

Zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

wir haben uns 2024 intensiv mit der öffentlichen Mobilität im ländlichen Raum befasst. Dabei gingen wir davon aus, dass wir im Sommer 2025 damit beginnen können, Sie für dieses Thema pünktlich zur Bundestagswahl zu begeistern. Nun ist es anders gekommen.

Deshalb übersenden wir Ihnen pünktlich vor der vorgezogenen Bundestagswahl das Ergebnis unserer Arbeit. Dabei haben wir aus einem Team aus Kolleginnen und Kollegen der Mitgliedsunternehmen des VDV und dem Hauptamt des Verbands "sechs Schritte für einen attraktiven ÖPNV" im ländlichen Raum entwickelt.

Wir wollen eine robuste Daseinsvorsorge auch durch Mobilität für alle, aus sozialen, wirtschaftlichen und klimaschützenden Motiven für unser Land.

Sechs zentrale Themenfelder stehen dabei im Fokus:

1. Stärkung der ÖPNV-Kultur
2. Leistungsangebots
3. Digitalisierung
4. Infrastruktur- und Flottenmodernisierung
5. Finanzierung und Tarife
6. Personal und Bildung

Das VDV-Positionspapier steht zudem als PDF-Dokument unter www.vdv.de („VDV-Positionen“) zum Download bereit. Auch für Rückfragen und weiterführende Gespräche stehen wir Ihnen und Ihrem Team gerne und jederzeit zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

14. Januar 2025

Wir lieben
EUROPA



www.vdv.de/wirliebeneuropa

Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen e. V.

Hauptgeschäftsstelle
Kamekestraße 37-39
50672 Köln
T 0221 57979-0

info@vdv.de
www.vdv.de

Sitz des Vereins ist Köln
AG Köln VR 4097

Lobbyregister-Nr. bei Bundestag und
Bundesregierung: R001242

EU-Transparenzregister
50254292140-86

USt.-IdNr. DE 814379852

Sparkasse KölnBonn
IBAN DE12 3705 0198 0099 0029 58
SWIFT-BIC COLSDE33

Vorstand
Präsident und Vizepräsidenten
Ingo Wortmann (Präsident)
Joachim Berends
Tim Dahlmann - Resing
Werner Overkamp
Prof. Knut Ringat
Veit Salzmann

Hauptgeschäftsführer
Oliver Wolff

Haltestellen
Stadtbahn bis Friesenplatz,
Regionalzüge bis
Bahnhof Köln West

Zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum

Sechs Schritte zu einem attraktiven öffentlichen Personenverkehr



Impressum

Herausgeber

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
Fachbereich Ländlicher Raum
T 0221 57979-153 · woelki@vdv.de · www.vdv.de



@DieVerkehrsunternehmen



@VDV_Verband



die-verkehrsunternehmen



vdv_verband



app.vdv.de



www.youtube.com/mobiwissen

Autoren

Dr. Holger Kloth
Alexander Möller · Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)
Marie-Theres Wölki · Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)

Aus dem VDV-Koordinierungskreis ländliche Räume

Tatjana Bonert · THÜSAC Personennahverkehrsgesellschaft mbH
Axel Gierga · Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig
Julian Hericks · Westfälische Verkehrsgesellschaft mbH
Dirk Joris · KVS GmbH
Jörg Konrad · Regionalbus Ostbayern GmbH
Karsten Krause · Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Anke Krüger-Wilsch · SBG SüdbadenBus GmbH
Holger Laurenz · Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH
Ronald Lehnecke · PVGS Personenverkehrsgesellschaft Altmarkkreis Salzwedel mbH
Dietmar Maier · Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH
Nils Oppermann · REGIONALBUS-Gesellschaft Unstrut-Hainich- und Kyffhäuserkreis mbH
Friedrich Scheffer · Verkehrsbetriebe Kreis Plön GmbH
Ulrich Sehl · Verkehrsgesellschaft Vorpommern-Rügen mbH (VVR)
Stefanie Sonnleitner · Verkehrsverbund Großraum Ingolstadt
Michael Stanke · Stadtlinienverkehr der Kreisstadt Limburg an der Lahn – Eigenbetrieb
Udo Winkens · WestVerkehr GmbH
Holger Winter · Busverkehr Oder-Spree GmbH



Ausgangslage

Der ländliche Raum unterscheidet sich in seiner Verkehrsinfrastruktur deutlich von urbanen Gebieten. Während Städte vor allem mit dem Problem überlasteter Verkehrswege zu kämpfen haben, steht der ländliche Raum vor einer Mangelsituation im Mobilitätsangebot. Diese Mangellage betrifft etwa die Hälfte der in Deutschland lebenden Bevölkerung, da jede zweite Person in einer ländlichen Region lebt. Für diese Menschen ist eine zuverlässige und flächendeckende Versorgung mit Mobilitätsdienstleistungen von zentraler Bedeutung, um die Daseinsvorsorge und gleichwertige Lebensverhältnisse sicherzustellen.

Besonders wichtig sind dabei strukturelle Aspekte der Lebens- und Standortqualität wie die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Bildungseinrichtungen oder medizinischer Versorgung. Die Mobilitätsanalysen der letzten Jahre zeigen einige zentrale Trends: Der Anteil älterer Menschen im ländlichen Raum ist gestiegen und die Nutzung des Autos dominiert. Auch im Schülerverkehr hat der Individualverkehr (MIV) gegenüber dem öffentlichen Verkehr zugenommen (infras, DLR, IVT und infras 360 (2018): Mobilität in Deutschland). Die Konzentration des ÖPNV-Angebots auf den Schülerverkehr führt zu erheblichen Einschränkungen für andere Bevölkerungsgruppen. Fahrpläne orientieren sich oft an den Bedürfnissen von Schulen, wodurch die Flexibilität und Nutzbarkeit des ÖPNV für die Allgemeinbevölkerung eingeschränkt werden.

Die bestehenden Angebote werden von den Bewohnerinnen und Bewohnern ländlicher Gebiete als unzureichend wahrgenommen, was wiederum dazu führt, dass attraktive Tarife wie das Deutschland-Ticket wenig Anklang finden. Es ist auch deshalb notwendig, die Mobilitätsbedürfnisse der gesamten ländlichen Bevölkerung stärker in den Fokus der ÖPNV-Planung zu rücken. Auch nicht zu vernachlässigen sind die Touristen und deren Bedürfnisse an die Mobilität in den ländlichen Räumen.

Um eine bessere Mobilität zu gewährleisten, bedarf es einer umfassenden Angebotsinitiative im ÖPNV. Es gilt, Lösungen zu entwickeln, die sowohl den Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes als auch die Interessen der Verkehrsunternehmen berücksichtigen.

Die Politik ist nun gefordert, die Weichen für eine zukunftsfähige Mobilität im ländlichen Raum zu stellen. Dafür hat der VDV Ideen zu sechs Themenfeldern entwickelt.

- 1 | Stärkung der ÖPNV-Kultur**
- 2 | Leistungsangebot**
- 3 | Digitalisierung**
- 4 | Infrastruktur und Flottenmodernisierung**
- 5 | Finanzierung und Tarife**
- 6 | Personal und Bildung**



1 | Stärkung der ÖPNV-Kultur

1

Mobilität für alle sicherstellen:

Öffentliche Mobilität ist im ländlichen Raum aufgrund der Versorgungs- und Sozialstruktur ein wichtiges Element für alle Formen der Teilhabe. Deshalb ist die positive Wirkung des ÖPNV auf die Lebensverhältnisse zu beachten.

2

ÖPNV bei Raumplanung berücksichtigen:

Das Bewusstsein für den ÖPNV muss gestärkt werden, damit er bei der Raum- und Standortplanung, insbesondere auch bei der Entwicklung von Gewerbegebieten und Verkaufsflächen sowie von Hochschulen und Schulen von Anfang an mitgedacht wird, um eine wirtschaftliche Erreichbarkeit zu sichern.

3

Bewusstsein für den ÖPNV stärken:

Der ÖPNV ist vielerorts besser als sein Ruf. Das bestehende ÖPNV-Angebot muss so kommuniziert werden, dass es von allen wahrgenommen wird. Eine aktive Zusammenarbeit mit gesellschaftlichen Akteuren (z. B. Landvolk, Kirche, Vereine) ist hierbei essenziell.

4

Entscheidungsträger einbinden:

Entscheidungsträger wie Landrätinnen und Landräte, Abgeordnete aller Ebenen und prominente Persönlichkeiten sollten in die Kommunikationsstrategie eingebunden werden, um das Engagement für den ÖPNV zu stärken (z. B. durch Fahrten mit dem Bürgerbus oder Bürgersprechstunden im Bus).

5

ÖPNV als Partner bei (Groß-)Veranstaltungen:

Der ÖPNV muss als Partner bei (Groß-) Veranstaltungen sowie bei Kultur- und Freizeitangeboten stärker eingebunden werden. Dies sorgt auch dafür, dass Nutzungshemmnisse abgebaut werden.

2 | Leistungsangebot

1

Öffentliche Mobilität konsequent verbessern:

Im ländlichen Raum muss ein an den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen orientiertes ÖPNV-Angebot gewährleistet sein. Gute Mobilität im ländlichen Raum bedeutet eine angemessene Verfügbarkeit und Erreichbarkeit des Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln bei gleichzeitiger Ressourcenschonung. Die notwendige Finanzierung ist durch Bund und Länder sicherzustellen und zweckgebunden bereitzustellen, um gleichwertige Lebensverhältnisse zu erreichen.

2

Verlässliches Angebot gewährleisten:

Es ist ein flächendeckendes und verlässliches Angebot zu schaffen, das an allen Tagen ein 60-Minuten-Takt und ein ergänzendes On-Demand-Angebot vorsieht, um die Erreichbarkeit zu verbessern.

3

Verkürzung der Reisezeiten:

Die Netzgestaltung im ländlichen Raum muss darauf ausgerichtet sein, dass Reisezeiten für Fahrgäste nicht mehr als das 1,5-fache der Dauer einer Autofahrt betragen. Eine enge Verzahnung von Raumentwicklung und Verkehrsentwicklung ist gesetzlich sicherzustellen.

4

Differenzierte Bedienung und Taktfahrplan umsetzen:

Zur Sicherstellung eines flächendeckenden Angebots ist ein integrierter Fahrplan und ein flexibles Angebot erforderlich. Dies sorgt für merkbare Taktzeiten, Systemanschlüsse und damit schnelle Verbindungen. Die differenzierte Bedienung ermöglicht eine flexible und bedarfsgerechte, auf die unterschiedlichen Bedürfnisse und Gegebenheiten in verschiedenen Gebieten angepasste, Mobilität.





3 | Digitalisierung

1

Netzverfügbarkeit sicherstellen:

Eine vollständige Netzverfügbarkeit aller Netzanbieter muss gewährleistet sein, um flächendeckende ÖPNV-Angebote zu ermöglichen und einen zuverlässigen Betrieb sicherzustellen.

2

Schnelles Internet und WLAN flächendeckend ausbauen:

Eine lückenlose Versorgung mit schnellem Internet ist notwendig, um die Chancen der Digitalisierung sowohl für Kundinnen und Kunden als auch für Unternehmen voll auszuschöpfen. Um während der ÖPNV-Fahrt und an Haltestellen individuelle Auskünfte erhalten zu können, ist ein flächendeckendes WLAN-Angebot zu etablieren.

3

Digitalisierung der Verwaltung:

Der Bürokratieabbau muss durch eine vollständige Digitalisierung der administrativen Prozesse unterstützt werden.

4

Digitale Anwendungen und Infrastrukturen flächendeckend ausbauen:

Es müssen im ganzen Land die Voraussetzungen für eine digitale Infrastruktur geschaffen werden, um Innovationen effizient und umfassend nutzen zu können. Hierzu zählen beispielsweise die Einrichtung von digitalen Anzeigetafeln mit Echtzeitdaten an Haltestellen, aber auch das E-Ticketing oder App-basierte Fahrgastauskunftssysteme.

4 | Infrastruktur- und Flottenmodernisierung

1

Effizienz durch Bürokratieabbau steigern:

Die künftige Förderung muss durch Bürokratieabbau, Harmonisierung von Verwaltungs- und Beschaffungsprozessen sowie eine zeitliche Beschleunigung effizienter gestaltet werden.

2

Antriebswende vorantreiben:

Die Wiedereinführung, Fortsetzung und Verstetigung von Fördermitteln zur Flottenmodernisierung sowie der Erhalt und die Anpassung der Infrastruktur sind essenziell, um die Antriebswende voranzutreiben und die klimapolitischen Ziele zu erreichen. Dabei ist eine langfristige Förderung notwendig, um Investitionsentscheidungen für die Infrastruktur sicher und planbar zu gestalten.

3

Anreize für Engagement schaffen:

Es sind geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Länder und Kommunen zu stärkerem Engagement bei der ÖPNV-Förderung zu motivieren.





5 | Finanzierung und Tarife

1

Sichere und verlässliche Finanzierung des Deutschland-Tickets und der Bestandverkehre:

Für das Deutschland-Ticket muss eine ausreichende und zukunftsfähige Finanzierung sichergestellt werden, auch um Investitionssicherheit zu gewährleisten. Die Kundinnen und Kunden und die Unternehmen brauchen eine langfristige Planungssicherheit. Dabei ist zunächst auch die finanzielle Sicherstellung der Bestandverkehre zu gewährleisten, um bestehende Angebote stabil zu halten und eine verlässliche Grundlage für den Ausbau zu schaffen.

2

Dynamisierung und Anreize für Finanzierung schaffen:

Es ist eine Anreizstruktur zu schaffen, die es ermöglicht, dass sowohl Länder als auch Kommunen stärker finanziell in den Ausbau des ÖPNV-Angebots und dessen Betrieb investieren.

3

Effizienz bei Förderanträgen steigern:

Die Prozesse von der Antragstellung bis zum Verwendungsnachweis müssen effizienter gestaltet werden. Dabei sind die Marktzwänge hinsichtlich Lieferzeiten und Ausschreibungsverfahren stärker zu berücksichtigen.

4

Rechtsrahmen für Investitionssicherheit:

Der Rechtsrahmen und die Förderbedingungen müssen so gestaltet sein, dass langfristige Investitionsentscheidungen zuverlässig und planungssicher getroffen werden können. Änderungen aufgrund von Haushaltslagen sind auszuschließen, da sie Investitionen gefährden.

5

Gleichbehandlung bei der Einnahmeverteilung:

Es muss sichergestellt werden, dass die Angebote im ländlichen Raum bei der Einnahmeverteilung unter Berücksichtigung der strukturellen Bedingungen gleichbehandelt werden.

6 | Personal und Bildung

1

Busführerschein reformieren:

Die Vorschriften für den Erwerb und den Erhalt des Busführerscheins müssen dringend an den aktuellen Handlungsbedarf angepasst werden. Es sollte geprüft werden, ob spezifische Regelungen für den ÖPNV, losgelöst vom gewerblichen Güterverkehr, möglich sind, ohne das derzeitige Qualitätsniveau zu senken.

2

Digitalisierung der Berufsausbildung:

Die Berufsausbildung muss stärker digitalisiert werden, um den Aufwand für Unternehmen und Auszubildende zur Erreichung der zuständigen Berufsschule zu verringern und gleichzeitig die Bildung von Berufsschulklassen zu erleichtern.

3

Integration ausländischer Fachkräfte erleichtern:

Die Integration und Berufsankennung von ausländischen Fachkräften, insbesondere aus Nicht-EU-Staaten, muss durch Abbau von Bürokratie und Beschleunigung erleichtert werden. Die Kooperationsbereitschaft und soziale Integration in die lokale Gemeinschaft müssen gestärkt werden, um die Willkommenskultur insbesondere im ländlichen Raum zu fördern. Kooperationen mit Vereinen können hierbei eine zentrale Rolle spielen.

4

Unterstützung der Mitarbeitenden im Lebensalltag:

Hilfen, insbesondere bei herausfordernden Lebenssituationen, wie der Wohnungssuche oder Behördengängen, sollten für alle Beschäftigte bereitgestellt werden. Dafür wird qualifiziertes Personal mit entsprechender Ausbildung benötigt, um eine professionelle und zielgerichtete Unterstützung zu gewährleisten.

5

Fortbildungs- und Umschulungsangebote für kleine Unternehmen:

Spezifische Fortbildungs- und Umschulungsangebote für kleinere Unternehmen müssen geschaffen werden, um deren Personalentwicklung zu unterstützen. Oft haben die Unternehmen keine eigenen Ressourcen für solche Maßnahmen zur Verfügung und sind damit auf externe Anbieter angewiesen.





Bildquellen

Bildquellen

Titelseite: Thüsaac Personennahverkehrsgesellschaft mbH | Thomas Hermsdorf

Seite 4: Dr. Holger Kloth

Seite 6: NAH.SH

Seite 9: Thüsaac Personennahverkehrsgesellschaft mbH | Thomas Hermsdorf

Seite 10: Thüsaac Personennahverkehrsgesellschaft mbH | Thomas Hermsdorf

Seite 13: Thüsaac Personennahverkehrsgesellschaft mbH | Thomas Hermsdorf

Seite 14: Phattarasaya | stock.adobe.com

Seite 17: Monkey Business | stock.adobe.com

Seite 18: Anselm | stock.adobe.com; Montage VDV

Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V. (VDV)
Kamekestraße 37-39 · 50672 Köln
T 0221 57979-0 · info@vdv.de · www.vdv.de
