zukunfts öpnv netzwerk

Ergebnisse der Evaluation der Gemeinschaftsverkehre

Schwäbisch Gmünd

1. Oktober 2025

zukunftsnetzwerk-oepnv@nvbw.de | www.zukunftsnetzwerk-oepnv.de

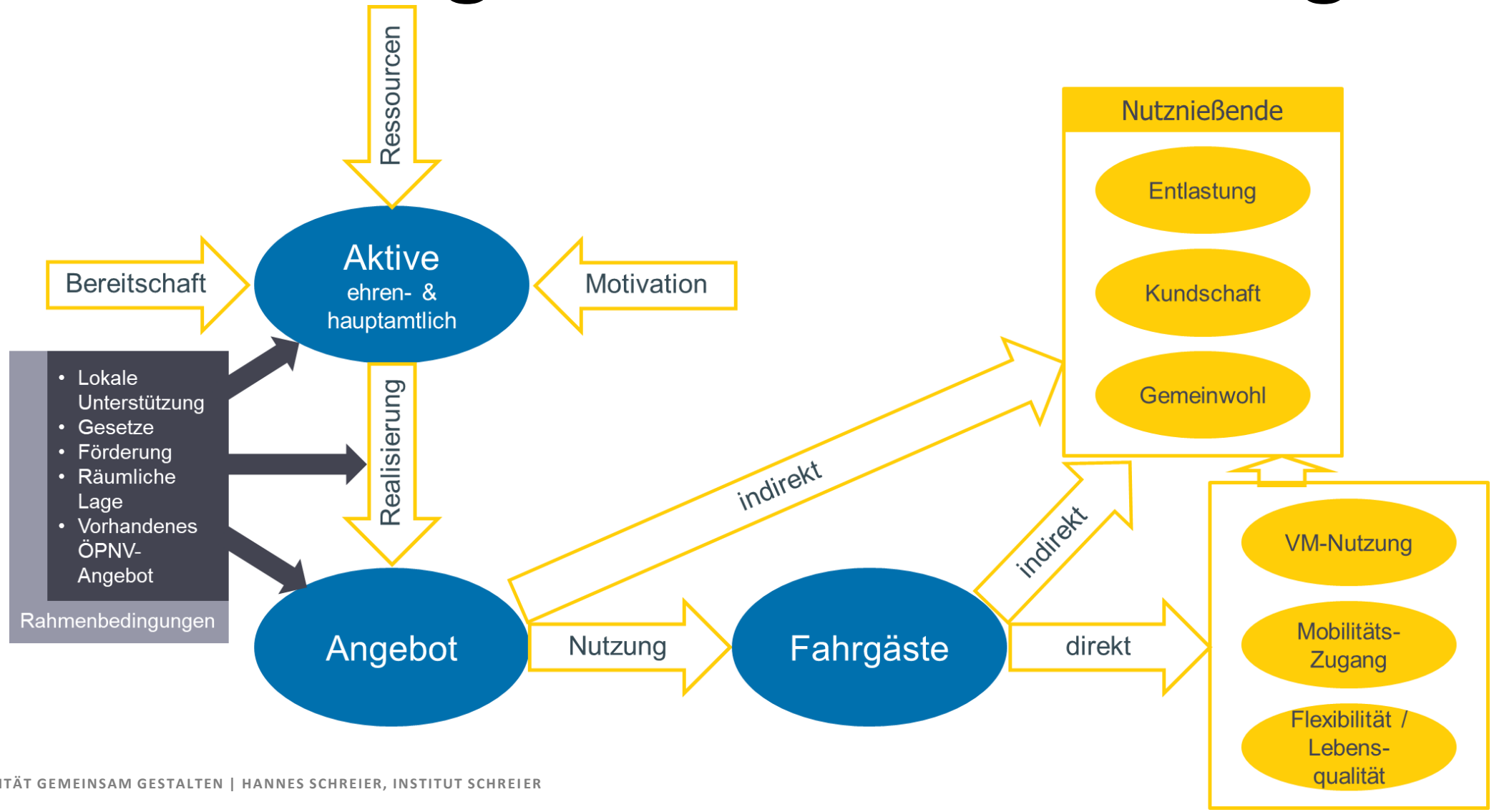
INSTITUT SCHREIER
Umfragen und Analysen

Inhalt

- **Evaluationsgegenstand und Methodik**
- **Mobilität gemeinsam gestalten – Beiträge von Gemeinschaftsverkehren zur Verkehrslandschaft**
  - Gemeinschaftsverkehre: Schließen einer Lücke in der Verkehrslandschaft
  - Gemeinschaftsverkehre als kooperative Aufgabe
  - Erhalt eigenständiger Mobilität durch Gemeinschaftsverkehre
  - Verkehrssicherheit
  - Verkehrliche Funktionen der Angebotsformen
  - Noch etwas…
- **Mehr als nur Mobilität – der gesellschaftliche Mehrwert von Gemeinschaftsverkehren**
  - „Es ist Gold wert“ – Lebensqualität für Nutzende
  - „Es macht viel Freude“ – die emotionale Dividende der Ehrenamtlichen
  - „eine sehr freundliche, liebevolle Atmosphäre“ – Gewinnung und Bindung der Ehrenamtlichen
  - „Natürlich macht das was mit der Gemeinde“ – die Kommune gewinnt
- **Abgeleitete Empfehlungen**

Evaluationsgegenstand und Methodik

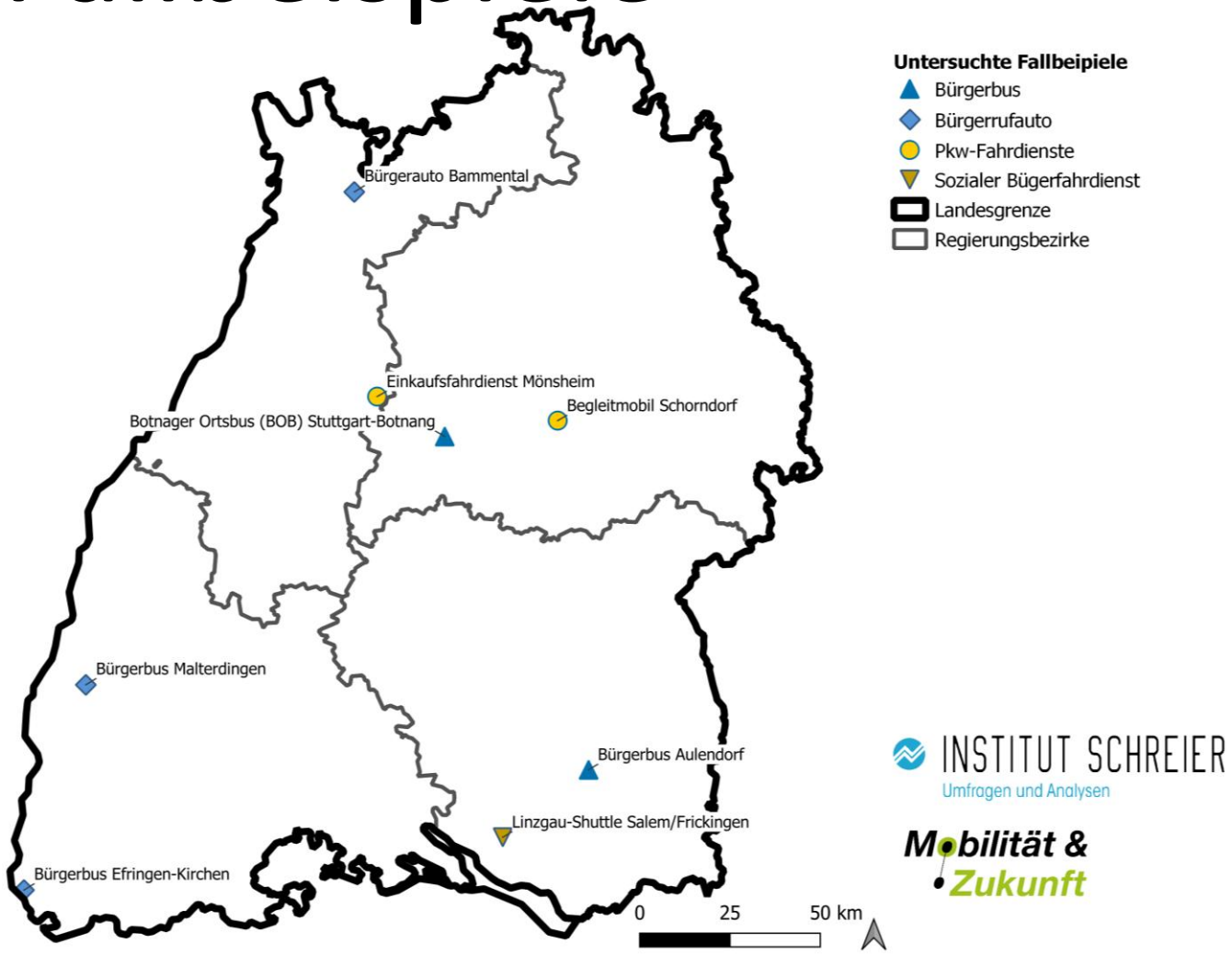
Übersicht: angenommene Wirkungen



Eingesetzte Erhebungsmethoden

- **Quantitativ**
  - **Befragung der Aktiven:**
    - Onlinebefragung
    - 648 komplett ausgefüllte Fragebögen (84 unterschiedliche Gemeinschaftsverkehre)
  - **Befragung der Fahrgäste:**
    - Befragungsmethode: schriftlich (Postkarten) und online
    - 519 komplett ausgefüllte Fragebögen (475 schriftlich, 44 online; 31 unterschiedliche Gemeinschaftsverkehre)
- **Qualitativ (8 Fallbeispiele)**
  - **Interviews Aktive:** 22 ehrenamtlich Aktive + vier Hauptamtliche für Disposition
  - **Interviews Fahrgäste:** 33 Interviews
  - **Interviews Nutznießende:** 15 Interviews

Fallbeispiele



Fallbeispiel	Träger	Räumliche Lage
Bürgerbus Aulendorf	Kommune und Verein	Ländliche Regionen Städte, städtischer Raum
Bammental Bürgerauto	Kommune	Stadtregionen Umland
BürgerBus Efringen-Kirchen	Kommune	Stadtregionen Umland
Bürgerbus Malterdingen	Kommune	Stadtregionen Umland
Mönsheim Einkaufsfahrdienst	Kooperation von Wohlfahrtsverbänden & Kommune	Stadtregionen Umland
Salem Linzgau Shuttle	Verein	Ländliche Regionen Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Schorndorf Begleitmobil	Verein	Stadtregionen Umland
Stuttgart-Botnang Botnanger Ortsbus (BOB)	Verein	Stadtregionen Metropolen

INSTITUT SCHREIER
Umfragen und Analysen

Mobilität & Zukunft

Mobilität gemeinsam gestalten

Beiträge von Gemeinschafts-verkehren zur Verkehrslandschaft

Eine Lücke in der Verkehrslandschaft

ÖPNV-Fahrzeuge und Haltestellen sind nicht überall **barrierefrei**

Fallbeispiele: Herausforderungen

Bürgerbus möglich

- Die öffentliche Hand kann **finanziell** keinen zusätzlichen ÖPNV stemmen
- Die regulären **Haltestellen sind zu weit entfernt**, es braucht kürzere Abstände
- Die **Topographie** ist für Fuß- und Radverkehre schwierig
- Die **ÖPNV-Fahrtzeiten** sind angepasst auf Schülerverkehre und nicht auf Personen, die tagsüber Erledigungen machen
- Es braucht eine **bessere Anbindung von Ortsteilen an den Ortskern** / den Bahnhof bzw. Hauptachsen des ÖPNV
- Die regulären ÖPNV-Fahrzeuge und Haltestellen sind **nicht überall barrierefrei**
- Die **Preise** sind für manche Zielgruppen zu hoch
- Die Fläche ist zu groß und die **Bevölkerungsdichte zu gering**, um sie durch einen Linienverkehr sinnvoll abdecken zu können (von rentabel weit entfernt)

Bürgerbus ungeeignet

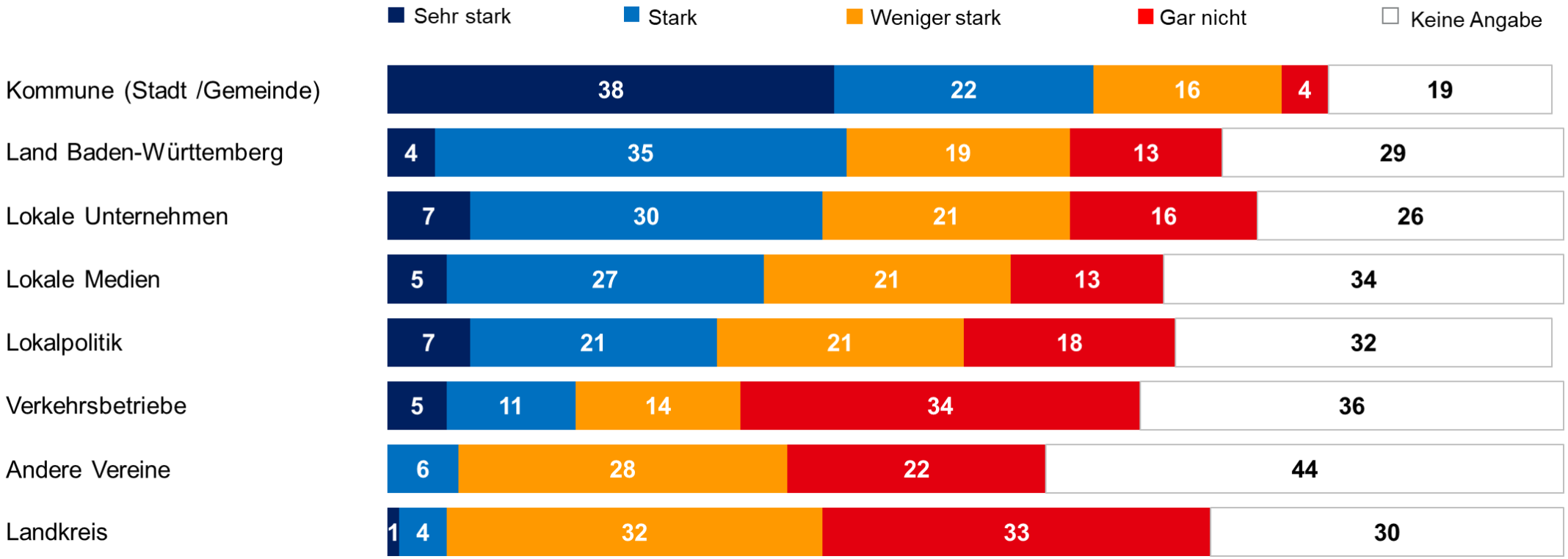
Schwächen ÖPNV aus Sicht Aktiver

Das war aber eine [Uhr]Zeit, wo die Leute eigentlich nicht zum Arzt wollten oder zum Physiotherapeuten. Und auch ***nur zwei Mal am Tag*** *ist der alle Ortschaften angefahren zum Zentralort, es war ein großer Bus mit einem hohen Einstieg. Und das ist für alte Leute nicht machbar.* ***Die können manchmal die 200 Meter zur Haltestelle nicht laufen****. Die können auch oft* ***in den hohen Bus nicht einsteigen. deswegen dieser *Gemeinschaftsverkehr*, der schließt echt eine Lücke****. (Interview Träger / Hauptverantwortliche)*

Gemeinschaftsverkehr als kooperative Aufgabe

Kooperationen

„Wie sehr fühlen Sie sich von den nachfolgenden Institutionen insgesamt jeweils unterstützt?“
(es geht dabei nicht nur um finanzielle Zuwendungen)
Basis=Nur Vorstände und Zuständige für Finanzen, n=94



Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

Quelle: Befragung Aktive

Unterstützung

Wahrnehmung der Unterstützung derzeit:

- **Kommunen** sind die wichtigsten Unterstützer, und ihre Unterstützung ist den Verkehren am wichtigsten.
- **Land, lokale Unternehmen, Medien und Kommunalpolitik** werden ebenfalls als wichtige Unterstützer gesehen.
- **Verkehrsbetriebe**, **Landkreise** und **andere Vereine** spielen aus Sicht der befragten Vorstände deutlich seltener als Unterstützer auf.

Unterstützungswünsche:

- **Wertschätzung** zeigen (allgemein)
- finanzielle **Förderung** erhalten und ausbauen (öffentliche Stellen)
- **Bürokratieabbau** (öffentliche Stellen)

Quelle: Befragung Aktive

Es steht und fällt mit der Kommune

Und dann hat sich der Bürgermeister sehr gefreut darüber, dass so eine Initiative von uns losging, und ***wir hatten damals eine sehr tüchtige Hauptamtsleiterin.*** *(…) Es lief dann gut an. (Interview Fahrende:r)*

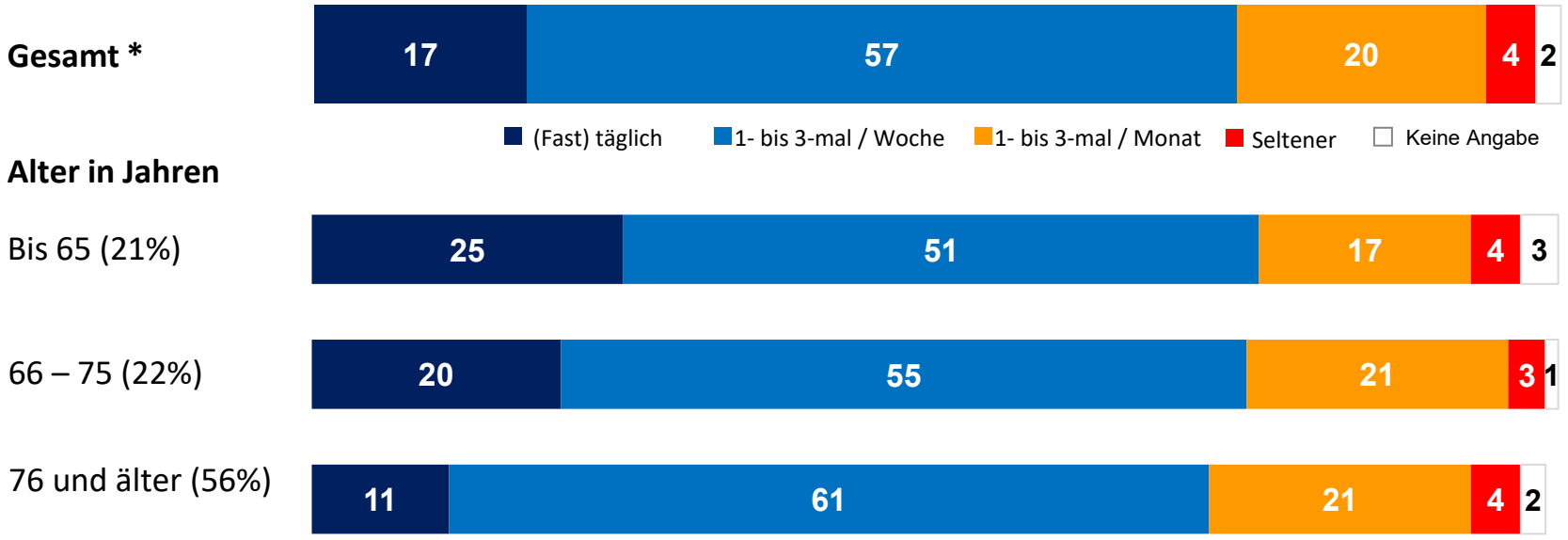
Gerade in der Anfangsphase, denke ich mir, ***muss man da von Verwaltungsseite doch noch mal ganz schön was reinhängen****. (Interview Kommune)*

Die Vorhaltung des Fahrzeugs und die Termine planen [wir] und dann geht es ins Ehrenamt über*, dass wir da Fahrer stellen, die das Ganze übernehmen. Und das hat bisher auch immer funktioniert. Wenn da mal jemand krank wird, dann fangen die das auf. Also zur Not springt hier auch gerne mal jemand ein, ich habe das auch schon gemacht, da kann mal jemand hin und her fahren, das ist mal drin. Irgendwie kriegt man das hin. (Interview Kommune)*

Erhalt eigenständiger Mobilität

Nutzungsarten und -häufigkeiten

Häufigkeit des genutzten Gemeinschaftsverkehrs
Basis=Alle, n=519

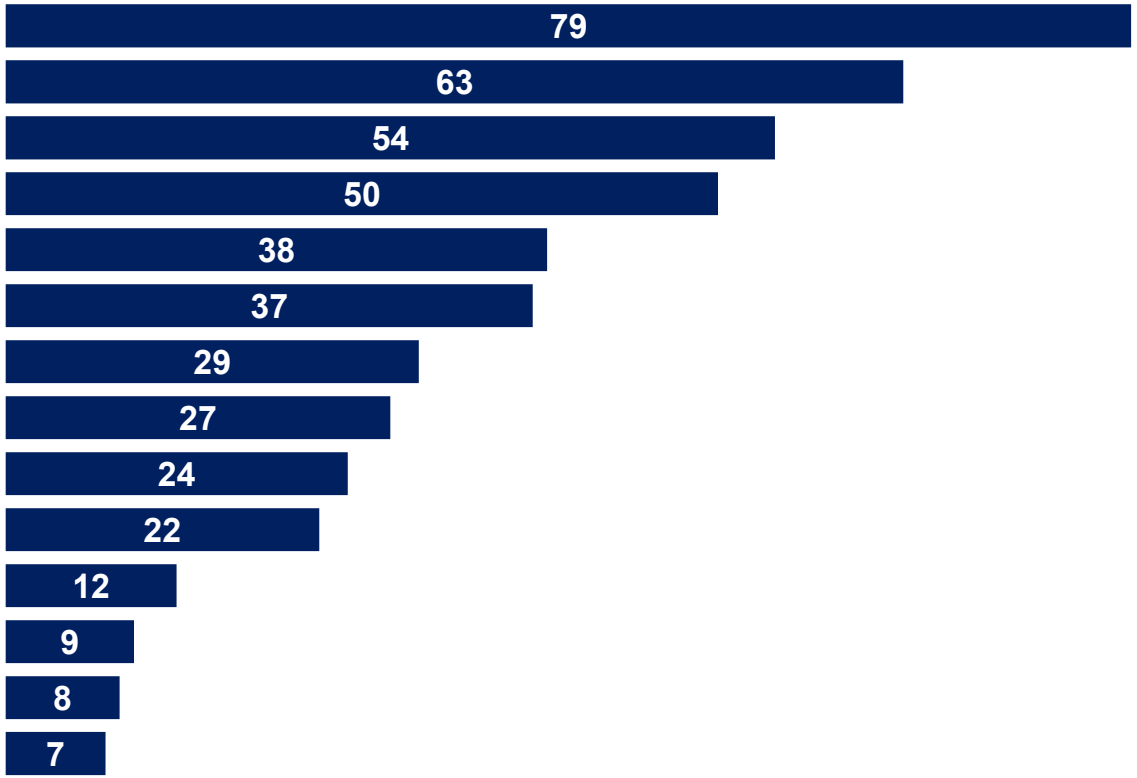


* Im Durchschnitt werden die Angebote von **drei Viertel der Fahrgäste mindestens einmal die Woche** genutzt.

Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

Wegezwecke

„Für welche Ziele nutzen Sie das Fahrangebot?*“
Basis=Alle, n=519 (Fahrgästebefragung)



Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich.

* Im Durchschnitt wurden **4,6 Wegeziele** genannt.

Nutzungsmuster

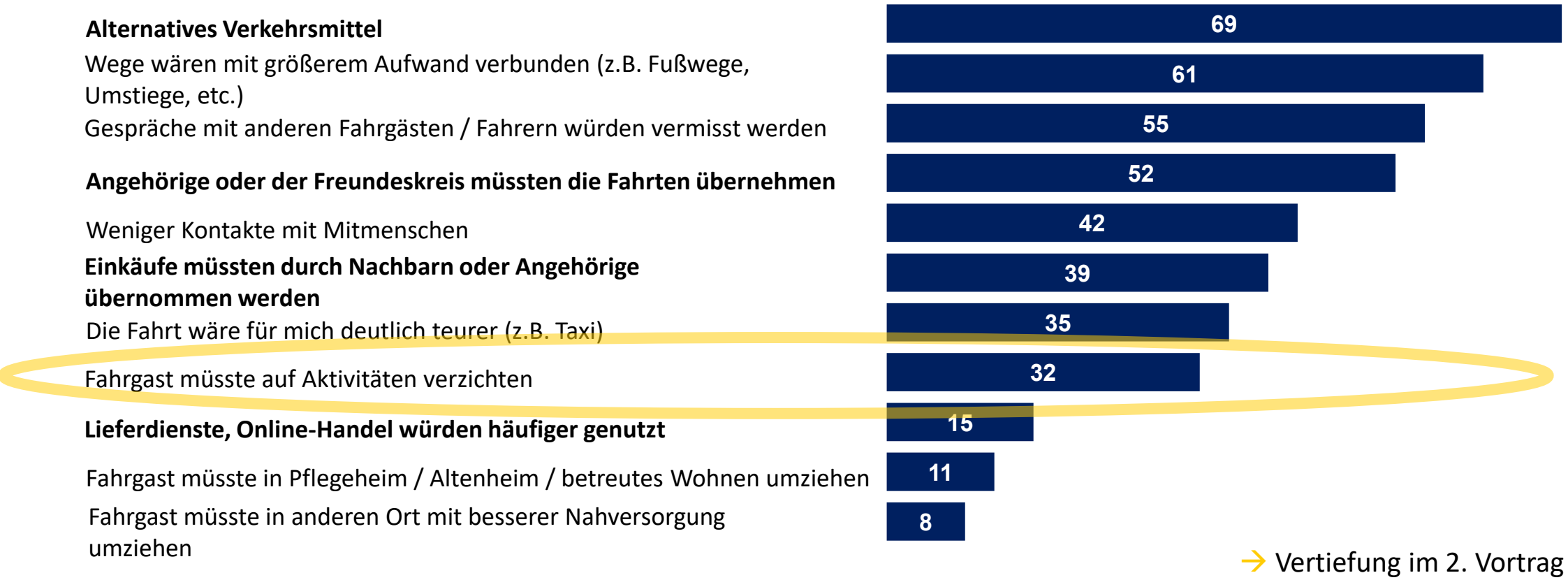
- Im **Bürgerbus** ist die Nutzung breiter: Er wird auch mehr für Freizeitangebote genutzt
- **Pkw-Fahrdienste** werden vor allem für Termine genutzt:

*Ja. **Physiotherapie**, zum **Arzt**. Dann gehe ich **Einkaufen**. Ich gehe zu Therapie oder Arzt, gehe Einkaufen und ich sage wie viel Uhr sie uns abholen sollen. Und dann holen sie uns ab und wir werden geliefert direkt hier ins Haus. (Interview Nutzende:r)*

- Dabei sind Gesundheitstermine vorrangig, Einkaufen und Soziales wird damit nachrangig verbunden
- Bei Pkw-Fahrdiensten ist die **Hemmschwelle** höher, die Fahrten für reine Geselligkeit und Bummeln zu nutzen
  - Fahrgäste wollen **Ehrenamtliche nicht ausnutzen**
  - nicht den Verkehr unnötig blockieren
- Ausnahme: Geselligkeitsanlass & Fahrdienst vom selben Träger!

Bedeutung des Angebots

„Welche Auswirkungen hätte es für Sie persönlich, wenn es dieses Angebot nicht gäbe?“
Basis=Alle, n=519

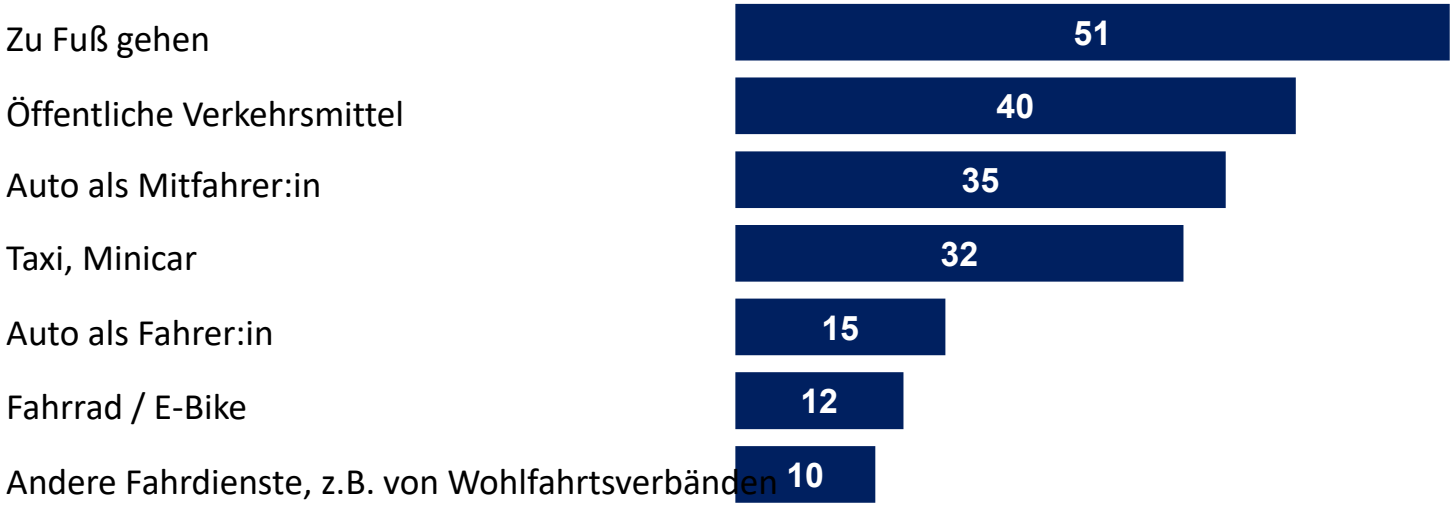


→ Vertiefung im 2. Vortrag

Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich.

Alternative Verkehrsmittelwahl

„Welches andere / welche anderen Verkehrsmittel würden Sie stattdessen nutzen?“
Basis=nur Befragte, **die ein anderes Verkehrsmittel nutzen würden**, wenn es das Angebot nicht mehr gäbe, n=362



Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich.

Beitrag zur Verkehrssicherheit

Verkehrssicherheit

- **Selbstfahren**:
  - Fahrgäste gingen davon aus, dass sie ohne den Gemeinschaftsverkehr noch länger gezwungen seien, Auto zu fahren.
  - Angehörige nutzen Gemeinschaftsverkehr, um den Autoverzicht ‚schmackhaft' zu machen.
- **Regulärer ÖPNV kein sicheres Verkehrsmittel mehr:**
  - Busse werden als nicht barrierefrei wahrgenommen
  - Kein sicheres Ein- und Aussteigen
  - Bus fährt an, bevor sie sitzen: Stürze
- **Fußwege bergen Risiken für Unfälle:**
  - wenn die Sicht nachlässt und sie sich z. B. beim Überqueren von Straßen unsicher fühlen.
  - Alleinunfälle durch schlechte Witterungsverhältnisse und eingeschränktes Gehvermögen

Verkehrssicherheit

- *Also ich selbst habe vor ein paar Jahren schon aufgehört, aber mein Mann ist noch gefahren, bis kurz vor letztem Weihnachten. Ich habe schon vorher aufgehört, weil ich Schwierigkeiten hatte. Und dann ist er mal ganz blöd bei den Nachbarn in die Mauer gefahren, in die Gartenmauer, und da habe ich gesagt, das geht nicht mehr. Ehe man einen Personenschaden macht, also das möchte ich nicht haben. Haben wir auch bis jetzt nicht gemacht. Nicht mal eine Katze. Mein Mann war eigentlich ein sehr guter Fahrer, aber jetzt ist er halt 88. Irgendwann ist halt Schluss.* ***Ja, das fällt einem schwer, wenn man das eigene Auto gewohnt ist zu haben und damit überall hinzukommen,*** *aber es ging einfach nicht mehr.* ***Also es wäre nicht gut gewesen****. (Interview Nutzende:r)*
- *Ich glaube, wahrscheinlich war es schon so etwa zeitgleich, dass wir gesagt haben „Du könntest zwar mit dem Auto fahren, aber es gibt ja noch diese Möglichkeit, die probieren wir mal aus“. (…) Das war ein sehr, sehr wichtiger Punkt.* ***Sie hat eine Alternative zum Auto,*** *so dass sie da auch* ***zunehmend loslassen*** *kann. Es stand bestimmt ein halbes Jahr vor ihrer Haustüre, es war immer da, aber es fuhr halt nicht. (Interview Angehörige:r)*

Verkehrliche Funktionen der verschiedenen Angebotsformen

Verkehrliche Effekte

- **Bürgerbusse**
  - Zeitliche und räumliche Ergänzung des ÖPNV
    - Außerhalb von Schülerverkehren
    - In für ÖPNV nicht erreichbaren geographischen Lagen
  - Bei jüngeren Fahrgästen
    - Verzicht Zweitwagen
    - Vermeidung „Elterntaxi“
- **Pkw-Fahrdienste**:
  - Reduktion von im Alter zunehmend unsicheren Alleinfahrten mit dem Pkw
  - Vermeidung von Verkehren durch Angehörige / Freunde / Bekannte

Alternative Verkehrsmittel

„Welches andere / welche anderen Verkehrsmittel würden Sie stattdessen nutzen?“
Basis=nur Befragte, die ein anderes Verkehrsmittel nutzen würden, wenn es das Angebot nicht mehr gäbe, n=362

	Gesamt	Art des genutzten Gemeinschaftsverkehrs		
		Bürgerbus	Bürgerruf-Auto	Sozial-/Pkw-Bürgerfahrdienst
Zu Fuß gehen	51%	**54% (1)**	**41% (1)**	25%
Öffentliche Verkehrsmittel	40%	**41% (2)**	24%	**38% (3)**
Auto als Mitfahrer:in	35%	**34% (3)**	**38% (2)**	**44% (2)**
Taxi, Minicar	32%	32%	17%	**50% (1)**
Auto als Fahrer:in	15%	16%	10%	9%
Fahrrad / E-Bike	12%	14%	--	3%
Andere Fahrdienste, z.B. von Wohlfahrtsverbänden	10%	8%	**31% (3)**	9%

Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich.

… noch etwas

Perspektive E-Mobilität

→ E-Mobilität ist für die untersuchten Gemeinschaftsverkehre ein großes Thema.

→ Ohne dass dies in den Interviews aktiv erfragt wurde, wurde häufig der Einsatz von E-Fahrzeugen thematisiert:

Das ist die größte Herausforderung, die Transformation vom Benziner in einen Elektrobus, ***um noch mal einen größeren Beitrag zu leisten*** *(Interview Kommune)*

Und der Kollege aus der Kommune besucht verschiedene Treffen bei Land und Verbänden, schaut was er für Möglichkeiten hat, uns hier zu unterstützen. ***Und diese Herausforderung ist vor allem ein neuer Bus und die Finanzierung****. (Interview Kommune)*

→ Die Kommunen, die jetzt schon E-Fahrzeuge einsetzen, sehen auch den Imagefaktor dessen:

Wir bewerben es auch so, dass wir das Ganze ***emissionsfrei anbieten****. (Interview Kommune)*

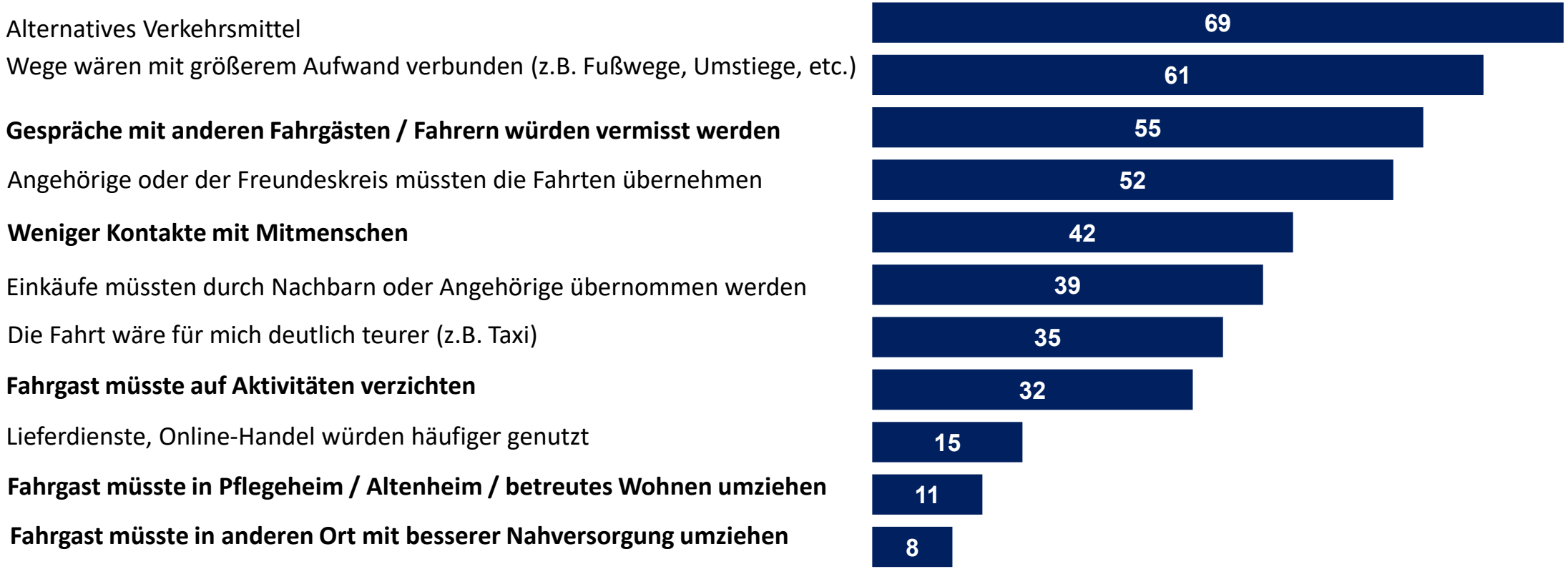
Mehr als nur Mobilität –

der gesellschaftliche Mehrwert von Gemeinschaftsverkehren

„Es ist Gold wert“ – Lebensqualität für Nutzende

Bedeutung des Angebots

„Welche Auswirkungen hätte es für Sie persönlich, wenn es dieses Angebot nicht gäbe?“
Basis=Alle, n=519



Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich.

Erhalt der Lebensqualität

- Fahrgäste allen Alters sind sehr dankbar
- Gemeinschaftsverkehre ermöglichen **allen**
  - Mobilität
  - soziale Kontakte
  - die Wahrnehmung des gesellschaftlichen „Füreinanders“

*Es ist für die Damen auch ein Sozialaspekt, sie **reden alle permanent miteinander, weil sie sich sonst nicht sehen**. (Interview Fahrende:r)*

- **Älteren** zudem
  - Eigenständigkeit
  - gewohntes Wohnumfeld
- **!** Alle Faktoren sind wichtig für längeren Erhalt von physischer und psychischer Gesundheit!

Soziale Kontakte

*Meine Tochter würde für mich ja einkaufen, aber ich will halt auch **unter Leute kommen** (Interview Nutzende:r)*

*Also bei mir z. B. ist eine Dame, die fährt eigentlich regelmäßig zum Einkaufen und auf die Bank und zum Bäcker, und wenn ich da Fahrdienst habe, die sieht fast nichts mehr und ist am Rollator und (…) [wenn sie] nur zum Bäcker [muss], dann biete ich ihr auch an, dass sie gar nicht mit muss, dann hole ich es für sie. Dann muss sie es bestellen. Weil bis sie im Auto ist, bis ich den Rollator versorgt habe, bis sie wieder an ihr Haus gelaufen ist, das ist alles für sie viel zu mühsam, da mache ich das für sie. Wenn sie aber zum Einkaufen geht, richtig ins Geschäft, dann natürlich nicht, weil da weiß ich ganz genau**, sie will auch den Kontakt mit den Leuten, sie will sich mal ins Café setzen**. Das merkt man ja dann. Dann hole ich sie und fahre sie. (Interview Fahrende:r)*

Relative Freiheit…

- Absolute vs. relative Freiheit (Georg Simmel): Die Möglichkeit *in der Abhängigkeit* wählen zu können
- Abhängig von Gefahrenwerden, Hilfe beim Einstieg, Hilfe beim Ausstieg, Unterstützung bei Wegen…
- Gemeinschaftsverkehr erfüllen diese *Funktionen*
- Dadurch nicht vom Individuum abhängig: funktionale statt personale Abhängigkeit

Ich habe eine Schwester im Ort, die mich ab und zu fährt, aber das ist halt so mit den Angehörigen, du nimmst sie nur in Anspruch, wenn es ganz nötig ist. Willst sie ja auch nicht immer belasten (…) Ja, das ist auch mit dem Einkaufen. ***Ein klein bisschen selbständig will man doch noch sein.*** *(Interview Nutzende:r)*

… und absolute Sicherheit

→ Hohe Unsicherheit und Vulnerabilität im Alter

Gemeinschaftsverkehr bietet

→ **Absolute Verlässlichkeit** des Fahrdienstes: z.B. vorher anrufen und bestätigen, vorzeitig ankommen, bei Ausfall des Fahrers kommt Ersatz (zur Not fährt der Bürgermeister…)

Wenn jemand hier auf der Matte steht und sagt ich habe doch angerufen, dann fahren wir sie dort auch hin. (Interview Kommune)

→ **Sicheres Ein- und Aussteigen**: Einstiegshilfen, Unterstützung durch Fahrende, Tasche tragen, Hinweise auf Glatteis….

→ **Vertrauensvolles Verhältnis** zwischen Fahrdienst und Fahrgästen

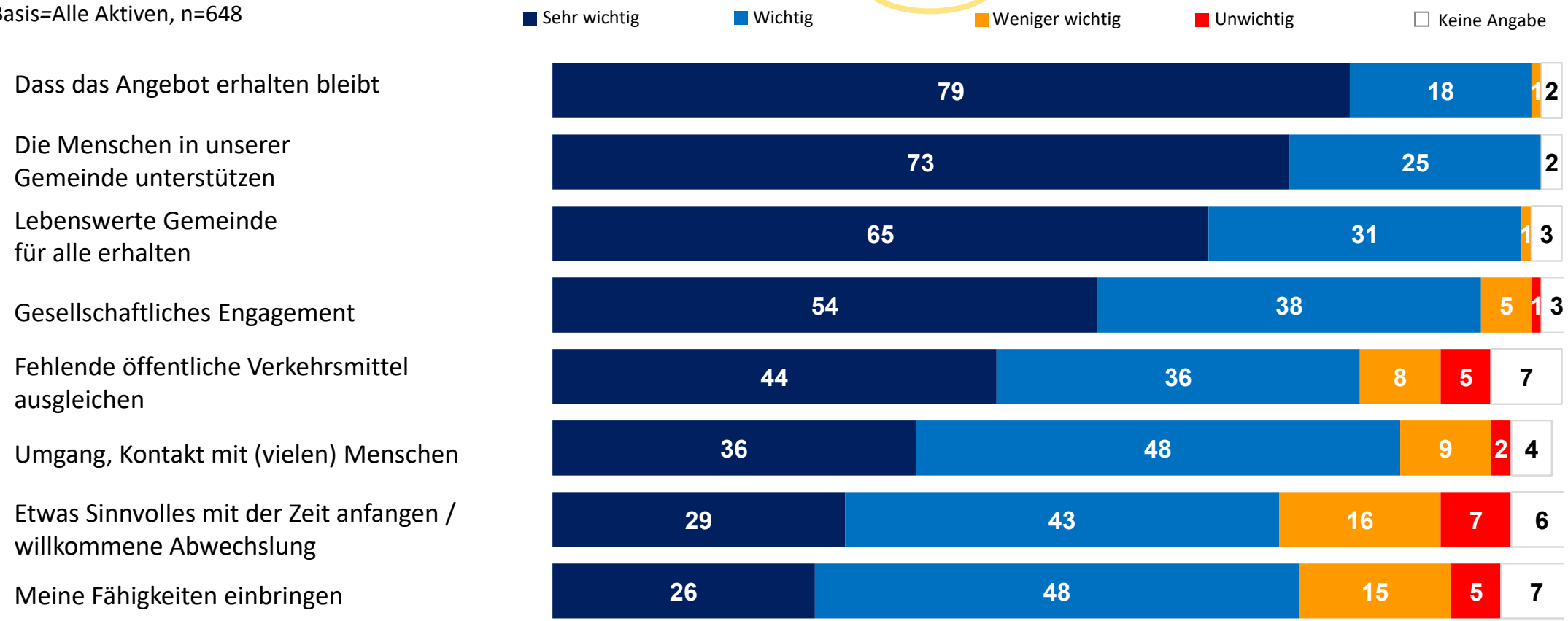
dann kommt der Bus. Mit dem Fahrer, den man kennt aus dem Ort, der einem hilft, der aussteigt und die Tasche reinträgt. Das ist zwischenmenschlich eine ganz andere Geschichte (Interview Handel)

„Es macht viel Freude“ – die emotionale Dividende der Ehrenamtlichen

Engagement

„Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Punkte für Ihr Engagement?“ *Wichtigste Gründe*

Basis=Alle Aktiven, n=648



Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

Motivation anfangs und jetzt

- Zu Beginn: 2 Faktoren: gewonnene Freizeit aktiv gestalten & gesellschaftlich sinnvolle Tätigkeit
- …und später kommt eine „emotionale Dividende“ hinzu
  - Dankbarkeit der Fahrgäste

*I. d. R. sind es ältere Leute, **für die dann da zu sein und denen auch gleichzeitig ein Stück weit Geborgenheit zu geben** – das klingt jetzt blöd – aber einzubeziehen in die Gesellschaft. (Interview Fahrende:r)*

dieser Hilfsbereitschaft kommt eine ganz große Dankbarkeit entgegen, und die macht mich glücklich. (Interview Fahrende:r)

  - gesellige Stimmung im Fahrzeug und unter den Ehrenamtlichen
  - das Gefühl wirklich etwas Wichtiges zum gesellschaftlichen Wohl beizutragen
  - die Anerkennung und Wertschätzung von anderen insbes. der Kommune

Wahrnehmung durch Fahrgäste

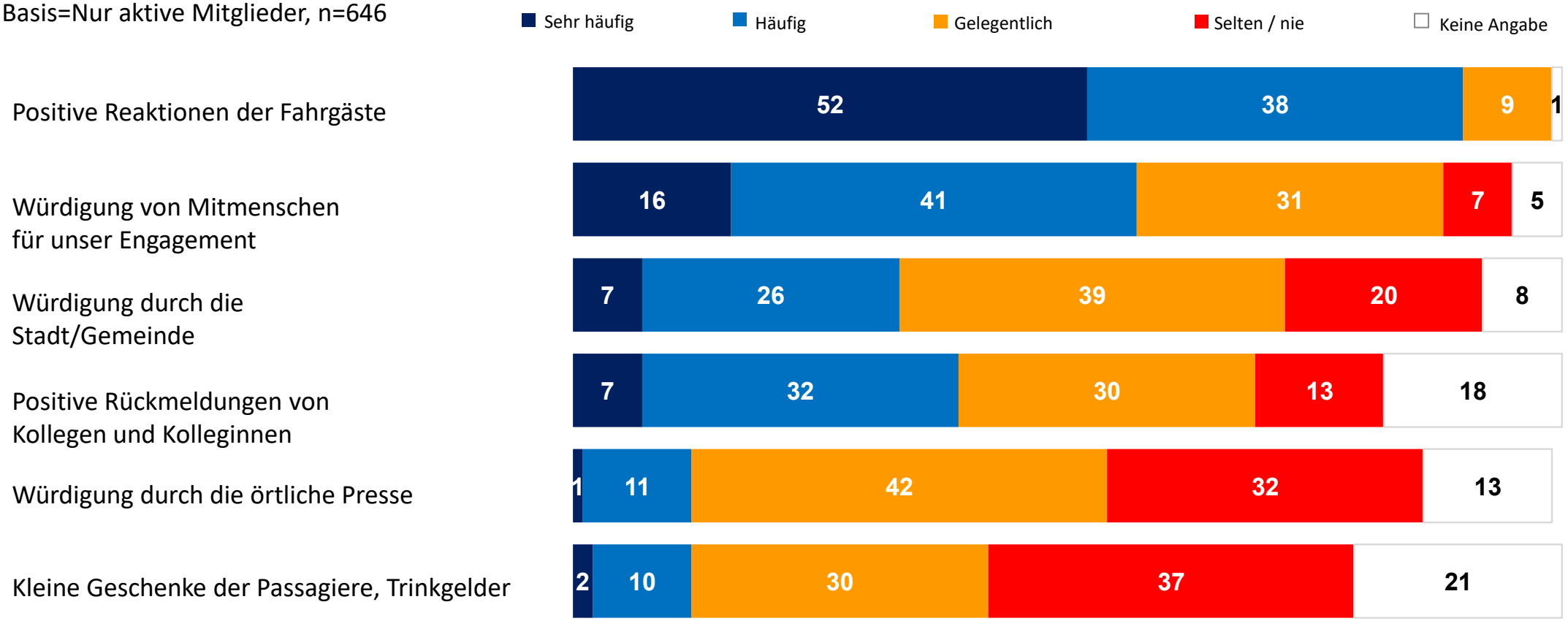
- Interviewte Fahrgäste überwiegend Hochbetagte oder Schwerbehinderte, aber im Bürgerbus auch ‚potenziell fahrtüchtige‘ Jüngere
  - Große Dankbarkeit gegenüber den Ehrenamtlichen

Und die sind so lieb die Busfahrer. Aber wirklich. Alle die ich so kennengelernt habe. (…) Die sind so hilfsbereit. Ganz lieb. Das ist echt ***ein Geschenk der Bürgerbus.*** *(Fahrgast)*

  - Hohe Bereitschaft nach eigener Möglichkeit zu spenden (gerade bei Frauen ist Altersarmut häufig)
  - Umwege, Terminverlegungen etc. werden in Kauf genommen – statt den Fahrenden gemacht
  - Wechselseitige Rücksichtnahme auf andere Fahrgäste (z.B. wer mobiler ist, rutscht durch oder sitzt hinten)

Rückmeldung erhalten

„Wie oft erhalten Sie entsprechende Reaktionen auf Ihr Engagement?“
Basis=Nur aktive Mitglieder, n=646

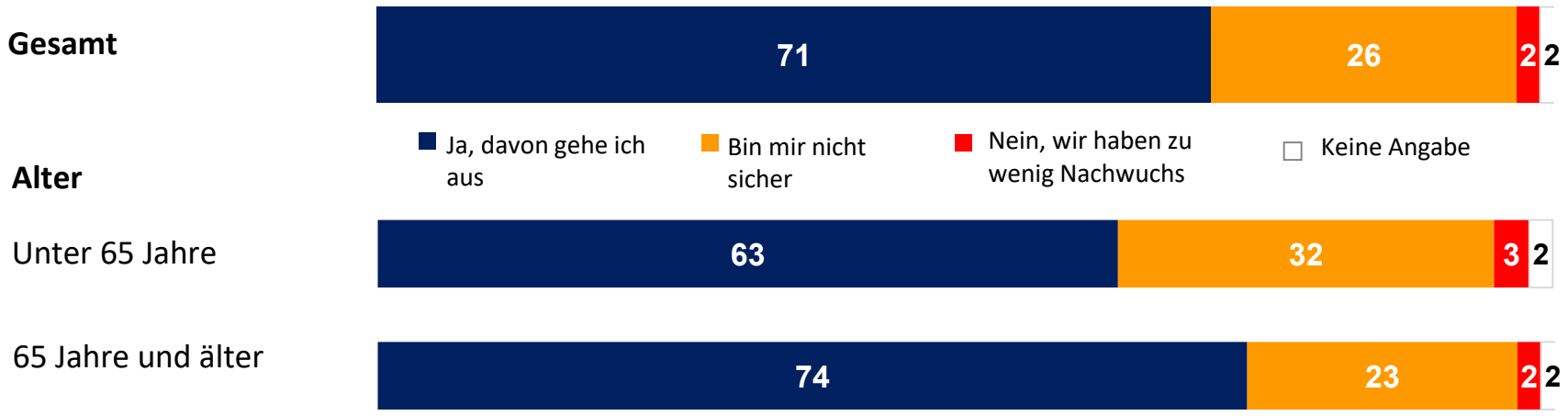


Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

„eine sehr freundliche, liebevolle Atmosphäre“ – Gewinnung und Bindung der Ehrenamtlichen

Zukunftsaussichten

„Werden Ihrer Einschätzung nach <u>in drei Jahren</u> noch ausreichend Ehrenamtliche aktiv sein, um das Angebot aufrecht zu erhalten?“
Basis=Nur Fahrer(innen), n=560



Angaben in Prozent; rundungsbedingte Summenabweichungen auf 100 % sind möglich.

Ehrenamtliche gewinnen

- Das Verhältnis von Kommune & Stadtöffentlichkeit zum Gemeinschaftsverkehr ist zentral!
  - Klare **Signale der Kommune** „wir wollen den Gemeinschaftsverkehr“
    - Z.B. ein fester Parkplatz / eine Garage, Falschparker von Haltestellen entfernen…
    - „Dienstbekleidung“ stellen
    - **Persönliche Ansprache** durch Bürgermeister:in
    - Gute **Bekanntheit** und Beliebtheit in der Stadt
    - ‚Pflege‘ der Ehrenamtlichen als „**ehrenamtliche Mitarbeitende**“ z.B. Einladung zur Weihnachtsfeier der Stadtverwaltung

***Die Ehrenamtlichen gewannen wir (…) beim Neujahrsempfang**; [da] stellte sich der **Bürgermeister** auf die Bühne und sagte vor der Gemeinde „Ich habe einen Bus gekauft, der Gemeinderat hat zu 100% entschieden wir machen das, wer macht mit?“, und dann hatte ich innerhalb einer Woche 30 Anmeldungen, Ehrenamtliche, die sind heute noch dabei. (Vorstand)*

…und verlieren

→ Gemeinschaftsverkehr als Belastung der Stadtkasse bewerten

Für uns als Gemeinde ist es jetzt mehr Aufwand, als das wir jetzt daraus konkret profitieren. (Interview Kommune)

→ Behandlung als unbezahlte Weisungsempfänger & Entscheidungen über ihre Köpfe hinweg

Also hätte ich da hauptamtliche Mitarbeiter, hätte ich mit denen ein Dienstverhältnis, dann könnte ich denen sagen „Ich beauftrage Sie jetzt dort hinzufahren“. (…) Das ist so ein Nachteil. (Interview Kommunalpolitik)

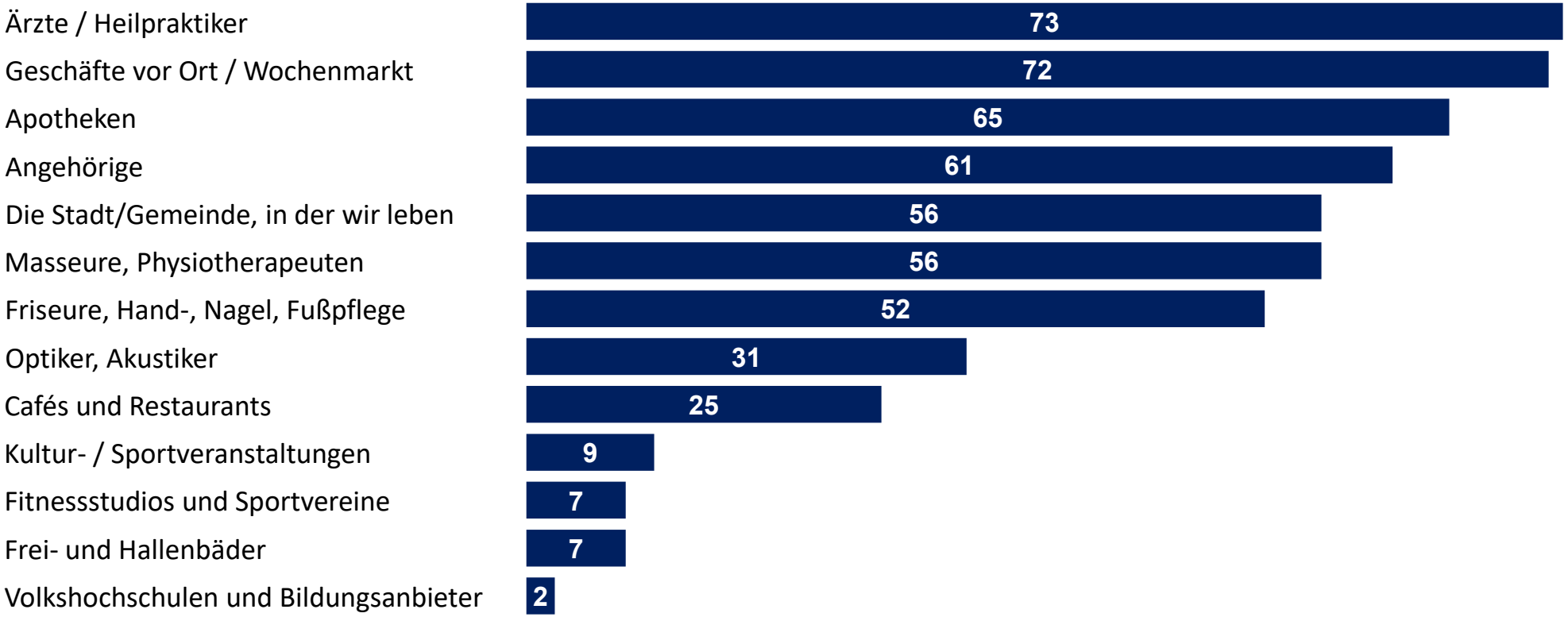
→ Trinkgelder einziehen

→ Misstrauen

„Natürlich macht das was mit der Gemeinde“ – die Kommune gewinnt

Nutznießer des Angebots

„Was vermuten Sie: Wer hat neben den Fahrgästen durch das Fahrangebot einen Nutzen?“
Basis=Alle, n=648 (Aktivenbefragung)



Angaben in Prozent; Mehrfachnennungen möglich.

„Soziale Dividende“

- **Kommunen**
  - **Fürsorge** gegenüber einer besonders hilfsbedürftigen Gruppe
  - **Lebensqualität** in der Kommune steigern
  - wichtiger **Imagegewinn** der Kommune
  - *Sekundär*: Lücke im ÖV schließen (Gefahr der ‚Instrumentalisierung‘ von Ehrenamtlichen)
- …**Sponsoren**:
  - Sich mit der guten Sache verbinden (und dies sichtbar machen)
  - Identifikation mit der Kommune (zeigen)

*Und es ist einfach ein schöner Zusammenhalt dann im Ort, wenn man das mitkriegt und **das stärkt einfach die Gemeinschaft**. (Interview Träger / Hauptverantwortliche)*

„Soziale Dividende“

- **'mitarbeitende Nutznießende':**
  - **Angehörige:** Sicherheit & Entlastung

Dieses sich selbst organisieren ist [für die Mutter] schwer geworden. Und deswegen ist es schön, dass sie jemanden hat, der auch da ist zeitig, sie kennt das Gesicht, sie weiß, sie wird wieder abgeholt und solche Sachen. Es ist geplant, geregelt. (Interview Angehörige:r)

  - **(Gesundheits)Dienstleistungen**: weniger Hausbesuche = geringere Versorgungslücke
  - **Veranstalter:** mehr Besucher:innen
  - **Betriebe**: Kundenbindung
  - **alle**: Lebensqualität

Fazit

Gemeinschaftsverkehre bedeuten

→ für Nutzende **soziale Teilhabe**, weil sie Mobilität mit hohen Sicherheitsansprüchen befriedigen

→ für Ehrenamtliche eine **erfüllende**, sinnstiftende Beschäftigung

→ Für die Kommune, **Lebensqualität** für *alle* zu ermöglichen: z.B. Versorgungslücke verkleinern

Gemeinschaftsverkehre leben für die Gemeinschaft & von der Gemeinschaft:

alle profitieren, aber es braucht auch die Zusammenarbeit aller!

Abgeleitete Empfehlungen

Empfehlungen

Empfehlung	vorrangig zuständige Akteure
Förderung und Beratung aufrechterhalten und erweitern	Land / NVBW
Gemeinschaftsverkehre als gemeinnützig anerkennen	Initiative Land / Umsetzung Bund
Wertschätzung durch Politik und Verwaltung	Kommunen, Kreise und Land
Ausgleich für ÖPNV-Tarifanerkennung	Verkehrsverbünde, NVBW
Voneinander lernen	Gemeinschaftsverkehre / NVBW
Dispositions- und Fahrplantools	NVBW
Ansprache über Angehörige	Gemeinschaftsverkehre
Kooperationen mit Seniorenveranstaltungen	Gemeinschaftsverkehre / Kommunen / Wohlfahrtsverbände

zukunfts öpnv netzwerk

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

INSTITUT SCHREIER
Umfragen und Analysen

Hannes Schreier
Dr. Katja Hericks
Institut Schreier
Umfragen und Analysen
Orozlány Weg 16
73207 Plochingen
hs@institut-schreier.de

Bildrechte
Titelbild: NVBW
Alle anderen Bilder: Institut Schreier