

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stefan Gelbhaar, Stephan Kühn (Dresden), Matthias Gastel, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bündnis für moderne Mobilität

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur Andreas Scheuer hat in seiner Rede zur Einbringung des Verkehrsetats für das Jahr 2020 die Gründung eines Bündnisses für moderne Mobilität angekündigt (www.handelsblatt.com/dpa/konjunktur/wirtschaft-handel-und-finanzen-scheuer-will-buendnis-fuer-mobilitaet-wegen-pkw-maut-in-kritik/25009442.html). Dieses Bündnis soll Ende November 2019 das erste Mal tagen und aus Vertreterinnen und Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Länder und der kommunalen Spitzenverbände bestehen (vgl. Antwort auf die Mündliche Frage 27, Plenarprotokoll 19/114). Nach Auffassung der Fragestellenden haben schon die bestehenden Arbeitsgruppen und Arbeitskreise des BMVI nicht wesentlich dazu beigetragen, konkrete Gesetzesvorhaben für mehr Umwelt- und Klimaschutz im Verkehrssektor insgesamt zu initiieren und damit verbunden die Stärkung des Umweltverbundes im Speziellen zu fördern. Bis dato verwies das Bundesverkehrsministerium stets darauf, dass aufgrund der gesetzlichen Vorgaben die Verantwortung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) bei den Ländern und den Kommunen liege (vgl. Bundestagsdrucksache 19/11205).

Wir fragen deshalb die Bundesregierung:

1. Wer wird am Bündnis für moderne Mobilität des BMVI konkret teilnehmen (bitte namentliche Angabe der Personen), und handelt es sich hierbei um einen geschlossenen und unveränderlichen Teilnehmerkreis?
2. Wer wird auf Seiten des BMVI die Leitung des Bündnisses für moderne Mobilität übernehmen (bitte namentliche Angabe der Personen sowie des Referats), und werden darüber hinaus weitere Bundesministerien eingebunden, und wenn ja, welche (bitte namentliche Angabe der Bundesministerien, der Personen sowie des Referats)?
3. Bei welchem Bundesministerium bzw. welchen Bundesministerien wird die Federführung des Bündnisses für moderne Mobilität liegen, und soll dafür eine Geschäftsstelle oder Ähnliches eingerichtet werden?
4. Wie hoch wird der Personaleinsatz für das Bündnis für moderne Mobilität sein?
5. Welches konkrete Ziel verfolgt das BMVI mit diesem Bündnis, und welche konkreten Inhalte sollen dort besprochen werden, unter der Berücksichtigung, dass die gesetzgeberische Verantwortung für den öffentlichen Personenverkehr in der Verantwortung der Länder liegt?

6. An welchem Tag wird das Bündnis zum ersten Mal tagen?
7. Auf welche Dauer ist das Bündnis angelegt, und in welchen Abständen soll das Bündnis tagen?
8. Soll dieses Bündnis konkrete Gesetzesinitiativen erarbeiten, und wenn ja, in welchen Bereichen sind welche konkreten Gesetzesinitiativen geplant?
9. Auf welche Weise werden die Arbeitsergebnisse des Bündnisses und der einzelnen Sitzungen der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt, beispielsweise in Form von Publikationen oder Sitzungsprotokollen?
10. Welche Inhalte, Ziele und Maßnahmen sollen in diesem Bündnis hinsichtlich der Stärkung des Radverkehrs besprochen werden, die über die bereits beschlossenen Mittel und Programme hinausgehen, und welche Handlungskompetenz hat dabei das BMVI, bzw. werden die Handlungskompetenzen des BMVI ausgeweitet (vgl. Aussage aus der Rede zur Einbringung des Haushaltsentwurfs, www.handelsblatt.com/dpa/konjunktur/wirtschaft-handel-und-finanzen-scheuer-will-buendnis-fuer-mobilitaet-wegen-pkw-maut-in-kritik/25009442.html)?
11. Welche Inhalte, Ziele und Maßnahmen sollen in diesem Bündnis hinsichtlich der Stärkung des ÖPNV besprochen werden, die über die beschlossene Grundgesetzänderung sowie Förderprogramme wie das Sofortprogramm Saubere Luft hinausgehen, und welche Handlungskompetenz hat dabei das BMVI, bzw. werden die Handlungskompetenzen des BMVI ausgeweitet (vgl. Aussage aus der Rede zur Einbringung des Haushaltsentwurfs, www.handelsblatt.com/dpa/konjunktur/wirtschaft-handel-und-finanzen-scheuer-will-buendnis-fuer-mobilitaet-wegen-pkw-maut-in-kritik/25009442.html)?
12. Welche konkreten rechtlichen Veränderungen sind im Rahmen des Bündnisses für moderne Mobilität in Bezug auf das Thema Parkraumbewirtschaftung konkret geplant, und welche konkreten Inhalte wurden hier bereits im Vorfeld mit den kommunalen Spitzenverbänden besprochen (vgl. zweiter Antwortteil auf die Mündliche Frage 27, Plenarprotokoll 19/114)?
13. Wie hoch sind die Kosten für die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Raum in Deutschland jährlich insgesamt und für Zonen des Anwohnerparkens im Besonderen, und wie haben sich diese Kosten im von Zeitraum 2008 bis 2018 jeweils entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
14. Wie hoch sind die Einnahmen für die Bereitstellung und Bewirtschaftung von Parkplätzen im öffentlichen Raum in Deutschland jährlich insgesamt und für Zonen des Anwohnerparkens im Besonderen, und wie haben sich die Einnahmen im Zeitraum von 2008 bis 2018 jeweils entwickelt (bitte nach Jahren aufschlüsseln)?
15. Welche Studien sind der Bundesregierung zum Thema Parkraumbewirtschaftung bekannt bzw. legt sie zugrunde, um sich im Rahmen des Bündnisses für moderne Mobilität damit zu beschäftigen, und welche hat sie dazu bereits selbst in Auftrag gegeben, und wenn sie dies nicht getan hat, welche Studien mit welchem Ziel plant die Bundesregierung dazu in Auftrag zu geben?
16. Was ist über das Themenfeld der Parkraumbewirtschaftung hinaus mit der Aussage aus der o. g. Mündlichen Frage 27 gemeint, „den Kommunen mehr Handlungsspielraum zu gewähren, wo dies erforderlich ist, um die rechtlichen und tatsächlichen Rahmenbedingungen für eine moderne Mobilität in Stadt und Land zu ermöglichen“ (vgl. zweiter Antwortteil auf die Mündliche Frage 27, Plenarprotokoll 19/114)?

17. Wie definiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang „moderne Mobilität in der Stadt“ (vgl. zweiter Antwortteil auf die Mündliche Frage 27, Plenarprotokoll 19/114)?
18. Wie definiert die Bundesregierung in diesem Zusammenhang „moderne Mobilität auf dem Land“ (vgl. zweiter Antwortteil auf die Mündliche Frage 27, Plenarprotokoll 19/114)?
19. Aus welchem Grund möchte das BMVI mit dem Bündnis ein neues Gremium schaffen, anstatt es in die bestehende Plattform „Zukunft der Mobilität“ zu integrieren, und warum wurden entsprechende Themen nicht schon bei der Einsetzung der Plattform „Zukunft der Mobilität“ insofern berücksichtigt, dass ein neues Bündnis nicht gegründet werden müsste?

Berlin, den 15. Oktober 2019

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

