



Hochschule für Angewandte Wissenschaften Hamburg

Fakultät Life Sciences

Der Bürgerbus – Ein Ansatz zur Mobilitätssicherung Älterer im ländlichen Raum

Bachelorarbeit

im Studiengang Gesundheitswissenschaften

Vorgelegt von: Lena Stabrey
Matrikelnummer: ██████████
Abgabedatum: 07.03.2019

Erstgutachter: Prof. Dr. York Francis Zöllner

Zweitgutachter: Prof. Dr. Christine Adis

Anmerkung

In dieser Arbeit wurde zugunsten der besseren Lesbarkeit des Textes die männliche Schreibweise der Wörter verwendet. Bei allgemeinen Personenbezügen sind stets beide Geschlechter gemeint. Es soll an dieser Stelle betont werden, dass die Autorin Frauen zu keinem Zeitpunkt benachteiligen wollte.

Zusammenfassung

Die demografische Entwicklung verläuft in Deutschland nicht einheitlich. Es bestehen unterschiedliche und zum Teil gegensätzliche Entwicklungen zwischen Ballungszentren und ländlichen Räumen. Dies beeinflusst die räumlichen Rahmenbedingungen maßgeblich und wirkt sich auf die Sicherung der Versorgung und Mobilität aus. In der Folge müssen immer größere Distanzen überwunden werden, um Angebote und Dienstleistungen der Grundversorgung erreichen zu können.

Mit steigendem Alter wird das nähere Wohnumfeld zum zentralen Ort des Alltags. Neben den individuellen Voraussetzungen für Mobilität im Alter sind Umfeldbedingungen wesentlich für den Aktionsradius der Älteren. So eröffnet die zur Verfügung stehende Infrastruktur Möglichkeiten, am sozialen und kulturellen Leben teilzunehmen. Liegen Haltestellen des Öffentlichen Personennahverkehrs in weiter Entfernung oder sind gar nicht vorhanden, so wird es für ältere Menschen zunehmend schwieriger aktiv am Leben teilzuhaben. Hier können ergänzende Mobilitätsangebote wie der sogenannte Bürgerbus hilfreich sein, um trotz des Rückzugs des Öffentlichen Personennahverkehrs aus ländlichen Räumen eine Anbindung an Einrichtungen der Grundversorgung ermöglichen zu können.

Ein Bürgerbus ist ein von ehrenamtlichen Fahrern betriebener lokaler Fahrdienst, der bestehende Lücken im öffentlichen Personennahverkehr im ländlichen Raum schließt. Dabei sollen sie die bestehenden öffentlichen Verkehrsmittel ergänzen, aber nicht ersetzen. Inwiefern dieses alternative Mobilitätsangebot dazu beitragen kann, eine Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur für ältere Personen in ländlichen Räumen nachhaltig zu sichern, ist noch unklar. Dies soll im Rahmen dieser Arbeit untersucht werden.

Methodisch wurde vor dem Hintergrund der Triangulation das Bürgerbuskonzept einerseits anhand der Untersuchung von Leitfäden, Basisliteratur und gesetzlichen Regelungen untersucht. Andererseits konnte mithilfe einer schriftlichen Befragung die praktische Umsetzung, gerade im Zusammenhang mit Senioren als Nutzergruppe, analysiert werden. Die Ergebnisse identifizieren Senioren als Hauptnutzer des Angebots und weisen auf ein noch nicht ausgeschöpftes Potential des Konzeptes hin.

Inhaltsverzeichnis

Anmerkung	II
Zusammenfassung	III
Inhaltsverzeichnis	IV
Abbildungsverzeichnis	VI
Abkürzungsverzeichnis	VII
1 Einleitung	1
2 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit	3
3 Hintergrund	4
3.1 Ländliche Räume	4
3.1.1 Raumtypisierung	5
3.1.2 Verortung in Deutschland.....	5
3.2 Demografische Entwicklungen	7
3.2.1 Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung.....	7
3.2.2 Auswirkungen auf den ländlichen Raum	7
3.3 Daseinsvorsorge und kommunale Verantwortung	9
3.3.1 Begriffliche Einordnung	10
3.3.2 Daseinsvorsorge und Raumentwicklung	11
3.4 Bedeutung der Mobilität für das Wohlbefinden älterer Menschen	12
3.4.1 Ansprüche der Älteren an den ÖPNV	13
3.4.2 Einschränkung der Teilhabe	14
3.5 Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum	14
3.5.1 Flexible Bedienformen	15
3.5.2 Ergänzende Mobilitätsangebote	16
4 Methodik	17
4.1 Dokumentenanalyse	17
4.1.1 Durchführung.....	18
4.1.2 Auswertung.....	19
4.2 Schriftliche Befragung	20
4.2.1 Datenerhebung.....	21
4.2.2 Messinstrument	22
4.2.3 Datenauswertung	26
5 Ergebnisse	28

5.1	Ergebnisse der Dokumentenanalyse	28
5.1.1	Konzept und Verbreitung	28
5.1.2	Rechtliche Vorgaben	29
5.1.3	Bürger fahren für Bürger	32
5.1.4	Finanzierung.....	33
5.2	Ergebnisse der schriftlichen Befragung.....	37
5.2.1	Rahmenbedingungen der Bürgerbusvereine.....	37
5.2.2	Bürger fahren für Bürger	39
5.2.3	Finanzierung.....	41
5.2.4	Betriebszeiten.....	41
5.2.5	Zielgruppe Senioren.....	43
5.2.6	Herausforderungen beim Bürgerbusbetrieb	44
6	Diskussion	45
7	Ausblick und Fazit	49
	Literaturverzeichnis	51
	Eidesstattliche Erklärung	57
	Anhang.....	58

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Raumtypisierung des BBSR 2010	5
Abbildung 2: Deutschlandkarte mit Raumtypen 2010	6
Abbildung 3: Veränderung der Bevölkerungszahl 2012 bis 2035 in Prozent	8
Abbildung 4: Übersicht flexible Bedienungsformen	15
Abbildung 5: Ablaufmodell der zusammenfassenden Inhaltsanalyse	19
Abbildung 6: Geschlossene Frage mit Mehrfachnennungen	25
Abbildung 7: Eigene Darstellung der Codierung der Variable "Konzession"	27
Abbildung 8: Auszug der Codierung der Variable "Herausforderungen"	27
Abbildung 9: Motive für ein Bürgerbusengagement	33
Abbildung 10: Gründe für den Bürgerbusbetrieb	38
Abbildung 11: Anfahrtsziele der befragten Bürgerbusvereine	39
Abbildung 12: Einsatz der Fahrer pro Monat	39
Abbildung 13: Anzahl der vorhandenen Fahrer	40
Abbildung 14: Genutzte Einnahmequellen	41
Abbildung 15: Betrieb des Bürgerbusses	42
Abbildung 16: Zeiträume der Fahrten	42
Abbildung 17: Anzahl der beförderten Senioren pro Tag (im Durchschnitt)	43
Abbildung 18: Zeitabhängige Nutzungshäufigkeit des Bürgerbusses von Senioren	44

Abkürzungsverzeichnis

BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BMBF	Bundesministerium für Bildung und Forschung
BMEL	Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft
BMFSFJ	Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend
BMI	Bundesministerium des Innern
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
BULE	Bundesprogramm für ländliche Entwicklung
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland
DEAS	Deutscher Alterssurvey
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
ELER	Europäischer Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
FeV	Fahrerlaubnisverordnung
infas	Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH
MiD	Mobilität in Deutschland
MORO	Modellvorhaben der Raumordnung
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
RegG	Regionalisierungsgesetz
ROB	Raumordnungsbericht
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
VereinsG	Vereinsgesetz

1 Einleitung

Die Siedlungsstruktur in Deutschland ist sehr dezentral geprägt. Periphere Räume und strukturschwache ländliche Regionen haben bundesweit bereits seit Jahren mit Abwanderung von Jungen Menschen in Ballungszentren und mit einer Alterung der Landbevölkerung zu kämpfen (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR), 2017, S. 11ff). Dieser Rückgang der ohnehin schon dünnen Besiedelung außerhalb von urbanen Kontexten führt zu einer Verringerung der Wirtschafts- und Kaufkraft (Bauer, 2015, S. 3; Kirchesch, 2013, S. 13). Dies hat zur Folge, dass Einrichtungen des täglichen Bedarfs in vielen ländlichen Regionen rückläufig, bedroht oder bereits nicht mehr vorhanden sind (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL), 2016, S. 26). Demnach funktioniert das Alltagsleben im dünnbesiedelten ländlichen Raum heutzutage ausschließlich in Verbindung mit einer weiträumigen Mobilität. Diese wird hier überwiegend vom Personenkraftwagen (Pkw) gesichert. Die Alternative zum eigenen Auto ist neben der privat organisierten Mitnahme der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV), welcher meist lediglich ein begrenztes Verkehrsangebot bereitstellt (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), 2015, S. 20).

Der demographische Wandel reduziert und verändert die Nachfrage nach herkömmlichen ÖPNV-Angeboten in den dünn besiedelten ländlichen Räumen aufgrund der Abnahme der Schülerzahlen. In der Folge kann der ÖPNV nicht mehr bedient werden (ebd.). Nach dem Raumordnungsbericht von 2017 verfügen acht Prozent der Menschen in dünn besiedelten Kreisen über keinen Zugang zum ÖPNV und zwei Drittel der Bevölkerung können fußläufig lediglich eine Bushaltestelle mit stark eingeschränkter Taktung erreichen (BBSR, 2017, S. 111). Die Ergebnisse des Deutschen Alterssurveys (DEAS), eine bundesweit repräsentative Langzeitstudie vom Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (BMFSFJ) aus dem Jahr 2014 zeigen, dass lediglich 55 Prozent der 10.324 befragten Personen zwischen 40 und 85 Jahren die Anbindung an den ÖPNV als ausreichend betrachten und 29 Prozent als gut (Knigge, Dieterich, 2016, S. 21). Ähnliche Ergebnisse zeigt die größte, repräsentative Studie zur Mobilität in Deutschland (MiD) vom BMVI. Bereits seit 1976 untersucht das BMVI das Verkehrsverhalten der deutschen Bevölkerung, um Informationen über die Soziodemographie von Personen, Haushalten und ihrem Alltagsverkehr für ein ganzes Jahr gewinnen zu können. In diesem Bezug wurde das Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas) 2017 vom BMVI beauftragt, um die Studie MiD durchzuführen (infas, 2018). Von den 155.000 befragten Haushalten im Zeitraum von Juni 2016 bis November 2017 geben 32 Prozent an, ungenügend mit der ÖPNV Situation vor Ort zufrieden zu sein (Follmer, 2019, S. 25).

Doch gerade für ein selbstständiges Leben im Alter ist eine gut ausgebaute Infrastruktur eine wichtige Voraussetzung. Mit steigendem Alter fokussiert sich der Aktionsradius mehr und mehr auf das unmittelbare Wohnumfeld und die eigenen vier Wände. Dort versorgen sie sich nicht nur mit Dingen des täglichen Bedarfs, sondern nehmen soziale Kontakte wahr. Die Wohnbedingungen beeinflussen daher wesentlich das Wohlbefinden und die Lebensqualität eines Menschen (Nowossadeck, Block, 2017, S. 6). Für ältere Menschen und Hochaltrige, die in den so beschriebenen ländlichen Räumen leben, bedeutet dies zumeist eine Einschränkung von Teilhabe (BMFSFJ, 2017, S. 104ff).

Hier sind neue Wege der Infrastrukturversorgung gefordert und sie werden häufig auch schon praktiziert (Nowossadeck, Block, 2017, S. 6). Deutschland hat gute Chancen, zum Vorreiter für neue Lösungen und Dienstleistungen zu werden, die insbesondere von der älteren Bevölkerung nachgefragt werden. Mit ihrer Innovations- und Forschungspolitik trägt die Bundesregierung dazu bei, dass die Chancen genutzt werden können (Bundesministerium des Innern (BMI), 2017, S. 21). So setzt sie sich aktiv mit großer finanzieller Unterstützung und diversen Programmen mit Nachdruck für das Ziel der Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Regionen Deutschlands ein. Darunter fallen beispielsweise der Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) oder das Bundesprogramm für ländliche Entwicklung (BULE). Auch im Rahmen ihrer Demografie-Strategie hat sich eine Arbeitsgruppe aus Vertretern von Bund, Ländern und Kommunen den spezifischen regionalen Auswirkungen des demografischen Wandels gewidmet und entsprechende Empfehlungen erarbeitet. Als ein begleitendes Praxisprojekt kann hier das 2016 vom BMVI gestartete Modellvorhaben „MODAVO“, Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen, genannt werden (BMVI, 2015, S. 66; Rittmeier et al., 2018, S. 3ff). Auch im Rahmen der Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) unterstützt die Bundesregierung die praktische Erprobung und Umsetzung innovativer, raumordnerischer Handlungsansätze und Instrumente in Zusammenarbeit zwischen Wissenschaft und Praxis (BMVI, 2015, S. 7ff). Daneben werden zahlreiche weitere Programme geplant, umgesetzt oder bereits evaluiert (Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), 2017, S. 1f.). Auch der Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND) liefert wertvolle Beispiele zu Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum (Bauer, 2015, S. 3f.).

Eine Strategie, die mehrmals in den genannten Quellen auftaucht, ist der Einsatz von Bürgerbussen. Diese verkehren fast ausschließlich auf Strecken und zu Zeiten, die vorher nicht mit dem ÖPNV bedient wurden. Ihr wesentliches Merkmal ist der Einsatz ehrenamtlicher Fahrer nach dem Motto „Bürger fahren für Bürger“ (BMVI, 2015, S. 34; Steinrück, Küpper, 2010, S.

53f.). Dieses Konzept ist jedoch nicht neu, denn bereits Ende des 20. Jahrhunderts wurde in den Niederlanden der sogenannte „Buurtbus“ eingesetzt. Dieser Nachbarschaftsbus hat den Linienverkehr in Zeiten und Räumen, in denen kein Verkehrsangebot bestand, ergänzt. Bis 1985 hat sich dieses Angebot deutlich erhöht und es wurden etwa 60 Projekte dieser Art initiiert. Davon inspiriert hat das nordrhein-westfälische Wirtschafts- und Verkehrsministerium im Kreis Borken in Deutschland 1985 erstmals einen Modellversuch gestartet, bei dem der Bürgerbus auf der circa 30 Kilometer langen Strecke Legden-Heek-Ahaus verkehrt (Pro Bürgerbus Nordrhein-Westfalen (NRW) e.V., 2013, S. 5ff). Dieses Angebot existiert noch heute, wurde flächendeckend in NRW ausgebaut und wurde bereits bundesweit auf andere ländliche Räume übertragen. Einige Bürgerbusprojekte werden auch durch die Ministerien erprobt und durch den ELER unterstützt (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, 2018, S. 1; Rittmeier et al., 2018, S. 12ff). Neben den flexiblen Bedienformen des ÖPNV leistet das ergänzende Mobilitätskonzept einen großen Beitrag zur Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen (Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) & BBSR, 2009, S. 101). Diese Auflistung verdeutlicht, dass die Mobilität in ländlichen Räumen bereits vor mehr als 40 Jahren mithilfe des Ehrenamts sichergestellt wurde und dieser Ansatz seit einigen Jahren wieder zum Gegenstand der Forschung geworden ist.

Die Sicherung der Mobilität bzw. Fahrten zu Einrichtungen der sozialen Infrastruktur in ländlichen Räumen über ergänzende Mobilitätsangebote ist eine zentrale Teilaufgabe zum Erhalt der Lebensqualität im Alter (Dehne, Neugebauer, 2014, S. 7). Diese Thematik ist Gegenstand der vorliegenden Arbeit und behandelt die Fragestellung „Inwiefern kann das alternative Mobilitätsangebot Bürgerbus dazu beitragen, eine Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur für ältere Personen in ländlichen Räumen nachhaltig zu sichern“?

2 Zielsetzung und Aufbau der Arbeit

Wie einführend bereits beschrieben werden die Umbrüche, bedingt durch den demografischen Wandel, Konsequenzen nach sich ziehen. In diesem Zusammenhang wird im Rahmen dieser Arbeit die Sicherung der Mobilität bzw. Fahrten zu Einrichtungen der sozialen Infrastruktur für Ältere in ländlichen Räumen in den Fokus gestellt. Besondere Betrachtung erhält hierbei das Konzept der Bürgerbusse. Ziel ist es ihre Möglichkeit zur Verbesserung der Situation zu erörtern.

In Kapitel 3 werden zunächst die für den weiteren Verlauf relevanten Hintergründe zum Raumtyp ländlicher Raum, demografischen Wandel sowie daraus resultierende Herausforderung für die Mobilitätssicherung Älterer im ländlichen Raum in den Fokus gestellt. Daraufhin

wird dann ein Einblick in das Konzept alternativer Mobilitätsangebote, zu denen auch der Bürgerbus gehört, gegeben werden. Im darauffolgenden vierten Kapitel werden die Methodik sowie die zugrundeliegende Datenbasis beschrieben. Das fünfte Kapitel gibt dann einen Überblick über die Ergebnisse und beginnt in Abschnitt 5.1 mit den Ergebnissen der Dokumentenanalyse und schließt dann in Abschnitt 5.2 mit den Resultaten der schriftlichen Befragung. In der anschließenden Diskussion in Kapitel 6 werden die Ergebnisse dann kritisch reflektiert und die Arbeit wird zum Schluss durch ein kurzes Fazit mit Ausblick abgeschlossen.

3 Hintergrund

Im Folgenden ist einerseits zu klären, was in der Bundesrepublik Deutschland unter einem ländlichen Raum verstanden wird und wie sich dieser abgrenzt. Die Beantwortung, was der demografische Wandel ist und welche Auswirkungen dieser insbesondere für den ländlichen Raum hat, folgen im nächsten Schritt. Daraufhin kann Bezug zur Daseinsvorsorge genommen und zum Bereich Mobilität übergeleitet werden. Im Anschluss ist es möglich die Sicherung der Mobilität der älteren Bevölkerung in ländlichen Regionen herauszustellen und alternative Mobilitätskonzepte vorzustellen, denen auch der Bürgerbus angehört.

3.1 Ländliche Räume

Gegenstand dieser Arbeit ist der Raumtyp ländlicher Raum. Dieser ist jedoch bis heute ein sehr komplexer Begriff und schwierig zu definieren (BBSR, 2010; Europäische Kommission, 2016, S. 3ff; Schlömer et al., 2015, S. 26). Aufgrund seiner Vielschichtigkeit ist er kaum durch eine allgemeingültige Definition greifbar. So bieten ländliche Räume viele Funktionen als Lebens-, Wirtschafts-, Erholungs- und Naturraum, ohne die das Leben in den Städten und Ballungsräumen unmöglich wäre (BBSR, 2010; BMEL, 2016, S. 4). Die unterschiedlich ausgeprägten Erfüllungsgrade der multiplen Funktionen sowie die unterschiedliche und komplexe in verschiedenen Teilräumen vorherrschende Siedlungsstruktur, die eher einem Stadt-Land-Kontinuum entspricht, zeigen die Heterogenität ländlicher Räume. Diese Vielfältigkeit entspricht der im Raumordnungsbericht (ROB) und in der vom Europarat verfassten Europäischen Charta des ländlichen Raums verwendete Begriff Multifunktionalität (Schlömer, Spangenberg, 2009, S. 17).

Um die siedlungsstrukturelle Vielfalt innerhalb Deutschlands abzubilden und für Zwecke der Raumbearbeitung nutzbar zu machen, dienen seit langem die Typisierungskonzepte des BBSR (BBSR, 2010; Küpper, 2016, i). Die Raumtypisierung des BBSR aus dem Jahr 2010 erfolgt flächendeckend für das Bundesgebiet einheitlich mithilfe einer zweidimensionalen Be-

trachtung, mit der zwei raumstrukturelle Aspekte unterschiedlicher Maßstäblichkeiten zusammengeführt werden (BBSR, 2010). Dieses Typisierungskonzept soll im Folgenden die Grundlage zur Darstellung raumordnerischer Inhalte bilden.

3.1.1 Raumtypisierung

Das Typisierungskonzept beruht auf der Betrachtung der zwei räumlichen Basisstrukturmerkmale Besiedelung und Lage. In Abbildung 1 wird dieses Konzept dargestellt. Das Merkmal Besiedelung wird durch Unterscheidung zwischen überwiegend städtisch und ländlichen Gebieten nach Bevölkerungsdichte und Siedlungsflächenanteil klassifiziert. Das Merkmal Lage, also die Unterscheidung zwischen zentral und peripher gelegenen Räumen, wird nach potentiell erreichbarer Tagesbevölkerung klassifiziert (BBSR, 2010; Schlömer, Spangenberg, 2009, S. 20). Nach Aggregation auf Gemeinden und Gemeindeverbände ergeben sich drei Typen siedlungsstrukturellen Prägung. Diese werden im Ergebnis nach den Kriterien überwiegend städtisch, teilweise städtisch und ländlich unterschieden. Das Merkmal Lage kann nach den Kriterien sehr peripher, peripher, zentral und sehr zentral differenziert werden (BBSR, 2010; Schlömer, Spangenberg, 2009, S. 20).

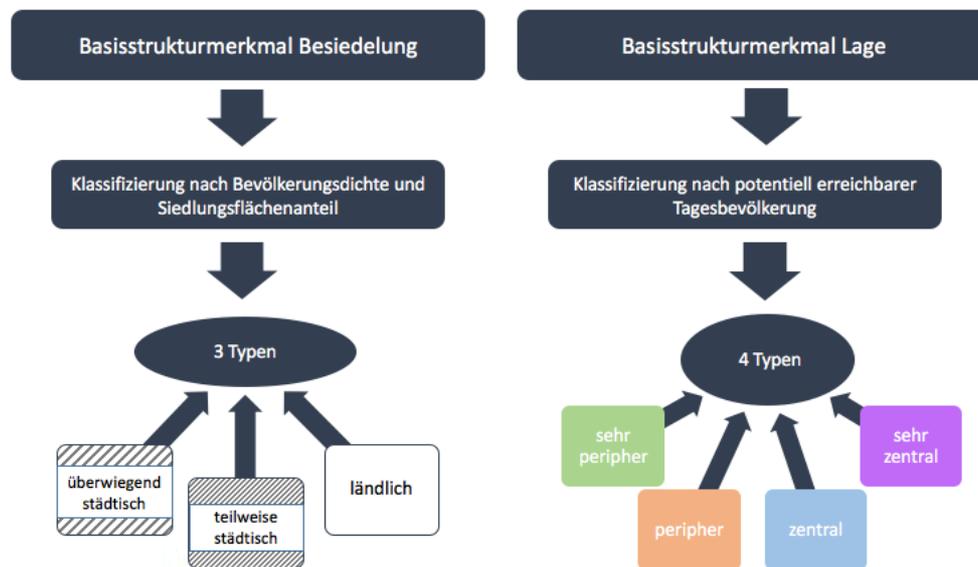


Abbildung 1: Raumtypisierung des BBSR 2010
Eigene Darstellung nach BBSR, 2010

3.1.2 Verortung in Deutschland

Abbildung 2 zeigt in diesem Zusammenhang überlappend die beiden Basisstrukturmerkmale in Deutschland. Aufgrund dieser Typisierung ergibt sich, dass die ländlich geprägten Gemeinden 60 Prozent des Bundesgebietes ausmachen, wobei dort etwa 18 Prozent der Bevölkerung leben und lediglich 10 Prozent der Beschäftigten arbeiten (BBSR, 2010). Die als überwiegend

städtisch eingestuften Gemeinden nehmen hingegen 20 Prozent des Bundesgebietes ein. Hier konzentrieren sich drei Viertel der Arbeitsplätze und zwei Drittel der Wohnbevölkerung. Der Flächenanteil in den Gemeinden, die teilweise städtisch beschaffen sind, beträgt ebenfalls knapp 20 Prozent (ebd.). Ebenfalls die Lagetypisierung zeigt eine starke Konzentration von Bevölkerung und Arbeitsplätzen. So arbeitet etwa die Hälfte der Bevölkerung in sehr zentral gelegenen Gemeinden mit einem Flächenanteil von 11 Prozent. Sehr peripher gelegene Gemeinden, in denen auf unter 20 Prozent der Fläche ausschließlich 4 Prozent der Bevölkerung leben und 3 Prozent der Arbeitsplätze bieten, liefern das Gegenteil (ebd.). Bei genauerer Betrachtung fällt auf, dass bei der siedlungsstrukturellen Prägung der Raumtyp ländlich im Osten Deutschlands stärker vertreten ist (Schlömer, Spangenberg, 2009, S. 25f.).

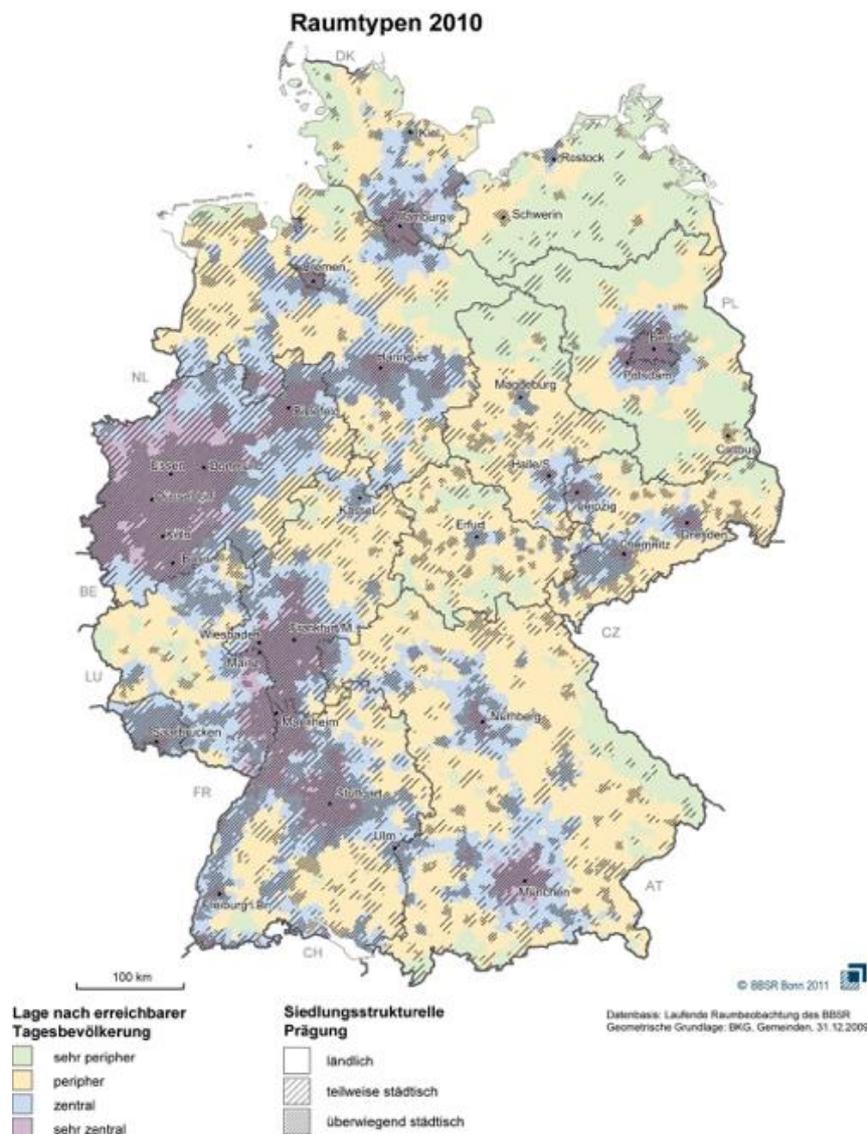


Abbildung 2: Deutschlandkarte mit Raumtypen 2010
 BBSR, 2010

3.2 Demografische Entwicklungen

Wie bereits aufgezeigt sind ländliche Räume in Deutschland äußerst heterogen und somit auch in ihren Herausforderungen und Entwicklungspotentialen sehr verschieden. Ein gemeinsames Merkmal ist jedoch, dass sie häufig überdurchschnittlich stark vom demografischen Wandel betroffen sind (Rittmeier et al., 2018, S. 8). Zentrale Merkmale sind in diesem Zusammenhang die Schrumpfung der Einwohnerzahl sowie die Alterung der Bevölkerung (BBSR, 2017, S. 17).

3.2.1 Schrumpfung und Alterung der Bevölkerung

In Deutschland lebten im Jahr 2013 80,8 Millionen Menschen. Bis zum Jahr 2060 soll die Einwohnerzahl laut Prognosen auf mindestens 73,1 Millionen zurückgehen (Ried, 2016, S. 1f.). Dies liegt vor allem daran, weil die Zahl der Gestorbenen die Zahl der Geborenen immer stärker übersteigt. Nach aktuellen Schätzungen des Statistischen Bundesamtes können selbst Wanderungsgewinne die Sterbeüberschüsse bei weitem nicht kompensieren. Bei der niedrigen jährlichen Geburtenrate, die bereits seit über vier Jahrzehnten auf dem Niveau von 1,4 Kindern je Frau stagniert und für die Zukunft als annähernd konstant angenommen wird, fällt jeder neue Geburtsjahrgang kleiner aus als der seiner Eltern. Um den Bevölkerungsstand der Bundesrepublik ohne Zuwanderungen zu erhalten, wäre eine Kinderzahl von durchschnittlich 2,1 Kindern je Frau erforderlich (Statistisches Bundesamt, 2015, S. 15ff).

Zusätzlich führen die abnehmende Zahl der Geburten und das Altern der gegenwärtig stark besetzten mittleren Jahrgänge zu gravierenden Veränderungen in der Altersstruktur der Bevölkerung. Heute sind 19 Prozent der Deutschen über 65 Jahre alt. Bis 2060 wird sich diese Zahl noch erhöhen, sodass dementsprechend jeder Dritte über 65 Jahre alt sein wird (Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung, 2019). Insbesondere die Gruppe der Hochbetagten, also Personen über 80 Jahre, wird in Zukunft wachsen. Während ihr Anteil an der Bevölkerung im Jahr 2013 bei fünf Prozent lag, ist damit zu rechnen, dass 2060 jeder achte 80 Jahre und älter sein wird. Dies entspricht 12 bis 13 Prozent der Bevölkerung (Statistisches Bundesamt, 2015, S. 16ff).

3.2.2 Auswirkungen auf den ländlichen Raum

Diese demografischen Entwicklungen verlaufen jedoch nicht einheitlich. Es bestehen unterschiedliche, zum Teil gegensätzliche Entwicklungen in den Teilräumen Deutschlands, die auch in der Zukunft prägend sein werden (BMEL, 2016, S. 10; Rittmeier et al., 2018, S. 3; Schlömer et al., 2015, S. 30). Diese Besonderheit der räumlichen Dynamik wird in der Karte in Abbildung 3 deutlich (BBSR, 2014, S. 9f.).

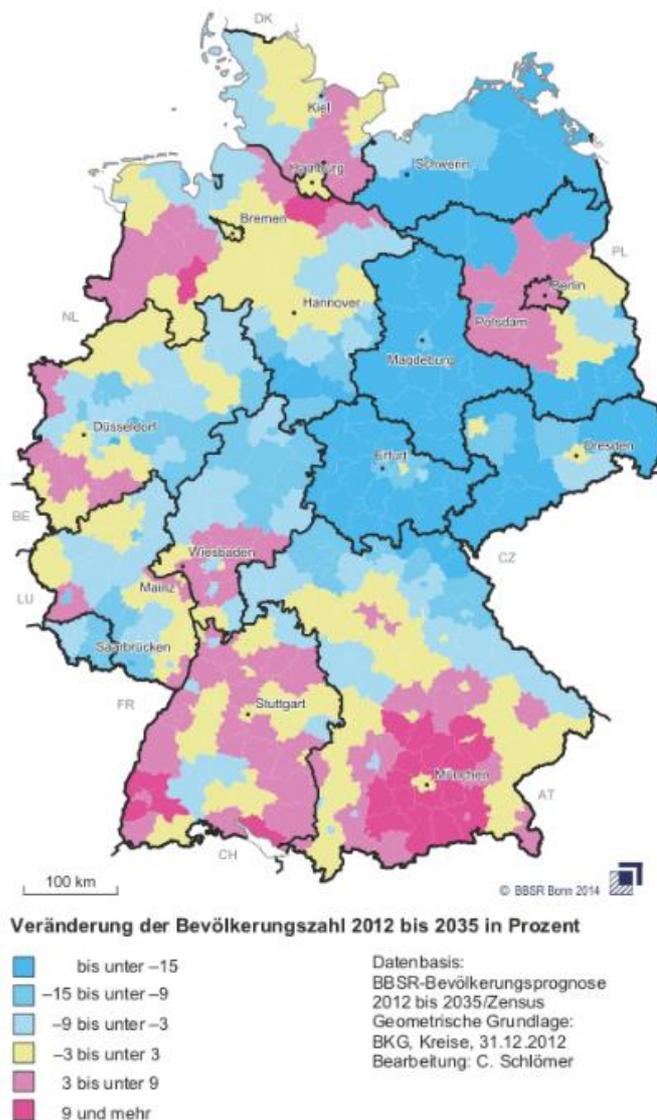


Abbildung 3: Veränderung der Bevölkerungszahl 2012 bis 2035 in Prozent
 BBSR, 2014

So finden sich wachsende und schrumpfende Gebiete direkt nebeneinander (BBSR, 2017, S. 11). In Verbindung mit der Raumtypisierung von Deutschland aus Abbildung 2 wird deutlich, dass es ein zentral-peripheres Gefälle bei der Bevölkerungsdynamik innerhalb jeder siedlungsstrukturellen Kategorie gibt. Je zentraler der jeweilige Raumtyp, desto besser ist die relative Entwicklung der Bevölkerung. Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass gerade peripher liegende Regionen vom Rückgang der Bevölkerung betroffen sind (BBSR, 2017, S. 11ff).

Während die meisten Großstädte ihre Altersstruktur vergleichsweise stabil halten können, altert die Bevölkerung im Umland besonders rasch (BBSR, 2017, S. 17). Denn Großstädte profitieren von Zuwanderungen jüngerer Altersgruppen, die für die Aufnahme einer Berufs- oder Hochschulausbildung oder aus Erwerbszwecken in Ballungszentren abwandern (BMEL, 2016, S. 10). Somit bewirken die Binnenwanderungen eine teilweise erhebliche Umverteilung der

Altersstrukturen im Raum, in der Folge sich die Alterung im ländlichen Raum besonders rasch vollzieht (BBSR, 2017, S. 17; Schlömer et al., 2015, S. 33f.).

Diese skizzierte Differenzierung in der Bevölkerungsentwicklung wird sich nach dem ROB 2017 bis zum Jahr 2035 weiter akzentuieren. Dabei werden die ostdeutschen Regionen mehrheitlich weiter schrumpfen und für Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt und Teile von Brandenburg werden bis 2035 nochmals Verluste von mehr als 20 Prozent erwartet. Auch in Westdeutschland schwächt sich die Bevölkerungsdynamik deutlich ab. So haben bisher wachsende Regionen in der Zukunft einen geringen Bevölkerungszuwachs, Regionen mit mäßigem Wachstum oder Stagnation erstmals Verluste und Regionen mit leichten Bevölkerungsverlusten müssen sich auf stärkere Einbußen einstellen. Lediglich für einige Großstädte und die Regionen um Dresden, Berlin und Leipzig wird hingegen ein leichtes Bevölkerungswachstum prognostiziert. Bei einer kleinräumigeren Betrachtung wird jedoch erkennbar, dass sich das Nebeneinander von Wachstum und Schrumpfung in Zukunft mehr und mehr auflöst (BBSR, 2017, S. 15f.).

3.3 Daseinsvorsorge und kommunale Verantwortung

Aus diesen demografischen Entwicklungen können sich Probleme der Daseinsvorsorge ergeben. So beeinflusst die Veränderung der Bevölkerungszahl die Nachfrage nach Angeboten der Daseinsvorsorge (Maretzke, 2014, S. 7). Im Ergebnis können sich Leistungen verschlechtern, auf wenige Standorte zurückziehen oder gänzlich eingestellt werden (Hahne, 2013, S. 9). In der Folge müssen Kommunen ihre Gestaltungsaufgaben unter veränderten Rahmenbedingungen wahrnehmen (BMFSFJ, 2017, S. 21ff).

Denn das verfassungsrechtlich angelegte Sozialstaatsprinzip sichert Menschen in der Bundesrepublik eine nach ihren Bedürfnissen gestaltete Unterstützung und Förderung zu, die ihnen ein eigenverantwortliches Leben in der Gemeinschaft ermöglicht. Staat und Kommune stehen in der Verantwortung, die dafür notwendigen Rahmenbedingungen zu bieten. Sie benötigen für diese umfassende Aufgabe die Mithilfe der Menschen, der zivilgesellschaftlichen Gemeinschaften sowie der Länder und des Bundes. Somit ist die Daseinsvorsorge eine Gemeinschaftsaufgabe, die sich unter Berücksichtigung der Anforderungen und Möglichkeiten ständig wandelt. Sie ist auch und gerade vor diesem Hintergrund ein bedeutendes Element einer Solidargemeinschaft. Dabei bleibt der Begriff der Daseinsvorsorge rechtlich vage umrissen und die Praxis der Daseinsvorsorge oft unübersichtlich (BMFSFJ, 2017, S. 28ff; Holz-Rau et al., 2010, S. 489). Aus diesem Grund soll der Begriff der Daseinsvorsorge im Folgenden zunächst genauer beleuchtet werden.

3.3.1 Begriffliche Einordnung

Ganz allgemein umfasst Daseinsvorsorge die öffentlichen Güter und Dienstleistungen, die dem Gemeinwohl und der Lebensentfaltung der Menschen dienen. Die Ursprünge der Daseinsvorsorge gehen auf Ernst Forsthoff zurück, der 1938 erstmals das Wort Daseinsfürsorge nutzte und später dann zum Begriff der Daseinsvorsorge wechselte. In diesem Zusammenhang war der Begriff zunächst auf die Bereitstellung existenziell notwendiger Leistungen und Güter für den Einzelnen beschränkt (Forsthoff, 1938, S. 3ff; Forsthoff, 1958, S. 6f.). Seitdem wird das Verständnis der Daseinsvorsorge kritisch hinterfragt und unterzieht sich einem ständigen gesellschaftlichen Wandel (Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), 2012, S. 12).

Typischerweise werden Leistungen der Daseinsvorsorge im Zuge von Einrichtungen erbracht, die als Infrastrukturen bezeichnet werden. Dabei wird zwischen technischen und sozialen Infrastrukturen unterschieden. Die Bereitstellung des ÖPNV, der Wasser- oder Energieversorgung zählen zu der technischen Infrastruktur, während Leistungen aus den Bereichen Gesundheit, Bildung, Sicherheit, Kultur und Freizeit der sozialen Infrastruktur angehören (Ried, 2016, S. 6).

Der Daseinsvorsorgeauftrag verpflichtet Staat und Kommunen, bestimmte Leistungen für ihre Bürger vorzuhalten und lässt allerdings offen, welche Leistungen und welches Versorgungsniveau damit verbunden sind (Holz-Rau et al., 2010, S. 489). Da die Daseinsvorsorge als Voraussetzung für ein funktionsfähiges Gemeinwesen zukommt, besteht ein großes Interesse daran, dass alle Individuen die zugehörigen Leistungen im Bedarfsfall auch in Anspruch nehmen können. Damit keine sozialen, räumlichen oder andere Disparitäten entstehen, müssen die Leistungen zu sozial akzeptablen Preisen und flächendeckend bereitgestellt werden (Ried, 2016, S. 6f.). Um dies gewährleisten zu können ist gesetzlicher Auftrag der Raumordnung, dass eine nachhaltige Raumentwicklung die wirtschaftlichen und sozialen Ansprüche an den Raum mit seinen ökologischen Funktionen in Einklang bringt und zu einer dauerhaften, großräumig ausgewogenen Ordnung mit gleichwertigen Lebensverhältnissen führt (§1 Abs. 2 ROG).

Das wichtigste Instrument der Raumordnung, mit dem die Leistungserbringung der Daseinsvorsorge räumlich gesichert werden soll, ist das Zentrale-Orte Konzept. Durch dieses Konzept soll in einem Land die Versorgung der Bevölkerung zu angemessenen Erreichbarkeitsbedingungen gesichert werden. Gemäß § 2 Abs. 2 ROG sind insbesondere Einrichtungen der sozialen Infrastruktur in den zentralen Orten zu bündeln, sodass nicht nur die eigenen Bewohner mit den hier räumlich konzentrierten Einrichtungen und Dienstleistungen versorgt werden, sondern auch die Bewohner der Umlandgemeinden, die zu seinem Verflechtungsraum zählen. In

diesem Zusammenhang soll die Versorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen der Daseinsvorsorge, insbesondere die Erreichbarkeit von Einrichtungen und Angeboten der Grundversorgung, für alle Bevölkerungsgruppen in den Teilräumen in angemessener Weise gewährleistet werden (Einig, 2015, S. 45f.; § 2 Abs. 2 Nr. 2 ROG). Unter Erreichbarkeit wird dabei allgemein die Möglichkeit verstanden, Zielorte zu erreichen (Kirchesch, 2013, S. 13).

3.3.2 Daseinsvorsorge und Raumentwicklung

Bereits heute werden vor allem in dünn besiedelten ländlichen und peripheren Räumen die raumordnungspolitischen Herausforderungen der Daseinsvorsorge nur mit Einschränkungen erfüllt (BBSR, 2017, S. 7). Aufgrund schrumpfender Nachfrage schließen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur und ziehen sich aus der Fläche zurück. Dieses Zusammenspiel aus sich verringernder Siedlungsdichte und Abnahme der Dichte von Einrichtungen der Daseinsvorsorge führt zunehmend zu einer Vergrößerung der Entfernungen, die Bewohner ländlicher Räume zwischen ihren Wohnstandorten und diesen Einrichtungen überwinden müssen (Kirchesch, 2013, S. 13). Daher funktioniert das Alltagsleben heutzutage ausschließlich in Verbindung mit einer weiträumigen Mobilität. Diese wird in dünnbesiedelten, ländlichen Räumen bislang überwiegend mit dem Pkw gesichert (BMVI, 2015, S. 20). Denn im Gegensatz zu vielen Stadtgebieten mit einer Vielfalt wohnungsnaher Versorgungsangebote für den täglichen Bedarf, die zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind, lassen sich solche Angebote in ländlichen Räumen oft nur mit eigenen Fahrzeugen erreichen. So ist es nicht überraschend, dass die Motorisierungsquote in peripher gelegenen Räumen deutlich höher ist als in Innenstadtbereichen. Belegt wird dies von aktuellen Ergebnissen der Studie MiD (Kuhnimhof, Nobis, 2018, S. 4, S. 19; Steinrück, Küpper, 2010, S. 15).

Die Alternative zum eigenen Pkw sieht zumeist nüchtern aus. Denn neben der privat organisierten Mitnahme bietet lediglich der ÖPNV eine Möglichkeit zur Ortsüberwindung (BMVI, 2015, S. 20). Nach dem Regionalisierungsgesetz (RegG) ist der öffentliche Personennahverkehr die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt (§ 2 RegG). Der ÖPNV stellt jedoch nur ein begrenztes Verkehrsangebot bereit (BMVI, 2015, S. 20). Dafür sind vor allem die Veränderungen in der Altersstruktur der jungen Bevölkerung ausschlaggebend. Mit einer Verringerung der Anzahl der Kinder und Jugendlichen gehen Tragfähigkeitsprobleme und ein höherer Finanzbedarf je Nutzer einher (Holz-Rau et al., 2010, S. 490).

Nach dem ROB 2017 des BBSR weist die Erschließung mit ÖPNV-Haltestellen erhebliche Unterschiede zwischen städtisch und ländlich geprägten Räumen auf (BBSR, 2017, S. 111). Während in den Großstädten mit 99,5 Prozent fast vollständige Erschließungsgrade der fußläufigen Erreichbarkeit von Haltestellen vorhanden sind verfügen rund acht Prozent der Menschen in dünn besiedelten Kreisen über keinen Zugang zum öffentlichen Verkehr oder müssen deutlich weitere Wege in Kauf nehmen. So sind beispielsweise Bus- und Straßenbahnhaltestellen teilweise in einem Radius von 500 bis 700 Metern Luftlinie und Haltestellen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in einem Radius von 800 bis 1.200 Metern Luftlinie zu erreichen. Für rund zwei Drittel der Bevölkerung besteht das Angebot dort ausschließlich aus einer Bushaltestelle, die häufig mit weniger als 20 Abfahrten am Tag nur stark eingeschränkt genutzt werden können (BBSR, 2017, S. 111).

Hinzu kommt, dass die Entwicklungen des demografischen Wandels zu räumlich differenzierten Erreichbarkeitsstandards bei der Bereitstellung von Angeboten des ÖPNV führen (BBSR, 2017, S. 118). So sind Mittelzentren, an denen Leistungen der Daseinsvorsorge angeboten werden, für 36 Prozent der Einwohner von dünn besiedelten Kreisen in mehr als 30 Minuten und für vier Prozent in mehr als 60 Minuten zu erreichen (BBSR, 2017, S. 118). Während auf die Unterauslastung der Versorgungseinrichtungen mit einer räumlichen Konzentration geantwortet werden kann, besteht diese Möglichkeit beim öffentlichen Verkehr nicht. Gerade weil sich andere Funktionen der Daseinsvorsorge zurückziehen, muss der ÖPNV mehr leisten (Holz-Rau et al., 2010, S. 490; Kirchesch, 2013, S. 13). Sowohl im ROG als auch im RegG wird das allgemeine politische Ziel einer ausreichenden Bedienung im ÖPNV jedoch als Teil der Daseinsvorsorge adressiert (§ 1 Abs. 1 RegG; § 2 Abs. 2 Nr. 3 ROG).

3.4 Bedeutung der Mobilität für das Wohlbefinden älterer Menschen

Sich zu Orten des täglichen Bedarfs, der Teilhabe und des Austauschs bewegen zu können ist jedoch wesentlich für die Lebensqualität und spielt gerade im mittleren und höheren Alter eine wichtige Rolle. Denn mit steigendem Alter fokussiert sich der Aktionsradius auf das unmittelbare Wohnumfeld und die eigenen vier Wände. Hier versorgen sie sich mit den Dingen des täglichen Bedarfs und nehmen am sozialen Leben teil. Demnach stellt die Wohnumgebung einen maßgeblichen Ankerpunkt im sozialen Leben älterer Personen dar (Nowossadeck, Block, 2017, S. 5f.).

Die Qualität der Wohnumwelt misst sich daran, wie gut die infrastrukturellen Ressourcen vor Ort zur Befriedigung individueller Grundbedürfnisse beitragen können. Wesentliche Elemente einer guten Infrastruktur sind einerseits Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Bedarf. Auch

die Erreichbarkeit von Einrichtungen der medizinischen Versorgung andererseits hat eine wesentliche Bedeutung, da die Inanspruchnahme dieser Dienste vor allem in den höheren Altersgruppen zunimmt (ebd.). Wenn vom sogenannten Alter gesprochen wird, dann ist in der Regel der dritte Lebensabschnitt, also die Gruppe der ab 60-/65-Jährigen gemeint. Die ältere und hochbetagte Bevölkerung lässt sich jedoch kaum zu einer einheitlichen Gruppe zusammenfassen (Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2014, S. 1). Vielmehr sind sie eine sehr heterogene Gruppe mit unterschiedlichen Verkehrsbedürfnissen und -gewohnheiten in Abhängigkeit vom Alter, ihrem Gesundheitsstatus und ihrer Pkw-Verfügbarkeit (BMVI, 2015, S. 21).

Verschiedene Erhebungen stimmen jedoch darin überein, dass ältere Menschen weniger Wege zurücklegen als jüngere Menschen, die zurückgelegten Weglängen sich mit zunehmendem Alter reduzieren und sie weniger zu Fuß gehen sowie mit dem Fahrrad fahren (Kuhnimhof, Nobis, 2018, S. 4, S. 27ff; Wilde, 2014, S. 18). Demnach ist gerade diese Bevölkerungsgruppe in stärkerem Maße auf das Auto angewiesen oder vom Öffentlichen Verkehr (ÖV) abhängig (Wilde, 2014, S. 19). In diesem Zusammenhang ist insbesondere für weniger mobile ältere Menschen ein funktionierender ÖPNV unverzichtbar, um Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu erreichen (BMEL, 2016, S. 26; Wilde, 2014, S. 18). Aber gerade in diesem Bezug ist ein barrierefreies, nutzerorientiertes ÖPNV-Angebot noch lange nicht gegeben (BMVI, 2015, S. 21).

3.4.1 Ansprüche der Älteren an den ÖPNV

Die Nachfrage der Älteren unterscheidet sich deutlich von der Nachfrage der Schüler. Im Vergleich zu den Schülern ist sie grundsätzlich unregelmäßiger und seltener. Medizinische Therapien, Arztbesuche, das Einkaufen oder gesellige Veranstaltungen haben ihre eigenen Zeitpläne und Rhythmen, die sich nicht mit der synchronisierten Welt der Schüler und der Schülerbeförderung vergleichen lassen. Das bedeutet, dass der Bus nicht fährt, wenn er gebraucht wird, ein Termin gut erreicht werden kann, aber der Rückweg nicht sichergestellt werden kann oder der Ort nicht gut erreichbar ist. Zudem können Wege zu Haltestellen zu weit sein oder sich Schwierigkeiten dabei ergeben, die größeren Distanzen zu Angeboten und Einrichtungen der Daseinsvorsorge ohne Hilfe zurückzulegen. Zusätzlich muss die ÖPNV-Nutzung gelernt werden. Denn wer sein Leben lang ausschließlich Auto gefahren ist oder vom Partner bzw. der Familie mitgenommen wurde tut sich mit der Anwendung schwer (BMVI, 2015, S. 21; Steinrück, Küpper, 2010, S. 18).

Aufgrund dieser Faktoren ist der öffentliche Verkehr bei älteren Personen nicht besonders beliebt. Der ÖPNV muss demnach seniorengerechter werden und neben Haltestellen mit Sitz-

möglichkeiten, einem stufenlosen Zugang zu den Haltestellen sowie funktionsfähigen Aufzügen und Rolltreppen auch mehr Haltestellen, flexible Ausstiegsmöglichkeiten und kürzere Takte, besonders auch in den Abendstunden, am Wochenende und an Feiertagen bereithalten (Limbourg, 2015, S. 92). Diese Situation spiegelt sich auch in den Ergebnissen des DEAS aus dem Jahr 2014 wieder. In dieser Studie betrachten knapp ein Drittel der Personen zwischen 40 und 85 Jahren die Anbindung an den ÖPNV in ländlichen Kreisen als nicht ausreichend und sogar 45 Prozent in dünn besiedelten Kreisen (Knigge, Dieterich, 2016, S. 21).

3.4.2 Einschränkung der Teilhabe

Die Möglichkeit, ohne individuelle Unterstützung anderer Menschen, verschiedene Orte aufsuchen zu können, ist jedoch zentral für Selbstständigkeit, Selbstwert, Selbstverwirklichung und die Realisierung sozialer Kontakte. Besonders deutlich wird dies, wenn die Möglichkeiten der Teilhabe aufgrund fehlender Gelegenheiten im Raum eingeschränkt sind (Holz-Rau et al., 2010, S. 492f.). Ein funktionierender ÖPNV ist insbesondere für solche Menschen, die über kein Auto oder Führerschein verfügen sowie nicht mehr Auto fahren können, unverzichtbar (BMEL, 2016, S. 33).

Demnach ist die Sicherung der Mobilität vor dem Hintergrund der Ansprüche der Älteren insbesondere in strukturschwachen ländlichen Räumen von zentraler Bedeutung. In diesem Zusammenhang weist jede Region unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Mobilität ihrer Bewohner auf, die berücksichtigt werden sollten. Innerhalb der Regionen gilt es, ein gemeinsames Problembewusstsein zu schaffen, indem die lokalen Akteure vernetzt und kooperative Lösungen geschaffen werden. Trotz der Dominanz des Pkws als Verkehrsmittel, stellt dieser keine Lösung für die Mobilitätsprobleme aller Bevölkerungsgruppen dar (Laberer, Winkler, 2016, S. 10ff). Experten sind sich einig, dass nicht ein singuläres Mobilitätsangebot alle Bedürfnisse der Bevölkerung und zukünftige Herausforderungen in ländlichen Gebieten lösen wird (Ahrend, Herget, 2012, S. 47). Eine gezielte Ergänzung durch verschiedene Mobilitätsoptionen wird daher von großer Bedeutung für die Mobilitätssicherung im ländlichen Raum sein (Laberer, Winkler, 2016, S. 10ff).

3.5 Mobilitätskonzepte für den ländlichen Raum

Mögliche Lösungsansätze können alternative Bedienformen im ÖPNV darstellen. Allen Ausprägungen ist gemein, dass ihre Einführung dann erwogen wird, wenn Defizite im herkömmlichen ÖPNV auftreten. Sie versuchen dieser Problematik durch eine möglichst genaue Anpassung an die individuelle Nachfrage zu begegnen (BMVBS & BBSR, 2009, S. 17f.). Um die Einsatzmöglichkeiten alternativer Bedienungsformen abschätzen zu können, gilt es im Vorfeld,

das Fahrgastpotential, die Art der Mobilitätsbedürfnisse und das Vorhandensein spezifischer Nutzergruppen als die relevanten Faktoren zu eruieren. Berücksichtigt wird in der Regel nicht das ganze Bedienungsgebiet, sondern lediglich der mit Infrastruktureinrichtungen unterversorgte Bereich. Spezifische Nutzergruppen sind beispielsweise Jugendliche oder Senioren. Sind diese in ausreichendem Maße als potentielle Fahrgäste vorhanden, so kann die ÖPNV-Bedienungsform auf deren Mobilitätsbedürfnisse ausgerichtet werden (BMVBS & BBSR, 2009, S. 26ff).

3.5.1 Flexible Bedienformen

Eine stärkere Anpassung wird zumeist über eine Flexibilisierung der Bedienformen erreicht. Hier kann zwischen der räumlichen und zeitlichen Flexibilisierung differenziert werden. Während letztere die Bindung an einen Fahrplan oder den Fahrbetrieb ohne Fahrplanbindung beinhaltet, umfasst die räumliche Flexibilisierung zum einen die Betriebsform wie etwa Bedarfslinien-, Richtungsband- und Flächenbetrieb, zum anderen den Zu- und Abgang, also beispielsweise das Vorhandensein von Haltestellen (BMVBS & BBSR, 2009, S. 11ff). Der Bedarfslinienbetrieb zeichnet sich dadurch aus, dass eine festgelegte Fahrstrecke existiert, die jedoch ausschließlich nach vorheriger Anmeldung seitens der Fahrgäste fährt. Die Fahrtstrecke wird je nach Bedarf variiert, ist aber an eine bestimmte Richtung gebunden. Unter der richtungsorientierten und flächenhaften Verknüpfung wird die Flexibilität der Verbindungswege zwischen der Quelle und dem Ziel verstanden (BMVBS & BBSR, 2009, S. 25ff).

In der Praxis kann zwischen verschiedenen flexiblen Bedienformen differenziert werden, die in Abbildung 4 dargestellt sind. Darunter fallen der Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb, der Anrufbus auf Richtungsbandbetrieb, das Anrufsammeltaxi im Richtungsbandbetrieb sowie der Anrufbus im Flächenbetrieb (BMVBS & BBSR, 2009, S. 30ff).



Abbildung 4: Übersicht flexible Bedienungsformen
BMVBS & BBSR, 2009

Der Anrufbus im Bedarfslinienbetrieb, auch L-Bus genannt, verkehrt im fahrplangebunden Linienbetrieb von Haltestelle zu Haltestelle. Die Bedienung der Haltestellen erfolgt bedarfsabhängig, nach vorheriger Anmeldung oder wenn ein Fahrgast aussteigen möchte. Zum Einsatz

kann er in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten geringer Nachfrage kommen und damit reguläre Linienfahrzeuge ersetzen. Der Anrufbus auf Richtungsbandbetrieb, der auch als R-Bus bezeichnet wird, bedient fahrplangebunden und bedarfsunabhängig eine Grundroute mit festgelegten Haltestellen und kann nach Bedarf weitere Haltestellen innerhalb des Richtungsbandes anfahren. Fahrgäste, die außerhalb der Grundroute zusteigen möchten, müssen sich vorher anmelden. Der Einzugsbereich ist im Vergleich zum L-Bus aufgrund der Möglichkeit der Linienabweichung vergrößert. Ein R-AST, also Anrufsammeltaxi im Richtungsbandbetrieb, verkehrt fahrplangebunden aber bedarfsabhängig von Haltestelle zu Haltestelle oder auch zur Haustür. Beim F-Bus, ein Anrufbus im Flächenbetrieb, ist weder eine Fahrplanbindung noch eine vorgegebene Grundroute vorgesehen. Das Fahrzeug verkehrt nach vorheriger Anmeldung von Haustür zu Haustür. Im Unterschied zu einem Taxi werden Umwege in Kauf genommen, um mehrere Fahrgäste ans Ziel bringen zu können. Zusätzlich existiert der RF-Bus als weitere Variante des Anrufbus im Flächenbetrieb. Er verkehrt wie der F-Bus ohne Fahrplan, jedoch erfolgen Zu- Ausstieg nicht an der Haustür, sondern an der Haltestelle (BMVBS & BBSR, 2009, S. 30ff).

3.5.2 Ergänzende Mobilitätsangebote

Neben den flexiblen Bedienungsformen des ÖPNV leisten ergänzende Mobilitätskonzepte einen großen Beitrag zur Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen. Sie sind gerade in extrem nachfrageschwachen Räumen, in denen nicht einmal eine flexible Bedienungsform ein geeignetes Angebot darstellt, bedeutsam (BMVBS & BBSR, 2009, S. 101). Beispiele dafür sind multifunktionale Bedienungsformen, bei denen der Transport von Fahrgästen und Gütern kombiniert wird oder Serviceplattformen, die soziale Dienste und kommerzielle Angebote koordinieren. Eine weitere Alternative bieten mobile und nicht-mobile Angebote, bei denen das Prinzip umgedreht wird und das Angebot zur Nachfrage gebracht wird. Danach kommen entweder Lebensmittelläden, Bibliotheken uvm. an bestimmten Tagen in die Dörfer und bieten der Bevölkerung die Möglichkeit, sich vor Ort zu versorgen, oder öffentliche und private Leistungen werden durch die gemeinsame Nutzung eines Gebäudes an einem Ort gebündelt. Daneben können ergänzende Mobilitätsangebote auf gemeinschaftlicher Basis ein wichtiges Standbein des Mobilitätsangebotes in dünn besiedelten Räumen sein (BMVBS & BBSR, 2009, S. 101ff). Grundidee von Gemeinschaftsverkehr ist es, Mobilitätsbedürfnisse speziell in dünn besiedelten Räumen gemeinschaftlich zu erfassen und zu bedienen, um eine ökonomisch tragbare, den sozialen Bedürfnissen entsprechende und zur ökologischen Nachhaltigkeit des Verkehrs beitragende Lösung. Sie integrieren öffentliche, privatwirtschaftliche und bürger-schaftliche Ressourcen (Schiefelbusch, 2014, S. 3).

Zu den meist erprobten gemeinschaftlichen Angeboten in ländlichen Räumen zählen Bürgerbusse (Eidam et al., 2012, S. 106). Sie fahren in unterversorgten Nischen, auf denen weder ein herkömmlicher Linienverkehr, noch flexible Bedienformen tragfähige Lösungen darstellen (BMVI, 2015, S. 34). Damit stellen sie eine Ergänzung zum ÖPNV dar. Ihr Konzept wurde erstmals 1977 in den Niederlanden genutzt. Hier wurden die ersten „Buurtbus“-Projekte initiiert und gelten als sehr erfolgreich. Auf Initiative des nordrhein-westfälischen Verkehrsministeriums wurde 1985 in den westfälischen Gemeinden Heek und Legden der erste Bürgerbus in Deutschland ins Leben gerufen. Seitdem sind Deutschlandweit zahlreiche Angebote entstanden, dessen Betrieb auf bürgerschaftlichem Engagement nach dem Prinzip „Bürger fahren für Bürger“ basiert (BMVI, 2015, S. 34; Steinrück, Küpper, 2010, S. 53).

4 Methodik

In diesem Kapitel soll das methodische Vorgehen beschrieben werden, welches zur Beantwortung der Fragestellung „Inwiefern kann das alternative Mobilitätsangebot Bürgerbus dazu beitragen, eine Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur für ältere Personen in ländlichen Räumen nachhaltig zu sichern?“ zum Tragen kam. Um reichhaltiges Datenmaterial innerhalb der vorgegebenen Zeit zu gewinnen und auswerten zu können und gleichzeitig verschiedene Perspektiven des Betriebs von Bürgerbussen zu ergründen wird mit einer Kombination von Methoden der qualitativen und quantitativen Sozialforschung gearbeitet. In diesem Zusammenhang wurde einerseits eine Dokumentenanalyse und andererseits eine schriftliche Befragung ausgewählt. Diese Kombination dient dazu, sich wechselseitig zu ergänzen, sodass aus der Verbindung beider Methoden ein umfassenderes Bild des Forschungsgegenstandes entsteht (Kelle, 2014, S. 157).

4.1 Dokumentenanalyse

Die Dokumentation von Handlungen ist zum festen Bestandteil unseres Lebens geworden. Obwohl all diese Dokumente nicht zu Forschungszwecken angefertigt werden, lassen sie sich und die darin enthaltenen Informationen dazu heranziehen (Flick, 2012, S. 321f.). Bei der Entscheidung für eine Dokumentenanalyse sollten zwei Unterscheidungen berücksichtigt werden. Es können extra erstellte oder bereits existierende Dokumente eingesetzt werden. Diese lassen sich im Wesentlichen durch die Autorenschaft und die Art des Zugangs klassifizieren. Hierbei handelt es sich um nicht reaktive Daten, die eine neue Perspektive auf ein Phänomen eröffnen können. Bei ihrer Auswahl sollte darauf geachtet werden, dass ihre Inhalte unverfälscht und der Ursprung nachvollziehbar sind, die Inhalte frei von Fehlern und Verzerrungen sind

sowie klar und verständlich sind (Flick, 2012, S. 323ff). Im Rahmen dieser Arbeit soll die Dokumentenanalyse das Konzept der Bürgerbusse untersuchen, um zunächst die Rahmenbedingungen abbilden zu können.

4.1.1 Durchführung

Für die Analyse wurden zunächst Leitfäden und Handbücher als Dokumententyp ausgewählt. Diese Dokumente werden als angemessen beurteilt, da sie die Kriterien zur Beurteilung der Qualität von Dokumenten erfüllen. Um geeignete Dokumente für die Analyse zu sammeln, wurde zunächst über das Internet mit den Suchbegriffen Bürgerbus, Buortbus, alternatives Mobilitätsangebot, ergänzendes Mobilitätsangebot, ländlicher Raum, ÖPNV, ÖV, Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Konzession, Deutschland, NRW, Baden-Württemberg, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg, Hessen, Schleswig-Holstein, Niedersachsen, Rheinland-Pfalz, Handbuch und Leitfaden in verschiedenen Kombinationen gesucht. Außerdem wurde direkt auf den Homepages der Länder sowie in Gesetzen der Länder nach entsprechenden Dokumenten gesucht. Dabei ist aufgefallen, dass der Öffentlichkeit grundsätzlich wenig Leitfäden und Handbücher über das Internet zugänglich sind. So konnten lediglich neun Handbücher gefunden werden. Um mehr allgemeine Informationen über das Konzept der Bürgerbusse zu erlangen, wurde der Dokumententyp um Basisliteratur ergänzt. Dafür wurden zusätzlich Seiten der Bundesministerien mit den oben genannten Begriffen durchsucht. In diesem Zusammenhang gab es zahlreiche Dokumente als Basisliteratur. Um die Dokumente genauer nach den für die Untersuchung relevanten Inhalten untersuchen zu können, wurden sie im nächsten Schritt näher analysiert. Dafür wurden die Schriftstücke nach dem Konzept eines Bürgerbusses, Rahmenbedingungen für einen Bürgerbusbetrieb, dem Leitbild sowie der Zielgruppe älterer Menschen untersucht. Bei dieser Eingrenzung der Dokumente nach der Zielgruppe fiel auf, dass sich aktuell weder Handbücher oder Leitfäden, noch Basisliteratur explizit auf die Zielgruppe Älterer beziehen. Daher wurde entschieden, dass diese Kategorie näher mithilfe der schriftlichen Befragung untersucht werden soll. Nach Durchsicht der insgesamt neun Handbücher und Leitfäden wurden insgesamt zwei ausgeschlossen. Eins davon verfügte im Gegensatz zu den übrigen Leitfäden über andere Inhalte und somit war eine Vergleichbarkeit der Daten nicht mehr zu gewährleisten. Das andere Handbuch konnte aufgrund des zu lange zurückliegenden Veröffentlichungsdatums nicht genutzt werden, da die Inhalte möglicherweise nicht mehr aktuell sind. Die Basisliteratur wurde nach näherer Betrachtung auf zwei Basiswerke eingegrenzt. Zusätzlich wurden gesetzliche Regelungen mit einbezogen, um eine mögliche Verankerung der Förderung in Gesetzen einbeziehen zu können. Eine Übersicht über die genutzten Dokumente ist im Anhang zu finden.

4.1.2 Auswertung

Zur Auswertung der Dokumente wird die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring verwendet, die im Folgenden mit ihren wichtigsten Merkmalen dargestellt werden soll.

4.1.2.1 Qualitative Inhaltsanalyse

Das Grundkonzept der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring besteht darin, Texte systematisch zu analysieren, indem das Material Schritt für Schritt mit theoriegeleitet entwickelten Kategoriensystem bearbeitet wird (Mayring, 2015, S.11ff). Sie ist kein Standardinstrument, sondern muss an das Material angepasst und auf die spezielle Fragestellung hin konstruiert sein (Mayring, 2015, S. 51ff). Mayring differenziert hier zwischen der Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung als Grundformen des Interpretierens. Für das ausgewählte Forschungsvorhaben wird die Zusammenfassung ausgewählt, die eine Reduktion des Materials beinhaltet. So bleiben die wesentlichen Inhalte erhalten und es entsteht ein überschaubares Abbild des Materials (Mayring, 2015, S. 67).

Bei der Zusammenfassung laufen verschiedene Phasen ab, die in Abbildung 5 dargestellt sind. Die erste Phase umfasst das Paraphrasieren, in der die inhaltstragenden Textstellen auf eine Sprachebene gebracht und in eine knappe, lediglich auf den Inhalt beschränkte Form umgeschrieben werden. Im nächsten Schritt wird das Abstraktionsniveau der ersten Reduktion aufgrund des vorliegenden Materials bestimmt. Alle Paraphrasen, die unter dem Niveau liegen, müssen nun verallgemeinert werden. Im nächsten Schritt werden bedeutungsgleiche Paraphrasen gestrichen und Paraphrasen, die weiterhin als zentral inhaltstragend erachtet werden, übernommen. In einem zweiten Reduktionsschritt werden inhaltlich aufeinander bezogene Paraphrasen zusammengefasst und durch eine neue Aussage wiedergegeben. Am Schluss gilt es zu prüfen, ob die neuen Aussagen das Ausgangsmaterial noch repräsentieren. Dieser Kreisprozess kann so lange durchlaufen werden, bis das Ergebnis der angestrebten Reduzierung des Materials entspricht (Mayring, 2015, S. 71f.).

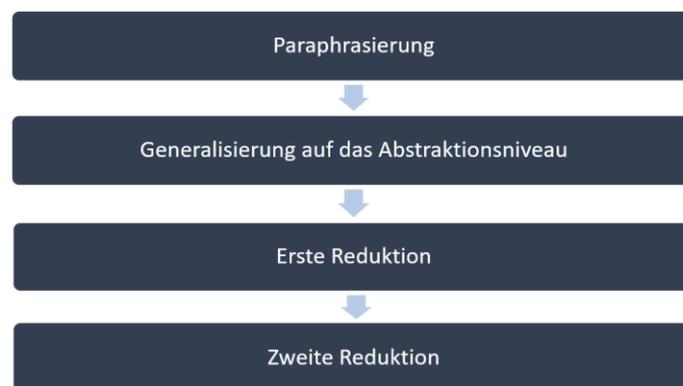


Abbildung 5: Ablaufmodell der zusammenfassenden Inhaltsanalyse
Eigene Darstellung nach Mayring, 2015

Die Definition von Kategorien stellt einen zentralen Schritt der Inhaltsanalyse dar. Dabei wird zwischen deduktiver und induktiver Kategorienbildung unterschieden. Bei der ersten Methode wird das Auswertungsinstrument durch theoretische Überlegungen bestimmt. Eine induktive Kategoriendefinition leitet die Kategorien direkt aus dem Material ab, ohne sich auf vorab definierte Theoriekonzepte zu beziehen. Hier wird eine induktive Kategorienbildung umgesetzt, um eine gegenstandsnahe Abbildung des Materials ohne Verzerrungen durch Vorannahmen des Forschers zu erreichen (Mayring, 2015, S. 85f.).

4.1.2.2 Umsetzung

Zu Beginn wurden die Analyseeinheiten festgelegt und die Codiereinheiten bestimmt. In diesem Zusammenhang wurde festgesetzt, welches der kleinste Materialbestandteil ist, der ausgewertet werden darf (Mayring, 2015, S. 57ff). Dabei soll jeder Inhalt der ausgewählten Dokumente in der Inhaltsanalyse beachtet werden, der

- das Leitbild des Bürgerbusses
- die Organisation und Aufgaben des Vereins
- die gesetzlichen Rahmenbedingungen
- die Finanzierung
- die Förderung
- Themen und Elemente, die im Zusammenhang mit dem Bürgerbuskonzept essentiell erscheinen

aufgreift. Die Analyse der Daten wurde in tabellarischer Form mithilfe des Programms Excel vorgenommen. Dabei wurden das entsprechende Dokument, Seitenzahl, Zeilennummer, Zitat, Paraphrase, Generalisierung und Reduktion aufgeführt, um eine gute Übersichtlichkeit zu erreichen. Die Zitate wurden aufgeführt, um die Kategorien effizient rückverfolgen zu können.

4.2 Schriftliche Befragung

Um nicht nur theoriegeleitete Informationen über den Bürgerbus zu erhalten, wurden zur Klärung der Forschungsfrage zusätzlich 15 Bürgerbusvereine standardisiert schriftlich befragt. So kann der Einsatz des ehrenamtlich getragenen Mobilitätsangebotes Bürgerbus noch genauer betrachtet werden. Des Weiteren können theoretische Hintergrundinformationen mit der tatsächlichen Praxis abgeglichen werden und auf Wirksamkeit geprüft werden. Im Folgenden wird mit zentralen theoretischen Grundlagen an die Erhebungsmethode herangeführt, um in diesem Zusammenhang die methodische Vorgehensweise erläutern zu können.

4.2.1 Datenerhebung

Die Befragung kann als ein klassisches Instrument der Datenerhebung bezeichnet werden und ist das Ergebnis einer Reaktion seitens der befragten Person basierend auf einem Kommunikationsprozess (Reinecke, 2014, S. 601f.). Dieser Kommunikationsprozess kann zum einen in schriftlicher, zum anderen in telefonischer oder persönlicher Form erfolgen (Diekmann, 2012, S. 437). Da die Auswahl der Entscheidung primär davon abhängt, wie die Schwächen und Stärken angesichts der zu erfragenden Inhalte, der Art der Befragungspersonen, des angestrebten Geltungsbereiches möglicher Aussagen, der finanziellen und zeitlichen Rahmenbedingungen sowie der Auswertungsmöglichkeiten zu gewichten sind, hat sich die Autorin nach Abwägung dieser Kriterien für die schriftliche Befragung mittels eines standardisierten Fragebogens entschieden. Dafür sprachen vor allem die finanziellen und zeitlichen Rahmenbedingungen sowie die Möglichkeiten der Auswertung. Des Weiteren bietet diese Form der Datenerhebung den befragten Personen die Möglichkeit, die Fragen besser durchdenken können. Zusätzlich werden die Ausfüller des Fragebogens so nicht durch das Verhalten oder Merkmale eines Interviewers beeinflusst (Diekmann, 2012, S. 514).

Im nächsten Schritt galt es zu bestimmen, welchen Grad der Strukturierung und Standardisierung die Befragung aufweisen sollte. Dabei handelt es sich um ein Kontinuum zwischen vollständig strukturiert und unstrukturiert. Während bei offenen Verfahren minimale Vorgaben gegeben werden, im Extremfall ausschließlich die Einschränkung auf ein Thema, werden bei vollständig strukturierten Verfahren alle Fragen mit vorgegebenen Antwortkategorien in festgelegter Reihenfolge festgelegt. Durch diese Standardisierung wird angestrebt, dass der Grad der Objektivität, der eine Voraussetzung für die Reliabilität und Validität von Messungen darstellt, einen hohen Wert aufweist (Diekmann, 2012, S. 437f.). Da dadurch gleiche Bedingungen im Befragungsprozess hergestellt werden können, hat die Autorin die standardisierte Form für ihre Erhebung ausgewählt.

Als Problem der schriftlichen Befragung gilt, dass die Rücklaufquote ohne zusätzliche Maßnahmen bei postalischen Befragungen im Allgemeinen gering ist (Diekmann, 2012, S. 515). In diesem Bezug wurde vorab bei den zuständigen Personen der Bürgerbusvereine telefonisch und schriftlich angefragt, ob ein Interesse an der Unterstützung einer wissenschaftlichen Befragung besteht. In diesem Zusammenhang konnten von den bundesweit 320 vorhandenen Bürgerbus-Initiativen 133 ausfindig gemacht werden. Abzüglich der Vereine, die keine Kontaktdaten angegeben haben, konnte bei 89 Vereinen eine Kontaktaufnahme erfolgen. Von diesen konnten 47 nicht erreicht werden. Weitere 27 waren nicht bereit Daten herauszugeben. Daraus ergab sich, dass 15 Vorstandsvorsitzende von Bürgerbusvereinen schriftlich befragt werden konnten.

4.2.2 Messinstrument

Bevor in Abschnitt 4.2.2.2 die Operationalisierung des Fragebogens dargelegt wird, wird zunächst ein Einblick in die Theorie der Fragebogenkonstruktion gegeben.

4.2.2.1 Theorie der Fragebogenkonstruktion

Die Konstruktion eines Fragebogens, das Abstimmen sowie die Formulierung der Fragen erfordern einen mehrstufigen Prozess. Zunächst werden in diesem Bezug Form und Aufbau eines Fragebogens vorgestellt. Danach wird dann die Formulierung der Fragen thematisiert. Zum Schluss folgt dann ein Überblick über die Darstellung der Antwortmöglichkeiten.

Eröffnet wird der Fragebogen mit dem Titel der Befragung sowie einem Begrüßungstext (Klößner, Friedrichs, 2014, S. 683). Danach können, beispielsweise auf der Rückseite der Titelseite, Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens gegeben werden (Porst, 2011, S. 45). Neben der Einführung spielt das Aussehen des Fragebogens eine große Rolle, da er nicht nur übersichtlich und klar aufgebaut sein muss, sondern sich darüber hinaus auch positiv auf die Motivation einer Person auswirken soll, den Fragebogen auszufüllen und zurückzuschicken (Porst, 2011, S. 164).

Zum Einstieg in die schriftliche Befragung eignen leicht verständliche Fragen, die häufig allgemeiner sind und auf das Thema hinführen. Die zentralen Themenkomplexe und Fragen sollten in der Mitte des Fragebogens stehen. In einer zweckmäßigen Reihenfolge werden hier die Fragen, die vorab in thematischen Themenblöcken zu jeweils einem Modul zusammengefasst werden, abgefragt (Diekmann, 2012, S. 483f.). Der Umgang mit sensiblen oder heiklen Fragen ist besonders wichtig, weil diese nicht nur zum Abbruch der Befragung, sondern auch zu nicht beabsichtigten Nebeneffekten führen können. Hier können Trichterfragen helfen, bei denen schrittweise vom Allgemeinen zum Besonderen vorgetastet wird (Diekmann, 2012, S. 478). Am Ende des Fragebogens sollten, wie zu Beginn, einfach zu beantwortende Faktfragen gestellt werden, da die befragten Personen bereits ermüdet und dadurch weniger motiviert sein könnten. Fragen zur Sozialdemografie werden ebenfalls am Ende gestellt. Auf der letzten Seite sollten den Teilnehmern gedankt und Platz für Anmerkungen geboten werden.

Am Ende der Fragebogenkonstruktion sollten die Fragen nochmal überprüft werden, da sich unter Umständen einige Fragen als überflüssig erweisen können (Klößner, Friedrichs, Jahr, S. 676ff). Der fertiggestellte Fragebogen sollte dann, je nach Stichprobengröße, einem oder mehreren Pretests unterzogen werden. Diese unterstützen unter anderem dabei, die Verständlichkeit von Fragen oder die Fragekontexteffekte zu prüfen (Diekmann, 2012, S. 485).

Fragebogen-Fragen können nach ihrer Form, in geschlossene, halboffene und offene Fragen unterschieden werden (Porst, 2011, S. 52). Bei einer schriftlichen, standardisierten Befragung wird der überwiegende Teil der Fragen geschlossen mit vorgegebenen Antwortkategorien in einer festgelegten Reihenfolge gestellt (Reinecke, 2014, S. 604). Diese geschlossenen Fragen setzen voraus, dass das Spektrum der Antwortalternativen bekannt ist. Die Antwortkategorien werden entweder als Einfachnennung oder Mehrfachnennung angeboten. Die Datenaufnahme sowie Auswertung erfolgen schneller als bei offenen Fragen (Porst, 2011, S. 51ff). Offene Fragen hingegen geben keine Antwortkategorie vor. Das Beantworten dieser Fragen stellt jedoch höhere Ansprüche an die kognitiven Fähigkeiten der befragten Person, als das Auswählen einer Kategorie. Zusätzlich erfordert die Antwort eine Formulierung in eigenen Worten (Züll, Menold, 2014, S. 713ff). Dieses Format wird jedoch in standardisierten Befragungen vermieden (Reinecke, 2014, S. 604). Ob und wie gut befragte Personen die Frage verstehen können hängt von der Qualität der gestellten Frage ab. Eine Frageformulierung ist dann gut, wenn Pragmatik und Semantik einleuchtend und nachvollziehbar sind. Aus diesem Grund sollten Fragen klar und einfach formuliert sein und Begriffe verwendet werden, die weder mehrdeutig noch unklar sind (Porst, 2014, S. 688f.).

Die Antwortmöglichkeiten einer geschlossenen Frage können mit verschiedenen Skalenniveaus erfasst werden. Darunter fallen Nominal-Skalen, Ordinal-Skalen, Intervall-Skalen und Ratio-Skalen. Im Folgenden werden ausschließlich die ersten beiden genannten Skalen vorgestellt, da diese für die Konzeption des verwendeten Fragebogens relevant sind (Porst, 2011, S. 69). Bei nominalen Skalen werden die Ausprägungen der Antwortmöglichkeiten, die dichotom oder polytom sein können, so zugeordnet, dass sie sich gegenseitig ausschließen und lediglich eine Antwort angegeben werden kann (Porst, 2011, S. 69ff). Auch bei den Ordinal-Skalen muss sich für eine vorgegebene Ausprägung entschieden werden. Im Gegensatz zur Nominal-Skala stehen diese nun in Beziehung zueinander und unterliegen einer Rangordnung (Porst, 2011, S. 71). Die Skalen können verbalisiert oder numerisch dargestellt werden. Je breiter eine Skala wird, desto schwieriger ist die Frage zu beantworten. Zusätzlich ist zu entscheiden, ob gerade oder ungerade Skalen verwendet werden sollen (Porst, 2011, S. 77ff). Des Weiteren gibt es bei geschlossenen Fragen eine begrenzte und definierte Anzahl möglicher Antwortkategorien. Dabei kann zwischen Einfachnennungen, wie bei Nominal- und Ordinalskalen, und Mehrfachnennungen unterschieden werden. Bei Mehrfachnennungen kann die befragte Person mehrere der vorgegebenen Antwortmöglichkeiten auswählen (Porst, 2011, S. 51).

4.2.2.2 Operationalisierung

Das erste Kapitel dieser Arbeit hat bereits einen kurzen Einblick gegeben, dass die Sicherung der Mobilität älterer Personen im ländlichen Raum unter anderem mithilfe von ehrenamtlich getragenen Mobilitätsangeboten gewährleistet werden kann. Einige Informationen über das Angebot des Bürgerbusses konnten bereits über die Dokumentenanalyse gewonnen werden. Um den Einsatz des ehrenamtlich getragenen Mobilitätsangebotes Bürgerbus noch genauer betrachten und bewerten zu können, sollte die schriftliche Befragung auch dahingehend konzipiert werden.

In diesem Zusammenhang wurden wichtige Themenfelder aus der Dokumentenanalyse abgeleitet und um fehlende Bereiche, wie die Zielgruppe der Senioren oder Herausforderungen beim Betrieb, ergänzt. Darauf aufbauend konnten Fragekategorien für den Fragebogen entwickelt werden. Um Anregungen für geeignete Fragen zu finden, wurde zunächst recherchiert, ob bereits ein wissenschaftliches, validiertes Messinstrument zu dieser Thematik vorhanden ist. Die Suche blieb jedoch erfolglos und aus diesem Grund wurden anhand der vorab identifizierten Fragekategorien Frageitems entwickelt, um darauf aufbauend passende Fragen zusammenstellen zu können. Diesbezüglich wurden die Kategorien allgemeine Informationen, Zielgruppe und Ressourcen identifiziert. Zu diesen Items wurden zunächst mithilfe des theoretischen Hintergrundwissens der Fragebogenkonstruktion viele mögliche Fragestellungen entwickelt. Darauf aufbauend war es möglich die geeignetsten Fragen auszuwählen und den Fragebogen bestmöglich auf die zu befragenden Personen und die zu gewinnenden Erkenntnisse zu konzipieren.

Diese Version des Fragebogens wurde für einen Pretest an zwei Gesundheitswissenschaftlerinnen geschickt. Durch die inhaltliche und optische Prüfung des Fragebogens wurden einige Anregungen gegeben, um den Fragebogen zu optimieren. In diesem Zusammenhang konnten einige Fragen umformuliert, entfernt oder durch neue Fragen ersetzt werden. Auch optisch wurde der Fragebogen angepasst. Durch diese Änderungen wurde die Qualität des Messinstrumentes verbessert. So wird zum einen das Ausfüllen erleichtert und zum anderen erhöht sich die Wahrscheinlichkeit, die erhobenen Daten verwerten zu können. Mithilfe der Anregungen konnten Änderungen vorgenommen werden, um der befragten Person das Ausfüllen zu erleichtern. Dieser Prozess wurde erneut durchlaufen, als der Fragebogen für einen Pretest an einen Bürgerbusverein geschickt wurde. So konnten zusätzlich inhaltliche Änderungen vorgenommen werden, die der Zielgruppe Schwierigkeiten beim Ausfüllen gemacht haben.

4.2.2.3 Finale Version des Fragebogens

Bei dem finalen Datenerhebungsinstrument handelt es sich um einen fünfseitigen Fragebogen. Er ist sowohl optisch als auch inhaltlich in die Themenblöcke Allgemeine Informationen, Zielgruppe, Ressourcen, Angaben zur Person und weitere Anmerkungen untergliedert. Diese optische Kennzeichnung der Module soll den Ausfüller des Fragebogens wie ein roter Faden durch die Befragung leiten. Beim Layout wurde darauf Acht gegeben, dass es an die zu befragenden Personen angepasst ist. Der Fragebogen führt zunächst mit einem Begrüßungstext in die Thematik ein, vermittelt das Ziel des Fragebogens und beinhaltet eine Hilfe zur Beantwortung der Fragen. Über vier Seiten verteilt werden insgesamt 23 Fragen gestellt, an die sich Angaben zur Person sowie eine Möglichkeit für weitere Anmerkungen anschließen. Die Beantwortungszeit beträgt circa 10 bis 15 Minuten.

Es wurde darauf geachtet die Fragen klar und verständlich, wertneutral, ohne Fremdwörter und doppelte Verneinungen zu stellen. Die Reihenfolge wurde von Allgemeinfragen zu spezifischeren Fragen gewählt, um zur Beantwortung zu motivieren und einen leichten Einstieg zu gewähren. Heikle Fragen wurden zum Ende gestellt, um die Abbruchquote gering zu halten. Daraufhin folgen Fragen zu soziodemografischen Daten, die wiederum leicht zu beantworten sind und auf das Ende der Befragung hindeuten. Zum Schluss wird den Befragten noch die Möglichkeit für eigene Anregungen gegeben und für ihre Mitarbeit gedankt.

Aufgrund der Objektivität sowie der höheren Vergleichbarkeit wurde ein Großteil der Fragen geschlossen gestellt. Offene oder halboffene Fragen zwischendurch sollen die Befragung auflockern und der befragten Person die Möglichkeit geben, eine eigenständige Antwort zu formulieren. Die geschlossenen Fragen können mit einer Einordnung auf Skalen beantwortet werden. In diesem Zusammenhang wird sowohl mit Nominal-Skalen und Ordinal-Skalen, als auch mit Einfach- und Mehrfachnennungen gearbeitet. Abbildung 6 gibt einen Einblick in die Verwendung einer geschlossenen Frage mit Mehrfachnennungen.

An welchen Tagen fährt der Bürgerbus? (Mehrere Antworten möglich)

Mo	Di	Mi	Do	Fr	Sa	So
<input type="checkbox"/>						

Abbildung 6: Geschlossene Frage mit Mehrfachnennungen

Hier werden sieben Skalenpunkte mit verbalisierter Benennung gewählt. Die Autorin hat sich für diese Anzahl an Antwortmöglichkeiten entschieden, da sie eine exakte Einordnung ermög-

lichen. Diese Vielzahl an Antwortkategorien ist jedoch der Ausnahmefall und zur Übersichtlichkeit der Auswahl werden überwiegend drei, vier oder fünf Skalenpunkte verwendet. Des Weiteren wurden, je nach Eignung in Bezug auf die Antwortmöglichkeiten, numerische oder verbalisierte Skalenbezeichnungen verwendet. Denn die tatsächliche Benennung und Differenzierung ist reine Definitionssache. Um diese geschlossenen Fragen sowohl händisch als auch am Computer ausfüllen zu können, wurde die Formularfunktion verwendet. So ist es möglich einen Skalenpunkt per Mausklick auszuwählen, zu markieren und sorgt für eine unkomplizierte Beantwortung.

Die finale Version des Fragebogens ist im Anhang zu finden. Diese Fragen sollen dabei unterstützen, die Fragestellung „Inwiefern kann das alternative Mobilitätsangebot Bürgerbus dazu beitragen, eine Erreichbarkeit der sozialen Infrastruktur für ältere Personen in ländlichen Räumen nachhaltig zu sichern?“ beantworten zu können. Wie bereits anfänglich erwähnt waren fünfzehn Vorsitzende von Bürgerbusvereinen dazu bereit, den Fragebogen auszufüllen. Nach vorheriger Absprache wurde der Fragebogen per Post oder E-Mail an diese versendet. Die Fragebögen wurden dann mit einem kleinen Einführungstext inklusive Hinweis, die Fragebögen bitte bis zum 08.02.2019 vollständig ausgefüllt postalisch oder per Mail zurückzusenden, versendet. Alle fünfzehn Fragebögen sind fristgerecht und vollständig ausgefüllt zurückgeschickt worden.

4.2.3 Datenauswertung

Die Auswertung der Daten erfolgte mithilfe von Microsoft Excel 2016. Vor Eingabe der statistischen Daten erhielt jeder Fragebogen handschriftlich eine sogenannte Fragebogennummer, die als Bestandteil in die Datenmaske übernommen wurde. Diese Maßnahme diente der Sicherheit, um eventuelle Eingabefehler aufzudecken. Danach wurde jedes Item des Fragebogens mit einem F für Frage und einer laufenden Nummer versehen. In diesem Bezug steht die Abkürzung F4 für das 4. Item des Fragebogens. Entsprechend ihrer Zielsetzung erhielten die Fragen als Variablen anschließend eine stichwortartige Beschreibung. Anschließend wurde die Codierung der einzelnen Variablen für die Datenaufbereitung in das Programm Excel vorgenommen. In diesem Zusammenhang ergibt sich für die Variable „Konzession“ die in Abbildung 7 beispielhaft dargestellte Codierung. Die Variable enthält die Ausprägungen „Ja“ und „Nein“. Nach der Umcodierung in Ziffern steht die Ziffer 1 für die Angabe „Ja“ und die Ziffer 2 für die Ausprägung „Nein“. Gibt die befragte Person „Nein“ an, so wird in die Datenmaske unter die entsprechende Variable nur noch die Ziffer 2 eingetragen. Nach diesem Schema wurden alle Variablen umcodiert und bei Nichtbeantwortung einer Frage wurde die Ziffer 0 vergeben. Erst nach Überprüfung und Fehlerkontrolle der Daten wurde die statistische Analyse von Verteilungen einer Variablen durchgeführt.

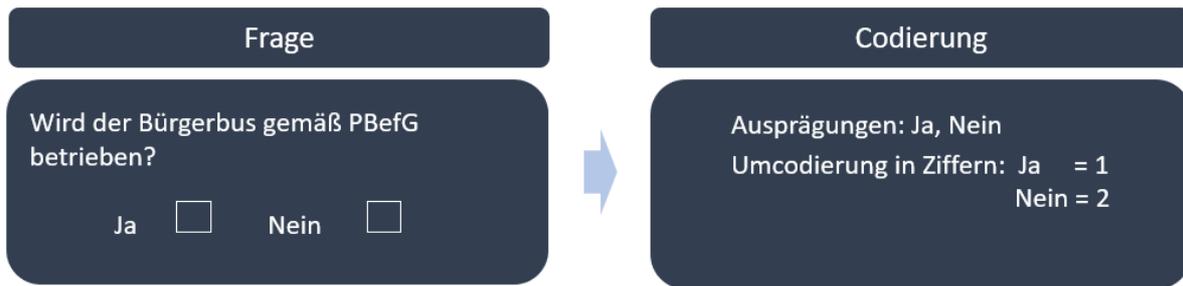


Abbildung 7: Eigene Darstellung der Codierung der Variable "Konzession"

Die halboffenen und offenen Fragen wurden mithilfe der quantitativen Inhaltsanalyse ausgewertet. In diesem Zusammenhang wurden die offenen Antworten nach einem Kategorienschema codiert. Dabei repräsentiert jede Kategorie einen Bedeutungsaspekt des zu codierenden Gegenstandes und wird durch eine Definition und aussagekräftige Beispiele aus dem Datenmaterial beschrieben. Die Entwicklung der Kategorien kann hier, wie bei der qualitativen Inhaltsanalyse, deduktiv oder induktiv erfolgen. Auch in diesem Fall wurden die Kategorien induktiv, also anhand der gegebenen Antworten, gebildet. Für die Variable „Herausforderungen“ wurden nach Durchsicht der gegebenen Antworten die Kategorien ehrenamtliche Fahrer, Finanzierung, Gründung und Förderung gebildet.

Im nächsten Schritt sollten alle gegebenen Antworten mithilfe einer Eingabe in Microsoft Excel 2016 festgehalten werden. Dafür wurde die Tabelle zunächst mit den Überschriften Fragebogennummer, Inhalt und Kategorie versehen. So konnten die Antworten übersichtlich eingegeben und jederzeit zurückverfolgt werden. Abbildung 8 gibt einen Einblick der Codierung für die Variable „Herausforderungen“. Nach der Dateneingabe und Prüfung wurden die Kategorien nach der Häufigkeit, in der sie genannt wurden, sortiert. Dadurch war es möglich, zentrale Erkenntnisse von weniger Zentralen zu unterscheiden und eine Rangfolge herzustellen. Nach Überprüfung der gebildeten Kategorien und Zuordnung der Antworten wurden die Ergebnisse interpretiert. Dieses Schema wurde für jede offene bzw. halboffene Frage durchgeführt.

Variable: Herausforderungen		
Fr. Bo. Nr.	Inhalt	Kategorie
1	Eine große Herausforderung bildet der laufende Betrieb. Die Probleme des Betriebs sind stets die Anwerbung von Fahrer- „Nachwuchs“. Da es sich oft um Ältere oder um Arbeitslose handelt, ist ein „Schwund“ (15% bis 20%) durch Arbeitsvermittlung, Krankheit und Tod unvermeidlich.	ehrenamtliche Fahrer
2	Die Hürden liegen unter anderem in der Gründung. Die Schwierigkeiten liegen neben der Vereinsgründung mit Vorstand, genügend Fahrern und Formulierung einer Satzung eher in der Einbindung von Gemeinde, Landkreis (öffentliche Mittel bereitstellen, Genehmigungen erteilen) und örtlichen Verkehrsträgern (Verkehrsgesellschaft, Mietwagen, Taxen), die oft Sorgen haben, dass der neue Bus ihnen Fahrgäste und damit Einnahmen wegnimmt. Ich habe aber die Erfahrung gemacht, dass in unserer Region durch zusätzliche Verkehrsverbindungen zusätzliche Nachfrage entstanden ist. Teils steigen Fahrgäste vom Auto um, teils wird durch gute Verkehrsverbindungen Ausflugsverkehr in der Region und aus dem Großraum Berlin erst ermöglicht. Davon profitieren dann alle Anbieter.	Gründung, Förderung und ehrenamtliche Fahrer

Abbildung 8: Auszug der Codierung der Variable "Herausforderungen"

5 Ergebnisse

In diesem Kapitel werden zunächst die Ergebnisse der Dokumentanalyse und danach der schriftlichen Befragung dargestellt. Die Darstellung der Ergebnisse basiert auf der Dokumentanalyse und der schriftlichen Befragung. Im Folgenden werden im ersten Abschnitt die zentralen Erkenntnisse der Dokumentanalyse und im zweiten Abschnitt der schriftlichen Befragung dargestellt. Eine zusammenfassende Betrachtung erfolgt im Rahmen der Ergebnisdiskussion.

5.1 Ergebnisse der Dokumentanalyse

Insgesamt baut die Darstellung dieser Ergebnisse auf der Analyse von sieben Leitfäden zum Betrieb von Bürgerbusprojekten einerseits und der Untersuchung von zwei Quellen der Basisliteratur andererseits. Zusätzlich wurden Gesetzestexte und Dokumente über Förderungen der Länder hinzugezogen. Dadurch konnte ein allumfassendes Bild erlangt werden. Auf Grundlage der daraus gewonnenen Informationen sollen im Folgenden die Ergebnisse unter Betrachtung des Bürgerbuskonzepts inklusive der geforderten Rahmenbedingungen sowie gesetzlichen Verankerung, präsentiert werden.

5.1.1 Konzept und Verbreitung

Eine Möglichkeit, die Mobilität und Erreichbarkeit in ländlichen Räumen zu sichern, stellen Bürgerbuskonzepte dar. Dafür schließen sich Bürger zu einem Verein zusammen, der dann die Organisation und den Betrieb des Bürgerbusses übernimmt. Dabei soll er den bestehenden Linienverkehr keineswegs ersetzen, sondern ihn vielmehr sinnvoll ergänzen. In diesem Zusammenhang verkehrt er fast ausschließlich auf Strecken und zu Zeiten, die vorher nicht mit dem ÖPNV bedient wurden. Das Fahrzeug selbst ist in der Regel ein Kleinbus und besitzt einschließlich Fahrer neun Sitzplätze. Wie bei anderen Angeboten des ÖPNV auch, gelten für ihn gesetzliche Regelungen, wenn er mit einer Konzession gemäß PBefG betrieben wird (BMVI, 2015, S. 34; Steinrück, Küpper, 2010, S. 53).

Nach Angaben aus dem Jahr 2018 existieren bundesweit 320 Bürgerbusse. Während ihr Anteil im Jahr 2010 noch bei 154 eingesetzten Bussen lag, hat er sich den letzten Jahren mehr als verdoppelt. Im bundesweiten Vergleich sind Bürgerbusprojekte in NRW, in denen 1985 der erste Bürgerbus Deutschlands startete, mit 133 eingesetzten Bürgerbussen am weitesten verbreitet (Burmeister, Frigge, 2017, S. 12ff). Aber insbesondere in Niedersachsen und Baden-Württemberg haben sich in den vergangenen Jahren überdurchschnittlich viele neue Bürgerbusprojekte entwickelt (Burmeister, Frigge, 2017, S. 24). In beiden Bundesländern fahren knapp 50 Bürgerbusse. In Bayern, Hessen und Rheinland-Pfalz ist ihr Einsatz mit unter 40

noch nicht so weit verbreitet und in Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein fahren jeweils weniger als 10 Bürgerbusse. Die anderen Bundesländer haben noch keinen Bürgerbus in Betrieb (Burmeister, Frigge, 2017, S. 29; Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr, 2018, S. 2).

5.1.2 Rechtliche Vorgaben

Um einen Bürgerbus betreiben zu können, müssen die Verantwortlichen einige Rahmenbedingungen beachten und erfüllen. Diese sollen im Folgenden Anschnitt vorgestellt und erläutert werden.

5.1.2.1 Vereinsgründung

Ein Bürgerbus wird von einem Verein getragen. Dafür kann entweder ein neuer Verein gegründet werden, oder ein bereits bestehender Verein oder die Kommune fungieren als Träger (Schiefelbusch, 2015, S. 50ff). Der Begriff des Vereins ist im Vereinsgesetz (VereinsG) definiert. Danach ist ein Verein jede Vereinigung ohne Rücksicht auf die Rechtsform, zu der sich eine Mehrheit natürlicher oder juristischer Personen für längere Zeit zu einem gemeinsamen Zweck freiwillig zusammengeschlossen und einer organisierten Willensbildung unterworfen hat (§ 2 Abs. 1 VereinsG). Eine Eintragung ins Vereinsregister beim zuständigen Amtsgericht gemäß § 21 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) ist vorteilhaft. Mit diesem Vorgang erlangt der Verein Rechtsfähigkeit, was zur Folge hat, dass der Verein mit seinem Vereinsvermögen für Schäden, die in Erledigung satzungsgemäßer Aufgaben entstehen, haftet (§ 21 BGB). Beim nicht rechtsfähigen Verein können die Vereinsmitglieder mit ihrem persönlichen Vermögen haftbar gemacht werden (§ 31 i. V. m. § 54 BGB). Der Verein wird gemäß § 26 BGB von einem Vorstand vertreten und besteht gemäß § 56 BGB aus mindestens sieben Mitgliedern (§ 26 und 56 BGB).

In die Zuständigkeit des Bürgerbusvereins fällt die Abstimmung mit der bedienten Kommune sowie dem beteiligten Verkehrsunternehmen die gesamte Organisation des Linienbetriebes. Dabei plant er Routen und den Fahrplan des Bürgerbusses, regelt die Finanzierung und technische Abwicklung, rechnet das Fahrgeld ab, wirbt ehrenamtlicher Fahrer an und ist für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig. Des Weiteren ist er die Verbindungsstelle zum Verkehrsunternehmen, das die Konzession zum Betrieb von Bürgerbus-Linien besitzt (Pro Bürgerbus NRW e. V., 2013, S. 9f.). Der Bürgerbusverein erbringt sein Verkehrsangebot demnach als Unterauftragnehmer des Verkehrsunternehmens im Rahmen von dessen Konzession. Deren Zusammenarbeit ist in einer Kooperationsvereinbarung geregelt, die neben der Vertragsgrundlage die Aufgaben des Vereins und des Verkehrsunternehmens, die Regeln der Zusammenarbeit sowie Laufzeit und Kündigung beinhaltet (Schiefelbusch, 2015, S. 48).

5.1.2.2 Konzession für den Bürgerbusbetrieb

Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Möglichkeiten, einen Bürgerbus zu betreiben. Entweder entsprechend der für den ÖPNV geltenden Kriterien des PBefG, oder außerhalb des ÖPNV in Erweiterung der für das private Mitnehmen von Personen im Pkw geltenden Anforderungen (Röhrig et al., 2018, S. 7; Schiefelbusch, 2015, S. 16).

Bürgerbusprojekte, die mit Konzession betrieben werden, fallen unter die Regelungen des PBefG und müssen demnach einige Anforderungen erfüllen. Die Grundverkehrsformen nach dem PBefG sind der Linienverkehr, der Sonderlinienverkehr und verschiedene Formen des Gelegenheitsverkehrs (§ 42, 43 und 46ff PBefG). Bürgerbusse können prinzipiell als Linienverkehr nach § 42 PBefG genehmigt werden. Merkmale eines Linienverkehrs sind eine regelmäßige Verkehrsbedienung, das Vorliegen eines Fahrplans, bestimmte Ausgangs- und Endpunkte, definierte Haltestellen sowie ein unbestimmter Personenkreis als Fahrgäste. Gemäß § 21 PBefG muss ein veröffentlichtes Angebot erbracht werden, auch wenn das Fahrzeug defekt ist oder ein Fahrer ausfällt (§ 21 PBefG). Zusätzlich gilt auch die sich aus § 39 PBefG ergebende Tarifpflicht (§ 39 und 42 PBefG). Zudem gibt es die Möglichkeit über Ausnahmetatbestände den Grundverkehrsformen ähnelnde Verkehrsformen oder die Erprobung neuer Verkehrsarten zuzulassen (§ 2 Abs. 6 und 7 PBefG).

Nach der Freistellungsverordnung zum PBefG können nicht besonders ins Gewicht fallende Beförderungsfälle von den Genehmigungsvoraussetzungen bereit sein. Davon machen einige Initiativen in Deutschland Gebrauch. Dies vereinfacht einige Verfahren, da die Anforderungen, die der Gesetzgeber an diejenigen stellt, die Personen befördern, nicht erfüllt werden müssen (Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, 2013, S. 15). Ein Bürgerbus in genehmigungsfreier Variante ist trotzdem verschiedenen Einschränkungen unterworfen. Bürgerbusse, die außerhalb des PBefG fahren, dürfen generell zwar auch einen eigenen Tarif erheben, die Einnahmen hieraus dürfen die Betriebskosten der jeweiligen Fahrt jedoch nicht übersteigen (Röhrig et al., 2018, S. 7; Schiefelbusch, 2015, S. 16). Zusätzlich sind Begrenzungen in der Fahrzeuggröße zu beachten. Sein Betrieb kann seit der Novelle vom 1. Januar 2013 jedoch einfacher realisiert werden. In diesem Zusammenhang ist der für die Genehmigung einschlägige bundesrechtliche Rahmen dahingehend geöffnet worden, dass diese Verkehre nicht nur Einzelfälle darstellen, sondern zum Regelangebot in Ergänzung des Linien-ÖPNV werden können. Verkehre, die sich nicht in eine dieser Grundverkehrsformen einordnen lassen, sind nicht genehmigungsfähig (Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur, 2013, S. 15f.). Diese Möglichkeit wird zwar überwiegend in Hessen und auch in einigen anderen Bundesländern vereinzelt genutzt, stellt aber trotzdem eine Seltenheit dar (Ministerium des Innern, für

Sport und Infrastruktur, 2013, S. 15; Pro Bürgerbus NRW e.V., 2013, S. 9; Röhrig et al., 2018, S. 7; Schiefelbusch, 2015, S. 16).

Um einen Bürgerbus mit Konzession betreiben zu können, arbeiten viele Vereine mit Verkehrsunternehmen zusammen. Diese besitzen die Konzession, also die Bewilligung zum Betrieb einer Buslinie und erfüllen bereits alle wichtigen Regularien. Der Bürgerbusverein erbringt sein Verkehrsangebot demnach als Unterauftragnehmer des Verkehrsunternehmens im Rahmen von dessen Konzession. In einer Kooperationsvereinbarung mit dem Verkehrsunternehmen wird die Zusammenarbeit im Detail festgehalten. Inhalte sind die Vertragsgrundlage, Aufgaben des Vereins und des Verkehrsunternehmens, Regeln der Zusammenarbeit sowie Laufzeit und Kündigung (Schiefelbusch, 2015, S. 49). Neben dem Innehaben der Konzession ist das Verkehrsunternehmen Eigentümerin des Fahrzeugs, schließt alle notwendigen Versicherungen ab und unterstützt in vielen Fällen auch bei administrativen Aufgaben (Pro Bürgerbus NRW e. V., 2013, S. 10). Abgesehen von der Zusammenarbeit mit Verkehrsunternehmen kooperieren Bürgerbusvereine auch mit Kommunen. Diese hat eine gewisse Initialfunktion für den Bürgerbusverkehr. So sichert sie mit einem positiven Beschluss nicht nur einen gegebenenfalls notwendigen Verlustausgleich, sondern schafft damit die Voraussetzung für einen möglichen Landeszuschuss zum Fahrzeugkauf (Pro Bürgerbus NRW e. V., 2013, S. 10).

5.1.2.3 Der Bürgerbus

Der Bürgerbus darf acht Sitzplätze zuzüglich des Sitzes für das Fahrpersonal ausweisen, um mit dem Führerschein der Klasse B gefahren werden zu können. Grundsätzlich sind je nach Bedarf auch kleinere Fahrzeuge denkbar, in der Praxis finden sich allerdings meistens entsprechende Kleinbusse (Röhrig et al., 2018, S. 16). Da sich das Angebot der Bürgerbusse in der Regel an mobilitätseingeschränkte Personen richtet, sollte das Fahrzeug so ausgerüstet sein, dass ältere und körperlich beeinträchtigte Menschen problemlos ein- und aussteigen können (Röhrig et al., 2018, S. 16). In diesem Zusammenhang hat der Dachverband Pro Bürgerbus NRW e. V. Mindestvorgaben beschrieben. Danach sind Fahrzeuge ideal, die durch Anpassungen im Einstiegsbereich ein bequemes Zusteigen ermöglichen. Hierzu gehören eine Trittstufe an den Schiebetüren und Haltegriffe für den Einstieg. Zusätzlich sollte eine Innenraumhöhe von mindestens 1,80 Meter gegeben sein. Auch eine Ausstattung mit Einzelfahrgastsitzen sowie mindestens einer fremdkraftbetriebenen Eingangstür wird als sinnvoll angesehen (Pro Bürgerbus NRW e.V., 2013, S. 20). Daneben sollte bei einer Neuanschaffung von Fahrzeugen auf eine gewisse Mindestauslastung sowie den Einsatz der neuesten umweltfreundlichen Motortechnik geachtet werden (Röhrig et al., 2018, S. 16).

Doch damit der Bürgerbus durch die ehrenamtlichen Fahrer zum Einsatz kommen kann, müssen diese bestimmte Auflagen erfüllen. Dazu gehört der Besitz eines Führerscheins der Klasse B oder der alten Klasse 3 (Schiefelbusch, 2015, S. 33). Darüber hinaus ist für Bürgerbusse, die nach PBefG verkehren, ein Führerschein zur Fahrgastbeförderung notwendig. Gemäß § 48 Fahrerlaubnisverordnung (FeV) ist für die Ausstellung des Führerscheins zur Fahrgastbeförderung eine Gesundheitsprüfung erforderlich. Er wird zeitbegrenzt an Personen über 21 Jahre mit einem Führerschein der Klasse B ausgegeben. Zur Verlängerung ist nach fünf Jahren die Wiederholung der Gesundheitsprüfung nötig. Eine Verlängerung ist jedoch ausschließlich bis zur Vollendung des 60. Lebensjahres möglich. Der Personenbeförderungsschein kann über das 60. Lebensjahr hinaus beantragt werden, wenn der Antragssteller die Anforderungen gemäß Anlage 5 Nr. 2 FeV erfüllt (§ 48 FeV).

Für Verkehre in der genehmigungsfreien Variante, wie Bürgerrufautos ohne Tarif oder Bürgerfahrdienste, ist der Führerschein zur Fahrgastbeförderung nicht erforderlich. Inhaltlich begründet sich diese Anforderung jedoch aus der Verantwortung gegenüber der Öffentlichkeit als zusätzliche Sicherheitsmaßnahme. Daher ist eine Gesundheitsprüfung oder eine andere Form der Kontrolle grundsätzlich auch bei Verkehren in der genehmigungsfreien Form sinnvoll (Schiefelbusch, 2015, S. 33).

5.1.3 Bürger fahren für Bürger

Beim Bürgerbuskonzept spielt das ehrenamtliche Engagement eine große Rolle. Denn hier bilden die ehrenamtlichen Fahrer die wichtigste Säule, die im Gegensatz zum regulären Linienverkehr, in dem ein angestellter Busfahrer seine Arbeitskraft gegen Entlohnung zur Verfügung stellt, auf ehrenamtlicher Basis beruht (Schiefelbusch, 2015, S. 32). Damit kann ein Bürgerbus ohne anfallende Personalkosten betrieben werden, die im standardgemäßen Linienverkehr mehr als zwei Drittel der Gesamtkosten ausmachen. Demnach wäre das Bürgerbuskonzept ohne die Hilfe von Freiwilligen nicht umsetzbar, da kein wesentlicher Kostenvorteil erzielt werden könnte (Schiefelbusch, 2015, S. 32). Auf diese Weise kommt dem Bürgerbus eine allgemeine Signalwirkung zu. Er ist das öffentliche Verkehrsmittel, das auf dem Prinzip der Selbstverantwortung der Bürger beruht. Dies kann auch als eine Form der Nachbarschaftshilfe angesehen werden, da er oft aus einer Idee der Bürger selbst hervorgebracht, aus eigener Motivation und zur Verbesserung der eigenen Lebenssituation wird (Pro Bürgerbus NRW, 2013, S. 6f.).

Auf diese anders gelagerte Motivation muss entsprechend eingegangen werden. Deshalb sind bei der Planung auch die Motive der freiwilligen Fahrer zu berücksichtigen. Werden diese außer Acht gelassen, so können die Freiwilligen ihre Motivation verlieren und ihre Mitarbeit im

Verein beenden. Zwar gilt auch hier, dass es kein allgemeingültiges Rezept gibt, allerdings zeigt die Erfahrung, dass vor allem vier Gründe für eine Beteiligung am Bürgerbuskonzept genannt werden. Diese können in unterschiedlichen Konstellationen auftauchen und reichen, wie in Abbildung 9 dargestellt, von der Verbesserung des Verkehrs bis hin zur sinnvollen Beschäftigung (Schiefelbusch, 2015, S. 32ff).

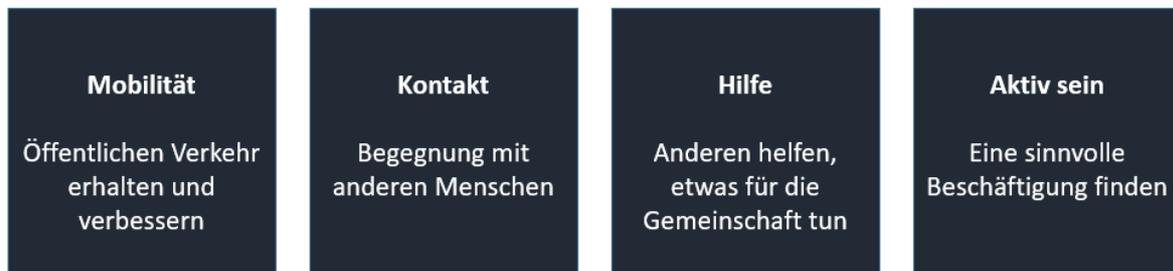


Abbildung 9: Motive für ein Bürgerbusengagement
Schiefelbusch, 2015

Die langfristige Bindung der Mitglieder an den Verein, die Notwendigkeit, regelmäßig neue Fahrerinnen und Fahrer zu finden, oder auch die Anerkennung des Engagements der einzelnen Beteiligten sind wichtige Aufgaben im laufenden Betrieb. Ein aktives Vereinsleben und eine öffentliche Würdigung der ehrenamtlichen Tätigkeit, beispielsweise über Berichte in der lokalen Presse oder Einladungen durch Lokalpolitiker wie Bürgermeister oder Landräte, stärken den Gemeinschaftssinn und die Motivation der Mitglieder. In diesem Zusammenhang werden beispielsweise in Baden-Württemberg oder NRW sehr engagierte Bürgerbusfahrer oder Vorstandsmitglieder mit einer Ehrennadel ausgezeichnet (Pro Bürgerbus NRW e.V., 2019a).

5.1.4 Finanzierung

Dank des ehrenamtlichen Engagements der Bürger entfallen zwar die Personalkosten weitgehend, die sonst etwa 60 Prozent des Betriebsaufwands ausmachen, trotzdem bleiben einige Ausgaben zu bewältigen. Es ist sinnvoll diese in Investitionskosten und Kosten des laufenden Betriebs zu unterscheiden. Wesentlicher Kostenblock für den Bürgerbusverkehr, der bei den Investitionskosten einzuordnen ist, ist die Anschaffung des Fahrzeugs. Hinzu kommen Rücklagen für eine Neuanschaffung, die nach sieben bis spätestens zehn Jahren erfolgen sollte, ggf. Kosten für die Einrichtung zusätzlicher Haltestellen, Fahrplankästen und Aushänge. Ausgaben für Versicherungen, Wartungs- und Pflegekosten für das Fahrzeug, Gesundheitsuntersuchungen, Öffentlichkeitsarbeit und Kraftstoffkosten fallen bei den Betriebskosten an. Die Höhe dieser Ausgaben hängt stark mit der Anzahl der ehrenamtlichen Helfer und der Nutzung des Bürgerbusses zusammen (Schiefelbusch, 2015, S. 34f.).

Um diese Kosten decken zu können, gibt es einige mögliche Einnahmequellen. Neben den Optionen Mitgliedsbeiträge zu erheben oder sich von einer Stiftung fördern zu lassen können Werbeeinnahmen durch Beiträge der örtlichen Unternehmen und Gewerbetreibenden erhebliche finanzielle Mittel erbringen. So vermieten sie beispielsweise Anzeigen auf den Fahrzeugaußenflächen, auf den Faltschirmen oder Monitoren im Fahrzeug. Potentiellen Werbepartnern werden dafür beispielsweise Werbemappen aufbereitet, die einerseits den Bürgerbus vorstellen und andererseits die Werbemöglichkeiten anbieten. Den künftigen Partnern eröffnet sich dadurch nicht nur bewegte Werbung für das eigene Unternehmen zu schalten, sondern auch die Möglichkeit, ihre Identifikation mit dem Projekt und der Region hervorzuheben. Neben diesen Wegen, an Gelder zu gelangen, kann ein Großteil der Einnahmen durch Fahrgeldeinnahmen, kommunale Zuschüsse und Fördermittel hervorgebracht werden (Röhrig et al., 2018, S. 7; Schiefelbusch, 2015, S. 3ff).

5.1.4.1 Fahrgeldeinnahmen

Fahrgeldeinnahmen beim Betrieb von Bürgerbussen mit Konzession sollten einen wesentlichen Beitrag zu den Betriebskosten leisten. Für die Gestaltung der Fahrpreise bestehen verschiedene Möglichkeiten, die vor allem von der Art der Kooperation mit den Verkehrsunternehmen abhängen. Ein Teil der Bürgerbusse in Deutschland ist tariflich vollständig in den normalen ÖPNV integriert. In diesem Bezug werden dieselben Fahrpreise wie im Linienverkehr erhoben und dessen Zeitkarten, Schwerbehindertenausweise usw. werden anerkannt. Im Gegenzug erhalten sie dann einen Teil der Einnahmen der Verkehrsunternehmen (Schiefelbusch, 2015, S. 36). Neben dieser vollständigen Tarifintegration ist die Verwendung eines Inselftarifs möglich. Hier werden nicht die Tarife des umliegenden Verkehrsverbundes angewendet, sondern die Preise individuell gestaltet. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, einen Inselftarif mit Anerkennung und Ausgabe des Verbundtarifs zu verwenden (Pro Bürgerbus NRW e. V., 2013, S. 10ff; Schiefelbusch, 2015, S. 36). Zu den regulären Einnahmen aus Fahrkartenverkäufen können Ausgleichszahlungen des Landes auf Grundlage der §§ 145 und 148 des Neunten Sozialgesetzbuchs (SGB) für die kostenlose Beförderung von Schwerbehinderten hinzukommen (§§ 145 und 148 SGB IX).

5.1.4.2 Spenden

Grundsätzlich können auch Spenden einen zusätzlichen finanziellen Beitrag zum Projekt leisten. Da Bürgerbusvereine in den meisten Bundesländern jedoch nicht als gemeinnützig anerkannt sind, wird die Spendenbasis der Vereine stark geschmälert (Pro Bürgerbus NRW e. V., 2013, S. 10; Schiefelbusch, 2015, S. 54). Die Frage, ob ein Bürgerbus gemeinnützig sein kann, wird immer wieder diskutiert. Nach der letzten Bund-Länder-Abstimmung dazu im Jahr 2012 ist davon auszugehen, dass reine Bürgerbusvereine nicht als gemeinnützig anerkannt werden.

Grund dafür ist, dass aus Sicht der Finanzbehörden ein Bürgerbusverein nach seiner Satzung ganz überwiegend bis ausschließlich Beförderungsleistungen erbringt. Werden in der Satzung, neben dem Bürgerbus, weitere Aktivitäten genannt, die ohne Zweifel als gemeinnützig anerkannt werden, ist eine Anerkennung als Gemeinnützigkeit möglich (Schiefelbusch, 2014, S. 54). Für die zukünftige Entwicklung, Etablierung und Attraktivitätssteigerung des alternativen Mobilitätsangebotes wäre es sinnvoll, wenn die Bürgerbusvereine als gemeinnützig mit in die Abgabenordnung § 52 Gemeinnützige Zwecke des deutschen Steuerrechtes aufgenommen werden, um steuerliche Vorteile für diese Angebote zu bieten.

5.1.4.3 Fördermittel

Kommunen können mit einem positiven Beschluss dafür Sorge tragen, dass Zuschüsse oder ein gegebenenfalls notwendiger Verlustausgleich gewährt werden können. In diesem Bezug muss die Gemeinde dazu finanziell in der Lage sein. Da Verkehrsangebote keine Pflichtaufgabe der Gemeinden sind, wird eine solche Investition bei schlechter Haushaltslage unter Umständen durch die Kommunalaufsicht nicht genehmigt (Schiefelbusch, 2015, S. 36). Daneben beteiligen sich viele Kommunen bundesweit finanziell am Fahrzeugkauf (Becker et al., 2018, S. 39; Pro Bürgerbus NRW e.V., 2013, S. 10).

Darüber hinaus fördern die Länder Bürgerbusprojekte in unterschiedlicher Weise, um ehrenamtlich Engagierten die Einführung und den Betrieb von Bürgerbussen zu erleichtern (Pro Bürgerbus NRW e.V., 2013, S. 10; Röhrig et al., 2018, S. 6).

5.1.4.3.1 Fördermittel der Länder

Beispielsweise können in Niedersachsen und NRW spezielle Fördermittel für Bürgerbusprojekte abgerufen werden. In diesem Bezug werden Bürgerbusprojekte bei der Anschaffung des Fahrzeugs sowie mit weiteren Mitteln für Organisation oder andere Zwecke unterstützt (Pro Bürgerbus NRW e.V., 2019b; § 14 ÖPNVG NRW; VV-ÖPNVG NRW; Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, 2017, S. 1). Auch in Baden-Württemberg wird die Beschaffung von Fahrzeugen finanziell unterstützt (Schiefelbusch, 2015, S. 35). In Bayern besteht hingegen die Möglichkeit, dass die Landkreise die Bürgerbusse aus den ÖPNV-Fördermitteln des Landes mitfinanzieren (Burmeister, 2010, S. 518).

Im Land Brandenburg ist die Finanzierungsfrage zurzeit nicht eindeutig geklärt. Alle vorhandenen Bürgerbusfahrzeuge wurden in der Erstbeschaffung vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg durch den Einsatz von Lottomitteln gefördert (Wagner, 2012, S. 30).

Das Land Hessen fördert Bürgerbusprojekte in 2018 und 2019 im Rahmen der Offensive „Land hat Zukunft – Heimat Hessen“ durch Beratung und Sachleistungen. Zentraler Bestandteil der Förderung sind Kleinbusse, die den Vereinen als Anschubfinanzierung übereignet werden. Voraussetzung dafür ist ein Betriebskonzept. Zentrale Aspekte dieses Konzepts sind unter anderem die Nutzung und Auslastung des Kleinbusses sowie die Nachhaltigkeit des Projekts (Röhrig et al., 2018, S. 6).

In Rheinland-Pfalz kann bisher noch nicht auf eine Fahrzeugförderung des Landes zurückgegriffen werden. Allerdings kann beim Landesbetrieb Mobilität eine finanzielle Förderung für alternative Verkehrsdienste beantragt werden. In diesem Zusammenhang müssen bei einer Bewilligung die Fahrten per Fahrtenbuch nachgewiesen werden. Durch den Landesbetrieb Mobilität wird dann rechnerisch die Differenz zum gängigen Mietwagenpreis ermittelt und auf dieser Basis ein Betriebskostenzuschuss geleistet (Schiefelbusch, 2013, S. 29).

In Sachsen-Anhalt werden die seit 2018 betriebenen Bürgerbusse über das Projekt „Bürgerbusse für Sachsen-Anhalt“ vom Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr zusammen mit dem Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt unterstützt. Die beiden Bürgerbusse werden im Rahmen des EU-Projekts RUMOBIL gefördert. Ziel ist hier die gemeinsame Entwicklung und Erprobung neuer Ansätze zur Anbindung ländlicher vom demografischen Wandel besonders betroffener Orte an den ÖPNV und überregionale Verkehrswege. Acht verschiedene Pilotvorhaben, welche über Europa verteilt in den Teilnehmerländern umgesetzt werden, sind Teil von RUMOBIL. Das Projekt wird im Programm Interreg CENTRAL EUROPE gefördert und aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung finanziert (Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, 2016, S. 1f.; Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt, 2018, S. 1).

In Sachsen werden Bürgerbusprojekte teilweise von den Landkreisen gefördert und in Schleswig-Holstein gibt es derzeit noch keine Förderung des Landes für Bürgerbusse (Bürgerbusse Schleswig-Holstein, 2019; Jansen, 2017, S. 2).

5.1.4.3.2 LEADER

LEADER ist ein methodischer Ansatz der Regionalentwicklung, der es Menschen vor Ort ermöglicht, ihren Lebensraum mitzugestalten. Finanziert wird das Programm durch den Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des Ländlichen Raums (ELER) sowie von Bund und Ländern. Damit können sowohl wirtschaftliche und kulturelle, als auch soziale und touristische Projekte umgesetzt werden (Deutsche Vernetzungsstelle Ländlicher Räume, 2019, S. 2). Dieses europäische Förderprogramm für die ländliche Entwicklung kann inzwischen auch für Maßnahmen im Verkehrsbereich verwendet werden. Voraussetzungen sind,

dass der Ort des Bürgerbusses in einem entsprechenden Fördergebiet liegt, das Thema Mobilität im Arbeitsprogramm der LEADER-Region verankert ist und die Gremien der Region der Investition zustimmen. Die Förderquote beträgt derzeit bis zu 60 Prozent und kann in Grenzen durch die LEADER-Aktionsgruppe selbst festgelegt werden (Schiefelbusch, 2015, S. 36).

In diesem Bezug wurden beispielsweise im Jahr 2017 neun ehrenamtliche Bürgerbusprojekte in der LEADER-Region in Rheinhessen ausgewählt, die jeweils mit 2.000 Euro unterstützt wurden (Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz, 2017, S. 1).

5.2 Ergebnisse der schriftlichen Befragung

Im Folgenden werden die Ergebnisse vorgestellt, die aus der schriftlichen Befragung ermittelt wurden.

5.2.1 Rahmenbedingungen der Bürgerbusvereine

Im Rahmen der schriftlichen Befragung wurden 15 Vereine zu ihrem Bürgerbusangebot befragt. Diese liegen mit einer Anzahl von neun Vereinen überwiegend in NRW. Vier der übrigen Vereine stammen aus Niedersachsen und zwei aus Bayern. Ihre Vorstandsvorsitzenden befinden sich in einer Altersgruppe von 56 bis 78 Jahren. Ihr Durchschnittsalter liegt bei 66 Jahren und bis auf einen Verein haben hier männliche Personen den Vorsitz.

Über die Gründe für einen Bürgerbusbetrieb gibt Abbildung 10 einen Überblick. 13 der 15 Vereine geben an, den Bürgerbus zu betreiben, weil kein Angebot des ÖPNV in erreichbarer Nähe liegt. Knapp die Hälfte haben die Initiative gegründet, um die Mobilität im ländlichen Raum zu gewährleisten. Vier Vereine berichten, dass sie mithilfe des Bürgerbusses eine Anbindung ans nächste Zentrum ermöglichen.

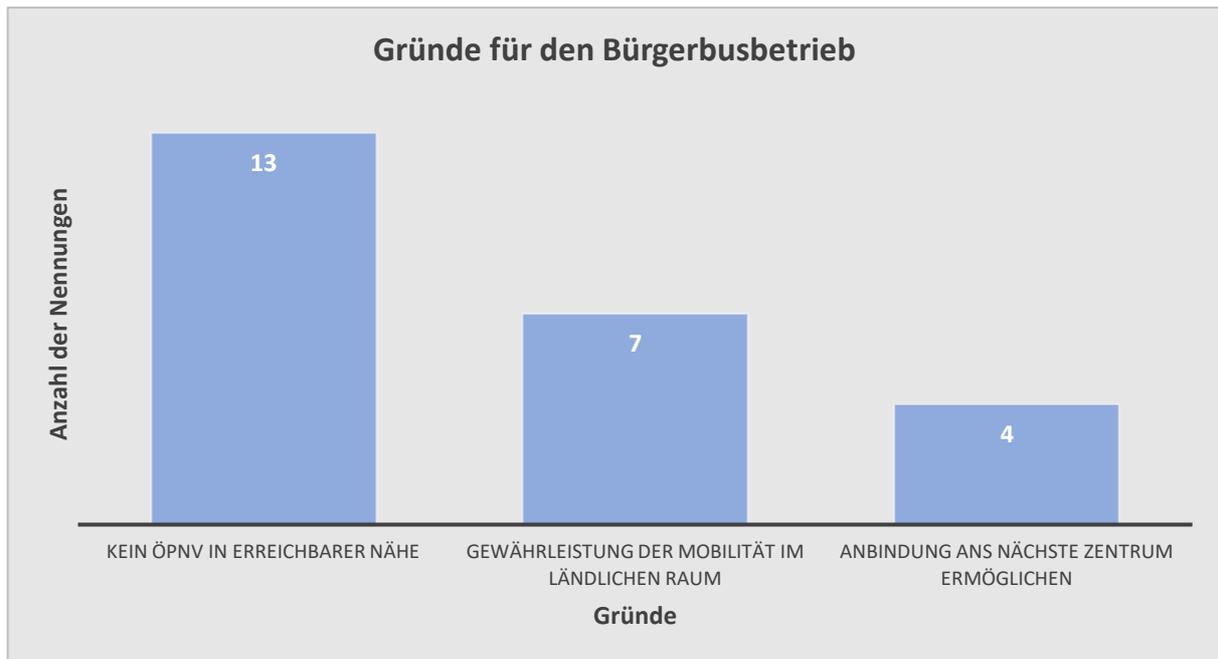


Abbildung 10: Gründe für den Bürgerbusbetrieb

Alle befragten Vereine betreiben ihren Bürgerbus mit Konzession und arbeiten dafür mit der ansässigen Verkehrsgesellschaft zusammen. Bis auf einen Verein, der keine Angabe getätigt hat, ist bei 12 Vereinen ein Bürgerbus in Betrieb und zwei Vereine nutzen zwei Bürgerbusse. Unabhängig von der Anzahl der vorhandenen Bürgerbusse verfügen davon alle über acht freie Sitzplätze.

Mit diesen Bürgerbussen fahren alle Vereine eine Apotheke oder einen Allgemeinmediziner an. Weitere Anfahrtsziele sind in Abbildung 11 dargestellt. Dazu gehören bei 14 der 15 Vereine sowohl der örtliche Einzelhandel, als auch das Rathaus und die Kirche. Der ÖPNV wird auch von mehr als zwei Drittel der Vereine mit dem Bürgerbus bedient. Knapp die Hälfte sind auch an einen Friedhof oder ein Schwimmbad angebunden. Fachärzte werden von lediglich vier Vereinen durch den Bürgerbus angebunden. Neben diesen Anfahrtszielen konnten zusätzlich Weitere genannt werden. Hier haben insgesamt sechs der fünfzehn Vereine eine Angabe gemacht. Dabei wurden mit zwei Nennungen die Bücherei und mit vier Nennungen das Seniorenheim aufgezählt.

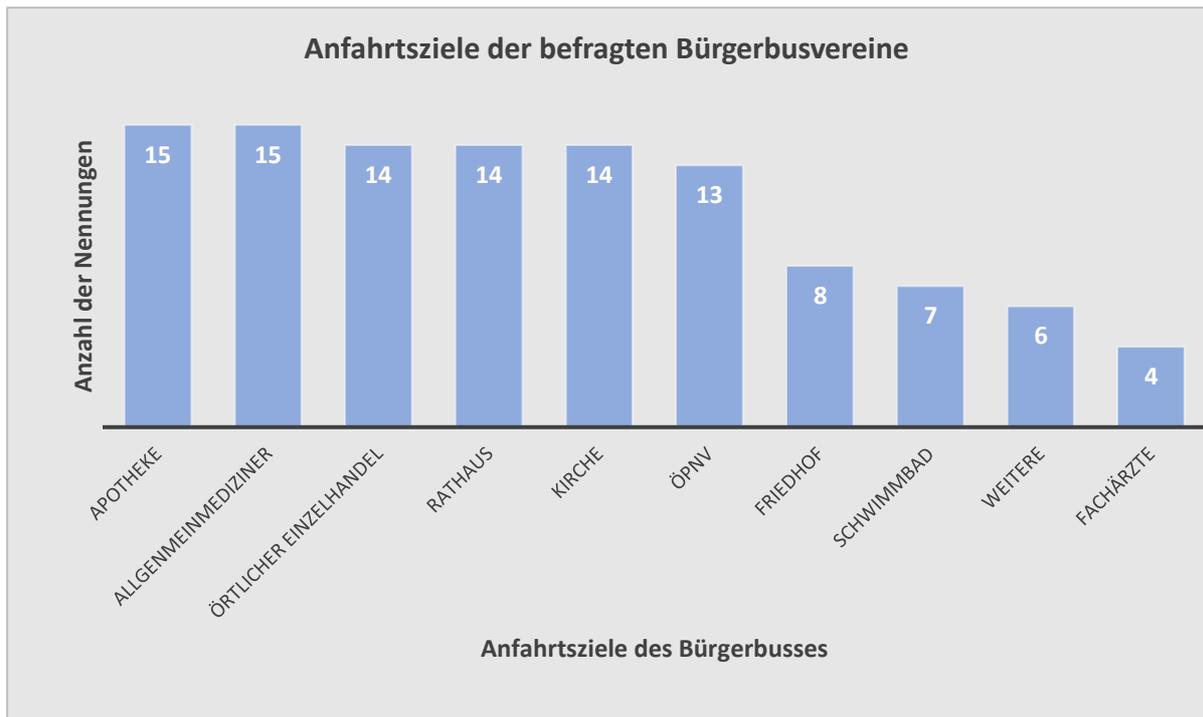


Abbildung 11: Anfahrtsziele der befragten Bürgerbusvereine

5.2.2 Bürger fahren für Bürger

Die ehrenamtlichen Fahrer kommen wie Abbildung 12 zeigt bei mehr als zwei Drittel der befragten Vereine zwei Mal im Monat zum Einsatz. Die aktiven Fahrer der anderen Vereine fahren den Bürgerbus mindestens vier Mal im Monat. Eingeteilt werden sie bei sieben der befragten Vereine vom Fahrdienstleiter. Bei drei Vereinen wird die Dienstplaneinteilung durch den Vorstand vorgenommen. Die übrigen fünf Vereine teilen ihre Fahrer entweder über eine Büroangestellte und einen Fahrerkoordinator ein, oder die Fahrer legen ihre Einsatzzeiten bei monatlichen Treffen gemeinsam mit allen Fahrern fest.

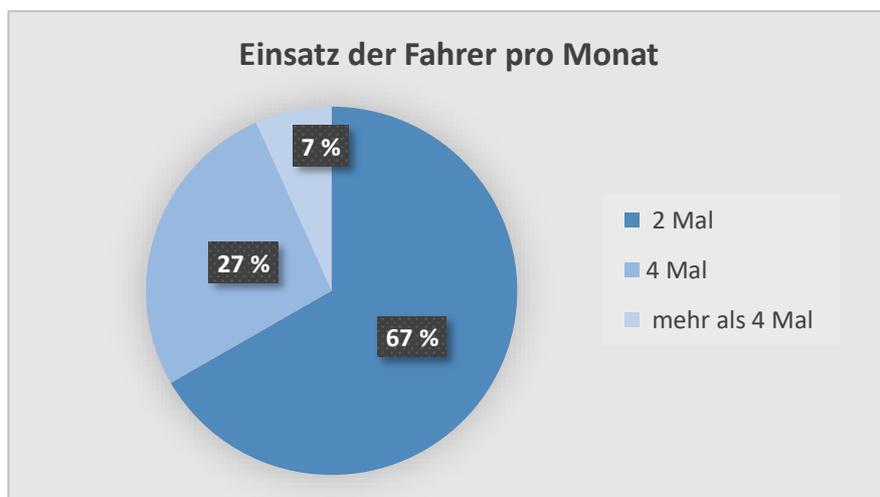


Abbildung 12: Einsatz der Fahrer pro Monat

Bei 14 der 15 befragten Vereine sind die meisten Fahrer der Altersgruppe 65 Jahre und älter zuzuordnen. Ein Verein gibt an, dass die meisten Fahrer zwischen 35 und 65 Jahre alt sind. Diese sind bei acht der befragten Vereine überwiegend weiblich und bei Sieben überwiegend männlich. Neben ihrem bürgerschaftlichen Engagement als Fahrer eines Bürgerbusses sind die Ehrenamtler sowohl in Rente, als auch Teil- und Vollzeit berufstätig. Jeweils ein Verein gibt an, dass ihre Fahrer zur Schule gehen bzw. arbeitslos sind. Bei keinem Verein befinden sich Fahrer im Studium.

Die Vereine wurden zusätzlich danach gefragt, wie viele ehrenamtliche Fahrer benötigt werden, um den Einsatz des Bürgerbusses sicherstellen zu können. Hier haben bis auf zwei Vereine, die keine Angabe gemacht haben, alle Vereine ähnliche Antworten gegeben. Diese konnten in die Kategorien wenigstens zehn, wenigstens 15 und wenigstens 20 Fahrer aufgeteilt werden. Dass wenigstens 10 Fahrer benötigt werden, geben vier Vereine an und dass wenigstens 15 Fahrer benötigt werden, geben drei Vereine an. Mit sechs Stimmen sind fast die Hälfte der Vereine der Meinung, dass mindestens 20 Fahrer benötigt werden, um den Bürgerbusbetrieb aufrechterhalten zu können.

In diesem Zusammenhang zeigt Abbildung 13, wie viele Fahrer tatsächlich für die jeweils befragten Vereine tätig sind. Ein Verein gibt an, dass lediglich sechs bis zehn Fahrer für ihn fahren. Bei allen anderen befragten Vereinen sind mindestens 11 Fahrer vorhanden. Genauer betrachtet sind für zwei Bürgerbusvereine 11-15 Fahrer tätig, für einen Verein 16-20 Fahrer und bei über der Hälfte der Vereine sind mehr als 21 Fahrer tätig.

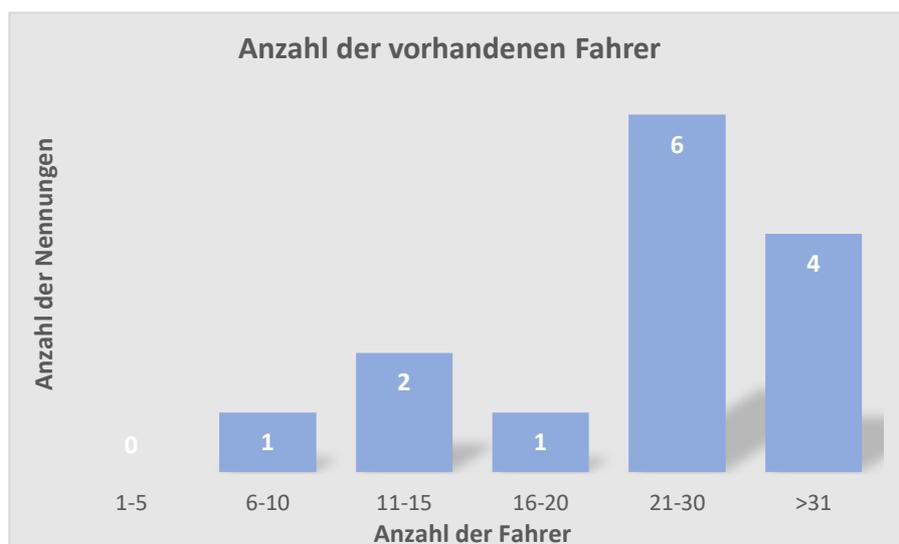


Abbildung 13: Anzahl der vorhandenen Fahrer

Bei der Frage, wie viele Jahre die ehrenamtlichen Fahrer in der Regel für den Verein tätig sind, geben zehn Bürgerbusvereine an, dass ihre ehrenamtlichen Fahrer in der Regel über fünf Jahre für sie tätig sind. Bei vier befragten Vereinen engagieren sich die Fahrer der Bürgerbusse länger als zehn Jahre für den Verein und lediglich bei einem Verein sind die Bürgerbusfahrer weniger als fünf, aber länger als zwei Jahre ehrenamtlich für den Verein tätig. Weniger als zwei Jahre ist bei den befragten Vereinen niemand der aktiven Fahrer tätig.

5.2.3 Finanzierung

Abbildung 14 gibt einen Überblick über die möglichen Einnahmequellen inklusive Anzahl der Nennungen. Mit 13 von 15 möglichen Nennungen sind Werbeeinnahmen die meist genutzte Geldquelle. Auch Fahrgeldeinnahmen werden von 12 der befragten Vereine als Einnahmequelle genannt. Mehr als über die Hälfte der Vereine werden durch das Land gefördert und sechs der Vereine erhalten finanzielle Unterstützung von der Kommune. Ebenfalls sechs der befragten Bürgerbusvereine gibt an, sich zusätzlich durch andere Einnahmequellen zu finanzieren. Dabei wurden sowohl Mitgliedsbeiträge und die Verkehrsgesellschaft als weitere Geldquellen genannt. Über die Hälfte der Vereine, die „Andere“ als genutzte Einnahmequelle genannt hat, wird dabei finanziell von Verkehrsunternehmen unterstützt. Zweimal wurde auch die Finanzierung über Mitgliedsbeiträge genannt.

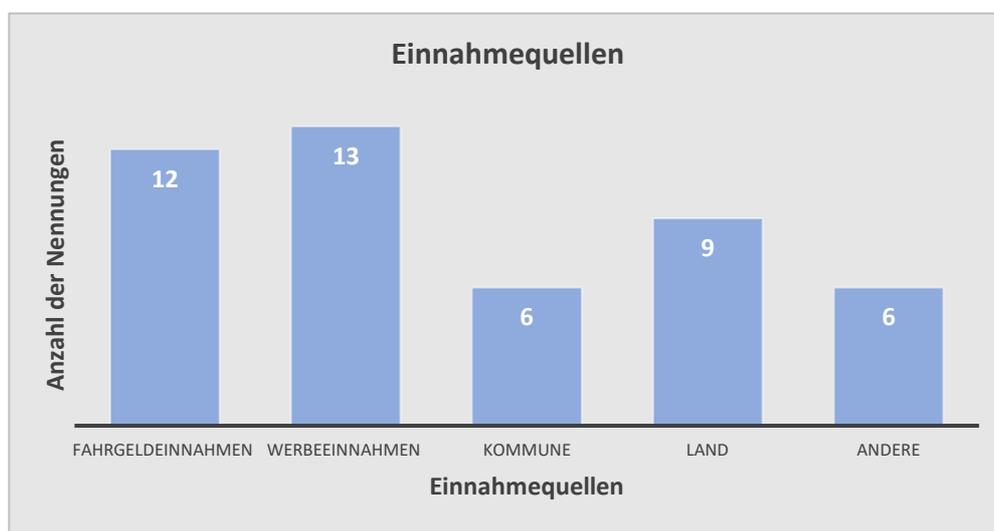


Abbildung 14: Genutzte Einnahmequellen

5.2.4 Betriebszeiten

Abbildung 15 zeigt auf, dass bei allen befragten Vereinen der Bürgerbus sowohl dienstags, als auch mittwochs und donnerstags fährt. Jeweils 14 Vereine bieten ihn auch montags und freitags an. Am Wochenende wird er lediglich von vier Vereinen am Samstag und von zwei Bürgerbusinitiativen am Sonntag angeboten.

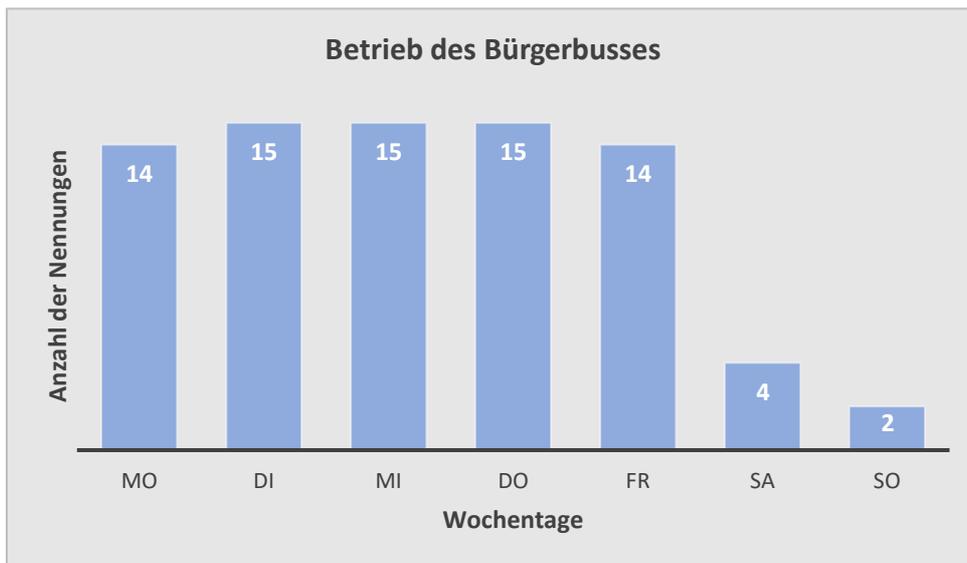


Abbildung 15: Betrieb des Bürgerbusses

Wie Abbildung 16 zeigt werden alle Bürgerbusse der befragten Vereine in den Zeiträumen 8 bis 10 Uhr, 10 bis 12 Uhr, 14 bis 16 Uhr und 16 bis 18 Uhr betrieben. 14 der 15 befragten Vereine bieten ihn auch zwischen 12 und 14 Uhr an. Das Angebot nach 18 Uhr fällt deutlich geringer aus. Denn hier wird der Bürgerbus von 18 bis 20 Uhr lediglich von 2 Vereinen angeboten und nach 20 Uhr wird er von keinem Verein mehr betrieben.

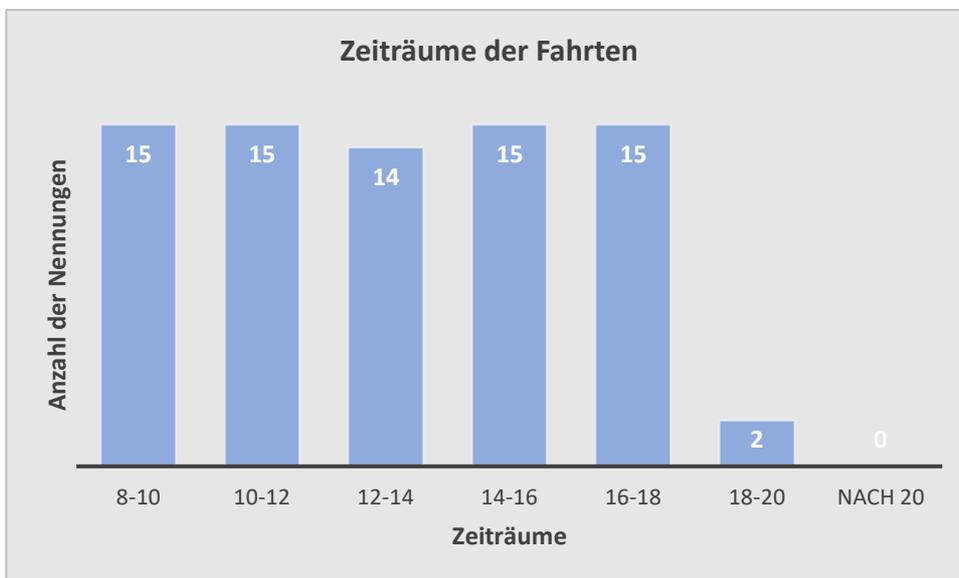


Abbildung 16: Zeiträume der Fahrten

5.2.5 Zielgruppe Senioren

Bei 14 von 15 Vereinen bilden Senioren, also Personen in einem Alter von 65 Jahren oder älter, die Hauptgruppe der Fahrgäste. Er wird zwar auch bei neun Vereinen mehrmals von Erwachsenen und bei sieben Vereinen mehrmals von Jugendlichen genutzt. Allerdings geben gleichzeitig sechs der Vereine an, dass die Bevölkerungsgruppe der Jugendlichen den Bürgerbus selten nutzt. Demnach kann festgehalten werden, dass Senioren den Bürgerbus mit Abstand am häufigsten nutzen.

Zusätzlich wurden die Vereine danach gefragt, wie viele Senioren durchschnittlich pro Tag von ihnen gefahren werden. Das Ergebnis wird in Abbildung 17 dargestellt. Der überwiegende Teil gibt mit 33 Prozent an, durchschnittlich 11-20 Senioren pro Tag zu fahren. Jeweils 20 Prozent der befragten Vereine geben an, 6 bis 10, 21 bis 30 und mehr als 31 Senioren pro Tag im Durchschnitt zu befördern. Lediglich sieben Prozent geben an 1 bis 5 Senioren durchschnittlich zu fahren.

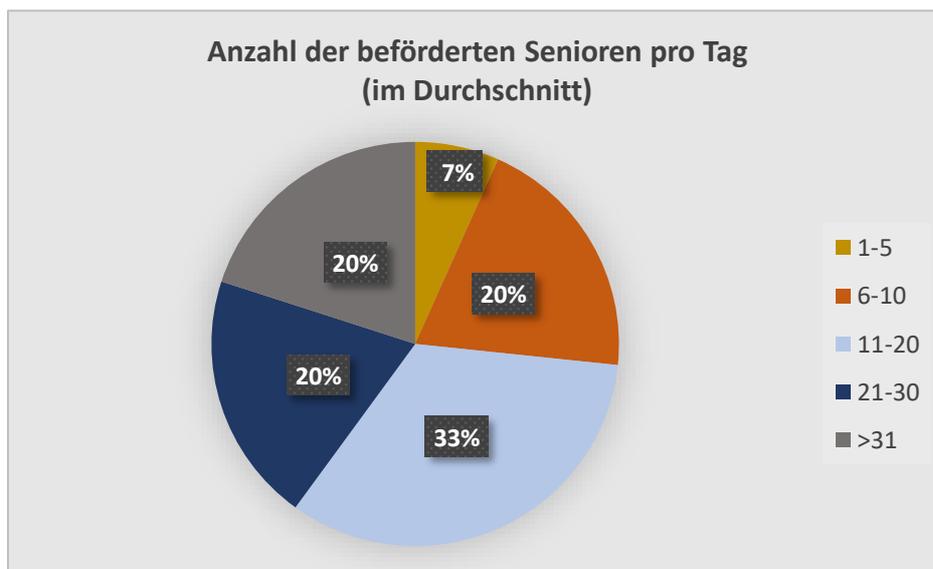


Abbildung 17: Anzahl der beförderten Senioren pro Tag (im Durchschnitt)

Bei der Frage, ob und in welchen Zeiträumen der Bürgerbus häufig oder selten von Senioren genutzt wird fällt auf, dass uneinheitliche Antworten gegeben wurden. Abbildung 18 zeigt auf, dass zwar sieben Vereine angeben, dass Senioren den Bürgerbus zwischen 8 und 10 Uhr häufig nutzen, aber mit lediglich einer Nennung weniger geben sechs der Vereine an, dass der Bürgerbus zwischen 8 und 10 Uhr selten genutzt wird. Ein ähnliches Bild zeigt sich für den Zeitraum 14 bis 16 Uhr. Jeweils sechs Vereine geben an, dass Senioren den Bürgerbus in dem Zeitraum zwischen 12 und 14 Uhr sowohl häufig als auch selten nutzen. Für den Zeitraum nach 18 Uhr wird angegeben, dass der Bürgerbus bei lediglich einem Verein zwischen 18 und

20 Uhr häufig von Senioren genutzt wird. Ein klareres Bild zeigt sich für die Zeiträume von 10 bis 12 Uhr und 16 bis 18 Uhr. Bei zehn Vereinen wird der Bürgerbus zwischen 10 und 12 Uhr häufig und bei neun der Vereine von 16 bis 18 Uhr selten von Senioren genutzt.

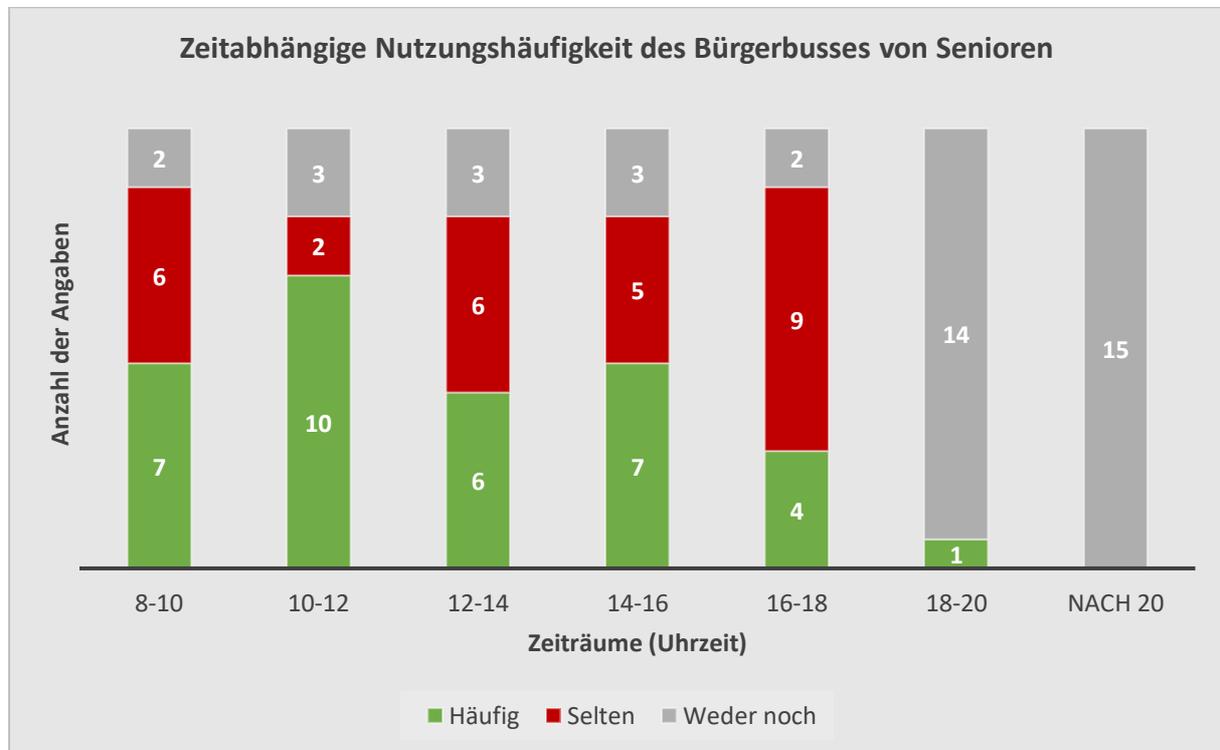


Abbildung 18: Zeitabhängige Nutzungshäufigkeit des Bürgerbusses von Senioren

Neben Fragen nach der täglichen Nutzung sowie Nutzungshäufigkeiten wurden die Vereine dazu befragt welche Ziele von Senioren angefahren werden. Mögliche Antworten waren der ÖPNV, Einzelhandel, Arzt, Apotheke, andere Akteure aus dem Gesundheitswesen oder Freizeitangebote. Zusätzlich konnten über eine offene Frage noch weitere Anfahrtsziele angegeben werden. 15 von 15 Vereinen haben angegeben, dass der Arzt von Senioren angefahren wird. Bei 14 Vereinen fahren Senioren die Apotheke, bei 13 Vereinen den Einzelhandel, bei 12 Vereinen den ÖPNV und bei 10 Vereinen andere Akteure aus dem Gesundheitswesen an. Bei lediglich vier der befragten Vereine stellen Freizeitangebote ein Ziel der Senioren dar. Knapp die Hälfte der befragten Vereine gaben zusätzlich andere Ziele an. Darunter wurden vor allem Treffen mit der Familie oder Freunden und Unterhaltungsnachmittage bzw. Seniorentreffen genannt. Auch regionale Veranstaltungen und der Friedhof wurden als weitere Anfahrtsziele genannt.

5.2.6 Herausforderungen beim Bürgerbusbetrieb

Zusätzlich wurden die Vereine nach Herausforderungen gefragt, die beim Betrieb eines Bürgerbusses auftauchen können. In diesem Zusammenhang konnten Herausforderungen mit

ehrenamtlichen Fahrern, der Finanzierung, der Gründung und der Förderung in Verbindung gebracht werden. Mehr als die Hälfte der befragten Vereine sehen große Schwierigkeiten bei der Akquise ehrenamtlicher Fahrer. Dies gilt sowohl für die Anfangsphase des Bürgerbusvereins, als auch für den laufenden Betrieb. Aufgrund der Unbekanntheit zu Beginn des Bürgerbusprojektes ist die Gewinnung von Ehrenamtlern mit großem Aufwand verbunden. So muss beispielsweise mittels Werbung auf sich aufmerksam gemacht werden, was viel Zeit in Anspruch nimmt. Im laufenden Betrieb sind zwar ausreichend Fahrer vorhanden, diese müssen aber aufgrund von Krankheit, Alter oder familiären Gründen regelmäßig nachbesetzt werden, damit der Betrieb aufrechterhalten werden kann.

Ein Drittel der Vereine gibt an, dass eine große Herausforderung in der Finanzierung des Bürgerbusbetriebs liegt. Denn hier müssen zum einen genügend Fahrgäste vorhanden sein, um die laufenden Kosten mithilfe der Fahrgeldeinnahmen decken zu können. Auch die Anschaffungskosten des Bürgerbusses zum anderen stellen eine große Problematik dar. Beide Hürden wären ohne zusätzliche Förderungen der Länder und ausreichend Werbeeinnahmen nicht bzw. lediglich sehr schwer zu überwinden.

Doch auch wenn sie Möglichkeit besteht, finanzielle Förderungen von Bund und Ländern zu erhalten, müssen dafür vorab viele organisatorische Maßnahmen getätigt werden. Dies stellt vor allem für Laien eine große Herausforderung dar, da vorab beispielsweise ein Fahrplan erstellt und genehmigt werden muss.

Neben diesen Herausforderungen wurden von drei der fünfzehn Vereinen auch Probleme bei der Gründung genannt. Im Fokus steht hier neben der Vereinsgründung mit Vorstand, ausreichend Fahrern und der Formulierung einer Satzung eher die Einbindung von Gemeinde, Landkreis und den öffentlichen Verkehrsträgern. Diese haben die Sorge, dass der neue Bus ihnen Fahrgäste und damit Einnahmen entzieht. Nach Erfahrungen der drei Vereine werden durch dieses Angebot keine Nutzer abgeworben, sondern eine zusätzliche Nachfrage generiert. Im Zusammenhang mit Genehmigungen zur Vereinsgründung werden auch finanzielle Aspekte genannt, die eine Gründung erschweren. Dazu zählt beispielsweise der Erwerb der Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung gemäß PBefG.

6 Diskussion

Abschließend werden die zentralen Ergebnisse der Analyse des Bürgerbuskonzeptes und der Umsetzung in der Praxis vor dem Hintergrund der Konsensfähigkeit beider Perspektiven zusammengefasst. Aus dieser Bewertung der Ergebnisse lassen sich Schlussfolgerungen für

den Beitrag dieses ergänzenden Mobilitätsangebotes in Zusammenhang mit der Erreichbarkeit von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur für Ältere im ländlichen Raum ableiten. Daneben werden potentielle Limitationen der Arbeit beleuchtet.

Allgemeine Übereinstimmung lässt sich aus den Ergebnissen der Dokumentenanalyse und der schriftlichen Befragung hinsichtlich der Konzession, dem Fahrzeug sowie der Finanzierung festmachen. Sowohl aus den Dokumenten, als auch aus der schriftlichen Befragung geht hervor, dass der Bürgerbus überwiegend mit Konzession als Linienverkehr nach § 42 PBefG verkehrt. Wie in den Leitfäden erwähnt wird Bürgerbusvereinen empfohlen mit Verkehrsgesellschaften zusammenzuarbeiten, um die hohen Anforderungen für den Betrieb eines Bürgerbusses mit Konzession erfüllen zu können. Dies wird auch bei allen befragten Vereinen so umgesetzt. Dafür nutzen alle Vereine ein Fahrzeug mit acht freien Sitzplätzen. Die Dokumente zeigen auf, welche Möglichkeiten für eine Finanzierung des Bürgerbusvereins inklusive Betrieb und Fahrzeug bestehen. Danach machen Werbeeinnahmen einerseits und Fahrgeldeinnahmen andererseits einen Großteil der Einnahmen aus. Dies deckt sich mit den Ergebnissen der schriftlichen Befragung, denn 13 von 15 Vereinen finanzieren sich über Werbeeinnahmen und 12 von 15 Vereine über Fahrgeldeinnahmen. Daneben werden auch neun der befragten Vereine über das Land gefördert. Diese Vereine stammen alle aus NRW, wo bereits Förderprogramme für Bürgerbusinitiativen vorhanden sind. Die vier befragten Vereine, die aus Niedersachsen stammen, geben hingegen nicht an, eine Förderung zu erhalten, obwohl dies nach Erkenntnissen der Dokumentenanalyse dort möglich ist. Spenden als Einnahmequelle werden von keinem der Vereine genannt, was darauf hindeutet, dass viele Vereine bundesweit nicht als gemeinnützig anerkannt werden.

Ein Vergleich über die tatsächliche Ausgestaltung des Bürgerbusbetriebs kann nicht vorgenommen werden, da die Ergebnisse der Dokumentenanalyse lediglich Möglichkeiten für den Betrieb aufzeigen und die praktische Umsetzung des Bürgerbuskonzepts sehr unterschiedlich vollzogen wird. Ursächlich sind dafür vor allem die demografischen Entwicklungen, die sich zwar im ländlichen Raum überdurchschnittlich stark, aber sehr ungleich vollziehen. So hat in diesem Zusammenhang jede Kommune andere Herausforderungen zu bewältigen, die einen Einfluss auf die Ausgestaltung des Bürgerbusangebots haben. Daher hängt die praktische Ausgestaltung des Angebots maßgeblich von der Situation vor Ort ab.

Trotzdem ist erkennbar, dass der Bürgerbus im Grundsatz deshalb angeboten wird, weil sich kein Angebot des ÖPNV in erreichbarer Nähe befindet und damit eine Mobilität in ländlichen Räumen gewährleistet werden soll. In diesem Zusammenhang fahren mehr als zwei Drittel der

befragten Vereine den ÖPNV, Apotheken, Allgemeinmediziner, Kirchen, den örtlichen Einzelhandel oder das Rathaus an. Die Hälfte der Vereine sichert auch die Anbindung an einen Friedhof oder das Schwimmbad. Somit können auch in ländlichen Räumen Einrichtungen der sozialen Infrastruktur erreicht werden. Dies gilt sowohl für die Zeiträume zwischen 8 und 12 Uhr sowie 14 bis 18 Uhr. Auch zwischen 12 und 14 Uhr werden bei 14 der 15 Vereine diese Einrichtungen mit dem Bürgerbus angebinden. Nach 18 Uhr steht der Bürgerbus allerdings lediglich bei zwei Vereinen zur Verfügung. Befahren werden diese Uhrzeiten bei allen Vereinen dienstags, mittwochs und donnerstags und bei 14 von 15 Vereinen auch am Montag und Freitag. Wie am Abend wird der Bürgerbus auch am Samstag und Sonntag von deutlich weniger Vereinen angeboten. So bieten ihn samstags ausschließlich vier und sonntags zwei Vereine an. Unklarheit besteht zwar darüber, in welcher Taktung der Bürgerbus angeboten wird, aber eine Erreichbarkeit von Angeboten der Grundversorgung, wie Einzelhandel, Apotheke oder Allgemeinmediziner ist bei mindestens 13 der 15 befragten Vereine von 8 bis 18 Uhr von Montag bis Freitag möglich.

Dies ist vor allem für ältere Personen von Bedeutung, da deren Alltagsleben in einem kleinen Aktionsradius stattfindet und sie Probleme bekommen, wenn sich Angebote und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge aus der Fläche zurückziehen und sich nicht mehr versorgen und aktiv am Leben teilhaben können. Dass dieses ergänzende Mobilitätsangebot insbesondere für Ältere im ländlichen Raum die Erreichbarkeit von Einrichtungen der sozialen Infrastruktur sichert, zeigt sich an den Ergebnissen der schriftlichen Befragung. So kann diese Altersgruppe als Hauptnutzer des Bürgerbusses identifiziert werden. Diese nutzen den Bürgerbus verstärkt zwischen 10 und 12 Uhr und fahren unter anderem den Arzt, die Apotheke, den Einzelhandel und den ÖPNV an. Bei weniger als einem Drittel der befragten Vereine werden Freizeitangebote von Senioren angefahren. Um die Anzahl der beförderten Senioren pro Tag bewerten zu können, hätten noch mehr Informationen abgefragt werden müssen. Denn um dies genauer betrachten zu können, wären unter anderem Auskünfte über die Anzahl der vorhandenen Senioren in dem Einzugsgebiet des Bürgerbusangebotes von großer Relevanz. Dies wurde jedoch nicht abgefragt. Trotzdem zeigen die Ergebnisse, dass der Bürgerbus Senioren vielfältige Möglichkeiten bietet. So bietet der Bürgerbus eine altersgerechte Ausstattung inklusive der Verwendung von Haltegriffen sowie einem niedrigen Einstieg und stellt kein Hindernis dar. Zusätzlich erlangen Senioren durch die Möglichkeit einen Ortswechsel vornehmen zu können Lebensqualität und können aktiv am Leben teilnehmen.

Diese Möglichkeit besteht jedoch ausschließlich dann, wenn sich ausreichend ehrenamtliche Helfer engagieren und den Betrieb eines Bürgerbusses ermöglichen. Denn davon hängt der

Erfolg des Bürgerbuseinsatzes maßgeblich ab und somit bildet das ehrenamtliche Engagement der Bürger neben der Finanzierung eine wichtigste Säule für den Bürgerbusbetrieb. Am Steuer sitzen ehrenamtliche Fahrer, die bei mehr als zwei Drittel der befragten Vereine vier Mal im Monat zum Einsatz kommen und überwiegend 65 Jahre oder älter sind. Diese sind überwiegend Rentner bzw. voll- oder teilzeitbeschäftigt. Mit ihrem ehrenamtlichen Engagement steht und fällt der Bürgerbusbetrieb, was zugleich einerseits als größte Schwäche und andererseits als größte Stärke des Modells bezeichnet werden kann. Niedrige Kosten durch den Wegfall der Personalkosten einerseits, die immerwährende Rekrutierungsaufgabe, um den Fortbestand des Projekts zu sichern, andererseits.

Trotz des klaren Nutzens, der durch den Ansatz „Bürger fahren für Bürger“ generiert wird, muss der Einsatz von freiwilligem Engagement kritisch diskutiert werden. Ansatzpunkt ist zum einen die Frage, ob die Freiwilligenarbeit angesichts der Krise der öffentlichen Haushalte der Lückenbüßer für fehlende Finanzmittel ist oder gar bezahlte Mitarbeit ersetzt.

Zum anderen muss betont werden, dass die Bundesrepublik gemäß dem Subsidiaritätsprinzip für die Erbringung von Angeboten und Einrichtungen der Daseinsvorsorge zu moderaten Preisen und in regional vergleichbarer Qualität verantwortlich ist. Dies sollte trotz der ungenauen Zuordnung über die Aufgabenträger nicht alleinige Aufgabe der Bürger sein.

Zwar gibt es bereits zahlreiche Projekte, wie in NRW, die mithilfe einer guten Zusammenarbeit zwischen den Akteuren Verein, Kommune, Verkehrsträger und Land funktionieren und kostendeckend betrieben werden können. Dies liegt vor allem an der Unterstützungsbereitschaft und an gesetzlichen Regelungen, die extra für den Bürgerbusbetrieb geschaffen wurden. Belegt wird dies dadurch, dass im Vergleich zu anderen Ländern der Bundesrepublik hier mit Abstand am meisten Bürgerbusse in Betrieb sind. In anderen Bundesländern werden Vereinen diesbezüglich noch viele Steine in den Weg gelegt. So fördern nicht alle Bundesländer oder Kommunen den Verein durch finanzielle Unterstützung beim Kauf eines Bürgerbusses oder durch einen Verlustausgleich. Auch eine mangelnde Kooperation der Verkehrsunternehmen oder Kommunen kann den Betrieb eines Bürgerbussen erschweren oder zu einer Nichtgründung führen. Hier sollten Bürger sowohl finanziell als auch organisatorisch mehr unterstützt werden, damit ihnen der Betrieb nicht noch schwerer gemacht wird. Zumal sie sich unentgeltlich einsetzen und ihr Engagement wesentlich zum Gemeinwohl beiträgt. Aus diesem Grund müssen von der Politik bundesweit bessere und einheitliche Rahmenbedingungen geschaffen werden. Denn auch diese uneinheitliche Behandlung von Kommunen führt zu einer sozialen Benachteiligung. So wird die Mobilität einiger älterer Menschen in ländlichen Räumen

Deutschlands gesichert und anderen wiederum nicht. Dies führt zu ungleichwertigen Lebensverhältnissen in der Bundesrepublik. Gerade weil gemäß des ROG im Gesamtraum der Bundesrepublik Deutschland und in seinen Teilräumen unter anderem ausgeglichene soziale und Verhältnisse anzustreben sind.

Aus Sicht des methodischen Vorgehens in dieser Arbeit sollen die Ergebnisse an dieser Stelle reflektiert werden. Durch die Triangulation konnten verschiedene Perspektiven betrachtet werden, die sich letztendlich grundsätzlich nicht widersprechen, sondern ergänzen. Die Stichprobe der befragten Vereine ist tendenziell zu gering, um eine Verallgemeinerung der Ergebnisse vornehmen zu können. Im Zusammenhang mit den Daten zum Bürgerbuskonzept aus den Dokumenten ist dies jedoch als gesättigt zu betrachten. Denn hier hat sich bereits nach wenigen Leitfäden eine Wiederholung der Themen und Inhalte eingestellt. Trotzdem wäre es hilfreich gewesen, genauere und mehr Informationen über die Finanzierung der Bürgerbusvereine zu erhalten. Des Weiteren sind die Ergebnisse der Zielgruppe kritisch zu betrachten, da Unkenntnis darüber herrscht, wie Senioren klassifiziert wurden. Dies hat jeder Verein für sich selbst festgelegt und daher ist nicht auszuschließen, dass es in der Folge zu Unterschieden in den gegebenen Antworten gekommen ist. Aufgrund der Unwissenheit über die Adressen der Senioren, die einen Bürgerbus benutzen, war es nicht möglich diese direkt zu befragen. Des Weiteren hätten die Fragen nach den Zeitfenstern der Nutzung spezifiziert werden müssen, um nicht nur Aussagen über Zeiträume, sondern auch über Uhrzeiten treffen zu können.

Trotzdem kann unter Berücksichtigung der Dokumentenanalyse in Zusammenhang mit den Ergebnissen der Befragung ein guter Einblick in das Konzept des Bürgerbusses und die Möglichkeit der Mobilitätssicherung Älterer im ländlichen Raum gegeben werden. Allerdings sollte dies nicht der alleinige Ansatz sein und bedarf in Bezug auf die Unterstützung sowohl auf politischer Ebene als auch gesellschaftlicher Ebene einiger Optimierungen.

7 Ausblick und Fazit

Das alternative bzw. ergänzende Mobilitätsangebot Bürgerbus ist insbesondere vor dem Hintergrund der vorhandenen Defizite im ÖPNV-Angebot und dem Mangel an Alternativen für den ländlichen Raum von großer Bedeutung. Er ist deshalb wichtig, weil sich die Rahmenbedingungen beispielsweise durch die soziodemografische Entwicklung verändern und dadurch neue Mobilitätsbedürfnisse und -ansprüche entstehen, die die bisherigen Mobilitätsangebote nicht mehr abdecken. Der Bürgerbus zeigt in diesem Zusammenhang einen Lösungsansatz auf, der nicht neu ist.

Dabei treten Synergieeffekte auf. Gelebte Bürgerbeteiligung und die Teilhabe älterer Menschen am Gemeinwesen. Ältere Menschen konnten, obgleich Bürgerbusse ausdrücklich für die gesamte Bevölkerung ausgelegt sind, als Hauptnutzergruppe ausgemacht werden. Bürgerbusse besitzen gegenüber anderen alternativen Bedienungsformen den Vorteil, dass sie durch den Einsatz ehrenamtlicher Fahrer kostengünstig betrieben werden können. Mit ihrem Engagement „steht und fällt“ der Bürgerbusbetrieb, was zugleich einerseits als größte Schwäche und andererseits als größte Stärke des Modells bezeichnet werden kann. Niedrige Kosten und aktive Bürgerbeteiligung einerseits, die immerwährende Rekrutierungsaufgabe, nämlich motivierte Ehrenamtler zu finden, um den Fortbestand des Projekts zu sichern, andererseits. Nicht zuletzt auf Grund der Erfahrungen in NRW, wo nun innerhalb von über 30 Jahren lediglich zwei Betriebe eingestellt wurden, kann von der Zukunftsfähigkeit solcher Projekte auch bundesweit ausgegangen werden. Dies gelingt allerdings ausschließlich dann, wenn den Bürgerbusinitiativen bessere Rahmenbedingungen geboten werden.

Ein zentrales Problem bleibt sicher die nachhaltige Finanzierung von Bürgerbusbetrieben. Hier ist der Gesetzgeber auf Landesebene gefragt, spezielle Förderprogramme aufzulegen bzw. auszubauen und eine ÖPNV-Bedienung mit alternativen Bedienungsformen besser im Nahverkehrsgesetz zu verankern. Wünschenswert wäre eine möglichst integrierte Betrachtung. Insoweit es nun politischer Wille der Entscheider ist, Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge gerade auch abseits der großen Stadtzentren nachhaltig zu verbessern oder zumindest auf den heutigen Stand zu erhalten, erscheint das Betreten von „Neuland“ im ÖPNV, wie es der Aufbau eines Bürgerbus-Systems darstellt, unumgänglich. Dieses ergänzende ÖPNV-Angebot kann mithelfen, eine alternde Bevölkerung in peripheren Räumen zu halten und die Attraktivität dortiger Wohnlagen zu erhöhen.

Literaturverzeichnis

- Abgabenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 2002 (BGBl. I S. 3866; 2003 I S. 61). Zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2639).
- Ahrend, C., & Herget, M. (Hrsg.) (2012). *Umwelt- und Familienfreundliche Mobilität im ländlichen Raum. Handbuch für nachhaltige Regionalentwicklung*. Berlin. Abgerufen von https://www.ivp.tu-berlin.de/fileadmin/fg93/Forschung/Projekte/Laendlicher_Raum/ufm-handbuch.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Altenburg, S., Gaffron, P., & Gertz, C. (2009). *Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen: Diskussionspapier des Arbeitskreises Innovative Verkehrspolitik der Friedrich-Ebert-Stiftung*. In: Friedrich-Ebert-Stiftung (Hrsg.). Bonn.
- Bauer, M. (2015). *Nachhaltig mobil im ländlichen Raum. Vorbildliche Beispiele aus ganz Deutschland*. In: Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (Hrsg.). Stuttgart.
- Becker, J., Hofmann, D., Löw, G., Blees, V., Saueressig, K., & Cand, F. (2018). *Abschlussbericht des Forschungsprojekts "Erfolgsfaktor Bürgerbus?!"*. Abgerufen von https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2018/Abschlussbericht_Erfolgsfaktor_Buergerbus.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Bürgerbusse Schleswig-Holstein (2019). *Bürgerbusse Schleswig-Holstein – das Angebot für Sie*. Abgerufen von <http://www.buergerbus-sh.de/index.php/projekt> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738). Zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Januar 2019 (BGBl. I S. 54).
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2017). *Raumordnungsbericht 2017 - Daseinsvorsorge sichern*. Bonn.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2014). *Bevölkerungsentwicklung der Kreise in Vergangenheit und Zukunft*. Abgerufen von http://m.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Wohnungswirtschaft/bbsr_bevoelkerungs_wohnungsmarktprognose_grafiken_bf.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (2010). *Laufende Raumb Beobachtung. Raumabgrenzungen. Raumtypen 2010*. Abgerufen von https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/Raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/Raumtypen2010_vbg/Raumtypen2010_alt.html?nn=443270 (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2019). *Zahlen und Fakten – Alterung regional unterschiedlich weit fortgeschritten*. Aufgerufen von <http://www.demografie-portal.de/SharedDocs/Informieren/DE/ZahlenFakten/Aeltere-Bevoelkerung.html> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Bundesministerium des Innern (Hrsg.) (2017). *Jedes Alter zählt. "Für mehr Wohlstand und Lebensqualität aller Generationen". Eine demografiepolitische Bilanz der Bundesregierung zum Ende der 18. Legislaturperiode*. Berlin.
- Bundesministerium für Bildung und Forschung (Hrsg.) (2017). *KOMOBIL2035: Neue Koope-*

- ration von Ehren- und Hauptamtlichen für nachhaltige Mobilität. Neue Forschungsprojekte für Regionen im Wandel. Die Fördermaßnahme „Kommunen innovativ“.* Abgerufen von https://kommunen-innovativ.de/sites/default/files/12_komobil2035.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Hrsg.) (2016). *Unterrichtung durch die Bundesregierung. Zweiter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume.* Berlin.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2017). *Unterrichtung durch die Bundesregierung. Siebter Bericht zur Lage der älteren Generation in der Bundesrepublik Deutschland. Sorge und Mitverantwortung in der Kommune – Aufbau und Sicherung zukunftsfähiger Gemeinschaften und Stellungnahme der Bundesregierung.* 2. Auflage. Berlin.
- Bundesministerium für Familie, Senioren, Frauen und Jugend (Hrsg.) (2015). *Arbeitsgruppe „Selbstbestimmtes Leben im Alter“. Zwischenbericht.* Abgerufen von <https://www.bmfsfj.de/blob/77418/f04b20ed0ce88a6573990c41fd9fb477/demografie-zwischenergebnisse-ag-selbstbestimmtes-leben-im-alter-data.pdf> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (Hrsg.) (2010). *Planung für ältere Menschen. Ein Leitfaden für die Praxis.* BMVBS-Online-Publikation. Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung & Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.) (2009). *Handbuch zur Planung flexibler Bedienformen im ÖPNV. Ein Beitrag zur Sicherung der Daseinsvorsorge in nachfrageschwachen Räumen.* Bonn.
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2015). *Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge – Empfehlungen der Facharbeitskreise Mobilität, Hausärzte, Altern und Bildung.* In: MORO Praxis. Heft 2. Berlin.
- Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Hrsg.) (2014). *Handbuch „Mobilität im Alter“. Kurzfassung.* Wien.
- Burmeister, J. (2010). *Der Bürgerbus: ehrenamtliches Engagement der Besonderen Art. Bericht und Empfehlungen aus der Praxis.* In: Informationen zur Raumentwicklung. 517-523.
- Burmeister, J., Figge, P. (2017). *Verlässlich. Persönlich. Nah. Bürgerbusse in NRW.* In: Pro Bürgerbus NRW e.V. (Hrsg.). Düsseldorf
- Dehne, P. (2013). *Ein Umbau der Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen ist notwendig.* In: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.): *Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck. Wie reagieren auf den demographischen Wandel?.* Bonn. 6-8.
- Dehne, P., Neugebauer, A. (2014). *Ländliches Wohnen im Alter, aber wie? Facetten sorgen der Gemeinschaften in Mecklenburg-Vorpommern und anderswo.* In: Deutsches Zentrum für Altersfragen (Hrsg.): *informationsdienst altersfragen.* Heft 6; 41. Jahrgang. Berlin.
- Deutsches Institut für Urbanistik (Hrsg.) (2012). *Berichte – Projekte, Veröffentlichungen, Veranstaltungen und Standpunkte des Difü.* Heft 1. Jahrgang 38. Berlin.

- Deutsche Vernetzungsstelle Ländlicher Räume (2019). *LEADER. für die ländlichen Räume – Bürger gestalten ihre Region*. Aufgerufen von https://www.netzwerk-laendlicher-raum.de/fileadmin/sites/ELER/Dateien/05_Service/Publikationen/LEADER-Flyer/flyer_leader_Karte.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Diekmann, A. (2012). *Empirische Sozialforschung. Grundlagen. Methoden. Anwendungen*. 6. Auflage. Hamburg.
- Eidam, H., Willems, K.; Thiemann-Linden, J. (2012), *Mobilität in ländlichen Räumen in Niedersachsen. Ergebnisbericht*. Köln.
- Einig (2015). *Gewährleisten Zentrale-Orte-Konzepte gleichwertige Lebensverhältnisse bei der Daseinsvorsorge?*. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 1. Bonn. 45-56.
- Europäische Kommission (2016). Vorschlag für eine VERORDNUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1059/2003 in Bezug auf die territorialen Typologien (Tercet). Abgerufen von <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016PC0788&from=DE> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980). Zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. Mai 2018 (BGBl. I S. 566).
- Flick, U. (2012). *Qualitative Sozialforschung. Eine Einführung*. 5. Auflage. Hamburg.
- Follmer, R. (2019). *Mobilität in Deutschland. Kurzreport. Verkehrsaufkommen – Struktur – Trends*. In: Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH. Bonn.
- Forsthoff, E. (1938). *Die Verwaltung als Leistungsträger*. Stuttgart, Berlin.
- Forsthoff, E. (1958). *Die Daseinsvorsorge und die Kommunen*. Köln.
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 7. März 1995 (GV. NW. S. 196). Zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2016 (GV. NRW. S. 1157).
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395). Zuletzt geändert durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234).
- Hahne, U. (2013). *Herausforderungen des demografischen Wandels für Angebote der Daseinsvorsorge*. In: Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.): *Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck. Wie reagieren auf den demographischen Wandel?*. Bonn. 9-12.
- Holz-Rau, C., Günther, S., Krummheuer, F. (2010). *Daseinsvorsorge ist keine Ortseinsvorsorge. Hinweise zur Planung in dünn besiedelten Räumen*. In: Informationen zur Raumentwicklung. Bonn. 489-504.
- Jansen, H. (2017). *Bürgerbus Arzberg*. Abgerufen von <https://ostelbien.de/wp-content/uploads/buergerbus-arzberg-flyer.pdf> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Kelle, U. (2014). *Mixed Methods*. In: Baur, N., Blasius, J. (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden. 153-166.
- Kirchesch, M. (2013). *Mobilität als Basis der Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen*, In:

- Bundesanstalt für Landwirtschaft und Ernährung (Hrsg.). *Daseinsvorsorge in ländlichen Räumen unter Druck. Wie reagieren auf den demographischen Wandel?*. Bonn. 13-16.
- Klößner, J., Friedrichs, J. (2014): *Gesamtgestaltung des Fragebogens*. In: Baur, N., Blasius, J. (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden. 675-686.
- Knigge, M., Dieterich, K. (2016). Deutscher Alterssurvey 2014. Zentrale Befunde. In: Deutsches Zentrum für Altersfragen (Hrsg.). Berlin.
- Küpper, P. (2016). *Thünen Working Paper 68. Abgrenzung und Typisierung ländlicher Räume*. In: Johann Heinrich von Thünen Institut (Hrsg.). Braunschweig.
- Kuhnimhof, T., Nobis, C. (2018). *Mobilität in Deutschland – MiD. Ergebnisbericht*. Bonn.
- Laberer, C., Winkler, R. (2016). *Mobilitätssicherung im ländlichen Raum. Herausforderungen. Handlungsfelder. Empfehlungen*. In: Allgemeiner Deutscher Automobil-Club e.V.. München.
- Maretzke, S. (2014). *Besonders vom demografischen Wandel betroffene Regionen. Ergebnisse der Arbeitsgruppe D „Lebensqualität in ländlichen Räumen und integrative Stadtpolitik fördern“ der Demografiestrategie der Bundesregierung*. In: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.). *Vom demografischen Wandel besonders betroffene Regionen. Ein wichtiges Thema im Kontext der Demografiestrategie. Dezembertagung des Arbeitskreises „Städte und Regionen“ der DGD in Kooperation mit dem BBSR am 5. und 6. Dezember 2013 in Berlin*. Bonn. 4-21.
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2018). *Bürger-Bus Osterburg*. Abgerufen von http://www.osterburg.de/fileadmin/stadt/images/wohnen_leben/Buergerbus-Osterburg-Flyer_Download.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2016): Informationsveranstaltung zum EU-Projekt RUMOBIL. Bürgerbusse im ländlichen Raum. Abgerufen von https://www.nasa.de/fileadmin/content/04_projekte/04_rumobil/pdf/Informationsflyer.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Ministerium für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten Rheinland-Pfalz (2017). *Unterstützung für neun ehrenamtliche Bürgerprojekte durch die LAG Rheinhessen im Jahr 2017*. Abgerufen von <https://www.rheinhessen.de/action/download?id=%7Bb611fdff-5c78-0cc1-4a97-492d6f864ab8%7D> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Neuntes Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234). Zuletzt geändert durch Artikel 6 Absatz 3 des Gesetzes vom 28. November 2018 (BGBl. I S. 2016).
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2017). *Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen*. Abgerufen von https://www.lnvg.de/fileadmin/media/downloads/foerderung/Bestimmungen_Buergerbus-Foerderung_03-2017.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Nowossadeck, S. Block, J. (2017). *Wohnumfeld und Nachbarschaftsbeziehungen in der zweiten Lebenshälfte. report altersdaten*. In: Deutsches Zentrum für Altersfragen. Berlin.
- Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990

- (BGBl. I S. 1690). Zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).
- Porst, R. (2014). *Frageformulierung*. In: Baur, N., Blasius, J. (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden. 687-700.
- Porst, R. (2011). *Fragebogen. Ein Arbeitsbuch*. In: Sahner, H., Bayer, M., Sackmann, R. (Hrsg.). 3. Auflage. Wiesbaden.
- Pro Bürgerbus NRW e. V. (2019a). *Ehrennadeln für verdiente Vereinsmitglieder*. Aufgerufen von <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=ehrennadeln> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Pro Bürgerbus NRW e. V. (2019b). *Die Landesförderung der Busse*. Aufgerufen von <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=foerderregelung> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Pro Bürgerbus NRW e. V. (Hrsg.) (2013). *Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen. Bürger fahren für Bürger*. Kevelaer.
- Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986). Zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).
- Reinecke, J. (2014). *Grundlagen der standardisierten Befragung*. In: Baur, N., Blasius, J. (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden. 601-617.
- Ried, W. (2016). *Gesundheitsversorgung im ländlichen Raum: Ziele und Indikatoren*. In: Herbst, M., Dünkel, F., Stahl, B. (Hrsg.). *Daseinsvorsorge und Gemeinwesen im ländlichen Raum*. Wiesbaden. 1-24.
- Rittmeier, B., Herget, M., Kaether, J., Koch, J., Müller, K. (2018). *Sicherung von Versorgung und Mobilität. Strategien und Praxisbeispiele für gleichwertige Lebensverhältnisse in ländlichen Räumen*. In: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.). Berlin.
- Röhrig, C., Krause, K., Weißhand, M., Blöcher, P. (2018). *Bürgerbusse in Hessen. Basiswissen zu Einführung und Betrieb*. In: Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum (Hrsg.). Frankfurt am Main.
- Schiefelbusch, M. (2015). *BürgerBusse in Fahrt bringen. Stationen auf dem Weg zum Bürgerbus*. In: Verkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (Hrsg.). Stuttgart.
- Schiefelbusch, M. (2014). *ÖPNV von unten. Ländliche Mobilität als ein Gemeinschaftswerk*. In: NVBW Schriftenreihe. 32. Jahrgang.
- Schiefelbusch, M. (2013). *Ressourcen – Was brauchen wir?*. In: Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (Hrsg.). *PROJEKT BÜRGERBUSSE*. Mainz.
- Schlömer, C., Bucher, H. & Hoymann, J. (2015). *Die Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus*. In: BBSR-Analysen Kompakt. Bonn.
- Schlömer, C., Spangenberg, M. (2009). *Städtisch und ländlich geprägte Räume: Gemeinsamkeiten und Gegensätze*. In: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung & Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.). *Ländliche Räume im demografischen Wandel. BBSR-Online-Publikation*. Bonn. 17-32.

- Statistisches Bundesamt (2019). Mitten im demografischen Wandel. Aufgerufen von https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/_Querschnitt/DemografischerWandel/DemMittenIm.html (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Statistisches Bundesamt (2015). *Bevölkerung Deutschlands bis 2060. 13. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung*. Wiesbaden.
- Steinrück, B., Küpper, P. (2010). *Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie*. Braunschweig.
- Vereinsgesetz vom 5. August 1964 (BGBl. I S. 593). Zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 10. März 2017 (BGBl. I S. 419).
- Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - II B 1–W-49-40/1 v. 30.11.2007
- Wagner, P.-J. (2012). *Handbuch Bürgerbus*. In: Verkehrsbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.). Berlin.
- Züll, C., Menold, N. (2014). *Offene Fragen*. In: Baur, N., Blasius, J. (Hrsg.). *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden. 713-719.

Eidesstattliche Erklärung

Hiermit erkläre ich, dass ich die vorliegende Ausarbeitung selbstständig und nur unter Zuhilfenahme der ausgewiesenen Hilfsmittel angefertigt habe. Sämtliche Stellen der Arbeit, die im Wortlaut oder dem Sinn nach anderen gedruckten oder im Internet verfügbaren Werken entnommen sind, habe ich durch genaue Quellenangaben kenntlich gemacht.

Ort, Datum, Unterschrift

Anhang

Genutzte Quellen bei der Dokumentenanalyse

Basisliteratur:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (Hrsg.) (2015). *Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsvorsorge – Empfehlungen der Facharbeitskreise Mobilität, Hausärzte, Altern und Bildung*. In: MORO Praxis. Heft 2. Berlin.

Steinrück, B., Küpper, P. (2010). *Mobilität in ländlichen Räumen unter besonderer Berücksichtigung bedarfsgesteuerter Bedienformen des ÖPNV. Arbeitsberichte aus der vTI-Agrarökonomie*. Braunschweig.

Leitfäden und Handbücher:

Bürgerbusse Schleswig-Holstein (2019). *Bürgerbusse Schleswig-Holstein – das Angebot für Sie*. Abgerufen von <http://www.buergerbus-sh.de/index.php/projekt> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)

Burmeister, J., Figge, P. (2017). *Verlässlich.Persönlich.Nah. Bürgerbusse in NRW*. In: Pro Bürgerbus NRW e.V. (Hrsg.). Düsseldorf

Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur (Hrsg.) (2013). *PROJEKT BÜRGERBUSSE*. Mainz.

Pro Bürgerbus NRW e. V. (Hrsg.) (2013). *Bürgerbusse in Nordrhein-Westfalen. Bürger fahren für Bürger*. Kevelaer.

Röhrig, C., Krause, K., Weißhand, M., Blöcher, P. (2018). *Bürgerbusse in Hessen. Basiswissen zu Einführung und Betrieb*. In: Fachzentrum für Mobilität im ländlichen Raum (Hrsg.). Frankfurt am Main.

Schiefelbusch, M. (2015). *BürgerBusse in Fahrt bringen. Stationen auf dem Weg zum Bürgerbus*. In: Verkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH (Hrsg.). Stuttgart.

Wagner, P.-J. (2012). *Handbuch Bürgerbus*. In: Verkehrsbund Berlin-Brandenburg (Hrsg.). Berlin.

Gesetzliche Grundlagen & Dokumente über Förderungen:

Abgabenordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 1. Oktober 2002 (BGBl. I S. 3866; 2003 I S. 61). Zuletzt geändert durch Artikel 15 des Gesetzes vom 18. Dezember 2018 (BGBl. I S. 2639).

Becker, J., Hofmann, D., Löw, G., Blees, V., Saueressig, K., & Cand, F. (2018). *Abschlussbericht des Forschungsprojekts "Erfolgsfaktor Bürgerbus?!"*. Abgerufen von https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Neue_Mobilitaet/Veroeffentlichungen/2018/Abschlussbericht_Erfolgsfaktor_Buergerbus.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)

Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I

- S. 42, 2909; 2003 I S. 738). Zuletzt geändert durch Artikel 7 des Gesetzes vom 31. Januar 2019 (BGBl. I S. 54).
- Fahrerlaubnis-Verordnung vom 13. Dezember 2010 (BGBl. I S. 1980). Zuletzt geändert durch Artikel 1 der Verordnung vom 3. Mai 2018 (BGBl. I S. 566).
- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) vom 7. März 1995 (GV. NW. S. 196). Zuletzt geändert durch Gesetz vom 15. Dezember 2016 (GV. NRW. S. 1157).
- Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs (Regionalisierungsgesetz - RegG) vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2395). Zuletzt geändert durch Artikel 19 Absatz 23 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234).
- Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt (2018). *Bürger-Bus Osterburg*. Abgerufen von http://www.osterburg.de/fileadmin/stadt/images/wohnen_leben/Buergerbus-Osterburg-Flyer_Download.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Neuntes Buch Sozialgesetzbuch vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3234). Zuletzt geändert durch Artikel 6 Absatz 3 des Gesetzes vom 28. November 2018 (BGBl. I S. 2016).
- Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (2017). *Bestimmungen über die Gewährung von Zuwendungen für die Beschaffung von neuen Bürgerbusfahrzeugen in Niedersachsen*. Abgerufen von https://www.lnvg.de/fileadmin/media/downloads/foerderung/Bestimmungen_Buergerbus-Foerderung_03-2017.pdf (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Personenbeförderungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690). Zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 14 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).
- Pro Bürgerbus NRW e. V. (2019b). Die Landesförderung der Busse. Aufgerufen von <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=foerderregelung> (Letzter Zugriff: 06.03.2019)
- Raumordnungsgesetz vom 22. Dezember 2008 (BGBl. I S. 2986). Zuletzt geändert durch Artikel 2 Absatz 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2017 (BGBl. I S. 2808).
- Verwaltungsvorschriften zum Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (VV-ÖPNVG NRW) RdErl. d. Ministeriums für Bauen und Verkehr - II B 1-W-49-40/1 v. 30.11.2007

FRAGEBOGEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Rahmen meiner Bachelorarbeit untersuche ich, inwiefern die Mobilität älterer Personen im ländlichen Raum mithilfe von flexiblen Mobilitätsangeboten gesichert werden kann. Dazu zählt unter anderem Ihr Bürgerbus. Um dieses Angebot genauer beleuchten zu können, würde ich gerne nähere Informationen über Ihren Bürgerbus Verein erhalten. Ich würde mich freuen, wenn Sie sich 10-15 Minuten Zeit nehmen, um die nachstehenden Fragen zu beantworten. Ihre Daten werden selbstverständlich anonym und streng vertraulich behandelt und nicht an Dritte weitergegeben.

Vielen Dank.

Hinweise zum Ausfüllen des Fragebogens	
Bei den meisten Fragen müssen Sie sich ausschließlich zwischen den Antwortvorgaben entscheiden und das für Sie zutreffende Kästchen ankreuzen.	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>
Wenn Sie bei einer Frage mehr als ein Kästen ankreuzen können, dann werden Sie wie folgt darauf hingewiesen:	(Mehrere Antworten möglich)
Bei einigen Antworten haben Sie die Möglichkeit, eine Antwort in eigenen Worten zu formulieren. Bitte verwenden Sie dabei nach Möglichkeit Blockschrift:	Meiner Meinung nach sollte dieses Angebot ...

Falls Sie bei bestimmten Fragen ausführlichere Antworten geben möchten, können Sie das auf der letzten Fragebogenseite gerne tun. Bei Fragen melden Sie sich gern bei Lena Stabrey unter lena.stabrey@haw-hamburg.de. Noch einmal herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit und viel Spaß beim Ausfüllen des Fragebogens.

Anmerkung: Im weiteren Verlauf wird zugunsten der besseren Lesbarkeit die männliche Schreibweise der Wörter verwendet. Nichtsdestoweniger beziehen sich die Angaben auf Angehörige beider Geschlechter.

Allgemeine Informationen

1. Anzahl der Bürgerbusse:

2. Anzahl der Sitzplätze im Bürgerbus:

3. Warum bieten Sie den Bürgerbus an?

4. Wird der Bürgerbus mit Konzession für einen Bürgerbusbetri betrieben?

Ja Nein

5. Arbeiten Sie mit einem Verkehrsunternehmen zusammen, das die Konzession für einen Bürgerbusbetrieb besitzt?

Ja Nein

6. Welche Ziele fahren Sie mit dem Bürgerbus an?

ÖPNV örtlicher Einzelhandel Allgemeinmediziner Apotheke

Facharzt Kirche Friedhof Rathaus Schwimmbad

Weitere: _____

7. An welchen Tagen fährt der Bürgerbus? (Mehrere Antworten möglich)

Mo Di Mi Do Fr Sa So

8. In welchen Zeiträumen fährt der Bürgerbus? (Mehrere Antworten möglich)

8-10 Uhr <input type="checkbox"/>	10-12 Uhr <input type="checkbox"/>	12-14 Uhr <input type="checkbox"/>	14-16 Uhr <input type="checkbox"/>
16-18 Uhr <input type="checkbox"/>	18-20 Uhr <input type="checkbox"/>	nach 20Uhr <input type="checkbox"/>	

9. Von welchen Personengruppen wird der Bürgerbus in Anspruch genommen?

	Gar Nicht	Selten	Mehrmals	Häufig
Kinder (0-12 Jahre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jugendliche (13-17 Jahre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erwachsene (18-64 Jahre)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Senioren (65+)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Familien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Zielgruppe

10. Wie viele Senioren werden durchschnittlich pro Tag mit dem Bürgerbus gefahren?

0 <input type="checkbox"/>	1-5 <input type="checkbox"/>	6-10 <input type="checkbox"/>	11-20 <input type="checkbox"/>	21-30 <input type="checkbox"/>	>31 <input type="checkbox"/>
-------------------------------	---------------------------------	----------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------	---------------------------------

11. Gibt es Zeiträume, in denen der Bürgerbus häufig von Senioren genutzt wird?
(Mehrere Antworten möglich)

Nein <input type="checkbox"/>	8-10 Uhr <input type="checkbox"/>	10-12 Uhr <input type="checkbox"/>	12-14 Uhr <input type="checkbox"/>
14-16 Uhr <input type="checkbox"/>	16-18 Uhr <input type="checkbox"/>	18-20 Uhr <input type="checkbox"/>	nach 20Uhr <input type="checkbox"/>

12. Gibt es Zeiträume, in denen der Bürgerbus selten von Senioren genutzt wird?
(Mehrere Antworten möglich)

Nein <input type="checkbox"/>	8-10 Uhr <input type="checkbox"/>	10-12 Uhr <input type="checkbox"/>	12-14 Uhr <input type="checkbox"/>
14-16 Uhr <input type="checkbox"/>	16-18 Uhr <input type="checkbox"/>	18-20 Uhr <input type="checkbox"/>	nach 20Uhr <input type="checkbox"/>

13. Welche Ziele werden von Senioren angefahren? (Mehrere Antworten möglich)

- | | |
|--|--------------------------|
| ÖPNV | <input type="checkbox"/> |
| Einzelhandel | <input type="checkbox"/> |
| Arzt | <input type="checkbox"/> |
| Apotheke | <input type="checkbox"/> |
| Andere Akteure aus dem Gesundheitswesen | <input type="checkbox"/> |
| Freizeitangebote (Bücherei, Chor, Kirchliche Treffen uvm.) | <input type="checkbox"/> |
| Weitere (Bitte nennen) | <input type="checkbox"/> |
-

Ressourcen

14. Wie viele ehrenamtliche Fahrer werden benötigt, um den Einsatz des Bürgerbusses sicherzustellen?

15. Wie viele ehrenamtliche Fahrer sind für Ihren Verein tätig?

- | | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1-5 | 6-10 | 11-15 | 16-20 | 21-30 | >31 |
| <input type="checkbox"/> |

16. Wie lange sind die Fahrer in der Regel für Sie tätig?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| <1 Jahr | >1 Jahr | >2 Jahre | >5 Jahre | >10 Jahre |
| <input type="checkbox"/> |

17. Wie oft kommen die Fahrer pro Monat zum Einsatz?

- | | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 1 Mal | 2 Mal | 3 Mal | 4 Mal | mehr als 4 Mal |
| <input type="checkbox"/> |

18. Welcher Altersgruppe gehören die meisten Fahrer an?

- | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| 18-35 Jahre | 36-65 Jahre | >65 Jahre |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

19. Welchem Geschlecht gehören die meisten Fahrer an?

- | | | | |
|--------------------------|--------------------------|--------------------------|--------------------------|
| weiblich | männlich | diverse | gleich aufgeteilt |
| <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

20. In welchem Beschäftigungsverhältnis befinden sich die Fahrer? (Mehrere Antworten möglich)

Schule

Studium

Teilzeit Berufstätig

Vollzeit Berufstätig

Arbeitslos

Rentner

21. Gibt es einen Dienstplan? Ja Nein

Wenn ja, wer erstellt diesen?

Wenn nein, wie werden die Fahrten dann organisiert?

22. Wie finanziert sich Ihr Verein? (Mehrere Antworten möglich)

Fahrgeldeinnahmen

Werbeeinnahmen

Kommune

Land

Andere: _____

23. Welche Herausforderungen hatten oder sehen Sie beim Betrieb eines Bürgerbusses?

Angaben zu Ihrer Person

Alter:

Geschlecht:

Bundesland:

Weitere Anmerkungen

Datum:

Vielen Dank für Ihre Teilnahme.