

Mobilität ist ein Menschenrecht!

Positionspapier "Mobilität sozial gerecht gestalten - Wenn Arzt und Arbeitsplatz unerreichbar sind"

Mobilität ist eine Grundvoraussetzung für gesellschaftliche und ökonomische Teilhabe. Die Erreichbarkeit unter anderem von sozialer und gesundheitlicher Infrastruktur, von Einkaufs- und Begegnungsmöglichkeiten oder von Kulturstätten ist lebensentscheidend. In einem Flächenbundesland wie Brandenburg ist deshalb eine tragfähige Mobilitätsstrategie von großer Bedeutung. Die stetige Ausdünnung des öffentlichen Nahverkehrs hat gravierende Folgen insbesondere für Menschen, die über kein eigenes Auto verfügen und es sich oft schlichtweg nicht leisten können.

Im Land Brandenburg hat es in der Vergangenheit bereits Initiativen wie das 2008 eingeführte Mobilitätsticket gegeben, das dazu beigetragen soll, sozial benachteiligten Menschen größere Mobilität zu ermöglichen. Dieses Konzept wird jedoch besonders den Bedürfnissen einkommensschwacher Bewohnerinnen und Bewohner entlegener Ortschaften nicht gerecht. Oftmals reicht ein Tarif über vier Tarifzonen¹ nicht aus und es können Kosten von 52 Euro oder mehr entstehen, um den Arbeitsplatz oder notwendige Dienstleistungen zu erreichen. Kosten, die die Brandenburgerinnen und Brandenburger mit ihren vorhandenen finanziellen Mitteln oftmals nicht decken können und sie in ihrer Mobilität einschränken.

Auch ältere Menschen leiden häufig an Mobilitätsarmut. Zusätzlich zu Finanzierungsschwierigkeiten sind sie mit körperlichen Einschränkungen konfrontiert, die es unmöglich machen, ohne fremde Hilfe zum Bus, geschweige denn in die nächste Stadt zu kommen. Doch Mobilitätshilfen sind nur für Menschen mit erheblichen Bewegungseinschränkungen vorgesehen. Erhält man diese nicht, ist die Mobilität mit einem großen finanziellen Aufwand wie Taxi fahren verbunden, weshalb ältere Menschen zunehmend von familiärer oder nachbarschaftlicher Hilfe abhängig sind.

Durch bürgerschaftliches Engagement werden in vielen Ortschaften Initiativen wie Bürgerbusse, Mitfahrbänke oder mobile Lebensmittelläden ins Leben gerufen, doch diese stoßen an ihre Grenzen: Freiwillige lassen sich nur schwer finden, die Organisation ist ohne professionelle Unterstützung kaum möglich und die Finanzierung lässt sich ohne Fördergelder oder hohe Fahrpreise nicht realisieren.

So rücken für die von Mobilitätsarmut betroffenen Menschen die mögliche Arbeitsstelle, die Kindertageseinrichtung, der Arzt, der nächste Supermarkt oder auch der nächste Sportverein/-kurs, das Café oder Kino in weite Ferne. Eingeschränkte gesellschaftliche und ökonomische Teilhabe, soziale Abschottung, Nichtinanspruchnahme von Gesundheitsleistungen und Verstärkung der Armut sind die Folgen.

Und doch: Mobilitätsarmut ist noch immer ein Randthema.

¹ 4 Waben liegen mit 31,70 Euro monatlich noch im Regelbedarf, Tarifzonen werden im Verkehrsverbund Brandenburg auch als Waben bezeichnet

Deshalb fordert die Landesarmutskonferenz Brandenburg die Landes- und Kommunalpolitik auf, sich für die folgende Grundsätze und Forderungen einzusetzen:

- dass Mobilität als ein Grundrecht angesehen wird.
- dass Mobilität durch Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr für Brandenburgerinnen und Brandenburger gewährleistet ist und der Exklusion durch Mobilitätsarmut entgegengewirkt wird. Mobilität ist eine gesellschaftliche Verpflichtung. Sie fällt unter die Daseinsvorsorge und ist somit öffentliche Aufgabe.
- dass alle Menschen in Brandenburg auf verbindliche Versorgungsstandards zugreifen können und in angemessener Zeit und zu angemessenen Preisen ihre Zielorte erreichen können, durch
 - die Investition von öffentlichen Geldern in interkommunale Verkehrsvernetzung.
 - die finanzielle Unterstützung von integrierten Mobilitätsangeboten durch den Staat (z.B. Unterstützung von kommunalen Carsharing-Angeboten durch Steuererleichterungen, Erstattung der Beratungskosten für Bürgerbusvereine).
 - die Förderung bürgerschaftlicher Initiativen z.B. durch Aufwandsentschädigung von Fahrern.
 - den Aufbau von Mobilitätsangeboten, mit denen den Bürgerinnen und Bürgern an allen Tagen im ein- bis zwei Stundentakt ein Zugang zu den Hauptachsen des ÖPNV ermöglicht wird.
 - die Sicherung der Verfügbarkeit von mobilen Einzelhandels- und Dienstleistungsangeboten in entlegenen Gemeinden (z.B. soziale Hilfs-, Informations- und Beratungsangebote, mobile Supermärkte).
 - die Stärkung der Attraktivität des ländlichen Raums durch eine Ausweitung der ÖPNV-Vernetzung.
- dass die physische Mobilität und damit verbundene soziale Teilhabe vor allem einkommensschwacher Haushalte gesichert wird, durch
 - die Weiterentwicklung des Mobilitätstickets insbesondere für den ländlichen Raum durch Wahlmöglichkeiten zwischen Tages-, Wochen-, und Monatskarten oder Anpassung an die individuell vorliegenden Entfernungsverhältnisse des Einzelnen zum nächstliegenden Regionalzentrum bzw. Stadt.
- dass Mobilitätshilfen für alle gewährleistet werden, die aufgrund von Alter, Krankheit, Behinderung oder anderen Faktoren mobilitätseingeschränkt sind.
- dass die Weiterentwicklung von nachhaltigen Verkehrsangeboten vorangetrieben wird, die die Mobilität von einkommensarmen Personen verbessert, durch
 - die Erarbeitung von integrierenden Verkehrskonzepten, durch die Verkehrs- und Mobilitätsarmut nicht separat, sondern simultan bekämpft werden.

Potsdam, 26. September 2017