

Resümee

Die Überlegung zur Regionalisierung bietet die Chance für eine Gesamtkonzeption für den ÖPNV im Kreis Düren aus einer Hand und vor Ort. Zusätzlich soll mit der Regionalisierung nach Vorschlägen der Länder ein voller finanzieller Ausgleich der heute von Bund und DB für den SPNV aufgewendeten Mittel über die Länder der Kommunen zufließen, die diese Mittel zweckgebunden an die Verkehrsbetriebe weiterleiten.

Eines steht schon jetzt fest: Die kommenden Jahre werden die Entwicklung in Richtung "Regionalisierung" bringen. Es fragt sich nur, unter welchen Bedingungen.

Regionalisierung - neue Chance für den öffentlichen Personennahverkehr!

Jürg Sparmann, Hessisches Landesamt für Straßenbau, Wiesbaden

Gliederung

1. Einleitung
2. Regionalisierung
3. Bedeutung der Regionalisierung für die Allgemeinheit
4. Neuorientierung der Verkehrsunternehmen
5. Auswirkungen für den Fahrgast
6. Schlußbemerkungen

Dr.-Ing. Jürg Sparmann

REGIONALISIERUNG - NEUE CHANCEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR !

1. EINLEITUNG

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) gehörte schon immer zu den Themen, die überwiegend kontrovers diskutiert werden. Dabei ist die Existenzberechtigung des ÖPNV nie in Frage gestellt worden, wohl aber der Stellenwert innerhalb unseres Gesamtverkehrsystems. Während in den Ballungsgebieten der weitere Ausbau des ÖPNV die Grundvoraussetzung für den Fortbestand der Funktionsfähigkeit der Städte bildet, setzt das Engagement der kommunalen Gebietskörperschaften für den ÖPNV in den weniger verdichteten Gebieten, insbesondere in den ländlich strukturierten Räumen erst allmählich ein. Dabei gibt es auch in den dünn besiedelten Gebieten Menschen, deren Mobilitätsbedürfnis ausschließlich oder überwiegend nur mit öffentlichen Verkehrsmitteln befriedigt werden kann.

Abgesehen von der meist nicht verfügbaren finanziellen Ausstattung scheiterte die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes bisher an der zersplitterten Zuständigkeit und an der starken, durch das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) geschützten Position der Verkehrsunternehmen. Nach bisheriger Rechtslage liegt das Ausgestaltungsrecht ausschließlich bei den Verkehrsunternehmen, die aufgrund ihrer Genehmigungen dann allerdings auch der Beförderungs-, Betriebs- und Tarifpflicht unterliegen. Der Nachteil für den Fahrgast liegt, soweit sich die Verkehrsunternehmen nicht zu Gemeinschaften oder Verbänden zusammenschließen, in der Unübersichtlichkeit des gesamten Angebotes, in den meist nicht aufeinander abgestimmten Fahrplänen und einer Tarifstruktur, die beim Umsteigen das Lösen eines neuen Fahrscheines erforderlich macht. Hinzu kommt, daß sich die vielfach noch freigestellten Schülerverkehre als Konkurrenz zum Linienverkehr erweisen, weil hierdurch eine Zersplitterung der Nachfrage entsteht. Lediglich in den Ballungsräumen haben sich die Verkehrsunternehmen schon frühzeitig zu Verkehrsverbänden zusammengeschlossen, um auf diese Weise zu einem abgestimmten Verkehrsangebot zu gelangen. Soweit hierbei kommunale Verkehrsunternehmen beteiligt sind, konnte von den jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaften Einfluß auf das Angebot

genommen werden. Die entstehenden Mindereinnahmen aufgrund eines meist nicht kostendeckenden Tarifs werden dann von den kommunalen Gebietskörperschaften getragen.

Auch in der Fläche werden in zunehmendem Maß ähnliche Gemeinschaftsstrukturen geschaffen. Hierzu bedarf es allerdings erheblicher Anstrengungen, weil eine derartige Gestaltung nur auf der Basis einer freiwilligen Mitwirkung der Verkehrsunternehmen möglich ist, soweit diese die jeweiligen Liniengenehmigungen besitzen. Da es sich hierbei grundsätzlich noch um eine freiwillige Aufgabe handelt, sind Landkreise und Gemeinden nur dann in der Lage, selbst initiativ zu werden, wenn eine finanzielle Unterstützung der Länder, z.B. durch Kooperationsfördermaßnahmen, besteht.

Im Sinne einer klaren Trennung von Zuständigkeiten hat sich das sogenannte Dreiebenenmodell als beste Organisationsform herausgestellt. Hierbei werden auf der obersten Ebene die Angebots- und Finanzverantwortung von den kommunalen Gebietskörperschaften übernommen. Die planerische Umsetzung der Vorgaben, die ständige Weiterentwicklung des Angebots, die betriebliche Überwachung sowie die Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen erfolgt über die Managementebene. Auf der operativen Ebene wird die Fahrleistung erbracht. Die Verkehrsunternehmen übertragen damit zwar Kompetenzen auf die Managementebene, geben aber ihre Eigenständigkeit nicht auf. Träger der Managementgesellschaft können die kommunalen Gebietskörperschaften oder die Verkehrsunternehmen sein, wobei jedoch sichergestellt sein muß, daß keine Interessenkollisionen mit den verbleibenden Aufgaben der Verkehrsunternehmen entstehen. Die freiwillige Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen wird durch den finanziellen Ausgleich gefördert, den Landkreise und Gemeinden mit Unterstützung der Länderförderprogramme leisten.

Es gibt eine ganze Reihe von Beispielen in der Bundesrepublik Deutschland, die zeigen, daß ein solches Konzept durchaus zu tragfähigen Lösungen führt, die auch den oft sehr eingegrenzten finanziellen Rahmen wahren, soweit das ÖPNV-Angebot am tatsächlichen Bedarf orientiert wird. Es hat sich allerdings auch gezeigt, daß dieses Konzept noch Grenzen hat. Die Ausgestaltungsmöglichkeiten des ÖPNV durch Landkreise und Kommunen sind eingeschränkt, soweit der Besitzstandsschutz der Verkehrsunternehmen berührt wird. Insbesondere bei zunehmend auseinanderklaffender Schere zwischen Kosten und Erträgen darf die Besitzstandswahrung der Verkehrsunternehmen ökonomisch sinnvollen und sozial notwendigen Lösungen zukünftig nicht mehr entgegen stehen. Gleichzeitig verhindert das PBefG in der der-

zeitigen Fassung den Wettbewerb in diesem Verkehrsmarkt. Teuer produzierende Verkehrsunternehmen müssen daher heute noch billige Fahrzeugleistungen anbieten, um so die Gesamtkosten zu senken und den Erträgen anzugleichen.

2. REGIONALISIERUNG

Aufgrund der EG-Verordnung zur Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) ist ein Prozeß in Gang gekommen, der den in der Bundesrepublik Deutschland bereits bestehenden Bestrebungen zur Verbesserung der Verhältnisse im ÖPNV sehr entgegen kommt. Mit der Umsetzung dieser Regionalisierung wird das Ziel verfolgt, die Zuständigkeit und die Finanzverantwortung für den ÖPNV auf Schiene und Straße auf regionale Aufgabenträger vor Ort zu verlagern. Das setzt selbstverständlich voraus, daß für deren Finanzausstattung entsprechend gesorgt wird. Die kommunalen Gebietskörperschaften tragen dann die Gesamtverantwortung für den ÖPNV und treten damit als Besteller von Verkehrsleistungen auf. Ökonomisch läßt sich ein solcher Ansatz nur dann vertreten, wenn gleichzeitig ein Wettbewerb unter denen entsteht, die diese bestellten Verkehrsleistungen erbringen sollen.

Da der SPNV im allgemeinen nur überregional und nicht auf Landkreisebene zu organisieren ist, muß über einen Zusammenschluß von Einzelbestellern, z.B. über einen Zweckverband, das Angebot in einem Verbundraum gemeinsam festgelegt, ausgestaltet und verantwortet werden. Als Voraussetzung hierfür sind inzwischen die Rahmenbedingungen geändert und das Personenbeförderungsgesetz entsprechend angepaßt worden.

Obwohl nicht unmittelbar im Zusammenhang stehend wird diese Entwicklung durch die Bahnstrukturreform unterstützt. Die Öffnung des Fahrweges für Dritte und die damit verbundene Trennung vom Betrieb schaffen die Voraussetzung für den notwendigen Wettbewerb im SPNV. So ist zu erwarten, daß nicht nur die nichtbundes-eigenen Eisenbahnen eine Renaissance erleben, sondern daß auch neue Unternehmen um Marktanteile kämpfen werden, ggf. sogar unter ausländischer Beteiligung im Sinne eines offenen EG-Binnenmarktes. In diesem Zusammenhang wird gerne auf die AG-Effekte hingewiesen, die sich als Folge der Bahnstrukturreform ergeben werden. Die angestrebten Synergien werden allein aus Gründen der Konkurrenzfähigkeit der Bahn im Nahverkehr dringend benötigt, nur dürfen keine Wunder er-

wartet werden, da der Veränderungsprozeß, den die Bahn durchmachen muß, Zeit braucht.

3. BEDEUTUNG DER REGIONALISIERUNG FÜR DIE ALLGEMEINHEIT

Mit der Regionalisierung des SPNV im Sinne der EG-Verordnung und der Aufgabenübertragung für den straßengebundenen ÖPNV aufgrund von ÖPNV-Gesetzen der Länder geht die Zuständigkeit und damit auch die Verantwortung für die gesamte ÖPNV-Gestaltung auf die Region über, eine Grundvoraussetzung für die Gestaltungsmöglichkeit aus einer Hand. Das Besondere an dieser Entwicklung liegt darin, daß hierbei die Verantwortung für den gesamten ÖPNV, d.h. einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs gemeint ist. Hieraus leitet sich jedoch nicht nur ein Gestaltungsrecht sondern auch die Gestaltungspflicht ab. Dem Vorteil dieser eindeutigen Zuständigkeitsregelung steht zunächst der Nachteil gegenüber, daß im gleichen Zuge die Finanzierungsverantwortung auf die regionalen Träger des ÖPNV übergeht. Hinzu kommt, daß die Forderungen nach mehr ÖPNV im allgemeinen auch eine größere Kostenunterdeckung bedeutet, die vom Besteller der Verkehrsleistung gedeckt werden muß.

Im Sinne eines Höchstmaßes an Kostenbewußtsein und Effizienz haben es die Besteller zukünftig selbst in der Hand zu entscheiden, ob Personenverkehre auf der Schiene oder auf der Straße abgewickelt werden sollen. Der Sorge, daß damit eine leichtfertige Verlagerung von der Schiene auf die Straße erfolgt und weitere Streckenstilllegungen unvermeidbar sind, muß entgegengehalten werden, daß sich die in der politischen Verantwortung stehenden kommunalen Gebietskörperschaften dieser Gefahr bewußt sind und entsprechend handeln werden. Eine Teilung der Verantwortung, z.B. mit den Ländern, führt dagegen zu einer Zersplitterung von Zuständigkeiten, die gerade überwunden werden soll. Demgegenüber wird erwartet, daß wegen der ungeteilten Zuständigkeit die zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV und zur Reduzierung der Defizite notwendigen flankierenden Maßnahmen leichter ergriffen werden, um die ÖPNV-Benutzung zu fördern. Auf diese Weise werden sich Busspuren, Beschleunigungsmaßnahmen, Jobtickets und Umwelttickets leichter verwirklichen lassen.

Der Vorteil des Gestaltungsrechtes wird sich aber nur dann auszahlen, wenn der ÖPNV finanzierbar bleibt. Das setzt aber voraus, daß auch die Kostenstrukturen im ÖPNV beeinflusst werden können. Ein größeres Kostenbewußtsein läßt sich nur

in Verbindung mit einem Mehr an Wettbewerb in diesem bisher einem besonderen Konkurrenzschutz unterliegenden Verkehrsmarkt erreichen. Daher läßt sich der durch das PBefG gewährte Besitzstandsschutz der Verkehrsunternehmen nicht mehr länger aufrecht erhalten, der allein schon deswegen überholt ist, weil es von wenigen Ausnahmen abgesehen kostendeckende Linien nicht mehr gibt und damit nur das Recht des Unternehmers auf Ausgleichszahlungen durch die kommunalen Gebietskörperschaften geschützt wird. Auf der anderen Seite darf diese Veränderung nicht bedeuten, daß ein Verdrängungswettbewerb stattfindet. Gerade aus Wettbewerbsgründen muß die Bestellerseite an einer leistungsfähigen Unternehmerschaft interessiert sein, deren Angebot sich in marktgerechten Preisen widerspiegeln muß. Auch muß sichergestellt sein, daß private und öffentliche Verkehrsunternehmen gleich behandelt werden.

Das Konzept des in Gründung befindlichen Rhein-Main-Verbundes sieht vor, daß die Verkehrsunternehmen auf der Grundlage der bisherigen Erträge kalkulieren. Es wird ihnen darüber hinaus eine Vorhaltekostenpauschale gewährt, die aus Landesmitteln finanziert wird. Auf der Grundlage dieser Daten sollen die einzelnen Linien ausgeschrieben werden mit dem Ziel, dasjenige Unternehmen zu gewinnen, dessen Deltafinanzierung am niedrigsten liegt. Hierbei handelt es sich um einen festen Betrag, den das anbietende Verkehrsunternehmen fordert, um unter Berücksichtigung der auf der Grundlage des RMV-Tarifs zu erwartenden Erträge und der Vorhaltekostenpauschale eine Kostendeckung zu erreichen. Dabei werden ganz bestimmte Anforderungen an Fahrplan und Fahrzeuge gestellt. Der unternehmerische Anreiz besteht darin, daß Mehreinnahmen über den garantierten Anteil hinaus je zur Hälfte bei dem Verkehrsunternehmen verbleiben bzw. an den Besteller der Verkehrsleistung abgeführt werden müssen. Das gleiche gilt für evtl. Mindererträge.

Die einzelnen Bundesländer verfolgen unterschiedliche Wege der Umsetzung der EG-Verordnung zur Regionalisierung des SPNV. In Hessen wird die Verantwortung für den gesamten ÖPNV auf die kommunalen Gebietskörperschaften übertragen. Einzelheiten regelt ein ÖPNV-Gesetz. Inzwischen sind auch die Unklarheiten über die Höhe der zur Verfügung stehenden Bundesmittel für den SPNV und über die weitere Entwicklung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) geklärt.

Es ist notwendig, daß, wie in Hessen vorgesehen, neben einer Förderung der investiven Ausgaben auch die betrieblichen Aufwendungen in den Förderkatalog der Länder aufgenommen werden. In Hessen besteht bereits heute eine Partnerschaft

mit der Deutschen Bundesbahn, indem nun auch Schienenfahrzeuge gefördert und im Sinne des Bestellerprinzips von den kommunalen Gebietskörperschaften beschafft und der DB für den Betrieb zur Verfügung gestellt werden. Durch diesen Beitrag sollen Bahnstrecken vor der Stilllegung bewahrt und das Angebot auf der Schiene verbessert werden. Folgerichtig bestehen hierbei konkrete Vorgaben für den Einsatz dieser Fahrzeuge.

4. NEUORIENTIERUNG DER VERKEHRSUNTERNEHMEN

Die Regionalisierung verlangt von den Verkehrsunternehmen ein Umdenken, das allerdings als Folge der in der Vergangenheit zurückgegangenen ÖPNV-Nachfrage zumindest im ländlich strukturierten Raum bereits seit längerem stattfindet. Dieses Umdenken beginnt damit, daß die Angebotsgestaltung nicht mehr ausschließlich in den Händen der Verkehrsbetriebe, sondern in der Verantwortung der kommunalen Gebietskörperschaften liegen wird, die sich hierfür die notwendigen Strukturen schaffen müssen, z.B. durch Gründung von Managementgesellschaften. Natürlich wird das Know-how der Verkehrsunternehmen für eine optimale Umsetzung von Angebotsstrukturen benötigt, eine Einbindung in die Managementebene kann daher sinnvoll sein. Das Bestellerprinzip verschiebt und regelt jedoch eindeutig die Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Der im Sinne von mehr Kostenbewußtsein zwingend erforderliche Wettbewerb im Verkehrsmarkt zwingt ebenfalls zum Umdenken, die Sorge eines Verdrängungswettbewerbes mit Existenzgefährdung von Unternehmen ist jedoch so lange nicht zu befürchten, wie die Kostenstrukturen der Unternehmen zu marktgerechten Preisen führen. Da der ausgeschriebenen Verkehrsleistung ein vorgegebener Standard zugrunde liegt, bleiben die Angebote vergleichbar und Billigangebote auf Dauer die Ausnahme. Der ÖPNV wird langfristig nur dann finanzierbar bleiben, wenn in den Verkehrsunternehmen alle Möglichkeiten der Kostenreduzierung durch Rationalisierung und Optimierung ausgeschöpft werden. Im RMV wird angestrebt, daß die tatsächliche Leistung eines Verkehrsunternehmens honoriert wird und nicht der Aufwand, den ein Unternehmen unabhängig von der Nachfrage betreibt. Auf diese Weise wird auch in der betrieblichen Abwicklung ein stärker nachfrageorientiertes und damit kostenbewußteres Vorgehen gefördert.

Darüber hinaus ist zu erwarten, daß der Fahrgast nun endlich mehr als Kunde denn als Beförderungsfall betrachtet wird. Denn im Fall des RMV verbleibt mit jedem

zusätzlichen Fahrgast die Hälfte der zusätzlichen Einnahmen beim Unternehmen, im Fall von Fahrgastverlusten entsprechend die Hälfte der Mindereinnahmen. Auf diese Weise entsteht ein besonderer Anreiz zu mehr Kundenfreundlichkeit.

Mit der Regionalisierung wird eine Trendwende bezüglich der Trägerschaft von Verkehrsverbänden erwartet. Die bisher von den Verkehrsunternehmen getragenen Verbände werden zukünftig in die Trägerschaft kommunaler Gebietskörperschaften übergehen. Da der Schienenverkehr nur überregional geplant und betrieben werden kann, wird es, soweit der SPNV nicht auf Landesebene gestaltet wird, in der Regel zweistufige Verbundstrukturen geben. Die überregionalen Verkehrsbeziehungen werden vom Verbund selbst organisiert und gestaltet, während die Verkehre auf Landkreisebene und im Bereich der kreisfreien Städte in einer darunter liegenden Ebene mit weitgehender Zuständigkeit der jeweiligen kommunalen Gebietskörperschaft organisiert werden. Allerdings muß sichergestellt sein, daß die Tarifstruktur für den gesamten Verbundraum einheitlich geregelt ist. Sondertarife verbleiben mit der Abgeltung ihrer Mindererlöse in der Verantwortung der jeweils veranlassenden Kommune.

Die Veränderungen der Rahmenbedingungen im ÖPNV werden nicht zum Untergang der Verkehrsunternehmen führen, wohl aber zu mehr Kostenbewußtsein. Dem vermeintlichen Nachteil von weniger Gestaltungsmöglichkeit und der Aufgabe des Besitzstands schutzes steht der Vorteil gegenüber, daß aufgrund der vorgegebenen Rahmenbedingungen die Zukunft für wettbewerbsfähige Unternehmen kalkulierbar und damit langfristig planbar bleibt. Dies führt zu Planungssicherheit bei den Verkehrsunternehmen, aber auch zur Sicherung der Arbeitsplätze für die betroffenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

5. AUSWIRKUNGEN FÜR DEN FAHRGAST

Unter der Maßgabe, daß die Mittel zur Finanzierung eines wettbewerbsorientierten ÖPNV als gesichert angesehen werden können, kann mit einer deutlichen Verbesserung der ÖPNV-Strukturen und damit mit einer entscheidenden Attraktivitätssteigerung des ÖPNV gerechnet werden. Diese Einschätzung wird durch die Effekte gestützt, die mit der Bahnreform erreicht werden sollen, nämlich einer Kostensenkung des SPNV. Diese wird aber nur dann voll zum Tragen kommen, wenn auch auf der Schiene ein Wettbewerb möglich ist und stattfindet, d.h. wenn neben der Deutschen Bahn AG auch private Anbieter in den Wettbewerb treten.

Wenn wie in Hessen flächendeckende Verkehrsverbände entstehen, erweitert sich das ÖPNV-Angebot auch räumlich und verbessert damit die ÖPNV-Mobilität. Ein bedarfsorientiertes Angebot bedeutet aber auch, daß in den ländlich strukturierten Räumen nicht das gleiche Angebot bestehen kann wie in den Ballungsräumen, wenngleich eine angemessene ÖPNV-Mobilität überall bestehen sollte.

Neben einem einheitlich gestalteten ÖPNV-Angebot erwartet den Fahrgast zukünftig ein noch stärker leistungsbezogenes Tarifgefüge, d.h. der Streckentarif wird durch einen Flächen- bzw. Zonentarif ersetzt werden. Die Wabengröße einer Tarifzone kann dann mit dem Angebot gekoppelt sein. Aus den zuvor genannten Gründen ist davon auszugehen, daß zukünftig noch stärker, vielleicht sogar individueller als bisher auf die Bedürfnisse der Fahrgäste eingegangen wird. Dies kann z.B. dazu führen, daß spezielle Angebote kundenspezifisch gestaltet werden, um bestimmte Nutzergruppen gezielt zum Umsteigen auf den ÖPNV zu bewegen.

6. SCHLUSSBEMERKUNGEN

Die Regionalisierung des ÖPNV stellt eine Veränderung dar, die zu einer weitgehenden Umorientierung in Bezug auf Zuständigkeiten und Finanzverantwortung führt, gleichzeitig aber auch die Chance für strukturelle Veränderungen in diesem Verkehrsmarkt bietet, die für einen zukunftsorientierten ÖPNV unerlässlich sind. Es ist unstrittig, daß der ÖPNV von jeher und zukünftig noch mit steigender Wertigkeit unverzichtbarer Teil zur Erfüllung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung ist, gleichzeitig aber ins Gerede kommt, weil seine Kosten nicht mehr zu finanzieren seien. Der sich abzeichnende notwendige Wettbewerb in diesem Verkehrsmarkt scheint manches Verkehrsunternehmen aufzuschrecken, weil offensichtlich die Sorge besteht, am Markt nicht mehr bestehen zu können. In diesen Fällen scheinen die Kostenstrukturen nicht zu stimmen.

Auf der anderen Seite erhöht sich die Gestaltungsfreiheit, die nun zur politischen Aufgabe wird. Da Verkehr grundsätzlich und ÖPNV insbesondere nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zum Zweck ist, und damit Ursachen des Entstehens hat, die auf anderen Strukturen beruhen, ist die Übertragung der Verantwortung für die Ausgestaltung des ÖPNV auf die kommunalen Gebietskörperschaften ein konsequenter Schritt.

Die Rahmenbedingungen zur Ausgestaltung des ÖPNV ändern sich aufgrund der EG-Verordnung zur Regionalisierung des SPNV, der Bahnstrukturreform und der vorgesehenen Änderungen im PBefG. Hierin liegt eine große Chance, die, wenn sie vertan wird, den ÖPNV zu einer nicht mehr zu finanzierenden Größe macht. Allerdings dürfen auch keine Wunder erwartet werden, weil die Ressourcen zum Ausbau des ÖPNV begrenzt sind und die allgemeinen Finanzierungsmöglichkeiten nicht mit den steigenden Wünschen und Begehrlichkeiten in Einklang gebracht werden können. Auch darf das Leistungsvermögen des ÖPNV insgesamt nicht überschätzt werden. Nach wie vor gilt, daß zur Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung eine bestmögliche Aufgabenteilung zwischen allen Verkehrsträgern angestrebt werden muß. Das bedeutet allerdings auch, daß der ÖPNV eine Vorrangstellung vor dem Individualverkehr erhält und flankierende, d.h. auch einschränkende Maßnahmen gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr ergriffen werden und zwar dann und dort, wo das ÖPNV-Angebot eine akzeptable Alternative zur Benutzung des Autos darstellt.

Die Bereitschaft der kommunalen Gebietskörperschaften zur Übernahme der ÖPNV-Verantwortung ist unter der Maßgabe einer angemessenen Finanzausstattung gegeben. Sobald die Rahmenbedingungen im einzelnen festliegen, kann der Umgestaltungsprozeß in Gang gesetzt werden. Hierfür besteht nicht viel Zeit. Deshalb sollten die vorbereitenden Arbeiten sofort aufgenommen werden.