

## **Antwort der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Alexander Süßmair, Dr. Kirsten Tackmann, Karin Binder, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/12667 –**

### **Infrastruktur und Mobilität in ländlichen Räumen**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Der ländliche Raum im engeren Sinne nimmt etwa 58 Prozent des Bundesgebiets ein. Hier lebt ein Viertel der Bevölkerung.

Es handelt sich meist um naturnahe, von Land- und Forstwirtschaft sowie kleinen und mittelständischen Unternehmen geprägte Siedlungs- und Landschaftsräume mit geringer Bevölkerungs- und Bebauungsdichte sowie meist niedriger Wirtschaftskraft und geringer Zentralität der Orte. Die Dichte sozialer Netzwerke zwischenmenschlicher Beziehungen ist meist höher als in Städten. Aufgrund dieser Strukturen werden objektive Versorgungsdefizite gar nicht als solche wahrgenommen.

Oft wird in Politik und Wissenschaft auch von „strukturschwachen Regionen“ gesprochen. Meist ist der Begriff der Strukturschwäche an Kriterien wie Wanderungssaldo, Infrastrukturausstattung, Arbeitsplätze und Sozialprodukt gekoppelt (Henkel, Gerhard, 2004. Der Ländliche Raum. Gegenwart und Wandlungsprozesse seit dem 19. Jahrhundert in Deutschland. Berlin und Stuttgart: Gebrüder Borntraeger, S. 34 f.).

Das Grundgesetz (GG) verpflichtet den Gesetzgeber in Artikel 72 Absatz 2 zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet. Dies ist auch erklärtermaßen die politische Leitvorstellung der Bundesregierung (s. Fortschrittsbericht der Bundesregierung zur Entwicklung ländlicher Räume auf Bundestagsdrucksache 17/8499, im Folgenden: „Fortschrittsbericht“). Abgesehen von Stadt-Land-Unterschieden unterscheiden sich auch die Lebensverhältnisse in den ländlichen Räumen untereinander: Auf der einen Seite gibt es florierende Räume im Süden und Westen Deutschlands, während ländliche Räume in anderen Regionen veröden. Schrumpfung bedeutet dabei nicht nur abnehmende Einwohnerzahlen, sondern vielmehr auch einen Rückgang an Infrastrukturangeboten, Kaufkraft und regionalem Entwicklungspotential.

Mobil zu sein ist in unserer Gesellschaft unverzichtbar, ob für die Existenzsicherung (Wege zur Arbeit, zum Einkaufen), ob für Bildung und Kultur (Wege zur Schule, Ausbildung, Hochschule, Theater und vieles mehr) oder für den sozialen Austausch. Mobilität ist auch Bestandteil der Demokratie, denn „wer

an der Gesellschaft teilhaben will, muss auch hinkommen können“ (Motto der Sozialticketinitiativen). Dies gilt umso mehr in den ländlichen Räumen mit schrumpfender Bevölkerung, wo Gesundheitsdienste, Schulen und Kulturangebote immer mehr ausgedünnt werden. Um soziale und ökonomische Exklusion zu verhindern, muss die öffentliche Hand daher Mobilität für alle ermöglichen – barrierefrei und bezahlbar. Mobilität heißt heute aber auch virtuelle Mobilität durch Telekommunikation, vor allem Internet.

Die bestehenden Probleme sind Folge der mittlerweile chronischen Unterfinanzierung der Kommunen. Bund und Länder wälzten in den vergangenen Jahren immer mehr Kosten auf die kommunale Ebene ab. Hochverschuldete Gemeinden sind keine Seltenheit mehr – mit verheerenden Folgen für den ländlichen Raum. Infrastruktur, Dienste der sozialen Vorsorge und kulturelle Güter werden zunehmend privatisiert oder ganz abgebaut. Dies gilt auch für kommunale Verkehrsbetriebe, auf Bundesebene auch für die Deutsche Bahn. Konsequenz dieser Privatisierungen ist oft die Ausrichtung der Betriebe vorrangig auf Erwirtschaftung von Profit, statt auf das Angebot von Dienstleistungen für die Bürgerinnen und Bürger.

### Vorbemerkung der Bundesregierung

Deutschland lebt von der Vielfalt seiner Regionen. Kennzeichnend sind aber auch zunehmende Unterschiede, die eine Stärkung des Zusammenhalts erfordern, um allen Regionen faire Entwicklungschancen zu ermöglichen. Die Stärken der Regionen und den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu fördern, ist eine der zentralen Aufgaben der Bundesregierung. Sie setzt sich deshalb mit Nachdruck für das Ziel gleichwertiger Lebensverhältnisse und Zukunftschancen für die Menschen in allen Regionen Deutschlands ein.

Die öffentliche Daseinsvorsorge hat in diesem Zusammenhang einen besonderen Stellenwert und schafft die Basis für Lebensqualität und ökonomische Leistungs- und Entwicklungsfähigkeit einer Region. Ein leistungsfähiges Verkehrssystem ist dabei Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung und gesellschaftliche Teilhabe. Die Sicherung von Mobilität durch eine effiziente Verkehrsinfrastruktur und ein bedarfsgerechtes Verkehrsangebot gehören daher zu den Kernaufgaben der Daseinsvorsorge.

Die ländlichen Räume in Deutschland und die in ihnen lebenden und arbeitenden Menschen stehen insbesondere vor dem Hintergrund des fortschreitenden gesellschaftlichen und technischen Wandels in allen Sektoren verbunden mit der zunehmenden Globalisierung vieler Märkte vor neuen Herausforderungen. Die demografische Entwicklung verstärkt den Handlungsbedarf in diesen Räumen. Der Bevölkerungsrückgang und die Verschiebung in der Altersstruktur führen regional zu einer spürbaren Veränderung in der Nachfrage nach Angeboten der Daseinsvorsorge und bei der Zahl der Erwerbsfähigen. Dies gilt auch für die Nachfragestruktur im Bereich der Verkehrsinfrastruktur und des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).

Die Bewältigung der komplexen Herausforderungen in den ländlichen Räumen erfordert ein koordiniertes Vorgehen aller Entscheidungsträger auf und über alle staatlichen Ebenen hinweg. Das Ziel ist, einen gemeinsamen Rahmen zu definieren, der differenzierte Antworten auf unterschiedliche regionale und lokale Herausforderungen unter Beachtung des Subsidiaritätsprinzips zulässt. Dazu sind bestehende Instrumente an veränderte demografische, gesellschaftliche und ökonomische Bedingungen neu zu justieren und zugleich auch neue Instrumente zu entwickeln, die den künftigen Entwicklungen Rechnung tragen.

1. Strebt die Bundesregierung an, finanziell tragfähige Infrastruktur- und Versorgungskonzepte für ländliche Räume zu entwickeln und diese noch mehr

auf die Bedürfnisse der verbleibenden und zunehmend älter werdenden Bevölkerung auszurichten?

In welchen ländlichen Regionen und warum sieht die Bundesregierung hier noch besonderen Handlungsbedarf?

Die Verantwortung für die Ausstattung der ländlichen Räume mit tragfähigen Infrastrukturen der Daseinsvorsorge liegt entsprechend der verfassungsmäßigen Zuständigkeitsverteilung bei den Ländern und Kommunen. Der Bund unterstützt sie bei der Erfüllung dieser Aufgabe mit Mitteln aus den Gemeinschaftsaufgaben „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“, „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“, aus der Städtebauförderung sowie mit Finanzhilfen nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, dem Entflechtungsgesetz und dem Regionalisierungsgesetz.

Der demografische Wandel stellt viele ländliche Räume vor große und teilweise neue Herausforderungen bei der Sicherung der infrastrukturellen Daseinsvorsorge. Rückgang und Alterung der Bevölkerung wirken sich regional jedoch sehr unterschiedlich aus. Häufig liegen schrumpfende und wachsende Regionen nahe beieinander. Die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen und Entwicklungspotentiale erfordern entsprechend regionsspezifische Ansätze im Umgang mit dem demografischen Wandel.

Nach Auffassung der Bundesregierung lassen sich diese demografischen Herausforderungen nur durch einen ressort- und ebenenübergreifenden Ansatz gemeinsam von Bund, Ländern und Kommunen meistern. Die Bundesregierung hält es für erforderlich, dass die Unterstützungsmöglichkeiten von Europäischer Union, Bund und Ländern für die vom demografischen Wandel betroffenen ländlichen – und städtischen – Regionen noch besser aufeinander abgestimmt und zielgerichtet auf diese Herausforderungen ausgerichtet werden. Daher hat die Bundesregierung diesem Thema einen zentralen Stellenwert in ihrer Demografiestrategie gegeben und dazu eine ressort- und ebenenübergreifende Arbeitsgruppe mit Vertretern des Bundes, der Länder und der kommunalen Spitzenverbände eingesetzt. Eine der Aufgaben der Arbeitsgruppe besteht darin, bundesweit einheitliche Kriterien für die Abgrenzung der besonders vom demografischen Wandel betroffenen städtischen und ländlichen Regionen zu entwickeln und den aus dem demografischen Wandel resultierenden regionalen Handlungsbedarf herauszuarbeiten.

2. Wie ist der aktuelle Stand der Umsetzung der im Fortschrittsbericht unter „Handlungsfeld 2“ formulierten Ziele zur Entwicklung der Infrastruktur in ländlichen Räumen?

Der aktuelle Stand der Umsetzung der im Fortschrittsbericht unter „Handlungsfeld 2“ aufgeführten fünf Ziele ist wie folgt:

1. Prüfung bzw. Überprüfung neuer Ansätze der Versorgung auf ihre Eignung speziell für die Situation in peripheren ländlichen Räumen und
2. Berücksichtigung der Versorgungssituation im ambulanten Bereich, auch innerhalb der regionalen Planungsbereiche in den potenziell von Unterversorgung betroffenen ländlichen Räumen

Das GKV-Versorgungsstrukturgesetz hat die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass wir auch künftig in ganz Deutschland eine flächendeckende, möglichst wohnortnahe und bedarfsgerechte medizinische Versorgung gewährleisten können. Dies geschieht durch ein ganzes Bündel von Maßnahmen. Zu nennen ist hier beispielsweise die vom Gemeinsamen Bundesausschuss zum 1. Januar 2013 erfolgte Neufassung der Bedarfsplanungsrichtlinie, mit der der Planungsrahmen für die Zulassungsmöglichkeiten von Ärztinnen und Ärzten einschließ-

lich der Psychotherapeutinnen und -therapeuten weiterentwickelt wurde. Diese Weiterentwicklung ist die Grundlage für eine gleichmäßige und bedarfsgerechte ambulante medizinische Versorgung. Mit der Neufassung der Richtlinie kann nun zielgenauer und flexibler als bisher den regionalen Besonderheiten Rechnung getragen werden. Durch verbesserte Zulassungsmöglichkeiten von Ärztinnen und Ärzten in ländlichen Regionen können Verteilungsprobleme in der ärztlichen Versorgung zielgerichtet angegangen werden. Das neue und feingliedrigere Planungsraster ermöglicht es, Versorgungslücken schneller zu erkennen und zu schließen. Die Situation der Patientinnen und Patienten wird sich dadurch im konkreten Alltag spürbar verbessern. Zudem wurden die bisherigen Instrumente zur Sicherstellung der ärztlichen Versorgung insbesondere in ländlichen Regionen ausgebaut. Zu nennen sind hier beispielsweise zusätzliche Niederlassungsanreize sowie der Ausbau von „mobilen“ Versorgungskonzepten (z. B. verbesserte Möglichkeiten zur Gründung von Zweigpraxen).

### 3. Nachhaltige Absicherung von Mobilität durch eine hinreichende Verkehrsinfrastruktur und ein bedarfsorientiertes Verkehrsangebot

Es wird auf die Antworten zu den Fragen 9 bis 14 verwiesen.

### 4. Flächendeckende Gewährleistung einer nachhaltigen und finanzierbaren technischen und städtebaulichen Infrastruktur

In vielen Bereichen der sozialen und technischen Infrastruktur verändert sich infolge des demografischen Wandels und der damit verbundenen Abnahme und Alterung der Bevölkerung die Nachfrage. In dünn besiedelten, ländlichen Räumen lassen zurückgehende Nutzerzahlen kommunale oder regionale Infrastrukturen vielfach an wirtschaftliche Tragfähigkeitsgrenzen geraten. Es gilt daher, mit innovativen Lösungen eine bedarfsgerechte und gleichzeitig effizientere Infrastrukturversorgung wohnortnah sicherzustellen. Die Bundesregierung unterstützt und begleitet diesen Prozess im Rahmen der verfassungsrechtlichen Zuständigkeiten mit verschiedenen Programmen und Modellvorhaben. Auf die Antworten zu den Fragen 4 und 5 wird verwiesen.

### 5. Gewährleistung der Gefahrenabwehr im ländlichen Raum

Die Zuständigkeit für die flächendeckende Vorsorge vor und Abwehr von alltäglichen Gefahren einschließlich der überörtlichen nachbarschaftlichen Hilfe liegt in Deutschland dezentral bei den Kommunen. Der Bund hat eine thematisch enge beschränkte Zuständigkeit für den Schutz der Bevölkerung in militärischen Lagen. Er unterstützt die Länder im Wege der Amts- und Katastrophenhilfe. Hierfür stehen insbesondere das Bundesamt für Bevölkerungsschutz und Katastrophenhilfe (BBK) mit dem dort eingerichteten Gemeinsamen Melde- und Lagezentrum von Bund und Ländern (GMLZ), die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW) und ggf. auch im Wege der Amtshilfe die Bundespolizei oder Bundeswehr mit ihren Ressourcen zur Verfügung.

Die Auswirkungen des demografischen Wandels und der veränderten Arbeitsrahmenbedingungen tragen zunehmend dazu bei, dass der Einsatz von Freiwilligen über das bürgerschaftliche Engagement in Diensten zur Gefahrenabwehr, wie z. B. der Feuerwehr und dem Technischen Hilfswerk, erschwert wird. Die Bundesregierung setzt sich im Rahmen der nationalen Engagementstrategie für die Entwicklung von Angebotsformaten für Freiwillige ein, die insbesondere das Potential für freiwilliges Engagement in ländlichen Räumen ansprechen.

Mit der Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist die Ermächtigungsgrundlage für die Schaffung entsprechender Feuerwehrführerscheine geschaffen worden. Die Umsetzung ist in einigen Bundesländern erfolgt, andere machen keinen Gebrauch von der Ermächtigungsgrundlage, da entweder kein Bedarf gesehen

wird (Hamburg, Berlin) oder der Erwerb der „klassischen“ Fahrerlaubnis der Klassen C, C1 für die Freiwilligen Feuerwehren besonders gefördert wird.

3. Welche Mobilitätskonzepte sind in Bezug auf Elektromobilität in ländlichen Modellregionen entwickelt worden, wie im Fortschrittsbericht angekündigt?

Die Bundesregierung fördert aktuell zwei Modellvorhaben, die Mobilitätskonzepte in Bezug auf Elektromobilität in ländlichen Räumen aufgreifen:

- a) Das Projekt inmod – „Revitalisierung und Attraktivierung des ÖPNV im ländlichen Raum durch Elektromobilitätskomponenten“ wird von der Hochschule Wismar und dem Kompetenzzentrum ländliche Mobilität in Mecklenburg-Vorpommern durchgeführt.

Der Modellversuch des Kompetenzzentrums Ländliche Mobilität an der Hochschule Wismar soll den ÖPNV im strukturschwachen ländlichen Raum wiederbeleben. Ein „neuer ÖPNV“ soll die Lebensqualität für die einheimische Bevölkerung und die Wirtschaftskraft des Tourismus stärken.

Inmod strebt an, die ländlichen Gebiete des dünn besiedelten Nordosten Deutschlands über die Elektromobilität mit einem intermodalen Verkehrskonzept nachhaltig und CO<sub>2</sub>-arm zu gestalten. Im Gegensatz zu vielen städtischen Elektromobilitätsprojekten ist dies ein Projekt, das den Effekten des demografischen Wandels und dem reduzierten Verkehrsangebot in ländlichen Regionen Rechnung trägt.

Kern des Konzepts ist, den Zugang von den Orten und Ortsteilen abseits der Hauptverkehrsstraße zur Bushaltestelle nicht den Fahrgästen zu überlassen, sondern systematisch in das ÖPNV – System zu integrieren (Erste und Letzte Meile). Damit stellt inmod ein integriertes intermodales Nahverkehrssystem für den ländlichen Raum dar. Für die erste bzw. letzte Meile werden bei inmod Elektrofahräder eingesetzt. Mit diesen kann jeder, ob Anwohner, in der Region beschäftigter Pendler oder Tourist, zur nächsten Bushaltestelle gelangen und dort in einen der Busse umsteigen bzw. zu seinem Ausgangspunkt zurückkehren.

Das Projekt soll folgende Mobilitätsziele realisieren:

- Mit Elektro- und Hybridbussen umweltschonend auf der kürzest möglichen Strecke fast so schnell wie mit einem Auto ans Ziel zu gelangen.
- Von zu Hause mit dem Elektrorad zur Haltestelle und später wieder zurückzufahren.
- Speziell entworfene Fahrradgaragen in ausgewählten Dörfern bereitzustellen.
- Umweltschonenden und attraktiven ÖPNV im ländlichen Raum der Zukunft zu bieten.

Die Bundesregierung unterstützt dieses Projekt zur Attraktivierung des ÖPNV durch Elektromobilität mit rund 4,2 Mio. Euro.

- b) Ein weiteres wegweisendes Projekt wird mit NeMoLand: „Neue Mobilität im ländlichen Raum: Angewandte Elektromobilität – Technologiekonzepte – Mobilitätseffekte“ in der Modellregion Bremen/Oldenburg realisiert.

Das Umfeld der Modellregion ist ländlich-urban geprägt. Besondere Mobilitätsbedürfnisse entstehen aus dem Verkehr zwischen den drei Städten Bremerhaven, Bremen und Oldenburg sowie den umliegenden Städten und Gemeinden. Der ländliche Raum um diese Städte herum bietet gute Voraussetzungen für die Entwicklung der Elektromobilität. Eigene Stellplätze oder Garagen mit Lademög-

lichkeit sind fast überall vorhanden. Diese können mit der regenerativen Energieerzeugung durch Solar- und Windkraftanlagen direkt vor Ort verknüpft werden. Gleichzeitig besteht im ländlichen Raum nicht zuletzt durch den demografischen Wandel bedingt ein erhöhtes Bedürfnis für individuelle Mobilität.

Zur Erforschung und Optimierung der Elektromobilität im ländlichen Raum werden Flottenversuche mit unterschiedlichen Fahrzeugen und Fahrzeugtypen getestet. Die Zielgruppe sind private wie auch kommerzielle Nutzer von Elektrofahrzeugen. Flottenversuche und deren Auswertung zählen zu den elementaren Bausteinen der Erforschung und Optimierung der Elektromobilität. Dabei wird nicht nur die aktuell am Markt verfügbare Technologie bewertet, sondern auch die Integration der neuen Technologien in den Alltag und der tatsächliche ökonomische Nutzen.

Mit den gewonnenen Erfahrungen und Reaktionen aus den Versuchen werden technologische Ansätze neu definiert und weiterentwickelt. Dies beinhaltet einerseits Informations- und Kommunikationstechnologie-Themen als auch konzeptionelle Fahrzeugentwicklungen und Ladetechnologien. Andererseits werden die Effekte ausgewertet, die Elektromobilität in ökologischer, wirtschaftlicher, soziologischer und verkehrspolitischer Hinsicht mit sich bringt bzw. ermöglicht.

Die Bundesregierung fördert das Vorhaben mit 5,6 Mio. Euro.

4. Wie ist der Stand der Umsetzung der 2010 vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gestarteten „Initiative ländliche Infrastruktur“, und welche Ergebnisse konnten durch die Initiative erzielt werden?

Die „Initiative Ländliche Infrastruktur“ fasst eine Vielzahl von Maßnahmen des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für die Stärkung der ländlichen Räume unter einem Dach zusammen. Kernelemente der Initiative sind das Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“, der Wettbewerb „Menschen und Erfolge“, das Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge und das Modellvorhaben der Raumordnung „Stadt-Land-Partnerschaften – großräumig – innovativ – vielfältig“.

Das Städtebauförderungsprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ zielt explizit auf die Sicherung und Stärkung der öffentlichen Daseinsvorsorge in Kommunen in ländlichen, dünn besiedelten oder vom demografischen Wandel betroffenen Räumen. Handlungsschwerpunkte des Programms sind die Unterstützung aktiver interkommunaler bzw. überörtlicher Kooperationen sowie Investitionen in die bedarfsgerechte Anpassung und Entwicklung der Infrastruktur. Bundesweit werden inzwischen mehr als 250 Gesamtmaßnahmen bzw. überörtliche Kooperationen gefördert. Im Jahr 2013 stellt der Bund hierfür Programmmittel im Umfang von 55 Mio. Euro bereit. Damit wurden diese Finanzhilfen gegenüber 2012 deutlich um rd. 10 Mio. Euro angehoben.

Zum Wettbewerb „Menschen und Erfolge“ wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.

Das Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge unterstützt 21 vom demografischen Wandel besonders betroffene Regionen fachlich und finanziell bei der Erarbeitung und Umsetzung von Regionalstrategien zur Entwicklung innovativer Lösungen. Im Programm werden neue Ansätze zu einzelnen Bereichen der Daseinsvorsorge wie soziale Infrastruktur (insbesondere Jugend und Alter), Mobilität und Erwerbstätigkeit, technische Infrastruktur, Siedlungsentwicklung und Wohnen aufgezeigt und erprobt. Obwohl sich die Ergebnisse aus dem Aktionsprogramm erst nach Fertigstellung der Forschungsarbeiten zum Jahresende 2013 darstellen lassen, zeichnet sich bereits ab, dass es auf der regionalen

Ebene einer verstärkten Koordinierung gegenüber den räumlichen Fachplanungen bedarf, um den Anpassungsprozess der Daseinsvorsorge bereichsübergreifend aufeinander abzustimmen. Alle verfügbaren Kenntnisse zur Infrastrukturausstattung und zur räumlichen Versorgungsqualität der Nutzer gilt es in den Prozess der Formulierung von Ausstattungsstandards und Standortdiskussionen einzubringen.

Das BMVBS sieht die Herausbildung und Stärkung von Stadt-Land-Partnerschaften als einen Handlungsschwerpunkt der Raumentwicklungspolitik an. Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Regionen im internationalen Maßstab unterstützt sie seit 2008 im Rahmen der Modellvorhaben der Raumordnung „Stadt-Land-Partnerschaften: großräumig – innovativ – vielfältig“ (vormals „Überregionale Partnerschaften“) die Entwicklung und Stärkung funktionaler Räume über administrative Grenzen hinweg. Insgesamt wurden in acht Regionen ca. 50 Projekte durchgeführt. Im Rahmen einer europäischen Konferenz wurden im vergangenen Jahr der in Deutschland erfolgreich erprobte raumordnerische Ansatz der (großräumigen) Stadt-Land-Partnerschaften vor dem Hintergrund der Verhandlungen zur neuen Förderperiode der europäischen Strukturfonds 2014 bis 2020 mit einem breiten europäischen Publikum diskutiert und Vorschläge zur möglichen Einbeziehung von Stadt-Land-Partnerschaften in die Europäische Strukturförderung entwickelt.

5. Wie ist der Stand der Umsetzung des 2011 im Agrarpolitischen Bericht der Bundesregierung angekündigten Wettbewerbs „Menschen und Erfolge“ für beispielhafte Lösungen für eine nachhaltige Infrastrukturversorgung in ländlichen Räumen, und welche Ergebnisse konnten durch den Wettbewerb für ländliche Räume erzielt werden?

Der Wettbewerb „Menschen und Erfolge“ wurde bislang dreimal ausgelobt. Die Resonanz war mit insgesamt rund 1 000 Einreichungen gut. Gesucht wurden innovative Ideen und Projekte für eine nachhaltige Infrastrukturversorgung in ländlichen Regionen, die zur Lebensqualität beitragen sowie die Attraktivität und Zukunftsfähigkeit steigern. Die Preisträger der diesjährigen Wettbewerbsrunde „Zu Hause in ländlichen Räumen“ werden am 10. April 2013 durch eine unabhängige Jury ermittelt und am 5. Juni 2013 in Berlin ausgezeichnet. Alle Wettbewerbsbeiträge der bisherigen Runden sind auf der Internetseite des Wettbewerbs [www.menschenundfolge.de](http://www.menschenundfolge.de) dokumentiert und dienen zugleich als Ideenbörse. Neben einer kurzen Projektbeschreibung befinden sich dort auch die Kontaktdaten der Projektträger. So kann unmittelbar der Kontakt zu den Verantwortlichen bereits erfolgreich umgesetzter Projekte aufgenommen werden. Darüber hinaus wurde Preisträgern der Wettbewerbsrunden 2011 und 2012 Gelegenheit gegeben, ihre Projekte bei verschiedenen Veranstaltungen wie beispielsweise der Internationalen Grünen Woche vorzustellen. Der Intention des Wettbewerbs, gute Lösungen zur Sicherung der ländlichen Infrastruktur bekannt zu machen und die öffentliche Wahrnehmung dieser Projekte zu fördern, aber auch die Projektträger in Erfahrungsaustausch zu bringen und zu vernetzen, wird damit entsprochen.

6. Welche (Zwischen-)Ergebnisse zeitigen die in der Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion der SPD (Bundestagsdrucksache 17/10302) erwähnten neun ebenenübergreifenden Arbeitsgruppen, die zu Themen der Demografiestrategie eingesetzt werden sollten?

Seit wann haben sich diese Arbeitsgruppen konstituiert, wie setzen sie sich zusammen, und wann werden jeweils (Zwischen-)Ergebnisse vorliegen?

Die erwähnten neun Arbeitsgruppen haben sich anlässlich des Ersten Demografiepfels der Bundesregierung am 4. Oktober 2012 konstituiert. Sie arbeiten

seitdem auf der Grundlage selbst gesetzter Programme, die sich an Handlungsfeldern und Schwerpunktzielen der Demografiestrategie der Bundesregierung unter dem Motto „Jedes Alter zählt“ ausrichten. Die Arbeitsgruppen setzen sich aus Vertretern des Bundes, der Länder, Kommunen, Verbände, Sozialpartner und der Wissenschaft sowie aus anderen Akteuren der Zivilgesellschaft zusammen. Dadurch wird ein breit angelegter, ressort- und ebenenübergreifender Dialog ermöglicht, der über diese Legislaturperiode hinausgeht. Er bietet die Chancen, voneinander zu lernen, Kräfte zu bündeln, gemeinsam Lösungen zu entwickeln und in konkrete Maßnahmen umzusetzen. Die Arbeitsgruppen stehen jeweils unter dem Vorsitz einer Bundesministerin/eines Bundesministers sowie dem Kovorsitz einer Vertreterin/eines Vertreters der oben genannten Gestaltungspartner. Die ersten Ergebnisse des Dialogprozesses werden auf dem Zweiten Demografie Gipfel der Bundesregierung am 14. Mai 2013 vorgestellt und auch auf dem Demografieportal veröffentlicht. Das Demografieportal des Bundes und der Länder ([www.politik-fuer-alle-generationen.de](http://www.politik-fuer-alle-generationen.de)) weist im Einzelnen u. a. die Arbeitsgruppen mit ihren Programmen, den Vorsitzenden und Kovorsitzenden sowie den einzelnen Mitgliedern namentlich aus und bietet zudem den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit eines Onlinedialogs zu den in den Arbeitsgruppen diskutierten Themen.

7. Welche Mittel aus dem Konjunkturpaket II haben in peripheren ländlichen Regionen dazu beigetragen, eine tragfähige Infrastruktur (weiter) zu entwickeln?

In welche Bereiche sind diese Mittel geflossen (bitte prozentual und absolut sowie nach Bundesländern aufgliedern)?

Der Bundesregierung liegen keine Informationen darüber vor, wie die Mittel des Konjunkturpakts II regional aufgeteilt sind, insbesondere welcher Anteil in peripheren ländlichen Regionen geflossen ist. Letzteres gilt auch für die Ländern und Kommunen gewährten Finanzhilfen für Investitionen nach dem Zukunftsinvestitionsgesetz. Die Entscheidung über die Mittelverwendung lag im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben bei den Ländern.

8. Über welche Erkenntnisse verfügt die Bundesregierung bezüglich schädlicher Lenkungswirkungen in Bezug auf eine Ausdehnung der Siedlungsstruktur, Verkehrswachstum und eine Zunahme des Flächenverbrauches infolge der Pendlerpauschale, und was gedenkt sie gegebenenfalls dagegen zu unternehmen?

Die Bundesregierung verfügt über keine Erkenntnisse bezüglich schädlicher Lenkungswirkungen der Entfernungspauschale auf eine Ausdehnung der Siedlungsstruktur, Verkehrswachstum und eine Zunahme der Flächenneuinanspruchnahme.

9. Welche Konzepte verfolgt die Bundesregierung, um angesichts von Klimaschutzziele und steigenden Treibstoffpreisen in bevölkerungsarmen ländlichen Räumen die Mobilität aller Menschen zu gewährleisten, insbesondere von mobilitätseingeschränkten Personen, von Menschen mit Kinderwagen oder Gepäck, von Kindern, von ärmeren Bevölkerungsgruppen?
10. In welcher Form beziehen diese Konzepte neben dem privaten Pkw-Verkehr und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auch Carsharing, den Fuß- und Radverkehr (inkl. Leihräder) sowie weitere nichtkommerzielle Verkehre, wie zum Beispiel den Verkehr über Mitfahrerforen, ein?

11. Welche Konzepte zur Erreichung eines flächendeckenden ÖPNV im ländlichen Raum verfolgt die Bundesregierung angesichts von Menschen, die aus Alters-, Gesundheits- und finanziellen Gründen auf ein eigenes Auto verzichten müssen oder die auf ein eigenes Auto verzichten wollen?

Die Fragen 9 bis 11 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrspolitik muss einen signifikanten Beitrag zur Gestaltung der künftigen gesellschaftlichen Herausforderungen leisten: dem Verkehrswachstum, dem demografischen Wandel, der Gewährleistung einer bezahlbaren Mobilität und nicht zuletzt den steigenden Anforderungen an Energieeffizienz und CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Dem ÖPNV kommt in diesem Zusammenhang eine zentrale Bedeutung zu.

Die Lebensqualität in unseren Städten und auf dem Land ist unmittelbar mit der Qualität des ÖPNV verbunden. In Deutschland nutzen täglich rund 27 Millionen Fahrgäste den ÖPNV; hierdurch werden rein rechnerisch rund 19 Millionen Pkw-Fahrten vermieden. Der ÖPNV ist im Vergleich zum Pkw immer noch umweltfreundlicher. Er verbraucht pro Person weniger Energie und stößt weniger klimaschädliches CO<sub>2</sub> aus.

Die Qualität des ÖPNV in Deutschland befindet sich auf einem erfreulich hohen Niveau. Dies zu sichern, gehört zu den wichtigsten Aufgaben der öffentlichen Daseinsvorsorge, die entsprechend unserer föderalen Strukturen von den Ländern, Kreisen und Kommunen zu leisten ist.

Der demografische Wandel stellt Politik und Gesellschaft jedoch vor neue Herausforderungen bei der Sicherung der Mobilität. Besonders ländliche Räume sind von weitreichenden Veränderungen betroffen. Um auch in Zukunft in den ländlichen Räumen eine nachhaltige und bezahlbare Mobilität sicherstellen zu können, muss die Verkehrspolitik auf die großen regionalen Unterschiede reagieren und spezifische, innovative Lösungsansätze zur Sicherstellung eines bedarfsgerechten Mobilitätsangebotes in den Regionen unterstützen. Dabei setzt die Bundesregierung auch auf die Kreativität der Akteure vor Ort. Ein zukunftsfähiger und nachhaltiger Verkehr erfordert eine integrierte Politik, die sowohl die Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsmittel und ihr Zusammenspiel optimiert als auch den sogenannten Umweltverbund, also Fußgänger-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr, attraktiver gestaltet und damit stärkt.

In der Praxis haben sich sogenannte flexible Bedienungsformen im ÖPNV als ein adäquater Lösungsansatz gerade in solchen Regionen herausgestellt, in denen herkömmliche ÖPNV-Angebote, wie etwa der klassische Linienbus, an ihre Einsatzgrenzen stoßen. Mit flexiblen Bedienungsformen kann das klassische, durch den „Schülerverkehr“ geprägte Linienangebot regions- und bedarfsspezifisch um ein wirtschaftliches und attraktives Mobilitätsangebot ergänzt werden, das insbesondere auf die Mobilitätsbedürfnisse auch anderer Altersgruppen im ländlichen Raum zugeschnitten ist.

Die Bundesregierung unterstützt die Entwicklung neuer und nachhaltiger Lösungsansätze durch verschiedene Forschungsinitiativen, insbesondere auch auf dem Gebiet der flexiblen Bedienungsformen. Sie hat zudem im Rahmen ihrer Zuständigkeit darauf hingewirkt, dass der ordnungsrechtliche Rahmen (Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes) für eine Flexibilisierung des ÖPNV in solchen Regionen, die besonders stark von demografischen Veränderungen betroffen sind, verbessert wird.

Ferner setzt sich die Bundesregierung für eine Effizienzsteigerung durch Optimierung der Schnittstellen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ein. Hierzu gehören z. B.:

- eine möglichst weitgehenden Herstellung von Barrierefreiheit als Qualitätsgewinn für alle,

- eine möglichst nahtlose Reisekette mit Fahrgastinformationen und Ticketing von Tür zu Tür,
- die Verknüpfung von öffentlichen Fahrradverleihsystemen, Car-Sharing-Flotten und sonstigen Verleihsystemen mit dem ÖPNV sowie
- die Bildung von Fahrgemeinschaften (Pendlernetzen) zur Verstärkung des ÖPNV.

12. Wie stellt sich die Bundesregierung die künftige Finanzierung des ÖPNV in ländlichen Räumen vor unter Berücksichtigung der spezifischen Herausforderungen (demografischer Wandel, Schrumpfungsprozesse)?

Welche Standards sollen für den ÖPNV in ländlichen Räumen gelten?

13. Welche Verantwortung übernimmt die Bundesregierung für die langfristige Stärkung von ÖPNV und SPNV in ländlichen Räumen?

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen. Ungeachtet dessen wird der Bund den Ländern im Jahr 2013 nach dem Regionalisierungsgesetz ca. 7,191 Mrd. Euro zur Finanzierung des ÖPNV und des SPNV zur Verfügung stellen. Darüber hinaus erhalten die Länder auf Grund der Föderalismusreform I aus dem Haushalt des Bundes Kompensationszahlungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden (ÖPNV und kommunaler Straßenbau nach dem Entflechtungsgesetz (2013: ca. 1,336 Mrd. Euro) und weitere Zahlungen von 332,6 Mio. Euro jährlich nach Maßgabe des sog. Bundesprogramms gemäß § 6 Absatz 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes.

Die Definition des öffentlichen Verkehrsinteresses und die Festlegung eines entsprechenden ÖPNV- und SPNV-Angebots erfolgt vor Ort durch den zuständigen Aufgabenträger und auf Grund der Ziele und Grundsätze, die sich aus den Nahverkehrsgesetzen der Länder ergeben. Die Sicherung der Finanzierung des ÖPNV insgesamt ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Der Bund hat diesbezüglich auch weiterhin ein gemeinsames Interesse mit den Ländern. Es ist Ziel der Verkehrspolitik der Bundesregierung, dass alle Bürgerinnen und Bürger einen leistungsfähigen, bezahlbaren und umweltfreundlichen ÖPNV nutzen können. Dabei muss insbesondere darauf geachtet werden, dass auch die ländlichen Räume mit einem leistungsfähigen ÖPNV versorgt werden.

14. Welche Konzepte hat die Bundesregierung zur langfristigen Stärkung von ÖPNV und SPNV in ländlichen Räumen?

Auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 11 wird verwiesen.

15. Welchen Stellenwert misst die Bundesregierung so genannten Bürgerbussen bei, die einerseits Defizite der öffentlichen Hand deutlich machen, andererseits neue Formen von Bürgerbeteiligung bei der ÖPNV-Planung und -Gestaltung ermöglichen?

Bürgerbusse sind eine Möglichkeit von flexiblen Bedienungsformen im ÖPNV.

Auf die Antwort zu den Fragen 9 bis 11 wird verwiesen.

16. Hält die Bundesregierung Internetforen zum Leihen/Verleihen privater Pkw und Fahrräder für sinnvoll und förderungswürdig (bitte mit Begründung)?

Dazu liegen der Bundesregierung derzeit keine Erkenntnisse vor.

17. Welche der bis 1937 noch bestehenden später stillgelegten grenzüberschreitenden Bahnlinien beabsichtigt die Bundesregierung im Rahmen des europäischen Zusammenwachsens wieder zu öffnen, bzw. die Länder und Kommunen bei deren Öffnung finanziell zu unterstützen?

Seit 1990 wurde auf verschiedenen grenzüberschreitenden Streckenabschnitten der SPNV – überwiegend auf Veranlassung der zuständigen Aufgabenträger – wieder aufgenommen:

Niebüll – Tønder,

Gronau – Enschede,

Herzogenrath – Heerlen,

Bayerisch Eisenstein – Železná Ruda město (Markt Eisenstein),

Klingenthal – Kraslice (Graslitz),

Potůčky (Breitenbach) – Johanngeorgenstadt,

Vejprty (Weipert) – Bärenstein (Kr. Annaberg),

(Rumburk – ) Jiřikov – Ebersbach (S),

Varnsdorf – Seifhennersdorf,

Großschönau (Sachs) – Varnsdorf.

Bei der Reaktivierung des SPNV können die Aufgabenträger für den deutschen Streckenanteil Mittel verwenden, die der Bund den Ländern nach dem Regionalisierungsgesetz zur Wahrnehmung der Aufgaben- und Finanzverantwortung zur Verfügung stellt. Derzeit wird die Reaktivierung des SPNV auf den Streckenabschnitten Aš (Asch)–Selb-Plößberg und Sebnitz (Sachs)–Dolní Poustevna (Nieder Einsiedel) vorbereitet. Hierbei können auch Mittel eingesetzt werden, die der Bund der DB Netz AG im Rahmen der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für Neu- und Ausbaumaßnahmen an Strecken bereitstellt, die überwiegend oder ausschließlich dem SPNV dienen. Die Verwendung dieser Mittel vereinbart die DB Netz AG mit den Bundesländern.

Die Reaktivierung des Streckenabschnitts Dalheim–Vlodrop(–Roermond) wird als Internationales Vorhaben im Rahmen des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege verfolgt.

Die Entwicklung der Strecken an der deutsch-polnischen Grenze des Jahres 1937 ist der Bundesregierung nicht bekannt, da sich diese Strecken auf polnischem Staatsgebiet befinden.

18. Inwieweit wird bei der geplanten Machbarkeitsstudie für einen Deutschlandtakt der SPNV berücksichtigt?

Werden bei dieser Machbarkeitsstudie entsprechend des Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz vom 4./5. Oktober 2012 auch die SPNV-Aufgabenträger einbezogen?

Wenn nein, warum nicht?

Wenn ja, in welcher Form?

Das Ziel der Machbarkeitsstudie zum Deutschland-Takt ist die Verbesserung der Verknüpfung der bestehenden Taktsysteme des SPNV und des Schienenpersonenfernverkehrs (SPFV). Insofern ist es erforderlich, den SPNV in die Betrachtung einzubeziehen.

Die Aufgabenträger des SPNV werden gemäß Wunsch der Länder durch die Beteiligung der Bundesarbeitsgemeinschaft (BAG SPNV) an der Lenkungsgruppe einbezogen.

19. Wie will die Bundesregierung bei sinkenden Haushaltsmitteln für den Radverkehr ihr Radverkehrskonzept umsetzen?

In den vergangenen zehn Jahren wurden in den Bau und die Erhaltung von Radwegen an Bundesstraßen insgesamt 877 Mio. Euro investiert. Allein im Jahr 2013 stehen im Haushalt des Bundes Finanzmittel in Höhe von mehr als 70 Mio. Euro für die Förderung des Radverkehrs zur Verfügung, darunter

- 60 Mio. Euro zzgl. 11 Mio. Euro aus den Infrastrukturbeschleunigungsprogrammen I und II für den Radwegebau an Bundesstraßen,
- 3 Mio. Euro für die Förderung von Modellprojekten (z. B. Wettbewerbe, Maßnahmen der Mobilitätsbildung, Studien oder Sicherheitskampagnen), die zur Umsetzung des NRVP beitragen und die Vorteile der Fahrradnutzung öffentlichkeitswirksam kommunizieren sowie
- 1,3 Mio. Euro für die Ertüchtigung von Betriebswegen an Bundeswasserstraßen für den Radverkehr (unter der Voraussetzung, dass die Betriebsnotwendigkeit einer Maßnahme von der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung nachgewiesen wird).

Die Bundesregierung wird sich im Rahmen der Zuständigkeiten des Bundes und der verfügbaren Haushaltsmittel auch künftig weiter für den Radverkehr engagieren: mit dem Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, der Überprüfung des Rechtsrahmens (z. B. der StVO) und die Fortsetzung und ggf. Anpassung der Förderung nichtinvestiver Maßnahmen, um noch zielgenauer fördern zu können.

20. Welche Konsequenzen hätte nach Ansicht der Bundesregierung eine Abkehr von der Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs in der Straßenverkehrsordnung (StVO) für die Lebensqualität in ländlichen Räumen (z. B. shared spaces innerorts)?

Eine Privilegierung des motorisierten Individualverkehrs sieht die StVO nicht vor.

21. Welche Kriterien – außer ökonomischen – betrachtet die Bundesregierung als relevant bei Beschaffung, Vergabe und Bereitstellung öffentlicher Daseinsvorsorge?

Die Beschaffung, Vergabe und Bereitstellung öffentlicher Daseinsvorsorge hat den drei allgemeinen Kriterien Qualität, Erreichbarkeit und Wirtschaftlichkeit in einem untereinander ausgewogenen Verhältnis Rechnung zu tragen. Die Qualität der Daseinsvorsorgeangebote sollte dem aktuellen Wissensstand und den jeweiligen spezifischen Anforderungen entsprechen sowie ausreichende Differenzierungsmöglichkeiten nach zielgruppenspezifischen Bedarfsausprägungen aufweisen. Die Erreichbarkeit der Daseinsvorsorgeeinrichtungen bemisst sich außer nach der Reisezeit des jeweils schnellsten Verkehrsmittels auch nach den möglichen Alternativen (z. B. wenn kein Pkw verfügbar ist) durch flexible ÖPNV-Angebote.

22. Wie viele Haushalte im ländlichen Raum hatten bzw. haben 2009, 2010, 2011 sowie aktuell Zugang zu einem Breitband-Internetanschluss von mindestens 1 Mbit, mindestens 16 Mbit/s und mindestens 50 Mbit/s?

Der Breitbandatlas des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) gibt Auskunft über die Breitbandverfügbarkeit in Deutschland. Danach stellt sich die Versorgungssituation wie folgt dar:

≥ 1 Mbit	Versorgung der Haushalte (in %)
Anfang 2009	93,5
31.12.2010	98,3
31.12.2011	99,1
31.12.2012	99,7

≥ 16 Mbit	Versorgung der Haushalte (in %)
Anfang 2009	n/a
31.12.2010	67,9
31.12.2011	71,4
31.12.2012	75,9

≥ 50 Mbit	Versorgung der Haushalte (in %)
Anfang 2009	< 10
31.12.2010	39,5
31.12.2011	48,2
31.12.2012	55,0

23. Sind die Fördergelder für den Breitband-Ausbau im ländlichen Raum nach Ansicht der Bundesregierung ausreichend, um das Ziel einer flächendeckenden Versorgung mit 50-Mbit/s-Anschlüssen bis 2018 zu erreichen?
- Wenn ja, mit welchen Zahlen rechnet die Bundesregierung?
  - Wenn nein, wie gedenkt die Bundesregierung den Breitband-Infrastrukturausbau zu beschleunigen?

Die Bundesregierung verfolgt bei der Versorgung des ländlichen Raums mit Bandbreiten ab 50 Mbit/s einen technologie- und wettbewerbsoffenen Ansatz. Zunächst sollen alle Möglichkeiten des Marktes ausgeschöpft werden. Hierfür hat sie mit der Breitbandstrategie die notwendigen Rahmenbedingungen bereit-

gestellt. Hierzu gehören Regelungen zu verstärkten Investitionsanreizen und verbesserten Mitnutzungsmöglichkeiten bestehender Infrastruktur im Rahmen der TKG-Novelle, mehr Transparenz über vorhandene Finanzierungsmöglichkeiten sowie die Bereitstellung von Informationen für Marktteilnehmer über das Breitbandportal [www.zukunft-breitband.de](http://www.zukunft-breitband.de). Das Breitbandbüro unterstützt die Bundesregierung operativ bei der Umsetzung der Breitbandstrategie.

Zudem hat die Bundesregierung eine beihilfenrechtliche Rahmenregelung (Bundesrahmenregelung Leerrohre) geschaffen. Diese bildet die beihilfenrechtliche Grundlage für alle Fördermaßnahmen, die den Aufbau einer passiven Infrastruktur unterstützen. Die Bundesrahmenregelung Leerrohre wird kurzfristig um die zusätzlichen Spielräume, die die Breitbandleilinie eröffnet, ergänzt.

Mittel aus der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur“ (GRW) können im Einklang mit der Bundesrahmenregelung Leerrohre für die Schaffung von Hochleistungsnetzen eingesetzt werden. Darüber hinaus kann die Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur des Küstenschutzes“ (GAK) sowie der Europäischen Landwirtschaftsfonds zur Entwicklung des ländlichen Raums (ELER) für die Förderung des Ausbaus der Breitbandnetze genutzt werden.

Zudem haben einzelne Länder bereits spezielle Programme zur Förderung des Ausbaus von Hochgeschwindigkeitsanschlüssen aufgelegt, die sich an der Bundesrahmenregelung orientieren bzw. einzeln bei der Kommission notifiziert wurden.

Sollten die bestehenden Möglichkeiten auf mittlere Sicht nicht ausreichen, wird zu entscheiden sein, inwiefern frei werdende Frequenzen bzw. zusätzliche Fördermittel notwendig sind, um das Flächendeckungsziel zu erreichen.

24. Wurden die jährlichen Fördergelder für den Ausbau des Breitbandnetzes vollständig abgerufen (bitte nach verschiedenen Förderprogrammen und Bundesländern aufteilen)?
  - a) Wenn nein, warum nicht?
  - b) Wenn nein, wie will die Bundesregierung deren Akzeptanz erhöhen?

Seit 2008 wird der Ausbau der Breitbandnetze in ländlichen Räumen im Rahmen der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) gefördert. Der Bund stellt gegenwärtig jährlich 10 Mio. Euro zweckgebunden für diese Maßnahmen zur Verfügung.

Während die Fördergelder anfangs, d. h. in den Jahren 2008 und 2009, nur zögerlich in Anspruch genommen wurden, fließen seit 2010 pro Jahr mehr Bundesmittel ab, als neue Mittel (10 Mio. Euro) zweckgebunden für den Breitbandausbau zur Verfügung gestellt werden. Die Mehrausgaben resultieren aus übertragenen Ausgabenresten der beiden Vorjahre oder in einigen Ländern auch aus Mittelumschichtungen zugunsten der Breitbandmaßnahmen. Die genaue Inanspruchnahme der Mittel aufgeschlüsselt nach Bundesländern, kann der nachfolgenden Tabelle entnommen werden.

Inanspruchnahme GAK Breitbandmittel in den Haushaltsjahren 2008 bis 2012  
(in Euro)

	2008	2009	2010	2011	2012
BW	42 000	80 000	1 067 270	1 664 119	693 529
BY	67 022	298 147	1 482 705	4 200 295	3 515 674
BE	0	0	0	0	0
BB	0	0	73 240	662 047	1 183 039
HB	0	0	0	0	0
HH	0	0	0	0	0
HE	0	201 240	28 601	1 013 087	571 157
MV	23 954	352 510	2 060 535	3 269 157	1 359 895
NI	14 394	2 449 276	2 653 060	1 441 220	364 619
NW	0	727 028	2 830 165	1 272 614	1 957 509
RP	0	360 669	942 663	1 363 466	1 430 223
SL	0	0	0	0	48 861
SN	8 801	60 100	396 241	1 463 400	2 010 939
ST	0	60 972	1 080 000	419 195	766 110
SH	180 706	321 186	623 973	1 324 892	447 049
TH	0	109 991	803 012	1 055 886	359 095
Insgesamt	336 877	5 021 119	14 041 465	19 149 378	14 707 699

Die Mittel aus der GRW sind nicht zweckgebunden. Seit 2011 können hochleistungsfähige Breitbandanschlüsse und Netze der nächsten Generation gefördert werden. Bisher wurden folgende Bundesmittel bewilligt:

Bewilligungen GRW Breitbandmittel in den Haushaltsjahren 2011 bis 2013 (in Euro)

	2011	2012	2013
BB	518 450	833 800	73 100
NW	0	466 949	
SN	0	149 289	36 709
Insgesamt	518 450	1 450 037	109 809

25. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass das Stadt-Land-Gefälle umso ausgeprägter ist, je höhere Bandbreiten betrachtet werden, und wie will die Bundesregierung gegebenenfalls dagegen vorgehen?

Das Stadt-Land-Gefälle bei höheren Bandbreiten ist technologie- und marktbedingt. Im Rahmen der Breitbandstrategie möchte der Bundesregierung erreichen, dass in Stadt und Land eine einheitliche Mindestbandbreite verfügbar ist. Dabei setzt sie mit ihrer Breitbandstrategie die Rahmenbedingungen für eine weitestgehende Erschließung über den Markt.

Zu den Maßnahmen für eine flächendeckende Versorgung mit Bandbreiten ab 50 Mbit/s wird auch auf die Antwort zu Frage 23 verwiesen.

26. Sieht die Bundesregierung den Grundsatz der Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bereich des Breitband-Internets aufgrund der Preisunterschiede und des unterschiedlichen Versorgungsgrades im ländlichen Raum verletzt?
- a) Wenn nein, warum nicht?
  - b) Wenn ja, warum hat die Bundesregierung eine Universaldienstverpflichtung für Breitband-Internetanschlüsse verhindert?

Nein. Eine von vielen Voraussetzungen für die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse ist die Sicherstellung einer Breitbandgrundversorgung. Diese ist derzeit bei Bandbreiten von mind. 1 Mbit/s gewährleistet. Inzwischen können 99,7 Prozent der Haushalte solche Bandbreiten nutzen. Über bestehende Fördermöglichkeiten, Satellitenanbindungen und mitunter auch LTE (Long Term Evolution) werden letzte noch bestehende Versorgungslücken zügig geschlossen.