

Dr. Philipp Schulte
Rechtsanwalt

RA Dr. Philipp Schulte * Grolmanstr. 39 * 10623 Berlin
An den
Verfassungsgerichtshof des Landes Berlin
Elßholzstraße 30-33
10781 Berlin
per beA

Grolmanstraße 39
10623 Berlin
TEL: 030/28 00 95 - 0
FAX: 030/28 00 95 15

kanzlei@klimagerecht.org

Dienstag, 9. Mai 2023

Mein Zeichen: 

Sehr geehrte Damen und Herren,

**in dem Vorlageverfahren zur Entscheidung über die Zulässigkeit des Antrags auf Einleitung
des Volksbegehrens „Berlin autofrei“**

- Az.:  -

bitte ich zunächst um Auskunft, zu wann nach dem derzeitigen Planungsstand des Gerichtshofs voraussichtlich mit einer Entscheidung im hiesigen Verfahren zu rechnen ist und verweise bezüglich der zeitlichen Planung auf die S. 70/71 in der Stellungnahme vom 1.9.2022.

Ich beziehe mich dann auf Ihre Verfügung vom 13.12.2022 und nehme zu dem Schriftsatz der Senatsverwaltung für Inneres, Digitalisierung und Sport vom 7.12.2022 Stellung wie folgt.

Der gegenständliche Gesetzentwurf ist mit höherrangigem Recht vereinbar. Die Argumentation der Senatsverwaltung ist nicht überzeugend und bleibt an vielen Stellen entweder unbelegt und im Ungefähren oder stellt sich als rein politische Bewertung ohne (verfassungs-)rechtliche Grundlage dar. Mit der Stellungnahme der Trägerin vom 1.9.2022 hat sich die Senatsverwaltung in ihrem letzten Schriftsatz nicht oder allenfalls selektiv auseinandergesetzt.

Mit diesem Schriftsatz wird als

Anlage T 01

die Studie „*Berlin Autofrei – Umsetzungsstudie und Kommunikationsstrategie zum Gesetzentwurf der Initiative*“ von Herrn Tom Meiser, M.A. vorgelegt. Die Studie ist im Wintersemester 2022/2023 als Masterarbeit an der Technischen Universität Berlin, Chair of Urban Design von Herrn Prof. Dipl.-Ing. Jörg Stollmann betreut und mit der Note 1,0 bewertet worden.

Die Arbeit stellt unter Rückgriff auf städtebauliche Maßnahmen, die in den Metropolen Barcelona (dort u.a. sog. „*superblocks*“ und Grünachsen) und Paris (dort u.a. „*réinventons nos places*“) zur Reduktion des Autoverkehrs und zur baulichen Neugestaltung der dortigen Quartiere umgesetzt werden, Transformationspotentiale für eine autoreduzierte Berliner Umweltzone bei Umsetzung des gegenständlichen Gesetzentwurfs dar. Hierbei bewegt sich der Fokus der Studie von einer zunächst großflächigen Betrachtung der übergeordneten Wegeverbindungen (Kap. 7, S. 66-76) und des Transformationspotentials beispielhaft ausgewählter Hauptstraßen (Kap. 8, S. 77-83) zu einer Detailbetrachtung anhand einzelner Straßen im Kreuzberger Wrangelkiez (Kap. 9, S. 84-107), in dem das Konzept „Kiezblock“ (in Anlehnung an das Vorbild aus Barcelona) bereits erprobt wird. Die Studie wird im vierten Teil des Schriftsatzes näher vorgestellt.

I. Gesetzentwurf unterfällt der Gesetzgebungskompetenz des Landes

Wie schon im Vorlageschriftsatz ist die Argumentation der Senatsverwaltung nicht konsistent. Ein konkretes rechtliches Argument, weshalb in dem gegenständlichen Gesetzentwurf ein Verstoß gegen die Kompetenzordnung des Grundgesetzes vorliegen sollte, lässt sich nicht ausmachen. Es wird lediglich auf die Neuartigkeit des Regelungsinhalts verwiesen und anschließend auf S. 2 der Stellungnahme behauptet, dass es „vorstellbar sei“, die Abgrenzung zwischen der Gesetzgebungskompetenz des Bundes und der Länder „abhängig von Abwägungen und Gewichtungen bei der Verhältnismäßigkeit“ vorzunehmen und so „eine[r] im Ausgangspunkt straßenrechtliche[n] Lösung ‚aus dem Kompetenzbereich des Landes‘ zu entfernen.“

Die Ausführungen der Senatsverwaltung sind verfassungsrechtlich nicht zu halten und müssen daher -was mangels Präzedenz nicht verwundern kann- ohne jeden Beleg bleiben. Es wäre mit dem zwingenden Erfordernis einer klaren und bestimmten Abgrenzung von Bundes- und Landeszuständigkeiten offensichtlich nicht vereinbar, wenn diese „abhängig von Abwägungen und

Gewichtungen bei der Verhältnismäßigkeit“ erfolgen würde, wie die Senatsverwaltung auf S. 2 der Stellungnahme meint. Eine nach diesem Maßstab gegliederte Kompetenzordnung wäre im föderalen Verfassungsstaat praktisch nicht umsetzbar und würde zu ständigen Kompetenzkonflikten zwischen Bund und Ländern führen. Dass die verfassungsrechtliche Realität dann tatsächlich auch eine ganz andere ist, bei der sich Bundes- und Landeskompetenzen gerade *nicht* anhand von „Gewichtungen bei der Verhältnismäßigkeit“ zuordnen, wird bereits daran erkennbar, dass das Grundgesetz auch äußerst grundrechtsintensive Maßnahmen, wie z.B. die gefahrenabwehrrechtlichen Eingriffsbefugnisse nach dem Polizeirecht, der Landesgesetzgebung (hier sogar dem Geschäftsbereich der vorlegenden Senatsverwaltung) zuweist.

Dementsprechend sind die Ausführungen der Senatsverwaltung auch mit der ständigen Entscheidungspraxis des BVerfG nicht zu vereinbaren, wenn das Gericht z.B. im Beschluss vom 19. November 2021 – 1 BvR 781/21 –, BVerfGE 159, 223-355 unter Rn. 119 mwN. ausdrücklich formuliert (Hervorhebung hier):

*„(1) Die Auslegung der in Betracht kommenden Kompetenztitel des Grundgesetzes erfolgt anhand der allgemeinen Regeln der Verfassungsinterpretation und damit vor allem nach Wortlaut, Systematik, Normzweck und Entstehungsgeschichte (vgl. BVerfGE 138, 261 <273 f. Rn. 29>; BVerfG, Beschluss des Zweiten Senats vom 25. März 2021 - 2 BvF 1/20 u.a. -, Rn. 100 jeweils m.w.N.). Das erfordert eine Auslegung, die dem Wortlaut und dem Sinn der Kompetenznorm gerecht wird sowie eine möglichst eindeutige vertikale Gewaltenteilung gewährleistet. **Für Zweckmäßigkeitserwägungen ist dabei ebenso wenig Raum wie für am Grundsatz der Verhältnismäßigkeit oder dem Subsidiaritätsprinzip orientierte Abwägungen** (vgl. BVerfG, Beschluss des Zweiten Senats vom 25. März 2021 - 2 BvF 1/20 u.a. -, Rn. 101 f.).“*

Das Gericht betont in der vg. Entscheidung zudem, dass Doppelzuständigkeiten ausgeschlossen sind und erläutert sodann unter Rn. 121, 122 wie die Überprüfung der Gesetzgebungskompetenz anhand objektivierter Maßstäbe zu erfolgen hat:

„Die Zuordnung einer bestimmten Regelung zu einer Kompetenznorm geschieht anhand von unmittelbarem Regelungsgegenstand, Normzweck, Wirkung und Adressat der zuzuordnenden Norm sowie der Verfassungstradition (BVerfGE 121, 30 <47> m.w.N.). Sie ist "in erster Linie" anhand des objektiven Gegenstands des zu prüfenden Gesetzes vorzunehmen (vgl. BVerfGE 121, 317 <348>; 142, 268 <283 Rn. 55>; stRspr). Entscheidend ist der sachliche Gehalt einer Regelung und nicht die vom Gesetzgeber gewählte Bezeichnung. Dabei ist zu berücksichtigen, ob die Regelung einen Kompetenzbereich speziell und nicht lediglich allgemein behandelt, wobei die Regelung in ihrem Sachzusammenhang zu erfassen ist (vgl. BVerfG, Beschluss des

Zweiten Senats vom 25. März 2021 - 2 BvF 1/20 u.a. -, Rn. 105; vgl. auch BVerfGE 14, 197 <220>; 138, 261 <276 Rn. 33>).

Die Wirkungen eines Gesetzes sind anhand seiner Rechtsfolgen zu bestimmen. Der Normzweck hingegen ergibt sich regelmäßig aus dem objektivierten Willen des Gesetzgebers (vgl. grundsätzlich BVerfGE 11, 126 <131> sowie jüngst BVerfGE 150, 244 <276 Rn. 74> und BVerfG, Beschluss des Zweiten Senats vom 25. März 2021 - 2 BvF 1/20 u.a. -, Rn. 106). Er ist mit Hilfe der anerkannten Methoden der Gesetzesauslegung zu ermitteln, das heißt anhand des Wortlauts der Norm, ihrer systematischen Stellung, nach Sinn und Zweck sowie anhand der Gesetzesmaterialien und ihrer Entstehungsgeschichte, wobei sich diese Methoden nicht gegenseitig ausschließen, sondern ergänzen (vgl. BVerfGE 144, 20 <212 f. Rn. 555>; BVerfG, Beschluss des Zweiten Senats vom 25. März 2021 - 2 BvF 1/20 u.a. -, Rn. 106).“

Dies zugrunde gelegt, ist der gegenständliche Gesetzentwurf dem Straßenrecht zuzuordnen: Sein Anwendungsbereich beschränkt sich auf die im Eigentum des Landes Berlin stehenden öffentlichen Straßen (aus diesem Grund geht auch der Verweis der Senatsverwaltung auf § 7 Bundesfernstraßengesetz fehl, dazu sogleich). Der Regelungsgegenstand ist die widmungsseitige Begrenzung des Gemeingebrauchs auf bestimmte Verkehrsmittel und Verkehrszwecke. Hierbei handelt es sich um das „Ob“ der Straßenbenutzung und nicht etwa um das -auch weiterhin- straßenverkehrsrechtlich ausgestaltete „Wie“ der Straßenbenutzung. Die Regeln der Straßenverkehrsordnung gelten uneingeschränkt für alle Nutzerinnen und Nutzer der betreffenden Straßen. Hierin spiegelt sich, wie in der Stellungnahme vom 1.9.2022 erläutert, das hergebrachte Zusammenspiel von Straßenrecht und Straßenverkehrsrecht exakt wider.

Diese Bewertung deckt sich auch mit den Ausführungen des von der SenUMVK beauftragten Gutachters, Herrn Prof. Dr. Remo Klinger. Anders als die Senatsverwaltung auf S. 2 unbelegt unterstellt, gab es für die Trägerin keinen Grund auch auf die ergänzende Stellungnahme vom 29.10.2021 einzugehen, da dort zunächst nur grundlegende Missverständnisse der Auftraggeberin in Bezug auf das Verhältnis von Straßen- und Straßenverkehrsrecht korrigiert (S. 1-4) und anschließend die bereits im Ausgangsgutachten ermittelte Befunde näher erläutert wurden. Auch in jener ergänzenden Stellungnahme bestätigt der Gutachter seine bereits in der Stellungnahme vom 17.9.2021 dargelegte Auffassung, wenn er auf S. 5 nochmals ausdrücklich festhält:

„Der Gesetzentwurf bleibt, in seiner Logik konsequent, im Bereich des Straßenrechts.“

Die Tatsache, dass Rechtsfragen vielfach nicht „trivial“ sind, wie die Senatsverwaltung auf S. 2 anführt, bedeutet nicht, dass man sie -wie die obigen Ausführungen des BVerfG zeigen- nicht gleichwohl mit den anerkannten Methoden beantworten könnte.

Die Senatsverwaltung gibt dann das ergänzende Gutachten von Prof. Klinger auf S. 2 ihrer Stellungnahme inhaltlich verfälschend wieder und reißt den zitierten Teilsatz aus dem Zusammenhang, wenn sie behauptet, der Gutachter habe in seiner Stellungnahme „konstatiert, [...] dass „sich die straßenrechtliche Teileinziehung eher wie ein Vehikel erweist, mit dem man mit dem Mittel des Straßenrechts die straßenverkehrsrechtliche aus Kompetenzgründen verwehrte Lösung herbeiführt“. Diese Darstellung (im Indikativ) ist unzutreffend. Prof. Klinger hat den vorstehenden Satzteil auf S. 4 des Gutachtens ausdrücklich als paraphrasierende Zusammenfassung der zuvor seitens SenUMVK an ihn zur Begutachtung gerichteten Fragen und keineswegs als Aussage, Ergebnis oder eigene Bewertung formuliert. So lautet der gesamte Satz dort wörtlich (Hervorhebungen hier):

*„Im Grunde gehen die Überlegungen [der SenUMVK als Auftraggeberin] doch dahin, **sich zu fragen, ob** bei einer rein straßenrechtlichen Lösung, für die das Land allein die Gesetzgebungskompetenz hat, noch relativ viele Nebenregelungen getroffen werden können – wie das ausgeschlossene Parken, aber auch eine nicht unerhebliche Zahl an Sondernutzungserlaubnissen und des Verkehrs mit Taxen, des Güterverkehrs und des Personenverkehrs etc. –, so dass sich die straßenrechtliche Teileinziehung eher wie ein Vehikel erweist, mit dem man mit dem Mittel des Straßenrechts die straßenverkehrsrechtlich aus Kompetenzgründen verwehrte Lösung herbeiführt.“*

Seine Antwort auf diese einleitende Frage liefert der Gutachter erst in der Mitte von S. 5 und macht sie mit den Worten „Nach meiner Auffassung“ als solche auch ausdrücklich kenntlich. Diese Aussage hat die Senatsverwaltung in ihrer Stellungnahme nicht wiedergegeben. Dort bestätigt und begründet er nochmals, dass und weshalb der gegenständliche Gesetzentwurf als straßenrechtlicher Regelungsansatz innerhalb der Landesgesetzgebungskompetenz liegt (Hervorhebung hier):

„Nach meiner Auffassung ist der straßenrechtliche Rahmen nicht verlassen, die Regelung über eine Teileinziehung und Sondernutzungserlaubnisse also noch zulässig. Dies liegt vor allem daran, dass die durch den Gesetzesentwurf gewährten Ausnahmen relativ eng gezogen sind. Es geht also nicht mehr um die bloße Ausübung der durch die Widmung für bestimmte Verkehrsarten zugelassenen verkehrsbezogenen

Verhaltensweisen (was zum Straßenverkehrsrecht gehört), es wird vielmehr die Benutzung der Straßen als solche beschränkt (was das Wesen des Straßenrechts ist).“

Unter Anwendung der oben genannten Auslegung des BVerfG begründet der Gutachter in vorstehendem Zitat seine zutreffende Bewertung damit, dass der Gesetzentwurf nicht die Art der Straßenbenutzung, sondern die Zulässigkeit der Straßenbenutzung als solche zum Gegenstand hat. Der Landesgesetzgeber übt durch den Gesetzentwurf die nur ihm gebührende (straßenrechtliche) Entscheidung aus, durch welche Verkehrsarten und zu welchem Zweck die in seinem Eigentum stehenden Straßen benutzt werden sollen.

Zusätzlich ist der Normzweck, der sich aus dem objektivierten Willen des Gesetzgebers ergibt, zu berücksichtigen. Mit seinem Regelungsinhalt verfolgt der Gesetzentwurf als wesentliches Ziel, eine weitreichende städtebauliche und stadtgestalterische Neuordnung zu ermöglichen. Es geht ausdrücklich darum, den platzraubenden und immissionsintensiven motorisierten Individualverkehr im Stadtgebiet zu reduzieren, um so den öffentlichen Raum anders verteilen und gemeinverträglich nutzen zu können. Diese Zielsetzung wird sowohl im Gesetzentwurf als auch in der Gesetzesbegründung an vielen Stellen explizit festgehalten und erläutert. Auch daran lässt sich der straßenrechtliche Charakter der gegenständlichen Regelungen deutlich ablesen. Hierzu finden sich Regelungen in § 1 GemStrG-E sowie umfassende Erläuterungen in der Begründung.

Auch unter Einbezug der ergänzenden Stellungnahme bleibt es daher bei dem Ergebnis, das der Gutachter schon in seinem Ausgangsgutachten vom 17.9.2021 auf S. 37 prägnant zusammengefasst hat:

„Verstöße gegen das Recht der Europäischen Union, die Verfassung von Berlin oder sonstiges Bundesrecht, insbesondere die Straßenverkehrsordnung, liegen nicht vor.“

Demgegenüber führen auch die von der Senatsverwaltung zitierten Entscheidungen des VG Berlin und des BVerwG zu keiner anderen Bewertung, sondern bestätigen nur die Rechtsauffassung der Trägerin.

So heißt es in dem angeführten Beschluss des VG Berlin, vom 1. August 2022 – 1 L 193/22 –, dort unter Rn. 19 (nicht Rn. 15) unmittelbar vor dem von der Senatsverwaltung erneut nur unvollständig und außerhalb des Zusammenhangs zitierten Satzes (Hervorhebungen hier):

*„Danach bestimmt, **wenn** die Straße straßenrechtlich einem öffentlichen Verkehr – wie etwa dem unbeschränkten Kraftfahrzeugverkehr – gewidmet ist, für den Bereich dieses Verkehrs – einschließlich des ruhenden Verkehrs – das bundesrechtlich abschließend geregelte Straßenverkehrsrecht, inwieweit eine zulässige Teilnahme am Straßenverkehr vorliegt. **Insoweit** ist der in § 7 FStrG sowie landesstraßenrechtlich geregelte Inhalt des Gemeingebrauchs bundesverkehrsrechtlich mitbestimmt.“*

Entscheidend sind in dem vorstehenden Zitat die Wörter „wenn“ und „insoweit“: Durch die straßenrechtliche Widmung kann der öffentliche Verkehr, z.B. der beschränkte oder unbeschränkte Kraftfahrzeugverkehr auf einer Bundes- oder Landesstraße zugelassen werden („wenn“), mit der Folge, dass diese zugelassene Benutzung „insoweit“ nach den bundesrechtlich einheitlichen Regeln der Straßenverkehrsordnung zu erfolgen hat.

Aus der Rechtsprechung des BVerwG im Urteil vom 7. Juni 1978 – 7 C 5/78 –, BVerwGE 56, 63-71 ergibt sich dann auch kein Hinweis für eine seitens der Senatsverwaltung nicht näher erläuterte „Vorprägung“ des Gemeingebrauchs. Vielmehr differenziert das Gericht in der genannten Entscheidung zutreffend und konsequent nach den straßenrechtlichen Vorschriften des baden-württembergischen Landesrechts für die betroffenen Landesstraßen einerseits und der (fern-)straßenrechtlichen Vorschrift des FStrG für die betroffenen Fernstraßen des Bundes andererseits. Natürlich kann der Bund für die ihm straßenrechtlich gem. Art. 74 Abs. Nr. 22 GG zugewiesenen Bundesstraßen den dort geltenden Gemeingebrauch durch Widmung oder, wie in § 7 FStrG geschehen, durch Gesetz festlegen. Dies spricht jedoch nicht gegen eine entsprechende Landeskompentenz in Bezug auf das Recht der Landesstraßen.

Der gegenständliche Gesetzentwurf nimmt Bundesfernstraßen in § 4 Abs. 1 GE ausdrücklich aus und bleibt damit auch insoweit im Bereich des Landesrechts. Für eine vermeintliche „Vorprägung des Gemeingebrauchs“, wie sie die Senatsverwaltung in den Raum stellt, findet sich in der Judikatur des BVerwG, die die kompetenzrechtliche Unterscheidung auch in der oben zitierten Passage („§ 7 FStrG sowie landesstraßenrechtlich“) ausdrücklich nachvollzieht, gerade kein Hinweis. Ein solches Konstrukt würde auch gegen die Kompetenzordnung des Grundgesetzes verstoßen, denn nach Art. 70 Abs. 1 GG liegt die Gesetzgebungskompetenz für das Recht der Landesstraßen bei den Ländern. Eine bundesrechtliche „Vorprägung“ zulasten der zuständigen Landesgesetzgebung wäre also mit dem Grundgesetz nicht vereinbar.

Schließlich werden auch die aus dem Wesen der Daseinsvorsorge abgeleiteten Schranken durch § 3 Abs. 1 Nr. 2 iVm. Abs. 2 GemStrG-E („Verkehr zu öffentlichen Zwecken“) umfassend gewahrt.

Im Ergebnis kann der gegenständliche Gesetzentwurf nur dem Landesstraßenrecht zugeordnet werden. Eine Differenzierung anhand von Verhältnismäßigkeitserwägungen o.ä. ist schon wegen der dadurch hervorgerufenen Rechtsunsicherheit bei der föderalen Kompetenzverteilung unzulässig. Inhaltlich sind Regelungsgehalt und Normzweck auf die Umverteilung des öffentlichen Straßenraums durch Einhegung und Reduktion des motorisierten Individualverkehrs gerichtet. Auf diese Weise soll öffentliches Straßenland für weniger gemeinschädliche und klimafreundliche Verkehrsarten mobilisiert werden. All dies sind originär straßenrechtliche Zielsetzungen, die das Straßenverkehrsrecht, das der Abwicklung des -jeweils straßenrechtlich zugelassenen- Verkehrs dient, nicht betreffen.

II. Allgemeine Handlungsfreiheit nicht verletzt, Schutzbereich nicht eröffnet

Der gegenständliche Gesetzentwurf verletzt nicht die Allgemeine Handlungsfreiheit. Schon deren Schutzbereich ist nicht eröffnet.

Eine tatsächliche inhaltliche Auseinandersetzung mit den Argumenten der Trägerin findet sich in der Stellungnahme der Senatsverwaltung nicht. Stattdessen werden auf S. 3-4 einige Entscheidungen des BVerfG aneinandergereiht, in denen sich das Gericht in verschiedenen Zusammenhängen zur Benutzung von Kraftfahrzeugen „im öffentlichen Straßenverkehr“ geäußert hat. Die Zitate treffen auf die hier gegenständlichen Fragen nicht zu und die Ausführungen der Senatsverwaltung gehen an der Sache vorbei: Denn, dass die Benutzung von Kraftfahrzeugen auf den *dafür gewidmeten* öffentlichen Verkehrsflächen in den Schutzbereich der allgemeinen Handlungsfreiheit fallen mag, hat niemand bezweifelt.

Der entscheidende Punkt ist vielmehr, dass die Allgemeine Handlungsfreiheit keinen grundrechtlichen Anspruch auf Fortbestand einer einmal getroffenen straßenrechtlichen Widmung vermittelt, ebenso wie sie einen solchen Anspruch auch nicht auf Neubau oder Neuwidmung von Straßen vermittelt. Dies ist in § 10 Abs. 2 S. BerlStrG ausdrücklich normiert und entspricht der ständigen ober- und höchstgerichtlichen Rechtsprechung, wie wir in unserer Stellungnahme vom 1.9.2022 mit zahlreichen Belegen eingehend erläutert haben. Es handelt sich dabei auch nicht um einzelne „Fallkonstellationen“, wie es die Senatsverwaltung -ohne eine nähere Begründung oder inhaltliche Abgrenzung der angeblichen „Einzelfälle“ vorzunehmen- behauptet, sondern um die seit vielen Jahrzehnten gefestigte Rechtsprechung der deutschen Verwaltungs- und Verfassungsgerichtsbarkeit.

Nichts anderes folgt dann auch aus der Entscheidung des BVerfG vom 10.06.2009, 1 BvR 198/08. Das Gericht hat sich im dortigen Fall mit der fehlenden Klagebefugnis gegen eine straßenrechtliche Teileinziehung befasst und festgehalten, dass selbst die dort für eine konkret ausgewiesene Fahrtstrecke erteilte Linienverkehrsgenehmigung keine subjektive Grundrechtsposition gegen eine straßenrechtliche Teileinziehung der betreffenden Straßenabschnitte vermitteln konnte („Insoweit folgt der Verkehr der Straße und nicht die Straße dem Verkehr (vgl. VGH BW, Beschluss vom 1. August 2003 - 5 S 1004/03 -, juris Rn. 4; Heinze, Personenbeförderungs-gesetz, 2007, § 9 Rn. 4; Bidinger, Personenbeförderungsrecht, § 9 PBefG Nr. 5 <Februar 2004>).“, BVerfG, a.a.O., Rn. 18). Erst recht muss das für einen allgemeinen, unspezifischen Wunsch gelten, mit dem eigenen Kfz auf beliebigen öffentlichen Straßen herumzufahren. Die Allgemeine Handlungsfreiheit vermittelt keinen subjektiven Anspruch auf Herstellung oder Erhaltung eines öffentlichen Bewegungsraums für die private Kraftfahrzeugnutzung.

Anders als die Senatsverwaltung auf S. 4 der Stellungnahme behauptet, hat sich das BVerfG in der vg. Entscheidung durchaus mit Art. 2 Abs. 1 GG, neben dem spezielleren Art. 14 GG, befasst. Dies wird bereits daran deutlich, dass das Gericht eine Klage-/Beschwerdebefugnis umfassend verneint und die Beschwerde für unzulässig erklärt hat. Auch wird in dem Beschluss unter Rn. 23 ausdrücklich zur Allgemeinen Handlungsfreiheit ausgeführt und entsprechend der ständigen Rechtsprechung betont, dass sich der Schutzbereich der Allgemeinen Handlungsfreiheit auf die Ausübung des *jeweils gewidmeten* Gemeingebrauchs beschränkt (Hervorhebung hier):

„Zwar mag sich aus Art. 3 Abs. 1, Art. 2 Abs. 1 GG und - sofern man den Schutz des Rechts am eingerichteten und ausgeübten Gewerbebetrieb durch Art. 14 GG unterstellt – auch aus Art. 14 Abs. 1 GG ein subjektives Recht auf Ausübung eines verkehrsrechtlich unbedenklichen Gemeingebrauchs ergeben (vgl. Steiner, in: Steiner, Besonderes Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2006, S. 629; von Danwitz, in: Schmidt-Aßmann/Schoch, Besonderes Verwaltungsrecht, 14. Aufl. 2008, 7. Kap. Rn. 56). Dagegen kann aus diesen Grundrechten - entgegen der einfachrechtlichen Ausgestaltung des Nutzungsrechts an öffentlichen Straßen (vgl. § 13 Abs. 2 StrG BW) - kein Recht auf Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs einer bestimmten Straße abgeleitet werden. Zwar wird teilweise vertreten, es bestehe ein grundrechtlicher Anspruch darauf, dass die bisherigen Nutzungsmöglichkeiten einer Straße nur im Einklang mit dem geltenden Recht und unter Berücksichtigung der Nutzerinteressen eingeschränkt oder aufgehoben werden dürfen (vgl. Steiner, in: Steiner, Besonderes Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2006, S. 629; von Danwitz, in: Schmidt-Aßmann/Schoch, Besonderes Verwaltungsrecht, 14. Aufl. 2008, 7. Kap. Rn. 56). Dagegen spricht jedoch, dass weder aus den oben genannten Grundrechten noch aus dem einfachen Recht

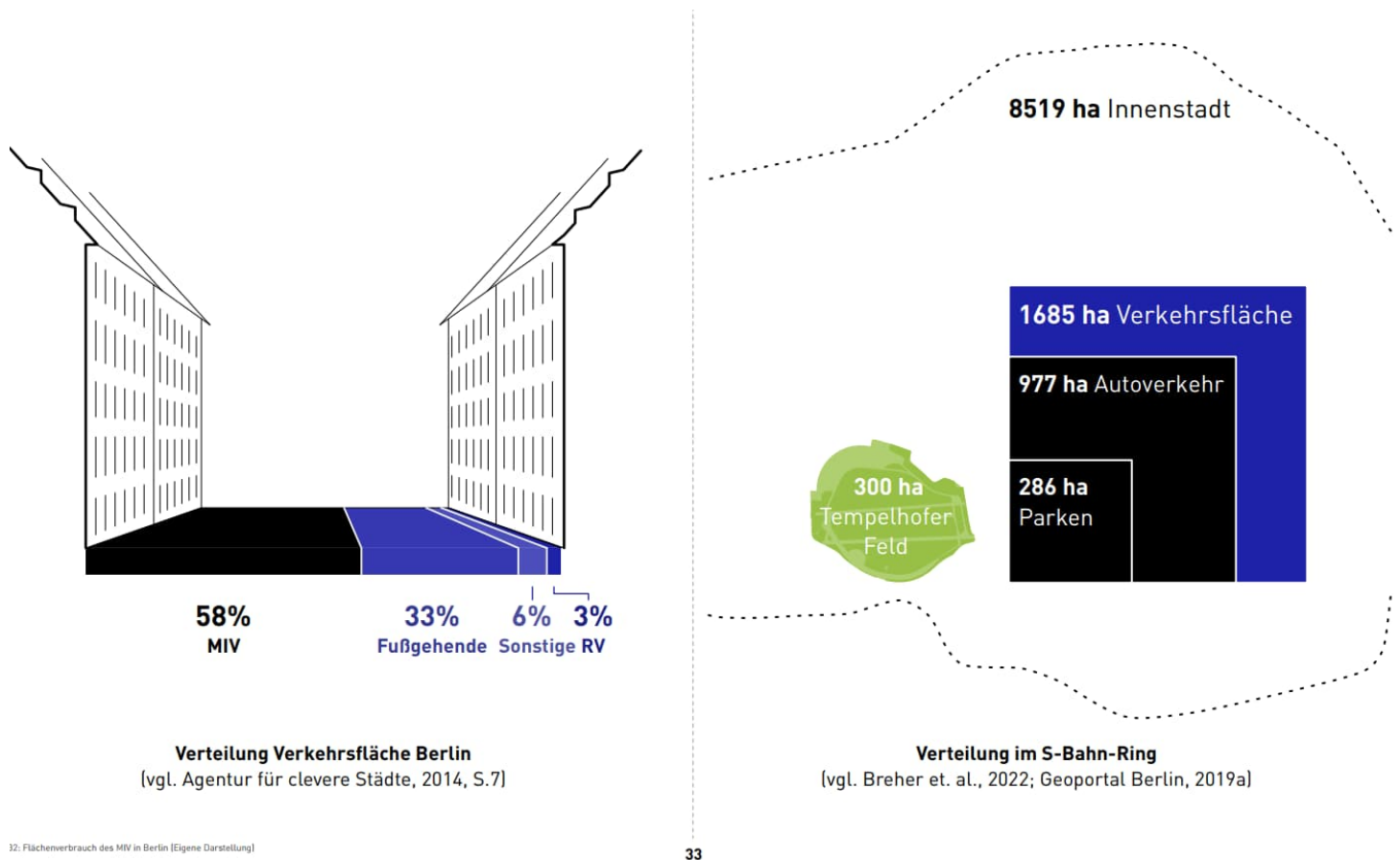
ein Anspruch auf Begründung des Gemeingebrauchs abgeleitet werden kann, weshalb auch dessen Beseitigung nicht in die betreffenden Rechte eingreifen kann (vgl. Herber, in: Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Aufl. 1999, Kap. 10 Rn. 12.4 ff.; Sauthoff, Straße und Anlieger, 2003, Rn. 418; Schnebelt/Sigel, Straßenrecht Baden-Württemberg, 2. Aufl. 2004 Rn. 100). In Betracht kann es allenfalls kommen, aus den Freiheitsrechten abzuleiten, dass die Gemeinwesen verpflichtet sind, ein öffentlich-rechtliches Straßennetz mit öffentlich-rechtlichen Benutzungsrechten des Bürgers in angemessenem Umfang zur Verfügung zu stellen (vgl. Schnebelt/Sigel, Straßenrecht Baden-Württemberg, 2. Aufl. 2004 Rn. 100). Im Übrigen muss sich jedoch der Benutzer mit dem abfinden, was und wie lange es geboten wird (vgl. BVerwG, Urteil vom 25. Juni 1969 – BVerwG IV C 77.67 –, juris Rn. 20).“

Das BVerfG lehnt auch in der Entscheidung 1 BvR 198/08 ein grundrechtlich vermitteltes Recht auf Begründung oder Aufrechterhaltung des Gemeingebrauchs sowohl im Hinblick auf Art. 14 Abs. 1 als auch im Hinblick auf Art. 2 Abs. 1 GG oder den allg. Gleichheitssatz ab. Nichts anderes kann auch für den hiesigen Fall einer Teileinziehung gelten. Das in dem vorstehenden Zitat sehr vorsichtig („In Betracht kann allenfalls kommen“) angesprochene öffentlich-rechtliche Straßennetz, dessen Bestand die Senatsverwaltung auf S. 4 infrage stellt, wird durch den gegenständlichen Gesetzentwurf nicht aufgehoben und bleibt natürlich auch im Geltungsbereich des GemStrG-E weiterhin bestehen. Das Vorhandensein des öffentlich-rechtlichen Straßennetzes wird nicht dadurch aufgehoben, dass die dort allgemein benutzbaren Verkehrsmittel teilweise beschränkt werden.

Unabhängig von dem Vorstehenden wären die Regelungen des GemStrG-E auch nicht unverhältnismäßig. Die Ausführungen der Senatsverwaltung auf den S. 3 und 4 sind allein politischer, nicht verfassungsrechtlicher Natur. Das verdeutlicht schon die Einseitigkeit der Argumentation, die in der Passage auf S. 4 in die markige Forderung mündet, es dürfe -so wörtlich- „zumindest erwartet werden“, dass „angemessener Ersatz und insbesondere eine angemessene Alternative zur privaten Kfz-Nutzung geschaffen wird“, wenn „durch den Gesetzgeber eine bisher bestehende Nutzung einer öffentlich-rechtlichen Sache weitestgehend unmöglich gemacht [wird][...]“. Der Satz verdeutlicht, wie weit sich die Senatsverwaltung mit ihrem Standpunkt von den rechtlichen und tatsächlichen Realitäten entfernt hat. Unabhängig davon, dass es kein verfassungsrechtlich verbrieftes Recht auf die Bereitstellung öffentlicher Kfz-Bewegungsflächen gibt, führt das GemStrG-E überhaupt nicht dazu, dass die Nutzung der öffentlichen Straßen (als öffentlich-rechtlich gewidmete Sachen) „weitestgehend unmöglich gemacht“ würde, wie es bei der Senatsverwaltung heißt. Deren Behauptung belegt nur ihre autozentrierte Fehlsicht („alltägliche, wesentliche Mobilitäts- und Freiheitsentfaltungsmöglichkeit“). So zeigt der Modalsplit 2019 für Berlin, dass heute drei Viertel der Verkehre im Land Berlin auf den

Umweltverbund (Fuß-, Rad- und ÖPN-Verkehr) entfallen und der motorisierte Individualverkehr nur 26 Prozent der Verkehre ausmacht. Dennoch ist dieser platzraubenden und immissionsintensiven Verkehrsart mit 58 Prozent der öffentlichen Verkehrsflächen im Land Berlin ein unverhältnismäßig großer Flächenanteil zugewiesen, wie auch in der als Anlage vorgelegten Studie der TU Berlin verdeutlicht wird.

Diese ungerechte Flächenverteilung im öffentlichen Straßenraum zu ändern ist erklärtes und legitimes Ziel des direktdemokratischen Gesetzgebers. Die nachfolgenden Grafiken zum Flächenverbrauch stammen aus der vorgelegten Umsetzungsstudie (S. 33) und verdeutlichen den übermäßig hohen Zugriff des motorisierten Individualverkehrs (MIV) auf den öffentlichen Raum.



Mit Blick auf die pauschale Kritik der Senatsverwaltung ist an dieser Stelle nochmals klarzustellen, dass Gesetzgebung selbstverständlich „Freiheitsentfaltungsmöglichkeiten“ einschränken darf. Dies ist die typische Folge fast jeder staatlichen Regulierung. Wie seit Beginn des Verfahrens immer wieder erläutert wurde und wie angesichts der allgemein bekannten Probleme und Nachteile, die innerstädtischer Kfz-Verkehr verursacht, offenkundig sein dürfte, hat die geplante Einschränkung der Kfz-Nutzung erhebliche Freiheitsgewinne für alle anderen

Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer, für die immissionsgeplagte Anwohnerschaft sowie für die Klima- und Flächenbilanz im Land Berlin zur Folge. Diese erheblichen Freiheitsgewinne und Vorteile durch Beschränkung der Kfz-Nutzung zu ermöglichen, ist erklärtes Ziel des gegenständlichen Gesetzentwurfs.

Die Nutzungsmöglichkeiten öffentlicher Straßen beschränken sich gerade nicht auf das Befahren mit Kraftfahrzeugen. So bleiben alle autoreduzierten Straßen gem. § 3 Abs. 1 GemStrG-E für den Fußverkehr, den Radverkehr, den ÖPNV, den Verkehr zu öffentlichen Zwecken uneingeschränkt nutzbar.

Nach der Wesentlichkeitstheorie und dem Demokratieprinzip ist es Sache des Gesetzgebers, zu bestimmen, was im Kern das „öffentliche Wohl der Allgemeinheit“ ausmacht. Schon der Gutachter der Senatsverwaltung hat auf diesen Punkt auf den S. 14/15 seiner Stellungnahme vom 17.9.2021 hingewiesen. Die Senatsverwaltung setzt hingegen nur ihre einseitige Sicht und Bewertung an die Stelle des Gesetzgebers. Dies steht ihr nicht zu.

Hingegen kommt dem demokratischen Gesetzgeber bei der Abwägung der widerstreitenden Interessen und den Vor- und Nachteilen einer gesetzlichen Regelung ein weiter Ermessensspielraum zu. Auch die Vornahme eines grundlegenden und weitreichenden Systemwechsels ist dem Gesetzgeber gestattet.

Schließlich verkennt (oder ignoriert) die Senatsverwaltung bei ihren Ausführungen auf S. 3 und 4 die im Begründungsentwurf und in den einzelnen Regelungen zum Ausdruck kommende gesetzgeberische Abwägungsentscheidung. Sie lässt unerwähnt, dass der gegenständliche Gesetzentwurf mit den §§ 7 bis 13 zahlreiche verbindliche Erlaubnistatbestände enthält, die weiterhin auch die Nutzung von Kraftfahrzeugen bei konkretem Bedarf sowie pauschaliert in Gestalt von Privatfahrten (§ 12) ermöglichen. Eine Härtefallregelung erlaubt es der Verwaltung darüber hinaus, die Kfz-Nutzung bei besonderem, nicht vorhersehbarem Bedarf zu gestatten. Auch dies ist Ausweis einer abgewogenen und verhältnismäßigen gesetzlichen Regelung, die der zuständigen normkonkretisierenden Verwaltung eine angemessene Entscheidung im Einzelfall ermöglicht.

Die vierjährige Übergangsfrist von Inkrafttreten des Gesetzes bis zur Wirksamkeit der Teileinziehung (§ 4 Abs. 1 S. 1 GemStrG-E) ist in diesem Zusammenhang ebenfalls zu berücksichtigen. Auch diese großzügig bemessene Frist spricht für die Angemessenheit der gesetzgeberischen Abwägungsentscheidung. Die Frist eröffnet der Verwaltung, den Verkehrsbetrieben, den politischen Parteien und den Autofahrenden einen mehrjährigen Planungs- und

Vorbereitungszeitraum mit einer klar definierten Perspektive. In dieser Zeit können seitens der Verwaltung Genehmigungsanträge geprüft und beschlossen werden und kann sich eine erste verwaltungsgerichtliche Spruchpraxis zu Auslegungsfragen entwickeln.

Wie oben bereits angesprochen wurde und im Folgenden anhand der Umsetzungsstudie der TU Berlin nochmals vertieft wird, entfielen im Jahr 2019 nur 26 Prozent der Verkehre im Land Berlin auf den MIV. Die dabei anfallenden Kfz-Bewegungen reichen jedoch aus, um Jahr für Jahr hohe Immissionsbelastungen, zahlreiche Verkehrstote und Verletzte, massive Treibhausgasemissionen, erheblichen Platzbedarf im öffentlichen Raum, zahllose Staus und hohe Instandhaltungskosten zu verursachen. Es ist doch naheliegend und offensichtlich, dass die Beschränkung genau jenes Verkehrsmittels, das unter allen übrigen Verkehrsmitteln den -relativ wie absolut- größten Platzbedarf bei der geringsten Beförderungsleistung hat und dabei die meisten Immissionen verursacht, entsprechend große Kapazitätsvorteile für den Ausbau der anderen, gemeinverträglichen Verkehrsträger bedeutet (vgl. nur die Aufstellung im Luftbild der Stadtwerke Münster auf. S 35 der Stellungnahme vom 1.9.2022).

Das pauschale Urteil der Senatsverwaltung auf S. 4 unten, es sei „unzureichend“, Umsetzung und Vollzug des Gesetzes an die Verwaltung und in den politischen Wettbewerb der Parteien zu geben, ist ebenfalls nicht nachvollziehbar und rechtlich nicht zu halten. Die Aussage verkennt die Aufgabenverteilung zwischen Legislative und Exekutive im demokratischen Staatsaufbau. Tatsächlich kann sich der hier gegenständliche Gesetzentwurf und die Vorgehensweise der Trägerin zu einem Musterbeispiel für ein gelungenes Zusammengehen von Volksgesetzgebung, Parlament und Verwaltung entwickeln: Die Neuordnung des straßenrechtlichen Nutzungsregimes, einschließlich der grundlegenden Wertungen und Abwägung, wird den Abstimmungsberechtigten im Land Berlin zur Entscheidung vorgelegt. Wird der Vorschlag angenommen, liegt es an den Parteien bei der Formulierung ihrer künftigen Wahlprogramme, die direktdemokratische Grundentscheidung und den darin ablesbaren Wunsch der Bevölkerung nach einem Ende der 70jährigen automobilen Dominanz des öffentlichen Raums zu beachten. Die gesetzlich verankerte, vierjährige Übergangsfrist gibt dazu ausreichend Zeit. Dabei dürfte offensichtlich sein, dass sich die über viele Jahrzehnte etablierte und gefestigte Vorherrschaft des privaten Kraftfahrzeugs nicht mit einem Mal ungeschehen machen lässt. Durch das gegenständliche Gesetz wird eine Grundentscheidung getroffen und die direktdemokratisch legitimierte Zustimmung zu Beginn einer langwierigen Umgestaltung und Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur und des öffentlichen Raums im Land Berlin gegeben.

Angesichts der zahllosen Varianten bei der Umsetzung dieses Modernisierungsprozesses und der gesetzgeberischen Grundentscheidung (planerische Umgestaltung des öffentlichen

Straßenraums, Neuausrichtung und Ausbau der unterschiedlichen Verkehrsmittel des Umweltverbunds, Begrünung, Umverteilung der eingesparten Haushaltsmittel etc.) bleibt den Parteien ein großer Gestaltungsspielraum, den sie mit ihren Vorschlägen ausfüllen können und sollen. Der politische Wettbewerb dient genau diesem Zweck.

Die grundlegende (Neu-)Ausrichtung in einem politischen Handlungsfeld bestimmt der Gesetzgeber, die normkonkretisierende Umsetzung liegt bei der Verwaltung, die als einzige über die notwendigen Personal- und Ausstattungsressourcen verfügt. Dies wird im Fall direktdemokratischer Gesetzgebungsvorhaben nochmals deutlicher. Es kann nicht sein, dass eine ehrenamtlich getragene Initiative erst langwierige und kostenintensive Verkehrsprognosen durchführen lassen muss, um einen Vorschlag zur Abstimmung stellen zu dürfen.

Der gegenständliche Gesetzentwurf sieht eine straßenrechtliche Teileinziehung nach einer Übergangszeit von vier Jahren nach Inkrafttreten vor. Durch die (Teil-)einziehung öffentlicher Straßen wird schon nicht der Schutzbereich allg. Handlungsfreiheit eröffnet. Jedenfalls ist die mit Übergangsfrist und Ausnahmen versehene Regelung verhältnismäßig.

III. Kein Verstoß gegen Art. 19 Abs. 4, Art. 20 Abs. 2 GG

Die Ausführungen der Senatsverwaltung überzeugen auch an dieser Stelle nicht und bleiben erneut auf der Ebene politischer Meinungsäußerung. Eine Grundlage in der Verfassung, und allein darauf kommt es für die hiesige Bewertung an, gibt es dafür nicht. Es bleibt dabei, dass Art. 19 Abs. 4 GG nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts keinen Zugang zu dem gesamten Instanzenzug vermittelt. Dementsprechend kann dieser, z.B. auch im Fall behördlicher Entscheidung mit Rechtswirkung gegenüber Privaten, gem. § 50 Abs. 1 VwGO auf das BVerwG als einzige Instanz beschränkt sein. Dies muss auch im Fall eines demokratisch legitimierten Gesetzgebungsakts gelten und entspricht der gefestigten Rechtsprechung. Dabei ist zu berücksichtigen, dass -wie oben ausgeführt- durch das gegenständliche Gesetz keine individuelle Rechtsposition entzogen oder beschränkt, sondern allein die straßenrechtliche Widmung durch das Land Berlin als Träger der Straßenbaulast und Eigentümer der Landesstraßen modifiziert wird.

Wir haben in der Stellungnahme vom 1.9.2022 auf den S. 62-67 die sachlichen Gründe, die für den hier gewählten Regelungsansatz sprechen und die sich sowohl aus dem direktdemokratischen Verfahren selbst, aus der Wesentlichkeitstheorie sowie aus dem großflächigen, einheitlich zu beurteilenden Regelungsgegenstand und dem angesichts der fortschreitenden

Klimakrise und der überschrittenen THG-Sektorenbudgets (insb. Verkehr) sowie den verkehrsbedingten Immissionen und regelmäßigen Unfällen mit Verletzten und Toten ergeben, umfassend erläutert. Maßgeblich sind demnach die folgenden Aspekte:

- Der Gesetzgeber ist wegen der fortschreitenden Klimakrise und der auf zu hohem Niveau stagnierenden THG-Emissionen sowie den verkehrsbedingten Immissionen zu einer Umsetzung effektiver Maßnahmen in angemessener Frist entschlossen.
- Der direktdemokratisch legitimierte Gesetzgeber trifft mit dem gegenständlichen Vorhaben eine Grundsatzentscheidung und bestimmt die wesentlichen Grundzüge zur Neuverteilung und Umgestaltung des öffentlichen Straßenraums.
- Die normkonkretisierende Ausführung des Gesetzes (Auslegung und Anwendung der Erlaubnistatbestände, Durchführung der Verwaltungsverfahren einschl. Verwaltungsvollstreckung) obliegt den Verwaltungsbehörden und wird durch die Instanzgerichte im Einzelfall überprüft.
- Das Gesamtvorhaben kann in seinen wesentlichen Grundzügen wegen der Netzstruktur der öffentlichen Straßen und der Größe des betroffenen Gebietes nur einheitlich beurteilt werden. Diese Überprüfung kann jede beschwerdebefugte Bürgerin und jeder Bürger im Rahmen der regelmäßig gebührenfreien Individualverfassungsbeschwerde vornehmen lassen (und vermeidet dabei das Risiko einer -angesichts der oben wiedergegebenen ständigen Rechtsprechung- absehbar unzulässigen, gebührenpflichtigen Klage vor dem Verwaltungsgericht). Für eine verfassungsgerichtliche Überprüfung gibt die gesetzliche Umsetzungsfrist von vier Jahren nach Inkrafttreten ausreichend Zeit.

Die Senatsverwaltung bleibt demgegenüber bei einigen pauschalen Abwertungen („nicht ersichtlich oder überzeugend dargelegt“, S. 5), ohne sich mit den vorgebrachten und naheliegenden sachlichen Gründen inhaltlich zu befassen. Nicht nur an dieser Stelle gibt die Senatsverwaltung mit ihrer Herangehensweise Anlass, an ihrer gesetzlich gebotenen Neutralität im hiesigen Verfahren zu zweifeln.

Wie schon im Vorlageschriftsatz lässt die Senatsverwaltung die Frage unbeantwortet, wie nach ihrer Meinung (irgend-)ein Gesetzgeber die hier angestrebte grundlegende Neuordnung im öffentlichen Straßenraum jemals beschließen und vollziehen könnte. Wenn man der Senatsverwaltung folgen wollte, würde dies bedeuten, dass im Grundgesetz eine Art ungeschriebenes und schrankenlos gewährtes „Grundrecht auf Kfz-Nutzung auf öffentlichen Straßen“ existieren würde, das Einschränkungen der Kfz-Nutzung ab einer gewissen Zahl betroffener Straßen gleichzeitig (wie viele genau?), selbst bei einer mehrjährigen Übergangsfrist und zahlreichen Ausnahmetatbeständen, versagen würde. Die Bestimmung in § 10 Abs. 2 S. 2 BerlStrG wäre

dann verfassungswidrig. Der demokratisch legitimierte Gesetzgeber („Alle Macht geht vom Volke aus.“) wäre zu Beschlüssen in diesem Bereich nicht berechtigt, sondern dies würde allein der Verwaltung im Rahmen ihres Ermessens zufallen. Dem demokratischen Gesetzgeber als Repräsentant des Souveräns wäre das öffentliche Straßenrecht als Regelungsmaterie entzogen.

Das vorstehende Szenario macht deutlich, dass die Auffassung der Senatsverwaltung nicht zutreffen kann. Denn diese Sichtweise würde im Ergebnis dazu führen, dass der Gesetzgeber von der Regelung eines bedeutsamen Bereichs des öffentlichen Lebens ausgeschlossen ist. Dies ist mit dem Demokratieprinzip nicht vereinbar.

Das gegenständliche Gesetz stellt die wesentlichen Grundentscheidungen zur Neuordnung eines beträchtlichen Teils des öffentlichen Straßenraums im Land Berlin in einem direktdemokratischen Verfahren zur freien Abstimmung. Wer, wenn nicht die Berlinerinnen und Berliner, sollte über diese Frage entscheiden?

IV. Zur Umsetzungsstudie

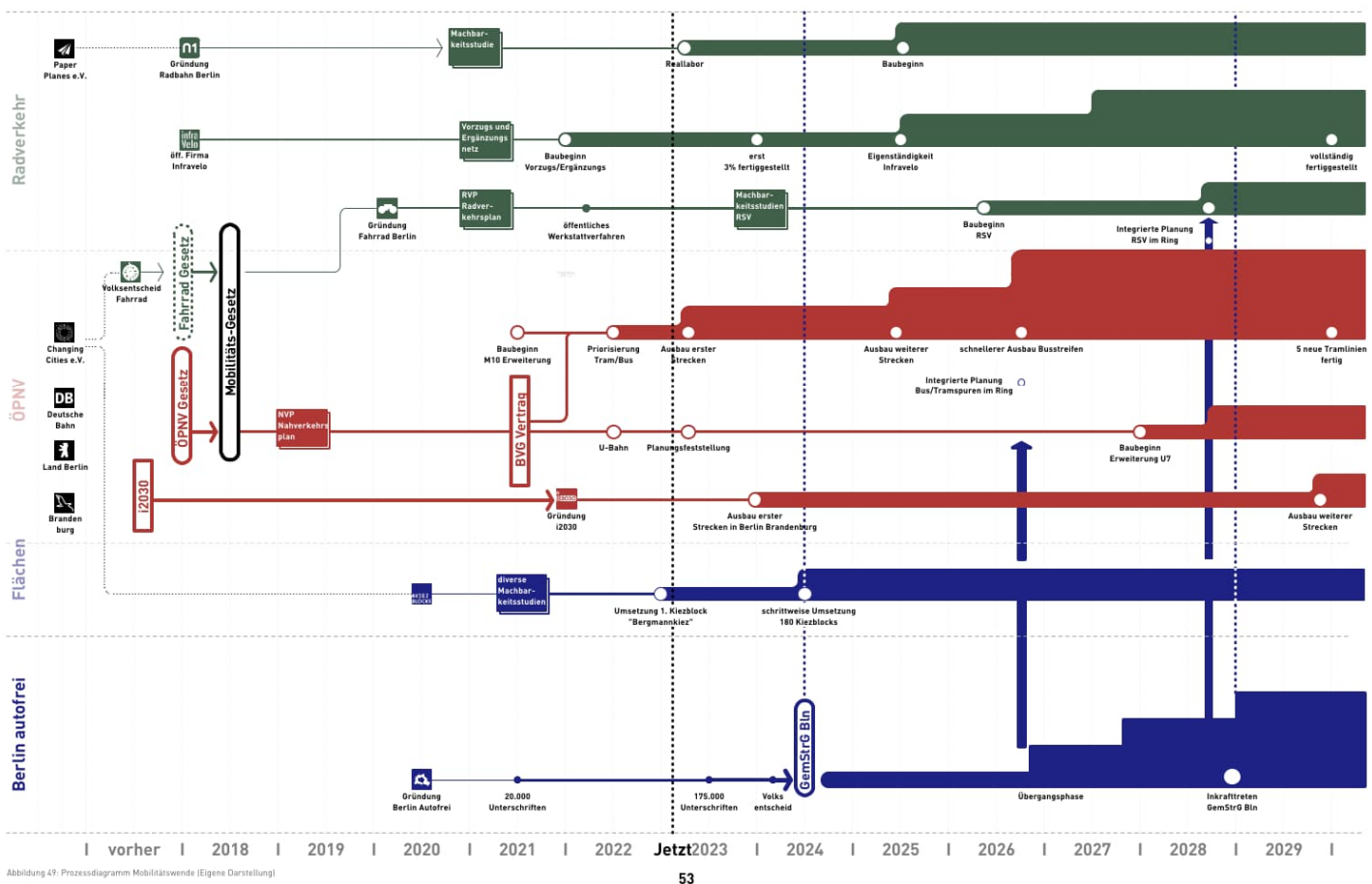
Im Folgenden wird die als **Anlage T01** überreichte Studie des Herrn Tom Meiser kurz vorgestellt. Es handelt sich hierbei nicht um ein in sich geschlossenes städtebauliches Programm, sondern um einen Ansatz, das städtebauliche Gestaltungspotentiale im Rahmen einer wissenschaftlichen Arbeit an ausgewählten Beispielen sichtbar machen soll. Besonders bemerkenswert ist die vorausgehende Analyse der verschiedenen Entwicklungsvorhaben zur Stärkung des Umweltverbunds bzw. Reduktion des Autoverkehrs, deren tatsächliche Umsetzung ausbleibt oder stagniert. Zu nennen sind dabei:

- Radverkehrsplan gem. MobilitätsG Berlin
- Einrichtung von „Kiezblocks“ (beschlossen durch Bezirke, vgl. mwN.: <https://changing-cities.org/kampagnen/kiezblocks/>)
- VBB/DB Infrastrukturprojekt i2030 zum Ausbau der Schienenwege
- Herstellung der Radbahn U1

Hier schlägt der Autor eine integrative Planung vor (vgl. S. 6, 10) und kommt unter Berücksichtigung der bestehenden Ausbauziele für den ÖPNV (S. 57 ff.) und den Radverkehr (S. 59 ff.) zu dem Schluss, dass die tatsächliche Umsetzung der og. Maßnahmen durch die mit dem Gesetzentwurf eintretende Reduktion des Kfz-Verkehrs wesentlich erleichtert oder überhaupt erst ermöglicht wird (vgl. z.B. zu der bislang schleppenden Umsetzung der Ausbauziele des

Mobilitätsgesetz: Berichterstattung im Tagesspiegel vom 31.1.2023: „Erst 4,2 Prozent von 2700 Kilometern Radwegenetz in Berlin fertiggestellt“, abzurufen unter <https://www.tagesspiegel.de/berlin/wir-haben-erst-einen-minimalanteil-erledigt-erst-42-prozent-von-2700-kilometern-radwegenetz-in-berlin-fertiggestellt-9270081.html>). Wie sich aus der nachfolgend wiedergegebenen zeitlichen Zusammenschau der Umsetzungsfristen der unterschiedlichen Vorhaben und des gegenständlichen Gesetzes auf S. 53 ersehen lässt, fügt sich diese bis zum Ende dieses Jahrzehnts zusammen.

6 - Prozess



Die Studie listet auf den Seiten 62 ff. diverse Maßnahmen auf, die künftig den MIV ersetzen oder durch die Reduktion ermöglicht oder erleichtert werden können. Es handelt sich dabei um naheliegende und plausible Beispiele, deren konkrete Ausgestaltung jedoch im Rahmen des politischen Meinungsbildungsprozesses in den Parteien diskutiert und als Konzeptvorschläge, wie sonst auch, auf Ebene der Bezirke und des Senats zur Wahl gestellt werden soll. Durch die Annahme des Gesetzentwurfs wird eine klare zeitliche und inhaltliche Planungsperspektive vorgegeben, die spätestens mit Beginn der vierjährigen Umsetzungsfrist einen verbindlichen

Orientierungsrahmen für die Entwicklung neuer (baulicher, verkehrlicher, gewerblicher) Nutzungskonzepte im öffentlichen städtischen Raum liefert.

Auf den S. 67-73 zeigt der Autor, an welchen Stellen das Radwege- und ÖPNV-Netz künftig sinnvoll ausgebaut werden könnte. Ab der S. 78 stellt die Studie ausgehend von der Ebene der Hauptstraßen (S. 78-83) bis zur Ebene eines Wohnviertels/„Kiezblocks“ (S. 85-107) beispielhaft unterschiedliche Umsetzungsvarianten autoreduzierter Straßen unter Rückgriff auf die in Paris und Barcelona praktizierten Gestaltungsmaßnahmen vor (Torstraße, Turmstraße, Bülowstraße, Bundesallee als Hauptstraßen sowie den Wrangelkiez als Wohnviertel).

Im Ergebnis zeigt die Studie das große stadtgestalterische Potential, das durch eine Verringerung des Kfz-bedingten Flächenverbrauchs entsteht. Es ist nicht Sache des (Volks-)Gesetzgebers, die Gestaltung und Nutzung der freiwerdenden Flächen stadtweit zu regeln oder die Planung des ÖPNV-Ausbaus zu übernehmen. Der gegenständliche Gesetzentwurf stellt die wesentlichen Grundentscheidungen in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Straßenraums im Land Berlin zur direktdemokratischen Abstimmung.

Das Gesetz definiert dabei den autoreduzierten (Mindest-)Bereich und stellt es den Bezirken frei, darüber hinaus auch Straßen oder Straßenareale außerhalb des S-Bahnringes in autoreduzierte Straßen umzuwidmen. Außerdem werden die grundlegenden Wertungen in Gestalt der einzelnen Erlaubnistatbestände sowie zum Verwaltungsverfahren geregelt. Ihre Anwendung im Einzelfall obliegt der Verwaltung und der anschließenden fachgerichtlichen Kontrolle. Es handelt sich bei dieser Aufgabenteilung um ein Musterbeispiel demokratischer Gewaltenteilung und um einen Ausdruck ständiger Verfassungspraxis in der Bundesrepublik und im Land Berlin.

Im Ergebnis ist auf die Feststellung des Gutachters der SenUMVK, Herr Prof. Dr. Klinger, in dessen Stellungnahme vom 17.9.2021 auf S. 37 zu verweisen:

„Verstöße gegen das Recht der Europäischen Union, die Verfassung von Berlin oder sonstiges Bundesrecht, insbesondere die Straßenverkehrsordnung, liegen nicht vor.“

Mit freundlichen Grüßen

[qual. digital signiert]

Dr. Schulte

Rechtsanwalt