

## Position

### **Mobilität im ländlichen Raum erhalten - gesellschaftliche Teilhabe und Chancengerechtigkeit ermöglichen**

Mobilitätsfragen sind Zukunftsfragen im ländlichen Raum. Vom Grad der individuellen Mobilitätsmöglichkeiten hängen unmittelbar die Chancen für gesellschaftliche Teilhabe ab. Frauen und Männer sind auf unterschiedliche Weise mobil. Männer haben oft längere Pendelwege, um zu ihrer Arbeit zu kommen. Frauen legen generell komplexere Wegeketten zurück, da sie häufiger Begleitwege für die Familie leisten. Ob Schulwege, Versorgungswege oder der Weg zum Arzt: Dies bleibt gerade im ländlichen Raum mehrheitlich in der Verantwortung der Frauen. Darüber hinaus steigt der Anteil berufstätiger Frauen, deren Wege ohnehin schon komplex sind. Verstärkt wird diese Herausforderung durch den Abbau des öffentlichen Nahverkehrs im ländlichen Raum, dem Schließen von Schulstandorten oder der Ausdünnung von Infrastruktur und Versorgung.

Davon ausgehend fordert der Deutsche LandFrauenverband e.V. (dlv):

#### **1. Absicherung von Mobilität als Teil einer gesamtgesellschaftlich zu fördernden Geschlechtergerechtigkeit und Daseinsvorsorge**

Ziel zukunftsfähiger Mobilitätskonzepte muss die Absicherung der Mobilitätsbedürfnisse verschiedener Zielgruppen im ländlichen Raum sein. Dabei sind geschlechtergerechte Mobilitätskonzepte, eine weitestgehend elternunabhängige Kinder- und Jugendmobilität sowie eine möglichst eigenständige Lebensführung älterer Menschen zu erreichen. Eine Absicherung der Mobilität einseitig zu Lasten der Frauen ist zu verhindern. Innovative Ansätze, auch unter Einbeziehung ehrenamtlichen Engagements sind über reine Modellmaßnahmen hinaus zu verstetigen. Dabei muss es gelingen möglichst viele Personengruppen einzubeziehen. Es muss bedacht werden, dass Frauen nicht mehr in dem Maß zur Verfügung stehen. Das ehrenamtliche Engagement bei Mobilitätsalternativen ist keine Selbstverständlichkeit und kann durch konkrete Anreize gefördert werden. Die Absicherung von Mobilität ist gesamtgesellschaftliche Aufgabe, der Schlüssel für Lebensqualität und Daseinsvorsorge. Neben der öffentlichen Förderung und der Einbindung verschiedener Personengruppen, muss die Wirtschaft stärker einbezogen werden und ihren Beitrag zur Verbesserung der Mobilität der Menschen im ländlichen Raum leisten: Von Firmentickets für den Nahverkehr, über Zuschuss zu den Fahrtkosten zur Arbeitsstelle oder der gemeinsame Einsatz für den Erhalt von Bahnstrecken im ländlichen Raum. Für die Koordination verschiedener Angebote müssen Ressourcen aus Wirtschaft und Verwaltung zur Verfügung stehen.

#### **2. Innovative Ansätze ermöglichen: Rechts- und Finanzrahmen schaffen**

Praxisbeispiele zeigen, dass es nicht den einen Ansatz gibt. Damit Akteure vor Ort neue Mobilitätskonzepte entwickeln können, braucht es einen angepassten Finanz- und Rechtsrahmen. Veraltete Bundesgesetze stehen im Widerspruch zu den komplexen Anforderungen, die inzwischen für die Absicherung der Mobilität im ländlichen Raum notwendig sind und schrecken Regionen ab, neue Konzepte zu entwickeln. Eine Klarstellung von Seiten des Bundes beispielsweise beim Personenbeförderungsgesetz ist dringend erforderlich. Ob Versicherungsfragen oder Fragen der interkommunalen Zusammenarbeit: Hier braucht es neben entsprechenden Rahmenbedingungen

auch eine ausreichende Beratung in den Kommunen und Ländern. Erfolgreiche Beispiele in Modellprojekten müssen verstetigt, Wissen darüber verbreitet werden. Anpassungen an rechtliche Fragen müssen aus solchen Modellprojekten abgeleitet werden. Neben den bedarfsgerechten, konkreten Mobilitätskonzepten muss die Infrastruktur vor Ort erhalten bzw. ausgebaut werden. Dem schnellen Internet kommt dabei eine wichtige Rolle zu: Ob Telemedizin, Ansiedlung von Arbeitsplätzen oder Telearbeitsplätze, all dies verringert den individuellen Mobilitätsbedarf.

### **3. Mobilitätserhebung auf geschlechtsspezifische Aspekte ausweiten: Konsequenzen ableiten**

Bisher berücksichtigten Mobilitätserhebungen zu wenig die geschlechtsspezifischen Besonderheiten. Dabei sind nicht nur die Wegezeiten zum Erreichen des Arbeitsplatzes zu berücksichtigen, sondern auch die Begleitung von Kindern oder älteren Menschen. Wenig berücksichtigt werden die Sicherheitsbedarfe von SeniorInnen oder die altersgerechte Wege- und Verkehrsplanung. Eine Reduzierung des SchülerInnenverkehrs hat erhebliche Auswirkungen auf Frauen und ihre Wegeketten. Generell verschwindet die Zielgruppe „Familie“ zunehmend in den Nahverkehrskonzepten, bzw. werden ihre vielfältigen Bedürfnisse nicht ausreichend wahrgenommen.

### **4. Infrastruktur und Mobilität: Kluger Gesamtmix statt kurzfristigen Einsparungen**

Die Menschen im ländlichen Raum haben ein Recht auf Teilhabe und Zugang zu Bildung, Versorgung und sozialer Infrastruktur. Es besteht ein Zusammenhang zwischen der Ausdünnung der Infrastruktur und den zunehmenden Herausforderungen für Familien bei der Erledigung des täglichen Lebens. Da wo es kurzfristig kostengünstig erscheint, den Schulstandort zu schließen, muss gegebenenfalls mit höherem Aufwand der Schülerverkehr betrieben werden oder aber von den Familien kompensiert werden. Dies steht auch im Gegensatz zu einer umweltfreundlichen und nachhaltigen Politik. Wir erteilen solchen vermeintlichen, kurzfristigen Einsparungen eine Absage und verlangen ein langfristiges und vernetztes Denken in Fragen der Daseinsvorsorge. Die Organisation des Alltags muss für Familien im ländlichen Raum auch in Zukunft gestaltbar sein. Frauen im ländlichen Raum dürfen nicht zum Notnagel für wegbrechende Mobilitäts- und Infrastrukturfragen werden: Letztlich ist dies volkswirtschaftlich in Zeiten des Fachkräftemangels zu kurz gedacht.

Zusammengefasst bedeutet dies:

- **Mobilität ist Daseinsvorsorge** und muss den Menschen im ländlichen Raum auf Grundlage des Prinzips der Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse in Deutschland zur Verfügung stehen.
- Es braucht **genderdifferenzierte Erhebungen zum Mobilitätsverhalten** und Mobilitätsbedürfnissen und entsprechende Finanzmittel hierfür.
- Für den Ausbau innovativer und lokal angepasster Mobilitätskonzepte braucht es eine **ländliche Mobilitätsförderpolitik mit einem entsprechenden Rechts- und Finanzrahmen**.
- Neben innovativen Mobilitätskonzepten müssen die **individuellen Mobilitätsanlässe verringert und die Voraussetzungen dafür geschaffen werden**: Rollende Nahversorgung, E-Government, LehrerInnen- oder Ärztemobilität sind hierfür mögliche Ansätze.
- **Mobilitäts- und Infrastrukturfragen: Nachhaltig anpacken, statt kurzfristig einsparen!**

*Vom Präsidium des dlv verabschiedet am 11.11.2014*