

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Thomas Dörflinger CDU**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Pkw-Nutzung im ländlichen Raum**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Welche Bedeutung – mit Blick auf das Grundbedürfnis Mobilität – kommt dem Individualverkehr mit dem Pkw (unabhängig von der Antriebsart) im ländlichen Raum in Baden-Württemberg aktuell, mittel- sowie langfristig zu, unter differenzierter Betrachtung des ländlichen Raumes nach den Kategorien zentrale Stadt, Mittelstadt sowie Kleinstadt/dörflicher Raum?
2. Von welchem Anteil der Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer im ländlichen Raum geht sie aus, der voraussichtlich nicht auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen wird, selbst wenn ein verlässliches Angebot im Rahmen einer Mobilitätsgarantie bestünde?
3. Inwiefern liegen ihrer Kenntnis nach zu dieser Fragestellung bereits repräsentative Umfragen beziehungsweise Studien vor?
4. Inwiefern wurde beziehungsweise wird diese Fragestellung im Rahmen der Pilotuntersuchungen zum Mobilitätspass und zur Mobilitätsgarantie in den Modellkommunen berücksichtigt?
5. Welche Gründe sieht sie, dass Nutzerinnen und Nutzer trotz eines verlässlichen Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen der Mobilitätsgarantie am Individualverkehr mit dem Pkw im ländlichen Raum festhalten?
6. Wie bewertet sie diese Gründe?
7. Welche Schlüsse zieht sie aus ihren Annahmen zur mittel- und langfristigen Bedeutung des Individualverkehrs mit dem Pkw im ländlichen Raum auf die Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg?

27.10.2023

Dörflinger CDU

### Begründung

Die baden-württembergische Landesregierung hat die Mobilitätsgarantie als Leitbild in ihrem Koalitionsvertrag verankert. Ziel ist es, den öffentlichen Personennahverkehr mit einem verlässlichen Angebot aufzuwerten und damit Anreize für die Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer zum Umstieg auf Bus und Bahn zu setzen. Die Umsetzung einer Mobilitätsgarantie ist im ländlichen Raum jedoch mit größeren Herausforderungen konfrontiert als in urbanen Zentren. Dabei zählen rund 70 Prozent der Landesfläche zum ländlichen Raum, in dem 34 Prozent der Bevölkerung leben und der Individualverkehr mit dem Pkw derzeit eine große Rolle spielt.

Vor diesem Hintergrund soll die Kleine Anfrage beleuchten, welche Bedeutung die Landesregierung dem Individualverkehr mit dem Pkw im ländlichen Raum auch mittel- und langfristig zuweist und welche Schlüsse sie daraus für die konkrete Umsetzung der Mobilitätsgarantie im Land zieht.

### Antwort

Mit Schreiben vom 21. November 2023 Nr. VM4-0141.5-31/8/1 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Welche Bedeutung – mit Blick auf das Grundbedürfnis Mobilität – kommt dem Individualverkehr mit dem Pkw (unabhängig von der Antriebsart) im ländlichen Raum in Baden-Württemberg aktuell, mittel- sowie langfristig zu, unter differenzierter Betrachtung des ländlichen Raumes nach den Kategorien zentrale Stadt, Mittelstadt sowie Kleinstadt/dörflicher Raum?*

Die Lebensentwürfe und Lebensrealitäten sind im ländlichen Raum so unterschiedlich wie in den Städten. Das Mobilitätsangebot muss daher auch im ländlichen Raum diese Vielfalt widerspiegeln und zukünftig insbesondere Menschen, die kein eigenes Auto besitzen (wollen oder können) ein attraktives Mobilitätsangebot machen.

Eine Stärkung der Mobilitätsvielfalt und eine geringere Abhängigkeit vom Pkw bedeutet eine Stärkung und Verbesserung der sozialen Teilhabe, sei es für ältere Menschen, Menschen mit Behinderung, Kinder oder ökonomisch Benachteiligte, die genauso ein Bedürfnis auf eigenständige Mobilität haben wie alle anderen, unabhängig davon, wo sie leben. Darüber wird dadurch die Attraktivität der Wirtschaftsstandorte abseits der Ballungsräume für dringend benötigte junge Fachkräfte erhöht, indem diesen Mobilitätsangebote gemacht werden, die zu ihrem Leben, ihren Bedürfnissen und ihren Präferenzen passen. Deshalb soll der öffentliche Verkehr als verlässliches Rückgrat ausgebaut werden.

Die Antriebswende hin zur Elektromobilität stellt die Schlüsselstrategie zur Klimaneutralität in Regionen mit hohem Kfz-Verkehrsanteil dar. Den größten Nutzen hat Elektromobilität dabei auf längeren Wegen mit geringerer Bündelungschance. Aber auch im ländlichen Raum soll ein Leben ohne Auto möglich sein, ist allerdings nicht die Leitstrategie. Dennoch soll durch zuverlässige Angebote die Zahl der Zweit- und Drittwagen sinken und das Carsharing systematisch gefördert werden, ebenso die Infrastruktur für den Rad- und Fußverkehr sicher ausgebaut werden.

In den Städten in ländlichen Räumen sind die Voraussetzungen deutlich besser, viele Ziele wie Bildungseinrichtungen, Versorgung oder Arbeitsstätten in kurzer Zeit per Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Dementsprechend hat die Studie Mobilität in Deutschland 2017 deutliche Unterschiede in der Nutzung von Verkehrsmitteln je nach Verdichtungsgrad in ländlichen Räumen Baden-Württembergs aufgezeigt.

2. *Von welchem Anteil der Pkw-Nutzerinnen und -Nutzer im ländlichen Raum geht sie aus, der voraussichtlich nicht auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen wird, selbst wenn ein verlässliches Angebot im Rahmen einer Mobilitäts-garantie bestünde?*
3. *Inwiefern liegen ihrer Kenntnis nach zu dieser Fragestellung bereits repräsentative Umfragen beziehungsweise Studien vor?*
4. *Inwiefern wurde beziehungsweise wird diese Fragestellung im Rahmen der Pilot-untersuchungen zum Mobilitätspass und zur Mobilitätsgarantie in den Modell-kommunen berücksichtigt?*

Die Fragen 2, 3 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es liegen der Landesregierung keine Studien vor, die den Anteil von Pkw-Nutzen-den im ländlichen Raum beziffern, der voraussichtlich ungeachtet der Angebots-qualität/Umsetzung der Mobilitätsgarantie nicht auf den ÖPNV umsteigen wird.

Der ÖPNV-Report Baden-Württemberg aus dem Jahr 2020 zeigt indessen einen signifikanten Zusammenhang zwischen dem Modal Split-Anteil des ÖPNV und der Taktichte: Je dichter der Takt in einem untersuchten Teilraum, desto höher ist tendenziell der Modal-Split-Anteil des ÖPNV. Der Blick nach Österreich und in die Schweiz zeigt hierbei, dass deutlich höhere Modal-Split-Anteile des ÖPNV in ähnlich strukturierten Regionen möglich sind. Dabei besteht in den jeweiligen Vergleichsregionen insbesondere ein deutlich dichteres ÖPNV-Angebot. Das ÖPNV-Angebot, gemessen als Haltestellenabfahrten pro Werktag und ha Siedlungs- und Verkehrsfläche, ist im Vorarlberg beispielsweise um 240 Prozent dichter als in ver-gleichbar dicht besiedelten Verbänden in Baden-Württemberg. Der Modal Split Anteil im Verkehrsverbund Vorarlberg (VVO) liegt dabei mit ca. 14 Prozent deutlich über vergleichbar dicht besiedelten BW-Verbänden (ca. 8 Prozent). Ähnliche Effekte werden in Schweizer Regionen beobachtet.

Aufgrund der grundsätzlich vergleichbaren strukturellen Voraussetzungen erscheint das Erreichen entsprechend höherer Modal Split-Werte des ÖPNV auch in Baden-Württemberg möglich. Im Quervergleich zu ähnlich strukturierten Best Practice Regionen aus Österreich und der Schweiz konnten für zahlreiche Regionen Baden-Württembergs Marktpotenziale für den ÖPNV abgeleitet werden, die u. a. in Verbin-dung mit attraktiveren Takten und Bedienzeiten erschlossen werden können.

Insbesondere die Verdichtung des Fahrtenangebots ist ein entscheidender Hebel, um mehr Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen. Es kann also erwartet werden, dass bei entsprechend ausgebautem Angebot und entsprechend hoher Qualität und Zuverlässigkeit des Angebots die Menschen auch im ländlichen Raum verstärkt vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen. Analog dazu zeigt die Marktforschung zum Deutschlandticket, dass angebotsbezogene Faktoren bei der Entscheidung gegen einen Kauf des Deutschlandtickets tendenziell umso mehr ins Gewicht fallen, je ländlicher die Region (Quelle: Evaluation des Deutschlandtickets/VDV, Juli 2023).

Zahlen der Statistischen Ämter zum Pkw-Bestand je 1 000 Einwohnerinnen und Ein-wohner zeigen für Baden-Württemberg, dass der Zuwachs der Pkw im Privatbesitz umso stärker ausfällt, je ländlicher die Region. Geringe Kfz-Dichten sind häufig in urbanen Regionen mit entsprechend dichtem ÖPNV-Angebot zu verzeichnen (Quelle: Regionalatlas Deutschland/Statistische Ämter des Bundes und der Länder, Juli 2023).

Den jeweiligen Modellrechnungen für die Kosten der Mobilitätsgarantie und die Er-löspotenziale des Mobilitätspasses wurden Annahmen zum Nachfragezuwachs im ÖPNV auf Grundlage aktueller Studien zugrunde gelegt. Die Modelluntersuchungen zum Mobilitätspass beleuchteten dabei nicht die Fragestellung, wie viele Pkw-Nut-zende nicht auf ein verlässliches ÖPNV-Angebot umsteigen würden. Die Model-lierungen betrachteten vielmehr die Wirkungspotenziale des Mobilitätspasses in 21 Modellregionen für die zusätzliche Finanzierung eines attraktiven kommunalen ÖPNV vor Ort. Das Modellprojekt kam hierbei zu dem Ergebnis, dass mit dem Mo-bilitätspass auch in den Landkreisen und Gemeinden des ländlichen Raums hohe zweistellige Beträge (pro Jahr, pro Kommune) erzielt werden können.

5. *Welche Gründe sieht sie, dass Nutzerinnen und Nutzer trotz eines verlässlichen Angebots des öffentlichen Personennahverkehrs im Rahmen der Mobilitätsgarantie am Individualverkehr mit dem Pkw im ländlichen Raum festhalten?*

Das Nachfragepotenzial im ÖPNV wird neben einem guten Angebot und günstigem Preis maßgeblich vom erreichbaren Reisezeitverhältnis beeinflusst.

So lässt sich aktuell eine steigende individuelle Motorisierung in Korrelation mit einer sinkenden Siedlungsdichte beobachten. Dies resultiert im Wesentlichen durch ein ungünstigeres Reisezeitverhältnis ÖPNV gegenüber anderen Verkehrsträgern im ländlichen Raum. Dieses nachteilige Reisezeitverhältnis ist i. d. R. auf mangelhafte Angebote und infrastrukturelle Defizite zurückzuführen. Weiterführende Überlegungen dazu wurden bereits in der ÖPNV-Strategie 2030 des Landes gewürdigt. Die Landesregierung geht aber insbesondere aufgrund der Erkenntnisse aus ländlichen Räumen in der Schweiz und in Österreich davon aus, dass mit einem besseren ÖPNV-Angebot auch mehr Menschen vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen.

6. *Wie bewertet sie diese Gründe?*

Es ist kein Ziel und keine realistische Erwartung, dass der ÖPNV sämtliche Mobilitätsbedürfnisse abdecken könnte, insbesondere nicht im ländlichen Raum. Der ÖPNV kann aber auch dort insbesondere auf gebündelten Achsen deutlich höhere Verkehrsanteile erreichen als dies heute der Fall ist.

Eine gute ÖPNV-Qualität im ländlichen Raum kann insbesondere auch Hol- und Bringverkehre für Personen vermeiden, die sich nicht selbstständig im motorisierten Individualverkehr (MIV) bewegen können, und damit einen überproportional hohen Anteil an den MIV-Fahrleistungen.

7. *Welche Schlüsse zieht sie aus ihren Annahmen zur mittel- und langfristigen Bedeutung des Individualverkehrs mit dem Pkw im ländlichen Raum auf die Ausgestaltung der Mobilitätsgarantie in Baden-Württemberg?*

Der motorisierte Individualverkehr wird auch in Zukunft eine hohe Relevanz für die Mobilität im ländlichen Raum haben und dominierendes Verkehrsmittel bleiben. Dennoch dürfen die Potenziale des ÖPNV auch im ländlichen Raum nicht unterschätzt werden, wie die Erfahrungen der Nachbarländer zeigen. Ein verlässliches und gutes Angebotsniveau im ÖPNV insbesondere durch die Implementierung einer Mobilitätsgarantie sind gleichzeitig ein maßgeblicher und zentraler Baustein für die Verkehrswende und zur Sicherung eines Mobilitätsangebots für alle Bevölkerungsgruppen auch im ländlichen Raum.

Sie trägt aus den genannten Gründen auch maßgeblich zur Sicherung der ländlichen Räume als attraktive Lebensräume, gerade für Familien, bei und stellt auch ein wichtiges Instrument zur Verbesserung der sozialen und gesellschaftlichen Teilhabe dafür all jene Menschen, die zur Fortbewegung auf den ÖPNV angewiesen sind.

Hermann  
Minister für Verkehr