

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, Annalena Baerbock, Harald Ebner, Matthias Gastel, Bärbel Höhn, Oliver Krischer, Christian Kühn (Tübingen), Steffi Lemke, Friedrich Ostendorff und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Intermodale Anbindung ländlicher Regionen an den Fernverkehr

Mobilität ist Grundvoraussetzung einer funktionierenden Gesellschaft in attraktiven und lebenswerten Regionen. Die beiden Megatrends verändertes Mobilitätsverhalten und demografischer Wandel wirken jedoch unterschiedlich in Ballungszentren und ländlichen Regionen geringer und höherer Dichte. Immer weniger junge Menschen entscheiden sich dafür, einen Führerschein zu machen. Und obwohl das Auto für die ländliche Mobilität eine wichtige Rolle spielt, ist es besonders für junge und hochbetagte Menschen wichtig, auf Alternativen zum motorisierten Individualverkehr zurückgreifen zu können. Während in Deutschland zwar das Verkehrsaufkommen insgesamt wächst, bleibt die Mobilität in ländlichen Regionen durch fehlende Angebote und Kombinationsmöglichkeiten verschiedener Verkehrsmittel deutlich schlechter als in Ballungszentren.

Gleichzeitig hinterlässt der demografische Wandel vor allem auf dem Land deutliche Spuren. In vielen ländlich geprägten Regionen werden die Menschen nicht nur schneller weniger, sondern auch schneller älter als in Städten. Gut ausgebildete, junge Menschen verlassen das Land häufig wegen besserer Karriereaussichten in Richtung der Ballungszentren. Besonders Rentner, aber auch Schüler und Studierende brauchen eine gute verkehrliche Anbindung, um beispielsweise Fachärzte, Hochschulen oder Freizeitangebote zu erreichen und somit in ihren Regionen wohnen bleiben zu können. Diese Anbindung kann durch ein möglichst intelligentes und kostengünstiges intermodales Mobilitätssystem mit verschiedenen Verkehrsmitteln erreicht werden, wie Bahn, Bus, motorisiertem Individualverkehr und innovativen Angeboten wie Carsharing oder Pedelecs, die gut aufeinander abgestimmt sind. Um die Chancen der Digitalisierung für die Vernetzung von Mobilitätsangeboten nutzen zu können, ist besonders in ländlichen Regionen die Netzabdeckung mit mobilem Breitband-Internet eine Voraussetzung, mit der sich neue Möglichkeiten für die Mobilität auf dem Land eröffnen.

Die Erreichbarkeit ländlicher Räume ist auch eine entscheidende Standortvoraussetzung für eine prosperierende regionale Wirtschaft. Die Pendeldistanzen zum Arbeitsplatz nehmen besonders stark in ländlichen Räumen und für gut ausgebildete Arbeitnehmer zu – mit Auswirkungen auf den Nachwuchs an Auszubildenden und Fachkräften. Ein verstärkter Stadt-Land-Austausch kann so auch für die regionale Wirtschaft und den Naherholungs- und Landtourismus aus umliegenden Städten ein Entwicklungsmotor sein.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen im Personennahverkehr in Deutschland von 1990 bis 2015 insgesamt entwickelt (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
 - a) Welche Regionen weisen demnach über- beziehungsweise unterdurchschnittliches Wachstum im Personennahverkehrsaufkommen auf (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
 - b) Welche Verkehrsmittel sind Hauptträger der Entwicklung in Regionen mit über- beziehungsweise unterdurchschnittlichem Wachstum im Personennahverkehrsaufkommen (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
 - c) Welche Gründe sieht die Bundesregierung für diese Entwicklungen und sieht sie einen Zusammenhang mit der Bevölkerungsabnahme und -alterung?
2. Wie hat sich das Verkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr von 1990 bis 2015 insgesamt entwickelt (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
 - a) Welche Regionen weisen demnach über- beziehungsweise unterdurchschnittliches Wachstum im motorisierten Individualverkehr auf (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
 - b) Welche Verkehrsmittel sind Hauptträger der Entwicklung in Regionen mit über- beziehungsweise unterdurchschnittlichem Wachstum im motorisierten Individualverkehr (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
 - c) Welche Gründe sieht die Bundesregierung für diese Entwicklungen und sieht sie einen Zusammenhang mit der Bevölkerungsabnahme und -alterung?
3. Wie haben sich die durchschnittlichen Pendeldistanzen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von 1990 bis 2015 entwickelt (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
 - a) Welche Regionen weisen demnach über- beziehungsweise unterdurchschnittliches Wachstum der Pendeldistanz auf (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?

- b) Welche Verkehrsmittel sind Hauptträger der Entwicklung in Regionen mit über- beziehungsweise unterdurchschnittlichem Wachstum der Pendeldistanz (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
- c) Welche Gründe sieht die Bundesregierung für diese Entwicklungen?
4. Wie hat sich das ÖPNV-Angebot (ÖPNV – öffentlicher Personennahverkehr) von 1990 bis 2015 insgesamt entwickelt (bitte nach Jahren und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
5. Wie hat sich die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten mit dem ÖPNV zu den jeweiligen Oberzentren von 1990 bis 2015 entwickelt (bitte nach Jahren und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
6. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im ÖPNV von 1990 bis 2015 entwickelt (bitte nach Jahren und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
7. Welche Forschungsaufträge hat die Bundesregierung im Bereich der Sicherstellung der Mobilität in ländlichen Kreisen geringerer Dichte in Auftrag gegeben, wann werden die Ergebnisse veröffentlicht, und wie werden sie in das Regierungshandeln Eingang finden?
8. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen im Schienennahverkehr von 1990 bis 2015 entwickelt (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
9. In welchen Regionen sind nach Kenntnis der Bundesregierung eine überproportionale Ab- beziehungsweise Zunahme des Personenverkehrsaufkommens im Schienennahverkehr zu erwarten (bitte mit Begründung)?
10. Wie lange ist die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zum nächstgelegenen IC- bzw. ICE-Bahnhof (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln) mit
- a) motorisiertem Individualverkehr,
- b) öffentlichen Verkehrsmitteln?
11. Wie hat sich die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zum nächstgelegenen IC- bzw. ICE-Bahnhof von 1990 bis 2015 entwickelt (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln) mit
- a) motorisiertem Individualverkehr,
- b) öffentlichen Verkehrsmitteln?
12. Welche Regionen sind besonders gut beziehungsweise besonders schlecht an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angebunden (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln), und welche Entwicklung ist nach Kenntnis der Bundesregierung hier zu erwarten?

13. Welche Potentiale sieht die Bundesregierung im Konzept des Deutschland-Takts, um ländliche Regionen durch möglichst nutzerfreundliche Umstiegsmöglichkeiten besser an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG anzubinden, die Anfahrtszeiten zum nächsten IC- bzw. ICE-Bahnhof und damit die gesamte Reisezeit insgesamt zu verringern (bitte mit Begründung)?
14. Wie weit ist die durchschnittliche Entfernung zu einer prioritären Hauptachse des Schienenverkehrs des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-T) (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln), wie gut sind diese über das Bundesfernstraßennetz angebunden, und welche Entwicklung ist hier nach Kenntnis der Bundesregierung zu erwarten (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
15. Welche Potentiale sieht die Bundesregierung in innovativen Anbindungsmöglichkeiten an das Schienennetz durch Car-Sharing-Angebote, Bürgerbusse und den Ausbau fahrradfreundlicher Anbindungen an die Bahnhöfe, Bike-Sharing, den Ausbau von Fahrrad- und E-Bike-Verleihstationen an den Bahnhöfen etc.?
16. In welchen Regionen sind nach Kenntnis der Bundesregierung eine überproportionale Ab- beziehungsweise Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten (bitte mit Begründung)?
17. Wie lange ist die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zur nächstgelegenen Bundesfernstraße (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
18. Wie hat sich die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zur nächstgelegenen Bundesfernstraße von 1990 bis 2015 entwickelt (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
19. Wie weit ist die durchschnittliche Entfernung zu einer prioritären Hauptachse des Straßenverkehrs des TEN-T (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln), wie gut sind diese über das Bundesfernstraßennetz angebunden, und welche Entwicklung ist hier nach Kenntnis der Bundesregierung zu erwarten (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
20. Welche Regionen sind besonders gut beziehungsweise besonders schlecht an das Bundesfernstraßennetz angebunden (bitte mit Begründung und nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
21. Welche Potentiale sieht die Bundesregierung in innovativen Anbindungsmöglichkeiten an das Bundesfernstraßennetz durch Mitfahrzentralen beziehungsweise Car-Sharing-Angebote?

22. Welche Position hat die Bundesregierung zu neuen Formen von Taxidiensten und zur digitalen Vermittlung von Beförderungsleistungen, die von Privatpersonen entgeltlich erbracht werden?
 - a) Inwiefern müssen für diese Taxidienste regulatorische Rahmenbedingungen gesetzt werden, und welche Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes wäre hierfür notwendig?
 - b) Welche weiteren Maßnahmen müssten getroffen werden, um die sichere Beförderung von Fahrgästen zu gewährleisten und Wettbewerbsverzerrungen zwischen traditionellem Beförderungsgewerbe und den neuen Formen von Taxidiensten zu vermeiden?
23. Wie lange ist nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zum nächstgelegenen Fernbusbahnhof (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
24. Welche Regionen verfügen über mobile Breitband-Internet-Versorgung (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend –, verfügbarer Geschwindigkeit und Netzabdeckung aufschlüsseln), wo finden sich noch weiße Flecken, also nicht mit mobilem Breitband-Internet versorgte Regionen in ländlichen Räumen, und welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um 100 Prozent der Fläche Deutschlands mit mobilem Breitband-Internet zu versorgen?
25. Welche Potentiale sieht die Bundesregierung in der Vernetzung des motorisierten Individualverkehrs, mit Kombi-Verkehren und alternativen Bedienformen durch die Digitalisierung, um in ländlichen Regionen mobil zu bleiben und Verkehrsmittel möglichst einfach miteinander zu kombinieren (bitte mit Begründung)?
26. Plant die Bundesregierung den Aufbau oder die Unterstützung des Aufbaus einer gemeinsamen, einheitlichen Fahrplanauskunft für Bus und Bahn (ähnlich wie beispielsweise 9292.nl in den Niederlanden, bitte mit Begründung)?

Berlin, den 14. August 2015

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

