



Deutsche
Verwaltungspraxis

Ja, mir san mit'm Radl da – über ein Volksbegehren

Anders als die Mundart des zitierten Schlagertexts vermuten lassen könnte, handelt es sich bei dem Volksbegehren nicht um ein bayerisches, sondern ein Berliner Projekt. Die Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ verfolgt mit der Einleitung eines Volksbegehrens das Ziel, durch die Verringerung des motorisierten Individualverkehrs in Berlin u. a. Unfälle und schädliche Emissionen deutlich zu reduzieren und die Wohn- und Aufenthaltsqualität zu steigern. Sie hat dafür auch einen Gesetzentwurf vorgelegt (Berliner Gesetz für gemeinwohlorientierte Straßennutzung – GemStrG Bln). § 3 des Entwurfs sieht „Autoreduzierte Straßen“ vor, auf denen der Gemeindegebrauch stark beschränkt ist. Der „Autoreduzierte Bereich“ (§ 4 des Entwurfs) erfasst alle Straßen innerhalb des S-Bahn-Rings, ausgenommen sind lediglich die Bundesfernstraßen. Fußgänger, Radfahrer und Leute, die sich in Bussen und Bahnen fortbewegen, sind die Hauptnutznieser der neuen schönen Verkehrswelt. Zu den „privilegierten“ Fortbewegungsmitteln gehören „Pedelecs“, „Elektrokleinstfahrzeuge“ und andere Kraftfahrzeuge mit elektrischem Antrieb und einer bauartbedingten Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 20 km/h und Kutschen, sofern diese jeweils nach den allgemeinen gesetzlichen Vorschriften auf öffentlichen Straßen in Betrieb gesetzt werden dürfen. Vor allem für ausländische Touristen dürfte das nostalgische Erlebnis einer Kutschenfahrt in großstädtischer Umgebung attraktiv sein und ihr Deutschland-Bild nachhaltig prägen.

Eine weitere Sonderregelung betrifft den Verkehr zu öffentlichen Zwecken: Polizei, Feuerwehr, Rettungsdienste, die Müllabfuhr und Diplomaten dürfen weiterhin konventionelle Fahrzeuge benutzen. Die Besitzer „normaler“ Fortbewegungsmittel, insbesondere von Autos, die schneller als 20 km/h sind, müssen auch nicht unbedingt auf den Gebrauch verzichten. § 5 des Entwurfs sieht für die „verkehrliche Sondernutzung“ eine spezielle Erlaubnis vor, die erteilt werden darf, wenn ein „Erlaubnisgrund“ gem. den §§ 7 bis 13 vorliegt. Natürlichen Personen ist für selbstgenutzte Privatfahrten bis zu zwölfmal im Jahr für jeweils 24 Stunden eine Erlaubnis zu erteilen. Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass eine Erlaubnis in Fäl-

len unbilliger Härte erteilt wird. Eine unbillige Härte kann insbesondere vorliegen, 1. wenn ein Arbeitsweg außerhalb des Tagesfahrplans des öffentlichen Personennahverkehrs erfolgen muss und sich dadurch die Fahrzeit mit dem öffentlichen Personennahverkehr um mehr als 30 Prozent und mindestens 30 Minuten erhöht; dabei ist auch die Möglichkeit einer nur abschnittsbezogenen, intermodalen Kraftfahrzeugnutzung zu berücksichtigen, oder 2. wenn ohne die Nutzung eines Kraftfahrzeugs den spezifischen Schutz- und Sicherheitsbedürfnissen insbesondere zu Nachtzeiten einer von Diskriminierung betroffenen Person im öffentlichen Raum nicht entsprochen werden kann.

Als Beitrag zum Bürokratieabbau lässt sich das Vorhaben auch bei äußerst wohlwollender Betrachtung nicht einstufen. Es wäre insbesondere interessant zu sehen, wie die Berliner Verwaltung – die bisher nicht durch besondere Effizienz aufgefallen ist – die ggf. zu erwartende Flut der Anträge auf Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis bewältigen würde.

Der Berliner Senat hat das Vorhaben der Initiative „Volksentscheid Berlin autofrei“ abgelehnt. Der Gesetzentwurf hat jedoch zumindest in rechtlicher Hinsicht den Segen des *Verfassungsgerichtshofs des Landes Berlin* bekommen (Urt. v. 25.2.2025 – VerfGH 43/22). Auf eine rechtspolitische Bewertung der in dem Gesetzentwurf des Volksbegehrens vorgesehenen Regelungen dahingehend, ob diese sachgerecht, zweckmäßig, angemessen oder praktikabel sind, hat das Gericht allerdings verzichtet; diese Entscheidung sei allein den stimmberechtigten Berliner Bürgerinnen und Bürgern vorbehalten.

Die Vorstellung autoreduzierter bzw. autofreier Zonen ist anscheinend auch für (Kommunal-)Politiker außerhalb Berlins reizvoll. Pläne, die in diese Richtung gehen, sind zum Beispiel in Bielefeld und Hannover geäußert worden. Das verkehrspolitische Ziel kann sogar ganz ohne Befragung der Bürger erreicht werden. Mit Straßensperrungen, Fahrradzonen und zahlreichen monatelang dauernden Baustellen ist die eine oder andere Stadt schon jetzt recht erfolgreich.

Prof. Dr. J. Vahle, Bielefeld