

**Kommentar zu dem Beitrag:  
Mobilität im ländlichen Raum: Untersuchung der Motivation für  
ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen (von  
Thomas Pitz, Jörn Sickmann, Wolf Gardian, Hasan Alkas und  
Irmgard Buder) \***

VON CARSTEN SOMMER

Ländliche Räume in Deutschland, die abseits von wichtigen Verkehrsachsen und Ballungsräumen liegen, sind häufig durch Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung gekennzeichnet. Wirtschaftliche Gründe führen darüber hinaus dazu, dass Infrastruktur- und Versorgungseinrichtungen in ländlichen Räumen geschlossen werden. In Folge dieser demografischen und ökonomischen Veränderungen wachsen die für die Bevölkerung zu überwindenden Distanzen, um ihre Ziele (Arbeitsplatz, Schule, Einkaufsgelegenheit etc.) zu erreichen. Bei Menschen, die keinen Pkw mehr nutzen (können) und deren Wohnorte durch den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) schlecht erschlossen sind, besteht die Gefahr, vom gesellschaftlichen Leben exkludiert zu werden.

Der ÖPNV in ländlichen Räumen ist abseits von Regionalbahn- und Schnellbuslinien i. d. R. auf den Schülerverkehr ausgerichtet, der für andere Kundengruppen aufgrund unregelmäßiger Fahrten und Bedienungslücken häufig wenig attraktiv ist. Um dennoch aus Gründen der Daseinsvorsorge einen ÖPNV anbieten zu können, haben sich seit etwa 35 Jahren sogenannte flexible Angebotsformen entwickelt, bei denen Fahrten nur bei einer

---

\* Die Qualitätsprüfung / -sicherung des Beitrags „Mobilität im ländlichen Raum: Untersuchung der Motivation für ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen“ von Thomas Pitz, Jörn Sickmann, Wolf Gardian, Hasan Alkas und Irmgard Buder erfolgte gemäß dem auf der Homepage der Zeitschrift für Verkehrswissenschaft dargestellten (Alternativ-)Ansatz zur transparenten Qualitätsprüfung und -diskussion (siehe [www.z-f-v.de](http://www.z-f-v.de) → „Einreichung von Beiträgen und Begutachtung / Qualitätsprüfung“). Dabei wird von einem fachkundigen Wissenschaftler eine zustimmende Stellungnahme zur Veröffentlichung des Beitrags eingeholt und zusammen mit dem Beitrag veröffentlicht.

*Anschrift des Verfassers:*

Prof. Dr.-Ing. Carsten Sommer  
Universität Kassel  
Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme  
Mönchebergstraße 7  
34125 Kassel  
E-Mail: [c.sommer@uni-kassel.de](mailto:c.sommer@uni-kassel.de)

konkreten, vorab angemeldeten Verkehrsnachfrage durchgeführt werden (Bedarfsverkehr). Bei einer geringen Verkehrsnachfrage ist der Betrieb von Bedarfsverkehren häufig kostengünstiger als der klassische Linienverkehr mit seiner festen zeitlichen und räumlichen Bedienung. Eine weitere Möglichkeit für einen kostengünstigen ÖPNV bietet die Nutzung und Integration ehrenamtlicher Angebote in das ÖPNV-Netz. Die bekannteste Angebotsform im ÖPNV, die auf ehrenamtliches Engagement aufbaut, ist der sogenannte Bürgerbus (vgl. Tabelle 1). Durch die Übernahme des Fahrbetriebs sowie der Wartung und Reinigung der Fahrzeuge durch Ehrenamtliche kann ein sehr kostengünstiges ÖPNV-Angebot aufrechterhalten werden.

Vor diesem Hintergrund befassen sich die Autoren des Artikels mit der Motivation bzw. den Motiven von Fahrern und Fahrerinnen von Bürgerbussen. Kenntnisse zu den Motiven der Ehrenamtlichen sind für die Planungspraxis besonders wichtig, um erfolgreich Bürgerbusprojekte zu entwickeln bzw. vorhandene Projekte zu unterstützen. Darüber hinaus können zumindest teilweise Erkenntnisse auf andere ehrenamtliche öffentliche Verkehrsdienstleistungen übertragen werden (z. B. Ridesharing). Wie die Autoren zu Recht feststellen, fehlt bislang eine umfangreiche empirische Studie, die sich mit den Motiven der Fahrer und Fahrerinnen beschäftigt. Trotz der langjährigen Geschichte des Bürgerbusses in Europa liegen bisher fast ausschließlich Veröffentlichungen zu einzelnen Projekten vor, die i. W. Erkenntnisse über den Einführungsprozess, das Angebot selbst und/oder die Fahrgastnachfrage beschreiben. Die hier vorgestellte Studie ist daher aus Sicht des Editors die erste systematische, projektübergreifende empirische Untersuchung zur Motivation von Bürgerbusfahrern und -fahrerinnen in Deutschland und schließt damit eine Forschungslücke im Themenfeld Bürgerbus.

Basierend auf einer Literaturanalyse haben die Autoren zunächst qualitative, leitfadengestützte Interviews mit sieben Fahrern und Fahrerinnen aus vier Bürgerbusvereinen durchgeführt. Durch gezielte, teilweise offene Fragen zur Motivation haben die Autoren ein Spektrum unterschiedlicher Antworten erhalten, die sachlogisch in acht homogene Motivationskategorien eingeordnet werden konnten. Auf Basis dieser Kategorien wurde anschließend ein Fragebogen für eine quantitative, standardisierte Befragung erstellt. Dabei wurden einzelne Aussagen zur Motivation formuliert, die die Befragten auf einer 5-Punkte-Skala bewertet sollten. Durch das gewählte methodische Vorgehen in zwei Stufen mit einer qualitativen Vor- und einer quantitativen Hauptstudie (Vorstufenmodell) gelingt es den Autoren, erste Erkenntnisse zur Motivation zu gewinnen und diese für die Entwicklung eines validen Befragungsinstruments der Hauptstudie zu nutzen.

Bei der in der zweiten Stufe durchgeführten quantitativen Befragung wurden über 300 Bürgerbusvereine aus Deutschland angeschrieben und dessen Fahrer und Fahrerinnen gebeten, an der Befragung teilzunehmen. Da in Deutschland etwa 300 Bürgerbusvereine existieren, entspricht die Befragung einer Vollerhebung. Letztendlich haben 1.309 Personen der Zielgruppe an der Befragung teilgenommen. Unter der Annahme von im Mittel 25 Fahrern und Fahrerinnen je Verein ergibt sich ein Anteil von etwa 17 % aller Zielpersonen, die an der Befragung teilgenommen haben. Leider fehlen im Text Informationen zum

Rücklauf, so dass die später dokumentierten Ergebnisse nicht vollständig interpretiert werden können. Auch wenn die bundesweite Anzahl der Fahrer und Fahrerinnen von Bürgerbussen nicht bekannt ist, hätte zumindest auf Ebene der Bürgerbusvereine die Rücklaufquote quantifiziert werden können. Die Rücklaufquote gibt einen Hinweis darauf, ob mit Verzerrungen im Ergebnis zu rechnen ist. Bei einer geringen Rücklaufquote liegen häufig systematische Unterschiede in Bezug auf die untersuchten Merkmale zwischen den Antwortern und Nicht-Antwortern vor (vgl. u. a. BORTZ/DÖRING 1995). Bei der hier abgeschätzten Rücklaufquote auf Personenebene kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Ergebnisse der Befragung verzerrt sind. Es kann vermutet werden, dass vor allem die am Untersuchungsgegenstand (hoch) interessierten Personen geantwortet haben, während nicht bzw. weniger Interessierte nicht an der Befragung teilgenommen haben (vgl. HESS/SCHRÖDER 2014).

Die Autoren stellen zunächst die Ergebnisse zu soziodemografischen Merkmalen und anschließend die zur Motivation vor. Analog zu anderen Untersuchungen zu ehrenamtlichen Fahrdiensten sind die Männer deutlich überrepräsentiert bei der Fahrerrolle (vgl. Universität Kassel 2016). Ergänzend zu den im Beitrag genannten plausiblen Gründen kann vermutet werden, dass auch der bei Männern höhere Anteil an freier Zeit ein Grund für die ungleiche Geschlechterverteilung ist. Bei der Interpretation der Dauer der aktiven Teilnahme sind die o. g. möglichen Verzerrungen zu berücksichtigen: Es ist wahrscheinlich, dass die Zielpersonen in „jüngeren“ Vereinen aufgrund einer Anfangs-Euphorie eine höhere Teilnahmebereitschaft aufweisen als Zielpersonen, die gerade eine Phase des Rückschlags erleben.

Die ausgewerteten Ergebnisse zur Motivation sind grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar. In einem aktuellen Forschungsprojekt zu den Hemmnissen und Erfolgsfaktoren von in den ÖPNV integrierten Ridesharing-Systemen wurde ebenso wie im vorliegenden Artikel die hohe Bedeutung von altruistischen Motiven festgestellt (vgl. UNIVERSITÄT KASSEL 2018). Allerdings sind auch bei diesen Ergebnissen die Grenzen der Befragung zu berücksichtigen: Neben den o. g. möglichen Verzerrungen durch den eher geringen Rücklauf ist zusätzlich der Effekt der sozialen Erwünschtheit nicht auszuschließen (vgl. BORTZ/DÖRING 1995). So ist durchaus vorstellbar, dass die gesellschaftlich hoch angesehene Unterstützung der Gemeinschaft als relevantes Motiv genannt wurde, obwohl die tatsächliche Motivation eine andere war. Neben der vorliegenden Auswertung für die gesamte Stichprobe wäre es interessant zu wissen, ob sich zwischen den Altersgruppen und Geschlechtern Unterschiede bei den Motiven ergeben. Leider haben die Autoren die Motive nicht differenziert nach soziodemografischen Merkmalen ausgewertet.

Insgesamt liefert der Beitrag neue Erkenntnisse zu den Hintergründen und Motiven der Fahrer und Fahrerinnen von Bürgerbussen in Deutschland. Mit einer Stichprobe von ca. 1.300 Personen, die in unterschiedlichen Bürgerbusvereinen aktiv sind, werden für Deutschland erstmals projektübergreifende Daten zu Motiven systematisch erfasst und ausgewertet. Die Ergebnisse sind nicht nur für die Verkehrswissenschaft, sondern auch für die Planungspraxis relevant und können sowohl bei der erstmaligen Einrichtung neuer Bürgerbusse als auch beim Betrieb vorhandener Systeme hilfreich sein.

Im Beitrag werden einige Fachbegriffe nicht korrekt verwendet. Dies gilt insbesondere für den Begriff der „Mobilität“, alleine und in Verbindung mit anderen Substantiven (z. B. Mobilitätsmittel, Mobilitätsangebot, Mobilitätskonzept). Während zunächst nur die Politik, Verkehrsunternehmen und Fahrzeughersteller den Begriff Mobilität falsch nutzten, tritt dieser Fehler inzwischen auch bei Fachartikeln auf. Es kann vermutet werden, dass die häufige und unreflektierte Nutzung des Begriffs Mobilität mit der i. d. R. positiven gesellschaftlichen Bedeutung des Begriffs zusammenhängt – im Gegensatz zu Verkehr, der inzwischen bei vielen eher negative Assoziationen weckt. Nach den aktuellen Begriffsbestimmungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) bezeichnet Mobilität einerseits die „Möglichkeit von Personen zur Ortsveränderung“ (Mobilitätsoptionen) und andererseits die realisierten „Ortsveränderungen einer Person mit ihren räumlichen, zeitlichen, modalen und wegezweckspezifischen Ausprägungen“ (Mobilitätsverhalten). Demgegenüber ist Verkehr bzw. genauer die Verkehrsnachfrage „die Summe aller Ortsveränderungen von Personen und Gütern in einem Gebiet innerhalb eines bestimmten Zeitraums“ (FGSV 2012). Mobilität bezieht sich auf eine Person oder Personengruppe, Verkehr auf Raum- oder Infrastruktureinheiten. Die Begriffe Mobilitätsmittel, Mobilitätsangebot und Mobilitätskonzept sind überflüssig und vor dem Hintergrund der Semantik des Wortes Mobilität nicht korrekt, i. d. R. werden darunter die seit Jahrzehnten eingeführten Fachbegriffe Verkehrsmittel, Verkehrsangebote und Verkehrskonzepte verstanden.

<b>Bürgerbus</b>	
Rechtlicher Rahmen	Genehmigung i.d.R. nach § 42 PBefG (Linienverkehr) Regelung des Betriebs nach BO Kraft
Einsatzbedingungen	Ergänzung des Linienverkehrs auf Strecken und zu Zeiten, die vorher nicht bedient wurden oder sich wirtschaftlich nicht rechnen Erschließung von Gemeinden in i.d.R. dünn besiedelten Räumen Einzugsbereich: mindestens 800 Einwohner, die maximal 1.200 m von den Haltestellen entfernt wohnen aus wirtschaftlichen Gründen Benutzung des Systems durch mindestens 300 Fahrgäste pro Monat, maximal 2.000 Fahrgäste pro Monat Eignung weniger für Spät- und Wochenendverkehr, da sich weniger Fahrer für diese Betriebszeiten gewinnen lassen Ehrenamtliches Engagement Bereitschaft von mindestens 20 Bürgern, Fahrzeug zu fahren (Voraussetzung: Besitz eines Führerscheins der Klasse B (III) für mindestens zwei Jahre und eines Personenbeförderungsscheins, mindestens 21 Jahre) Gründung von Vereinen zur Organisation und Durchführung des Betriebs, Angebotsplanung i. d. R. durch Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen Wartung, Reinigung und Abstellung der Busse werden häufig ehrenamtlich, Reparaturen und Instandhaltung häufig durch Verkehrsunternehmen vorgenommen
Fahrzeuge	Kleinbus (max. 8 Sitzplätze), bei Fahrzeugen mit weniger als neun Fahrgastplätzen ist der Führerscheins der Klasse B (III) ausreichend
Kapazität	14 Personen pro Spitzenstunde und Richtung (Kleinbus mit 8 Sitzplätzen, 85% Auslastung, 30 min Busfolge)
Netz/ Betriebsform	Linienbetrieb (selten nach Bedarf) Linienführung sollte nachfrageorientiert angelegt sein, Konkurrenzsituation zum übrigen ÖPNV sollte vermieden werden nur feste Haltestellen, die nach vorgegebenem Fahrplan bedient werden Haltestellenabstände in der Ortslage zwischen 200 und 500 m, außerhalb der Ortslage auch 2 bis 3 km
Fahrgastzahlen	20 – 50 Fahrgäste/Tag und Linie in beiden Richtungen
Bedienungsqualität	max. Haltestelleneinzugsbereich: 400 bis 700 m (je nach Zentralität des Ortes) Fahrtenangebot/Taktfolge: sehr unterschiedlich, von einzelnen Fahrten bis zum 60 min Takt
Beförderungsqualität	Beförderungsgeschwindigkeit: ca. 20 bis 30 km/h; Reisedauerverhältnis ÖPNV/MIV: ca. 1,5 bis 3,0 mittlere bis hohe Zuverlässigkeit (je nach Beeinflussung durch übrigen Verkehr) mittlerer bis hoher Komfort (je nach Fahrzeugausstattung, z. B. mit barrierefreiem Einstieg)

Tabelle 1; nach BMVI (2016)

## Literatur

- 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](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/mobilitaets-und-angebotsstrategien-in-laendlichen-raeumen-neu.pdf?__blob=publicationFile)
- Bortz/Döring (1995): Forschungsmethoden und Evaluation für Sozialwissenschaftler, 2. Auflage, Springer-Verlag, Berlin
- FGSV (2012): Begriffsbestimmungen – Teil: Verkehrsplanung, Straßenentwurf und Straßenbetrieb, Aktualisierung 2017, FGSV-Verlag, Köln
- Hess/Schröder (2014): Wer macht mit? Bei Umfrageteilnehmern nachgefragt, in: Infas (Hrsg.): Lagemaß Verweigerung, Ausgabe 2, unter:  
[https://www.infas.de/fileadmin//user\\_upload/PDF/infas\\_Lagemass\\_Verweigerung\\_web.pdf](https://www.infas.de/fileadmin//user_upload/PDF/infas_Lagemass_Verweigerung_web.pdf)
- Universität Kassel (2016): Fachgebiet Verkehrsplanung und Verkehrssysteme, Auswertung der Nutzungsdaten von Mobilfalt für den Zeitraum 01.07.2015 – 30.06.2016, Forschungsprojekt „Wissenschaftliche Begleitung und Evaluation des Projektes Mobilität im ländlichen Raum / Mobilfalt“, Endbericht, unveröffentlicht
- Universität Kassel (2018): Fachgebiet Umwelt- und Verhaltensökonomik, vorläufige Auswertung der Nicht-Nutzerbefragung im Mobilfaltgebiet, Arbeitspapier im Rahmen des Forschungsprojektes „GetMobil“, Stand 29.01.2018, unveröffentlicht