



Hochschule Neubrandenburg

University of Applied Sciences

Fachbereich Landschaftswissenschaften und Geomatik

Masterthesis zur Erlangung des akademischen Grades

Master of Arts (M. A.)

Zum Thema

Mobilität im dünnbesiedelten ländlichen Raum

Das Beispiel Nachbarschaftsfahrdienst Elde-Quellgebiet e.V. als Impulsgeber

Vorgelegt von:	Tim Teßmann
Studiengang:	Digitalisierung und Sozialstrukturwandel
Erstgutachter:	Prof. Dr. Peter Dehne
Zweitgutachter:	Clemens Weiss
Abgabedatum:	04.02.2024
URN:	urn:nbn:de:gbv:519-thesis2023-0552-0

Ehrenwörtliche Erklärung

„Hiermit versichere ich, Tim Teßmann ehrenwörtlich, dass ich die vorliegende Masterarbeit mit dem Titel: Mobilität im dünnbesiedelten ländlichen Raum Das Beispiel Nachbarschaftsfahrdienst Elde-Quellgebiet e.V. als Impulsgeber“ selbstständig und ohne fremde Hilfe verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel benutzt habe. Die Stellen der Arbeit, die dem Wortlaut oder dem Sinn nach anderen Werken entnommen wurden, sind in jedem Fall unter Angabe der Quelle kenntlich gemacht. Die Arbeit ist noch nicht veröffentlicht oder in anderer Form als Prüfungsleistung vorgelegt worden.

Bülstringen, 04.02.2024

Danksagung

Hiermit möchte ich mich bei allen bedanken, die mich bei dieser wissenschaftlichen Arbeit unterstützt haben.

Insbesondere bedanke ich mich bei Linda und Ava für das große Verständnis, die Unterstützung und die Entbehrungen während der Entstehungszeit dieser Abschlussarbeit.

Weiterhin unseren Familien die viel zur Entlastung beigetragen haben.

Gender-Hinweis

Aus Gründen des besseren Verständnisses sowie zur besseren Lesbarkeit, wird auf Gendergerechte Sprache verzichtet. Die vorliegende Form bezieht jegliche Personen und Geschlechter ein.

Das Vorgehen ist mit dem Erstgutachter abgestimmt.

Kurzfassung

Der ländliche Raum und die Mobilität in diesem, ist ein Thema, dass viele Gruppen seit Jahren beschäftigt. Dennoch ist gerade in den sehr dünnbesiedelten Regionen wie Mecklenburg-Vorpommern die Situation schwierig. Mobilität ist und bleibt eine große Herausforderung im ländlichen Raum. Dabei könnten neue Modelle eine erfolgreiche Rolle spielen.

In dieser wissenschaftlichen Arbeit werden die Mobilität im ländlichen Raum sowie in Mecklenburg-Vorpommern dargestellt und Modelle ehrenamtlicher Gemeinschaftsverkehre vorgestellt. Eine Sonderrolle nimmt der Nachbarschaftsfahrdienst Elde-Quellgebiet e.V. ein, auf den sich die Forschungsfrage bezieht, ob dieser sein Gebiet erweitern kann.

Um die Forschungsfrage zu beantworten, wurden Experteninterviews durchgeführt und ausgewertet. Die Auswertung der Interviews zeigt, dass eine Erweiterung schwer zu realisieren ist und unter den aktuellen Gegebenheiten nicht empfohlen wird. Diese Arbeit kommt zu dem Ergebnis, dass ehrenamtliche Gemeinschaftsverkehre differenziert betrachtet werden sollten und nicht generalisiert gedacht werden können.

Abstract

Rural mobility is a topic that has engaged many groups for years. Yet, particularly in sparsely populated areas such as Mecklenburg-Western Pomerania, the situation remains challenging. Mobility continues to be a significant hurdle in rural regions. However, new models could play a successful role in addressing these challenges. This thesis examines mobility in rural areas, with a focus on Mecklenburg-Western Pomerania, and introduces models of volunteer community transport services. A special case study within this research is the neighborhood ride service "Elde-Quellgebiet e.V.", which prompts the research question of whether it can expand its service area.

To answer the research question, expert interviews were conducted and analyzed. The analysis of the interviews indicates that expansion is difficult to achieve and is not recommended under the current circumstances. Overall, this thesis concludes that volunteer community transport services must be considered on a case-by-case basis and cannot be generalized.

Inhaltsverzeichnis

Ehrenwörtliche Erklärung	II
Danksagung	III
Gender-Hinweis.....	IV
Kurzfassung.....	V
Abstract	V
Abbildungsverzeichnis.....	VIII
Tabellenverzeichnis.....	IX
Abkürzungsverzeichnis.....	X
1 Einleitung.....	1
1.1 Aktueller Bezug.....	2
1.2 Aufbau und Fragestellung der Arbeit.....	3
2 Mobilität und Mobilitätsformen.....	5
2.1 Mobilität im Allgemeinen.....	6
2.2 Der Blick nach Mecklenburg-Vorpommern.....	7
3 Mobilitätsanforderungen der Gesellschaft.....	9
3.1 Demografische Entwicklung.....	10
3.2 Erkenntnisse für die Mobilität.....	16
4 Der ländliche Raum.....	18
4.1 Mobilität im ländlichen Raum – Ein Überblick.....	20
4.2 Projekte zur Steigerung der Mobilität im ländlichen Raum.....	23
5 Rechtlicher Rahmen für ehrenamtlich organisierte Mobilitätsangebote	27
5.1 Rechtliche Grundlagen nach dem Personenbeförderungsgesetz	29
5.2 Einblick in das Vereinsrecht.....	32

5.3	<i>Rechtliche Lage im Bereich Finanzen</i>	33
5.4	<i>Zusammenfassung der rechtlichen Situation</i>	34
6	<i>Der „ELLI-Bus“</i>	35
6.1	<i>„ELLI“ und ihre Historie</i>	36
6.2	<i>Aktuelle Situation des ELLI-Busses</i>	39
6.3	<i>Wirtschaftlicher und finanzieller Rahmen des ELLI-Busses</i>	40
6.4	<i>Philosophie und Nutzer des ELLI-Busses</i>	41
7	<i>Das ELLI-Bus Gebiet könnte wachsen</i>	42
8	<i>Befragung Projekt ELLI-Bus</i>	42
8.1	<i>Das leitfadengestützte Interview zum ELLI-Bus</i>	43
8.2	<i>Qualitative Inhaltsanalyse als Auswertungsmethode</i>	45
8.2.1	<i>Qualitative Inhaltsanalyse und ihre Anwendung in dieser Arbeit</i>	46
8.3	<i>Ergebnisse der Kategorienbildung</i>	51
9	<i>Erkenntnisse für Mobilität und Elli aus den Experteninterviews</i>	55
9.1	<i>Ergebnisse für Mobilität und ELLI</i>	56
9.2	<i>Machbarkeit der Erweiterung aus rechtlicher und finanzieller Sicht</i>	58
9.3	<i>Die Möglichkeit der Erweiterung</i>	59
9.4	<i>Übertragbarkeit in andere Regionen</i>	60
10	<i>Diskussion</i>	61
10.1	<i>Methodische Diskussion</i>	61
10.2	<i>Inhaltliche Diskussion</i>	63
11	<i>Fazit</i>	66
	<i>Literaturverzeichnis</i>	68
	<i>Anlagen</i>	72

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bevölkerung - Zahl der Einwohner in Deutschland nach Altersgruppen	11
Abbildung 2: Altersstruktur Deutschland 2022	12
Abbildung 3: Bevölkerung - Zahl der Einwohner in MV nach Altersgruppen.....	13
Abbildung 4: Altersstruktur MV 2022	15
Abbildung 5: Städtischer und Ländlicher Raum	18
Abbildung 6: Raumstruktur nach Zentrenerreichbarkeit und Bevölkerungsdichte	20
Abbildung 7: ELLI-Bus (Foto: Tim Teßmann).....	39
Abbildung 8:Ablaufmodell zusammenfassender Inhaltsanalyse (Mayring 2022, S. 69)	46

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Anteil der Altersgruppen MV/BRD (eigene Darstellung).....	13
--	----

Abkürzungsverzeichnis

Mecklenburg-Vorpommern (MV)

Nachbarschaftsfahrdienst Elde-Quellgebiet e.V. (ELLI-Bus)

Bundesrepublik Deutschland (BRD)

Öffentlicher Nahverkehr (ÖPNV)

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Kreis Mecklenburgische Seenplatte - MSE

1 Einleitung

„Gehört der Provinz die Zukunft?“ so titelte der Deutschlandfunk einen Artikel im April 2023 auf seine Website (URL3: Deutschlandfunk 2023). Ein Artikel, der verwundert und zu gleich zum Nachdenken anregt. So sind es oft die politischen Parteien, die z.B. in Wahlprogrammen den ländlichen Raum gesondert hervorheben und diesen als besonders zu entwickeln betrachten. Oft ist sogar die Rede davon, dass die Lebensverhältnisse auf dem Land an die Stadt angeglichen werden müssen. So sieht der aktuelle Bundespräsident, Frank-Walter Steinmeier, schon 2018 ein Auseinanderklaffen der Lebensbedingungen in ländlichen Regionen und großen Städten. Er forderte die Politik auf, mehr für den ländlichen Raum in der Bundesrepublik zu tun (URL4: Tagesschau 2018). Swantje Penke führt in ihren Texten aus, dass gerade das problematisch ist. Oft würden Politiker den ländlichen Raum aus einer problemfokussierenden Perspektive betrachten. Dabei wäre der urbane Raum das innovative Zentrum und der ländliche eher der Problemfall (Penke 2012, S. 18).

Sie stellt die gegensätzlichen Vorstellungen über den ländlichen Raum dar, die oft in der Gesellschaft verbreitet sind. Swantje Penke führt aus, dass der ländliche Raum oft mit brachliegenden Industrieruinen, entvölkerten Regionen, verfallenen Häusern dargestellt wird, aber auf der anderen Seite immer das Bild der romantischen ländlichen Idylle gezeichnet wird (dies., S.17).

In dem eingangs erwähnten Artikel des Deutschlandfunks wird sich auf den größten Bevölkerungsverlust der Großstädte seit fast 30 Jahren im Jahr 2021 bezogen. Die Großstädter zogen aufs Umland, kleinere Städte oder in die ländlichen Gegenden.

Den ländlichen Raum zu entwickeln ist eine ressortübergreifende Tätigkeit der Politik. Ulrike Grabski-Kieron führt dazu aus, dass es ein Zusammenwirken von mehreren raumwirksamen Politiken ist (Grabski-Kieron 2016). Wichtige Felder für sie sind die Daseinsvorsorge, Integration, demografischer Wandel und mit steigendem Stellenwert die Sozial-, Bildungs- und Kulturpolitik. Für die Politik sieht sie den Auftrag den ländlichen Raum in seiner regionalen Vielfalt zu sichern. Dabei nennt sie auch die Mobilität als einen Schlüssel für einen erfolgreichen ländlichen Raum (Grabski-Kieron 2016).

Mit dieser Kombination aus ländlichem Raum sowie Mobilität wurden die Kernthemen dieser Thesis erfasst. Sie soll sich insbesondere damit auseinandersetzen, wie der ländliche Raum von guten Mobilitätskonzepten partizipieren kann.

Die Menschen im ländlichen Raum übernehmen dabei immer mehr Verantwortung, meist ehrenamtlich und ohne die große Politik. Ein Beispiel wird in dieser Thesis genauer thematisiert. Dieses Projekt mit seinem Verein wird dort aktiv, wo der ÖPNV an Grenzen stößt. Der ländliche Raum und Mobilität bedingen einander. Diese Thesis soll beides thematisieren und näher zusammenbringen.

1.1 Aktueller Bezug

Die Mobilität ist in Zeiten von Klimawandel und hohen Energiepreisen in aller Munde. Besonders mit Einführung des sogenannten Deutschland-Tickets kommt wieder vermehrt die Diskussion auf, zwischen der Mobilität im urbanen Raum und dem eher ländlichen Raum.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen hat nach Einführung des Tickets erste Ergebnisse präsentiert. Besonders das Metropolen-zu-Land-Verhältnis sei auffällig und das Deutschland-Ticket auf dem Land eher bescheiden angenommen. Im selben Artikel des Tagesspiegels äußert sich der Verkehrsminister von Mecklenburg-Vorpommern (MV), Reinhard Meyer. Er stellte fest, dass in seinem Bundesland erst 3,6 % der Befragten das Deutschland-Ticket nutzen. Zum Vergleich liegen Hamburg und Berlin bei über 20%. Daher denkt er, dass es eher ein Metropolenticket ist. Für sein Bundesland führt er aus:

„Wir müssen in Mecklenburg-Vorpommern noch die Voraussetzungen schaffen, damit das Deutschland-Ticket, das ein gutes Ticket ist, besser genutzt wird“.

Weiterhin möchte er in MV im Jahr 2024 ein landesweites Rufbussystem einführen zur Verbesserung des Angebots im ländlichen Raum (Schwietering 2023, tagesspiegel.de).

Dieser kleine Ausflug sollte verdeutlichen, welche Brisanz dieses Thema im ländlichen Raum hat und wie schwer es ist bis dato gute Lösungen zu finden. Verkehrsminister Meyer beschreibt die Situation in MV mit den Herausforderungen, besonders in den ländlichen Regionen, in denen ein Linienverkehr schlecht umzusetzen ist.

Das Beispiel des Nachbarschaftsfahrdienst Elde-Quellgebiet e.V. soll in dieser Arbeit genauer beleuchtet werden und könnte gerade in MV ein Lösungsansatz sein, um die Mobilität in dünnbesiedelten Regionen auszubauen. Dabei muss betont werden, dass dieses Angebot nicht den Ansatz eines Rufbusses verfolgt, sondern ein Engagement betriebenes System, das bisher auf dem Ehrenamt basiert. Es ist kein Angebot eines Verkehrsbetriebes, sondern wird bisher durch ehrenamtliche Fahrer abgedeckt und mit Spenden zur finanziellen Absicherung. Dabei kommen E-Autos zum Einsatz, die durch eine Photovoltaikanlage gespeist werden.

Der Bedarf in der Region ist groß. Nachbargemeinden haben angefragt, ob eine Erweiterung des Liniennetzes möglich ist.

1.2 Aufbau und Fragestellung der Arbeit

Das konkrete Engagement des ELLI-Busses soll zentraler Bestandteil dieser Arbeit sein. So soll vorher ein theoretischer Teil in die Thematik Mobilität im ländlichen Raum einführen. Dieser Teil soll zwecks Literaturrecherche erstellt werden. Dabei ist es wichtig die demografische Entwicklung kurz zu thematisieren und für den ländlichen Raum darzustellen. Formen der Mobilität im ländlichen Raum und ausgewählte Projekte dieser, sollen vorgestellt werden. Ebenso ist es wichtig, dass die rechtlichen Rahmen geprüft und vorgestellt werden. Immer unter der Betrachtung Bürgerbusse mit ehrenamtlichem Engagement.

Im praxisorientierten Teil wird auf das bereits genannte Engagement des ELLI-Busses eingegangen. Dafür ist es wichtig das Projekt näher vorzustellen mit seiner Beschreibung, Geschichte, aktuelle Situation, wirtschaftlichen Gegebenheiten, seiner Philosophie und seinen Nutzern.

Folglich soll eine Kernfrage thematisiert werden. Diese soll die Weiterentwicklung des ELLI-Busses im Fokus haben und sich der Frage widmen, ob das Engagement eine Liniennetzerweiterung leisten kann.

Kann der ELLI-Bus also wachsen?

Um sich in der Arbeit dieser Frage zu nähern, sollen im praktischen Teil Interviews mit Nutzern und ehrenamtlich Engagierten des ELLI-Busses erfolgen. Dabei soll eine qualitative Interviewform zum Einsatz kommen und die Teilnehmer sollen

dabei in einem semistrukturierten Interview befragt werden. Die Erkenntnisse dieser Befragung sollen ausgewertet und Schlussfolgerungen festgehalten werden.

Im Anschluss sollen die Ergebnisse der Befragung und Teile des theoretischen Teils, wie z.B. der rechtliche Rahmen, eine Beurteilung zu einer möglichen Weiterentwicklung des Elli-Busses geben.

Die wichtigsten Erkenntnisse zur Weiterentwicklung der ländlichen Mobilität und der Untersuchung am ELLI-Bus sollen am Ende festgehalten werden.

Vor dem Fazit und Ausblick soll kurz thematisiert werden, ob dieses Beispiel und die Erkenntnisse zur ländlichen Mobilität für andere Regionen übernommen werden könnten.

Das Ziel dieser Arbeit ist eindeutig, die Möglichkeit einer Erweiterung des ELLI-Busses zu hinterfragen. Der Praxisteil soll untersuchen, ob es Grenzen für den ELLI-Bus gibt.

Dabei sollen sechs Leitfragen helfen, um diese Frage final zu beantworten:

1. Was bedeutet Mobilität im ländlichen Raum?
2. Welche Möglichkeiten und Grenzen haben Bürgerbusse?
3. Ist ein Wachstum von ELLI rechtlich und finanziell möglich?
4. Kann der ELLI-Bus wachsen und wie groß kann das Netz sein?
5. Wie kann ELLI unter bestimmten Voraussetzungen wachsen?
6. Gibt es eine Übertragbarkeit des ELLI-Konzepts auf andere Regionen?

2 Mobilität und Mobilitätsformen

Wie bereits in der Einleitung dargestellt, ist der Begriff der Mobilität ein Dauerbrenner. Besonders im ländlichen Raum wird stetig nach Konzepten zur Steigerung gesucht. Es soll geklärt werden, was sich alles hinter diesem Begriff versteckt und welchen Wert das für die Erkenntnisgewinnung dieser Arbeit hat.

Der Duden definiert Mobilität als Fortbewegung von Personen oder Beförderung von Gütern. In dieser Masterarbeit soll die Fortbewegung von Personen das Thema sein. Die Fachliteratur führt den Begriff weiter aus und bringt weitere Aspekte bei der Mobilität mit ein.

So sehen die Autoren des Buches „Big Data in der Mobilität“ die Mobilität als Maß für die Fähigkeit oder Befähigung von Individuen und Gruppen, Bewegungen durchzuführen und Distanzen zu überwinden. Dabei sehen sie Mobilität als Voraussetzung für das Erreichen anderer Personen oder Stätten sowie die Möglichkeit Aktivitäten, Leistungen oder Angebote wahrzunehmen. Dabei stellt Mobilität sicher, dass grundfunktionale Tätigkeiten (Arbeit, Versorgung, soziale Teilhabe) sichergestellt werden. Durch sie lassen sich ebenso private Ziele erreichen, Lebensqualität steigern und die persönliche Entfaltung begünstigen (Gatzert 2023, S. 5 f.).

Die *Mobilität* als Hauptbegriff beschreibt die verschiedenen Wahlmöglichkeiten und das *Mobilitätsverhalten* hingegen die tatsächliche Bewegung von Personen oder Gruppen, die weiter unterteilt wird in einzelne *Mobilitätsaktivitäten*. Mobilitätsaktivitäten lassen sich unterscheiden in Zeithorizont, Distanz und den begründeten Zweck (ders. 2023, S. 6).

Abzugrenzen ist außerdem der *Verkehr*, auch wenn er oft mit Mobilität gleichgesetzt wird. Gegensätzlich zur Mobilität wird unter Verkehr die Umsetzung eines realen Bewegungsvorgangs verstanden. Gemeint ist damit die konkrete Raumüberwindung und kann als Ortsveränderung von Personen verstanden werden, getätigt durch Verkehrsmittel oder Fahrzeuge.

Verkehrsmittel sind dabei die Möglichkeiten, mit denen Mobilität wahrgenommen wird und Mobilitätsaktivitäten umgesetzt werden.

Des Weiteren spricht Gatzert von einer Unterscheidung in Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr.

Individualverkehr ist die Nutzung von individuell verfügbaren Verkehrsmitteln. Dabei zu unterscheiden die motorisierten Formen des Individualverkehrs (Auto und Motorrad) und die unmotorisierten Formen (z.B. Fahrrad). Der *öffentliche Verkehr* fungiert dabei als Gegensatz und ist die Personenbeförderung aus öffentlich bereitgestellten Verkehrsmitteln. Er ist für alle Mitglieder einer Volkswirtschaft nutzbar und ist Teil der gesellschaftlichen Versorgung. Getragen wird er dabei von Verkehrsunternehmen, die einen Preis zur Nutzung festlegen. Diese Form wird in Nah- und Fernverkehr unterschieden. Dabei stellen öffentlich zugängliche Angebote des Individualverkehrs wie Mietwagen, Car-, Ride- und Bike-Sharing Sonderformen dar (Gatzert 2023, S. 6).

2.1 Mobilität im Allgemeinen

Die im vorherigen Kapitel erklärten verschiedenen Formen der Mobilität sind eine erste Annäherung des eigentlichen Begriffs. Es ist dennoch nötig andere Blickwinkel auf diesen Begriff zu tätigen.

Besonders die Unterschiede der Mobilität zu Land und Stadt sind dabei entscheidend. Die Mobilität im ländlichen Raum wird in dieser Arbeit später gesondert thematisiert.

Eine Möglichkeit sich dem Thema mit Untersuchungen zu nähern ist der ADAC-Mobilitäts-Index

Dieser bezieht bei den Untersuchungen der Mobilität folgende Indikatoren ein:

1. Verkehrssicherheit
2. Klima und Umwelt
3. Verfügbarkeit
4. Zuverlässigkeit
5. Bezahlbarkeit (ADAC-Mobilitätsindex 2023, S. 6).

Er ist einmal für die Bundesebene erstellt und für die einzelnen Bundesländer. Die Ersteller weisen darauf hin, dass die Werte der Bundesländer schwer zu vergleichen sind, da jedes Bundesland eigene Eigenschaften hat. Z. B. haben Stadtstaaten völlig andere Voraussetzungen als Flächenbundesländer wie eben

MV. Des Weiteren unterscheiden sich bei den Bundesländern die Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen sowie die historischen Entwicklungen.

Der Index zeigt auf, dass ein großer Handlungsdruck auf der Politik, der Wirtschaft und der Gesellschaft liegt, auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität.

Interessant für diese Arbeit ist die Erkenntnis, dass die Lebenssituation einen erheblichen Einfluss auf die Verfügbarkeit der Mobilitätsoptionen hat. Besonders auf dem Land bleibt für viele der PKW die realistische Wahl. Ein Umdenken kann nur mit höherer Taktung und mehr Verlässlichkeit des ÖPNV's erfolgen.

Der Index betont nochmal den Zusammenhang zwischen sozialer Teilhabe und Mobilität. Die Mobilität ist dafür eine grundlegende Voraussetzung.

Besonders in den ländlichen Räumen sieht der Index im Bereich des ÖPNV die Notwendigkeit nach besserer Taktung. Die Dörfer im ländlichen Raum müssten mehrmals täglich an die Mittel- und Oberzentren angebunden sein und mehr als Schülerverkehr gewährleisten.

Gerade das könnte ein großes Problem in Ländern wie MV sein.

2.2 Der Blick nach Mecklenburg-Vorpommern

Der Index zeigt es schnell auf, MV hat besondere Gegebenheiten, die die Mobilität dort beeinflussen. So bestehen zu den Nachbarbundesländern Schleswig-Holstein, Niedersachsen und Brandenburg intensive Pendelbeziehungen. Der westliche Teil des Bundeslands steht unter starker Beeinflussung durch die Metropolregion Hamburg.

Die landeseigenen Wirtschaftszentren sind Schwerin, Rostock, Stralsund und Greifswald. Der Index sieht zudem Neubrandenburg als bedeutend für den Süden des Bundeslandes an und stellt fest, dass der dazugehörige Landkreis Mecklenburgische Seenplatte keine Oberzentren hat. Zudem hat MV die längste Küstenlinie und die größte Insel in Deutschland.

Das macht die Mobilität in MV speziell, besonders wenn hinzugezogen wird, dass MV die geringste Bevölkerungsdichte aller Bundesländer besitzt.

Das Hochgeschwindigkeitsnetz im Bereich Schienenverkehr ist lediglich in Ludwigslust angeschlossen, trotz der Strecke Hamburg – Berlin – München quer durch das Bundesland.

Der Index sieht es als gegeben an, dass das Bahnstreckennetz schlecht ausgebaut ist. Viele Zugverbindungen wurden nach der politischen Wende in den 1990er Jahren eingestellt.

Zudem zielt das Regionalstreckennetz nur auf die Anbindung der Oberzentren ab. Gleiches gilt für die Autobahnen. Die wichtigsten Autobahnen sind die A20 mit Anbindung Richtung westliche Bundesnachbarländer und Polen, die A24 als verbindende Autobahn von Berlin und Hamburg über Schwerin sowie die A19 als Nord-Süd-Verbinder von Berlin nach Rostock.

Die restlichen dünnbesiedelten Räume sind lediglich von Landstraßen durchzogen.

Der Index macht darauf aufmerksam, dass der ÖPNV abseits der größeren Städte fast ausschließlich durch Busse mit niedriger Taktung organisiert ist. Außerdem weist er darauf hin, dass es zwischen den Haltestellen große Kilometerabstände gibt. Das führt zu vielen ÖPNV-Fahrplankilometern und damit zu einem meist unattraktiven ÖPNV-Angebot.

Der Index weist auf eine Gegensätzlichkeit hin. Zwar ist in MV die Autoabhängigkeit hoch, aber durch das geringe Durchschnittseinkommen die Motorisierungsrate gering. Die Autos der Bewohner von MV legen die meisten Kilometer pro Jahr im Schnitt zurück.

Der Index zeigt dabei Dinge auf, die für diese Arbeit wichtig sind. Der nicht ausreichende ÖPNV macht es besonders in den dünnbesiedelten Regionen schwer mobil zu sein. Diese Lücke könnten Konzepte beruhend auf bürgerlichem Engagement schließen. Die Region des ELLI-Busses ist so eine Region und daher wird später auf diese Aspekte eingegangen.

Der Index macht auf die große Herausforderung, die MV im Rahmen der Mobilität hat, aufmerksam. Diese besteht darin, trotz der dünnen Besiedlung attraktive Verkehrsangebote zu schaffen. Dabei kann es ein Problem werden, das für die Schaffung alternativer Angebote die Fläche und Distanz zu groß ist (vgl. ADAC-Mobilitätsindex 2023, S. 159 ff).

Ein Ansatz, dem diese Arbeit nachgehen soll, attraktive Verkehrsangebote außerhalb des ÖPNV und dem Individualverkehr, aufbauend auf bürgerlichem Engagement. In diesem Kapitel wurden bereits einige Fakten angesprochen, bei denen gesellschaftliche Themen die Mobilität berühren und die in dieser Arbeit näher betrachtet werden sollen.

3 Mobilitätsanforderungen der Gesellschaft

Der Begriff Mobilität wurde im Verlauf definiert und die Bedeutung in den gesellschaftlichen sowie sozialen Bereichen angedeutet. Auf die beiden Bereiche soll nun genauer eingegangen werden.

Gerade in der Sozialforschung werden Zusammenhänge zwischen der Mobilität und dem sozialen Bereich immer mehr beachtet. Besonders der Begriff der Mobilitätssozialisation ist ein weitverbreiteter Begriff, der seit einer Dekade in der Mobilitätsforschung besonders untersucht wird (vgl. Döring 2015, S.29ff).

Eine Definition liefern Tully/Baier: Mobilitätssozialisation lässt sich vor dem Hintergrund dieser Ausführungen als ein entscheidender Prozess des Heranwachsens deuten, in dessen Verlauf ein Individuum zum Teilnehmer der Verkehrsgesellschaft wird. Das wesentliche Ergebnis dieses Prozesses ist ein mobilitätsbezogener Lebensstil, in dem ein eigenwilliger Umgang mit Mobilität längerfristig festgelegt ist (vgl. Tully/Baier 2006, S.120).

Des Weiteren führen die beiden Autoren aus, dass Mobilität schon im Jugendalter ein wichtiger Bestandteil des Aufwachsens ist und die Mobilität einen wichtigen Einfluss auf die soziale Entwicklung der Jugend hat. Die Mobilitätssozialisation wird von den örtlichen Gegebenheiten genauso beeinflusst wie von der Familie, Freunden und Schule.

Tully/Baier sehen die Mobilität der Jugend als einen wichtigen Bestandteil zur Individualisierung und Pluralisierung an. Sie erwähnen, dass die Jugendlichen heutzutage immer weitere Strecken zurücklegen und der Lebensraum der Jugendlichen weiter geworden ist. Sie sehen Mobilität als selbstverständlich, für die Teilhabe an einem gesellschaftlichen Leben an (dies. 2006, S. 121ff).

Einen ähnlichen Ansatz sieht Heidrun Mollenkopf vom Deutschen Zentrum für Altersforschung an der Universität Heidelberg in ihrer Studie zu objektiver und subjektiver Bedeutung in der mobilen Gesellschaft.

Mollenkopf bemerkt ebenso, dass die geografische und räumliche Mobilität in der soziologischen Forschung und Diskussion an Bedeutung gewinnt. (Mollenkopf 2002, S. 255) In Ihrer Studie bezieht sie sich auf Menschen von 55 – 74 Jahren sowie 75 Jahre und älter. Es ist also in etwa die Zeit des Renteneintritts (Studie in den 1990er Jahren durchgeführt = früherer Renteneintritt als heute) bis hin in das hohe Alter.

Mollenkopf merkt an, dass die Distanzen zwischen den entkoppelten Lebensbereichen Wohnen und Arbeiten, Freizeit und Versorgung außerhäusliche Mobilität zu einer absoluten Notwendigkeit machen, um ein eigenständiges Leben aufrecht zu erhalten. Unter außerhäuslicher Mobilität umfasst sie das Bewegen per Fuß, Rad, ÖPNV und privat genutzter Fortbewegungsmittel wie Autos. Daher verschlechtert sich diese Mobilität mit zunehmendem Alter, da die Bewegunflexibilität per Rad und Fuß nachlässt (Mollenkopf 2002, S. 256). Als ein Ergebnis ihrer Studie benennt sie, dass Westdeutsche öfter ein Auto in diesem Alter besitzen als Ostdeutsche. Der Zusammenhang ist der Verdienst in der Erwerbsbiografie und die daraus resultierenden geringeren Löhne und Renten im Osten. Ein Fakt, der für diese Masterarbeit zu beachten ist, da später ein Projekt zur Mobilität in Ostdeutschland thematisiert wird.

Weiterhin ist für diese wissenschaftliche Arbeit die Erkenntnis wichtig, dass die älteren Menschen auf dem Land unzufriedener mit dem ÖPNV sind und ihn weniger nutzen als ihre gleichaltrigen Mitbürger in den Städten.

Mollenkopf weitet in ihrem Fazit ihre bereits gestellte These aus. Auf Grund ihrer Studie sieht sie nicht nur die Mobilität als Voraussetzung für ein eigenständiges Leben, sondern auch für die Befriedigung der Bedürfnisse nach Teilhabe an der sozialen und räumlichen Umwelt. Mobilität hilft, dass Menschen sich als vollwertiges Mitglied der Gesellschaft fühlen (Mollenkopf 2002, S. 266 ff).

Die bereits erläuterten Aussagen zeigen, wie wichtig Mobilität für die gesellschaftliche und soziale Teilhabe ist. Insbesondere Kinder- und Jugendliche sowie ältere Menschen im Renten(-eintrittsalter) sind dabei abhängig von Mobilitätsangeboten außerhalb ihrer eigenen Machbarkeit, wie z.B. öffentliche Verkehrsmittel oder Hilfe von Verwandten/ Bekannten. Inwiefern aber ehrenamtliche Angebote zur Mobilitätssteigerung beitragen können, soll später thematisiert werden. In den Fokus genommen werden muss besonders die Demografie, damit die bisher getätigten Aussagen in Relation zu den zukünftigen Bedarfen gestellt werden.

3.1 Demografische Entwicklung

Im Rahmen dieser wissenschaftlichen Arbeit zum Thema der Mobilität, könnten die demografische Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland und die

Besonderheiten des Bundeslands Mecklenburg-Vorpommern von Bedeutung sein. Um zuerst einen groben Überblick der aktuellen Demografischen Gegebenheiten in Deutschland zu erhalten, ist das folgende Diagramm des Statistischen Bundesamts hilfreich.

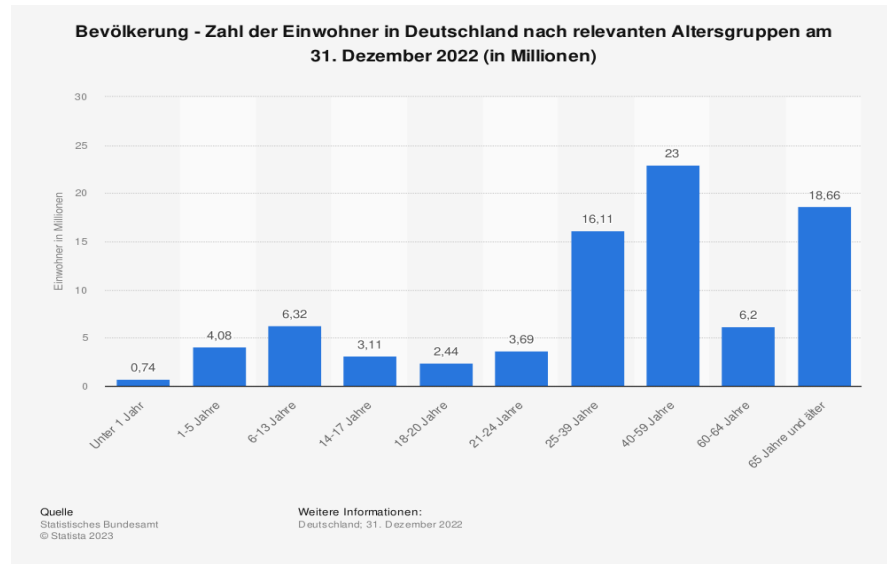


Abbildung 1: Bevölkerung - Zahl der Einwohner in Deutschland nach Altersgruppen

Zu erkennen ist besonders, dass die Altersgruppen 40 - 59 Jahre dominiert mit 23 Millionen Menschen, gefolgt von der Gruppe der 65 jährigen und Älteren.

Besorgniserregend ist die geringe Zahl der jungen Menschen, nur ca. 20,3 Millionen Menschen in Deutschland sind unter 25 Jahre alt.

Das Land altert in seiner Struktur zunehmend, so dass besonders in den nächsten 10-15 Jahren eine Vielzahl an Menschen in Rente geht und zunehmend zu der ältesten erfassten Gruppe gehört. Die Auswirkung für die Mobilität im Land, wird im nächsten Gliederungspunkt erfasst.

Altersstruktur der Bevölkerung, 2022

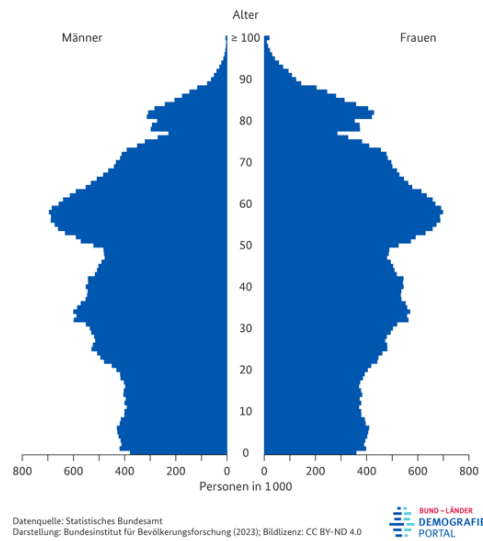


Abbildung 2: Altersstruktur Deutschland 2022

Noch deutlicher wird das Ausmaß der demografischen Entwicklung Deutschlands bei Betrachtung des Diagramms zur Altersstruktur vom Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung. Die Form dieses Diagramms für die Altersstruktur 2022 ähnelt der Form einer Urne. Deutschlands Altersstruktur wird schon länger als Urnenform beschrieben wie z.B. in den Texten von Wiebke Rößler bereits für das Jahr 2015 (vgl. Rößler 2017, S. 438 f.). Rößler sieht die geringen Geburtenzahlen in Westdeutschland seit 45 Jahren und in Ostdeutschland seit 25 Jahren dafür verantwortlich. Durch diese Entwicklung ist die Anzahl der gebärfähigen Frauen im Alter von 15 bis 45 Jahren heute klein, so Rößler (vgl. ebenda) Dadurch veraltet die Gesellschaft zunehmend.

Die Form einer Urne sieht Jürgen R. Karsten bereits bei der Altersstruktur 2008, so dass diese Form der Urne ein längerer Prozess ist und sich bis heute fortsetzt (Karsten 2013, S. 118).

Dabei ist zu erwähnen, dass die Bevölkerung im Jahr 2022 in Deutschland um 1,3 % gewachsen ist, so dass zum Jahresende 84,4 Millionen Menschen im Land leben. Dabei sind die Sterbefälle höher als die Geburten, so dass besonders die Nettoeinwanderung für den Zuwachs verantwortlich ist (URL1: Statistisches Bundesamt 2023).

Für diese Arbeit könnte es von Interesse sein, besonders die Demografie in Mecklenburg-Vorpommern zu betrachten. Die Betrachtung der Zahlen für

Deutschland waren zum Einstieg sicherlich informativ, aber das zu thematisierende Projekt liegt in MV und sollte daher besonders betrachtet werden.

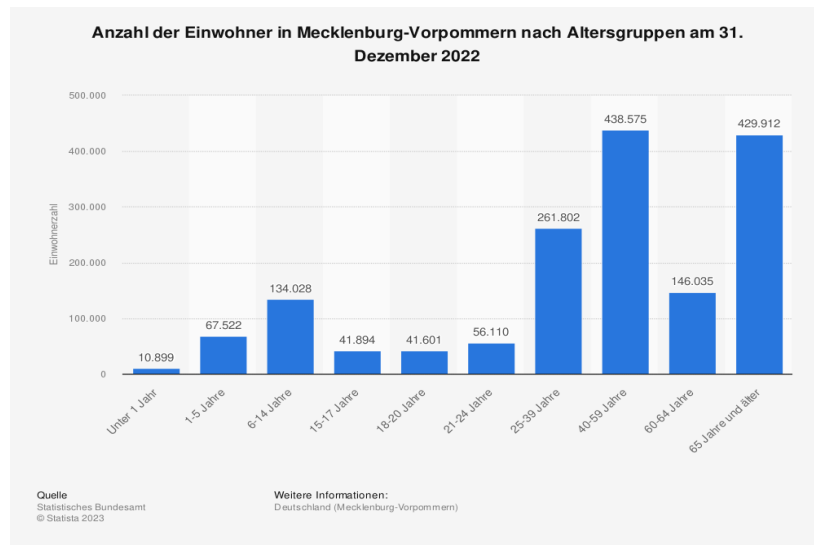


Abbildung 3: Bevölkerung - Zahl der Einwohner in MV nach Altersgruppen

Rein optisch wirken die Diagramme nach Altersgruppen (Abbildung 1 und 3) im Vergleich annähernd übereinstimmend.

Einzig allein in der Altersgruppe ab 65 Jahren fällt eine Abweichung nach oben auf, d.h. MV hat augenscheinlich in diesem Alter einen größeren Anteil der Altersgruppe an den Gesamteinwohnern. Deutlicher werden diese Diagramme noch bei einer Umrechnung in Prozente, wie folgende Tabelle zeigt:

Anteil der Altersgruppen in %

	MV	BRD
Altersgruppe unter 25	21,62	24,16
Altersgruppe 25 - 39	16,08	19,1
Altersgruppe 40 - 59	26,93	27,27
Altersgruppe 60 -64	8,97	7,35
Altersgruppe 65 und älter	26,4	22,12
Gesamt Einwohner	1.628.378	84.350.000

Tabelle 1: Anteil der Altersgruppen MV/BRD (eigene Darstellung)

Die Diagramme zeigen, dass besonders viele Menschen in den älteren Altersgruppen dort leben. Bei Betrachtung der Demografientwicklung der BRD und DDR, ist dieser Fakt in den Diagrammen zu erkennen.

Nach dem 2. Weltkrieg, besonders ab den 1950er-Jahren bis in die 1960er Jahre, mit dem Höhepunkt 1964, waren die Geburtszahlen hoch. Diese Generation wird heute die Baby-Boomer Generation genannt. Und gehören in diesen Statistiken den Altersgruppen 60 – 64 Jahren und ab 65 Jahre an. In diesen Altersgruppen hat MV viele Einwohner und prozentual mehr als die Bundesrepublik.

Mitte der 1960er-Jahre gehen die Geburten zurück und dieser Trend setzt sich sowohl in der DDR ab 1964 und in der BRD ab 1967, bis in 1970er fort (URL2: Statistisches Bundesamt 2022).

Dabei werden die Ursachen bis heute diskutiert. Zum einen könnte die „Pille“ als neues Verhütungsmittel ab 1961 damit zu tun haben, aber auch die Gesellschaft hat sich gewandelt. Die BRD vollzog eine Transformation von einer Agrargesellschaft zur Industriegesellschaft. Des Weiteren wurden Kinder nicht mehr als eine Absicherung im Alter angesehen, die den Handwerker- oder Landwirtschaftsbetrieb übernehmen sollten und die Eltern im Alter versorgen. Durch die neue Industriegesellschaft waren die Menschen finanziell unabhängiger, individueller und die Frau bekam zunehmend eine andere Rolle. Nachwuchs bekommen verschwamm in den Hintergrund (Bujard 2022).

Die DDR begann mit Erfolg ab Mitte der 1970er dem Geburtenrückgang entgegenzuwirken mit familienpolitischen Programmen, so dass dort ein Geburtenanstieg erfolgte, der nach 1980 nachließ (URL2: Statistisches Bundesamt 2022).

Seitdem hatten beide deutschen Staaten mit Rückgängen zu tun und das schlägt sich auch in den Abbildungen 1 und 3 nieder. Zu erkennen ist bei den Jahrgängen, die in den 1980er-Jahren geboren wurden, ein Rückgang der Menschen die heute das Alter 25 – 39 erreicht haben.

Dieser Trend setzte sich fort und insbesondere in Ostdeutschland brachen die Zahlen der Geburten zur politischen Wende 1989/1990 sowie danach ein.

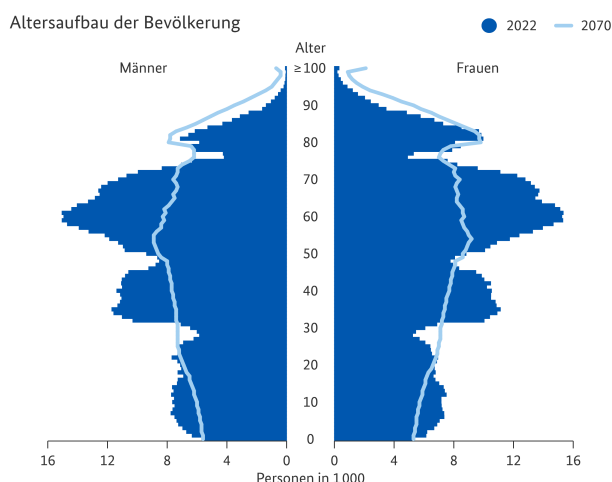
Sicherlich war die Verunsicherung dabei ein entscheidendes Detail. Das könnte ein Grund sein, warum MV Prozentual gerade in diesen Gruppe 25 – 39 Jahre noch weniger Einwohner hat als die Bundesländer im Westen (URL2: Statistisches Bundesamt 2022).

Weiterhin zu beachten ist, dass viele Menschen in den 1990er-Jahren in die Altbundesländer gezogen sind und MV viele junge Menschen verloren hat. Die Zeitung „Die Zeit“, hat unter anderem mit dem Autor Christian Bangel, die Umzüge zwischen Ost und West von 1991 – 2017 ausgewertet. Dabei gab es ca. 6 Millionen Umzüge zwischen den Bundesgebieten. Ca. 3,6 Millionen gingen von Ost nach West und ca. 2,4 in die andere Richtung. Der Osten verlor dabei fast 25% seiner Bevölkerung. Sicher Fakten die bei der Demografie eine wichtige Rolle der Ostdeutschen Bundesländer wie MV darstellen (Bangel 2019). Seit den 2000er-Jahren wird die Geburtenrate als gleichbleibend niedrig bezeichnet, bei einer Angleichung von Ost und West.

Festzuhalten ist, dass anhand der Diagramme sich die Altersstrukturen und Zahlen für MV im Vergleich zum Bundesgebiet augenscheinlich ähneln. Die getätigten Aussagen und das Beleuchten der Gründe zeigen ein anderes Bild. Insbesondere die hohe Veralterung der Gesellschaft in MV ist und bleibt eine große Herausforderung für das Bundesland. Es fehlt insbesondere an jungen Menschen und dazu hat MV prozentual mehr ältere Menschen als das restliche Bundesgebiet.

Die Entwicklung bis 2070 bleibt ähnlich und zeigt, dass insbesondere die Altersgruppe ab 65 wächst und mittelfristig die größte sein wird. Dies kann im folgenden Diagramm erkannt werden:

Altersstruktur in Mecklenburg-Vorpommern



2070: 15. koordinierte Bevölkerungsvorausberechnung, Variante 2 (moderate Entwicklung)
 Datenquelle: Statistisches Bundesamt
 Darstellung: Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (2023); Bildlizenz: CC BY-ND 4.0

BUND-LÄNDER
 DEMOGRAFIE
 PORTAL

Abbildung 4: Altersstruktur MV 2022

Besonders die Entwicklung bis 2070 ist herausfordernd. Besonders die jungen Altersgruppen sinken. Es entsteht eine noch größere Differenz zwischen Altersgruppen alt und jung.

Mit diesem Wissen gehen Herausforderungen einher. Die Herausforderungen für MV im Feld der Mobilität sind also nicht nur die großen und dünnbesiedelten Flächen, sondern, wie dieser Gliederungspunkt zeigt, auch die Demografie des Bundeslandes.

Zusammenfassend für die demografische Entwicklung kann den Worten von Canzler gefolgt werden: „Die wesentlichen Trends des demografischen Wandels in den nächsten Jahrzehnten in Deutschland lassen sich in vier Dimensionen zusammenfassen: erstens die Alterung der Gesellschaft, zweitens die Schrumpfung der Gesellschaft, drittens die Zuwanderung und ihre Auswirkungen und viertens die sozialräumlichen Unterschiede der Bevölkerungsentwicklung.“ (Canzler 2007, S. 511).

3.2 Erkenntnisse für die Mobilität

Durch die beschriebenen Fakten der Gliederungspunkte „Mobilitätsanforderungen der Gesellschaft“ und „Demografische Entwicklung“ könnten sich Rückschlüsse für die Mobilität ziehen lassen und es wird sichtbar, welche Herausforderungen entstehen, um die Mobilität besonders im ländlichen Raum zu erhalten.

Wie angedeutet ist der PKW auf dem Land das gängigste Verkehrsmittel. Auf dem Land sind 95 % der Haushalte motorisiert, wobei in den Stadtstaaten Bremen, Berlin und Hamburg mehr als 40 % kein Auto besitzen. Der motorisierte Individualverkehr wird auf dem Land scheinbar dem öffentlichen Verkehrsnetz vorgezogen, um mobil zu sein (Canzler 2007, S. 522).

Des Weiteren sieht er diese Gegebenheiten auch als Prozess aus der Gesellschaft heraus. Die Menschen und die Gesellschaft haben sich individualisiert und flexibilisiert, so dass die Menschen das auch in ihrer Mobilität für sich beanspruchen (ebenda). Dies bestätigt die Aussagen in den Gliederungspunkten 3 und 3.1 und zeigt, dass insbesondere auf dem Land das Auto entscheidend ist.

Daubitz dagegen sieht die Abhängigkeit vom Auto dadurch manifestiert, dass der öffentliche Nahverkehr vor allem im ländlichen Raum immer weiter zurückgebaut wurde (Daubitz 2021, S.84).

Weiterhin wurde die Altersstruktur von MV sehr detailliert ausgewertet. Dabei kam diese wissenschaftliche Arbeit zur Recherche, dass insbesondere der Anteil der Menschen über 65 Jahre in MV hoch ist. Diese Situation wird sich durch die dargestellte Entwicklung verschärfen.

Canzlers Aussagen sind dabei interessant, denn dieser sagt, dass:

„Die spezifischen (Auto-) Mobilitätsraten der über 65-Jährigen von morgen werden aller Voraussicht nach steigen. Statt berufliche werden mehr autoaffine Freizeitwege absolviert.“ (Canzler 2007, S. 523).

In MV wird das Auto also das Verkehrsmittel mit dem größten Anteil bleiben, zumindest wenn diese Zahlen so eintreffen und in den Zusammenhang gesetzt werden. Dabei wird es der öffentliche Verkehr weiter schwer haben und weiter zurückgedrängt. Folge könnte sein, dass sich die Verkehrsgesellschaften weiter aus den ländlichen Räumen zurückziehen und neue Konzepte gefunden werden müssen. Solche Konzepte wie das des ELLI-Busses. Ergänzend zu dieser Aussage sieht Canzler nach Modellberechnungen (mit erhöhter Mobilitätsrate künftiger älterer Kohorten) für das Jahr 2030 eine Stagnation der Gesamtverkehrsleistung und einem Rückgang für den ÖPNV der Größenordnung von 15 bis 20 % (ebenda).

Canzler bringt zu dem einen weiteren wichtigen Aspekt ein. Er beschreibt, dass der öffentliche Verkehr insbesondere von den Schülern und Auszubildenden abhängig ist, denn dieser wird großzügig subventioniert (ebenda). Wie festgestellt, sind die Altersgruppen der Schüler und Auszubildenden auf einem geringen Niveau von den Anteilen an der Gesamtbevölkerung. Zu Recht stellt Canzler in Frage, ob diese mangels Nachfrage und Bündlungsfähigkeit aufrechterhalten werden. Oft sei der gesamte ÖPNV auf dem Land zur Schülerbeförderung da, wodurch dennoch alle Altersgruppen von diesem Angebot profitieren können (ebenda).

Es lässt sich also ein Verhältnis, wie diese Gliederungspunkte zeigen, von Demografie und Mobilität herstellen. Zu erkennen ist, dass insbesondere im ländlichen Raum, in dem Bevölkerungsrückgang erkennbar ist, die Mobilität zumindest mit dem öffentlichen Verkehr schwindet. Dazu kommt, dass im

ländlichen Raum viele das Auto nutzen. Beides führt zur geringeren Nutzung des ÖPNV. Politisch gesehen schwindet das Interesse daher an einer teuren Subventionierung des ÖPNV. Problem dabei ist aber, dass die immer mehr werdenden alten Altersgruppen dadurch wenig mobil sind. Wie beschrieben sind dabei die Renten und Löhne im Osten wie in MV gering und ein Auto ist im Alter schwer zu finanzieren.

Es ist anzunehmen, dass es neuer Konzepte bedarf, unabhängig vom ÖPNV oder Individualverkehr.

4 Der ländliche Raum

Die aktuelle Situation um die Mobilität im ländlichen Raum wurde in den vorhergehenden Gliederungspunkten schon angeschnitten und einige Aussagen getroffen. Es ist wichtig den ländlichen Raum noch genauer zu definieren und zu skizzieren. Das BBSR definiert dazu ganz einfach:

„Im Folgenden legen wir eine feste Definition von ländlichem Raum vor, um zumindest aus BBSR-Sicht diese Frage in Zukunft einheitlich zu beantworten: Alle kreisfreien Großstädte sowie die städtischen Kreise bilden den Städtischen Raum, alle ländlichen Kreise bilden den Ländlichen Raum.“ (BBSR 2020).

Grafisch wird diese Definition noch eindrucksvoller und anschaulicher.

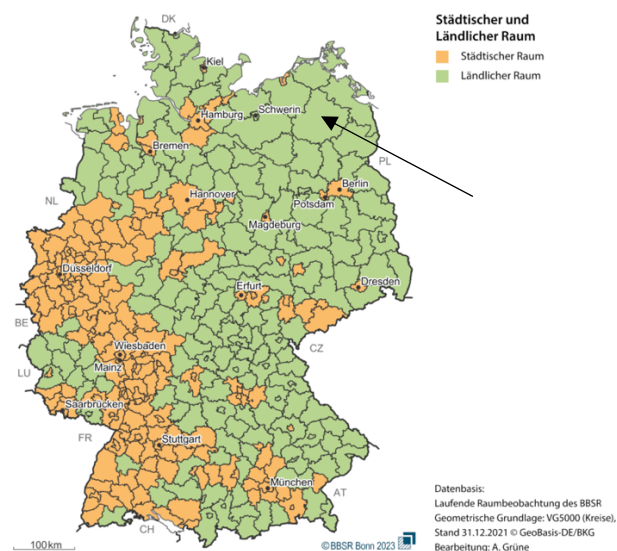


Abbildung 5: Städtischer und Ländlicher Raum

So werden einen gleich die Ballungsgebiete (gelb) im Westen und die ländlichen Strukturen (grün) im Osten bzw. Nord-Osten deutlich. Der Pfeil zeigt dabei das

Gebiet des späteren Praxisprojekts dieser Thesis im Landkreis Mecklenburgische-Seenplatte, das klar im ländlichen Raum laut BBSR liegt.

Das BBSR unterscheidet Kreise in vier Kategorien:

1. Kreisfreie Großstädte

- mindestens 100.000 Einwohner muss die Stadt vorweisen

2. Städtische Kreise

- Bevölkerungsanteil in Groß-/ und Mittelstädten ist größer als 50 %
- Einwohnerdichte beträgt mehr als 150 Einwohner pro km²
- außerdem Kreise ohne Groß- und Mittelstädte, aber über 150 Einwohner pro km².

3. Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen

- Bevölkerungsanteil in Groß-/ und Mittelstädten ist größer als 50 %, aber Einwohnerdichte ist unter 150 Einwohner pro km²
- alternativ Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50%, aber mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mindestens 100 Einwohner pro km²

4. Dünnbesiedelte ländliche Räume

- hier ist der Anteil der Bevölkerung in Mittel- und Großstädten unter 50 % und die Einwohnerdichte ohne Mittel- und Großstädte unter 100 Einwohner pro km².

Für das spätere vorzustellende Projekt ist festzustellen, dass es sich durch diese Kriterien in den dünnbesiedelten ländlichen Räumen wiederfindet. Bollewick liegt im Kreis MSE. Recherchen ergeben, dass dieser Kreis eine Einwohnerdichte von 47 Einwohner pro km² besitzt und die einzigen Mittelstädte Neubrandenburg, Neustrelitz sowie Waren nicht mehr als 50% der Einwohner des Landkreises umfassen.

Diese Einordnung sollte jedoch nicht alleinstehend betrachtet werden. So führt Melanie Herget in ihrer Studie aus, dass eine entscheidende Rolle die Anbindung

der Regionen an Ballungsgebiete hat. Gerade Regionen mit dieser Anbindung haben Zuzug und sind dennoch dünn besiedelt (Herget 2013, S. 21).

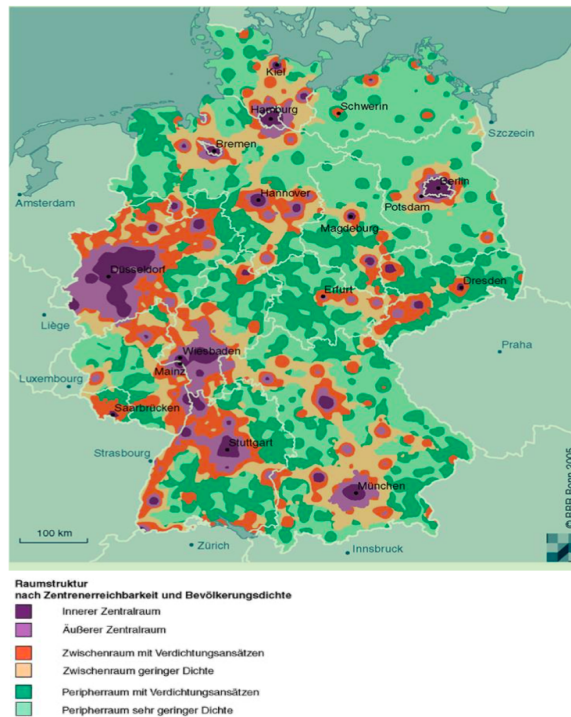


Abbildung 6: Raumstruktur nach Zentrenreichbarkeit und Bevölkerungsdichte

Bezugnehmend auf diese Aussage von Herget, kann Abbildung 6 eine Einordnung für die Region des ELLI-Bus geben. Für MV kann festgestellt werden, dass kein Zentralraum im Bundesland liegt. Lediglich einige wenige Zwischenräume. Genauer für den Landkreis MSE ist es nur Neubrandenburg als Zwischenraum. Die Region um Bollewick ist Peripherium mit sehr geringer Dichte und Waren mit Verdichtungsansätzen. Dieser ländliche Raum zeigt große Wege zu den Zentralräumen und sogar zum Zwischenraum auf. Dieser Gliederungspunkt zeigt die sehr ländliche Region auf, in der sich das Projekt ELLI-Bus sich befindet. Des Weiteren zeigt der Gliederungspunkt auf, dass Mobilität im ländlichen Raum eine entscheidende Rolle spielen kann.

4.1 Mobilität im ländlichen Raum – Ein Überblick

Provokant kann gesagt werden, dass die heutige hohe Mobilität der Bevölkerung dem ländlichen Raum schadet. Zumindest wenn der Begriff der Mobilität mit einer

Bewegung zum Abwandern gesehen wird, wie etwa angedeutet von Fachinger und Künemund (vgl. Fachinger/Künemund 20, S. 9f.). Durch diese Abwanderung verlassen insbesondere Familien den ländlichen Raum, um in Agglomerationsräume umzuziehen. Sie sind der Meinung, dass diese Mobilität zu demografischen Problemen im ländlichen Raum und gravierenden Problemen in der Versorgungsstruktur für die verbleibende Bevölkerung führt (ebenda). Dass dies eine einseitige Sicht sein könnte, hat diese wissenschaftliche Arbeit bereits aufgezeigt, da auch viele ländliche Räume auf Grund von Mobilität profitieren, insbesondere die Räume mit Nähe zu Agglomerationsräumen. Die tägliche Mobilität spielt dabei eine große Rolle.

Im Verlaufe dieser Thesis wurde bereits angerissen, welche speziellen Ausgangslagen, Bedürfnisse und Herausforderungen die Mobilität im ländlichen Raum hat. So wurde bereits aufgezeigt, dass insbesondere die Menschen auf dem Land unzufrieden mit dem ÖPNV sind und daher auf das Auto gesetzt wird. Ebenso wurde die soziale Komponente der Mobilität auf dem Land thematisiert. In einem Fachbeitrag von Andre Riesner, bezeichnet er die Gewährleistung der Mobilität aller Bevölkerungsschichten als Bestandteil der öffentlichen Daseinsvorsorge (vgl. Riesner 2014, S. 41).

Besonders betroffen von einer geringeren Mobilität sind wie bereits erwähnt die älteren Menschen der Gesellschaft, besonders in den ländlichen Gegenden. So sieht es Maria Limbourg als Aufgabe der Gesellschaft an, den älteren Menschen bei der Bewältigung der Mobilität zu helfen. Sie nimmt also die ganze Gesellschaft dort in die Pflicht und nicht allein die Politik (vgl. Limbourg 2015, S. 77). Es ist dann nicht nur Mobilität, sondern es geht dabei um die Daseinsvorsorge der Menschen auf dem Land.

Limbourg behandelt das Thema sehr gruppenspezifisch und bestätigt die vorhergegangenen Aussagen dieser wissenschaftlichen Arbeit. Es haben besonders auf dem Land immer mehr ältere Menschen einen Führerschein und hinzukommend noch prozentual mehr als in der Stadt (dies., S. 79ff). Besonders eindrucksvoll sind die Zahlen sortiert nach Geschlecht. 78 % der über 65-jährigen Männer besitzen ein Auto, aber nur 15 % der Frauen. So könnte Mobilität im ländlichen Raum ein geschlechterspezifisches Problem werden (vgl. ebenda).

Insgesamt bestätigt dieser Beitrag ebenso, dass das Auto immer noch das vorrangige Fortbewegungsmittel auf dem Land ist. Die Anreize auf dem ÖPNV umzusteigen, sind nicht attraktiv genug, da der ÖPNV nicht gut genug ausgebaut ist und daher sieht Limbourg es als nötig an, kommunales Mobilitätsmanagement zu betreiben (ebenda, S. 94).

Am wenigsten Probleme mit der Mobilität scheinen die Personen zwischen 30 – 59 Jahren zu haben. Die Erwerbstätigen legen zumindest die größten Wege mit dem Auto zurück, sicherlich berufsbedingt. Die Gruppe 30 – 39 legt durchschnittlich am meisten Kilometer pro Jahr mit 18 900 km zurück. Gefolgt von der Altersgruppe der 50 – 59-jährigen. Diese Distanzen verringern sich in den folgenden Altersgruppen bis auf 6000 Kilometer pro Jahr und Person. Die Gruppe der unter 30-Jährigen legt 9900 Kilometer pro Jahr und Person zurück. Also scheint das Auto in dieser Gruppe nicht die Rolle zu spielen (vgl. Shell 2014, S.35f)

Es lässt sich festhalten, dass insgesamt die Altersgruppen 30 – 59 Jahre durch das Auto besonders mobil sind. Für den ÖPNV könnten im ländlichen Raum deshalb besonders die anderen Altersgruppen interessant sein. Des Weiteren könnte versucht werden die Altersgruppen 30 -59 Jahren zu einem Umdenken ihrer Mobilität zu bewegen und auf den ÖPNV oder ähnliche Angebote umzusteigen. Eine gut zugängliche Beförderung für die Allgemeinheit garantiert allen Gesellschaftsmitgliedern eine Teilhabechance und stabilisiert den ländlichen Raum in hohem Maße (Riesner 2014, S. 41)

Die Nachhaltigkeit der Mobilität und ihrer Mittel ist politisch und gesellschaftlich gerade ein großes Thema. In der Fachliteratur wird es als notwendig angesehen, dass es ein politisches Ziel der Bundesrepublik im Bereich der Regionalentwicklung sein muss, dass u.a. die Regionen so entwickelt werden, dass ein Mobilitätsangebot vorhanden ist, welches den Herausforderungen durch den Strukturwandel, den demografischen Wandel und des Klimas gerecht wird. Bei diesen Aussagen wird sich auf ein Statement des Bundesministeriums für Ernährung und Landwirtschaft aus dem Jahr 2020 bezogen (vgl. Geisberger 2023, S 27).

Ein Thema kann dabei die E-Mobilität sein. Insbesondere der Umweltschutz durch weniger klimaschädliche Abgase ist dabei von Vorteil. Weiterhin ist sich die wissenschaftliche Literatur einig, dass Elektrolösungen gerade bei öffentlichen

Angeboten punkten können, um mehr Mobilität im ländlichen Raum herzustellen. Besonders mit der Digitalisierung kann das den dünnbesiedelten Raum sehr bereichern, um Entfernungen zu überwinden. Dazu ergänzend, sieht Oswald moderne Konzepte als fähig mit Bürger-Bus etc., den Spagat zwischen Taxi und Nahverkehr zu schaffen (vgl. Oswald 2023, S. 66ff).

Die Digitalisierung kann dabei ein großer Schritt für eine nachhaltige Mobilität im ländlichen Raum sein, aber ebenso eine Hilfe, um bestimmte Angebote zu erhalten. So kann der ÖPNV durch alternative Bedienformen zeitlich und räumlich ergänzt werden. Ein Vorteil von solchen Angeboten, ist dass sie im Vergleich zum ÖPNV nur die Fahrten tätigen, wenn sie benötigt werden (vgl. Ruscheinski 20, S.19f).

So sieht es Riesner als gegeben an, dass mit dem bisherigen Mobilitätsangebot des ÖPNV, trotz der Sicherstellung des Schülerverkehrs, unter Betrachtung von marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten im ländlichen Raum nicht sichergestellt werden kann. Auch er sieht die Zukunft in flexiblen, regionalen und bedarfsorientierten Bedienformen, außerhalb des ÖPNV (Riesner 2014, S. 43f).

Diese theoretischen Ideen finden schon Anwendungen in Projekten. Eine Auswahl soll in dieser Thesis vorgestellt werden, bevor das eigentliche Praxisprojekt ELLI-Bus vorgestellt wird.

4.2 Projekte zur Steigerung der Mobilität im ländlichen Raum

Besonders die bereits angesprochene Flexibilität, Regionalität und am Bedarf orientierte Angebote scheinen in den dünnbesiedelten Flächen Erfolg zu haben (Riesner 2014, S. 43f). Daher erfolgt eine kleine Auswahl an interessanten Mobilitätskonzepten, die für mehr Mobilität auf dem Land sorgen. Dabei sollen insbesondere die Engagements mit ehrenamtlichem Hintergrund thematisiert werden, so wie bereits in Gliederungspunkt 1.2 erwähnt.

1. Bürgerbus Dallgow

Bürgerbusse werden beschrieben als ehrenamtliche Vereine mit (geschulten) ehrenamtlichen Fahrern, zur Ergänzung des ÖPNV-Angebots. Dabei gibt es einen Fahrplan mit einer festgeplanten Strecke und einen Bus der meist für acht

Personen ausgelegt ist. Durch diese Beschränkung auf acht Sitze, braucht der ehrenamtliche Fahrer gesetzlich keine Personenbeförderungserlaubnis (URL6: Verkehrsministerium BW 2022).

Laut Website gründete sich der Verein Bürgerbus-Dallgow-Döberitz e.V. im Januar 2013. Ziel war und ist es, Ortsteile die schlecht durch den ÖPNV erreicht werden können, mit dem Ortskern zu verbinden. Weiter soll insbesondere die Mobilität von älteren Menschen und Schülern gefördert werden. Darüber hinaus soll die Mobilität der Bevölkerung auf dem Land in der Gemeinde Dallgow-Döberitz gefördert werden (URL7: Bürgerbus Dallgow 2023).

Der Verein hat für seine Zwecke einen 8-Sitzer und bietet auf der s.g. Linie 670 bis zu 30 Haltestellen. Gefördert wurde die Anschaffung des Busses durch Mittel des Landes Brandenburg und aus Lotto-Mitteln. Die laufenden Betriebskosten trägt zu 45% die Havelbus Verkehrsbetriebe GmbH und mit 55% die Gemeinde Dallgow-Döberitz. Personalkosten gibt es für den Verein durch die ehrenamtlichen Fahrer nicht. 21 ehrenamtliche Fahrer kann der Verein zurzeit bieten (URL7: Bürgerbus Dallgow 2023).

In einem Telefonat gab mir der Vorsitzende weitere Informationen. Er führte aus, dass der Verein einen Vertrag mit der Havelbus Verkehrsbetriebe GmbH hat, in dem der Verein das Betreiben dieser Strecke übertragen bekommen hat. Im Gegenzug unterstützen die Verkehrsbetriebe den Verein wie erwähnt. Dabei kann der Fahrgast die regulären Tickets des örtlichen Verkehrsbundes kaufen. Der Bürgerbus arbeitet hier zusammen mit den Verkehrsbetrieben. Er ist durch diesen Vertrag in der Lage sein Angebot vollumfänglich und kontinuierlich zu erbringen. Im Jahr 2022 beförderte der Verein mit dieser Linie 7601 Personen.

2. Bürgerbus Bad-Krozingen

Dieses Angebot funktioniert ebenso wie das Vorherige. Beeindruckend sind die Zahlen, die dieses Angebot leistet. Jährlich 100.000 Nutzer hat dieser Verein mit seinen drei Linien und dieses Angebot leistet der Verein seit 2004 (URL8: Bürgerbus Bad-Kronzingen 2023). Laut dem Ministerium für Verkehr Baden-Württembergs ist er damit der größte Bürgerbus Deutschlands (URL6: Verkehrsministerium BW 2022). Bei einem Austausch per Telefon gab mir ein Vereinsvertreter weitere Informationen. Die Finanzierung läuft größtenteils über die Gemeinde, die deshalb auch die Einnahmen durch Sponsoring und Fahrkarten

bekommt. Die Busse, mittlerweile 4, werden ebenso durch die Gemeinde beschafft und der Verein konzentriert sich dafür auf die Organisation sowie die Gewinnung/Betreuung der ehrenamtlichen Fahrer.

3. E-Fahrdienst Boxberg

Das Projekt in Boxberg hat eine andere Herangehensweise im Vergleich zu den vorherigen Projektvorstellungen und startete im Jahr 2014 seinen Dienst. Diese Mobilitätsmaßnahme wird über einen Verein sowie die Kommune organisiert und durchgeführt. Es ist in diesem Fall keine Verkehrsgesellschaft beteiligt.

Das Projekt wird anteilig finanziert durch Förderung eines Landesministeriums und der Kommune sowie durch Sponsoren. Erst war dieses Projekt ein Forschungsprojekt und wurde anschließend verstetigt.

Dabei bietet dieses Mobilitätsangebot keine geplanten Routen oder Linien, sondern wird auf Bestellung eingesetzt. Die Nutzer müssen sich bis zum Vortag 12 Uhr anmelden. Die Koordination übernimmt die Stadt Boxberg und das Nutzungsgebiet ist die Stadt mit ihren Ortsteilen. Die Fahrten sichern über 20 ehrenamtliche Fahrer ab und werden zu einem Preis von 0,50 – 1,50 € angeboten. Der Service wird werktags von 8 – 18 Uhr angeboten und dient insbesondere zu Fahrten für die alltäglichen Dinge zu erledigen. Insbesondere für altersbedingt mobil eingeschränkte Personen ist diese Variante laut der Verantwortlichen eine gute Lösung.

Ein wichtiger Aspekt ist dabei die Nachhaltigkeit. Durch die Anschaffung eines E-Autos verbinden Initiatoren Nachhaltigkeit, Umweltschutz und Mobilität miteinander. Ein Aspekt, der in dieser wissenschaftlichen Arbeit schon thematisiert wurde und als positiver Effekt für ländliche Mobilität herausgearbeitet wurde (URL8: Mobilikon 2022).

4. Dorfauto St. Vit

Das Konzept dieses Mobilitätsprojektes unterscheidet sich klar zu den drei vorherigen. Dabei ist es ein junges Programm, das 2018 seinen Anfang fand und eine Zusammenarbeit des Vereins „Dorf aktiv e.V. – St. Vit“, der Stadt Rheda-Wiedenbrück und des Kreises Gütersloh ist.

Ursprünglich war dieses Projekt als ein Car-Sharing Programm gedacht. So können sich interessierte Nutzer mit einem jährlichen Vertrag zum Preis von

90,00 € für Familien und 70,00 € für Einzelpersonen ausstatten lassen. Bei Nutzung fallen dann nochmal zwischen 2,00 € und 3,50 € pro Stunde an. Die Nutzer bekommen einen Transponder und können damit den Schlüssel aus einem Kasten entnehmen. Gebucht wird das Auto über ein Onlineportal das die Ladezeit der beiden nutzbaren E-Autos berücksichtigt (URL11: DorfAuto 2023).

Das Projekt kam, laut Berichten, sehr gut an und war schnell ein Erfolg. Eine Zahl von 50 Nutzern war schnell erreicht. Dennoch wollte der Verein weitere Angebote schaffen und eine Lösung für Menschen, die selbst nicht fahren können (URL10: Westfalen-Blatt 2019). Diese Idee ist mittlerweile ein fester Bestandteil des Konzepts des Vereins und nennt sich e³Fahrdienst. Unter einer Telefonnummer können beim Verein die Fahrtwünsche hinterlegt werden und die Nutzer werden dann abgeholt. 11 ehrenamtliche Fahrer leisten dabei ihren Dienst und fahren die Personen ohne Fahrpreis. Eine Spende kann dabei entrichtet werden.

Dieses Projekt verbindet wieder Nachhaltigkeit, Mobilität und Umweltschutz. Die Nutzung der Autos für Fahrdienste lastet die vorhandenen Fahrzeuge weiter aus und führt zu weiterer Nachhaltigkeit. Die Kombination der verschiedenen Nutzungen hebt dieses Projekt ab (URL11: 2023).

Anhand dieses Projekts wird deutlich, welche kreativen Ideen gefunden werden, um Mobilität im ländlichen Raum zu erweitern. Diese Beispiele sind eine Auswahl und es ist bei den Recherchen zu erkennen, dass besonders die Bürgerbusse sich großer Beliebtheit erfreuen, so wie sie in Beispiel 1 und 2 organisiert sind.

Anhand der Beispiele wird dennoch deutlich, ohne Partner mit finanzieller Unterstützung geht es nicht. Oft sind Kommunen oder lokale Verkehrsunternehmen involviert und bringen sich ein.

Die große Anzahl an Ehrenamtlichen zeigt, wie interessant dieses Thema ist und wie sehr die Menschen mobil sein wollen. Bei allen Projekten konnte bei der Recherche erkannt werden, dass ohne die Ehrenamtlichen das Angebot nicht in diesem Umfang geleistet werden könnten. Größter Faktor sind die wegfallenden Lohnkosten der Fahrer, da die Fahrten Freiwillige kostenfrei tätigen. Ansonsten könnten die in allen Projekten sehr geringen Fahrtpreise nicht gehalten werden. Interessant sind dennoch die rechtlichen Gegebenheiten für diese Initiativen, die näher beleuchtet werden müssen.

5 Rechtlicher Rahmen für ehrenamtlich organisierte Mobilitätsangebote

Im Rahmen der Recherche für diese Masterthesis wurde bereits ersichtlich, dass zurzeit eine Vielzahl an Begriffen genutzt wird, insbesondere Bürgerbusse, um ehrenamtliche Mobilitätsangebote zu benennen. Rechtlich gesehen sind diese Begriffe ohne jegliche Verbindlichkeit, da sie im Personenbeförderungsgesetz nicht gesetzlich verankert sind. Ähnlich sieht es eine thematische Ausarbeitung von verschiedenen Personen aus der Branche (vgl. Schiefelbusch/Kreinberger 2020, S. 2f.).

Insbesondere das Bundesland Baden-Württemberg ist aktiv in dieser Richtung und das zuständige Ministerium fördert aktiv Ideen zur Mobilität im ländlichen Raum von ehrenamtlich Tätigen. Interessant ist daher das Projekt von den Partnern der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, dem Regionalverband Ostwürttemberg, dem Landkreis Heidenheim, Ostalbkreis und einiger kleinerer Partner sowie Auftragnehmer. Es nennt sich „Komobil2035“ und untersuchte zum einen die ehrenamtlichen Bestrebungen im Bereich der Mobilität (ebenda). Seit 2015 verwendet Baden-Württemberg die Bezeichnung „Gemeinschaftsverkehre“ für alle Arten bürgerschaftlicher und lokal entwickelter Verkehrsangebote (ebenda).

Im Rahmen dieser Untersuchungen wurden vier Angebotsformen aus der Praxis abgeleitet:

1. Bürgerbus

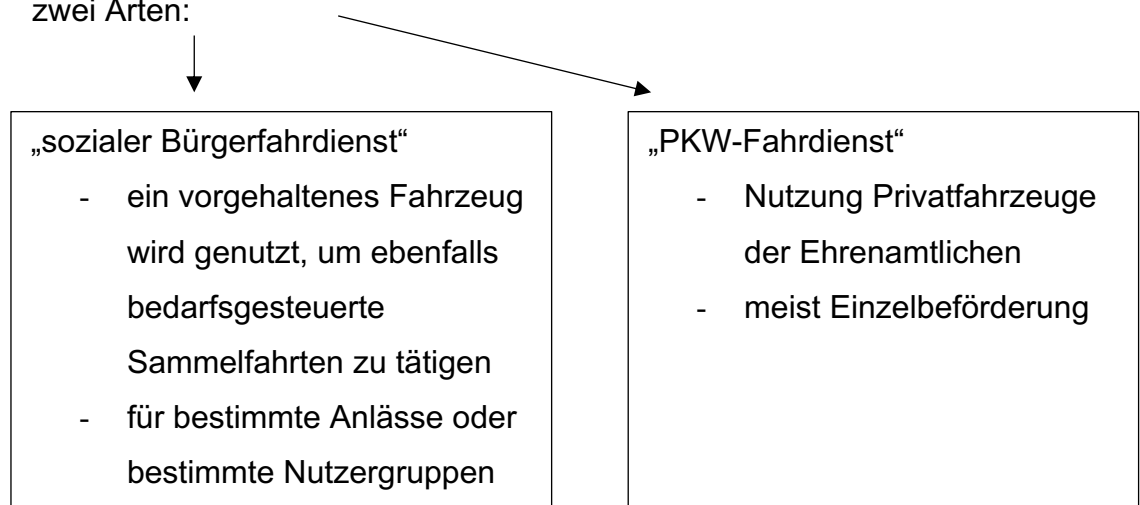
- zählt zum ÖPNV
- ehrenamtliches Personal steuert einen Kleinbus, der mit normalem PKW-Führerschein gefahren werden darf
- es gibt einen Linienverkehr mit Haltestellen und Fahrplan
- Fahrpreis wird verlangt

2. Bürgerrufauto

- kleineres Fahrzeug das im bedarfsgesteuerten Betrieb eingesetzt wird
- Bedienungsgebiet ist räumlich und zeitlich festgelegt
- Fahrtwünsche werden zusammengefasst, ist kein Taxi das den Gast individuell zum Ziel bringt

3. Bürgerfahrdienste

- richten sich stark nach den Mobilitätsangeboten der Nutzer
- Nutzerkreis wird von vornherein eingeschränkt
- zwei Arten:



(vgl. Schiefelbusch/Kreinberger 2020, S. 2f).

Unterscheidungen die gerade nach den beschriebenen Beispielen einige Vergleiche herleiten lassen. Es soll bei dieser Masterthesis wie Eingangs beschrieben nicht nur um die Unterscheidung der Formate gehen. Durch die zuvor beschriebenen Recherchen und aufgezeigten Quellen bilden sich bei der rechtlichen Begutachtung drei rechtliche Themenbereiche heraus, die sich für ehrenamtliche Mobilitätsprojekte im ländlichen Raum stellen. Eine Unterscheidung der möglichen Angebotsformen hat diese Thesis vorgenommen.

Es stellt sich dann aber die Frage, nach welchen rechtlichen Grundlagen die Personen durch die ehrenamtlichen Formate befördert werden. Hier muss ein Blick in das Personenbeförderungsgesetz erfolgen.

Weiterhin ist der Blick in das Vereinsrecht nötig. Wie bereits ausgeführt laufen viele ehrenamtliche Mobilitätsangebote über Vereine. Diesen Blick in dieses Rechtsgebiet tätigt die wissenschaftliche Arbeit nur kurz, da es nicht direkt ein

Thema für die Mobilität ist, sondern ein Thema, zu dem es viele Ausführungen aus sämtlichen Bereichen gibt.

Das dritte rechtliche Thema ist die gesamte Finanzierung der ehrenamtlichen Mobilitätsangebote. Die Frage wie kann und darf ich Beförderungskosten umsetzen, unter rechtlich einwandfreien Voraussetzungen. Bei den Beispielen aus der Praxis, gab es dahingehend verschiedene Möglichkeiten Diese sind für die spätere Betrachtung des ELLI-Busses von Bedeutung.

5.1 Rechtliche Grundlagen nach dem Personenbeförderungsgesetz

In der BRD regelt das PBefG die gesetzlichen Rahmen, die für den Transport von Fahrgästen erfüllt sein müssen und sieht dabei verschiedene Arten vor (URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023). Das PBefG ist ein Bundesgesetz und gibt bereits in § 1 einen gesetzlichen Rahmen für die Einordnung der ehrenamtlichen Mobilitätsangebote bzw. Gemeinschaftsverkehre.

§1

Sachlicher Geltungsbereich

Absatz 1

„Den Vorschriften dieses Gesetzes unterliegt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen (Obussen) und mit Kraftfahrzeugen. Als Entgelt sind auch wirtschaftliche Vorteile anzusehen, die mittelbar für die Wirtschaftlichkeit einer auf diese Weise geförderten Erwerbstätigkeit erstrebt werden“ (PBefG 2024).

Nach diesem § 1 (1) PBefG gilt dieses Gesetz für jegliche Beförderungen, die einem Entgelt unterliegen oder mit geschäftlichen Absichten passieren.

Ehrenamtliche Angebote unterliegen diesem Angebot gemäß diesem Absatz nicht. Dennoch ist eine weitere Betrachtung des PBefG nötig.

§1

Sachlicher Geltungsbereich

Absatz 2

„Diesem Gesetz unterliegen nicht Beförderungen

1. mit Personenkraftwagen, wenn
 - a) die Beförderung unentgeltlich erfolgt oder
 - b) das Gesamtentgelt je Kilometer zurückgelegter Strecke den in § 5 Absatz 2 Satz 1 des Bundesreisekostengesetzes genannten Betrag nicht übersteigt“ (PBefG 2024).

§ 1 (1) PBefG i.V.m. § 1 (2) PBefG unterscheidet somit in verschiedene Formen von Verkehren nach diesem Gesetz.

Genehmigungsfreie Verkehre

Das sind im Regelfall alle Verkehre die folgende Voraussetzungen erfüllen:

1. Nur Einsatz von PKW, d.h. nur Beförderung von max. neun Personen (Fahrer einbegriffen)
2. Unentgeltliche Beförderung der Mitfahrer oder das Gesamtentgelt für den Transport übersteigt die Betriebskosten nicht. Dabei ist gemäß § 5 (2) Satz 1 Bundesreisekostengesetz seit dem Jahr 2021 die Grenze von 0,30 € gezogen (URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023).

Sind diese Bedingungen erfüllt, erfolgt demnach keine Behandlung der genehmigungsfreien Verkehre nach dem PBefG. Daher können über diese Möglichkeit regelmäßige angebotene Fahrdienste angeboten werden (URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023).

Genehmigungspflichtige Verkehre

Diese Art von Verkehr hat die gesetzlichen Regelungen des PBefG zu beachten und unterliegt diesem somit. Sie sind also gegenteilig zu Betrachten zu den genehmigungsfreien Verkehren.

Es wird also Entgelt von den Nutzern erhoben und es können mehr als neun Personen befördert werden.

Linienverkehre sind dabei als genehmigungspflichtige Verkehre anzusehen. Diese Bedürfen nach § 8 (1) PBefG einer Liniengenehmigung. Dabei beinhaltet die Liniengenehmigung weitere Pflichten wie:

1. Beförderungspflicht (§ 22 PBefG)

Es sind alle Fahrgäste mitzunehmen, die es möchten unter Einhaltung der Beförderungsbedingungen.

2. Betriebspflicht (§ 21 PBefG)

Bedeutet das die genehmigte Linie immer versorgt werden muss. Selbst bei Personalmangel oder mangelnder Nachfrage muss der Fahrplan bedient werden.

3. Tarifpflicht (§ 39 PBefG)

Fahrtentgelte sind zu erheben und zu genehmigen. Sie müssen dem Fahrgast vor der Fahrt bekannt sein.

4. Fahrplanpflicht

Fahrpläne sind zu erstellen unter der Einhaltung von Mindestinhalten und ist genehmigungspflichtig (URL13: Bürgerbusse Brandenburg 2023).

Insbesondere für ehrenamtliche Vereine, die ein solches genehmigungspflichtiges Verfahren beantragen wollen, ist das eine große Herausforderung. Bürgerbusse wie sie in dieser wissenschaftlichen Arbeit definiert wurden, fallen aber unter diese Pflicht, da wie eben dargestellt ein Linienverkehr betrieben wird.

Die Ehrenamtlichen sind in einem Verein organisiert, der dann als Rechtsträger verantwortlich ist oder werden durch die Gemeinde beauftragt.

Verbreitet ist allerdings die Form, dass die Vereine mit örtlichen

Verkehrsunternehmen oder Kommunen vertraglich kooperieren und diese die Genehmigungsinhaber nach PBefG sind. Die Vereine selbst sind in den seltensten Fällen Genehmigungsinhaber bei den Projekten mit Bürgerbussen (NVBW 2016, S 21f.).

Somit lässt sich festhalten, dass Gemeinschaftsverkehre, auch wenn ehrenamtlich betrieben unter das PBefG fallen können. Wie deutlich gemacht, ist das sehr wahrscheinlich bei den Bürgerbussen.

Bürgerrufauto und Bürgerfahrdienste durch Ehrenamtliche hingegen unterliegen dem PBefG meist nicht. Voraussetzung ist, dass sie keine Entgelte nehmen, keine Linienverkehre durchführen und Personenkraftwagen zur Ausführung verwenden.

5.2 Einblick in das Vereinsrecht

Die Beispiele und die Bearbeitung dieses Themas haben jetzt mehrfach die Vereine als treibende Kraft bei Gesellschaftsverkehren genannt. Daher soll, obwohl eine kurze rechtliche Einordnung in dieses Gebiet passieren.

Die Regelung zu Vereinen und deren Gründung sowie zur juristischen Betrachtung geben die §§ 21 bis 79 des Bürgerlichen Gesetzbuches vor (URL13: Bürgerbusse Brandenburg 2023).

Vereine können gegründet werden mit 7 Gründungsmitgliedern, dabei muss eine Satzung festgelegt werden und in ihr die Tätigkeitsfelder des Vereins. Bei der Gründung muss ein Protokoll angefertigt werden und ein Vorstand gewählt werden. All diese Dinge müssen bei einem Vereinsregister eingetragen und vorher notariell bestätigt werden.

Erst nach der Eintragung erlangt der Verein seine Rechtsgültigkeit (vgl. URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023).

Wie bereits erwähnt, bedarf es nicht immer einer Neugründung. Möglich ist auch eine Umwidmung laut Vereinsrecht mit dem ergänzenden Tätigkeitsfeld, wie im Praxisbeispiel des „Dorfautos St. Vit“.

Die Vorteile als Verein sind die günstigen Haftungsfragen für die einzelnen Mitglieder. Diese gehen eher auf den Verein über und der kann sich, sowie die Mitglieder gegen Schäden versichern. Sinnvoll sind bestimmte Versicherungen für die Absicherung von Haftungsfällen (URL13: Bürgerbusse Brandenburg 2023).

Die finanziellen Aspekte die sich aus der Betätigung als Verein ergeben und die Fragen zur Gemeinnützigkeit sollen in einem extra Gliederungspunkt mit behandelt werden.

5.3 Rechtliche Lage im Bereich Finanzen

Im Bereich der Finanzen kam bisher in dieser wissenschaftlichen Arbeit die Frage auf, welches Modell die Vereine bei ihren Projekten zum Erwerben von Finanzmitteln integrieren können.

Dabei geht es hier insbesondere um die Frage, wie kann der Aufwand der Fahrten rechtssicher gestaltet werden. Anhand der bisherigen Ausarbeitungen muss auch hier unterschieden werden zwischen den Bürgerbussen und anderen Gesellschaftsverkehren.

Wie bereits erklärt, unterliegen Bürgerbusse dem PBefG. Diese verlangen für ihre Fahrten einen Fahrtpreis, den sie gem. PBefG mit der zuständigen Behörde abstimmen müssen. Vereine von Bürgerbussen arbeiten zwar nicht gewinnorientiert und leisten einen Beitrag für das Gemeinwohl, dennoch sind sie juristische Personen und nicht von vornherein von Steuerpflichten befreit (vgl. URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023). Ein reiner Bürgerbusverein kann gem. § 52 (2) Abgabenordnung nicht als gemeinnützig eingestuft werden, da dies dort nicht als befreit genannt wird. Für die Angebote, die nach dem PBefG agieren, gilt ein reduzierter Mehrwertsteuersatz von 7 % (vgl. URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023).

Verschiedene Beispiele, die es daher anders machen, wurden bereits genannt. Hinzu kommt eine Bund-Länder-Abstimmung aus dem Jahr 2012, dass reine Bürgerbusvereine nicht als gemeinnützig anerkannt werden (vgl. URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023). Andere Beteiligungen mit der Kommune oder dem regionalen Verkehrsversorger ändern die Lage dabei. Es sind viele Eventualitäten, die diese Entscheidung des Finanzamtes beeinflussen und so gibt es kein Schema für diesen Sachverhalt. Festzuhalten ist, dass Bürgerbusse grundsätzlich nicht gemeinnützig sind (ebenda). Interessant wird diese Diskussion insbesondere, wenn es um Spendenmittel geht. Vereine die gemeinnützig sind, können für den Spender Spendenquittungen ausstellen. Dies ist für den Spender besonders attraktiv im Rahmen seiner Steuererklärung. Dennoch ohne diesen Status können ebenso vorteilige Modelle für den Spender gefunden werden. Die Werbeflächen können z.B. über Verträge gestaltet werden

und der Unterstützer kann diese Betriebsausgaben steuerlich absetzen (vgl. URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023).

Der Bürgerbus Dallgow führt dabei diese Vorgehensweise, wie in dem Beispiel erläutert. Dort sind die Fahrkarten normale Karten aus dem Verbundsgebiet und der Verkehrsgesellschaft. Durch Verträge bekommt der Verein des Bürgerbusses Zuweisungen der Gemeinde und der Verkehrsgesellschaft.

Eine andere Sachlage ergibt sich bei den anderen Gemeinschaftsverkehren im ehrenamtlichen Bereich. Wie bereits erläutert, unterliegen diese nicht dem PBefG und sind dadurch finanziell anders zu betrachten.

Die bereits beschriebenen genehmigungsfreien Gemeinschaftsverkehre werden nicht mit den gleichen finanziellen Pflichten im Vergleich zu den genehmigungspflichtigen Bürgerbussen belegt. Sie führen die Fahrten entweder auf Basis von Spenden durch oder nehmen Unkostenbeiträge, die die Betriebskosten nicht übersteigen. Mit der Novelle des PBefG von 2021 wurde dies näher definiert. Die Unkostenbeiträge für genehmigungsfreie Verkehre dürfen gem. § 1 (2) Nr. 1b i.V.m. § 5 (2) Satz 1 Bundesreisekostengesetz 0,30 € je km nicht übertreffen.

Die Träger der genehmigungsfreien Verkehre sind meist Vereine. Dabei spielt die Gemeinnützigkeit eine finanziell wichtige Rolle.

Die Gemeinnützigkeit wird hier von den sonstigen Aktivitäten des Vereins beeinflusst und das Finanzamt muss diese Entscheidung im Einzelfall prüfen. Generell können als finanzielle Einnahmequellen dennoch Sponsoren, Förderer und Kommunen in Frage kommen. Je nach Status können diese es als Spende oder Werbekostenrechnung absetzen (Kreienberger 2020, S. 41f.).

5.4 Zusammenfassung der rechtlichen Situation

Die vorherigen unter 5. geführten Gliederungspunkte zeigen auf, dass viel Planung und strategische Vorgehensweise nötig ist, um einen ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehr zu gründen.

Entscheidend ist dabei zunächst die Frage nach dem Modell, ob Bürgerbus oder Fahrdienst. Diese Entscheidung hat wie unter 5.1/5.2 die weitreichendsten Folgen. Hier wird die Grundlage gelegt, ob das PBefG den gesetzlichen Rahmen stellt

oder nicht. Für Ehrenamtliche sind dies weitgreifende Entscheidungen, die sehr zeitintensiv sind und zudem viel Geduld nötig ist (vgl. URL11: Zukunftsnetzwerk ÖPNV 2023). Daher ist eine Festlegung in bestimmten Sachverhalten schwer. Anhand der beschriebenen Gemeinnützigkeit lässt sich erkennen, dass Einzelfallentscheidungen getroffen werden und es von detaillierten Fakten abhängt, wie eine Behörde entscheidet.

Zu erwähnen ist, dass bei der Novelle des PBefG der § 1a eingefügt wurde, der insbesondere dem Klimaschutz und der Nachhaltigkeit nochmal eine neue Rolle in der Personenbeförderung zuschreibt und diese rechtlich nun in diesem Gesetz verankert. Diese gesetzliche Novellierung unterstreicht die getätigten Aussagen dieser wissenschaftlichen Arbeit unter Gliederungspunkt 4.1 nochmals.

All das hat Auswirkungen auf die Projekte der Ehrenamtlichen. Daher ist eine genauere Erläuterung für das Praxisbeispiels des ELLI-Busses später geplant.

6 Der „ELLI-Bus“

Zur Mobilität im ländlichen Raum und den aktuellen Zustand derer wurde in dieser wissenschaftlichen Arbeit bereits einiges erläutert. Besonders die sehr ländlichen Regionen abseits der Autobahnen, größeren Bundesstraßen und Zugstrecken haben, wie in Gliederungspunkt 2.2 erläutert, enorme Probleme mobil zu sein. Weiterhin wurde dort benannt, dass der ÖPNV große Probleme hat, seinen Versorgungsauftrag wirtschaftlich durchzuführen, da es viel Fläche gibt, aber wenig Personen.

Genau dort sollen die „Elde-Linien“ ansetzen und Abhilfe schaffen. Angesiedelt ist dieses Projekt in Mecklenburg-Vorpommern im Landkreis Mecklenburgische Seenplatte im Amt Röbel/Müritz. Dabei spielt die Gemeinde Bollewick mittlerweile als Bioenergie Dorf und ihre Scheune eine wichtige Rolle (URL14: KOMOB 2024). Der ELLI-Bus bezeichnet sich als Nachbarschaftsfahrdienst und ist über einen Verein organisiert, der sich Bürgerbusverein Elde-Quellgebiet nennt. Aktuell fährt der ELLI-Bus aber keine Linie, sondern nach Terminvereinbarungen (ELLI-Bus 2019). Es wird aktuell kein Fahrpreis verlangt, sondern nur Spenden entgegengenommen (ebenda).

Zu Beginn war ELLI ein Projekt, das einige Änderungen durchlaufen musste, um in dieser jetzigen funktionalen Struktur seine Dienste zu tun. ELLI soll in den nächsten Schritten näher betrachtet werden und wie Eingangs beschrieben, soll

die Frage der Erweiterung mit den Leitfragen 3. – 5. aus dem Gliederungspunkt 1.2 beantworten, um der Hauptforschungsfrage näher zu kommen.

6.1 „ELLI“ und ihre Historie

Der ehemalige, zu der Zeit aktive Bürgermeister Berthold Meyer berichtete mir über die Ursprungsgeschichte. Die eigentlichen Gedanken, die er sich zu dieser Zeit machte, waren, ob die Gemeinde eine eigene Windkraftanlage errichten kann. Zusammen mit anderen Bürgermeistern und Gemeinden machte er sich dafür stark. Nach viel Bürokratie hätte dieses Projekt gestartet werden können. Eine Sichtung eines Rotmilans im Projektgebiet verhinderte das Vorhaben. Nach Berichten von Herrn Meyer hielt er den Kontakt zu den Windparkbetreibern, der sich nun an einer anderen Stelle in der Gemeinde engagiert hat, ohne Beteiligung der Gemeinde. Dennoch versprachen die Betreiber finanzielle Unterstützung der Gemeinden.

Dieses Geld wollten die Gemeinden sinnvoll nutzen und entschieden sich für die Verwendung für mehr Mobilität. Herr Meyer war dabei immer eine nachhaltige Variante wichtig, daher sollte es ein E-Auto werden (Bericht Bertold Meyer am 17.01.2024).

Im Jahr 2016 begannen 12 Gemeinden des Elde-Quellgebiets mit den ersten Schritten zu mehr Mobilität in ihrer Region. Dazu gründeten sie zuerst eine Arbeitsgemeinschaft Mobilität.

Ausgangsidee war die eingeschränkte Mobilität durch den schwach ausgebauten ÖPNV zu verbessern. Der ehrenamtliche Fahrdienst sollte insbesondere Menschen ohne Auto, Fahrtauglichkeit, Fahrerlaubnis oder Mitnahmemöglichkeiten ansprechen (URL16: Forum MV 2020). Vor Ort ist der ÖPNV für den Schulverkehr getaktet und meist nur eine Fahrt morgens raus und nachmittags zurück. Bei der Idee für mehr Mobilität wurden Partner hinzugenommen, ebenso Projektförderprogramme, so dass ein Projekt mit dem Kompetenzzentrum ländliche Mobilität, Kopernikus-Projekt ENavi und IKT für Elektromobilität entstand.

Folgende Ziele wurden als bundesweites Modell für dieses Angebot gesetzt:

- Intermodal zwischen 6:00 und 22:00 Uhr,
- Taktung soll unter 2 Stunden liegen,
- das Projekt ist demokratisch, weil es durch das Ehrenamt getragen wird,
- es soll bedarfsgerecht sein,
- es soll modern werden.

Bereits 2017 wurde der heutige Trägerverein des ELLI-Busses gegründet und schließlich im Februar 2018 ins Vereinsregister eingetragen. Dabei sorgte der Fahrtbeginn des ELLI 1 am 14.12.2017 schon für den ersten Meilenstein. Bereits am 07.05.2018 folgten ELLI 2 und ELLI 3 (Forum MV 2020).

Mit dem Start im Jahr 2017 wurde die erste Linie integriert und sollte die Menschen zu bestimmten Tagen an die besser versorgten konventionellen ÖPNV-Haltestellen bringen. Somit fuhren 3 Linientakte folgende Strecken:

ELLI 1: Grabow-Below – Massow – Zepkow

ELLI2: Kieve und Buchholz

ELLI3: Fincken – Leizen – Bütrow (URL14: KOMOB 2024).

Das Projekt wurde eng begleitet, so dass Anpassungen immer wieder bedarfsorientiert erfolgten. Mit Einführung der neuen Busse wurde das System abgeändert und sich vom Linienverkehr entfernt. Hier wurden die Wünsche der Nutzer beachtet. Nun waren zusätzlich Fahrdienste sowie Sonderfahrten möglich. Für jeden gefahrenen Fahrplankilometer erhielt der Verein Geld vom Landkreis und die landkreiseigenen Verkehrsbetriebe MVVG statteten den Verein mit einem Beförderungsvertrag als Subunternehmer aus. 2019 hatte das Projekt ca. 150 Mitfahrten pro Monat, bei steigender Tendenz (URL16: Forum MV 2020). Der damalige Bürgermeister Bertold Meyer berichtete mir, dass es mit dem Linienverkehr Schwierigkeiten gab und das Angebot daher nicht gut angenommen wurde. Hauptsächlich war es den Nutzern zu umständlich mit dem ELLI-Bus zu einer Haltestelle des ÖPNV zu fahren und dort einzusteigen. Daher realisierten die Verantwortlichen den Übergang in den Nachbarschaftsfahrdienst. Denn in dem Projekt wurde schnell klar, dass die

Mobilität bedarfsorientiert sein muss, ansonsten ist es uninteressant für die Nutzer (Bericht Bertold Meyer am 17.01.2024).

Bis 2019 wurde dieses Mobilitätsangebot als Projekt geführt. Diese Verstetigung war bis heute erfolgreich. Bis dahin hatten die Verantwortlichen einige Hindernisse zu überwinden, die interessant sind für Mobilitätsangebote im ländlichen Raum (ebenda).

Vor allem die Frage der Finanzierung ist ein häufiges Problem für solche Vorhaben. Im März 2019 konnten die Verantwortlichen allerdings die kreisliche Sparkasse gewinnen sowie die kreislichen Verkehrsbetriebe.

Das Projekt konnte keinen schnellen Anstieg bei den Fahrgästen feststellen. Hier stellten die Projektbegleiter fest, dass dies durch die eigene Motorisierung, bereits vorhandene private Mitnahmen, Wegzug und eine generelle abwartende Haltung gegenüber der Nachhaltigkeit des Projekts zu erklären ist (ebenda).

Das Projekt hat aus Sicht der Verantwortlichen einen sehr positiven Effekt auf einige Themenfelder. So wird der ELLI-Bus am Ende der Projektphase als Bürgerbusnetzwerk mit konsolidierten Mobilitätsangebot und stabilen Nutzerzahlen gesehen.

Des Weiteren werden die gesellschaftlichen und sozialen Verbesserungen als positiv angesehen. Die Nutzer sind durch dieses Angebot nicht nur mobiler, sondern haben mehr soziale Kontakte. Sei es durch die Fahrten an sich, bei denen sie sich austauschen können oder sei es durch das Erreichen ihrer Ziele, die oft soziale Einrichtungen etc. sind. Die Fahrer haben ebenso viele neue Kontakte und gewinnen hinzu eine große Anerkennung für ihr Engagement in der dörflichen Gemeinschaft (ebenda).

Dieser Einblick in die bisherige Historie des ELLI-Bus ist der erste Schritt zur Beurteilung des Gesamtprojekts. Es zeigt was bereits umgesetzt werden konnte und welchen Verlauf dieses Mobilitätsangebot bisher genommen hat. Das Projekt des ELLI-Busses scheint im Laufe der Zeit im Wandel gewesen zu sein.

6.2 Aktuelle Situation des ELLI-Busses

Anhand der Historie ist zu erkennen, dass der ELLI-Bus in seiner recht kurzen Entwicklungszeit einige Schritte gegangen ist, die sich immer am Bedarf der Bevölkerung vor Ort orientiert haben (URL15: ELLI-Bus 2019 - Imagevideo). Die Bürgermeisterin der Gemeinde Bollewick und gleichzeitig Vorsitzende des Trägervereins, Antje Styskal erläuterte, dass der ELLI-Bus aktuell auf Voranmeldungen fährt und eine Mitarbeiterin der Gemeinde die Fahrten entgegennimmt. Der Website kann entnommen werden, dass ELLI montags bis freitags in der Zeit von 07:00 – 18:00 Uhr ihren Dienst verrichtet. Anmeldungen können dabei telefonisch von Montag bis Freitag in der Zeitspanne 10:00 – 17:00 Uhr oder per Mail erfolgen (ebenda).

Dabei ist der Zweck für die Fahrt nicht ausschlaggebend und für alle Nutzergruppen offen. Angefahren werden die Ziele in der Region, so heißt es. Sonderfahrten am Abend und an den Wochenenden können nach telefonischer Absprache erfolgen. Dabei werden die Nutzer direkt von der eigenen Haustür bis zum gewünschten Ziel gefahren. Der ELLI-Bus hat keine abzufahrende Linie. Frau Styskal erläuterte mir, dass die Einsatzzeiten sehr flexibel gehandelt werden und je nach Einsatzbereitschaft der Fahrer viel Spielraum ist. Daher ist ELLI jetzt sehr angesehen, auf Grund der Flexibilität. Die Fahrdienste werden ausschließlich von ehrenamtlichen Fahrern besetzt. Zum Einsatz kommen heute zwei kleine E-Busse mit maximal 9 Sitzen inkl. Fahrer (ebenda). Das folgende Bild zeigt ein Fahrzeug von zwei der aktuellen ELLI-Busflotte.



Abbildung 7: ELLI-Bus (Foto: Tim Teßmann)

Der Gedanke der Nachhaltigkeit war den handelnden Akteuren von Beginn an wie beschrieben sehr wichtig. Aktuell werden nach Aussagen der Vereinsvorsitzenden Ladestellen eingerichtet, die den Solarstrom der gemeindeeigenen Photovoltaikanlage für die E-Busse bereitstellen. Nach Aussage von Frau Styskal ist ELLI damit ein sehr gutes Beispiel für nachhaltige und umweltverträgliche Mobilitätslösungen im ländlichen Raum.

Der Trägerverein des ELLI-Busses nennt sich Bürgerbusverein Elde-Quellgebiet e.V.. Der Name ist aus der ursprünglichen Idee geblieben, mittlerweile wirbt der ELLI-Bus mit „Ihr Nachbarschaftsfahrdienst im Elde-Quellgebiet“ (URL15: ELLI-Bus 2019). Der ELLI-Bus mit seinem Dienst, ist den genehmigungsfreien Verkehren zuzuordnen, wie in Gliederungspunkt 5.1 bereits näher ausgeführt. Für den ELLI-Bus ist festzuhalten, dass er nicht mehr als neun Nutzer gleichzeitig fährt, keinen Linienverkehr eingerichtet hat und keine Fahrpreise erhebt. Im Rahmen der Gesellschaftsverkehre kann er unter Bürgerrufbus geführt werden. Eine nähere Definition erfolgte bereits in Gliederungspunkt 5.

Da der ELLI-Bus nicht dem PBefG unterliegt, ist er auch kein Teil des ÖPNV. Dennoch unterstützt die Mecklenburg-Vorpommersche Verkehrsgesellschaft mbH und wird als Partner/Sponsor geführt wie auch die Sparkasse, die Prokon Energiegesellschaft, Kompetenzzentrum ländliche Mobilität Forschungs GmbH Wismar und das Projekt „Hochschule in der Region“.

Inwiefern diese Partner zur finanziellen Sicherung des ELLI-Bus beitragen und welche finanziellen Rahmen sie haben muss erläutert werden.

6.3 Wirtschaftlicher und finanzieller Rahmen des ELLI-Busses

Wie bereits im Verlaufe dieser wissenschaftlichen Arbeit erwähnt entstand der ELLI-Bus aus Projekten und durch finanzielle Unterstützung des Windenergieunternehmens.

In Gesprächen mit der Vereinsvorsitzenden des Trägervereins; Frau Styskal, wurden die aktuellen finanziellen Gegebenheiten besprochen. Dabei ist zu erwähnen, dass der Landkreis MSE eine jährliche Unterstützung von 4.800 € leistet. Hinzukommend leistet jede der zehn Gemeinden in denen ELLI fährt, 600 € jährlich. Der Verein bekommt im Ergebnis jährlich 10.800 € von öffentlichen

Stellen. Dabei sind die aktuellen beiden E-Fahrzeuge von dem Windenergieerzeuger gesponsert.

Die kommunale Verkehrsgesellschaft und regionale Sparkasse beteiligten sich nicht an jährlichen Unterstützungen.

Im Gespräch erklärte die Vorsitzende, dass der Verein einen Haushalt von ca. 17.000 jährlich hat. Es kann daher von etwa 6.200 € Spenden für die Fahrdienste ausgegangen werden. Diese spenden die Nutzer des Dienstes freiwillig.

Die Aufwendungen rund um den Fahrdienst begleicht der Verein mit diesen Geldern. Dazu gehört die Unterhaltung der E-Fahrzeuge, Versicherungen für Fahrer und Auto. Die Fahrer bekommen eine Ehrenamtspauschale im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten gem. § 3 Nr. 26a Einkommenssteuergesetz in Höhe von maximal 70 € im Monat bzw. 840 € im Jahr.

Anhand der Zahlen und Aussagen der Vorsitzenden ist zu erkennen, dass dieser Dienst nur auskömmlich finanziert ist, weil er auf das Ehrenamt basiert.

Lohnzahlungen für Fahrer oder andere Angestellte ist finanziell nicht möglich. Dies hätte eine Behandlung nach dem PBefG nach sich.

Laut Aussagen der Vorsitzenden ist der Verein nicht gemeinnützig. Wie bereits dargestellt ist das bei Trägervereinen für solche Dienste nicht ungewöhnlich.

6.4 Philosophie und Nutzer des ELLI-Busses

Das Projekt des Elli-Busses hatte wie bereits erläutert von Anfang an das Ziel, die Mobilität der ländlichen Bevölkerung vor Ort zu erhöhen. Mitbedacht wurden dabei schnell die Fragen nach der Nachhaltigkeit und dem Umweltschutz. Beide Verantwortlichen des Elli-Busses, Bertold Meyer und Antje Styskal, berichteten mir von dem Zusammenhang der erneuerbaren Energien und dem Mobilitätsprojekt. Es ist zudem ein Projekt, welches sich durch die Bereitschaft von Ehrenamtlichen trägt und sich auszeichnet. Besonders die Fahrer seien das Herzstück dieser Mobilitätsleistung, ohne ihre Bereitschaft geht es nicht. Das berichteten mir die bereits genannten Verantwortlichen. Diese Projektidee hat den Verantwortlichen bereits den „taz Panter Preis 2021“ für nachhaltige Mobilität eingebracht (URL15: ELLI-Bus 2019).

Mit dieser Philosophie, mit Nachhaltigkeit und ehrenamtlichen Engagement eine Mobilitätsdienstleistung anzubieten, erreicht ELLI mittlerweile viele Nutzer.

Die Nutzer nehmen dieses Angebot vorrangig an, um Arztbesuche und Einkäufe zu erledigen, aber auch um Einrichtungen zu erreichen, die ihnen Teilhabe ermöglichen, wie z.B. Seniorentreffen, Jugendeinrichtungen, Freizeiteinrichtungen, etc. (ebenda).

Dabei wird nicht eingegrenzt, wer diesen Dienst nutzen kann. Mittlerweile ist die Philosophie des ELLI-Bus so flexibel, dass die Nutzer von der eigenen Häuslichkeit bis zu ihrem Ort des Termins gefahren werden. Dabei haben sie Nutzer jeglichen Alters, die im Kern dasselbe Problem haben. Entweder Sie besitzen (noch) keine Fahrerlaubnis oder keinen eigenen PKW (Bericht Frau Styskal vom 20.04.2023).

Zu den Hintergründen der Nutzer und der Motivation der Ehrenamtlichen werden weitere Schlüsse in den Interviews präsentiert. Dies erfolgt an einer späteren Stelle dieser wissenschaftlichen Arbeit.

7 Das ELLI-Bus Gebiet könnte wachsen

Diese wissenschaftliche Arbeit hat bereits aufgezeigt, dass sich besonders ehrenamtlich getragene Gemeinschaftsverkehre immer größerer Beliebtheit erfreuen.

Dem ELLI-Bus, mit seinen steigenden Nutzerzahlen, geht es ähnlich. Antje Styskal berichtete von immer mehr Anfragen und Einladungen, um über eine Erweiterung des Nutzungsgebiet nachzudenken. Sie berichtete von Unsicherheit im Verein und bei den Ehrenamtlichen, ob diese Erweiterung sinnvoll und machbar ist.

Bereits drei Gemeinden aus dem Gebiet Malchow sind bereits, laut Aussagen von Frau Styskal in den Verein eingetreten. Dies zieht aber keine sofortige Erweiterung des Gebiets nach sich. Der Verein und sie als Vorsitzende machen sich große Gedanken, wie und ob eine Erweiterung des ELLI-Busses möglich ist. Die Befragung im Rahmen dieser wissenschaftlichen Arbeit soll dabei ein genaueres Bild zeichnen.

8 Befragung Projekt ELLI-Bus

Um einen qualitativen und aussagefähigen Einblick in das „System“ Elli-Bus zu bekommen, sollten sowohl Nutzer als auch die Verantwortlichen zu Wort kommen.

Daher wurden insgesamt sechs Personen interviewt. Die Interviews fanden alle am 18.12.2023 vor Ort statt. Das Einverständnis aller Personen für die Aufnahmen sowie die Verwendung zur Auswertung in dieser wissenschaftlichen Arbeit liegen schriftlich vor.

Das Verfahren und die Auswertung sollen in diesem Kapitel mit seinen Ergebnissen erfolgen. Dabei sind wissenschaftliche Anforderungen zu beachten, um verwertbare Ergebnisse zu erhalten. Die Befragungen sollen dabei die wissenschaftlichen Ausführungen zu Experteninterviews beinhalten und mit einer qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet werden.

8.1 Das leitfadengestützte Interview zum ELLI-Bus

Die geplante Erlangung von gewissen Erhebungen ist mit Hilfe eines Experteninterviews geplant. Genauer in Form eines teilstrukturierten bzw. leitfadengestützten Interviews. Auf die Formen von narrativen oder ethnographischen Interviews wird nicht eingegangen.

Kaiser sieht das qualitative Experteninterview in einer Sonderrolle zu den quantitativen Befragungen. Dies sieht er darin begründet, dass Experteninterviews durch interpretative Verfahren ausgewertet müssen, die aber durchaus systemische Kriterien aufweisen (Kaiser 2021, S. 5ff). Weiterhin sieht er es als nötig an, einen Interviewleitfaden zu entwickeln. Er soll die Interviews lenken und steuern, dabei dem zu Interviewern Raum für eigene Antworten lassen (ebenda). Gütekriterien für Experteninterviews stellt Kaiser wie folgt auf:

- intersubjektive Nachvollziehbarkeit der Verfahren der Datenerhebung und Datenauswertung,
- theoriegeleitete Vorgehensweise,
- Neutralität und Offenheit des Forschers gegenüber neuen Erkenntnissen sowie anderen Relevanzsystemen und Deutungsmustern (ebenda).

Für das Experteninterview hat Kaiser einen Plan mit zehn Schritten zur Planung, Durchführung und Analyse von Experteninterviews aufgestellt:

1. Entwicklung des Interviewleitfadens
2. Pre-Test des Interviewleitfadens
3. Auswahl und Kontaktierung der Interviewpartner
4. Durchführung des Experteninterviews
5. Protokollierung der Interviewsituation
6. Sicherung der Ergebnisse (Protokoll oder Transkription)
7. Kodierung des Textmaterials
8. Identifikation der Kernaussagen
9. Erweiterung der Datenbasis
10. Theoriegeleitete Generalisierung und Interpretation (Kaiser 2021, S. 16).

Der Interviewleitfaden ist der Anlage beigefügt.

Die Interviewpartner wurden zusammen mit der Vorsitzenden des Trägervereins sowie Bürgermeisterin, Frau Styskal, kontaktiert. Dabei wurden Nutzer sowie Organisatoren des ELLI-Busses für die Interviews angesprochen.

Bei der Durchführung wurde darauf geachtet, dass eine ruhige und ungestörte Gesprächssituation entsteht. Die Räumlichkeiten in „Die Scheune“ Bollewick gaben das her. Die elektronischen Aufnahmen wurden während des Interviews gegen schriftliche Einverständniserklärung der Teilnehmer gemacht. Diese Vorgehensweise zur Aufnahme der Interviews wird auch in der Literatur empfohlen (Kaiser 2021, S. 98). Ein Protokoll wurde daher nicht angefertigt, sondern lediglich kleine Notizen.

Als Fragender im Interview agierte der Autor dieser wissenschaftlichen Arbeit und nutzte dabei den erstellten Leitfaden.

Ein wichtiger Aspekt ist, dass es in den Experteninterviews nicht um eine besondere Expertise in dem jeweiligen Fachgebiet geht, sondern um die Fähigkeiten in der Praxis sowie Fähigkeiten in dem zu untersuchenden Gebiet. Die zu interviewenden Personen sollen dazu animiert werden, sich und ihre Tätigkeit mit Expertise darzustellen (Bogner/Littig/Menz 2014, S. 13). Für die wissenschaftliche Arbeit wurden insbesondere Personen ausgewählt, die in der Praxis Erfahrungen mit Projekt gemacht haben oder es sogar tragen.

Eine qualitative Inhaltsanalyse ist wissenschaftlich notwendig und muss anhand des zehn Schritte Plans von Kaiser getätigt werden (Kaiser 2021, S. 16). Die

Einhaltung dieser Form zur Inhaltsanalyse ist in der Wissenschaft aber dringend notwendig. Durchgesetzt haben sich als Form besonders die Einzelinterviews. Dennoch ist es durch die leitfadengestützte Befragungsform oft als informatorisches Interview verrufen (vgl. Lamnek 2005, S. 334). Daher soll an dieser Stelle eine detaillierte, qualitative Inhaltsanalyse erfolgen. Diese soll weitere Erkenntnisse für diese Arbeit sowie ihre Forschungsfragen erbringen.

8.2 Qualitative Inhaltsanalyse als Auswertungsmethode

Für die Auswertung eines Experteninterviews ist die qualitative Inhaltsanalyse eine wichtige Methode. Bereits beim Lesen der Literatur fällt schnell auf, dass es dort prägende Persönlichkeiten gibt, die sich damit wissenschaftlich auseinandergesetzt und bestimmte Standards gesetzt haben.

Insbesondere drei Formen sind dabei von wissenschaftlicher Resonanz. Als ein Vertreter und sogar führender Forscher ist dort Thomas Mayring zu nennen, der mit seiner Methode viel zitiert ist.

Weiterhin ist der Grounded-Theory-Ansatz weit verbreitet und geht zurück auf die Chicagoer Schule. Maßgeblich beeinflusst von Glaser und Strauss (Bortz/Döring 2006, S. 331 ff).

Weniger in der Literatur vertreten ist die Globalauswertung nach Legwie. Dieser Ansatz wurde von ihm 1994 als Ansatz eingebracht (ebenda).

Eine Definition und Erklärung zu allen Methoden soll nicht erfolgen. Für diese qualitative Inhaltsanalyse soll die Methode nach Mayring genutzt werden und daher wird auf diese genauer eingegangen.

Die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring gilt als aufwendiger im Vergleich zur Globalauswertung nach Legwie (ebenda). Als anwendbare Analyse für diese wissenschaftliche Arbeit wurde sich entschieden, da sie bei der Recherche sehr prägnant war und eine klare Linie vorgibt, wie diese Interviews wissenschaftlich genutzt werden können.

Mayring sieht als Stärke dieser Methode, dass das Material schrittweise analysiert wird. Im Zentrum steht dabei ein am Material entwickeltes Kategoriensystem (vgl. Mayring 2023, S. 98).

8.2.1 Qualitative Inhaltsanalyse und ihre Anwendung in dieser Arbeit

Mayring unterscheidet in drei Grundformen der qualitativen Inhaltsanalyse und nennt die Zusammenfassung, Explikation sowie die Strukturierung (ebenda). Für diese wissenschaftliche Arbeit wird die Form der Zusammenfassung gewählt. Ziel soll es sein das Material zu reduzieren, unter dem Erhalt wesentlicher Inhalte. Wichtig ist der Erhalt von einem Korpus durch Abstraktion, der immer noch ein Abbild des Grundmaterials ist (ebenda).

Die Vorgehensweise erklärt Mayring in sieben Schritten und hat sie grafisch dargestellt:

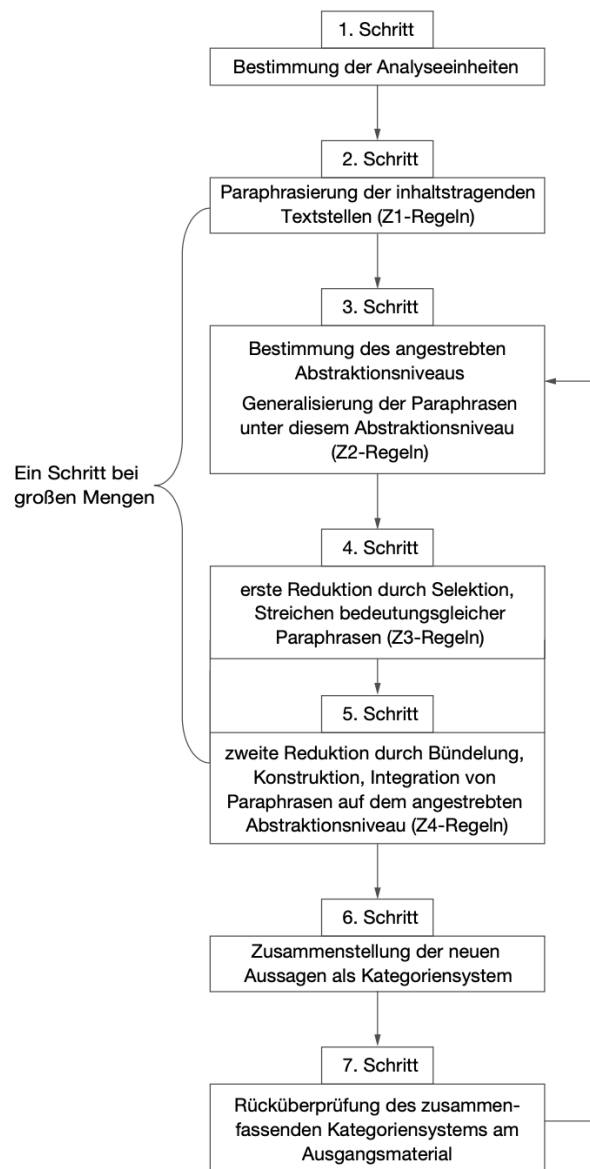


Abbildung 8: Ablaufmodell zusammenfassender Inhaltsanalyse (Mayring 2022, S. 69)

Dieser Gliederungspunkt soll sowohl die Theorie von Mayring erläutern als auch die Vorgehensweise ausführen, die für das Experteninterview zu dieser Arbeit getätigt wurde.

Dabei ist es fraglich, ob in einer gewissen Verfahrensweise von Mayring nicht abgewichen werden sollte. Bei der Kategorisierung kann das induktive oder deduktive Verfahren zur Kategorienbildung genutzt werden.

Induktiv heißt anhand des auszuwertenden Materials des Interviews (Mayring 2022, S. 83ff). Deduktiv dagegen bedeutet das Aufstellen von Kategorien aus der Literatur, mit Zuordnung aus dem Material (Mayring 2022 S. 96f). Für diese wissenschaftliche Arbeit ist es schwer sich auf eine dieser Formen festzulegen. Mayring spricht selbst auch von möglichen Mischformen (Mayring 2022 S. 103ff). Die Erstellung des Leitfadens erfolgt sicherlich schon unter der Bildung von Kategorien allein durch die Fragen. Dies wäre dann deduktiv. Dennoch erfolgte die Auswertung sowie Analyse anhand des Materials und das wäre induktiv. Daher erfolgte eine gewisse Durchmischung der beiden Dinge.

In Absprache mit dem Betreuer dieser wissenschaftlichen Arbeit wird auf das Transkribieren der Interviews verzichtet. Auf Grund des Aufwands ist dies möglich, dies sieht Mayring ebenso (vgl. Mayring 2023, S. 82f.).

Schritt 2 bis 5 wurden wie von Mayring in der Abbildung 8 dargestellt in einem Schritt getätigt. Die Paraphrasierung erfolgte vorrangig an den relevanten Textstellen. Fokus hatte das Bilden einer grammatikalischen verkürzten Form (Mayring 2022, S. 70f).

Die Generalisierung in Schritt 3 deckt einige gleiche Paraphrasen auf und diese werden in der ersten Reduktion nun gestrichen (ebenda). Bei der anschließenden zweiten Reduktion der Paraphrasen erfolgt eine Bündelung, Integration und Konstruktion von Paraphrasen. Dabei passiert die Einordnung in die erstellten Kategorien. Eine Rücküberprüfung wie Mayring sie vorsieht, anhand des Ausgangsmaterials ist dabei selbstverständlich (ebenda).

Um am Ende eine wissenschaftliche Qualität zu erhalten, hat Mayring sechs Gütekriterien der qualitativen Forschung aufgestellt.

Er bezieht sich dabei auf:

1. Verfahrensdokumentation

Hier enthalten die Dokumentation und Nachvollziehbarkeit der Forschung. Dies umschließt die Explikation, die Auswahl der Analyseinstrumente, Durchführung und die Datenerhebung an sich.

2. Argumentative Interpretationsabsicherung

Interpretationen lassen sich nicht beweisen, spielen aber in der Forschung eine wichtige Rolle. Daher ist es notwendig, dass sie begründet werden.

3. Regelgeleitheit

Mayring ist der Meinung, dass qualitative Forschung offen sein muss für eine gewisse Modifizierung von Analyseschritten. Er plädiert dennoch für ein systematisches Vorgehen.

4. Nähe zum Gegenstand

Hier sollte nah an der Alltagswelt, der zu beforschenden Personen angeknüpft werden. Die Untersuchungen sollten nicht im Labor, sondern im alltäglichen Umfeld stattfinden.

5. Kommunikative Validierung

Die Ergebnisse mit ihren Interpretationen können geprüft und den zu Beforschenden vorgelegt werden. Eine Aufnahme der Gespräche sollte erfolgen. Die zu Beforschenden sind nicht nur Datenlieferant, sondern denkende Subjekte.

6. Traingulation

Mehrere Analysegänge können die Qualität der Forschung vergrößern. Dabei können verschiedene Datenquellen, unterschiedliche Theorieansätze, Interpretieren, Theorieansätze sowie Methoden eingesetzt werden (Mayring 2023, S. 123ff).

Mit dem Wissen und dem Vorgehen von Mayring sowie Kaiser (siehe Kapitel 8.1) wurden die leitfadengestützten Interviews für diese Arbeit einer qualitativen Inhaltsanalyse unterzogen.

Mayring warnt davor dieses Verfahren zu starr anzuwenden und plädiert für eine Anpassung an die jeweiligen zu untersuchenden Inhalte (Mayring 2023, S. 126). Gewisse Anpassungen wurden bereits für diese wissenschaftliche Arbeit erläutert und erklärt.

Abschließend soll ein für diese wissenschaftliche Arbeit erstelltes Beispiel nach Mayring gezeigt werden (Mayring 2022, S. 73ff):

Interview-partner	Paraphrase	Generalisierung	Reduktion
Interviewter 1	Es sind Gemeinden aus dem Amt Malchow dem Verein beigetreten, die diesen Dienst auch gern in ihrem Gebiet hätten.	Interessenten beigetreten zur Erweiterung	Kategorie 1: Erweiterung
Interviewter 2	Wir können das nicht abdecken, noch ein Gebiet hinzuzunehmen. Die Kapazitäten sind erschöpft.	Größeres Gebiet würde Kapazitätsgrenze überschreiten.	Kategorie 1: Erweiterung Unterkategorie 1.1: Kapazitätsgrenze - Limit erreicht

Interviewer 3	Sie brauchen eigene Fahrzeuge und unsere Fahrer dürfen nicht überlastet werden	Mehr Fahrzeuge und Fahrer nötig für Erweiterung.	Kategorie 1: Erweiterung Unterkategorie 1.2: Machbarkeit - fehlende Fahrer - fehlende Autos
Interviewer 4	Wenn das Gebiet größer wird, werden sicherlich mehr Autos gebraucht.	Mehr Fahrzeuge nötig bei Erweiterung.	Kategorie 1: Erweiterung Unterkategorie 1.2: Machbarkeit - fehlende Autos
Interviewer 1	Sollte erweitert werden, dann müssen wir Personal einstellen.	Erweiterung durch Ehrenamt schwer	Kategorie 1: Erweiterung Unterkategorie 1.2: Machbarkeit Unterkategorie 1.3: Kosten - Personal
Interviewer 6	Das aktuelle Angebot ist für unsere Menschen hier ausreichend. Eine Erweiterung würde den Dienst unflexibler für die Leute machen.	Erweiterung führt zu Inflexibilität. Aktuelles Gebiet reicht.	Kategorie 1: Erweiterung Unterkategorie 1.2: Machbarkeit - Gebiet reicht - Angst vor weniger Flexibilität

Abbildung 9 Beispiel zur Auswertung "Erweiterung" (Eigene Darstellung)

Die Tabelle soll die Vorgehensweise und die Anwendung nach Mayring für die erstellte Kategorie „Erweiterung“ aufzeigen. Eine genaue Auswertung und die Ergebnisse der leitfadengestützten Interviews erfolgt im Verlauf der Arbeit.

8.3 Ergebnisse der Kategorienbildung

Wie bereits beschrieben, wurde die deduktive und induktive Kategorienbildung ein wenig vermischt. Durch die Fragen im Interview kristallisierten sich schon Kategorien heraus. Das Beispiel der Erweiterung ist so ein Beispiel. Da es primär in diesem Praxisbeispiel um eine mögliche Erweiterung gehen soll, mussten auch Fragen in diese Richtung gestellt werden. Daher gibt es nach der qualitativen Inhaltsanalyse eine Kategorie „Erweiterung“. Diese wird in die Unterkategorien Kapazitätsgrenze, Machbarkeit und Kosten gegliedert. Dieses Vorgehen wurde bei Überprüfung des Materials entschieden. Die gebildeten Unterkategorien sind notwendig, weil der Bezug zur Erweiterung besteht und daher keine eigenen Kategorien sind. Besonders zu der Frage der Erweiterung gab es viele Aussagen, dies könnte mit dem Interviewleitfaden zu tun haben, der Fragen zur Erweiterung stellte. Die Ergebnisse werden immer von Zitaten zu den Kategorien begleitet.

Bei Auswertung des Materials wie im Beispiel oben ergaben sich mehrere Kategorien:

Mobilität	Gemeinschaftsverkehr ELLI	Nutzergruppe
Ehrenamt	Erweiterung	wirtschaftlicher Faktor

Diese Kategorien und ihre Unterkategorien sollen im Einzelnen mit Zitaten unterlegt werden.

Kategorie Mobilität

Im Interview sprachen viele Befragte das Thema Mobilität und ganz besonders die persönliche Mobilität an. Dabei ging es nicht explizit um ELLI, sondern die Formen der Mobilität und wie die eigene Situation in diesem Themenfeld gesehen wird.

Interviewpartner 3 sagte, dass kein eigenes Auto vorhanden ist und im Alter die Fortbewegung schwerer wird.

„Mit Bus kann ich nicht fahren, da müsste ich reinkriechen“ formulierte der Interviewpartner seine Ansicht.

Interviewpartner 1 sagt: „Gemeinschaftsverkehre allgemein fördern die Mobilität im ländlichen Raum. Es geht um mehr Bewusstsein für gemeinschaftliche Verkehre und ÖPNV“.

Alle sechs Teilnehmer der Interviews sehen die Mobilität im ländlichen Raum kritisch und geben an, dass es ohne Auto und besonders im Alter schwer ist sich fortzubewegen.

Kategorie Gemeinschaftsverkehr ELLI-Bus

In dieser Kategorie wurden alle Aussagen zum ELLI-Bus einbezogen. Daher gibt es einige Unterkategorien. Diese sind Image, Funktion, soziale Teilhabe, Nachfrage und Nachhaltigkeit.

Das *Image* des ELLI-Busses und des Trägervereins wurde von allen Interviewpartnern angesprochen. Interviewpartner 3 sieht diesen Dienst als „wunderbare Einrichtung“. Interviewpartner 6 sieht es durchaus positiv: „Unsere Kinder können den Dienst gut nutzen und kommen von A nach B. Es ist durchaus positiv“.

Einige Aussagen wurden zum Ablauf der Buchungen und allgemein zur Funktionsweise des ELLI-Busses gesagt, daher wurde die Unterkategorie *Funktion* gebildet. Dabei heißt es von Interviewpartner 6 zur Anmeldung für Fahrten „das kann jeder“. Wie bereits erklärt, in dieser wissenschaftlichen Arbeit, koordiniert eine Stelle der Gemeinde diese Fahrten per Telefon. Die restlichen Interviewten treffen ähnliche Aussagen.

Das Thema der *sozialen Teilhabe* ist ein Thema, welches die Interviewten umtreibt. Sie äußern sich insofern, dass der ELLI-Bus ihnen diese Teilhabe ermöglicht. Interviewpartner 4 sagt: „Die Menschen kommen mal raus, es ist nicht nur der Transportservice. Die Menschen kommen in andere Dörfer zu Bekannten. Wir fahren ja auch Kinder in die Therme oder so“.

Dabei sagen alle Interviewten, dass sie durch diesen Dienst mehr soziale Teilhabe ermöglicht bekommen.

Die Unterkategorie der *Nachfrage* wurde ebenso gebildet. Sie zeigt auf wie die Interviewten denken über die Nachfrage, gerade für eine eventuelle Erweiterung wichtig.

Interviewpartner 5 erklärt: „Zurzeit ist es wirklich so, dass es zu viel ist. Fahrer sind es dafür zu wenige“. Interviewpartner 4 sieht es ähnlich: „Die Nachfrage ist gestiegen, teilweise mussten wir sagen geht nicht“.

Kategorie Nutzergruppe

Die Interviewten gaben zu dem Aussagen, die Rückschlüsse auf die Nutzer geben können. So sagte Interviewpartner 3: „Gerade für uns Älteren ist das Angebot des ELLI-Busses wichtig“ und führt weiter aus: „Mit ihm komme ich von A nach B.“

Interviewpartner 6 sagt dazu: „Für unsere Kinder ist er ein gutes Angebot, mit dem Schulbus müssten sie viel früher los.“

Interviewpartner 1 sagt: „Wir nutzen das Angebot ebenso mit mehreren, als Gruppe.“

Kategorie Ehrenamt

Zur Rolle des Ehrenamts kamen im Interview einige Aussagen, die auf seine Rolle in diesem Projekt hinweisen können.

Dabei wurden hier zwei Unterkategorien gebildet. Einmal die Unterkategorie *Anerkennung* und einmal *Engagementsgründe*.

Zur Anerkennung der Tätigkeit der Fahrer, die das alles Ehrenamtlich machen sagt Interviewpartner 4: „Unsere Fahrer sind toll“ und Interviewpartner 1 sagt: „Dieser Fahrdienst ist eine große ehrenamtliche Aufgabe. Interviewpartner 3 findet: Die Fahrer helfen uns und dass alles ohne viel Geld“.

Diese Aussagen bestätigen die Anerkennung für das Ehrenamt.

Gleichzeitig kommt von Interviewpartner 2 eine Aussage zur Bildung der Kategorie *Engagementsgründe*, denn er sagt: „Wir erfahren hier eine große Dankbarkeit und die Leute sind einfach dankbar, deshalb macht man das“. Er füllt diese Tätigkeit mit seinem Engagement aus. Interviewpartner 5 sagt sogar: „Wenn man neu in Rente geht, das geht nicht so einfach. Aufhören und nichts tun. Deswegen fahre ich. Rausgehen und Leute sehen. Es ist eine Beschäftigung für mich.“

Unterkategorie *Engagementsgründe* beschäftigt sich mit dem Hintergrund der Fahrer.

Kategorie Erweiterung

Diese Kategorie ist schon entstanden durch die Fragestellung im Interview. Daher gibt es in dieser Kategorie viele Antworten und einige Unterkategorien wurden dadurch gebildet. Die Unterkategorien sind *Gegebenheiten*, *Kosten* und *Machbarkeit*.

Allgemein zur Kategorie Erweiterung sagt Interviewpartner 1: „Es sind bereits drei Gemeinden des Amtes Malchow in den Verein eingetreten. Inwiefern wir dieses Gebiet unterstützen können, ist nicht geklärt.“

Die Unterkategorie *Gegebenheiten* beschäftigt sich mit Aussagen, ob eine Erweiterung mit den aktuellen Mitteln machbar wäre. So findet Interviewpartner 2: „Sie brauchen dann eigene Autos, unsere schaffen das nicht. Man muss ja auch die Reichweite der E-Autos sehen“. Interviewpartner 3 sagt: „Ich denke das ich dann nicht mehr so leicht Termine bekomme, wenn noch mehr Menschen fahren wollen.“

Die Unterkategorie *Kosten* wurde erstellt auf Grund folgender Aussagen, wie von Interviewpartner 4: „Dann brauchen wir noch mehr Personal, ich habe ja auch noch andere Tätigkeiten“. Interviewpartner 1 sagt: Sie (Anmerkung: die neuen eventuellen Gemeinden) brauchen dann eigene Fahrer und Fahrzeuge.“ Und ergänzt: „Wir müssten dann Fahrer einstellen“.

Aussagen, die auf die *Machbarkeit* der Erweiterung abzielen, wurden in einer weiteren Unterkategorie zusammengefasst.

Interviewpartner 1 ist der Meinung: „die Kapazitäten des Vereins sind erschöpft.“ Ähnlich sieht es dann Interviewpartner 5: „Wir können nicht noch mehr fahren“.

Kategorie wirtschaftlicher Faktor

In dieser Kategorie sind zwei Unterkategorien gebildet worden. Es geht dabei einmal um den wirtschaftlichen Faktor ELLI-Bus bei Nutzern und bei Unternehmern. Die Unterkategorien sind daher *Privat* und *Unternehmer*.

Ganz allgemein zu der Kategorie sagt Interviewpartner 1: „Der ELLI-Bus hilft den Menschen kostengünstig mobil zu sein“.

Interviewpartner 3 konkretisiert mit ihrer Aussage die Unterkategorie *Privat*, da sie es für ihre privatwirtschaftliche Situation wie folgt sieht: „Vor dem ELLI-Bus musste

ich ein Taxi nehmen. Sie können sich ja ausrechnen, was mich das gekostet hat. Der ELLI-Bus bietet mir eine günstige Variante“.

Interviewpartner 6 sagt: „Die Menschen kommen mit dem ELLI-Bus in unser Café und treffen sich hier. Das ist für uns ein Vorteil.“ Die Begründet den wirtschaftlichen Faktor des ELLI-Busses mit der Unterkategorie *Unternehmer*.

Die Kategorien und Unterkategorien wurden vorerst mit Zitaten untersetzt und lediglich aufgezählt zur neutralen Darstellung der Interviewantworten. Eine Auswirkung und gewisse Interpretation zur Forschungsfrage erfolgen im weiteren Verlauf der Arbeit.

9 Erkenntnis für Mobilität und Elli aus den Experteninterviews

Das leitfadengestützte Interview mit seiner Auswertung per qualitativer Inhaltsanalyse wurde bisher neutral und unkommentiert ausgewertet. Diese Methode nach Mayring wurde für diese wissenschaftliche Arbeit angewandt und soll nun für Schlussfolgerungen zur Forschungsfrage dieser wissenschaftlichen Arbeit ausgewertet werden.

Es soll in dieser wissenschaftlichen Arbeit hinterfragt werden, ob eine Erweiterung des ELLI-Busses möglich ist. Die dahinführende Fragestellung im Interview, wurde bereits thematisiert.

Mit der Einordnung der Inhalte des Interviews in Kategorien und Unterkategorien können nun Rückschlüsse zur Forschungsfrage gezogen werden.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Befragten einen sehr großen Nutzen und eine gewisse Dankbarkeit in ELLI sehen. Die Aussagen decken sich, dass ELLI für sie notwendig ist, auch auf Grund des aktuellen ÖPNV vor Ort. Insgesamt bestätigt sich der Eindruck aus dem Theorieteil, dass der ELLI-Bus als Gemeinschaftsverkehr den Menschen bestimmte Dinge ermöglicht. Einmal sei da die soziale Teilhabe genannt, da ELLI ihnen ermöglicht wieder an Freizeitveranstaltungen oder Treffen teilzunehmen. Weitere Beispiele sind Dinge des täglichen Bedarfs oder der Besuch beim Arzt.

Die Aussagen zum Image, Funktion und Nachfrage können im Zusammenhang gesehen werden. Auf Grund der Einfachheit der Bestellung und der Zufriedenheit

mit dem Dienst, hat ELLI ein scheinbar gutes Image und hohe Nachfrage in der Region. Erkennen lässt sich das in den Nutzergruppen. Klar ist, es nutzen viele ältere Menschen, dennoch scheinen es Eltern mit Kindern und andere Gruppen im mittleren Alter zu nutzen. So jedenfalls die Aussagen der Befragten.

Der Eindruck der Wichtigkeit des Ehrenamtes bei solchen Diensten entstand schon im Theorieteil dieser Arbeit. Die Interviews und die aufgezeigten Zitate bestätigten dies. Auf der einen Seite erfahren die Fahrer eine große Dankbarkeit, auf der anderen fühlen sie sich im Alter dadurch gebraucht und fühlen sich gut damit. ELLI ermöglicht den Ehrenämtern damit eine sinnvolle Betätigung in den Diensten der Gesellschaft.

Während der Interviews kam eine Sichtweise hinzu, die sich neu erschlossen bzw. klarer rausgefiltert hat. Der ELLI-Bus ist eine wirtschaftliche Komponente für die Region. Zum einen kommen die Nutzer günstig an ihre Ziele und gerade für die beschriebenen Nutzergruppen von Rentnern und Minderjährigen ist das ein großes Plus für ihre Mobilitätskosten.

Weiterhin scheint ELLI-Bus einen positiven Einfluss zu haben auf die Wirtschaft vor Ort. Durch diese Mobilität treffen sich Personengruppen in Cafés oder können besser in die Läden kommen. Dadurch hat ELLI positive Effekte auf die Gewerbetreibenden vor Ort. Es könnte sein, dass dies nicht übermäßig viel ist, dennoch eine Sichtweise, die durch diese Interviews neu erschlossen wurde.

Die Interviews haben viele Dinge aufgetan und sind auf dem Weg zur Lösung der Forschungsfrage enorm wichtig. Insbesondere die Erweiterung wird in den Interviews kritisch und als schwierig gesehen. Weitere Ergebnisse für den Gesamtkontext dieser wissenschaftlichen Arbeit sollen nun thematisiert werden.

9.1 Ergebnisse für Mobilität und ELLI

Besonders wichtig für diese wissenschaftliche Arbeit sind die Erkenntnisse der Erweiterung von ELLI. Bevor dennoch die Forschungsfrage beantwortet wird, sollte auf einige Aspekte eingegangen werden.

Diese wissenschaftliche Arbeit hat fundiert nachgewiesen, dass Mobilität im ländlichen Raum eine wichtige Aufgabe hat. Die 1. Leitfrage der Mobilität wurde in mehreren Kapiteln im theoretischen Teil bearbeitet. Zuerst allgemein definiert und ein aktueller Stand festgehalten, sowie fundiert der ländliche Raum erklärt. Unter Kapitel 4.1 ist die Mobilität im ländlichen Raum abschließend mit einem Überblick thematisiert.

Für diese wissenschaftliche Arbeit lässt sich festhalten, dass die Mobilität im ländlichen Raum besonders ein wirtschaftlicher Faktor ist und ein großes soziales Thema. Viele Menschen müssen dort mobil sein, um ihrer Arbeit nachzugehen oder die Bedarfe des täglichen Lebens zu organisieren. Weiterhin wurde festgestellt das insbesondere ältere Menschen sowie unter 18-Jährige im ländlichen Raum gewisse Mobilitätsprobleme haben. Grund sei der meist schwache ÖPNV vor Ort. Daher ist im ländlichen Raum eine gute Mobilität meist nur mit dem Auto vorhanden und daher ist dieses Fortbewegungsmittel das meist eingesetzte in diesen Gegenden.

Die Recherchen zu diesem Teil der Arbeit haben ergeben, dass es bei Mobilität vorrangig um Daseinsvorsorge geht. Besonders auf dem Land ist das ein wichtiger Fakt für die Menschen. Daraus erwächst eine politische Verantwortung für Entscheidungsträger, mehr Mobilität im ländlichen Raum zu organisieren. Mobilität im ländlichen Raum, muss wie beschrieben, ein politisches Ziel der Regionalentwicklung sein. Es müssen die Regionen dahingehend entwickelt werden, dass ein Mobilitätsangebot vorhanden ist, welches den Herausforderungen des Strukturwandels, des demografischen Wandels und des Klimas gerecht wird.

Wie dabei neue Modelle der Mobilität, besonders mit ehrenamtlichem Engagement helfen können, sollte die Arbeit thematisieren. Dabei stellte sich die Frage, nach den Grenzen und Möglichkeiten der Bürgerbusse. Der ELLI-Bus wurde im Rahmen dieser Arbeit einem Bürgerfahrdienst zugeordnet. Festzuhalten ist daher, dass die Leitfrage zu den Bürgerbussen definiert und ausgefüllt wurde, aber für die Forschungsfrage daher keine tiefgreifende Relevanz hat. Dennoch führte diese Leitfrage zu einer fundierten Unterscheidung von den Begriffen Bürgerbus, -Bürgerrufauto und Bürgerfahrdienst.

Es wurden verschiedene Modelle von Bürgerbussen vorgestellt, dieses Mobilitätsangebot definiert und rechtliche Grundlagen erfasst.

Ergebnis ist, dass die Unterscheidung der Gemeinschaftsverkehre tiefgreifender ist als gedacht und bei der Diskussion zu dieser Arbeit erneut aufgegriffen wird. Die Recherchen zu den Bürgerbussen an sich, haben gezeigt, dass sich diese von den anderen Formen der Gemeinschaftsverkehre abheben. Bürgerbusse sind meist im Bereich des ÖPNV angesiedelt und unterliegen dem PBefG. Ehrenamtliches Personal steuert den Kleinbus und ist in einem Linienverkehr mit Haltestellen sowie Fahrplan eingebettet. Dabei wird ein Fahrpreis verlangt.

9.2 Machbarkeit der Erweiterung aus rechtlicher und finanzieller Sicht

Die Klärung zur Machbarkeit einer Erweiterung des ELLI-Bus Gebiets war das vorrangige Ziel dieser wissenschaftlichen Arbeit, mit Formulierung der Forschungsfrage dieser Arbeit.

Es stellt sich die Frage, ob es im Ergebnis eine rechtliche und finanzielle Möglichkeit gibt, das Angebot zu erweitern.

Rechtlich gesehen, kommt diese wissenschaftliche Arbeit zu dem Ergebnis einer rechtlichen Machbarkeit zur Erweiterung. Anhand der ausgeführten Rechtsgrundlagen und Definitionen unterliegt der ELLI-Bus nicht dem PBefG und ist ein genehmigungsfreier Verkehr.

Folge ist das ELLI ehrenamtlich betrieben werden darf, auch in größerer Form. ELLI sollte weiterhin keine Gelder nehmen, die über den Aufwand der Fahrten hinausgehen oder geschäftliche Absichten vermuten lassen. Es kommen Spenden in Betracht.

Weiterhin dürfte ELLI keine Linienverkehre und Fahrten mit Bussen über neun Personen anbieten. Besonders der Linienverkehr war ein Thema, da ELLI diesen am Anfang anbietet, nun nachweislich ein Fahrdienst ist.

Festzuhalten ist für die rechtliche Machbarkeit der Erweiterung, dass keine Gründe dagegensprechen. Die Organisatoren jedoch keine Gelder über verpflichtende Fahrpreise generieren können.

Dieser Aspekt spielt eine Rolle bei der Betrachtung der finanziellen Machbarkeit. Wie bereits ausgeführt können die genehmigungsfreien Verkehre lediglich

Spenden oder Unkostenbeiträge (Anmerkung: §1 (2) Bundesreisekostengesetz = 0,30 € je km) einnehmen. Daher ist diese Ressource Einnahmen zu generieren begrenzt. Insbesondere, wenn die angeführten Einnahmen des Vereins nochmals betrachtet werden, fällt auf, dass nur ca. 36 % der Einnahmen des Vereins aus Spenden für die Fahrten sind.

Bei einer Erweiterung unter den jetzigen Bedingungen bei gleichbleibender Fahrer- und Fahrzeugzahl machbar. Fraglich ist dabei, ob die Flotte und Fahrer nicht erweitert werden müssten. In den Interviews sagten die Befragten, dass bereits eine Kapazitätsgrenze erreicht ist und bei einer Gebietserweiterung mehr Personen sowie Fahrzeuge benötigt werden.

Daher kommt diese Arbeit zu der Annahme, dass eine Erweiterung unter den jetzigen Mitteln und Ausstattung rein finanziell gesehen machbar ist. Bei einer Vergrößerung mit mehr Fahrzeugen usw. muss dieser Aspekt definitiv diskutiert werden. Dies sollte bei der Leitfrage unter welchen Voraussetzungen ELLI wachsen kann thematisiert werden.

9.3 Die Möglichkeit der Erweiterung

Das Beitreten von drei Gemeinden in den Verein, zeigt die Begehrlichkeiten, die dieser Dienst in der Region weckt.

Ansonsten waren die Aussagen eher zurückhaltend in Richtung Erweiterung, zumindest, wenn es mit den jetzt vorhandenen Ressourcen passieren soll. Die Interviewpartner waren sich einig, dass die Fahrer und die Autos nicht dafür ausreichen. Zu beachten ist der Konflikt der Reichweiten der E-Autos und den daraus resultierenden Ladezeiten. Die Kapazitätsgrenze scheint laut Aussagen erreicht. Für größere Gebiete müsste in Personal und Autos investiert werden. Dieses steigende Kostenverhältnis scheint der Verein nicht abbilden zu können. Nach Aussagen im Interview muss Personal eingestellt werden und das rückt dann immer mehr von der ehrenamtlichen Idee ab. Einige Interviewpartner sahen besonders die Fahrer am Limit.

Insofern kann die Leitfrage nach dem Wachstum samt Größe des Netzes, in dem der Dienst fahren soll, negativ beantwortet werden. Unter Betrachtung der Ergebnisse des Interviews sowie der Erläuterungen aus dem theoretischen Teil rät diese wissenschaftliche Arbeit von einer Erweiterung ab. Es besteht die Gefahr,

dass sich der Verein und die Ehrenamtlichen übernehmen. Des Weiteren würde die Personalstelle der Gemeinde, die jetzt nebenbei die Anrufe für Termine annimmt, nicht ausreichen.

Auf Grundlage der bisherigen Ergebnisse dieser wissenschaftlichen Arbeit, ist die vorletzte Leitfrage um die Voraussetzungen für eine Erweiterung zu beantworten. Durch die Recherchen wird empfohlen keine Erweiterung des ELLI-Bus zu tätigen. Zumindest nicht über den aktuellen Trägerverein. Es ist sinnvoll den Interessenten das Knowhow anzubieten und bei neuen Modellen zu unterstützen. Eine Integration anderer Gemeinden in das jetzige System könnte zu ungeahnten Schwierigkeiten und Verlust der hohen Akzeptanz des ELLI-Busses führen. Insofern der Trägerverein die Mobilität in den umliegenden Gemeinden voranbringen will, sollte es lediglich durch Wissenstransfer passieren. Hinzukommt, dass der Verein und die Gründer des Dienstes sich besonders der Nachhaltigkeit verschrieben haben. Daher wäre eine Erweiterung mit mehr Autos nur authentisch, wenn dies mit E-Autos passiert. Es müsste als mehr Ladeinfrastruktur geschaffen werden, damit die Autos gleichzeitig geladen werden können.

Insgesamt kann festgehalten werden, dass die Forschungsfrage nach der Erweiterung von Elli verneint werden sollte. Diese wissenschaftliche Arbeit mit ihren theoretischen Ausarbeitungen und den Experteninterviews führen zu dieser Tendenz. Der aktuelle Stand und das Gebiet sollte für den ELLI-Bus und den Trägerverein die klare Grenze sein. Es besteht die wiederholte Befürchtung um die Leistbarkeit durch das Ehrenamt.

9.4 Übertragbarkeit in andere Regionen

Dieser Gliederungspunkt samt der Leitfrage nach der Übertragbarkeit in andere Regionen ist vielschichtig. Ergebnis der wissenschaftlichen Arbeit ist, dass sich diese Modelle wie ELLI übertragen lassen können.

Dabei sind insbesondere die regionalen Gegebenheiten und die Bedürfnisse der potenziellen Nutzer zu beachten. Wie bereits dargestellt, war die Idee bei ELLI ursprünglich ein Linienverkehr, der jedoch nicht gut angenommen wurde. Erst eine Umstellung war erfolgreich, als es zum Fahrdienst kam.

Anhand der theoretischen Ausführungen, der Praxisbeispiele und den Erfahrungen aus den Interviews, kann die Vielseitigkeit der ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehre erkannt werden. Das eine muss nicht in der anderen Region funktionieren.

Daher ist eine Übertragbarkeit eines solchen Modells möglich, dennoch hängt es von den Gegebenheiten vor Ort ab z.B. Nutzer, Sponsoren, Offenheit der Kommunen, Impulsgeber vor Ort und freiwillige ehrenamtliche Helfer.

10 Diskussion

Die Ergebnisse dieser Thesis liegen vor und sind dargestellt. Besonders eine Diskussion zu den Ergebnissen soll erfolgen und das inhaltlich sowie zur Methodik.

10.1 Methodische Diskussion

Der Theorieteil zu Beginn der Arbeit war wichtig. Besonders die Hinführung über Mobilität im Allgemeinen bis nach MV hilfreich. Dabei war insbesondere die Beobachtung der Demografie wichtig, um Rückschlüsse für das weitere Vorgehen und die Ergebnisse zu erhalten.

Um Ergebnisse zu erlangen und die Erfahrungen der unmittelbar Beteiligten einfließen zu lassen war das leitfadengestützte Interview als Methode richtig. Insbesondere die Erstellung eines Interviewleitfadens war von Vorteil. Zum einen konnte sich an diesem Gesprächsverlauf konstant orientiert werden und die Experten bekamen somit die gleichen Fragen. Das ist vorteilhaft für die Auswertung und gerade in der Methode nach Mayring wichtig.

Richtig war die Entscheidung, die Interviews vor Ort zu tätigen und nicht per Videocall. Dieses Vorgehen wird in der Forschung empfohlen ist dennoch nicht mehr selbstverständlich. Von Emotionen durfte sich der Verfasser dieser Arbeit nicht leiten lassen, aber dennoch haben diese zwischenmenschlichen Begegnungen einen Effekt. Das Thema, die Arbeit sowie die Region, in dem der ELLI-Bus tätig ist, kommen näher zusammen und es werden einem gewisse Informationen nahegebracht. Besonders die Recherchen vor Ort waren dabei

hilfreich, gerade die Probefahrt bei laufendem Betrieb und die Gespräche mit dem Verein.

Der Autor hat versucht die Bedeutung von ELLI für diese Region zu erfassen. Die Entstehung und das Anpassen dieses Fahrdienstes konnten daher besser in die Arbeit eingebracht werden.

Eine Herausforderung war die Auswertung der Interviews nach der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring. Wie angedeutet, mischten sich deduktive und induktive Kategorienbildungen. Durch den Leitfaden beim Interview entstanden bereits Kategorien, wie z.B. die der Erweiterung. Die Kategorien konnten durch die angewandte Form von Mayring mit Hilfe der Schritte Generalisierung und Reduktion sinnvoll abgeschlossen werden.

Der Autor dieser Thesis hat sich zur Auswertung des Interviews bewusst an Mayring gehalten. Nach Abwägungen zu anderen Methoden war das die deutlichste. Dennoch ist es nochmal zu betonen, dass es bei der qualitativen Inhaltsanalyse keine festgeschriebene Lösung gibt, die als vollständig gesetzt gilt. Um die qualitative Inhaltsanalyse haben sich wie genannt einige Personen verdient gemacht. Interviews sind von Aussagen und den Bemerkungen geleitet. Die Inhaltsanalyse ist ein Muster zur Auswertung, kann aber nicht vergleichbar sein wie Zahlen die aus Befragungen oder Messungen erlangt werden, in die keine Interpretationen gelegt werden müssen. Da ist das Ergebnis eindeutig und bei einer qualitativen Inhaltsanalyse muss versucht werden es qualitativ gut auszuwerten.

Fraglich ist bei den Interviews wie objektiv die Partner sind. Natürlich sehen gerade die Beteiligten und Nutzer ihre Sichtweise oder sogar vielleicht Vorteil. Wenn für mich als Nutzer des ELLI-Bus absehbar ist, dass ich durch die Erweiterung den Dienst weniger oder weniger flexibel nutzen kann, ist verständlich, dass dieser Interviewpartner die Erweiterung kritisch sieht. Menschliche Komponenten spielen bei solchen Interviews eben eine Rolle und daher muss versucht werden diese gut auszuwerten. Für diese wissenschaftliche Arbeit ist dies vernünftig gelungen und der Autor war dabei neutral als Fragender. Diese wissenschaftliche Arbeit hat ihr Ziel erreicht und das Ergebnis der Forschungsfrage beantwortet.

Der ELLI-Bus sollte Impulsgeber dieser Arbeit sein und dadurch das Thema der ländlichen Mobilität mit behandeln. Dies ist gelungen. Diese Arbeit mit ihrer Methodik kann aber keinen Leitfaden darstellen, der für alle Angebote der ländlichen Mobilität angewendet werden kann. Das kann und sollte diese Arbeit nicht leisten, da sie speziell für das konkrete Beispiel von ELLI erstellt wurde und in diesem Fahrdienst tiefgründig forschte.

Eine Methode zum Erforschen einer Einheitslösung für ländliche Mobilität kann es nach den Ergebnissen dieser Arbeit nicht geben, da es immer andere Bedarfslagen im ländlichen Raum gibt. Daher sollten zukünftige Forschungen und wissenschaftliche Untersuchungen immer an Regionen oder einzelnen Diensten gemacht werden. Wissenschaftliche Arbeiten zu Bundesländern oder für die allgemeine Mobilität im ländlichen Raum könnten scheitern, müssen dennoch zumindest als Netzwerke arbeiten und nicht nebeneinanderher. Diese Arbeit hat den ländlichen Raum zu Anfang nochmal unterschieden. Ländlicher Raum ist nicht gleich ländlicher Raum und das muss beachtet werden. Hier haben wir es mit einem dünnbesiedelten Raum ohne Nähe zu Peripherräumen zu tun.

10.2 Inhaltliche Diskussion

Zu Beginn dieser Arbeit bestand die Idee eine Erweiterung des ELLI-Bus zu begleiten und konkrete Lösungsvorschläge für die Erweiterung zu machen. Im Prozess kristallisierten sich die Ergebnisse heraus. Nach den Ergebnissen der Interviews sowie der Recherchen deutete sich an, dass eine Erweiterung innerhalb der Trägervereins nicht ratsam ist. Diese Meinung vertritt diese wissenschaftliche Arbeit.

Grund sind die dargestellten Kapazitätsgrenzen an Fahrzeugen und die am Limit arbeitenden ehrenamtlichen Fahrer. Diese Erweiterung innerhalb des jetzigen Trägervereins kann nur mit erheblichen Finanzmitteln und mehr Personal realisiert werden. Dabei besteht die Gefahr das der Verein von seiner eigentlichen Idee abweicht und aus dem ehrenamtlichen Sektor zu einer professionellen Aufstellung kommen muss. Das bedeutet Einstellung von Personal und Umstellung auf einen wirtschaftlichen Betrieb. Die Folgen sind groß und eine Zuordnung zum PBefG ist sehr herausfordernd.

Die rechtlichen Voraussetzungen liegen vor, zumindest wenn das bisherige System beibehalten wird. Das muss nochmal erwähnt werden.

Es besteht allerdings die Gefahr der Überforderung der Beteiligten und der Verlust der ehrenamtlichen Tätigkeit. Insbesondere die Stelle die Fahrten entgegennimmt ist am Limit und ist wie beschrieben nicht ehrenamtlich tätig, sondern bei der Gemeinde angestellt. Sie kann mehr Stunden nicht leisten, da diese Personalstelle eigentlich andere Aufgaben hat. Aus diesen Gründen sollte der Verein den Interessenten aus dem Umland lediglich Hilfe beim Aufbau eigener Fahrdienste geben.

Hier ist es ebenso ratsam auf die Bedürfnisse der Nutzer vor Ort zu hören.

Bei den Interviews und Gesprächen mit den Machern des ELLI-Bus entstand die Wahrnehmung, dass die Beteiligten selbst eine Erweiterung nicht vollends möchten. Ohne die volle Überzeugung sollte der Verein sich nicht erweitern und sich zu diesem Standpunkt bekennen. Der ELLI-Bus ist in seinem Gebiet eine Erfolgsgeschichte und auf diese kann der Verein stolz sein. Diese Geschichte sollte nicht gefährdet werden. Politische Entscheidungsträger vor Ort sollten sich nicht ihrer Verantwortung entziehen und Mobilität wie beschrieben als Daseinsvorsorge beachten. Ehrenamt hat Grenzen.

Ein Ergebnis dieser Arbeit ist wie bereits angesprochen, dass der Begriff Bürgerbus sehr inflationär genutzt wird. Diese Unterscheidungen zwischen den Gemeinschaftsverkehren und die Abgrenzung zu genehmigungsfreien sowie genehmigungspflichtige Verkehre sollte mehr Berücksichtigung finden. Es ist ein gravierender Unterschied, ob ein Bürgerbus oder einen Bürgerfahrdienst betrieben wird. Diesen Unterschied hat diese Arbeit zur Genüge herausgestellt.

Insgesamt sollte das Thema Mobilität im ländlichen Raum mehr angegangen werden. Es entsteht der Eindruck, dass sich teilweise seitens der Politik nun auf die ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehre verlassen wird oder versucht wird einheitliche Lösungen zu finden, die wenig Akzeptanz bei der Bevölkerung haben und deshalb nicht genutzt werden.

Genau in diese Nische ist ELLI erfolgreich reingestoßen und hat sich durch Anpassungen kontinuierlich verbessert.

Gravierend scheinen die Unterschiede der Bundesländer zum aktuellen Stand und die Akzeptanz der ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehre. Bundesländer wie Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Brandenburg scheinen gerade im Thema Bürgerbusse sehr weit vorangeschritten zu sein. Niedersachsen, Bayern und Mecklenburg-Vorpommern suchen vermehrt nach Lösungen in diesem Bereich. Andere Bundesländer sind kaum in der Literatur vorhanden und es macht den Eindruck, als seien sie nicht sehr offen für diese Systeme.

Als Ergebnis der Interviews konnte der wirtschaftliche Aspekt von ELLI neu aufgetan werden. Diesen hatte diese wissenschaftliche Arbeit in der theoretischen Bearbeitung nicht in Betrachtung.

In den Interviews wurde zum einen gesagt, dass ELLI für die Restaurants ein Vorteil ist, da sich Rentner dort wieder treffen, seitdem sie mobiler sind. Zum anderen ist für die Nutzer des ELLI-Bus der Service eine erhebliche finanzielle Entlastung im Vergleich zum Taxi. Sicherlich werden die Restaurants keine hohen Zusatzeinnahmen durch ELLI haben, aber dennoch scheint es eine Begleiterscheinung zu sein, wenn es im Interview sogar bemerkt wird. Die Person, die anmerkte berichtete als Mutter und Angestellte im Restaurant von ihren Erfahrungen.

Besonders eindrücklich sind die Ergebnisse im Bereich des Ehrenamts. Nicht nur dass eine hohe Anerkennung für dieses Ehrenamt seitens der Nutzer angebracht wurde. Nein, auch die Fahrer an sich berichteten davon, dass ELLI ihr Leben bereichert. Sie sind stolz und froh dort eine Beschäftigung zu haben, bei der sie etwas Gutes tun.

Allgemein kann ELLI für sich proklamieren die soziale Teilhabe und Daseinsvorsorge in dieser Region zu bereichern. Dennoch sollte kritisch hinterfragt werden, ob das alles ehrenamtlich erfolgen sollte und nicht mehr Verantwortung Richtung Politik und Verwaltung gegeben werden sollte.

In dieser Richtung scheint die Region tätig zu werden. Der Rufbus „Ilse“ der MVVG soll erweitert werden und dann in der Region des ELLI-Busses fahren. Dabei sind die Folgen bisher nicht zu erahnen und konnten in dieser wissenschaftlichen Arbeit nicht mehr einfließen. Diese Nachricht überbrachte mir Antje Styskal am Ende dieser wissenschaftlichen Arbeit. Ilse funktioniert als

Rufbus, hat im Vergleich zu ELLI den Nachteil, dass er zeitlich limitiert ist und Haltestellen anfährt. ELLI ist da flexibler.

Zum Thema Nachhaltigkeit kann gesagt werden, dass dieser Fokus in den Interviews nicht gesetzt wurde. Die Mobilität an sich überragte. Das ist schade, da gerade die Initiatoren diesen Nachhaltigkeitsgedanken sehr im Fokus hatten. Die Reichweite und das Laden des E-Fahrzeugs, wirkten gerade im Winter eher als Last. Eine Befragte ging auf Nachhaltigkeit ein. Bei den anderen schien es so, als sei die Mobilität entscheidend, nicht die Antriebsform und der Umweltgedanke. Daher sollte ELLI vielleicht noch mehr mit ihrem Konzept der E-Mobilität werben. Eigene Ladesäulen, die an gemeindeeigene Stromerzeugungsanlagen angeschlossen sind sollen folgen. Ein Vorteil, der in der Außendarstellung beworben werden muss.

11 Fazit

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass diese Thesis u.a. ein wichtiges Ergebnis herausgefiltert hat. Dies sind, die unterschiedlichen Herausforderungen einzelner ehrenamtlicher Gemeinschaftsverkehre. Gemeinschaftsverkehre lassen sich nicht eins zu eins in eine andere Region kopieren, sondern müssen regional vor Ort entwickelt werden zusammen mit den Menschen vor Ort und von Initiatoren, die sich für dieses Ziel engagieren.

Des Weiteren sollte Formen von ehrenamtlichen Gemeinschaftsverkehren immer eindeutig unterschieden werden. Bürgerbusse und Bürgerfahrdienst unterscheiden und daher sind gesetzliche Bestimmungen für die Initiatoren von diesen Verkehren klar zu beachten.

Insgesamt muss aber festgehalten werden das Politik eine Verantwortung für die Mobilität im ländlichen Raum hat und die ehrenamtlichen Mobilitätsprojekte nicht alles organisieren können. Die Grenzen von Gemeinschaftsverkehren hat diese Arbeit aufgezeigt.

Für die Forschungsfrage bedeutet das, dass eine Erweiterung für das Projekt ELLI-BUS nicht empfohlen wird. Die Gründe sind ausreichend dargestellt.

Insbesondere dem Verein sei zu raten, dass Gebiet unter dem Deckmantel des Trägervereins nicht zu erweitern. Die Überlastung der Ehrenamtlichen sowie die Gefahr in einen genehmigungspflichtigen Verkehr nach PBefG zu fallen, sind die Hauptgründe. Mit der jetzigen Form ist das Projekt ein Leuchtturm der Region.

Diese wissenschaftliche hat sich zum Ziel gesetzt Erkenntnisse zur Mobilität und zu gewinnen, besonders in ländlichen Regionen und mit ehrenamtlichen Strukturen. Dies ist gelungen und trägt insbesondere zu einer Empfehlung für den Trägerverein des ELLI-Busses bei. Dieser hat natürliche keinerlei Bindung für den Verein, sondern ist ein durch Recherche und wissenschaftlichen Erhebungen belegter Vorschlag dieser Thesis.

Zu Beginn dieser Arbeit wurde der aktuelle Bezug genannt. Dieser hat sich bestätigt und vertieft. Der ländliche Raum braucht gute Konzepte für bedarfsgerechte, aber praktikable Mobilität. Sie ist ein entscheidender Faktor, ob eine ländliche Region sich weiterhin entwickeln kann. Mobilität im ländlichen Raum ist ein wichtiger Bestandteil, wenn die Lebensverhältnisse zwischen Stadt und Land weiterhin verringert oder angeglichen werden sollen.

Zukünftig kann sicherlich viel an den Mobilitätsformen weiterentwickelt werden. Bei den Recherchen zu dieser Arbeit konnte erahnt werden, dass besonders autonome Mobilitätsformen in den nächsten Jahren weiter an Dynamik gewinnen könnten. Gerade in diesem Feld sollte weiter geforscht werden. Das Personal wird in der Arbeitswelt immer knapper, aber genauso hat das Ehrenamt immer größere Probleme. Autonomes fahren könnte daher dieses Problem lindern. Der ländliche Raum und seine Entwicklung wird weiterhin viel wissenschaftliche Lösungen brauchen.

Die älter werdende Bevölkerung braucht Lösungen für besondere Wohnformen, kombiniert mit Daseinsvorsorge und Mobilität. Dabei ist besonders der ländliche Raum genau zu beobachten.

Die Arbeit begann mit der Headline „Gehört der Provinz die Zukunft?“. Daher ist abschließend zu sagen, dass die Provinz oder der ländliche Raum eine gute Zukunft haben kann. Es bedarf jedoch weiterhin viel Unterstützung für die ländlichen Regionen, die dennoch wichtig sind als Gegengewicht zu den großen urbanen Räumen.

Literaturverzeichnis

Bangel, Christian u.a.: Die Millionen, die gingen.

URL: <https://www.zeit.de/politik/deutschland/2019-05/ost-west-wanderung-abwanderung-ostdeutschland-umzug>. [24.11.2023]

Bogner, Alexander/Littig, Beate/Menz, Wolfgang: Interviews mit Experten. Eine praxisorientierte Einführung. Wiesbaden 2014.

Bortz, Jürgen/Döring, Nicola: Forschungsmethoden und Evaluation für Human- und Sozialwissenschaftler. Heidelberg 2006.

Bujard, Martin: Die Ursachen der Geburtenentwicklung.

URL: <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/izpb/demografischer-wandel-350/507788/die-ursachen-der-geburtenentwicklung/> [Stand 23. 11 2023]

Canzler, Weert: Verkehrsinfrastrukturpolitik in der schrumpfenden Gesellschaft.

In: (Hrsg.), Schöllner, Oliver/Canzler, Weert/Knie, Anderas (Hrsg.): Handbuch Verkehrspolitik. Wiesbaden 2007, S. 510 - 532.

Döring, Lisa: Biografieeffekte und intergenerationale Sozialisierungseffekte in

Mobilitätsbiografien. In: Scheiner, Joachim/Holz-Rau, Christian (Hrsg.): Räumliche Mobilität und Lebenslauf. Studien zu Mobilitätsbiografien und Mobilitätssozialisierung. Wiesbaden 2015.

Daubitz, Stephan: Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik.

In: Schwedes, Oliver (Hrsg.): Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung. Wiesbaden u.a. 2021, S. 77 - 104.

Deutschland Shell: Shell PKW-Szenarien bis 2040 Fakten, Trends und Perspektiven für Auto-Mobilität. Basel 2014.

ADAC Mobilitätsindex. München 2023.

Gatzert, Nadine u.a.: Big Data in der Mobilität. Akteure, Geschäftsmodelle und Nutzenpotenziale für die Welt von morgen. Wiesbaden 2023.

Geisberger, Maximilian: Smarte Regionen – Ländlicher Raum als Chancenraum?

In: Ahrens, Diane (Hrsg.): Smarte Region: Angewandte digitale Lösungen für den ländlichen Raum. Best Practices aus den Modellprojekten „Digitales Dorf Bayern“. Wiesbaden 2023, S. 25 - 44.

- Grabski-Kieron, Ulrike: Politik im und für den ländlichen Raum.
<https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/236833/politik-im-und-fuer-den-laendlichen-raum/> [23. 12 2023]
- Kaiser, Robert: Qualitative Experteninterviews. Konzeptionelle Grundlagen und praktische Durchführung. Siegen/Wiesbaden 2021.
- Karsten, Jürgen R.: Die Alterspyramide kippt: Viele Alte – wenig Steuern?
 In: Göke, Michael/Heupel, Thomas (Hrsg.): Wirtschaftliche Implikationen des demografischen Wandels. Herausforderungen und Lösungsansätze. Essen u. Wiesbaden 2013.
- Kreienberger, Magdalena: Gemeinschaftsverkehre als teil der mobilitätsversorgung?
 URL:
https://kommuneninnovativ.de/sites/default/files/17a_kreienberger_gemeinschaftsverkehre.pdf. [14.01.2024]
- Lamnek, Siegfried: Qualitative Sozialforschung. Lehrbuch. Weinheim 2005.
- Limbourg, Maria: Mobilität im höheren Lebensalter in ländlichen Gebieten: Probleme und Lösungsansätze. In: Fachinger, Uwe/Künemund, Harald (Hrsg.): Gerontologie und ländlicher Raum. Lebensbedingungen, Veränderungsprozesse und Gestaltungsmöglichkeiten. Wiesbaden 2015, S. 77-98.
- Mayring, Philipp: Einführung in die qualitative Sozialforschung. Eine Anleitung zu qualitativem Denken. Weinheim 2023.
- Mayring, Philipp: Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim 2022.
- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Bürgerbusse und Gemeinschaftsverkehre – Bausteine der ländlichen Mobilität in Baden-Württemberg. Grundlagenpapier. Stuttgart 2016.
- Mollenkopf, Heidrun: Mobilität und Lebensqualität im Alter — Objektive Voraussetzungen und subjektive Bedeutung in der mobilen Gesellschaft. In: Glatzer, Wolfgang/Habich, Roland/Mayer, Karl Ulrich (Hrsg.): Sozialer Wandel und gesellschaftliche Dauerbeobachtung. Wiesbaden 2002, S. 255 – 272)

- Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg mbH. Bürgerbusse und
Gemeinschaftsverkehre – Bausteine der ländlichen Mobilität in Baden-
Württemberg. Grundlagenpapier. Stuttgart 2016.
- Oswald, Matthias: Handlungsfelder und Modellregionen In: Ahrens, Diane (Hrsg.):
Smart Region: Angewandte digitale Lösungen für den ländlichen Raum.
Best Practices aus den Modellprojekten „Digitales Dorf Bayern“.
Wiesbaden, 2023. S. 61 - 80.
- Penke, Swantje: Ländliche Räume und Strukturen – mehr als eine
„Restkategorie“ mit Defiziten.“ In: Debiel, Stefanie u.a. (Hrsg.): Soziale
Arbeit in ländlichen Räumen. Wiesbaden 2012, 17 - 28.
- Rösler, Wiebke: „Das „cultural lag“ in der Familienpolitik. In: Mayer, Tilman
(Hrsg.): Die transformative Macht der Demografie. Wiesbaden 2017,
S. 429 - 444
- Riesner, André: Bedeutung und Förderung von Mobilität in ländlichen Räumen.
In: ZfV. 138. Jahrgang 2014, S. 41 - 49.
- Ruscheinski, Tobias: Herausforderungen ländlicher Räume – das Ziel
gleichwertiger Lebensverhältnisse. In: Ahrens, Diane (Hrsg.): Smart
Region: Angewandte digitale Lösungen für den ländlichen Raum. Best
Practices aus den Modellprojekten „Digitales Dorf Bayern“.
Wiesbaden 2023. S. 9 - 24.
- Schiefelbusch, Martin/Kreinberger, Magdalena: Bürgerfahrdienste als soziales
Mobilitätsangebot. In: Sonderdruck Nahverkehrsgesellschaft Baden-
Württemberg mbH - Auszug aus "Der Nahverkehr" (06/20) S. 1 - 8.
- Schrödter, Jana: Konzept für den Nahverkehr – ist „Elli“ auch was für Mirow?.
URL: <https://www.nordkurier.de/regional/neustrelitz/konzept-fuer-den-nahverkehr-ist-elli-auch-was-fuer-mirow-2051000> [31.. 01. 2024]
- Schwietering, Caspar: 49-Euro-Abo bleibt vorerst ein Metropolenticket.
URL: <https://background.tagesspiegel.de/mobilitaet/49-euro-abo-bleibt-vorerst-ein-metropolenticket> [22.12.2023]
- Statistisches Bundesamt
URL:
https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/06/PD23_235_12411.html [Stand: 20.11.2023]

Tully, Claus J./Baier, Dirk: Mobiler Alltag. Mobilitätzwischen Option und Zwang - Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden 2006

URL1:

https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/06/PD23_235_12411.html [20. 11 2023]

URL2: [https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Geburten/FAQ/geburtenziffer1950bis2012.html)

[Umwelt/Bevoelkerung/Geburten/FAQ/geburtenziffer1950bis2012.html](https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Geburten/FAQ/geburtenziffer1950bis2012.html) [23.11.2023]

URL3: <https://www.deutschlandfunk.de/verkehrswende-auf-dem-land-102.html>

[23.12.2023]

URL4: <https://www.tagesschau.de/inland/laendlicher-raum-103.html> [23.12 2023]

URL5:

<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/kreise/staedtischer-laendlicher-raum/kreistypen.html> [27.12.2023]

URL6: <https://vm.baden-wuerttemberg.de/index.php?id=12797> [03.01.2024]

URL7: <https://www.buergerbus-dallgow.info>. kein Datum [03.01.2024]

URL8: <https://www.buergerbus-bad-krozingen.de> [01.02.2024]

URL9: <https://www.mobilikon.de/praxisbeispiel/ehrenamtlicher-fahrdienst-e-fahrdienst-boxberg> [04.01.2024]

URL10: [https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-guetersloh/rheda-](https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-guetersloh/rheda-wiedenbrueck/mobil-im-dorf-das-klappt-1162032?&npg)

[wiedenbrueck/mobil-im-dorf-das-klappt-1162032?&npg](https://www.westfalen-blatt.de/owl/kreis-guetersloh/rheda-wiedenbrueck/mobil-im-dorf-das-klappt-1162032?&npg) [04.01.2024]

URL11: <https://dorfaktiv.de/dorfauto/> [05.01.2024]

URL12: [https://www.zukunftsnetzwerk-](https://www.zukunftsnetzwerk-oePNV.de/fachwissen/gemeinschaftsverkehre/fragen-antworten/recht#accordion-221)

[oePNV.de/fachwissen/gemeinschaftsverkehre/fragen-antworten/recht#accordion-221](https://www.zukunftsnetzwerk-oePNV.de/fachwissen/gemeinschaftsverkehre/fragen-antworten/recht#accordion-221) [05.01.2024]

URL13: <http://www.buergerbusse-brandenburg.de/rahmenbedingungen/recht-und-gesetz> [09.01.2024]

URL14: <http://komob.de/eroeffnung-des-buergerbus-netzwerks-elli/>. [16.01.2024]

URL15: <https://elli-bus.de> [16.01.2024]

URL16: <https://www.forum-mv.de/project/elli-ehrenamtlich-gesteuertes-buergerbussystem-im-elde-quellgebiet-zur-versorgung-der-flaeche/> [16.01.2024]

Anlagen

Anlage 1

Interviewleitfaden

Forschungsfrage

Besteht die Möglichkeit den ELLI-Bus mit seinem Gebiet zu erweitern?

Intervieweinstieg

- Begrüßung
- Erläuterungen zum Thema
- Erklärung zum Interviewablauf und Zeitplanung
- Datenschutzvereinbarung und Unterschrift Einverständniserklärung

Einstiegsfragen

1. Was bedeutet der ELLI-BUS für Sie?
2. Wie nehmen Sie das Angebot des Service um den ELLI-BUS wahr?
 - a. Wie groß sehen Sie die Notwendigkeit im Rahmen der Mobilität?
3. Wie funktioniert das Angebot?
 - a. Was funktioniert gut (Stärken)?
 - b. Was funktioniert nicht so gut (Schwächen)?

Schlüsselfrage

1. Der ELLI-BUS hat Interesse geweckt in den Gemeinden, wie sehen Sie das?
 - a. Wie denken Sie über eine Erweiterung?
 - b. Ist das aktuelle Gebiet ausreichend für Ihre Zwecke?
 - c. Was denken Sie, wie würde sich eine Erweiterung auf die Flexibilität auswirken?
(mehr Nutzer = weniger flexibel? Größeres Gebiet – mehr Möglichkeiten?)
 - d. Kommen Sie zu den wichtigsten Knotenpunkten mit dem ELLI-BUS?

Rückblick

- Zusammenfassung der Aussagen
- Dank für die Teilnahme

Ausblick

- Weiteres Vorgehen zur Arbeit
- Verabschiedung