmer:innen darauf

reagieren würden (Visionsübung). Sie betonten auch, dass derartige Prozesse noch stärker kultiviert werden müssten, aber dass durch sie die Gesellschaft im Kleinen gestalten werden könnte. Unklar bliebe allerdings, was von den Ergebnissen in der Politik landen würde.

## 2.2 Die Reflexion über das zweite Wochenende des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht des Evaluators

Im Zuge der teilnehmenden Beobachtung stellte der Evaluator eine große Homogenität in den Meinungen fest. Unklar war, ob beim ersten Wochenende mehr kritische Stimmen geteilt wurden.

Der Moderationsstil, durch den auf den ersten Blick Selbstverantwortlichkeit bei den Teilnehmer:innen gefördert wurde, war in seiner Umsetzung zwar sehr leger, aber gleichzeitig auch restriktiv und normativ. So wurde wahrgenommen, dass die Teilnehmer:innen viel Verantwortung erhielten, Konflikte jedoch tendenziell nicht ausdiskutiert wurden. Gleichzeitig wirkte die Gruppe aus der Sicht des Evaluators wenig konfrontativ (beispielsweise gegenüber Politiker:innen). Wieso das so war, konnte nicht geklärt werden.

Der Evaluator hatte den Eindruck, dass Mobilität tendenziell als etwas sehr Wichtiges unter den Teilnehmer:innen verstanden wurde. Diese „Tatsache“ wurde im Zuge des zweiten Wochenendes nicht kritisch hinterfragt.

Nach Beobachtung des Evaluators war die Aufmerksamkeit bei den Teilnehmer:innen besonders hoch, sobald der Experte gesprochen hat. Seinen Worten wurde besonderes Gewicht geschenkt. Es machte den Anschein, als würden die Teilnehmer:innen dem Experten glauben. In diesen Momenten fanden jedoch keine kritische Auseinandersetzung oder Abstimmung zu dem Gesagten statt. Gleichzeitig beobachtete der Evaluator eine Situation, in der die Moderatorin den Experten zunächst abblockte, als dieser gegen die Gruppenmeinung argumentieren wollte, und ihn erst nach Intervention der Gruppe reden ließ. Diese Situation führt zu der Frage, welche Rolle der Experte im Prozess tatsächlich hatte und wie bedeutend seine Sichtweise war. Dem Evaluator fiel eine spezifische Form von Gruppentiquette auf, die Egalität betonte und

versuchte zu vermitteln, aber doch sehr normativ und repressiv in ihren Formen und der Durchsetzung ihrer Normen wahrgenommen wurde.

In der Visionsübung fiel dem Evaluator auf, dass das Thema Werte zwar nicht be- aber angesprochen werden. Der Evaluator fragt sich, wie es den Prozess verändert hätte, wenn mehr Zeit für die Thematisierung persönlicher Werte gewesen wäre.

Generell hatte der Evaluator den Eindruck, dass Vieles von dem was die Teilnehmer:innen sagten, sehr affektiv, wenig konkret und wenig technisch war. Es stellte sich die Frage, was es bräuchte, damit die Teilnehmer:innen konkretere Ergebnisse erarbeiten würden.

Aus der Sicht des Evaluators waren die Teilnehmer:innen während des gesamten Prozesses motiviert, Ermüdungserscheinungen zeigten sich erst am Ende von Tag 1 und Tag 2.

### 2.3 Das Beobachtungsprotokoll des Bürger:innen Cafés

Das Bürger:innen Café fand am 11. März 2023 in der Kassenhalle im ersten Wiener Gemeindebezirk statt und umfasste etwa neun zusätzliche Personen neben den Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr. Unter den Gästen befanden sich eine Aktivistin von der Lobau-Besetzung (Next Generation) sowie Mitarbeiter des Skug Musikmagazins, die gemeinsam mit dem Zukunftsrat in einer Kampagne kooperieren und ein Straßenfest planen.

Während der Veranstaltung stellten zunächst die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr die entwickelten Vorschläge vor, bevor im Zuge des Bürger:innen Cafés weiter an ihnen gearbeitet wurde. Auch Bedenken wurden geäußert (beispielsweise sollen Sammeltaxis nicht nur für ältere Menschen sein oder E-Autos können sich nicht alle leisten).

Eine Frau von Last Generation betonte, dass derartige Bürger:innen Initiativen weitergeführt werden sollen. Oft scheitern sie aber, weil Leute aufhören dabei mitzumachen.

Ein Aktivist (Lobau bleibt) erzählte, dass Menschen, die sich engagieren, oft mit Klagen eingeschüchtert werden. Er wies darauf hin, dass Implementierungsvorschläge entwickelt werden sollten, die die Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit gut aufnehmen kann. Dem wurde entgegengesetzt, dass ein Bürger:innenrat nur beratend zur Verfügung stehen kann, nicht aber beschließen kann.

## 2.4 Die Reflexion des Bürger:innen Cafés aus der Sicht des Evaluators

Aus der Sicht des Evaluators war die Energie der gebliebenen Zukunftsrat Teilnehmer:innen sehr niedrig. Es wurde angenommen, dass das Wochenende anstrengend war. Außerdem wurde es bedauert, dass nur wenige Menschen das Bürger:innen Café besuchten, was neben unzureichender Werbung möglicherweise auch mit dem ausgewählten Ort und der dortigen schlechten Akustik zusammenhing.

## 3 Prozessreflexion des Zukunftsrats aus der Sicht von Moderator:innen, Beobachter:innen, Expert:innen und Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr

Im Zuge der Evaluierung des Projekts Zukunftsrat Verkehr wurden zur Reflexion des gesamten Prozesses qualitative leitfadenorientierte Interviews mit unterschiedlichen Personengruppen durchgeführt, die folgende Themenfelder umfassten:

- Vorstellung der befragten Person und Rolle im Projekt Zukunftsrat Verkehr
- Persönliches Verständnis von partizipativem Prozess
- Bürger:innenrat im Zukunftsrat Verkehr: Entstehungsgeschichte, Ziel und potenzieller Mehrwert des Bürger:innenrats; Wochenende im März 2023 (Ziele, Zusammensetzung der Teilnehmer:innen in Bezug auf Alter, Geschlecht Vorwissen und Interesse, Expertise, etc.; sich Einbringen der Teilnehmer:innen; Ablauf, Inhalte, Methoden, Techniken, Prozess des Zukunftsrats Verkehr; Stimmung während des Wochenendes im März 2023;

Moderationsstil; Rolle der Expert:innen; Ergebnisse des Zukunftsrats Verkehr; Dokumentation

- Erfahrungen aus dem Bürger:innen Café
- Nächste Schritte
- Künstlerische Interventionen
- Erwarteter Impact

Die Personengruppen setzen sich aus Moderator:innen, Beobachter:innen, Expert:innen und Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr zusammen.

Den befragten Personen wurde über das Evaluationsvorhaben informiert und beim Interview oder bereits vorab eine Einverständniserklärung zur Unterschrift vorgelegt.

## 3.1 Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Moderator:innen

Die beiden Wochenenden des Zukunftsrats Verkehr wurden von insgesamt vier Personen moderiert. Zwei der Moderator:innen wurden in einem gemeinsamen Online-Interview befragt. Die Befragten unterzeichneten vor dem Interview die Einverständniserklärung und stimmten der Bild- und Tonaufnahme zu. Die im Zuge des Interviews gesammelten Erfahrungen und Meinungen wurden inhaltlich analysiert.

### 3.1.1 Die Moderator:innen

Die befragte Moderatorin arbeitete zunächst ehrenamtlich für das Projekt und später als bezahlte Moderatorin. Sie ist ebenso für die Projektkampagne zuständig. Von der Sustainable Future Hub Ausschreibung wusste sie aufgrund ihrer vorherigen Arbeit, da sie für das Open Innovation in Science Center der Ludwig Boltzmann Gesellschaft tätig war.

Der Moderator ist Mitglied der IG Demokratie und seit 2012 Aktivist für agrar- und demokratiepolitischen Themen. Er zählt zu den Initiator:innen des Zukunftsrats. Er besuchte mehrere Weiterbildungen und erkundigte sich über verschiedene Beteiligungsprozesse in Österreich und anderen Ländern. 2014 war er stiller Beobachter bei einem Bürger:innenrat in Vorarlberg.

### 3.1.2 Der Zukunftsrat Verkehr als Experimentierraum

Die Befragten erzählten, dass sie den Zukunftsrat Verkehr als eine Art Experimentierraum sehen, in dem partizipative Demokratieprozesse wie den Bürger:innenrat und hier unterschiedliche Methoden ausprobieren und gemeinsam mit erfahrenen Expert:innen optimieren wollen. Dieses Experimentieren war aus der Sicht der Befragten nur möglich, weil es keinen konkreten Auftrag Seitens der Politik gab. Als Folge hat das Projektteam jedoch auch keine großen Erwartungen an die Politik hinsichtlich Umsetzung der Ergebnisse. Ihre Motivation am Projekt teilzunehmen war, dass sie überparteilich politisch aktiv sein wollten und partizipative Demokratie oder deliberative Demokratie durchführen wollten.

Auf die Frage, wie die beiden Moderator:innen partizipative Forschung definieren, betonen sie zunächst die zielgerechte Integration der Gesellschaft in den Forschungsprozess, nicht als bloße Datenquelle, sondern als aktive Partner:innen, wobei eine ausgewogene Machtverteilung zwischen Forschenden/Politiker:innen und Bürger:innen angestrebt werden muss. Sie sehen das Hauptziel in der Generierung wissenschaftlicher Erkenntnisse, die den gesellschaftlichen Bedürfnissen gerecht werden und einen durch Einbindung generierten wissenschaftlichen Mehrwert.

### 3.1.3 Die Projektziele aus der Sicht der Moderator:innen

Die beiden Moderator:innen beschreiben die Entwicklung einer gemeinsamen Vision und eines Maßnahmenkatalogs sowie die Bewertung der Vorschläge als die drei relevanten Prozessziele. Zur Umsetzung der Ziele wurde im ersten Wochenende die Vorarbeit geleistet. Während dieser zwei Tage war viel Raum für das gegenseitige sowie thematische Kennenlernen, Austausch und Dialog und die Entwicklung einer Diskussionskultur. Das zweite Wochenende diente der Explizitmachung der Themen und Empfehlungen. Zwischen den beiden Wochenenden fand eine Konsultationsphase statt, bei der sich die Teilnehmer:innen bei Expert:innen über die für sie interessanten Themen des ersten Wochenendes informieren konnten. Dieses Angebot wurde jedoch ihres Wissens nicht angenommen.

### 3.1.4 Die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht der Moderator:innen

Die Expert:innen, die bei den Wochenenden anwesend waren und mitwirkten, waren aus den Bereichen Raumplanung, Klima und öffentlicher Nahverkehr (Ost-Region Österreichs). Aus Sicht der Befragten war es für den Prozess sehr hilfreich, dass diese Personen, die über private Kontakte gewonnen wurden, dabei waren.

Die Teilnehmer:innen erhielten pro Wochenende eine Aufwandsentschädigung von 200€ und ihre Hotel- und Reisekosten wurden bezahlt. Auf die Frage, wie diese akquiriert wurden, erzählte die Moderatorin, die beim Auswahlprozess mitwirkte, dass Postadressen aus Wien, Niederösterreich und Burgenland (Personen mit spezifischem Alter und Geschlecht im binären Sinn) gekauft wurden. Von den Angeschriebenen meldeten sich ca. 3%.

In Bezug auf Diversität sind sowohl die Moderatorin als auch der Moderator der Ansicht, dass bei der Auswahl der Teilnehmer:innen nicht darauf geachtet wurde. So waren alle Personen „sehr weiss“ und hatten keine ersichtliche körperliche oder geistige Einschränkung. Die meisten Teilnehmer:innen waren zwischen 40 und 60 Jahre alt, zwei Personen waren jüngere (knapp 20 Jahre alt), einzelne ca. 30 Jahre alt.

Ein Grund, warum einige Personen zum zweiten Wochenende nicht mehr erschienen sind, sehen die Befragten in der Tatsache, dass ihre erarbeiteten Empfehlungen mit hoher Wahrscheinlichkeit politisch nicht umgesetzt werden. Neben der fehlenden Beauftragung wird hierfür der geringe Ausarbeitungsgrad der Empfehlungen gesehen. Gleichzeitig sind sie der Ansicht, dass sich die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr durch ihre Teilnahme gestärkt fühlen, Dinge in ihrer Gemeinde zu verändern.

Die Befragten betonen die gute Gesprächsbasis an beiden Wochenenden.

### 3.1.5 Die Moderation beider Wochenenden

Das Moderator:innen-Team hat sich ca. eineinhalb Monate vor jedem Wochenende online getroffen und intensiv (jeweils ca. 20 Stunden) an der Vorbereitung und Gestaltung des Wochenendes gearbeitet. Der Moderationsstil war in erster Linie „Dynamic Facilitation“. Die Zusammenarbeit zwischen den Moderator:innen schätzen

die Befragten als sehr produktiv ein. Herausfordernd war der Ausfall eines Moderators beim ersten Wochenende, da dieser ein Experte für Dynamic Facilitation ist und die anderen noch keine oder kaum Erfahrung mit der Durchführung dieser Methode hatten. Zusätzlich zum Moderationsteam gab es eine Person, die niederschwellig und schnell mitgezeichnet hat, eine Art Kommunikationsform zum Anhalten (Graphic Facilitation/Recording).

Beim ersten Wochenende wurde die Gesamtgruppe (ca. 27 bis 30 Personen) in zwei Kleingruppen zu je ca. 13 Personen aufgeteilt. Eine befragte Person betont, dass das eine gute Größe für Dynamic Facilitation ist. Abwechselnd wurde auch die Dialogform als Moderationsart gewählt. Die Abwechslung zwischen den Moderationsstilen war sehr gut und hat sehr gut funktioniert. Für die Konkretisierung von Themen wurden Kleingruppen gewählt. Beim zweiten Wochenende waren nur noch ca. 16 Personen anwesend, diese wurden dann für einzelne Phasen in kleinere Gruppen aufgeteilt.

Beim zweiten Wochenende wurde die Imaginationsübung von einem Moderator durchgeführt, die nicht allen Moderator:innen davor bekannt war. Auch war unklar, wie die Teilnehmer:innen darauf reagieren würden.

Das entwickelte Vertrauen zwischen den Teilnehmer:innen und die geringere Teilnehmer:innenanzahl während des zweiten Wochenendes hat laut einer befragten Person beim zweiten Wochenende dazu geführt, dass in den Kleingruppen keine permanente Moderation erforderlich war. Gleichzeitig hat die reduzierte Anzahl der Teilnehmer:innen auch die Stimmung beeinflusst. In welche Richtung genau wurde nicht erläutert. Nachdem es aber beim ersten Wochenende noch mehr Gegenstimmung gab, kann davon ausgegangen werden, dass die Stimmung beim zweiten Wochenende harmonischer und homogener war als beim ersten Wochenende.

Der Abstand zwischen den beiden Wochenenden wurde von einer befragten Person als zu groß erlebt. Rückblickend, so eine befragte Person, hätte das erste Wochenende dafür genützt werden können, die Ergebnisse detaillierter auszuarbeiten. Außerdem wäre ein drittes Wochenende oder zumindest ein Tag mehr gut gewesen, um die Empfehlungen konkreter zu definieren (doch durch die Projektfinanzierung waren die

Möglichkeiten begrenzt). Diese Erkenntnisse wird in das „How To“ Dokument aufgenommen, in dem man Erfahrungen zusammenträgt.

Auch wenn die Ergebnisse in vorliegender Form nicht von der Politik umgesetzt werden, darf das vordergründige Ziel des Projekts nicht vergessen werden: die Weiterentwicklung des Bürger:innenratprozesses. So gesehen wurde das Projekt als ein Experimentierraum genutzt, in dem der Prozess geübt werden konnte.

### 3.1.6 Das Bürger:innen Café

Bei Respekt.net hat es interne Schwierigkeiten gegeben, wodurch das Bürger:innen Café nicht sehr stark beworben wurde und letztlich nur wenige Personen (ca. zehn bis 15 vor Ort und ca. zehn online) anwesend waren. Ein weiterer Einflussfaktor war laut den Befragten die schlechte Raumakustik in der Postsparkassa. Eine befragte Person berichtet vom Bürger:innen Café in Salzburg, bei dem wesentlich mehr Personen teilgenommen haben. Erzählt wurde dann auch von vielen Hacks bei der Onlinezuschaltung. Es haben sich Trolle eingeloggt, was zwischendurch irritierend war.

### 3.1.7 Der erwartete Impact aus der Sicht der Moderator:innen

Generell beschreiben die Befragten ihre Erwartungen als nicht sehr groß, es geht ihnen aber um das Erkennen des Potenzials von Bürger:innenräte. Der politische Impact ist wichtig und der hätte besser gestaltet werden können, so die Befragten. Gleichzeitig steht der interne Lernprozess im Vordergrund und ist genauso wichtig. Eine der befragten Personen betont, dass es wichtig ist das Format unter die Leute zu bringen, denn je mehr Personen den Prozess erleben dürfen, desto eher breitet sich der Ansatz aus.

Wichtig ist den Befragten auch, dass das Projekt publiziert wird (Sammelband der Uni Wien zur Partizipation). Im Burgkino soll das Projekt im Vorspann vorgestellt werden.

Letztlich betonten die Befragten auf die Wichtigkeit von partizipativer Demokratie aufmerksam zu machen.

## 3.2 Der Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Beobachter:innen

Während der beiden Wochenenden des Zukunftsrats Verkehr wurde der Prozess von insgesamt vier Personen beobachtet. Zwei dieser Beobachter:innen wurden in einem gemeinsamen Online-Interview befragt. Die Befragten unterzeichneten vor dem Interview die Einverständniserklärung und stimmten der Bild- und Tonaufnahme zu. Die im Zuge des Interviews gesammelten Erfahrungen und Meinungen wurden inhaltlich analysiert.

### 3.2.1 Die Beobachter:innen

Eine Person (B1), die Publizistik studiert hat, arbeitet seit März 2022 für Respekt.net und ist dort unter anderem für das Crowdfunding, die Betreuung von Projekten und die Außenkommunikation zuständig. Über eine Kollegin erfolgte der Kontakt zum Zukunftsrat. Diese Person hat organisatorische Aufgaben im Projekt übernommen und war an beiden Wochenenden als Teilnehmerin anwesend.

Die zweite Person (B2) studiert im Doktorat Politikwissenschaft mit den Forschungsthemen direkte und deliberative Demokratie und ist über Mehr Demokratie! (engagiert sich dort auch ehrenamtlich) zum Zukunftsrat gekommen. Diese Person war nur beim zweiten Wochenende als wissenschaftlicher Beobachter dabei.

### 3.2.2 Das Ziel des Zukunftsrats Verkehr

Für die beiden Beobachter:innen umfasst partizipative Forschung viele unterschiedliche Ansätze. Bürger:innenräte können aus ihrer Sicht sehr unterschiedlich aufgebaut sein, wobei eine institutionelle Implementation sehr wichtig ist. Die Beobachter:innen betonen, dass es wichtig ist Teilnehmer:innen von Bürger:innenräte so zu motivieren, dass eine repräsentative Meinungsverteilung zustande kommen kann. Diesen Ansatz auf den Zukunftsrat umzulegen sei allerdings schwierig. Eine der beiden Personen versucht für sich selbst Vorwissen auszublenden und unvoreingenommen ihre Wahrnehmung zu protokollieren. Das impliziert ein bewusstes Ausblenden der eigenen Position als Teilnehmende mit organisatorischen Aufgaben.

Ziel des Zukunftsrats Verkehr war es einen Themenkreis zu finden, der die Bedürfnisse der Bürger:innen abbildet. Am Ende des zweiten Wochenendes waren acht Themenfelder ausgearbeitet, an denen danach in der Konsultationsphase weitergearbeitet werden sollte. Zunächst wurden viele Themen diskutiert. Im Zentrum war der lebensweltliche Kontext bzw. die Erfahrungen der Bürger:innen, ihre individuellen Positionen und ihre Bedürfnisse. In einem nächsten Schritt sollten daraus konkrete Themenfelder abgeleitet und bearbeitet werden. Der Prozess war dabei sehr offen, Ausgangspunkt war nur eine Frage: *Wie können wir den Verkehr in der Ostregion so gestalten, dass alle sich gut damit fühlen und die Klimaziele erreicht werden?*

Am ersten Tag gab es Inputs von insgesamt drei Expert:innen. Diese Personen:innen standen auch zum Teil in Diskussionen zur Beantwortung von Fragen zur Verfügung. So wurde beispielsweise nach einem Input zur Einbindung von Politik die Forderungen mit Unterstützung des/der Expert:in so formuliert, dass politische Entscheidungsträger:innen damit erreichen werden könnten.

Das Zusammenspiel zwischen Expert:innen und Teilnehmer:innen erlebten die Beobachter:innen als harmonisch und auf Augenhöhe. Die Expert:innen, die als hilfreich erlebt wurden, haben sich laut den Beobachter:innen tendenziell eher zurückgenommen und nur bei Anfrage der Teilnehmer:innen inhaltlich eingebracht.

### 3.2.3 Die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht der Beobachter:innen

In Bezug auf die Rekrutierung der Teilnehmer:innen wussten die Befragten, dass zweimal je 1.000 Adressen bei der Post gekauft wurden, an die eine Einladung zur Veranstaltung (mit dem Hinweis auf die 200 EUR Aufwandsentschädigung) versendet wurde. Schlussendlich haben sich ca. 35 Personen gemeldet, davon sind dann 27 tatsächlich aufgetaucht.

Insgesamt haben 27 Personen am ersten und 14 Personen am zweiten Wochenende teilgenommen. Dabei wurde die fehlende Diversität als Problem wahrgenommen, der Altersschnitt lag am zweiten Wochenende bei Mitte 50; es war nur eine Person Anfang 20 anwesend. Auch soziodemographisch setzte sich die fehlende Diversität aus der Sicht der Beobachter:innen fort. Das Geschlechterverhältnis wurde ausgeglichen

wahrgenommen, ebenso die Verteilung auf die betroffenen Bundesländer. T1 bewertet die Gruppe am zweiten Wochenende deutlich homogener als jene vom ersten Wochenende. Zudem waren vorwiegend thematisch interessierte Leute anwesend, es gab wenig abweichende Meinungen. T2 merkt an, dass die Ergebnisse einer Abstimmung am zweiten Wochenende (Bsp. Tempolimit) in dieser Art nicht in der gesamten österreichischen Bevölkerung vertreten wären.

*„Auf jeden Fall ja, es ist wahrscheinlich so, dass (...) das wäre mein Eindruck, dass wenn man in der Bevölkerung generell die Frage stellen würde, dass dann wahrscheinlich mehr Leute, deutlich mehr Leute Vorbehalte deswegen haben würden. Das ist ein bisschen schade auch gewesen für den Verlauf eben, ja für das Verfahren.“ B2*

Am zweiten Wochenende haben sich sieben Personen krankgemeldet, der fehlende Rest ist nicht gekommen. Am zweiten Wochenende haben die Beobachter:innen neben der Altersstruktur auch die Meinungen homogener als im Vergleich zum ersten Wochenende wahrgenommen. Abweichende Meinungen waren wenig vertreten. Zudem sind aus Sicht der Beobachter:innen einige Personen mit weniger informierter Meinung/ Hintergrundwissen nicht mehr gekommen.

#### 3.2.4 Die Ergebnisse der beiden Wochenenden

Am Ende des zweiten Wochenende waren folgende zehn konkrete Forderungen der Bürger:innen formuliert, die auch in einer APA-Meldung rezipiert wurden:

1. Stufenweise Einführung eines Tempolimits 110/80 km/h	2. Erhöhung der CO <sup>2</sup> Besteuerung
3. Einführung einer City-Maut in Wien	4. VOR Klimaticket um 1 EURO pro Tag
5. Schnupperticket für 1 Monat gratis	6. Gratisfahrradmitnahme in Öffis
7. Gemeindeübergreifende Abruftaxis	8. Mehr Fahrradstraßen
9. Fahrradhighways zu den Zentren	10. Mehr Fahrradabstellplätze in den Zentren

Im Zuge des Kampagnen-Workshops, der das Ziel hatte den beteiligten Bürger:innen zu vermitteln, was mit den Ergebnissen gemacht werden kann und wie die Bürger:innen selbst aktiv werden können, kam man jedoch zu der Ansicht, dass einige dieser Forderungen zu unkonkret formuliert sind und dass es generell zu viele Forderungen sein.

### 3.2.5 Die Moderation und Gruppendynamik während der beiden Wochenenden

Die Moderation erlebten die beiden Beobachter:innen sehr abwechslungsreich und involvierend. An beiden Wochenenden fanden Einheiten statt, in denen der Ansatz „Dynamic Facilitation“, der insbesondere in Vorarlberg stark zum Einsatz kommt, statt. Am zweiten Wochenende wurde eine Methode angewendet, die noch nicht alle Moderator:innen verwendet haben: zur Identifikation der idealen Zukunft hat das Moderationsteam eine Imaginationsübung mit den Teilnehmer:innen durchgeführt.

Am ersten Wochenende haben drei Personen größere Gruppen moderiert. Am zweiten Wochenende teilten sich vier Personen die Moderation. Die Moderator:innen, die stets allen Teilnehmer:innen ermöglichten mit ihren Ansichten gehört zu werden, wurden von

den Beobachter:innen als sehr unterschiedliche Persönlichkeiten wahrgenommen. Eine Person brachte durch ihre Art viel Dynamik in die Diskussionen, eine andere wurde als eher ruhig und bedacht erlebt. Die beiden anderen wurden als sympathisches Team wahrgenommen, bei der sich die Gruppe dem Anschein nach sehr wohlfühlte und auch persönliche Geschichten teilte. Die Beobachter:innen nahmen die Rollen der einzelnen Personen im Moderationsteam unterschiedlich wahr, wobei alle die Wichtigkeit von nachhaltigen und zukunftsorientierten Maßnahmen vermittelt haben.

Die Gruppendynamik wurde von den Beobachter:innen als sehr positiv wahrgenommen, unter anderem, weil sich die Teilnehmer:innen von Anfang bis Ende motiviert und konzentriert einbrachten. Wenn bei einzelnen Personen Müdigkeit aufkam, gab es immer wieder Menschen, die neuen Schwung in die Diskussionen brachten. In der gemeinsamen Arbeit war die Gruppe phasenweise sehr homogen, erst durch Gegenstimmen, auf die von den Moderator:innen eingegangen wurden, hat sich diese Dynamik verändert.

Am ersten Wochenende waren die Teilnehmenden sehr motiviert bzw. engagiert und auch im Umgang miteinander sehr wertschätzend, obwohl noch diversere Meinungen vertreten waren. Der Eindruck setzt sich bei den Beobachter:innen auch am zweiten Wochenende fort, der Diskurs war sehr wertschätzend und wurde bis zum Ende rege geführt. Nicht alle Teilnehmer:innen haben sich gleichermaßen eingebracht. So nahmen die Beobachter:innen auch Personen wahr, die sich nur dann äußerten, wenn sie direkt angesprochen wurden. Obwohl die Teilnehmer:innen kontinuierlich aktiv gearbeitet haben und von dem Moderationsteam gefordert wurden, war die Stimmung zwischen den Teilnehmer:innen immer positiv.

### 3.2.6 Das Bürger:innen Café aus der Sicht der Beobachter:innen

Das Ziel des Bürger:innen Cafés war aus der Sicht der Beobachter:innen die Diskussion der zehn entwickelten Forderungen mit weiteren Bürger:innen. Erschienen sind jedoch nur wenige Bürger:innen, die nicht bereits in den Zukunftsrat eingebunden waren. Es handelte sich dabei um Menschen, denen der Klimaschutz ein wichtiges Anliegen ist und die in klimaschutzaktivistischen Gruppen/Initiativen tätig sind. Sie nutzten, nach Beobachtungen der Beobachter:innen, das Bürger:innen Café auch um sich mit

Gleichgesinnten zu vernetzen. Daher war es keine Gruppe, die von den Forderungen überzeugt werden musste. Für die anwesenden / präsentierenden Teilnehmer:innen des Zukunftsrats war das eine Bekräftigung und Bestärkung ihrer Ergebnisse.

Die Beobachter:innen erzählten, dass die Initiator:innen des Zukunftsrats Bürger:innen mit unterschiedlichen Ansichten mit dem Bürger:innen Café erreichen wollten. Die Erfahrung zeigte jedoch, dass die Umsetzung nicht so einfach war wie geplant.

### 3.2.7 Der erwartete Impact aus der Sicht der Beobachter:innen

Die Beobachter:innen sehen neben den erarbeiteten inhaltlichen Forderungen ebenso die Erfahrungen, die Bürger:innen während des gesamten Prozess gesammelt haben, als wichtige Auswirkungen des Projekts.

*„...eine Frau hat über Nacht ihre Flussschiffkreuzfahrt abgesagt, weil sie gemeint hat sie möchte in Zukunft ihr Verkehrsverhalten einfach anders gestalten, eine Frau hat mit ihrem Mann gesprochen, dass sie das zweite Auto abschaffen. Das war so INSTANT, es ist da ganz viel passiert bei den Teilnehmer:innen“ B1*

Der Impact wird ebenso im Ermächtigen der Teilnehmer:innen gesehen, was auch in der Zeit der Kampagne stattfinden sollte.

Ob die erarbeiteten Empfehlungen einen Impact bewirken, bezweifeln die Beobachter:innen. Sie sehen das Platzieren der Forderung in der Politik als schwierig und identifizieren ein Dilemma, denn die fehlende institutionelle Anbindung führt dazu, dass weniger Menschen erreicht werden. Aus diesem Grund, so die Beobachter:innen, sei auch die Gruppe homogener und weniger repräsentativ wahrgenommen worden. In diesem Zusammenhang verweist T2 auf Vorarlberg, wo das Instrument besser verankert ist und der letzte Bürger:innenrat repräsentativer war.

T1 hat keine großen Erwartungen, dass die Forderungen in der Politik ankommen und möchte sich daher lieber auf die Teilnehmer:innen konzentrieren und versuchen mit den Ergebnissen auch andere zu motivieren solche Prozesse zu starten.

### 3.3 Der Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Expert:innen

Während der beiden Wochenenden waren verschiedene Expert:innen aus dem Bereich Verkehr anwesend. Zwei der insgesamt drei Expert:innen wurden separat im Zuge eines qualitativen Interviews befragt. Die Expert:innen unterzeichneten vor den Interviews die Einverständniserklärung und stimmten der Tonaufnahme zu. Die während des Interviews gesammelten Erfahrungen und Meinungen wurden inhaltlich analysiert. Die Ergebnisse werden jeweils für die befragten Personen separat beschrieben.

#### 3.3.1 Expert:in 1

Expert:in 1 (E1) ist Ziviltechniker:in in der Privatwirtschaft und Expert:in in den Bereichen Verkehrskonzepte, Stadtteilkonzepte, Planungsmanagement und Projektsteuerung. Die Person hatte im Rahmen dessen schon mehrere Gastprofessuren und arbeitet eng mit der Verwaltung auf Bundes-, Länder- und Gemeindeebene im Bereich der Verkehrsplanung zusammen. Diese Projekte beschäftigen sich mit grundsätzlichen Fragen (Wie soll Verkehr funktionieren?) bis hin zu detaillierten Umsetzungskonzepten. Darüber hinaus besteht eine wichtige Aufgabe der befragten Person darin, die Prozesse (Kommunikation) zu begleiten, zu evaluieren und zu steuern.

##### 3.3.1.1 Ziele des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht von Expert:in 1

Die befragte Person definiert den Zukunftsrat Verkehr als Dialogmöglichkeit zwischen der Bevölkerung und Expert:innen, die über mögliche Konzepte und Lösungen verhandeln. Bereichernd für die Verkehrsplanung sieht die Person dabei die unterschiedlichen Lebenswirklichkeiten und Erfahrungen der Teilnehmer:innen, während Expert:innen Input und Fachwissen bereitstellen.

*"Also DIESE (.) und das war auch aus meiner Sicht so ein bisschen das Asset von dem ganzen Prozess, dass so vielfältige Lebensverhältnisse aufeinandergetroffen sind und dass deshalb das Ergebnis auch vergleichsweise sage ich einmal in einer gewissen forderungsmäßigen Mittellage ist, wo man sagt, "Na, das könnten wir eigentlich machen." E1*

Die Bundesländer Wien und Niederösterreich haben die befragte Person als Vertreter:in der Verkehrsregion Ost zum Zukunftsrat Verkehr entsandt. Sie war in den

Auswahlprozess nicht involviert, dieser fand auf Verwaltungsebene statt. Erfahrung in der Zusammenarbeit mit entsprechenden Stellen hatte die Person schon vor der Teilnahme am Zukunftsrat Verkehr.

Expert:in 1 waren zunächst die Ziele des Zukunftsrats nicht klar. Inhaltlich habe es ein Spannungsverhältnis zwischen der individuellen (auf eigenes Verhalten zielend) und der politischen Ebene (eine Adresse an die Politik) gegeben, was sich aus Sicht von Expert:in 1 durch alle vier Tage gezogen hat. In Bezug auf den möglichen Impact vom Zukunftsrat Verkehr ist Expert:in 1 der Meinung, dass dieser erst dann beurteilbar wird, wenn klar ist in welche Richtung die Ergebnisse kommuniziert werden. Dies war der befragten Person zum Zeitpunkt des Interviews noch nicht bewusst. Expert:in 1 betont, dass derartige Prozesse und Ergebnisse nicht nur die Verwaltung, sondern auch die Politik erreichen müssen. So kann sichtbar werden, dass die Menschen einen positiven Zugang zum Thema haben und sich aktiv in Lösungsvorschläge einbringen wollen. Gleichzeitig wird so auch die Ambivalenz der Gesellschaft sichtbar (was auch beim Zukunftsrat Verkehr der Fall war), da verschiedene Gruppen unterschiedliche Präferenzen und Lösungsvorschläge haben. Da nie alle Bedürfnisse und Lösungsvorschläge erfüllt werden können, handeln Politiker:innen aus der Sicht von Expert:in 1 letztlich gar nicht.

### **3.3.1.2 Die Rolle von Expert:in 1 im Zukunftsrat Verkehr**

Im Kontext des Zukunftsrats Verkehr sieht die befragte Person Ihre Aufgabe darin, die Teilnehmer:innen zu informieren, Ideen anzustoßen und das Projekt als Expert:in zu begleiten. Der informierende Teil bestand dabei hauptsächlich aus einem kurzen Vortrag über Verkehrspolitik und der laufenden Begleitung der Diskussionsprozesse über beide Wochenenden. Die Aufgaben wurden in Absprache mit den Erwartungen des Projektteams vom Zukunftsrat ausgearbeitet. Gleichzeitig wurde Expert:in 1 durch die Verwaltung beauftragt im Anschluss der Planungsgemeinschaft Ost über Ergebnisse zu berichten. Inhaltliche Vorgaben gab es keine seitens der Verwaltung, Expert:in 1 hat jedoch versucht, die Perspektive der Bundesländer zu vertreten. Das war allerdings nicht so einfach, da die befragte Person kein:e Beamte:r ist. Sie war jedoch bemüht die Teilnehmer:innen darüber zu informieren, welche Ideen bereits in politischer Umsetzung sind, welche verworfen wurden etc. und wie Verkehrsplanung im

allgemeinen funktioniert. Eine grundsätzliche Spannung in der Arbeit der Verwaltung sieht Expert:in 1 darin, dass sowohl nach Vorschriften als auch im Sinne der Politik gehandelt werden muss.

### **3.3.1.3 Die Moderation und Gruppendynamik aus der Sicht von Expert:in 1**

Expert:in 1 erlebte die eingesetzten Methoden, die ihn / sie an NLP-Methoden erinnerten, teilweise übergreifend, auch wenn nach seiner / ihrer Beobachtung die meisten Teilnehmer:innen damit kein Problem hatten und die Übungen gut fanden. Aus der Sicht der befragten Person hatten die häufigen Interventionen der Moderator:innen die Konsequenz, dass der Diskussions- und Denkablauf der Teilnehmer:innen immer wieder unterbrochen wurde. Diese Kritik an der Moderation und an der Auswahl der Methoden hat die befragte Person während des Zukunftsrats jedoch nicht eingebracht. Positiv hebt Expert:in 1 die grafische Darstellung von Ideen als methodische Ergänzung und die Zusammensetzung der Gruppe hervor, auch wenn die befragte Person den Altersschnitt als zu hoch und junge Menschen in der Gruppe stark unterrepräsentiert erlebte. Für Expert:in 1 ist dies problematisch, da Mobilitätsveränderungen in erster Linie für die junge Generation abzielen, da sich ältere Personen häufig Innovationen und Veränderungen verschließen. Weiters kritisierte die befragte Person den großen Schwund an Teilnehmer:innen vom ersten zum zweiten Wochenende und hinterfragt die individuelle Relevanz des Zukunftsrats Verkehr für die Teilnehmer:innen. Am zweiten Wochenende hat Expert:in 1 die Teilnehmer:innengruppe homogener als am ersten Wochenende erlebt, unter anderem, weil abweichende Meinungen (wie die Sicht der Autofahrer:innen) kaum existierten. Aus der Sicht der befragten Person haben keine offenkundig konfliktstachelnden Menschen am Zukunftsrat Verkehr teilgenommen.

Aus der Wahrnehmung von Expert:in 1 wurden bei der Umsetzung Aktionen, die relevante Stakeholder erreichen könnten (politische Gespräche, öffentliche Aktionen, mediale Präsenz, etc.), im Prozess nicht mitgedacht. Das wirkt sich nach Meinung der befragten Person nicht nur negativ auf den Impact aus, sondern ist auch respektlos gegenüber den Teilnehmer:innen, die Zeit und Energie in den Zukunftsrat gesteckt haben.

*„...wenn wir schon von Respekt reden ist es ein bisschen respektlos gegenüber den Teilnehmern, weil wenn ich mir VIER Tage am Wochenende Zeit nehme, dann erwarte ich, dass das, was dort gemacht wird, auch ein professionelles Ende hat und nicht ausklingt, weil ausklingen heißt, dass hätten wir am Stammtisch auch reden können und dann gehen wir heim.“*

*E1*

Expert:in 1 verweist auf die notwendige Anfangsenergie des Auftraggebers hin, die aufgebracht werden muss, damit ein solcher Prozess erfolgreich wird und durch ein anfängliches Kommitment von Seiten anderer Akteur:innen (Politik, etc.) hergestellt werden kann. Etwas später erwähnt die gleiche Person, dass aus ihrer Sicht der Spannungsbogen gegen Ende nicht mehr gehalten werden konnte, wodurch am Bürger:innen Café kaum noch Personen teilgenommen haben. Nach Ansicht der befragten Person sollte in etwa ein Viertel der Energie in das Prozessende investiert werden, so dass an diesem Punkt die Teilnehmer:innen den Prozess auch gedanklich festigen.

Gegen Ende des Interviews spricht Expert:in 1 von Schwierigkeiten in der politischen Entscheidungsfindung und plädiert dafür, Instrumente der Bürger:innenbeteiligung sparsam und in angemessenen Rahmen einzusetzen.

### 3.3.2 Expert:in 2

Expert:in 2 ist Senior Scientist an einem österreichischen Forschungsinstitut und forscht zu Mobilitätsverhalten und Klimaverhalten (was Rebound- und Spill-Over-Effekte mitdenkt und eine integrativere Perspektive bieten will). In dieser Rolle wurde Expert:in 2 gebeten einen Vortrag am ersten Wochenende des Zukunftsrats Verkehr zu halten.

#### 3.3.2.1 Die Ziele des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht von Expert:in 2

Aus der Sicht von Expert:in 2 ist der Zukunftsrat eine Form der Kommunikation, um Bürger:innen zu informieren und in die Umsetzung von Maßnahmen einzubinden. Dabei sollen nicht Bürger:innen Maßnahmen definieren, sondern im Anschluss an den Zukunftsrat entsprechende Expert:innen. Der Zukunftsrat soll Bürger:innen sowohl informieren, als auch bottom-up aufzeigen, was sich Bürger:innen in Bezug auf das Thema von der Politik wünschen.

*„Es ist mehr ein Signal an die Politik, glaube ich, als eine (...) ja, Belehrung von Bürger:innen.“ E2*

### **3.3.2.2 Die Rolle von Expert:in 2 im Zukunftsrat Verkehr**

Expert:in 2 sieht seine / ihre Rolle darin, die Herausforderung, im gesamten Verkehrssystem die Emissionen auf ein klimaverträgliches Niveau zu bringen, aufzuzeigen. Klimaverträglich heißt dabei, eine Reduktion von 95% der Emissionen und die daraus abgeleiteten Folgen für das individuelle Verkehrsverhalten. Expert:in 2 bemüht sich hier um eine ganzheitliche Perspektive und verweist nicht nur auf individuelle Mobilitätseinschränkungen (Mobilitätskonto), sondern auch darauf, die benötigten Dinge (Nahversorgung, Friseur) zu den Menschen zu bringen und auf eine faire Verteilung von klimaverträglichen Emissionen auf alle Bevölkerungsgruppen (Stadt vs. Land, Familien vs. Single-Haushalte, etc.). In ihrem Vortrag, der als Impulsvortrag am ersten Wochenende stattgefunden hat, hat die befragte Person ebenso auf die dramatischen Folgen hingewiesen, sollten die Klimaziele nicht erreicht werden („tipping points“ „das sechste große Massensterben, inklusive uns“), um die Teilnehmer:innen aufzurütteln. Der Vortrag kam aus der Sicht der befragten Person sehr gut bei den Teilnehmer:innen an, die im Anschluss ihre Sicht dazu teilten und die ganzheitlichen Probleme diskutierten. Eine teilnehmende Person hat als unmittelbare Reaktion sogar eine Kreuzfahrt abgesagt. Die Moderator:innen haben Expert:in 2 im Nachhinein erzählt, dass die Teilnehmer:innen in ihren Forderungen durch den Vortrag viel mutiger wurden, weil sie das große Ganze verstanden haben. Eine teilnehmende Person bemerkte hingegen, dass sie sich nicht vorstellen könnte, das Auto aufzugeben und hat die Vorschläge als Eingriff in die individuelle Freiheit verstanden.

In der Wahrnehmung von Expert:in 2 waren die Teilnehmer:innen über mögliche Folgen einer verfehlten Klimapolitik schockiert, haben die von Expert:in 2 vorgestellten Maßnahmen jedoch gut aufgenommen. Aus der Perspektive der befragten Person sind Unsicherheit und Unwissen die größten Probleme im Klimakontext, denen durch Diskurse wie im Zukunftsrat entgegengewirkt werden kann.

*Man weiß es einfach nicht und das eben zu kommunizieren, runterzubrechen und das entlastet die Leute ja auch, "OK,*

*das muss getan werden, das wird hart, aber das ist machbar und da kann ich mitmachen.“ E2*

Aus Sicht von Expert:in 2 wäre es spannend gewesen eine umfangreichere Rolle im Zukunftsrat Verkehr einzunehmen und den Teilnehmenden auch zu einem späteren Zeitpunkt als Antwort- und Impulsgeber:in zur Verfügung zu stehen.

### **3.3.2.3 Die Moderation und Gruppendynamik aus der Sicht von Expert:in 2**

Nachdem Expert:in 2 nur teilweise anwesend war, wollte die Person keine Stellungnahme zur Moderation abgeben.

In Bezug auf die Gruppendynamik betonte Expert:in 2, dass Personen die Einladung zur Teilnahme nur mit einer gewissen Affinität zum Thema annehmen würden. Dadurch entsteht bereits bei der Rekrutierung eine gewisse Verzerrung. In Bezug auf vorhandenem Vorwissen war die Gruppe in der Wahrnehmung von Expert:in 2 divers. Dennoch hat die befragte Person die Gruppe besser informiert als den Durchschnitt und dadurch als nicht repräsentativ wahrgenommen, auch wenn verschiedene Bevölkerungsgruppen anwesend waren.

Expert:in 2 erhofft sich, dass der Spirit des Zukunftsrats Verkehr mitgenommen wird und nach außen sowie an die Politik kommuniziert wird. Das bedeutet auch aufzuzeigen, dass es den Bürger:innen ein Anliegen ist, das etwas in dem Bereich passiert. Der Zukunftsrat Verkehr kann ein Rahmen sein, durch den die Bevölkerung handlungsaktiv werden kann und einen eigenen Teil zur Verbesserung der Situation beitragen kann.

## **3.4 Der Zukunftsrat Verkehr aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen**

### **3.4.1 Die Gründe für die Teilnahme**

Teilnehmer:in 1 (T1) hat vom Zukunftsrat über eine Aussendung erfahren und sich für die Teilnahme entschieden, weil er / sie großes Interesse an Demokratie hat.

*„Ich finde, dass Demokratie was Lebendiges ist und alle einbezieht und eigentlich geht es mir eher um den Demokratiedanken ja, Mitbestimmung, Mitspracherecht der Einzelnen, was natürlich auch das Wesen einer Demokratie ist.“ T1*

Die Person beschreibt Demokratie als eine Form der Mitbestimmung, mit welcher auch eine Mitverantwortung an den Entscheidungen einher geht.

Teilnehmer:in 2 (T2) war ebenfalls unter den ausgelosten Adressen. Die Person schildert ihren Nachdenkprozess und die mit einer Teilnahme einhergehenden Herausforderungen wie das Zusammentreffen mit vielen fremden Menschen und dass beide Wochenenden in Wien stattgefunden haben. Die Entscheidung für die Teilnahme war zum einen das Interesse am Thema und zum anderen das Format.

*„Angesprochen einfach, weil ich persönlich auch betroffen bin, weil ich mir Gedanken um die Umwelt mache und ja irgendwie war ich auch neugierig, was da rauskommen kann.“ T2*

### 3.4.2 Das Verständnis über den Zukunftsrat Verkehr von zwei Teilnehmer:innen

Teilnehmer:in 2 beschreibt den Zukunftsrat als ein Zusammenkommen ausgewählter Menschen, die sich Gedanken zu einem speziellen Thema machen, um spezielle Probleme zu lösen. Demnach war das Thema dieses Bürger:innenrats, wie *„der Verkehr in Zukunft aussehen kann [...] also einfach, damit wir das so lösen können, dass der Verkehr in Zukunft umweltfreundlicher oder klimaschonender wird.“ T2*

Ähnlicher Ansicht ist Teilnehmer:in 1, der/die den Hauptzweck darin sieht, Konzepte auszuarbeiten, um Verkehrsprobleme mit neuen Ideen zu lösen.

### 3.4.3 Die Themen des Zukunftsrats aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen

Aus der Sicht von Teilnehmer:in 1 war das Thema des Zukunftsrats *„alternative Verkehrskonzepte für die Ostregion“* zu finden. Dabei bemängelt die Person vor allem zwei Dinge. Einerseits sei das Thema zu eng gefasst gewesen, was dazu geführt hat, dass die Gruppe schnell in andere Themen abgeglitten ist, etwa in Richtung Klimaschutz und Umweltschutz. Andererseits waren die Ergebnisse nichts Neues.

*„Herausgekommen - ich glaub - herausgekommen ist ganz, ganz ehrlich nicht wirklich viel Neues. Ja was man schon gesehen hat, ist, dass manche in ihrer Meinung sich etwas ändern, wenn Sie sich mit Dingen befassen, aber*

*die Themen, die wir [...] die rausgekommen sind in meinen Augen Themen, die eh schon da sind.“ T1*

Zwar habe sich die Meinung von Einzelpersonen ein wenig verändert, die finalisierten Konzepte hat es aber in der einen oder anderen Form schon vor dem Zukunftsrat gegeben. Teilnehmer:in 1 weist darauf hin, dass das Thema breiter aufgestellt werden müsste. Verkehr sei ein Ausdruck individueller Freiheit und Eingriffe in diese seien mit Widerstand verbunden, wenn sie nicht im Rahmen eines Bewusstseinsbildungsprozesses stattfinden.

*„Ich glaube, man hat sich der Tatsache stellen müssen, dass das Ganze mit einer kompletten Bewusstseinsbildung verbunden ist, die auch Richtung Klimaschutz, nicht nur Verkehr - das Ganze ist ja eng verwoben - geht, weil wir wissen auch, dass Verkehr selbst etwas ganz persönliches ist für jeden und sehr viel mit individueller Freiheit verbunden wird.“ T1*

Aus diesem Grund hätte sich Teilnehmer:in 1 gewünscht, dass der Zukunftsrat Verkehr auch an dieser Ebene ansetzt und thematisch breiter gewesen wäre.

#### 3.4.4 Die Zusammensetzung der Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen

Aus der Sicht beider Teilnehmer:innen war die Gruppe nicht repräsentativ für die österreichische Bevölkerung. Die Gruppe wurde weder nach Wohnort noch nach sozialem Hintergrund, Bildungsgrad oder Alter als repräsentativ für die Bevölkerung wahrgenommen. Zudem merken beide Teilnehmer:innen an, dass das Burgenland kaum vertreten war. Teilnehmer:in 1 schildert, dass die Gruppe in Bezug auf inhaltliche Meinungen „sehr ausgewogen und vernünftig“ war, jedoch auch eine Vielfalt an Meinungen und Vorwissen vertreten war, die schwer überwindbar schien.

*„Und es ist einfach eine Meinungsvielfalt und natürlich, wenn man diese vielen Meinungen hört, hab ich mir gedacht, ‚Na ja, was denn da rauskommen am Ende?‘ Weil bis wir diese Hürden überwunden haben, ja, da reichen die zwei Tage nicht oder die vier Tage.“ T1*

Aus der Sicht von Teilnehmer:in 1 gelang es dem Moderator:innenteam sehr gut diese Vielfalt aufzufangen.

Bezugnehmend auf das zweite Wochenende des Zukunftsrats Verkehr stimmen beide Teilnehmer:innen überein, dass die Repräsentativität und Meinungsvielfalt nochmals deutlich abgenommen hat. Speziell die Jugend, aber vor allem auch laute „Schlüsselpersonen“ (T1) mit abweichenden Meinungen sind nicht mehr wiedergekommen. Dadurch ist viel Konfrontation verloren gegangen, wie für so ein polarisierendes, emotionales Thema eigentlich wünschenswert wäre und von der die Gruppe lernen hätte können. Teilnehmer:in 2 fasst diesen Schwund an Meinungen wie folgt zusammen:

*„Also, weil im Endeffekt waren wir dann fast alle der Meinung, dass man etwas tun muss, also das Tempo 100 oder die anderen Vorschläge [die] gekommen sind, und beim ersten Rat waren doch ein paar Leute dabei, die ganz anderer Meinung waren, die sind dann nicht mehr gekommen.“ T2*

Die gleiche Person hat die Abwesenheit von anderen Meinungen als nachteilig gesehen.

*„Ich weiß nicht, wie man diese Andersdenkenden halten könnte, weil ich glaube es ist sehr schwierig, dann in einer Gruppe anderer Meinung zu haben. Also ja, das hat dann schon gefehlt, irgendwie, dass da noch jemanden gibt.“ T2*

Teilnehmer:in 1 sieht einen Grund für den Teilnehmer:innenschwund in den langen Zeitabständen zwischen den beiden Terminen. Teilnehmer:in 2 erzählt, dass am ersten Wochenende vor allem versucht wurde, kritische Stimmen zu überzeugen, weiß aber nicht, ob das ein Grund war, wieso die betroffenen Teilnehmer:innen nicht wieder gekommen sind, da sie am Ende überzeugt schienen. Beide befragten Teilnehmer:innen haben aber keine Antwort darauf, welche Gründe ausschlaggebend sein könnten und wie man die Teilnahmemotivation erhöhen könnte.

### 3.4.5 Der Ablauf des Zukunftsrats aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen

Die befragten Teilnehmer:innen haben die beide Wochenenden unterschiedlich wahrgenommen. Beim ersten Wochenende im Oktober 2022 stand für Teilnehmer:in 2 das „Ankommen“ im Zentrum. Die Person hat das Setting in der großen Gruppe als stressig empfunden, was ihrer Ansicht nach auch andere so wahrgenommen haben.

*„Der erste Teil im Oktober, das war so mehr Ankommen und in der großen Gruppe, das war jetzt irgendwie - wie habe ich das empfunden? - das war ein bisschen stressig, das haben auch die meisten gesagt. Das war für viele nicht so (...) einfach in der großen Gruppe was zu sagen. Und die Kleingruppen waren dann schon besser.“ T2*

Ein Vorteil in den Kleingruppen war, dass sich alle einbringen konnten. Auch Teilnehmer:in 1 findet, dass die Arbeit in den Kleingruppen essenziell dafür war, voneinander zu lernen und gemeinsame Ansätze zu finden. In den Kleingruppen war es einfacher, dass sich alle zu Wort melden konnten, auch wenn es auch immer Wortführer:innen gab.

*„Das Thema ist ja ein emotionales - wie ich schon gesagt habe - auch in der Bevölkerung, und natürlich gibt es da Konfrontation und das ist ganz wichtig, dass man aus diesen Konfrontationen lernt, und das kann man in Kleingruppen recht gut machen, nämlich zu schauen, was ist denn jetzt wirklich das Problem...“ T1*

*„...auch sonst glaube ich durch die Kleingruppen schafft man natürlich ja Klima, das es zuwege bringt, dass jeder zu Wort kommt.“ T1*

Beide befragten Teilnehmer:innen loben die gute Gruppendynamik. Teilnehmer:in 2 erwähnt, dass man während den Wochenenden als Gruppe zusammenwuchs.

*„Diese Leute, mit denen man zusammen ist, man gewöhnt sich ja oder man [...] irgendwie kommen sie einem eh näher, wenn man den ganzen Tag zusammen ist. Also mit einigen habe ich dann nachher E-Mail-Kontakt gehabt nach dem ersten Wochenende.“ T2*

Teilnehmer:in 2 ist der zweite Termin besser in Erinnerung, hier habe sich ein richtiger Sog entwickelt und die Arbeit wurde vertieft. Dass die Person das Wochenende früher verlassen musste, hat Teilnehmer:in 2 als „richtig, richtig schlimm“ empfunden.

Beide Teilnehmer:innen haben zum ersten Mal an einem Bürger:innenrat teilgenommen und waren vom Prozess begeistert. Teilnehmer:in 1 wurde positiv überrascht, nachdem die Person zuerst angenommen hat, dass es keine Ergebnisse geben würde. Viele unterschiedliche Meinungen, wie etwa die Spannung zwischen Stadt und Land, konnten durch den Prozess gut sichtbar gemacht und aufgefangen werden.

### 3.4.6 Die Rolle der Expert:innen aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen

Beide befragten Teilnehmer:innen erlebten die Expert:innenvorträge am ersten Wochenende positiv, Teilnehmer:in 2 betont, dass es ruhig auch mehr sein hätten können. Die Person schildert ein Interesse an den Einblicken in die Verkehrsplanung, sowie eine gruppenumfassende Betroffenheit über den Vortrag von Expert:in 2, der Einfluss auf die Diskussionen in der Gruppe gehabt hat.

*„Da waren wir alle sehr betroffen, dass wir ohne Vollbremsung nicht um die Kurve kommen. Also ist noch immer in meinem Kopf dieses Bild, das sie da gebracht.“ T2*

Teilnehmer:in 1 meint, dass die Expert:innen stellenweise stärker hätten eingebunden werden können, Expert:in 1 hätte den Zukunftsrat gut begleitet. Teilnehmer:in 1 konnte beispielsweise auch die persönliche Verkehrslage mit dem / der Expert:in besprechen. Gleichzeitig habe der / die Expert:in an einer anderen Stelle zu direkt in die Diskussion eingegriffen.

*„Ah, das war nur [...] Ich habe natürlich am ersten Tag gefragt [...] Da hat er gemeint ‚Das kann man so nicht diskutieren.‘ Tja. Hat er schon recht; ich glaube das hätte den Rahmen gesprengt. Ich glaube es ist schon angekommen und er verstehts, aber natürlich musste er das in dem Moment handeln. Es war trotzdem auf eine Art und Weise, die ich nicht als angriffig empfunden habe, also war das für mich akzeptabel.“ T1*

Teilnehmer:in 1 beschreibt die Rolle der Expert:innen als informierend, aber auch lenkend. Die Auftritte von Expert:in 1 wurden immer als Bereicherung erlebt. Als Kontrast zu Expert:in 1 hat Teilnehmer:in 1 den Vortrag von Expert:in 2 relativ ernüchternd empfunden und kritisierte daran, dass es inhaltlich zu sehr in die Richtung Social Scoring ging.

Teilnehmer:in 1 schildert zudem, dass diese Vorträge nach anfänglicher Verunsicherung auch eine Motivation waren dabei zu bleiben.

*„Sie haben schon recht, ich hätte aufstehen können und gehen. Allerdings warum BIN ich nicht aufgestanden nach der ersten Vorstellungsrunde? Ganz einfach, weil ich aufgrund der Agenda wusste, es kommen Expertenvorträge und die haben mich einfach interessiert.“ T1*

Teilnehmer:in 1 beschreibt eine Art doppelte Motivation. Einerseits war die Teilnahme am Zukunftsrat dem Interesse an Demokratie geschuldet, andererseits stellen die Expert:innenvorträge eine zusätzliche Motivation dar, um nach anfänglicher Ernüchterung weiterhin am Prozess teilzunehmen.

### 3.4.7 Die Moderation aus der Sicht der Moderator:innen

Teilnehmer:in 1 kritisiert die Moderator:innen des Zukunftsrats, da diese die Gruppe „teilweise gescheit in eine Richtung getrieben“ habe. Die Moderator:innen haben dabei einige Themen von vornherein einfach ausgeschlossen. Dadurch seien viele, auch konfrontative, Diskussionen verloren gegangen. Teilnehmer:in 1 schildert, dass auch ihm/ihr in einer Debatte das Wort abgeschnitten worden sei. An den konkreten Inhalt kann sich die Person nicht mehr erinnern. Allerdings sei es den Moderator:innen auch gelungen, die Teilnehmenden zu motivieren und Interesse zu wecken.

*„Ja ich hab viele Diskussionen und Konfrontationen und wir wissen alle das kann natürlich schon sehr hitzig werden, aber wenn sie vorbei ist, ist sie vorbei und ich glaube, das ist einfach das ganz wichtige der gegenseitige Respekt, ja der da notwendig ist, ist was ganz, ganz Wichtiges, dafür sind die Moderatoren da und dafür hat es wahrscheinlich auch zu wenig Zeit da gegeben.“ T1*

Die Person sieht die Rolle der Moderator:innen vor allem in der Gestaltung des Miteinanders und einer wertschätzenden Kommunikation. Wünschenswert wäre nach Meinung von Teilnehmer:in 1 gewesen, wenn die Moderator:innen thematisch breitere und kritischere Beiträge zulassen hätten. Teilnehmer:in 1 bezieht sich hier auf Diskussionen über die Ist-Situation, die dann unmoderiert in den Kleingruppen stattgefunden haben.

Teilnehmer:in 2 hingegen lobt die Moderator:innen. Ob sich der Moderationsstil verbessern lässt, kann Teilnehmer:in 2 aufgrund mangelnder Vergleichswerte nicht beantworten. Auf Nachfrage bezeichnet die Person die Imaginationsübung als sehr spannend.

### 3.4.8 Ergebnisse und Impact aus der Sicht zweier Teilnehmer:innen

Teilnehmer:in 1 ist in Bezug auf die Ergebnisse und den Impact skeptisch. Die Ergebnisse seien schon da, das große „Manko“ läge demnach eher „im Tun.“

*„Verkehr ist ein Konfliktthema, ist ein ganz, ganz wichtiges Thema. Es geht echt darum, wie man, wie wir ins Tun kommen.“ T1*

*„Ja, alles was wir gesprochen und präsentiert haben, ist eigentlich DA, das haben wir jetzt Gruppe selbst auch festgestellt. Was (.) wo wir halt das große Manko haben, ist das Tun.“ T1*

Teilnehmer:in 1 verweist hier exemplarisch auf das Klimaticket und die ungenügende Frequenz von Zügen als Beispiel für einen Prozess, der „auch suboptimal, vor allem nicht wirklich vertrauensbildend für die Menschen im Land“ ist. Ereignisse wie diese sorgen nicht für Vertrauen in Lösungen und eine positive Besetzung des Themas, an welcher der Zukunftsrat Verkehr auch nichts ändern wird. Zudem war auch die Politik als wichtige Entscheidungsträgerin nicht präsent. Laut Teilnehmer:in 1 wäre es jetzt an der Zeit aktiv zu werden und bereits schon vor dem Zukunftsrat Verkehr bestehende Vorschläge umzusetzen, was mit einer Bewusstseinsbildung verbunden ist, die nicht von heute auf morgen geschehen kann. Dementsprechend schätzt die Person den Impact relativ bescheiden ein.

Teilnehmer:in 2 hat von den Ergebnissen erst nachträglich erfahren, da die Person am letzten Tag nicht anwesend war. Diese wurden Teilnehmer:in 2 zugesendet, zudem noch ein Video sowie eine Einladung zu einem Straßenfest in Wien. Die Person ist zwar zufrieden mit den Ergebnissen des Zukunftsrats, gleichfalls aber skeptisch was daraus werden wird. Erneut wurde auf die Politik als untätiger und abwesender Faktor verwiesen. Selbst einfache Maßnahmen, wie etwa das Tempolimit, werden nicht umgesetzt. Als Beispiel nennt Teilnehmer:in 2 das Burgenland, wo Vieles von dem, was der Zukunftsrat erarbeitet hat zwar in einem Konzept steht, aber bislang nicht umgesetzt wurde. Selbst große Proteste („Klimakleber“) bewirken nichts und auch die Ergebnisse, des durch die Politik eingesetzten Klimarats haben kaum Beachtung gefunden.

### 3.4.9 Das Bürger:innen Café aus der Sicht der Teilnehmer:innen

Aufgrund familiärer Verpflichtungen konnte Teilnehmer:in 2 nicht am Bürger:innen Café teilnehmen. Teilnehmer:in 1 erlebte das Bürger:innen Café als schwach besucht und ist auch selbst früher gegangen. Grund dafür war eine Diskussion mit einem/r Aktivist/in, den / die Teilnehmer:in 1 als radikal beschreibt und deswegen die Diskussion auch frühzeitig beendet hat.

*„Ja, ich mein, wissen Sie eine Diskussion ist was ganz Wichtiges, die kann härter geführt werden, aber wenn man beginnt, Leuten die Intelligenz abzusprechen, dann ist bei mir einfach vorbei. Hat auch den Grund, dass ich persönlich der Meinung bin, wenn ich den Leuten die Intelligenz abspreche, entbinde ich sie jeder Verantwortung, weil sie können dann ja nichts dafür. Und da gehe ich nicht mit.“ T1*

Abgesehen davon fand Teilnehmer:in 1 den Austausch mit Klimaaktivist:innen („Klimaklebern“) sehr gut und wichtig. Allerdings hätte sich Teilnehmer:in 1 gewünscht, dass mehr Personen mit unterschiedlichen Ansichten eingeladen wären.

## 4 Die Kampagne

Der Zukunftsrat wurde von einer Informationskampagne begleitet. Im Rahmen dessen wurden zwei qualitative Interviews mit der hauptverantwortlichen Person im Kampagnenteam zu verschiedenen Zeitpunkten geführt und eine schriftliche Befragung mit der Projektleitung durchgeführt. Die hauptverantwortliche Person im Kampagnenteam, die infolge als Kampagnenleitung (KL) bezeichnet wird, sowie die Projektleitung (PL) haben zugestimmt, dass die so erhobenen Daten für den Evaluationsbericht anonymisiert vom Eavluator:innenteam verwendet werden dürfen. Zusätzlich zu den Befragungen hat eine Onlinerecherche, sowie ein Dokumentendurchsicht stattgefunden. Die Kampagne hat vor den Wochenenden des Zukunftsrats Verkehr begonnen und im Dezember 2023 geendet.

## 4.1 Das Kampagnenteam

Die Kampagne wurde von einem kleinen Team betreut und war von mehreren personellen Veränderungen über die Zeit geprägt. Die Kampagnenleitung schildert, wie sie in diese Rolle im Zuge teaminterner Umstrukturierungen gekommen ist:

*„Ja, es war einfach, es gab das zu tun, es gab mich als Person, als einzige Person, die das übernehmen würde und ich hab da weitergemacht, wo aufgehört wurde.“ KL*

Ein richtiges Kampagnenteam gab es somit nicht und die Kampagnenleitung hat die Kampagne selbst ehrenamtlich koordiniert, womit es auch keine Rollenverteilung gab. Letztendlich war sie für die Durchführung der Kampagne verantwortlich. Dabei konnte die Person auf bestehende Projekte und Vereine als Partnerinnen zurückgreifen.<sup>1</sup> So haben etwa die European Public Sphere<sup>2</sup> und das Musikmagazin Skug<sup>3</sup> den Zukunftsrat Verkehr von Beginn an in der Ausführung von Diskussionsveranstaltungen und in der Onlineberichterstattung unterstützt. Nach dem zweiten Wochenende des Zukunftsrats Verkehr wurden besonders motivierte Teilnehmer:innen gezielt angesprochen und gefragt, ob diese Interesse an einer weiteren Mitarbeit haben.

*„Also ich hatte schon beim Bürger:innenrat selbst Menschen, wo ich wusste, Ok, die wollen eigentlich noch weiter dranbleiben.“ so zu mir ins Kampagnenboot geholt.“ KL*

So wurden im weiteren Verlauf der Kampagne nach dem Zukunftsrat vier Teilnehmer:innen Teil des Kampagnenteams, die dann an Sitzungen teilnahmen und die Kampagne unterstützen. Die Rolle der Bürger:innen in der Kampagne wurde allerdings nicht stark formalisiert und war von dem Interesse der einzelnen Teilnehmer:innen abhängig. Die Einbindung in das Kampagnenteam wurde als Unterstützung oder Vernetzungshilfe für interessierte Teilnehmer:innen konzipiert. Die Kampagnenleitung sieht die Rolle dieser Bürger:innen ambivalent. Einerseits gestalteten sie die Kampagne

---

<sup>1</sup> <https://zukunftsrat.at/verkehr/partnerinnen/>

<sup>2</sup> <https://www.publicsphere.eu/>

<sup>3</sup> <https://skug.at/t/zukunftsrat-verkehr/>

mit, andererseits ist die Kampagne eine Art Nachbetreuung für interessierte Bürger:innen, die sich selbst und ihre Ideen einbringen wollten:

*„Die haben halt ihre Zeit gegeben und haben uns geholfen und viel zu lernen und sind jetzt politisch angefixt, oder mobilitätstechnisch angefixt und ich möchte nicht, dass da ein Frust entsteht und das Frustpotenzial ist halt extrem hoch, weil, also ja wir wissen, wie schwer das ist gerade irgendwie Politik zu machen als einfache Bürger:innen so, [.] Und da, eben, so ein bisschen eine Lösung zu finden, die für alle gut ist, ist glaube ich das was, was ich als meine Aufgabe sehe im Rahmen dieser Kampagne.“ KL*

Die Kampagnenleitung betrachtet die Kampagne daher auch als wechselseitige Verantwortung, da die Bürger:innen selbst viel in das Projekt investierten. Aus diesem Grund fühlt sie sich für jene auch verantwortlich.

## 4.2 Die Planung der Kampagne

Die Kampagnenleitung schildert, dass sich die Kampagne im Laufe der Zeit entwickelt und aufgrund des kleinen Projektteams und wechselnden Akteur:innen immer wieder verändert hat.

*„Das war nie, also es gab nicht von Anfang an einen Moment, wo man irgendwie sich gedacht ‚Okay, wie schaut eine gute Kampagne aus? Was braucht die?‘, sondern es hat sich immer ergeben aus dem, was wir hatten und aus dem, was sowieso kommen würde.“ KL*

Die Kampagne war von einem hohen Maß an Flexibilität geprägt und Aktionen wurden auf Grundlage der verfügbaren Ressourcen (Skug, European Public Sphere, Bürger:innen) und sich anbietenden Möglichkeiten geplant.

*„Aber ja, und die Dinge ergeben sich halt also zum Beispiel also eben die Veranstaltungen im öffentlichen Raum ist von Skug, dann die Präsentation der Ergebnisse, ist etwas, was natürlich passiert. Der Sammelband kommt halt am 10. Oktober raus, das heißt, da werden wir auch irgendwie was machen. Das mit dem Kino habe ich bei einem Bier mit einem Freund gesprochen, so halt. Und viel mehr; dann gibt es eben noch die Kuppel und das mit den Politiker:innen ist vielleicht das, wo man sagt „Ok, das ist bewusst strategisch,“ alles andere ist cool, weil es gekommen ist oder einfach das, was sowieso geplant war oder kommen muss.“ KL*

Zufällige Begegnungen, persönliche Netzwerke und andere Veranstaltungen im Rahmen des Zukunftsrats Verkehr trugen zur Gestaltung der Kampagne bei. Im Herbst 2023 fanden mehrere Projekte in Kooperation mit anderen Partner:innen oder im Rahmen anderer Veranstaltungen, wie etwa eine Buchpräsentation an der Universität Wien, statt. Gemeinsam mit dem Musikmagazin Skug wurden ebenfalls zwei Veranstaltungen künstlerischem Fokus konzipiert und ausgeführt.

Auf den Einsatz von Social Media wurde in der Kampagne weitestgehend verzichtet. In einem frühen Praxisbericht erklärt die Kampagnenleitung den Umgang mit Social Media folgendermaßen:

*„In unsere online-Kampagne haben wir nur wenig Zeit und Energie stecken können. Das Projekt hat nicht die nötigen Ressourcen, um ausschlaggebend Aufmerksamkeit in den Plattformen zu generieren. Dennoch haben sich durch die mäßige Aktivität einige Personen für den Zukunftsrat interessiert.“<sup>1</sup> KL*

Die Rolle von sozialen Medien in der Kampagne hat sich auch später nicht verändert. Die Kampagnenleitung fühlt sich durch persönliche Erfahrung auch in ihrer Meinung gestärkt.

*„...wenn ich jetzt das Gefühl hätte, dass Social Media das Tool wäre, dann würde ich mich vielleicht eher dahinter setzen und alles andere nicht machen. Ich glaube, am Ende des Tages ist das, worauf es ankommt – das versuchen wir irgendwie verstärkt zu machen - das Persönliche, auf persönlicher Ebene, auf Beziehungsebene, auf Erfahrungsebene einzelne Menschen zu bewegen.“ KL*

Neben einem bewussten Verzicht auf Social Media aufgrund anderer Prioritätensetzungen wird dieser von der Kampagnenleitung auch mit mangelnder Erfahrung in diesem Bereich und fehlenden personellen, zeitlichen und monetären Ressourcen erklärt.

---

<sup>1</sup> [https://www.momentum-kongress.org/system/files/congress\\_files/2022/momentum\\_praxisbericht\\_zukunftsratverkehr.pdf](https://www.momentum-kongress.org/system/files/congress_files/2022/momentum_praxisbericht_zukunftsratverkehr.pdf)

### 4.3 Die Ziele der Kampagne

Die Kampagnenleitung beschreibt drei Ziele für die Kampagne. Neben der Vermittlung von politischen Instrumenten und deliberativen Formaten an eine breite Öffentlichkeit geht es vor allem um die Unterstützung für Bürger:innen des Zukunftsrats bei lokalen Projekten und um die Vermittlung der Ergebnisse des Zukunftsrats an eine breite Öffentlichkeit. Zudem wurde in der Zusammenarbeit mit den Teilnehmer:innen des Zukunftsrats als persönliches Ziel die Vermeidung von Frust in der ehrenamtlichen Arbeit formuliert. Die Kampagnenleitung kennt das Frustrpotential aus der eigenen Arbeit und sieht es daher auch als ein Ziel der Kampagne, dieses für die Bürger:innen des Zukunftsrats möglichst zu reduzieren. Für das Projektteam ist es am wichtigsten, dass die Bürger:innen ihre eigene Mitarbeit positiv sehen.

*„Also ich möchte eben dieses Frustrpotential, das auf jeden Fall besteht, umkehren in eine gemütliche Zufriedenheit.“ KL*

Daneben sollen aber auch Wissen zu partizipativer Demokratie unter die Leute gebracht werden. Laut der Kampagnenleitung sei das Format eines Zukunftsrats überzeugend, es gehe darum, es zu möglichst vielen Leuten zu bringen. Insgesamt sollen daraus mittelfristig auch mehr Räume und Ressourcen für Bürger:innenräte entstehen, damit viele Menschen eigene Erfahrungen damit machen können.

### 4.4 Der Ablauf der Kampagne

Im ersten Teil, zeitlich vor dem Zukunftsrat Verkehr (erstes Wochenende), haben eine Reihe von Diskussionsveranstaltungen im öffentlichen Raum in Kooperation mit der European Public Sphere, und dem Musikmagazin Skug stattgefunden. Der Zukunftsrat war bei diversen Veranstaltungen und Straßenfesten, vorwiegend im Raum Wien, präsent. Ziel war es den Zukunftsrat Verkehr einem öffentlichen Publikum vorzustellen. Parallel dazu hat das Team vier online Informationsveranstaltungen – sogenannte „Infocalls“ – für Interessierte angeboten.

Der zweite Teil der Kampagne hat zeitlich nach dem Zukunftsrat Verkehr begonnen. Nach dem Bürger:innenrat konnten interessierte Teilnehmer:innen mit Kommunikationsexpert:innen ihr Wissen, sowie die erarbeiteten Ergebnisse

reflektieren. Sie bekamen die Möglichkeit Teil des Kampagnenteams zu werden, an regelmäßigen Meetings teilzunehmen und eigene Projekte für ihre Heimatgemeinden zu planen, wobei für letzteres eine aktive Hilfe durch das Projektteam des Zukunftsrats über Vernetzung und Input hinaus nicht vorgesehen war. Zwischen dem Ende des Bürger:innenrats und dem Beginn regelmäßiger Kampagnentreffen in der zweiten Phase ist etwa ein Monat vergangen. Zum Zeitpunkt der Berichtsverfassung (Anfang Dezember 2023) hat allerdings noch keine derartige Veranstaltung stattgefunden.

Im Mai 2023 wurde ein Video über den Zukunftsrat fertiggestellt, welches diesen erklärt und Vorteile partizipativer Methoden vorstellt.<sup>1</sup> Über private Kontakte von der Kampagnenleitung ergab sich die Möglichkeit einen kurzen Trailer zum Zukunftsrat im Burgkino in Wien als Vorspann zu platzieren, der 2024 fertiggestellt werden soll. Anfang Juni 2023 hat das Straßenfest „Wir sind der Verkehr“ im 2. Wiener Gemeindebezirk stattgefunden,<sup>2</sup> bei dem diverse Projekte zum Thema Verkehr, unter anderem auch der Zukunftsrat Verkehr, präsentiert wurden. Aufgrund eines Regeneinbruchs und eines unrechtmäßig geparkten Autos im Bereich des Straßenfests musste diese Veranstaltung kurzfristig umgeplant werden. Während dieses Festes ist auch ein Radiobeitrag über den Zukunftsrat entstanden.<sup>3</sup> Eine weitere Präsentation der Ergebnisse des Zukunftsrats, die für Ende Juni 2023 geplant war, konnte wegen mangelnder zeitlicher Ressourcen der Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr nicht stattfinden. Über den Sommer hinweg haben keine Veranstaltungen oder regelmäßige Treffen stattgefunden. Im Oktober 2023 wurde ein Beitrag zum Thema Partizipation in einem Sammelband der Universität Wien vorgestellt, den das Projektteam des Zukunftsrats Verkehr verfasst hat.<sup>4</sup> Kurz darauf wurde in Kooperation mit Skug das Projekt „Camera Commeatus. Photographie als verkehrs-politische Intervention“ umgesetzt, wo ein Protest der letzten Generation künstlerisch in Szene gesetzt wurde.<sup>5</sup> Ziel der Veranstalter:innen war es, mit historischer fotografischer Techniken die demokratiepolitischen Potenziale von Verkehr als Teil des

---

<sup>1</sup> [https://www.youtube.com/watch?v=VD4\\_SgS940g](https://www.youtube.com/watch?v=VD4_SgS940g)

<sup>2</sup> <https://skug.at/wir-sind-der-verkehr/>

<sup>3</sup> <https://derive.at/radio/wir-sind-der-verkehr/>

<sup>4</sup> Wernisch-Lieblich, L., & Hammoutene, C. (2023). Bürger:innenräte: Ein zukunftssträchtiges Instrument zur Lösung gesellschaftlicher Fragen? In J. Fritz & N. Tomaschek (Eds.), Partizipation: Das Zusammenwirken der Vielen für Demokratie, Wirtschaft und Umwelt (1. Auflage, pp. 15–28). Waxmann.

<sup>5</sup> <https://skug.at/unser-foto-ist-nicht-reproduzierbar/>

öffentlichen Raums zu thematisieren. Im November 2023 hat dazu eine Vernissage im Café 7\*Stern in Wien zum Thema „Wir sind der Verkehr“ stattgefunden.<sup>1</sup> Im Rahmen eines Panels wurden auch die Ergebnisse des Zukunftsrats präsentiert und mit den Anwesenden diskutiert. Zwei Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr haben an dieser Veranstaltung teilgenommen und ihre Erfahrungen geteilt. Ziel der Fotoausstellung war es interessierten Besucher:innen die *demokratiepolitische Dimension der Verkehrswende*<sup>2</sup> künstlerisch zu vermitteln. Das Kunstprojekt wurde danach vom 23. bis 26. November 2023 im t/abor ausgestellt. Bei der Ausstellungseröffnung waren zwei Personen aus dem Team des Zukunftsrats anwesend, um Fragen zu beantworten.

Ein großer Teil der Kampagne war als Nachbetreuung für die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats gedacht. So hat im März 2023 ein Kommunikationsworkshop für die Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr und andere durch den ASF-Hub finanzierte Projekte stattgefunden, um Bürger:innen die Möglichkeiten zu geben, ihre Erfahrungen im Zukunftsrat in die Öffentlichkeit zu tragen. Zusätzlich wurde ein Booklet über den Zukunftsrat Verkehr geplant, das zum Zeitpunkt der Berichtslegung in Produktion ist. Bis zum Ende des Zukunftsrats Verkehr wurden die Teilnehmer:innen in Form eines Newsletters regelmäßig über Pläne, Kampagnentreffen, Veranstaltungen und weitere Updates informiert.

Die Kampagne endete mit einer Abschlussveranstaltung im ASF-Hub Ende November 2023. Dabei wurde das Projekt samt Ergebnissen und Video einem breiten Publikum – unter anderen Teilnehmer:innen des Zukunftsrats Verkehr - präsentiert. Nach Ende des Projekts wird ein Abschlussbericht über die durchgeführten Arbeiten, den Prozess, Erfahrungen und Ergebnisse verfasst und Vertreter:innen der Politik übergeben.

## 4.5 Die Herausforderungen der Kampagne

Herausforderungen für die Umsetzung der Kampagne waren zum einen eine fehlende hauptamtliche Mitarbeit, zum anderen aber auch der hohe Arbeitsaufwand und häufig

---

<sup>1</sup> <https://skug.at/vernissage-wir-sind-der-verkehr/>

<sup>2</sup> <https://skug.at/e/ausstellung-wir-sind-der-verkehr/>

wechselnde Zuständigkeiten im Team des Zukunftsrats Verkehr. Darüber hinaus hatte keine Person innerhalb Zukunftsrats Verkehr praktische Erfahrungen in der Planung und Umsetzung von Kampagnen. Die Kampagnenleitung schildert, dass die gesamte Verantwortung auf einer ehrenamtlichen Person gelastet hat, was die Umsetzungsmöglichkeiten der Kampagne massiv eingeschränkt hat.

*„Ich mache die Kampagne auch ehrenamtlich. Insofern geht sich das aus, was sich ausgeht und was sich nicht ausgeht, geht sich nicht aus.“ KL*

Personelle Wechsel erwiesen sich als nachteilig für die Kampagnenumsetzung. So konnte das Ziel, mit Politiker:innen und Akteur:innen der öffentlichen Verwaltung in Kontakt zu kommen, aufgrund eines personellen Wegfalls innerhalb des Teams nicht erreicht werden. Ähnliche Erfahrungen wurden mit den Projekten von einzelnen Bürger:innen im Zuge der Kampagne gemacht. Diese waren sehr gemeindespezifisch geplant, was dazu geführt hat, dass einzelne Personalwechsel, wie in einem Fall der/die Bürgermeister:in, das ganze Projekt zum Erliegen bringen konnten. Die Kampagne selbst hatte nicht die Ressourcen, die Bürger:innen dabei weiter zu unterstützen.

Die Kampagnenleitung erzählt, dass besonders das Teambuilding aufgrund von größeren Pausen, personellen Wechseln und einem hohen Arbeitsaufwand innerhalb des Kampagnenteams schwierig war. Außerhalb des Zukunftsrats Verkehr gab es zudem wenig Verbindendes. Die Kampagnenleitung fasst es den Umstand so zusammen, dass *„man ein Team sei, ohne verbunden zu sein.“* Im Laufe des Sommers ging Motivation zum Großteil verloren. Die Kampagnenleitung meint hierzu, dass die Kampagne eingeschlafen sei, auch weil Bürger:innen keine Vorschläge mehr eingebracht haben.

Zudem konnten die Bürger:innen des Zukunftsrats Verkehr, nicht wie ursprünglich geplant, in die Strukturen des vorhergehenden Klimarats eingebunden werden. Dahingehend gibt es nach dem Ende des Zukunftsrats Verkehr keine Anschlussstelle für die Teilnehmer:innen.

## 5 Der Impact

Der Impact des Zukunftsrats Verkehr lässt sich aus zwei Blickwinkeln beschreiben, die teilweise in Spannung zueinanderstehen. Einerseits war ein Ziel des Zukunftsrats, die

Ergebnisse an eine breite Öffentlichkeit zu kommunizieren, einschließlich Politik und Verwaltung. Dies konnte mit öffentlichen Veranstaltungen, Panelgesprächen, Kunstprojekten, der Produktion von Videomaterial und einer Reihe von journalistischen Artikeln, sowie einem akademischen Beitrag teilweise erreicht werden. Aufgrund des Materials lässt sich die Diversität der erreichten Personengruppen schwer einschätzen. Über den Zukunftsrat ist es auch gelungen, sich mit anderen sozialen Gruppierungen mit ähnlichen Zielen zu vernetzen. Schwieriger gestaltete sich die Einbindung der Politik. Sowohl Expert:innen, als auch Teilnehmer:innen sowie Moderation und Projektteam kritisieren die Rolle der Politik und ihre mangelnde Präsenz im Prozess. So sei es für das Projektteam von Anfang an klar gewesen, dass die Ergebnisse des Zukunftsrats Verkehrs nicht von der Politik umgesetzt werden, da es keinen vorherigen politischen Auftrag gab. Gleichzeitig wird die dadurch entstandene Freiheit auch als Stärke des Projekts verstanden, welche zu weitreichenderen Ergebnissen und tiefergehenden Forderungen führen kann. Von Seite der Expert:innen, wie auch der Teilnehmer:innen wird die fehlende Einbindung der Politik bemängelt und als hinderlich für den Prozess beschrieben. Letztlich ist der Impact auf dieser Ebene noch nicht final abschätzbar, da 2024 noch ein Bericht an Vertreter:innen der Politik überreicht werden soll. Zudem wurden von Seiten der Teilnehmer:innen und Expert:innen wiederholt bisherige Erkenntnisse aus vergleichbaren Prozessen herangezogen, um auf die Untätigkeit der Politik zu verweisen. Obwohl Maßnahmen schon ausgearbeitet sind, werden diese nicht umgesetzt, was zu mangelndem Vertrauen in den Impact führt.

Für das Projektteam war aufgrund des fehlenden politischen Auftrags von Anfang an klar, dass die Ergebnisse des Zukunftsrats nicht von der Politik umgesetzt werden. Aus diesem Grund standen die Bürger:innen und ihre Erfahrungen während des Zukunftsrats Verkehr und der begleitenden Kampagne, im Vordergrund.

Auf der anderen Seite gibt es den Impact des Prozesses (insbesondere jener der beiden Wochenenden) auf die involvierten Personen, der von allen Akteur:innen hervorgehoben wird. So ist das Ziel der Veranstalter:innen, einen Raum zu schaffen um mit partizipativen und deliberativen Konzepten und Methoden zu arbeiten, geglückt. Circa 30 Menschen mit verschiedenen Hintergründen konnte die Chance geboten werden teilzunehmen und Erfahrungen aus ihrem eigenen Umfeld zu teilen. Zudem

bildete der Zukunftsrat einen Raum, um das eigene Mobilitätsverhalten zu überdenken. In Gesprächen mit verschiedenen Akteur:innen ist dieser Aspekt sehr deutlich. So haben viele Teilnehmer:innen bereits ihr Mobilitätsverhalten reflektiert, zum Teil verändert und die Erfahrung in ihrem Umfeld verbreitet. Zudem stellt der Zukunftsrat Verkehr auch einen Raum für Empowerment dar, welcher den Teilnehmer:innen die Möglichkeit gab, Vorschläge auszuarbeiten, Erwartungen an gesellschaftliche Stakeholder:innen zu formulieren und diese auch einer breiteren Öffentlichkeit zu kommunizieren. So wurden nicht nur Maßnahmen für nachhaltige Mobilität ausgearbeitet, sondern auch überlegt, wie diese mit Blick auf relevante Zielgruppen formuliert und kommuniziert werden sollten. Gleichzeitig stellt der Zukunftsrat für Expert:innen eine Möglichkeit dar, mit Bürger:innen in Kontakt zu kommen und Expertise in den Prozess einzubringen.

Zuletzt ist noch der Impact des Zukunftsrats Verkehr für künftige Projekte im Bereich der partizipativen und deliberativen Demokratie hervorzuheben. So konnte das Team, die Moderation und Teilnehmer:innen, welche auch teilweise zukünftig in Projekten mitarbeiten wollen, viel Erfahrung sammeln und wertvolle Learnings für die Weiterentwicklung dieser Methoden ziehen. Da die Trägerorganisation des Zukunftsrats (respekt.net) umgestaltet wird, ist es unklar, wie und ob Initiativen wie der Zukunftsrat Verkehr weitergeführt werden. Einige Personen aus dem Team des Zukunftsrats sind bereits in der Planung neuer Partizipationsprojekte involviert. Auch hier wirken die Erfahrungen aus dem Projekt weiter. Letztendlich ist der Impact immer auch abhängig von finanziellen Ressourcen. Der Zukunftsrat stellt dahingehend eine Möglichkeit dar, andere Stakeholder:innen mit den Methoden des Bürger:innenrats in Kontakt zu bringen.

## 6 Die Learnings aus dem Zukunftsrat Verkehr

Nach Angaben der Projektleitung hat die Zusammenarbeit innerhalb des Projektteams sowie mit den Bürger:innen sehr gut funktioniert. Es wurde ein großes Kommitment auf allen Seiten beobachtet, zu dem auch die Methodik und Moderation des Zukunftsrats beigetragen haben (beispielsweise die die Aufteilung und Arbeit in Kleingruppen, Einbindung von Expert:innen). Rückblickend wurde auch festgestellt, dass die Ergebnisse

deutlich klarer und konkreter geworden sind als im Vorgängerprojekt des Zukunftsrats Demokratie.

Was das Projektteam aus den Erfahrungen für sich mitnimmt, ist, dass der Prozess kompakter sein müsste, da die Zeit zwischen beiden Wochenenden sehr lang war. Eine Herausforderung war die Motivation über einen derartig langen Zeitraum aufrecht zu erhalten. Die abschwächende Motivation erklärt aus der Sicht der Projektleitung auch die geringere Teilnehmer:innenanzahl beim zweiten Wochenende. Zudem sollte das Wissen aus der Konsultationsphase im zweiten Wochenende besser eingebunden werden. Die Erfahrungen geben ebenso Anlass über den Einladungsprozess zu reflektieren. Das bisherige Modell hat aus der Sicht des Projektteams nicht gut funktioniert, um diversere Gruppen zu erreichen. Hier war eine Idee des Teams in Zukunft auch Straßeninterviews als Ergänzung einzubinden, um die Meinungen einer diverseren Zielgruppe in den Prozess zu holen.

Bei der methodischen Umsetzung während beider Wochenenden konnte das Team des Zukunftsrats Verkehr viele Erfahrungen sammeln, insbesondere was für ihr Vorhaben in dem gegebenen Setting gut funktioniert und was weniger. Auch die Einbindung der Expert:innen wurde als sehr fruchtbar erlebt.