**„ ‚Mobilität’ ist ausgerichtet auf die Erfüllung**

**von Bedürfnissen oder Zwecken**

**wie Arbeit/Ausbildung, Einkauf, Versorgung**

**und Urlaub/ Freizeit durch räumliche Ortsveränderung,**

**also Fortbewegung. Das ist immer Verkehrsträger**

**und Medien übergreifend gedacht.“**

Reh, Werner: Die Leitplanken setzen die Bürger,

in: Postfossile Mobilität, München 2014

**Mobilität ländlicher Raum – Positionspapier B90/Die Grünen**

**Spezifisch**

Vernetzt mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln ist das System ÖPNV eine tragende Säule einer postfossilen Mobilität[[1]](#footnote-1). Auch volkwirtschaftlich rechnet sich ein Mobilitätsangebot der Zukunft, denn gemeinschaftliche Nutzung schont die Umwelt, reduziert den Flächenverbrauch, verringert Sanierungsaufwand, ist Gesundheitsvorsorge durch Bewegung, mindert Stress und schafft andere Vorteile im Sinne lebenswerter Städte und Landkreise.

Flächenländer mit wenigen Großstädten und einigen Ober- und mehreren Mittelzentren innerhalb ihrer Landkreise unterscheiden sich von Stadtstaaten und einem dicht besiedelten Bundesland wie Nordrhein-Westfalen durch große zu überwindende Distanzen ohne verlässliche Schienen- oder andere Nahverkehrsangebote. Bis heute orientiert sich das Nahverkehrsangebot mit Bussen z.B. an den Schülertransporten und diese wiederum nach den Zeiten des Unterrichtsbeginns und –endes.

Attraktivem Nahverkehr im Zusammenhang mit Tourismus ist außerdem ein nicht zu unterschätzender Wirtschaftsfaktor, der vor allem Aktivurlauber\*innen und Menschen, die Natur erleben möchten, in die ländlichen Räumen lockt.

**Messbar**

Für die Analyse der Qualität des Nahverkehrsangebots sind bestimmte Faktoren zu berücksichtigen:

- Verkehrsverbünde im Land

- Strukturdaten Land und Landkreise

- Mobilitätsangebote unter besonderer Berücksichtigung von jungen Familien mit Kindern,

 Pendler\*innen, Rentner\*innen

- Tourismus

Für die Zukunft spielt der demografische Wandel eine wesentliche Rolle bei der Betrachtung des Mobilitätsangebots innerhalb einer Region.

Weil zumeist kein verlässlicher Nahverkehr (schlechter Takt, Abendstunden gar nicht ...) in einer ländlichen Region existiert und manche Landkreise nicht die finanziellen Mittel haben, Mobilitäts-Verwaltungen mit qualifiziertem Personal einzurichten oder Fachexpertisen einzukaufen, „regeln“ sie ihren Nahverkehr z.B. im Schulamt u.a. deshalb, weil die Mittel zur Schülerbeförderung direkt an die Schulverwaltungen weitergegeben werden.

Auch gibt es in den wenigsten Bundesländern ein attraktives und einheitliches Tarifsystem im Nahverkehr. Dies trifft insbesondere auf die Alternative Bus zu.

Folgen:

- Mangels verlässlicher Infrastruktur wird „Wohnen auf dem Land“ unattraktiv

- Wegzug von zumeist jüngerer Bevölkerung; Ältere bleiben

- Rückzug des Dienstleistungsangebots (Bildung, Versorgung, Kultur)

- Hoher Versorgungsaufwand für ältere Menschen

- Vereinsamung

- Folgekosten Rückbau (Wasserleitungen usw.)

**Akzeptierbar**

Die hohen Immobilienpreise innerhalb der Städte werden zwangsläufig dazu führen, dass vor allem junge Familien im Umkreis der Städte in günstigeren Ober- und Mittelzentren Wohnraum suchen. Diese wiederum müssen eine Infrastruktur anbieten wie z.B. Kindertagesstätten, Sport, Schulen, Kultur und einen attraktiven Nahverkehr, damit Menschen sich für den ländlichen Raum entscheiden.

Aufgrund der eher bescheidenen Infrastruktur- und Mobilitätsangebote haben die Menschen im ländlichen Raum mindestens einen Pkw, immer häufiger aber zwei oder sogar drei Autos. Sie sind darauf angewiesen, um zur Arbeit, Ausbildung oder Freizeitangeboten zu fahren. Auf das Zweit- oder gar Drittauto zu verzichten würde den normalen Familienalltag komplett lähmen und würde nicht akzeptiert.

Laut einer Studie der TU Berlin aus dem Jahr 2012[[2]](#footnote-2) wurde das Verkehrsverhalten im ländlichen Raum nach Geschlecht, Haushalten und Erwerbsmodellen untersucht. Die Ergebnisse bestätigen die Probleme:

* Versorgungs- und Begleitwege im ländlichen Raum sind bei Frauen und Männern mit Kindern nahezu gleich groß, wenn die Frau voll erwerbstätig ist;
* im ländlichen Raum liegen bei Teil- oder Nicht-Erwerbstätigkeit der Frauen die Versorgungs- und Begleitwege mit Kindern deutlich höher;
* Freizeitwege sind bei beiden Gruppen (Erwerbstätige, Nicht-Erwerbstätige) nahezu gleich;
* bei Vollerwerbstätigkeit beider Elternteile werden Versorgungs- und Begleitaufgaben an andere Personen oder KiTas delegiert als bei Teil- oder Nicht-Erwerbstätigkeit der Frauen;
* bei zwei Vollzeiterwerbstätigen ist Pkw-Nutzung am größten – von beiden Elternteilen;
* rollentypische Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung sind in Haushalten mit teilzeiterwerbstätigen Frauen am größten;
* rollentypische Unterschiede entstehen durch Männer dieses Haushaltstyps, weil sie besonders viele Wege mit dem Pkw und nicht mit dem Rad oder zu Fuß zurücklegen;
* das Alter der Kinder hat keinen großen Einfluss auf das Verkehrsverhalten in Haushalten;
* der Bus ist das unattraktivste Verkehrsmittel für Eltern.

**Realistisch**

Mobilität ist Daseinsvorsorge für die Gesellschaft und für die Wirtschaft. In unseren ländlichen Regionen ist diese Vorsorge nur dann auf- und umzubauen, wenn verschiedene Aspekte (Breitbandversorgung, Tourismusangebote, lebenswertes, attraktives Wohnen, medizinische Versorgung, Mobilität für Familien, Dorfläden, Bildung usw.) in ein individuelles und regionales Gesamtkonzept einfließen. Dieses muss koordiniert werden im Rahmen interkommunaler Zusammenarbeit mit dem Ziel, Wohnen und Leben im ländlichen Raum mit einem qualitativ hochwertigen Nahverkehrsangebot zu verknüpfen.

*Aufgaben*, die zum Ziel „Wohnen bleiben – aufs Land ziehen“ führen:

- Anpassung an demografische, siedlungsstrukturelle und fiskalische Entwicklung erforderlich;

- Herstellen einer verlässlichen, ortsfesten Infrastruktur;

- Attraktivitätseinbußen im ÖPNV und SPNV korrigieren und Fahrgastnachfrage steigern;

- Umweltfreundliche/klimaverträgliche Mobilitätsangebote favorisieren;

- Gesetzliche Regelungen einem veränderten Mobilitätsbewusstsein anpassen;

 (Finanzielle Ausstattung, Alternative Finanzierungs- und Angebotsformen, Gemeinschaftliche

 Nutzung von Fahrzeugen mobile und flexible Stationen, Elektromobilität, Alternative, visionäre

 Fortbewegungsformen)

- Interkommunale Arbeitskreise einrichten (z.B. Lenkungsgruppe verlässliche Mobilität)

Das *Grundmodell* der „konnektiven Mobilität“[[3]](#footnote-3) veranschaulicht übersichtlich die Struktur für ein attraktives und vernetztes Nahverkehrsangebot:

**„Konnektive Mobilität“ = eine einzige Schnittstelle zum Kunden**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Vernetzen der Akteure****- Ehrenamtliche****- Private****- Unternehmen**  |  **Vernetzen der Angebote**  **/ \** **technisch Tarife**  |  **Vernetzen der Informationen** **/ \** **stationär mobil** **Mobilitätszentrale Smartphone**  |
| **Optimieren von****Schnell-****und Linienverkehr****„backbone“**  | **Erweitern und****Verbessern des****nichtmotorisierten****Aktionsradius’****Pedelecs, Radwege ...**  | **Flexibles Füllen der** **Angebotslücken****„Das Auto veröffentlichen“*** **Spontane Mitfahrgelegenheiten**
* **Regelmäßige Fahrgemeinschaften**
* **Flexible Bedienformen**
* **Mitnutzung öffentliche Fahrzeuge**
* **Kurzzeitmiete eines Fahrzeugs**
 |

Beispiele:

- RufBus für alle (barrierefrei mit App oder per Telefon übers Land)

- SheepJeep (Konzeptiddee für junge Leute)

- FreeKOOP (Versorgung mit dem Bus)

- „Hen un wech – immer überall mobil?!“

- „Mobilitätsgarantie“, Projekt Odenwaldmobil

- Mitfahrmöglichkeiten, „Mobilfalt“, Hessen

- Güter- und Personentransport, „KombiBus“, Uckermark

- Schnellbuslinien

- MobilAbos (Busticket, Pedelec- und Fahrradboxmiete), Mettingen

Erst, wenn die Alternativen wirklich attraktiv und den regionalen Gegebenheiten angepasst sind, werden Menschen auf das Zweit- und Drittauto verzichten.

**Terminiert**

Ziel: 2030 keine Diesel-Neuzulassungen mehr.

Das heißt konkret: Bis Ende Dezember 2029 können Dieselfahrzeuge zugelassen werden.

Wollen Grüne das? Wenn nicht, muss ein 10-Jahresplan (2 Jahre Flexibilitätsbonus) für die Umstellung der Produktion, Mobilitätskonzeption und Finanzierbarkeit ausgearbeitet werden.

Dieser 10-Jahresplan müsste folgende Aspekte berücksichtigen (unvollständig):

- Finanzierbarkeit öffentlich/privat?

- Grundkonzeption der Nahverkehrspläne bundesweit oder länderspezifisch?

- Fahrzeugindustrie

\* Produktion Elektromobilität/Infrastruktur

\* Fahrzeugindustrie

\* Entwicklung regional zugeschnittener Mobilitäskonzepte

\* Bandbreite der alternativen Fahrzeugproduktion (zusätzlich zum Pkw, Lkw,

 Schienenfahrzeug, Bus)

\* Arbeitsplätze/Beschäftigung

\* Zulieferfirmen

\* Export

- Digitalisierung

- Reaktivierungspotentiale

- Radmobilität und Infrastruktur

- Fußverkehr und Infrastruktur

- regional zugeschnittene Angebote

- lohnenswertes Invest wo?/nicht lohnenswertes Invest wo und was stattdessen?

- moderne Rahmenbedingungen Wohnen und Leben im ländlichen Raum

10-Jahresplan: Fertigstellung Ende 2018/Anfang 2019 (mit externer Hilfe?)

Susanne Menge

BAG-Sprecherin MoVe

1. "Postfossile Mobilität nun stellt den inneren Zusammenhang her: von der Endlichkeit fossiler Kraftstoffe über sparsame Nutzung, Energieeffizienz, erneuerbare Energien hin zu einer sicheren und finanzierbaren und allgemeinen Zugänglichkeit. In seiner Zielrichtung fügt sie sich in den Gesamtkontext einer zukunftstauglichen nachhaltigen Mobilität ein und stellt zugleich Anforderungen an das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsinfrastruktur der Zukunft.

...

Das postfossile Zeitalter fordert zweifellos andere Energie-, Verkehrs-und Produktionsstrukturen und verändert damit auch die Raumstrukturen. Wir werden deshalb nicht weniger, sondern anders mobil sein." ([Würdemann/Held, "Auf dem Weg zur postfossilen Mobilität", Informationen zur Raumentwicklung 8/2006](http://www.bbsr.bund.de/cln_016/nn_28360/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/IzR/2006/Downloads/8WuerdemannHeld%2CtemplateId%3Draw%2Cproperty%3DpublicationFile.pdf/8WuerdemannHeld.pdf)) [↑](#footnote-ref-1)
2. Ahrend, Christiane, Herget, Melanie (Hrsg.): Umwelt- und familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum, Berlin 2012  [↑](#footnote-ref-2)
3. Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.): Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck, Bonn 2013 [↑](#footnote-ref-3)