

Bürgerfahrdienste als soziales Mobilitätsangebot

Sonderdruck | Auszug aus DER NAHVERKEHR
6/2020, 38.Jahrgang

NVBW – NAHVERKEHRSGESELLSCHAFT BADEN-WÜRTTEMBERG mbH



Nahverkehrsgesellschaft
Baden-Württemberg mbH |

Bürgerfahrdienste als soziales Mobilitätsangebot

Praxiserfahrungen aus Ostwürttemberg

Dr.-Ing. Martin Schiefelbusch, M.A. M.Sc, Magdalena Kreinberger, M.A.; Stuttgart

Bürgerschaftlich getragene Verkehrsangebote sind in Deutschland seit über 30 Jahren bekannt und auch in manchen anderen Ländern – teilweise noch länger – zu finden. Das Prinzip „Bürger fahren für Bürger“ bringt dabei zum Ausdruck, worum es geht: Bürgerinnen und Bürger stellen etwas von ihrer Zeit und Arbeitskraft zur Verfügung, um auf ehrenamtlicher Basis ein Verkehrsangebot für die Menschen vor Ort zu erstellen.¹⁾

In Deutschland ist dieses Konzept seit langem vor allem unter dem Begriff „Bürgerbus“ bekannt. Anfang 2020 bestehen nach Angaben von Jürgen Burmeister [1] etwa 400 Verkehre, die die Merkmale

- ehrenamtlich getragener Betrieb,
- Einsatz eines Kleinbusses,
- keine Beschränkungen des Nutzerkreises („vollöffentlich“)

erfüllen. Der Begriff Bürgerbus ist jedoch nicht im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) oder anderen Regelwerken verankert; und diese drei Merkmale entsprechen zwar der mehrheitlichen Begriffsverwendung in der Praxis, können jedoch keine rechtliche Verbindlichkeit für sich in Anspruch nehmen. Insbesondere seit der PBefG-Änderung von 2013 sind mehr und mehr Verkehre entstanden, die nicht alle der genannten Punkte erfüllen. Dadurch ist in der Praxis stets ein genaues Hinschauen nötig, um eine solche Initiative zu verstehen.

Gemeinschaftsverkehr als Rahmenkonzept

In Baden-Württemberg wird daher seit 2015 die Bezeichnung „Gemeinschaftsverkehr“ als Oberbegriff für alle Arten bürgerschaftlich getragener, lokal entwickelter Verkehrsangebote verwendet [2]. Zugleich

1) Die Autoren danken ihren Projektpartnern, dem BMBF sowie den Fahrdiensten, ohne die das Projekt und die verwertbaren Ergebnisse und Erkenntnisse für Gemeinschaftsverkehre nicht möglich gewesen wäre. Der vorliegende Beitrag stellt keine offizielle Position der NVBW oder des Landes Baden-Württemberg dar.

wurden als mögliche Formen solcher Angebote vier – aus der Praxis abgeleitete – Angebotstypen formuliert:

- Der *Bürgerbus* zählt zum öffentlichen Personennahverkehr einer Kommune. Dabei steuert das ehrenamtliche Fahrpersonal einen Kleinbus, der mit Pkw-Führerschein gefahren werden darf. Es handelt sich um Linienverkehr nach (weitgehend) festem Fahrplan und mit festen Haltestellen.
- Das *Bürgerrufauto* hingegen ist ein kleineres Fahrzeug, das im bedarfsgesteuerten Betrieb eingesetzt wird. Das Bedienungsgebiet ist räumlich und zeitlich festgelegt. Fahrtwünsche werden soweit möglich zusammengefasst, das Bürgerrufauto ist also kein Taxi, das den Fahrgast individuell zu seinem Ziel bringt. Ein Bürgerrufauto kann von jedermann genutzt werden.
- *Bürgerfahrdienste* hingegen sind Mobilitätsangebote, die sich stark an den Anforderungen der jeweiligen Zielgruppe orientieren und den *Kreis der potenziellen Fahrgäste von vornherein einschränken*. Hier gibt es zwei wesentliche betriebliche Varianten:
 - Der „soziale Bürgerfahrdienst“ nutzt ein dafür vorgehaltenes Fahrzeug (Kleinbus oder Pkw), um ebenfalls bedarfsgesteuert Sammelfahrten zu bestimmten Anlässen und/oder für bestimmte Gruppen zu nutzen,
 - beim „Pkw-Bürgerfahrdienst“ steht kein spezielles Fahrzeug zur Verfügung, sondern die Aktiven benutzen ihre eigenen Pkw. Meist handelt es sich um Einzelbeförderungen.

Bürgerfahrdienste werden überwiegend für Senioren und Personen mit Mobilitätseinschränkungen angeboten, weshalb teils neben dem reinen Fahrdienst auch weitere Hilfeleistungen bereitgestellt werden.

Mit diesen Grundtypen soll einerseits eine bessere Begriffsklarheit und damit Übersichtlichkeit für Initiativen wie Fach-

welt erreicht werden. Andererseits sind die vier Modelle eine Anerkennung der vielfältigen Ausgangslagen im ländlichen Raum und des Bedarfs an kleinteiligen Lösungen [3].

Während über Bürgerbusse eine vergleichsweise umfangreiche Fachliteratur und verschiedene Praxisleitfäden vorliegen [4], gibt es bisher kaum nähere Analysen zu Bürgerfahrdiensten. Der vorliegende Beitrag soll diese Lücke schließen. Er basiert auf Aktivitäten des BMBF-Projekts „KOMOBIL2035“ und stellt insbesondere Ergebnisse einer Befragung vor, die 2018 in der Region Ostwürttemberg durchgeführt wurde.

Das Projekt KOMOBIL2035

Das Projekt „KOMOBIL2035“ untersuchte, wie Mobilität auch in Zukunft für alle Bürgerinnen und Bürger gesichert werden kann. Mit dem Projekt sollten Antworten auf die Fragen gegeben werden, inwieweit die heute vorhandenen ehrenamtlichen Strukturen auch in den kommenden Jahren verfügbar sind und wie diese langfristig aufgebaut und unterstützt werden können, um die Daseinsvorsorge in der Zukunft zu sichern. Im Fokus steht das ehrenamtliche Engagement. Der Regionalverband Ostwürttemberg führte als Projektkoordinator das Projekt gemeinsam mit den Landkreisen Heidenheim und Ostalbkreis, der Gemeinde Rainau, dem nexus Institut, dem Planungsbüro pakora.net, der Philipps Universität Marburg und der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg (NVBW). „KOMOBIL2035“ wurde im Rahmen des Programms „Kommunen innovativ“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung finanziell gefördert. Weitere Informationen unter www.komobil.de.

Die Ausgangslage in Ostwürttemberg

Die Region Ostwürttemberg erstreckt sich vom Rand des Ballungsraums Stuttgart bis zur östlichen Landesgrenze Baden-Württembergs. Sie besteht aus den beiden Landkreisen Ostalb und Heidenheim mit 313.000 und 130.000 Einwohnern, die sich

auf 53 Städte und Gemeinden verteilen. Laut dem Landesentwicklungsplan von 2002 ist die Region überwiegend dem ländlichen Raum zuzuordnen, wobei der westliche Teil des Ostalbkreises noch zum Verdichtungsraum Stuttgart zählt und auch jenseits davon mehrere Teile als „Verdichtungsraum im ländlichen Raum“ klassifiziert sind. Dabei wird in den nächsten Jahren jeder dritte Bürger in Baden-Württemberg über 60 Jahre alt sein [5].

Wie in Baden-Württemberg generell ist auch in der Projektregion ein hohes Niveau des bürgerschaftlichen Engagements festzustellen [6], das sich in vielen Bereichen des Zusammenlebens zeigt. Eine regionale Besonderheit sind dabei die lokalen sogenannten „Krankenpflegevereine“, die in Baden-Württemberg in vielen Orten bestehen. Sie nehmen Aufgaben im Bereich Hilfe und Solidarität für kranke und behinderte Menschen aus der Gemeinde wahr, die nicht über die Pflegeversicherung abgedeckt werden [7]. Oft sind sie ein guter Ausgangspunkt für den Aufbau eines Fahrdienstes oder ähnlicher Angebote der Daseinsvorsorge.

Der Regionalverband Ostwürttemberg hat sich daher bereits seit 2012 als Modellregion im „Aktionsprogramm „Regionale Daseinsvorsorge“ des damaligen BMVBS mit Fragen der Engagementförderung und der Nutzung bürgerschaftlicher Konzepte im demografischen Wandel befasst [8]. Mit KOMOBIL2035 konnte daran angeknüpft werden.

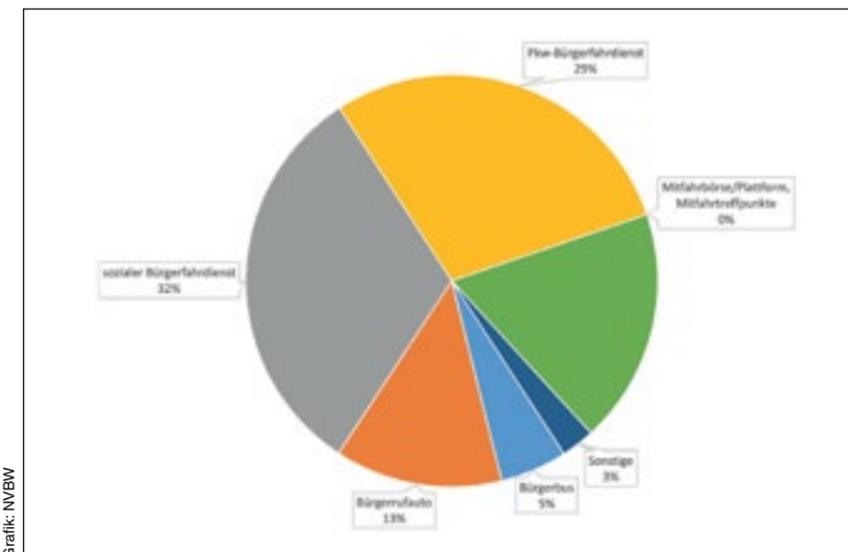


Abb. 1: Angebotsformen der Gemeinschaftsverkehre in Ostwürttemberg.



Zum Autor

Dr.-Ing. Martin Schiefelbusch, M.A. M.Sc, betreut seit 2014 das „Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen“ bei der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Er studierte Geografie und Verkehrsplanung in Berlin und London und promovierte 2007 am Institut für Land- und Seeverkehr der TU Berlin. Anschließend war er längere Zeit in der Mobilitätsforschung und -beratung an der TU Berlin und dem nexus Institut beschäftigt.



Zur Autorin

Magdalena Kreinberger, M.A. Empirische Politik- und Sozialforschung, ist Mitarbeiterin im Kompetenzzentrum neue ÖPNV-Angebotsformen bei der NVBW, wo sie sich schwerpunktmäßig mit bürgerschaftlich getragenen Mobilitätskonzepten im ländlichen Raum befasst. Sie studierte von 2006 bis 2012 Politik und Soziologie an der Universität Stuttgart mit dem Schwerpunkt Umwelt- und Techniksoziologie.

Neben den Schienenachsen Stuttgart–Aalen–Nürnberg und Ulm–Aalen ist das ÖPNV-Angebot traditionell durch eine starke Präsenz mittelständischer Busunternehmen mit einem hohen Anteil nachfrageorientierter eigenwirtschaftlicher Verkehre geprägt. Daneben ist eine hohe Zahl an Gemeinschaftsverkehren entstanden, die meist den Typen *sozialer-* und *Pkw-Bürgerfahrdienst* zuzuordnen sind.

In der Befragung wurden die damals 45 in der Region bekannten Gemeinschaftsverkehre angeschrieben und mit einem teil-

standardisierten Fragebogen zu Aktivitäten, Organisationsformen, Ressourcen und Erwartungen befragt. Mit 33 Rückmeldungen konnte eine Rücklaufquote von 73 Prozent erreicht werden.

Warum entstehen Bürgerfahrdienste?

Wird das Datum der Betriebsaufnahme betrachtet, so wird ersichtlich, dass zwar schon seit über 15 Jahren ehrenamtliche Mobilitätsangebote in der Region existieren, jedoch gerade in den Jahren 2016 und 2017 ein erheblicher Zuwachs zu verzeichnen ist. Seit 2011 starten durchschnittlich 3,14 neue Angebote pro Jahr. In den Jahren zuvor lag dieser Wert nur bei 0,87 Fahrdiensten pro Jahr. Es lässt sich jedoch kein Zusammenhang zwischen Gründungsjahr und Initiator oder Betriebstyp belegen.

Die Antworten auf die Motivation zur Gründung des Mobilitätsangebots lassen sich grob in die drei Bereiche einordnen:

- Wünsche aus der Bevölkerung (18 Prozent),
- mangelndes Mobilitäts-/ÖPNV-Angebot (30 Prozent) und
- soziale/caritative Gründe (51 Prozent).

Hier wird auch eindeutig ersichtlich, dass der soziale Aspekt im Vordergrund steht. Dies spiegelt die große Bedeutung des Typs „Sozialer Bürgerfahrdienst“ und „Pkw-Bürgerfahrdienst“ in Ostwürttemberg wider (Abb. 1).

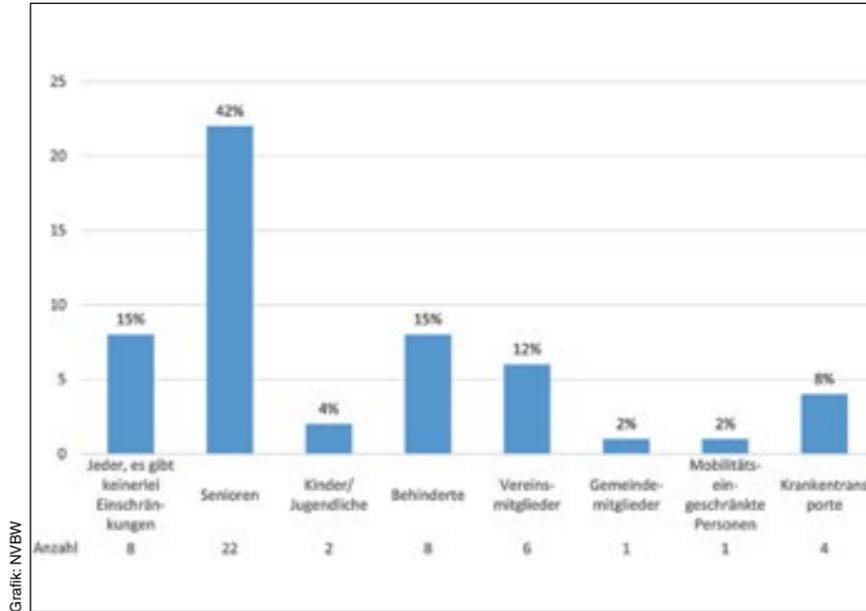


Abb. 2: Vorgesehene Kundengruppen.

Wie sieht das Angebot der Bürgerfahrdienste aus?

Abbildung 1 zeigt die von den Befragten betriebenen Angebotsformen. Diese wurden zunächst erfragt, die Angaben allerdings im Anschluss unter Berücksichtigung der weiteren Antworten zum Angebotskonzept wo nötig modifiziert. Ferner waren Mehrfachnennungen zugelassen, da manche Initiativen auch mehrere Dienste anbieten.

Im Ergebnis sind sozialer und Pkw-Bürgerfahrdienst in Ostwürttemberg ungefähr gleich häufig vertreten, während Bürgerrufautos und besonders Bürgerbusse seltener zu finden sind als im Landesvergleich [9]. Der Typ „Dorfauto/lokales Carsharing“ verweist auf eine in Ostwürttemberg häufiger, sonst bisher eher selten zu findende Kooperation, bei der Fahrzeuge eines örtlichen Carsharing-Dienstleisters genutzt werden oder das Fahrdienstfahrzeug auch zum Selbstfahren vermietet wird.

Abgesehen von den beiden Bürgerbussen im Kreis Heidenheim verkehren alle Angebote bedarfsabhängig von Tür zu Tür. Die erforderliche Vorbestellung kann nur in einem Fall am Fahrtag selbst erfolgen, meist ist dies am Vortag, in knapp der Hälfte der Fälle sogar mit noch mehr Vorlaufzeit. Häufigster Bestellweg ist per Telefon, immerhin bieten 22 Prozent der Anbieter auch einen der Wege SMS, WhatsApp, Email oder Webformular an.

Etwa drei Viertel der Fahrdienste können von Montag bis Freitag genutzt werden, ein kleiner Teil jeweils nur an einzelnen Tagen beziehungsweise auch am Wochenende. Bei erstaunlichen 18 Prozent der Rückmeldungen wurde zudem „jederzeit“ angegeben; eine Nutzung abends und nachts dürfte jedoch eher selten sein. Die meisten Dienste begrenzen ihr Angebot jedoch von vornherein auf bestimmte Uhrzeiten. Räumlich beschränken sich knapp ein Drittel der Anbieter auf das Gemeindegebiet. Bei darüber hinaus gehenden Fahrmöglichkeiten bestehen meist andere Beschränkungen, etwa auf Nachbargemeinden, wichtige Ziele oder die nächste größere Stadt.

Wer kann die Fahrdienste nutzen?

Eine vorab festgelegte Beschränkung der Nutzungsberechtigten ist das wesentliche Merkmal zur Unterscheidung eines Bürgerfahrdienstes von Bürgerbus und Bürgerrufauto [10]. Abbildung 2 und Tabelle 1 fassen die Antworten auf die entsprechenden Fragen zusammen. Bei den Fragen waren Mehrfachnennungen möglich.

Abbildung 2 macht bereits den Schwerpunkt der Bürgerfahrdienste im sozialen Bereich deutlich. Zur Kategorie „Vereinsmitglieder“ zählen in der Stichprobe vor allem Angebote, bei denen die Mitgliedschaft eine von mehreren Möglichkeiten ist, die Fahrberechtigung zu bekommen. Nur in ei-

nem Fall war die Mitgliedschaft zwingende Voraussetzung [11]. Das Merkmal „Gemeindemitglieder“ bezieht sich auf einen Fall, in dem nur Einwohner der Gemeinde transportiert werden.

Auch die Liste der explizit zugelassenen und ausgeschlossenen Wegezwecke in Tabelle 1 zeigt die Orientierung auf die Bedürfnisse einer älteren und unterstützungsbedürftigen Zielgruppe. Sie ist jedoch zugleich Ausdruck der Motivation der Aktiven, die auch in Formulierungen wie „Wir fahren die, die keine andere Möglichkeit haben“ oder „Wir haben auch schon mal jüngere gefahren, die ein Gipsbein hatten und nicht Autofahren konnten“ zum Ausdruck kommen. Die Erfahrung auch aus der sonstigen Beratungsarbeit in diesem Gebiet zeigt, dass es immer wieder schwierig ist, zur Frage nach dem Nutzerkreis konkrete Aussagen zu bekommen.

In die Aussagen der Initiativen zu diesem Thema spielen verschiedene Aspekte hinein: Mitunter mag eine genauere Festlegung unnötig scheinen, da die Initiativen auf einer sehr kleinräumigen Ebene aktiv sind und ihre Kundschaft hinreichend zu kennen meinen [12]. Ebenso könnte die Furcht vor einer Überlastung im Falle zu großzügiger Kriterien eine Rolle spielen. Wichtig ist die Definition des Nutzerkreises jedoch auch als Ausdruck des Selbstverständnisses der Initiative, denn über sie wird festgelegt, wofür man sich engagiert – und umgekehrt auch, wo dieses Engagement seine Grenzen hat und das Gefühl von Ausbeutung oder Missbrauch entstehen würde.

Wie werden die Fahrdienste genutzt?

Die tatsächliche Nutzung der Fahrdienste spiegelt – wenig überraschend – die zuvor beschriebenen Einsatzbereiche wider: Das Altersspektrum ist stark auf Senioren konzentriert (Tab. 2), und Personen mit Mobilitätseinschränkungen werden bei über 80 Prozent der Verkehre befördert.

Der Großteil davon sind Personen mit leichteren Einschränkungen, die – gegebenenfalls mit Hilfestellung – in handelsüblichen Fahrzeugen unterwegs sein können (Abb. 3). Auch die realen Fahrtzwecke sind als Ergebnis der Angebotsform zu sehen (Abb. 4).

Der Zuspruch zu den Fahrdiensten ist überschlägig aus Tabelle 3 ersichtlich. Demzufolge liegen die Fahrgastzahlen

Ist der Dienst nur für bestimmte Zwecke gedacht (wenn ja, welche)?	Anzahl	%	Sind bestimmte Zwecke ausgeschlossen (wenn ja, welche)?	Anzahl	%
Keine Angaben	21	64%	keine Angaben	22	67%
Nur für bestimmte Zwecke gedacht:	12	36%	Ausschluss	11	33%
SUMME	33	100%	SUMME	33	100%
Teilhabe am sozialen und kulturellem Leben	3	18%	Vergnügungsfahrten	2	17%
medizinische Versorgung	5	29%	Rollstuhlfahrten	2	17%
Einkauf	5	29%	Krankenfahrten	6	50%
Seniorenmobilität	2	12%	Sonstiges	2	17%
Vereinsfahrten	2	12%	SUMME	12	100%
SUMME	17	100%			

Tab. 1: Vorgesehene und ausgeschlossene Fahrtzwecke.

deutlich unter den für Bürgerbusse üblichen Werten [13]. Bei der Interpretation dieser Zahlen ist auch das begrenzte Kundenpotenzial zu bedenken – die Kommunen der Befragung haben im Mittel 12.680 Einwohner, von denen überschlägig 20 Prozent zur altersmäßigen Zielgruppe gehören.

Wer ist an einem Fahrdienst beteiligt?

Eine weitere Besonderheit stellt die Organisation der Trägerschaft dar. Vereine, die speziell für den Betrieb des Fahrdienstes

neu gegründet werden, spielen offensichtlich überhaupt keine Rolle. Initiatoren und Träger sind vielmehr überwiegend bereits etablierte lokale Organisationen, bestehende Vereine oder auch Kommunen (Abb. 5). Als Gründe dafür wären zu vermuten, dass der Aufwand der Vereinsgründung vermieden werden kann, ohnehin eine enge Zusammenarbeit mit der Kommune besteht und viele Ideen häufig aus Vereinen oder in der Zusammenarbeit erwachsen.

Die Initiativen gewinnen ihre Fahrerinnen und Fahrer ganz überwiegend aus der ei-

genen Gemeinde. Dies deutet darauf hin, dass das Mitmachen durchaus auf ein starkes Gemeinschaftsgefühl zurückzuführen ist. Zudem ist der überwiegende Teil männlich (67 Prozent) und zwischen 50 und 70 Jahren alt (Abb. 6).

Diese Aufteilung nach Alter und Geschlecht verwundert nicht, da das Thema bürgerschaftliche Mobilitätsangebote gerade eine ältere Klientel bedient und das Autofahren durchaus eine technische Komponente besitzt, die dem männlichen Geschlecht in der Regel mehr zusagt.

Die meisten Ehrenamtlichen verrichten ihre Aufgabe umsonst (62 Prozent), während 24 Prozent ihren Ehrenamtlichen eine Aufwandsentschädigung zahlen. Sozialversicherungspflichtige Angestellte oder Minijobber sind nur bei 14 Prozent zu finden. Lediglich 17 Prozent der Befragten gaben an, dass Angestellte aus der kommunalen Verwaltung unterstützend tätig sind (zum Beispiel durch die Übernahme von Telefondiensten, Organisation von Fahrten). Demnach ist wichtig hervorzuheben, dass das Ehrenamt ohne Aufwandsentschädigung dominiert und dies dem eigentlichen Charakter von freiwilligem Engagement entspricht.

Welche Fahrzeuge werden verwendet?

Knapp 90 Prozent der Fahrdienste nutzt Pkw mit fünf Sitzen, nur in knapp einem Zehntel der Fälle kommen Kleinbusse mit bis zu neun Sitzen zum Einsatz. Damit liegen die Fahrdienste auch in der Kapazität klar unterhalb von Bürgerbussen.

Ebenfalls eine Besonderheit stellt die Vielfalt der genutzten Fahrzeuge dar. So geben beispielsweise 21 Prozent der Befragten an, dass das Fahrzeug eines Carsharing-Unter-



Abb. 3: Häufig kommen zur Erleichterung des Einstiegs einfache Hilfsmittel wie Schemel zum Einsatz.

Tab. 2: Von welchen Altersgruppen werden die Mobilitätsangebote überwiegend genutzt?

	Anzahl	%
Kinder (unter 10 Jahren)	0	0%
Jugendliche (10 bis einschließlich 17 Jahre)	0	0%
Erwachsene (18 bis einschließlich 64 Jahre)	4	8%
Senioren (ab 65 Jahre)	32	67%
Hochbetagte (ab 85 Jahren)	12	25%
SUMME	48	100%

(Mehrfachantworten möglich)

nehmens genutzt wird. Eine durchaus interessante Entwicklung. Ganze 28 Prozent nutzen für den Fahrdienst private Pkw, was im Landesvergleich weit über dem üblichen Maß liegt (Abb. 7, s. a. Fußnote 9).

Wie werden die Angebote finanziert?

Viele der Mobilitätsangebote transportieren ihre Fahrgäste ohne festen Fahrpreis (74 Prozent). Dies ist eine der Möglichkeiten für ein nach dem PBefG genehmigungsfreies Angebot. Danach dürfen die Gesamteinnahmen die Betriebskosten nicht übersteigen. Ein Drittel der Anbieter bittet um Spenden, die anderen beziehen ihre Finanzmittel aus Zuschüssen von Kommunen (15 Prozent) oder aus Mitgliedsbeiträgen (elf Prozent). Kaum oder gar nicht genutzt werden hingegen Werbeeinnahmen oder das Sponsoring (Tab. 4).

Knapp ein Drittel der Fahrdienste (26 Prozent) erhebt festgelegte Unkostenbeiträge (Tab. 4). Von diesen arbeiten 24 Prozent mit einer Kilometerpauschale. Der mittlere Satz beträgt hierbei 0,38 Euro pro gefahrenem Kilometer. Weitere elf Prozent erheben einen festen Fahrpreis pro Fahrt (durchschnittlich 1,15 Euro) oder einen Stundensatz von umgerechnet 6,90 Euro. Auch Kombinationen sind möglich (Tab. 5).

Welche Bedeutung haben Werbung und Austausch?

Die Verwendung der Werbekanäle, mit denen die Fahrgäste erreicht werden sollen, spiegelt eindeutig wider, welche Nutzergruppen in erster Linie das Mobilitätsangebot nutzen. Hierbei steht an erster Stelle die persönliche Ansprache, dicht gefolgt von den Infolyern. Kaum eine Bedeutung spielen hingegen Online-Angebote. Immerhin acht Prozent der Fahrdienste verfügen über eine eigene Homepage (Abb. 8).

Um auch zukünftig eine andere – vor allem aber jüngere – Nutzergruppe zu erreichen, müssten weitere Möglichkeiten geschaffen werden, Interesse bei dieser Zielgruppe zu erzeugen.

Ein Austausch findet vor allem mit anderen ehrenamtlichen Mobilitätsangeboten statt (49 Prozent der Befragten nennen entsprechende Kontakte). Mit Trägern des ÖPNV oder auch Taxiunternehmen werden selten bis kaum Gespräche gesucht. Hier besteht noch Verbesserungsbedarf.

intensiveren Austausch wünschen sich lediglich 30 Prozent.

Diskussion

Auf Basis der hier vorgestellten Ergebnisse lasst sich das im Grundlagenpapier [14] formulierte Modell der Bürgerfahrdienste näher beschreiben. Sie stehen demnach

an der Schnittstelle von Mobilitäts- und sozialer Dienstleistung. Das soziale Interesse der Initiativen kommt in den Angebotskonzepten deutlich zum Ausdruck und folgt in der Regel aus den Interessen der Aktiven. Im Detail zeigen die Konzepte eine Bandbreite an Lösungen, bei denen mal der verkehrliche und mal der soziale Aspekt stärker ausgeprägt ist.

Tab. 3: Nutzungsintensität (gerundete Werte).

	Durchschnitt	Einheit
Wie viele Fahrten werden durchschnittlich im Jahr getätigt? (Hin- und Rückfahrten zählen jeweils als Einzelfahrten)	767	Fahrten/Jahr
Wie viele Personen werden durchschnittlich pro Fahrt befördert?	1,45	Personen/Fahrt
Wie viele Kilometer werden durchschnittlich im Jahr gefahren?	8872	km/Jahr

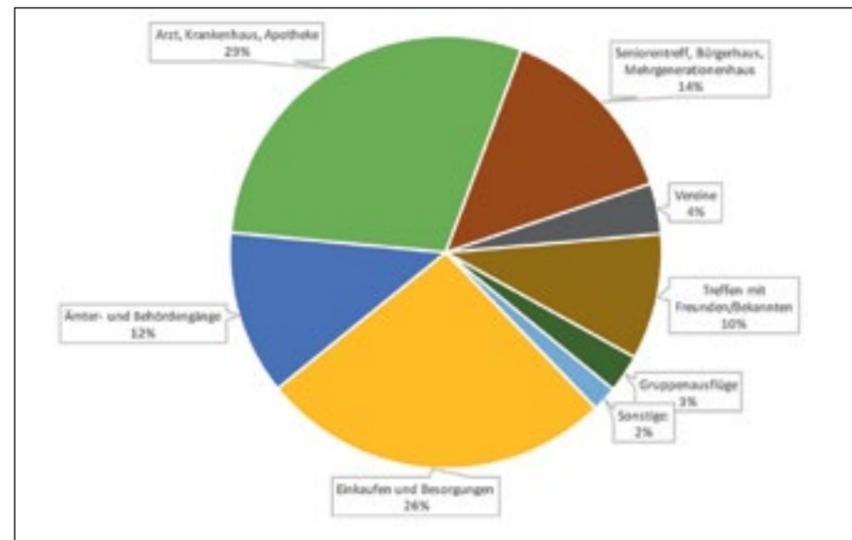


Abb. 4: Für welche Zwecke wird das Angebot überwiegend genutzt?

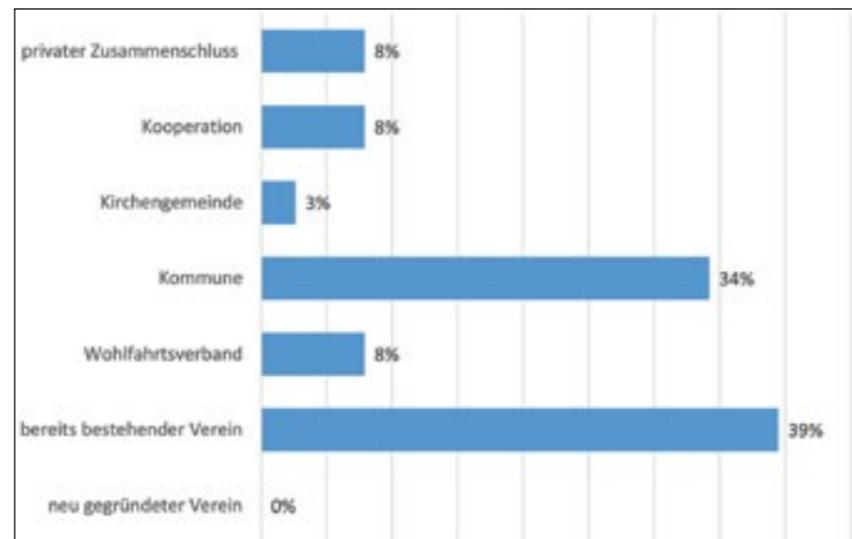


Abb. 5: Träger des Mobilitätsangebotes.

Der Erfahrungsaustausch erfolgt überwiegend telefonisch. Eine meist unregelmäßige, eher sporadische und verbale Kommunikation überwiegt hierbei. Einen

Vom Bürgerbus unterscheiden sich Bürgerfahrdienste etwa in Angebotsumfang, Standards sowie rechtlicher Ausgestaltung, sie positionieren sich als einfacher gehaltene

Form des Gemeinschaftsverkehrs, die damit besonders für *Verkehrsaufgaben geringen Umfangs geeignet* ist. Dies zeigt sich konkret etwa beim Teilen von Fahrzeugen mit anderen Nutzern, an den Beförderungsleistungen (Tab. 3) und am Finanzmittelbedarf. Aber auch die größere Bandbreite organisatorischer Modelle, bei denen häufig *mit anderen Organisationen kooperiert* wird [15], lässt sich als Bemühen um eine möglichst schlanke Struktur interpretieren.

Im Hinblick auf die Einordnung von Bürgerfahrdiensten in die größere Angebotslandschaft lassen sich anhand der Erhebungsergebnisse und der weiteren Erfahrungen aus Baden-Württemberg folgende Thesen festhalten:

- Bürgerfahrdienste sind *weder von ihrer Ausgestaltung noch ihrer Verkehrsleistung eine Konkurrenz zum ÖPNV*. Sie können für ihre jeweilige Klientel als Zubringer zum Linienverkehr dienen, eine solche Nutzung ist in der Praxis jedoch vermutlich nachrangig. Die Kenntnis der örtlichen ÖPNV-Angebote könnte sicher bei manchen Initiativen besser sein und manche Fahrdienstfahrt überflüssig machen. Für die meisten dieser Wege sind jedoch auf Grund der zeitlichen, räumlichen oder persönlichen Umstände Linienverkehre nur selten tatsächlich eine Alternative.
- Hinsichtlich *Taxi und Mietwagen* ist eine solche Aussage nicht so leicht zu treffen. Während für Bürgerbusse erkennbar ist, dass diese nur zu einem kleinen Teil Taxifahrten ersetzen [16], liegen entsprechende Erkenntnisse für Bürgerfahrdienste bisher nicht vor. Einer-

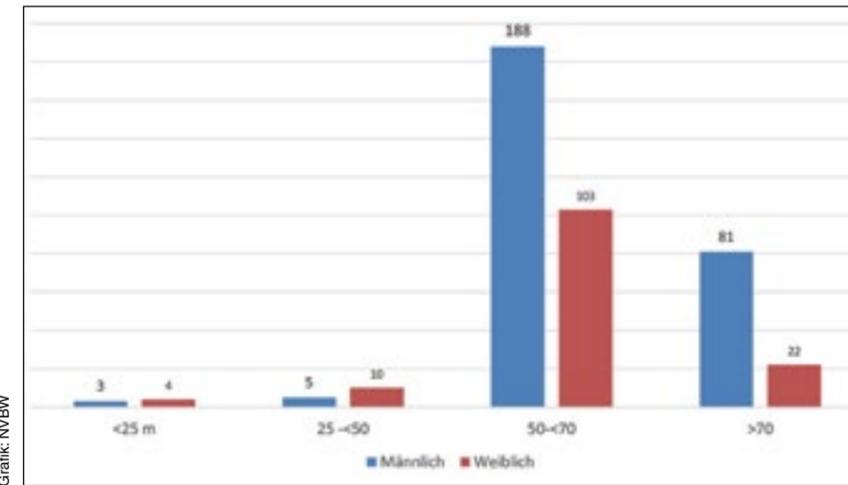


Abb. 6: Ehrenamtlich tätige Fahrer/innen (aufgeschlüsselt nach Alter und Geschlecht).

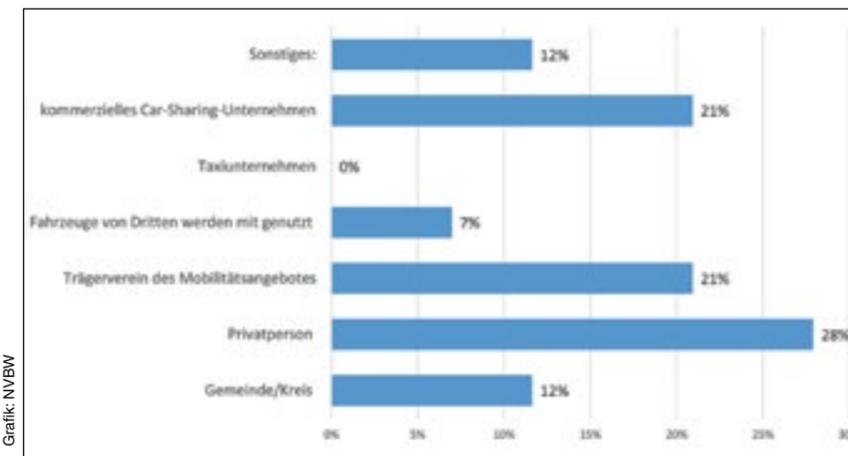


Abb.7: Von wem werden die Fahrzeuge zur Verfügung gestellt?

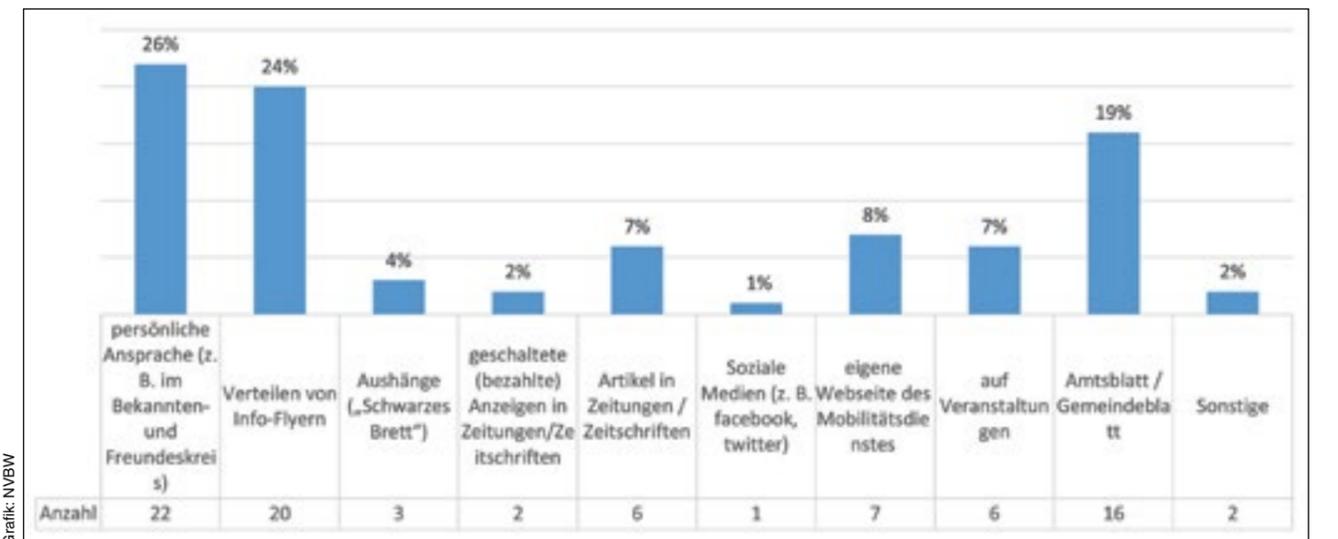


Abb. 8: Verwendete Werbekanäle.

Tab 4: Finanzierung.

	Anzahl	%
Spenden (von Privatpersonen)	15	32%
Sponsoren (Unternehmen, Organisationen)	1	2%
Zuschüsse von Bund	0	0%
Zuschüsse vom Land Baden-Württemberg	1	2%
Zuschüsse von den Kommunen	7	15%
Einnahmen durch Fahrpreis	12	26%
Mitgliedsbeiträge	5	11%
Werbeeinnahmen (z.B. Flächenvermietung auf Fahrzeugen)	0	0%
Sonstige:	6	13%

Mehrfachnennungen möglich

Tab 5: Beteiligung Fahrgäste an der Finanzierung.

	Anzahl	Durchsch. Preis	%
keine Beteiligung	4		9%
Spende	16		35%
Fester Fahrpreis pro Fahrt	5	1,15 €	11%
Stundensatz pro Einsatz	5	6,90 €	11%
Km-Pauschale	11	0,38 €	24%
Fahrpreis in ÖPNV-Tarif eingebunden	1		2%
Sonstige:	4		9%

Mehrfachnennungen möglich

seits ist rechtlich ein Abwehrensanspruch gewerblicher Anbieter gegen genehmigungsfreie Verkehrsangebote nicht zu begründen [17], andererseits zählt dies in der politischen Diskussion vor Ort mitunter wenig. Sachlich betrachtet stellt sich die Konkurrenzfrage zum Teil nicht, weil vor Ort keine gewerblichen Anbieter (mehr) existieren [18]. Ferner unterscheiden sich Fahrdienste in ihren Nutzungsbedingungen meist deutlich von einem gewerblichen Angebot. Die bürgerschaftlichen Anbieter positionieren sich hier auch nicht einheitlich: in manchen Angebotsbeschreibungen ist eine Art „Abstandsgebot“ erkennbar, während bei anderen ein größerer Überschneidungsbereich zu vermuten ist.

■ Insgesamt zeigen Bürgerfahrdienste mehr noch als Bürgerbusse, wie mit begrenzten Mitteln ein (zugegebenermaßen auch begrenztes) Angebot bereitgestellt werden kann. *Es greift jedoch zu kurz, dieses Angebot allein aus verkehrlicher Sicht zu betrachten.* Sein Nutzen liegt stärker im sozialen und karitativen Bereich und der Sicherung von Teilhabe – Kriterien, die in einer verkehrsbezogenen Betrachtung leider oft wenig Berücksichtigung finden.

Literatur / Anmerkungen

[1] Burmeister, J: Übersicht Bürgerbus-Projekte Deutschland, persönliche Mitteilung Februar 2020

[2] NVBW u.a.: Grundlagenpapier „Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehr – Bausteine der ländlichen Mobilität in Baden-Württemberg“, Stuttgart Oktober 2015 sowie NVBW: BürgerBusse in Fahrt bringen – Stationen auf dem Weg zum BürgerBus, 3.Auflage 2020, beides online über <https://www.buergerbus-bw.de/infomaterial/>

[3] Schiefelbusch, M: ÖPNV von unten: Ländliche Mobilität als ein Gemeinschaftswerk (DER NAHVERKEHR 7-8/2014)

[4] Zu nennen ist hier v.a. der Leitfaden von Pro Bürgerbus NRW (verfügbar unter <http://www.pro-buergerbus-nrw.de/index.php?id=leitfaden>) sowie als Fachbeiträge beispielhaft Löcker, G u.a.: Bürgerbusse: Von der wachsenden Bedeutung des Ehrenamts im ÖPNV (DER NAHVERKEHR 7-8/2014); Burmeister, J: Der Bürgerbus: Ehrenamtliches Engagement der besonderen Art (DER NAHVERKEHR 2/2013 und 10/2016); Becker, J u.a.: Bürgerbus: bewährt und beliebt (DER NAHVERKEHR 9/2018)

[5] Baden-Württemberg ist das Bundesland mit dem niedrigsten Altersdurchschnitt in Deutschland. Die Alterung liegt ebenfalls unter dem deutschen Durchschnitt. Auch ist keine starke Abwanderung junger Bevölkerungsteile zu verzeichnen, wie es nach der Wiedervereinigung in den neuen Bundesländern der Fall war. Insgesamt ist die demografische Entwicklung der Region vergleichsweise positiv zu bewerten (vgl. Nowossadec, S u.a.: Aspekte der demografischen Alterung. Report Altersdaten 1-2/2010. Deutsches Zentrum für Altersfragen: Berlin 2010).

[6] Siehe hierzu etwa Kausmann, C u.a.: Länderbericht zum Deutschen Freiwilligensurvey 2014. DZA und den Freiwilligensurvey 2014 <https://www.bmfsfj.de/blob/93916/527470e383da76416d6fd1c17f20a7c/freiwilligensurvey-2014-langfassung-data.pdf>

[7] <https://sozialstation-sinsheim.de/informationen/krankenpflegevereine.html>

[8] <https://www.daseinsvorsorge-ostwuerttemberg.de/moro-ostwuerttemberg/ueber-das-projekt/>

[9] Ende 2019 verteilen sich die knapp 230 bekannten Gemeinschaftsverkehren im Land wie folgt: 28 Prozent Typ Bürgerbus, 15 Prozent Bürgerfahrrad, 34 Prozent sozialer Bürgerfahrdienst, 15 Prozent Pkw-Bürgerfahrdienst.

[10] vgl. Fußnote 2 und Schiefelbusch, M: Bürgerbus – Weiterentwicklung eines bewährten Konzepts (Verkehrszeichen 3/2014)

[11] Dieses auch andernorts gelegentlich auftretende Modell ist wegen der Voraussetzung einer Mitgliedschaft nicht mehr als öffentlich nutzbar anzusehen und daher in den Zahlen zu Gemeinschaftsverkehren im Land nicht enthalten.

[12] Hierzu passen anekdotische Hinweise auf einen hohen Stammkundenanteil bei manchen Angeboten.

[13] Als sinnvoller Einsatzbereich gelten hierfür ab 300 Fahrgastfahrten pro Monat vgl. BMWi (Hg.): Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen, Berlin 2016, S.21

[14] vgl. Fußnote 2

[15] Dies im Gegensatz zum typischen Arrangement beim Bürgerbus, wo meist ein eigener Verein zur Betriebsführung gegründet wird, der den Großteil der damit verbundenen Aufgaben eigenständig bearbeitet.

[16] Albers, K/Müther, E: Ergebnisse einer Fahrgastbefragung in 9 Bürger-Bussen (Herbst 2010) des Verkehrsverbundes Bremen/Niedersachsen (VBN) und ein Jahresvergleich für die 3 BürgerBusse in Weyhe, Hude und Ganderkesee (Herbst 2007/2010), Bremen 2011, S.46f (unveröffentlicht)

[17] Eickelmann, E u.a.: Rechtsfragen der Gestaltung von Gemeinschaftsverkehren. Gutachten im Rahmen von KOMOBIL2035, S.20 (unveröffentlicht)

[18] Nach einer aktuellen Auswertung ist in etwa 46 Prozent der ländlichen Gemeinden Baden-Württembergs kein Taxi- oder Mietwagenunternehmen registriert.

Zusammenfassung / Summary

Bürgerfahrdienste als soziales Mobilitätsangebot

Traditionelle ÖPNV-Angebote sind auf dem Land häufig schlecht ausgelastet, flexible und passende Angebote fehlen zumeist. Das Projekt „KOMOBIL2035“ untersuchte, welche Rolle das bürgerschaftliche Engagement bei der Mobilitätssicherung auch in Zukunft spielen kann. Als Modellregion diente der Raum Ostwürttemberg. Dort ist eine hohe Zahl an Gemeinschaftsverkehren entstanden, die meist den Typen sozialer- und Pkw-Bürgerfahrdienst zuzuordnen sind. In einer Befragung wurden 2018 die Gemeinschaftsverkehre in der Region angeschrieben und zu Aktivitäten, Organisationsformen, Ressourcen und Erwartungen befragt. Die Ergebnisse der Befragung spiegeln die Notwendigkeit an differenzierteren und nachfragegesteuerten Lösungen wider. Es besteht ein klarer Bedarf an kleinteiligen Mobilitätsdiensten noch „unterhalb“ typischer Bürgerbusverkehre.

Community transport services as social mobility service

Traditional public transport service are underutilized in rural areas. There is a lack of flexible and tailor-made offers. „KOMOBIL2035“ analyzed how volunteers can contribute to securing mobility in the future. Ostwürttemberg served as case study region for the project. A high number of community transport initiatives was set up there. Most of them cater for specific groups and have a clear social focus. In 2018, a survey of the 45 schemes active at the time was conducted. The semi-standardized questionnaire concerned questions to activities, organisational forms, resources and expectations. The results reflect the need for differentiated and demand-driven solutions. There is definitely a role for small-scale mobility services below the scale of typical citizens’ bus services.