

Mobilität im ländlichen Raum: Untersuchung der Motivation für ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen¹

VON THOMAS PITZ, JÖRN SICKMANN, WOLF GARDIAN, HASAN ALKAS UND
IRMGARD BUDER

1 Einleitung

In der gesellschaftlichen, politischen und wissenschaftlichen Diskussion gilt es als Konsens, dass Mobilität in ihren unterschiedlichsten Ausprägungen und ihrer flexiblen Erreichbarkeit eine wesentliche Voraussetzung für die Attraktivität und die

Anschriften der Verfasser:

Prof. Dr. Thomas Pitz
Hochschule Rhein-Waal
Professur für Wirtschaftswissenschaften mit dem
Schwerpunkt Spieltheorie
Marie-Curie-Straße 1
47533 Kleve
E-Mail: thomas.pitz@hochschule-rhein-waal.de

Prof. Dr. Jörn Sickmann
Hochschule Rhein-Waal
Professur für Wirtschaftswissenschaften mit dem
Schwerpunkt Industrieökonomie und
Unternehmensfinanzierung
Marie-Curie-Straße 1
47533 Kleve
E-Mail: joern.sickmann@hochschule-rhein-waal.de

Wolf Gardian
Hochschule Rhein-Waal
Wissenschaftlicher Mitarbeiter für
Volkswirtschaftslehre Koordination Laborlandschaft
Marie-Curie-Straße 1
47533 Kleve
E-Mail: wolf.gardian@hochschule-rhein-waal.de

Prof. Dr. Hasan Alkas
Hochschule Rhein-Waal
Professur für Mikroökonomie mit dem Schwerpunkt
Internationale Märkte
Marie-Curie-Straße 1
47533 Kleve
E-Mail: hasan.alkas@hochschule-rhein-waal.de

Prof. Dr. Irmgard Buder
Hochschule Rhein-Waal
Professur für Erneuerbare Energien und Electro
Mobility
Friedrich-Heinrich-Allee 25
47475 Kamp-Lintfort
E-Mail: irmgard.buder@hochschule-rhein-waal.de

¹ Diese Studie wurde durch Mittel des Förderprogramms FH STRUKTUR des Ministeriums für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen ermöglicht.

Zukunftsfähigkeit einer Region als Wohn- und Wirtschaftsstandort bildet (vgl. z.B. BRMS 2014, S. 3 oder STATISTISCHES BUNDESAMT 2013, S. 30ff.). Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine bedeutende Ausprägungsform der täglichen Mobilität, die nicht nur aus wirtschaftlichen, sondern vor allem mit Blick auf die ländlichen Regionen auch aus sozialen Erwägungen (soziale Inklusion) bzw. als Gut der Daseinsvorsorge von großer Bedeutung ist. Vor diesem Hintergrund hat die wissenschaftliche Beschäftigung mit der Thematik des öffentlichen Personennahverkehrs eine lange Tradition. Dabei stand vor allem die Fragestellung im Fokus, wie ein Angebot in Bezug auf die sich verändernden gesellschaftlichen Rahmenbedingungen attraktiv, nutzerorientiert und nachhaltig gestaltet werden kann (STEINRÜCK & KÜPPER 2010, S. 5). Die Thematik hat über die Jahre nichts an ihrer Aktualität eingebüßt.

Die durchaus große Bedeutung des ÖPNV in der Alltagsmobilität spiegelt sich unter anderem in den absoluten Beförderungszahlen für das gesamte Bundesgebiet wider. So wurden im gesamten Jahr 2016 im Liniennahverkehr mit Bussen und Bahnen insgesamt über 11,2 Milliarden Personen befördert. Dieser Wert ist in den letzten 10 Jahren kontinuierlich leicht gestiegen (mit jährlichen Wachstumsrate im Bereich von 0,1% - 2,1%) (STATISTISCHES BUNDESAMT 2017, S. 65), wobei sich diese Entwicklung teilweise stark zwischen Regionen mit ländlicher und urbaner Struktur unterscheidet. Dessen ungeachtet fällt der ÖPNV-Anteil am Gesamtmobilitätsaufkommen im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV)² weiterhin insgesamt gering aus. Gerade in Deutschland wird bei der Verkehrsmittelwahl im Personennahverkehr häufiger auf den Pkw gesetzt als im EU Durchschnitt (STATISTISCHES BUNDESAMT 2013, S. 50)³. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am gesamten Verkehrsaufkommen betrug 2015 in Deutschland 82,5% im Vergleich zu gerade einmal 17% im öffentlichen Personennahverkehr. Die Bedeutung der Verkehrsarten unterscheidet sich dabei allerdings stark in Abhängigkeit vom Zweck der Beförderung. So ist der ÖPNV insbesondere mit Bezug auf den Transport zur Ausbildungsstätte von großer Relevanz (BMVI 2017, S. 211ff.).⁴

Eine oftmals verhältnismäßig geringe und über einen langen Zeitraum tendenziell sinkende Nachfrage in ländlichen Regionen, sowie demographische Verschiebungen⁵ werden oft als

² Der motorisierte Individualverkehr wird im Folgenden als MIV bezeichnet.

³ Allerdings ist auch in der EU der MIV mit weitem Abstand die präferierte Verkehrsmittelwahl. Auch ist ein konstanter Zuwachs absolut über die Zeit zu verzeichnen. Vgl. auch STATISTISCHES BUNDESAMT 2017, S. 92.

⁴ Das Verkehrsaufkommen ergibt sich aus der Anzahl der in den einzelnen Verkehrskategorien beförderten Personen. Bei alternativer Betrachtung der Verkehrsleistung nach Personenkilometer ergibt sich für den MIV ein Anteil von 80,3% im Vergleich zu 9,4% für den öffentlichen Personennahverkehr (BMVI 2017, S. 211ff.).

⁵ In Deutschland waren 2014 von rund 81,2 Millionen Menschen etwa 22,2 Millionen über bzw. jeder vierte 60 Jahre oder älter. Diese Tendenz verschärft sich zunehmend (STATISTISCHES BUNDESAMT 2016, S. 10).

Einschränkend ist allerdings anzumerken, dass jüngst und zumindest in einer kurzen Sicht eine für den Personenverkehr positive demografische Entwicklung zu verzeichnen ist, wenn auch die Zahlen keinen Rückschluss auf eine Trendwende ermöglichen. So sieht auch der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen in dem Anstieg der Bevölkerung im Jahr 2016 infolge von Wanderungsgewinnen, im Schuljahr 2016/2017

Faktoren beschrieben, welche die adäquate Bereitstellung bzw. die Finanzierung des traditionellen ÖPNV zunehmend erschweren (vgl. ausführlich BERTOCCHI 2009, Kapitel 3 sowie KÜPPER 2011, S. 153). Vor dem Hintergrund der langfristigen Herausforderungen steht die Gestaltung eines „angemessenen und bedarfsgerechten“ ÖPNV-Angebotes als Gut der Daseinsvorsorge insbesondere auch in ländlichen Räumen in vielen wissenschaftlichen Ausarbeitungen im Fokus (für einen Überblick aus verkehrswissenschaftlicher, ökonomischer und soziologischer Sicht siehe etwa KÜPPER (2011, S. 153) und STEINRÜCK & KÜPPER (2010, S. 5). In dem verkehrspolitischen und wissenschaftlichen Diskurs werden flexible und bedarfsgesteuerte sowie alternative Angebotsformen (z.B. kleinere Fahrzeuge, teilweise Fahrt nur auf direkte telefonische oder nach online Anmeldung) in Abgrenzung zum klassischen Angebot mit Standardlinienbussen auf Basis von Fahrplänen mit einer Linienfixierung vielfach als adäquate Möglichkeit betrachtet, um auf den Qualitätsnachteil gegenüber dem MIV, auf den demographischen Wandel und auf die zunehmend geforderte Flexibilisierung der Mobilitätsnachfrage zu reagieren (z.B. BMVBS 2009; BERTOCCHI 2009, S. 30ff; STEINRÜCK & KÜPPER 2010, S. 6; BMVI 2016). Vor allem in ländlich geprägten Regionen wird das Angebot an ÖPNV immer weiter reduziert, da unter anderem der finanzielle Druck auf die Kommunen zugenommen hat, wohingegen gerade hier der Anteil der Personen steigt (insbesondere der an älteren Menschen), die auf diese Verkehrsform primär angewiesen sind (GÜNTNER, 2009, S. 12; BERTOCCHI 2009, S. 7ff.).

Vor dem Hintergrund dieser Entwicklungen gewinnt das ehrenamtliche Engagement an Bedeutung und wird aktuell in Wissenschaft und Praxis als ein Baustein zur Sicherung eines hinreichenden Mobilitätsangebotes insbesondere im ländlichen Raum zunehmend anerkannt (exemplarisch KUHN und KLINGHOLZ 2013; KARL, MEHLERT, WERNER 2017; MARTIN ET AL. 2017).

Die vorliegende Arbeit legt den Fokus auf die Analyse ehrenamtlichen Engagements in sogenannten Bürgerbusvereinen. Auf eine überblicksartige Darstellung wesentlicher Faktoren für den öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum und der grundlegenden Rahmenbedingungen für Bürgerbusvereine erfolgt eine Analyse der Motivation zur Mitarbeit der sich ehrenamtlich engagierenden Menschen mittels einer Erhebung. Mithilfe einer großangelegten Umfrage wurden für diese Arbeit über 1300 Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer aus über 300 Vereinen⁶ bzgl. ihrer Motive für ihr ehrenamtliches Engagement befragt und zusätzlich deren soziodemographischen Eigenschaften erfasst.

erstmalig seit etwa 15 Jahren leicht erhöhten Schülerzahlen und einem Anstieg der Zahl der Studienberechtigten die Ursache für eine zuletzt positive Entwicklung im öffentlichen Personennahverkehr (VDV-Jahresbericht 2016/2017, S. 38 f., Aussagen allerdings beschränkt auf die Mitgliedsunternehmen des Verbands).

⁶ Was annähernd der Gesamtzahl der Vereine in Deutschland entspricht.

Der weitere Teil dieser Ausarbeitung bildet eine Zusammenfassung der wesentlichen Studienergebnisse mit Bezug auf die Motivationslage der Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer und der soziodemographischen Daten. Abschließend werden Implikationen dieser Ergebnisse für eine mögliche Förderung dieser speziellen Form des ehrenamtlichen Engagements herausgearbeitet.

2 Öffentlicher Personennahverkehr im ländlichen Raum

Insbesondere Gemeinschaften in ländlichen Regionen⁷ sehen sich zunehmend mit den großen gesellschaftlichen Herausforderungen des 21. Jahrhunderts konfrontiert: *Demografischer Wandel, Energiewende und Klimaschutzziele* – Stichwort *e-Mobilität* (vgl. bspw. KOLLOSCH und SCHWEDES 2016 oder auch BMI 2010). Die Mobilitätsanforderungen in einer modernen Gesellschaft und die damit einhergehenden individuellen Mobilitätsbedürfnisse wandeln sich zudem zunehmend, was sich auch in der (wachsenden) unterschiedlichen Bedeutung eines eigenen Pkws für die Alltagsmobilität im ländlichen Raum und eher urbanen Regionen zeigt.

Die Überwindung der Distanzen des alltäglichen Lebens findet umso öfter in Form des MIV statt, je mehr die Siedlungsdichte abnimmt. Die durchschnittlich täglich zurückgelegte Strecke pro Individuum ist im ländlichen Raum um etwa 15% höher als in urban geprägten Siedlungsgebieten (36km zu 42km) (INFAS / DLR 2010, S. 42.⁸; zur besonderen Bedeutung des ÖPNV im ländlichen Raum im Überblick auch BERTOCCHI 2009, Kapitel 3.3. sowie GATHER ET AL. 2008, S. 242 f.).

Die Bedeutung der Pkw-Mobilität zeigt sich auch in den aktuellen Zahlen zum beruflichen Pendeln, die bspw. das statistische Landesamt in Nordrhein-Westfalen jüngst erhoben hat. In einer urbanen Region wie bspw. Köln nutzen 46,7% der Berufspendler das Auto als Verkehrsmittel ihrer Wahl. In einer eher ländlichen Region wie bspw. der Kreis Kleve sind es hingegen 69,1% (STATISTISCHES LANDESAMT NRW 2017)⁹. Die Nutzung eines vorhandenen Pkw hängt zudem stark von einem grundlegenden individuellen Mobilitätsbedürfnis und Mobilitätsverständnis sowie den verfügbaren

⁷ Definition BBR (Bundesministerium für Bauwesen und Raumordnung): Zum ländlichen Raum bzw. als ländlicher Landkreis zählt ein Kreis mit weniger als 150 Einwohnern pro Quadratkilometer, der ländliche Raum in Deutschland nimmt 59% der Fläche ein, wobei dort lediglich 27% der Bevölkerung lebt, BBR 2017.

⁸ Aktuellere Daten zum Bericht „MiD 2016“ wurden von Juni 2016 bis September 2017 erhoben. Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Aufsatzes noch nicht vor.

⁹ Der Kreis Kleve sei an dieser Stelle auch beispielhaft für Aspekte der grenzüberschreitenden Mobilität mit dem ÖPNV genannt. Als Grenzregion zu den Niederlanden steht dem vorhandenen Bedarf an einem grenzüberschreitenden ÖPNV eine Vielzahl von spezifischen Problemfeldern gegenüber, die sich aus dem Grenzübertritt ergeben. Hierzu sei auf eine Studie der niederländischen Gemeinde Oude IJsselstreek und der Hochschule Rhein-Waal zum grenzüberschreitenden öffentlichen Personennahverkehr verwiesen (ALKAS ET AL. 2013).

Verkehrsmittelalternativen ab. Unter anderem hat CANZLER (2008) erfasst, dass ein dauerhaft zur Verfügung stehender Pkw das Mobilitätsverhalten deutlich prägt. Es kommt zu einer starken Habitualisierung der Verkehrsmittelwahl. Die Wahl des Autos erfolgt aus einer Gewohnheit heraus und andere Mobilitätsformen werden nicht mehr als Alternative in Betracht gezogen, auch wenn sich diese bei genauerer Betrachtung als preiswerter und/oder schneller erweisen würden (CANZLER, Vortrag 2008; oder auch BERTOCCHI 2009, Kapitel 3.4).

Mit der allgemeinen Ausweitung der ständigen PKW-Verfügbarkeit insbesondere in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts kam es zu einem Nachfragerückgang im ÖPNV. Dies gilt in besonderem Maß für viele ländliche Räume in den letzten Jahrzehnten. Eine Angebotsausdünnung als Reaktion hierauf hat den Nachfragerückgang weiter verstärkt, weshalb in der Literatur oftmals von einer Abwärtsspirale gesprochen wird (so z.B. STEINRÜCK & KÜPPER 2010, S. 25). Dieser Wirkungskreis ist in der nachfolgenden Abbildung zusammengefasst:

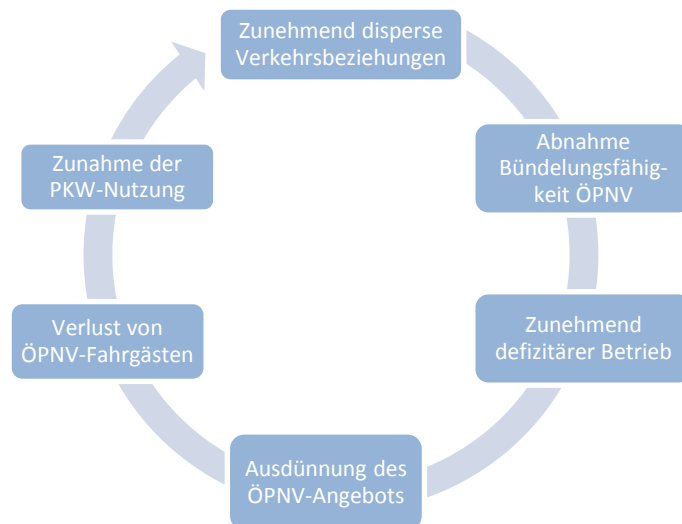


Abb. 1; Quelle: BBSR a) 2010

Umfangreiche Verkehrsdaten werden seit Mitte der 1970er Jahre in einer Studienreihe im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr erhoben. Die jüngste verfügbare Studie

„Mobilität in Deutschland, MiD 2008“¹⁰ von INFAS/DLR (2010) zeigt, dass in Kernstädten¹¹ der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsaufkommen mit 48,2% um fast ein Viertel kleiner ist als im ländlichen Raum mit 61,6%, wohingegen in Kernstädten der ÖPNV als Verkehrsmittel fast dreimal häufiger gewählt wird (14,7% zu 5,5%). Einen Überblick bietet nachfolgende Abbildung:

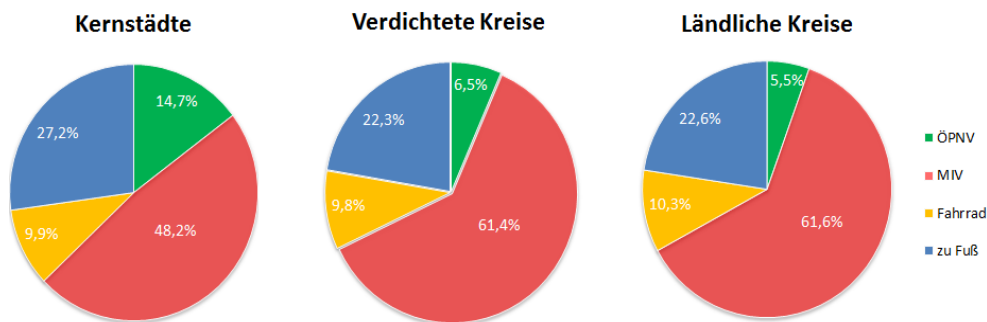


Abb. 2; Quelle: Eigene Darstellung / Datenbasis Infas/DLR 2010

Im Ergebnis übernimmt der ÖPNV in vielen ländlichen Regionen hauptsächlich nur noch die Aufgabe des Schülerverkehrs und wird ansonsten insbesondere von Personen genutzt, die wegen fehlender Alternativen auf diesen angewiesen sind. Dieser Umstand zeigt sich auch im Verhältnis der ÖPNV-Nutzung zur Pkw-Verfügbarkeit. Falls den befragten Personen jederzeit ein Pkw zur Verfügung steht, greifen in ländlichen Regionen nur 3,8% täglich auf den ÖPNV zurück. In Kernstädten sind es hingegen 11,4%. Ist ein Auto dauerhaft verfügbar, nutzen fast 64% der Befragten in ländlichen Regionen nie bzw. fast nie den ÖPNV. Dieser Wert liegt in Kernstädten bei nur 28% (alle Zahlen INFAS/DLR 2010, S.45).

Als Reaktion auf die beschriebenen Entwicklungen und Herausforderungen für den öffentlichen Personennahverkehr insbesondere im ländlichen Raum wurde bereits seit Anfang der 2000er Jahre sehr aktiv versucht, alternative und zukunftsorientierte ÖPNV-Angebote zu entwickeln. Bspw. wurde in Brandenburg die Kombination des Buslinienverkehrs mit flexiblen Verkehrsangeboten versuchsweise umgesetzt. Dabei ging es auch um die damals noch recht neue Kombination von Mobilitätsangeboten und

¹⁰ Aktuellere Daten zum Bericht „MiD 2016“ wurden von Juni 2016 bis September 2017 erhoben. Ergebnisse lagen zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Aufsatzes noch nicht vor.

¹¹ Definition Kernstädte: Kreisfreie Städte über 100.000 Einwohner, INFAS/DLR 2010.

Telematikkomponenten, mit denen die für den alltäglichen Betrieb notwendigen technischen und organisatorischen Voraussetzungen für dieses integrierte Verkehrssystem geschaffen wurden (IFMO 2006, S. 163 ff.). Ein ehrenamtliches Engagement als Teil eines zukunftsgerichteten gesamtheitlichen Mobilitätskonzeptes kam hierbei allerdings noch nicht zum Tragen. Mittlerweile wurden in vielen Regionen flexible bzw. alternative Konzepte entwickelt, die zunehmend auch mithilfe von bürgerlichem Engagement eine Mobilitätsgrundsicherung gewährleisten¹². Bspw. wurde im sächsischen Oberlausitz mit sogenannten „Mitfahrbänken“ auf die Konzentration des ÖPNV auf den reinen Schulverkehr reagiert. Mit Platznehmen auf den speziell gekennzeichneten Wartebänken signalisiert man dem Autoverkehr, dass man in die nächste Stadt mitgenommen werden möchte (SZ 2016). Findet ehrenamtliches Engagement zur Aufrechterhaltung der Alltagsmobilität in einer organisierten Form statt, geschieht dies oftmals in sogenannten Bürgerbusvereinen.

3 Ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen

Abseits bestehender Busverbindungen gewinnen sogenannte Bürgerbusse als selbstorganisiertes (in der Regel in Zusammenarbeit mit einem Verkehrsunternehmen) und ehrenamtliches Mobilitätsangebot zunehmend an Bedeutung (BRMS, 2014, S. 20)¹³. Organisiert in eingetragenen Vereinen, besteht dieses Angebot aus ehrenamtlichen Fahrerinnen und Fahrern, die mit Kleinbussen bestimmte Strecken nach einem festen oder flexiblen Fahrplan bedienen.

Trotz des in jüngerer Zeit zu verzeichnenden Bedeutungszuwachses sind Bürgerbusvereine kein gänzlich neues Phänomen.¹⁴ Erste Pilotprojekte wurden mit ehrenamtlichen Fahrern als Alternativangebot zum klassischen ÖPNV bereits 1966 in Großbritannien initiiert. Das erste busbasierte, mit den heutigen Bürgerbusvereinen vergleichbare Projekt war das sogenannte „voluntary transport scheme“ in Birmingham. In die frühen 1980er Jahren gab es in Großbritannien schon mehrere hundert erfolgreiche Projekte. Auch in weiteren europäischen Ländern wurden vergleichbare Initiativen schon früh angestoßen. So starteten 1977 in den Niederlanden die ersten „Buurtbus“-Projekte, die als nachhaltig erfolgreich gelten. In Deutschland rief der Minister für Stadtentwicklung und Verkehr in Nordrhein-Westfalen 1983 das Pilotprojekt Bürgerbus ins Leben. Auf Basis dieser Initiative wurde 1985 in den Gemeinden Heek und Legden der erste Bürgerbus Deutschlands gegründet (STEINRÜCK & KÜPPER 2010, S. 53). Nach letzten verfügbaren Zahlen existierten bereits 2015 in NRW 123 aktive Bürgerbusvereine und bundesweit über 300 (PRO BÜRGERBUS

¹² Für eine Übersicht siehe BMVI Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen, 2016.

¹³ Die wachsende Bedeutung dieser Angebotsform spiegelt sich auch etwa in dem Eingang in den Leitfaden des BMVI zu Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen wider. BMVI 2016, Kapitel 2.2.3.

¹⁴ Für einen kurzen historischen Abriss, dem hier weitgehend gefolgt wird, siehe STEINRÜCK & KÜPPER 2010, S. 53ff.

NRW 2015). Heute dürften es noch einmal deutlich mehr sein. Etliche Vereine befinden sich zudem in Vorbereitung bzw. in der Gründungsphase.

Der aktive Bürgerbusverkehr basiert in der Regel auf dem Zusammenspiel eines Bürgerbusvereins, einer Verkehrsgesellschaft und einer Kommune (PRO BÜRGERBUS NRW 2015). In den Vereinen wird der tägliche Linienbetrieb organisiert. In der Regel werden durch die Verkehrsgesellschaft die Anschaffung, Instandhaltung und die Reparaturen der Busse (mit)organisiert und verantwortet. Die beteiligte Kommune steuert öffentliche Zuschüsse bei. Darüber hinaus werden teilweise Einnahmen durch Beförderungsendgelder und Sponsoreneinzahlungen bzw. Werbeeinnahmen generiert (WISS. DIENST DES BUNDESTAGS, 2012, S.4). Die Fördermöglichkeiten unterscheiden sich jedoch bundesweit abhängig vom Bundesland. Grundsätzlich gilt, dass Bürgerbusbetriebe nicht gemeinnützig sind. Dieser Umstand war in der Vergangenheit oft Gegenstand der politischen Kontroverse und wurde mit der Feststellung der Finanzministerkonferenz im November 2011 vorerst entschieden, wonach „der reine Ersatz oder die Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs“ keinen gemeinnützigen Zweck darstellt, wobei Ausnahmen in Form einer Gemeinnützigkeit im Rahmen der Jugend- oder Altenhilfe möglich sind.¹⁵

Die Praxis hat gezeigt, dass die Grundvoraussetzungen für die Initiierung und den erfolgreichen Betrieb eines Bürgerbusvereins die räumliche Lage und die Größe der Siedlungen zueinander sind die angefahren werden, sowie die Sozial- und Altersstruktur der Bevölkerung (PRO BÜRGERBUS NRW 2005, 2008). Entscheidend ist zudem eine „kritische Masse“ an Mitgliedern bzw. Fahrerinnen und -fahrern sowie Fahrgästen. Die wichtige Erfolgsbedingung ist daneben die Bereitschaft zu einem dauerhaften ehrenamtlichen Engagement. Gerade das ehrenamtliche Engagement ermöglicht einen erfolgreichen Betrieb auch unter engen finanziellen Rahmenbedingungen. Ein Großteil der bisherigen Umsetzungserfahrungen zeigt, dass sich ein Bürgerbus vor allem als Ergänzung zu einem konventionellen ÖPNV-Angebot etablieren lässt. Der Bürgerbus als eine relativ kostengünstig Variante von Mobilität ist aber in der Regel kein Ersatz für ein reguläres ÖPNV-Angebot und soll ein solches auch nicht sein. Eine hohe Bereitschaft für ein ehrenamtliches Engagement zeigt sich insbesondere dort, wo dadurch eine zusätzliche, ergänzende Qualität erzielt werden kann (STEINRÜCK & KÜPPER 2010, S. 54). Diese Form des ehrenamtlichen Engagements bildet, vor allem in ländlichen Regionen bei einem sinkenden Bedarf und einer schleichenden Ausdünnung des ÖPNV-Angebots zunehmend eine echte Mobilitätsalternative.

¹⁵ Schreiben des Finanzministeriums NRW zur Gemeinnützigkeitsrechtlichen Behandlung sog. Bürgerbusvereine, das Schreiben sowie eine überblicksartige Darstellung der Kontroverse durch den Verein Pro Bürgerbus NRW findet sich unter <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=gemeinnuetzigkeit>. Vgl. ferner im Überblick WISS. DIENST DES BUNDESTAGS (2012), S. 4.

4 Erhebung zur Motivation für das Engagement in Bürgerbusvereinen

4.1 ERHEBUNGS-AUFBAU UND -DURCHFÜHRUNG

Die Erfassung der Motivation bzw. der Motive von Personen für die ehrenamtliche Bereitstellung und langfristige Sicherung eines Mobilitätsangebotes über Bürgerbusse steht im Fokus dieser Ausarbeitung.

Während sich die Wissenschaft schon länger mit der Motivation des ehrenamtlichen Engagements im Allgemeinen aus dem Blickwinkel verschiedener Disziplinen beschäftigt¹⁶ finden sich allerdings kaum Arbeiten, die die Gründe für ein ehrenamtliches Engagement speziell bei Bürgerbusfahrenden untersuchen. Zu nennen ist hier insbesondere die Arbeit von Schiefelbusch (SCHIEFELBUSCH 2013), in der Motive für ein dauerhaftes ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen aus einer eher theoretischen Perspektive zusammengestellt werden. Konkrete Erhebungen wurden hierzu nicht durchgeführt. Einen Überblick zu Schiefelbusch bietet nachfolgende Tabelle:

<i>Erfolg</i>	<i>Kontakt</i>	<i>Altruismus</i>	<i>Aktivität</i>
<ul style="list-style-type: none"> • <i>Erfolgreicher Betrieb des Vereins</i> • <i>Anerkennung erleben</i> • <i>Entwicklung und Implementierung einer „Mobilitätsverbesserung“</i> • <i>Überstehen der Gründungsphase des Vereins</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Kontakt mit anderen aktiven im Verein</i> • <i>Kontakt mit den Fahrgästen</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Als uneigennützig bzw. selbstlose Handlung</i> • <i>Anderen helfen</i> • <i>Beitrag zum gesellschaftlichen Leben leisten</i> 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Suche nach einer (sinnvollen) Aktivität (nach dem Renteneintritt)</i>

Tabelle 1; Quelle: Schiefelbusch 2013, S.41

Die Ausprägung bzw. das Zusammenspiel der extrinsischen und intrinsischen Motive bei Schiefelbusch unterscheidet sich natürlich stark zwischen Individuen. Im Folgenden wird

¹⁶ Relevante Arbeiten zu den Motiven unter anderem von TIETZ, W. & BIERHOFF, H. W. (1996) oder auch MOSCHNER (2002). Befragungen nach den Motiven zum ehrenamtlicher Engagement insbesondere CLARY UND SNYDER (1991 bzw. 1999), OMOTO UND SNYDER (1995) oder auch in einer Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ 2014 a).

sich in der Ausarbeitung dieser Arbeit zeigen, dass gerade die Motive „Kontakt“ und „Aktivität“ stark mit der Generation bzw. dem Alter der Bürgerbusfahrenden verknüpft ist.

Eine an Schiefelbusch angelehnte aber deutlich feinere und detailliertere Motivationsklassifizierung hat sich im Verlauf der Interviewführungen die dieser Arbeit zugrunde liegt herauskristallisiert und wird im Folgenden beschrieben. Um der Frage der dauerhaften Motivation für ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen nachzugehen, wurde für diese Ausarbeitung eine Erhebung unter Fahrerinnen und Fahrer verschiedener Bürgerbusvereine durchgeführt. Auf Grund der Vielzahl der befragten Personen konnte nicht mit offenen Fragen gearbeitet werden. Daher wurden in einem ersten Schritt umfangreiche, teilweise offene, teilstandardisierte und leifadengestützte Interviews mit wenigen Fahrerinnen und -fahrern geführt und diese anschließend transkribiert und ausgewertet. Aus vier Bürgerbusvereinen in Nordrhein-Westfalen erklärten sich insgesamt 7 Fahrerinnen bzw. Fahrer zur Teilnahme an einem Interview bereit. Der Interviewbogen behandelt allgemeine Fragen zur Tätigkeit, zu Zeiten und Dauer der Ausübung aber auch gezielte Fragen zur Motivation und spezifische Fragen zum Vereinsleben. Mit Hilfe dieser teilweise offenen Fragestellungen wurden zunächst Motivationskategorien festgestellt, die sich auf Basis der meistgenannten Motivationen der Interviewten für ihr Engagement ergeben. Die individuelle Bedeutung dieser so festgelegten Motivationen für das individuelle ehrenamtliche Engagement wurde anschließend in der bundesweiten Umfrage erfragt. Auf diese Art und Weise konnte sichergestellt werden, dass in der Umfrage auch wirklich die Motivationen erfasst werden, die mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit für die meisten Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer von Relevanz sind. Darüber hinaus hatten die Befragten in der bundesweiten Umfrage aber auch die Möglichkeit, neben den abgefragten Motivationen weitere für sie wichtige in einem freien Text zu nennen.

Aus den offenen bzw. teilstandardisierten Interviews ergaben sich zunächst die folgenden Motivationskategorien:

1. Das Individuum unterstützen

Dem Einzelnen helfen; das Fahren für bestimmte (u. U. bekannte) Personen; Unterstützung des Einzelnen im Alltag allgemein, wie z.B. beim Einkaufen.

2. Die Gemeinschaft unterstützen

Verantwortung für die Gemeinschaft übernehmen; Dienst an der (breiten) Gesellschaft leisten; ein Angebot für die Allgemeinheit/die Gemeinschaft vor Ort schaffen/bereitstellen; Gesellschaft in einem Ort stärken wollen.

3. Infrastruktur Mehrwert schaffen

Helfen die Infrastruktur zu verbessern; (Zu) geringes Mobilitätsangebot erkennen und ausgleichen wollen; den Ort infrastrukturell stärken wollen.

4. Bestätigung/Anerkennung erhalten

Dankeschön erhalten; Lob von Fahrgästen; positive Bestärkung der Tätigkeit; positives Feedback erhalten; kleine Geschenke erhalten; höheres Ansehen erlangen.

5. Soziale Kontakte pflegen / knüpfen

Soziale Kontakte pflegen, neue Kontakte knüpfen; Integration in eine Gemeinschaft; Interesse und Teilhabe am Leben anderer Menschen, Vereinsleben.

6. Freude am Fahren empfinden

Spaß am Autofahren/Busfahren; Ehrenamt wurde gewählt, weil es explizit das Fahren beinhaltet.

7. Zeit sinnvoll nutzen/ Hobby haben

Freie Zeit sinnvoll nutzen wollen; ein Hobby haben; dem Tag/der Woche Struktur geben; etwas zurückgeben wollen.

8. Landschaft genießen

Zu durchfahrende Landschaft/Strecke als schön/erholsam empfinden.

Die genannten Motivationen sollten die Befragten auf einer 5-Punkte Skala mit absteigender Relevanz für sie bewerten. Zudem wurden noch grundlegende soziodemographische Daten, wie Alter, Geschlecht und Dauer des bisherigen Engagements abgefragt. Wie bereits erwähnt, hatten die Befragten zudem die Möglichkeit weitere für sie wichtige Motivationen in einem freien Text zu nennen.

Für die Umfrage wurden bundesweit über 300 Bürgerbusvereine im ganzen Bundesgebiet mit der Bitte angeschrieben an der Umfrage postalisch oder online teilzunehmen. Über 1300 von Bürgerbusfahrerinnen und -fahrern ausgefüllte Fragebögen konnten so gesammelt und ausgewertet werden.

4.2 AUSWERTUNG

4.2.1 Soziodemographische Daten

Die Auswertung der 1309 vollständig ausgefüllten Fragebögen ergab unter anderem aus soziodemographischer Sicht einige interessante neue Erkenntnisse. Es zeigten sich grundlegende Unterschiede im Geschlecht der sich engagierenden Personen. So sind lediglich 15% der Umfrageteilnehmer weiblich und entsprechend 82% männlich (3% ohne Angabe). Der große Umfang der Datenbasis lässt daher den Schluss zu, dass Bürgerbusfahren eine sehr stark männlich dominierte Tätigkeit ist. Über die Gründe lässt sich hier zunächst nur spekulieren. Unter Umständen spielt dabei eine Rolle (neben anderen Faktoren), dass in der typischen „Bürgerbusfahrergeneration“ (Generation, die sich im

frühen Rentenalter befindet, siehe auch weiter unten) der Anteil der weiblichen Führerscheininhaberinnen deutlich niedriger liegt als bei einer rein männlichen Betrachtung. 54% der Frauen besitzen hier keinen Führerschein, wohingegen es bei den Männern nur 11% sind (MÜGGENBURG 2016). Frauen erfüllen somit oftmals gar nicht die Grundvoraussetzung des Besitzes einer Fahrerlaubnis um als Fahrerin aktiv werden zu können.

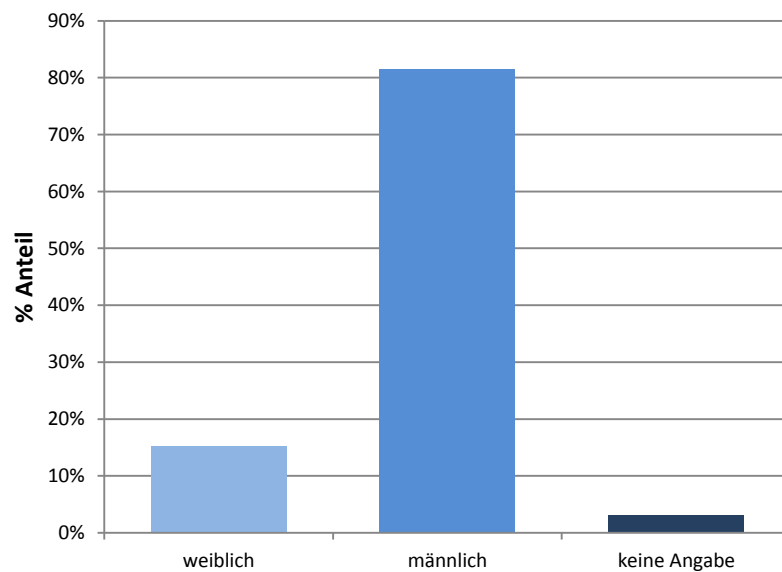


Abb. 3; Geschlechterverteilung, eigene Darstellung

Im Durchschnitt sind die aktiven Fahrerinnen und -fahrer 65,7 Jahre alt. Die Grafik der Altersverteilung zeigt allerdings auch deutlich, dass sich 50% der Personen in dem relativ kleinen Altersintervall von 63 bis 70 Jahren befinden (bzw. 70% im Intervall von 60-73 Jahren) und der Median bei 67 Jahren liegt. Ein Anteil von nur knapp 15% der Umfrageteilnehmer befindet sich im Alter unter 60 Jahren und über 77, wobei die obere Schranke eher naturgegeben erscheint.

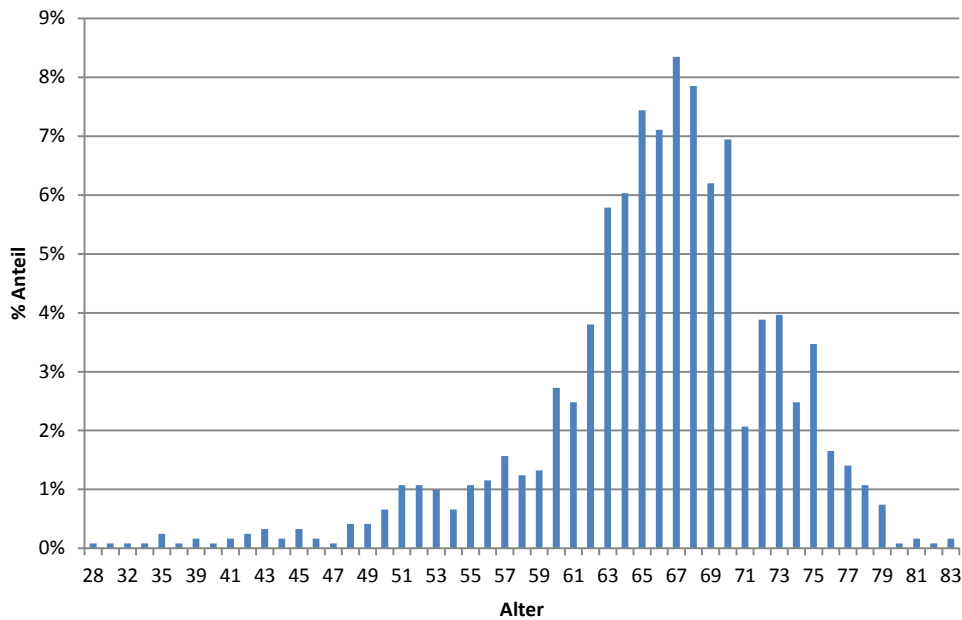


Abb. 4; Altersstruktur, eigene Darstellung

Bürgerbusfahren scheint, zumindest auf Basis einer reinen Altersbetrachtung, eine Aufgabe zu sein, die insbesondere von Personen im frühen (bzw. mittleren) Rentenalter wahrgenommen wird. Die weitere Auswertung wird zeigen, dass hierbei insbesondere die vorhandene Zeit bzw. Freizeit, verbunden mit der Suche nach einer sinnvollen Beschäftigung eine entscheidende Rolle spielt.

Unter Einbeziehung des Geschlechtes zeigen sich aber deutlich Unterschiede im durchschnittlichen Alter. Aktive Bürgerbusfahrerinnen sind im Schnitt 60,3 Jahre alt, wohingegen Männer bereits 66,7 Jahre alt sind. Über die Gründe hierüber liegen keine aussagekräftigen Informationen vor. Unter Umständen spielt, neben anderen Punkten, ein eher „traditionelles“ Familienbild in dieser Generation noch eine starke Rolle. Frauen haben deutlich häufiger als in späteren Generationen die Rolle der „Hausfrau“ inne und sind daher nicht in dem Maße an die, insbesondere zeitlichen Restriktionen durch eine klassische Berufstätigkeit gebunden, was die Vereinbarkeit der Alltagsgestaltung und der ehrenamtlichen Tätigkeit als Bürgerbusfahrerinnen erhöht. Zusätzlich könnte das sich über die Generationen veränderte effektive Renteneintrittsalter eine Rolle spielen, dass bei Frauen aus der relevanten Generation einen durchschnittlich früheren Renteneintritt nahelegt (IW 2014).

Im Durchschnitt sind die Fahrerinnen und Fahrer seit 2011 bzw. seit 6 Jahren in ihren jeweiligen Bürgerbusvereinen aktiv¹⁷, wobei der Median hierzu im Jahr 2012 liegt. Frauen üben diese Tätigkeit im Schnitt bereits seit einem Jahr länger aus als ihre männlichen Kollegen (bereits seit 2010). Hier sei allerdings erwähnt, dass nur aktive Fahrerinnen und Fahrer befragt wurden. Bereits ausgeschiedene Fahrerinnen und Fahrer sind somit nicht in die Datenbasis eingegangen, was die Aussagekraft sicherlich schmälert. Interessant wäre hier zu erfassen, wie lange Fahrerinnen und Fahrer durchschnittlich aktiv gewesen sind, sprich nur nicht mehr aktive Personen zu befragen.

Die Daten zeigen, dass die ehrenamtliche Tätigkeit in einem Bürgerbusverein in den letzten Jahren stetig steigend Zulauf erfährt. Dies hängt sicherlich aber auch damit zusammen, dass sich eine beträchtliche Anzahl der Vereine erst in den letzten 5-10 Jahren gegründet hat, eine längere Tätigkeit dort daher kaum möglich ist. Die grafische Aufbereitung zeigt deutlich, dass insbesondere ab dem Jahr 2009 die Zahl der heute noch aktiven Fahrerinnen und Fahrer jedes Jahr kontinuierlich steigt. Für 2017 liegen allerdings nur Daten für die ersten beiden Monate vor. Rechnet man die Zahlen auf das ganze Jahr 2017 hoch, wird sich voraussichtlich ein ähnlicher Wert wie in den Vorjahren ergeben. Von einem Rückgang für 2017, den ein erster Blick auf die Grafik nahelegt, kann somit keine Rede sein.

¹⁷ Erhebungszeitraum: 1. Quartal 2017

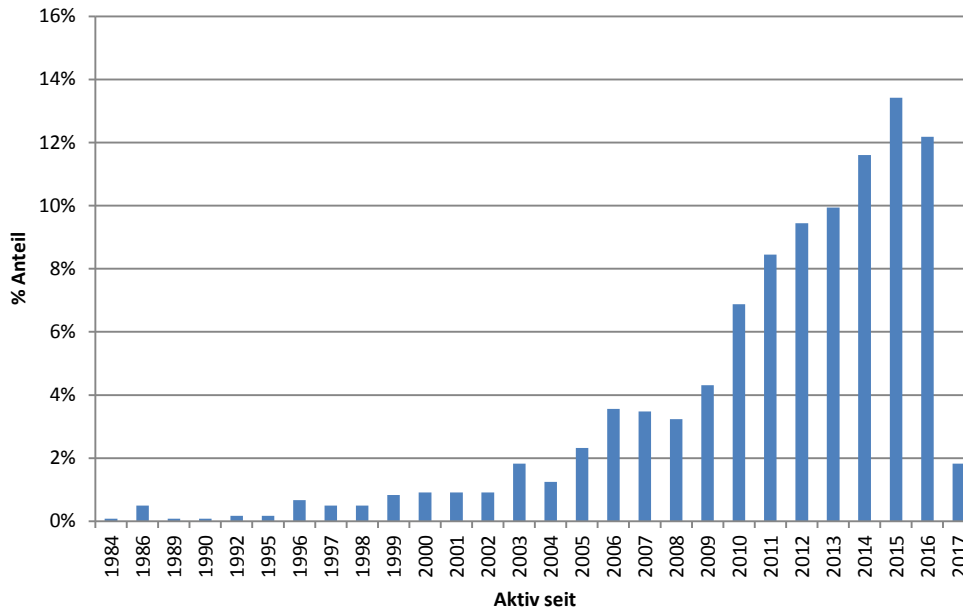


Abb. 5; Dauer der Aktivität, eigene Darstellung

Viele zusätzliche Nennungen der Befragten haben ergeben, dass gerade eine Generation als Fahrerinnen und Fahrer aktiv ist, die sich in einem jungen Rentenalter und gesundheitlich in einer guten bis sehr guten Verfassung befindet. Zudem finden sie in der Tätigkeit auch eine zumeist gewünschte geistige Herausforderung.

4.2.2 Motivation

Der Hauptteil des Fragebogens erfasst die Motivationen der Fahrerinnen und Fahrer für ihr ehrenamtliches Engagement in einem Bürgerbusverein. Die Befragten wurden darum gebeten zu bewerten, wie relevant die genannten Motivationen bzw. Motive (in den Erklärungen zum Aufbau des Fragebogens oben genauer definiert) für Ihr Engagement sind.

Die durchschnittliche Bewertung der Fahrerinnen und Fahrer ist in der folgenden Tabelle angegeben, grafisch über den roten Punkt bzw. in der Spalte rechts als Wert. Ebenso die Standardabweichung als Intervall und als Wert.

Motivationen	sehr relevant	relevant	neutral	weniger relevant	nicht relevant	durchsch. Bewertung	Standardabweichung
Gewichtung	1	2	3	4	5		
1. Das Individuum unterstützen						1,70	0,81
2. Die Gemeinschaft unterstützen						1,39	0,58
3. Infrastrukturmehrwert schaffen						1,77	0,82
4. Bestätigung/Anerkennung erhalten						3,13	1,11
5. Soziale Kontakte pflegen / knüpfen						2,17	0,95
6. Freude am Fahren empfinden						2,36	1,20
7. Zeit sinnvoll nutzen / Hobby haben						2,32	1,16
8. Landschaft genießen						3,55	1,21

Tabelle 2; Motivationsrelevanz, eigene Darstellung

Zunächst lässt sich festhalten, dass „*die Gemeinschaft stützen*“ insgesamt am relevantesten für die Motivation bewertet wurde und zwar im Bereich von sehr relevant bis relevant. Die Streubreite, sprich die durchschnittliche Abweichung des Merkmals vom Durchschnitt, gemessen über die Standardabweichung, liefert als weiteres statistisches Maß einen genaueren Einblick in das Antwortverhalten. Sie ist bei dieser Kategorie insgesamt am kleinsten mit einer durchschnittlichen Abweichung (nach oben oder unten) von 0,58 Gewichtungskategorien. Die Befragten halten diese Motivation für sich also am relevantesten und sind sich bei dieser Kategorie auch insgesamt beim Antwortverhalten am einigsten. Für die meisten befragten Fahrerinnen und Fahrer steht hier im Mittelpunkt, dass sie mit ihrem Engagement Verantwortung für die Gemeinschaft im Allgemeinen übernehmen wollen aber auch die gesellschaftlichen Strukturen in einem bestimmten Ort stärken wollen. Oft wurden zusätzlich von den Befragten weitere Motivationen angegeben, die sich großteils zu dieser Kategorie zuordnen lassen. Beispielsweise wurden oft folgende Sätze in verschiedenen Variationen im freien Text genannt:

„*Ich möchte der Allgemeinheit etwas zurückgeben.*“

„*Wenn es einem gut geht, sollte man auch etwas zum Wohle der Gemeinschaft beitragen.*“

„*Ein "Wir Gefühl" aktiv leben.*“

„Selbst bin ich dankbar, dass ich noch in der Lage bin zu helfen, in der Gemeinschaft und für die Gemeinschaft.“

Als etwas weniger relevant, mit 1,7 aber immer noch im Bereich von sehr relevant bis relevant (mit Tendenz hin zu „relevant“), findet sich die Motivation **„das Individuum unterstützen“**. Hierbei steht der Mensch, sprich der Fahrgast im Mittelpunkt und die direkte Unterstützung dessen. Durch die Aufrechterhaltung einer Grundmobilität können soziale Kontakte der Fahrgäste gesichert und neu geknüpft werden. Ein selbstständiges Leben in gewohnter Umgebung so weiterhin/länger geführt werden. In einer Vielzahl der Fälle sind die Fahrgäste Stammkunden und den Fahrenden persönlich bekannt. Gerade dieses enge und teilweise vertraute Verhältnis wird von vielen Bürgerbusfahrerinnen und -fahrern sehr geschätzt.

„Manche Fahrgäste sind so etwas wie Freunde über die Jahre geworden. Da bekommt man auch immer mit, was gerade so im Ort los ist.“

Oftmals begreifen und betätigen sich die Bürgerbusfahrerinnen und -fahrern daher auch als eine Alltagsunterstützung, die weit über das Fahren an sich hinausgeht.

„Eine Unterstützung für die älteren Menschen in ländlichen Gebieten bieten. Die Möglichkeit für Arztbesuche, Einkäufe und soziale Treffen schaffen.“

„Ältere und behinderte Personen so lange wie möglich mobil halten und auch schon mal die Einkäufe ins Haus tragen.“

Eine wichtige Nutzergruppe von Alltagsmobilität, die insbesondere auf ein ausreichendes ÖPNV Angebot im ländlichen Räumen angewiesen ist, sind die weniger mobilen älteren Menschen. Auch in ländlichen Räumen richtet sich die Befriedigung alltäglicher Erfordernisse der Seniorinnen und Senioren im Allgemeinen auf den Nahraum und nicht auf die Verbindung in das nächste Mittelzentrum. Sie machen auch einen Großteil der Fahrgäste in den Bürgerbussen aus (STEINRÜCK & KÜPPER 2010, S. 18).

Die Standardabweichung ist mit 0,81 etwas größer als bei der zuvor genannten Motivation, aber immer noch recht klein mit dem zweitniedrigsten Wert. Insgesamt sind sich die Befragten auch hier recht einig. Im Gegensatz zum klassischen ÖPNV ist der Bürgerbus ein sehr viel persönlicheres Mobilitätsmittel. Dieser persönliche Kontakt zu den Menschen macht für sehr viele Fahrerinnen und -fahrer einen Großteil des Reizes ihrer Tätigkeit aus.

Eine ähnliche hohe Relevanz weist die Motivation **„Infrastruktur Mehrwert schaffen“** mit 1,77 von 5 auf. Ein (anscheinend) zu geringes Mobilitätsangebot wird von Fahrerinnen und -fahrern erkannt und es wird versucht dieses auszugleichen. Dabei steht im Vordergrund, den Ort infrastrukturell zu stärken (was natürlich eine gewisse Schnittmenge mit „die Gemeinschaft stützen“ aufweist). Der Bürgerbus wird daher auch als Ergänzung des bestehenden ÖPNV-Angebots einer optimierungsfähigen Infrastruktur und als Möglichkeit zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs gesehen. Die Standardabweichung ist mit 0,82 auch hier relativ klein und spricht für eine sehr ähnliche Gewichtung unter den Fahrerinnen und -fahrern.

„Wichtig ist mir insgesamt einen Wegfall von Infrastruktur zu vermeiden, die Fixierung auf individuelle (Auto-)Mobilität aufzuweichen.“

„Der ökologische Aspekt ist sehr wichtig, Vernetzung der Verkehrssysteme.“

Am nächstwichtigsten wurde die Motivation **„soziale Kontakte pflegen / knüpfen“** genannt. Mit 2,17 ist diese im Gewichtungsbereich von relevant bis neutral (aber deutlich näher bei relevant) bewertet worden. Die Schlagwörter für ein gleiches Verständnis der Befragten sind hier: Soziale Kontakte pflegen, neue Kontakte knüpfen; Integration in eine Gemeinschaft; Interesse und Teilhabe am Leben anderer Menschen, Vereinsleben. Der Bürgerbus löst nicht nur ein einfaches Transportproblem für viele Bewohner, sondern er nimmt eine wichtige soziale Funktion wahr: Vielen älteren sowie behinderten Menschen wird ein großes Stück Mobilität zurückgegeben und das Aufnehmen und Pflegen sozialer Kontakte ermöglicht (BÜRGERBUS GANDERKESEE 2006). Dies gilt für die sozialen Kontakte ebenso für die Fahrerinnen und -fahrer in gleicher Weise. Die Standardabweichung nimmt hier mit 0,95 leicht zu und deutet somit auf etwas mehr Uneinigkeit bei der Bedeutung dieser Motivation unter den Befragten hin.

Befragte nannten oftmals zusätzlich in diesem Zusammenhang:

„Teamgeist! Soziale Kontakte im Fahrerteam, das Vereinsleben aktiv gestalten.“

„Ich will nicht einsam werden.“

Auch wenn die Tätigkeit der Bürgerbusfahrerinnen und Bürgerbusfahrer in der Regel alleine ausgeführt wird, also ohne die direkte Zusammenarbeit mit den anderen Mitgliedern des Vereins, sind die sozialen Aktivitäten sehr wichtig und wurden immer wieder als sehr positiv genannt. Hier gibt es ganz unterschiedliche Unternehmungen wie Ausflüge Essen und Treffen. Der Zusammenhalt und die sozialen Kontakte untereinander sind oftmals von großer Bedeutung für die einzelnen Fahrerinnen und Fahrer und werden häufig als Freundschaften bezeichnet.

Von der Bedeutung sehr ähnlich, wurden die Motivationen **„Zeit sinnvoll nutzen / Hobby haben“** (2,32) und **„Freude am Fahren empfinden“** (2,36) im Bereich von relevant bis neutral bewertet (mit Tendenz zu relevant). Wie oben bereits beschrieben, sind die aktiven Fahrerinnen und -fahrer im Durchschnitt 66 Jahre alt und daher zu einem überwiegenden Teil bereits in Rente. Gerade in den ersten Rentenjahren suchen sich die Neurentnerinnen und -rentner erfahrungsgemäß lebensfüllende Aufgaben, um die neuen und unbekannteren zeitlichen Möglichkeiten sinnvoll zu nutzen. Dazu kommt gerade in diesem Alter eine in der Regel noch recht gute körperliche Verfassung, sodass das Zusammenspiel von persönlicher Lebenssituation und dem Engagement in einem Bürgerbusverein oftmals sehr passend erscheint. Es wird hier für dieses Phänomen auch oft der Begriff „Generation Ehrenamt“ verwendet (ZEIT 2010).

„Im Hinblick auf den Renteneintritt habe ich nach sinnvollen Ergänzungen für die dann frei werdende Zeit gesucht und war von der Idee des Bürgerbusses überzeugt.“

Aber auch das Fahren an sich scheint doch für viele den gewissen Reiz ihrer Tätigkeit auszumachen, da sie das Fahren als angenehme Aufgabe empfinden. Regelmäßige Fahrpraxis erhöht auch langfristig die eigene Mobilität. Der oftmals zudem obligatorische Personenbeförderungsschein stellt die eigene Eignung zum Fahrzeugführen auf die Probe, was zusätzlich Sicherheit verleiht.

„Durch die regelmäßigen Kontrollen die eigene Eignung und Fahrtauglichkeit feststellen.“

Standardabweichungen im Bereich von 1,2 legen ein eher uneinheitliches Stimmungsbild unter den Befragten Fahrerinnen und -fahren nahe, was für teilweise sehr hohe bzw. sehr niedrige Bewertungen spricht.

Ein (direktes) positives Feedback von anderen ist für die meisten Fahrerinnen und -fahrer nur von untergeordneter Bedeutung. „**Bestätigung/Anerkennung erhalten**“ wurde durchschnittlich mit 3,13 bewertet und damit etwas weniger wichtig als die neutrale Kategorie empfunden. Auch hier legt die Standardabweichung von 1,11 ein etwas uneinheitliches Stimmungsbild nahe.

Man kann den Teilnehmern der Umfrage also eher altruistische Motive unterstellen, sodass andere Gründe für die Ausübung der Tätigkeit des Bürgerbusfahrens im Vordergrund stehen, als dafür eine bestimmte Gegenleistung zu erhalten. Die Wichtigkeit von Bestätigung und Anerkennung und die damit verbundene Selbstwahrnehmung werden in der oben bereits erwähnten Arbeit von Moschner beleuchtet (vgl. MOSCHNER 2002). Die Arbeit von Moschner beschreibt eine Kombination altruistischer und egoistischer Gründe für das Engagement. Auf Basis der erfassten Motivationslage werden Möglichkeiten aufgeführt, die ein ehrenamtliches Engagement gezielt fördern und unterstützen können. Das Bedürfnis nach Anerkennung und Stärkung des Selbstwertgefühls ist (zumindest in der Ausprägung) den Betroffenen oftmals gar nicht bewusst. Die Erfahrung des Gebrauchtwerdens könne das Selbstwertgefühl und die Selbstwirksamkeit kräftigen. Die Motivation „Bestätigung/Anerkennung erhalten“ erscheint insbesondere aus psychologischer Sicht sehr vielschichtig. Daher soll an dieser Stelle auf die Ausarbeitung von Moschner 2002 verwiesen werden, die sich explizit mit Altruismus und Egoismus als Motiv für das Ehrenamt beschäftigen.

Einem Großteil der Fahrerinnen und -fahrern ist es insgesamt eher unwichtig, wo sie ihre Touren ausführen. Die zu durchfahrende Landschaft/Strecke spielt eine untergeordnete Rolle. Daher wurde die Motivation für das Ehrenamt „**Landschaft genießen**“ mit 3,55 auch durchschnittlich als eher wenig relevant (zwischen neutral und weniger relevant) bewertet. Allerdings ist die Standardabweichung mit 1,21 hier insgesamt am höchsten, was dafür spricht, dass ein recht unterschiedliches Antwortbild vorliegt. Sprich, einige Fahrerinnen und -fahrer bewerten diese Motivation als sehr relevant und andere als nicht relevant, was durchschnittlich zu der oben genannten Bewertung führt. Fast 20% der Befragten beantworteten die Landschaftsfrage mit sehr relevant bis relevant, wohingegen der Anteil für weniger relevant bis nicht relevant bei 28% liegt. Es bleibt hier also festzuhalten, dass die Strecke/Landschaft insgesamt eine eher untergeordnete Rolle spielt. Für einen

signifikanten Anteil bei den befragten Fahrerinnen und -fahrern ist diese Motivation für die Ausübung ihrer Tätigkeit aber durchaus von Relevanz.

Die Ergebnisse deuten insgesamt darauf hin, dass dem ehrenamtlichen Engagement mehrere Gründe bzw. Motive zugrunde liegen. Es steht hier kein Motiv isoliert im Vordergrund, dass alle anderen in seiner Bedeutung überlagert, sondern handelt es sich vielmehr um eine vielschichtige Palette von Motiven, die gleichzeitig zum Tragen kommen. Dieses Ergebnis wird auch durch die Einschätzung in der Literatur gestützt (siehe CLARY & SNYDER 1999 und SCHIEFELBUSCH 2013).

Auch die oben bereits erwähnte Studie („Motive des bürgerlichen Engagements“) im Auftrag des Bundesministeriums für Familie, Senioren, Frauen und Jugend kommt für die grundsätzliche Motivlage für das ehrenamtliche Engagement zu generell ähnlichen Ergebnissen (BMFSFJ 2014 a). Bestätigung und Anerkennung spielen auch für die dort Befragten eine eher untergeordnete Rolle. „*Weil ich Wertschätzung bzw. Anerkennung dafür erhalte*“ steht nur für 16% der Befragten im Vordergrund, wohingegen fast 50% dieses Motiv bei sich nicht finden. Eher altruistische Motive wie „*die Gemeinschaft bzw. das Individuum unterstützen*“ stehen genau wie bei dieser Untersuchung in der Studie im Auftrag des Bundesministeriums im Vordergrund. „*Weil ich etwas für andere tun, ihnen helfen möchte*“ wird dort von 54% als sehr relevant (und zusätzlich 32% als relevant) beurteilt. Ebenso spielt das Pflegen und Knüpfen von sozialen Kontakten für 4/5 der Befragten eine (sehr) relevante Rolle (BMFSFJ 2014 a), S. 15 f.)

Zusätzlich zur Umfrage die dieser Arbeit zugrunde liegt, haben persönliche Gespräche mit Vereinen (bzw. deren Vorsitzenden) gezeigt, dass in der Regel Bürgerbusvereine nur langfristig erfolgreich sind, die aus der Bürgerschaft heraus initiiert worden sind. Die Bereitschaft zu regelmäßigem Engagement über einen längeren Zeitraum ist zwingend erforderlich, ebenso eine „Umgewöhnungszeit“ des bisherigen Nutzungsverhaltens der Fahrgäste, die durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden sollte. Aufgrund der zur erfüllenden Betriebspflicht, muss ein ausreichend großer Pool an ehrenamtlichen Fahrern vorgehalten werden. Eine langfristig hohe Motivation und damit verbundene Bereitschaft zur Mitarbeit ist bei den Fahrerinnen und -fahrern daher für den Erfolg eines Bürgerbusvereins zwingend erforderlich.

Bürgerbusse erfüllen nicht nur die Mobilitätsfunktion, sondern sind zugleich auch schon sozialer Kontaktpunkt. Dadurch, dass Bürgerinnen und Bürger aus der eigenen Gemeinde die Bürgerbusse fahren, können hier neuste Entwicklungen ausgetauscht und auch Freundschaften geknüpft und gepflegt werden.

„Da habe ich einen Fanclub. [...] Nur wenn einer krank ist und der ist lange krank, dann ruf ich an oder klinge und mache einen Krankenbesuch. Das ist die Verbindung vom Mitfahrer und Busfahrer.“

Die Ergebnisse der Untersuchung legen nahe, dass die Motivation mit der Aktivität und mit dem Zusammenhalt im Verein stark zusammenhängen. Bürgerbusfahrerinnen und Bürgerbusfahrer, die den Zusammenhalt als nicht so eng beschrieben, äußerten sich

negativer über die Anerkennung der Tätigkeit. Hierzu müssten aber noch weitere Untersuchungen durchgeführt werden, vor allem, da die Vereinsaktivitäten in den Interviews nicht im Vordergrund standen. Die Untersuchung zeigt, dass sich zwischen den Fahrerinnen und Fahrern und den Beförderten oftmals enge soziale Kontakte entwickelt haben, bei denen z. B. das Nichterscheinen direkt nachverfolgt wird. Da hier aber nur die Sichtweise der Fahrerinnen und Fahrer untersucht wurde, kann darüber keine abschließende Aussage getroffen werden, wie eng die Kontakte sind. So berichten einige Fahrerinnen und Fahrer, dass es Passagiere gibt, die ausschließlich mit ihnen mitfahren. Hier müssten sich weitere Untersuchungen anschließen, um auch die Fahrgäste zu befragen.

5 Fazit und Handlungsempfehlungen

Die überblicksartige Betrachtung der Herausforderungen für den ÖPNV im ländlichen Raum hat gezeigt, dass die Notwendigkeit für flexible und alternative Konzepte besteht, um ein hinreichendes Angebot bereitzustellen und für die Zukunft gut aufgestellt zu sein. Bürgerbusse können einen Baustein eines umfassenden und innovativen Mobilitätskonzeptes einer Region darstellen. Mit der Auswertung von gut 1300 Fragebögen liegt erstmals eine umfangreiche und systematische Untersuchung zu soziodemographischen Daten und der Motivation für ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbussvereinen vor.

Aus soziodemographischer Sicht konnten einige neue Erkenntnisse gewonnen werden: Erstens zeigten sich grundlegende Unterschiede im Geschlecht der sich engagierenden Personen. Zweitens scheint Bürgerbusfahren eine Aufgabe zu sein, die insbesondere von Personen im frühen (bzw. mittleren) Rentenalter wahrgenommen wird. Zusammenfassend (und etwas verkürzt) lässt sich festhalten, dass der typische Bürgerbusfahrer männlich, 66 Jahre alt und seit 6 Jahren aktiv dieser Tätigkeit nachgeht. Die erhobenen Daten zeigen zudem, dass die ehrenamtliche Tätigkeit in einem Bürgerbusverein in den letzten Jahren stetig steigend Zulauf erfährt, wobei sich eine beträchtliche Anzahl der Vereine erst in den letzten 5-10 Jahren gegründet hat.

Bezüglich der Motivation deuten die Ergebnisse der Studie insgesamt darauf hin, dass dem ehrenamtlichen Engagement mehrere Gründe bzw. Motive zugrunde liegen. Das Motiv **„die Gemeinschaft stützen“** wurde insgesamt am relevantesten bewertet und zwar im Bereich von sehr relevant bis relevant. Es folgen, ebenso noch im Bereich von sehr relevant bis relevant, die Motivationen **„das Individuum unterstützen“** sowie **„Infrastruktur Mehrwert schaffen“**. Weitere Motivationen bestehen, wurden allerdings lediglich als relevant bis neutral bewertet. Dies betrifft die Motivationen **„soziale Kontakte pflegen / knüpfen“**, **„Zeit sinnvoll nutzen / Hobby haben“** und **„Freude am Fahren empfinden“**. Als wenig relevant wurden hingegen die Motivationen **„Bestätigung/Anerkennung erhalten“** sowie **„Landschaft genießen“** bewertet, wobei insbesondere letztere Motivation für einzelne Beteiligte durchaus von höherer Bedeutung ist. Schließlich legen die Ergebnisse der Untersuchung den Schluss nahe, dass die Motivation mit der Aktivität und mit dem Zusammenhalt im Verein stark zusammenhängen.

Politik und relevante Entscheidungsträger sehen in einer intelligenten Kombination weiterentwickelter ÖPNV-Konzepte zunehmend eine Antwort auf die Herausforderungen insbesondere im ländlichen Raum. Sollte die Verbindung bürgerschaftlichen Engagements mit (neuen) Mobilitätsformen vermehrt Ziel öffentlicher Förderungen werden, sollten mögliche Maßnahmen diese Vielfalt an Motivlagen für das Ehrenamt beachten, um effizient wirken zu können. Es wäre, wie auch schon MOSCHNER zu recht betont, zu kurz gegriffen, an moralische Verpflichtungen, Verantwortung und Nächstenliebe zu appellieren oder allein auf „egoistische“ Bedürfnisse zu setzen (MOSCHNER 2002, S.5). Fast alle Erfahrungen aus dem aktiven Betrieb deuten darauf hin, dass für das nachhaltige Funktionieren eines Bürgerbusvereins eine dauerhaft hohe Motivation der Aktiven den Kern für einen langfristigen Erfolg bildet. Hohe dauerhafte Motivation bildet somit einen der zentralen Erfolgsfaktoren.

Gerade die organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen überfordern und verschrecken viele gründungsinteressierte Interessensgruppen, was einer vormals hohen Motivation einen jähen Dämpfer verpassen kann.¹⁸ Hierbei könnte ein Ausbau einer bedarfsorientierten Förderung motivierter Bürgerinnen und Bürgern den Schritt zur Gründung eines Bürgerbusvereins erleichtern. Bspw. fördert das Land Baden-Württemberg die Anschaffung von Fahrzeugen und übernimmt die Kosten für den Erwerb des Personenbeförderungsscheins (NVBW 2016). Ähnliche Förderungsmöglichkeiten auch in NRW. Eine umfangreiche Unterstützung besteht bspw. durch den Verein Pro Bürgerbus NRW¹⁹. Zudem wird (unter anderem dort) umfangreiches Informationsmaterial rund um das Thema „Bürgerbusverein gründen“ zur Verfügung gestellt (bspw. auch NVBW 2015). Insbesondere bei den Fördermöglichkeiten bestehen aber bundesweit erhebliche Unterschiede.

Eine Herausforderung für Bürgervereine ergibt sich aus der Geschlechter- und der Altersstruktur. Eine weniger homogene Zusammensetzung bzgl. der soziodemographischen Merkmale könnte der Zukunftssicherung der Vereine dienen. Unter Umständen ist ein Grund für die bestehenden Zusammensetzungen auch eine problematische Vereinbarkeit von Beruf und Ehrenamtsausübung. Die erfasste Altersstruktur der aktiven Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer legt nahe, dass diese Vereinbarkeit nicht im ausreichenden Maße gegeben ist. Eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und ehrenamtlichen Engagement, speziell in Bürgerbusvereinen, kann helfen, eine heterogenere Altersstruktur (als die bestehende) in den Vereinen zu erreichen. Ein ungenutztes Potential für Bürgerbusvereine zur Mitgliedergewinnung könnte sich auch im Bereich der Menschen mit Migrationshintergrund ergeben. Grundsätzlich ist der Anteil der Menschen, die sich allgemein ehrenamtlich engagieren, bei Menschen mit Migrationshintergrund etwas kleiner

¹⁸ Zusammenfassung der Rechtliche Rahmenbedingungen für Bürgerbusverein unter <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=rechtliches>

¹⁹ Siehe <http://www.pro-buergerbus-nrw.de>

als bei Menschen ohne diesen (BMFSFJ b, Freiwilligensurvey 2014 bzw. 2016). Zwar wurde ein Migrationshintergrund im Rahmen der soziodemographischen Fragen im Rahmen der Erhebung nicht systematisch erhoben. Stichprobenartige Rückfragen bei mehreren Bürgerbusvereinen zeigen allerdings, dass der Anteil der Menschen mit Migrationshintergrund speziell in Bürgerbusvereinen in der Regel sehr klein ist. Ebenso ist der Anteil der Fahrerinnen in den Vereinen (15%) im Gegensatz zum Bevölkerungsanteil stark unterrepräsentiert. Interessensvertretungen könnten daher gezielt versuchen, Frauen und Menschen mit Migrationshintergrund für die Mitarbeit in einem Bürgerbusverein zu begeistern um auch in den Vereinen eine gewisse gesellschaftliche Breite zu erreichen, die sich voraussichtlich auch in der zukünftigen Fahrgastzusammensetzung widerspiegeln wird.

Die Bürgerbussysteme erfüllen gerade in ländlichen Gebieten die Nachfrage nach dem öffentlichen Personenverkehr, die anderweitig nicht oder nur stark reduziert bedient werden würde (PRO BÜRGERBUS NRW, 2015, S. 5). Hiermit leisten die Bürgerbusfahrenden einen gewichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung ihrer Ortschaft und wirkt der Immobilität aktiv entgegen. Bürgerbusvereine können letztlich aber immer nur ein ergänzendes Angebot bereitstellen. Die Bereitstellung und dauerhafte Verfügbarkeit bzw. Sicherung eines adäquaten Mobilitätsangebotes muss letztlich als eine grundlegende öffentliche bzw. kommunale Aufgabe verstanden werden. Bürgerschaftliches Engagement sollte als eine sinnvolle und grundsätzlich förderungswürdige Ergänzung verstanden werden, die einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung einer Region leisten kann.

6 Zusammenfassung

Die Gewährleistung eines adäquaten Mobilitätsangebots durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) wird in ländlich geprägten Regionen mehr und mehr zur Herausforderung. Der stetig gestiegene motorisierte Individualverkehr und die demographischen Verschiebungen stellen die örtlichen Nahverkehrsbetriebe und die kommunalen Entscheidungsträger vor grundlegende Herausforderungen, wobei starre Bedienformen die Situation zunehmend verschärfen. Flexible und alternative Mobilitätskonzepte werden zunehmend diskutiert und in Teilen auch bereits implementiert.

Ein *ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen* kann ein Baustein eines innovativen ganzheitlichen Mobilitätskonzeptes sein. Solche Initiativen sind mittlerweile in vielen Regionen in Deutschland aktiv und gewinnen vor dem Hintergrund der beschriebenen Entwicklungen zunehmend an Bedeutung. Mithilfe einer großangelegten Umfrage wurden für diese Arbeit über 1300 Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer aus über 300 Vereinen bzgl. ihrer Motive für ihr ehrenamtliches Engagement befragt und zusätzlich deren soziodemographische Eigenschaften erfasst. Die Ergebnisse deuten insgesamt darauf hin, dass dem ehrenamtlichen Engagement in Bürgerbusvereinen mehrere Motive in verschiedenen Ausprägungen zugrunde liegen, von denen manche zwar von größerer Relevanz sind, gleichzeitig aber auch kein Motiv isoliert im Vordergrund steht. Es konnte ferner herausgestellt werden, dass insbesondere einige eher altruistische Motive, wie *die Unterstützung des Individuums bzw. der Gesellschaft im Allgemeinen* von großer

Bedeutung sind während eher eigennutzorientierte Motive wie bspw. *die Tätigkeit des Fahrens* an sich nicht als sehr relevant für die Motivationslage bewertet werden. Auf Basis der Ergebnisse der Erhebung kann ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen besser verstanden werden. Die Studienergebnisse bieten damit auch Hinweise für eine mögliche zielgerichtete Förderung bürgerschaftlichen Engagements in Bürgerbusvereinen als eine Ergänzung zur kommunalen Aufgabe der Mobilitätssicherung, die einen wichtigen Beitrag zur Stabilisierung einer Region leisten kann.

Schlüsselwörter: Ehrenamtliches Engagement, Bürgerbus, Bürgerbusvereine, Mobilität, Motivation, ländliche Räume, Demografie, öffentlicher Personennahverkehr, ÖPNV

Danksagung

Die Autoren möchten sich an dieser Stelle bei allen Fahrerinnen und Fahrer die an der Umfrage teilgenommen haben bedanken. Ein besonderer Dank gilt dem Vorsitzenden von Pro Bürgerbus NRW Herr Heckens für die vielen Informationen und Hilfestellungen.

Diese Studie wurde durch Mittel des Förderprogramms FH STRUKTUR des Ministeriums für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen ermöglicht.

Abstract

The permanent guarantee of an appropriate offer of mobility by public transport (ÖPNV) is increasingly becoming a challenge in rural areas. The continuing rise of motorized private transport and demographic shifts pose a crucial challenge to public transportation companies and municipal decision-makers, whereby existing rigid structures additionally exacerbate the situation. Flexible and alternative mobility concepts are discussed more and more and are already partially implemented.

A voluntary commitment in the citizens' bus associations can be one component of an innovative holistic mobility concept. Meanwhile such initiatives are active in many regions in Germany and are becoming more and more important against the backdrop of the described development. In a large-scale survey, more than 1300 volunteer bus drivers of more than 300 associations were asked about their motives for their voluntary commitment and their sociodemographic characteristics were recorded. The results suggest that voluntary work, in particular with regard to citizen bus associations, has several motives. There is no motive that stands out more than others in its meaning. It is rather a multi-layered palette of motives, which are simultaneously applied. However, it emerges that some motives, such as the support of the individual or the society in general, are of high priority, while, for example, the activity of driving is not considered to be very relevant as a factor of motivation. On the basis of the results, conclusions and recommendations for action, a voluntary commitment to citizen bus associations may be better understood. The results also show indications for a purposive promotion of such voluntary commitment. Voluntary commitment of citizens in the form of a participation in citizen bus associations

must be seen as a useful and supportive addition to the municipal task of mobility security, which can make an important contribution to the stabilization of a region.

Key words: voluntary commitment, citizen bus, citizen bus association, mobility, motivation, stabilization of rural areas, demography, private local transport, ÖPNV

Literaturverzeichnis

- Alkas, Hasan (Projektleitung) Hochschule Rhein-Waal, Gemeinde Oude IJsselstreek (2013): Grenzüberschreitender öffentlicher Personennahverkehr zwischen der Stadt Kleve und der Region Achterhoek, Machbarkeitsstudie Busverbindung Achterhoek-Kleef, Hochschule Rhein-Waal, Verfügbar unter: [https://www.kreis-kleve.de/C1257CD6003229AE/html/6816C9BB1FE0213EC1257FB800427CE2/\\$file/Erg%C3%A4nzung%20Zusammenfassung%20studie%20Hochschule%20Rhein%20Waal_1.pdf](https://www.kreis-kleve.de/C1257CD6003229AE/html/6816C9BB1FE0213EC1257FB800427CE2/$file/Erg%C3%A4nzung%20Zusammenfassung%20studie%20Hochschule%20Rhein%20Waal_1.pdf)
- BBR (1987) Bundesministerium für Bauwesen und Raumordnung Situation und Verbesserungsmöglichkeiten des öffentlichen Personennahverkehrs in der Fläche. Schriftenreihe 06 „Raumordnung“ Heft Nr. 06.064; Bonn.
- BBSR (2017) Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; Laufende Raumbbeobachtung – Raumabgrenzungen; unter: <http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumbbeobachtung/Raumabgrenzungen/Kreistypen4/kreistypen.html;jsessionid=D42D6ACCDE83FF0E916E5D24D5FB32E4.live!1293?nn=443222>
- BBSR a), Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung, Böhler-Baedecker, S., Jansen, U., Kindl, A., Reuter, C., Schäfer-Sparenberg, C. und Walter, C. (2010) Chancen und Risiken flexibler Bedienungsformen im ÖPNV in ländlichen Räumen, Informationen zur Raumentwicklung Heft 7.2010.
- BBSR b), Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (2010) Der Bürgerbus: ehrenamtliches Engagement der besonderen Art, Informationen zur Raumentwicklung Heft 7.2010.
- Becker, H.; Gombert, P. & Moser, A. (2006): Perspektiven und Probleme von Frauen in ländlichen Räumen. Schriftenreihe des Bundesministeriums für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (Hrsg.); Reihe A: Angewandte Wissenschaft, Heft 514; Münster.
- Bertocchi, T. (2009): Einsatzbereiche von ÖPNV-Bedienformen im ländlichen Raum, Schriftreihe Verkehr Heft 19, Institut für Verkehrswesen, Universität Kassel, unter: <http://www.uni-kassel.de/upress/online/frei/978-3-89958-734-0.volltext.frei.pdf>

- BMFSFJ a) (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend) (2014), Motive des bürgerlichen Engagements, unter:
<https://www.bmfsfj.de/blob/94388/623395a6b3c03445ed1b1615927a3200/motive-des-buergerschaftlichen-engagements-data.pdf>
- BMFSFJ b) (Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend), Freiwilligensurvey (2014 bzw. 2016), Freiwilliges Engagement in Deutschland, unter:
<https://www.bmfsfj.de/blob/93914/e8140b960f8030f3ca77e8bbb4cee97e/freiwilligensurvey-2014-kurzfassung-data.pdf>
- BMI (2010) (Bundesministerium des Innern): Auswirkungen des demografischen Wandels auf die Mobilität in den ländlichen Räumen, unter: http://www.beauftragte-neuelaender.de/BNL/Redaktion/DE/Downloads/Anlagen/kurzexpertise_auswirkungen_demografischer_wandel_mobilitaet_laendliche_raeume.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- BMVBS (2009) (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung): Handbuch zur Planung flexibler Bedienungsformen im ÖPNV Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen, unter:
http://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Veroeffentlichungen/BMVBS/Sonderveroeffentlichungen/2009/DL_HandbuchPlanungNeu.pdf?__blob=publicationFile&v=2
- BMVI (2016) (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen Planungsleitfaden für Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen, unter:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile
- BMVI (2017) Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur: Verkehr in Zahlen, 2016/2017, 45. Jahrgang, Verfügbar unter:
https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/K/verkehr-in-zahlen-2016-2017.pdf?__blob=publicationFile
- BRMS (2014), Bezirksregierung Münster, Mobilität im ländlichen Raum Zukunftsperspektiven, Münster.
- Bürgerbus Ganderkesee (2006), unter: <http://www.xn--brgerbus-ganderkesee-pec.de/presse-2014/2007-2006/>
- Canzler, W. (2008): Warum wir vom Auto anhängig sind. Neuere Ergebnisse aus der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. TUM-Vortragsreihe "Verkehr aktuell", München.

- Clary, E. G. & Snyder, M. (1991). A functional analysis of altruism and prosocial behaviour. The case of volunteerism. In M. S. Clark (Hrsg.), *Prosocial behavior* (S. 199-148). Newbury Park: Sage.
- Clary, E. G. & Snyder, M. (1999). The motivation to volunteer: Theoretical and practical considerations. *Current Directions in Psychological Science*, 8, 156-159.
- Gather, M.; Kagermeier, A. & Lanzendorf, M. (2008): *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Gebr. Borntraeger, Berlin/Stuttgart.
- Gipp, Ch. (2004): Bedarfsorientierte Verkehre in ländlichen Regionen; Das Verhältnis zwischen Taxi- und Mietwagengewerbe und klassischen ÖV-Unternehmen – Erfahrungen aus Nordbrandenburg, in: *Der Nahverkehr* 22, Heft 10; 40-45; *Verband deutscher Verkehrsunternehmen* (Hrsg.); Düsseldorf.
- Günthner, S.: (2009) Auch in Zukunft mobil auf dem Lande? *LandInForm*, Heft 3/2009, S. 12–14.
- Heinze, G.W. (1986): Unkonventioneller ÖPNV in ländlichen Räumen – Ergänzung oder Alternative? In: *BBR* (Hrsg.): *Raumforschung und Raumordnung* 44/Heft 6; 252-261; Bonn.
- Heinze, G.W.; Herbst, D. & Schühle, U. (1982a): Verkehrsnachfrage und Verkehrsangebot im ländlichen Raum. In: *Der Landkreis: Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung* 52/8-9; 367-370; Hrsg.: *Der Deutsche Landkreistag*; Kohlhammer Verlag; Stuttgart.
- Heinze, G.W.; Herbst, D. & Schühle, U. (1982b): *Verkehr im ländlichen Raum*. Veröffentlichungen der Akademie für Raumforschung und Landesplanung; Abhandlungen Band 82; Curt R. Vincentz Verlag; Hannover.
- Hoppe, R. (1998): Nachfragegesteuerte Linienverkehre im ländlichen Raum, in: *Der Nahverkehr*; Heft 3; 42-46; *Verband deutscher Verkehrsunternehmen* (Hrsg.); Düsseldorf.
- ifmo (Institut für Mobilitätsforschung) (2006): *Öffentlicher Personennahverkehr, Herausforderungen und Chancen*, Springer-Verlag Berlin Heidelberg.
- Infas / DLR (Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt) (2010): *Mobilität in Deutschland Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends*. Berlin/Bonn, unter: http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf
- IW (Institut der deutschen Wirtschaft Köln) (2014) „Deutschland in guter Gesellschaft“ Zur Entwicklung der Regelaltersgrenze und des Rentenzugangsalters im internationalen Vergleich, im Auftrag von INSM Initiative Neue Soziale Marktwirtschaft GmbH, unter: <http://www.insm.de/insm/kampagne/generationengerechtigkeit/iw-studie-dr-pimpertz-renteneintrittsalter.html>

- Karl, A., Mehlert, C., und Werner, J. (2017): Rechtsrahmen für Mobilitätsangebote mit flexibler Bedienung unter besonderer Berücksichtigung des Bedarfs in Räumen und für Zeiten mit schwacher Nachfrage, KCW GmbH, Berlin, unter: https://www.kcw-online.de/content/6-veroeffentlichungen/90-kcw-gutachten-zum-reformbedarf-des-personenbefoerderungsgesetzes-pbefg/2017-06-02-reformbedarf-pbefg-flexible-bedienung_gutachten.pdf
- Kirchhoff, P.; Heinze, G.W.; Köhler, U.; Wilhelm, S.; Mehlert, Ch. & Zöllner, R. (1999): Planungshandbuch für den ÖPNV in der Fläche. Schriftenreihe Direkt Heft 53; Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Bonn.
- Kirchhoff, P. & Tsakarestos, A. (2007): Planung des ÖPNV in ländlichen Räumen; Ziele - Entwurf – Realisierung. Teubner Verlag; Wiesbaden.
- Kollosche, I. und Schwedes, O. (2016): Mobilität im Wandel, Transformationen und Entwicklungen im Personenverkehr, Friedrich-Ebert-Stiftung Herausgeber: Abteilung Wirtschafts- und Sozialpolitik, unter: <http://library.fes.de/pdf-files/wiso/12702.pdf>
- Küpper, P. (2011) Auf dem Weg zu einem Grundangebot von Mobilität in ländlichen Räumen – Probleme, Ursachen und Handlungsoptionen; 13. Junges Forum der ARL, unter: https://shop.arl-net.de/media/direct/pdf/ab/ab_001/ab_001_15.pdf
- Kuhn, E. und Klingholz, R. (2013): Vielfalt statt Gleichwertigkeit – was Bevölkerungsrückgang für die Versorgung ländlicher Regionen bedeutet, hg. v. Berlin-Institut, online unter: http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/Vielfalt_statt_Gleichwertigkeit/Vielfalt_statt_Gleichwertigkeit_online.pdf
- Martin, U; Herzwurm, G.; Hantsch, F.; Krams, B.; Körner und M. (2017): e-Bürgerbus – Verstetigung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts in der Region Stuttgart. VWI Neues verkehrswissenschaftliches Journal – Band 17. Books on Demand GmbH Norderstedt.
- Mehlert, Ch. (2001): Die Einführung des AnrufBus im ÖPNV: Praxiserfahrungen und Handlungsempfehlungen. Schriftenreihe für Verkehr und Technik Band 91; Erich Schmidt Verlag; Bielefeld.
- Moschner, B. (2002): Altruismus und Egoismus Was motiviert zum Ehrenamt? Bielefeld 2000plus – Forschungsprojekte zur Region; unter: https://www.uni-bielefeld.de/bi2000plus/diskussionspapiere/DP_20_final.pdf
- Müggenburg, Hannah (2016), Lebensereignisse und Mobilität, Springer Frankfurt.
- NVBW, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2015) BürgerBusse in Fahrt bringen, unter:https://www.nvbw.de/fileadmin/nvbw/Dokumente/Broschuere_Buergerbus_w eb_1806.pdf

- NVBW, Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (2016) Erfolgreiche Landesförderung für Bürgerbusse wird fortgesetzt, unter: https://www.nvbw.de/fileadmin/nvbw/Innovative_Bedienkonzepte/Buergerbusse/P_M_MVI_Erfolgreiche_Landesfo_rderung_fu_r_Bu_rgerbusse_wird_fortgesetzt.pdf
- Omoto, A. M. & Snyder, M. (1995). Sustained helping without obligation: Motivation longevity of service, and perceived attitude change among AIDS volunteers. *Journal of Personality and Social Psychology*, 68 (4), 671-686.
- Pro Bürgerbus NRW (2005): Ein Bus für alle Fälle – 20 Jahre Bürgerbus. Pro Bürgerbus NRW e.V. Kevelaer.
- Pro Bürgerbus NRW (2008): Bürger fahren für Bürger; Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen; Leitfaden für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen. Pro Bürgerbus NRW e.V., Kevelaer.
- Pro Bürgerbus NRW (2015) Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen – Bürger fahren für Bürger – Leitfaden für die Einrichtung und den Betrieb von Bürgerbussen – Herausgegeben von Pro Bürgerbus NRW e.V. – November 2015, Verfügbar unter: http://www.pro-buergerbus-nrw.de/fileadmin/user_upload/pdf/Leitfaden_11-2015.pdf
- Schiefelbusch, M. (2013) Bürgerbus – German experiences in community transport, *World Transport Policy and Practice*, 19.1, S. 35-44, unter: <http://www.ecologica.co.uk/pdf/wtpp19.1.pdf>
- Schuster, B. (1992): Flexible Betriebsweisen im ÖPNV im ländlichen Raum. Dissertation; Schriftenreihe des Lehrstuhls für Verkehrs- und Stadtplanung an der TU München Band 2; München.
- Statistisches Bundesamt (2013): Verkehr auf einen Blick, Wiesbaden, Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/BroschuereVerkehrBlick0080006139004.pdf?__blob=publicationFile
- Statistisches Bundesamt (2016): Ältere Menschen in Deutschland und der EU, Verfügbar unter: <https://www.bmfsfj.de/blob/93214/95d5fc19e3791f90f8d582d61b13a95e/aeltere-menschen-deutschland-eu-data.pdf>
- Statistisches Bundesamt (2017), Verkehr, Fachserie 8 Reihe 1.1, 09/2017, Verfügbar unter: https://www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/VerkehrAktuellPDF_2080110.pdf?__blob=publicationFile
- Statistisches Landesamt NRW, Amtliche Statistikstelle und zentraler IT-Dienstleister des Landes Nordrhein-Westfalen (2017): Erwerbstätige nach Entfernung, Zeitaufwand und benutztem Verkehrsmittel für den Hinweg zur Arbeitsstätte min Nordrhein-

- Westfalen im Jahr 2016, Verfügbar unter:
https://www.it.nrw.de/presse/pressemitteilungen/2017/pres_244_17.html
- Steinrück, B., Küpper, P. (2010): Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV, Institut für Ländliche Räume, Braunschweig, unter:
http://literatur.thuenen.de/digbib_extern/bitv/dk043302.pdf
- SZ (2016): Per Anhalter durch die Oberlausitz, Sächsische Zeitung, unter: <http://www.sz-online.de/sachsen/per-anhalter-durch-die-oberlausitz-3482962.html>
- Tietz, W. & Bierhoff, H. W. (1996). Motive ehrenamtlicher Helfer: Wie entsteht soziales Engagement und wie wird es aufrechterhalten. In H. Mandl (Hrsg.), Bericht über den 40. Kongreß in der Deutschen Gesellschaft für Psychologie in München 1996 (S. 470- 475). Göttingen: Hogrefe.
- VBB (2005): BürgerBusse im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg; Handbuch für Betreiber, Fahrer und Fahrgäste. Verkehrsverbund Berlin Brandenburg.
- VBB (2008): Handbuch Alternative Bedienung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg; Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg unter:
http://www.vbbonline.de/download/dokumente/Handbuch_Alternative_Bedienung2008.pdf
- VDV- Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V (2017): Jahresbericht 2016/2017, unter: <https://www.vdv.de/jahresbericht-2016-2017.pdf?forced=true>
- Zeit (2010); Generation Ehrenamt; unter: <http://www.zeit.de/2010/40/C-Generationen>
- Wiss. Dienst des Bundestags (2012) Bürgerbusse; Aktenzeichen WD 5 – 3000 - 138/12 unter:
<http://www.bundestag.de/blob/406206/d74c931bdecf0ab784cd63b6b344ec66/wd-5-138-12-pdf-data.pdf>