

Positionspapier der AG Daseinsvorsorge zur Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen

als Rahmenbedingung zur Verbesserung der Gleichstellung von Frauen und Männern in ihrer Vielfalt und orientiert an den Bedürfnissen ihrer jeweiligen Lebensphasen

Warum ist Mobilität ein Thema für zur Umsetzung der Gleichstellung von Frauen und Männern?

- Die Mobilität Älterer (vor allem Frauen: Führerscheinbesitz: ü 75: 77% Männer, 23% Frauen) und Jugendlicher findet überwiegend ohne eigenes Auto statt
- Angesichts abnehmender Alterseinkommen und steigender Mobilitätskosten nehmen die Unterschiede in den Mobilitätschancen insbesondere in den peripheren ländlichen Räumen zu – besonders Frauen sind benachteiligt.
- Fehlende Mobilität schränkt ein – sie hemmt den Wiedereinstieg ins Erwerbsleben insbesondere von Frauen und stellt für Arbeitsuchende ein häufiges Vermittlungshemmnis dar
- Mütter und Väter legen Wegeketten (Begleitwege) zurück, um Erwerbs- und Familienarbeit zu erledigen. Teilzeiterwerbstätige Frauen sind dabei besonders aktiv eingebunden (Taxi Mama) - Mobilitätsangebote können hier Zeitressourcen erschließen
- Insbesondere von Frauen werden Zeit- und Kostenintensität der Alltagsmobilität als Defizite ihrer ländlichen Wohngemeinden benannt
- Mädchen nehmen ihre Heimatregion kritischer wahr als Jungen – sie fühlen sich stärker durch (auch mobilitätsbedingte) Einschränkungen bei kulturellen- und Freizeitangeboten eingeschränkt
- Frauen sind aufgrund von Betreuungspflichten (die sie nach wie vor noch hauptsächlich übernehmen) weniger mobil bzw. an einen lokalen Arbeitsmarkt gebunden – Männer legen längere Pendelwege zur Arbeit zurück
- In der Phase der Familiengründung gewinnen ländliche Räume als Wohnstandort wieder an Bedeutung. Das Rückkehrverhalten in ländliche Orte von Frauen/Familien in der Phase des Wiedereinstiegs in den Arbeitsmarkt nach Erziehungszeiten (wegen vorhandener sozialer Netzwerke, die Kinderbetreuung vereinfachen) kann durch attraktive Mobilitätsangebote positiv beeinflusst werden.

Wie zeigt sich der Status Quo in der Region MSE? – als Beispiel für eine ländlichste Region im MV

Der ÖPNV ist fast ausschließlich auf den Schülerverkehr ausgerichtet und kaum geeignet, um

- Erwerbstätige zu ihren Arbeitsorten
- Jugendliche zu ihren Freizeitaktivitäten
- Senioren/innen zu Arztterminen oder Einkaufsmöglichkeiten

zu bringen. Weiterhin ist er gekennzeichnet durch:

- Unzureichende Vertaktung und Vernetzung des ÖPNV/SPNV
- Verkehrsplanung, die ausschließlich an den zu befördernden Schülern (80% der Fahrgäste) festgemacht wird

- Regulierungen vom Land (und Zuweisungen von Aufgaben an den Landkreis) ohne weitere finanzielle Ausstattung (Konnexitätsprinzip wird nicht eingehalten)
- teilweise ausschließlich geldgesteuerte ziellose Handlungsweise, wie z.B. die Abbestellung von SPNV-Strecken (Südbahn in Teilen zerschlagen)
- Innovative bedarfsgesteuerte ÖPNV-Angebote, wie Rufbus und Sammeltaxi sind zu wenig bekannt und in der Nutzung zu schwierig

Nahmobilität ist ein entscheidender Faktor zur Steigerung der Lebensqualität und zur Bleibe- bzw. Ansiedlungsoption. Bewohnerinnen und Bewohner ländlicher Räume brauchen zur Sicherung ihrer Mobilitätsbedürfnisse ein flexibles, verlässliches und bezahlbares Angebot, das alle Verkehrsträger sinnvoll miteinander vernetzt. Deshalb ist die Sicherung der Mobilität in Zukunft vorrangig eine Kommunikations- und Informationsfrage, die auch die Vernetzung von Budgets beinhalten muss und klar Zuständigkeiten festlegt. Dazu müssen:

- Initiativen, Alternativen sowie private Angebote zusätzlich zum ÖPNV gefördert und kombiniert mit dem ÖPNV/SPNV koordiniert werden.
- Nachhaltige, verbindliche Verbundlösung (alles aus eine Hand) entwickelt und befördert werden

Welche Handlungserfordernisse sehen wir, deren Umsetzung von der Landespolitik unterstützt werden muss?

- Bei Mobilitätsuntersuchungen ist es wichtig, Indikatoren mit Genderbezug zu identifizieren und auszuwerten, um bedarfs- und zielgruppengenaue Lösungen zu entwickeln
- Notwendigkeit einer einheitlichen Landes-Strategie mit einem Landesmobilitätskonzept und der Festlegung von einzuhaltenden Standards
- Überarbeitung des Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Mecklenburg-Vorpommern (ÖPNVG M-V): neue Qualität der Verkehrsplanung erforderlich, Verknüpfung von Bus und Bahn (ÖPNV und SPNV gehören zusammen) – integrierte Verkehrsplanung
- Förderung/Schaffung von Mobilitätszentralen in MV, die mit entsprechender Software ausgestattet sind und wie ein Call Center dem Kunden 24 Stunden telefonisch zur Verfügung stehen, um Auskunft über gewünschte ÖV-Verbindungen zu geben und zwischen Kunden und Bedarfs-systemen (Rufbus etc.) zu vermitteln und weiteren Aufgaben, wie:
 - o Bündelung und Koordinierung vorhandener Fahrdienstleistungen zu Kombiverkehren (Vereine/Verbände, Fahrdienste von touristischen Einrichtungen, Patiententransporte...)
 - o Kombination von Linienverkehr mit privaten Dienstleistungen (private PKW als Zubringer zu Linienhaltestellen des ÖPNV)
- Das Potenzial des Fahrrades als alternatives Verkehrsmittel nutzen, dafür entsprechende Radwegesysteme und Abstellmöglichkeiten schaffen
- Das Auto veröffentlichen (Mitfahrssysteme auch im ländlichen Raum etablieren, Teilen eines oder mehrerer „Dorfautos“/Carsharing-Systeme für ländliche Räume unterstützen)
- Die Nutzung von touristischen Mobilitätsangeboten (z.B. Rundbus Plauer See) für Einheimische (z.B. durch preisgünstigere Dauerafahrkarten) unterstützen
- Mit dem Modellprojekt Kleinseenbahn ist der Landkreis Mecklenburgische Seenplatte Vorreiter, wie Bahn und Busangebote endlich auch in einem besseren Rechtsrahmen

miteinander verknüpft werden können. Zahlreiche Initiativen von Bund und Ländern gehen dieses Thema angesichts des demografischen Wandels und Finanzierungsverhandlungen gerade an und suchen innovative Lösungsansätze. Solche Projekte sind weiter zu fördern.

- Übersichtliche Preis- und Tarifsysteme sowie Verkehrsverbundlösungen unterstützen
- Barrierefreiheit gewährleisten beim Zugang zu Nahverkehrsangeboten

- Einbindung ehrenamtlicher Arbeit/bürgerschaftliches Engagement für viele Bereiche unverzichtbar (z.B. Bürgerbus) → entsprechende Strukturen sind dann professionell zu unterstützen → Schlüsselakteure identifizieren und motivieren