

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms, Peter Meiwald, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/5786 –**

### **Intermodale Anbindung ländlicher Regionen an den Fernverkehr**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Gewährleistung von Mobilität für Bürgerinnen und Bürger ist ein wichtiges Element der Daseinsvorsorge und wesentliche Voraussetzung für Wachstum, Wohlstand und gesellschaftliche Entwicklung auch in ländlichen Regionen.

Die Zuständigkeit für die Ausgestaltung der Mobilität, insbesondere für Planung, Organisation und Finanzierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) einschließlich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV), liegt bei den Ländern bzw. den Kommunen. Gleichwohl fördert die Bundesregierung den ÖPNV mit derzeit jährlich insgesamt mehr als 8 Milliarden Euro.

In verschiedenen ländlichen sowie vom demografischen Wandel besonders betroffenen Regionen stoßen traditionelle Beförderungsangebote im ÖPNV an ihre Grenzen. Dort bedarf es neuer und an die jeweilige Situation angepasster Lösungen. Die Bundesregierung hat Länder und Kommunen bei der Entwicklung alternativer Mobilitätskonzepte wie flexible Bedienungsformen mit Forschungs- und Entwicklungsvorhaben unterstützt. Sie hat ferner – mit der Anfang 2013 in Kraft getretenen Novelle des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) – darauf hingewirkt, dass der ordnungsrechtliche Rahmen eine entsprechende Flexibilisierung des ÖPNV ermöglicht. Zur Unterstützung der zuständigen Landes- und Regionalplanungen werden zudem in verschiedenen Modellvorhaben Ansätze zur Anpassung an eine sinkende Nachfrage nach Beförderungsangeboten vor Ort erprobt.

Die Bundesregierung trägt mit dem Erhalt und dem Aus- und Neubau der Bundesverkehrswege wesentlich zu einer bedarfsgerechten und effizienten Bereitstellung von Mobilitätsangeboten auch in ländlichen Regionen bei. Die Erreichbarkeiten von Regionen werden bei der Bewertung von Projekten im neuen Bundesverkehrswegeplan (BVWP 2015) in der raumordnerischen Beurteilung in einem eigenen Modul untersucht und bei der Priorisierung berücksichtigt. Damit wird sichergestellt, dass Vorhaben mit einer wichtigen Funktion für die Erreichbarkeit und Erschließung auch ländlicher Regionen einen hohen Stellenwert im BVWP 2015 haben werden.

Für die kontinuierliche Fortentwicklung der mobilen Breitbandversorgung gerade in ländlichen Regionen wurde durch die Bereitstellung des zusätzlichen Frequenzspektrums als Ergebnis der jüngsten Frequenzauktion eine wesentliche Grundlage geschaffen.

Aus der besseren Netzabdeckung können sich neue Möglichkeiten auch für eine besser vernetzte Mobilität auf dem Lande ergeben. Zur Erreichung des Ziels einer flächendeckenden Versorgung bis 2018 mit Anschlüssen, die mindestens 50 Mbit/s im Download erreichen, wird derzeit ein Bundesförderprogramm Breitband erarbeitet. Insgesamt stehen hierfür rund 2 Milliarden Euro an Fördergeldern zur Verfügung, die vielfach durch eigene Breitbandförderprogramme der Länder ergänzt werden.

Aufgrund von Gebietsreformen, zumeist zur Straffung von Verwaltungsstrukturen, stellt die amtliche Statistik in der Regel keine Zeitreihen auf Ebene der Kreise und Gemeinden bereit. Zeitraumbezogene statistische Analysen für die hier gefragten Gebietstypen, z. B. aus den Mobilitätsbefragungen, sind, soweit verfügbar, daher häufig nur eingeschränkt vergleichbar.

Mit dem Raumordnungsbericht unterrichtet das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) in regelmäßigen Abständen das für Raumordnung zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur zur Vorlage an den Deutschen Bundestag über die räumliche Entwicklung in Deutschland. Darin sind tiefgehende Analysen, beispielsweise zur räumlichen Erschließungsqualität der Fernverkehrsinfrastruktur enthalten. Anlassbezogen erstellt das BBR auch Analysen zur Entwicklung der Mobilität und Infrastrukturversorgung, die die Veränderung der Gebietsstände berücksichtigt.

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?

Tabelle 1: Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens in Deutschland (ohne Luftverkehr)

Jahr	Beförderte Personen	
	Mio.	
1990 <sup>1</sup>	45.650	
1991	56.154	
1992	56.971	
1993	57.751	
1994	63.146	
1995	63.541	
1996	63.663	

<sup>1</sup> Früheres Bundesgebiet.

Jahr	Beförderte Personen
	Mio.
1997	63.802
1998	64.877
1999	66.507
2000	65.295
2001	66.449
2002	66.613
2003	66.581
2004	68.423
2005	67.556
2006	67.751
2007	67.140
2008	67.546
2009	67.778
2010	68.214
2011	68.568
2012	68.828
2013	69.152

Quelle: BMVI (Hrsg.): Verkehr in Zahlen

Eine Unterscheidung in Nah- und Fernverkehr ist nicht möglich. Nach Ergebnissen der Erhebung „Mobilität in Deutschland (MiD) 2008“ beträgt der Anteil des Personennahverkehrs, definiert als Wegestrecken unter 50 km, mehr als 95 Prozent des Verkehrsaufkommens im Personenverkehr.

Eine Unterscheidung nach Gebietstypen und Regionen mit über- und unterdurchschnittlichem Wachstum liegt ebenfalls nicht vor. Im Rahmen der Erarbeitung der Verkehrsverflechtungsprognose zum Bundesverkehrswegeplan wurden mit hohem Aufwand für alle Kreise sowohl das Personenverkehrsaufkommen als auch die Verkehrsmittelwahl analysiert (vgl. Antworten zu den Fragen 9 und 16). Eine nach den gefragten Gebietstypen gegliederte Rückschau war nicht Gegenstand dieser Berechnungen.

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?

Tabelle 2: Entwicklung des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV)

Jahr	Beförderte Personen	
	Mio.	
1990 <sup>2</sup>	38.600	
1991	46.774	
1992	47.572	
1993	48.338	
1994	53.710	
1995	54.048	
1996	54.147	
1997	54.221	
1998	55.205	
1999	56.772	
2000	55.430	
2001	56.500	
2002	56.659	
2003	56.445	
2004	57.275	
2005	56.293	
2006	56.391	

Jahr	Beförderte Personen	
	Mio.	
2007	55.764	
2008	56.120	
2009	56.141	
2010	56.503	
2011	56.730	
2012	56.948	
2013	57.230	

Quelle: BMVI (Hrsg.): Verkehr in Zahlen

Eine Unterscheidung nach Gebietstypen und Regionen mit über- und unterdurchschnittlichem Wachstum ist nicht möglich.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

<sup>2</sup> Früheres Bundesgebiet.

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, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?
  - c) Welche Gründe sieht die Bundesregierung für diese Entwicklungen?

Die durchschnittliche Wegstrecke zum Arbeitsplatz betrug im Jahr 2013 rund 17 km. Nach Berechnungen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) auf der Grundlage der Wohn- und Arbeitsorte der Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit ist die durchschnittliche Entfernung seit dem Jahr 1999 um rund 2 km angestiegen; frühere Ergebnisse liegen nicht vor.

Der Anstieg zeigt sich vor allem in der Entwicklung bis zum Jahr 2008 und war in den Agglomerationsräumen stärker ausgeprägt als in den ländlichen Kreisen (vgl. Tabelle 3). Diese Entwicklung ging mit einer starken Abnahme der Binnenpendler einher, d. h. Wohnen und Arbeiten finden immer seltener innerhalb einer Gemeinde statt. Die räumliche und funktionale Trennung von Wohn- und Arbeitsstätten ist weiter vorangeschritten. Seit dem Jahr 2008 ist jedoch eine deutliche Abflachung der oben beschriebenen Trends festzustellen. Die durchschnittlichen Pendeldistanzen der Beschäftigten stagnieren und sind in den ländlichen Regionen sogar leicht rückläufig. Diese Entwicklung bestätigen auch die Mikrozensus-Ergebnisse der Jahre 2008 und 2012. Ursächlich hierfür ist vor allem die konjunkturelle Erholung (siehe auch Anlage, Karte 1).

Die Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit enthält keine Angaben zur Verkehrsmittelnutzung. Diese wird im Rahmen der Mobilitätshebungen des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur sowie im Mikrozensus erhoben. In einer Sonderauswertung hat das Statistische Bundesamt die Ergebnisse des Mikrozensus für das Jahr 2012 auch nach Gebietstypen unterschieden (vgl. Tabelle 4). Für andere Jahre oder für andere Gebietstypen liegen keine Auswertungen vor.

Tabelle 3: Entwicklung der Pendeldistanzen sozialversicherungspflichtig Beschäftigter

	2003	2008	2013	Veränderung 2003 – 2013	Veränderung 2008 – 2013
	in km				
Agglomerationsräume	12,3	13,5	13,6	1,3	0,1
Verstädterte Räume	14,7	16,0	15,9	1,2	-0,1
Ländliche Kreise höherer Dichte	16,6	17,8	17,6	1,0	-0,2
Ländliche Kreise geringerer Dichte	18,9	20,4	19,9	1,0	-0,5

Quelle: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR);  
Datengrundlage: Beschäftigtenstatistik der Bundesagentur für Arbeit

Tabelle 4: Erwerbstätige Berufspendler nach Art des Verkehrsmittels und Entfernung zur Arbeitsstätte 2012

	Deutschland	Kernstädte im Ballungsraum	Ländliche Kreise mit geringer Dichte
	in %		
<b>Verkehrsmittelwahl</b>			
Bus	4,6	7,1	2,4
U-Bahn/Straßenbahn	4,8	16,5	0,2
Eisenbahn/S-Bahn	4,6	7,6	1,9
PKW	65,9	49,4	72,1
Kraftrad	1,0	0,8	1,2
Fahrrad	8,8	9,4	11,5
Zu Fuß	9,0	8,1	9,2
Sonstige	1,4	1,2	1,6
<b>Entfernung zur Arbeitsstätte</b>			
Gleiches Grundstück	4,5	3,6	5,1
unter 5 km	29,1	26,6	33,3
5 bis unter 10 km	19,8	27,2	14,2
10 km bis unter 25 km	26,5	26,5	23,0
25 bis unter 50 km	12,4	8,8	14,0
50 km und mehr	4,4	2,8	7,0
Wechselnde Arbeitsstätte	3,3	4,5	3,3

Quelle: Statistisches Bundesamt

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)?

Tabelle 5: Entwicklung der Betriebsleistung im Nahverkehr

Jahr	Summe	Mio. Zug-km bzw. Bus-km		
		Eisenbahn	Straßenbahn	Bus
2004	3.537	643	295	2.599
2005	3.466	650	297	2.519
2006	3.418	638	301	2.479
2007	3.386	632	294	2.460
2008	3.390	629	294	2.467
2009	3.464	640	295	2.529
2010	3.484	644	296	2.544
2011	3.456	635	301	2.520
2012	3.426	636	300	2.490
2013	3.417	633	299	2.485

Quelle: Statistisches Bundesamt

Vergleichbare Daten zum ÖPNV-Angebot liegen als Zeitreihe erst ab dem Jahr 2004 vor. Die amtliche Statistik sieht keine Aufschlüsselung der Daten nach den gefragten Gebietstypen vor.

5. Wie hat sich die durchschnittliche Fahrzeit 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)?

Die Erreichbarkeit von Oberzentren als Arbeitsmarktzentren und Standorte der Infrastruktureinrichtungen sind für die meisten regelmäßigen täglichen Verkehrszwecke wie den Berufs-, Geschäfts-, Versorgungs- und Freizeitverkehr von großer Bedeutung. Der größte Anteil der Quell- und Zielverkehre in Bezug auf die Oberzentren ist Nahverkehr unter 50 km. Im motorisierten Individualverkehr (MIV) erreichen etwa zwei Drittel der Bevölkerung das nächste Oberzentrum innerhalb von 30 Minuten und 97 Prozent innerhalb einer Stunde Fahrzeit. Eine ungünstigere Lage zu Oberzentren mit Fahrzeiten von mehr als 45 Minuten weisen vor allem einige Mittelgebirgs- und Küstenregionen auf. Mit öffentlichen Verkehrsmitteln sind die Oberzentren von nahezu allen Räumen deutlich langsamer zu erreichen. Innerhalb von 30 Minuten Reisezeit erreicht knapp ein Drittel der Bevölkerung das nächstgelegene Oberzentrum, ein weiteres Drittel benötigt mehr als eine Stunde (siehe auch Anlage, Abbildung 1 und Karte 2).

Der überwiegende Anteil der Bewohner der ländlichen Regionen ist vor dem Hintergrund der Forderungen der Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – FGSV 2008), nach denen im ländlichen Raum das nächste Oberzentrum innerhalb von 90 Minuten erreicht werden soll, gut mit öffentlichem Verkehr versorgt (s. auch Anlage, Abbildung 2).

Aufgrund von Gebietsreformen sind Aussagen zu Zeitreihen nicht möglich.



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)?

Tabelle 6: Entwicklung des Verkehrsaufkommens im ÖPNV

Jahr	Beförderte Personen
	Mio.
1990 <sup>3</sup>	6.855
1991	9.156
1992	9.183
1993	9.197
1994	9.216
1995	9.265
1996	9.284
1997	9.350
1998	9.444
1999	9.508
2000	9.638
2001	9.920
2002	9.930
2003	10.132
2004	11.159
2005	11.069
2006	11.174
2007	11.191
2008	11.240
2009	11.455
2010	11.529
2011	11.658
2012	11.694
2013	11.732

Quelle: BMVI (Hrsg.): Verkehr in Zahlen

Die zugrunde liegende amtliche Statistik ordnet als Unternehmensstatistik das Verkehrsaufkommen dem Sitz des Unternehmens zu und nicht dem Ort der Beförderung. Eine Aufschlüsselung nach den gefragten Gebietstypen ist daher nicht möglich.

<sup>3</sup> Früheres Bundesgebiet.

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?

Tabelle 7: Forschungsaufträge der Bundesregierung zur Sicherstellung der Mobilität in ländlichen Kreisen geringer Dichte

<b>Bezeichnung des Forschungsauftrags</b>	<b>vsl. Veröffentlichung der Ergebnisse</b>
Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“	2018
Mobilitäts- und Angebotsstrategien in ländlichen Räumen: Handlungsmöglichkeiten von ÖPNV-Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unter besonderer Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte flexibler Bedienungsformen	2015
Ganzheitliche Fahrplanauskunft für ländliche Räume mit integrierten Rufbusangeboten	2016
Modellvorhaben der Raumordnung (MORO) – Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge	2016
Integrierte Mobilitätskonzepte in ländlichen Räumen bei unterschiedlichen Formen der überörtlichen Zusammenarbeit	2015
Regionalstrategie Daseinsvorsorge – Mobilität – Infrastrukturen	2015
Ökologische und Ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demografischen Wandels	2017

In Modellprojekten und durch Studien werden die örtlichen Aufgabenträger bei der Bewältigung der Herausforderungen der demografischen Entwicklung und des Strukturwandels in ländlichen Regionen unterstützt. Ein wichtiges Ziel hierbei ist der bundesweite Wissenstransfer zwischen den Regionen durch die Kommunikation von praxiserprobten Lösungsansätzen in andere Regionen. Die Ergebnisse finden zudem in die Demografiestrategie der Bundesregierung Eingang.

8. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen im Schienennahverkehr von 1990 bis 2015 entwickelt (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?

Tabelle 8: Entwicklung des Verkehrsaufkommens im SPNV

Jahr	Beförderte Personen	
	Mio.	
1990 <sup>4</sup>		1.058
1991		1.381
1992		1.421
1993		1.362
1994		1.369
Jahr	Beförderte Personen	
	Mio.	
1995		1.470
1996		1.530
1997		1.581
1998		1.761
1999		1.795
2000		1.855
2001		1.866
2002		1.844
2003		1.907
2004		1.975
2005		2.040
2006		2.123
2007		2.119
2008		2.224
2009		2.258
2010		2.305
2011		2.358
2012		2.419
2013		2.434

Quelle: BMVI (Hrsg.): Verkehr in Zahlen

Die zugrunde liegende amtliche Statistik ordnet als Unternehmensstatistik das Verkehrsaufkommen dem Sitz des Unternehmens zu und nicht dem Ort der Beförderung. Eine Aufschlüsselung nach den gefragten Gebietstypen ist daher nicht möglich.

<sup>4</sup> Früheres Bundesgebiet.

9. In welchen Regionen sind nach Kenntnis der Bundesregierung eine überproportionale Ab- beziehungsweise Zunahme des Personenverkehrsaufkommens im Schienennahverkehr zu erwarten (bitte mit Begründung)?

Erkenntnisse zum erwarteten Verkehrsaufkommen auf regionaler Ebene lassen sich der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 entnehmen<sup>5</sup>. Eine entsprechende Analyse liegt derzeit ausschließlich für den gesamten ÖPNV vor, nicht aber gesondert für den SPNV. Im Ergebnis ist insbesondere in großen Teilen Süd- und Südwestdeutschlands sowie in den Agglomerationszentren Norddeutschlands mit einem Wachstum des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Dagegen geht der Verkehr in den östlichen Bundesländern und den daran angrenzenden Gebieten zurück, mit Ausnahme des Raums Berlin, wo von einem beträchtlichen Wachstum auszugehen ist. Wesentliche Gründe für die regional unterschiedlichen Entwicklungen liegen insbesondere in den vom demografischen Wandel beeinflussten Schüler- und Ausbildungsverkehren.

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, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln) mit
- motorisiertem Individualverkehr,
  - 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, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln) mit
- motorisiertem Individualverkehr,
  - 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, verstäderten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln), und welche Entwicklung ist nach Kenntnis der Bundesregierung hier zu erwarten?

Die Fragen 10, 11 und 12 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Im MIV können über 85 Prozent und mit dem ÖPNV rund 50 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 30 Minuten Fahrzeit einen Fernbahnhof erreichen. Während bei einer Zeitschwelle von 60 Minuten im MIV nahezu 100 Prozent einen Fernbahnhof erreichen, sind es im ÖPNV immerhin noch 83 Prozent. Die Differenzen zwischen MIV und ÖPNV zur Erreichbarkeit von Fernbahnhöfen sind vergleichbar mit denen von Oberzentren (siehe auch Anlage, Abbildung 3 und Karte 3).

Aussagen zu Zeitreihen sind nicht möglich.

---

<sup>5</sup> Intraplan et al. „Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose unter Berücksichtigung des Luftverkehrs“ (im Auftrag des BMVI).

Tabelle 9: Flächengewichtete durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC-Bahnhof im unbelasteten Straßennetz nach Siedlungsstrukturtypen

	2012
	in min
Agglomerationsräume	24,6
Verstädterte Räume	27,6
Ländliche Kreise höherer Dichte	27,9
Ländliche Kreise geringerer Dichte	31,4

Quelle: BBSR

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)?

Die Machbarkeitsstudie Deutschland-Takt kommt zu dem Ergebnis, dass die betrieblich-technische Realisierung eines Deutschland-Takts möglich ist. Damit könnten deutschlandweit bessere Umstiegsmöglichkeiten, schnellere Verbindungen und eine Verkürzung der Reisezeit insgesamt erreicht werden. Die gesamtwirtschaftliche Analyse der zur Realisierung eines Deutschland-Taktes notwendigen Infrastruktur erfolgt nun im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans.

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)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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.?

Der Einzugsbereich von Bahnhöfen und Haltepunkten insbesondere des SPNV kann durch eine bessere Verknüpfung zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln erheblich vergrößert werden. Die Optimierung der Schnittstellen zwischen Bussen und Bahnen, die Ergänzung um alternative Bedienweisen, die Kombination mit Carsharing-Angeboten und Fahrradverleihsystemen sowie die Schaffung sicherer und komfortabler Fahrradabstellanlagen sind wichtige Voraussetzungen für die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV. Durch Pedeles und E-Bikes ist es möglich, auch längere Distanzen zwischen den Bahnhöfen und denjenigen Standorten zurückzulegen, an denen die Bürgerinnen und Bürger wohnen, arbeiten, sich versorgen und sich erholen. Insofern haben innovative Anbindungen an das

Schiennetz ein großes Potential, um auch in ländlichen Regionen den Anteil des „Umweltverbundes“ (ÖPNV sowie Rad- und Fußverkehr) am Modal Split zu erhöhen. Die notwendige Steigerung des prozentualen Anteils umweltfreundlicher Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen setzt allerdings voraus, dass sich nicht nur Bund, Länder und Kommunen, sondern auch Unternehmen und Privatpersonen für eine nachhaltige Mobilität engagieren.

16. In welchen Regionen sind nach Kenntnis der Bundesregierung eine überproportionale Ab- beziehungsweise Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten (bitte mit Begründung)?

Erkenntnisse zum erwarteten Verkehrsaufkommen auf regionaler Ebene lassen sich der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 entnehmen<sup>6</sup>. Demnach entwickelt sich das Personenverkehrsaufkommen im MIV bis 2030 regional sehr unterschiedlich. Grund hierfür ist die tendenziell analog zur Bevölkerungsdynamik verlaufende Entwicklung des Verkehrsaufkommens. Überdurchschnittliches Wachstum des Verkehrsaufkommens zeigt sich im Süden Deutschlands, insbesondere im Umland der Großstädte. Demgegenüber sind zum Teil Abnahmen in den neuen Bundesländern zu verzeichnen; Ausnahmen bilden Leipzig und Dresden sowie das Umland von Berlin, wo deutliche Zunahmen feststellbar sind (siehe auch Anlage, Karte 4).

17. Wie lange ist die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zur nächstgelegenen Bundesfernstraße (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verdichteten 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, verdichteten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?

Fragen 17 und 18 werden wegen ihres Sachzusammenhangs zusammen beantwortet.

Über 99 Prozent der Bevölkerung in Deutschland wohnen laut einer Untersuchung der IVV Aachen<sup>7</sup> höchstens 10 km entfernt von einer Autobahn oder Bundesstraße.

Was die Autobahnen angeht, so konnten im Jahr 2010 rund 94 Prozent der Bevölkerung innerhalb von 30 Minuten Pkw-Fahrzeit den nächsten Autobahnanschluss erreichen und damit 3 Prozent mehr als 1992, bedingt durch den Ausbau des Autobahnnetzes. 85 Prozent der Bevölkerung erreichten sogar innerhalb von 20 Minuten dieses Ziel. Die noch vorhandenen Defizite hinsichtlich des Zugangs zu Autobahnen bestehen inzwischen meist nur noch in sehr dünn besiedelten Regionen, wie z. B. in Teilen Brandenburgs und Sachsen-Anhalts, an der äußeren Peripherie des Bundesgebietes, wie z. B. an den Küsten und bei Inseln, sowie in einigen Mittelgebirgsregionen, wie z. B. der Schwäbischen Alb und dem Bayerischen Wald (siehe auch Anlage, Abbildung 4 und Karte 5).

---

<sup>6</sup> Intraplan et al. „Verkehrsverflechtungsprognose 2030 Los 3: Erstellung der Prognose der deutschlandweiten Verkehrsverflechtungsprognose unter Berücksichtigung des Luftverkehrs“ (im Auftrag des BMVI).

<sup>7</sup> Ingenieurgruppe IVV GmbH „Untersuchungen zur Einführung einer Pkw-Vignette in Deutschland“, Aachen 2014 (im Auftrag des BMVI).

Tabelle 10: Flächengewichtete durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle im unbelasteten Straßennetz nach Siedlungsstrukturtypen

	1992	2012	Veränderung 1992-2012	
	in min		in min	in %
Agglomerationsräume	15,0	13,7	-1,3	-8,6
Verstädterte Räume	19,6	17,0	-2,6	-13,7
Ländliche Kreise höherer Dichte	22,4	15,9	-6,5	-28,9
Ländliche Kreise geringerer Dichte	38,2	26,8	-11,4	-29,9

Quelle: BBSR

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, verstädterten 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, verstädterten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen hierzu keine Erkenntnisse vor.

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, verstädterten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?

Auf die Antwort zu den Fragen 17 und 18 wird verwiesen.

21. Welche Potentiale sieht die Bundesregierung in innovativen Anbindungsmöglichkeiten an das Bundesfernstraßennetz durch Mitfahrzentralen beziehungsweise Car-Sharing-Angebote?

Mitfahrzentralen bzw. Carsharing-Angebote bieten nur eingeschränkte Möglichkeiten zur Anbindung ländlicher Regionen an das Bundesfernstraßennetz. Zum einen sind die Angebote von Mitfahrzentralen dadurch gekennzeichnet, dass – im Gegensatz zur Bildung von auf Dauer angelegten Fahrgemeinschaften – hauptsächlich einzelne Fahrten vermittelt werden. Zum anderen konzentriert sich das derzeitige Angebot von Carsharing-Fahrzeugen hauptsächlich auf die Großstädte und Metropolen, ihre Verfügbarkeit in ländlichen Regionen ist noch begrenzt. Vor diesem Hintergrund können Carsharing-Angebote und Mitfahrzentralen als sinnvolle Ergänzung konventioneller Mobilitätsdienstleistungen angesehen werden. Sie können diese aber nicht ersetzen.

22. Welche Position hat die Bundesregierung zu neuen Formen von Taxidiensten und zur digitalen Vermittlung von Beförderungsleistungen, die von Privatpersonen entgeltlich erbracht werden?
- Inwiefern müssen für diese Taxidienste regulatorische Rahmenbedingungen gesetzt werden, und welche Anpassung des Personenbeförderungsgesetzes wäre hierfür notwendig?
  - 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?

Die Bundesregierung begrüßt neue Angebote der Personenbeförderung und der digitalen Vermittlung von Beförderungsleistungen, die unter Beachtung des geltenden Ordnungsrahmens erbracht werden. Denn sowohl die Nutzung digitaler Medien als auch die Zunahme von Beförderungsalternativen zum eigenen Pkw können Vorteile für Fahrgäste bieten. So hilft eine größere Angebotsvielfalt dabei, Kundenbedürfnisse effektiver zu befriedigen.

Auch für neue Angebote der entgeltlichen Personenbeförderung gelten grundsätzlich insbesondere die Vorschriften des Personenbeförderungsgesetzes. Ob ein sinnvoller und langfristig tragfähiger Angebotsmix etabliert werden kann, soll unter Berücksichtigung des geltenden Ordnungsrahmens geprüft werden. Gegenstand der Untersuchung ist u. a. eine sichere Beförderung von Fahrgästen und ein fairer Wettbewerb.

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, verstärkten Räumen – auch kreisübergreifend – und Agglomerationen – auch grenzübergreifend – aufschlüsseln)?

Hierzu liegen der Bundesregierung keine Erkenntnisse vor.

24. Welche Regionen verfügen über mobile Breitband-Internet-Versorgung (bitte nach ländlichen Kreisen geringer Dichte, ländlichen Kreisen höherer Dichte, verstärkten 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?

Tabelle 11: Breitbandversorgung drahtlose Technologien

Kreistyp	≥ 1 Mbit/s	≥ 2 Mbit/s	≥ 6 Mbit/s
	in % der Haushalte		
Agglomerationsraum	99,1	97,3	81,3
Ländlicher Kreis mit geringer Dichte	92,1	87,3	66,1
Ländlicher Kreis mit höherer Dichte	95,7	91,8	69,1
Verdichteter Raum	96,7	93,2	73,1

Quelle: TÜV Rheinland 2014



Die flächendeckende Erschließung mit moderner LTE-Mobilfunktechnologie – auch in ländlichen Regionen – wird mit den im Rahmen der kürzlich erfolgten Vergabe von Funkfrequenzen einhergehenden Versorgungsaufgaben der Bundesnetzagentur weiter vorangetrieben. Ergänzt wird die Versorgungsaufgabe durch die Verpflichtung der Zuteilungsinhaber, dass an Hauptverkehrswegen eine vollständige Versorgung sicherzustellen ist, soweit dies rechtlich und tatsächlich möglich ist (siehe auch Anlage, Karten 6 und 7).

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)?

Durch die zunehmende Digitalisierung des Verkehrssystems kann die Vernetzung des MIV, von Kombi-Verkehren und alternativen Bedienformen erheblich vereinfacht und verbessert werden. Die Verbreitung Intelligenter Verkehrssysteme (IVS) nimmt im MIV bereits seit längerem zu. Im ÖPV ist die Tendenz zum Einsatz von IVS nun ebenfalls verstärkt zu beobachten (z. B. Auskunft-Apps von Verkehrsunternehmen und -verbänden in Verbindung mit Handytickets sowie Einsatz von elektronischen Chipkarten in Bussen und Bahnen). Die Bundesregierung fördert seit mehreren Jahren innovative Entwicklungen im ÖPV für ein attraktives öffentliches Verkehrssystem mit flächendeckendem Angebot, anbieterübergreifender Fahrplanauskunft und einem Ticket von Tür zu Tür. Hierzu werden technische bzw. technologische Prozesse bei IVS-Anwendungen im Verkehrsbereich standardisiert und harmonisiert. So wurden mit der von der Bundesregierung geförderten Einführung des eTickets Deutschland und der Metadatenplattform Verkehrsinformation wichtige Grundlagen für die digitale Vernetzung des ÖPV geschaffen. Durch die Anwendung neuer Informations- und Kommunikationstechnologien ist die Organisation alternativer Mobilitätsformen, wie etwa Mitfahrgelegenheiten, Bike- und Carsharing, sowie deren Verknüpfung mit dem ÖPV einfacher geworden. Dadurch ergeben sich gerade in ländlichen Regionen neue Möglichkeiten, die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger nachhaltig zu sichern.

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)?

Die Bundesregierung fördert den Aufbau einer durchgängigen elektronischen Fahrplaninformation (DELFI) für den ÖPV als eine verkehrsunternehmensunabhängige und -übergreifende, diskriminierungsfreie, kostenlose Anwendung, die bundesweit durchgängig und flächendeckend zur Verfügung steht. Insgesamt hat die Bundesregierung seit 1996 Forschungs- und Entwicklungsaufträge für DELFI in Höhe von rund 5,8 Millionen Euro vergeben, damit deutschlandweit regionale Fahrplaninformationen über eine standardisierte Schnittstelle zwischen den Ländern, den Verkehrsunternehmen und -verbänden ausgetauscht werden können.

Anlage

Karte 1

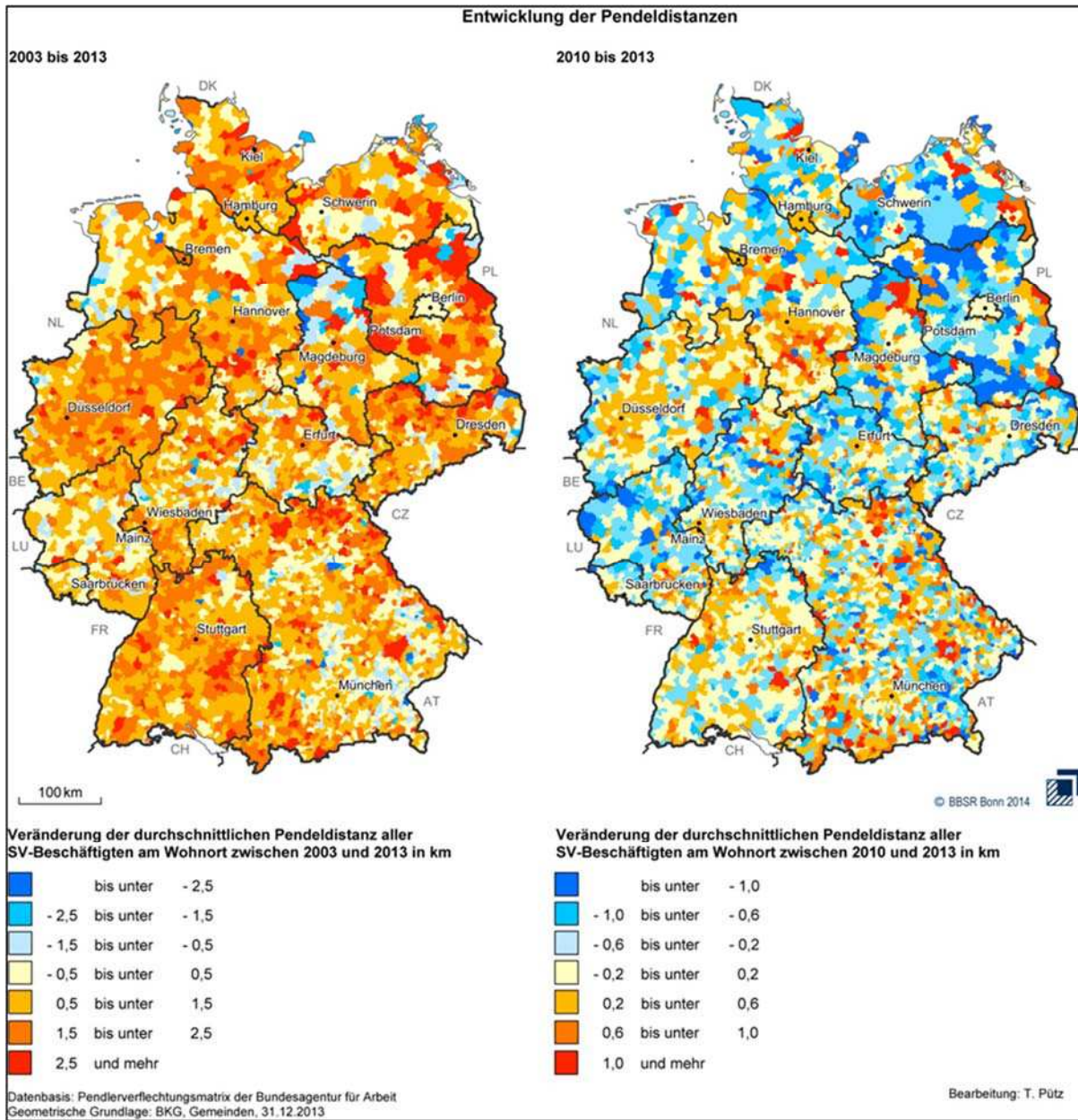


Abbildung 1

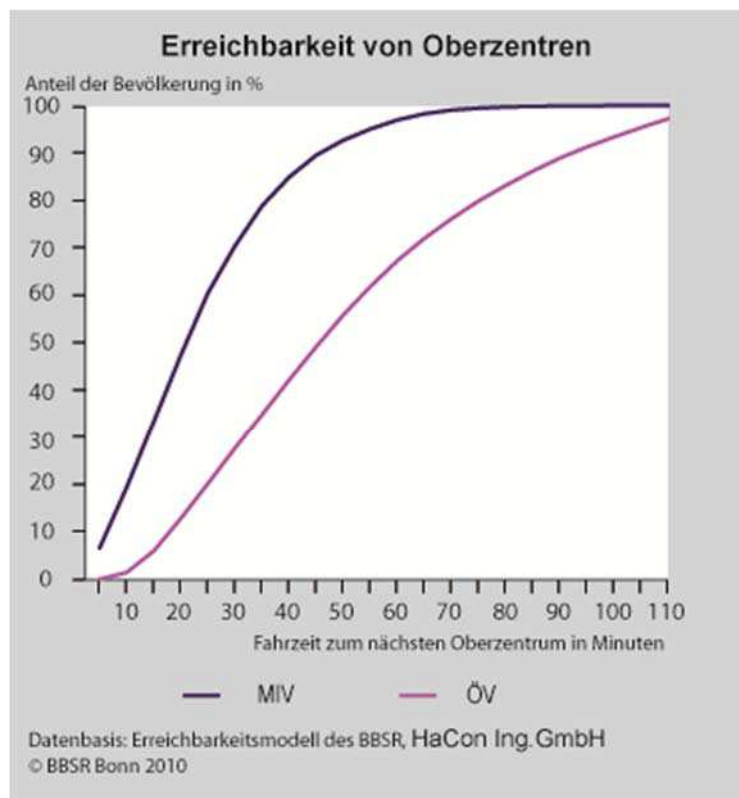
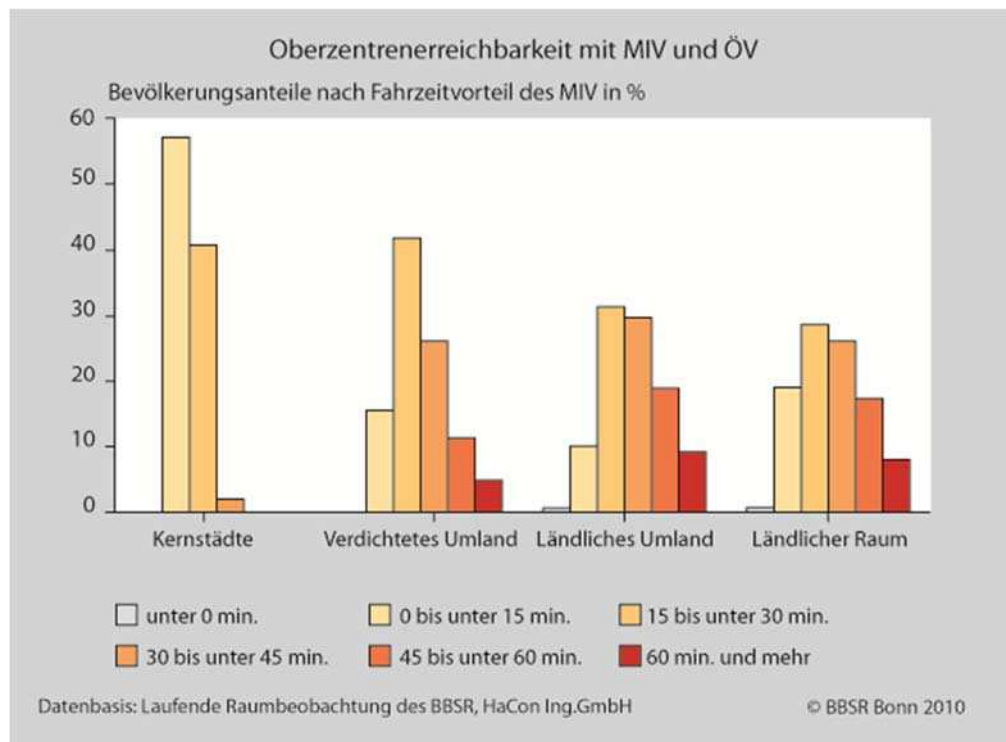


Abbildung 2



Karte 2

Erreichbarkeit von Oberzentren

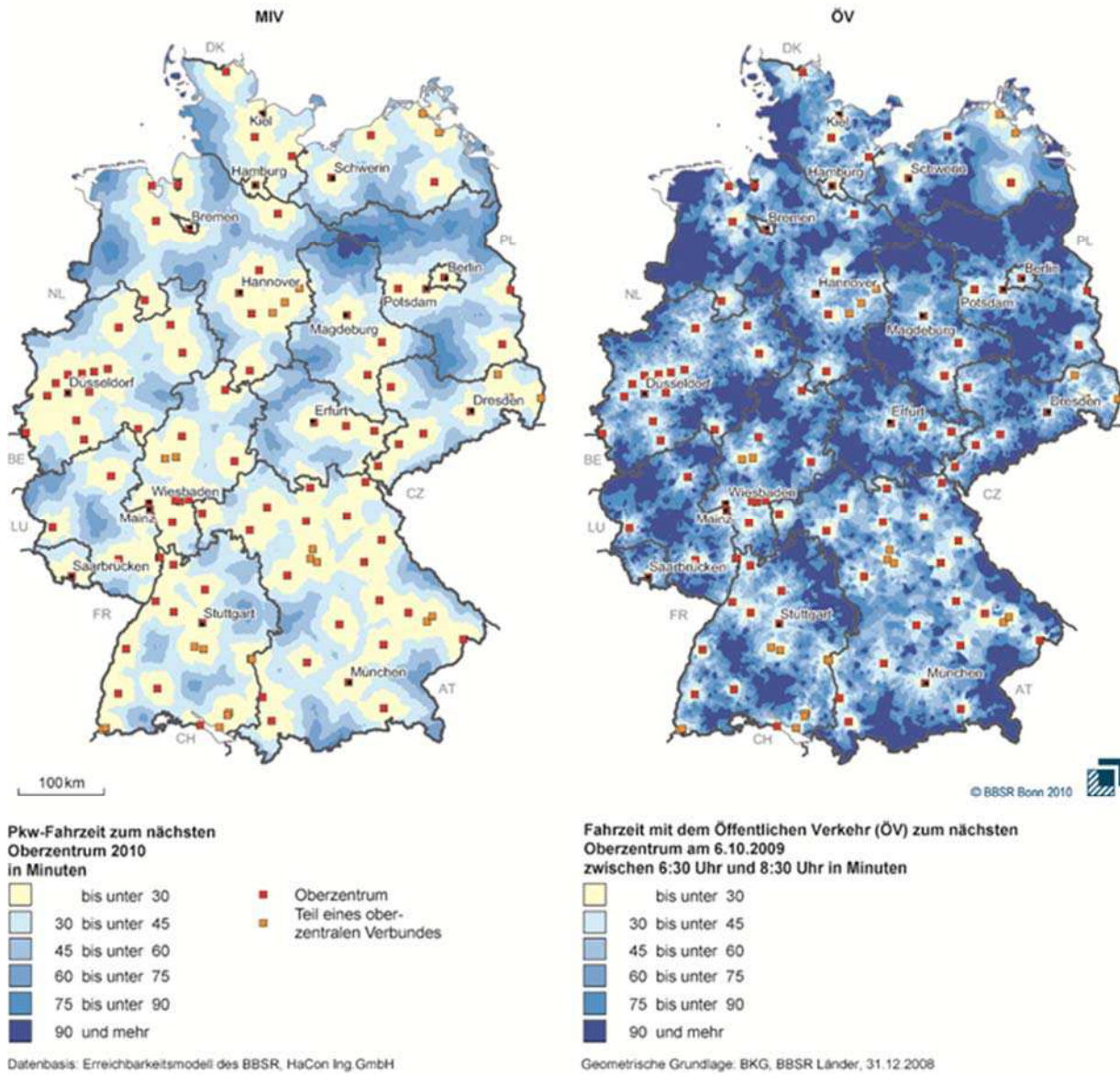
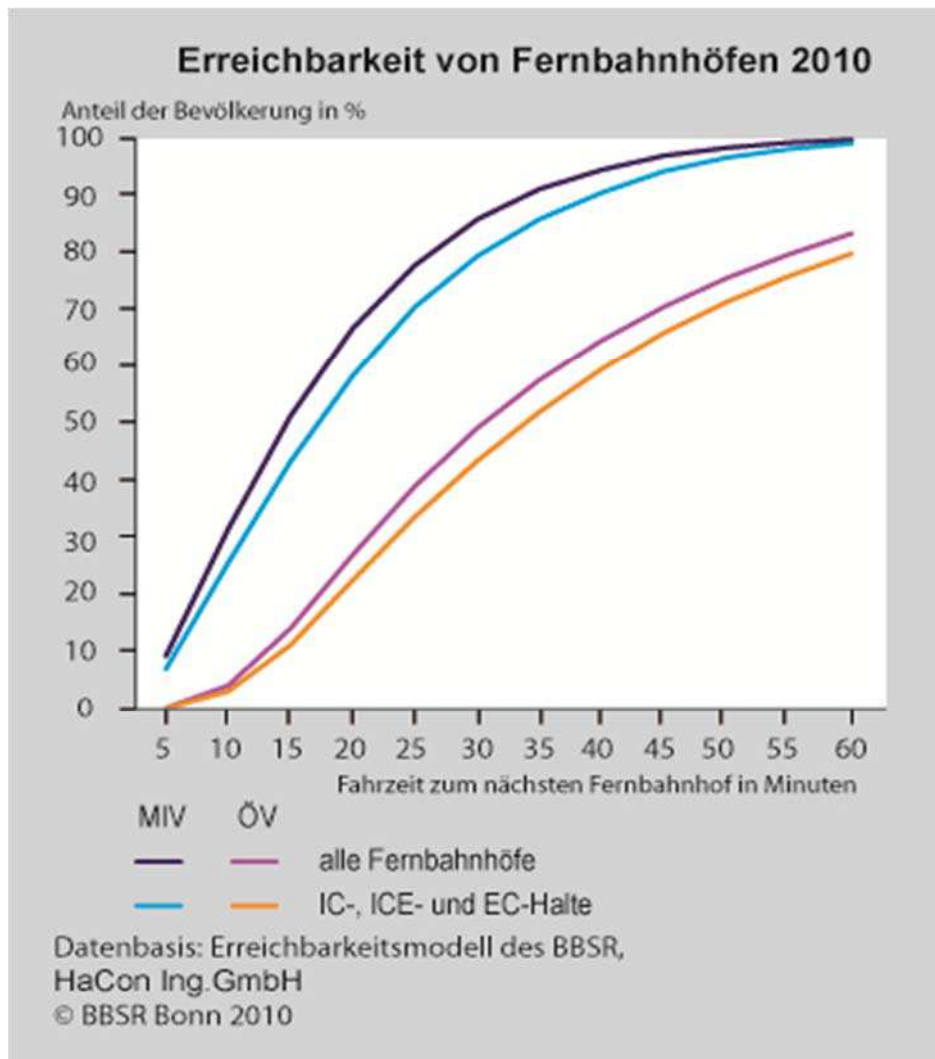
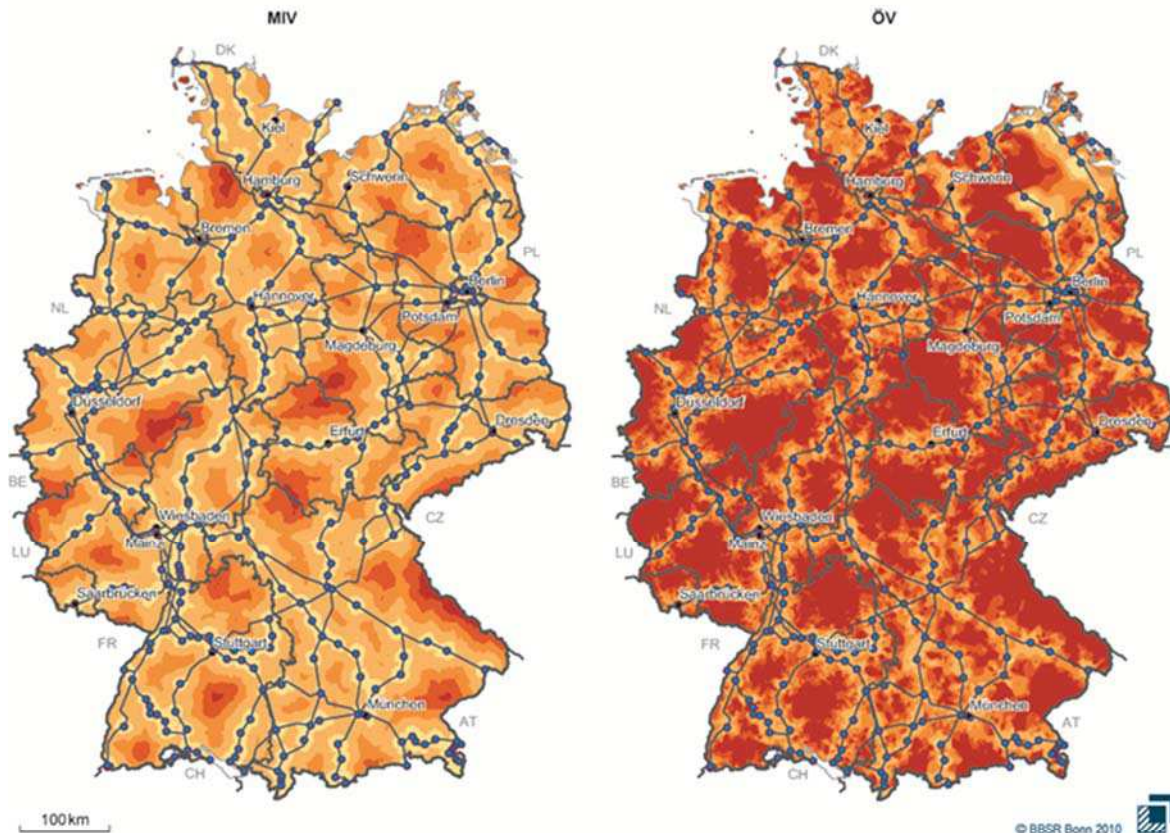


Abbildung 3



Karte 3

Erreichbarkeit von IC-Bahnhöfen



© BBSR Bonn 2010

**Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC-, ICE- oder EC-Halt 2010 in Minuten**

- bis unter 15
- 15 bis unter 30
- 30 bis unter 45
- 45 bis unter 60
- 60 und mehr

• IC-, ICE- oder EC-Halt

**Fahrzeit mit dem Öffentlichen Verkehr (ÖV) zum nächsten IC-, ICE- oder EC-Halt am 6.10.2009 zwischen 6:30 Uhr und 8:30 Uhr in Minuten**

- bis unter 15
- 15 bis unter 30
- 30 bis unter 45
- 45 bis unter 60
- 60 und mehr

Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR, HaCon Ing GmbH

Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2008

Karte 4

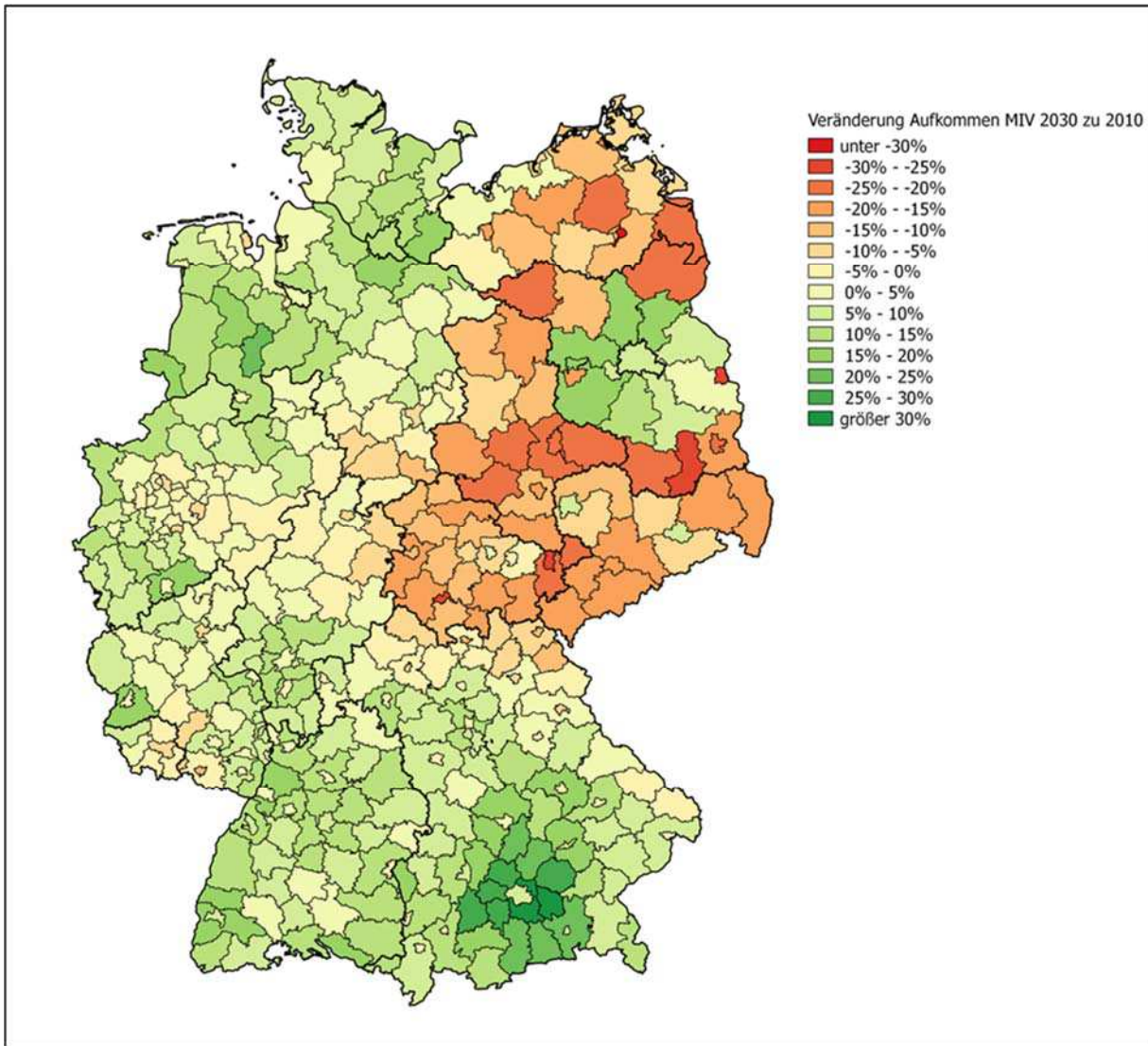
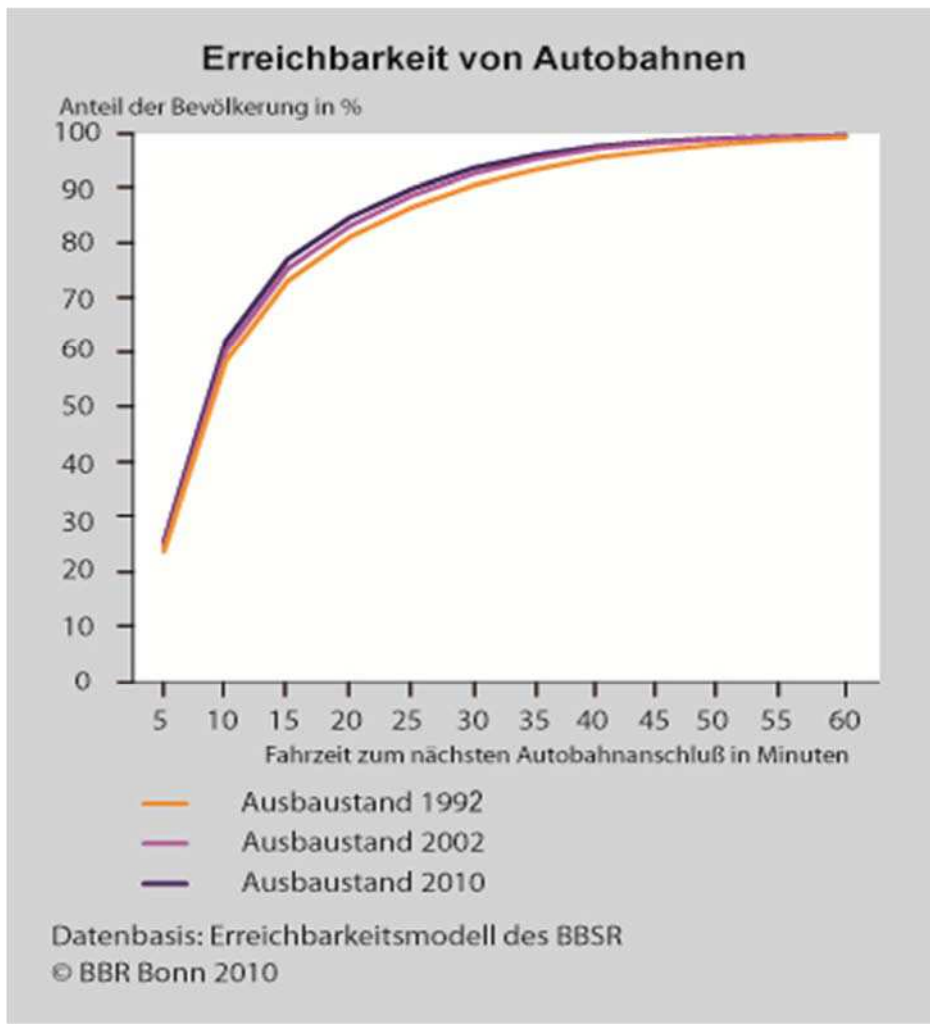


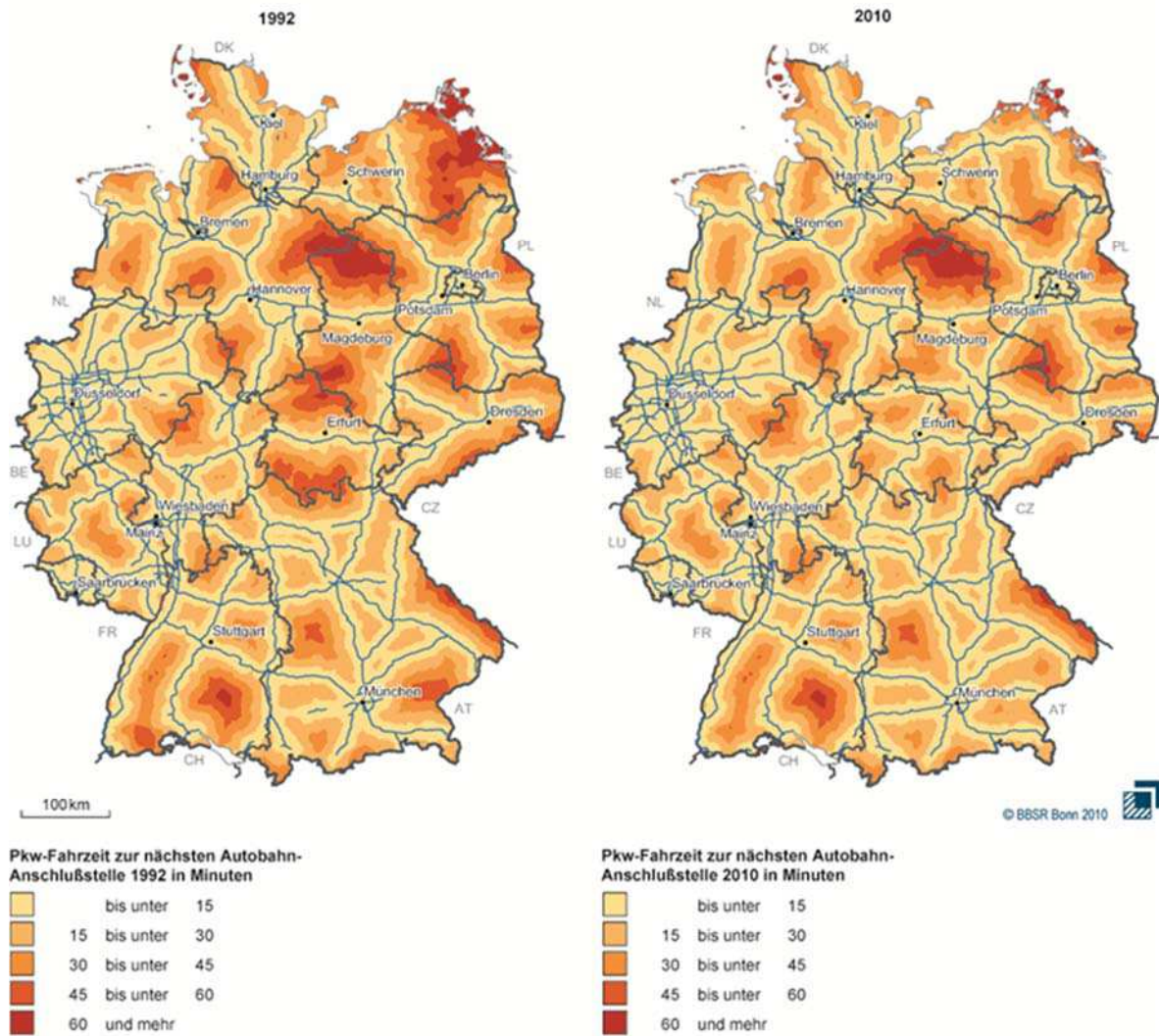
Abbildung 4





Karte 5

Erreichbarkeit von Autobahnen



© BBSR Bonn 2010

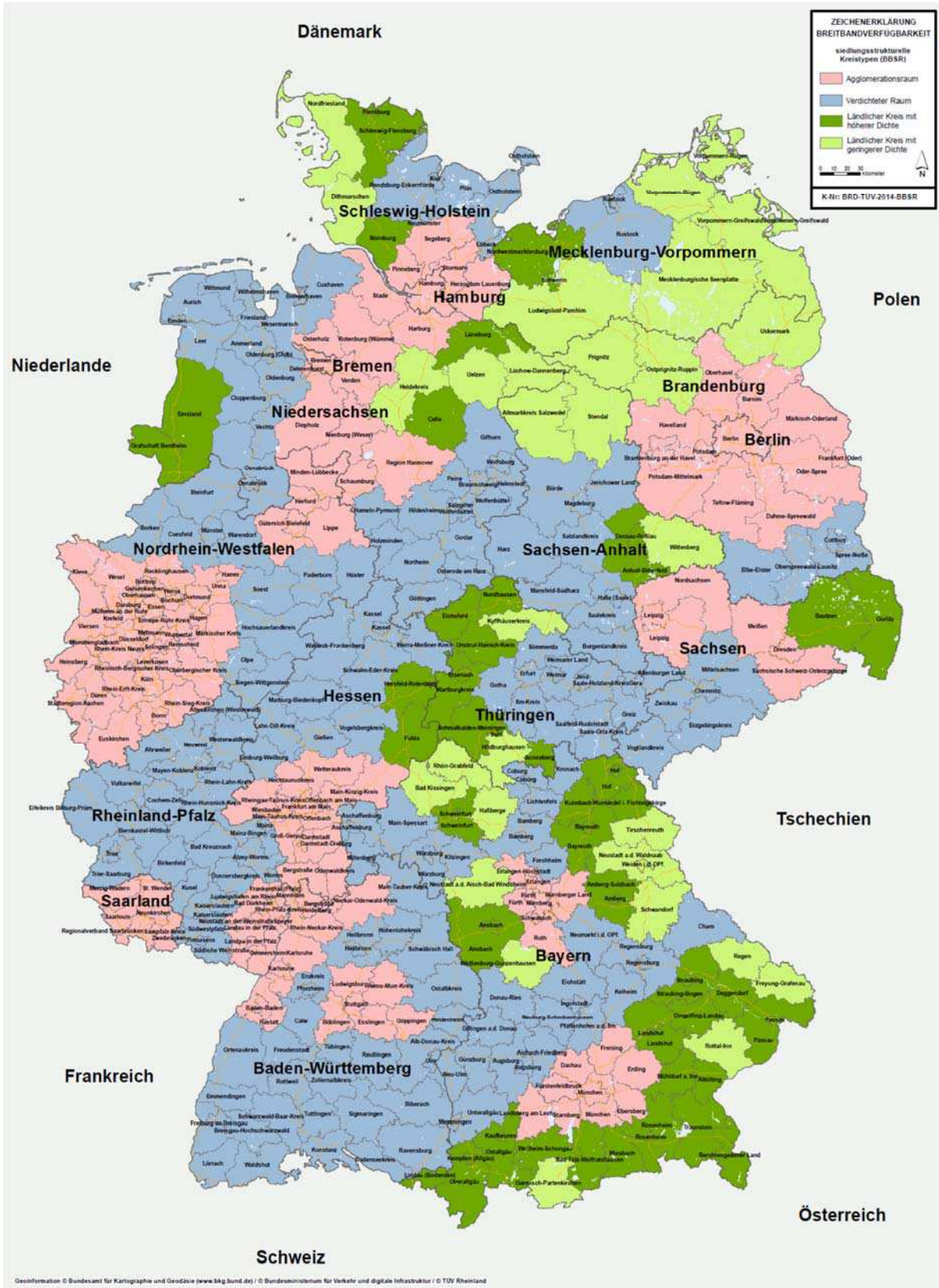
Datenbasis: Erreichbarkeitsmodell des BBSR

Geometrische Grundlage: BKG, Länder, 31.12.2008

Karte 6



### Breitbandverfügbarkeit Deutschland siedlungsstrukturelle Kreistypen (BBSR)



Karte 7



### Breitbandverfügbarkeit Deutschland ≥ 1 Mbit/s mobile Technologien (UMTS & LTE)



