



IMPULS MV 07

07|2011

Regionalstellen für Gleichstellung
von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt
www.impuls-mv.de

Mobilität in ländlichen Räumen

Eine Voraussetzung
zur chancengleichen Teilhabe
von Frauen und Männern
am Erwerbsleben
in Mecklenburg-Vorpommern

IMPULS MV ist eine Fachstelle
des Landesfrauenrats MV e.V.
www.landesfrauenrat-mv.de



IMPULS MV wird gefördert aus Mitteln
des Landes Mecklenburg-Vorpommern
und des Europäischen Sozialfonds

**Mecklenburg
Vorpommern**



Europäische Fonds EFRE, ESF und ELER
in Mecklenburg-Vorpommern

Grußwort der Parlamentarischen Staatssekretärin für Frauen und Gleichstellung des Landes Mecklenburg-Vorpommern in der Schriftenreihe „Gleichstellung und Mobilität“ des Projektes IMPULS MV

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Leserinnen, liebe Leser,



Mobilitätsvorsorge im ländlichen Raum ist eine Herausforderung, der sich die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns in Anbetracht demografischer Wandlungsprozesse offensiv stellt. Dieses Thema unter dem Aspekt der Gleichstellung von Frauen und Männern zu betrachten, gewinnt vor dem Hintergrund der Sicherung des notwendigen Fachkräftepotenzials insbesondere in den ländlichen Regionen zunehmend an Bedeutung. Es gibt Potenziale zur Erhöhung der Erwerbsbeteiligung insbesondere von Frauen. Dem stehen jedoch die örtliche und zeitliche Mobilität als größte Hemmnisse für die Aufnahme

einer Erwerbstätigkeit gegenüber. Erfahrungen der Agenturen für Arbeit und verschiedenster Integrations- und Wiedereinstiegsprojekte belegen dies.

Gemeinsam mit dem Landesfrauenrat Mecklenburg-Vorpommern e. V. – Projekt IMPULS MV – Regionalstellen für die Gleichstellung von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt habe ich deshalb am 04.04.2011 die Fachtagung „Gleichstellung und Mobilität – Impulse für alternative Lösungsansätze zum Abbau von Mobilitätshemmnissen im ländlichen Raum“ initiiert.

Ziel der Fachtagung war es, neben einer geschlechterdifferenzierten Sicht auf die aktuelle Mobilitätssituation der Erwerbsfähigen im ländlichen Raum alternative Lösungsansätze zum Abbau von Mobilitätshemmnissen vorzustellen und zu diskutieren, um letztendlich regionale Aktivitäten anzuregen und zu unterstützen. Neben der positiven Resonanz auf die vorgestellten Ergebnisse wurde gehäuft der Wunsch nach Veröffentlichung und Dokumentation geäußert.

Die vorliegende Schriftenreihe des Projektes IMPULS MV widmet sich deshalb dem Thema Gleichstellung und Mobilität in ländlichen Räumen als Voraussetzung zur chancengleichen Teilhabe von Frauen und Männern am Erwerbsleben in Mecklenburg-Vorpommern und dokumentiert neben der aktuellen Mobilitätssituation die bisherigen Arbeitsergebnisse des Projektes und der Fachtagung. Besonders erwähnenswert sind hier die eigens für die Fachtagung entwickelten Steckbriefe alternativer Bedienformen in Ergänzung des ÖPNV.

Gerne möchte ich Ihr Interesse an dem Thema wecken bzw. vertiefen und Sie dazu ermutigen, an den kommenden regionalen Workshops teilzunehmen und sich künftig an regionalen Entwicklungsprozessen zu beteiligen. Die Regionalstellen für die Gleichstellung von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt des Projektes IMPULS MV stehen Ihnen dabei unterstützend zur Seite.

M. Seemann

Dr. Margret Seemann

Parlamentarische Staatssekretärin
für Frauen und Gleichstellung
des Landes Mecklenburg-Vorpommern



Impuls **MV** **07**
07 | 2011

Inhaltsverzeichnis

1 Einleitung	5
2 Daten und Fakten zur Mobilität	7
2.1 Deutschland	7
2.1.1 Berufspendelnde	8
2.2 Mecklenburg-Vorpommern	9
2.2.1 Berufspendelnde	9
3 Handlungsbedarf	10
3.1 Fach- und Arbeitskräftekräftesicherung	10
3.2 Abbau von Mobilitätsbarrieren	11

4 Handlungsansätze	13
4.1 ÖPNV	13
4.1.1 Gender Mainstreaming im ÖPNV	14
4.2 Alternative Mobilität	16
5 Mobilität in ländlichen Räumen – ein Arbeitsschwerpunkt von IMPULS MV	18
5.1 Strategie	18
5.1.1 Arbeitsschritte	20
5.1.2 Meilensteine	20
5.2 Expert/innen-Interviews	21
5.2.1 Wer wurde befragt?	21
5.2.2 Vorannahmen	23
5.2.3 Ergebnisse	23
Mobilität beginnt im Kopf!	27
Mobilitätsbedingte Hemmnisse verringern!	27
5.3 Fachtagung mit Mobilitätsbörse	28
5.3.1 Fachvorträge	28
5.3.2 Mobilitätsbörse	29
5.4 Ausblick: Regional-Workshops	30
6 Literatur	31
7 Anhang	34
7.1 Stationäre Servicedienste und Dezentrale Dienstleistungszentren	34
7.2 Mobile Dienste	34
7.3 Verkehrsdienstleistungen	35

1 | Einleitung

„Mobil sein“ – lautet eine wichtige der vielen Anforderungen, die die moderne Arbeitswelt an Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer stellt.

Die dafür erforderlichen Rahmenbedingungen sind in ländlichen Räumen nicht zu vergleichen mit denen großstädtischer Ballungsräume. Dort ermöglichen vergleichsweise kurze Wege und ein engmaschiges Netz aufeinander abgestimmter Beförderungsangebote der Bevölkerung eine nahezu uneingeschränkte Mobilität. In einem dünn besiedelten Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern fällt es ungleich schwerer, in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen die zum Erreichen von Arbeits- und Bildungsstätten und zur Gewährleistung der Daseinsvorsorge erforderliche Mobilität zu gewährleisten.

Definition: Mobilität

„Mobilität ist die Fortbewegung von Personen und Gütern in Raum und Zeit, die durch Fortbewegungsmittel ermöglicht wird.

Mobilitätsbedürfnisse sind nicht starr und werden durch die jeweilige Lebenssituation und entsprechenden Alltagsanforderungen geprägt, sind es nun private oder berufliche Anforderungen.“

Quelle: FES, 2006: 7.

Vor dem Hintergrund abnehmender Bevölkerungszahlen und zunehmenden Fachkräftemangels rückt deshalb das Thema Mobilität immer mehr in den Fokus der Akteurinnen und Akteure im Land. So hat die Landesregierung Mecklenburg-Vorpommerns Initiativen und Projekte aufgelegt, die unter anderem darauf abzielen, Menschen mit Mobilitätsdefiziten in ländlichen Räumen die Teilnahme am Erwerbsleben zu erleichtern.

Aktuelle Projekte des Ministeriums für Verkehr, Bau und Landesentwicklung MV:

Mobilität 2020 – Handlungskonzepte für den ländlichen Raum

INMOD – Intermodaler öffentlicher Nahverkehr
im ländlichen Raum auf der Basis von Elektromobilitätskomponenten

Zugleich erwecken Bürgerinnen und Bürger in ländlichen Regionen in Eigeninitiative eine wachsende Anzahl alternativer Mobilitätsangebote zum Leben.

Wie sich die Mobilitätssituation in ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns vielfach darstellt, illustriert das Beispiel der fiktiven Familie Schmidt:

Andrea und Robert Schmidt wohnen mit ihren zwei Kindern und der Schwiegermutter im geerbten Häuschen im kleinen Dorf „Siehdichum“ in der idyllischen Mecklenburgischen Seenplatte. Eine größere Stadt ist zwar nur 20 Kilometer entfernt, doch ohne Auto geht gar nichts. Die Familie besitzt allerdings nur eines.

Diesen PKW nutzt Vater Robert, der die Woche über in Hamburg arbeitet. Der Zweitwagen von Andrea war in die Jahre gekommen und musste verschrottet werden. Das Geld ist knapp, da Andrea nach der Geburt der Kinder einige Jahre nicht berufstätig war und auch später keinen Job fand. Wenn etwas Geld übrig ist, geht es in die Modernisierung des Hauses. „Inzwischen traue ich mich kaum noch, selbst Auto zu fahren - jedenfalls nicht in der Stadt. Mir fehlt die Fahrpraxis“, schildert Andrea Schmidt ihre Situation.

Öffentliche Verkehrsmittel halten kaum in „Siehdichum“ – einzig der Schulbus, der von den beiden Kindern genutzt wird. Alle anderen Fahrten müssten mit dem Auto erledigt werden. Gern würde Andrea wieder arbeiten. Sie ist Verkäuferin. Aber in „Siehdichum“ gibt es keinen Dorfkonsum mehr. Jobs, die die Agentur für Arbeit Andrea angeboten hat, sind ohne Auto nicht erreichbar.

Außerdem betreut Andrea die Schwiegermutter. Will die betagte Dame zum Arzt oder zu notwendigen Therapiebehandlungen in der Stadt, muss sie den Schulbus nutzen. Dessen Fahrzeiten entsprechen aber nicht den Behandlungszeiten. Weil ein kurzer Arzttermin so schnell zu einem Tagesausflug in die Stadt wird und sich die Schwiegermutter dann allein zu unsicher fühlt, begleitet Andrea sie oft. Auch diese Art der Familienarbeit behindert Andreas Rückkehr auf den Arbeitsmarkt.

Das Mobilitätsverhalten der Schmidts ist typisch für das vieler Familien in den ländlichen Regionen Mecklenburg-Vorpommerns.

Busse und Bahnen sind für die meisten Menschen auf dem Land keine Alternative zum Auto. Schlechte Anbindungen und ungünstige Fahrzeiten machen den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) in ländlichen Regionen unattraktiv bzw. als alleiniges Mobilitätsangebot unzureichend. Das Beispiel verdeutlicht auch, dass es ein geschlechterdifferenziertes Mobilitätsverhalten gibt, d. h. Frauen und Männer von Mobilitätseinschränkungen unterschiedlich betroffen sind.

Mobilität ist eine grundlegende Voraussetzung für die chancengleiche Teilhabe von Frauen und Männern am Erwerbsleben.

Aufgrund historisch gewachsener und nach wie vor existenter Geschlechterrollen unterscheiden sich die Alltagsanforderungen an Frauen und Männer häufig.

Grund hierfür ist, dass Männer überwiegend voll erwerbstätig sind, während Frauen oftmals nur in Teilzeit arbeiten und eine Vielzahl von Wegen und Aufgaben miteinander kombinieren.

Als Fachstelle des Landesfrauenrates für Gleichstellung von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt leistet IMPULS MV einen Beitrag zur geschlechterdifferenzierten Auseinandersetzung mit dem Thema „Mobilität in ländlichen Räumen in Mecklenburg-Vorpommern“ sowie zur Entwicklung und Umsetzung adäquater Handlungsansätze.

Die hier vorliegende Schriftenreihe präsentiert geschlechterdifferenzierte Daten und Fakten zur Mobilität und stellt Formen der alternativen Mobilität vor. Zudem informiert die Publikation über die Strategie und erste Arbeitsergebnisse von IMPULS MV.

2 | Daten und Fakten zur Mobilität

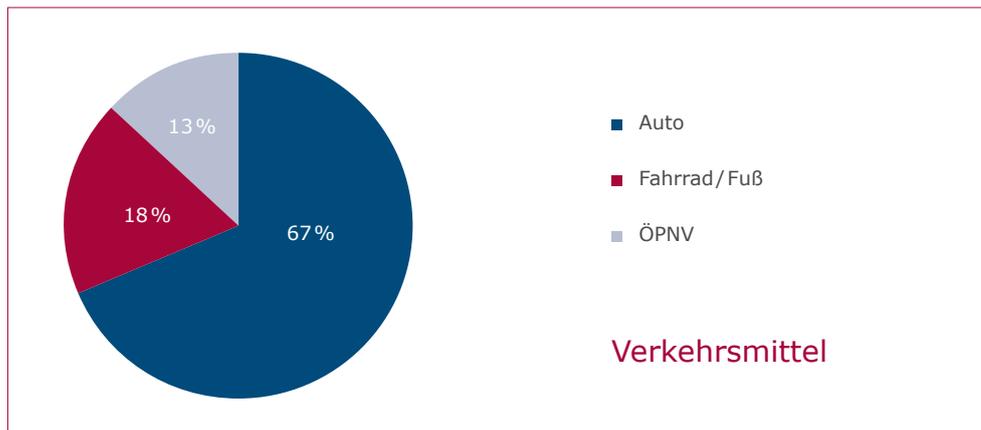
2.1 | Deutschland

In der Bundesrepublik Deutschland besitzen mehr Männer als Frauen einen Führerschein. Unter den ca. 45,9 Mio. Menschen mit Führerschein befinden sich nur 16 Millionen Frauen (Anteil: 35%). Ebenso sieht es mit der Zahl der zugelassenen PKW aus. Von ca. 42,3 Mio. Fahrzeughaltenden sind 32,7% Frauen. (Kraftfahrtbundesamt, 2011: online)

Frauen legen mehr und längere Wege als Männer zurück, da sie immer noch zu einem großen Teil für die Familienarbeit (Kinderbetreuung, Pflege von Angehörigen, Haushalt, Belange der Vereinbarkeit von Erwerbs- und Privatleben) verantwortlich sind. Dennoch sind Männer die überwiegenden PKW-Nutzer. Trotz steigender Motorisierung der Frauen wird es noch lange dauern, bis sie den gleichen Grad der männlichen PKW-Motorisierung erreicht. Bis 2030, sagen Experten bzw. Expertinnen voraus, wird die Zahl von heute 340 auf 430 PKW je 1.000 Frauen ansteigen. Damit wären dann 60% der männlichen PKW-Motorisierung erlangt. (Shell Deutschland Oil GmbH, 2009: 3)

2.1.1 | Berufspendelnde

Im Jahr 2009 nutzten ca. 67% der Berufspendlerinnen und Berufspendler (Wohnort ungleich Arbeitsort) das Auto (64% fahren selbst, 3% wurden mitgenommen), 13% öffentliche Verkehrsmittel, 18% gingen zu Fuß oder fuhren mit dem Fahrrad.



45% der Pendelnden legten Arbeitswege über die Grenze ihrer Wohnsitzgemeinde zurück. Zudem ist ein deutliches Stadt-Land-Gefälle erkennbar. Aufgrund einer höheren Arbeitsplatzdichte und besserer öffentlicher Verkehrsangebote liegt der Nutzungsgrad des ÖPNV in der Stadt höher als in ländlichen Gebieten. So nutzen 6% der Berufspendelnden aus Gemeinden unter 10.000 Einwohnenden den ÖPNV. Bei Gemeinden über 100.000 Einwohnenden sind es 25%.
(Statistisches Bundesamt, 2005: 59)

Einkommen, Beschäftigungsumfang und die berufliche Position beeinflussen das Pendelverhalten. Je höher das Einkommen ist, desto eher wird das Auto als Hauptverkehrsmittel genutzt (weniger als 500€ monatlich: 48%, mehr als 1.300€ monatlich: 70%, mehr als 2.900€ monatlich: 78%).
(Leben und Arbeiten in Deutschland, 2005: 63/64)

Auffallend ist der Unterschied im Grad der PKW-Motorisierung zwischen Frauen und Männern im mittleren Einkommensbereich zwischen 1.300€ und 1.700€. Hier nutzen 77% der Männer, aber nur 67% der Frauen den PKW. Gleichzeitig ist festzustellen, dass mit einem höheren Einkommen auch längere Anfahrtswege in Kauf genommen werden. So arbeiten 70% der Pendlerinnen mit weniger als 500€ Einkommen im Nahbereich (bis 10 km) der Wohnung. Im Einkommensbereich ab 1.300€ arbeitet nur noch jede zweite Beschäftigte im Nahbereich. Bei den Männern arbeiten 57% der Beschäftigten mit weniger als 500€ im Nahbereich. Bei einem Einkommen ab 1.700€ sind es 43%.

Im Hinblick auf den Beschäftigungsumfang zeigt sich, dass 84% aller teilzeit-tätigen Berufspendelnden Frauen sind. Die Teilzeitquote unter den Pendlerinnen liegt bei 42%. Unter den männlichen Berufspendlern haben nur 6% einen Teilzeit-

arbeitsplatz. 67% der teilzeittätigen Frauen legen einen Arbeitsweg von unter 10 km zurück (bei einer Wochenarbeitszeit unter 20 Stunden sogar 73%). Von den Vollzeitbeschäftigten arbeiten nur 52% im Nahbereich ihrer Wohnung. 16% müssen einen Weg von mindestens 25 km zurücklegen, doppelt so viele wie unter den teilzeittätigen Frauen. Öffentliche Verkehrsmittel nutzen 18% der Vollzeit- und 14% der Teilzeittätigen. Frauen nutzen häufiger als Männer öffentliche Verkehrsmittel (Frauen: 16%, Männer: 10%). Dementsprechend fahren 73% der Berufspendler aber nur 61% der Pendlerinnen einen PKW. (Statistisches Bundesamt, 2005:66/67)

2.2 | Mecklenburg-Vorpommern

Ca. ein Drittel aller getätigten Fahrten erfolgen aus Berufs- oder Ausbildungsgründen, ein weiteres Drittel für Einkäufe und Erledigungen. Das letzte Drittel gilt der Freizeitgestaltung. In den ländlichen Kreisen wird der Großteil (ca. 70%)



der zu bewältigenden Wege durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) bzw. Mitfahrende beim MIV abgedeckt. Nur 9% werden unter Zuhilfenahme öffentlicher Personennahverkehrsmittel realisiert, Fuß- und Fahrradverkehr bilden mit ca. 30% eine weitere große Säule. (BMVBS, 2008: 17)

2.2.1 | Berufspendelnde

Mecklenburg-Vorpommern ist ein dünn besiedeltes Flächenland, in dem ein relativ großer Teil der Bevölkerung in Dörfern und Kleinstädten (64% in Kommunen bis 20.000 Einwohnende) lebt, die jedoch wenig Beschäftigungs- und Ausbildungsmöglichkeiten bieten. Daher ist anzunehmen, dass es eine große Anzahl von Binnenpendelnden gibt, die nicht im Wohnort arbeiten,

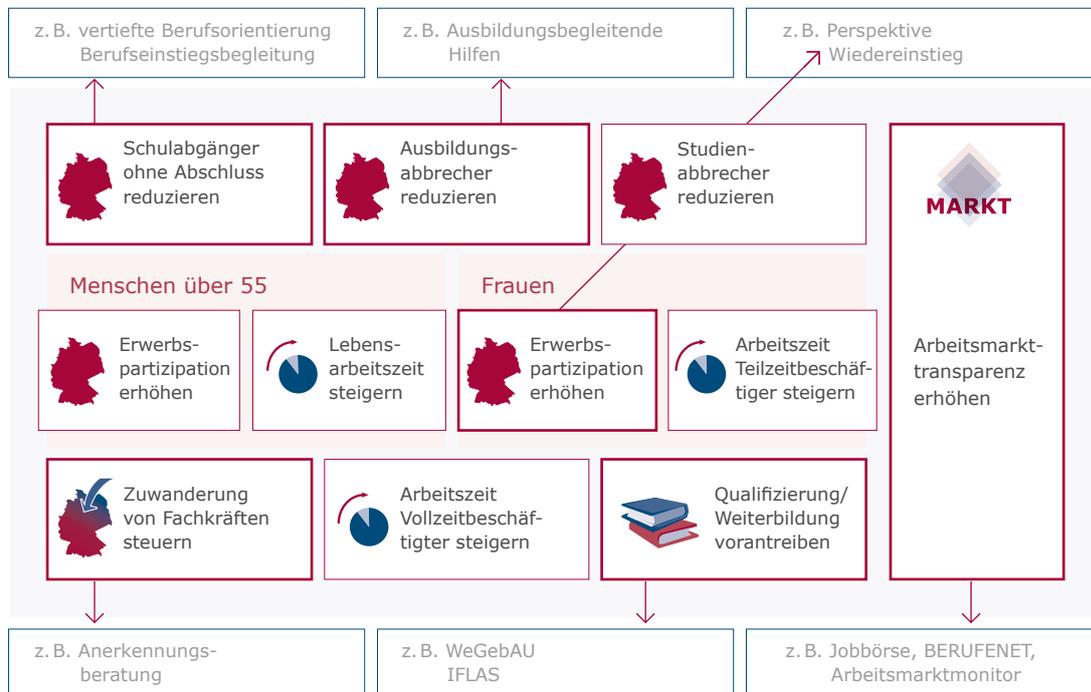
sondern vorwiegend in den Ober- und Mittelzentren beruflich tätig sind bzw. sich in Ausbildung befinden. Am 30.06.2010 gab es insgesamt 502.339 sozialversicherungspflichtig beschäftigte Berufspendelnde innerhalb Mecklenburg-Vorpommerns (Binnenpendelnde), davon waren 263.708 (52 %) Frauen und 238.631 Männer. Die Pendelströme gehen dabei vor allem nach Rostock (14,9%), Schwerin (9,0%) und Neubrandenburg (6,6%). Die Zahl der sozialversicherungspflichtig beschäftigten Berufsauspendelnden in andere Bundesländer (Fernpendelnde) war mit 74.822 Personen im Jahre 2010 sehr hoch, wobei der Männeranteil mit ca. 70% weit über dem der Frauen liegt. Es ist anzunehmen, dass private Kraftfahrzeuge in diesem Pendelgeschehen eine herausragende Rolle spielen. (StatA M-V, 2011: 7, 40, 41)

3 | Handlungsbedarf

3.1 | Fach- und Arbeitskräftekräftesicherung

Vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ist es von herausragender Bedeutung, dass Fach- und Arbeitskräftepotenziale insbesondere in den ländlichen Räumen Mecklenburg-Vorpommerns gesichert und neu erschlossen werden. Eine der größten Reserven liegt in der Steigerung der Erwerbsbeteiligung und der Erhöhung des Arbeitsvolumens von Frauen (IAB-Regional Nord, 2010: 27). Die Erwerbstätigenquote der Frauen in Mecklenburg-Vorpommern (67,7%) liegt leicht unter dem ostdeutschen Durchschnitt und mit 3,5 Prozentpunkten unter der der Männer. Insbesondere im Alter zwischen 25 und 45 Jahren liegt hier ein deutliches Potenzial bei den Frauen. Die Beschäftigungsstatistik der Bundesanstalt für Arbeit weist für Mecklenburg-Vorpommern einen Anteil von 41,1% teilzeitbeschäftigten Frauen (sozialversicherungspflichtig, geringfügig entlohnte und kurzfristig beschäftigte) aus (IAB-Fachkräfte für Norddeutschland, 2011:16,17,18). Soll es gelingen, diese Potenziale zu nutzen und damit das Arbeitsvolumen zu erhöhen, müssen Mobilitätsbarrieren insbesondere bei Frauen im ländlichen Raum abgebaut werden.

Handlungsfelder für alle gesellschaftlichen Kräfte zur Steigerung des Fachkräfteangebots



Quelle: Bundesagentur für Arbeit, Vortrag Heiko Miraß,
Geschäftsführer der Agentur für Arbeit Neubrandenburg,
17. Mai 2011, Unternehmensforum Neustrelitz

3.2 | Abbau von Mobilitätsbarrieren

Wie Erfahrungen der Arbeitsagenturen und von Projekten, die sich mit der Integration von arbeitslosen Menschen in den Arbeitsmarkt beschäftigen, zeigen, besteht ein Hemmnis für die Aufnahme einer Erwerbstätigkeit darin, dass Betroffene nicht in einem vertretbaren Zeitfenster bzw. auch finanziellen Rahmen vom Wohnort zum Arbeitsort und zurück gelangen können.

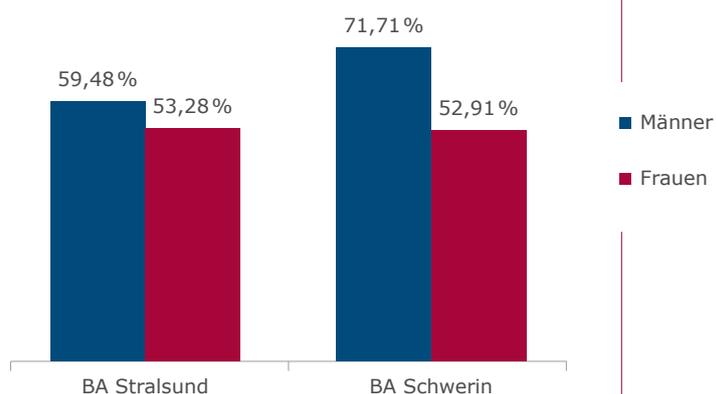
In einer Befragung bei schwer vermittelbaren Kundinnen und Kunden der Arbeitsagentur, die von den Beauftragten für Chancengleichheit am Arbeitsmarkt der Agenturen für Arbeit Schwerin und Stralsund 2007 durchgeführt wurde, wird fehlende Mobilität als eines der größten Hemmnisse für den Wiedereinstieg in das Erwerbsleben benannt.

Mobilitätsbarrieren für Frauen:

- mehr Männer als Frauen besitzen einen Führerschein
- Frauen haben längere Wegekettten zu bewältigen, weil sie den größeren Teil der Familienarbeit verantworten und somit einen stärkeren Handlungsbedarf haben, um Beruf und Familie zu vereinbaren
- Entscheidungen in der Verkehrspolitik werden vorrangig von Männern getroffen, die größtenteils ihre Wege mit dem PKW zurücklegen
- Bedürfnisse von Verkehrsteilnehmenden ohne PKW, das sind vorrangig Frauen, werden unzureichend wahrgenommen
- ÖPNV ist zu wenig auf die Bedürfnisse der Nutzenden abgestimmt

So stellt mangelnde örtliche und zeitliche Mobilität für 1.327 von insgesamt 2.231 befragten Frauen im Bereich der Agentur für Arbeit Stralsund ein Hemmnis für die Aufnahme von Arbeit dar (von 1.145 Männern traf dies für 610 Männer zu). Für den Agenturbereich Schwerin ist die Situation ähnlich: Von 701 befragten Frauen ist Mobilität für 507 ein Hemmnis, bei den Männern sind es 191 von 361 Befragten. (Vermittlungshemmnisse von Betreuungskundinnen und Betreuungskunden in Mecklenburg-Vorpommern, Ergebnis der Erhebung der Agentur für Arbeit Stralsund (Stand 15.6.2007) und der Agentur für Arbeit Schwerin, Bezirk Nordwestmecklenburg -NWM -Stand 05.10.2007)

fehlende Mobilität als Hemmnis für den Wiedereinstieg benannt

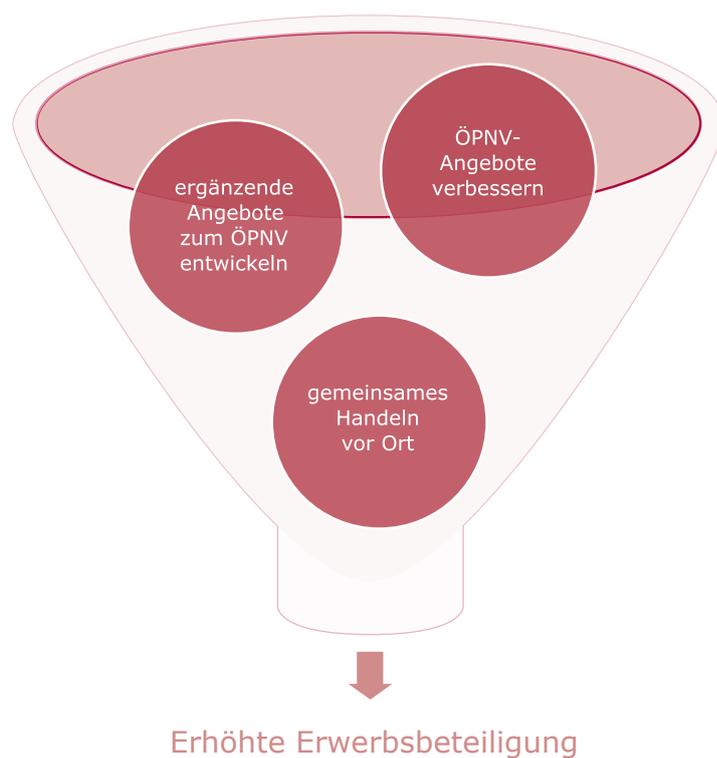


Um der bedarfsgerechten Versorgung in allen Teilen des Landes, auch in den dünn besiedelten Räumen, gerecht zu werden (vgl. § 2 ÖPNVG M-V) und den Zugang zum Arbeitsmarkt zu erleichtern, ist eine stärkere Orientierung der Verkehrsangebote an den unterschiedlichen Lebenslagen der Menschen notwendig.

4 | Handlungsansätze

Mobilität trägt nicht nur ganz allgemein zu einer höheren Lebensqualität in ländlichen Räumen bei, sondern ermöglicht, bislang ungenutzte und dringend benötigte Erwerbspotenziale von Frauen zu erschließen. Ein Plus an Mobilität kann zum einen durch verbesserte und bedarfsgerechtere Angebote des ÖPNV erzielt werden. Hier sind jedoch bei einem Flächenland wie Mecklenburg-Vorpommern wirtschaftliche Grenzen gesetzt. Deshalb braucht es zum anderen künftig mehr alternative Mobilitätsangebote ergänzend zum ÖPNV. Die Konzeption, Initiierung und Koordinierung der entsprechenden Maßnahmen erfordern ein enges Zusammenwirken und das Engagement möglichst vieler Akteurinnen und Akteure vor Ort.

4.1 | ÖPNV



Für die Gestaltung und Weiterentwicklung des ÖPNV sind die jeweiligen Landkreise bzw. kreisfreien Städte in Verbindung mit den Verkehrsbetrieben zuständig. Entscheidende Regelungen werden im Regionalen Nahverkehrsplan (RNVP) und in den Nahverkehrsplänen der jeweiligen Gebietskörperschaften als Aufgabenträger getroffen.

RNVP und Nahverkehrspläne werden von den Regionalen Planungsverbänden in Zusammenarbeit mit den Kreisverwaltungen erarbeitet. Sie bilden sowohl

die regionalen Verflechtungen als auch die gebietskörperschaftsspezifischen Besonderheiten ab. Die Nahverkehrsplanung hat zum Ziel, eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung sicherzustellen, grundlegende Entscheidungen über Art und Umfang eines bedarfsgerechten ÖPNV im jeweiligen Wirkungskreis zu treffen und den Rahmen für die regionale ÖPNV-Entwicklung darzustellen. Dabei steht die Gewährleistung der öffentlichen Daseinsvorsorge im Mittelpunkt.

Die Gewährleistung des Schülerverkehrs nimmt eine zentrale Stellung ein. Er ist für die umsetzenden Strukturen (Verkehrsgesellschaften) von besonderer Bedeutung, da hierüber der Großteil der Finanzaufwendungen durch die Landkreise erfolgt. Der ÖPNV ist also nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Gründen stark an den Schülerverkehr gekoppelt. Aufgrund abnehmender Schüler/innen- und Bevölkerungszahlen nehmen die Auslastung und auch die Finanzierbarkeit des ÖPNV ab. Vor diesem Hintergrund ist die Einflussnahme auf eine Erweiterung des ÖPNV-Angebotes durch regionale Akteurinnen und Akteure als sehr begrenzt einzuschätzen. Lediglich im Prozess der Aufstellung der Nahverkehrspläne ist ein Einbringen von Anregungen und Hinweisen über die politische Diskussion in den Kreistagen möglich.

4.1.1 | Gender Mainstreaming im ÖPNV

Eine geschlechtergerechte Verkehrsplanung muss sich an den Anforderungen orientieren, die der Alltag an Menschen mit ihren verschiedenen Aufgaben und Rollen stellt. Berücksichtigt werden sollten daher Wegeketten, die im Tagesverlauf entstehen oder auch Mobilitätsanforderungen außerhalb des üblichen Berufsverkehrs.

Definition: Gender Mainstreaming

Gender Mainstreaming besteht in der (Re-)Organisation, Verbesserung, Entwicklung und Evaluierung der Entscheidungsprozesse, mit dem Ziel, dass die an politischer Gestaltung beteiligten Akteurinnen und Akteure den Blickwinkel der Gleichstellung zwischen Frauen und Männern in allen Bereichen und auf allen Ebenen einnehmen.

(Europarat 1998)

Damit Gender Mainstreaming in der Verkehrsplanung bzw. im ÖPNV umgesetzt werden kann, ist die Entwicklung von Kriterien für eine geschlechtergerechte Verkehrsplanung unabdingbar. Zu ihnen sollte gehören, dass Frauen und Männer bereits im Planungsprozess einbezogen werden. Darüber hinaus sind eine differenzierte Datenerhebung und -auswertung im Hinblick auf z. B. die gewünschte Bedienungshäufigkeit, die Erreichbarkeit von Haltepunkten, Reiseziele und auch die Informationskultur unerlässlich.

Bisher wurden Unterschiede im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern in der Verkehrsplanung zwar thematisiert, aber in der Umsetzung wenig beachtet. Dabei sind Frauen keine Sondergruppe, sondern integrativer Bestandteil der Gesamtbevölkerung. Soziale Rollen und die differenzierten Lebenslagen von Frauen und Männern sind in Zukunft unter Berücksichtigung von sozialen, wirtschaftlichen und räumlichen Rahmenbedingungen zu beachten. (Akademie für Technikfolgenabschätzung, 2002: 3)

Hinsichtlich der Umsetzung von Maßnahmen einer genderorientierten Verkehrsplanung kommt man zu dem Schluss, dass eine gesetzliche Verankerung fehlt, sodass die Frage diskutiert werden muss, inwiefern eine stärkere Rechtsverbindlichkeit hier Abhilfe schaffen könnte.

Eine gendersensible Betrachtungsweise bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne findet leider kaum statt. Es gibt daher keine wirkliche Diskussionsgrundlage. Diesen Ansatz späterhin im Diskussionsprozess einzufordern, ist wenig realistisch. Das erfordert von vornherein eine geschlechterspezifische Datenerhebung bei Fahrgastbefragungen sowie eine fachliche Qualifizierung und Sensibilität für die Umsetzung von Anforderungen der Gleichstellung im Planungsprozess. Eine Einbeziehung von Gleichstellungsexpertinnen durch Mitarbeit in den entsprechenden Gremien wäre dazu ein erster Schritt. Weiterhin sollte die Verkehrsplanung einher gehen mit einer Sozialverträglichkeitsplanung in Bezug auf die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer. Da diese Betrachtung weitestgehend fehlt, kann hier von IMPULS MV bisher kaum ein praktischer Ansatz gefunden werden. Eine Einflussnahme im Nachhinein ist nicht realisierbar.

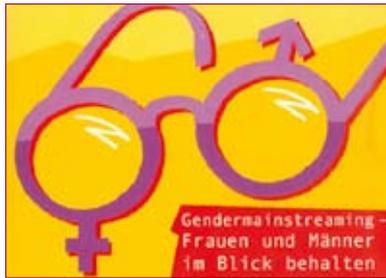
Literaturtip:

Die Studie „Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV“ des Johann Heinrich von Thünen-Instituts – Bundesforschungsinstitut für Ländliche Räume, Wald und Fischerei (Braunschweig 2010) gibt z. B. Aussagen dazu, welchen Beitrag bedarfsgesteuerte Bedienformen innerhalb des ÖPNV leisten können und wo die Grenzen liegen.

Ebenfalls Gegenstand von Nahverkehrsplänen sind sogenannte bedarfsgesteuerte Bedienformen, die den traditionellen ÖPNV mit seinen wenig flexiblen Fahrplänen ergänzen. Bedarfsgesteuerte Bedienformen werden in aktuellen verkehrspolitischen Diskussionen vielfach als Lösungsansatz für Mobilitätsprobleme in ausgedünnten Räumen gesehen. Einen Überblick über Untersuchungen ihrer Wirkungsweise

gibt das Handbuch zur Planung flexibler Bedienformen im ÖPNV des BBSR, Bonn 2009. Gerade bei geringer Siedlungsdichte und schwer bündelbarer Nachfrage ist das Angebot von ÖPNV-Leistungen mit großem Aufwand und hohen Kosten verbunden. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung widmet das

Heft 7/2010 im Rahmen der Informationen zur Raumentwicklung dem Thema „ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen“. In einem Beitrag (BBSR, 2010: 47 ff.) werden Chancen und Risiken flexibler Bedienungsformen im ÖPNV in ländlichen Räumen Deutschlands aufgezeigt und als zentrale Herausforderung die Gewährleistung der Wirtschaftlichkeit flexibler Angebote vor dem Hintergrund sich weiter verschlechternder Rahmenbedingungen (sinkendes Fahrgastpotenzial) benannt. Um eine Grundversorgung in ländlichen Räumen zu gewährleisten, so das Fazit, ist die Entwicklung von Alternativen außerhalb und ergänzend zum ÖPNV unerlässlich.



„Genderbrille“. Bild: Frauenbeauftragte der Stadt Nürnberg

Aus den vorgenannten Gründen erscheint es sinnvoll, dass sich die Akteurinnen und Akteure vor Ort neben dem ÖPNV über ergänzende Alternativen Gedanken machen und eigene, sehr individuelle Lösungsansätze suchen, um eine Verbesserung der Mobilität zu erreichen bzw. neue Wege zur Sicherung von Teilhabemöglichkeiten zu erschließen. Die „Genderbrille“ ist dabei unabdingbar.

4.2 | Alternative Mobilität

Bei zu geringer Bevölkerungsdichte können bedarfsgesteuerte Bedienformen des ÖPNV nicht mehr in einem wirtschaftlich vertretbaren Rahmen angeboten werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich der Aufwand für die Einführung bedarfsgesteuerter Bedienformen erst ab einer Anzahl von mindestens 5.000 Einwohnenden im Quellgebiet lohnt. Hohe Fahrpreise schaffen keine Abhilfe, da Frauen – die die primäre Zielgruppe bedarfsgesteuerter Bedienformen darstellen – überproportional hoch im Niedriglohnbereich tätig bzw. von Altersarmut betroffen sind.

Brandenburg: LEADER plus-Projekt „mobikult“

Im Rahmen des Projektes entstanden Partnerstrukturen zwischen Mobilitätsanbietenden und Dienstleistenden, unter anderem mehrere Servicestationen zur integrierten Vermarktung von Tourismus und Mobilität, ein BürgerBus und eine Touristenbuslinie.

(TU Berlin, Berlin: 2007)

Angesichts der begrenzten Eignung und des teilweise hohen Kostenfaktors flexibler Bedienformen des ÖPNV, ist es erforderlich, dass Akteurinnen und Akteure vor Ort Alternativen zum ÖPNV in den Blick nehmen. Die grundlegende Idee einer solchen alternativen Mobilität besteht darin, die Selbstorganisation der Bürgerinnen und Bürger zu fördern. Praxisbeispiele sind, dass z.B. ohnehin getätigte Fahrten für die Mitnah-

me genutzt oder Dienstleistungen zu den Nutzenden gebracht bzw. auch Formen der Individualförderung gefunden werden. Alternative Mobilität erfordert sektorenübergreifende Konzepte und Modelle, bei denen soziale, verkehrliche, wirtschaftliche und touristische Aspekte miteinander verwoben werden. Es braucht Anregungen durch bereits funktionierende Beispiellösungen und Aussagen, was wo und unter welchen Bedingungen funktionieren kann. Entsprechende Ansätze können auch dazu beitragen, dass neue Arbeitsplätze entstehen bzw. bereits bestehende gesichert sowie zusätzliche Einkommensquellen erschlossen werden.

Eine Idee, die bereits in verschiedenen ländlichen Regionen Deutschlands umgesetzt wird, ist das CarSharing, das auch außerhalb von Großstädten gut funktionieren kann. So zählen 84 der 278 deutschen CarSharing-Gemeinden weniger als 20.000 Einwohnende, zwei sogar weniger als 1.000.

Im ländlichen Raum ist es oftmals so, dass große CarSharing-Anbieter eher selten vertreten sind. Hier sind es die losen Zusammenschlüsse der Einwohnenden, Initiativen von Vereinen oder die Aktivitäten von Einzelpersonen und/oder Unternehmen, die das Angebot vor Ort möglich machen und organisieren.

(LandInForm, 2009: 24)

Ein weiterer Weg besteht darin, Dienstleistungen durch die Entwicklung dörflicher Zentren der Nahversorgung wieder zu den Menschen vor Ort zu bringen. Weil sich Fahrten zum Einkauf oder für kulturelle Betätigungen dann erübrigen, können das Mobilitätsaufkommen insgesamt gesenkt und Mobilitätsdefizite ausgeglichen werden. Vorstellbar ist beispielsweise, in einem Gebäude mit flexiblen Raumnutzungsmöglichkeiten eine Arztpraxis, einen Pflegestützpunkt, einen Friseur, die Bank und andere, wechselnde Dienstleistungen anzusiedeln. Damit werden auch ortsnahe Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich - einem traditionellen Arbeitsmarkt für Frauen - und eine soziale Infrastruktur geschaffen, die das Leben auf dem Land attraktiver machen.

Tipp: Einen Überblick über diese und weitere Formen der alternativen Mobilität finden Sie im Anhang dieser Broschüre.

5 | Mobilität in ländlichen Räumen – ein Arbeitsschwerpunkt von IMPULS MV

5.1 | Strategie

Eine Aufgabe der Fachstelle IMPULS MV beim Landesfrauenrat MV e. V. ist es, auf eine höhere Erwerbsbeteiligung von Frauen im Land hinzuwirken. Dabei konzentrieren sich die Regionalstellen für Gleichstellung von Frauen und Männern am Arbeitsmarkt auf die geschlechterdifferenzierte Analyse regionaler Rahmenbedingungen und die Bereitstellung relevanter Daten und Fakten, auf die Identifizierung von Handlungsbedarfen sowie auf das Initiieren, Beraten und Begleiten entsprechender Projekte, Prozesse und Maßnahmen.

Bereits frühzeitig wurde die Wechselwirkung zwischen der Erwerbsbeteiligung und Mobilitätshemmnissen als ein Problemfeld erkannt. Bei der Festlegung inhaltlicher Arbeitsschwerpunkte, die auf einer intensiven Recherche gleichstellungsrelevanter Bedarfe in den Planungsregionen unseres Landes basiert, stand das Thema Mobilität insbesondere in den Regionen mit besonders hoher Arbeitslosigkeit (Vorpommern, Mecklenburgische Seenplatte) auf der Agenda der zu bearbeitenden Themen.

In Reaktion auf Ergebnisse der Fachtagung „Zusammen ist man weniger allein“ der Allianz für Vereinbarkeit am 24. März 2010 in Waren (Müritz), bei der die Anwesenden dringenden Handlungsbedarf im Hinblick auf den Abbau von Mobilitätshemmnissen weiblicher Erwerbsfähiger in ländlichen Räumen aufzeigten, gründete sich innerhalb der Fachstelle IMPULS MV 2010 eine Arbeitsgruppe Mobilität. In enger Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Soziales und Gesundheit und der Parlamentarischen Staatssekretärin für Frauen und Gleichstellung des Landes Mecklenburg-Vorpommern erfolgte die Abstimmung des weiteren strategischen Vorgehens. Vor dem Hintergrund der beschriebenen Notwendigkeit, weiteres Arbeitsvolumen zu erschließen, rückten folgende Zielgruppen und Handlungsfelder in den Fokus:

Zu betrachtende Zielgruppen	
Erwerbssuchende	Erwerbstätige
<p>Ziel: Arbeitsaufnahme</p>	<p>Ziel: Ausschöpfen von Erwerbspotenzialen z. B. durch Erhöhung des Arbeitsvolumens (Vollzeiterwerbstätigkeit) insbesondere bei Frauen</p>
Handlungsfeld 1: Aufzeigen von Problemlagen	
<ul style="list-style-type: none"> • Art und Ursache von Mobilitätsdefiziten als Hemmnis für eine Arbeitsaufnahme bzw. Rückkehr auf den Arbeitsmarkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Motive für Teilzeitarbeit • Stellenwert des ÖPNV • Fehlende Datenlage (z. B. zu Wegekettten zur Vereinbarung von Erwerbs- und Privatleben)
Handlungsfeld 2: Gewinnen von Partner/innen	
<ul style="list-style-type: none"> • „Allianz für Vereinbarkeit“ • Träger von Projekten zur Unterstützung der Rückkehr von Menschen auf den Arbeitsmarkt • ARGEN, Jobcenter • Beauftragte für Chancengleichheit am Arbeitsmarkt der Agenturen für Arbeit 	<ul style="list-style-type: none"> • Planungsverbände • Kommunale Gleichstellungsbeauftragte • Wirtschafts- und Sozialpartner

Aufgrund begrenzter zeitlicher und personeller Ressourcen grenzte IMPULS MV die Betrachtung des Themas „Mobilität und Geschlecht“ zunächst auf den Aspekt „Wiedereinstieg bzw. Rückkehr in die Erwerbstätigkeit“ ein. Zudem erfolgte eine Fokussierung auf den Bereich der alternativen Mobilität mit dem Ziel, gemeinsam mit Akteurinnen und Akteuren vor Ort Handlungsansätze zu diskutieren und in konkrete Projektlösungen umzusetzen. Eine intensive Betrachtung des stark durch Politik und Verwaltungsebene geprägten ÖPNV wurde vernachlässigt, weil er als kaum durch die Arbeit von IMPULS MV beeinflussbar gewertet wurde. Zudem gibt es hier bereits Aktivitäten der verantwortlichen Ebenen (Landkreise, Verkehrsbetriebe).

5.1.1 | Arbeitsschritte

- Erfassen und Dokumentieren von Mobilitätsbarrieren, die den Zugang zur Erwerbstätigkeit erschweren → Befragung mittels Expert/innen-Interviews
- Erfassen und Dokumentieren bereits bestehender kreativer Lösungsansätze zum Abbau von Mobilitätshemmnissen in den Regionen Mecklenburg-Vorpommerns → Recherche in den Regionen, Befragung von Expertinnen und Experten
- Kommunikation/Dokumentation der Ergebnisse und Aufzeigen von Handlungsansätzen → Fachtagung „Gleichstellung und Mobilität“ am 4. April 2011, Regional-Workshops, Schriftenreihe, Website
- Initiieren und Begleiten von Arbeitsgremien und Netzwerken

5.1.2 | Meilensteine



5.2 | Expert/innen-Interviews

5.2.1 | Wer wurde befragt?

Ausgehend von der Zielstellung, geschlechterdifferenzierte und mobilitätsbezogene Hemmnisse für eine Rückkehr auf den Arbeitsmarkt zu analysieren, wurde eine Auswahl der zurzeit im Land Mecklenburg-Vorpommern wirkenden Projekte und Maßnahmen vorgenommen, die sich um eine Rückkehr von Frauen und Männern auf den Arbeitsmarkt bzw. in Erwerbstätigkeit bemühen. Dies sind:

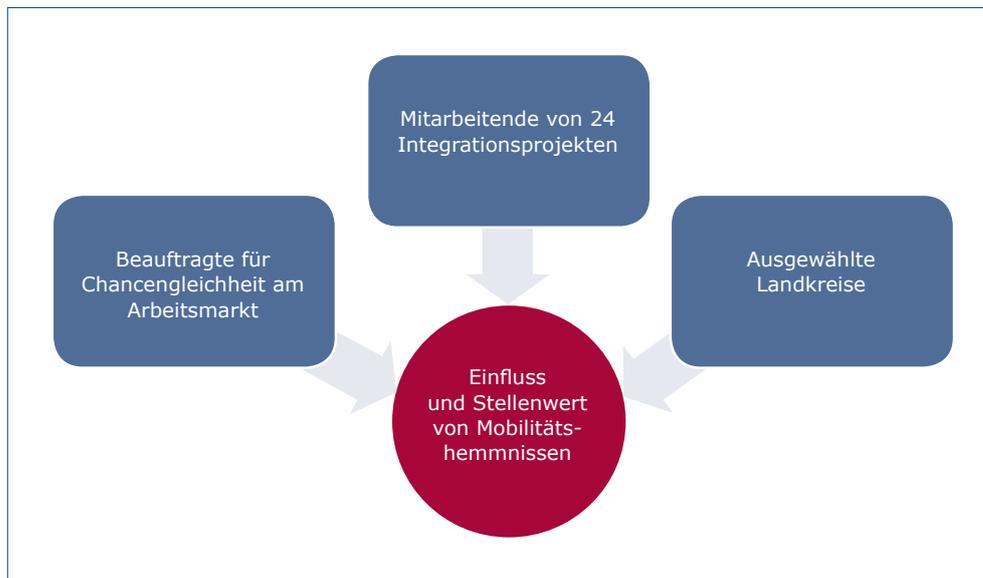
- Integrationsprojekte nach der ESF-Richtlinie C 2.3 (Arbeit durch Bildung und Innovation - ArBI)
- Projekte im Rahmen des Bundesprogrammes „Perspektive Wiedereinstieg“
- Projekte im Rahmen des Bundesprogrammes „Gute Arbeit für Alleinerziehende“
- Bundesprogramm „Perspektive 50plus - Beschäftigungspakte für Ältere in den Regionen“



Während die Projekte im Rahmen von „Perspektive Wiedereinstieg“ und „Gute Arbeit für Alleinerziehende“ vorrangig auf die Zielgruppe Frauen ausgerichtet sind, ist bei den Integrationsprojekten und „Perspektive 50plus“ ein nahezu ausgeglichener Anteil von Frauen und Männern zu verzeichnen, so dass in die Befragung geschlechterdifferenzierte Betrachtungen einfließen konnten.

Befragt wurden aufgrund begrenzter Ressourcen nicht die Teilnehmenden in den Projekten selbst, sondern die Mitarbeitenden der Projekte, die täglich mit Frauen und Männern arbeiten und sie beraten. Insofern ist zu beachten, dass alle hier aufgeführten Aussagen die Wahrnehmung der Mitarbeitenden wiedergeben. Insgesamt nehmen an den befragten Projekten mehr als 1.500 Menschen teil. Geografisch konzentrierte sich die Befragung auf die Regionen Mecklenburgische Seenplatte und Vorpommern. Diese Entscheidung ist der Tatsache geschuldet, dass einerseits die Konzentration der Alleinerziehenden-Projekte und andererseits die Arbeitslosenquoten hier am höchsten sind.

Weiterhin wurden die Beauftragten für Chancengleichheit am Arbeitsmarkt der Agenturen für Arbeit befragt. Sie stehen zum Teil im direkten Kontakt mit betroffenen Männern und Frauen bzw. trafen ihre Aussagen aus Erfahrungen ihres direkten Arbeitsumfeldes.



Bei der Befragung der Landkreise, hier insbesondere der kommunalen Gleichstellungsbeauftragten und Mitarbeitenden in den Bereichen Kreisentwicklung/ ÖPNV, lag der Befragungsschwerpunkt auf der Ermittlung bereits angewandter alternativer Bedienformen und Lösungen innerhalb und ergänzend zum ÖPNV.

5.2.2 | Vorannahmen

Insgesamt vier aus bereits vorliegenden Erfahrungswerten abgeleitete Vorannahmen wurden im Rahmen der Befragungen überprüft.

1. Eingeschränkte Mobilität hat einen Einfluss auf das Rückkehrverhalten von langzeitarbeitslosen Frauen und Männern auf den Arbeitsmarkt.
2. Mobilitätshemmnisse werden geschlechterspezifisch verschieden wahrgenommen.
3. Die Angebote des ÖPNV werden als unzureichend wahrgenommen, um eine Rückkehr auf den Arbeitsmarkt zu unterstützen/zubefördern.
4. Alternative mobilitätsunterstützende Angebote in Ergänzung und außerhalb des ÖPNV sind noch wenig verbreitet und bekannt.

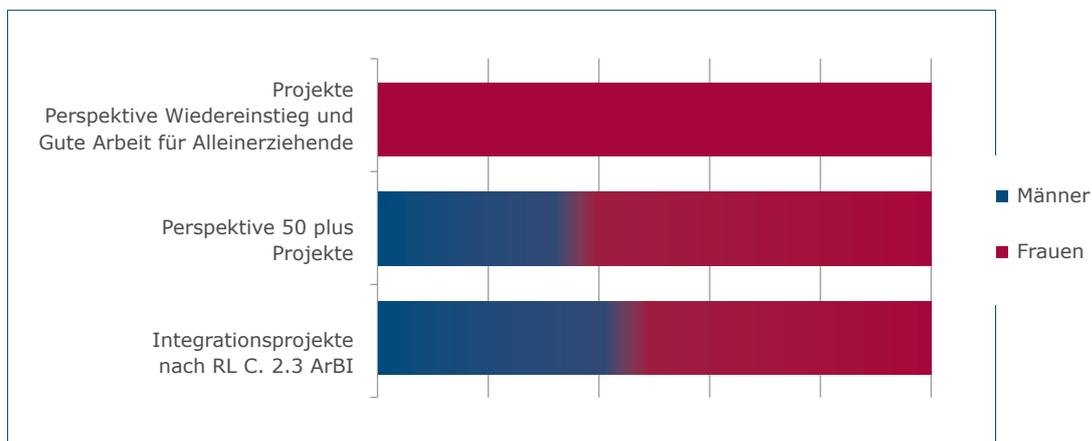
5.2.3 | Ergebnisse

Die Befragungen und leitfadengestützten Interviews wurden qualitativ ausgewertet. Die dokumentierten Ergebnisse spiegeln das Meinungsbild der Befragten wieder.

Im Ergebnis der Befragung wurden die Annahmen wie folgt bestätigt:

1. Eingeschränkte Mobilität hat einen Einfluss auf das Rückkehrverhalten von langzeitarbeitslosen Frauen und Männern auf dem Arbeitsmarkt.

> Mangelnde Mobilität wird von Projektteilnehmerinnen häufiger als von Projektteilnehmern als Hemmnis für eine Arbeitsaufnahme benannt.



O-Ton aus einem Integrationsprojekt:

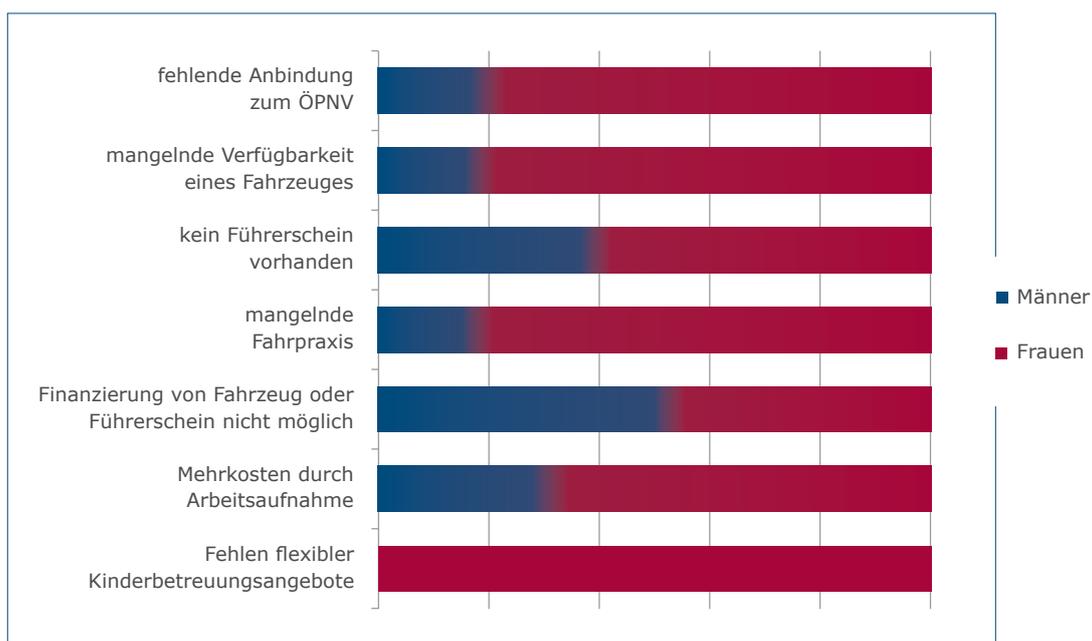
„Ja, gerade für die Frauen auf den Dörfern ist die fehlende Mobilität ein großes Problem. Der Radius für ihre Aktivitäten, um wieder in Arbeit zu kommen, geht oft über 10 km nicht hinaus. Diese Entfernung können sie noch mit dem Fahrrad bewältigen. Das ist oft das einzige Verkehrsmittel, das ihnen zur Verfügung steht. Ich kenne eine Frau, die fährt jeden Tag 25 km mit dem Fahrrad zur Arbeit. Das macht aber auch nicht jede, da muss die Arbeit schon stimmen! Die Männer sind auch nicht alle mobil, aber da gibt es andere Probleme zu klären.“

2. Die verschiedenen Formen von Mobilitätshemmnissen werden geschlechterspezifisch verschieden wahrgenommen.

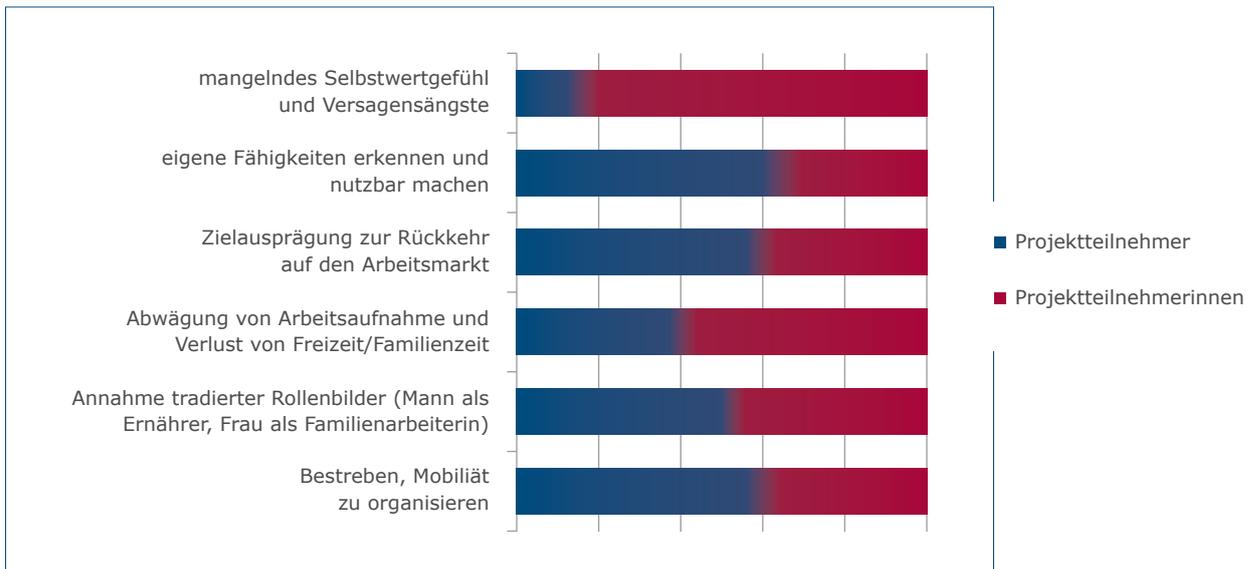
Auch diese Vorannahme wurde prinzipiell bestätigt.

Mobilitätshemmnisse wurden im Rahmen der Befragung als zweidimensional beschrieben: einerseits als strukturell bedingt (räumliche Mobilität), andererseits aber auch als motivationsgesteuert (Mobilität im Kopf). Auffällig ist, dass Mitarbeitende der 50plus-Projekte mangelnde „Mobilität im Kopf“ nicht als Hindernis für eine Arbeitsaufnahme von Frauen und Männern anführten.

> Geschlechterdifferenzierte Wahrnehmung struktureller Mobilitätshemmnisse:



> Motivationsbedingte Mobilitätshemmnisse unter Berücksichtigung des Genderaspektes:



3. Die Angebote des ÖPNV werden als unzureichend wahrgenommen, um eine Rückkehr auf den Arbeitsmarkt zu ermöglichen.

Die Aussage wurde durch die Mitarbeitenden aller Projektformen bestätigt.



Die Befragungen der Landkreise als ÖPNV-Besteller zeigten, dass das Bewusstsein für die Nichterreichbarkeit einzelner Gemeinden oder Ortsteile (weiße Flecken) durchaus vorhanden, ein weiterer Ausbau des Liniengerades aus wirtschaftlichen Zwängen heraus jedoch nicht möglich ist. Alternative Bedienungsformen als Bestandteile des ÖPNV sollen aber weiter entwickelt und praktische Umsetzungen vorangebracht werden.

Beispiel:

Die Erarbeitung eines umsetzungsorientierten Gutachtens zur Ausgestaltung alternativer Bedienungsformen im ÖPNV für ausgewählte Bedienegebiete im Nahverkehrsraum Mecklenburgische Seenplatte befindet sich in Planung.

Die Befragung ergab darüber hinaus, dass keine differenzierten Aussagen bzw. Daten über die Nutzung des ÖPNV durch verschiedene Personengruppen vorliegen. Eine Ausnahme bildet hier lediglich der Schülerverkehr.

4. Mobilitätsunterstützende Alternativen in Ergänzung zum und außerhalb des ÖPNV sind wenig bekannt und verbreitet.

Die Befragung bestätigte auch diese Vorannahme. Wenig bekannt ist insbesondere, wo und in welcher Form alternative Mobilität bereits erfolgreich praktiziert wird. In den Interviews wurden jedoch denkbare Lösungsmöglichkeiten benannt:

> Für Mobilitätshemmnisse auf der strukturellen Ebene:



> Für Mobilitätshemmnisse auf der Motivationsebene:



5.2.4 | Fazit

Mobilität beginnt im Kopf!

Grundlegende Basis für Frauen als auch für Männer, um erfolgreich auf den Arbeitsmarkt zurückkehren zu können, ist die Motivation. Je ausgeprägter sie ist, umso eher wird die Rückkehr gelingen. Dieses erforderliche Streben nach Zielen wird von vielen Faktoren beeinflusst. Ansprüche an Selbstverwirklichung, die Gestaltung von Lebensphasen und die Umsetzung von Wertevorstellungen spielen ebenso eine Rolle wie die finanzielle Ausstattung und Absicherung des Lebensunterhaltes und das zu erstrebende materielle Lebensniveau. Diese Motivationsebene füllt eine Waagschale. Auf der anderen Seite der Waage fallen Versagensängste, mangelndes Selbstwertgefühl, familiäre Belastungen, Koordinationsaufwand für die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Privatleben, Abwägung von Kosten-Nutzenverhältnissen und eben auch die fehlende strukturelle Mobilität ins Gewicht. Es muss nun gelingen, die Waage zugunsten der Motivationswaagschale zu neigen. Je länger die Arbeitslosigkeit dauert, umso schwerer wird das sein.

Mobilitätsbedingte Hemmnisse verringern!

Um die andere Seite der Waage zu entlasten und das Schwergewicht zugunsten der Motivation zu verlagern, gilt es, strukturell bedingte Mobilitätshemmnisse zu verringern. Das heißt, Unternehmen müssen ihre Pflicht erkennen und ein Mobilitätsmanagement installieren, in dem auch die Mitarbeitenden mit ihren

Anforderungen für den Weg von und zur Arbeit oder Ausbildung betrachtet und einbezogen werden. Gute Beispiele dafür gibt es bereits. Kommunen müssen ihre Verantwortung gegenüber der Wirtschaft und den Einwohnenden wahrnehmen und für gute Angebote des Nahverkehrs sorgen. Bürgerinnen und Bürger müssen mehr eigenverantwortlich nach unkonventionellen Lösungen suchen und sie umsetzen, um so für sich und andere lokale, mobilitätsunterstützende Angebote zu schaffen.



*Die unterschiedlichen Bedürfnisse
von Frauen und Männern
sind dabei immer im Blick zu behalten!*

5.3 | Fachtagung mit Mobilitätsbörse

Eine gemeinsame Fachtagung der Parlamentarischen Staatssekretärin für Frauen und Gleichstellung des Landes Mecklenburg-Vorpommern, Dr. Margret Seemann, und des Landesfrauenrates Mecklenburg-Vorpommern e. V. Fachstelle IMPULS MV zeigte am 4. April 2011 in Schwerin eine geschlechterdifferenzierte Sichtweise auf die Mobilitätssituation Erwerbsfähiger im ländlichen Raum auf. Zudem wurden alternative Lösungsansätze zum Abbau von Mobilitätshemmnissen vorgestellt und diskutiert.

5.3.1 | Fachvorträge



Dr. Margret Seemann (Parlamentarische Staatssekretärin für Frauen und Gleichstellung) eröffnete die Fachtagung am Vormittag mit einem Grußwort. Erfahrungen von Arbeitsagenturen und Projekten zur Integration arbeitsloser Menschen in den Arbeitsmarkt zeigten, erläuterte Seemann den Hintergrund der Fachtagung, dass eine Teilnahme von Frauen am Erwerbsleben häufig an fehlender Mobilität scheitert.

Thilo Schelling (Abteilungsleiter Verkehr im Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung) erläuterte in seinem Referat die Möglichkeiten und Grenzen des ÖPNV in Mecklenburg-Vorpommern. In manchen Regionen ginge es nicht darum, den ÖPNV zu erhalten. Vielmehr, so Schelling, müsse der ÖPNV erst entwickelt und alternative Angebote jenseits des Schüler/innen-Verkehrs bzw. außerhalb der Schulzeiten geschaffen werden.

Dr. Lutz Laschewski (acedo) gab den Anwesenden einen Überblick über das komplexe Zusammenspiel von Strukturwandel, Geschlechterrollen und Mobilität in ländlichen Räumen in Mecklenburg-Vorpommern.



Elke-Annette Schmidt (IMPULS MV) stellte die Ergebnisse der Befragung von Arbeitsagenturen, sowie Integrations- und 50plus-Projekten in Mecklenburg-Vorpommern vor. Sie bestätigt, so Schmidt, dass fehlende Mobilität bei erwerbslosen Frauen häufiger als bei Männern ein Hindernis für eine Arbeitsaufnahme sei. Für die Entwicklung von Lösungsansätzen sei es wichtig, zwischen strukturellen und motivationsbedingten Mobilitätshemmnissen zu differenzieren.

Die Fachbeiträge sind zu finden unter: www.impuls-mv.de/mobilitaet

5.3.2 | Mobilitätsbörse



Steckbriefe in Plakatgröße gaben einen Überblick über Modelle und Praxisbeispiele für alternative mobilitätsunterstützende Angebote. Dabei wurden zum einen die jeweiligen Formen mit ihrer Wirkungsweise beschrieben und zum anderen durch praktische Umsetzungsbeispiele in Mecklenburg-Vorpommern ergänzt. Gerade diese Kombination aus

Theorie und praktischer Anwendung fand bei den Teilnehmenden der Fachtagung großes Interesse und Beachtung.

Alle Steckbriefe finden Sie im Anhang dieser Broschüre.

Ergänzend wurden in Vorträgen praktische Umsetzungsbeispiele aus Mecklenburg-Vorpommern vorgestellt.

Birgit Müller (Jugendamt des Landkreises Müritz) stellte die Jugendbusse im Landkreis Müritz als eine Form des CarSharing vor.

Wolfgang Peters (Sozialagentur Ostvorpommern) erläuterte eine Form der Subjektförderung. Um erwerbsfähigen Hilfebedürftigen eine Arbeitsaufnahme, Ausbildung oder Umschulung zu ermöglichen, stellt die Sozialagentur in Kooperation mit dem TÜV Nord für eine Gebühr von 5 EUR/Tag Mietautos zur Verfügung.

Abschließend illustrierte **Prof. Dr. Dr. Helmut Pratzel** (Törpiner Forum e.V.) wie eine Bottom-up-Initiative, in diesem Fall ein Bürgerbus, Alternativen zum ÖPNV schaffen und die Mobilität in strukturschwachen ländlichen Gebieten nachhaltig verbessern kann.

5.4 | Ausblick: Regional-Workshops

Ab Herbst 2011 führt IMPULS MV in den Planungsregionen des Landes Workshops zur weiteren fachlichen Untersetzung und zur Initiierung von mobilitätsunterstützenden Maßnahmen und Projekten durch. Gemeinsam mit regionalen Akteurinnen und Akteuren sollen konkrete Bedarfe vor Ort ermittelt und erste Schritte der Umsetzung geplant werden.

So unterschiedlich wie die regionalen Bedarfe werden die zu bearbeitenden Themen sein. Das kann von der Etablierung eines Dienstleistungszentrums im ländlichen Raum, über erste Schritte zu einer regionalen Mitfahrzentrale bis hin zu Einzellösungen für Unternehmen bzw. Unternehmensverbünde reichen. Ausschlaggebend sind die Bedarfe vor Ort und die beteiligten Akteurinnen und Akteure mit ihren Ideen und ihrem Engagement.

Eines wird jedoch alle Workshops einen: Sie werden dazu beitragen, dass Interessierte aus so unterschiedlichen Bereichen wie Politik, Verwaltung, Wirtschaft und sozialen Einrichtungen an einen Tisch kommen und sich gemeinsam der Lösung einer Aufgabe zuwenden. So können neue Beteiligungsstrukturen an regionalen Entwicklungsprozessen initiiert werden. Wenn dies gelingt und die unterschiedlichen Anforderungen von Frauen und Männern dabei im Blick behalten werden, hat IMPULS MV einen wichtigen Beitrag auf dem Weg zu mehr Chancengleichheit im ländlichen Raum geleistet.

Sie sind herzlich eingeladen, uns auf diesem Weg zu unterstützen und unsere Aktivitäten weiter zu verfolgen.

www.impuls-mv.de

6 | Literatur

Akademie für Technikfolgenabschätzung in Baden-Württemberg: Ergebnisse der Studie „Gendergerechte Verkehrsplanung in Baden-Württemberg“. Stuttgart 2002.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR): Anpassungsstrategien für ländliche/periphere Regionen mit starkem Bevölkerungsrückgang in den neuen Ländern (Werkstatt: Praxis, 38). Bonn 2005.

Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR):
Daseinsvorsorgeplanung - Ein Leitfaden zur Anpassung der öffentlichen Daseinsvorsorge an den demografischen Wandel. Bonn 2010.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR):
Handbuch zur Planung flexibler Bedienformen im ÖPNV. Bonn 2009.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR): ÖPNV in nachfrageschwachen Räumen (Informationen zur Raumentwicklung 07/2010). Bonn 2010.

Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB): Mitteilungen aus dem Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (02/2010). Wiesbaden 2010.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS):
Mobilität in Deutschland 2008 – Kurzbericht. Berlin 2010.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS):
Handbuch zur Planung flexibler Bedienformen im ÖPNV - Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen. Berlin 2009.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS): ÖPNV:
Planung für ältere Menschen – Ein Leitfaden für die Praxis. Online-Publikation 09/2010. URL: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen> <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Online/2010/ON092010.html> /BMVBS/Online/2010/ON092010.html

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung: Mobilitätskonzepte zur Daseinssicherung in nachfrageschwachen Räumen. Online-Publikation 10/2009. URL: http://www.bbsr.bund.de/cln_032/nn_23582/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BBSROnline/zurueckliegendeAusgaben.html#2009

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie: Frauenwege – Männerwege: Entwicklung von Methoden zur gendersensiblen Mobilitätserhebung (Forschungsarbeiten aus dem Verkehrswesen, Band 175). Wien 2008.

Bündnis 90/Die Grünen Bundestagsfraktion: Wohnungs- und Verkehrspolitik für alle! Gender Mainstreaming als Planungsinstrument im öffentlichen Raum – Fraktionsbeschluss vom 11.11.2008. Berlin 2008.

Deutscher Städtetag, Kommission „Frauen in der Stadt“: Frauen verändern ihre Stadt (DST-Beiträge zur Frauenpolitik Heft 3 Reihe L). Köln 1995.

Europäisches Parlament, Generaldirektion interne Politikbereiche, Fachabteilung B, Struktur- und Kohäsionspolitik: Verkehr und Fremdenverkehr - Die Zukunft der Mobilität in Europa. Brüssel 2010

Forschungszentrum Karlsruhe in der Helmholtz-Gemeinschaft:
Zwischen Nachhaltigkeit und Beschleunigung – Technikentwicklung und Geschlechterverhältnisse im Bereich Verkehr (Technikfolgenabschätzung – Theorie und Praxis Nr. 2). Karlsruhe 2002.

Fraunhofer-Informationszentrum Raum und Bau Verlag: Installieren multipler Häuser als gemeinschaftlicher Stützpunkt von Dienstleistung und Nachbarschaft in ländlichen Regionen in der vom Demografischen Wandel betroffenen Modellregion "Stettiner Haff". Stuttgart 2011.

Friedrich-Ebert-Stiftung (FES): Gleiche Mobilitätschancen für alle!
Gender Mainstreaming im Öffentlichen Personennahverkehr. Berlin 2006.

Gesetz- und Verordnungsblatt für Mecklenburg-Vorpommern, Nr. 20:
Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in MV. Schwerin 1995.

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit:
Demografischer Wandel. Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt in Mecklenburg-Vorpommern (IAB-Regional Nord 3/2010). Ohne Ort 2010.

Institut für Arbeitsmarkt- und Berufsforschung der Bundesagentur für Arbeit: Fachkräfte für Norddeutschland, Handlungsfelder zur Steigerung des Fachkräfteangebots (IAB Nord). März 2011

Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH:
Zukunftsfähige Mobilitätsangebote in schrumpfenden Regionen. Der ÖPNV in der Demografiefalle – Problemdiagnose und Reformbedarf (InnoZ-Bausteine Nr. 2). Berlin 2007.

Institut für ländliche Räume, Johann-Heinrich-von-Thünen-Institut: Mobilität in ländlichen Räumen unter Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Braunschweig 2010.

Kraftfahrtbundesamt: Jahresbilanz der Fahrzeugstatistik am 1. Januar 2011.
URL: http://www.kba.de/cln_033/nn_125264/DE/Statistik/Fahrzeuge/Bestand/bestand__node.html?__nnn=true (08.06.2011)

Kraftfahrtbundesamt: Fahrerlaubnisbestand im Zentralen Fahrerlaubnisregister (ZFER)- Basis am 1. Januar 2011. URL: http://www.kba.de/cln_033/nn_191454/DE/Statistik/Kraftfahrer/Fahrerlaubnisse/Fahrerlaubnisbestand/2011__fe__b__geschlecht__alter__fahrerlaubniskl.html (08.06.2011)

LandInForm – Magazin für ländliche Räume (3/2009): Mobilität im ländlichen Raum. Bonn 2009.

Ministerium für Arbeit, Wirtschaft und Tourismus MV: Wirtschaft stärken – Investitionen sichern. Ausgewählte Maßnahmen der Bundesregierung und Maßnahmenpaket der Landesregierung (Konjunkturpaket I & II). Schwerin 2009.

Ministerium für Landwirtschaft, Umwelt und ländliche Räume des Landes Schleswig-Holstein: MarktTreff – Lebendige Marktplätze im ländlichen Raum. Lübeck 2009.

Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung in MV: Projekt „Neue Dorfmitte M-V“ – Sicherung der Nahversorgung in ländlichen Räumen. Schwerin 2010.

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR): MORO Ergebnisdokumentation: Handlungsfeld Öffentlicher Personennahverkehr – Region Mecklenburgische Seenplatte. Berlin 2007.

Shell Deutschland Oil GmbH: Shell PKW-Szenarien bis 2020 – Fakten, Trends und Handlungsoptionen für nachhaltige Automobilität. Hamburg 2009.

Silke Schmidtman: Öffentliche Mobilität in ländlichen Regionen – Zukunftschancen und Verantwortungen. Güstrower Umweltkolloquium 24.02.2011.

Stadtbaudirektion Wien, Leitstelle Alltags- und Frauengerechtes Planen und Bauen: Geschlechtersensible Verkehrsplanung. Wien 2002.

Statistisches Amt Mecklenburg-Vorpommern: Pendlerverhalten der sozialversicherungspflichtigen Arbeitnehmer in Mecklenburg-Vorpommern 2010. Schwerin 2011.

Statistisches Bundesamt: Leben und Arbeiten in Deutschland – Ergebnisse des Mikrozensus 2004. Wiesbaden 2005.

Technische Universität Berlin: Servicestationen: Ein Leitfaden für Betreiber. Servicestationen für Mobilität, Tourismus und Versorgung im ländlichen Raum. Berlin 2007

Technische Universität Berlin: Eine nachhaltige Mobilitätskultur für ländliche Regionen in Brandenburg – Abschlussbericht zum LEADER+ Kooperationsprojekt mobikult. Berlin 2007.

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg: BürgerBusse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg. Berlin 2005.

Wirtschaftsministerium Mecklenburg-Vorpommern: ÖPNV-Landesplan Mecklenburg-Vorpommern 2001-2007. Schwerin 2002.

Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie GmbH, Forschungsgruppe 2: Energie-, Verkehrs- und Klimapolitik: Steuerung nachhaltiger Daseinsvorsorge im öffentlichen Nahverkehr – Politische Handlungsperspektiven. Wuppertal 2006.

7 | Anhang

7.1 | Stationäre Servicedienste und Dezentrale Dienstleistungszentren

Dienstleistungszentren vor Ort bieten Menschen die Möglichkeit, sich in zumeist fußläufiger Entfernung vom Wohnort mit Waren des täglichen Bedarfs zu versorgen, einen Brief aufzugeben oder z. B. ärztliche Betreuung in Anspruch zu nehmen. Damit wird die Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen gewährleistet und die Lebensqualität signifikant erhöht – nicht zuletzt auch, weil Kommunikation und soziale Interaktion im Dorf gefördert werden.

Seite 34 **Modell: Dezentrale Dienstleistungen**

Seite 35 Beispiel: Multiples Haus

Gleichstellungsansatz

Durch die Verringerung von Wegekettten (Einkäufe, Dienstleistungsangebote, Arztbesuche etc.) wird zum einen die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Privatleben verbessert. Zum anderen werden mit diesen Zentren wohnortnahe Arbeitsplätze im Dienstleistungsbereich geschaffen. Da dieser Bereich als traditioneller Beschäftigungssektor für Frauen gilt, kann damit ein Anreiz für eine Erhöhung des Arbeitsvolumens von Frauen geschaffen werden.

7.2 | Mobile Dienste

Mobile Dienste verbessern das Versorgungs- und Dienstleistungsangebot in ländlichen Räumen. Zu den Beispielen für mobile Dienste gehören Services wie mobile Verkaufswagen, Liefer- oder Kurierdienste. Mobile Dienste können zudem Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen bedarfsgerechten Zugang zu Begegnung, Kommunikation und Information ermöglichen.

Seite 36 **Modell: Mobile Dienste**

Seite 37 Beispiel: Rollender Supermarkt Dirk Longino (Grabowhöfe)

Seite 38 Beispiel: Fahrbibliothek des Müritzbibliothekvereins (Landkreis Müritz)

Gleichstellungsansatz

Durch die Verringerung von Wegeketten (Einkäufe, Dienstleistungsangebote) wird zum einen die Vereinbarkeit von Erwerbs- und Privatleben verbessert. Zum anderen entstehen Arbeitsplätze, die kein eigenes privates Fahrzeug erfordern, da das notwendige Fahrzeug vom Arbeitgeber zur Verfügung gestellt wird. Da gerade Frauen weniger über ein privates Auto verfügen, um an einen Arbeitsort zu gelangen, können diese Arbeitsplätze in mobilen Fahrzeugen zur Steigerung des Arbeitsvolumens beitragen.

7.3 | Verkehrsdienstleistungen

Verkehrsdienstleistungen ermöglichen Menschen mit Mobilitätshemmnissen Mobilität. Zu den zahlreichen, bereits erfolgreich praktizierten Varianten gehören u. a. Mitfahrzentralen, CarSharing oder Mitnahmeangebote. Eine Sonderform der Verkehrsdienstleistung ist die Subjektförderung. Dabei unterstützen Anbieter Menschen mit Mobilitätsdefiziten direkt, indem sie z. B. Leihautos zur Verfügung stellen oder Taxigutscheine ausreichen.

Seite 39 **Modell: Bürgerbus**

Seite 40 Beispiel: Bürgerbus (Törpin)

Seite 41 **Modell: CarSharing**

Seite 42 Beispiel: Jugendbus (Landkreis Müritz)

Seite 43 Beispiel: Landstreicher (Landkreis Ostvorpommern)

Seite 44 **Modell: Eventbus**

Seite 45 Beispiel: Rundbus Plauer See

Seite 46 **Modell: Fahrdienste**

Seite 47 Beispiel: AKB Anlagen- und Kraftwerksrohrleitungsbau Greifswald GmbH

Seite 48 Beispiel: Eiscafé Zuckerhut (Zingst)

Seite 49 **Modell: Mitfahrzentrale**

Seite 50 **Modell: Spontane Fahrgemeinschaften**

Seite 51 **Modell: Subjektförderung**

Seite 52 Beispiel: Sozialagentur Ostvorpommern

Gleichstellungsansatz

Mit diesen Angeboten erfolgt eine direkte Mobilisierung von Frauen und Männern, die kein eigenes Fahrzeug zur Verfügung haben oder nicht über einen Führerschein verfügen bzw. denen es an Fahrpraxis mangelt. Da von diesen Defiziten vorrangig Frauen betroffen sind, tragen diese Angebote zur Steigerung des Arbeitsvolumens von Frauen bei. Weiterhin ist durch eine Entlastung von Fahrdiensten für Kinder, Jugendliche und Senioren ein Beitrag für eine bessere Vereinbarkeit von Erwerbs- und Privatleben zu erwarten.



Dezentrale Dienstleistungszentren

pro

- Verbesserung der Versorgungs- und Dienstleistungsangebote im ländlichen Raum
- Förderung sozialer Integration
- Freie und eigene Organisation
- Kann von jeder Person genutzt werden
- Private Fahrzeuge können geschont werden

contra

- Finanzielles Risiko bei der Unternehmensgründung
- Ohne Kooperation und regionale Vernetzung schwierig zu finanzieren
- Ehrenamtliches Engagement notwendig

Zielgruppe/Bedarf

Dezentrale Dienstleistungszentren bieten die Möglichkeit, sich wohnortnah mit Waren und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs zu versorgen. Damit sichern sie als zentrale Orte die Daseinsvorsorge im ländlichen Raum. Für die Bevölkerung im ländlichen Raum sind sie ein wichtiger „Haltefaktor“ und ein grundlegender Bestandteil der Lebensqualität. Es handelt sich dabei um die Bündelung von Angeboten (z. B. Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs, Gesundheitsversorgung sowie Informationsdienstleistungen).

Konzept

Träger der Servicedienste sind Unternehmen, Vereine oder Privatpersonen in ehrenamtlicher Tätigkeit.

Die fußläufige Erreichbarkeit und eine infrastrukturelle Ausstattung des jeweiligen Ortes bilden die notwendigen Voraussetzungen für die Errichtung des Servicedienstes. Die Vernetzung lokaler sowie regionaler Akteurinnen und Akteure steht dabei im Sinne einer Initialzündung bürgerschaftlichen Engagements häufig im Vordergrund (Kümmernde, Ansprechpartnerinnen und -partner, Organisation).

Finanzierung

Die Kosten werden von den Unternehmen getragen.

Beispiele:

Mecklenburg Vorpommern
Multiples Haus, Vogelsang-Warsin
(Modellregion „Stettiner Haif“)

Landesprogramm „Neue Dorfmitte“



Multiple Häuser Modellregion „Stettiner Haff“

Dezentrale Dienstleistungszentren

Modelldorf Vogelsang – Warsin im Landkreis Uecker-Randow

Zielgruppe/Bedarf

Ziel ist es, in dem Modelldorf Vogelsang-Warsin die Anwohnenden mit den Leistungen des täglichen Lebens zu versorgen, sodass auch mit eingeschränkter bzw. nicht vorhandener Mobilität eine Daseinsvorsorge im ländlichen Raum möglich ist.



Konzept

Im Dorf gibt es ein Dorfgemeinschaftshaus sowie eine privat betriebene Früh- bis Spätverkaufsstelle mit Imbiss, die auch am Wochenende und an Feiertagen geöffnet ist. Auf Wunsch werden nicht vorhandene Waren besorgt.

Seit Januar 2011 wird im Dorfgemeinschaftshaus, dem Konzept für Multiple Häuser folgend, einmal wöchentlich ein Computer-Hilfekurs angeboten. Dank nun installierter DSL-Technik im Haus können neben praktischen Hilfen im Umgang mit moderner Technik auch Fragen zum Internet geklärt werden. Der Service wird ehrenamtlich von einer Bürgerin angeboten und hauptsächlich durch ältere Bewohnerinnen und Bewohner des Dorfes aber auch umliegender Gemeinden genutzt.

Das Haus wird regelmäßig für die Belange der Gemeinde (Bürgermeister, Gemeindevertretung, Ausschüsse, Sprechstunden) genutzt. Aber vor allem auch Vereine und Gruppen wie die Volkssolidarität, die Frauensportgruppe, der Frauenchor, die Jugendsportgruppe, der Dorfklub und die Feuerwehr nutzen dieses Haus für ihre Aktivitäten. Desweiteren werden dort Tanzveranstaltungen und private Feiern durchgeführt.

Finanzierung

Einnahmen werden durch die Vermietung der Räumlichkeiten für private Anlässe erzielt.

Die energetische Sanierung des Dorfgemeinschaftshauses erfolgte durch das Konjunkturpaket der Bundesregierung.

Träger

Gemeinde Vogelsang-Warsin

Kontakt

Gerd Walther
(Bürgermeister Vogelsang-Warsin)
Tel.: 039773 20603
Mobil: 0177 277 62 54
kontakt@gerd-walther.de



Mobile Dienste

pro

- Verbesserung der Versorgungs- und Dienstleistungsangebote im ländlichen Raum
- Kann von jeder Person genutzt werden
- Freie und eigene Organisation
- Private Fahrzeuge können geschont werden

contra

- Mobile Einkaufsmöglichkeiten fördern nicht zwangsläufig die soziale Integration
- Finanzielles Risiko bei der Unternehmensgründung
- Ohne Kooperationen und regionale Vernetzung schwierig zu finanzieren
- Ehrenamtliches Engagement notwendig

Zielgruppe/Bedarf

Mobile Dienstleistungsangebote sind in besonderer Weise geeignet, unzureichende Mobilität in der Fläche auszugleichen. Sie leisten im ländlichen Raum einen wichtigen Beitrag zur Deckung von Gütern des täglichen Bedarfs sowie zur Daseinsvorsorge. Mobile Dienste dienen als Ergänzung der innerörtlichen Versorgung. Mobile Bürgerserviceangebote bieten zudem bedarfsgerecht für Kinder- und Jugendliche, Familien und Senioren die Möglichkeit der Begegnung, Kommunikation und Information.

Konzept

Träger der mobilen Dienstleistungsangebote sind Unternehmen, Vereine oder Privatpersonen in ehrenamtlicher Tätigkeit. Synergien entstehen dann, wenn mobile Liefer- und Kurierdienste kooperieren. Folgende Kriterien gelten für mobile Dienstleistungen:

- Fehlende Einkaufsmöglichkeiten bzw. soziokulturelle Angebote
- Fehlendes Fahrzeug für den Einkaufsweg
- Verwandte und Nachbarn sind nicht immer für Fahrten verfügbar
- Gesundheitliche Beeinträchtigungen

Finanzierung

Die Kosten für mobile Dienstleistungen sind individuell und abhängig vom Konsumentenumfang und der regionalen Vernetzung.

Beispiele:

Mecklenburg Vorpommern
Rollender Supermarkt Dirk Longino

Fahrbibliothek des
Müritzbibliotheksvereins e. V.

Mediabus des ÜAZ
Waren/Grevesmühlen e. V.

Rollender Supermarkt Dirk Longino

Mobile Dienste

Grabowhöfe, Landkreis Müritz

Zielgruppe/Bedarf

Ziel ist es, in den abgelegenen Gemeinden und Dörfern des Landkreises Müritz eine Infrastruktur aufrecht zu erhalten, die es den Einwohnenden möglich macht, Lebensmittel und andere Güter des täglichen Bedarfs vor Ort zu erwerben. Somit werden unnötige Wege vermieden und Menschen, die nicht (mehr) mobil sind, werden trotzdem versorgt. Außerdem bietet „Longi's Einkaufsquelle“ einen Ort des Treffens und Austauschens.

Konzept

Seit 21 Jahren fährt Dirk Longino mit seinem mobilen Verkaufswagen im gesamten Kreisgebiet über 80 Dörfer und Gemeinden an. Dies wird durch einen genauen Zeitplan ermöglicht. Die Orte werden ein bis zwei Mal pro Woche zu festen Zeiten angefahren. Dies bietet Kontinuität und Zuverlässigkeit.

Finanzierung

Durch die Einnahmen des Verkaufs aus „Longi's Einkaufsquelle“ werden alle laufenden Kosten bestritten, z. B. Betriebskosten des LKWs, Kauf der Güter etc.



Träger

Dirk Longino

Kontakt

„Longi's Einkaufsquelle“
Dirk Longino
Dorfstr. 37
17194 Grabowhöfe
Tel.: 039926 3800



Fahrbibliothek Mürzikbibliotheksverein e. V. Landkreis Mürzik

Mobile Dienste

Zielgruppe/Bedarf

Ziel ist es, die Chancengleichheit in den Bereichen Bildung und Kultur allen Bürgerinnen und Bürgern im ländlichen Raum zugänglich zu machen. Die Fahrbibliothek stellt in vielen Kommunen die einzige kulturelle Einrichtung dar und ist somit für viele unverzichtbar und wird oft auch zum sozialen Zentrum und Treffpunkt vor Ort.

Konzept



Seit 17 Jahren tourt die Fahrbibliothek regelmäßig durch den Mürzikkreis und hält in 23 Orten mit 25 Ortsteilen außerdem an zwei Schulen und einer Kita. Von den 17.497 Einwohnenden, die im Einzugsgebiet der Fahrbibliothek leben, nutzten 2010 835 Bürgerinnen und Bürger das Angebot, darunter 557 Kinder. Die Fahrbibliothek fährt in 14-tägigem Rhythmus die Mitgliedsgemeinden an. Spezielles Angebot ist seit langem die „Bücherkiste“ für Kitas und Schulklassen. Lehrkräfte und Kindererzieherinnen und -erzieher können thematische Bücherkisten bestellen. Diese werden von der Schule bezahlt und verbleiben für drei Monate in der jeweiligen Einrichtung, wo sie von Kindern der Klasse bzw. der Kindergartengruppe ohne weitere Kosten genutzt werden können.

Finanzierung

Finanziert wird die Fahrbibliothek durch entsprechende Umlagen und Gebühren der Mitgliedsgemeinden und Zuschüsse des Landkreises. Auch die Nutzenden der Fahrbibliothek entrichten eine geringe Benutzungsgebühr. Außerdem fördert das Ministerium für Bildung, Wissenschaft und Kultur Mecklenburg-Vorpommern jährlich die Betriebskosten der Fahrbibliothek.

Weitere Unterstützung erfolgte wiederholt durch die Jost-Reinhold-Stiftung und die optimal media production GmbH Röbel.

Träger

Mürzikbibliotheksverein e. V.

Kontakt

Mürzikbibliotheksverein e. V.
Frau Linde Hanf
Zum Amtsbrink 9
17192 Waren (Mürzik)
Tel.: 03991 181530

Bürgerbus

pro

- Für jede Person nutzbar
- Förderung von ehrenamtlichem Engagement – „Bürger fahren für Bürger“
- Kostengünstige Ergänzung des konventionellen ÖPNV-Angebots

contra

- Ehrenamtliches Engagement notwendig
- Ohne Kooperationen schwierig zu finanzieren
- Erfahrungen zeigen, dass erst ab einer Ortsgröße von 8.000 – 10.000 Einwohnern ein Bürgerbus realisierbar ist

Zielgruppe/Bedarf

Der Bürgerbus richtet sich an Personen in ländlichen Räumen. Ziel dieses Mobilitätsangebotes ist es, ihre Mobilität zu verbessern bzw. diese überhaupt erst zu ermöglichen, wenn die Angebote des ÖPNV nicht ausreichen. So verkehren Bürgerbusse vorwiegend auf festen Strecken und zu Zeiten, die vorher nicht durch den ÖPNV bedient wurden.

Konzept

Ein Bürgerbus wird in den meisten Fällen von einem eigens dafür gegründeten Verein getragen, der durch den Einsatz ehrenamtlicher Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gestützt wird. Die Busse fahren nach festem Fahrplan auf festgelegten Linien, halten an festgelegten Haltestellen und können von allen benutzt werden. Kennzeichnend ist der Einsatz von Bussen, die bis zu acht Personen befördern können. Da es sich um einen regulären Linienbetrieb handelt, fallen Bürgerbusse unter das PBefG (Personenbeförderungsgesetz).

Finanzierung

In der Regel wird der Bürgerbus von einem eingetragenen Verein organisiert und betrieben. Es zeigt sich jedoch, dass Kooperationen mit ansässigen Verkehrsunternehmen üblich sind. Dadurch können u. a. die Auflagen für Linienkonzessionen erfüllt oder Fahrzeuge durch das Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden. Wichtig ist das Engagement ehrenamtlicher Mitarbeitender (u. a. Fahrzeugführung). Möglich und wünschenswert sind finanzielle Unterstützungen durch Gemeinden und Landkreise.

Beispiele:

Mecklenburg-Vorpommern
Bürgerbus Törpin
<http://www.torpin-forum.de/2010/08/30/projekt-buergerbus/>

Brandenburg
<http://www.buergerbus-gransee.de/>
<http://www.buergerbus-brieselang.de/>

Schleswig-Holstein
www.buergerbus-fehmarn.de/



Bürgerbus Törpin

Projekt im Rahmen des Modellvorhabens "Neue Dorfmitte" des Landes Mecklenburg-Vorpommern



Zielgruppe/Bedarf

Demografische Veränderungsprozesse erfordern insbesondere für den ländlichen Raum neue Lösungen, um einer Entvölkerung entgegenzuwirken. Die Entwicklung eines dörflichen Dienstleistungszentrums in der Gemeinde Sarow wird modellhaft begleitet und umgesetzt. Ziel ist es, die Grundversorgung auch in ländlichen Regionen aufrecht zu erhalten und damit die Attraktivität dieser Räume zu erhöhen. Um diese neue Dorfmitte von den umliegenden Gemeinden erreichen zu können und somit eine wirtschaftliche Betreibung sicherzustellen, wird flankierend der Bürgerbus organisiert.

Konzept



Der Bürgerbus wird dafür sorgen, dass die Menschen im Dorf einen größeren Aktionsradius bekommen. Da immer mehr Strukturen gerade im ländlichen Raum wegbrechen, sind die dort lebenden Menschen oftmals in ihrer Mobilität eingeschränkt. Der Bürgerbus soll dieser Entwicklung kompensierend entgegenwirken. Vieles wäre wieder erreichbar. So könnte beispielsweise regelmäßig der Konsum in Sarow angefahren, Gemeinschaftstouren zu verschiedenen Ärzten organisiert und Hol- und Bringe-Dienste etabliert werden. Der Fahrende sollte ehrenamtlich tätig sein. Die Demminer Verkehrsgesellschaft mbH hilft bei der Umsetzung und unterstützt das Projekt.

Träger

Törpiner Forum e. V.

Kontakt

Törpiner Forum e. V.
Prof. Dr. Dr. Helmut Pretzel
Törpin Nr. 13
17111 Sarow
Tel.: 039996 79077

Finanzierung

Das Fahrzeug wird über Fördermittel angeschafft. Die Betriebskosten sollen sich selbst tragen. Dafür können Spenden eingeworben werden und es ist ein geringes Nutzungsentgelt zu entrichten. Der Anschub des Projektes wird aus Mitteln des Landesprogrammes Arbeit durch Bildung und Innovation (ArBI) – Kleinprojektförderung C 2.4 – gefördert.



CarSharing

pro

- Verbesserung des Mobilitätsangebots
- Zeitlich flexibel
- Verzicht auf Zweit- und Drittwagen
- Für wirtschaftlich schwächere Haushalte erschwinglich

contra

- Ehrenamtliches Engagement notwendig
- Senioren, Behinderte, Kinder und Jugendliche sind von diesem Angebot ausgeschlossen

Zielgruppe/Bedarf

CarSharing ist ein Konzept der organisierten, gemeinschaftlichen Nutzung von Kraftfahrzeugen und entspricht dem Prinzip der Selbsthilfeinitiative. Dabei teilen sich mehrere Personen die Nutzung eines oder mehrerer Fahrzeuge. Die Nutzung des Fahrzeuges kann auch einer bestimmten Nutzergruppe zugeordnet sein, z. B. Jugend- und/oder Seniorenbus. Im Wesentlichen steht CarSharing allen zur Verfügung, die im Besitz eines Führerscheins sind.

Konzept

Nutzerinnen und Nutzer schließen einen Rahmenvertrag ab bzw. werden Mitglied in einem CarSharing-Verein. Sie bekommen ein Zugangsmedium für alle Kraftfahrzeuge (z. B. elektronische Karte) sowie ein Nutzerhandbuch ausgehändigt. Damit wird gewährleistet, dass die Fahrzeuge jederzeit eigenständig genutzt werden können. Voraussetzung dafür ist, dass die Nutzenden telefonisch oder per Internet eine Buchung vorgenommen haben. Die Fahrzeuge stehen an Stationen auf reservierten Stellplätzen zur Verfügung. Die Organisation des Konzeptes erfolgt meist ehrenamtlich. Die Voraussetzung zur Nutzung dieses Mobilitätsangebotes ist der Führerscheinbesitz und die gesundheitliche Fähigkeit zur Fahrzeugführung.

Finanzierung

Die Gesamtkosten für die Nutzung eines Carsharing-Fahrzeugs setzen sich aus Zeit- und Kilometerkosten zusammen. Der Tagessatz für einen Kleinwagen beträgt ca. 20,00 - 25,00 €. Hinzu kommen Kilometertarife, die im Schnitt zwischen 0,20 € und 0,30 € pro gefahrenem Kilometer liegen.

Beispiele:

Mecklenburg-Vorpommern
Jugendbusse im Landkreis Müritz

Landstreicher im Landkreis
Ostvorpommern

Brandenburg
<http://www.teil-auto-oberhavel.de/>

Online-Portale
<http://www.nachbarschaftsauto.de/>
<http://www.carsharing.de/>

Jugendbusse im Landkreis Müritz

CarSharing



Zielgruppe/Bedarf

Nutzende dieses Fahrzeuges sind überwiegend Jugendliche, die sich selbst ihre Freizeitmobilität organisieren wollen, z. B. Fahrten zu Veranstaltungen, Konzerten etc. Aber auch Vereine und Institutionen, die einen Kleinbus benötigen, um Kinder und Jugendliche zu Freizeitaktivitäten bzw. auch Wettkämpfen zu fahren, nutzen den Kleinbus. Darüber hinaus nehmen Kitas und Schulen den Kleinbus in Anspruch, um die Kinder und Jugendlichen zu Sportstätten oder kulturellen Einrichtungen zu fahren.

Platz ist für den Fahrer oder die Fahrerin und acht weitere Personen. Im großen Kofferraum kann viel Gepäck verstaut werden.

Konzept



Bei dem Bus handelt es sich um ein Leasing-Fahrzeug. Prinzipiell sind unterschiedliche Träger möglich, wie z. B. das Amt, eine Kommune oder ein Verein. Es kann ein Fahrer zur Verfügung gestellt werden, der im Ehrenamt tätig ist oder auch im Anstellungsverhältnis des Trägers steht. Der Kleinbus kann aber auch von den Nutzenden selbst gefahren werden.

Finanzierung

Alle Nutzenden müssen sich an den Kosten des Fahrzeuges beteiligen. Der Abschluss einer Nutzungsvereinbarung ist notwendig.

Eine Kautions von 50,00 € ist bei Schlüsselübergabe zu zahlen. Nach ordnungsgemäßer Rückgabe wird diese wieder ausgezahlt.

Pro Tag sind 10,00 € Nutzungsentgelt zu zahlen. Für jeden Tag gibt es 50 Freikilometer. Für jeden weiteren Kilometer werden 0,10 € fällig.

Das Fahrzeug muss sauber und vollgetankt zurückgegeben werden.

Träger
Amt Penzliner Land

Kontakt
Landkreis Müritz
Zum Amtsbrink 2
17192 Waren (Müritz)
Jugendamt
Kreisjugendpflegerin Birgit Müller
Tel.: 03991 782369

Der Landstreicher

CarSharing



Ein Modellprojekt - gefördert durch den Europäischen Sozialfond,
das Landesjugendamt und den Landkreis Ostvorpommern

Zielgruppe/Bedarf

Die Zielgruppe umfasst vor allem Jugendliche und junge Leute aus dem Amtsbereich Anklam-Land, die ihre Freizeit interessant und abwechslungsreich gestalten wollen, aufgrund der räumlichen Entfernung jedoch nicht die Möglichkeit haben, verschiedene Angebote zu nutzen. Mit Hilfe des Landstreicher Busses wird es ihnen ermöglicht, z. B. außerhalb gelegene Workshops zu besuchen oder regionale und auch überregionale Ausflüge zu organisieren. Insgesamt können durch das Angebot 28 Gemeinden erreicht werden. Damit wurde ein Netzwerk für eine sinn- und niveauvolle Freizeitgestaltung aufgebaut, um somit den ländlichen Raum in einer strukturschwachen Region besser zu erschließen.



Konzept

Der Landstreicher ist ein seit dem 1. September 2009 laufendes Modellprojekt des Arbeiter-Samariter-Bundes Kreisverband Ostvorpommern und Anklam. Das Fahrzeug wird durch das Projekt geleast und von einer Sozialarbeiterin gefahren. Der Landstreicher ist täglich im Einsatz und somit auch öffentlichkeitswirksam als Werbeträger für das Projekt unterwegs. Er ist gleich zu Beginn des Projektes im Rahmen eines Workshops von den Jugendlichen selbst grafisch gestaltet worden.

Träger

Arbeiter-Samariter-Bund
KV OVP e. V.

Kontakt

Frau Sternberg
Samariterstraße 7
17389 Anklam
Tel.: 03971 242111
sternberg@asb-ovp.de

Finanzierung

Der zum Modellprojekt Landstreicher zugehörige Kleinbus wird im Rahmen der Projektmittel finanziert. Zu Projektbeginn wurde der Bus für die Projektlaufzeit durch den Arbeiter-Samariter-Bund geleast. Zusätzlich gefördert wird das Projekt durch den Europäischen Sozialfonds, das Landesjugendamt und das Jugendamt des Landkreises Ostvorpommern.

Eventbus

Touristische Angebote und Shuttle-Services

pro

- Verbesserung der Teilnahme am kulturellen und gesellschaftlichen Leben
- Motivation durch Gruppendynamik (u. a. Sicherheitsgefühl)
- Stärkung sozialer Netzwerke
- Private Fahrzeuge können geschont werden

contra

Theater- und Veranstaltungsbus

- An Spielzeiten gebunden

Touristische Rundfahrten

- Lange Fahrzeiten, da mit geringer Geschwindigkeit gefahren wird
- Hoher Fahrpreis
- Ist nur in der Saison im Einsatz

Zielgruppe/Bedarf

Das alternative Mobilitätsangebot „Eventbus“ bedient Personen im Bereich der touristischen Infrastruktur. Zum einen bieten Theater- und Veranstaltungsbusse die Möglichkeit, am kulturellen Leben teilnehmen zu können, indem sie die Personen von ihrem ländlichen Wohnort zum Veranstaltungsort bringen. Ein vergleichbares Konzept verbirgt sich hinter den Mobilitätsangeboten Disco-Bus und Shoppingbus.

Zum anderen bieten Tourismusunternehmen die Möglichkeit regionaler Rundtouren. Entlang einer festgesetzten Route kann an verschiedenen Haltepunkten ein- und ausgestiegen werden.

Konzept

Die Organisation dieser Mobilitätsangebote liegt in der Hand der Veranstaltenden sowie der Verkehrsunternehmen in touristischen Regionen. Theater- und Veranstaltungsbusse bieten ihre Fahrdienste saisonal zu konkreten Spielzeiten an. Ebenso unterliegen touristische Rundfahrten der Saison sowie festgelegten Fahrtrouten.

Finanzierung

Die Finanzierung dieser Fahrdienste erfolgt meist über die veranstaltenden Unternehmen. Die Kosten der Theater- und Veranstaltungsbusse werden über Eintrittspreise zum Teil refinanziert.

Touristisch angebotene Rundfahrten werden über personen-gebundene Fahrpreise finanziert.

Beispiele:

Mecklenburg-Vorpommern
Rundbus Plauer See
Shuttlebus Fusion-Festival, Lärz

Brandenburg
Theaterbus in der Uckermark

Rundbus Plauer See



Eventbus

Zielgruppe/Bedarf

Der Bus ist ein touristisches Angebot und richtet sich vordergründig an Gäste der Region. Er kann aber auch eine zusätzliche Möglichkeit sein, um Orte entlang des Plauer Sees zu erreichen, z. B. auch am Wochenende, wenn keine Linienbusse fahren. Er könnte von Einheimischen, die über kein eigenes Fahrzeug verfügen, zum Besuch von Angehörigen in den Kliniken in Plau am See und von Beschäftigten dieser Kliniken genutzt werden.



Konzept

Mit einer Tageskarte können über die Dauer von 24 Stunden alle angebotenen Haltestellen rund um den Plauer See angefahren werden - in allen Richtungen. Weiterhin gibt es die Möglichkeit, eine 4-Stunden-Einzelfahrkarte zu einem Preis von 15,00 € zu erwerben. Der Bus fährt im 2-Stunden-Takt. Es gibt 18 Haltepunkte. Der Bus fährt mit geringer Geschwindigkeit und bietet touristische Erläuterungen während der Fahrt. Es können auch Fahrräder mitgenommen werden.

Kategorie	1-4 Personen		5-10 Personen		11-15 Personen	
	1 Tag	4 Stunden	1 Tag	4 Stunden	1 Tag	4 Stunden
Einzelkarte	15,00 €	15,00 €	25,00 €	25,00 €	35,00 €	35,00 €
Gruppenkarte	15,00 €	15,00 €	25,00 €	25,00 €	35,00 €	35,00 €
Gruppenkarte (ab 10 Personen)	15,00 €	15,00 €	25,00 €	25,00 €	35,00 €	35,00 €

Finanzierung

Hier müssten mit dem Unternehmen Verhandlungen geführt werden, um eine verlängerte Nutzungsdauer für nichttouristische Bedarfe zu erreichen. Da es sich um einen Doppelstockbus handelt, kann man von einer zusätzlichen Auslastung durch Nichttouristen ausgehen.

Träger

Neustrelitzer Reisewelt GmbH
Bruchatz 16
7235 Neustrelitz

Kontakt

Neustrelitzer Reisewelt GmbH
Tino Hahn
Mobil: 0172 5414542
Tel.: 03981 256452
Fax: 03981 256453



Fahrdienste

*Mitnahme durch andere Fahrdienste/
mobilitätsunterstützende Angebote*

pro

- Für jede Person nutzbar
- Sicherstellung eines Grundangebotes auch in sehr dünn besiedelten Gebieten
- Sicherstellung einer Erwerbstätigkeit ohne eigenes Fahrzeug

contra

- Lange Fahrt- und Wartezeiten
- Hoher Koordinations- und Organisationsaufwand

Zielgruppe/Bedarf

Hinter dem Konzept der **Mitnahme durch andere Fahrdienste** verbirgt sich das Nutzen von Fahrten privater und öffentlicher Dienstleister zur Verbesserung der Mobilität. Dazu gehören mobile Pflegedienste, Mahlzeitendienste, Fahrdienste, hauswirtschaftliche Dienste und Postdienste. Die grundlegende Idee besteht darin, diese Fahrten für die Mitnahme von Personen zu öffnen.

Des Weiteren bieten **Unternehmen eigene Fahrdienste** oder andere **mobilitätsunterstützende Maßnahmen** an, um ganzjährig oder saisonal ihre Mitarbeitenden zur Arbeitsstätte zu befördern oder sie hinsichtlich ihrer Mobilität zu unterstützen. Diese Angebote stehen in der Regel nur den Mitarbeitenden des Unternehmens zur Verfügung.

Konzept

Das Mobilitätsangebot Mitnahme durch andere Fahrdienste wird über die Träger der privaten und öffentlichen Dienstleistungen organisiert. Die Koordination der Fahrdienste erfolgt über Serviceplattformen.

Unternehmen mit eigenem Fahrdienstservice oder anderen Angeboten organisieren und finanzieren in der Regel ihre Angebote selbst.

Finanzierung

Die Unternehmen koordinieren und finanzieren diese Angebote selbsttätig.

Beispiele:

Mecklenburg Vorpommern
Eiscafé „Zuckerhut“, Zingst

AKB Anlagen- und
Kraftwerksrohrleitungsbau
Greifswald GmbH



AKB Anlagen- und Kraftwerksrohrleitungsbau Greifswald GmbH

Mobilitätsunterstützende Angebote

Zielgruppe/Bedarf

Kernbereiche des Unternehmens sind die Planung, Prüfung und Wartung von Rohrleitungssystemen, Apparaten, Behältern und Druckkesseln, Stahlbaukonstruktionen und Anlagen in Versorgungsnetzen, Kraftwerken und Industrieanlagen.

Am Standort Greifswald sind zurzeit 195 Mitarbeitende und elf Auszubildende beschäftigt. Zudem eignen sich vier Studierende unternehmerisches Praxiswissen an. Das Angebot richtet sich an alle Auszubildenden des Unternehmens.

Konzept

Das Unternehmen stellt den Auszubildenden ein Fahrzeug zur Verfügung, sofern sie noch kein eigenes haben, um die Fahrt zur Berufsschule nach Schwerin und Wolgast abzusichern und flexibel zu sein. Das Unternehmen bietet den Auszubildenden ein kostenloses Fahrsicherheitstraining an, um die Fahrsicherheit zu erhöhen. Auszubildende, die über ein eigenes Kraftfahrzeug verfügen, bekommen eine Kilometerpauschale.

Finanzierung

Die entstehenden Kosten trägt das Unternehmen.

Träger

AKB Anlagen- und Kraftwerksrohrleitungsbau Greifswald GmbH

Unternehmen der Schrader-Unternehmensgruppe

Kontakt

AKB Anlagen- und Kraftwerksrohrleitungsbau Greifswald GmbH
Geschäftsführer: Michael Liedecke
Eckhardsberg 5
17489 Greifswald
Tel.: 03834 80250



Eiscafé „Zuckerhut“ in Zingst

Mobilitätsunterstützende Angebote

Zielgruppe/Bedarf

Zur personellen Absicherung von saisonalen Spitzenzeiten an den Wochenenden und in den Sommermonaten ist das Eiscafé auf Aushilfskräfte angewiesen. Dafür stellt das Unternehmen vorwiegend junge Frauen ein, die in Rostock studieren, dort auch wohnen und oftmals nicht über ein eigenes Fahrzeug verfügen.

Konzept



Das Unternehmen stellt den Mitarbeiterinnen (studentische Saisonkräfte überwiegend im Wochenendeinsatz) ein Fahrzeug zur Verfügung, um von Rostock nach Zingst und wieder zurück zu fahren. Das Fahrzeug bleibt dann über die Woche überwiegend in Rostock und kann von den Studentinnen genutzt werden.

Finanzierung

Die Nutzung des Fahrzeugs ist kostenfrei, Betriebskosten sind vom Nutzenden zu übernehmen.

Träger

Eiscafé „Zuckerhut“
Inhaber: Maik Serwatka
Rostock-Warnemünde

Kontakt

Eiscafé „Zuckerhut“
Stefan Meinecke
Seestraße 56
18374 Ostseebad Zingst
Tel.: 0173 3578057



Mitfahrgelegenheit

Mitfahrzentrale

pro

- Kostenersparnis
- Umweltschonend
- Kontaktmöglichkeiten
- Mobil auch ohne eigenen PKW
- Bewertung von Fahrern und Beifahrern

contra

- Zusätzlicher Versicherungsschutz notwendig
- Abhängigkeit im Sinne einer Verlässlichkeit des Anbietenden/Fahrenden
- Flexibilität notwendig

Zielgruppe/Bedarf

Die alternative Mobilitätsform der Mitfahrgelegenheit (MFG) umfasst die organisierte Mitnahme von Mitreisenden im eigenen Auto (Fahrgemeinschaften), teilweise auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln bei Reisen, die für mehrere Personen billiger werden. Ziel ist es, eine Lücke zwischen dem privaten Verkehr und dem öffentlichen Verkehrsnetz zu schließen.

Konzept

Die Organisation erfolgt zum einen über Mitfahrzentralen (MFZ) als Serviceeinrichtungen, die Mitfahrten vermitteln und weitere Informationen und Dienstleistungen verkehrsmittelübergreifend anbieten. Zum anderen werden die Mitfahrgelegenheiten privat organisiert. Mit der Ausweitung des Internets entwickeln sich immer mehr spezielle Internetseiten von Anbietenden mit und ohne zusätzliche Gebühren. Heute existieren im Internet zahlreiche Mitfahrzentralen mit unterschiedlichen Schwerpunkten, für einmalig orientierte Langstrecken bis hin zu regelmäßigen Pendelstrecken mit Umkreissuche.

Finanzierung

Die finanzielle Beteiligung sollte anhand der konkreten Fahrtkosten ermittelt werden. Es darf keine Gewinnerzielungsabsicht vorliegen. Neben einer kostenpflichtigen Vermittlung können dabei Versicherungsleistungen, die sich auf die Mitfahrgelegenheit beziehen, notwendig werden. Alle Mitfahrenden einer Fahrgemeinschaft sollten über die Kfz-Haftpflichtversicherung des Fahrzeughaltenden und bei Fahrten zur Arbeitsstätte und wieder nach Hause über die gesetzliche Unfallversicherung abgesichert sein.

Beispiele:

Mecklenburg Vorpommern
Mitfahrzentrale Gessin
<http://gesin.de/unserdorf/mitfahrzentrale/index.html>

Online-Portale
<http://www.mitfahrgelegenheit.de/>
<http://www.mitfahrzentrale.de/>



Mitfahrgelegenheit

*Spontane Fahrgemeinschaften/
Adhoc-Mitfahrgelegenheiten*

pro

- Kostenersparnis
- Umweltschonend
- Kontaktmöglichkeiten
- Mobil auch ohne eigenen PKW
- Bewertung von Fahrenden und Beifahrenden

contra

- Adhoc-Mitfahrssysteme setzen eine große Teilnehmerschaft voraus
- Zusätzlicher Versicherungsschutz notwendig
- Abhängigkeit im Sinne einer Verlässlichkeit des Anbietenden/Fahrenden
- Flexibilität notwendig

Zielgruppe/Bedarf

Die Mitfahrgelegenheit als organisierte Fahrgemeinschaft über mobile Endträger bietet eine Drehscheibe zwischen Land und Stadt sowie zwischen öffentlichem und privatem Verkehr. Sie verbindet sowohl Verkehrsmittel als auch Menschen, die sich auf eine neue Art von Mobilität einlassen. Ein schnelles und preiswertes Ankommen an einem Zielort sind für die Teilnehmenden Gründe, eine Mitfahrgelegenheit zu nutzen.

Konzept

Seit einiger Zeit werden Konzepte für die Vermittlung von spontanen Fahrgemeinschaften (Dynamic Ridesharing bzw. Adhoc-Mitfahrssysteme) speziell für Handy-Nutzende mit Internet-Empfang entwickelt. Mobiltelefone ermöglichen spontane Fahrgemeinschaften (insbesondere für kurze Strecken), deren Teilnehmende bereits im Straßenverkehr unterwegs sind, sei es mit dem Auto oder zu Fuß. Als Service auf mobilen Endgeräten werden aktuell und kurzfristig Standort-, Ziel- und Kontextinformationen von Anbietenden und Suchenden ausgewertet und einander in adhoc-Fahrgemeinschaften zugeordnet. Derartige Systeme wurden bereits in Pilotprojekten erprobt, sind aber noch nicht öffentlich nutzbar.

Finanzierung

Die finanzielle Beteiligung wird anhand der konkreten Fahrtkosten ermittelt. Es darf keine Gewinnerzielungsabsicht vorliegen. Neben einer kostenpflichtigen Vermittlung können dabei Versicherungsleistungen, die sich auf die Mitfahrgelegenheit beziehen, notwendig werden.



Subjektförderung

pro

- Gezielte Förderung von Anspruchsberechtigten
- Steigerung der Motivation zur Aufnahme einer Erwerbstätigkeit und Teilnahme am gesellschaftlichen Leben
- Zugang zur Mobilität auch ohne Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Kann für den öffentlichen Haushalt billiger sein als die Vorhaltung einer noch so flexiblen Bedienform

contra

- Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den ÖPNV wird aufgegeben
- Prinzipielle Gefahr neuer Fördertatbestände
- Kritisches Suchen für den Anspruch auf Subjektförderung
- Einhaltung einer Verteilungsgerechtigkeit schwierig
- Abhängigkeit von der Kassenlage der öffentlichen Haushalte

Beispiel:

Mecklenburg-Vorpommern
Mobilitätsprojekt der Sozialagentur
Ostvorpommern

Jobcenter Müritzkow in Kooperation mit
Wirtschafts- und Sprachenschule R.
Welling
Modellprojekt „Mobil mit PS“ im
Jahr 2007
Möglichkeit und Finanzierung des
Führerscheinwerbs

Zielgruppe/Bedarf

Das Konzept der Subjektförderung beinhaltet die Unterstützung von Personen, die auf Mobilitätsangebote angewiesen sind und eine Zuwendung direkt zur Verfügung gestellt bekommen. Die Unterstützung erfolgt über Mobilitätsgutscheine und kann u. a. zur Finanzierung der Taxi-Fahrt oder zur Kostenbeteiligung bei der Mitnahme im privaten PKW ausgegeben werden.

Konzept

Die Subjektförderung ist ein Instrument der staatlichen Vorsorge und wird über den öffentlichen Haushalt finanziert. Wenn eine Subjektförderung für bestimmte Personengruppen geplant ist, wird diese über die jeweiligen Kommunen organisiert. Für eine Subjektförderung im ÖPNV müssen Kriterien aufgestellt werden, die eine Berechtigung der Zuwendung nachweisen und einfach überprüfbar sind. Hierfür kommen folgende Kriterien in Frage:

- Haushalt ohne Automobil
- Keine oder keine „ausreichende Versorgung“ mit ÖPNV-Angeboten
- Einkommenssituation

Finanzierung

Der Daseinsvorsorge-Auftrag verpflichtet Staat und Kommunen, für ihre Bürgerinnen und Bürger bestimmte Leistungen vorzuhalten, lässt allerdings offen, welche Höhe der Leistungen und welches Versorgungsniveau damit verbunden ist. Das gilt insbesondere für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), der einen wichtigen Beitrag zur Sicherung von Teilhabemöglichkeiten der Bevölkerung leistet.

Mobilitätsprojekt der Sozialagentur- Jobcenter OVP



Subjektförderung

Zielgruppe/Bedarf

Das Mobilitätsprojekt richtet sich ausschließlich an Kundinnen und Kunden (Arbeitslosengeld II – Empfangende) der Sozialagentur im Landkreis Ostvorpommern. Ziel ist es, die Arbeitsaufnahme, die Aufnahme einer Ausbildung, einer Umschulung oder Fortbildung zu unterstützen. In Ausnahmefällen können auch soziale Integrationen gefördert werden, z. B. die Teilnahme an einem Projekt für Alleinerziehende oder die Wahrnehmung des Besuchsrechts.



Konzept

Als Träger stellt der TÜV Nord Technisches Schulungszentrum GmbH & Co KG in Bandelin oder Greifswald gebrauchte PKW zur Vermietung zur Verfügung. Die Fallmanagerinnen und -manager der Sozialagentur melden den entsprechenden Bedarf an. Ist ein Fahrzeug verfügbar, schließt der TÜV Nord mit den Kundinnen bzw. Kunden der Sozialagentur einen Mietvertrag.

Der TÜV Nord wickelt den kaufmännischen und den technischen Teil des Projektes ab. Es werden Büroräume, Büroausstattung, Werkstätten, technische Ausrüstung, gebrauchte PKW und qualifiziertes Anleitungspersonal zur Verfügung gestellt.

Finanzierung

Die Projektfinanzierung erfolgt als Förderung von Arbeitsgelegenheiten mit Mehraufwandsentschädigung und erhöhter Fallpauschale. Damit werden die Kosten für das Personal, die Anschaffung von Betriebsfahrzeugen und deren Instandsetzung finanziert.

Die Mietenden bezahlen 5,00 € pro PKW am Tag sowie die Kraftstoffkosten. Nach Prüfung der individuellen Anspruchgrundlage durch die Fallmanagerinnen und -manager der Sozialagentur können diese Kosten im gesetzlichen Rahmen (Fahrkostenbeihilfe) erstattet werden.

Das Projekt arbeitet kostendeckend. Gewinne können nicht erzielt werden.

Träger

TÜV Nord
Technisches Schulungszentrum
GmbH & Co KG

Kontakt

TÜV NORD Schulungszentrum
Bandelin
Tel.: 038353 810
Fax: 038353 76112
TÜV NORD Schulungszentrum
Greifswald
Tel.: 03834 835319
Fax: 03834 835517

Notizen

Notizen

Mobilität in ländlichen Räumen

Eine Voraussetzung zur chancen-
gleichen Teilhabe von Frauen
und Männern am Erwerbsleben
in Mecklenburg-Vorpommern

IMPULS MV 07, Rostock 07|2011

Herausgeber

Landesfrauenrat MV e.V.
IMPULS MV – Regionalstellen
für Gleichstellung von Frauen
und Männern am Arbeitsmarkt

Heiligengeisthof 3
18055 Rostock

www.impuls-mv.de

Redaktion

Elke-Annette Schmidt

Mitarbeit:
Claudia Geist,
Dr. Ute Fischer-Gäde,
Ulrike Handy,
Wera Pretzsch

Wir danken dem Büro der
Parlamentarischen Staatssekretärin
für Frauen und Gleichstellung
Mecklenburg-Vorpommern für die
Unterstützung bei der Erstellung
der Broschüre.

impuls-mv@landesfrauenrat-mv.de

Layout

Franka Lange, Linguafranka.de

Copyright

Die Veröffentlichung des Textes
in Auszügen ist bei Nennung
des Herausgebers und genauer
Quellenangabe gestattet.

Rostock, 01.07.2011

www.impuls-mv.de