Ä10 zu L1: Wir bewegen Brandenburg: nachhaltige Mobilität für Alle!

Antragsteller*innen Anna Sophie Emmendörffer (KV Potsdam-Mittelmark)

Antragstext

Von Zeile 33 bis 34 einfügen:

Brandenburg ist mit Berlin in seiner Mitte und seinen Nachbarländern eng verknüpft. Das muss sich auch in den Verkehrsverbindungen widerspiegeln. Die grenzüberschreitenden Strecken Tantow - Szczecin, Küstrin-Kietz - Kostrzyn (-Gorzów), Frankfurt - Rzepin (-Pozna? / - Zielona Góra), Gubin (- Zielona Góra), Forst -Tuplice (- ?ary) müssen ausgebaut werden und gute Anschlüsse im Taktverkehr bieten. Für die Planungsleistungen der Elektrifizierung und Zweigleisigkeit der alten Ostbahn-Strecke Berlin - Küstrin-Kietz müssen die Länder Berlin und Brandenburg endlich in Vorleistung gehen, um die Verhandlungen mit dem Bund zu beschleunigen.

8. Nachhaltige Verkehrswende - geht nur feministisch

Wir schließen uns den Forderungen des VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) für eine geschlechtergerechte Verkehrswende an. Dazu gehört, **bei allen Planungen die Barrierefreiheit, die Kombinierbarkeit von Wegen, gute Querverbindungen im ÖPNV, die Bezahlbarkeit und die Erreichbarkeit von Zielen ohne eigenes Auto in den Mittelpunkt** der Planungen zu stellen. Kleinteilige Wegeketten, die durch eine komplexe Alltagsorganisation entstehen und **Multimodalität** müssen zu Planungsleitlinien werden. Dies kann gelingen, indem eine geschlechterdifferenzierte Datenherhebung und -auswertung gefördert wird. Für eine ganzheitliche Erfassung der Bedarfe im Mobilitätsbereich müssen Beteiligungsprozesse so gestaltet werden, dass die **Erfahrungen von Frauen, Kindern, von Rassismus betroffenen sowie älteren Menschen und Menschen mit Behinderung ausreichend repräsentiert und beachtet werden.**

Begründung

Eine nachhaltige Mobilitätspolitik muss alle Menschen in den Blick nehmen. Barrierefreiheit, Bezahlbarkeit und die Berücksichtigung der Bedürfnisse von *allen* Mobilitätsteilnehmer:innen bedeutet Chancengleichheit - und kommt dem Klima zugute. Denn eine Abkehr von einer auf Männer und androzentrische Maßstäbe ausgerichteten Verkehrsplanung bedeutet automatisch den Ausbau des ÖPNV, der Fahrradinfrastruktur, einer höheren Taktung von Bus und Bahn, die Reaktivierung (statt Einstellung) des Regionalverkehrs und besseren Anschluss ländlich geprägter Regionen.