

Themenpapier 15

Direkte Demokratie und Verkehrspolitik

04.01.2005

Frank Rehmet
frank.rehmet@mehr-demokratie.de

1. Einleitung

Das vorliegende Paper befasst sich mit dem Politikfeld Verkehrspolitik und Direkter Demokratie. Der Schwerpunkt hierbei liegt bei der Darstellung der Praxis und der Nennung von Beispielen: *Wie viele Bürger- und Volksbegehren fanden zu verkehrspolitischen Themen in Deutschland statt? Worüber genau wird in der Schweiz auf Bundesebene abgestimmt?*

Einleitend ist zu bemerken, dass das Politikfeld Verkehrspolitik folgende Besonderheiten aufweist:

- Sehr viele Menschen sind – zum Teil – stark und unmittelbar - betroffen (sowohl als Verkehrsteilnehmer oder Anwohner oder auch durch die Lärm und Abgas-Effekte).
- Das Thema wird oft kontrovers diskutiert, unterschiedliche Vorstellungen und Bedürfnisse prallen aufeinander, es kann eine hohe Konfliktintensität geben.
- Zudem sind Verkehrsprojekte oft mit hohen Kosten verbunden (Lärmschutz, Tunnel, Umgehungsstraße).

Diese Eigenschaften führen dazu, dass verkehrspolitische Themen theoretisch (und wie wir sehen werden: auch in der Praxis) relativ häufig Gegenstand von Volksbegehren sind.

2. Praxis

2.1 Deutschland – Kommunalebene

In Deutschland existieren seit Mitte der 90er Jahre in nahezu allen Bundesländern direktdemokratische Verfahren (Stand: Januar 2005). In manchen Bundesländern sind die Verfahren bürgerfreundlich und es gibt eine nennenswerte Praxis (z.B. Bayern), in anderen Ländern hingegen finden kaum Bürgerbegehren und –entscheide statt.¹

Für die bundesdeutsche Kommunalebene gab es in den vergangenen Jahren einige Untersuchungen und folgende Ergebnisse zur Häufigkeit von verkehrspolitischen Themen:

- Bayern: Im Sieben-Jahres-Bericht 2003 wird die Praxis in Bayern von 1996 bis 2003 untersucht: Von den 1091 erfassten Bürgerbegehren fanden 246 (22,6 %) Bürgerbegehren zu einer verkehrspolitischen Fragestellung statt.
- Ältere Zahlen zu Schleswig-Holstein (Untersuchung von 1998) belegen, dass die Prozentzahlen – bei geringerer Fallzahl – ähnlich wie in Bayern liegen (22,4 % aller Bürgerbegehren).
- In Hessen wurden im Zeitraum von 1993-2003 insgesamt 17 von 162 Bürgerbegehren zu Verkehrsprojekten eingeleitet. Dies entspricht 10,5 % aller Begehren.
- Zum Vergleich: In der Stadt Winterthur (Schweiz) finden ebenfalls ca. 20 % aller kommunalen Volksbegehren zu Verkehrsprojekten statt.
- In mehreren deutschen Bundesländern (z.B. Nordrhein-Westfalen) darf die Bauleit-

¹ Vgl. das erste Volksentscheid-Ranking von Mehr Demokratie e.V.: www.mehr-demokratie.de/ranking.htm.

planung und die Flächennutzungsplanung nicht Gegenstand von Bürgerbegehren sein (dieser Themenausschluss ist in der Gemeindeordnung verankert). Hier ist die Zahl von Bürgerbegehren zu verkehrspolitischen Projekten geringer.

In allen Untersuchungen zeigte sich, dass der Verkehrsbereich sehr heterogen ist: Kommunale Bürgerbegehren in diesem Themenbereich umfassten Umgehungsstraßen, Brückenbauten, Tunnels, Konzepte der Verkehrsberuhigung von Innenstädten oder auch nur eines einzelnen Platzes oder einer Straße.

Eine genaue Aufteilung der Begehren nach Intension (Verkehrsberuhigung oder mehr Straßen) wurde in keiner Studie vorgenommen. Auch die Ergebnisse wurden stets nur pauschal je Themenkategorie ausgewertet und sind daher nicht aussagekräftig, wenn es um die Frage geht, welche Ergebnisse durch Bürgerbegehren und Bürgerentscheide erzielt wurden.

Untersuchungen ergaben, dass bei Bürgerbegehren und Bürgerentscheiden sowohl die Kosten und Nutzen von Maßnahmen (z. B. Neubauten) als auch deren Alternativen transparenter wurden und intensiv diskutiert wurden.

Ein wichtiger Pluspunkt der direkten Demokratie hat sich in der kommunalen Praxis in Deutschland auch bei Verkehrsprojekten gezeigt:

Alternativen (z. B. Ausbau ÖPNV statt neue Umgehungsstraße, Ausweitung der Verkehrsberuhigung statt negative Effekte des Straßenverkehrs) wurden ernsthaft und ausführlich in der Öffentlichkeit diskutiert und gegenübergestellt.

Dabei wurde meist auch eine breite Diskussion in der (Medien- und Veranstaltungs-) Öffentlichkeit beobachtet: Sonderseiten mit Hintergründen in der lokalen Presse, Artikel und Leserbriefe, zahlreiche Podiumsdiskussionen sind eher die Regel als die Ausnahme. Hinzu kommen Informationsstände der Initiatoren und vor einem Bürgerentscheid auch von den Gegnern mit Gelegenheit zum persönlichen Gespräch und zu Diskussionen.

Das folgende Fallbeispiel illustriert diese Wirkungen:

**Fallbeispiel Marburg/Lahn (Hessen):
Verkehrsberuhigung der Innenstadt? Ja oder Nein**

Für großen Wirbel in der Kommunalpolitik der mittelhessischen Universitätsstadt Marburg/Lahn sorgte ein Aktionsbündnis „Bürgerbegehren für eine verkehrsberuhigte Innenstadt“ 1994/1995. Die Initiative sammelte ein Jahr lang erfolgreich Unterschriften für ihr Verkehrsberuhigungskonzept, mit der sie Sperrungen für den Individualverkehr in der Innenstadt und mehr Platz für Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV bewirken wollte. Sie sammelte in einem Bürgerbegehren Unterschriften von über 5.500 Bürgerinnen und Bürgern (und übertraf damit das geforderte Quorum von 10 % der Wahlberechtigten nur knapp). Zumeist wurde an Informationsständen in der Innenstadt oder bei Veranstaltungen gesammelt, zahllose Überzeugungsgespräche und Diskussionen wurden geführt. Erschwert wurde die Arbeit dadurch, dass ein neues Konzept vermittelt und

erklärt werden musste.

Intensive Meinungsbildung vor dem Bürgerentscheid

In den letzten Wochen vor dem Bürgerentscheid 1995 bestimmte dann das Thema Verkehrsberuhigung mit den verschiedenen Aspekten (Probleme des motorisierten Individualverkehrs, Luft, Lärm, Parkplatzsituation usw.), mit den Positionen von Befürwortern und Gegnern sowie mit den (Alternativ-)Konzepten der Parteien die politische Tagesordnung sowie die Medien: Zahlreiche Sonderseiten, Berichte des Rundfunks und des Fernsehens gab es ebenso wie eine Extraausgabe der Oberhessischen Zeitung (größte lokale Tageszeitung) mit Plänen, Skizzen, Erläuterungen, Hintergründen sowie Dutzenden von Leserbriefen.

Das Informationsheft der Bürgerinitiative fand ebenso wie das offizielle Heft der Stadt regen Absatz. Alle Parteien und Verbände nahmen Stellung und mussten ihre Position begründen sowie ihre eigenen verkehrspolitischen Vorstellungen begründen und rechtfertigen.

Ergebnis des Bürgerentscheids

Nach der intensiven und zum Teil polarisierten Auseinandersetzung kam es dann im Juni 1995 zum Bürgerentscheid: Zwei Drittel der Abstimmenden stimmte gegen das Bürgerbegehren, die Abstimmungsbeteiligung lag bei knapp 57,8 % und damit für eine lokale Volksabstimmung bei einem sehr hohen Wert. Interessanterweise gab es aber in einigen innenstädtischen Wahlbezirken eine knappe Mehrheit für das Konzept, so dass die Analyse der Abstimmungsergebnisse differenziert nach Wahlbezirken für Politik und Verwaltung sehr interessant und aufschlussreich war.

Nach dem Bürgerentscheid

Doch mit dem Bürgerentscheid endete die Bürgerbeteiligung nicht schlagartig, im Gegenteil. Die Stadt hatte die Konflikthaltigkeit und das Signal verstanden und rief nach dem Bürgerentscheid zum „Marburger Verkehrsforum“, wo Vertreter/-innen von Parteien, Verbänden, Vereinen und auch der Bürgerinitiative in einem moderierten Forum sowie in Arbeitsgruppen während der nächsten Monate an den Problemen der Marburger Verkehrspolitik arbeiteten und Lösungsvorschläge wie zum Beispiel einen neuen Radwegeplan erarbeiteten.

2.2 Deutschland – Bundesländer / Landesebene

In den deutschen Bundesländern waren Verkehrsfragen wie andere Themen auch Gegenstand von Volksbegehren. Dabei betrafen die meisten Volksbegehren Verkehrsinfrastrukturprojekte in den östlichen Bundesländern. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Verfahren:

Tabelle 1: Volksbegehren und unverbindliche Volkspetitionen in Deutschland, Landesebene

Land	Beginn Verfahren	Ende Verfahren	Thema	Ergebnis	Hintergründe, Bemerkungen
Hessen	1981	1982	„Keine Startbahn West“: Gegen den Ausbau des Frankfurter Flughafens	Gescheitert ohne VE, Antrag wird nicht zugelassen (wg. Bundesangelegenheit)	Hintergrund war der sehr umstrittene Bau der „Startbahn West“, Klage der Initiatoren auf Zulässigkeit abgewiesen.
Brandenburg	1993	1994	Kein Wasserstraßenausbau in Brandenburg	Gescheitert ohne VE, Antrag auf VB erreicht zu wenig Unterschriften	Von 36.458 Unterschriften waren nur 18.636 gültig; Reaktion: Zweiter Anlauf unternommen
Brandenburg	1995	1996	Gegen Havelausbau	Gescheitert ohne VE, VB erreicht zu wenig Unterschriften	Zweiter Anlauf, der bis zum VB gelangte, dort mit 3 % gescheitert
Mecklenburg-Vorpommern	1995	1995	Für Verbesserung ÖPNV	Gescheitert ohne VE, VB wird nicht durchgeführt aus sonstigen Gründen	Im Landtag für erledigt erklärt
Brandenburg	1997	1998	Gegen Transrapid Berlin - Hamburg	Gescheitert ohne VE, VB erreicht zu wenig Unterschriften	Volksbegehren knapp gescheitert an Unterschriftenhürde (3,6 %, benötigt wurden 4,0 %)
Brandenburg	1998	1998	Gegen Ausbau des Flughafens Schönefeld	Gescheitert ohne VE, VB wird nicht durchgeführt aus sonstigen Gründen	Volksinitiative durch Landtag abgelehnt, Verfahren wurde nicht weiter verfolgt
Mecklenburg-Vorpommern	1998	1998	Rügenanbindung: „Pro A20“	Erfolgreich ohne VE, Antrag wird vom Parl. übernommen	
Mecklenburg-Vorpommern	1998	2000	„Für eine bessere Verkehrsinfrastruktur in Ostvorpommern“	Gescheitert ohne VE, Antrag auf VB erreicht zu wenig Unterschriften	Ziel der Initiative: Bau neuer Umgehungsstraßen und eine bessere Bahnanbindung Ostvorpommerns.
Mecklenburg-Vorpommern	1999	1999	Für Autobahnbau: Pro A 241	Erfolgreich ohne VE, Antrag wird vom Parl. übernommen	
Mecklenburg-Vorpommern	2000	2001	„Zukunft der Bahn in Mecklenburg-Vorpommern“	Gescheitert ohne VE, Antrag auf VB erreicht zu wenig Unterschriften	

Volkspetitionen (unverbindlich)

Sachsen-Anhalt	1994	1994	Für Bau der Südharzautobahn A 82	Gescheitert ohne VE, Landtag lehnt Anliegen ab	
Berlin	1996	1996	Gegen Havelausbau	Gescheitert ohne VE, Antrag erreicht zu wenig Unterschriften	
Berlin	1998	1998	Gegen Transrapid Berlin - Hamburg	Gescheitert ohne VE, Landtag lehnt Anliegen ab Langfristig de facto erfolgreich	

Abkürzung: VB = Volksbegehren, VE = Volksentscheid
Quelle: Datenbank Volksbegehren bei Mehr Demokratie

Aus der Übersicht und der Auswertung der Praxis von Volksbegehren ist folgendes ersichtlich:

- **Anzahl und Häufigkeit:** Es wurden insgesamt zehn Anträge auf Volksbegehren in Deutschland. Damit betraf der Themenkomplex Verkehrspolitik 6,25 Prozent aller eingeleiteten Verfahren (Gesamtzahl 160 von unten initiiertes Verfahren). Damit rangiert der Themenbereich Verkehr hinter anderen Themenbereichen, insbesondere Bildung und Innenpolitik/Demokratie.
Hinzu kamen drei unverbindliche Volkspetitionen, die ca. 11 Prozent aller Volkspetitionen ausmachten (Gesamtzahl 27).
- **Erfolg:** Von den 10 Anträgen auf Volksbegehren waren zwei unmittelbar erfolgreich, das Anliegen wurde vom Landesparlament übernommen. Die anderen Verfahren scheiterten. Von den drei unverbindlichen Volkspetitionen hatte keine Erfolg. Jedoch muss betont werden, dass wichtige Effekte durch direktdemokratische Verfahren indirekt erzielt werden, die u.a. in Öffentlichkeits-, Mobilisierung-, Informations- und Partizipationseffekten oder indirekten Effekten auf die künftige parlamentarische Willensbildung bestehen.²
- **Besonderheit Brandenburg:** In Brandenburg sind die Erfolgchancen von Volksbegehren sehr gering und hier hatte auch keines der bislang durchgeführten sieben Volksbegehren bislang Erfolg, so dass es in Brandenburg bislang zu keinem „von unten“ initiierten Volksentscheid kam. Dies liegt vor allem am Verfahren: Die Unterschriftenhürde ist mit 80.000 (= ca. 4,0 %) zwar vergleichsweise niedrig und auch die Sammelfrist ist mit vier Monaten akzeptabel lang. Jedoch können die Unterschriften nicht – wie in vielen Bundesländern, wie in der Schweiz und den USA-Bundesstaaten – frei/auf der Straße von den Initiator/innen gesammelt werden, sondern nur in Amtsräumen.
- **Geographische Verteilung:** Auffallend ist die geographische Verteilung: Nahezu alle Verfahren fanden in den östlichen Bundesländern statt.

Die vergleichsweise niedrige Zahl von Verfahren auf Landesebene hat seine Gründe in der Gesetzgebungskompetenz in Deutschland. Verkehrspolitik wird in Deutschland hauptsächlich auf Bundesebene gestaltet, dort sind Volksentscheide jedoch derzeit nicht möglich. Der Blick in die Schweiz zeigt, dass dort auch auf Bundesebene über Autobahnen und große Verkehrsinfrastrukturprojekte Volksentscheide stattfinden:

² Eine Abschätzung dieser Effekte in den aufgeführten Fällen war jedoch nicht möglich. Andere Einzelbeurteilungen – auch auf kommunaler Ebene – zeigen, dass die Effekte beträchtlich sein können.

2.3 Schweiz und USA

In den deutschen Bundesländern waren Verkehrsfragen wie andere Themen auch Gegenstand von Volksbegehren. Dabei betrafen die meisten Volksbegehren Verkehrs-Infrastrukturprojekte

In der Schweiz und in vielen Staaten der USA finden regelmäßig Volksentscheide über das Politikfeld Verkehr statt. Sowohl Straßen- und Schienenverkehrsprojekte (Autobahnen und Bahnlinien) als auch Fragen des öffentlichen Personennahverkehrs oder Verkehrsberuhigung in Städten sind oftmals Gegenstand kommunaler, regionaler und – in der Schweiz, nicht so in den USA – auch nationaler Volksabstimmungen.

In den USA existiert auf kommunaler und Staatenebene, in der Schweiz auf Gemeinde- und kantonaler Ebene oft das „obligatorische Finanzreferendum“: Steuererhöhungen oder Ausgaben, die eine bestimmte Ausgabenhöhe übersteigen, bedürfen zwingend und automatisch (obligatorisch) der Zustimmung durch einen Volksentscheid. Dies führt immer wieder auch zu Volksentscheiden über (Verkehrs-)Infrastrukturprojekte.

Dass dabei die Notwendigkeit der geforderten öffentlicher Ausgaben/Maßnahmen der Verkehrspolitik ebenso wie deren Finanzierung (z.B. Steuererhöhungen oder Kreditaufnahme) rege und ausführlich diskutiert wird, verblüfft zwar die bundesdeutsche Öffentlichkeit, ist jedoch in der Schweiz und in den USA politischer Alltag.

Beispiele (Schweiz, Bundesebene)

In der Schweiz finden regelmäßig Volksabstimmungen über verkehrspolitische Projekte statt. Dabei gibt es auf Bundesebene die Verfahren der Volksinitiative (Unterschriftensammlung, entspricht in Deutschland dem Volksbegehren), das fakultative Referendum, das sich gegen einen bereits getroffenen Beschluss des Parlaments richtet, und das obligatorische Referendum, das zwingend (z.B. bei Verfassungsänderungen) stattfinden muss.

Eine generelle Übersicht findet man auf der – empfehlenswerten – Homepage der Schweizer Bundeskanzlei

<https://www.bk.admin.ch/bk/de/home/politische-rechte.html>

Eine interessante Übersicht über alle Volksabstimmungen in der Schweiz auf Bundesebene seit 1848 (!!) bietet:

<https://www.bk.admin.ch/bk/de/home/politische-rechte/volksabstimmungen.html>

Im Folgenden werden einige Volksabstimmungen zur Verkehrspolitik auf Bundesebene der Schweiz der letzten Jahre aufgelistet. Hierbei handelt es sich um eine Auswahl, welche die verschiedenen Fragestellungen illustrieren und weiterführende Hinweise (zum Beispiel Links zu Dokumenten) geben soll.

- 6.12.1987: Bundesbeschluss betreffend das Konzept BAHN 2000 wird im Volksentscheid angenommen mit 57 %, Abstimmungsbeteiligung: 48 %.
Inhalt: Förderung der Bahn durch Einrichten neuer Bahnlinien. Der Beschluss ist downloadbar unter <http://www.admin.ch/ch/d/sr/7/742.100.de.pdf>

- 1.04.1990: Eidgenössische Volksinitiative 'Stopp dem Beton - für eine Begrenzung des Strassenbaus!'
Inhalt: Begrenzung der Fläche, die für den motorisierten Individualverkehr zur Verfügung gestellt werden soll (mit Ausnahmeregelung);
Ergebnis: Die Volksinitiative wurde abgelehnt im Volksentscheid mit 28,5 % Ja-Stimmen, Abstimmungsbeteiligung 41,1 %.
Die Volksinitiative im Wortlaut: <http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vi173t.html>
- 27.09.1992: Referendum über den Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss)
Ergebnis: Mit 63,6 % wurde der Bundesbeschluss angenommen,
Stimmbeteiligung: 46 %.
Inhalt: Bau neuer Basistunnel am Lötschberg und am Gotthard sowie neue Zuführungslinien.
Erläuterungen des Bundesrats/Abstimmungsbroschüre downloadbar unter:
<http://www.admin.ch/ch/d/pore/va/19920927/explic/d-pp0180.pdf>
- 20.02.1994: Volksinitiative 'zum Schutze des Alpengebietes vor dem Transitverkehr' wurde mit einer knappen Zustimmung von 51,9 % bei einer Stimmbeteiligung von 41 % angenommen.
Diese national und international aufsehenerregende Volksinitiative bewirkte, dass der „alpenquerende Gütertransitverkehr von Grenze zu Grenze“ innerhalb von zehn Jahren auf die Schiene verlagert wird und hat folgenden Wortlaut:
<http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vi204t.html>
Homepage des Vereins der so genannten „Alpen-Initiative“ mit vielen Hintergründen:
<http://www.alpeninitiative.ch/d/FrameForce.asp?page=Verein.asp>
- 27.09.1998: Referendum über ein Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (Schwerverkehrsabgabegesetz, SVAG):
Ergebnis: Mit 57,2 % wurde das Bundesgesetz angenommen. Stimmbeteiligung 52 %
Hinweis: Bereits 1984 wurde eine Schwerverkehrsabgabe sowie eine „Abgabe für die Benützung der Nationalstrassen“ im Volksentscheid angenommen.
- 29.11.1998: Referendum über einen Bundesbeschluss über Bau und Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs
Ergebnis: Mit 63,5 % wurde der Beschluss angenommen. Stimmbeteiligung 38 %
Hier ging es um die Finanzierung/Finanzierungskonzepte von Eisenbahngroßprojekten wie die Neue Eisenbahn-Alpentransversale (NEAT), dem Konzept BAHN 2000, den Anschluss der Ost- und Westschweiz an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz sowie die Verbesserung des Lärmschutzes entlang der Eisenbahnstrecken durch aktive und passive Massnahmen.
Der Beschluss ist downloadbar unter: <http://www.admin.ch/ch/d/as/1999/741.pdf>

- 12.03.2000: Volksinitiative 'für die Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs zur Erhaltung und Verbesserung von Lebensräumen (Verkehrshalbierungs-Initiative)':
Ergebnis: 21,3 % Zustimmung, daher abgelehnt. Stimmbeteiligung: 42 %.
Inhalt: Ziel „Halbierung des motorisierten Strassenverkehrs innerhalb von zehn Jahren“ in die Verfassung aufnehmen, Näheres soll ein Gesetz bestimmen.
Die Volksinitiative im Wortlaut: <http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vi247t.html>
- 04.03.2001 Volksinitiative „für mehr Verkehrssicherheit durch Tempo 30 innerorts mit Ausnahmen (Strassen für alle)“, Initiative durch den Verkehrs-Club der Schweiz VCS:
Ergebnis: 20,3 % Zustimmung, daher abgelehnt. Stimmbeteiligung 56 %.
Inhalt: Innerorts soll die generelle Höchstgeschwindigkeit 30 km/h betragen. Zugleich war die Möglichkeit von Ausnahmen vorgesehen.
Die Volksinitiative im Wortlaut: <http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vi271t.html>
- 18.05.2003 Volksentscheid über die Volksinitiative „für einen autofreien Sonntag pro Jahreszeit - ein Versuch für vier Jahre (Sonntags-Initiative)“:
Ergebnis: 37,6 % Zustimmung, daher abgelehnt. Stimmbeteiligung: 50 %.
Hinweis: Bereits 1978 wurde eine Volksinitiative 'für 12 motorfahrzeugfreie Sonntage pro Jahr' abgelehnt.
- 2004: Volksabstimmung zum Ausbau des Autobahnnetzes („Avanti-Initiative“)
Die Avanti-Initiative „für sichere und leistungsfähige Autobahnen“ war im November 2000 mit rund 105.000 Unterschriften eingereicht worden. Die Bundesversammlung beschloss im Oktober 2003 einen Gegenvorschlag. Daraufhin wurde die „Avanti“-Initiative zurückgezogen. Am 8. Februar 2004 hat das Volk den Gegenvorschlag abgelehnt. Knapp 63 Prozent der Abstimmenden sprach sich gegen einen weiteren Ausbau des Autobahnnetzes aus. Die Stimmbeteiligung lag bei 46 Prozent.
Das Dossier zur Volksinitiative des Verkehrsministeriums ist sehr interessant und online verfügbar unter <http://www.uvek.admin.ch/verkehr/div/00276/index.html?lang=de> mit zahlreichen Links und ausführlichen Hintergrundinformationen!
Das sehr interessante Dossier der Neuen Züricher Zeitung NZZ hierzu findet man unter: http://www.nzz.ch/dossiers/2004/abstimmung_0208/index_avanti.html

USA

In den USA existieren in zahlreichen Bundesstaaten direktdemokratische Rechte.

Unter der Homepage des parteiunabhängigen IRI, Initiative and Referendum Institute hat man Zugang zu Informationen zur US-Praxis auf Staatenebene und auf kommunaler Ebene:

<http://www.ballotwatch.org>

Kommunale Ebene

Erstaunlicherweise gibt es speziell zu Verkehrspolitik auf kommunaler Ebene eine Homepage, die einen sehr guten Einblick in die direktdemokratischen Prozesse gibt.

Generell <http://www.cfte.org/success/elections.asp>

Diese Übersicht zeigt, dass in den Städten und Gemeinden der US-Bundesstaaten regelmäßig über Verkehrspolitik abgestimmt wird und in zahlreichen Bundesstaaten direktdemokratische Initiativen gestartet wurden und werden.

US-Bundesstaaten

Auf Staatenebene sind Volksbegehren und Volksabstimmungen zur Verkehrspolitik hingegen nicht so häufig anzutreffen. Öfter waren Fragen zur Demokratie, zu Sozialreformen, zu Bildung, Steuern und Gesundheit Gegenstand von Volksbegehren und Volksentscheiden.

Eine Übersicht über alle „von unten“ initiierten Volksentscheide belegt dies. Sie umfasst die Jahre 1904 (!) bis 2000 und ist via Internet verfügbar unter

<http://www.iandrinstitute.org/New%20IRI%20Website%20Info/Drop%20Down%20Boxes/Historical/Statewide%20Initiatives%201904-2000.pdf>

Zwei Einzelbeispiele sollen an dieser Stelle veranschaulichen, über was abgestimmt wurde:

- **Jahr 2003, Bundesstaat Maine**, Question 6, Obligatorisches (Finanz-)Referendum:
„Do you favor a \$63,450,000 bond issue for improvements to highways and bridges, airports, state-owned ferry vessels and ferry and port facilities and port and harbor structures; development of rail corridors and improvements to railroad structures and intermodal facilities; investment in the statewide public transportation fleet and public park and ride and service facilities; statewide trail and pedestrian improvements; and expansion of the statewide air-medical response system through construction of hospital helipads, building additional refueling facilities, upgrading navigational systems and acquiring training equipment to improve access to health care that makes the State eligible for \$217,000,000 in matching federal funds?“
Ergebnis: Angenommen (Passed)
- **Jahr 2000, Bundesstaat Washington**, (Volks-)Initiative:
„The Measure would require that 90% of state and local transportation funds, including local transit taxes bus excluding ferry and transit fares, be spent on road construction, improvement, and maintenance. Road and lane construction and maintenance would be the top transportation priority.“
Ergebnis: Nicht angenommen (Failed)

3. Literaturhinweis

Mittendorf, Volker 1999: Direktdemokratische Verfahren im Prozeß, in: Schiller, Theo (Hg.): Direkte Demokratie in Theorie und kommunaler Praxis, Frankfurt a. M. u.a. 1999, S. 165-208.