

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Markus Tressel, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 19/27043 –

Regionale Mobilitätsgarantie

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?
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?
15. Welche Bedeutung kommt, aus Sicht der Bundesregierung, dem Einsatz ehrenamtlicher Bürgerbusse im Hinblick auf die Aufrechterhaltung der öffentlichen Mobilität in ländlichen Regionen zu?

Die Fragen 1 bis 3, 5, 6 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Sicherstellung öffentlicher Mobilitätsangebote, sowohl in Ballungsregionen als auch im ländlichen Raum, gehört zu den wichtigsten Aufgaben der Daseinsvorsorge, die entsprechend unserer föderalen Strukturen von den Ländern und Kommunen zu leisten ist. Dies gilt insbesondere auch für eine effiziente Gestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) außerhalb von Ballungsräumen als Alternative zur Nutzung des eigenen Autos. Die Gewährleistung und Kontrolle eines ausreichend vertakteten ÖPNV sind von den jeweiligen Aufgabenträgern vorzunehmen. Der Bund unterstützt sie dabei in erheblichem Maße. So stellt der Bund den Ländern und Kommunen allein im Jahr 2021 durch das Regionalisierungsgesetz sowie durch das Bundesprogramm des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) 10,3 Mrd. Euro zur Verfügung. Das sind bereits knapp 1,3 Mrd. Euro mehr als im Jahr 2019. Diese Mittel werden weiter steigen und sich im Jahr 2031 auf insgesamt 13,5 Mrd. Euro belaufen. Darüber hinaus hat der Bund die Länder im Jahr 2020 über eine einmalige Erhöhung der Regionalisierungsmittel in Höhe von 2,5 Mrd. Euro unterstützt, um die Auswirkungen der Corona-Pandemie abzufedern.

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)?
14. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Handlungsempfehlungen der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ im Bereich Mobilität umzusetzen?

Die Fragen 4 und 14 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bereich der öffentlichen Mobilität ist eine Querschnittsaufgabe, für die Bund, Länder und Kommunen jeweils auf ihrer Ebene in der Verantwortung stehen. Im Juli 2019 hat das Bundeskabinett zwölf Maßnahmen des Bundes zur Umsetzung der Ergebnisse der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ beschlossen. Eine der Maßnahmen lautet: „Mobilität und Verkehrsinfrastruktur in der Fläche verbessern“. Die Maßnahmen befinden sich in Umsetzung.

Erreichbarkeit und Mobilität vor Ort sind unverzichtbar für gleichwertige Lebensverhältnisse. Daher soll gemäß den Handlungsempfehlungen der Kommission „Gleichwertige Lebensverhältnisse“ ein umweltfreundliches, flächendeckendes, leistungsfähiges, bezahlbares und nutzerorientiertes Mobilitätsangebot geschaffen werden. Auch deshalb hat der Bund seine Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr erhöht. Mit der Änderung des Artikels 125c GG konnte das GVFG geändert werden, sodass die Investitionshilfen des Bundes für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden schon seit 2020 steigen können. Durch Maßnahmen der bundesweiten Vertaktung und Vernetzung und eine Öffnung des Rechtsrahmens für neue Angebote, die den Linienverkehr stärken und ergänzen, ebnet die Bundesregierung den Weg für eine zeitgemäße und zukunftsfeste Mobilität in allen Regionen. Die Erschließung neuer und für den ländlichen Raum attraktiver Mobilitätsformen treibt die Bundesregierung auch mit der im März 2021 vom Bundestag beschlossenen Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) voran, die u. a. einen Rechtsrahmen für neue Formen des Linienverkehrs innerhalb des ÖPNV (Linienbedarfsverkehr) als auch außerhalb des ÖPNV (gebündelter Bedarfsverkehr) schafft.

7. Hat die Bundesregierung eine Übersicht, wie weit die durchschnittliche Entfernung zwischen Wohnort und der nächsten Bushaltestelle bzw. des nächsten Eisenbahnhofs ist?

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) hat im Jahr 2018 den Indikator „durchschnittliche, einwohnergewichtete Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs mit mindestens 20 Abfahrten an einem Werktag“ erhoben. Dieser betrug im Jahr 2018 deutschlandweit 445 Meter. Im Übrigen wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen auf der Webseite des BBSR verwiesen (abrufbar unter: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/analysen-kompakt-/2015/AK102015.html>).

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?

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?

Die Fragen 8 bis 8b und 13 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es wird auf die im Internet veröffentlichten Informationen zu dem im November 2020 veröffentlichten dritten Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung ländlicher Räume auf die Webseite des Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (BMEL) verwiesen (abrufbar unter: https://www.bmel.de/SharedDocs/Downloads/DE/_laendliche-Regionen/regierungsbericht-laendliche-raeume-2020.pdf?__blob=publicationFile&v=3).

Dieser enthält eine umfassende Darstellung der Situation und Entwicklung ländlicher Räume, sowie einen Überblick über die bundespolitischen Maßnahmen zur Mobilitätssicherung in ländlichen Regionen.

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)?

Die Zuständigkeit für den ÖPNV und dessen Finanzierung liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen. Dennoch unterstützt der Bund diese mit jährlichen Zahlungen, unter anderem über das Regionalisierungsgesetz und das GVFG-Bundesprogramm. Die Höhe der Mittel ist den nachstehenden Tabellen zu entnehmen.

	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Regionalisierungsmittel	6.876,75	6.979,90	7.084,60	7.190,87	7.298,73	7.408,21
GVFG-Bundesprogramm	332,56	332,56	332,56	332,56	332,56	332,56

Beträge jeweils in Mio. Euro

	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Regionalisierungsmittel	8.200,00	8.347,60	8.497,86	8.650,82	8.956,53*	9.267,75
GVFG-Bundesprogramm	332,56	332,56	332,56	332,56	665,13	1.000,00

Beträge jeweils in Mio. Euro

* ohne Mittel aus dem ÖPNV-Rettungsschirm (Corona-Mittel)

10. Welche Fortschritte wurden auf Bundesebene erreicht, um eine Vertaktung von Schienen- sowie Regiobusverbindungen zwischen verschiedenen Regionen zu erreichen?

Mithilfe der derzeit laufenden Planungen für den Deutschlandtakt sollen die Züge besser aufeinander abgestimmt und dadurch Umsteige- bzw. Reisezeiten erheblich gesenkt werden. Der dritte Gutachterentwurf des Zielfahrplans, der in enger Abstimmung mit den Ländern bzw. Aufgabenträgern erarbeitet wurde,

liegt vor. Er bildet die Grundlage für die künftige Infrastrukturplanung des Bundes und spiegelt einen deutschlandweiten integralen Taktfahrplan wider. Derzeit erfolgt die volkswirtschaftliche Bewertung der für den Deutschlandtakt erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen in einem Gesamtplanfall. Ergebnisse sollen im ersten Halbjahr 2021 vorliegen.

Die Ausrichtung der jeweiligen Verkehre des ÖPNV auf die Taktknoten des Deutschlandtakts obliegt den Ländern bzw. den von ihnen benannten Aufgabenträgern.

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?

Die Bundesregierung sieht in bedarfsgerechten und flexiblen Bedienformen sowie im Bike- und Carsharing eine sinnvolle Ergänzung zum planmäßigen ÖPNV, insbesondere in ländlichen Regionen, in denen vertaktete Linienbusverkehre oft an wirtschaftliche Grenzen stoßen. Bereits mit der Anfang 2013 in Kraft getretenen Novelle des PBefG und der damit entfallenen Beschränkung auf besonders gelagerte Einzelfälle, ist die Möglichkeit, flexible Bedienungsformen zu genehmigen, erheblich ausgeweitet worden. Mit der aktuellen im März 2021 vom Bundestag beschlossenen PBefG-Novelle und den darin vorgesehenen zwei neuen Bedarfsverkehrsformen sollen die Bedingungen für flexible Bedienformen und die Mobilität insbesondere im ländlichen Raum weiter verbessert werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 1 bis 3, 5, 6 und 15 verwiesen.

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?

Bei einem Runden Tisch „Warentransport via ÖPNV“, der im November 2020 unter Leitung von Bundesminister Andreas Scheuer stattfand, wurde vereinbart, dass das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die rechtlichen, technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verknüpfung des Warentransports mit dem ÖPNV prüfen werde. Dazu gehören unter anderem auch Kombibusangebote in ländlichen Regionen.

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?

Der Bund hat keine Kenntnis über Modellprojekte zur Stärkung der öffentlichen Mobilität in ländlichen Regionen, die in der Zuständigkeit von Ländern und Kommunen erfolgen. Darüber hinaus fördert der Bund Projekte zur Stärkung der öffentlichen Mobilität in ländlichen Regionen.

Mit der Fördermaßnahme „LandMobil – unterwegs in ländlichen Räumen“ fördert das BMEL im Bundesprogramm „Ländliche Entwicklung“ beispielhafte Modell- und Demonstrationsvorhaben auf regionaler oder lokaler Ebene, die

geeignet sind, die Mobilität der Menschen in ländlichen Räumen zu verbessern. Mit den Projekten sollen möglichst vernetzte und übertragbare Lösungen entwickelt werden, die auch für andere ländliche Regionen als Vorbild dienen können. Die Projekte haben eine maximale Laufzeit von drei Jahren (Ende 2019 bis Ende 2022) mit einem Gesamtumfang von rund 6,3 Mio. Euro. Die Projekte werden sowohl begleitend als auch nach deren Abschluss Ende 2022 evaluiert.

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?

Die Fragen 17 bis 20 werden aufgrund ihres Sinnzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Vor dem Hintergrund der Zuständigkeit der Länder und Kommunen für den ÖPNV gibt es innerhalb der Bundesregierung keine Überlegungen zur Einführung einer regionalen Mobilitätsgarantie.

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?

Die Fragen 21 bis 21b werden gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung ist die Studie bekannt. Die Bundesregierung geht davon aus, dass Mindestreichbarkeits-Standards im ÖPNV von den Aufgabenträgern, beispielsweise bei der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, formuliert werden.

