

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, Harald Ebner, Matthias Gastel, Peter Meiwald, Tabea Rößner, Sven-Christian Kindler, Britta Haßelmann und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Zukunft der ländlichen Mobilität

Der Mobilitätsalltag in dünn besiedelten ländlichen Räumen ist meist Pkw-dominiert. Wer altersbedingt schon bzw. noch fahren kann, fährt Auto. Wer nicht selber fahren kann, greift auf private Fahrdienste zurück. Eltern chauffieren Kinder zum Sport und Ältere werden von Verwandten zum Arzt oder Einkaufen gefahren. Das sichert eine gewisse Mobilität, jedoch keine Unabhängigkeit.

Die Alternative zum eigenen Auto und den privat organisierten Mitnahmen ist ein öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV), der weitestgehend aus Schülerverkehren besteht. Faktisch orientieren sich Linienführungen und Fahrplan vielfach am Schülerverkehr. Außerhalb der Schulzeiten, d. h. in den Tagesrandzeiten, am Wochenende oder in den Ferien ist das Angebot daher sehr dünn oder fehlt ganz.

Der demographische Wandel reduziert die Nachfrage nach herkömmlichen ÖPNV-Angeboten. Gleichzeitig sind die Mittel der öffentlichen Hand zur Aufrechterhaltung des ÖPNV-Angebotes begrenzt. Die Herausforderung für die Zukunft besteht darin, die öffentlichen Mittel so effizient wie möglich einzusetzen, auch um dem grundgesetzlichen Auftrag der Daseinsvorsorge nachzukommen.

In Zukunft sind neben dem bestehenden ÖPNV nachhaltige und innovative Lösungen für öffentlich zugängliche Mobilitätsangebote gefragt. Es ist zu vermuten, dass in den nächsten fünf bis zehn Jahren die Idee der Ökonomie des Teilens weiter in die Mitte der Gesellschaft vorstößt. Damit sind die Voraussetzungen günstig, dass auch in dünn besiedelten ländlichen Räumen Mitfahrssysteme entstehen, die in Ergänzung zum Angebot des traditionellen ÖPNV treten.

Bisher ist unklar, was die Bundesregierung unter Daseinsvorsorge im Mobilitätsbereich genau versteht und wie die Bundesregierung zu den konzessionsrechtlichen Regelungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in Bezug auf eine Versorgung von dünn besiedelten ländlichen Räumen steht.

Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag (Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Wahlperiode, S. 32) zwar angekündigt, die Rahmenbedingungen für alternative Bedienformen zu verbessern und die Entwicklung innovativer Mobilitätsansätze vor Ort zu unterstützen. Konkret sind jedoch bisher keine Konzepte veröffentlicht worden. Die Bundesregierung hat darüber hinaus noch nicht deutlich gemacht, welche Rolle der Bund in Zukunft einnehmen und welche nachhaltigen Maßnahmen er in Zukunft umsetzen wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

Daseinsvorsorge und ÖPNV-Angebot

1. Wie definiert die Bundesregierung den Begriff der Daseinsvorsorge in Bezug auf den ÖPNV?
2. Ist für die Bundesregierung ein flächendeckender ÖPNV ein verpflichtendes Element der Daseinsvorsorge?
3. Wie plant die Bundesregierung vor dem Hintergrund des demographischen Wandels, der Daseinsvorsorge im Bereich ländlicher Mobilität in Zukunft gerecht zu werden?
4. Ist nach Ansicht der Bundesregierung Mobilitätssicherung eine gesellschaftliche Gewährleistungsaufgabe als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge?
5. Erstreckt sich nach Auffassung der Bundesregierung diese Daseinsvorsorge auf den gesamten Siedlungsraum, oder sollen davon unter bestimmten Bedingungen Teile ausgenommen werden?
6. Wird nach Auffassung der Bundesregierung unter Mobilitätssicherung ein ÖPNV-Angebot verstanden, oder kann die Mobilität auch anders gesichert werden?

Förderpolitik und Rolle des Bundes

7. Welche weiteren Schritte plant die Bundesregierung nach Auslaufen der Modellprojekte Inmod und NeMoLand Ende des Jahres 2014, um die Erfahrungen, entstandenen Netzwerke und verbesserte Mobilität weiterhin aufrecht zu erhalten?
8. Gibt es Planungen von Seiten der Bundesregierung zur nachhaltigen Finanzierung, die über die Schaffung von Modellprojekten hinaus geht?
9. Welche konkreten Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Ergebnisbericht zur Studie „Daseinsvorsorge in ländlichen Regionen Schwedens, Norditaliens, Österreichs und der Schweiz“, und wie werden diese umgesetzt?
10. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den veröffentlichten Studien mit den Titeln „Dokumentation der Modellprojekte Mobilitätssicherung im Demographischen Wandel“ und „Integriertes Mobilitätskonzept für den ländlichen Raum am Beispiel des Landkreises Nordfriesland“, und wie werden sie Eingang ins Regierungshandeln finden?
11. Wann plant die Bundesregierung die Veröffentlichung der Studie mit dem Titel „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge-Vorstudie ausländische Erfahrungen“?
12. Wann werden die Studien mit den Titeln „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen“, „Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen“, Regionalstrategie „Daseinsvorsorge – Mobilität – Infrastrukturen“ und „Ganzheitliche Fahrplanauskunft für ländliche Räume“ fertig gestellt, wann veröffentlicht, und wie plant die Bundesregierung, sie dem Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestages zur Verfügung zu stellen?
13. Welche alternativen Bedienformen im ÖPNV werden von der Bundesregierung durch Modellvorhaben unterstützt (bitte unter Nennung von Ressort, Titel und Ansatz der letzten fünf Jahre in tabellarischer Darstellung)?
14. Welche Modellprojekte hat der Bund darüber hinaus im Bereich der ländlichen Mobilität etabliert?

15. Zu welchen ersten Ergebnissen kommt das seit dem Jahr 2013 laufende Forschungsprojekt des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte alternativer Bedienformen“?
Wann wird das BMVI hierfür einen Zwischenbericht veröffentlichen, und wie ist die Einbindung des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages geplant?
16. Welche Modellvorhaben der Raumordnung wurden im Bereich der Mobilität über das Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge gefördert?
17. Welche Ergebnisse brachte die Modellförderung für einen strukturellen Ansatz?
18. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen, zusätzliche Einnahmequellen durch Kombiverkehre und Integration von Krankenfahrten zu integrieren?
19. Welche Projekte im ländlichen Raum, bei denen der Transport von Gütern und Personen miteinander kombiniert werden, sind der Bundesregierung außer dem „KombiBus“ in der Uckermark (Brandenburg) bekannt, welche Erfahrungen wurden damit nach Kenntnis der Bundesregierung gesammelt, und welches Potential sieht die Bundesregierung in dieser Art des kombinierten ländlichen Verkehrs?

Alternative Bedienformen und Personenbeförderungsgesetz

20. Wo liegen nach Ansicht der Bundesregierung die rechtlichen Probleme bei der Etablierung von alternativen Bedienformen?
21. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Empfehlungen aus Fachkreisen, das PBefG so anzupassen, dass es eine Zwischenlösung zwischen der vollen Integration in das bisherige PBefG und der nicht-kommerziellen freien Mitnahme ermöglicht (Bernhard Faller „Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsfürsorge“)?
22. Gibt es von Seiten der Bundesregierung Vorhaben bzw. erste Überlegungen zur Anpassung des PBefG und in der Folge des Gewerberechts und des Steuerrechts, wie es von fachlicher Seite vorgeschlagen wird (Bernhard Faller „Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsfürsorge“)?
23. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung in diesem Zusammenhang Forderungen des Wissenschaftszentrums für Sozialforschung, eine neue generelle Formulierung ins PBefG aufzunehmen, die lautet „Bestimmungen des PBefG können in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte entfallen. Näheres dazu regeln Landesgesetze“ (Weert Canzler und Astrid Karl „Mit der Subjektförderung zur Mobilitätssicherung“, Informationen zur Raumentwicklung, Heft 7, 2010)?
24. Welche regionalen Online-Plattformen, mit denen Auffahrer und potentielle Mitfahrer punktgenau zusammengebracht werden, sind der Bundesregierung außer denen in St. Georgen und in Winden mit umliegenden Gemeinden (beide im Schwarzwald gelegen) bekannt, welche Erfahrungen wurden damit nach Kenntnis der Bundesregierung gesammelt, und welches Potential sieht die Bundesregierung in solchen Plattformen?

Subjektförderung

25. Inwieweit unterstützt die Bundesregierung Vorschläge aus Fachkreisen, Mobilitätsgutscheine als Sonderlösung bei Schülerverkehren in Orten, die der Bus nicht mehr bedienen kann, einzuführen (Bernhard Faller „Anpassungsstrategien zur regionalen Daseinsfürsorge“)?
26. Gibt es Überlegungen von Seiten der Bundesregierung, Subjektförderung bei Schülerverkehren in Form von Modellvorhaben zu unterstützen?
27. Gibt es Berechnungen von Seiten der Bundesregierung, was die Einführung einer Subjektförderung kosten würde?
28. Wenn ja, wie setzen sich die Kosten zusammen, und wie hoch sind sie?
29. Wie viele Jugendliche sind nach Kenntnis der Bundesregierung bei nächtlichen Autounfällen im Jahr 2014 im ländlichen Raum verletzt worden, wie viele sind schwer verletzt worden, und wie viele sind dabei gestorben?
30. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der Verletzten, Schwerverletzten und Verkehrstoten in den letzten fünf Jahren entwickelt?
31. Gibt es hier nach Kenntnis der Bundesregierung einen regionalen Unterschied zwischen Stadt, ländlichen Räumen und dünn besiedelten Räumen?

Berlin, den 30. Juni 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion