

Mobilitätswende auf dem Land und in der Stadt

Anforderungen aus Sicht der Landkreise

Die Transformation hin zu einer klimaneutralen Gesellschaft und Wirtschaft ist eine der zentralen Herausforderungen der nächsten Jahre und Jahrzehnte.

Nach der viel beachteten Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts (BVerfG) vom 24.3.2021 wurden die nationalen Klimaschutzziele nochmals deutlich verschärft und sehen nunmehr eine bereits bis 2045 zu erreichende Klimaneutralität vor. Zudem wurden als Zwischenziele für die Jahre 2030 und 2040 deutlich erhöhte Reduktionsziele von 65% (zuvor 55%) bzw. von 88% der Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 festgelegt.

Der Verkehrssektor muss zur Erreichung dieser Klimaziele wesentlich beitragen. Nur unter Einbeziehung auch der Fläche und der ländlichen Räume sind die Klimaziele zu erreichen. Dabei muss zugleich auch die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse gewährleistet bleiben. Eine nachhaltige Mobilitätswende darf nicht nur aus einer städtischen Warte heraus definiert und betrieben werden. Sie muss vielmehr raumübergreifend ausgerichtet sein und wird nur Erfolg haben, wenn auch die **Mobilitätsbedürfnisse der rund 68% der Menschen** berücksichtigt werden, die in Deutschland **im kreisangehörigen Raum** und damit außerhalb der Großstädte in der Fläche und in den ländlichen Räumen leben und arbeiten.

I. Notwendiger Ausbau des SPNV/ÖPNV gerade auch in der Fläche

Der **flächendeckende Ausbau des ÖPNV** ist neben der Antriebswende ein **wichtiger Lösungsbaustein** zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Er dient zugleich der Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im ganzen Land.

Eine aktuelle Studie von Roland Berger im Auftrag des Verbands Deutscher Verkehrsunternehmen („**VDV-Leistungskostengutachten**“, s. auch unten) verdeutlicht dabei, dass auch im Verkehrsbereich bzw. ÖPNV die **Klimaziele ohne die ländlichen Räume nicht zu erreichen** sein werden: Es müssen vielmehr gerade für die 68% der Menschen in der Fläche alltagstaugliche Mobilitätsalternativen

zum privaten Pkw geschaffen werden. Die **ÖPNV-Erschließung der Fläche** ist daher ein wesentlicher **„Systembaustein“** einer Mobilitätswende, die neben dem innerstädtischen ÖPNV-Verkehren durchgängige Wegeketten aus der Fläche in die Städte und in umgekehrter Richtung abbilden muss, um zumindest in Teilen eine Alternative zum privaten Pkw darstellen zu können. Das gilt umso mehr, als sich Anbieter neuartiger Mobilitätsangebote wie free-floating Car-sharing, E-Rollern etc. aus Wirtschaftlichkeitsgründen auf verdichtete urbane Räume mit hoher Nachfrage konzentrieren, so dass diese Angebote außerhalb der urbanen Zentren den Menschen nicht als Mobilitätsalternative zur Verfügung stehen.

- Dazu ist es zwingend, die **Attraktivität des öffentlichen Verkehrs auch außerhalb der Innenstädte durch Netzausbau und Verbesserung der Angebotsqualität zu erhöhen**, nicht zuletzt auch durch **Linienbedarfsverkehre in der Fläche** (s. unten). Nach einer aktuellen Umfrage des Deutschen Landkreistages halten fast alle teilnehmenden Kreisverwaltungen (97 %) die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV für ein sinnvolles Mittel, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen und bestätigen damit das VDV-Leistungskostengutachten nachdrücklich.
- Die mit dem Klimapaket der Bundesregierung erhöhten **Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)**, die ab 2021 zunächst auf 1 Mrd. € und ab 2025 auf jährlich 2 Mrd. € anwachsen, **müssen daher maßgeblich auch den ländlichen Räumen zugutekommen** (Reaktivierung und Elektrifizierung von Strecken, Förderung alternativer Antriebe). Beim Ausbau des Netzes muss dabei weit über einen verbesserten Anschluss nur des Umlandes von Ballungsräumen hinausgedacht werden. Es ist deshalb richtig und zu begrüßen, dass bei der letzten Änderung des GVFG die bisherige räumliche Konzentration auf Verdichtungsräume aufgegeben und auch Aspekte des Umwelt- und Klimaschutzes sowie der Daseinsvorsorge aufgenommen wurden. Die künftige Förderung von Vorhaben ist hieran auszurichten.

- Ferner ist die vorgesehene **Stärkung des Schienenverkehrs** sowohl im Fernverkehr als auch im Regionalverkehr (Erhöhung der Regionalisierungsmittel, Reaktivierung und Elektrifizierung von Strecken) umzusetzen und schneller voranzutreiben. Dabei erwartet der Deutsche Landkreistag, dass die **erhöhten Regionalisierungsmittel vollständig zur Verbesserung der Verkehrsleistung zur Verfügung stellen** und – unter Vermeidung von Parallelverkehren zum SPNV – zudem **auch zur Verbesserung der Busverkehre in der Fläche** eingesetzt werden können.

II. Chancen der Digitalisierung nutzen

Die Digitalisierung bietet neue Möglichkeiten, Mobilitätsangebote miteinander zu verknüpfen. Diese Möglichkeiten gilt es aktiv zu nutzen, um durch **integrierte und multimodal vernetzte Angebote** die Verkehre effizienter zu gestalten und Synergieeffekte zu erzielen. Das gilt in der Fläche insbesondere für die Vernetzung **Park&Ride** und **Bike&Ride** sowie für die Einbindung von **Bürgerbussen**, die **Einbeziehung privater Mitnahmefahrten** in den ÖPNV oder die Organisation **kombinierter Personen- und Güterbeförderung**.

Darüber hinaus hat der Gesetzgeber mit der **PBefG-Novelle 2021** den **sog. Linienbedarfsverkehr als neue Verkehrsform** eines ÖPNV-integrierten On-Demand-Verkehrs geschaffen, die als bedarfsgesteuerte Zu- und Abbringerverkehre zur Feinerschließung der Fläche beitragen kann. Solche flexiblen Angebote sind allerdings auch mit hohen Kosten und einem hohen öffentlichen Zuschussbedarf verbunden. Um solche Angebote in der Fläche dauerhaft gewährleisten zu können, bedarf es daher jenseits punktueller Förderprogramme einer entsprechenden langfristigen finanziellen Unterstützung der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträger (s. sogleich VDV-„Leistungskostengutachten“). Neben den Kosten und dem hohen finanziellen Zuschussbedarf erschwert darüber hinaus vielfach der **Mangel an Fahrpersonal und Unternehmen** schon heute die Organisation solcher bedarfsgesteuerten Verkehre. Daher sind auch die **Potentiale autonomen Fahrens gerade in der Fläche** mit Blick auf spezifische Umsetzungs Herausforderungen (u.a. höhere Differenzialgeschwindigkeiten außerorts) schon heute frühzeitig zu untersuchen und zu erproben.

Im Zuge der Digitalisierung kann insbesondere auch der **App-basierte Ticketverkauf** den Zugang zum ÖPNV und zu multimodal vernetzten Angeboten für die Nutzer erleichtern und deutlich attraktiver machen. Unternehmens- und verbundübergreifende Vertriebskooperationen, die den wechselseitigen Ticketverkauf ermöglichen, sollten deshalb gezielt gestärkt werden. Auch eine langfristige Vereinheitlichung von Ticketingsystemen kann in diesem Rahmen verfolgt werden, um Insellösungen zu vermeiden. Noch weitergehende Überlegungen, Mobilitätsketten anbieterübergreifend über einen beliebigen (ggf. auch verkehrsfremden und/oder globalen) Plattformbetreiber durchgängig buchen zu können, gilt es mit Blick auf Kundenbeziehungen, Vertrags- und Vertriebsstrukturen kritisch zu hinterfragen. Sie liefe Gefahr, die wirtschaftliche Eigenständigkeit und die Finanzierungsgrundlagen der Verkehrsunternehmen zu bedrohen.

III. Zusätzliche Finanzbedarfe für Angebotsausweitung und Antriebswende in der Fläche

Um das ÖPNV-Angebot in der Fläche erweitern und die neuen technischen und rechtlichen Möglichkeiten bedarfsgesteuerter Verkehre (insbesondere Linienbedarfsverkehre) tatsächlich nutzen zu können, braucht allerdings eine **deutlich stärkere finanziellen Unterstützung durch Bund und Länder**. Zusätzliche Finanzmittel sind insbesondere auch erforderlich, um die finanziellen Lasten der von der Clean Vehicles Directive bzw. dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetz geforderte **Antriebswende ohne Angebotseinschränkungen** umsetzen zu können.

Das „**Leistungskostengutachten**“ des VDV (s.o.) benennt erstmals, welche Finanzmittel – jährlich aufwachsend – bis 2030 für eine Angebotsausweitung insgesamt und zusätzlich nötig sind, damit der ÖPNV seinen Beitrag zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor leisten kann.

In 2030 werden danach für die erforderliche weitere Ausweitung des SPNV-Angebots zusätzliche 6,8 Mrd. € und für die notwendige weitere Ausweitung des straßengebundenen ÖPNV zusätzliche 7,8 Mrd. € benötigt. Von den benötigten zusätzlichen 14,6 Mrd. € sind dabei bislang **nur 3,6 Mrd. € bereits durch die bisherigen Erhöhungen und die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gedeckt**.

Die Studie weist damit eine **Finanzierungslücke von rund 11 Mrd. € allein in 2030** aus. **Für den Zeitraum 2022 bis 2030** besteht ein ungedeckter **zusätzlicher Finanzbedarf von rund 50 Mrd. €**.

Die Finanzierungslücke von rund 11 Mrd. € in 2030 umfasst dabei **zusätzliche 3,44 Mrd. € für „Linienbedarfsverkehre Regional“** sowie von **761 Mio. € für zusätzliche Regionalbusverkehre**, um auch in der Fläche die erforderliche Angebots offensive finanzieren zu können, die notwendig ist, um die Klimaziele zu erreichen.

Die von der Studie ausgewiesenen Finanzierungsbedarfe für eine ÖPNV-Angebotsausweitung setzen dabei auf die **Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel als Prämisse** auf, die u.a. im Zusammenhang mit der Realisierung des Deutschlandtakts für weitere Elektrifizierungsmaßnahmen und den Ausbau alternativer Antriebe im SPNV und ÖSPV benötigt werden. Es sind insofern **erhebliche zusätzliche Kraftanstrengungen von Bund und Ländern zu unternehmen**, um die insgesamt erforderlichen finanziellen Mittel zur Erreichung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele bereitzustellen.

Eine **ausreichende Finanzausstattung in den Ländern** und eine **weitere Anhebung und Verstärkung der Regionalisierungsmittel des Bundes** ist **insbesondere auch für** die Umsetzung der **Clean Vehicles Directive** bzw. des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungsgesetzes notwendig. Sie bringt gerade **in der Fläche besondere Herausforderungen** mit sich, u.a. aufgrund der Reichweiten und Ladezeiten der Fahrzeuge sowie der erforderlichen Begleitinfrastruktur (Werkstätten und Schnellladeinfrastruktur) und ihrer Verteilung im Raum. Die kleinen und mittleren Verkehrsbetriebe, die in der Fläche die Verkehrsleistung im ÖPNV erbringen, dürfen hierbei nicht überfordert werden. Insbesondere dürfen die hohen **Kosten der Antriebswende** nicht zu einer **Einschränkung des ÖPNV-Angebots** führen.

IV. Ohne motorisierten Individualverkehr geht es in der Fläche nicht

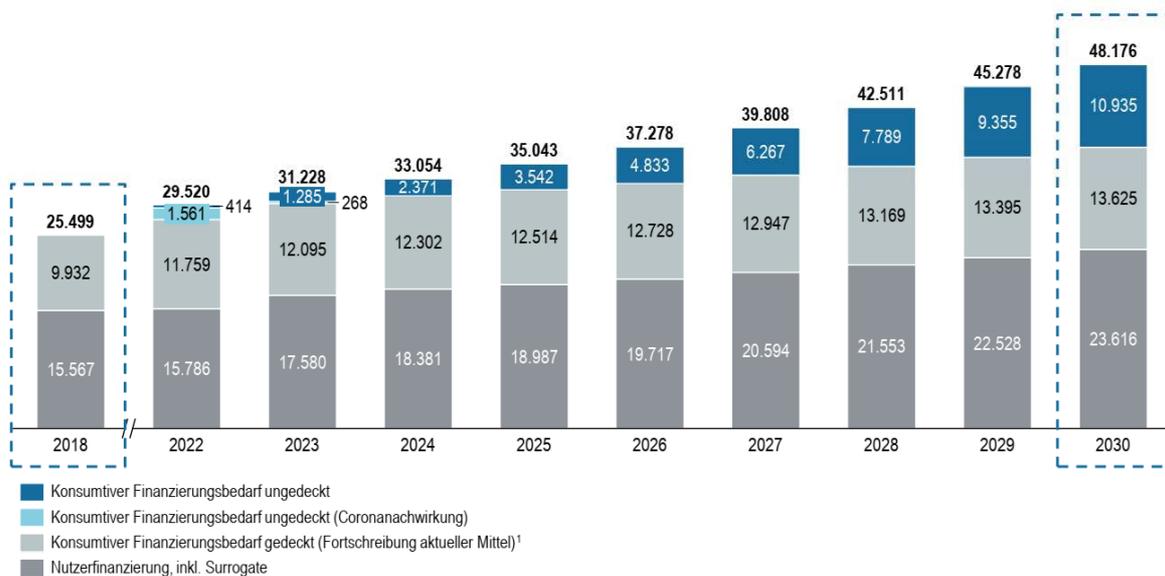
Ungeachtet der notwendigen ÖPNV-Angebots offensiven in der Fläche und der erforderlichen Optimierungen durch neue, bedarfsgesteuerte digitale Angebots- und Organisationsformen, die den Linienverkehr auf Hauptachsen durch Zu- und Abbringer-

Quantitative Ergebnisse

VDV Die Verkehrsunternehmen Roland Berger

Bei Fortschreibung der aktuellen öffentlichen Finanzierung bleibt eine Finanzierungslücke von 11 Mrd. EUR in 2030

Entwicklung Leistungskosten, 2022-2030 [EUR Mio.]



¹) Angenommen wurde, dass der hochgerechnete Bedarf 2021 gedeckt wird. Die RegM. wurden mit 1,8% p.a. und die restlichen Ausgleichsmittel mit 1,5% p.a. fortgeschrieben. Die Verwendungsquote der RegM. wurde auf 100% erhöht

Quelle: VDV, Roland Berger

20210614_VDV Leistungskosten Finale Ergebnisse_Revised.pptx | 10

verkehre ergänzen, wird auch ein so erweitertes ÖPNV-Angebot allerdings nicht sämtliche alltäglichen Mobilitätsbedarfe der Menschen in der Fläche vollständig und (klima-)effizient abbilden können. Bereits in den Großstädten gelingt ein „Pooling“ von Fahrten nur eingeschränkt. Noch schwieriger ist es in der Fläche: Bei kleinteiligen und dispersen Siedlungsstrukturen werden **selbst bedarfsgesteuerte Verkehre irgendwann ineffizient**, wenn die Menschen mangels möglicher Nachfragebündelung zur Befriedigung ihrer individuellen Mobilitätsbedürfnisse letztlich einzeln abgeholt und befördert werden müssten. Es würde nicht nur **unzählig viele Fahrzeuge und Fahrer** erfordern (die gerade in der Fläche ohnehin vielfach fehlen) und die **Kosten** in die Höhe treiben. Es würde auch den **Anteil an Leerfahrten** exorbitant ansteigen lassen und den Klimavorteil gegenüber dem eigenen Pkw entfallen lassen.

Insofern ist die bestehende **Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr** in der Fläche **nicht vollständig aufzulösen**. Dies ist zunächst bei der CO₂-Bepreisung und bei der Ausgestaltung der Pendlerpauschale zu berücksichtigen. Dabei ist zu beachten, dass sich die **CO₂-Bepreisung belastend**

auf **Arbeitswege und alltägliche Mobilität** auswirkt und die **Pendlerpauschale** nur für Arbeitswege eine Entlastung ermöglicht, die Belastungen also nicht vollständig kompensiert. Gleichzeitig bedarf es im Interesse der Klimaziele und der Sicherstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse neben der Antriebswende im ÖPNV **insbesondere auch Unterstützung für die Antriebswende der privaten Haushalte und Unternehmen**. Das gilt für einen flächendeckenden Ausbau der **Ladeinfrastruktur für Pkw und Nutzfahrzeuge** und den Aufbau der **Tankstelleninfrastruktur für alternative Antriebe**. Bund und Länder sind aufgefordert, E-Mobilität, Car-Sharing, alternative Antriebe und die dafür notwendige Infrastruktur in Ballungsräumen wie in ländlichen Räumen verstärkt zu fördern und konkrete Anreize für die Wirtschaft zu setzen, in entsprechende Projekte zu investieren. Zudem bedarf es einer **Förderung von E-Fahrzeugen**, zumal für letztere noch kein funktionierender Gebrauchtwagenmarkt existiert.

Quantitative Ergebnisse

VDV Die Verkehrsunternehmen Roland Berger

SPNV und ÖSPV benötigen zusätzlich 6,8 Mrd. bzw. 7,8 Mrd. EUR in 2030 – 3,7 Mrd. EUR sind durch Fortschreibung bereits gedeckt

Aufschlüsselung des Finanzierungsbedarfs [EUR Mio.]



Quelle: VDV, Roland Berger

20210814_VDV Leistungskosten: Erste Engpassanalyse_Roland ppp | 11

V. Ausbau Erneuerbarer Energien und Kopplung von Energie-, Wärme- und Verkehrssektor

Der Ausbau der Erneuerbaren Energien (Windkraft, Biogasanlagen, Solarenergie) findet unverändert vor allem in der Fläche und in ländlichen Räumen statt, die dadurch und durch den Ausbau der Übertragungsnetze in besonderer Weise die Lasten der Energiewende tragen. Die im Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung vorgesehenen Maßnahmen und Ziele zum weiteren Ausbau der Erneuerbaren Energien werden vom Deutschen Landkreistag grundsätzlich unterstützt, insbesondere die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren. Um die Akzeptanz der Energiewende zu sichern, gilt jedoch mehr denn je, dass die damit verbundene **Wertschöpfung vor Ort** verbleiben muss.

Darüber hinaus müssen im Zusammenhang mit dem Ausbau Erneuerbarer Energien verstärkt **integrierte Konzepte** unterstützt und umgesetzt werden, die Synergieeffekte durch **Sektorkoppelung** ermöglichen: In Nordfriesland wird z.B. aus Windkraft Wasserstoff für **klimaneutrale Wasserstoff-Mobilität** hergestellt und die Abwärme aus den Elektrolyse-Prozessen zugleich für ein **Nahwärmenetz** genutzt. Der produzierte Wasserstoff wird von einem örtlichen Bauunternehmen für den Betrieb von Wasserstoff-Lkw genutzt (Transport von abgebautem Kies), andernorts lassen sich damit Wasserstoff-Züge im Nahverkehr betreiben.

Um den dezentraleren Strukturen in der Fläche Rechnung zu tragen und integrierten Ansätzen zur verstärkten Umsetzung zu verhelfen, dürfen Programme zur Förderung der Koppelung von Energie-, Wärme- und Verkehrssektor insofern **nicht auf rein „quartiersbezogene“ Maßnahmen** beschränkt sein, sondern müssen auf einen größeren **„räumlich funktionalen Zusammenhang“** abstellen.

VI. Stärkung des Radverkehrs

Darüber hinaus muss der Radverkehr **auch in der Fläche** weiter gestärkt werden. Auch hier wollen die Menschen vermehrt das Fahrrad als klimafreundliche Mobilitätsalternative benutzen und benötigen entsprechende (infrastrukturelle) Angebote. Der **Ausbau von Radwegen sowie sonstige Maßnahmen** zur Stärkung des Radverkehrs, insbesondere auch in der **Verknüpfung mit dem ÖPNV** u.a. durch sichere Abstellanlagen, dürfen sich daher nicht allein auf urbane Räume konzentrieren.

Insofern begrüßt der Deutsche Landkreistag, dass mit dem **Sonderprogramm „Stadt und Land“** Investitionen in den Radverkehr insgesamt und flächendeckend unterstützt werden sollen. **Die Mittel müssen jedoch auch über 2023 bzw. 2025 hinaus von Bund und Ländern weiter verstetigt werden**, zumal viele Investitionen aufgrund erforderlicher Vorplanungen, Planfeststellungs- und ggf. Enteignungsverfahren nicht innerhalb des Programmzeitraums realisiert und baulich umgesetzt werden können und der Investitionsbedarf die bereitgestellten Mittel zudem übersteigt.

Bei der Radverkehrsförderung sind darüber hinaus **stärker die besonderen Herausforderungen in der Fläche zu berücksichtigen** (siehe DLT-Positionspapier 2020 „Den Radverkehr als Teil der Mobilitätswende auch in der Fläche voranbringen“, <https://www.landkreistag.de/positionspapiere>):

Es müssen nicht nur innerorts, sondern **auch außerorts gute Radwegenetze** für den Alltagsradverkehr zur Verfügung stehen und **„Lückenschlüsse“** realisiert werden. Allein durch den **Ausbau straßenbegleitender Radwege** an Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wird dies auf Jahre **nicht ausreichend** gelingen; der Ausstattungsgrad entlang von Kreisstraßen (Gesamtlänge 90.000 km und damit 40 % des überörtlichen Straßennetzes) beträgt bundesweit im Durchschnitt 16 %.

Um Lückenschlüsse in der Fläche zu ermöglichen und eine höhere Verkehrssicherheit für die Radfahrer zu gewährleisten, sind daher auch **ergänzende Instrumente erforderlich, die an bereits bestehende Infrastrukturen anknüpfen**:

- Es müssen verstärkt auch **ländliche Wirtschaftswege** in das Wegenetz einbezogen und ihr Ausbau gefördert werden können; dabei braucht es auch rechtliche Lösungen, um die zumeist privaten Wegeeigentümer von Haftungsrisiken freizustellen, damit sie ihre Wege für kommunale Radwegekonzepte zur Verfügung stellen.
- Ferner ist den Straßenverkehrsbehörden **als weiterer, ergänzender Lösungsbaustein** die Möglichkeit einzuräumen, auf geeigneten und schwach befahrenen Außerortsstraßen und bei gleichzeitiger Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Pkw-Verkehr **„Schutzstreifen außerorts“** für Radfahrende einzurichten.

VII. Zugänglichkeit der Städte erhalten – städtische und ländliche Mobilität zusammen betrachten

Um die Mobilitätswende voranzutreiben, wird aus städtischer Sicht verstärkt überlegt, die Nutzung von Fahrrad und ÖPNV auch durch sog. „**Push**“-**Maßnahmen** zu forcieren, die das Fahren im eigenen Pkw „verleiden“ sollen. In Abkehr vom überkommenen Bild der „autogerechten Stadt“ geht es dabei um Parkraummanagement, Pkw- bzw. City-Maut und Anhebung der CO₂-Bepreisung etc..

Von Seiten des Deutschen Landkreistages sind solche Maßnahmen **kritisch zu hinterfragen**, da sie zu wenig auf die zentralörtlichen Funktionen der Städte nach der Raumordnung und Stadt-Umland-Beziehungen Rücksicht nehmen: Die Mobilität in der Fläche und die Zugänglichkeit der Städte müssen für die Bevölkerung auf dem Land weiter gewährleistet bleiben.

Die **Zugänglichkeit der Städte** zu erhalten, sollte dabei bereits **im Eigeninteresse** der Städte selbst liegen, zumal ihre Innenstädte als **Einzelhandelslagen** gerade auch von der Nachfrage und der guten Erreichbarkeit aus dem Umland abhängen.

Darüber hinaus ordnet die Raumordnung den Städten als Ober- und Mittelzentren **zentralörtliche Versorgungsfunktionen** für ihr Umland zu. Diese zentralörtlichen Versorgungsfunktionen werden auch beim kommunalen Finanzausgleich durch „**Einwohnerveredelung**“ maßgeblich berücksichtigt. So bekommen die Städte mit Blick auf diese Versorgungsfunktionen pro Kopf etwa 1,5 mal mehr aus dem Steueraufkommen zugeteilt. Die entsprechenden Anteile aus dem Steueraufkommen fehlen den Kommunen im Umland. Diese Einwohnerveredelung lässt sich jedenfalls dann nicht mehr rechtfertigen, wenn der Zugang zu den zentralörtlichen Versorgungsfunktionen der Städte für das Umland eingeschränkt wird und bildlich die „Stadtmauern hochgezogen“ werden.

Aus Sicht des Deutschen Landkreistages ist es daher dringend angeraten, auch im Rat für nachhaltige Entwicklung die Mobilitätswende nicht allein mit Blick auf die städtischen Räume zu betrachten, sondern **städtische wie ländliche Mobilitätsbedarfe gleichermaßen in den Blick zu nehmen**. In ähnlicher Weise hat auch das vom BMVI initiierte Nationale Kompetenznetzwerk für nachhaltige Mobilität (NaKoMo) anknüpfend an die Ergebnisse der Kommission Gleichwertige Lebensverhältnisse seine ursprüngliche Ausrichtung auf rein urbane

Fragestellungen zwischenzeitlich zu Recht aufgeben. Ländliche wie städtische Räume haben legitime eigene Anforderungen an Mobilitätslösungen. Eine nachhaltige Verkehrspolitik wird ihre Ziele jedoch nicht erreichen, wenn in abgegrenzten Raumkategorien gedacht wird. Vielmehr sind insbesondere auch **die räumlichen Übergänge und die Schnittstellen** besonders zu beachten und **durchlässig zu gestalten**. Es sind gemeinsam passgenaue **raumübergreifende Mobilitätskonzepte** zu entwickeln, die die jeweiligen Bedarfe nach Mobilitätslösungen in ländlichen wie in städtischen Räumen und die individuellen Mobilitätsbedarfe der Menschen in diesen Räumen aufgreifen und in Ausgleich bringen.

Die auf den Seiten 3 und 4 verwendeten Grafiken stammen aus der Publikation von VdV und Roland Berger „Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität: Verkehrswende gestalten – Leistungsstark & nachhaltig“, 2021, S. 31, 33; herunterzuladen unter

<https://www.vdv.de/rb-pub-vdv-leistungskostengutachten-adj.210924-ds.pdf?forced=true>

Berlin, 20.1.2022