

Hermann K. Heußner, Arne Pautsch,
Frank Rehmet und Lukas Kiepe (Hrsg.)

Mehr direkte Demokratie wagen

Volksentscheid und Bürgerentscheid:
Geschichte | Praxis | Vorschläge

4., völlig überarbeitete Auflage
Mit einem Geleitwort von Heribert Prantl

Begründet von
Hermann K. Heußner (Idee) und Otmar Jung (Konzept)



Ute Symanski und Harald Schuster

Eine Million Unterschriften – Radentscheide schreiben Demokratiegeschichte

Es ist bemerkenswert, dass in einem Buch über direkte Demokratie so viele erfolgreiche Praxis-Beispiele aus Deutschland beschrieben werden. Das vorliegende Buch erscheint in der mittlerweile vierten, überarbeiteten Auflage, und mit den Neuauflagen kommen mehr und mehr Beispiele erfolgreich durchgeführter Projekte der direkten Demokratie hinzu. Das Thema ist in den 2020er-Jahren endgültig aus dem lange Zeit eher theoretisch geführten Diskurs aufgetaucht. Diese Entwicklung ist ebenso bemerkenswert wie erfreulich: Auch in Deutschland gibt es auf kommunaler und auf Landesebene nennenswerte Praxiserfahrungen und wir müssen nicht länger ausschließlich in die Schweiz blicken, wenn wir Volksinitiativen beobachten wollen. Gleichwohl sind die bestehenden Mittel und Möglichkeiten der direkten Demokratie hierzulande vielen Menschen nach wie vor nicht bekannt, und nach wie vor stehen diejenigen, die solche Projekte durchführen wollen, vor durchaus nennenswerten bürokratischen und formalen Hürden. Umso mehr erscheint es uns als ein glückliches Zusammenspiel, dass für die Mobilitätswende in Deutschland engagierte Bürger*innen die Mittel der direkten Demokratie für die Erreichung ihrer Ziele entdeckt haben. Seit 2016 ist eine echte direktdemokratische Bewegung in Deutschland entstanden, die Radentscheid-Bewegung. Diese hat schon jetzt Demokratie-Geschichte geschrieben. Im November 2022 haben bereits mehr als eine Million Menschen in Deutschland ihre Unterschrift für mehr Fahrradmobilität und eine bessere Fahrradinfrastruktur gegeben.

Die Radentscheid-Bewegung wurde zum *Booster* für direkte Demokratie, um es mit einem Sprachbild dieser Zeit auszudrücken. Engagement für neue, nachhaltige Mobilität und die Mittel der direkten Demokratie sind eine wirkmächtige Verbindung eingegangen. Für beide Seiten ein Gewinn. Die direkte Demokratie hat einen bundesweiten Aufschwung bekommen, seit sie zum festen Bestandteil im Methodenkoffer der Mobilitätswende wurde. Gleichzeitig konnte die Radentscheid-Bewegung überhaupt erst entstehen,

weil es möglich ist, Mittel der direkten Demokratie zu nutzen. Im Folgenden skizzieren wir die Entstehung dieser Bewegung und beschreiben anhand der Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« in Nordrhein-Westfalen ein überaus erfolgreiches Projekt der direkten Demokratie, das in vielerlei Hinsicht erneute Demokratiegeschichte geschrieben hat.

1. Berlin – die Wiege der Radentscheid-Bewegung

Die Wiege der Radentscheid-Bewegung steht in Berlin. Am 14. Juni 2016 überreichten die Vertreter*innen des »Volksentscheid Fahrrad Berlin« 105.425 Unterschriften an den Berliner Senat. Das Ziel war, einen Antrag auf ein Volksbegehren für eine sichere und komfortable Radinfrastruktur zu stellen. Damit betrat der »Volksentscheid Fahrrad Berlin« demokratiegeschichtlich betrachtet Neuland. Dessen Vertreter*innen hatten eigens einen Verein gegründet, der heute den Namen Changing Cities e. V. trägt (vormals Netzwerk Lebenswerte Stadt e. V.). Seit 2016 hat Changing Cities zahlreiche nachfolgende Radentscheide in ganz Deutschland beraten.

Die Berliner*innen haben innerhalb von drei Wochen über 100.000 Unterschriften gesammelt. Das war inspirierend wie überzeugend, der politische Widerhall war stark, und das hatte handfeste positive Auswirkungen: Der Berliner Senat verzichtete angesichts der Menge an Unterschriften auf die Durchführung des Volksbegehrens und nahm die direkten Verhandlungen mit den Initiator*innen und weiteren Vertreter*innen der Berliner Zivilgesellschaft auf. Die Forderungen wurden aufgegriffen und am 28. Juni 2018 beschloss der Senat das Berliner Mobilitätsgesetz. Dieses war das erste seiner Art in Deutschland. Aufgrund des Status Berlins als Stadtstaat und eigenes kleines Bundesland war es Berlin formal möglich, ein eigenes Gesetzgebungsverfahren durchzuführen. Kommunen können dies nicht, Gesetzgebung ist Länder- bzw. Bundessache.

Das Berliner Geschehen entfaltete eine enorme Strahlkraft auf ganz Deutschland und auf die Menschen, die für eine Mobilitätswende eintreten. *Heinrich Strößenreuther*, der als Erfinder des Radentscheids gilt und einer der Gründer des Vereins ist, bezeichnet den Anfang der Bewegung als »verkehrspolitischen Tsunami, der von Berlin ausging und Vorbild für eine bundesweite Bewegung« wurde.

In Bamberg, Darmstadt, Frankfurt, Kassel und Stuttgart entstanden schnell eigene Radentscheide. Das Berliner Vorbild wurde auf die rechtlich möglichen Spielräume in den Städten angepasst und auf das Instrument der Bürgerentscheide heruntergebrochen – der Radentscheid wurde geboren. Waren

es 2018 noch insgesamt zehn Radentscheide in ganz Deutschland, so sind es heute, Ende des Jahres 2022, bereits 53: davon 46 Radentscheide auf kommunaler Ebene, drei in einem Stadtstaat (Berlin, Bremen, Hamburg) und vier in einem Flächenland (Bayern, Brandenburg, Hessen, Nordrhein-Westfalen). Die kommunalen Radentscheide haben dabei eine hohe Erfolgsquote, und wurden von den Gemeinde- und Stadträten weitestgehend übernommen. Sie führten somit zu konkretem veränderten politischen Handeln. Alle diese Initiativen sammeln Unterschriften für eine Mobilitätswende. Und haben gemeinsam eine weitere, bemerkenswerte Zahl generiert: Bis heute haben in ganz Deutschland bereits 1.088.451 Menschen für *mehr Radverkehr* unterschrieben.

2. Von Berlin nach Nordrhein-Westfalen

Zurück zum Jahr 2016. Auch wir von RADKOMM e. V., einem gemeinnützigen Umweltschutzverein in Köln, verfolgten die Aktivitäten in Berlin mit großem Interesse und nahmen Anteil an den Entwicklungen. Manche von uns setzten sich in unterschiedlichen Vereinen und Funktionen seit Jahren für eine nachhaltige, ökologische Mobilität und Stadtentwicklung ein. Vorläufer von RADKOMM war das Projekt REWK – RadExpressWegeKöln, ein Konzept zur Einrichtung eines innerstädtischen Radschnellwegs. Das Projekt REWK gewann 2013 einen Kölner Stadtentwicklungspreis. Wir gründeten den Verein RADKOMM im Jahr 2015 als Think Tank und als Kommunikationsplattform. Leitgedanken für die Gründung waren von Beginn an auch die Überzeugung, dass unsere demokratische Gesellschaft den öffentlichen Raum als Ort der Begegnung braucht. Und dass es die originäre Funktion des öffentlichen Raums ist, gesellschaftliche Begegnung, den Kontakt und Austausch zwischen den Menschen zu ermöglichen. Die bestehende Reduzierung auf einen Verkehrsraum, der zudem für das Auto optimiert ist, verhindert diese elementare Begegnung. RADKOMM e. V. ist politisch unabhängig und überparteilich. Eine der Säulen der Arbeit des Vereins ist der RADKOMM-Kongress, ein Kommunikationsformat, in dem Entscheider*innen aus Politik und Verwaltung mit Akteuren aus Wissenschaft und Zivilgesellschaft zusammenkommen und in Vorträgen, Workshops und Diskussionen ein jährlich wechselndes Schwerpunktthema gemeinsam erörtern.

Eine der zentralen Fragestellungen für uns ist, wie wir im Bereich der Mobilität und Gestaltung des öffentlichen Raums zu konkreten Veränderungen kommen. Bis heute ist der Mobilitätssektor im Vergleich zu anderen politischen Feldern wie etwa Energieerzeugung oder Sozialpolitik ganz besonders

beharrend und verändert sich nur schwerfällig. Trotz langjähriger Debatten und wiederholter Bekenntnisse auf kommunaler wie bundespolitischer Ebene für eine Mobilitätswende hin zu mehr Radverkehr, Fußverkehr und einem starken öffentlichen Nahverkehr verändert sich in der Realität der Städte und Straßen kaum etwas. Verkehrspolitik in Deutschland war und bleibt bis heute auf das Auto fokussiert. Zum Zeitpunkt der Gründung von RADKOMM fiel unsere Analyse der bestehenden Verhältnisse nüchtern aus: Es gab keine Kommune in NRW, die den Fahrradverkehr, Fußverkehr oder den öffentlichen Verkehr *nicht* dem Autoverkehr unterordnete. »Der Verkehr muss fließen« – dies schien der unangefochtene Leitspruch aller Verkehrs- und Stadtplanung in NRW. Gemeint ist damit stets der Autoverkehr.

Uns erschien die Situation in den Kommunen als festgefahren, sowohl in den zuständigen Parlamenten als auch in den Planungsabteilungen der Verwaltungen. Wo es den vereinzelt politischen Willen oder die planerische Bereitschaft gab, eine neue Verkehrspolitik zu erproben, fehlte es an hinreichender Unterstützung, an Mehrheiten im politischen Raum oder an Mitstreitenden in den entsprechenden Verwaltungsstellen. Die starke gesellschaftlich-kulturelle Verankerung des Autofahrens wie die von vielen empfundene Bedeutung der Automobilindustrie in Deutschland sind hier sicherlich wichtige Faktoren. Das Wissen über die umfassenden negativen Folgen für Gesundheit und Gesellschaft, das Wissen um die enormen materiellen wie ideellen Folgekosten sowie internationale Beispiele für einen anderen Weg in der Mobilitätspolitik haben bisher nicht dazu geführt, dass ein Umdenken stattfand.

3. Direkte Demokratie als neues Instrument entdecken

So war es folgerichtig, sich auf die Suche nach einem neuen potentiellen Katalysator für den Wandel zu machen. Wir suchten einen Hebel, um die Veränderungsbereitschaft zu bestärken. Wie können wir die Verantwortlichen in Land und Kommune ermutigen, neue Wege in der Mobilitätsplanung zu gehen? In diese Phase fiel der RADKOMM-Kongress 2016. »So etwas wie in Berlin, das brauchen wir auch für NRW« – dies war der einhellige Tenor im RADKOMM-Team. Von Anfang an stand auch der Beschluss fest, nicht auf der kommunalen Ebene und damit in einer einzelnen Stadt aktiv zu werden, sondern auf der Landesebene zu wirken. Wir wollten das ganze Land bewegen. Eine neue landesweite Norm, ein Landesgesetz zur Stärkung der nachhaltigen Mobilität, sollte den Impuls setzen, dass die Planer*innen in den Kommunen sagen »Jetzt können wir was machen, wir haben die Erlaubnis und den Anschlag von oben.« Bestärkt haben uns Ergebnisse sozialpsychologischer Studien, die

zeigen, dass ein Gesetz auf wesentlich breiterer Ebene Wirkung entfaltet als auf der Ebene einer neuen exekutiven Regelung oder Vorgabe für bestimmte Sachverhalte. Ein Gesetz führt auch zu neuem normativem Verhalten, das dann auch nachhaltig auf Einstellungen und Meinungen wirkt (McAdams 2000).

Unsere Analyse hatte zudem ergeben, dass Politiker*innen insbesondere im Bereich Mobilität oft zögerlich handeln, wenn sie annehmen, dass eine Mehrheit der Gesellschaft vor Ort auf diesem Feld keine Veränderung wünscht. Dies hielten wir schon 2016 für eine Fehleinschätzung. Eine Volksinitiative, ein Radentscheid ist dann der Beweis, die Manifestation dafür, dass es viele Menschen gibt, die hinter den Zielen von zum Beispiel »Aufbruch Fahrrad« stehen. Insofern ist das Mittel der direkten Demokratie auch eine Ergänzung zu der klassischen demokratischen Mitwirkungsmöglichkeit über eine Wahlteilnahme. Eine Volksinitiative stellt ein Instrument dar, um zu einem bestimmten Thema eine Meinungsbildung zu generieren. In Ergänzung zu Wahlen, die alle paar Jahre stattfinden und in der Regel eine politische Richtung und ein politisches Momentum abbilden, können durch die Formate der direkten Demokratie Themen in eine bestimmte Richtung öffentlich und wirksam entwickelt werden, die möglicherweise zwar auch in den Wahlprogrammen schon enthalten sind, aber oft unter vielen Punkten untergehen. Die direkte Demokratie wirkt dann wie eine Lupe auf ein Thema. Und das Volk kann das aktiv zeigen.

Eine Meinungsbildung findet dann nicht nur auf Seiten der Wahlberechtigten statt, sondern auch auf Seiten der gewählten Vertreter*innen. In der Logik der Politik sind die Formate der direkten Demokratie Seismographen: »Wird hier ein Trend deutlich? Was konkret wünschen sich die Menschen, die uns wählen?«

4. Der »Aufbruch Fahrrad« in Nordrhein-Westfalen beginnt

Die Geschichte der Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« beginnt im Juni 2016 auf dem Mobilitätskongress RADKOMM in Köln. Inspiriert durch den »Volksentscheid Fahrrad Berlin« entstand die Idee einer Kampagne und Unterschriftensammlung pro Fahrradverkehr für NRW. Von den beiden möglichen Mitteln der direkten Demokratie im weiteren Sinne (unverbindliche Volksinitiative/Volksbegehren und Volksentscheid – vgl. den Beitrag von Kost) schien allein die Volksinitiative durch ehrenamtliche Arbeit leistbar und auf Spendenbasis finanzierbar. Das Ziel einer Volksinitiative in NRW ist die Befassung des Landtags mit einem politischen Thema. Der Landtag bleibt dabei in seiner Entscheidung frei und muss das politische Thema nicht im Sinne



VOLKSINITIATIVE / **AUFBRUCH FAHRRAD**

WIR FORDERN DEN AUFBRUCH IN EIN MODERNES, BEWEGLICHES LAND NRW.

Dafür wollen wir bis 2025 den landesweiten Anteil des Radverkehrs auf 25% erhöhen. Wir wollen den Akteuren in Politik und Verwaltung zeigen, wie viele Menschen in NRW sich eine **Mobilitätswende** wünschen. Wir skizzieren **neun Maßnahmen** zur Förderung der Fahrradmobilität, die idealerweise in einem Fahrradgesetz verankert werden. Wenn wir es schaffen, innerhalb eines Jahres mindestens **66.000 Unterschriften von Unterstützer*innen** im Land zu sammeln, wird der Landtag in NRW sich mit unseren Forderungen befassen.

- 1 Mehr Verkehrssicherheit auf Straßen und Radwegen
- 2 NRW wirbt für mehr Radverkehr
- 3 1000 Kilometer Radschnellwege für den Pendelverkehr
- 4 300 Kilometer überregionale Radwege pro Jahr
- 5 Fahrradstraßen und Radinfrastruktur in den Kommunen
- 6 Mehr Fahrrad-Expertise in Ministerien und Behörden
- 7 Kostenlose Mitnahme im Nahverkehr
- 8 Fahrradparken und E-Bike Stationen
- 9 Förderung von Lastenrädern

Die Volksinitiative ist initiiert vom **Aktionsbündnis Aufbruch Fahrrad**. Weitere Informationen zu Aktionen und Hintergründen: www.aufbruch-fahrrad.de

Abbildung 1: Logo Aufbruch Fahrrad und neun Forderungen (Quelle: RADKOMM e. V.)

der Antragstellenden entscheiden. Um die Befassung zu erreichen, braucht es die Unterschriften von mindestens 0,5 % der bei Landtagswahlen wahlberechtigten Bevölkerung. Dies waren seinerzeit ca. 66.000 Unterschriften.

Das Team von RADKOMM e. V. in Köln startete mit der konkreten Arbeit im Spätsommer 2016. Das RADKOMM-Team entwickelte die Marke und das Logo für »Aufbruch Fahrrad«, den Slogan »25 % bis 2025« und formulierte neun Forderungen für die Stärkung der Fahrradmobilität in NRW. Diese neun Forderungen bilden auch die Grundlage für die spätere Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad«.

2017 begann RADKOMM e.V. damit, das Aktionsbündnis »Aufbruch Fahrrad« zu schmieden. Dieses Bündnis wurde zum bisher größten in NRW mit 215 Verbänden und Vereinen. Am Anfang stand vor allem umfassende Netzwerkarbeit. Es dauerte mehr als ein halbes Jahr, bis wir den Eindruck hatten, dass das Bündnis groß und breit genug angelegt sei, um den nächsten Schritt zu gehen. Zu dieser zivilgesellschaftlichen Plattform gehörten nach gut sechs Monaten zum Beispiel der Allgemeine Deutsche Fahrradclub (ADFC) mit all seinen Orts- und Kreisverbänden, der Verkehrsclub Deutschland (VCD), die NRW-Verbände von NABU, BUND, Greenpeace, Robin Hood, die Deutsche Umwelthilfe (DUH) und viele nachbarschaftliche Initiativen und Sportvereine in ganz NRW.

Am 22. Mai 2018 meldete *Dr. Ute Symanski*, Vorsitzende von RADKOMM e. V., die Volksinitiative beim Landeswahlleiter an. Damit übernahm sie die durch die Landesgesetzgebung vorgesehene formale Rolle der Vertrauensperson für die Volksinitiative. Das erste Mal in der Geschichte NRWs überhaupt übernahm eine Frau diese Rolle. Auch deshalb hat »Aufbruch Fahrrad« Demokratiegeschichte geschrieben. *Thomas Semmelmann*, damals Vorsitzender des ADFC NRW, wurde stellvertretende Vertrauensperson.

Im Rahmen des Kongresses RADKOMM 4, am 16. Juni 2018, startete die Unterschriftensammlung. Zum Start waren alle weiteren neun Rad-Entscheide aus ganz Deutschland dabei, die es bis zu diesem Zeitpunkt gab. Zahlreiche Prominente und namhafte Persönlichkeiten des öffentlichen Lebens unterstützten »Aufbruch Fahrrad« mit Testimonials oder Video-Botschaften. Durch intensive Presse- und Öffentlichkeitsarbeit erreichte die Volksinitiative auch bundesweite Aufmerksamkeit. Die Website verzeichnete 10 Millionen Seitenaufrufe innerhalb eines Jahres. Die Unterschriftensammlung wurde ein Jahr später, am 1. Juni 2019, auf dem Kongress RADKOMM offiziell beendet. Dort wurde auch die Zahl der gesammelten Unterschriften bekanntgegeben: In 12 Monaten sammelten die Aktivist*innen 206.687 Unterschriften (ca. 1,7 % der Stimmberechtigten). Für das erfolgreiche Bestehen der Volksinitiative wären 66.000 Unterschriften erforderlich gewesen (0,5 % der Stimmberechtigten). Am 2. Juni 2019 wurden die gesammelten Unterschrif-

ten symbolisch im Rahmen der Sternfahrt NRW von 6.000 Radler*innen an die damalige NRW-Umweltministerin *Ursula Heinen-Esser* übergeben. Am 2. Oktober 2019 lud der Verkehrsausschuss die beiden Vertrauenspersonen zu einer Anhörung in den Landtag NRW ein. Am 19. November 2019 nahm der Ausschuss die Forderungen der Volksinitiative einstimmig an und beschloss, dem Landtagsplenum die Annahme und Zustimmung zur Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« zu empfehlen. In seiner Sitzung vom 18. Dezember 2019 folgte das Landtagsplenum dieser Empfehlung. Der Landtag stimmte der Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« zu und beauftragte das Verkehrsministerium, ein Fahrradgesetz für NRW zu erarbeiten. Am 1. Januar 2022 trat das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz in NRW in Kraft. Es war das erste Gesetz dieser Art für ein Flächenland. Die Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« ist damit die bisher erfolgreichste Volksinitiative in der NRW-Geschichte.

5. Direkte Demokratie aktiviert Menschen

Dass »Aufbruch Fahrrad« so viele Menschen aktiviert hat, ist sicher einer der Erfolgsfaktoren, der besonders nachhaltig wirkt. Auch mehr als zwei Jahre nach Abschluss der Volksinitiative sind die positiven gesellschaftlichen Auswirkungen von »Aufbruch Fahrrad« spürbar. Das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz ist ein Erfolg, der direkt »Aufbruch Fahrrad« zuzuordnen ist. Daneben wurde eine überdauernde aktivistische Kraft geschaffen. Aus einem Impuls wurde ein stetiger Aufbruch, eine Art Initialzündung für weitere Initiativen und für einzelne, sich weiter zu engagieren. Im Nachgang traten viele aktive Sammler*innen den Fahrradverbänden vor Ort bei, und es wurden sogar neue Ortsverbände gegründet. Der ADFC stellte einen enormen Zuwachs an Mitgliedern fest, und hat mit Stand November 2022 rund 55.000 Mitglieder in NRW. Das war im Vergleich zu 2018 ein Zuwachs von etwa 30 % – eine enorme Zahl. »Aufbruch Fahrrad« ist nicht der alleinige Grund für diesen Zuwachs, hat aber einen bedeutenden Anteil daran. In Köln aktive Sammler*innen gründeten die *Kidical Mass*-Bewegung. Sie berichteten rückblickend, dass sie durch die regelmäßigen Stammtische der Sammler*innen für »Aufbruch Fahrrad« in Köln aktiviert wurden. Bei der *Kidical Mass* fahren Kinder auf Fahrrädern oder auf Laufrädern in einer geschützten Demonstration auf der Straße. Binnen kürzester Zeit wurde daraus eine bundesweite Bewegung. Andere Aktive schlossen sich politischen Parteien an und sind mittlerweile in kommunalpolitischen Funktionen. »Aufbruch Fahrrad« ist auch eine Erfolgsgeschichte für Aktivierung.

6. Resonanz der Politik und Erfolg über das Erreichen der Ziele hinaus

»Aufbruch Fahrrad« wurde über das Erreichen der formulierten verkehrspolitischen Ziele hinaus wirksam und erfolgreich. Die geschaffene gemeinsame Vertrauensbasis zwischen den zivilgesellschaftlichen und den politischen Akteuren wirkt bis heute. Die Erfahrung, gemeinsam so viel erreicht zu haben, ist bis heute eine tragende Basis für die Zusammenarbeit. Im November 2022 erklärte etwa *André Kuper*, Landtagspräsident von NRW, dass es Meilensteine in der letzten Legislatur gewesen seien, als der Landtag die Volksinitiative »Aufbruch Fahrrad« annahm, und dann das Fahrradgesetz zu Beginn des Jahres 2022 in Kraft trat. Auch ein Blick in die Protokolle des Verkehrsausschusses des Landtages zeigt, wie sehr der gemeinsame Erfolg dieses Projekts die Zusammenarbeit und das Gefühl von Wirksamkeit bestärkte. Hier einige Auszüge:

»*Bodo Middeldorf* (FDP) erkennt ebenfalls die über mehrere Jahre große geleistete ehrenamtliche Arbeit der Volksinitiative an, zumal von einem plebiszitären Element Gebrauch gemacht werde, für das seine Partei immer eingestanden habe. Insofern freue er sich über den großen Erfolg der Volksinitiative, die man für den richtigen Weg halte. Er dankt für den konstruktiven Umgang auch mit komplizierten und komplexen Fragen politischer Willensbildung und bezeichnet die Anhörung deshalb als Sternstunde im Ausschuss« (Protokoll Verkehrsausschuss NRW, Sitzung 37 am 20. 11. 2019, S. 6 f.).

»*Johannes Remmel* (GRÜNE) zeigt sich sprachlos aufgrund der unerwarteten Flexibilität der Regierungskoalition, die er sehr begrüße. Er könne sich an keine angenommene Volksinitiative erinnern, sodass es sich möglicherweise um eine historische Stunde handele« (Protokoll Verkehrsausschuss NRW, Sitzung 37 am 20. 11. 2019, S. 7).

»*Minister Hendrik Wüst* (Verkehrsminister) freut sich über den Erfolg der Volksinitiative, die die Verkehrsträger nicht gegeneinander ausspiele, sondern proaktiv für eine gute Sache streite, was zu einer breiten parlamentarischen Zustimmung führe. Dies ermögliche es, über Details zu reden, anstatt ideologische Schlachten zu schlagen« (Protokoll Verkehrsausschuss NRW, Sitzung 37 am 20. 11. 2019, S. 9).

Das Beispiel der Radentscheid-Bewegung zeigt, wie sehr es eine Aktivierung der direkten Demokratie ist, wenn deren Instrumente erfolgreich genutzt werden. Direkte Demokratie wirkt – auf so vielen Ebenen. Die breit angelegten Kampagnen für mehr Radverkehr, die die einzelnen Initiativen entwickeln, wirken als *Agenda Setting* und bringen die mobilitätspolitischen Ziele in den öffentlichen und gesellschaftlichen Diskurs. Die geschmiedeten Aktionsbündnisse überdauern die Projekte und werden oft zur Basis für

weitere gemeinsame Aktivitäten. Das Engagement der Einzelnen überdauert und ist immer wieder der Ursprung für weiteres individuelles Engagement. Die gefassten politischen Beschlüsse werden zu Leitlinien für neues politisches Handeln und verändern damit das Antlitz der Städte und Straßen. Direkte Demokratie macht direkten gesellschaftlichen Wandel.

Weiterführende Literatur

Aufbruch Fahrrad: www.aufbruch-fahrrad.de (abgerufen: 29. 11. 2022).

Bundesrad – Bündnis der Radentscheide: www.bundesrad.org (abgerufen: 29. 11. 2022).

Changing Cities: <https://changing-cities.org> (abgerufen: 29. 11. 2022).

Freise, Matthias/Walter, Andrea: Zivilgesellschaft in Nordrhein-Westfalen. Miteinander – Füreinander, Münster, 2021.

kidical mass: <https://kinderaufsrad.org> (abgerufen: 29. 11. 2022).

Kolberg, Reiner: Nur das Fahrrad kann die Städte retten, in: *Bike Bild*, Heft 5 (2020), S. 74–77.

McAdams, Richard H.: An Attitudinal Theory of Expressive Law, in: *Oregon Law Review* Jg. 79, Heft 2 (2000), S. 339–390.

Pieper, Bernd/Meixner, Paul: Ute Symanski. Für ein fahrradfreundliches Nordrhein-Westfalen, in: Stiftung Umwelt und Entwicklung Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Mehr Mut zur Nachhaltigkeit. 20 Porträts von engagierten Menschen aus Nordrhein-Westfalen, München, 2022, S. 160–169.

RADKOMM: www.radkomm.de (abgerufen: 29. 11. 2022).

Schuster, Harald: Auswirkungen von Integrationsgesetzen auf Einstellungen zu Akkulturation, Short Report, Psychologie M7, Fernuni Hagen, 2018, online: www.radkomm.de/downloads/Schuster_Harald_2018_M7_Auswirkung_von_Gesetzen_auf_Einstellungen.pdf (abgerufen: 29. 11. 2022).

Tomik, Stefan: Verkehrswende-Initiative. Mehr Fahrrad wagen, in: *Frankfurter Allgemeine Zeitung* vom 17. 06. 2018, online: www.faz.net/aktuell/politik/inland/verkehrswende-initiative-mehr-fahrrad-wagen-15644614.html (abgerufen: 29. 11. 2022).

Wetter, Anja: Aufbruch Fernstudium. Harald Schuster im Porträt (2022), online: www.fernuni-hagen.de/universitaet/stimmen/schuster.shtml (abgerufen: 29. 11. 2022).

Wyputta, Andreas: Volksinitiative Rad erfolgreich. NRW bekommt Radgesetz, in: *taz* vom 19.12.2019, online: <https://taz.de/Volksinitiative-Rad-erfolgreich/!5647324/> (abgerufen: 29. 11. 2022).

Schuster, Harald

M. Sc., Sozialpsychologe, forscht zum Zusammenhang von Mobilitätsverhalten und sozialem Zusammenhalt, Berater bei futurWIR – Beratung für Politik und Wissenschaft, Vorstandsmitglied im Umweltschutzverein RADKOMM e. V. und Mit-Initiator der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad in Nordrhein-Westfalen.

Socher, Susanne

Dipl. pol., seit 2002 verantwortlich für die Bürgerbegehrensberatung in Bayern, Leitung des bundesweiten Arbeitskreises Bürgerbegehren, Leitung des Bereichs kommunale Demokratie bei Mehr Demokratie e. V.

Symanski, Ute

Dr. phil., Kommunikationswissenschaftlerin und Organisationssoziologin, Coachin und Mediatorin bei futurWIR – Beratung für Politik und Wissenschaft, Vorsitzende des Umweltschutzvereins RADKOMM e.V. und Vertrauensperson der Volksinitiative Aufbruch Fahrrad in Nordrhein-Westfalen.

Trennheuser, Alexander

Dipl. Sozialwissenschaftler, von 2008 bis 2020 Landesgeschäftsführer von Mehr Demokratie in Nordrhein-Westfalen, von 2012 bis 2020 Mitglied im Bundesvorstand von Mehr Demokratie e. V. Seit Mai 2020 Bundesgeschäftsführer von Mehr Demokratie e. V. Inhaltliche Schwerpunkte: Direkte Demokratie, Wahlrecht, Transparenz und internationale Handelsverträge.

Wiedmann, Oliver

Dipl. Sozialwissenschaftler, Leiter des Berliner Büros von Mehr Demokratie e. V. und Sprecher des Landesvorstands Berlin/Brandenburg.

Wittreck, Fabian

Studium der Rechtswissenschaft und der Katholischen Theologie in Würzburg, Dr. iur., 2005 Habilitation für die Fächer Öffentliches Recht, Rechtsphilosophie und Verfassungsgeschichte. Seit 2007 Inhaber einer Professur für Öffentliches Recht an der Universität Münster. Mitglied des Kuratoriums von Mehr Demokratie e. V.

Wölfel, Achim

M.A. Politikwissenschaft, Geschäftsführer des Landesverbands Nordrhein-Westfalen von Mehr Demokratie e. V. in Köln, arbeitet u. a. zu direkter Demokratie, gelosten Bürgerräten und Fragen des Wahlrechts.