



Prof. Dr. rer. pol. G. Wolfgang Heinze, Berlin
Dr.-Ing. Heinrich H. Kill, Berlin; Dipl.-Ing. Milan Proksik, Hamburg
Dipl.-Ing. Karsten Olbrich, Hamburg; Dr. Gisela Wengler-Reeh, Trier

Große und kleine ÖPNV-Konzepte für die Regionalisierung und die Fläche

Ausländische Erfahrungen und Kenntnisse*

Eine Reihe drängender Entwicklungen verstärken das politische Interesse an einem attraktiven und zugleich finanzierbaren ÖPNV für den ländlichen Raum in Deutschland. Dazu gehören vor allem die Bahnreform und die Regionalisierung, der dramatische Nachfragerückgang in den Neuen Bundesländern, Deregulierungs- und Privatisierungstrends, die Gesundheitsreform mit Einschränkungen für Mietwagen- und Taxibenutzung, der staatliche Rückzug aus der Direktsubventionierung und die Diskussion räumlich gleichwertiger Lebensverhältnisse angesichts leerer öffentlicher Kassen.

Im Mittelpunkt steht die Herausforderung sinkender Nachfrage nach ÖPNV-Leistungen traditioneller Angebotsformen, die noch dazu unter ungeeigneten Randbedingungen tätig sind: unter den unübersichtlichen Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten, ohne faire und flexible Finanzierungsbasis und unter den verkrusteten gesetzlichen Regelungen. Politisches Ziel ist ein attraktiver ÖPNV, der mehr sein muß als eine bloße Sicherheitsreserve für Katastrophenfälle und Mobilitätsbehinderte. Deshalb führt die Entwicklung in vielen Teilbereichen zu neuartigen Lösungen. Dabei ist der ÖPNV als Element des übergeordneten Systems ländlichen Lebensstils zu begreifen und entsprechende Folgerungen für Ordnungsrahmen, Erscheinungsformen und planerische Leitbilder zu ziehen. Denn der Wurm muß bekanntlich dem Fisch schmecken und nicht dem Angler.

Will sich die ÖPNV-Bedienung letztendlich nicht auf Taxigutscheine für nicht mehr versorgbare Resträume (wie in Finnland) beschränken, verlangen die Besonderheiten des dünnbesiedelten ländlichen Raumes nach intelligenten Lösungen. Denn die ÖPNV-

Nachfrage in ländlichen Räumen ist eine andere als in Großstädten: die Verkehrsmengen sind kleiner, die Nachfrage ist heterogener, die Strukturen sind überschaubarer, die Sozialbeziehungen enger, die Finanzspielräume geringer, die Institutionen informeller, die Planungswege kürzer und die Werte- und Verhaltensstruktur konservativer.

Zu den Unterschieden zwischen ÖPNV-Problemen von Großstädten und ländlichen Räumen treten Differenzierungen innerhalb des ländlichen Raumes selbst. Unterschiedliche Raumtypen verlangen auch hier unterschiedliche Lösungen (Versorgungsformen). Dafür ist der ländliche Raum zweckmäßigerweise in vier Kategorien zu differenzieren:

- in das Umland von Verdichtungsräumen,
- in ländliche Räume auf großen Verkehrs- und Entwicklungsachsen,
- in periphere Räume mit besonderen Standortvorteilen (wie z. B. Tourismus) und
- in periphere Räume ohne besondere Standortvorteile.

Räume dieser letzten Gruppe bilden die „Sorgenkinder“ der Verkehrspolitik. Konventionelle Lösungen des ÖPNV sind zu teuer und lassen sich deshalb kaum attraktiv ausgestalten. Allgemeine Maßnahme ist der eigene Pkw. Deshalb sind unkonventionelle, neuartige Lösungen und Kleinkonzepte notwendig, die sich in das Wirkungsgeflecht *Ländliche Lebensstile, Dienstleistungsangebot, lokale Identität, Verkehrsmobilität* einpassen.

Angesichts zunehmender Finanzierungsprobleme im ländlichen ÖPNV einerseits und angesichts der anstehenden (Struktur-)Reformen andererseits sind die Erfahrungen und Fortschritte im Ausland besonders interessant. Voraussetzung ist allerdings eine mit Deutschland vergleichbare Wirtschafts- und Sozialstruktur. Zunächst wurde daher die ÖPNV-Politik der sieben Nachbarländer Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Niederlande, Österreich, Schweden und Schweiz systematisch untersucht. Aus weiteren Ländern wurden einzelne interessante Lösungs-

formen in die Untersuchung einbezogen. Dabei stand im Mittelpunkt, neuartige Gestaltungselemente zu erfassen und ihre Übertragbarkeit auf ländliche Räume Deutschlands zu überprüfen. Der Gesamtbereich der ÖPNV-Politik wurde dazu in die Ebenen *Ordnungsrahmen und große ÖPNV-Konzepte* und *Unkonventionelle, neuartige Lösungen und Kleinkonzepte* gegliedert.

Probleme und deren Lösungen

Trotz erheblicher räumlicher und politischer Unterschiede weisen alle untersuchten Länder eine durchaus ähnliche Problemstruktur auf. Zunehmende private Motorisierung, anstehende oder schon abgeschlossene Strukturformen bei den Staatseisenbahnen, fortgeschrittene Arbeitsteilung mit Funktions-trennung und dezentrale Siedlungsentwicklung, Konzentrationstendenzen von Schulen und Dienstleistungen und schleichende Angebotseinschränkungen herkömmlicher ÖPNV-Formen haben auch hier einen kontinuierlichen Nachfrageschwund begünstigt. Vor diesem Hintergrund wird überall das Gesamtsystem flexibilisiert und werden Experimente gefördert. Deshalb bilden Regionalisierung und Integration von Schienen- und Busverkehren, Deregulierung und wachsende Vielfalt, mehr Wettbewerb und Privatisierung allgemeine Systemtrends, wenn auch in unterschiedlicher Intensität. Der Gesamtprozeß läßt sich durchaus als Durchgangsstation auf dem Wege von einer überlebten ÖPNV-Struktur der Vergangenheit zu einer neuen tragfähigen Struktur auffassen, für die jetzt neue Rahmenbedingungen und Elemente erprobt werden. In diesem Prozeß befinden sich die einzelnen Länder in entsprechend unterschiedlichen Phasen. Deshalb unterscheiden sich die einzelnen Konzepte sowohl in ihrer konsequenten Stoßrichtung als auch im instrumentellen Einfallsreichtum. Wie die Übersichten 1 und 2 zeigen, werden solche Unterschiede besonders in der Gleichbehandlung von Schienenpersonennahverkehr/Regionalverkehr und Busverkehr sichtbar. So ist die Regionalisierung im Busverkehr stärker fortgeschritten als im Schienenpersonennahverkehr. Dies gilt insbesondere für die Finanzverantwortung für Betriebsdefizite.

Ihren Traditionen, ihrem Lebensstil, der Haushaltslage und der Topographie folgend, sind diese Länder unterschiedliche Wege gegangen. Auf der einen Seite des ordnungspolitischen Spektrums haben die geringe Größe und die hohe Besiedlungsdichte der Niederlande und der Schweiz hier zu offensiven zentralstaatlichen Konzepten geführt. Im Mittelpunkt stehen Attraktivitätserhöhungen, Netzintegration und Mindestbedienstungsstandards in Abhängigkeit von der Raumstruktur. Gehen wir – in realistischer Sicht – von einem wachsenden Stadt-Land-Verbund

* Der Beitrag basiert auf dem Ergebnisbericht zum Forschungsprojekt „Ausländische Erfahrungen und Kenntnisse mit dem ÖPNV in der Fläche“ des Bundesministers für Verkehr, FE-Nummer: 73286/89, Auftragnehmer: Arbeitsgemeinschaft: Büro Heinze/Kill, Berlin; SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH, Hamburg. Bearbeiter: Prof. Dr. G. Wolfgang Heinze (ARGE-Federführung und Projektleitung Berlin, Dipl.-Ing. Milan Proksik (SNV-Projektleitung), Dr.-Ing. Heinrich H. Kill, Dipl.-Ing. Karsten Olbrich, Dr. Gisela Wengler-Reeh.



Heinze



Kill



Proksik



Olbrich



Wengler-Reeh

DIE AUTOREN

Prof. Dr. G. Wolfgang Heinze (53) ist seit 1974 Professor für Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik an der Technischen Universität Berlin. Er ist Mitglied des verkehrspolitischen Beirats des Landes Brandenburg und Ordentliches Mitglied der Akademie für Raumforschung und Landesplanung. Seine Forschungsschwerpunkte sind die Wechselwirkungen zwischen Raum, Verkehr und Siedlung, der ÖPNV in der Fläche und die Bewertung neuer Verkehrstechnologien. Der Autor studierte Volkswirtschaftslehre an den Universitäten Stuttgart und Erlangen-Nürnberg, wo er auch promovierte. Nach dem Studium war er zunächst acht Jahre beratend auf dem Gebiet Verkehr und Raumentwicklung im In- und Ausland tätig.

Dr.-Ing. Heinrich H. Kill (41) ist seit 1991 als freier Verkehrsplaner in Berlin tätig. An der dortigen Technischen Universität studierte er Planung und Betrieb im Verkehrswesen, war wissenschaftlicher Mitarbeiter am Fachgebiet Verkehrswirtschaft und Verkehrspolitik und promovierte mit einer Arbeit über Erfolgsbedingungen neuer Ver-

kehrssysteme, für die er den Carl-Pirath-Preis der DVWG erhielt. Er ist *Kapitän auf Großer Fahrt* und war bis 1979 im Liniendienst der D.D.G. *Hansa*, Bremen, beschäftigt.

Dipl.-Ing. Milan Proksik (46) studierte an der Technischen Hochschule Prag und der Universität Hannover, Fakultät für Bauingenieurwesen. Er kam 1979 zur SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH nach Hamburg. Als Projektleiter und bis 1991 verantwortlich für den Koordinationsbereich *Verkehrssysteme und Internationale Zusammenarbeit* bearbeitete er Forschungsprojekte sowie Einsatzuntersuchungen für Nahverkehrssysteme und -technologien im In- und Ausland. Seit 1992 ist er Leiter des Fachbereiches *Integrierter Verkehr* der SNV mit dem Schwerpunkt auf Optimierung des städtischen und regionalen Verkehrs unter umweltentlastenden, wirtschaftlichen und organisatorischen Gesichtspunkten.

Dipl.-Ing. Karsten Olbrich (39) ist seit 1981 Referent und Projektleiter bei der SNV Studiengesellschaft Verkehr mbH in Hamburg. Er studierte Raumplanung an der Universität Dortmund mit der Vertiefung Verkehrs-

planung. Seine Arbeitsgebiete sind die Integrierte Verkehrsplanung in Stadt und Region, die Verkehrsberatung von Gebietskörperschaften und Verkehrsbetrieben sowie Untersuchungen zur Einführung neuer Verkehrstechnologien. Vorrangig hat er in der jüngeren Vergangenheit Bedienungskonzepte für Nebenbahnstrecken entwickelt sowie integrierte Verkehrskonzepte des Personen- und Güterverkehrs erarbeitet und deren Umsetzung beratend begleitet.

Dr. Gisela Wengler-Reeh (37) ist seit 1990 im Universitäts-Rechenzentrum Trier als wissenschaftliche Mitarbeiterin tätig. An der Universität Gießen studierte sie Geographie, Wirtschaftswissenschaften und Statistik. Nach dem Studium war sie vorübergehend in der Planungsgemeinschaft Region Trier und an der Universität Kaiserslautern im Fachbereich Architektur, Raum- und Umweltplanung tätig. Von 1985 bis 1990 arbeitete die Autorin als wissenschaftliche Mitarbeiterin im Fachbereich Geographie an der Philipps-Universität Marburg, wo sie auch über das Thema *Paratransit im öffentlichen Personennahverkehr des ländlichen Raumes* promovierte.

(Sub-, Des- und Reurbanisierung, Polyzentralität, dezentrale Konzentration) in Mitteleuropa aus, dürfte den Niederlanden und der Schweiz eine Vorreiterrolle in der ÖPNV-Politik zukommen.

Auf der anderen Seite des ordnungspolitischen Spektrums steht Großbritannien, das seinen Busverkehr völlig deregulierte und privatisierte. Gerade weil dieses Konzept defensiv war, entwickelten sich aber vor Ort besonders interessante Auffanglösungen. Zugleich zeigt der genauere Blick, daß zwar nur 20% der Linien kommerziell betrieben werden können – also bei 80% der Linien nach Ausschreibung eine Defizitabdeckung durch die Counties erfolgt (*Social lines*). Diese Zuschüsse betreffen sowohl das Angebot einer Grundversorgung als auch

zusätzlich gewünschte Fahrten, mit denen eine Bedienung auch in den verkehrsschwachen Zeiten gewährleistet wird. Weil der überwiegende Großteil der *Social lines* nachfrageschwache Relationen betrifft, erreichen die kommerziellen Dienste in einzelnen Counties über 90% des Transportaufkommens.

Zwischen diesen Extremen liegen Schweden, Dänemark und Frankreich. In allen drei Ländern haben in den letzten Jahren Reformprogramme zu einer weitgehenden Regionalisierung des ÖPNV geführt. Staatliche Reglementierung und öffentlicher Einfluß auf die ÖPNV-Gestaltung haben allerdings eher noch zugenommen. Deutlich ist jedoch die Verlagerung der Einflußnahme von zentralstaatlichen Stellen auf lokale/regionale

Managementorganisationen. Die ÖPNV-Politik Österreichs ist immer noch zentralstaatlich dominiert, stark reglementiert und dürfte die großen Strukturreformen noch vor sich haben.

Durch die unterschiedlichen Grundkonzepte wird ein breites Spektrum interessanter Ansätze sichtbar. Dies gilt besonders angesichts der laufenden Regionalisierungsdiskussion und Neudefinition räumlich gleichwertiger Lebensbedingungen nach der deutschen Vereinigung. Die Entwicklung unkonventioneller Lösungen ist vor dem Hintergrund zentraler Einsichten zum konventionellen Linienbusverkehr in den alten Bundesländern zu sehen: Der allgemeine Linienverkehr ist bereits ohne größere quantitative Bedeutung. Selbst drastischen Qualitätserhöhungen des konventio-



Übersicht 1: Finanzverantwortung im ÖPNV des Auslandes

Land	Schienenpersonennahverkehr/ -regionalverkehr (SPNV/SPRV)		Busverkehr	
	Investitionen	Betriebsdefizite	Investitionen	Betriebsdefizite
Schweden	Pauschaler Zuschuß durch Zentralstaat. Mittelaufteilung durch Provinzen (Län).	Zuschuß durch Zentralstaat in bisheriger Defizithöhe der Staatsbahnen. Ab 1999 von Provinzen über Regional- und Gemeindesteuern abzudecken.	Wie SPNV/SPRV.	Ausgleich durch Provinzen, beim Schülerverkehr durch Gemeinden.
Dänemark	Dänische Staatsbahnen (DSB): Zentralstaat nach Vier-Jahres-Regelung, Privatbahnen nur 70 %.	Voll durch Zentralstaat.	Zuschüsse jeweils zur Hälfte durch Regionen und Kommunen.	Anteilig durch Regionen und Kommunen.
Niederlande	Zuschüsse durch Zentralstaat.	Voll durch Zentralstaat.	Zuschüsse durch Zentralstaat.	Ausgleich durch Zentralstaat nach Durchschnittskosten und gemäß Normierungssystem (Mindestbedienstungsstandards bei Mindestnachfrage 8 Pers./ h).
Großbritannien	Projektbezogene Zuschüsse durch Counties (England, Wales) und Regions (Schottland) für British Rail (BR).	Pauschal für Angebot der BR auf Stand 1974 durch Zentralstaat und vereinzelt durch Counties/Regions.	Zuschüsse vor allem durch Counties/Regions.	Ausgleich bei „Social lines“ (= 80 % aller Linien) durch Counties/Regions. Rückerstattung der Mineralölsteuer als einzige Beteiligung des Zentralstaats.
Frankreich	Unrentable Investitionen zur Attraktivitätssteigerung nach Bestellerprinzip durch Regionen.	Pauschalbetrag und Teile der Transportabgabe für Zeitkartenrabatte im Berufsverkehr.	Bei wachsendem ÖPNV aus Transportabgabe.	Bei Angebotsausweitung über Transportabgabe. Schülerverkehr vor allem über Zentralstaat, Regionen, Gebietskörperschaften.
Schweiz	Schweizerische Bundesbahnen (SBB): Infrastrukturmaßnahmen voll durch Zentralstaat. Konzessionierte Bahnen: Infrastrukturmaßnahmen und Fahrzeuge durch Zentralstaat und Kantone (aber ohne Lokalverkehre).	SBB: Voll durch Zentralstaat. Konzessionierte Bahnen: Voller Ausgleich bestellter Leistungen und politischer Tarife durch Zentralstaat.	Konzessionierte Busse: Wie konzess. Bahnen. Schweizer Postautodienst (PTT): Investitionshilfen nur durch Kantone.	Konzessionierte Busse: Voller Ausgleich bestellter Leistungen und politischer Tarife durch Zentralstaat. PTT: Ausgleich durch post-interne Quersubventionen (Überschüsse im Fernmeldesektor) und vereinzelt durch Kantone.
Österreich	Durch Zentralstaat und Land (80 : 20).	Voll durch Zentralstaat für auferlegte gemeinwirtschaftliche Leistungen.	Zuschüsse durch Zentralstaat.	Auf gesetzlicher Grundlage nur Zuschüsse des Zentralstaats für Schülerverkehre.

nellen Angebots folgt die Nachfrage nur stark unterproportional. In den Augen des Stadtverkehrsplaners erscheint der traditionelle ÖPNV vieler ländlicher Räume trotzdem erheblich besser als sein Ruf bei den davon Betroffenen. Zugleich ist der reale ÖPNV bereits heute ein heterogenes und mehrstufiges Gebilde, wenn wir den Taxi- und Mietwagenverkehr sowie den Werk- und Gelegenheitsverkehr mit berücksichtigen und Schulen, Krankenkassen, Urlauber und Tagesbesucher sowie Unternehmen als Finanziers ansehen.

Ob es uns gefällt oder nicht, so spiegelt die rückläufige Nachfrage im konventionellen

ÖPNV nur die geringe Wertschätzung einer Wohlstandsgesellschaft für Mobilitätsprodukte von gestern und vorgestern wider. Diese Überalterung gilt auch für das weitverbreitete Besitzstandsdenken der Betreiber und Entscheidungsträger und ihr Festhalten an erstarrten Formen.

Soll also vermieden werden, daß sich in den neuen Bundesländern – und hier viel schneller als damals in den alten – wiederholt, wie sich der ÖPNV gleich einem morschen Netz auflöst, sind neue Konzepte unumgänglich. Die Schlagworte heißen: neue Rahmenbedingungen, Flexibilisierung, Selbstorganisation und Experimente, Mehrfachnutzung,

Bündelung, Symbiose und Synergieeffekte. Den Kern dürfte das Verknüpfen vorhandener Lösungselemente verschiedenster Funktionsbereiche mit Phantasie und Marktgefühl bilden. Angesichts der vertrauten Erwartungen für den traditionellen ÖPNV geht es also um Dinge, die wenig riskieren, wenig kosten und viel versprechen. Zumindest sollten derartige neue Wege in jenen dünnbesiedelten ländlichen Räumen der neuen Bundesländer gewagt werden, die es in ihrer Bevölkerungsdichte, Siedlungsverteilung und Siedlungsgröße durchaus mit nordeuropäischen Verhältnissen aufnehmen können und die deshalb besonders gefährdet sind.



Vor dem Strukturraster des deutschen ÖPNV in der Fläche werden deshalb unkonventionelle und neuartige Lösungen und Klein-konzepte des Auslandes dann als innovative Maßnahmen angesehen, wenn sie in Deutschland noch nicht realisiert sind oder wenn sie hier – im Gegensatz zum Ausland – unbefriedigende Ergebnisse erbracht haben oder wenn sie bei uns in Vergessenheit geraten sind. Die vertiefenden Einzeluntersuchungen konzentrierten sich daher auf drei Grundtypen (Übersicht 3):

- den gemischten Güter- und Personenverkehr, hier als *Transportmix* bezeichnet,
- die multifunktionalen Einrichtungen, hier als *Funktionsmix* bezeichnet, und
- die Kombination von mehreren Angebots- und Nachfragesektoren zur Aufrechterhaltung eines hochwertigen, wettbewerbsfähigen Linienangebots, hier als *Ressourcenmix* bezeichnet.

Daran ließe sich als vierter Grundtyp noch ein *Planungsmix* anschließen, der durch langfristige Vorausschau die Einsatzbedingungen des ÖPNV systematisch begünstigt. Als Beispiel bietet sich die ländliche Siedlungsplanung mit ihrer Förderung von ÖPNV-Achsen an, wobei neben der Ausweisung von Wohn- und Gewerbeflächen auch die Lage von Schulen, Krankenhäusern und Einkaufszentren ÖPNV-freundlich geplant werden kann. Letzteres ist vor allem dann wichtig, wenn die potentiellen Nachfragemengen so groß sind, daß ein bedarfsgesteuerter Ergänzungsbetrieb sehr rasch an seinem eigenen Erfolg scheitern kann, die vorhandene Nachfrage aber einen Linienbetrieb (noch) nicht erlaubt.

Ergebnisse und Empfehlungen

Auf der Ebene *ordnungspolitischer Rahmenbedingungen und großer ÖPNV-Konzepte* führt der Vergleich der ausländischen Erfahrungen mit den gegenwärtigen Rahmenbedingungen in Deutschland zu folgenden Grundaussagen:

- Die Regionalisierung des schienen- und straßengebundenen ÖPNV muß die vollständige Verlagerung der Zuständigkeiten auf die jeweilige Region zur Folge haben. Das notwendige Engagement der einzelnen Bundesländer als den höherstufigen Gebietseinheiten sollte sich in der gegenwärtigen Phase nach den erfolgten länderbezogenen Regelungen und gegebenenfalls, nach der Schaffung von gesetzlichen Grundlagen, auf die Sicherung der Rahmenbedingungen beschränken.
- Zu berücksichtigen ist bei den anstehenden Neuregelungen die unterschiedliche

Übersicht 2:

Organisatorische Zuständigkeit für den öffentlichen Personennahverkehr/Regionalverkehr

Schweden

Seit 1988 Betriebsrechte im SPNV/SPRV bei Provinzen (Län). Provinzen sind frei in Konzeption ihres Regionalverkehrs. Seit 1989 Gebietskonzessionen für sämtliche Gemeinden im Gemeinde- und Regionalverkehr. Die Regionalverkehrsgesellschaften der einzelnen Provinzen sind Aktiengesellschaften (je 50% der Aktien bei Provinz und Gemeinden). Bedienungsgebiete und sämtliche Verkehre werden ausgeschrieben. Aufteilung des Eisenbahnnetzes in Haupt- und Regionalstrecken. Staatsbahnen mit Betriebsrechten im Personen- und Güterverkehr auf Hauptstrecken und für Güterverkehr auf Regionalstrecken. Eigenwirtschaftlichkeit der Staatsbahn. Selbständiges staatliches Zentralbahnamt für Fahrweg (Investitionen, Unterhaltung) zuständig. Investitionen durch Träger der Finanzverantwortung. Bestellerprinzip und Nutzungsentgelte.

Dänemark

Dezentralisierung des ÖPNV (einschl. Tarife) in Verantwortung der Regionen bzw. deren Regionalverkehrsgesellschaften. Der Betrieb erfolgt im Auftrag der Regionen durch staatliche oder private Verkehrsunternehmen. Jährliche Standardverträge zwischen Betreiberverbänden und Staat über Kostenerstattungssätze für Abschreibungen und Betrieb nach Fahrzeugalter. Begrenzte Attraktivitätssteigerung im Schienenregionalverkehr durch DSB, Kooperationen mit Bus-Unternehmen noch erforderlich.

Niederlande

Dominierender Einfluß des Zentralstaats. Einteilung der Niederlande in 14 Konzessionsgebiete mit jeweils einer Regionalverkehrsgesellschaft als Konzessionsinhaberin. Diese Regionalverkehrsgesellschaften sind 100%ige Holdings des Zentralstaats. Volle Tarifintegration von städtischen und regionalen Linienbusverkehren im gesamten Land. Festlegung von einheitl. Mindestbedienstungsstandards (Normierungsverfahren). Mehrleistungen nach Bestellerprinzip. SPNV ausschließlich durch Staatsbahn (NS).

Großbritannien

Seit 1985 ist regionaler Busverkehr dereguliert (keine Konzessionspflicht, Sicherstellung einer Grundversorgung durch Counties). Nur mehr 20% der regionalen Busverbindungen werden rein kommerziell betrieben, dagegen erhalten 80% als sog. „Social lines“ Betriebskostenzuschüsse. Schienenregionalverkehr wird durch zentralstaatliche British Rail geplant. Keine Stilllegung im SPNV mehr, vielmehr Attraktivitätssteigerungen geplant. Beabsichtigte Planung im SPNV: Bestellerprinzip, Personalreduzierung an Bahnhöfen, Tarifierhöhungen.

Frankreich

Regionalisierung des ÖPNV mit Planungs- und Tarifverantwortung von Regionen/Departements. Aber sehr unterschiedliches Engagement von Regionen/Departements. Überregionale Schienen- und Busverbindungen „im nationalen Interesse“ nicht regionalisiert. Bestellerprinzip. Linienkonzessionen durch Ausschreibung ohne Recht auf Wiedererteilung. Erleichterte ÖPNV-Finanzierung durch „Transportabgabe“ (als kommunaler Lohnsummensteuer von Unternehmen mit mindestens 9 Beschäftigten. Bis zu 0,55% der relevanten Lohnsummen in Gemeinden von 20000 bis 100000 Einwohnern, bei größeren Städten bis maximal 1,8%). Transportabgabe deckt etwa 30% aller Ausgaben der öffentlichen Verkehrsbetriebe für Investitionen und Betrieb.

Schweiz

Starker zentralstaatlicher und kantonaler Einfluß. Bei wichtigen Entscheidungen plebiszitäre Demokratie. Unterscheidung zwischen staatlichen und konzessionierten Verkehrsunternehmen. Konzessionen für 30 Jahre (Ausnahme: Schweizer Postautodienst). In „Bahn + Bus 2000“ Gleichbehandlung aller Verkehrsträger bei Infrastrukturkosten. Verantwortung der SBB für Planung, Bau und Unterhaltung der Schieneninfrastruktur bei voller Finanzverantwortung des Bundes. Nutzungsbeitrag durch SBB. Infrastrukturerfolgsrechnung (Trennungsrechnung). Fahrplanintegration des gesamten ÖV. Ausrichtung der Regionalfahrpläne der Bahn auf Intercity und Schnellzugangebot. Regionalzüge mindestens im Stundentakt. Orientierung der Buslinien am Zugfahrplan. Mindestbedienstungsstandards im Busverkehr der PTT, die zwei Drittel des Busverkehrs leistet.

Österreich

Starker zentralstaatlicher Einfluß. Staatsverträge für Nahverkehrsvorhaben bei den Bahnen zwischen Zentralstaat und Ländern (Kostenaufteilung meist 80:20). Aufteilung des Netzes der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) in Haupt- und Regionalverkehrsnetze. Im Regionalverkehr Rahmenvereinbarungen zwischen Zentralstaat und Ländern für Leistungsaufträge nach Streckenkategorien. Trennungsrechnung zur Abgeltung gemeinschaftlicher Leistungen. Nebenbahnverordnung zur Weiterführung unrentabler Strecken. Linienbuskonzessionen für regionale Linien auf 15 Jahre durch Bundesland und für überregionale Linien durch Zentralstaat. Erst vereinzelt ÖPNV-Konzepte in Regionen.



Übersicht 3: Erfaßte Lösungsformen und Typen

Grundtyp	Projektart	Projektbeispiel	Projektmerkmal
Transportmix im Fahrzeug	Gemischter Linienverkehr von Personen und Gütern	Bus-Liniendienste in Mittel- und Nordschweden; Schmalspurbahn im Nostal, Norditalien; Nebenbahn Haager Lies in Oberösterreich	Höhere Wirtschaftlichkeit bestehender Linienverbindungen im extrem dünn besiedelten ländlichen Raum
	Mitnahme von Personen im Güterverkehr	Postbusdienste in Großbritannien	Anbindung auch kleinster Siedlungseinheiten bei geringen Nachfragemengen
	Kleinräumiger Transportmix	Border Courier in Schottland; Grüner Blitz in Dänemark	Komplette Flächenversorgung abgelegener Gebiete
Stationärer Funktionsmix	Multifunktionale Busstation	Nahverkehrsentwicklungsplan für die Region Angouleme, SO-Frankreich	Attraktivitätssteigerung, Verringerung von Umsteigezwängen in hierarchischen Netzen
	Multifunktionale Servicestation	Bus-Güter-Terminals in Umea und Robertsfor, Provinz Västerbotten, Östersund und Hamardal, Provinz Jämtland, Schweden Verkehrsservicezentrum in Melhus, Provinz Südtrøndelag, Norwegen	Mitnutzung vorhandener außerverkehrlicher Einrichtungen, Möglichkeiten von Größenvorteilen bei geringer Einzelnachfrage
Ressourcenmix im Personenverkehr	Koordination von Transportdiensten	ESCORT Projekt im Raum Newhaven, County East Sussex, England Skysstasjon in Mandal, Provinz Vest-Agder, Norwegen	Beibehaltung von (teuren) Spezialangeboten (für Personen mit Mobilitätshandicaps)
	Mehrfachnutzung von Personal und Einrichtungen	Verkehrsgesellschaft Stern & Hafferl, Gemunden, Oberösterreich Multibus in Grijpskerk bei Groningen, Niederlande Bahnlinie Ceva-Ormea, Aostatal, Italien Sammeltaxi-Pool, Region Toulouse, Frankreich	Personenlinienverkehre als Zusatzprodukte zu anderen Verkehrsleistungen zur Erzielung von Deckungsbeiträgen zu Fixkosten

Situation in den alten und den neuen Bundesländern. Es sollte davon ausgegangen werden, daß die aktive Unterstützung der Regionalisierungskonzepte durch die Landesbehörden in den neuen Bundesländern über einen längeren Zeitraum begleitet werden muß, als dies in den alten Bundesländern der Fall sein wird.

Die zuständigen regionalen Behörden bzw. Organisationen bedürfen angesichts ihrer Verantwortung für den ÖPNV klarer Grundlagen in ordnungsrechtlicher, organisatorischer und finanzieller Hinsicht. Auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse können die folgenden Empfehlungen für die bevorstehende Neustrukturierung des ÖPNV gegeben werden. Diese Empfehlungen sind als Einheit zu verstehen. Sie können und sollten daher zwar in ihren einzelnen Ausprägungen variiert, nicht jedoch gegeneinander aufgerechnet werden:

- Das bestehende *Konzessionsrecht* mit seinen Besitzständen steht dem geforderten Wettbewerb zwischen mehreren Anbietern im Wege. Um die Leistungsvergabe durch Ausschreibung an denjenigen vorzunehmen, der den größten Nutzen verspricht, ist das *Personenbeförderungsgesetz* zu ändern.
- Die zuständigen Behörden sollten deshalb in die Lage versetzt werden, *Ausschreibungen* nicht nur linienbezogen, sondern auch für sinnvolle Netze bzw. Netzteile als Einheit

durchzuführen. Damit wird der Ausgleich zwischen erlösstarken und -schwachen Linien angeregt und der Einsatz verfügbarer öffentlicher Mittel wirkungsvoller (Stichwort: *Gebietskonzession*).

- Auch sollte den zuständigen Behörden die Möglichkeit gegeben werden, den SPNV und den straßengebundenen ÖPNV – in den Gebieten, wo beide Systeme vorhanden sind – in einem *gemeinsamen Planungs- und Vergabeprozess* zu behandeln. Damit lassen sich zusammenhängende integrierte Nahverkehrsnetze erhalten und fördern. Die unbegründete Bevorzugung des einen oder des anderen Verkehrsmittels ist dabei auszuschließen. Zur Kompetenz der kommunalen ÖPNV-Träger sollte deshalb gehören, Verlagerungen zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln zum Zwecke der Effizienzsteigerung bis hin zur Aufgabe bestimmter Betriebszweige zugunsten anderer durchsetzen zu können.

- Bei der Vergabe von Betriebsleistungen an Auftragsunternehmer wird die Verwendung von sog. *Standardverträgen* durch die zuständigen Behörden als nützlich empfohlen. Dabei sollte jedoch ein ausreichender Spielraum für regionale bzw. lokale Besonderheiten bestehen. Für öffentlich-rechtliche sowie private Verkehrsunternehmen sollten gleiche Verträge bzw. Vergabebedingungen zugrunde gelegt werden. Die gegebenenfalls

vorherrschenden ungleichen Ausgangsbedingungen zwischen den privaten und öffentlich-rechtlichen Anbietern wären in besonderen Regelungen zu berücksichtigen (Ursprung: Dänemark).

- Ungeachtet der regionalen Zuständigkeit für das ÖPNV-Angebot wird die Erstellung und Anwendung eines *Normierungsverfahrens* (Mindestbedienstungsstandards) für sinnvoll erachtet. Seine Ergebnisse könnten zu Empfehlungen für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots führen. Damit erhielten die zuständigen Behörden eine Orientierungshilfe. Dies gilt auch in bezug auf die Abgrenzung zu zusätzlichen Angeboten, deren Betriebsdefizite voll nach dem Bestellerprinzip abzugelten wären (Ursprung: Niederlande).

- Die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV ließe sich durch Einführung einer *Nahverkehrsabgabe* erleichtern (Ursprung: Frankreich). Voraussetzung dafür ist, daß die Städte und Gemeinden über die Schaffung der gesetzlichen Grundlagen die rechtliche Möglichkeit zur Erhebung einer derartigen Steuer erhalten. Dieses Recht sollte nicht an eine Mindesteinwohnerzahl gekoppelt sein, und die Mittel müßten ausschließlich zur Attraktivitätssteigerung verwendet werden.

- Beim Schienenpersonennahverkehr sollten in Abhängigkeit von den regionalen Rahmenbedingungen durchaus *unterschiedliche Konzepte* eingeführt werden. Dabei kämen –



entsprechend der neuen EG-Verordnungen – neben der DB auch weitere öffentliche oder private Betreiber in Betracht. Denkbar ist außerdem eine Lösung, bei der – als Ergebnis der Ausschreibung – ein Dritter auch mit Fahrzeugen, die sich im Eigentum der jeweiligen Region befinden, den SPNV durchführt.

Auf der Ebene *unkonventioneller, neuartiger Lösungen und Kleinkonzepte* führt der Vergleich der ausländischen Erfahrungen mit den deutschen Verhältnissen zu folgenden Empfehlungen für Planungsgrundsätze, Mixformen und ÖPNV-Grundkonzepten.

Soll vermieden werden, den ÖPNV in der Fläche nach großstädtischen Maßstäben zu reorganisieren, so bedeutet *ländlicher Verkehr nach ländlichen Maßstäben* vor allem das Denken und Planen auf drei Ebenen zugleich:

- Auf der *Ebene des Verkehrsangebotes*, indem das Entstehen eines *flexiblen Systems* gefördert wird – entweder als mehrstufiges hierarchisches System, das durch unkonventionelle Maßnahmen dort ergänzt wird, wo der traditionelle Linienverkehr an seine systembedingten Grenzen stößt, oder aber als autonomes heterogenes Grundsystem unkonventioneller Formen verschiedenster Funktionsbereiche. Unkonventionelle Maßnahmen des Auslands, die als Beispiele für die erste Möglichkeit dienen können, bilden Social Car Schemes, Buurtbusse, Postbusse, organisierte Mitnahmeverkehre. Beispiele von Maßnahmen und Projekten, die eher für ein autonomes multifunktionales Grundsystem geeignet sind, bilden kombinierte Personen-/Güterverkehre, Multibusse, Kurier-Service, Taxi-Pools.

- Auf der *Ebene der Tätigkeiten und Versorgungseinrichtungen*, indem die bloße Angebotskoordination durch ein *ländliches Erreichbarkeitsmanagement* ergänzt wird. Eine notwendige Ergänzung hierfür ist die gleichberechtigte zeitliche Abstimmung von Arbeits-, Schul-, Öffnungs- und Sprechzeiten mit dem Verkehrsangebot. Bisher konnten lediglich Beispiele für die Anpassung des Verkehrsangebots gefunden werden (Ausnahme: multifunktionale Busterminals). Praktizierte Beispiele dieser Ebene sind mobile Einrichtungen sowie Mehrfunktionseinrichtungen, letztere entweder als Servicecenter wie der Dorfladen („Nachbarschaftsladen“) mit Geschäft, Lager- und Warteraum, Postamt und Haltestelle oder als Busterminal mit angegliederter Annahme- und Auslieferstation für Güter, Reisebüro und Disko/Eisdiele. Vor allem für den Erfolg von autonomen heterogenen Grundsystemen als wesentlich erwiesen sich spezielle Nahverkehrsberater oder Verkehrsvermittler.

- Mit dem letzten Beispiel des Nahverkehrsvermittlers gelangt man aber schon auf

die *Ebene sozialer Anpassung verkehrspolitischer Lösungen*, indem die *Erfolgsbedingungen in ländlichen Gesellschaften* berücksichtigt werden. Gerade bei den langfristig erfolgreichen Projekten erweist sich die feste Einbindung in das ländliche Leben und Wertesystem als besonders zweckmäßig. Nur so konnten diese Projekte nicht nur die oftmals benötigte große Zahl von Freiwilligen über längere Zeiträume aufbringen, sondern auch beim eher passiven Großteil der Bevölkerung überhaupt als Alternative zur Pkw-(Mit-)Benutzung ankommen.

In der Fläche erweist sich *der Zugang* (also der Anfang und das Ende der Transportkette) als besondere Schwachstelle des ÖPNV. Damit rückt eine *Planung von unten nach oben* in den Vordergrund. Ist der nachfragenächste Engpaß erst einmal entschärft, wird möglicherweise der in diesem Sinne nachgeordnete – „höherstufige“ – Verkehr zum Selbstläufer.

Die *Zugangsproblematik dieser Transportkette* in nachfrageschwachen Räumen ist nicht nur eine Frage von Anrufsammeltaxis und bedarfsgesteuerten Bussen. Sie beginnt beim Telefon als Informationsmedium und dem verständlichen portemonnaiegerechten Fahrplankärtchen und führt über die Verteilung dieser farblich auffälligen wetterfesten Fahrpläne durch Vereine, Läden, Wirtschaftshäuser, Kirchen etc. schließlich zu zebrafarbigen oder schockfarbigen Bussen und Bushaltestellen mit Fahrzeit und Fahrziel als Blickfang bis hin zur Gewinnung sozialer Leitgruppen für den ÖPNV.

Für die Verwirklichung eines akzeptierten ländlichen ÖPNV ist vor allem die Einrichtung eines für die Region verantwortlichen und kompetenten *Verkehrsvermittlers* eine wichtige Voraussetzung. Die Aufgabe des Verkehrsvermittlers besteht darin, möglichst alle lokalen Verkehrsakteure dazu zu bewegen, ihre Ressourcen effektiver zu nutzen und/oder einem größeren Nutzerkreis Transportangebote bereitzustellen. Dies geschieht in zwei Stufen. Zunächst hilft der Vermittler, bestehende Transportleistungen (wie Linienverbindungen, Schüler-, Krankentransporte, Behörden- und Werkverkehre) zu koordinieren, um so Doppelfahrten zu verhindern und die vorhandenen Fahrzeuge besser auszulasten. In der zweiten Stufe – die weit größere organisatorisch-rechtliche Veränderungen voraussetzt und die daher an die anstehende Regionalisierung gekoppelt werden müßten – werden die Transportaufgaben einer Vielzahl von Einrichtungen (Behörden) und die Aktivitäten einer Vielzahl von Verkehrsanbietern (staatlichen, gemeinnützigen und privaten), die oftmals sehr wenig gemeinsam haben, zusammengeschlossen. Beispiele hierfür bilden Sozialämter, Krankenhäuser, Bildungseinrichtungen, Ver- und Entsorgungsunternehmen,

Post und Betriebe des öffentlichen Verkehrs. Ein solcher Vermittler ist daher bei der jeweiligen Verkehrsregion anzusiedeln (wie z. B. in England bei den Counties). Darüber hinaus sollte es in den Ländern und beim Bund je einen *Ländlichen Verkehrsbeauftragten* geben, dessen Hauptaufgabe die Koordination und Schulung der regionalen Vermittler ist.

Beurteilung

Eine deutliche Verbesserung der Situation des ÖPNV im ländlichen Raum in Deutschland kann durch eine integrierte Einführung von Elementen ausländischer Rahmenbedingungen, Großkonzepte und unkonventioneller Kleinformen erreicht werden. Inhaltliche Ansätze hierzu sind im vorausgehenden Kapitel aufgezeigt worden.

Die Länderuntersuchungen haben gezeigt, daß geeignete Lösungen vor allem in drei Bereichen zu suchen sind:

in der Art und dem Maß landesweiter Einflußnahme mit

- finanziellem Engagement,
- landesweiten ÖPNV-Konzepten,
- Maßnahmen zur Schaffung vergleichbarer Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger,
- Mindestbedienstungsstandards;

in der Regionalisierung der verkehrspolitischen Verantwortung mit

- stärkerer finanzieller Eigenbeteiligung,
- regionalen Verkehrskonzepten,
- gezielten Maßnahmen zur Sicherstellung eines adäquaten Verkehrsangebotes vor Ort;

in der Privatisierung von Verkehrsunternehmen und der Schaffung von marktwirtschaftlichen Wettbewerbsbedingungen (einschließlich Deregulierung).

Bei der staatlichen Einflußnahme ist zu berücksichtigen, daß Größe und Einwohnerzahl der kleineren Länder, wie Dänemark und der Schweiz, eher den einzelnen deutschen Bundesländern entspricht. Insofern können nach der Regionalisierung in Deutschland solche Ansätze auch für die politische Ebene einzelner Bundesländer von Interesse sein.

Gerade weil sich die Ausgestaltung der Regionalisierung des ÖPNV und des SPNV in Deutschland noch im Klärungsprozeß befindet, sollten die hierzu vorliegenden Erfahrungen vor allem aus Schweden und Frankreich genutzt werden. In diesem Zusammenhang sind auch die Erfahrungen aus Schweden, der Schweiz und Österreichs bei der Durchführung der Bahnstrukturreform relevant.



In Verbindung mit der Regionalisierung gewinnt die verstärkte Nutzung marktwirtschaftlicher Mechanismen für eine möglichst effiziente Gestaltung des ÖPNV weiter an Bedeutung. Hinsichtlich von Ausschreibungen und der Durchführung von Verkehren – einschließlich der Überlagerungen zwischen mehreren Regionen – sollten vor allem die Regelungen in Schweden und in der Schweiz in die Diskussion eingebracht werden. Demgegenüber zeigte die britische Deregulierung keine positiven Effekte auf die ÖPNV-Angebotsqualität im ländlichen Raum.

Reorganisation und erfolgreiche Durchführung des ÖPNV im ländlichen Raum muß sich an einem *Leitbild* orientieren. Dafür bieten sich grundsätzlich zwei Leitbilder an:

– das Leitbild des *klassischen* mehrstufigen ÖPNV-Netzes mit hierarchischem ÖPNV-System (SPNV, Schnellbus, flächenschließender Bus, bedarfsgesteuerte Systeme) oder

– das Leitbild eines unkonventionellen Angebots als Versorgungsgrundlage des regionalen Gesamtsystems.

Ein mehrstufiges ÖPNV-Netz erfordert zur Sicherstellung der Mobilität für Personen, die weder den Linienverkehr nutzen können noch – zumindest zeitweise – über einen Pkw verfügen, den lokal differenzierten Einsatz von unkonventionellen Bedienungsformen als Ergänzung des Linienverkehrs. Diese bilden dann ein eigenes Produkt *Lokaler öffentlicher Verkehr*, in dem beispielsweise Rufbusse zusammen mit anderen Angeboten, wie Bürgerbussen und Anrufsammeltaxis, das Verbindungselement zwischen Nutzer und traditionellem ÖPNV ergeben. Beispiele im europäischen Ausland zeigen, daß dieser lokale Verkehr, der neben der Erreichbarkeit der Unterzentren besonders dem Zugang zum öffentlichen Linienverkehr dient, auch privat organisiert werden kann. Vor allem angesichts der bevorstehenden demographischen Umwälzungen bietet sich hier ein reiches Betätigungsfeld für Selbstorganisationsprozesse innerhalb der immer größer – und aktiver – werdenden Bevölkerungsgruppe der Älteren. Ein solcher lokaler öffentlicher Verkehr ist also als *Ergänzungs-*

produkt konzipiert. Bei ihm aber handelt es sich um eine lokale Angebotskonzeption für wohlhabende Regionen mit ansonsten guter, wenn auch grobmaschiger ÖPNV-Versorgung.

Als alternatives Leitbild für extrem dünn besiedelte Regionen mit schlechter ÖPNV-Versorgung und geringer Finanzkraft bietet sich angesichts der bevorstehenden Regionalisierung die *Konzeption eines unkonventionellen ÖPNV-Angebots als Versorgungsgrundlage des regionalen Gesamtsystems* an. Möglichst *sämtliche Verkehrsbeziehungen auf der regionalen Ebene* werden deshalb von diesem Angebot erfaßt und bedient. Die zeitliche und räumliche Angebotsgestaltung orientiert sich an einer ÖPNV-Planung von unten nach oben. Dies bedeutet zuerst die Wohnung des Nutzers. Von dort oder von der nächstgelegenen Haltestelle wird das Angebot auf die Orte der Aktivitäten der Verkehrsteilnehmer als deren Zielorte hin ausgerichtet. Die Grundformen bilden regional zugeschnittene Kombiangebote, wie in Schweden die kombinierten Personen- und Güterbuslinien mit multifunktionalen Terminals, die vor allem im Alpenraum vorhandenen Lokalbahnen mit Personen- und Güterverkehr oder die in Großbritannien verbreiteten *Courier- und Riderlinien*, bei denen jeweils mehrere Angebots- und Nachfragesektoren zusammengeführt werden und dann einen lokalen Markenartikel als Identifikationsprodukt bilden. Als raumplanerisches Leitbild liegt diesem Konzept die Philosophie einer möglichst dezentralen Konzentration in regionalen Entwicklungszentren zugrunde. Um dieses autonome regionale Netz mit dem Fernverkehrsnetz zu verknüpfen, sollen in den regionalen Zentren ohne große Zeitverluste auch Übergänge zu den überregionalen Verkehrsverbindungen möglich sein. Durch ihre breite Grundlage bei insgesamt relativ niedrigen Verkehrsströmen kommen solche regionalen öffentlichen Verkehrssysteme deshalb mit nur einer weiteren oberen Netzebene aus. Diese obere Ebene (und damit der traditionelle ÖPNV-Linienvkehr) besteht nur noch aus Regionalschnellbahn- oder Expreßbuslinien, die die jeweiligen Mittel- und/oder Oberzentren untereinander und mit den benachbarten Oberzentren verbinden.

Derartige autonome Regionalverkehrskonzepte decken also die Gesamtheit der in und aus der Region entstehenden Verkehrserfordernisse ab. Dies erfolgt durch eine Zangenbewegung: beim Angebot durch Flexibilisierung zur Kapazitätsanpassung nach unten (durch Schienenbusse, gemischte Personen- und Lastfahrzeuge, Midi- und Minibusse, computer-optimierte Einsatzplanung, örtliche Mobilitätsvereine) und bei der Nachfrage durch zusätzliche Verkehrsbeziehungen (wie im Tourismus, durch Festgesellschaften, beim Wirtschaftsverkehr, bei Krankenhaus-, Besuchs- und Einkaufsfahrten) zur Anpassung nach oben. Die Konzentration auf wenige, wenn auch längere Verbindungen mittlerer Kapazität ist wegen der Finanzschwäche der in Frage kommenden Regionen unumgänglich, aber angesichts der nunmehr entfallenden Umsteigevorgänge zwischen Fahrzeugen unterschiedlicher Netzebenen auch akzeptabel. Ein weiterer Grund für diese integrierte Verkehrsversorgung liegt darin, daß Pkw-ähnliche Sammeltaxiangebote in diesen Regionen organisatorisch und finanziell uninteressant sind. Als zusätzliches öffentliches Angebot übersteigen die auf den Beförderungsfall bezogenen Kosten von Anrufsammeltaxis die finanzielle Tragfähigkeit solcher Regionen. Für eine privat organisierte Verkehrsversorgung hingegen fehlen diesen Regionen (noch) die Voraussetzungen, wie sie ein hoher Anteil zugezogener Rentner mit hohem Pkw-Anteil bilden könnte.

Trotz aller Unterschiede in der jeweiligen ÖPNV-Politik für ländliche Räume ergibt sich als wesentlichste Gemeinsamkeit der untersuchten Länder auch hier die Notwendigkeit einer Regionalisierung, bei der die organisatorische und die finanzielle Verantwortung für den ÖPNV bei den jeweiligen Regionen liegt. Die Größe dieser Regionen sollte deutlich unterhalb von 1 Million Einwohnern – und damit eher noch unter der Ebene von Regierungsbezirken – liegen. Für die konkrete Ausgestaltung innerhalb der Regionen bieten sich dann als Alternativen die dargestellten Leitbilder des mehrstufigen hierarchischen oder des autonomen multifunktionalen ländlichen ÖPNV an. Die Entscheidung wird wesentlich von der Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur der jeweiligen Region bestimmt.