

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Matthias Gastel, Oliver Krischer, Britta Haßelmann, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN

Regionale Mobilitätsgarantie

In den Städten wie auch auf dem Land entstehen neue Mobilitätsdienste, das städtische Angebot bei Bussen und Bahnen wird ausgebaut, der öffentliche Nahverkehr auf dem Land wird jedoch immer weiter ausgedünnt, sodass viele Menschen abhängig vom eigenen Auto sind. Dennoch unterscheiden sich nach Auffassung der Fragestellenden die Mobilitätsverhältnisse in der Stadt und auf dem Land oft erheblich voneinander.

Nach Ansicht der Fragestellenden braucht es eine Mobilitätspolitik für den ländlichen Raum, die bezahlbare, zuverlässige und klimafreundliche Mobilität für alle Menschen sicherstellt. Aus Sicht der Fragestellenden ist die Grundlage für diese Mobilitätspolitik für den ländlichen Raum die Stärkung öffentlicher Mobilitätsangebote, die Verknüpfung der Verkehrsträger und die Nachhaltigkeit der Antriebsarten.

In ihrem Koalitionsvertrag hielten auch die Fraktionen der CDU, CSU und SPD fest, dass es ihr Ziel sei, „die ländlichen Räume weiter zu stärken und Regionen und Städte zukunftsfest zu machen. Dazu gehören Investitionen in eine moderne Infrastruktur z. B. in den Bereichen Mobilität, Energie und Digitalisierung, in ein qualitativ hochwertiges Wohnumfeld und Sicherheit in öffentlichen Räumen.“ (vgl. S. 112, Koalitionsvertrag, <https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>).

Trotz dieses klaren Bekenntnisses der Bundesregierung sind, nach Auffassung der Fragestellenden, die Maßnahmen und Anstrengungen in diesem Bereich nach knapp vier Jahren großer Koalition unzureichend. Ein verlässlicher Standard, wie z. B. die Einführung einer regionalen Mobilitätsgarantie, die einerseits den Menschen vor Ort Verlässlichkeit bietet und andererseits die Qualitätssteigerung im Bereich der öffentlichen Mobilität nachvollziehbar und messbar macht, fehlt weiterhin.

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung ausreichend praktikable Alternativen zum eigenen Auto außerhalb von Ballungsräumen (bitte begründen)?

2. Gibt es aus Sicht der Bundesregierung ausreichend vertaktete Busangebote bis in die späten Abendstunden, in den Schulferien und an den Wochenenden außerhalb von Ballungsräumen (bitte nach Bundesländern aufschlüsseln, wo es diese nach Ansicht der Bundesregierung in ausreichendem Maße gibt)?
3. Wie will die Bundesregierung die Kommunen unterstützen, diese vertakteten Busangebote zu verbessern, und innerhalb welchen Zeitrahmens?
4. Welche Verantwortung kommt der Bundesregierung im Hinblick auf die im Grundgesetz verankerte Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im gesamten Land mit dem Fokus auf die öffentliche Mobilität zu, und sieht sie hier Nachholbedarf (bitte begründen)?
5. Welche Handlungsstränge ergeben sich nach Auffassung der Bundesregierung auf Bundesebene zur Sicherstellung des ÖPNV als Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge?
6. Ist aus der Sicht der Bundesregierung die Erreichbarkeit von Verkehrsknotenpunkten des Nahverkehrs in Unter- und Mittelzentren und zwischen diesen ausreichend in Deutschland, und wenn nein, warum nicht?
7. Hat die Bundesregierung eine Übersicht, wie weit die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und der nächsten Bushaltestelle bzw. des nächsten Eisenbahnhofs ist?
8. Welche konkreten Ergebnisse wurden in dieser Legislaturperiode auf Bundesebene erreicht, um den öffentlichen Verkehr in ländlichen Regionen zu verbessern?
 - a) Welche Kooperationen gab es dazu mit den Bundesländern bzw. Kommunen?
 - b) Wie viele Mittel standen dafür in dieser Legislaturperiode zur Verfügung (bitte nach jedem einzelnen Bundeshaushalt aufschlüsseln), und wie viele Mittel davon wurden abgerufen?
9. Welche Bundesförderprogramme gibt es für den Auf- und Ausbau des öffentlichen Verkehrs, und wie haben sich diese in den letzten zehn Jahren entwickelt (bitte nach den Jahren 2010 bis 2020 aufschlüsseln)?
10. Welche Fortschritte wurden auf Bundesebene erreicht, um eine Vertaktung von Schienen- sowie Regiobusverbindungen zwischen verschiedenen Regionen zu erreichen?
11. Welches Potenzial sieht die Bundesregierung in der Ergänzung des Linienbusverkehrs in ländlichen Räumen durch bedarfsgerechte und flexible Bedienformen sowie Bike- und Carsharingangebote, und welche Fortschritte wurden hierbei in dieser Legislaturperiode bundesweit bereits erreicht?
12. Welche Potenziale sieht die Bundesregierung in dem Konzept von Kombibusangeboten in ländlichen Regionen, die Personen und Waren transportieren, und welche Fortschritte wurden hierbei in dieser Legislaturperiode bundesweit bereits erreicht?
13. Welche praktischen Maßnahmen hat die Bundesregierung konkret ergriffen, um das Ziel der Stärkung des ländlichen Raums zu erreichen, welches auf S. 112 im Koalitionsvertrag (<https://www.bundesregierung.de/resource/blob/975226/847984/5b8bc23590d4cb2892b31c987ad672b7/2018-03-14-koalitionsvertrag-data.pdf?download=1>) formuliert wurde?

Wie viele Mittel hat die Bundesregierung für diese Maßnahmen in dieser Legislaturperiode bereitgestellt (bitte nach Jahren und Bundesland aufschlüsseln), und wie haben sich die Mittel im Vergleich zur letzten Legislaturperiode entwickelt?

14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Handlungsempfehlungen der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ im Bereich Mobilität umzusetzen?
15. Welche Bedeutung kommt, aus Sicht der Bundesregierung, dem Einsatz ehrenamtlicher Bürgerbusse im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Mobilität in ländlichen Regionen zu?
16. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung über Modellprojekte zur Stärkung der öffentlichen Mobilität in ländlichen Regionen, und plant die Bundesregierung die Bereitstellung von Mitteln, um diese Modellprojekte in den Regelbetrieb zu überführen?

Wenn ja, welche Modellprojekte sind das?

17. Gibt es innerhalb der Bundesregierung Überlegungen bzw. Konzepte für die Ausgestaltung und Einführung einer regionalen Mobilitätsgarantie, ggf. gemeinsam mit den Bundesländern, die u. a. einen Standard für die zeitliche Taktung von Bus und Bahn, die Bedienung am Wochenende sowie zu den Tagesrandzeiten und weiteren Qualitätsstandards vorsieht, und wenn ja, wie sehen diese Konzepte konkret aus?
18. Folgt für die Bundesregierung aus dem im Grundgesetz verankerten Auftrag zur Herstellung gleicher Lebensverhältnisse in Deutschland auch eine Pflicht zur Bereitstellung von Mindest-Mobilitätsangeboten, konkret in Form einer Mobilitätsgarantie, und wenn nein, warum nicht?
19. Gibt es bereits bestehende Fördermittel auf Bundesebene für die Einführung einer Mobilitätsgarantie auf dem Land, und wenn ja, welche, und in welchem Haushaltstitel sind diese verankert?
20. Gibt es auf Bundesebene Überlegungen oder Konzepte zu einer rechtlichen Ausgestaltung einer solchen regionalen Mobilitätsgarantie, und wenn ja, was sehen diese Konzepte vor, und wenn nein, warum nicht?
21. Kennt die Bundesregierung die Studie des Verbraucherzentrale Bundesverbandes (VZBV) „Bundeseinheitliche Gewährleistungspflicht zur Sicherstellung von Mindestreichbarkeitsstandards im öffentlichen Personenverkehr“ („Hausanschluss Mobilität“; vzbv.de), wenn dem so ist, hat die Bundesregierung sich mit den Ergebnissen dieser Studie bereits beschäftigt?
 - a) Gab es hierzu bereits Gespräche mit dem VZBV oder mit anderen Verbänden, wenn ja, mit wem, und mit welchem Ergebnis?
 - b) Wenn nein, wird sich die Bundesregierung diese Studie anschauen und Gespräche führen?

Berlin, den 23. Februar 2021

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

