

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Stephan Kühn (Dresden), Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/5506 –**

Zukunft der ländlichen Mobilität

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

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?

Die Fragen 1 bis 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Mobilität ist eine wesentliche Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand und gesellschaftliche Entwicklung. Mobilitätsangebote, zu denen insbesondere der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) zählt, gehören somit zu den Aufgaben der Daseinsvorsorge. Er garantiert den Menschen Mobilität, insbesondere denjenigen, die über kein eigenes Auto verfügen. Neben der Förderung von ÖPNV-Angeboten trägt die Bundesregierung mit dem Erhalt und bedarfsgerechten Aus- und Neubau der Bundesverkehrswege wesentlich dazu bei, die Rahmenbedingungen für eine bedarfsgerechte, effiziente Bereitstellung von Mobilitätsangeboten zu stärken.

In einigen, vor allem ländlichen sowie vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen stößt der traditionelle Linienverkehr im ÖPNV an seine Grenzen. Dort bedarf es neuer und an die jeweilige Situation angepasster Lösungen. Flexible Bedienungsformen und andere neue Mobilitätskonzepte können solche Instrumente darstellen, um auf diese Entwicklung zu reagieren.

Die Bundesregierung hat die Entwicklung neuer Lösungen mit unterschiedlichen Forschungs- und Entwicklungsvorhaben unterstützt und – mit der Anfang des Jahres 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – darauf hingewirkt, dass der ordnungsrechtliche Rahmen eine Flexibilisierung des ÖPNV dort ermöglicht, wo der Linienverkehr an die Grenzen seiner Tragfähigkeit stößt.

Die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV einschließlich Schienenpersonennahverkehr (SPNV) liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen. Die Aufgabenträger vor Ort sind am besten in der Lage, ein an die jeweiligen Rahmenbedingungen angepasstes Mobilitätsangebot zu erstellen.

Darüber hinaus darf die ländliche Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge aus Sicht der Bundesregierung nicht getrennt von standortplanerischen Aspekten der Nahversorgung betrachtet werden. Sinnvollerweise werden standort- und verkehrsplanerische Ansätze zusammengeführt. Ziel dieser Doppelstrategie ist es, Angebote der Daseinsvorsorge mittel- bis langfristig an räumlich möglichst günstigen Standorten zu bündeln, um damit deren wirtschaftliche Tragfähigkeit und Erreichbarkeit langfristig sicherzustellen. Dieser kombinierte Ansatz bietet auch einen geeigneten Weg, um bereits andernorts praktizierte „gute Beispiele“ in ein integriertes Mobilitätskonzept einzubinden. Mit dem aktuellen Modellvorhaben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ (vgl. Antwort zu Frage 10) wird im Rahmen der Demografiestrategie der Bundesregierung die Entwicklung von integrierten und innovativen Konzepten für Daseinsvorsorge, Nahversorgung und ländlicher Mobilität gefördert.

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?

Das BMVI fördert Projekte im Rahmen der Modellregionen Elektromobilität seit dem Jahr 2009. Hauptaugenmerk war stets, die im Rahmen von diesen Demonstrationsprojekten in den Regionen geschaffenen Strukturen und Netzwerke möglichst nachhaltig anzulegen. Vor diesem Hintergrund ist auch die Entscheidung zu sehen, die „Modellregionen“ auch nach dem Start des ressortübergreifenden Schaufensterprogramms im Jahr 2012 als komplementäre Ergänzung zur Unterstützung der Marktvorbereitungsphase beizubehalten. Im Rückblick hat sich diese Entscheidung als sinnvoll erwiesen. Darüber hinaus hat sich in vielen Regionen mittlerweile eine starke Eigendynamik entwickelt, die sich in entsprechenden Initiativen von Ländern und Kommunen äußert.

Das BMVI hat am 29. Juni 2015 eine neue Förderrichtlinie zur batterieelektrischen Elektromobilität und einen entsprechenden Aufruf zur Einreichung von Projektvorschlägen bzw. Anträgen veröffentlicht. Aufbauend auf den bisherigen Erfahrungen der Forschungsprojekte in den „Modellregionen“ und „Schaufenstern“ Elektromobilität liegen die aktuellen Schwerpunkte des Förderprogramms auf der Unterstützung des Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen in Deutschland. Gegenstand der Förderung sind insbesondere die Beschaffung von Elektrofahrzeugen im kommunalen Kontext und damit verbundene Maßnahmen zum Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Darüber hinaus können im Rahmen der Förderrichtlinie auch die Erarbeitung umsetzungsorientierter kommunaler Elektromobilitätskonzepte sowie anwendungsorientierte Forschungs- und Demonstrationsvorhaben zur strategischen Unterstützung des Markthochlaufs von Elektrofahrzeugen gefördert werden. Für das laufende Jahr endet die Frist zum Einreichen entsprechender Vorschläge bzw. Skizzen am 31. August 2015.

8. Gibt es Planungen von Seiten der Bundesregierung zur nachhaltigen Finanzierung, die über die Schaffung von Modellprojekten hinaus geht?

Die Gestaltung des Mobilitätsangebotes vor Ort, insbesondere die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV einschließlich SPNV liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen. Dennoch unterstützt der Bund die Länder bei der Bewältigung dieser Aufgabe mit jährlichen Zahlungen auf verschiedenen Rechtsgrundlagen in Höhe von derzeit insgesamt fast 9 Mrd. Euro.

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?

Die internationalen Informations- und Erfahrungsaustausche trugen zur Verständigung und zu intensiven Diskussionen der 21 Modellregionen des „Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge“ mit den europäischen Partnerregionen bei. Das Format eines Austauschs dient vor allem als Ideen- und Impulsgeber.

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?

Bei der Broschüre „Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels“ handelt es sich um eine Dokumentation erfolgversprechender Beispiele zur Frage, wie Mobilität in vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen erhalten werden kann. Damit richtet sich dieser Leitfaden insbesondere an die Akteure vor Ort.

Die Studie „Integriertes Mobilitätskonzept für den ländlichen Raum am Beispiel des Landkreises Nordfriesland“ führte erstmals die Themen Daseinsvorsorge, Nahversorgung, Mobilität und interkommunale Kooperation in einem gemeinsamen Strategie- und Planungsprozess zusammen. Kern ist die Bildung von Kooperationsräumen mit der Bündelung von Infrastrukturen der Daseinsvorsorge sowie der Nahversorgung in örtlichen Versorgungszentren und ein darauf abgestimmtes Mobilitätskonzept mit öffentlich zugänglichen Mobilitätsangeboten, das die einzelnen Gemeinden mit den Versorgungszentren und den überörtlichen Zentren nahtlos verbindet. Die Mobilitätsangebote schließen den traditionellen ÖPNV sowie flexible, bürgerschaftliche und private Angebote ein.

Das Konzept für Nordfriesland ist ein Praxisbeispiel für die regionale Umsetzung der Demografiestrategie der Bundesregierung im Bereich der Sicherung der Daseinsvorsorge und Mobilität. Die Ergebnisse des Projekts haben bereits insofern Eingang ins Regierungshandeln gefunden, als die im Rahmen der Studie erarbeitete Strategie und die damit verknüpften Methoden und Werkzeuge als Grundlage für das vom BMVI im Mai 2015 in Gang gesetzte bundesweite Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität im ländlichen Raum“ dienen. Ziel ist die Erarbeitung von innovativen Konzepten, mit denen in Zukunft in vom demografischen Wandel besonders betroffenen Landkreisen sowohl die Daseinsvorsorge und die Nahversorgung als auch die Mobilität gewährleistet werden können. Nach der Bewerbungs- und Auswahlphase im Jahr 2015 sollen ab Anfang des Jahres 2016 insgesamt etwa 15 Kreise bzw. Zusammenschlüsse von Kreisen in das Modellvorhaben aufgenommen werden und eine Zuwendung erhalten.

11. Wann plant die Bundesregierung die Veröffentlichung der Studie mit dem Titel „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge-Vorstudie ausländische Erfahrungen“?

Die Studie „Daseinsvorsorge im europäischen Vergleich – Problemwahrnehmung, Lösungsstrategien, Maßnahmen“ liegt bereits vor und ist im Internet unter den Veröffentlichungen zum „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ (www.regionale-daseinsvorsorge.de) als Download erhältlich.

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?

Das Forschungsprojekt zur Studie „Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen: Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienformen“ läuft noch bis Herbst 2015. Im Anschluss soll der im Rahmen des Projekts entwickelte praxisbezogene Leitfaden für ein vernetztes, bedarfsgerechtes und wirtschaftlich effizientes Mobilitätsangebot im ländlichen Raum der interessierten Fachöffentlichkeit digital und kostenfrei zur Verfügung gestellt werden.

Die Forschungsvorhaben „Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen“ sowie die Regionalstrategie „Daseinsvorsorge – Mobilität – Infrastrukturen“ werden voraussichtlich im Herbst 2015 beendet. Über die Art der Veröffentlichung wird nach Prüfung der Endberichte entschieden.

Das Projekt „Ganzheitliche Fahrplanauskunft für ländliche Räume mit integrierten Rufbusangeboten“ soll im zweiten Quartal 2016 abgeschlossen und die Ergebnisse anschließend auf www.mobilitaet21.de veröffentlicht werden.

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?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende Projekte wurden unterstützt:

Modellvorhaben	Ressort	Titel	Ansatz
Entwicklung und Einführung eines ÖPNV- und Mobilitätskonzepts für die Region Südharz-Kyffhäuser	BMVI	1218 – 54401	217 087 Euro
Untersuchung der Optimierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) und der ergänzenden Angebote im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im grenzüberschreitenden Raum um das Stettiner Haff	BMVI	1218 – 54401	151 933 Euro
Mobilitätssicherung in Zeiten des demografischen Wandels	BMVI	1218 – 54401	69 982 Euro
Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen am Beispiel des Landkreises Nordfriesland	BMVI	1218 – 54401	183 171 Euro
Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen: Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Auftraggebern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen	BMVI	1218 – 54401	350 779 Euro
Regionalstrategie Daseinsvorsorge – Mobilität – Infrastrukturen	BMVI	1218 – 54401	213 700 Euro
Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen bei unterschiedlichen Organisationsformen überörtlicher Zusammenarbeit	BMVI	1218 – 54401	202 465 Euro
ACCESS – Barrierefreier Tourismus (Accessible Tourism) für Senioren mit einem WLAN-gestützten Navigations- und Informationssystem	BMBF	3004 – 68322	1 468 276 Euro
COMPAGNO – Personalisierter Begleiter	BMBF	3004 – 68322	1 476 509 Euro
EMN-MOVES – Europäische Metropolregion Nürnberg macht mobil durch technische und soziale Innovationen für die Menschen in der Region	BMBF	3004 – 68322	1 284 923 Euro
inDago – Regionale Alltags- und Freizeitmobilität für Senioren am Beispiel der Stadt Darmstadt	BMBF	3004 – 68322	1 850 204 Euro
Mobia – Mobil bis ins hohe Alter	BMBF	3004 – 68322	1 246 180 Euro
NAMO – Nahtlose, barrierefreie Informations- und Mobilitätsketten für ältere Menschen	BMBF	3004 – 68322	1 827 721 Euro
PASS – Personalisiertes Assistenzsystem und Services	BMBF	3004 – 68322	1 004 634 Euro
PassAge – Personalisierte Mobilität, Assistenz und Service Systeme in einer alternden Gesellschaft	BMBF	3004 – 68322	1 836 181 Euro
SenioMobil – Unterstützung der Mobilität älterer Menschen im urbanen Raum	BMBF	3004 – 68322	870 901 Euro
SIMBA – Sicher und mobil durch begleitende Assistenzsysteme	BMBF	3004 – 68322	952 626 Euro
S-Mobil100 – Sehr Mobil mit 100 Mobilitätsketten für Senioren in der Modellregion Siegen-Wittgenstein	BMBF	3004 – 68322	1 866 947 Euro
URAiS – UrlaubsReisen im Alter mit individuellen Services	BMBF	3004 – 68322	836 175 Euro
ViBe – Virtueller Begleiter	BMBF	3004 – 68322	1 454 568 Euro
WikiNavi – Navigationssystem für Personen mit körperlichen Behinderungen in urbanen Gebieten mit vielfältigen Mobilitätsangeboten	BMBF	3004 – 68322	1 376 840 Euro

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?

Das BMVI-Forschungsprojekt „Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen“ überprüft u. a. die neuen Planungsansätze in ihrer Wirksamkeit im ländlichen Raum. Die bisherigen Erfahrungen zeigen grundsätzlich, dass flexible Angebotsformen ein geeignetes Instrument darstellen, um den klassischen ÖPNV zu ergänzen bzw. zu ersetzen und ein ÖPNV-Angebot auch in nachfrageschwachen Räumen bzw. in Schwachverkehrszeiten zu vertretbaren Konditionen anbieten zu können.

Er soll im Herbst 2015 veröffentlicht werden und richtet sich an Akteure, die ÖPNV-Angebote im ländlichen Raum planen und betreiben, d. h. vor allem an Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen, kommunale Verwaltungen sowie Ingenieur- und Planungsbüros.

16. Welche Modellvorhaben der Raumordnung wurden im Bereich der Mobilität über das Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge gefördert?

Im „Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge“ haben die 21 teilnehmenden Modellregionen zusätzlich zur Erarbeitung ihrer Regionalstrategien Mittel für Umsetzungsprojekte zu diesen Strategien erhalten. Zum Teil werden diese Mittel auch zur Finanzierung von Pilotprojekten im Mobilitätskontext eingesetzt. In einigen Projekten ist Mobilität ein integrativer Bestandteil. Bei den folgenden fünf dieser Projekte handelt es sich um Konzeptentwicklungen und einen daran anknüpfenden Probetrieb:

- „Mobilitätsressourcenmanagement Mitte Niedersachsen“,
- „Mobilitätsnetz Spessart – der Einstieg zum Umstieg“,
- „Gemeindeflitzer – nachhaltige und flexible Mobilität im Osterzgebirge“,
- „E-Mobilität im Vogelsberg – neue Wege der Mobilität“ und
- „ecoMobil – Mobilität neu denken im Saale-Holzland-Kreis“.

17. Welche Ergebnisse brachte die Modellförderung für einen strukturellen Ansatz?

Die Pilotprojekte sind noch nicht abgeschlossen und werden zum Teil erst im Jahr 2016 beendet. Endergebnisse liegen deshalb noch nicht vor.

18. Wie steht die Bundesregierung zu Vorschlägen, zusätzliche Einnahmequellen durch Kombiverkehre und Integration von Krankenfahrten zu integrieren?

Unter Beachtung der personenbeförderungsrechtlichen Vorschriften hat die Bundesregierung keine Bedenken gegen das Bestreben, zusätzliche Einnahmequellen durch Kombiverkehre oder die Integration von Krankenfahrten zu erschließen. Die Entscheidung obliegt jedoch den Akteuren vor Ort.

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?

Kombinierte Dienstleistungen für Personen- und Güterbeförderung als ergänzendes Angebot im Linienverkehr können Mobilität und Versorgung der Bevölkerung im ländlichen Raum langfristig effizienter gestalten. Die Vernetzung von Linienbus-, Fracht-, Kurier- und Fahrdienst in Verbindung mit einer bedarfsge rechten Ausrichtung des Liniennetzes und des Fahrplanangebotes in bestimmten Regionen kann eine Möglichkeit darstellen, die Bedienqualität im ÖPNV zu steigern sowie dessen Wirtschaftlichkeit zu verbessern. Bundesgesetzliche Regelungen – insbesondere das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und das Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) – stehen diesem Dienstleistungsmix nicht entgegen. Vielmehr kommt es darauf an, die regionalen Mobilitäts- und Transportbedürfnisse passgenau zusammenzuführen und auf ein wirtschaftlich tragfähiges Fundament zu stellen.

Einige Modellregionen des „Aktionsprogramms regionale Daseinsvorsorge“ haben die Möglichkeiten eines Kombibus-Einsatzes vor Ort geprüft. Die Rolle von Kombibus-Verkehren als zusätzliche Einnahmequelle für den ÖPNV in dünn besiedelten ländlichen Räumen wird voraussichtlich zukünftig an Bedeutung gewinnen. Es zeichnet sich ab, dass die systematische Trennung von Personenbeförderung und Gütertransport künftig einer flexibleren Betrachtung bedarf. So ist beispielsweise im thüringischen Saale-Orla-Kreis vonseiten der Landesregierung ein ähnliches Modellvorhaben geplant.

Alternative Bedienformen und Personenbeförderungsgesetz

20. Wo liegen nach Ansicht der Bundesregierung die rechtlichen Probleme bei der Etablierung von alternativen Bedienformen?

Die Novelle des Personenbeförderungsgesetzes zum 1. Januar 2013 hat die Einsatzmöglichkeit alternativer bzw. flexibler Bedienformen erheblich erweitert und deren Genehmigungsfähigkeit wesentlich erleichtert. Rechtliche Probleme bei der Etablierung von alternativen Bedienformen werden aus personenbeförderungsrrechtlicher Sicht nicht mehr gesehen.

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 nichtkommerziellen 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“)?

Die Fragen 21 und 22 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Eine Aufhebung der klaren Trennung zwischen gewerblicher und nichtgewerblicher Personenbeförderung wird seitens der Bundesregierung nicht befürwortet. Der geltende personenbeförderungsrrechtliche Ordnungsrahmen lässt vielfältig

genehmigungspflichtige und -freie Verkehre zu, die anforderungsgerecht kombiniert werden können.

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)?

Im Hinblick auf die erhebliche Erweiterung der genehmigungsrechtlichen Möglichkeiten durch den zum 1. Januar 2013 neu gefassten § 2 Absatz 6 PBefG ist eine Regelung, nach der aufgrund landesrechtlicher Vorschriften Bestimmungen des PBefG in Gebieten mit sehr geringer Bevölkerungsdichte entfallen können, nicht erforderlich. Davon abgesehen kann auf bestimmte personenbeförderungsrechtliche Anforderungen zum Berufszugang aufgrund zwingender europarechtlicher Vorschriften nicht verzichtet werden.

24. Welche regionalen Online-Plattformen, mit denen Aufofahrer 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?

Private Mitnahmedienste, wie etwa die klassische Mitfahrzentrale, als Vermittler zwischen Angebot und Nachfrage im privaten motorisierten Individualverkehr (MIV), haben sich in den letzten Jahren aufgrund verschiedener gesellschaftlicher Trends weiterentwickelt und gleichzeitig an Bedeutung gewonnen. Private Mitnahmedienste basieren auf dem Grundprinzip, dass im MIV ein großes ungenutztes Potenzial von verfügbaren Plätzen besteht, das lediglich mit dem entsprechenden Nachfragepotenzial nach Mobilität in Einklang gebracht werden muss. Dadurch besteht zumindest theoretisch die Chance, das Verkehrssystem durch eine bessere Kapazitätsauslastung des MIV sowie eine punktuelle und bedarfsgerechte Einbindung des Pkw in einen erweiterten Umweltverbund zu entlasten. Die breitere Nutzung privater Mitfahrmöglichkeiten könnte insbesondere im ländlichen Bereich die Möglichkeiten der Mobilitätssicherung spürbar erweitern. In Hessen werden hierzu mit den Vorhaben „Garantiert mobil!“ (Odenwaldkreis) und „Mobilfalt“ (Nordhessischer Verkehrsverbund) derzeit zwei Modellprojekte durchgeführt. In beiden Vorhaben soll durch die Einbindung privater Mitnahmedienste das Mobilitätsangebot des ÖPNV ausgeweitet bzw. bereits entstandene Lücken im Angebot geschlossen werden. Bislang liegen der Bundesregierung noch keine Ergebnisse aus den Projekten vor.

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?

Die Fragen 25 bis 28 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Grundsätzlich liegt die Zuständigkeit für Planung, Ausgestaltung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV einschließlich SPNV bei den Ländern bzw. den Kommunen. Dies schließt die Schülerverkehre vor Ort ein. In solchen Regionen und Kommunen, in denen die Sicherstellung eines flächendeckenden Schülerverkehrs durch den Rückgang der Schülerzahlen gefährdet ist, können Mobilitätsgutscheine ein innovatives Modell darstellen. Sie können einen finanziellen Anreiz für die Selbstorganisation von Mobilitätslösungen bieten, damit den traditionellen Linienverkehr von Umwegen entlasten und gleichzeitig dessen Attraktivität verbessern. Da die Zuständigkeit für eine Einführung von Subjektförderung bei den Entscheidungsträgern vor Ort liegt, ist es nicht die Aufgabe der Bundesregierung, diesbezügliche Kostenrechnungen durchzuführen. Darüber hinaus sind derzeit seitens der Bundesregierung keine Modellvorhaben auf diesem Gebiet geplant.

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?

Der Bundesregierung liegen diese Zahlen nicht vor, da die amtliche Unfallstatistik des Statistischen Bundesamtes nicht nach unterschiedlichen Raumtypen differenziert.

30. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahlen der Verletzten, Schwerverletzten und Verkehrstoten in den letzten fünf Jahren entwickelt?

Die entsprechenden Zahlen haben sich wie folgt entwickelt:

	2010	2011	2012	2013	2014
Verunglückte insgesamt	374 818	396 374	387 978	377 481	392 912
Getötete	3 648	4 009	3 600	3 339	3 377
Schwerverletzte	62 620	68 985	66 279	64 057	67 732
Leichtverletzte	308 550	323 380	318 099	310 085	321 803

31. Gibt es hier nach Kenntnis der Bundesregierung einen regionalen Unterschied zwischen Stadt, ländlichen Räumen und dünn besiedelten Räumen?

Auf die Antwort zu Frage 29 wird verwiesen.

