

WALTER LABS

Öffentlicher Nahverkehr außerhalb der Verdichtungsräume

Die Zwecke des Verkehrs in Stadt und Land

Weder der öffentliche noch der private Verkehr erschöpfen sich im Selbstzweck. Abgesehen von einigen jungen Autofans, vermitteln die Beförderung und das Fahren an sich den Menschen keine Befriedigung, sondern es kommt für die meisten auf den Zweck der Beförderung, also auf die Erreichung des Zieles sowie auf die dort geplante Tätigkeit und Aufenthaltsweise an. Der Schüler fährt zur Schule, nicht um zu fahren, sondern um in der Schule am Unterricht teilzunehmen. Für den Berufstätigen ist die Beförderung nur das Mittel, um den Beruf an geeigneter Stelle auszuüben. Der einkaufenden Hausfrau kommt es nicht auf die Beförderung, sondern auf das Einkaufen im Zielgebiet an, und für den Erholungs- und Entspannungssuchenden ist ebenfalls die Fahrt zum Erholungsgebiet sowie zu den Erbauungs- und Unterhaltungsstätten nur Mittel zum Zweck. Wenn wir vom Verkehrsbedürfnis sprechen, so ist dieses Bedürfnis nur ein sekundäres, während das primäre sich auf die Tätigkeit und das Verweilen im Zielgebiet bezieht.

Der öffentliche Personennahverkehr dient aber nicht nur den angedeuteten Bedürfnissen seiner Fahrgäste, sondern darüber hinaus dem öffentlichen Bedürfnis nach günstiger Entwicklung unserer Gemeinwesen, nach Straßenentlastung, nach Umweltfreundlichkeit, nach Förderung des Schul- und Bildungswesens, nach zweckmäßiger Beschäftigungspolitik und schließlich der Gesamtwirtschaft und -gesellschaft überhaupt. Sowohl die individuellen als auch die öffentlichen Bedürfnisse nach Personennahverkehr sind ihrem Wesen nach in Stadt und Land die gleichen, wenn ihre Intensität und gleichartige Vielfalt auch entsprechend der differierenden Struktur der einzelnen Verkehrsgebiete unterschiedlich sind. Es ist daher nicht richtig, vom Stadtverkehr den Regionalverkehr als besondere Verkehrsart zu trennen und ersterem oder letzterem eine andersartige, vielleicht grundsätzlich stärkere oder schwächere Förderung zuteil werden zu lassen. Vielmehr ist der öffentliche Personennahverkehr ein Ganzes, und man kann allenfalls innerhalb dieser gleichartigen Verkehrsart nach Häufigkeit, Netzdichte, Reiselänge und dgl. gewisse Unterschiede zwischen Stadtinnenverkehr, Vorortverkehr, Nachbarschaftsverkehr und Regionalverkehr machen, ohne daß jedoch das Wesen des Nahverkehrs schlechthin dadurch verändert wird.

Das muß vorausgeschickt werden, wenn Fragen des Verkehrs in den dünner besiedelten Gebieten behandelt werden. Auch dort besitzen die Menschen Verkehrsbedürfnisse, die durchaus den gleichen primären Zwecken dienen, wie sie in den Verdichtungsgebieten vorliegen. Die Bevölke-

rung will auch in diesen Gebieten zur Schule, zur Arbeit, zu Verwandten und Bekannten, aus Gründen der Erholung, Ausspannung, Erbauung, des Vergnügens u. a. m. fahren und bedient sich hierzu entweder eigener oder allgemein zugänglicher, also öffentlicher Verkehrsmittel. Es liegt im Wesen öffentlicher Verkehrsmittel, daß sie erst von einer gewissen Stärke eines allgemeinen und gleichgerichteten Bedürfnisses an eingesetzt werden können. Ein Privatmann kann sich ein eigenes Auto leisten, auch wenn er es nur selten benutzt. Ein Kraftdroschkenunternehmer kann sich aber den Einsatz einer Kraftdroschke nicht erlauben, wenn kaum jemand damit fahren will, denn als Kraftdroschkenbesitzer muß er von den Erträgen seines Kraftdroschkenverkehrs leben können. Entsprechend und noch ausgeprägter gilt dies für den Bus- und schließlich für den Bahnverkehr. Es kann somit nicht jeder einzelne erwarten, daß ihm überall und zu jeder Zeit öffentliche Verkehrsdienste angeboten werden, denn dann würden die Dienste so teuer werden, daß sie schon aus diesem Grunde nicht in Anspruch genommen würden.

Grundausstattung mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch in dünner besiedelten Gebieten

Nun ist man im Zeitalter des privaten Automobils leicht geneigt zu sagen, daß wegen der schwächeren allgemeinen Bedürfnisse und der relativ größeren Verkehrsflächen in den dünner besiedelten Gebieten die Bevölkerung auf das private Auto zu verweisen ist. Das klingt zunächst ganz natürlich, hält jedoch in einer Zeit, in der jeder einzelne den gerechtfertigten Wunsch hat, sich am allgemeinen Wirtschafts- und Gesellschaftsleben zu beteiligen, und in der auch die Volkswirtschaft und Gesamtgesellschaft auf die Mithilfe jedes einzelnen an möglichst geeigneter Stelle angewiesen ist, einer näheren Prüfung nicht oder nur zum Teil stand. So haben auch die »Leitlinien für den Nahverkehr in Hamburg« (Heft 7/1970 der Schriftenreihe der Behörde für Wirtschaft und Verkehr der Freien und Hansestadt Hamburg) mit der Einräumung eines Vorranges für den Individualverkehr in der äußeren Zone (S. 32) durch den Hamburger Verbunddirektor Dr. Pampel eine Interpretation in dem Sinne erfahren, daß auch in den Außenbereichen eine Mindestausstattung mit öffentlichen Verkehrseinrichtungen natürlich notwendig ist (vgl. Heft 55 der Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Erich Schmidt Verlag, Bielefeld). Es gibt eben viele Menschen, die wegen ihres Alters, körperlicher Gebrechen und nicht ausreichenden Einkommens kein eigenes Auto anschaffen und halten können oder gar nicht wollen und denen man auch nicht

zumuten kann, sich lediglich auf die Nachbarschaftshilfe zu verlassen. Ein Besucher der Internationalen Verkehrsausstellung in Dallas bei Washington D. C., der bekannten TRANSPO '72, hat zu dieser Frage folgende Erkenntnisse und Untersuchungsergebnisse aus den USA mitgebracht (vgl. *Scheucken*, Internationale Verkehrsausstellung in Washington, Heft 12/1973 der Wirtschaftlichen und Technischen Schriftenreihe des Fachverlages Dr. H. Arnold, Dortmund-Mengede):

»Durch diese (nämlich ausschließlich auf das Auto abgestellte) Konzeption des Städte- und Verkehrswegebaues werden jedoch Bevölkerungsschichten, die durch Alter, körperliche Gebrechen und Armut zwangsläufig benachteiligt sind, von den progressiven Vorteilen der gesellschaftlichen Entwicklung ausgeschlossen. Die hier angesprochenen Gruppen stellen einen beachtlichen Teil der Gesamtbevölkerung dar und beziffern sich bei rund 200 Millionen US-Bürgern auf etwa 90 Millionen Einwohner. 1980 wird dieser Anteil verkehrlich unterprivilegierter Staatsbürger 102 Millionen gegenüber einer Gesamtbevölkerung von 235 Millionen betragen. Bei Ausklammerung der Kleinkinder ist damit etwa ein Drittel der Bevölkerung in den USA ernstlich benachteiligt. Sie müssen als die »Gefangenen« einer automobilen Gesellschaft angesehen werden, denen nichts anderes übrig bleibt, als vernachlässigte Verkehrsanlagen und abgewirtschaftete öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen.«

Das wird in der Bundesrepublik Deutschland nicht anders sein, vielleicht sind hier sogar die Bevölkerungskreise mit zu geringem Einkommen größer – in den dünner besiedelten Gebieten besonders – als in den USA, wenn man vor allem nicht nur an das der Berufsausübung des Familienoberhauptes dienende Auto, sondern auch an die Verkehrsbedürfnisse anderer Familienmitglieder denkt¹.

Die Verweisung der Bevölkerung in dünner besiedelten Gebieten auf das Auto würde nicht nur große Teile von ihr benachteiligen, sondern wir können es uns auch vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus einfach nicht leisten, solchen Bevölkerungsteilen die gleichen Ausbildungs-, Beschäftigungs- und sonstigen Chancen vorzuenthalten, wie sie in den Verdichtungsgebieten gegeben sind und als selbstverständlich erwartet werden. Frau Prof. Dr. Spiegel hat auf der Jahrestagung des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe (VOV) am 5. Juni 1974 in Stuttgart überzeugend dargelegt, daß infolge anhaltenden Rückgangs der Geburtenziffer die Einwohnerzahl der Bundesrepublik Deutschland sinken wird, bis zum Jahre 2000 um etwa 10 % (vgl. Heft 55 der Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Erich Schmidt Verlag, Bielefeld). Um so notwendiger wird es im Interesse des Funktionierens und ausreichender Ertragsfähigkeit unserer Volkswirtschaft sein, der geringeren Zahl einheimischer Arbeitskräfte ein Höchstmaß an persönlicher und gesamtwirtschaftlicher Effizienz beruflicher Tätigkeit zu ermöglichen.

1 Prof. Kutter, TU Berlin, hat beim DVWG-Kongreß aus Anlaß der Deutschen Industrieausstellung Berlin 1974 diesen Bevölkerungsteil mit $\frac{2}{3}$ beziffert.

Öffentlicher Verkehr als Mittel der Raumordnung

Schon angesichts dieser Tatsache und ihrer Konsequenzen können wir daher die Bevölkerung in den dünner besiedelten Gebieten verkehrlich nicht sich selbst überlassen, sondern müssen ihr durch die richtige Gestaltung der Verkehrsmittel und -wege die Chance geben, sich zum höchstmöglichen persönlichen, aber auch gemeinsamen Nutzen die jeweils geeignetste Beschäftigungsmöglichkeit auszusuchen und die Wege zu und von den entsprechenden Arbeitsplätzen in günstiger Weise zurückzulegen. Dabei sind die öffentlichen Verkehrsmittel, wie dargelegt, nicht zu entbehren. Das gleiche gilt für die Ausbildung. Die andere Konsequenz wäre, diesen Menschen nahezulegen, ihre bisherigen Wohngebiete zu verlassen und sich in den Verdichtungsgebieten anzusiedeln, wo sie solche Beschäftigungsmöglichkeiten und die zu ihnen führenden Verkehrsmittel vorfinden. Aber dies wollen viele Menschen nicht, und Staat und Gemeinden sind gehalten, diesen Willen zu respektieren; außerdem haben Staat und Gemeinden längst eingesehen, daß in der weiteren Verdichtung und Vergrößerung der Verdichtungsgebiete nicht das zukünftige Heil von Wirtschaft und Gesellschaft liegt, sondern daß aus vielerlei Gründen dem Wachstum in den Verdichtungsgebieten immer enger werdende Grenzen gesetzt werden. Es ist deshalb unerlässlich, auch das Wirtschafts- und Gesellschaftsleben in den dünner besiedelten Gebieten mittels guter Verkehrsstrukturen im Interesse des allgemeinen Wohles stärker zu intensivieren, damit Volkswirtschaft und Gesellschaft hieraus ihren Nutzen ziehen können.

Stellungnahme von Staatssekretär Dr. Abreß vom Bundesministerium für Raumordnung, Bauwesen und Städtebau

Staatssekretär Dr. Abreß hat auf der Jahrestagung 1974 des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe hierzu ausgeführt (vgl. Heft 55 der Schriftenreihe für Verkehr und Technik, Erich Schmidt Verlag, Bielefeld):

»Ich sehe zwischen Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen keinen grundsätzlichen Unterschied. Auch in den ländlichen Räumen hat sich die »regionale Lebensweise« eingestellt. Wo diese gegenwärtig nicht ausgeprägt ist, besteht gerade darin das Problem des ländlichen Raumes. Dies gilt auch für die Verkehrspolitik. Ich teile also nicht die landläufige Auffassung, daß Verkehrspolitik in Verdichtungsräumen und ländlichen Räumen grundsätzlich verschiedene Konzepte zu verfolgen habe. Auch in ländlichen Räumen stellt sich die Notwendigkeit, eine möglichst intensive regionale Verflechtung zu ermöglichen und den öffentlichen Verkehr als Alternative zum Individualverkehr vorrangig voranzutreiben.«

Stimmen aus Ländern und Bund

Weiterhin heißt es in § 28 Abs. 5 Buchst. b des Landesentwicklungsgesetzes Nordrhein-Westfalen vom 19. März 1974 (GVBl. NW S. 96):

»In den ländlichen Zonen ist ein Omnibusnetz erforderlich, das auch die Haltepunkte der Schienenbahnen bedie-

nen muß. Linienführung und Verkehrsbedienung des öffentlichen Personennahverkehrs müssen auf eine enge Verknüpfung der Gemeinden mit zentralörtlicher Bedeutung untereinander und mit ihren Verflechtungsbereichen abgestellt sein.«

Und schließlich betont die Bundesregierung in der allgemeinen Begründung zu ihrem Entwurf eines Dritten Gesetzes zur Änderung des Personenbeförderungsgesetzes (Bundestagsdrucksache 7/2018 vom 22. April 1974):

»Die Gleichheit der Lebensverhältnisse im Bundesgebiet setzt außerdem voraus, daß in der Fläche eine den Bedürfnissen entsprechende Verkehrsbedienung vorgehalten wird.«

Intensivierung und bessere Organisation des öffentlichen Nahverkehrs

Das sind die Ausgangsüberlegungen, die man anstellen muß, wenn man die Probleme der öffentlichen Verkehrsbedienung in dünner besiedelten Gebieten untersuchen will und dabei zwangsläufig zum Ergebnis kommen muß, daß eine Intensivierung und bessere Organisation des Verkehrs außerhalb der Verdichtungsgebiete ebenso notwendig sind wie die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ballungsräumen. In diesem Zusammenhang wird auch auf die allgemeinen Betrachtungen und die allgemein relevanten Ausführungen im Bericht über die im Auftrage des Baden-Württembergischen Ministeriums für Wirtschaft, Mittelstand und Verkehr vom Verkehrswissenschaftlichen Institut an der Universität Stuttgart (Prof. Dr. Lambert und Dr. Fischer) durchgeführte Modelluntersuchung des Raumes Wangen/Allgäu »Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs in ländlichen Räumen« – Dezember 1973 – verwiesen.

Die Intensivierung und Verbesserung des öffentlichen Personennahverkehrs ist auch in den dünner besiedelten Gebieten um so erforderlicher, als, wie auch das Bundesraumordnungsprogramm der Bundesregierung und der Landesregierungen zeigen wird, die deutliche Tendenz unserer Planungspolitik in den Vordergrund tritt, das Wachstum der Verdichtungsgebiete nicht weiter zu fördern und hierfür ein Äquivalent in der stärkeren Entwicklung der dünner besiedelten Gebiete zu suchen. Letzteres wird aber nur dann erfolgreich sein, wenn die Bevölkerung in diesen Gebieten eine Lebensqualität erreichen kann, die derjenigen in den Verdichtungsgebieten *cum grano salis* entspricht.

Dazu gehört eine auf die jeweiligen Verhältnisse und Gesamtbedürfnisse abgestellte Infrastruktur, innerhalb derer der öffentliche Personennahverkehr eine wichtige Rolle spielt. Das bedeutet natürlich nicht, daß in Zukunft auch in den ländlichen Gebieten Schnellbahnen gebaut und ein dichter Bahn- und Busverkehr angeboten werden müssen. Wie oben ausgeführt, richtet sich das Angebot immer nach dem Bedürfnis, aber wir müssen davon ausgehen, daß die neue Raumordnungspolitik zusätzliche Verkehrsbedürfnisse hervorrufen wird, auf die der Nahverkehr sich rechtzeitig einstellen muß. Auch das heißt nicht, daß wir schon jetzt die Zahl der Omnibuslinien und die Frequenz ihrer

Bedienung erheblich vermehren müssen, aber wir müssen uns in der Gesamtplanung auf die Möglichkeit solcher Nahverkehrsverstärkungen einrichten, also z. B. bei der Wahl der Trassen und der Art des Ausbaues der Straßen, bei der rechtzeitigen Sicherung von Grundstücken für die Anlage von Haltestellenbuchten, Omnibusbahnhöfen, Busspuren und dgl. Man sollte sich auch nicht darüber beklagen, daß in die Verdichtungsgebiete höhere Investitionshilfen zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs fließen als in die übrigen Räume. U- und S-Bahn-Bau sind nun einmal sehr teuer. Aber der Effekt ist dort nicht günstiger als hier: Durch Freistellung des Buslinienverkehrs von Kraftfahrzeug- und Mineralölsteuer entfällt auch für diese Verkehrsart das Tragen von Wegkosten.

Kommunale Gebietsreform und öffentlicher Nahverkehr

Bei dieser weit vorausschauenden Planung, deren Konzept im großen die Bildung von Entwicklungsachsen und die Einfügung neuer Entwicklungszentren in diese Achsen ist, sind auch die kommunale Gebietsreform und die vorhandene sowie in Zukunft zu verstärkende Zentralität mancher Orte zu berücksichtigen. Neue Gemeinden, worunter auch die Zusammenfassung bestehender zu einer Einheitsgemeinde zu begreifen ist, werden juristisch zwar durch Veränderung von Grenzen gebildet. Eine einheitliche Entwicklung und ein entsprechendes Gemeinschaftsbewußtsein in den so vergrößerten Gebietskörperschaften kann aber nur durch eine langfristig und zielstrebig angelegte Integration herbeigeführt werden. Wichtiges Mittel hierfür ist wiederum der öffentliche Personennahverkehr, denn alle Einwohner in den neuen Großgemeinden müssen durch geeignete Verkehrsmittel die Möglichkeit einer vielseitigen Mobilität erhalten und sich auf diese Weise am Gesamtleben in der neuen und größeren Gemeinschaft beteiligen können.

Das gilt vor allem in bezug auf die als Unter-, Mittel- und Oberzentren auszubildenden oder bereits vorhandenen Gemeinden. In diesen Zentralorten werden jeweils die für ihren Raum in Betracht kommenden Einrichtungen des öffentlichen und des Wirtschaftslebens konzentriert werden, die für alle Einwohner der diesem Zentrum zuzurechnenden Gebiete gleich gut erreicht werden können müssen, auch von denjenigen, denen, wie oben bemerkt, kein Auto zur Verfügung steht. Diese Zentren können nun einmal nicht aus sich allein heraus leben, sondern sie sind gedacht als Konzentration leistungsfähiger Einrichtungen, die mangels ausreichenden örtlichen Bedarfs nicht in jeder Gemeinde gebildet werden können, sondern die sich nur für größere Bereiche lohnen und aus diesen heraus Zuspuch finden müssen. Für die Entwicklung dieser Zentralorte werden die öffentlichen Verkehrsmittel eine große Rolle spielen. Allerdings muß der Verkehr unter diesen Gesichtspunkten einheitlich geplant und durchgeführt werden. Die Zahl der verschiedenen und verschieden strukturierten Verkehrsunternehmen in Gebieten außerhalb der Verdichtungsräume ist immer noch sehr groß. Neben Bundesbahn und Bundespost und neben regionalen Verkehrs-

unternehmen kommunaler Prägung betätigen sich zahlreiche private Verkehrsunternehmen in diesen Bereichen, oft nur mit einzelnen Verbindungen und ohne Zusammenfügung zu aufeinander abgestimmten Verkehrsnetzen.

Notwendigkeit stärkerer Vereinheitlichung des Nahverkehrs

Die Frage nach einer stärkeren Vereinheitlichung des Verkehrsangebots wurde in der Nachkriegszeit wiederholt aufgeworfen. In den benachbarten Niederlanden hat man schon vor dem Zweiten Weltkrieg die Weichen gestellt und das Institut der Gebietsgenehmigung in das dortige Personenbeförderungsrecht aufgenommen. Während des Krieges und nachher sind dort in sich geschlossene Verkehrsgebiete abgegrenzt und arrondiert und Gebietsgenehmigungen anstelle von Liniengenehmigungen an eine verkleinerte Zahl leistungsfähiger Verkehrsunternehmen erteilt worden.

Verkehrsverbünde und Verkehrsgemeinschaften

In der Bundesrepublik Deutschland ist zunächst im Bereich von Großstädten und ihrer Nachbarregionen der paritätisch aufgebaute Verkehrs- und Tarifverbund entwickelt worden, der ein gemeinsames Auftreten der beteiligten Verkehrsunternehmen gegenüber den Fahrgästen und bei der Verkehrsplanung bezweckt, während die beteiligten Verkehrsunternehmen selbständig bleiben und für die Durchführung des Verkehrs verantwortlich sind. Unter Vereinfachung dieser Konstruktion haben sich auch allmählich im Bereich von mittelstädtischen und in ländlich strukturierten Zonen Verkehrs- und Tarifgemeinschaften mit ähnlichen Zielen und Wirkmöglichkeiten gebildet. Dadurch ist zweifellos manches vereinheitlicht und verbessert worden, obwohl die paritätische Abstimmung unter den verschiedenen Verkehrsunternehmen nicht immer leicht ist und oft auch keine befriedigenden Ergebnisse erbringt, so daß diese Kooperationsformen zwar große Fortschritte darstellen, aber wohl noch nicht unbedingt der Weisheit letzter Schluß sind.

Gebietsgenehmigung

Bedauerlicherweise hat der deutsche Gesetzgeber mit Rücksicht auf den harten Widerspruch der Deutschen Bundesbahn und in ihrem Gefolge des privaten Verkehrsgewerbes bisher davon Abstand genommen, die Möglichkeit der Erteilung von Gebietsgenehmigungen im Personenbeförderungsgesetz vorzusehen. Der letzte Versuch ist von den Bundesministern Leber als damaligem Leiter des Verkehrsressorts und Lücke als damaligem Leiter des Raumordnungsressorts ausgangs der 60er Jahre gemacht worden. Die Zweite Novelle zum Personenbeförderungsgesetz vom 8. Mai 1969 (BGBl. I S. 348) hat aber leider dieser Entwicklungsmöglichkeit nicht Rechnung getragen, nachdem Bundestag und Bundesrat ihre Abneigung gegen die Gebietsgenehmigung deutlich bekundet hatten. Sie haben letzten Endes nur deklamatorische Worte für eine stärkere

Vereinheitlichung des Personennahverkehrs gefunden. Und wenn sich in der Praxis in vielen Bereichen eine gewisse Vereinheitlichung auf dem Wege über solche Gemeinschaften und Verbünde hat herbeiführen lassen, dann ist das weniger auf diese gesetzgeberischen Deklamationen als vielmehr auf praktische Einsichten der Verkehrsträger und der Verkehrsbehörden in die großräumiger werdende Struktur des Nahverkehrs zurückzuführen.

Sicherlich wäre diese vernünftige Entwicklung stärker vorangekommen, wenn es auch in Deutschland die Möglichkeit gäbe, für Gebiete, die nach verkehrlichen, wirtschaftlichen und siedlungspolitischen Gesichtspunkten zu bilden wären, anstelle der Liniengenehmigungen Gebietsgenehmigungen erteilen zu können. Dann könnte die Verkehrsplanung sehr viel zielstrebig unter Berücksichtigung der dargelegten Notwendigkeiten wirken, und die Einheitlichkeit der Verkehrsbedienung wäre eine selbstverständliche Frucht solcher organisatorischer Maßnahmen. Immerhin wird seit der letzten Diskussion um die Gebietsgenehmigung ständig von diesem Institut gesprochen, nicht immer sachlich, aber dennoch interessiert, und es hat den Anschein, daß erneut in Regierungskreisen ernsthafte Untersuchungen hierüber stattfinden. Den dünner besiedelten Gebieten würde jedenfalls mit diesem Institut eine stärkere Einheit des Verkehrs unter Berücksichtigung der dargelegten Planungsziele beschert werden können. Allerdings sollte man dann den niederländischen Konstruktionsfehler, die Städte von der Einbeziehung in Gebietsgenehmigungen auszuschließen, vermeiden. Dadurch werden Trennungen herbeigeführt, wo Verbindungen am dringendsten sind. Ferner sollte auch die Möglichkeit vorbehalten werden, Eisenbahnverbindungen, auch solche der Deutschen Bundesbahn, in Gebietsgenehmigungen einzufügen.

Daß es sicherlich nicht leicht ist, aus der Vielzahl der Nahverkehrsunternehmen in der Bundesrepublik Deutschland einheitliche Gebietsunternehmen zu bilden, liegt auf der Hand. Aber es müssen ja nicht gleich Einheitsgesellschaften geschaffen werden, sondern man könnte durchaus Holding-Systeme finden, die, wie die National Bus Company in England im großen, in kleineren Räumen die zu zentralisierenden Aufgaben der Nahverkehrsbedienung in die Hand nehmen könnten.

Im Hinblick auf das private Verkehrsgewerbe, dessen Unternehmer schließlich von den Erträgen ihrer wirtschaftlichen Tätigkeit leben müssen und dem deshalb der Ausgleich der guten und schlechten Risiken in den einzelnen Verkehrsgebieten angesichts der auch für diesen Gewerbebereich in aller Regel nur bescheidenen Rendite im öffentlichen Linienverkehr nicht ohne weiteres zugemutet werden kann, ist dies sicherlich besonders schwer. Denn Verkehrsunternehmen, die alle begreiflichen Wünsche der Bevölkerung und der politischen Instanzen erfüllen sollen, können heute und in aller Welt nicht mehr eigenwirtschaftlich geführt werden. Trotzdem sollten Wege gefunden werden, um auch dem Privatunternehmer den Einstieg in solche übergeordnete Gebietsunternehmen zu erleichtern, was sicherlich durch Dividenden- bzw. Gewinn garantien möglich sein dürfte.

Ausgleichszahlungen der Länder für gemeinwirtschaftliche Leistungen im Ausbildungs- und Berufsverkehr

Erleichtert würden solche Bemühungen zweifellos durch die bevorstehende Gesetzgebung des Bundes über die finanzielle Ausgleichspflicht der Länder für gemeinwirtschaftliche Leistungen der Verkehrsunternehmen. Wenn diese Gesetzgebung sich auch zunächst nur auf die gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Zeitkartenverkehr, also praktisch im Berufs- und Ausbildungsverkehr, beschränken wird, so würde aber immerhin in diesen für die öffentliche Verkehrsbedienung sehr wichtigen Zweigen wenigstens eine durchschnittliche Rentabilität der Verkehrsunternehmen erreicht werden können. Die schwachen Stellen lägen dann nur noch im übrigen Verkehr, der – das wäre dann wohl nur noch eine Frage der Zeit – eines Tages auch in diese Ausgleichsregelung einbezogen werden wird. Insofern sind die dem Bundestag vorliegenden Gesetzentwürfe auch für die Verkehrsbedienung in den dünner besiedelten Gebieten von großer Bedeutung.

Richtig verstandene Kostendeckung im öffentlichen Nahverkehr als Voraussetzung seiner Leistungsfähigkeit

Man kann das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit noch so sehr verteuern, letzten Endes müssen die Kosten der Verkehrsbedienung, aus welchen Quellen auch immer, als Voraussetzung ihres gebotenen Leistungsstandards gedeckt werden, und zwar auf der Basis einer dem kaufmännischen Gebaren entsprechenden vorausschauenden Kalkulation. Denn wie alle Wirtschaftsunternehmen können auch die Verkehrsunternehmen nur unternehmerische Planungen aufstellen und verwirklichen, wenn sie wissen, daß später auch die hierdurch erzeugten Betriebskosten gedeckt werden können. Einige hatten dies anscheinend bei U- und Schnellbahnplanungen in Verdichtungsgebieten übersehen, aber sie werden nun unter dem Eindruck der geschwächten Haushaltslage und unter Hinweis auf die durch solche neuen Verkehrseinrichtungen entstehenden Folgekosten wieder auf den Boden der Wirklichkeit zurückgeführt.

Wertgerechte Tarife

Das sollte auch für die Verkehrsgestaltung in den ländlichen Räumen von vornherein gelten. Aber wer wäre denn derjenige, der diese Kostendeckung über die Einnahmen aus nach wertgerechten Gesichtspunkten aufzustellenden Tarifen und aus Abgeltungen seitens der Länder hinaus in den Gebieten außerhalb der Verdichtungsräume zu gewährleisten hätte? Die einzelne Gemeinde wird dies – mit Recht – in der überwiegenden Zahl der Fälle von sich wei-

sen, denn die Nutzer des regionalen Verkehrs sind in der Regel eine Vielzahl von Gemeinden, die nicht immer in den Verkehrsräumen entsprechenden Gebietskörperschaften zusammengefaßt sind. Hier müßte sich aber notfalls auf dem Wege über das Institut der Zweckverbände eine Lösung aufzeigen. Deren Auffindung würde allerdings eine entscheidende Voraussetzung für eine bessere Gestaltung des öffentlichen Verkehrs in den dünner besiedelten Zonen zusammen mit der erwähnten Gesetzgebung bilden.

Entscheidende Zusammenhänge zwischen Nahverkehrs-, Raumplanungs- und Verkehrsfinanzpolitik

Die Ausübung von öffentlichem Nahverkehr kostet nun einmal viel Geld, hohes Kapital für die Anschaffung von Fahrzeugen und Betriebseinrichtungen und großen Aufwand für deren Unterhaltung und Betrieb. Daraus folgt dreierlei:

1. Man soll nach dem Nahverkehr erst rufen, wenn sich die wirtschaftlichen Voraussetzungen für seine Durchführung zu Lasten der Fahrgäste und zu Lasten der berufenen öffentlichen Hände auch verwirklichen lassen, wobei der größtmögliche Rationalisierungswille der Verkehrsunternehmen unterstellt werden kann. Nichts wäre schlechter, als erst Erwartungen der betroffenen Bevölkerungskreise zu wecken und diese dann später durch Wiedereinstellung von Verkehrsverbindungen zu enttäuschen.
2. Die politischen Instanzen und die Verwaltung sind, ohne daß hiermit der dienende Charakter des Verkehrs gelehnet werden soll, verpflichtet, durch eine den Eigenarten des öffentlichen Verkehrs und seinen wirtschaftlichen Bedingungen ausreichend gerecht werdende Planung und Straßenverkehrsregelung den Betrieb von Verkehrsverbindungen zu erleichtern und billig zu halten.
3. Dem öffentlichen Personennahverkehr eine hohe Priorität in der Liste der von der öffentlichen Hand finanziell – wenn auch nur zum Teil – zu gewährleistenden Aufgaben einzuräumen, ist politisches Gebot.

Insofern wird eine erfolgreiche Nahverkehrspolitik immer von einer die besonderen Belange des öffentlichen Nahverkehrs beachtenden Raum-, Regional- und Ortsplanungspolitik sowie von einer verpflichtungsbewußten Verkehrsfinanzpolitik bedingt. Das gilt wie für die Verkehrsgestaltung in den Verdichtungsgebieten grundsätzlich auch für diejenige außerhalb dieser Gebiete in entscheidender Weise.