



GöttingenZero gewinnt Bürgerentscheid

Die Göttinger Klimaschutzbewegung kann den größten Erfolg in ihrer jungen Geschichte feiern. Zum ersten Mal in einer deutschen Großstadt ist ein Radentscheid an die Wahlurne gegangen - und auf Anhieb mit Erfolg. Eine Mehrheit von 54 % der Stadtbevölkerung stimmte im Radentscheid 1 dem Vorschlag der Klimaschutzgruppe GöttingenZero zu, im Detail eine Verkehrswende einzuleiten, dem umweltfreundlichen Radverkehr einen höheren Stellenwert in der Verkehrspolitik beizumessen, die Sicherheit auf den Stadtstraßen zu erhöhen und damit den städtischen Klimaschutzziele auch im bislang vernachlässigten Sektor Verkehr Rechnung zu tragen.

Der Mythos, dass in deutschen Städten grundsätzlich keine Mehrheiten für eine andere Verkehrspolitik erreicht werden können, ist mit diesem Ergebnis widerlegt. Das Hauptanliegen lag in der Trennung von Fahrrad und Auto auf Durchgangsstraßen. Verkehrsraum, der bislang dem Autoverkehr vorbehalten ist, wird für einen sicheren Radverkehr zur Verfügung gestellt. Schwächere umweltfreundliche Verkehrsmittel genießen im Straßenverkehr besonderen Schutz. Für so etwas sind in Deutschland inzwischen solide demokratische Mehrheiten erzielbar. Auch dann, wenn Klimapolitik europaweit gerade nicht in Mode ist.

Die Klimaschutzgruppe hatte bewusst darauf verzichtet, das Auto zu verteufeln und einen Wahlkampf gegen das Auto zu führen, im Gegenteil. Mit dem Slogan "Sicher fürs Auto - sicher fürs Rad" warb GöttingenZero für mehr Sicherheit für alle Verkehrsarten. Nach wie vor ist es so, dass die meisten Menschen innerhalb der Stadt mit dem Auto und nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren - Eltern bringen ihre Kinder teils aus berechtigten Sicherheitserwägungen mit dem Auto zur Schule oder zur KiTa. Gerade diesen jungen Familien kann der Radentscheid helfen, nicht mehr auf das Auto angewiesen zu sein. Klimaschutz muss die Menschen mitnehmen. Der erstmalig einer Stadtbevölkerung zur Abstimmung angebotene Ansatz einer Klimaschutzgruppe zeigt auf, wie so etwas erfolgreich gelingen kann.

Der Wahlkampf war geprägt von aufgeheizter Atmosphäre, die zum Teil durch die Verletzung der Neutralitätspflicht der Oberbürgermeisterin und populistische Rhetorik seitens der SPD erzeugt wurde. Ohne diese hätte das Ausmaß der Zustimmung sogar größer sein können.

"Dass die Verwaltungsspitze und das Haushaltsbündnis im Stadtrat so massiv für ein Nein geworben haben, hat uns ehrlich gesagt überrascht, bestätigte aber den hohen Stellenwert unserer Arbeit. Ohne den Bürgerentscheid hätten Verwaltung und Rat die

Anliegen des Radentscheids noch weitere Jahre auf die lange Bank geschoben. Jetzt braucht es rasche Umsetzung statt leere Worthülsen", so Jonas Luckhardt, Leiter der AG Radentscheid von GöttingenZero.

Ein zweiter Bürgerentscheid, der 30 konkrete Straßen auflistete und den teuren Umbau der Bürgerstraße aus dem ersten Bürgerentscheid ausgliederte, erreichte nur 45 % und verfehlte zwar die Mehrheit, bei faireren Bedingungen hätte allerdings auch dieser Bürgerentscheid anders ausgehen können. Dass selbst diese detaillierten Vorschläge fast die Mehrheit erreichten, zeigt, dass Göttingen für eine konsequente Verkehrswende bereit ist.

Das in Deutschland bislang einmalige Experiment mit zwei gleichzeitig angebotenen Bürgerentscheiden stellte sich als die richtige Entscheidung heraus: Die Bevölkerung hatte die Möglichkeit, ihr Votum zu splitten und differenziert abzustimmen. Tausende machten von dieser Möglichkeit Gebrauch - mehrheitlich in die eine, teils aber auch in die andere Richtung.

Vorausgegangen waren 16 Monate intensiver Vorbereitung und das Sammeln tausender Unterschriften bei Regen, Schnee und eisiger Kälte im Winter 2023/2024. Für das Angebot zweier Bürgerentscheide hatten über 9000 Menschen zweimal Name, Geburtsdatum und Adresse eintragen müssen. GöttingenZero gab die Unterschriften auf Bitte der Oberbürgermeisterin zwei Wochen vor der Frist ab, um den Europawahltermin einhalten zu können - und sah sich dann mit einem Plakatierverbot für den Radentscheid konfrontiert, sowie mit einer Verwaltungsspitze, die im Wahlkampf das Neutralitätsgebot permanent verletzte und die SPD-Kampagne gegen den Radentscheid anführte.

Geholfen hat es wenig, außer einem Erkenntnisgewinn. Die drei Parteien des Haushaltsbündnisses CDU, SPD und FDP erreichen die Mehrheit der Bevölkerung nicht mehr, sie haben viel Rückhalt und auch den inhaltlichen Anschluss verloren.

Genau für Konstellationen wie diese sieht unsere Verfassungsordnung Mittel der direkten Demokratie wie Bürgerentscheide vor. Durch sie kann eine Mehrheit, die quer zu den ideologischen Positionierungen der regierenden Parteien liegt, in gültige demokratisch legitimierte Beschlüsse gefasst und umgesetzt werden.

"Ganz prinzipiell sind Instrumente der direkten Demokratie, wie Bürgerbegehren und Bürgerentscheide, ideal um sichtbar zu machen, dass Bürgerinnen und Bürger in vielen Themenfeldern der Klimapolitik viel weiter sind als die politischen Parteien glauben. Besonders dann wenn dabei wie bei den Radentscheiden ein konkretes Bild entsteht, wie lebenswert und zukunftsfähig die eigene Stadt in 10 Jahren sein könnte", erläutert Prof. Fred Wolf, Physiker und Gründungsmitglied von GöttingenZero.

Die Stadt ist nun von 27.000 Wahlberechtigten direkt mit der Umsetzung beauftragt. Die Maßnahmen des zweiten Bürgerentscheids sind in einer allgemeiner gehaltenen Form auch im ersten Bürgerentscheid enthalten, sodass das Umsetzen etlicher konkreter

Maßnahmen aus dem zweiten Radentscheid auch in Zukunft auf der Tagesordnung stehen wird. Gar nichts zu tun und sich die Welt schön zu reden ist keine Option mehr.

Verwaltungen und Ratsmehrheiten anderer Städte werden nun nachziehen müssen, wenn sie nicht dieselbe desaströse Erfahrung wie Broistedts Team machen wollen. GöttingenZero hat ein Vorgehen entwickelt, das als Modell für viele deutsche Kommunen dienen kann.

Dass Klimaschutz unter Mitwirkung der Bevölkerung auch im Sektor Verkehr auf breite Zustimmung stoßen kann, hatte sich schon seit Jahren angedeutet. Bei einer Mitmachaktion hatte die Stadt Göttingen in der Corona-Zeit über 800 Handlungsvorschläge zum Erreichen von Klimaschutzziele aus der Bevölkerung erhalten. Etwa 40 % betrafen den Sektor Verkehr, die meisten bezogen sich auf den Rad- und Fußverkehr mit Forderungen wie die Abschaffung der umstrittenen Bettelampeln. Alle wurden bislang von der Stadt beiseite gewischt mit dem lapidaren Hinweis, für den Verkehr sei eine andere Abteilung zuständig, die über ein halbes Jahrzehnt später bestimmte Verkehrskonzepte überarbeiten würde. Konzepte mit unverbindlichen Vorgaben, die danach nicht umgesetzt werden. Klar war, dass damit so gut wie alle Vorschläge im Papierkorb landeten.

Der ADFC beklagt seit Jahrzehnten, dass die immer wieder gleichen Forderungen wie die nach der Verbesserung des Winterdienstes immer wieder beharrlich ignoriert wurden. Sinnvolle Forderungen lösen sich nicht in Luft auf, wenn das Problem nicht gelöst wird. Das jahrelange Weghören der Verwaltung hat mit dem Radentscheid ein Ende. Nun ist die Stadt mit der Abschaffung der Bettelampeln oder dem Anbringen von vielen Fahrrad-Grünpfeilen an Kreuzungen verbindlich beauftragt.

Jonas Luckhardt: *"Jetzt gibt es keine Ausreden mehr. Die Bürger*innen geben vor, was zu tun ist - die Stadt muss liefern."*

GöttingenZero hat gelernt, wie selbst unter härtesten Bedingungen Unterschriften für einen Bürgerentscheid gesammelt werden können und wird die Entwicklung weiter genau beobachten. Die direkte Demokratie durch Bürgerentscheide hat gewonnen. Die Göttinger Verkehrswende dürfte mehr als nur den Winterdienst betreffen.

Alle weiteren aktuellen Informationen sind unter www.radentscheid-goe.de zu finden.