

Pressemitteilung

Brandenburg bekommt ein Mobilitätsgesetz: Vertreter:innen der Volksinitiative *Verkehrswende Brandenburg jetzt!* und die Regierungskoalition vereinbaren gemeinsamen Dialogprozess

Nach langem Ringen und sprichwörtlich in letzter Minute wurde eine Einigung erzielt, sich gemeinsam auf den Weg für eine Verkehrswende in Brandenburg zu machen. Wichtige Eckpunkte für eine klimaneutrale Mobilität bis spätestens 2050 sind dabei: Ein verbindlicher landesweiter Radwegeplan, ein kreisübergreifendes Konzept für attraktive ÖPNV-Angebote, die Überprüfung von Straßenvorhaben und ein Reaktivierungskonzept für stillgelegte Bahnstrecken.

Potsdam, den 27. April 2021: Das Bündnis *Verkehrswende Brandenburg jetzt!* wird kein Volksbegehren beantragen, sondern mit der Landesregierung in einen Dialogprozess zur Umsetzung seiner Ziele eintreten. Darauf haben sich das Bündnis und die Koalitionsfraktionen gestern Abend verständigt. Am Ende einer langen und mühsamen Verhandlung, die zeitweise kurz vor dem Scheitern stand, gelang sprichwörtlich in letzter Minute doch die Einigung. Dem gemeinsamen Entwurf für einen Entschließungsantrag muss am 29. April noch vom Landtag zugestimmt werden.

„Der erzielte Kompromiss ebnet den Weg für ein Mobilitätsgesetz in Brandenburg, das bis zum Ende der Wahlperiode verabschiedet werden soll. Damit wollen wir eine entschlossene Verkehrswende einläuten, um Mobilität für alle Menschen in unserem Land zu gewährleisten und bis spätestens 2050 klimaneutral zu gestalten. Die vergangenen Wochen haben gezeigt, dass dieser Weg nicht einfach wird. Über die genaue Ausgestaltung des Gesetzes werden wir noch hart verhandeln müssen“, fasst **Fritz Viertel, Landesvorsitzender des ökologischen Verkehrsclub VCD** und Mitinitiator des Bündnisses das Ergebnis zusammen. Er ergänzt: „Wir hätten uns gewünscht, mit konkreteren Eckpunkten in den bevorstehenden Dialogprozess zu starten. Der vorliegende Kompromiss bietet vor allem die Chance, zeitnah erste Entscheidungen auf den Weg zu bringen. Ein Volksbegehren hätte unsere Position erneut bestätigt, den Prozess aber weiter verzögert. Zeit, die wir angesichts des voranschreitenden Klimawandels und der zahlreichen Verkehrsprobleme im Land nicht haben.“

Konkreter Mehrwert für den Radverkehr

Der Kompromiss sieht die Aufstellung und kontinuierliche Fortführung eines verbindlichen landesweiten Radwegeplans und Änderungen im Straßengesetz vor. „Mit diesen Maßnahmen findet ein Perspektivwechsel in der Radverkehrspolitik in Brandenburg statt, weg von einem Anhängsel des Autoverkehrs und hin zu einem gleichwertigen Alltagsverkehrsmittel. Das betrifft nicht nur Radschnellwege, sondern alle Radwege von überregionaler Bedeutung, mit dem Ziel ein durchgängiges Radwegenetz zu schaffen. Die Gespräche über die Ausgestaltung der gesetzlichen Bestimmungen zum Radverkehr werden ebenso wie der Dialog zur Förderung des öffentlichen Verkehrs noch in diesem Jahr starten“, erläutert **Stefan Overkamp, Vorsitzender des ADFC Brandenburg**, der seit März für die Volksinitiative mit am Verhandlungstisch saß.

Finanzengpässe dürfen kein Argument gegen die Verkehrswende sein

Kritisch diskutiert wurden die Forderungen der Volksinitiative vor dem Hintergrund, dass die Haushaltsmittel angesichts der andauernden Corona-Krise knapp seien. „Wir fordern kein Geld, das nicht

vorhanden ist, aber gerade bei Finanzengpässen müssen alle Verkehrsmaßnahmen überprüft werden, nicht nur die von uns geforderten Maßnahmen zur Verkehrswende“, erklärt **Franziska Sperfeld, Vorsitzende des BUND Brandenburg** und eine der offiziellen Vertreterinnen der Volksinitiative. Geeignet hat man sich darauf, dass der Finanzierungsvorbehalt für alle Verkehrsprojekte gleichermaßen gilt. Das im Koalitionsvertrag enthaltene Prinzip „Erhalt vor Neubau“ von Straßen soll im Dialogprozess konkretisiert werden. „Gerade unter Haushaltsgesichtspunkten ist es sinnvoll, die im Landesstraßenbedarfsplan festgelegten Bauvorhaben noch einmal kritisch zu überprüfen. Wenn eine Buslinie oder ein Fahrradweg, helfen kann, Staus vor Ort zu beseitigen, sind diese klimaverträglichen Alternativen zielführender und kostengünstiger, als eine teure neue Ortsumfahrung“, führt Sperfeld aus.

Klimaneutralität geht nur, wenn der öffentliche Verkehr sowie der Rad- und Fußverkehr Priorität bekommen

Schwer taten sich die Koalitionsfraktionen damit, dem Umweltverbund aus öffentlichem Verkehr Rad- und Fußverkehr eine klare Priorität einzuräumen. „Es war ernüchternd für uns, zu erleben, wie schwer es einigen Politiker:innen fällt, Abschied vom Autoland Brandenburg zu nehmen. Jahrzehntelang wurde die Verkehrspolitik allein auf das Auto ausgerichtet. Wer das Ziel ernst nimmt, bis spätestens 2050 eine klimaneutrale Mobilität zu erreichen, muss jetzt anfangen, die klimaverträglichen Verkehrsmittel zu stärken und auch auf dem Land Alternativen zum Auto anzubieten. Gerade vor dem Hintergrund, dass auch Klimaneutralität 2050 uns noch nicht auf den 1,5-Grad-Pfad bringt, hätten wir uns ein deutlicheres Bekenntnis dazu gewünscht und wir werden das am Verhandlungstisch immer wieder einfordern“, sagt **Anna Ducksch**. Die Schülerin aus Potsdam vertritt die Position von **Fridays For Future Brandenburg**, die aktiver Partner im Bündnis Verkehrswende sind.

Konzept für Brandenburgische Städtelinien erarbeiten

Um die Orte in Brandenburg untereinander besser mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbinden, hat die Volksinitiative unter dem Arbeitstitel Brandenburgische Städtelinie ein Netz attraktiver Querverbindungen zwischen den Sternachsen des Regionalverkehrs gefordert. „Zu oft scheitert der öffentliche Verkehr bisher an den Kreisgrenzen und den damit wechselnden Zuständigkeiten. Deshalb müssen Menschen, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln beispielsweise von Neuruppin nach Rathenow wollen, heute erst nach Spandau rein und dann wieder rausfahren. Das kostet Zeit und belegt Kapazitäten im Regionalverkehr, die dringend benötigt werden. Wir sehen deshalb das Land hier in der Pflicht. Gut, dass die Koalition das ähnlich sieht“, kommentiert **Jörg Podzuweit von der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG**. Um das Konzept der Brandenburgischen Städtelinien umzusetzen, werden die Vertreter:innen der Volksinitiative und das Verkehrsministerium jetzt an einer Weiterentwicklung des Erfolgsmodells PlusBus arbeiten.

Strecken reaktivieren und Kapazitäten ausbauen

„Um die Engpässe im Regionalverkehr abzubauen und zusätzlich neue Kapazitäten für eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene zu schaffen, ist es wichtig, auch wieder gezielt über Streckenreaktivierungen zu sprechen. Wir konnten uns darauf einigen, dass alle planerischen und gesetzgeberischen Maßnahmen genutzt werden sollen, um einer Stilllegung und Entwidmung von Schienenstrecken entgegen zu wirken“, erläutert **Roland Parnitzke, der stellvertretende Bezirksvorsitzende der GDL Nord-Ost**, „Die Sicherung der Trassen ist eine wichtige Voraussetzung dafür, Reaktivierungen auch wirklich umsetzen zu können“, ergänzt **Elrita Hohbohm von ARGUS Potsdam**, die sich seit Jahren für die Reaktivierung der Stammbahn einsetzt.

Verkehr bezahlbar gestalten

„Der Kompromiss sieht eine stärkere Förderung des öffentlichen Verkehrs vor, denn die Kommunen benötigen hier mehr Unterstützung vom Land. Parallel dazu kann es helfen, auch über neue Finanzierungsmodelle nachzudenken, um die Finanzierung des ÖPNV auf eine breitere Basis zu stellen“, erläutert **Johanna von Hackewitz, Regionalmanagementstudentin der HNE Eberswalde**. Als Mitglied der **Brandenburgischen Studierendenvertretung** kennt sie sich mit Solidarmodellen, wie dem Semesterticket für Studierende aus. „Gemeinsam soll jetzt geprüft werden, wie durch gezielte Modellprojekte die Entwicklung ergänzender Finanzierungskonzepte für den ÖPNV entwickelt werden können.“

Gemeinsam am Mobilitätsgesetz arbeiten

An einigen Punkten, wie der Forderung, den öffentlichen Verkehr als kommunale Pflichtaufgabe festzuschreiben, unterscheiden sich die Vorstellungen des Bündnis Verkehrswende deutlich von dem, auf was sich die Koalitionsfraktionen einigen konnten. „Wir konnten uns mit den Koalitionsfraktionen auf einen Dialogprozess auf Augenhöhe einigen“, berichtet **Michael Ganschow, Geschäftsführer der Grünen Liga Brandenburg**, der aus langjähriger Verbandsarbeit weiß, dass eine formelle Beteiligung oft nicht ausreicht, um Verbändeinteressen ausreichend zu berücksichtigen. „Miteinander ernsthaft an einer Sache zu arbeiten und gemeinsam nach der besten Lösung zu suchen, ist oft zielführender, als auf Einzelforderungen zu bestehen. Wir sind bereit diesen Weg gemeinsamen zu gehen. Dasselbe erwarten wir auch von unseren Verhandlungspartner:innen.“

Die Forderungen zur Verkehrswende Brandenburg können unter www.verkehrswende-brandenburg.de nachgelesen werden. Wer über die nun anstehenden Verhandlungen auf dem Laufenden bleiben möchte, kann sich unter <https://verkehrswende-brandenburg.vcd.org/service/newsletter/> auch für den VI-Newsletter eintragen.

Neben den oben genannten Verbänden und Initiativen wird das Bündnis Verkehrswende Brandenburg von folgenden Partner:innen unterstützt: von der **BUNDj-Jugend**, von **Changing Cities**, vom **Deutschen Bahnkundenverband (DBV)**, von **Greenpeace**, von **PotsdamAutofrei**, dem **Umweltbüro der Evangelischen Kirche Berlin-Brandenburg-schlesische Oberlausitz**, vom **Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV Ost)** getragen und von vielen weiteren lokalen Initiativen unterstützt.

Pressekontakte:

ADFC Brandenburg • Dr. Stefan Overkamp (Landesvorsitzender) • 0173 2661089

BUND Brandenburg • Franziska Sperfeld (Landesvorsitzende) • 0178 1448239

VCD Brandenburg • Fritz Viertel (Vorsitzender) • 01522 6122467 • Anja Hänel (Geschäftsführerin) •

Tel. 0331/201 55 60 mobil 0176 320 55 610 • presse@vcd-brandenburg.de

