

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Markus Tressel, Matthias Gastel, Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 18/6431 –**

Intermodale Anbindung saarländischer Kreise an den Fernverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Mobilität ist die Grundvoraussetzung einer funktionierenden Gesellschaft in attraktiven und lebenswerten Regionen. Besonders für junge und hochbetagte Menschen ist es wichtig, auch ohne eigenes Auto mobil zu sein. Denn besonders Rentnerinnen und Rentner, aber auch Schülerinnen und Schüler und Studierende brauchen eine gute verkehrliche Anbindung zur nächsten Stadt ohne lange Umsteigezeiten und mit guter Taktung, um beispielsweise Fachärzte, Hochschulen oder Freizeitangebote erreichen und sich somit für ein Leben in ihren Regionen entscheiden zu können. Daher muss auch vor dem Hintergrund des demografischen Wandels ein attraktives Mobilitätsangebot geschaffen werden, das den Nah- und den Fernverkehr umfasst.

Die Anbindung an den Fernverkehr kann in einem möglichst intelligenten, vernetzten und kostengünstigen System durch die Kombination verschiedener Verkehrsmittel, wie Bahn, Bus, Auto und innovativen Angeboten, wie Carsharing oder Pedelecs erreicht werden. Um die Chancen der Digitalisierung für die Vernetzung nutzen zu können, ist besonders auch in den ländlicheren Kreisen die Netzabdeckung mit mobilem Breitband-Internet Voraussetzung. In der Antwort auf die Kleine Anfrage „Intermodale Anbindung ländlicher Regionen an den Fernverkehr“ (Bundestagsdrucksache 18/5995) hat die Bundesregierung mit Zahlen des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) Übersichtskarten für alle Kreise Deutschlands geliefert, wie sich die Anfahrtszeit mit dem Auto und mit dem öffentlichen Verkehr zur nächsten Stadt, zum nächsten Fernbahnhof und zur nächsten Bundesstraße für die Menschen vor Ort in den letzten 25 Jahren verändert hat.

Zur Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens im Saarland

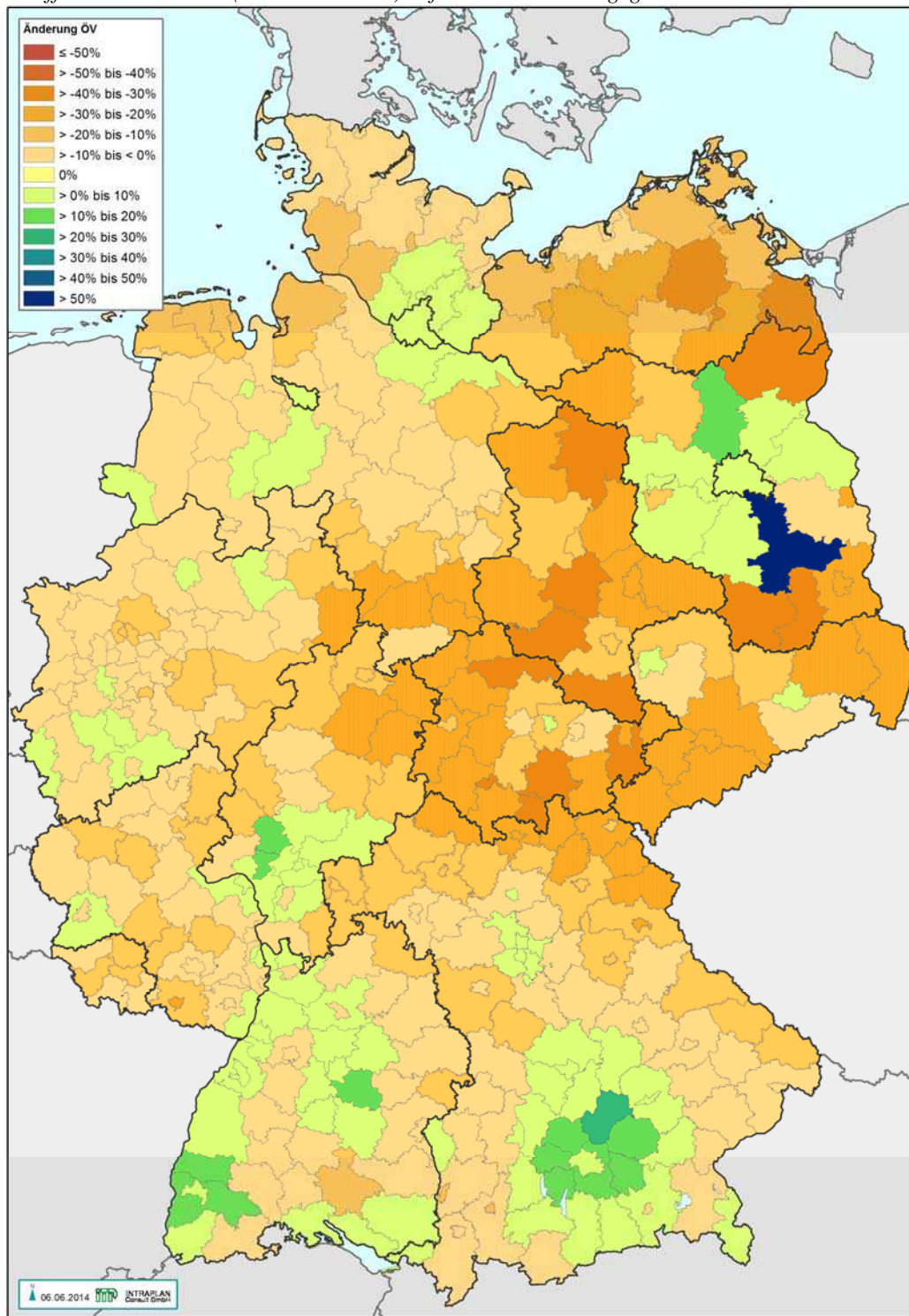
1. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen in den einzelnen Kreisen des Saarlands in den Jahren 1990 bis 2015 insgesamt entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?
2. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen in den einzelnen Kreisen des Saarlands im öffentlichen Verkehr in den Jahren 1990 bis 2015 insgesamt entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?
 - a) Wie hat sich die Betriebsleistung im Nahverkehr in den Kreisen des Saarlandes in den Jahren 1990 bis 2015 entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?
 - b) In welchen Kreisen des Saarlandes ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine überproportionale Ab- beziehungsweise Zunahme des Personenverkehrsaufkommens im öffentlichen Verkehr zu erwarten (bitte mit Begründung; tabellarisch und als Abbildung angeben)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Erkenntnisse zum erwarteten Personenverkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr lassen sich der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 entnehmen. Eine kartografische Abbildung der Veränderungen der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr (Bahn und ÖSPV) auf Kreisebene 2030 gegenüber 2010 ist nachstehend beigefügt. Weitere Einzelheiten zur Prognose und ein Zugang zu den umfangreichen Datenmatrizen sind unter www.bmvi.de veröffentlicht.

Weitere Daten oder Erkenntnisse, insbesondere statistische Werte zur Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens in den einzelnen Kreisen des Saarlandes sowie des öffentlichen Verkehrs in den einzelnen Kreisen des Saarlandes, liegen der Bundesregierung nicht vor.

Abbildung 1: Veränderungen der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen im öffentlichen Verkehr (Bahn und ÖSPV) auf Kreisebene 2030 gegenüber 2010*



Quelle: Intraplan et al. „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ im Auftrag des BMVI

* Die farbige Darstellung ist auf Bundestagsdrucksache 18/6542 auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

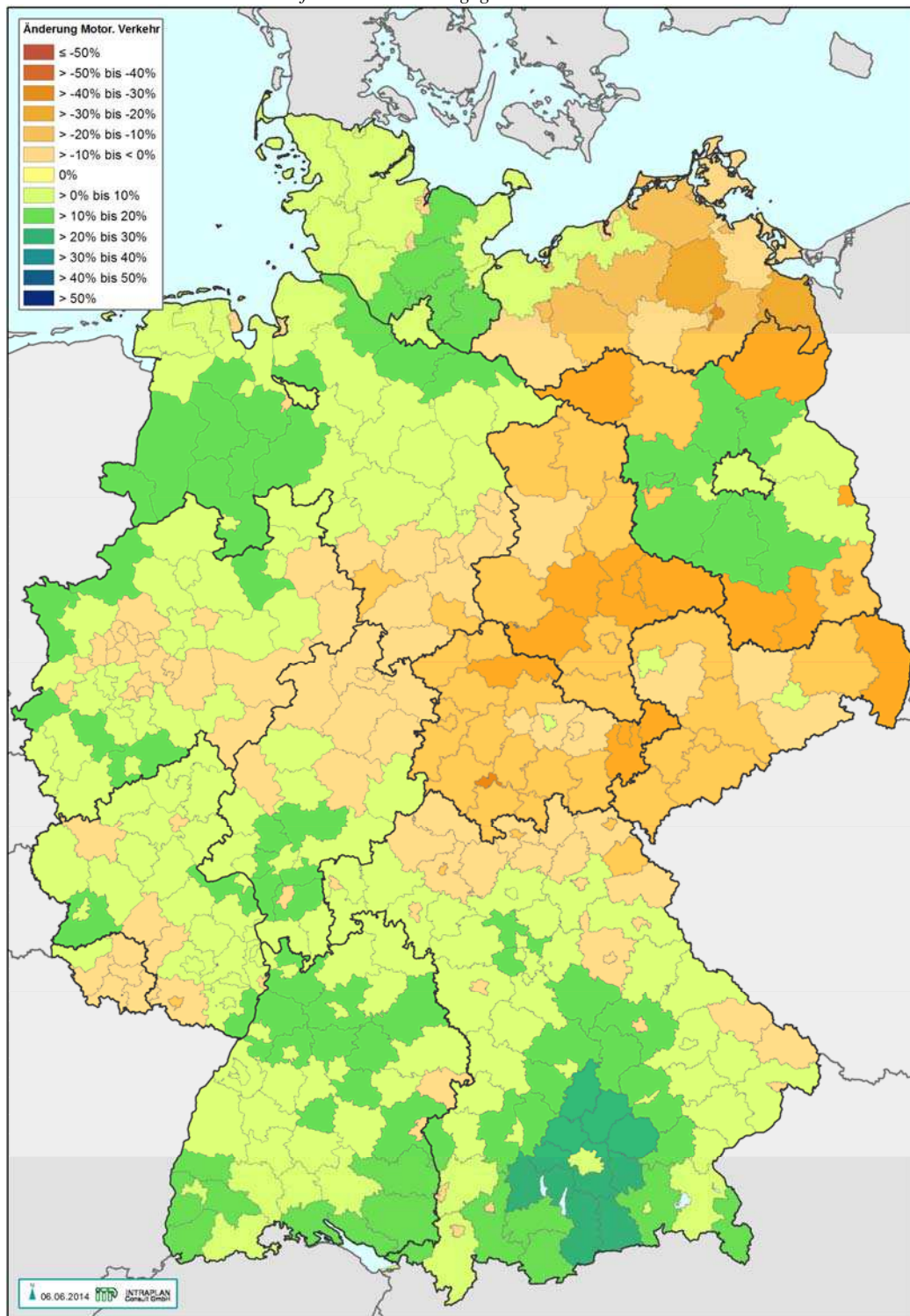
3. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen in den einzelnen Kreisen des Saarlandes im motorisierten Individualverkehr in den Jahren 1990 bis 2015 insgesamt entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?

In welchen Kreisen des Saarlandes ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine überproportionale Ab- beziehungsweise Zunahme des motorisierten Individualverkehrs zu erwarten (bitte mit Begründung; tabellarisch und als Abbildung angeben)?

Erkenntnisse zum erwarteten Personenverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr lassen sich der aktuellen Verkehrsverflechtungsprognose 2030 entnehmen. Eine kartografische Abbildung der Veränderungen der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr auf Kreisebene 2030 gegenüber 2010 ist nachstehend beigefügt. Weitere Einzelheiten zur Prognose und ein Zugang zu den umfangreichen Datenmatrizen sind unter www.bmvi.de veröffentlicht.

Weitere Daten oder Erkenntnisse, insbesondere statistische Werte zur Entwicklung des Personenverkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr in den einzelnen Kreisen des Saarlandes, liegen der Bundesregierung nicht vor.

Abbildung 2: Veränderungen der regionalen Quell- und Binnenverkehrsaufkommen im motorisierten Individualverkehr auf Kreisebene 2030 gegenüber 2010[†]



Quelle: Intraplan et al. „Verkehrsverflechtungsprognose 2030“ im Auftrag des BMVI

[†] Die Abb. 2 ist auf Bundestagsdrucksache 18/6542 farbig dargestellt und auf der Internetseite des Deutschen Bundestages abrufbar.

4. Wie viele Bundeshaushaltsmittel sind in den Jahren 1990 bis 2015 in den Erhalt und Neubau von Bundesfernstraßen und den Erhalt und Neubau des Schienennetzes geflossen?

Die Investitionen in den Erhalt, den Aus- und den Neubau der Verkehrsinfrastruktur des Bundes im Saarland in den Jahren 1991 bis 2014 beliefen sich bei den Schienenwegen des Bundes auf rund 715 Mio. Euro und bei den Bundesfernstraßen auf rund 1 414 Mio. Euro.

Daten aus dem Jahr 1990 liegen der Bundesregierung nicht vor; Daten aus dem Jahr 2015 liegen der Bundesregierung noch nicht vor.

Zur Entwicklung der Pendeldistanzen im Saarland

5. Wie haben sich die durchschnittlichen Pendeldistanzen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in den Kreisen des Saarlandes in den Jahren 1990 bis 2015 entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?
Welche Verkehrsmittel sind Hauptträger dieser Entwicklung (bitte mit Begründung)?

<u>Landkreise</u>	<u>2003</u>	<u>2013</u>
Regionalverband Saarbrücken	11	12
Merzig-Wadern	16	17
Neunkirchen	15	16
Saarlouis	14	14
Saarpfalz-Kreis	14	15
St. Wendel	20	21

Tabelle 1: Durchschnittliche Pendeldistanz in Kilometern (gerundet)

Weitere Daten liegen der Bundesregierung nicht vor.

Zur Anbindung in die nächste Stadt

6. Wie hat sich die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten mit dem öffentlichen Verkehr zu den jeweiligen Oberzentren in den Jahren 1990 bis 2015 in den Kreisen des Saarlandes entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?

Statistische Werte zur Fahrtzeit mit dem öffentlichen Verkehr zu den jeweiligen Oberzentren liegen der Bundesregierung nicht vor.

7. Wie haben sich die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr in den Jahren 1990 bis 2015 in den Kreisen des Saarlandes entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?

Statistische Werte für die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr liegen der Bundesregierung nicht vor.

Zur Anbindung an den nächsten Fernbahnhof

8. Wie hat sich das Personenverkehrsaufkommen im Schienennahverkehr nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1990 bis 2015 in den Kreisen des Saarlandes entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?

Statistische Werte für das Personenverkehrsaufkommen im Schienennahverkehr liegen der Bundesregierung nicht vor.

9. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zum nächstgelegenen IC- bzw. ICE-Bahnhof in den Jahren 1990 bis 2015 in den Kreisen des Saarlandes entwickelt (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben) mit
- dem motorisierten Individualverkehr,
 - öffentlichen Verkehrsmitteln?

<u>Landkreise</u>	<u>2015</u>
Regionalverband Saarbrücken	8
Merzig-Wadern	39
Neunkirchen	20
Saarlouis	25
Saarpfalz-Kreis	13
St. Wendel	34

Tabelle 2: Durchschnittliche Pkw-Fahrtzeit zum nächsten IC-/EC-/ICE-Bahnhof in Minuten (gerundet)

Weitere Daten liegen der Bundesregierung nicht vor.

10. Welche Kreise des Saarlandes sind nach Kenntnis der Bundesregierung besonders gut beziehungsweise besonders schlecht an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG angebunden (bitte mit Begründung; tabellarisch und als Abbildung angeben)?
- Welche Entwicklung ist nach Kenntnis der Bundesregierung hier zu erwarten?

Der Regionalverband Saarbrücken sowie der Saarpfalz-Kreis sind besonders gut, die Kreise Merzig-Wadern und St. Wendel sind eher schlecht an den jeweils nächstgelegenen IC-/EC-/ICE-Bahnhof angebunden, siehe auch Antwort zu Frage 9.

Weitere Daten oder Erkenntnisse liegen der Bundesregierung nicht vor.

Zur Anbindung an das Bundesfernstraßennetz

11. Wie lange ist die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zur nächstgelegenen Bundesfernstraße in den Kreisen des Saarlandes (bitte tabellarisch und als Abbildung angeben)?
12. Wie hat sich die durchschnittliche Fahrtzeit in Minuten zur nächstgelegenen Bundesfernstraße in den Jahren 1990 bis 2015 in den Kreisen des Saarlandes entwickelt (bitte mit Begründung; tabellarisch und als Abbildung angeben)?
13. Welche saarländischen Kreise sind besonders gut beziehungsweise besonders schlecht an das Bundesfernstraßennetz angebunden (bitte mit Begründung; tabellarisch und als Abbildung angeben)?

Die Fragen 11 bis 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Alle saarländischen Kreise weisen – auch im bundesweiten Vergleich – eine sehr gute Anbindung an Autobahnen auf.

Landkreise	1992	2012	2015
Regionalverband Saarbrücken	3	3	3
Merzig-Wadern	10	8	8
Neunkirchen	6	6	6
Saarlouis	6	6	5
Saarpfalz-Kreis	7	7	7
St. Wendel	7	7	7

Bundesdurchschnitt 22 17 16

Tabelle 3: Durchschnittliche Pkw-Fahrzeit zur nächsten Bundesautobahn-Anschlussstelle in Minuten (gerundet). Die Werte sind flächengewichtete Mittelwerte aller Gemeindeergebnisse; die Berechnungen werden ausgehend vom Mittelpunkt einer jeden Gemeinde gestartet.

Weitere Daten, insbesondere statistische Werte zu den weiteren Bundesfernstraßen, liegen der Bundesregierung nicht vor.