

Rede von Clemens Rostock

Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“

Sehr geehrte Präsidentin! Sehr geehrte Kolleginnen und Kollegen! Liebe Zuschauerinnen und Zuschauer!

Die Verkehrswende ist nicht irgendein Ideologieprojekt, sondern sie ist gut begründet. Sie ist nämlich, erstens, aus ökologischen und klimapolitischen Gründen notwendig.

Während die CO₂-Emissionen in vielen Sektoren sinken, sind sie im Verkehrssektor weitgehend stabil und zuletzt sogar wieder angestiegen. Dazu kommen Lärm- und Schadstoffemissionen. Damit ist klar: Wer die ökologische Frage ernst nimmt, muss sich um die Verkehrswende kümmern.

Die Verkehrswende ist darüber hinaus aus sozialen Gründen notwendig. Junge Menschen können den motorisierten Individualverkehr, kurz MIV, nur als Mitfahrerinnen und Mitfahrer nutzen.

Hohes Alter wiederum, gesundheitliche Einschränkungen und auch niedriges Einkommen schränken die Verfügbarkeit des MIV ein. Deshalb braucht es einen ÖPNV als Daseinsvorsorge. Das vermeidet übrigens auch Verkehrsunfälle. Verkehrsunfälle sind - das wird oft vergessen - immer noch Todesursache Nummer eins bei jungen Menschen.

Deshalb, liebe Kolleginnen und Kollegen, wird, wer die soziale Frage nicht nur materiell betrachtet, sondern universell, feststellen, dass auch viele soziale Gründe für die Verkehrswende sprechen.

Schließlich sprechen auch ökonomische Gründe dafür. Der aktuelle Verkehr erzeugt sehr viele sogenannte externe Kosten, die nicht von den Verursachern, sondern von der Allgemeinheit getragen werden. Sowohl der fließende als auch der stehende Verkehr

blockiert schließlich auch wertvolle Flächen gerade mitten in den Gemeinden, die für andere Nutzungen nicht zur Verfügung stehen. Liebe Kolleginnen und Kollegen, die Verkehrswendesezt viele gesellschaftliche Ressourcen frei, die wir für andere Dinge sinnvoller einsetzen können.

Die Breite dieser Argumente spiegelt sich auch in der Breite des Bündnisses wider, das die Volksinitiative unterstützt und eingebracht hat. Dort findet man Umweltverbände, Mobilitätsverbände, Gewerkschaften, Fridays for Future, Studierende, die evangelische Kirche und viele mehr. Dabei ist Brandenburg übrigens auch Vorreiter. Das Bündnis und die Volksinitiative sind Vorbilder für ähnliche Initiativen in anderen Ländern. Deshalb will iches auch nicht verpassen, dem Bündnis an dieser Stelle noch einmal explizit Danke zu sagen. Danke, dass ihr die Verkehrswende wieder ins Zentrum der gesellschaftlichen Debatte gerückt habt!

Vielen, vielen Dank!

Wenn man den Koalitionsvertrag mit den Forderungen der VI vergleicht, entdeckt man viele Ähnlichkeiten. Da haben wir in den Koalitionsverhandlungen schon ganze Arbeit geleistet.

Clemens Rostock

Aber ich möchte natürlich auch betonen - ich bin Teil einer Koalition -, dass wir die vergangenen anderthalb Jahre schon einiges in Bewegung gesetzt haben. Man muss bedenken, dass die Volksinitiative vor der Landtagswahl und vor den Koalitionsverhandlungen startete. Wenn man den Koalitionsvertrag mit den Forderungen der VI vergleicht, entdeckt man viele Ähnlichkeiten. Da haben wir in den Koalitionsverhandlungen schon ganze Arbeit geleistet.

Das spiegelt sich auch im konkreten Handeln wider. Die Mittel für den Radverkehr haben wir vervielfacht. Dazu gibt es die Analyse für Radschnellwege. Die Lastenradprämie

wurde in der Debatte

schon genannt. Es gibt ein Förderprogramm für den Abbiegeassistenten. Die Mittel für den ÖPNV wurden erhöht. Viel Geld aus dem Zukunftsinvestitionsfonds fließt in die Infrastruktur des

Umweltverbundes. Ja - auch schon genannt -, nächstes Jahr steigen die Zugkilometer im Regionalverkehr um ganze 15 %. Deswegen gilt es auch noch einmal festzustellen: Diese Koalition

arbeitet konkret an der Verkehrswende.

Nun ist natürlich auch klar, dass niemand 25.000 Unterschriften sammelt, um die Regierung zu loben. Man will natürlich mehr haben. Es ging also darum, über den Koalitionsvertrag hinauszugehen und einen Kompromiss zu finden. Wenn man dann schaut, wo die Unterschiede zwischen dem Koalitionsvertrag und dem Forderungskatalog der Volksinitiative liegen, sieht man, dass es, grob gesagt, zwei große Themen gibt. Das eine Thema ist mehr Geld für den Umweltverbund, und das andere Thema sind konzeptionelle Fragen, die sich unter dem Stichwort Mobilitätsgesetz zusammenfinden. Die Haushaltssituation ist allgemein bekannt. Also ging es ziemlich schnell um die konzeptionellen Fragen, um einen Kompromiss zu finden.

Deshalb freue ich mich wirklich außerordentlich, dass das gelungen ist. Es hat ein bisschen geruckelt; das wurde vielfach angesprochen. Aber wichtig ist, was am Ende herauskommt: Brandenburg

bekommt ein Mobilitätsgesetz. Es wird in einem Dialogprozess zwischen der Landesregierung und der VI erarbeitet. Aber viele Eckpunkte stehen schon fest. Das Mobilitätsgesetz soll Fußverkehr, Radverkehr und den ÖPNV fördern, sodass wir schaffen, dass im Jahr 2030 der Anteil des Umweltverbundes an den in Brandenburg zurückgelegten Wegen 60 % beträgt. Das Fernziel, spätestens 2050 die Klimaneutralität zu erreichen, ist auch verankert. Diesen Zielen werden konkrete Maßnahmen, Zeitpläne und Verantwortlichkeiten zugeordnet.

Das ist noch nicht alles. Im Dialogprozess werden weitere Dinge thematisiert: ein landesweiter Radwegeplan, Sicherung und Reaktivierung stillgelegter Bahnstrecken, eine kritische Überprüfung von Straßenneubau und eine Ermöglichung lokaler Finanzierungsmodelle für den ÖPNV. Und auch das ist noch nicht einmal alles. Ich will es hier nicht in seiner Vollständigkeit aufzählen; Sie können es im Entschließungsantrag nachlesen. Es ist wirklich ein Superpaket. Ich will mich bedanken und bitte um Zustimmung zu diesem Kompromiss. - Vielen Dank.

Weiterführende Informationen

•

[Entschließungsantrag zur Beschlussempfehlung und Bericht des
Hauptausschusses - Volksinitiative „Verkehrswende Brandenburg jetzt!“](#)