

# Forderungen und Maßnahmen für eine Mobilität für alle in Brandenburg

Netzwerk „Gemeinsam gegen Diskriminierung – Mobilität für alle!“



# Inhalt

I.	Einleitung.....	2
II.	Forderungen und Maßnahmen .....	4
1.	Unterschiedliche Anforderungen an eine klimaverträgliche Mobilitätswende einbeziehen .....	4
2.	Barrierefreie Angebote schaffen – .....	7
	physisch, finanziell, sprachlich, kulturell, erfahrungsbedingt .....	7
3.	Individuelle Diskriminierung verhindern und Unterstützung für Betroffene leisten.....	9
4.	Anforderungen an Planungs- und Beteiligungsprozesse sowie rechtliche Grundlagen .....	11
III.	Umsetzung.....	11

## I. Einleitung

Mobilität ist ein Grundbedürfnis und ermöglicht die Teilhabe am sozialen, wirtschaftlichen und politischen Leben. Im Umkehrschluss bedeutet das auch: Wer nicht so mobil ist wie andere, wer aus verschiedensten Gründen in der Mobilität beschränkt wird, ist von Teilen des gesellschaftlichen Lebens ausgeschlossen<sup>1</sup>. Es herrscht keine Chancengleichheit.

Diese Einschränkungen sind ein Resultat verschiedener Diskriminierungsformen, d.h. Formen von Benachteiligung und Herabwürdigung. Menschen erfahren zum Beispiel Diskriminierung aus sexistischen, rassistischen, klassistischen, antisemitischen, antimuslimischen, queerfeindlichen, behindertenfeindlichen, gewichtsbezogenen und altersbezogenen Gründen.

Es handelt sich also um strukturelle und systemische gesellschaftliche Probleme und Machtverhältnisse, die sich auch im Mobilitätsbereich ausdrücken. Hier haben sie das Phänomen der Mobilitätsarmut, d.h. die Einschränkung der individuellen Mobilitätsmöglichkeiten und damit einhergehend eine geringere gesellschaftliche Teilhabe, zur Folge.

Dies passiert unter anderem, da sich die unterschiedlichen Bedürfnisse und Voraussetzungen der verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen und Individuen in der Planung des Verkehrs und öffentlichen Raums oft nur unzureichend widerspiegeln. Neben diesen strukturellen Faktoren gibt es auch individuelle Diskriminierung, die aus impliziten oder expliziten Vorurteilen resultieren kann. Das Verhalten der Mitmenschen oder des Fahrpersonals hat einen wichtigen Einfluss darauf, wie Mobilität erlebt und empfunden wird.

---

<sup>1</sup> Zu Mobilitätsarmut siehe Runge, Diana (2005): Mobilitätsarmut in Deutschland? IVP-Schriften 06. TU Berlin. <https://digital.zlb.de/viewer/api/v1/records/33661395/files/pdf/MobilitAtsarmut.pdf>

Mobilitätsarmut können Menschen zum Beispiel so erleben:

1. Die Angebote entsprechen nicht den alltäglichen Mobilitätsbedürfnissen: fehlende ÖPNV-Anbindungen, unpassende Linienführungen, ungeeignete Taktungen, zu lange Wege für die verfügbare Zeit.
2. Die Angebote sind für Menschen nicht oder schwer zugänglich, weil sie zu teuer sind und weil der öffentliche Raum und Verkehr von Barrieren durchzogen sind, z.B. von physischen oder sprachlichen.
3. Im öffentlichen Raum machen viele Menschen verbale, körperliche und sexualisierte Gewalterfahrungen. Wer sich in öffentlichen Verkehrsmitteln oder im öffentlichen Raum nicht wohl oder sicher fühlt, ist in seiner:ihrer Mobilität eingeschränkt. Dabei reicht schon die subjektive Einschätzung eines Raums als gefährlich aus, zum Beispiel weil durch die Zugehörigkeit zu einer bestimmten Gruppe die Möglichkeit für Gewalterfahrungen besteht oder die Belästigung oder Gefährdung von Mitreisenden erlebt wurde.

Zugleich hat die Art und Weise, wie wir uns fortbewegen, einen starken Einfluss auf Klima und Umwelt. So ist der Verkehrssektor aufgrund seiner gleichbleibend hohen CO<sub>2</sub>-Emissionen ein Sorgenkind des Klimaschutzes<sup>2</sup>. Flächenversiegelung, Lärm, Luftschadstoffe sowie hohe Verkehrsunfallzahlen sind Begleiter der Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs gegenüber dem Umweltverbund aus Bus, Bahn, Straßenbahn, Fahrrad und Fuß. Unter den Folgen des Klimawandels und der Umwelt- und Gesundheitsprobleme leiden wiederum in besonderem Maße Menschen, die ohnehin schon benachteiligt und marginalisiert werden. Das gilt sowohl im globalen Vergleich als auch in Deutschland, denn bereits sozial benachteiligte Menschen leiden beispielsweise öfter unter Luftverschmutzung und Verkehrslärm und haben weniger Zugang zu Grünflächen.<sup>3</sup>

Daran zeigt sich, dass Klima- und Umweltschutz und soziale Gerechtigkeit gemeinsam betrachtet werden müssen und dass es eine sozial-ökologische Transformation des Mobilitätsbereichs braucht.

Die Notwendigkeit dieser Transformation wird umso deutlicher vor dem Hintergrund der Corona-Pandemie. Die Verschärfung sozialer Ungleichheiten, Auftrieb für rassistische Stereotypen und veraltetes Geschlechterbilder, gesundheitliche Barrieren für die Nutzung des ÖPNV insbesondere für Menschen mit Behinderungen und chronischen Erkrankungen und Finanzprobleme bei Verkehrsunternehmen aufgrund der eingebrochenen

---

<sup>2</sup> Zu Treibhausgasemissionen im Verkehr auch inkl. Daten vor 2020 siehe Landesamt für Umwelt Brandenburg (2020): Abschätzungen der Treibhausgasemissionen im Land Brandenburg in 2020.

<https://ifu.brandenburg.de/sixcms/media.php/9/Klimagase-Corona2020.pdf>

<sup>3</sup> Zu Umweltgerechtigkeit siehe u.a. Umweltbundesamt (Hrsg.) (2015): Umweltgerechtigkeit im städtischen Raum – Entwicklung von praxis-tauglichen Strategien und Maßnahmen zur Minderung sozial ungleich verteilter Umweltbelastungen.

[https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umwelt\\_und\\_gesundheit\\_01\\_2015.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umwelt_und_gesundheit_01_2015.pdf)

Fahrgastzahlen sind nur einige der Auswirkungen. Eine Mobilitätswende, die auf den Umweltverbund setzt und gleichzeitig die gesellschaftliche Teilhabe aller Menschen stärkt, kann ein Teil der Lösung des Komplexes multipler Krisen sein.

Das Netzwerk „Mobilität für alle“ fordert daher eine diskriminierungsfreie und klimaverträgliche Mobilität für alle in Brandenburg und damit eine ökologische Mobilitätswende, die so ausgestaltet wird, dass sie Diskriminierung verhindert bzw. abbaut.

Wir verstehen Mobilität auch als einen Beitrag zu Weltoffenheit und Vernetzung. Alle Menschen müssen als wichtige Grundlage für ihre Freiheit und Teilhabe das gleiche Recht auf Mobilität bzw. die gleiche Möglichkeit, mobil zu sein, haben. Migrant:innen bzw. insbesondere Geflüchtete, Menschen in Asylverfahren und mit bestimmten Aufenthaltsstatus dürfen nicht so in ihrer Bewegungsfreiheit eingeschränkt werden, wie es aktuell geschieht. Beispiele sind die Residenzpflicht (ggf. in Verbindung mit der Wohnpflicht in Erstaufnahmeeinrichtungen) und die Erschwerung des Übertretens von Länder- und Bundesländergrenzen, was besonders Menschen in jahrelangen Asylverfahren stark einschränkt.

Mit diesem Papier möchte das Netzwerk Maßnahmen für die Verwirklichung einer „Mobilität für alle“ vorschlagen und einfordern, gleichzeitig jedoch auch eine Einladung für die Zusammenarbeit im Antidiskriminierungsbereich aussprechen und seine Expertise als Unterstützung anbieten.

## **II. Forderungen und Maßnahmen**

### **1. Unterschiedliche Anforderungen an eine klimaverträgliche Mobilitätswende einbeziehen**

Eine klimaverträgliche Mobilitätswende – hier ist vor allem der Teilaspekt der Verkehrsverlagerung zum Umweltverbund gemeint – kann nur dann aktuelle Diskriminierung abbauen und neue Diskriminierung verhindern, wenn sie den Mobilitätsbedürfnisse und Anforderungen an den öffentlichen Raum verschiedener Gruppen und Individuen gerecht wird, die sich aus unterschiedlichen Lebensumständen ergeben. Verschiedene Gruppen leiden außerdem besonders unter den Konsequenzen des aktuellen Verkehrssystems und können entsprechend stark von einer Wende profitieren. Folgende Anforderungen an die Mobilitätswende müssen Eingang in die brandenburgische Verkehrs-, Stadt- und Regionalplanung finden:

1.1 Der Fokus beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur ist noch immer stark geprägt von Lohnarbeitswegen und dem motorisierten Individualverkehr – morgens mit dem Auto zur Arbeit und abends wieder zurück. Diese Annahme entspricht jedoch nicht der Alltagsmobilität vieler Menschen, insbesondere nicht der vieler Frauen. Frauen leisten

mehr Sorge- sowie Haushaltsarbeit<sup>4</sup>, zum Beispiel sind sie häufig diejenigen, die Kinder in den Kindergarten und zur Schule bringen, kranke Großeltern oder Eltern in eine Ärzt:innenpraxis begleiten und einkaufen. Daher legen sie im Laufe eines Tages viele kürzere Wege in komplexen Wegeketten zurück. <sup>5</sup>Gerade wenn sie Beruf und Sorge- sowie Haushaltsarbeit in Einklang bringen müssen, stehen sie häufig unter Zeitdruck und sind deshalb auf das Auto angewiesen. Auf dem Land, in Ortsrandlagen und auch zu Nebenverkehrszeiten kann der ÖPNV den komplexen Wegeketten aktuell oft noch nicht gerecht werden.

Um diese Lebensrealität abzubilden, soll Gender Planning in allen brandenburgischen Kommunen zum Standard werden. Stadt, Raum und Verkehr gendergerecht und sozial gerecht zu planen, bedeutet<sup>6</sup>:

- a. Die ökologische Verkehrswende heißt nicht nur, für Wege zur Arbeit von Autobahnen auf Schnellstrecken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und Radschnellwege umzustellen, sondern auch den Langsamverkehr in Planungen einzubeziehen und ihn vor allem sicher zu machen. Dafür braucht es breite, sichere und möglichst räumlich getrennte Radwege, auf denen das Nebeneinanderfahren und Überholen gefahrlos möglich ist, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder mit Kinderanhängern und Qualitätskriterien für den Fußverkehr in Kommunen. Ein attraktiver ÖPNV, der auch auf längeren und komplexeren Strecken ein schnelles und verlässliches Vorankommen ermöglicht, ist eine weitere Grundlage, um in jedem Mobilitätsalltag auf das Auto verzichten zu können.
- b. Intermodale Mobilität soll innerhalb des Umweltverbunds auf kurzen, schnellen Wegen, die aneinandergeschlüsselt sind, möglich sein. Es braucht aufeinander abgestimmte Fahrpläne und die Möglichkeit zur Fahrradmitnahme ohne zusätzliche Kosten. Besonders abends und nachts sollten keine langen Aufenthalte an Haltestellen notwendig sein.
- c. Das Leitbild der Stadt bzw. der Region der kurzen Wege<sup>7</sup> muss in ganz Brandenburg verwirklicht werden. Orte der Nahversorgung, Freizeit- und Familienangebote,

---

<sup>4</sup> Zum Gender Care Gap siehe BMFSFJ (Hrsg.) (2019): Zweiter Gleichstellungsbericht der Bundesregierung. <https://www.bmfsfj.de/resource/blob/122398/87c1b52c4e84d5e2e5c3bdfd6c16291a/zweiter-gleichstellungsbericht-der-bundesregierung-eine-zusammenfassung-data.pdf>

<sup>5</sup> Zu Mobilität und Gender siehe u.a. Spitzner, Meike (2020): Mobilität für alle! – Wie die Verkehrswende allen eine umweltschonende Mobilität ermöglicht. In: Heinrich-Böll-Stiftung (Hrsg.): Praxis kommunale Verkehrswende – Ein Leitfaden. Band 47 der Schriftenreihe Ökologie. [https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende\\_kommentierbar.pdf?dimension1=division\\_oen](https://www.boell.de/sites/default/files/2020-02/Praxis-kommunale-Verkehrswende_kommentierbar.pdf?dimension1=division_oen)

<sup>6</sup> Bei dem Aspekt der Geschlechtergerechtigkeit geht es nicht um das biologische Geschlecht, sondern um soziale Rollen. Es soll nicht die Rollenaufteilung bei Care-Arbeit oder Einkäufen zementiert werden, sondern Teil der Lösung muss das Aufbrechen der Geschlechterrollen sein. Letztendlich profitieren von einer Stadt, die dafür sorgt, dass alle Einrichtungen, die für den Alltag gebraucht werden, fußläufig bzw. in kurzer Zeit erreichbar sind, alle Menschen, die diese Aufgaben erfüllen und in Zukunft erfüllen werden.

Bildungsstätten und Arbeitsstandorte sollten überall in kurzer Zeit bestenfalls zu Fuß oder mit dem Fahrrad bzw. auf dem Land vor allem mit einer attraktiven ÖPNV-Anbindung erreichbar sein. Im Umkehrschluss bedeutet das, nicht vorhandene Angebote zu schaffen. Eine große Rolle spielt hier auch die verknüpfte Planung von Wohnen und Mobilität: Der Umweltverbund muss von Beginn an mitgedacht werden und mit modernen Stellplatzsatzungen können Parkplätze in neuen Quartieren reduziert werden.

- d. Bei der Gestaltung des öffentlichen Raumes dürfen keine Angsträume kreiert werden, die besonders nachts als Gefahr eingeschätzt werden, weil dort Gewalterfahrungen gemacht werden könnten. Das erfordert verbindliche Checklisten zur Vermeidung von Angst- bzw. Gefahrenräumen, die auch konsequent eingesetzt werden müssen.

1.2 Mobil auf dem Land: Im ländlichen Raum braucht es gute ÖPNV-Anbindungen, denn es müssen auch all jene flexibel mobil sein, die sich kein eigenes Auto leisten können. Umgekehrt sollte auch kein Haushalt in finanzielle Schwierigkeiten geraten, weil aufgrund eines schlecht ausgebauten ÖPNVs die Anschaffung und Haltung eines Autos notwendig sind. Das erfordert einen Ausbau der Linien und Netze, und vor allem Taktungen, die nicht nur am Schüler:innenverkehr oder Pendler:innenverkehr ausgerichtet sein sollten. Alle brandenburgischen Gemeinden sollten mindestens stündlich mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sein, deren Abfahrts- und Ankunftszeiten auch an den SPNV an Regionalbahnhöfen angepasst sind. Wo das Fahrgastaufkommen sehr gering ist, sollten Ridepooling und (Car-)Sharing angeboten werden. Die Anpassung der Öffnungszeiten von Behörden, Institutionen etc. ist zudem wichtig für die Kombinierbarkeit mit Alltagswegen.

Besonders wichtig ist die autounabhängige Mobilität auch für den Zugang zu Hilfsangeboten und wichtigen Einrichtungen:

- a. Frauen und Mitglieder der LGBTQIA-Community ohne eigenes Auto müssen auch im ländlichen Raum Gewaltschutzangebote erreichen und zum Beispiel nach einem Umzug auch Zugang zu gewohnten Strukturen wie dem Arbeitsplatz haben können, darauf ist der ÖPNV aber häufig nicht ausgerichtet.
- b. Unterkünfte für Geflüchtete sind häufig abgelegen und/oder haben keine ÖPNV-Anbindung bzw. eine Anbindung, die zeitlich nicht ausreicht. Um an Sport- und Kulturangeboten teilzunehmen, selbstbestimmt einzukaufen, andere Menschen zu treffen und sich in Brandenburg zurechtzufinden, werden auch abends und am Wochenende Verbindungen benötigt. Alle Unterkünfte müssen regelmäßige

---

<sup>7</sup> Zum Leitbild Stadt/Region der kurzen Wege siehe Umweltbundesamt (Hrsg.) (2011): Leitkonzept – Stadt und Region der kurzen Wege – Gutachten im Kontext der Biodiversitätsstrategie.

<https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/461/publikationen/4151.pdf>

Anbindungen erhalten und die Linien dürfen nicht, wie in Corona-Zeiten teilweise geschehen, als nachrangig behandelt werden.<sup>8</sup>

1.3 Lasten des Verkehrs wie Lärm- und Luftbelastung müssen häufig Menschen tragen, die sich nur niedrige Mieten leisten können und daher eher an großen und stark befahrenen Straßen wohnen. Sie leiden auch an den entsprechenden gesundheitlichen Konsequenzen. Dabei sind es gerade die Haushalte mit niedrigem Einkommen, die oft kein eigenes Auto besitzen. Verkehrsbedingte Luftbelastungen und Verkehrslärm müssen wirksam bekämpft werden, zum Beispiel durch eine Temporeduzierung innerorts. Diese Maßnahmen müssen jedoch mit einer Wohnungspolitik einhergehen, die auch dafür sorgt, dass die Wohnungen bezahlbar bleiben, denn für gewöhnlich steigen die Mieten in Quartieren, die verkehrsberuhigt und besser an den Verkehr angebunden werden.

1.4 Der öffentliche Raum wird als Aufenthalts-, Begegnungs-, Erholungs- und Freizeitraum benötigt, besonders von Kindern, Jugendlichen, älteren Menschen und Menschen ohne eigenen Garten oder Balkon. Er muss daher so gestaltet werden, dass er Lebensqualität schafft und nicht bloß als Parkraum und Fahrbahn für Autos dient. Kommunen sollten in Brandenburg Flächen entsiegeln und mehr wohnortnahe Grünflächen, Spielplätze, Sport- und Bewegungsangebote und Sitzgelegenheiten anbieten. Teile der Finanzierung könnten zum Beispiel über das Anheben von Parkgebühren abgesichert werden, jedoch ohne dass zum Beispiel Menschen mit Behinderungen, die auf Parkplätze angewiesen sind, mehr belastet werden. Außerdem muss das Bewegen im öffentlichen Raum für alle Verkehrsteilnehmer:innen sicher sein, was durch Tempo 30 innerorts und verkehrsberuhigte, autoarme sowie autofreie Bereiche erzielt werden kann.

## **2. Barrierefreie Angebote schaffen – physisch, finanziell, sprachlich, kulturell, erfahrungsbedingt**

Mobilitätsangebote sind von strukturellen Zugangsbarrieren durchzogen, die verhindern, dass die Angebote von Menschen selbstständig und ohne zusätzliche Belastungen genutzt oder schlimmstenfalls überhaupt genutzt werden können. Hierbei geht es nicht ausschließlich um Barrieren im engeren, üblichen Sinne, die sich auf Menschen mit Behinderungen bzw. insbesondere mit körperlichen Behinderungen, Senior:innen und Menschen mit Kinderwägen beziehen.

Folgende Barrieren gilt es abzubauen:

2.1 Im gesamten öffentlichen Raum und insbesondere an Haltstellen bzw. Bahnhöfen sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln (Busse, Straßenbahnen, Bahnen) gilt es, physische Barrieren und solche, die vor allem blinde und sehbehinderte Menschen einschränken, konsequent abzubauen:

---

<sup>8</sup> <http://refugeeswelcomebarnim.blogspot.de/2020/04/29/diesen-abstand-koennen-die-bewohnerinnen-der-erstaufnahme-nicht-einhalten/>

- a. An allen Bahnhöfen muss es funktionstüchtige Fahrstühle oder gut nutzbare Rampen geben, die regelmäßig technisch gewartet werden. Solange diese nicht vorhanden sind, braucht es zumindest auf Anmeldung die Möglichkeit an dem meist barrierefreien Hausbahnsteig ein- und auszusteigen. An allen Haltestellen und Bahnhöfen müssen die abfahrenden Verkehrsmittel und in den Fahrzeugen die nächsten Haltestellen ohne Ausnahmen durchgesagt werden.
- b. Kopfsteinpflaster auf Straßen inkl. Überwegen und Gehwegen muss so beschaffen sein, dass Rollstuhlfahrer:innen und Menschen mit anderen Mobilitätshilfen die Wege nutzen können. Bereits verlegtes Kopfsteinpflaster muss entsprechend angepasst werden oder es braucht alternative Wege. Mehr Bordsteine müssen abgesenkt und Grünphasen für Fußgänger:innen deutlich verlängert werden. Zudem soll die Gestaltung der Fußwege die Anforderungen von Blindenleitsystemen beachten und alle Ampeln auf Knopfdruck auch ein akustisches Signal haben. Fahrpläne und andere wichtige Informationen müssen ausreichend tief hängen, sodass Menschen im Rollstuhl sie lesen können.
- c. In den Fahrzeugen braucht es mehr barrierefreie Sitzplätze für Menschen mit Behinderungen und einen deutlichen Ausbau der Stellplätze für Kinderwägen, Fahrradanhänger etc. Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen barrierefreie Zugänge haben. Bei der Modernisierung der Flotten müssen diese Anforderungen Standard werden. Die Investitionsmittel für einen zügigen Umbau müssen bereitgestellt werden.

2.2 Mobilität darf nicht vom Geldbeutel abhängen und mobil zu sein, darf auch nicht bedeuten, dass das Geld für andere Grundbedürfnisse zu knapp wird. In Deutschland besitzen 53% der einkommensärmsten Haushalte kein eigenes Auto<sup>9</sup>, daher ist es besonders wichtig, dass der ÖPNV bezahlbar ist und nicht finanzielle Hürden die Mobilität einschränken. Für Verbesserungen sollen folgende Maßnahmen sorgen:

- a. Das Budget für das „Mobilitätsticket“ in Brandenburg darf nicht weiter gekürzt werden. Stattdessen müssen die Preise endlich überall mit dem Budget für Mobilität im ALG-II-Regelsatz in Einklang stehen, nicht nur in den kreisfreien Städten. Auch Kombi-Tickets müssen noch bezahlbar sein und für das Berliner Umland (z.B. Bereich Berlin ABC) muss gemeinsam mit dem Land Berlin eine Lösung gefunden werden.
- b. Für Kinder, Jugendliche, Rentner:innen, Alleinerziehende und Menschen, die aufgrund ihres Aufenthaltsstatus benachteiligt werden, z.B. durch Arbeitsverbote oder ihre Unterbringung in Gemeinschaftsunterkünften, braucht es weitere Vergünstigungen.
- c. Für oft nicht-fakultative Wege zu Behörden etc. sollen Fahrschein-Kontingente zur Verfügung gestellt werden. Diese können dann ähnlich wie bei Festivals o.Ä. in einer Terminbestätigung inbegriffen sein und so im ÖPNV vorgezeigt werden. Ebenfalls

---

<sup>9</sup> infas, DLR, IVT und infas 360 (2018): Mobilität in Deutschland. MiD-Ergebnisbericht. Studie im Auftrag des BMVI. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)



sollen Lösungen für die Fahrtkosten zu Beratungsstellen, Schutzeinrichtungen, Betreuungsangeboten etc. gefunden werden, um nicht durch Fahrtkosten eine weitere Hürde zu schaffen.

2.3 Fahrpläne, Informationen zu Fahrplanänderungen, Informationsmaterialien in Fahrzeugen des ÖPNV und Ticketbuchungssysteme müssen überall ausreichend und zudem in den in Brandenburg am häufigsten gesprochenen Sprachen verfügbar sein. Darüber hinaus muss es sie auch in Leichter Sprache und großer Schrift sowie Braille-Schrift geben. Preis- und Buchungssysteme müssen insgesamt einfacher und intuitiv verständlicher werden.

2.4 Durch kulturelle Hürden wie fehlendes Wissen über das hier übliche Mobilitätsverhalten oder Umgangsformen werden Menschen daran gehindert, Verkehrsträger wie das Fahrrad oder den öffentlichen Verkehr zu nutzen. Doch auch Menschen, die bisher nicht Fahrrad fahren können oder nicht mit dem öffentlichen Verkehr vor Ort vertraut sind, zum Beispiel Migrant:innen, sollen diese Möglichkeit haben. Entsprechende Bildungs- und Unterstützungsangebote wie Fahrradkurse, übersetzte Broschüren, Mobilitätsbegleitung und Tandem-Angebote sollen gefördert werden. Es gibt bereits viele solcher Initiativen und Projekte, die jedoch aufgrund fehlender finanzieller Mittel und Bekanntheit nicht weitergeführt werden können. Dazu kommt, dass einige Menschen keinen Zugang zu Fahrrädern etc. haben, es braucht also auch hier Unterstützung.

### **3. Individuelle Diskriminierung verhindern und Unterstützung für Betroffene leisten**

Die Erfahrungen mit dem öffentlichen Verkehr hängen häufig mit den Menschen, die dort arbeiten, sowie den Mitfahrenden zusammen.

Ohne Bus- und Straßenbahnfahrer:innen, Lokführer:innen und Schaffner:innen ist keine Verkehrswende möglich. Diese Jobs müssen daher gut bezahlt und wertgeschätzt werden. Gerade im ländlichen Raum sind Busfahrer:innen häufig eine „soziale Institution“ mit großer Bedeutung für die gesamte Gegend. Doch Menschen haben auch Vorurteile, seien sie implizit oder explizit, und können sich diskriminierend verhalten und Gewalt ausüben. In Brandenburg werden geflüchtete Menschen an Haltestellen einfach stehen gelassen, People of Colour sind überdurchschnittlich im Fokus von Ticketkontrollen und werden auch vom Personal beleidigt.<sup>10</sup>

Gleiches gilt für andere Fahrgäste, die ebenfalls diskriminierend sein und Gewalt ausüben können. Beide Gruppen – Personal und Fahrgäste – haben auf der anderen Seite auch die Möglichkeit, bei Diskriminierung einzugreifen.

---

<sup>10</sup> Zu Beispielen für Rassismus im ÖPNV siehe Nachrichten der Antidiskriminierungsberatung Brandenburg Juni 2021 [https://www.antidiskriminierungsberatung-brandenburg.de/wp-content/uploads/2021/07/adb\\_nachrichten\\_juni\\_2021.pdf](https://www.antidiskriminierungsberatung-brandenburg.de/wp-content/uploads/2021/07/adb_nachrichten_juni_2021.pdf)

Um Diskriminierung verhindern und bei Vorfällen wirksam eingreifen zu können, braucht es folgende Maßnahmen:

3.1 Das Personal im öffentlichen Verkehr sollte für Diskriminierung und (rechte) Gewalt sensibilisiert und den Umgang damit geschult werden, damit einerseits entsprechendes Verhalten seitens des Personals vorgebeugt wird und das Personal andererseits bei Übergriffen durch andere Fahrgäste konsequent und wirksam eingreifen kann. Dabei muss auch das Thema sexualisierte Gewalt thematisiert werden. Vor allem dem Personal, das nachts arbeitet, kommt hier eine zentrale Rolle zu. Diese Sensibilisierung muss auch Ausbildungsinhalt werden.

3.2 Für den Heimweg im Dunklen von einer Haltestelle oder einem Bahnhof sollen Angebote wie Hotlines und (privat organisierte) Begleitservices weiter aufgebaut und bekannt gemacht werden. In verkehrsschwachen Zonen sollen öffentlich geförderte Rufbus/Ruftaxi-Systeme speziell für FINTA-Personen<sup>11</sup> eingerichtet werden.

3.3 In den Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs, an Haltestellen und in Bahnhöfen soll durch Plakate, Sticker und andere Informationsmaterialien stärker über das Thema (Anti-)Diskriminierung aufgeklärt werden, unterstützt durch Medienkampagnen. Das schließt die Rechte von Betroffenen, Handlungsmöglichkeiten für Zeug:innen und Informationen zu Beratungs- und Beschwerdestellen ein. Dabei ist es wichtig, die Verantwortung jedes:r Einzelnen zu betonen, zu helfen, wenn dies möglich ist und zudem deutlich zu machen, dass für das Eingreifen und auch eine anschließende Beschwerde nicht gewartet werden darf, bis eine Straftat vorliegt.

Werbung für diskriminierende und/oder rechtsextreme Inhalte an diesen Orten sollte dagegen verboten werden.

3.4 Diskriminierungsbeschwerden gegen das eigene Personal müssen durch die Unternehmen ernst genommen und gründlich und insbesondere gegenüber den Beschwerdeträger:innen transparent aufgearbeitet werden und ggf. entsprechende Konsequenzen nach sich ziehen. Dafür brauchen die Unternehmen neutrale und vertrauliche interne Beschwerdewege. Darüber hinaus sollten die Unternehmen unabhängige Beratungsstellen über (rechte) Angriffe informieren und Betroffene nach Möglichkeit an diese Stellen verweisen.

3.5 Die Beratungs- und Beschwerdestrukturen für Diskriminierungsfälle in Brandenburg müssen flächendeckend ausgebaut und staatlich gefördert werden, dazu gehört auch der Ausbau der Landesstelle für Chancengleichheit und Antidiskriminierung. Die Unterstützungsmöglichkeiten müssen wohnortnah, barrierefrei, professionell und unabhängig sein, um wirksamen Diskriminierungsschutz zu schaffen.

---

<sup>11</sup> Frauen, inter, nonbinäre, trans und agender Personen

3.6 Da der öffentliche Verkehr kein abgekapselter Bereich ist und die Gewalt und Diskriminierung auch Menschen betreffen, die ohne Nutzung des öffentlichen Verkehrs unterwegs sind, müssen die Bildung zu Antidiskriminierung, interkulturelle Verständigungsarbeit und die Bekanntmachung von Angeboten für Betroffene durch analoge und digitale Kampagnen auch gesamtgesellschaftlich und in der schulischen Bildung verstärkt stattfinden.

#### **4. Anforderungen an Planungs- und Beteiligungsprozesse sowie rechtliche Grundlagen**

4.1 Für zielgerichtete Antidiskriminierungspolitik braucht es fundiertes empirisches Wissen. Das Wissen über Diskriminierungsformen und -ausmaße im Mobilitätsbereich muss über Studien etc. erweitert werden. Vorfälle von Diskriminierung in Brandenburg müssen dokumentiert werden (Diskriminierungsstatistik). Ein Monitoring, zum Beispiel durch Fahrgastbefragungen, ist ebenfalls ein wichtiges Mittel.

4.2 Verkehrsdatenerhebungen, einschließlich großer Studien wie „Mobilität in Deutschland“ und kleinerer, kommunaler Erhebungen, müssen gendersensibel werden. Das erfordert zunächst, dass möglichst viele Gruppen mit unterschiedlichen Lebensumständen in der Zusammensetzung der Stichproben wiederzufinden sind. Anschließend müssen die abgefragten Wegezwecke (Begleit- und Betreuungswege, Einkauf, Einkauf für andere Haushalte ...) auch Gendergruppen bzw. sozialen Rollen zuordenbar sein. Darüber hinaus sollte abgefragt werden, welche Verbesserungen sich FINTA-Personen und Personen, die Sorge- und Hausarbeit leisten, für den Aufenthalt im öffentlichen Raum und ihren Mobilitätsalltag wünschen.

4.3 Für alle Verkehrsplanungen sollen Beteiligungsprozesse verbindlich festgeschrieben werden. Beteiligungsverfahren in der Planung müssen Formate anbieten, mit denen nicht nur die üblichen Zielgruppen – eher männlich, nicht migrantisch, Zeit für entsprechende Veranstaltungen – erreicht werden. Außerdem braucht es an den entscheidenden Stellen in Planung, Betrieb und Management des Verkehrs diverseres Personal.

4.4 Die Besetzung der Fahrgastbeiräte im öffentlichen Verkehr sollte überdacht werden, damit dort mehr Menschen mit unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen und Erfahrungen beteiligt werden.

4.5 Für die brandenburgische Antidiskriminierungspolitik, die nicht nur, aber auch den Mobilitätsbereich betrifft, sollte eine rechtliche Grundlage geschaffen werden, die über die Möglichkeiten des Allgemeinen Gleichbehandlungsgesetzes hinausgeht.

### **III. Umsetzung**

Zur Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen für eine Mobilität für alle in Brandenburg fordert das Netzwerk einen Aktionsplan Antidiskriminierung für den Bereich Mobilität. Dieser sollte alle Formen der strukturellen und individuellen Diskriminierung sowie Gewalt abdecken und Ziele, Maßnahmen und Fördermöglichkeiten definieren. Aus dem Antidiskriminierungsplan sollten außerdem regionale und lokale Beteiligungsverfahren hervorgehen.

Die Ausgestaltung des Aktionsplans soll auf die Entwicklungen im Rahmen des Dialogprozesses für ein brandenburgisches Mobilitätsgesetz Bezug nehmen und bis Ende 2022 abgeschlossen sein.

### **Unterzeichner:innen**

VCD Landesverband Brandenburg e.V.

Opferperspektive e.V.

Migrations- und Integrationsrat Land Brandenburg e.V.

Zentrum gegen Antisemitismus, Rassismus und Ausländerfeindlichkeit Land  
Brandenburg

Netzwerk Migrant\*innenorganisationen Brandenburg e.V.

Frauenpolitischer Rat Land Brandenburg e.V.

Autonomes Frauenzentrum Potsdam e.V.

Büro für Chancengleichheit und Vielfalt der Landeshauptstadt Potsdam

AStA der Universität Potsdam

AG Migration und Vielfalt der SPD Brandenburg

Jusos Hochschulgruppen Brandenburg

Grüne Jugend Brandenburg