

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Oliver Kaczmarek, Ute Kumpf, Dr. Ernst Dieter Rossmann, Willi Brase, Ulla Burchardt, Petra Ernstberger, Michael Gerdes, Iris Gleicke, Klaus Hagemann, Ute Kumpf, Thomas Oppermann, Florian Pronold, René Röspel, Marianne Schieder (Schwandorf), Swen Schulz (Spandau), Dagmar Ziegler, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

Zukunft der Mobilität – Entwicklung der Mobilitätsforschung des Bundes

Mobilität und Verkehr sind Schlüsselthemen der Zukunft. Die Sicherung der räumlichen Beweglichkeit ist jedoch keine Selbstverständlichkeit, nachhaltigen Verkehr nicht allein mit technischen Verbesserungen zu regeln. Die Interessen der Nutzerinnen und Nutzer sollten im Mittelpunkt einer nachhaltigen Forschung für Mobilität stehen. Es gilt daher zu hinterfragen, welche technischen, sozialen und politischen Innovationen notwendig sind und akzeptiert werden und ob diese einen Beitrag zu Ressourceneffizienz und Klimaschutz liefern können.

Im Jahr 2011 hat die Europäische Kommission mit dem Weißbuch „Fahrplan zu einem einheitlichen europäischen Verkehrsraum – Hin zu einem wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssystem“ die Grundlage der zukünftigen europäischen Verkehrspolitik vorgelegt. Der Deutsche Bundestag unterstützt die Ziele: mehr Umwelt- und Klimaschutz, mehr Energieeffizienz, regenerative Energieformen. Diese Ziele müssen einhergehen mit der Entwicklung von Dienstleistungen, die den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen in sich verändernden Räumen, Lebensumständen und bei neuen technischen Entwicklungen gerecht werden.

Für die Mobilitätsforschung stellt sich die Frage nach dem Stellenwert der Erforschung des Mobilitätsverhaltens sowie den Bedürfnissen und Ansprüchen der Verkehrsteilnehmer und Verkehrsteilnehmerinnen. Geistes- und Sozialwissenschaften sind nicht mehr nur Begleitforschung, sondern haben eine zentrale Funktion. Der Blick auf zukünftige Mobilität der Menschen darf nicht auf neue Antriebsformen beschränkt werden. Dies ist umso bedeutender, da technische Innovationen erst dann akzeptiert und angenommen werden, wenn der Gebrauchswert für die Nutzer klar erkennbar ist.

Der demographische Wandel, die stetige Urbanisierung, der Klimawandel, die wachsende Bedeutung von Informations- und Kommunikationstechnologien und weitere sich wandelnde sozioökonomische Faktoren sind nur einige Entwicklungen, die nicht folgenlos für die Mobilität von morgen sein werden. Diese haben Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Menschen. Besonders junge Erwachsene, die in großen Städten leben, sind nicht mehr in dem Maße auf das Auto als Garant der sozialen Teilhabe orientiert wie noch vor einiger Zeit. Nur mit ausreichenden Kenntnissen über die Ansprüche und Bedürfnisse der Menschen an die Mobilität und daraus resultierend deren Mobilitätsverhalten können Schwerpunkte in der weiteren Entwicklung erfolgversprechend gesetzt

werden. Mobilität ist eine Dienstleistung für den Menschen. Daran muss sich auch eine fortschrittliche Forschung für die Mobilität der Menschen orientieren.

Wir fragen die Bundesregierung:

Grundlagen der Mobilitätsforschung

1. Welche Ressorts sind neben dem Bundesministerium für Bildung und Forschung und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit den Zuständigkeiten in der Mobilitätsforschung ausgestattet?
2. Welche Bundesämter sind mit der Förderung der Mobilitätsforschung beauftragt?
3. Welche Projekte im Rahmen der Mobilitätsforschung werden durch die zuständigen Bundesministerien und Bundesämter durchgeführt?
4. Welche außeruniversitären Forschungseinrichtungen befassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung schwerpunktmäßig mit Fragen der Mobilitätsforschung, und mit welchen Etats fördern diese Einrichtungen die Mobilitätsforschung?
5. Welche Rolle spielt dabei das Institut für Verkehrsforschung beim Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V., und wie gestaltet sich hier die Zusammenarbeit mit der Bundesregierung?
6. Wie haben sich die Haushaltsmittel für die Mobilitätsforschung seit dem Jahr 2005 entwickelt, und wie sollen sich die Fördermittel für die Mobilitätsforschung bis zum Jahr 2020 nach der aktuellen Planung der Bundesregierung entwickeln?
7. Welche Aktivitäten der Länder in der Mobilitätsforschung sind der Bundesregierung bekannt, und wie werden diese Aktivitäten untereinander koordiniert und mit der Strategie der Bundesregierung abgestimmt?
8. Wer sind die wichtigsten Partner der Bundesregierung im Bereich der Mobilitätsforschung (kleine und mittlere Unternehmen, Großunternehmen, Hochschulen, außeruniversitären Forschungseinrichtungen usw.)?
9. Welche Aktivitäten von Unternehmen im Bereich der Mobilitätsforschung sind der Bundesregierung bekannt, und in welcher Höhe werden dafür Bundesmittel zur Förderung eingesetzt?
10. Plant die Bundesregierung, die Forschungsaktivitäten von Unternehmen im Bereich der Mobilitätsforschung finanziell stärker zu unterstützen, z. B. durch Einführung einer steuerlichen Forschungsförderung?
11. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der im Gutachten 2012 der Expertenkommission Forschung und Innovation (EFI) getroffenen Empfehlung, dass sich Deutschland zukünftig stärker an der Intensität für Forschung und Entwicklung (FuE) der weltweiten Spitzengruppe, wie Finnland, Schweden oder Japan, orientieren sollte und das vorgegebene Ziel, national bis zum Jahr 2015 3 Prozent des Bruttoinlandsprodukts (BIP) für FuE aufzuwenden, wenig ambitioniert sei?
12. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Kritik im EFI-Gutachten 2012, dass, trotz der Erklärung im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und FDP, eine steuerliche FuE-Förderung bisher nicht umgesetzt wurde?
13. Wie passt diesbezüglich die Aussage der Bundesministerin für Bildung und Forschung, Dr. Annette Schavan, („... es gilt, die im Koalitionsvertrag vereinbarte steuerliche Forschungsförderung wieder auf die politische Agenda zu setzen, ...“) in einem Namensbeitrag mit dem Titel „Für eine starke

europäische Forschungspolitik“ in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ vom 30. Oktober 2012 zu der folgenden Aussage des Parlamentarischen Staatssekretärs bei der Bundesministerin für Bildung und Forschung, Dr. Helge Braun, in der Fragestunde vom 7. November 2012 auf eine Frage des Abgeordneten Michael Gerdes: „Mit Blick auf die Anforderungen des Artikels 115 Grundgesetz sowie die europäischen Vorgaben zur Haushaltsdisziplin besteht gegenwärtig nur ein begrenzter Spielraum für strukturell wirkende Steuermindereinnahmen. Deshalb ist die Entscheidung über die Einführung einer steuerlichen Förderung von Forschung und Entwicklung unter Berücksichtigung des gebotenen Konsolidierungskurses und der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung zu einem späteren Zeitpunkt zu treffen.“

Schwerpunkte der Mobilitätsforschung

14. Wo sieht die Bundesregierung die aktuellen, mittel- und langfristigen Schwerpunkte bei der Mobilitätsforschung, und welche Stellung nimmt die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung bei der Schwerpunktsetzung der Bundesregierung ein?
15. Plant die Bundesregierung die Entwicklung einer Gesamtstrategie für die Mobilitätsforschung?
Wenn nein, warum nicht?
16. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem bisherigen Verlauf der Forschungsinitiativen im Bereich der Mobilitätsforschung seit dem Jahr 2009?
17. Wie viele Anträge auf Förderung im Bereich der Mobilitätsforschung wurden seit 2009 eingereicht, und wie viele dieser Anträge wurden durch die Bundesregierung in welcher Höhe gefördert?
18. Welche Forschungsstrategie und welche Förderprojekte verfolgt das Bundesministerium für Bildung und Forschung aktuell im Bereich Mikrosystemtechnik und Mobilität?

Bedarfs- und Nutzungsanalysen für die Mobilität von morgen

19. Liegen der Bundesregierung konkrete Bedarfsanalysen in Bezug auf die zukünftige Mobilität, unter anderem für das Auto, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), die Bahn, das Fahrrad, das Flugzeug und die Schifffahrt, vor, und wenn ja, welche?
20. Liegen der Bundesregierung konkrete Analysen zum Mobilitätsverhalten von jungen Erwachsenen, Erwachsenen und Senioren vor?
Wenn ja, welche?
21. Liegen der Bundesregierung konkrete Analysen zu einem unterschiedlichen Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern vor?
Wenn ja, welche?
22. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten junger Erwachsener, Erwachsener und Senioren in Deutschland?
23. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung in Bezug auf Veränderungen im Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern?
24. Verfügt die Bundesregierung über vergleichende Erkenntnisse in Bezug auf das Mobilitätsverhalten von jungen Erwachsenen, Erwachsenen und Senioren in anderen Industrienationen?
Wenn ja, welche?

25. Verfügt die Bundesregierung über vergleichende Erkenntnisse in Bezug auf das Mobilitätsverhalten von Frauen und Männern in anderen Industrienationen?
Wenn ja, welche?
26. Liegen der Bundesregierung Analysen über den Zusammenhang von sozialem Hintergrund und der Nutzung von Mobilitätsangeboten vor?
Wenn ja, welche?
27. Welche Bedeutung spielt nach Auffassung der Bundesregierung die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung für die Entwicklung moderner Mobilitätsdienstleistungen?
28. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung Qualitätskriterien in Bezug auf eine soziale, moderne und bedarfsgerechte Mobilität?
29. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung die wesentlichen Erkenntnisse der Mobilitätsforschung der vergangenen zehn Jahre in Bezug auf das Mobilitätsverhalten der bundesdeutschen Bevölkerung?

Mobilitätsverhalten in der Forschungsförderung

30. Welche Fördermaßnahmen zu Fragen des Mobilitätsverhaltens werden im Rahmen der Mobilitätsforschung der Bundesregierung gefördert?
31. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Aussage (unter anderem vom Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH), dass es der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung in Deutschland an einer institutionellen Verankerung in der öffentlichen Forschungslandschaft mangle?
32. Sieht die Bundesregierung einen Bedarf für eine neue sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschungsinitiative, und wenn ja, was wären aus ihrer Sicht die Leitthemen und Leitfragen?
33. Welche Maßnahmen zur Analyse der Auswirkungen des demographischen Wandels werden im Rahmen der Mobilitätsforschung der Bundesregierung gefördert?
34. Untersucht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auch die sich verändernden Lebensverhältnisse bezogen auf die Mobilitätsnachfrage auf dem Land und in den Ballungsräumen?
35. Welche Fördermaßnahmen zur Analyse der Auswirkungen der Urbanisierung werden im Rahmen der Mobilitätsforschung der Bundesregierung gefördert?
36. Liegen der Bundesregierung aktuelle Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten von Schülerinnen und Schülern vor, und könnte dieses Thema Bestandteil eines möglichen Forschungsschwerpunkts im Rahmen der Forschungsförderung des Bundes sein?
37. Welche Rolle spielt die Inklusion in der Mobilitätsforschung der Bundesregierung?
38. Welche Forschungskonzepte liegen vor, die eine bessere Mobilität und Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung, etwa einer Sehbehinderung, zum Beispiel im ÖPNV, zum Ziel haben?
39. Wie verteilen sich die Fördermaßnahmen des Bundes sowie nach Kenntnis der Bundesregierung von anderen Fördergebern im Bereich der Mobilitätsforschung auf die unterschiedlichen Verkehrsträger Auto, ÖPNV, Bahn, Fahrrad etc.?

40. Welche sozioökonomischen Faktoren wirken sich nach Meinung der Bundesregierung wie auf das Mobilitätsverhalten aus, und wie werden sich diese weiterentwickeln?
41. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse darüber, inwieweit sich ein verändertes Angebot im Alltagsverkehr, etwa durch einen Ausbau öffentlicher Verkehrssysteme, einen Parkplatzabbau oder durch eine verstärkte Förderung des Fahrradverkehrs, auf das Mobilitätsverhalten auswirkt?
Wenn ja, welche?
42. Welche Auswirkungen haben nach Meinung der Bundesregierung Informations- und Kommunikationstechnologien auf das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsorganisation?
43. Plant die Bundesregierung die Weiterentwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologien und deren Nutzbarkeit für den Mobilitätssektor zu fördern, und wenn ja, mit welchen Schwerpunkten?
44. Gibt es bereits Aktivitäten der Bundesregierung, mit denen sie die Forschung an bzw. die Bereitstellung eines verkehrsträgerübergreifenden digitalen Atlas für Mobilität und Logistik fördert?
45. Was sind nach Meinung der Bundesregierung Ursachen von Verhaltensänderungen besonders von jungen Erwachsenen in Bezug auf Mobilitätsangebote?
46. Wie will die Bundesregierung die Markteinführung neuer Technologien fördern?
47. Wie will die Bundesregierung Deutschland als Forschungsstandort der Mobilitätsbranche stärken?

Wissensmanagement

48. Mittels welcher Maßnahmen unterstützt der Bund die Verbreitung von Erkenntnissen der Erforschung des Mobilitätsverhaltens, und wem sind die Erkenntnisse zugänglich?
49. Wie bewertet die Bundesregierung die Fachkräfteentwicklung für den Bereich der Mobilitätsforschung und speziell im Bereich der Erforschung des Mobilitätsverhaltens?
50. Wo und wie viele Lehrstühle gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, die sich mit den Fragen der Mobilität schwerpunktmäßig auseinandersetzen?
51. Hält die Bundesregierung die Entwicklung einer Roadmap zur Zukunft der Mobilität in Deutschland für sinnvoll, und wenn nein, warum nicht, und wenn ja, welche Rolle spielt die Erforschung des Mobilitätsverhaltens?
52. Wie will die Bundesregierung Ergebnisse aus den unterschiedlichen bereits geförderten Projekten zusammenführen und zugänglich machen, damit diese zukünftig mit eingeplant werden?
53. Was waren die zentralen Schlussfolgerungen aus der Studie „Mobilität in Deutschland“, die sowohl im Jahr 2002 als auch im Jahr 2008 durchgeführt wurde, und wie hat die Bundesregierung diese Schlussfolgerungen umgesetzt?
54. Plant die Bundesregierung eine Folgestudie zur Studie „Mobilität in Deutschland“?
Wenn nein, warum nicht?

Mobilitätsforschung auf europäischer Ebene

55. Welche Bereiche der Mobilitätsforschung wurden bzw. werden seit dem Jahr 2008 auf der Ebene der Europäischen Union gefördert?
56. Unterstützt die Bundesregierung die im Weißbuch „Verkehr 2050“ geplante Stärkung der Forschung und die vorgeschlagene Bündelung der EU-Forschungsanstrengungen, und wenn ja, wie soll diese Bündelung umgesetzt werden?
57. Welchen Stellenwert nimmt dabei die Erforschung des Mobilitätsverhaltens ein?

Berlin, den 12. Dezember 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

