



Mobilität im ländlichen Raum

Untersuchung der Motivation für ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen

RHINE-WAAL UNIVERSITY
OF APPLIED SCIENCES

Wolf Gardian
Prof. Dr. Thomas Pitz
et al.

FACULTY OF SOCIETY & ECONOMICS

Mobilität im ländlichen Raum

Untersuchung der Motivation für ein ehrenamtliches Engagement in Bürgerbusvereinen

Im Rahmen des Forschungsprojektes „Anreiz- und Informationsstrukturen im Bereich multimodaler Mobilitätskonzepte“.

Gefördert durch das Ministerium für Kultur und Wissenschaft des Landes Nordrhein-Westfalen im Rahmen des Programms FH — STRUKTUR 2014

MOBILITÄT - VORAUSSETZUNG FÜR TEILHABE

„Der Zugang zur Mobilität als Voraussetzung der gleichberechtigten Teilhabe an der Gesellschaft“.

Mobilität: [Beweglichkeit]

verstanden als „die durch gesellschaftliche Rahmenbedingungen wie durch individuelle, materielle und geistige Ressourcen beeinflussten Möglichkeiten zur Fortbewegung. Diese [...] Handlungsbedingungen bilden eine Art Möglichkeitsraum, der den Rahmen für das Verkehrshandeln abgibt und die individuelle Mobilität bestimmt.“

(Franke (2001) „Car Sharing: Vom Ökoprojekt zur Dienstleistung“, S.69)

Verkehr: [Bewegung]

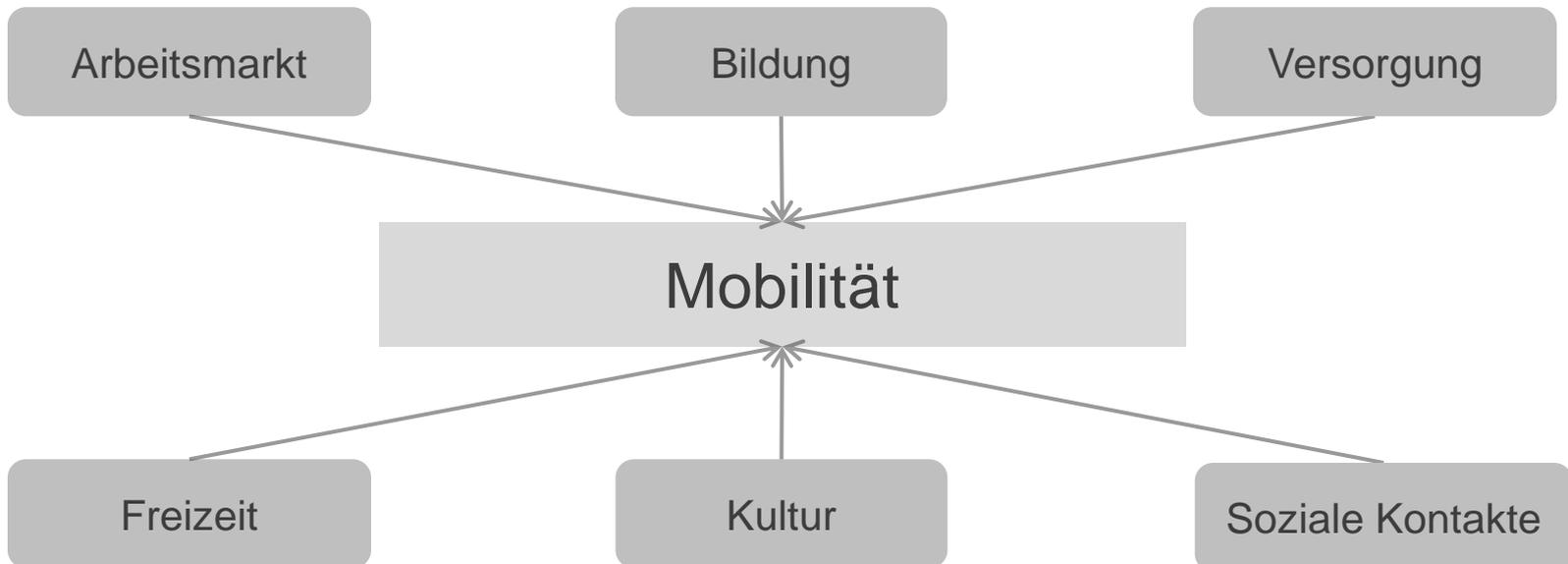
ist der Bewegungsakt selbst und entsteht, wenn ein Zielort tatsächlich aufgesucht wird.

(Lanzendorf/Scheiner (2004) „Verkehrsgenese als Herausforderung für Transdisziplinarität“)

MOBILITÄT - VORAUSSETZUNG FÜR TEILHABE

- Die Gewährleistung von Mobilität ist mit anderen Aspekten der Daseinsvorsorge eng verknüpft.
- Mobil zu sein ist jedoch nicht immer nur Bedürfnis; der Wegfall von dezentralen Einrichtungen der Grundversorgung im ländlichen Raum setzt ein Grundmobilität (teilweise) zwingend voraus.
- Die Sicherung der Mobilität ist in vielen Regionen daher eine zentrale Herausforderung.

Funktionen von Mobilität



DER LÄNDLICHE RAUM

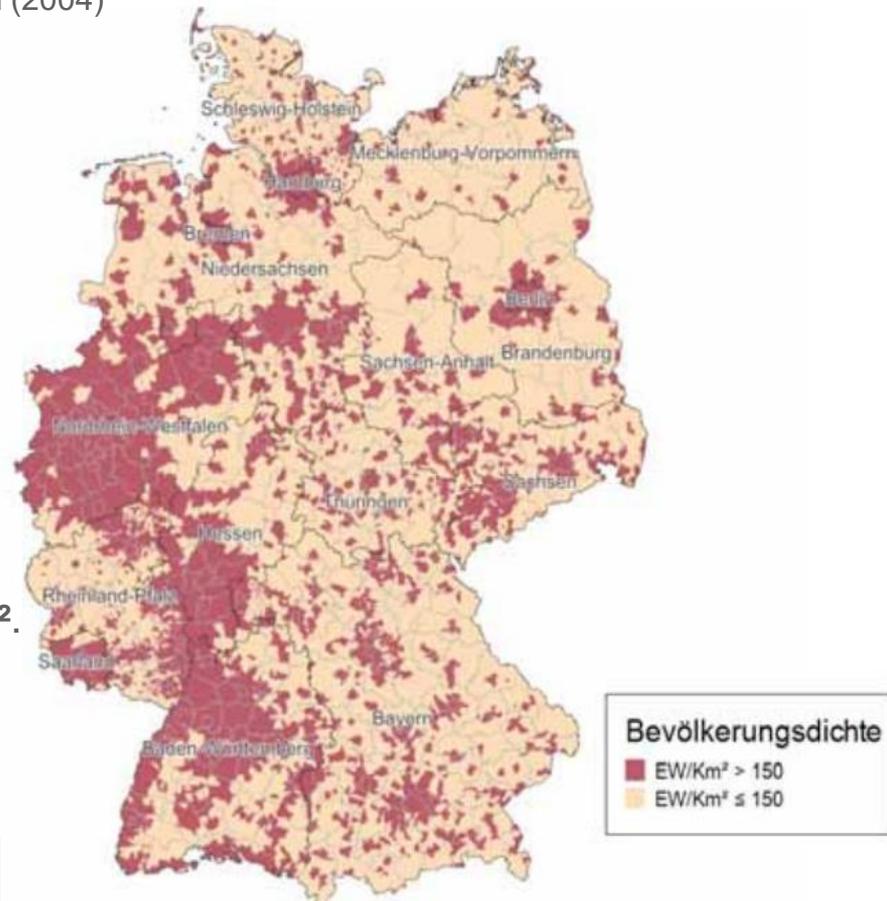
„Der ländliche Raum ist nicht leicht zu fassen. Er ist vielfarbig und tiefgründig zugleich, von sehr unterschiedlichen Wandlungsprozessen betroffen; seine ausgeprägten regionalen und lokalen Individualitäten, seine vielschichtigen Potentiale und Probleme entziehen sich einer schnellfüßigen Darstellung und Generalisierung.“

aus dem Standardwerk „Der Ländliche Raum“ von Gerhard Henkel (2004)

- Ländliche Räume sind keine homogenen Räume.
- Im Gegenteil – sie sind vielschichtig mit unterschiedlichen Qualitäten und Problemlagen, differenziert in Struktur und räumlichen Funktionen und besitzen eine hohe natur- und kulturräumliche Vielfalt.

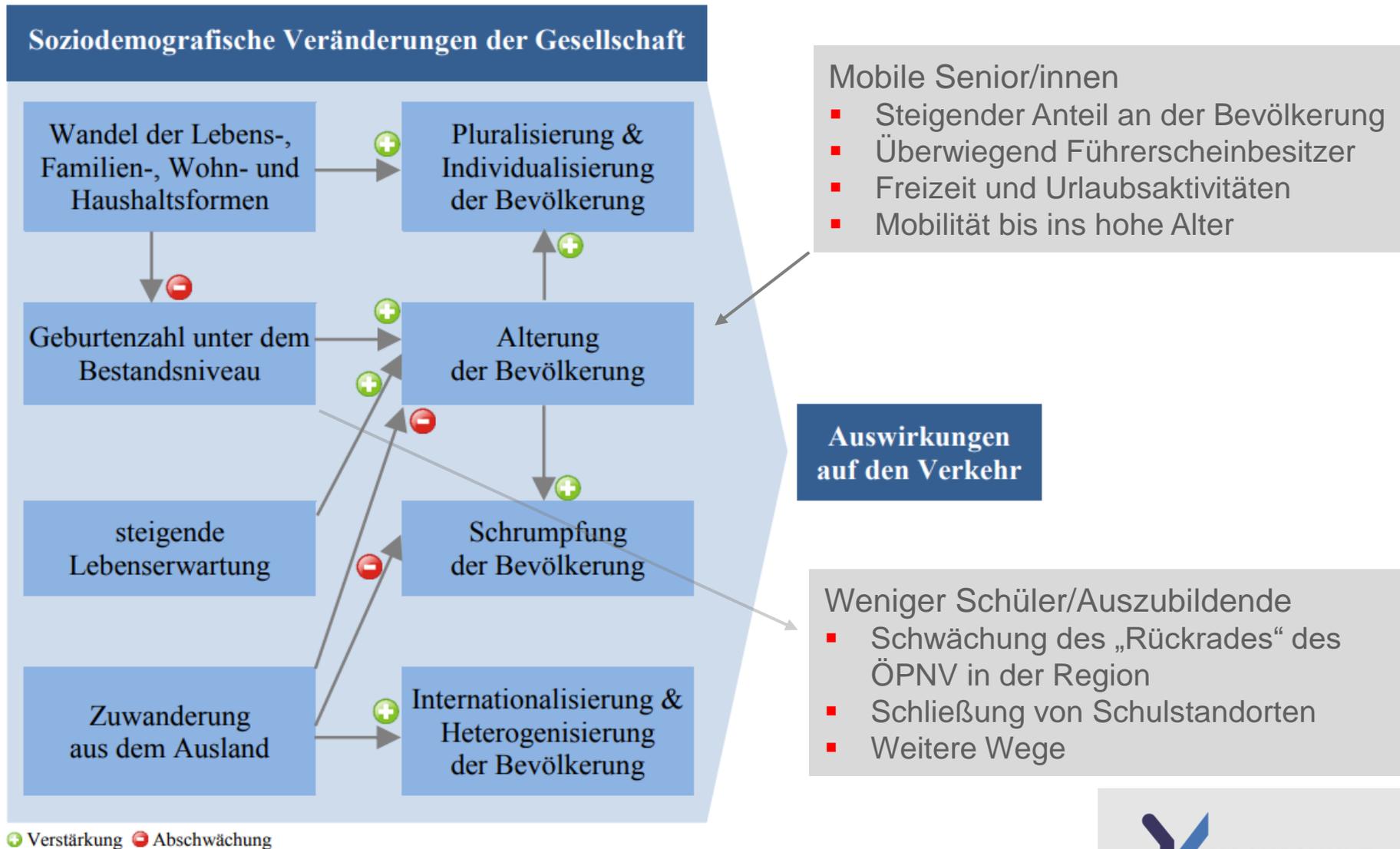
Kriterium der Abgrenzung: Einwohner je km²

- Ländliche Gebiete definieren sich demnach durch eine Bevölkerungsdichte von maximal **150 Ew/km²**.
- Trifft zu auf 65% der Fläche und 20% der Bevölkerung.



Quelle: IGES Institut Berlin, 2014

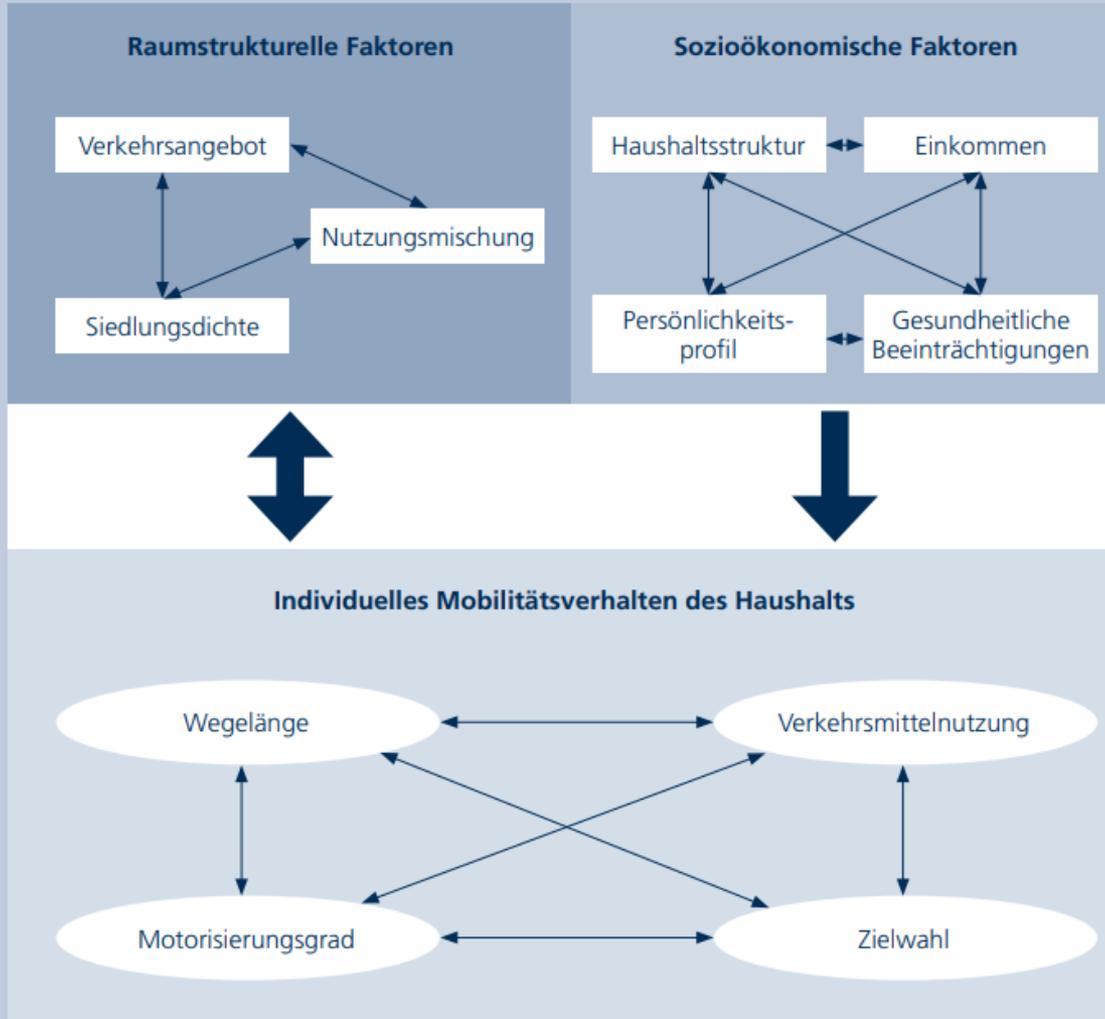
SOZIODEMOGRAFISCHE VERÄNDERUNGEN (IM LÄNDLICHEN RAUM)



PRÄGENDE FAKTOREN DES MOBILITÄTSVERHALTENS

Raumstrukturelle Faktoren, sozioökonomische Faktoren und das Verkehrssystem beeinflussen sich gegenseitig

Prägende Faktoren des Mobilitätsverhaltens

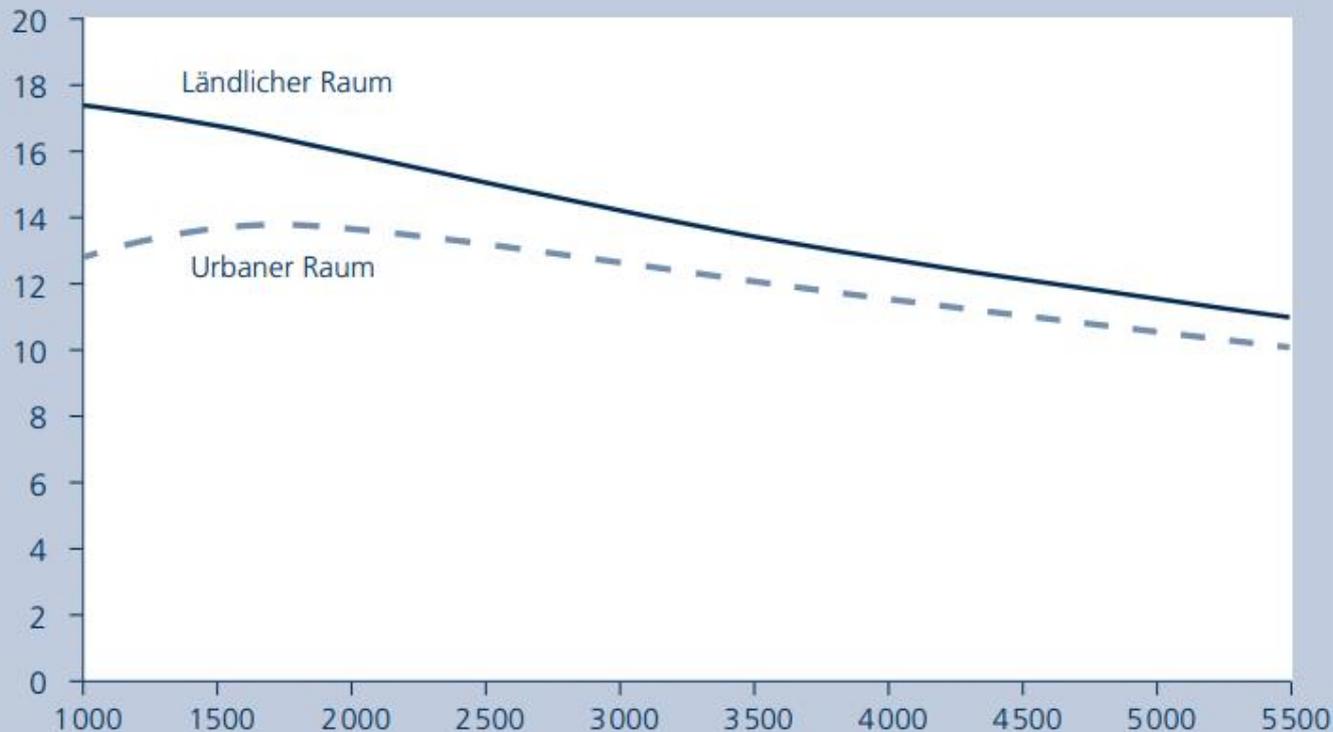


PRÄGENDE FAKTOREN DES MOBILITÄTSVERHALTENS

Beispiel für das gemeinsame Wirken von raumstrukturellen und sozioökonomischen Faktoren:

In der Stadt ist Mobilität günstiger als auf dem Land

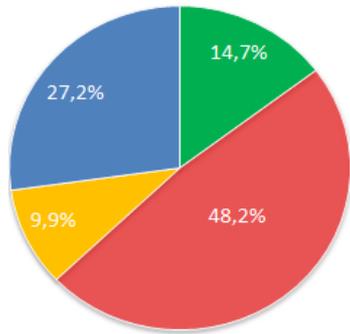
Monatliche Ausgaben für Mobilität eines voll erwerbstätigen Singlehaushaltes ohne Kinder nach Nettoeinkommen, Deutschland 2003, in Prozent



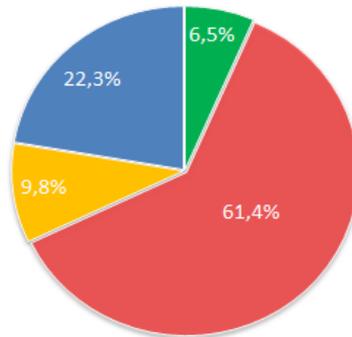
Quelle: BMVBS, BBSR 2009

ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM

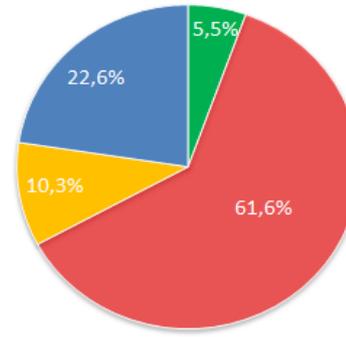
Kernstädte



Verdichtete Kreise



Ländliche Kreise



Herausforderungen für Mobilität und Nahversorgung im ländlichen Raum

Rückgang der ohnehin schon geringen Siedlungsdichte

Vergrößerung der Entfernungen

Tendenzen der Unterversorgung mit Dienstleistungen und Infrastrukturen

Unterversorgung auch in andere Bereiche (Bsp. Ärztedichte)

ÖV im „Teufelskreis“ aus sinkenden Fahrgastzahlen und reduziertem Angebot



ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR IM LÄNDLICHEN RAUM

Im ländlichen Räumen: Große Anzahl von Punkten, wo der Verkehr entsteht, und eine große Bandbreite von Zielen:

– „**aufkommensschwacher disperser Verkehr**“; schwer im klassischen Linienverkehr zu bündeln.

- Angebote im ÖPNV bereitzustellen, ist gesetzlich verankert und muss durch die öffentliche Hand gewährleistet werden.
- Die Landesnahverkehrsgesetze bieten keine (ausreichende) Definitionen zum Umfang einer *ausreichenden Verkehrsbedienung*.
- Nennt zwar die Sicherstellung des ÖPNV meist als Aufgabe der *Daseinsvorsorge*, in welchem Umfang die Aufgabe erfüllt wird, liegt aber im Ermessen des Aufgabenträgers.
- Den gewollten Grad der Versorgung und somit die „*ausreichende Verkehrsbedienung*“ hat dieser nach planerischer Abwägung politisch zu entscheiden und im Nahverkehrsplan festzulegen.

ZUKÜNFTIGE MOBILITÄT

Durch das Bundesverkehrsministerium (BMVBS) beauftragte Studie „Mobilität 2050“

- Nutzung des ÖPNVs in den Städten wird steigen, während das öffentliche Verkehrsaufkommen in schrumpfenden Regionen deutlich sinken wird.
- Hier und vor allem in den kleinen Orten kann der Nachfragerückgang so weit führen, dass der ÖPNV nicht mehr mit herkömmlichen Linienangeboten betrieben werden kann.
- Gründe hierfür sind unter anderem der Rückgang der Schülerzahlen und die ohnehin niedrige Siedlungsdichte.

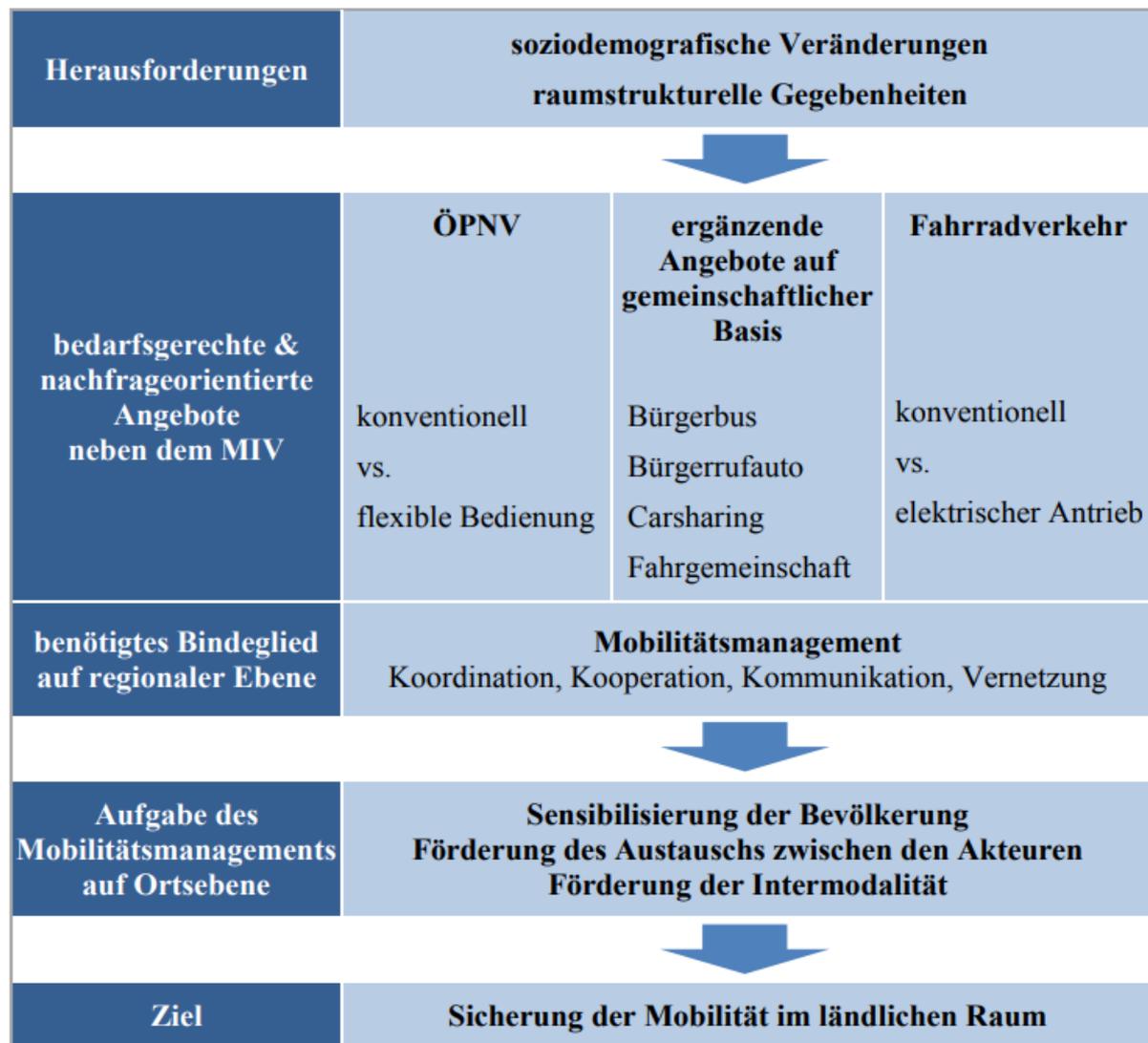
Außerhalb der Kernstädte werden daher neue und innovative Ansätze – die über verkehrliche Maßnahmen hinausgehen – notwendig sein, um den Anspruch der Daseinsvorsorge zu erfüllen.

Flexible Bedienformen oder Bedarfsverkehre weisen hier mögliche Wege auf.

ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄTSLÖSUNGEN IM ÖPNV

Allgemeiner Konsens:
Der ÖPNV muss flexibler werden - es braucht neue Bedienformen.

Die Umsetzbarkeit neuer Angebote hängt von einem komplexen rechtlichen Regelwerk und den Bedürfnissen der ländlichen Bevölkerung ab.



ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

Den öffentlichen Verkehr

...als Aufgabe der Daseinsvorsorge unterstützen und weiterentwickeln

Individuelle Mobilitätslösungen

...unterstützen

Multimodalität / Verknüpfungen optimieren

...u.a. von ÖPNV und individueller Mobilität

(rechtliche) Rahmenbedingungen

- ... zur Unterstützung neuer Mobilitätslösungen weiterentwickeln.
- ...Finanzierung schlagkräftiger machen

Erhalt und Erhöhung der Fahrkompetenz

- Fahrtrainings (z.B. für Ältere)
- Technische Unterstützung durch Assistenzsysteme

Potenziale des Mitnahmeverkehrs im privaten Pkw (besser) nutzbar machen

- Nutzerfreundliche Plattformen zur Mitnahme
- Vertrauen schaffen

Weiterentwickelte Selbsthilfe / „Bürger fahren für Bürger“

- Bürgerbus
- Senioren- und Bürgerfahrdienste

Bedeutende Rolle des Pkws berücksichtigen

ZUKUNFTSFÄHIGE MOBILITÄTSLÖSUNGEN

- Neue Mobilitätsangebote auf dem Lande müssen möglichst **multifunktional** sein, um von vielen Zielgruppen nachgefragt zu werden.
- Damit sind diese zwangsläufig sektorenübergreifend.
- Doch gerade diese Vielfalt der beteiligten Bereiche und Akteure sorgt für zahlreiche Hürden – nicht zuletzt, weil sich die neuen Angebote nicht in „alte“ Gesetze einordnen lassen.
- Sektorenübergreifende Konzepte stoßen oft bei der öffentlichen Finanzierung auf Probleme, auf Grund der nicht eindeutigen sektoralen Zuordenbarkeit.
- Vor allem bei Projekten, die auf **Eigeninitiative und ehrenamtliches Engagement** der Akteure wirkt sich dieses Dilemma kontraproduktiv aus.

DER BÜRGERBUS

Bürgerbusse sind normale Linienverkehre mit festem Fahrplan und festen Haltestellen.

Im Gegensatz zum normalen Linienverkehr werden sie von **ehrenamtlich tätigen Fahrerinnen / Fahrern**, organisiert in einem Bürgerbusverein, betrieben.



DER BÜRGERBUS – AKTEURE

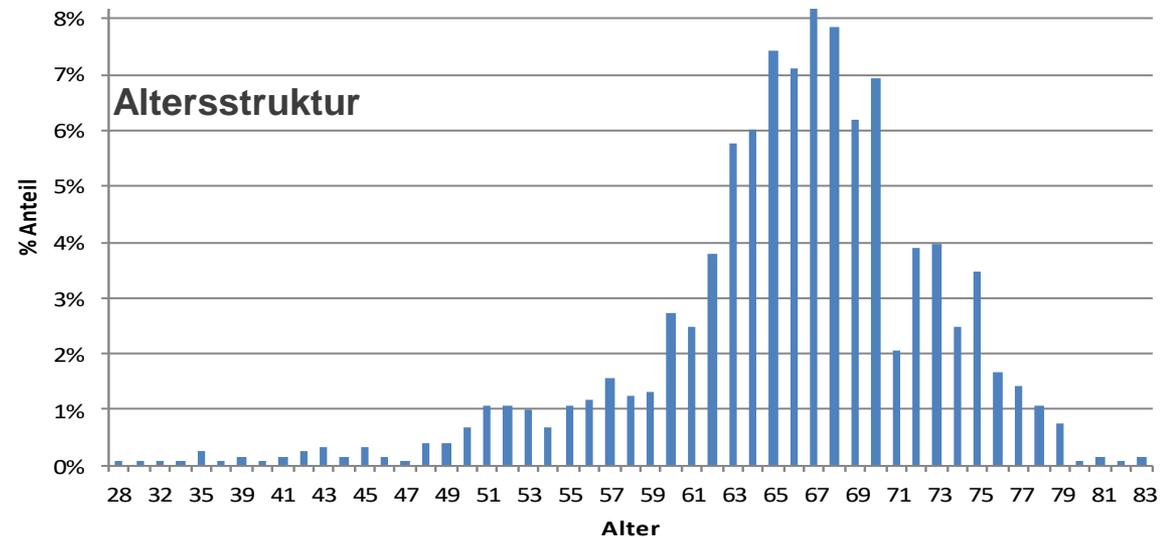
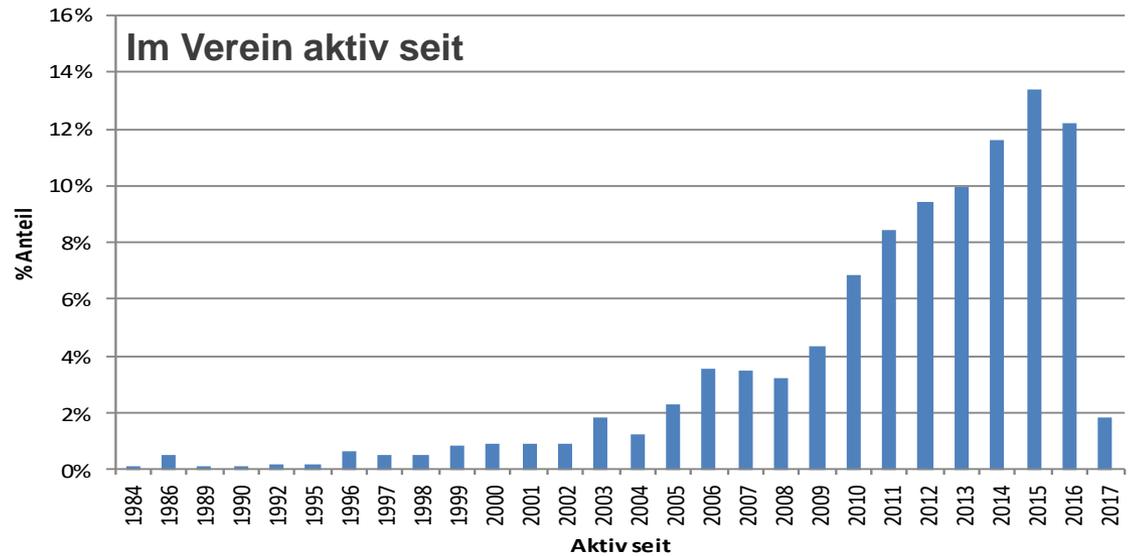
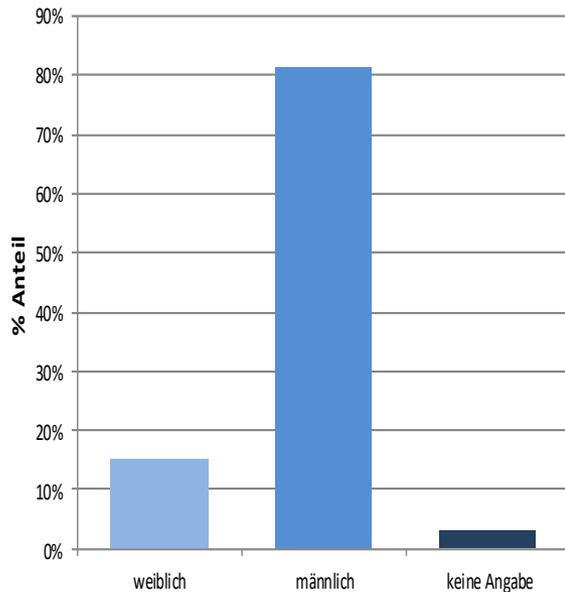
Wer ist alles daran beteiligt ?

- Das wichtigste Kapital sind die Fahrerinnen und Fahrer, die sich zu einem Bürgerbusverein zusammenschließen.
- Der Verein organisiert den Betrieb des Busses.
- Daneben muss nach deutschem Personenbeförderungsrecht ein Verkehrsunternehmen die verkehrliche Verantwortung für den Bürgerbus übernehmen.
- Das Unternehmen trägt die Konzession für die Linie.
- Darüber hinaus verpflichtet sich die Kommune, in der der Bürgerbus fährt, die evtl. entstehenden Defizite zu tragen.
- U.a. fördert Nordrhein-Westfalen jeden Bürgerbus durch einen Festbetrag zu den Anschaffungskosten und durch eine Organisationspauschale.

ERHEBUNG ZUR MOTIVATION FÜR DAS ENGAGEMENT IN BÜRGERBUSVEREINEN

Befragung von über **1300 Bürgerbusfahrerinnen und -fahrer** aus über **300 Vereinen** bzgl. ihrer Motive für ihr ehrenamtliches Engagement und Erfassung deren soziodemographische Eigenschaften.

Geschlechterverteilung



DER BÜRGERBUS – WARUM ENGAGIEREN SICH BÜRGER/INNEN?

Fragt man die Fahrerinnen und Fahrer, bekommt man immer wieder zur Antwort: „weil es Spaß macht“, „weil die Fahrgäste so dankbar sind“ oder „weil ich so merke, dass ich gebraucht werde“. Sicherlich gehört auch eine gute Portion soziales Engagement dazu. Aber besonders wichtig ist, dass diese Art der Freizeitbeschäftigung sinnvoll ist, dass der Nutzen direkt erfahrbar ist und dass es Spaß macht. Ein aktives Vereinsleben mit Ausflügen und gemeinsamen Feiern ist dann vielleicht nur die krönende Spitze.

von <https://www.buergerbus-dithmarschen-sued.de/prinzip/>

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

MOTIVATIONSKATEGORIEN

1. Das Individuum unterstützen

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

2. Die Gemeinschaft unterstützen

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

3. Infrastruktur Mehrwert schaffen

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

4. Bestätigung/Anerkennung erhalten

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

5. Soziale Kontakte pflegen / knüpfen

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

6. Freude am Fahren empfinden

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

7. Zeit sinnvoll nutzen/ Hobby haben

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

8. Landschaft genießen

Zu durchfahrende Landschaft/Strecke als schön/erholsam empfinden.

MOTIVATIONSRELEVANZ

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

MOTIVATIONSRELEVANZ

- Die Ergebnisse deuten insgesamt darauf hin, dass dem ehrenamtlichen Engagement mehrere Gründe bzw. Motive zugrunde liegen.
- Es steht hier kein Motiv isoliert im Vordergrund, dass alle anderen in seiner Bedeutung überlagert, sondern handelt es sich vielmehr um eine vielschichtige Palette von Motiven, die gleichzeitig zum Tragen kommen.
- Die Motivation hängt stark mit den Aktivitäten und dem Zusammenhalt im Verein zusammen.
- Für das nachhaltig Funktionieren eines Bürgerbusvereins ist eine dauerhaft hohe Motivation der Aktiven der Kern für einen langfristigen Erfolg bildet.
- Gerade die organisatorischen und rechtlichen Rahmenbedingungen überfordern und verschrecken viele gründungsinteressierte Interessensgruppen.
- „Umgewöhnungszeit“ des bisherigen Nutzungsverhaltens der Fahrgäste muss durch eine intensive Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.