

Gute Mobilität in ländlichen Räumen – Gemeinwohlorientierung und Lebensqualität vor Ort

Gleichwertige Lebensverhältnisse und damit die Entwicklung ländlicher Räume rücken zunehmend ins Zentrum politischer Diskussionen, denn 47 Millionen Menschen leben in Deutschland auf dem Land. Es reift die Erkenntnis, dass ein **gesamtsystematischer Ansatz im Zusammenwirken von urbanen und ländlichen Regionen** volkswirtschaftlich vorzuzugswürdig ist sowie **Vorteile und Lösungen für die Menschen in allen Landesteilen** bringt.

Mobilität spielt in ländlichen Regionen eine Schlüsselrolle. **Wie soll die Zukunft der Mobilität auf dem Land aussehen und gestaltet werden?** Wie kann ich im ländlichen Raum mobil sein, wenn ich kein Auto habe? Bislang liegt der Anteil von Bussen und Bahnen am Modal Split in der Fläche bei etwa fünf Prozent. Wie kann es in dieser Ausgangssituation mit sauberer Luft und Staus als Ausnahmefall gelingen, den Marktanteil des Umweltverbunds zu steigern?

Mit diesem Positionspapier möchte der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV), Branchenverband für über 600 Bus- und Bahnunternehmen sowie Verkehrsverbünde, einen Beitrag leisten, die **Mobilität als wichtigen Standort- und Wirtschaftsfaktor einer Region zu begreifen. Die Stärkung ländlicher Regionen unter den Gesichtspunkten Klimaschutz und gleichwertiger Lebensverhältnisse eröffnet hier neue Chancen.** Diesen positiven Rückenwind haben die Mitgliedsunternehmen im VDV aufgenommen und gestalten bundesweit kundenorientierte Bahn- und Busangebote.

Im Rahmen der Studie „Deutschland mobil 2030“ hat der VDV ein Wachstumsszenario für die Verkehrswende erarbeitet. Demnach kann der Öffentliche Personenverkehr seinen Anteil am Modal Split bis 2030 um ein Drittel ausbauen. Aufgrund des hohen Pkw-Anteils in Kombination mit weiten Entfernungen besteht in der Fläche enormes Potenzial zur CO₂-Minderung und Verkehrsverlagerung.

Als Gesellschaft müssen wir den Einstieg in den Umstieg schaffen und konstruktive Schritte machen, den **Anteil des Öffentlichen Verkehrs auf dem Land spürbar zu erhöhen. Der ÖPNV in ländlichen Regionen benötigt hierzu eine abgestimmte und mutige Strategie.** Maßstab darf keine althergebrachte Sicht aus „Restverkehr“ für „Zwangskunden“ sein, sondern ein **modernes, integriertes Mobilitätsangebot für alle Einwohner und Besucher.**



Öffentliche Mobilitätsangebote sind ein wichtiger Baustein für lebenswerte ländliche Räume

Das integrierte Angebot sollte den folgenden **sechs Leitplanken** gerecht werden:

- 1 | Flächendeckendes hierarchisches Bahn-Bus-Gesamtsystem mindestens im Stundentakt**
- 2 | Konsequente Orientierung auf Angebot, Anschlüsse und Qualität**
- 3 | Erschließung der Klein- und Mittelstädte**
- 4 | Flexible Bedienformen (= On-Demand-Verkehre)**
- 5 | Einfache Zugänglichkeit zum Gesamtsystem – Haltestellen, Verständlichkeit und Tarif**
- 6 | Kooperation und Vernetzung**

Kundenorientierte Mobilitätsangebote sind Bausteine dafür, dass ländliche Räume lebenswert und attraktiv bleiben. Sie führen zu steigender Nachfrage und bei geringem Mehraufwand zu höheren Einnahmen. Der regionale ÖPNV lässt sich **als Teil der Daseinsvorsorge** naturgemäß nicht allein aus Fahrgeldeinnahmen vollständig kostendeckend erbringen. **Eine verlässliche Finanzierung aus öffentlichen Mitteln von Bund, Ländern und Kommunen ist unerlässlich.** Dabei gilt es, den Zuschussbedarf für die Aufgabenträger insgesamt im Blick zu behalten.

1 | Flächendeckendes hierarchisches Bahn-Bus-Gesamtsystem mindestens im Stundentakt

Die Konzentration von Einrichtungen der Daseinsvorsorge in Ober- und Mittelzentren führt zu weiteren Wegen und immer mehr Menschen pendeln. Die Folge sind steigende Emissionen. Vielerorts fällt der Busverkehr auf den Hauptachsen im Vergleich zum Schienenverkehr bei Taktung und Bedienzeiträumen deutlich zurück – auf stillgelegte Nebenbahnen folgte oftmals kein adäquat hochwertiges Busangebot. Die Regierungsparteien haben im Koalitionsvertrag den Deutschlandtakt auf der Schiene vereinbart. Daraus ergibt sich im nächsten Schritt, die hohe **Angebotsqualität der Schiene auf den schienenlosen Korridoren weiter in die Fläche zu tragen.**

Vor allem auf den Hauptachsen liegen große Chancen. **Der durchgängige Stundentakt im SPNV muss die Messlatte für den korrespondierenden Busverkehr sein. Ein Angebot mindestens im Stundentakt** ist aus Kundensicht leicht verständlich und merkbar. **Mit schnellen, regelmäßigen und aufeinander abgestimmten Bahn- und Busangeboten lassen sich auch auf dem Land beachtliche Fahrgastzuwächse und ein größerer Marktanteil erzielen.** Gut abgestimmte und vertaktete Buslinien passen zu einem modernen Verkehrssystem – für tägliche Pendler oder spontane Ausflüge in die Region gleichermaßen. Die Einführung des integralen Taktfahrplans erfordert allerdings Änderungen im Schülerverkehr.



Der PlusBus „Hoher Fläming“ ist als regionale Marke im brandenburgischen Bad Belzig unterwegs

Der PlusBus | Bahn und Bus aus einem Guss

Die gemeinsame Marke „PlusBus“ steht für qualitativ hochwertigen ÖPNV. Der PlusBus bringt die Vorteile und Qualität des Schienenverkehrs auf der Straße in die Regionen. Seit dem Start der ersten PlusBus-Linien im Dezember 2013 im Mitteldeutschen Verkehrsverbund sind bundesweit inzwischen über 100 PlusBus-Linien unterwegs.

Angebotsmerkmale | Mo-Fr **Stundentakt** an Schul- und Ferientagen | Langer Bedienzeitraum mindestens von 6 bis 20 Uhr | Fahrtenangebot auch am Wochenende | **Kurze Übergangszeit zum SPNV** und anderen PlusBus-Linien **innerhalb von zehn Minuten** | Attraktive und zum Pkw-Verkehr konkurrenzfähige Fahrzeiten | Direkte Linienführung

→ www.plusbus-deutschland.de
→ www.vbb.de/plusbus

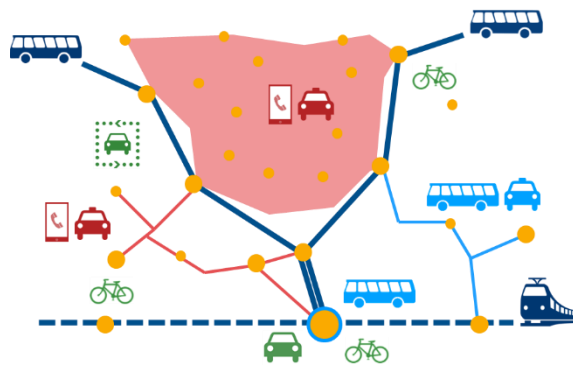


Nicht alle Landkreise können sich Angebotsausweitungen im Busverkehr auf den Hauptachsen vollständig aus eigenen Mitteln leisten. **Um den ÖPNV in der Fläche zu fördern, unterstützen bereits mehrere Länder die Kreise als Aufgabenträger mit zusätzlichen Zuschüssen pro Buskilometer, wenn bestimmte Angebots- und Qualitätsstandards erfüllt werden.** Denn die Buslinien auf den Hauptachsen machen nicht an Kreisgrenzen Halt und verbinden die zentralen Orte miteinander.

2 | Konsequente Orientierung auf Angebot, Anschlüsse und Qualität

Bei der öffentlichen Mobilität besteht mancherorts auf dem Land ein grundsätzliches Angebotsproblem. Landesweiten Ticket-Angeboten zum Pauschalpreis steht auf Kreisebene selten ein adäquater angebotsorientierter ÖPNV gegenüber. Eine rudimentäre „Grundversorgung“ mit Bussen, die nur an Schultagen fahren, reicht dabei nicht aus, um die Mobilitätswünsche möglichst vieler Bürger abzudecken.

Der Schlüssel für passfähige Mobilität liegt in der **Differenzierten Bedienung mit integrierten Angeboten für alle Einwohner und Besucher**. Dabei werden die Bahn- und Buslinien des Hauptnetzes mit dem lokalen Linienverkehr zur Erschließung und flexiblen Angeboten für die erste oder letzte Meile verknüpft. Es entsteht ein **passender „Maßanzug“ für die Mobilität vor Ort**. Alternative Angebote wie Car-, Bike- und RideSharing erweitern den Mix an Mobilstationen. **Differenzierte Bedienkonzepte** gibt es nicht zum Nulltarif, sie **sind aber bezahlbar und gut angelegtes öffentliches Geld für aktive Daseinsvorsorge und Lebensqualität vor Ort**.



Differenzierte Bedienung im Regionalverkehr

Die Landkreise setzen als Aufgabenträger mit dem Nahverkehrsplan – vom Kreistag politisch legitimiert – die Grundlage für die Ausgestaltung und Finanzierung des ÖPNV-Angebots. **Der Nahverkehrsplan ist damit das zentrale Steuerungsinstrument der Aufgabenträger**, um die Daseinsvorsorge im Bereich Mobilität aktiv auszugestalten. **Dabei ist es wichtig, offensiv voranzugehen**.

Die Nutzung des ÖPNV-Angebots muss so einfach wie möglich sein. Für die Kunden ist bei der Wahl ihres Verkehrsmittels die gesamte Reisekette von Haustür zu Haustür maßgeblich. Entscheidungskriterien sind kurze Zugangswege, kurze Umsteigezeiten und eine gleiche Taktung von Bahn und Bus auf den Hauptachsen. Regelmäßige und gesicherte Anschlüsse sind für eine nahtlos verknüpfte Mobilität auf Umsteigeverbindungen entscheidend, vor allem frühmorgens aus und spätabends in den Landkreis.

Die **Beförderungsqualität hat im Regionalverkehr** aufgrund größerer Reiseweiten und längerer Reisezeiten **eine sehr hohe Bedeutung**. Großer Wert ist insbesondere auf eine hohe Verfügbarkeit von Sitzplätzen, hochwertige und zeitgemäße Fahrzeugausstattung sowie gegebenenfalls Wifi-Ausrüstung und Lademöglichkeiten für Smartphones zu legen.

Die Länder sind für den ÖPNV und seine Finanzierung verantwortlich. Sie sind in der Pflicht, die **Regionalisierungsmittel**, die ihnen der Bund zur Verfügung stellt, **für konkrete Leistungen im SPNV einzusetzen**. Die Länder sollten zudem zur **Unterstützung der Landkreise vermehrt Mittel für ein Mindestangebot im Busverkehr auf den Hauptachsen zur Verfügung stellen**. Denn die Verkehrswende macht nicht an Landes- oder Kreisgrenzen Halt.

Mit der Neuordnung der Bund-Länder-Finanzbeziehungen erhalten die Länder ab 2020 mehr Umsatzsteuer vom Bund, womit u. a. die Ende 2019 ausgelaufenen Entflechtungsmittel des Bundes für kommunalen Straßenbau und ÖPNV-Investitionen kompensiert werden. **Die Länder werden somit finanziell in die Lage versetzt, langfristige Nachfolgeregelungen für die Fortsetzung ihrer investiven ÖPNV-Förderung aus Landesmitteln zu schaffen**.

Um die Qualität im Regionalverkehr weiter zu verbessern, ist vor allem eine **kontinuierliche investive Förderung durch die Länder** für emissionsarme Linienbusse, barrierefreie Infrastruktur, Mobilitätsstationen, digitale Verkehrstelematik sowie für Betriebshöfe und Werkstätten entscheidend.

3 | Erschließung der Klein- und Mittelstädte

Viele Menschen in ländlichen Räumen leben in den Klein- und Mittelstädten der Landkreise. Das dortige ÖPNV-Angebot erfordert eine hohe Verfügbarkeit mit vielen Haltestellen, kurzen Wegen und dichtem Takt, um „mal eben in die Stadt“ zu fahren. Die Spannweite erschließender Busverkehre reicht von Stadt- und Ortsbussystemen bis zum nähräumlichen Verkehr mit barrierefreien Kleinbussen.



Stadtlinie Bad Belzig – Mobil im 30-Minuten-Takt

Zur verbesserten Naherschließung der Klein- und Mittelstädte auf dem Land können kleinere, verbrauchsarme Fahrzeuge beitragen. Wendige Kleinbusse fahren direkt in historische Innenstädte mit engen Gassen, dicht bebaute Siedlungskerne oder in topografisch anspruchsvolle Hanglagen, die für große Busse nicht zugänglich sind.

„Muldental in Fahrt“ | Paradigmenwechsel im ÖPNV für mehr Lebensqualität vor Ort

Schrittweise **Neuausrichtung des Regionalverkehrs und mehrerer Stadtverkehre** im Gebiet Bad Lausick, Brandis, Colditz und Grimma mit etwa 100.000 Einwohnern seit Dezember 2016 | Umsetzung eines **Integralen Taktfahrplans** | Verdichtung des Haltestellennetzes mit **25 % mehr Haltestellen** zur Naherschließung | Längere Bedienzeiträume | Anbindung zusätzlicher Ziele | **10 % Fahrgastplus im ersten Jahr**

→ www.mdv.de → **Informationen** → **Projekte**



Mit „Muldental in Fahrt“ verbessert sich die Feinerschließung im Ortsbusverkehr von Brandis

4 | Flexible Bedienformen (= On-Demand-Angebote)

Ein hoher Anteil von Fahrtwünschen im Versorgungs- und Freizeitverkehr lässt sich weniger gut bündeln wie Fahrten von Pendlern oder Schülern. Vor allem in peripheren ländlichen Räumen erschweren kleinteilige Siedlungsstrukturen eine Flächenbedienungs mit großen Bussen.

Seit dem Start erster Modellvorhaben vor **mehr als 40 Jahren** gehören **flexible Bedienformen zum festen Leistungsangebot von Verkehrsunternehmen**. Mittlerweile ist die bedarfsorientierte Bedienung nahezu bundesweit etabliert. Sammeltaxis und Rufbusse werden allerdings mancherorts nicht als attraktiv genug wahrgenommen. Dies ist immer dann der Fall, wenn sie allein dazu dienen, den Einsatz großer Busse zu sparen. Reine Spar- oder Ersatz-

konzepte führen zu keiner Attraktivitätssteigerung und finden bei den Bewohnern keine Akzeptanz.

Moderner ÖPNV in ländlichen Räumen heißt nicht, alle Buslinien auf flexible Bedienung umzustellen. **Erst durch einen gesamtsystematischen Ansatz im Zusammenwirken von Linienverkehr und On-Demand-Angeboten (= flexiblen Bedienformen) ergibt sich für die Menschen vor Ort der passende Mobilitätsmix.** Für Erfolg und Akzeptanz bedarfsgesteuerter Verkehre sind ein offensives, kundenorientiertes Angebot sowie eine tiefe Integration in das ÖPNV-System erforderlich. Diese „flexiblen Taktverkehre“ sind in Umsteigeknoten regelmäßig und verlässlich mit dem übergeordneten Bahn- und Busliniennetz zur Mobilitätskette verknüpft.



Verknüpfung von Bahn, Bus und AST am Bahnhof Frankenberg zu einem Gesamtsystem

Kreisweites AnrufSammelTaxi (AST) in Waldeck-Frankenberg | Ein unverzichtbares Angebot

Seit 1988 Probetrieb | Entwicklung eines AST-Angebots an **365 Tagen im Stundentakt** | Sukzessive kreisweites Rollout und **Vollerschließung ab 2011** mit 55 Linien, Netzknoten und mehr AST- als Bushaltestellen | Ca. 180.000 AST-Fahrten und **325.000 Fahrgäste pro Jahr** | Online-Buchung via Fahrplanauskunft des NVV und NVV-App | Dispositionszentrale übermittelt Aufträge direkt in die Fahrzeuge | Mobile Fahrscheindrucker, barrierefreie Pkw

→ www.ewf.de → **ÖPNV** → **Anruf-Sammel-Taxi**

Flexible Bedienformen sind jedoch kein Allheilmittel zum Erreichen höchstmöglicher Wirtschaftlichkeit. Sie dienen vor allem zum Sicherstellen gleichwertiger Lebensverhältnisse. Flexible Verkehre haben im Vergleich zum Linienbus geringere Kosten pro Kilometer aber sehr hohe Kosten pro Fahrgast. Ein hoher Nutzungsgrad bedeutet höhere Kosten.

Letztendlich gilt es, **den Zuschussbedarf für den Landkreis als Aufgabenträger insgesamt im Blick zu behalten** und den **regional passenden Mix aus Linienverkehr und flexiblen Bedienformen** zu finden. **Ein passfähiges ÖPNV-Angebot erfordert stets auch den Einsatz kreiseigener Finanzmittel.**

Eine größtmögliche Harmonisierung der Systeme ist anzustreben. Wenn jeder Landkreis andere Marketing-Begriffe für ähnliche Bedienformen verwendet, verlieren die Kunden schnell den Überblick. Auskünfte und Buchung sind aus einem Guss telefonisch oder über die digitalen Plattformen der Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde per Internet oder App möglich. **Damit Buchung, Fahrgastinformation und Betriebsleitsysteme zuverlässig funktionieren, sind auch auf dem Land guter Mobilfunk und Breitband-Internet zwingende Voraussetzung.**

Sämtliche Prozesse einer Rufbus-Fahrt von der Buchung, über die Übermittlung des Fahrauftrags ins Fahrzeug bis zur Abrechnung, **lassen sich mit einem durchgängigen automatisierten Datenfluss abbilden.** Diese Prozesse sind gut aufwärts skalierbar, so dass externe Dienstleister mit der Durchführung beauftragt werden können und nicht jedes Verkehrsunternehmen eine eigene Rufbus-Zentrale mit Personal vorhalten muss.

MultiBus Kreis Heinsberg | Flexibel in der Fläche

Seit 2003 Flächenbedienung | Schrittweise räumliche und zeitliche Erweiterung | Der Verbundtarif gilt ohne Zuschlag | Eine Software bündelt die Fahrtwünsche | Routen und Ausstiegshalte ergeben sich aus dem Bedarf der Kunden | **Ca. 133.000 Fahrgäste pro Jahr** | Zwei Modelle für den Fahrzeugeinsatz: Kleinbusse der WestVerkehr GmbH und örtlicher Taxiunternehmen | Das Fahrpersonal wird größtenteils von örtlichen Taxiunternehmen gestellt | Integrierte Beförderung von Kinderwagen, Rollstühlen, Fahrrädern und Gepäck zur Daseinsvorsorge

→ www.west-verkehr.de → MultiBus

Bundesweit gibt es für die Durchführung flexibler Verkehre die deutliche **Tendenz zu neuen Kooperationen** abseits bewährter Partnerschaften von Verkehrsunternehmen mit dem lokalen Taxi- und Mietwagengewerbe. Wesentliche Gründe hierfür sind der Rückzug der Taxi- und Mietwagenunternehmen in der Fläche sowie Kostensteigerungen. Etliche Verkehrsunternehmen erbringen ihre fle-

xiblen Angebote wieder mit eigenen Fahrzeugen und eigenem Fahrpersonal, binden Sozialdienste als Subunternehmer ein – die vor Ort bereits Kleinbusflotten vorhalten – oder wandeln sie sogar in regelmäßigen Linienverkehr um.

Vom RufBus zum PlusBus in Potsdam Mittelmark

Seit Dezember 2014 **sukzessiver Ausbau der Plus-Bus-Linien** im Kreisgebiet | Seitdem **Steigerung der Fahrgastzahlen im Gesamtnetz** um 12,3 % | **Umstellung einer Rufbus-Linie** (645 Beelitz – Lehnin) mit hoher Abrufquote | **Einrichtung einer komplett neuen Direktverbindung** und vorherigen Linienbusverkehr (641 Beelitz – Werder/Havel) mit **2.300 Fahrgästen pro Tag** im Jahr 2019

→ www.regiobus-pm.de



Der MultiBus ergänzt den ÖPNV im Kreis Heinsberg und lässt sich bequem online buchen

5 | Einfache Zugänglichkeit zum Gesamtsystem – Haltestellen, Verständlichkeit und Tarif

Der öffentliche Nahverkehr mit Bahnen und Bussen ist in manchen Regionen sukzessive aus dem Blick vieler Einwohner geraten. Etwa 90 Prozent aller Haushalte auf dem Land verfügen über mindestens ein Auto. Laut der BMVI-Studie „Mobilität in Deutschland 2017“ ist die Motorisierung vor allem in ländlichen Regionen und den ostdeutschen Flächenländern weiter gewachsen. **Damit der ÖPNV als ökonomische und ökologische Mobilitätsoption wieder präzenter wird, ist eine sehr einfache Zugänglichkeit und Verständlichkeit enorm wichtig.** Sie trägt zu mehr Fahrgästen und zur besseren Auslastung der Angebote bei.

Einfach zugänglicher Busverkehr zeichnet sich vor allem durch eine **hohe Haltestellendichte mit kurzen Zugangswegen** und einer **Feinerschließung nah an**

den Wohn-, Arbeits- und Freizeitorten der Fahrgäste aus. Unter demografischen Gesichtspunkten lassen sich in einer Gesellschaft die älter wird, mit neuen, zusätzlichen Haltestellen, die Wege zum ÖPNV-Gesamtsystem erheblich verkürzen

Busse, die regelmäßig und ohne vorherige Anmeldung fahren, können zudem spontan und flexibel genutzt werden, womit im Vergleich zu flexiblen Bedienformen (= On-Demand-Angebote) eine Zugangshürde entfällt.

Der Preis ist nicht das entscheidende Kriterium für die Wahl des Verkehrsmittels. Viel wichtiger sind das Angebot und die Qualität. **In ländlichen Räumen herrscht allerdings eine höhere Preissensibilität für den ÖPNV.** Während in Großstädten entlang einer kurzen Strecke viele attraktive Fahrtziele liegen können, ist das auf dem Land deutlich seltener der Fall. Zugleich hat der Autoverkehr abseits der Metropolen viel weniger Stau, Restriktionen und kostenfreie Parkplätze. Dies ist in der nutzerfreundlichen Tarifstruktur zu berücksichtigen und erfordert eine andere Tarifstrategie als in Ballungsräumen.

6 | Kooperation und Vernetzung

Bürgerschaftliches Engagement für Mobilität ist sehr zu begrüßen. **Das Ehrenamt kann jedoch keinesfalls dauerhafte Aufgaben der Daseinsvorsorge übernehmen und professionelle Angebote von Verkehrsunternehmen ersetzen.** Regelmäßige und verlässliche Linienverkehre dürfen nicht zugunsten von Bürgerbussen, Mitfahrbänken oder privaten Mitfahrgelegenheiten aufgegeben werden, deren Dauerhaftigkeit nicht garantiert ist.

Diese Optionen können das Mobilitätsangebot vor Ort bestenfalls ergänzen, eignen sich aber nicht zum Sicherstellen der alltäglichen Mobilität. Die institutionalisierte private Mitnahme wurde in den vergangenen Jahren mit öffentlicher Förderung umfassend wissenschaftlich evaluiert. Dabei hat sich klar gezeigt, dass es nur wenig Bereitschaft gibt, das private Auto für eine Mitnahme von Dritten zu öffnen und der Effekt viel zu gering ist, um die Fahrgastzahlen signifikant zu steigern. **Die private Mitnahme konnte sich auf kurzen Distanzen und in ländlichen Räumen nicht etablieren.**

Ein weiterer Erfolgsfaktor für eine passfähige Mobilität in ländlichen Räumen ist die **Vernetzung unterschiedlichster lokaler Akteure, damit Bahnen und Busse nicht isoliert betrachtet werden.** Touris-

tische Angebote können durch Fahrgastzuwächse im Freizeitverkehr zu einer verbesserten Auslastung im ÖPNV beitragen. Zielgruppenspezifische Freizeitbuslinien, aufbereitete Tourenvorschläge oder die ÖPNV-Nutzung mit der Gästekarte setzen voraus, dass die Freizeit- und Tourismusregionen gut mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen sind und zahlen damit insgesamt auf ein differenziertes Bedienkonzept ein.

Gütertransport im KombiBus in der Uckermark

Voraussetzungen sind ein **Mindestaufkommen im Güterverkehr** und ein **integraler Taktfahrplan im Busverkehr** damit die Güter „umsteigen“ können | Transport vor allem von Klein- und Kleinstmengen | Taggleicher Transport innerhalb von vier Stunden | **Der KombiBus bleibt eine wirtschaftliche Nebenleistung** und lastet vorhandene Ressourcen besser aus | **Großer Mehrwert zur Stärkung lokaler Kooperationen, Wertschöpfung und Infrastruktur**

→ www.uvg-online.com → **KombiBus**



Der touristische BiberBus fährt von April bis Oktober auf zwei Routen durch die Uckermark

**Ihre Ansprechpartner beim
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e. V.**

Dr. Jan Schilling
Geschäftsführer ÖPNV
T 0221 57979-154 | schilling@vdv.de

Dr. Sebastian Rehse
Fachbereichsleiter ÖPNV-Finanzierung,
Demografie und ländliche Räume
T 0221 57979-143 | rehse@vdv.de

Bildquellen: Jürgen Müller (1) | MDV GmbH (2) | Dr. Christoph Groneck (3, 5, 6) | VDV Eigene Darstellung (4) | Martin Leclaire, EWF (7) | WestVerkehr GmbH (8) | UVG mbH (9)