

Ein knappes Rennen

Zwei Initiativen, eine Laufzeit, grundverschiedene Konflikte: Zu den laufenden Volksbegehren »Berlin Werbefrei« und Verkehrsentscheid

Von Florian Osuch

In der Hauptstadt haben Berlinerinnen und Berliner noch bis zum 8. Mai die Möglichkeit, für zwei Volksbegehren zu unterschreiben. Aktive der Initiativen [»Berlin werbefrei«](#) sowie des [Verkehrsentscheids](#) – ehemals »Berlin autofrei« – sind derzeit auf Straßen und Plätzen unterwegs, um die fehlenden Unterstützungsunterschriften zu sammeln. Da es weiterhin nicht möglich ist, seine Unterschrift digital abzugeben – wie es etwa bei Petitionen mittlerweile üblich ist –, sind die Ehrenamtlichen auf das händische Unterzeichnen auf den amtlich vorgefertigten Listen angewiesen.

Beide Initiativen greifen zentrale Fragen moderner Stadtentwicklung auf: Wie und von wem wird der öffentliche Raum genutzt? Welche Rolle darf privatkapitalistische Vermarktung spielen? Wie zügig schreitet die ökologische Transformation voran? Beide Volksbegehren sind auch als Ausdruck eines breiteren Wandels urbaner Politik zu verstehen. Dennoch unterscheiden sich »Berlin werbefrei« und der Verkehrsentscheid fundamental in ihrer Eingriffstiefe, in der Konfliktstruktur und in der politischen Anschlussfähigkeit.

Seit dem 9. Januar 2026 sammeln die Aktiven beider Initiativen Unterschriften, doch gerade die Wintermonate verliefen schleppend. Strenger Frost und vereiste Wege waren wenig geeignete Umstände, um auf der Straße mit Menschen ins Gespräch zu kommen. Noch ist Zeit, die notwendigen rund 174.000 gültigen Unterschriften zusammenzutragen – das entspricht den vorgegebenen sieben Prozent der Wahlberechtigten. Sind die Initiativen erfolgreich, finden zeitgleich zur Abgeordnetenhauswahl am 20. September 2026 entsprechende Volksentscheide statt.

Weiterhin sind in Berlin die Hürden zur Zulassung von Volksentscheiden hoch. Neben der zwingend händischen Unterzeichnung ist die Zahl der notwendigen Unterschriften eine große Hürde. Deutlich wurde das zuletzt bei der Initiative »Deutsche Wohnen & Co. Enteignen«, die im Jahr 2021 zwar mehr als 350.000 Unterschriften zusammentrug, die Quote der Ungültigkeit betrug bei Zwischenzählungen jedoch fast 30 Prozent. Fast immer war fehlende Wahlberechtigung der Grund, insbesondere wegen einer fehlenden deutschen Staatsbürgerschaft. Aus einer demokratischen Perspektive ist es überaus ungerecht, dass Menschen, die in Berlin geboren sind oder seit vielen Jahren in der Stadt leben, einzig aufgrund einer »falschen« Staatsbürgerschaft von der Partizipation ausgeschlossen sind.

Unterschiedliche Intervention

Für die beiden vorliegenden Volksbegehren ist es wichtig, die unterschiedlichen Typen politischer Maßnahmen zuzuordnen. Das Volksbegehren »Berlin werbefrei« stellt eine klassische regulatorische Intervention dar. Es zielt darauf ab, bestehende Strukturen zu begrenzen und zu ordnen, konkret: die Präsenz kommerzieller Werbung im öffentlichen Raum. Solche Maßnahmen sind typisch für ordnungspolitische Eingriffe, wie beispielsweise ein Tempolimit, Mindestlohn oder die sogenannte Mietpreisbremse. Der Staat greift regulierend in Systeme ein, ohne deren grundsätzliche Existenz in Frage zu stellen.

Deshalb ist der Name »Berlin werbefrei« eigentlich irreführend, zielt die Initiative gerade nicht auf ein vollständiges Verbot ab. Laut dem vorliegenden Entwurf für ein »Werberegulierungsgesetz« bleibt Werbung weiterhin zulässig, beispielsweise an Geschäften, Litfaßsäulen, Haltestellen von Bus und Bahn, auf privatem Grund und bei Veranstaltungen. Untersagt werden sollen jedoch digitale Werbeanlagen, Wechsellichtanlagen, »Werbeanlagen in störender Häufung oder von störendem Umfang« sowie Werbung an großen Baugerüsten. Solche XXL-Banner sind oftmals an Wohnhäusern angebracht, die aufgrund von Aufstockungen oder Sanierungsarbeiten eingerüstet sind. Teilweise sind sie einige hundert Quadratmeter groß und sorgen bei den Bewohnern für massive Einschränkungen. Die Pläne der Initiative sehen zusätzlich eine inhaltliche Regulierung von Werbung auf öffentlichem Grund vor: Die Hälfte der Fläche soll für Veranstaltungen und für gemeinnützige Organisationen reserviert werden. Mehr Kultur, weniger Kommerz.

Wenige private Fahrten

Der Verkehrsentscheid – früher nannte er sich »Berlin autofrei« – ist demgegenüber als transformatorisches Projekt zu klassifizieren. Vorlage ist ein »Berliner Gesetz für gemeinwohlorientierte Straßennutzung«. Es sieht vor, alle Straßen innerhalb der Berliner Umweltzone – sie entspricht weitgehend dem Berliner S-Bahn-Ring – nach einer vierjährigen Übergangszeit zu »autoreduzierten Straßen« umzuwidmen. Ausgenommen sind Fußgängerzonen, Bundesstraßen und Autobahnen. Innerhalb des betreffenden Gebiets ist die Nutzung privater Pkw dann auf maximal 12 Fahrten pro Jahr und pro Person beschränkt. Allerdings sieht der Gesetzentwurf umfangreiche Ausnahmen von der Einschränkung vor, beispielsweise für Post- und Lieferdienste, Wirtschaftsverkehr für Geschäfte, Gewerbe und Handwerk, Taxis, Carsharing, Umzüge sowie Fahrten im öffentlichen Interesse, darunter Polizei, Feuerwehr, Kranken-, Rettungs- und Pflegedienste sowie Stadtreinigung oder andere Dienste der Ver- und Entsorgung. Hinzu kommen Sondernutzungserlaubnisse für Menschen mit Schwerbehinderung sowie Ausnahmen für gemeinnützige Vereine oder Einrichtungen.

Da zu den privaten Fahrten auch der Arbeitsweg gehört, würde eine »gemeinwohlorientierte Straßennutzung« insbesondere Berufspendler treffen. Doch auch für sie soll es in Härtefällen Ausnahmen geben, beispielsweise für dauerhaft im Nachtdienst tätige Arbeiterinnen und Arbeiter. Von der ursprünglichen Bezeichnung »Berlin autofrei« hat sich die Initiative mit Blick auf die Fülle der Ausnahmen jedoch deutlich entfernt – deshalb nennt man sich

auch Verkehrsentscheid und spricht auch nicht mehr von einer »autofreien«, sondern von einer »autoarmen Stadt«.

Gemeingut öffentlicher Raum

Bei »Berlin werbefrei« steht die normative Vorstellung im Zentrum, dass der öffentliche Raum ein Gemeingut, ein »Commons« ist und nicht primär kommerziellen Interessen dienen sollte. Die Initiative formuliert dies so: »Es werden sich neue Perspektiven auf unsere Stadt eröffnen. Der Blick wird frei auf Gebäude, Grünflächen oder einfach den Himmel über Berlin. Der öffentliche Raum ist das Wohnzimmer der Gesellschaft.« Das Volksbegehren erhält so auch eine sinnlich-ästhetische Dimension.

Darüber hinaus formuliert die Initiative gesundheitspolitische Argumente: »Werbemonitore verursachen optischen Lärm. Unsere Aufmerksamkeit wird bereits von einer Vielzahl an Displays beansprucht. Flackernde Werbemonitore führen zu Reizüberflutung. Dies trifft besonders neurodivergente Menschen.« Anlagen, die dauerhaft Licht emittieren, würden zudem Lichtverschmutzung verursachen und Schlafstörungen begünstigen. Die schädliche Wirkung nächtlicher Lichtquellen auf Insekten und Vögel ist allgemein bekannt. Der Naturschutzbund Deutschland warnt: Insekten werden von nächtlichen Lichtquellen »regelrecht angezogen« und umkreisen diese, »bis sie vor Erschöpfung sterben«.¹

Wissenschaftlich lässt sich »Berlin werbefrei« in die Tradition der »Recht auf Stadt«-Debatte einordnen, die der französische Soziologe und Philosoph Henri Lefebvre (1901–1991) erstmalig im Jahr 1968 in seinem gleichnamigen Werk »Le droit à la ville« (deutsche Ausgabe: »Das Recht auf Stadt«, Edition Nautilus, 2016) begründete. Lefebvre kritisierte, dass die Stadt als urbaner Raum ihre Qualität als sozialer und kreativer Lebensraum verliert und zunehmend als Ware behandelt werde. Für Lefebvre bedeutete ein Recht auf Stadt daher ein »Recht auf Nichtausschluss«. Die Stadt als kollektives Werk, das durch soziale Praxis, Begegnung und gemeinschaftliche Aneignung entsteht. Lefebvres »Recht auf Stadt«-Ansatz wurde als eine grundlegende Gesellschaftskritik und zur Analyse urbaner Macht- und Ungleichheitsverhältnisse vielfach weiterentwickelt.²

Es wundert kaum, dass die Berliner Landesregierung aus CDU und SPD das Volksbegehren »Berlin werbefrei« ablehnt. Laut Initiative hatte der Senat in der amtlichen Kostenschätzung die haushaltswirksamen Mindereinnahmen durch fehlende Werbeeinnahmen auf jährlich 325 Millionen Euro beziffert. Allerdings hatte der Senat in diese beachtliche Summe auch die privaten Mindereinnahmen einberechnet. Dies hatte die Initiative vor dem Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin per einstweiliger Anordnung rückgängig machen können. Die amtliche Kostenschätzung musste um 85 Prozent (!) auf 48,5 Millionen Euro abgesenkt werden.³ Im Urteil heißt es: »Die prognostizierten Mindereinnahmen der privaten Werbewirtschaft sind weder zulässiger Bestandteil einer amtlichen Kostenschätzung (...) noch haushaltsrelevante Kosten.«⁴ Es sei nicht auszuschließen, »dass der Verstoß Einfluss auf die Entscheidung der Abstimmungsberechtigten über die Unterschriftenleistung« habe.

Neue urbane Mobilität

Im Gegensatz zu dieser regulativen Beschränkung geht der Verkehrsentscheid deutlich weiter. Er stellt eine grundlegende Neuordnung der Straßennutzung in Aussicht. Sein zentrales juristisches Instrument ist nicht ein Verbot, sondern eine Umwidmung des straßenrechtlichen Gemeingebrauchs: Statt wie bisher Autoverkehr als Regelfall und andere Nutzungen (beispielsweise für eine Demonstration oder eine Sportveranstaltung) als erlaubnispflichtige Sondernutzung zu behandeln, werden die Verhältnisse umgekehrt. Privater Autoverkehr wird innerhalb des genannten Gebiets zur erlaubnispflichtigen Sondernutzung.

Die oftmals angeführten positiven Effekte auf die Gesundheit sowie den Klima- und Umweltschutz sind in diesem Zusammenhang jedoch nur ein Teilaspekt. Es geht um eine andere Aufteilung der vielen Quadratkilometer asphaltierter Fläche in der Hauptstadt. Veranschaulicht werden kann das am Beispiel der zunehmenden Elektromobilität. Angenommen, private Pkw würden mittelfristig komplett elektronisch angetrieben, gäbe es zwar innerorts weniger Schadstoffausstoß und Lärm, die Flächenverteilung zugunsten privater Fahrzeuge bliebe jedoch bestehen.

Deshalb schließt der Verkehrsentscheid auch E-Autos ein: Es geht nicht primär um Emissionen, sondern um Raumnutzung und Verkehrssicherheit. Für Fahrradfahrer und Fußgänger macht es keinen Unterschied, wenn sie bei sogenannten Dooring-Unfällen⁵ oder anderen Zusammenstößen mit Pkw von einem Benziner oder einem Elektrofahrzeug verletzt oder getötet werden.

In einem Urteil des Berliner Verfassungsgerichtshofes zur Begründung der Verhältnismäßigkeit des Verkehrsentscheids hieß es im Juni 2025:

»Insbesondere könnte eine generelle Reduzierung des Kraftfahrzeugverkehrsaufkommens nicht durch eine alleinige Begrenzung des Schadstoffausstoßes, zum Beispiel durch den Ausschluss lediglich von Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, erreicht werden.«⁶

»Horrorvorstellung«

Antje Kapek, Verkehrsexpertin von Bündnis 90/Die Grünen, äußerte im November 2025 gegenüber der *Taz*: »Es gibt kein Grundrecht auf Autofahren.« Schon der Verfassungsgerichtshof hatte ähnliches festgestellt: »Ein Anspruch auf Aufrechterhaltung eines bestimmten straßenrechtlichen Gemeingebrauchs kann aus den Grundrechten nicht hergeleitet werden.« Nina Stahr und Philmon Ghirmai, beide von Bündnis 90/Die Grünen und Mitglieder des Abgeordnetenhauses, erklärten: »Der Volksentscheid bietet eine Chance, nun einen Prozess zu starten, bei dem über die Parteigrenzen hinweg und mit der Initiative zusammen ein Konsens in der Verkehrspolitik erarbeitet wird.« Angesichts der aktuellen Verkehrspolitik des CDU-geführten Senats unter Senatorin Ute Bonde (CDU) kann von einem solchen Prozess »über Parteigrenzen hinweg« keine Rede sein. Aktuell wird der Ausbau der Fahrradinfrastruktur behindert, geplante Projekte zum Ausbau des ÖPNV gestoppt (zuletzt die Verlängerung einer wichtigen Straßenbahnlinie im Stadtteil Moabit), und statt dessen Tempolimits zurückgenommen und am Ausbau der innerstädtischen Autobahn A 100 durch die Bezirke Treptow,

Friedrichshain und Lichtenberg festgehalten. Die hauptstädtische Mobilitäts- und Verkehrspolitik gehört neben der Wohnungspolitik vermutlich zu jenen Politikfeldern, wo die Positionen zwischen CDU, AfD und FDP auf der einen sowie Linke und Grüne auf der anderen am weitesten auseinanderliegen. Die SPD und auch das BSW tendieren – je nach konkreter Frage – mal zum bürgerlich-rechten, mal zum links-grünen Block.

Der Regierende Bürgermeister Kai Wegner (CDU) äußerte sich ablehnend zum Verkehrsentscheid. Auf dem Portal X sagte er: »Ein autofreies Berlin grenzt aus und passt nicht zu einer Metropole.« In Berlin sollten sich alle fortbewegen, »wie sie es wollen – ob zu Fuß, mit dem Rad, mit dem ÖPNV oder dem Auto«. Neben den Christdemokraten lehnen auch AfD, FDP und BSW den Verkehrsentscheid ab. Alle vier Parteien haben Plakate gegen das Volksbegehren aufgehängt. Alexander King, Mitglied des Berliner Abgeordnetenhauses für das BSW, sagte, ihm sei das Instrument des Volksbegehrens »sympathisch«. Der Vorschlag der Initiative sei allerdings keine »Utopie, sondern eher eine Horrorvorstellung«.

Die SPD befürchtet, eine autoarme Innenstadt könne zu 20 bis 30 Prozent mehr Fahrgästen bei der BVG führen. Bus, U-Bahn und Tram könnten dieses Aufkommen kurzfristig nicht aufnehmen. Bei den Sozialdemokraten heißt es, man brauche »keinen Kulturkampf gegen das Auto«. Man solle »bessere Angebote statt Verbote« machen.

Neben Bündnis 90/Die Grünen hat Die Linke Sympathien für den Verkehrsentscheid, hält sich im laufenden Volksbegehren jedoch auffällig zurück. Positiv äußerte sich dagegen Roland Stimpel, Vorsitzender des Fußgängervereins Fuss e. V. gegenüber der *Taz* (25.6.2025). In der Innenstadt nutze nur eine Minderheit ein Auto, »aber sehr viele Menschen würden gefährdet, von Lärm und Abgasen gequält, an der Mobilität zu Fuß, in Bus und Tram oder auf dem Rad behindert«. Dennoch dürfe man den »Autozwang (nicht) durch Anti-Auto-Zwang« ersetzen. Der Senat müsse mit dem Volksbegehren einen Kompromiss finden für ein »Maß an Autoverkehr, das für die Mehrheit der Menschen verträglich ist«. Auch der Verein »Changing Cities« hat sich »nach vielen und kontroversen Diskussionen« entschieden, den Verkehrsentscheid zu unterstützen. Nach einer sorgfältigen Abwägung sei man zu dem Schluss gekommen: »Die Lage auf den Berliner Straßen ist so katastrophal, dass eine Neuausrichtung erforderlich ist.« Ebenso unterstützt der Berliner Landesverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC) das Anliegen.

Konfliktintensität

Ein zentraler Unterschied zwischen beiden Volksbegehren liegt in ihrer Konfliktintensität. »Berlin werbefrei« betrifft in erster Linie das Stadtbild und ökonomische Interessen der Außenwerbewirtschaft sowie in geringem Umfang auch die Senatsfinanzen. Auf den Alltag der Bevölkerung sind die unmittelbaren Auswirkungen eher gering. Auch einen positiven Effekt, etwa durch geringere Lichtverschmutzung bei Nacht, würden viele Menschen vermutlich nicht unmittelbar spüren.

Der Verkehrsentscheid greift dagegen tief in alltägliche Routinen vieler Menschen ein. Für Zehntausende gehört der private Pkw zum Alltag, sei es für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen, für Ausflüge und Familienbesuche, das Abholen der Kinder von der Kita oder für die Fahrt zum Sportverein. Unabhängig davon, ob das zeitgemäß oder sinnvoll ist: Eine Reduzierung auf jährlich zwölf Fahrten pro Person betrifft unmittelbar und umfangreich die individuelle Lebensführung. Die Opposition ist entsprechend breiter – auch von potentiell Verbündeten aus dem »links-grünen« Milieu.

Direkte Demokratie

Beide Initiativen sind im Kontext direkter Demokratie zu betrachten. Das Instrument hat in Berlin und weit darüber hinaus zuletzt bei »Deutsche Wohnen & Co. enteignen« für Schlagzeilen gesorgt. Im Jahr 2021 votierten 56,4 Prozent der Berlinerinnen und Berliner für die Vergesellschaftung großer Wohnungskonzerne. Rechtlich bindend war das Ergebnis jedoch nicht. Bis heute verschleppt der Berliner Senat das Votum – Vertrauen in demokratische Institutionen wird so nicht gefördert. Allerdings zeigt das Beispiel eine weitere Funktion von Volksbegehren. Sie dienen zur Verschiebung laufender Diskurse, wie dem um dauerhaft bezahlbares Wohnen in der Metropole – ohne unmittelbar rechtliche Konsequenzen zu erzwingen.

Ganz so leicht lässt sich »Deutsche Wohnen & Co. enteignen« jedoch nicht abspeisen. Im vorigen Jahr legte die Initiative einen eigenen Entwurf für ein Vergesellschaftungsgesetz ([siehe junge Welt vom 27.9.2025](#)) vor. Darin ist ausformuliert, welche Wohnungsbestände vergesellschaftet werden sollen, wie eine gerechte Abwägung zwischen den Interessen der Konzerne (höchstmögliche Entschädigung) und der Stadtgesellschaft (Entschädigung mit einem symbolischen Betrag) ausgehandelt werden kann, mit welcher Entschädigungshöhe Vonovia, Heimstaden und Co. konkret rechnen können und in welcher Form die Entschädigung geleistet wird. Überführt werden sollen die Wohnbestände in eine zu gründende Anstalt öffentlichen Rechts. Wie diese demokratisch verwaltet werden kann, wird ein zweites Gesetz regeln, das sich noch in der Phase der Ausarbeitung befindet.

»Deutsche Wohnen & Co. enteignen« plant, beide Gesetze für ein neues Volksbegehren einzureichen. Geht alles glatt, würde die Initiative wieder mit dem Sammeln von Unterschriften beginnen, damit die Berlinerinnen und Berliner zum zweiten Mal über die Vergesellschaftung abstimmen können. Das kann aber noch dauern: Regelmäßig schlummern solche Volksbegehren einige Jahre »zur Prüfung« in der Berliner Verwaltung. Allerdings: Das Abgeordnetenhaus hat jederzeit die Möglichkeit, über das vorliegende Gesetz abzustimmen. Sollte es nach der Wahl zum Abgeordnetenhaus im September zu einer Neuauflage eines »rot-rot-grünen« Senats kommen, gibt es zumindest innerhalb der Linkspartei laute Stimmen, das Votum von 2021 nicht länger zu ignorieren.

Ob die beiden laufenden Volksbegehren an den Erfolg der Enteignungsinitiative anknüpfen können, bleibt abzuwarten. Zunächst müssen die erforderlichen Unterstützungsunterschriften zusammengetragen werden. Aktive auf der Straße sind jedoch nur punktuell anzutreffen – kein Vergleich zu den vielen Sammlerinnen und Sammlern in lila Westen bei »Deutsche Wohnen & Co.

enteignen«. So sind bei »Berlin werbefrei« und beim Verkehrsvolksentscheid bisher weniger Unterschriften als nötig zusammengekommen – es wird ein knappes Rennen. Auch deshalb heißt es für die letzten Tage: Endspurt.

Anmerkungen

1 Vgl. <https://www.nabu.de/tiere-und-pflanzen/insekten-und-spinnen/insektensterben/31282.html>

2 Vgl. Andrej Holm und Dirk Gebhardt (Hg.): [Initiativen für ein Recht auf Stadt](#), VSA-Verlag 2011 sowie Andrej Holm: Das Recht auf Stadt. In: *Blätter für deutsche und internationale Politik*, August 2011, online: <https://www.blaetter.de/ausgabe/2011/august/das-recht-auf-die-stadt>

3 Vgl. <https://berlin-werbefrei.de/2025/12/18/verfassungsgerichtshof-des-landes-berlin-amtliche-kostenschaetzung-rechtswidrig/>

4 Vgl. Az. VerfGH Berlin: [118 A/25](#), Beschluss vom 17.12.2025

5 Dooring-Unfälle entstehen, wenn Radfahrer gegen plötzlich geöffnete Autotüren prallen, was häufig zu schweren Stürzen und Kopfverletzungen führt.

6 Vgl. Az. VerfGH Berlin [43/22](#), Urteil vom 25.6.2025

Ausführliche Informationen und Unterschriftenlisten zum Download:

berlin-werbefrei.de

verkehrsentscheid.de

Florian Osuch schrieb an dieser Stelle zuletzt am 11. Februar 2026 über die Glaubensgemeinschaft der Mormonen im deutschen Faschismus: [»Ein schmaler Grat«](#)

<https://www.jungewelt.de/artikel/521508.demokratie-ein-knappes-rennen.html>