

KommP

KommunalPraxis spezial

FACHZEITSCHRIFT FÜR VERWALTUNG, ORGANISATION UND RECHT

HERAUSGEBER

Christoph Donhauser
Timm Fuchs
Prof. Dr. Andreas Saxinger

GLEICHWERTIGE LEBENSVERHÄLTNISSE

Ausgewählte Aspekte zur Schaffung gleichwertiger
Lebensverhältnisse in den Kommunen

FACHBEITRÄGE

Neue Wege in der Regionalpolitik – das gesamtdeutsche Fördersystem für
strukturschwache Regionen

Fachkräftestrategie – Sicherung und Gewinnung von Fachkräften zur
Schaffung gleichwertiger Lebensverhältnisse

Flächendeckende Gigabit-Netze als wesentliche Voraussetzung gleichwertiger
Lebensverhältnisse – Eckpunkte der »Richtlinie zur Unterstützung des
Breitbandausbaus in der Bundesrepublik Deutschland«

Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen –
Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung

Bedarfsorientierte Mobilität im ländlichen Raum – Mikromobilitätslösungen
als Ergänzung zum öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Instrument
zur Gegensteuerung von Mobilitätsarmut

Pflegerische und medizinische Versorgung in ländlichen Räumen sichern

9 x selbstbestimmtes Wohnen in Oberfranken – Der Familienrat als Beitrag
zur Verbesserung der kommunalen Daseinsvorsorge

Heft 1 | 2020

20. Jahrgang

KommP spezial

ISSN 1617-3759 · B 1392

Art.-Nr. 69391001

1

Carl Link Kommunalverlag

Zukunftsfähige öffentliche Mobilität außerhalb von Ballungsräumen

Konzeption einer Angebots- und Organisationsmodernisierung

von Christoph Gipp und Dr. Andreas Brenck, beide IGES Institut GmbH, Berlin, und Christian Laberer, ADAC e.V., München

Der Beitrag fasst die Ergebnisse einer aktuellen Studie zusammen, die das IGES Institut im Auftrag des ADAC e.V. erarbeitet hat.¹ Die Untersuchung liefert einen Diskussionsbeitrag, wie die in Deutschland außerhalb von Ballungsräumen erforderliche Mobilität im Sinne einer langfristig tragfähigen Mobilitätsstrategie definiert werden könnte und welche Konsequenzen daraus u.a. aus Sicht der Organisation und Finanzierung des ÖPNV erwachsen.

Neben einem generellen Überblick über Anspruch und Wirklichkeit der Mobilitätssituation außerhalb von Ballungsräumen stehen daher insbesondere die Ableitung von Mobilitätsstandards und ihre Handlungsansätze zur organisatorischen Absicherung im Vordergrund.

I. Ausgangslage

Die Mobilität außerhalb von Ballungsräumen² – die hier als Großstädte mit mindestens 100.000 Einwohnern sowie die angrenzenden Gemeinden (sogenanntes Ergänzungsgebiet zum Zentrum) verstanden werden – ist vielfach durch den Pkw gekennzeichnet. Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) werden von vielen als unattraktiv wahrgenommen und daher insbesondere von »Zwangsnutzern« – die keinen Zugriff auf den Pkw haben – nachgefragt.

Die Konsequenzen hat z.B. die Untersuchung »Mobilität in Deutschland 2017« jüngst wieder gezeigt: Während in Ballungsräumen 19–34 % aller motorisierten Wege mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, sind es außerhalb der Ballungsräume nur 7–12 %.³

Da die Regionen außerhalb von Ballungsräumen 73 % der Gesamtfläche und 51 % der Bevölkerung Deutschlands umfassen, ist die Etablierung attraktiver Angebote im öffentlichen Verkehr entscheidend für die Erreichung aktueller verkehrs- und umweltpolitischer Verlagerungsziele. Abbildung 1 zeigt die räumliche Verteilung der Regionstypen.

Außerhalb der Ballungsräume stehen daher aktuell die Fragen im Vordergrund, wie eine adäquate Grundversorgung aussehen soll, wie die Erreichbarkeit von zunehmend zentralisierten Dienstleistungen zu sichern ist oder wie eine innovative Weiterentwicklung zur Sicherung der Mobilität möglich sein soll, während gleichzeitig die derzeitige finanzielle Ausstattung in einigen Regionen nur zur Aufrechterhaltung von Grundleistungen der Schülerbeförderung ausreicht.

II. Erreichbarkeitsstandards

Für die Sicherung der öffentlichen Mobilität kommt Erreichbarkeitsstandards eine zentrale Rolle zu. Erreichbarkeitsstandards sollten – als politische Vorgabe für die Aufgabenträger (Kreise im Bus- sowie Bundesländer im SPNV-Verkehr) – verbindlich die ÖPNV-Qualität und damit die Attraktivität des Verkehrssystems steuern.

Diese Planungsvorgaben umfassen insbesondere Vorgaben zur Erreichbarkeit der zentralen Orte, die für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, aber auch die Teilhabe am sozialen und kulturellen Austausch von zentraler Bedeutung sind:

- Metropolen mit internationaler bzw. nationaler Ausstrahlung,
- Oberzentren (OZ): Verwaltungs-, Versorgungs-, Kultur- und Wirtschaftszentren für die höhere spezialisierte Versorgung,

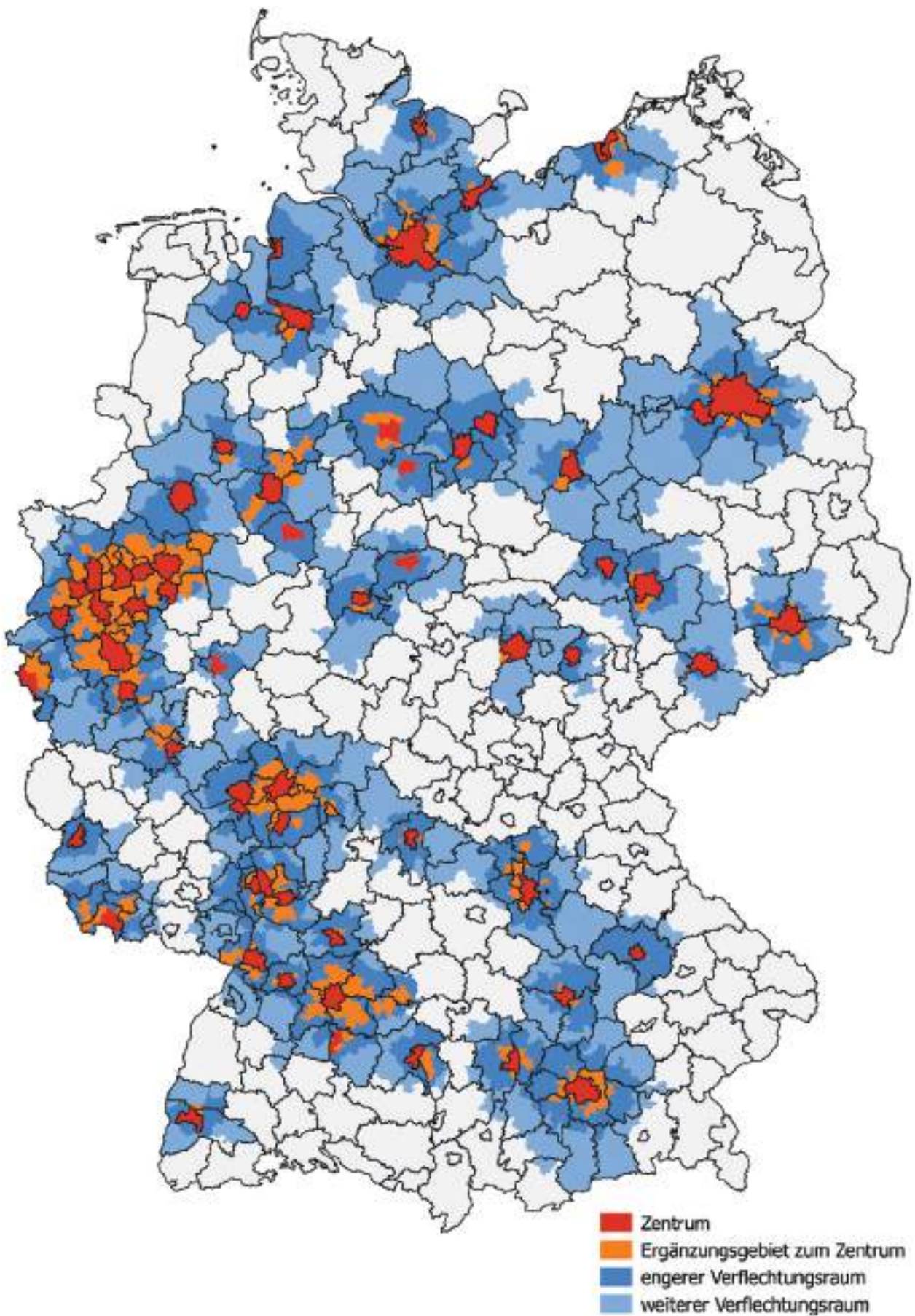


Abb. 1: Großstadregionen in Deutschland

Quelle: Konzept und Datenbasis: BBSR (2019), a.a.O.; Darstellung: IGES 2020.

Anmerkung: Als Ballungsräume werden hier die Zentren der Großstadregionen sowie die angrenzenden Gemeinden (Ergänzungsgebiet) definiert.

- Mittelzentren (MZ): Zentren zur Deckung des gehobenen Bedarfes bzw. des selteneren spezialisierten Bedarfes und als Schwerpunkte für Gewerbe, Industrie und Dienstleistungen,
- Grundzentren (GZ): Zentren der Grundversorgung der Deckung des täglichen Bedarfes für den jeweiligen Nahbereich. Grundzentren werden dabei nur teilweise ausgewiesen – Brandenburg verzichtet z.B. auf dieses Konzept.

Eine Analyse der Bundesländer Brandenburg und Niedersachsen zeigte aber, dass die von Fachgesellschaften und Verbänden formulierten Standards auf Landesebene nicht als verbindliche Vorgaben zur Ausstattung mit öffentlicher Mobilität und Erreichbarkeit verwendet werden.

Erst auf der Ebene der Nahverkehrspläne werden konkrete – aber extrem heterogene – Anforderungen an die Mindestreichbarkeit gestellt.

Verwendet werden u.a. folgende Indikatoren:

- Vorgaben zur maximalen Reisezeit zu Oberzentren, Mittelzentren oder Grundzentren bzw. Vorgaben zur relativen Beförderungszeit im ÖPNV (im Vergleich zum Motorisierten Individualverkehr, MIV).
- Vorgaben zur Bedienungshäufigkeit, d.h. zur Mindestzahl an Fahrtenpaaren, z.B. zum nächstgelegenen höherwertigen Zentrum, wobei die Vorgaben in aller Regel nach der Einwohnerzahl der Gemeinde differenzieren.

Zur Konkretisierung der Indikatoren wird dabei häufig auf die Qualitätsstandards der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN) oder des VDV zurückgegriffen,⁴ in der Vorgaben für die Fahrzeit zum nächsten zentralen Ort bzw. für Fahrzeiten zwischen zentralen Orten unterschiedlicher Kategorien definiert werden. Die folgende Tabelle zeigt die entsprechenden Werte der RIN, die unverbindliche Richtwerte darstellen.

Kategorie des zentralen Ortes	Erreichbarkeit des zentralen Ortes (Minuten)		Erreichbarkeit zentraler Orte von benachbarten zentralen Orten gleicher Kategorie	
	MIV	ÖPNV	MIV	ÖPNV
Grundzentrum	20	30	25	40
Mittelzentrum	30	45	45	65
Oberzentrum	60	90	120	150
Metropolregion			180	180

Tab. 1: Erreichbarkeitsstandards nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung
 Quelle: Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. (2008), a.a.O.

Die empirische Analyse für Brandenburg und Niedersachsen zeigt, dass die Zeitvorgaben der RIN für den öffentlichen Verkehr (ÖV) weitestgehend eingehalten werden: Mittelzentren (MZ) oder Oberzentren (OZ) werden nur in Ausnahmefällen nicht in bis zu 45 Minuten erreicht.

Vorgaben zur Erreichbarkeit von OZ werden eingehalten, wenn die OZ länderübergreifend betrachtet werden. Ohne Berlin bzw. Hamburg und Bremen haben ca. 1/3 der Gemeinden keinen adäquaten Zugang zu OZ (Fahrzeit < 90 Min).

Die Standards für Reisezeiten werden dabei sowohl in der Schulzeit als auch der Ferienzeit weitgehend eingehalten.

Problematischer ist die Anzahl der Verbindungen und die Bedienungszeit, wie das Beispiel Brandenburg zeigt (vgl. auch Abb. 2).

- 14 % der Gemeinden bzw. 4,5 % der Einwohner haben nur ein bis vier Verbindungen pro Tag zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum (außerhalb der Ferien). Damit bestehen häufig ausschließlich ÖPNV-Angebote zu Schulanfangs- und -endzeiten, die für sonstige Fahrzwecke weitgehend ungeeignet sind.
- Weiteren 14 % der Gemeinden bzw. 9,5 % der Einwohner werden fünf bis acht tägliche Verbindungen angeboten, so dass zumindest in der Hauptverkehrszeit ein Stundentakt realisiert werden kann. Auch hier besteht zu den Tagesrandzeiten in aller Regel kein Angebot.

Während der Ferienzeit verschlechtert sich das Angebot deutlich.

- 19 % der Gemeinden bzw. 8,0 % der Einwohner werden nur ein bis vier Verbindungen pro Tag zum nächsten MZ oder OZ angeboten.
- Weitere 19 % der Gemeinden bzw. 11 % der Einwohner haben fünf bis acht Verbindungen pro Tag zum nächsten MZ oder OZ.

Betroffen sind fast ausschließlich Gemeinden mit weniger als 150 EW/km². Niedersachsen zeigt vergleichbare Ergebnisse, wobei Schulferien hier einen deutlich höheren Einfluss haben.

1. Was bedeutet dies für die Mobilität?

Die Analyse zeigt, dass für einen erheblichen Teil der Bevölkerung im Wesentlichen ein Angebot besteht, das auf die Schülerbeförderung ausgerichtet ist.

Wer in diesen Gemeinden den ÖPNV nutzen will, um zur Arbeit zu pendeln, Freizeitaktivitäten durchzuführen, Dienstleister (wie Ärzte, Behörden u.a.) aufzusuchen oder einzukaufen, trifft auf wenig attraktive Verbindungen und ist ggf. gezwungen, seinen Lebensrhythmus auf den ÖPNV-Takt auszurichten.

Die zentrale Bedeutung des Individualverkehrs wird damit verständlich; insbesondere ist unwahrscheinlich, dass die Betroffenen unter diesen Umständen ihren Pkw abschaffen. Daraus lassen sich zwei zentrale Ansatzpunkte einer zukunfts-fähigen Verkehrspolitik ableiten: Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs außerhalb der Ballungsräume und weitere Erhöhung der Umwelteffizienz des Individualverkehrs.

2. Notwendige Anpassungen

Zukünftige Mobilitätsstandards sollten sich an folgenden Anforderungen orientieren:

- Der ÖPNV muss auch außerhalb der Ballungsräume eine attraktive Alternative zur Individualmobilität darstellen.
- Mobilitätsstandards müssen anspruchsvolle Zielvorgaben setzen, die nicht bereits bei Realisierung eines auf den Schülerverkehr ausgerichteten Mindestangebots erreicht werden.
- Mobilitätsstandards müssen integrierte Angebote sowie »neue« Angebotsformen im ÖPNV (Stichwort »bedarfsorientierte Verkehre«) beinhalten oder zumindest die Realisierung dieser Angebote offenlassen.



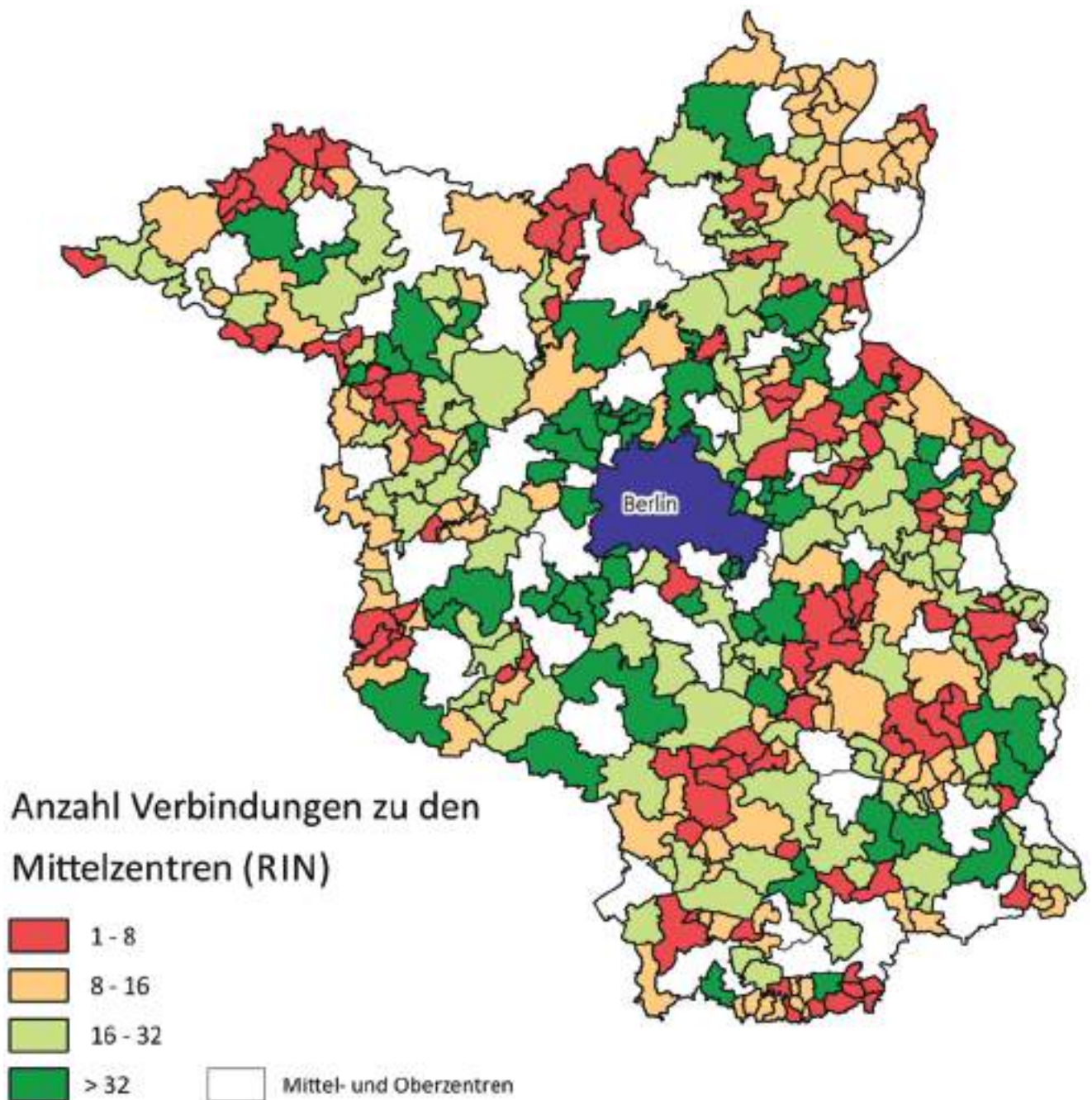


Abb. 2: Erreichbarkeit von Mittelzentren – Fahrtenzahl an Schultagen – Brandenburg
Quelle: Darstellung IGES 2020.

Eine erste Orientierung hierzu bieten Ansätze, die in einzelnen schweizerischen Kantonen (Zürich und Bern) bereits realisiert wurden. Die Schweiz nimmt dabei aufgrund ihrer – zumindest teilweise – bindenden Vorgaben für die Erreichbarkeit eine Vorreiterrolle ein.

Zu den realisierten Ansätzen gehören folgende Elemente:

- eine bindende Erschließungspflicht mit Angeboten des öffentlichen Verkehrs, z.B. für alle Siedlungen mit mehr als 300 Einwohnern (Zürich),
- eine Vorgabe attraktiver Takte, wie 60 Minuten-Takt als Grundversorgung, 30 Minuten-Takt bei Vorhandensein eines Bahnanschlusses, 15 Minuten-Takt bei höherer Nachfrage.

Keine verpflichtenden Standards, aber übliche Ergänzungen sind:

- Rufbussysteme in dünn besiedelten Gebieten (< 100 EW/km²), PostAuto mit PubliCar, teilweise mit Tür-zu-Tür-Service bzw. als Nachtbus,
- Ridesharing-Initiativen, z.B. Taxito (Modellprojekt des Verkehrsbunds Luzern 2015–2017, seit 2018 im Regelbetrieb),
- Carsharing bzw. Bike und Ride-Angebote.

III. Handlungsempfehlungen

Zur dauerhaften Verbesserung der Mobilität außerhalb von Ballungsräumen sind insbesondere Maßnahmen in den Bereichen Planung (Mobilitätsstandards), Finanzierung und Organisation erforderlich. Die folgende Übersicht (Abb. 3) zeigt zentrale Anpassungen, die im Rahmen der Studie vorgeschlagen werden.

Rechtliche Überlegungen zu einer Umgestaltung des öffentlichen Verkehrs, die hier nicht betrachtet werden, finden sich in einer ebenfalls vom ADAC e.V. herausgegebenen Studie.⁵

1. Kernelemente des Mobilitätsstandards

Zur Ableitung von Mobilitätsstandards wird erstens eine konsequente Orientierung am **Verlagerungsziel der Verkehrspolitik** vorgeschlagen. Als zentrales Ziel wird die Verdopplung des Modal Split-Anteils des öffentlichen Verkehrs in den Regionen außerhalb von Ballungsräumen betrachtet.

Um dieses Ziel zu operationalisieren wird die erforderliche Angebotsqualität des straßengebundenen Personennahverkehrs anhand des Nachfragemodells der Standardisierten Bewertung abgeleitet.⁶

Der zentrale Vorteil der modellgestützten Ableitung von Erreichbarkeitszielen ist, dass sie die Identifizierung eines konsistenten Sets von Qualitätsdimensionen und -ausprägungen ermöglicht. Konkret wurden dabei die folgenden Qualitätsdimensionen betrachtet:

- Anzahl der Fahrten pro Tag,
- Takt in Haupt- und Nebenverkehrszeit,
- Bedienungszeit (täglich, Werktag, Wochenende),
- relative Fahrzeit im Vergleich zum MIV,
- Entfernung zu Haltestellen.

Die Ergebnisse zeigen, dass für Qualitätsniveaus, die mit den aktuellen Erreichbarkeitsanforderungen kompatibel sind, ein ÖPNV-Anteil an allen (motorisierten) Wegen zwischen 6 und 8 % erwartet werden kann. Um eine deutliche Steigerung zu erreichen, müssen insgesamt wesentlich anspruchsvollere Kombinationen von Qualitätsniveaus erreicht werden.

Der im Folgenden dargestellte vorgeschlagene **Mobilitätsstandard** beinhaltet eine Kombination von Qualitätsindikatoren, die zu einer Verdopplung des Modal Split-Anteils führen sollte.



Abb. 3: Handlungsempfehlungen im Überblick
Quelle: Darstellung IGES 2020.

Letztlich ist es eine politische Aufgabe, zu entscheiden, welcher ÖPNV-Anteil und damit welche Verlagerung realisiert werden soll.

Zweitens wird eine **funktionale Betrachtung der Erreichbarkeitsstandards** vorgeschlagen, so dass auch flexible Angebotsformen des ÖPNV oder intermodale Angebote zur Sicherung der Erreichbarkeit eingesetzt werden können. Die

klassischen Angebote im ÖPNV können also durch den Einsatz von Sharing-Angeboten (Ride-, Car- oder Bike-Sharing), Mobilitätsplattformen (Mitfahrbörse, Fahrtenpooling) und Mobilitätsmanagement ergänzt werden (Konzept des Flächenverkehrs). Erforderlich ist dabei ausschließlich der funktionale Nachweis, dass Erreichbarkeitsstandards erfüllt werden. Der ÖPNV wandelt sich in diesem Fall zum öffentlichen Verkehr (ÖV).

Der vorgeschlagene **Mobilitätsstandard** beinhaltet:

a) Erschließungspflicht

Ab einer bestimmten Gemeindegröße muss ein ÖPNV-Angebot vorgehalten werden. Vorgeschlagen wird eine entsprechende Pflicht ab 500 Einwohnern. In Brandenburg und Niedersachsen würde diese Forderung beispielsweise für mehr 90 % aller Gemeinden eine Erschließungspflicht etablieren.

Es besteht keine Vorschrift, die Erreichbarkeitsqualität mittels »traditioneller« ÖPNV-Angebote zu erfüllen.

b) Garantierte Erreichbarkeitsqualität

Die Erreichbarkeitsqualität wird mittels Reisezeiten, Verbindungshäufigkeit und Haltestellendichte definiert.

▪ Reisezeiten

Analog zur RIN muss von jeder Gemeinde, die die Kriterien der Erschließungspflicht erfüllt, ein Mittelzentrum oder ein Oberzentrum in einer vorgegebenen Zeit mit dem ÖPNV erreichbar sein. Als Kriterium wird vorgeschlagen, dass die maximale Reisezeit zum nächsten Mittel- oder Oberzentrum die Reisezeit im MIV nicht um mehr als 30 % überschreiten darf.

▪ Verbindungsqualität

Ein 60 Minuten-Takt dient als Mindestangebot für die Erreichbarkeit eines Mittel- oder Oberzentrums. Das Mindestangebot muss durchgängig angeboten werden, sowohl am Wochenende als auch in der Ferienzeit.

Das Erreichen eines Mittel- oder Oberzentrums darf maximal zwei Umstiege erfordern, sofern Anschlüsse gesichert sind.

Ein weiteres Element des Mindestangebots ist eine Bedienungszeit von 6 bis 22 Uhr. Freitags bis sonntags sind zusätzliche Nachtfahrten anzubieten.

▪ Haltestellenerreichbarkeit

Für mindestens 80 % der Einwohner einer Gemeinde mit Erschließungspflicht sollte die Distanz zur nächsten Haltestelle maximal 300 m betragen.

c) Mobilitätsgarantie

Die definierte Erreichbarkeitsqualität kann auch mit flexiblen Angebotsformen des ÖPNV (Rufbusse, Anruf-Sammel-Taxis etc.) oder intermodalen Angeboten, wie z.B. Ridesharing, realisiert werden.

Erforderlich ist ausschließlich der Nachweis der funktionellen Austauschbarkeit der Angebote.

Bei Angeboten, die auf der Kooperation mit privaten Anbietern basieren, ist ergänzend eine Mobilitätsgarantie erforderlich.



2. Handlungsempfehlungen zur zukunftsfähigen Finanzierung und Organisation des öffentlichen Verkehrs

Eine alleinige Vorgabe von Mobilitätsstandards ist nicht zielführend: Erforderlich sind zusätzlich entsprechende institutionelle Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten sowie eine Zuweisung ausreichender finanzieller Mittel.

Die aktuelle Planung und Finanzierung des ÖPNV außerhalb von Ballungsräumen erfolgt durch Bund, Länder und Kommunen. Typische Kennzeichen des aktuellen Ansatzes sind:

- Trennung von Finanzierungs- und Angebotsplanung,
- hohe Bedeutung von Mindeststandards der Erreichbarkeit im Rahmen der kommunalen Planung.⁷

Die **Finanzierung** des öffentlichen Verkehrs ist nach wie vor dadurch gekennzeichnet, dass zahlreiche Akteure mit unterschiedlichsten Instrumenten beteiligt sind. Entscheidend für die vorliegende Studie sind insbesondere zwei Aspekte des Finanzierungssystems.

Die Finanzierungsleistungen von Bund und Ländern werden erstens nicht direkt am erforderlichen Angebot ausgerichtet. Es handelt sich um komplexe Aushandlungsprozesse, die sich wesentlich am Status quo orientieren und ihn durch mehr oder weniger reflektierte Änderungsraten fortschreiben.

Die Mittelzuweisung an die zentralen Akteure der Angebotsplanung – die Aufgabenträger – reflektiert zweitens die Zuständigkeitsgrenzen und fördert nicht die Planung integrierter Angebote (sowohl räumlich integrierter Angebote als auch intermodaler Angebote).

Die **Angebotsplanung** der Aufgabenträger hat sich in den letzten Jahren deutlich professionalisiert, u.a. aufgrund der Kapazitätsaufstockungen, die den Institutionen Raum für strategische Planungen lassen, und der Aufwertung von Planungsinstrumenten, wie den Nahverkehrsplänen.

Dennoch bleibt festzuhalten, dass insbesondere außerhalb der Ballungsräume deutliche Mobilitätsdefizite bestehen, die mit den aktuellen Planungsvorgaben nicht beseitigt werden können. Dies ist insbesondere in der unzureichenden Vorgabe verbindlicher Ziele begründet.

Zentrale Elemente einer Reform sind daher

- die Vorgabe verbindlicher Standards für die Mobilitätsplanung auf Bundesebene und Bereitstellung der erforderlichen Mittel zur Erfüllung der Erreichbarkeitsstandards durch den Bund.

Da die verkehrs- bzw. umweltpolitischen Zielen zu einem vornehmlichen Teil aus gesamtstaatlicher Sicht definiert sind, sollte die Finanzierung wesentlich durch den Bund erfolgen (analog zu den Regionalisierungsmitteln im SPNV).

Die damit angestrebte Identität von Aufgaben- und Ausgabenverantwortung ermöglicht eine rationale Entscheidung über die Mobilitätsstandards, die wir uns aus gesellschaftlicher Sicht leisten wollen bzw. angesichts der umweltpolitischen Probleme leisten müssen.

Die im Rahmen dieser Studie vorgeschlagenen verbindlichen Erreichbarkeitsstandards würden z.B. in zahlreichen Landkreisen zu deutlichen Ausweitungen des Angebots führen. Nach einer indikativen Abschätzung müssten

zur Durchsetzung der anspruchsvollen Erreichbarkeitsstandards die erwarteten Ausgleichszahlungen in den im Rahmen der Studie untersuchten Landkreisen um 25 % bis 30 % steigen.

- die Anpassung der Aufgabenteilung zwischen Land und Kreisen.

Übergeordnete Planungen, also Mobilitätsangebote mit landesweiter Bedeutung sowie die Vertaktung, sind verstärkt auf Landes- oder Verkehrsverbundebene durchzuführen. Sie ergänzen die bisher dominierende Planung der Aufgabenträger im Straßenpersonennahverkehr (kreisfreie Städte und Landkreise) um eine zentrale Dimension. Dazu ist auch die institutionelle Verantwortung festzulegen.

- die Stärkung der Planungsprozesse.

Nahverkehrspläne können auf regionaler Ebene ein zentrales Steuerungsinstrument darstellen, wenn ihre Bedeutung aufgewertet wird.

Dazu gehört, dass Nahverkehrspläne strategisch auf die Gesamtmobilität, also verkehrsträgerübergreifend, ausgeweitet werden und der Nachweis der Umsetzung der vorgegebenen Erreichbarkeitsstandards verbindlicher Bestandteil der Nahverkehrspläne ist.

Ebenso sollte ein Nachweis der effizienten Mittelverwendung etabliert werden.

- Es sollten zentrale Mobilitätsmanager auf Kreisebene eingesetzt werden, die Planungsprozesse in Gang setzen, aber auch ihre Durchführung und ihren Erfolg bewerten und, falls nötig, korrigierend eingreifen.

IV. Fazit

Die Erreichung verkehrs- und umweltpolitischer (Verlagerungs-)Ziele erfordert deutliche Qualitätsverbesserungen des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auch außerhalb von Ballungsräumen.

Wichtig ist dabei insbesondere, dass die drei zentralen strategischen Ebenen – Angebotsdefinition, Finanzierung und Organisation – gleichzeitig angegangen werden müssen, wenn eine deutliche Attraktivitätssteigerung erreicht werden soll.

1 Vgl. *Gipp/Brenck/Schiffhorst*, Zukunftsfähige Mobilität außerhalb von Ballungsräumen, ADAC Studie zur Mobilität, 2020.

2 Ballungsräume werden hier mit dem Konzept der sogenannten Großstadtregionen, das das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) entwickelt hat, abgegrenzt; *BBSR*, Großstadtregionen, Übersicht und Referenzdatei Gemeinden bzw. Gemeindeverbände, Großstadtregionen, Stand 2015.

Ballungsräume sind hier die Zentren der Großstadtregionen (mindestens 100.000 Einwohner) sowie die angrenzenden Gemeinden mit enger Pendlerbeziehung zum Zentrum. Die Regionen außerhalb der Ballungsräume umfassen damit den sogenannten Pendlerverflechtungsraum und Gemeinden außerhalb von Großstadtregionen.

3 Vgl. *Nobis/Kubnimbhof*, Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht, Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15), 2018.

4 Vgl. *Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.*, Richtlinien für integrierte Netzgestaltung, 2008; *Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.*, Verkehrserschließung, Verkehrsangebot und Netzqualität im ÖPNV, VDV-Schrift 4 Nr. 01/2019.

5 Vgl. *Rödl & Partner GbR/PMC*, Argumentationspapier PBefG-Novelle: Innovationen ermöglichen, öffentlichen Verkehr stärken, Kundeninteressen

- berücksichtigen, erstellt im Auftrag des ADAC e.V., Nürnberg/Hamburg, 2019.
- 6 Vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI; Hrsg.), Standardisierte Bewertung von Verkehrsweeinvestitionen im schienengebundenen ÖPNV – Version 2016, erstellt durch Intraplan Consult GmbH.
- 7 Vgl. z.B. *Bormann et al.*, Optimierung oder Neugestaltung? Zwei Szenarien einer zukünftigen Finanzierung des ÖPNV, 2015; *KCW GmbH*, Finanzierung des ÖPNV, Status quo und Finanzierungsoptionen für die Mehrbedarfe durch Angebotsausweitungen, 2019.

<Ar-264.2001-00005>

