

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Kaczmarek, Ute Kumpf, Dr. Ernst Dieter Rossmann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/11860 –**

Zukunft der Mobilität – Entwicklung der Mobilitätsforschung des Bundes

Vorbemerkung der Fragesteller

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.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Gemäß der Zielsetzung, Mobilität zu ermöglichen und nicht zu behindern, legt die Bundesregierung ihrer Mobilitätsforschung einen weiten Mobilitätsbegriff zugrunde. Die Bundesregierung verfolgt damit in der Mobilitätsforschung einen ganzheitlichen, systemisch integrierten und auf Nachhaltigkeit und Schutz unserer Lebensgrundlagen ausgerichteten Ansatz. Nur eine solche breit angelegte Strategie kann die Bundesregierung bei ihrer Aufgabe unterstützen, Mobilität am Standort Deutschland in einem immer komplexer werdenden globalen Kontext für die Zukunft zu sichern.

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?

Neben dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dem Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) sind das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi), das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) und das Bundesministerium für Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (BMELV) für Bereiche der Mobilitätsforschung zuständig.

2. Welche Bundesämter sind mit der Förderung der Mobilitätsforschung beauftragt?

Verschiedene Bundesämter befassen sich im Rahmen der ihnen zugewiesenen Fachzuständigkeit mit der Mobilitätsforschung, so z. B. die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), das Umweltbundesamt (UBA) oder das Bundesinstitut für Bevölkerungsforschung (BiB).

3. Welche Projekte im Rahmen der Mobilitätsforschung werden durch die zuständigen Bundesministerien und Bundesämter durchgeführt?

Das Forschungsinformationssystem (FIS, www.forschungsinformationssystem.de) des BMVBS, die Hightech-Strategie 2020 und ebenso der Bundesbericht Forschung und Innovation geben einen Überblick über die Mobilitätsforschung der Bundesregierung.

4. Welche außeruniversitären Forschungseinrichtungen befassen sich nach Kenntnis der Bundesregierung schwerpunktmäßig mit Fragen der Mobilitätsforschung, und mit welchen Etats fördern diese Einrichtungen die Mobilitätsforschung?

Wichtige Träger der Mobilitätsforschung sind z. B. Einrichtungen der Allianz der Wissenschaftsorganisationen. Eine Zusammenfassung ihrer Tätigkeit ist in

der im Februar 2012 erschienen Broschüre „Wir erforschen Mobilität“ nachzulesen (www.humboldt-foundation.de/pls/web/docs/F20540/partnerbroschuere.mobilitaet.pdf).

Darüber hinaus wird auf die Angaben im Bundesbericht Forschung und Innovation 2012 verwiesen.

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?

Das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) ist das Forschungszentrum der Bundesrepublik Deutschland für Luft- und Raumfahrtangelegenheiten. Das DLR führt umfangreiche Forschungs- und Entwicklungsarbeiten in den Bereichen Luftfahrt, Raumfahrt, Energie und Verkehr durch und bildet damit eine Wissensquelle für eine kompetente Politikberatung der Bundesregierung. Über die eigene Forschung hinaus ist das DLR als Raumfahrtagentur im Auftrag der Bundesregierung für die Planung und Umsetzung der deutschen Raumfahrtaktivitäten zuständig. Das DLR ist mit seinen 25 verkehrsbezogenen Forschungseinrichtungen für die Bundesregierung ein wichtiger Impulsgeber. Speziell das DLR-Institut für Verkehrsforschung mit seinem verkehrsträgerübergreifenden integrativen Forschungsansatz ist für die Verkehrspolitik von großem Nutzen.

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?

Die Bundesregierung konnte die Haushaltsmittel für Mobilitätsforschung seit 2005 bis 2012 in erheblichem Maße steigern – von rund 200 Mio. Euro auf mehr als 0,5 Mrd. Euro jährlich (Auswertung DASTAT-Datenbank).

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?

Die Mobilitätsforschung in Deutschland ist stark vernetzt und damit koordiniert z. B. über die universitäre Forschung, die vom Bund über Auftrags- und Auftragsforschung beauftragt wird oder auch über die Einrichtungen der Gottfried-Wilhelm-Leibnitz-Gemeinschaft (50:50-Förderung Bund/Länder) oder auch landesansässige Institute der Fraunhofer-Gesellschaft, der Max-Planck-Gesellschaft oder der Helmholtz-Gemeinschaft. Ausgeprägtere Mobilitätsforschung der Länder ist schwerpunkthaft auf Projekte der Verkehrssteuerung und der Elektromobilität fokussiert.

8. Wer sind die wichtigsten Partner der Bundesregierung im Bereich der Mobilitätsforschung (kleine und mittlere Unternehmen, Großunternehmen, Hochschulen, außeruniversitären Forschungseinrichtungen usw.)?

Die Bundesregierung unterscheidet im Bereich der Mobilitätsforschung nicht zwischen „wichtigsten“ und „weniger wichtigen“ Partnern.

9. Welche Aktivitäten von Unternehmen im Bereich der Mobilitätsforschung sind der Bundesregierung bekannt, und in welcher Höhe werden dafür Bundesmittel zur Förderung eingesetzt?

Die Bundesregierung unterstützt Unternehmen im Bereich der Mobilitätsforschung u. a. durch die Förderung von Verbundprojekten im Rahmen der jeweiligen Forschungsprogramme für Luftfahrt, Schifffahrt, Verkehr und Elektromobilität. Die maximale Höhe der möglichen anteiligen Förderung ist in folgender Tabelle beispielhaft für den Schifffahrtsbereich dargestellt:

Tabellarische Darstellung der Beihilfeintensitäten

	Kleine Unternehmen	Mittlere Unternehmen	Große Unternehmen
<i>Grundlagenforschung</i>	100 %	100 %	100 %
<i>Industrielle Forschung</i>	70 %	60 %	50 %
<i>Industrielle Forschung mit:</i>			
▶ Zusammenarbeit zwischen Unternehmen; bei Großunternehmen: grenzüberschreitend oder mit wenigstens einem KMU oder	80 %	75 %	65 %
▶ Zusammenarbeit von Unternehmen und Forschungseinrichtungen oder			
▶ Verbreitung der Ergebnisse			
<i>Experimentelle Entwicklung</i>	45 %	35 %	25 %
<i>Experimentelle Entwicklung mit:</i>			
▶ Zusammenarbeit zwischen Unternehmen; bei Großunternehmen: grenzüberschreitend oder mit wenigstens einem KMU oder	60 %	50 %	40 %
▶ Zusammenarbeit von Unternehmen und Forschungseinrichtungen			

Quelle:

Forschungsprogramm für Schiffbau, Schifffahrt und Meerestechnik, S. 47.

10. Plant die Bundesregierung, die Forschungsaktivitäten von Unternehmen im Bereich der Mobilitätsforschung finanziell stärker zu unterstützen, z. B. durch Einführung einer steuerlichen Forschungsförderung?

Das derzeitige Förderniveau ist den aktuellen Aufgaben entsprechend angemessen. Eine weitere Steigerung dieses Förderniveaus ist derzeit nicht geplant. Eine effiziente Organisation der Forschung ist häufig genauso wichtig wie die absolute Höhe der finanziellen Förderung. Hinsichtlich der steuerlichen Förderung wird auf die Antworten zu den Fragen 12 und 13 verwiesen.

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?

Der Bundesregierung ist es in den vergangenen Jahren im Rahmen der High-tech-Strategie gelungen, die Bedingungen für private Investitionen in Forschung und Innovation nachhaltig zu verbessern. Das Ziel, 3 Prozent des Bruttoinlandsprodukts in Forschung und Entwicklung (FuE) zu investieren, ist nun nahezu erreicht.

Nach den Anfang Dezember 2012 veröffentlichten vorläufigen Zahlen des Stifterverbandes für die Deutsche Wissenschaft haben Unternehmen in Deutschland im Jahr 2011 insgesamt 50,3 Mrd. Euro für Forschung und Entwicklung (FuE) ausgegeben – das sind 7,2 Prozent mehr als im Jahr 2010. Trotz einer starken nominalen Steigerung des Bruttoinlandsprodukts um ca. 3,9 Prozent im Jahr 2011 erreichte der FuE-Anteil am Bruttosozialprodukt den historischen Höchstwert von knapp 2,9 Prozent. Allein in den Jahren 2005 bis 2011 wurden die Ausgaben des Bundes für Forschung und Entwicklung um 46 Prozent auf rund 13,2 Mrd. Euro erhöht. Auch wurde die Zusage, in dieser Legislaturperiode zusätzliche 12 Mrd. Euro in Bildung und Forschung zu investieren, nicht nur eingehalten, sondern konnte mit mehr als 13 Mrd. Euro sogar übertroffen werden. Damit hat der Bund einen wichtigen Beitrag dazu geleistet, dass der FuE-Anteil seit 2005 von rund 2,5 Prozent auf rund 2,9 Prozent gestiegen ist. Auch die Expertenkommission Forschung und Innovation (EFI) begrüßt, dass Deutschland in den vergangenen Jahren die öffentlichen und privatwirtschaftlichen FuE-Investitionen systematisch steigern konnte.

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.“

Die Fragen 12 und 13 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat mehrfach ihre Haltung zur steuerlichen Förderung von Forschung und Entwicklung dargelegt.

Im Übrigen bedürfte ein solcher Gesetzentwurf, der eine steuerliche Förderung beinhaltet, der Zustimmung des Bundesrates. Da die Mehrheit des Bundesrates gegenwärtig allen Gesetzentwürfen, die zu Steuermindereinnahmen führen, ihre Zustimmung verweigert, dürfte dies auch hierfür gelten.

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?

Schwerpunkte der Mobilitätsforschung sind die Themenbereiche Transport, Land- und Schiffsverkehr (Schiene, Straße und Wasserwege) sowie Luftverkehr derzeit und zukünftig wesentlich in Zusammenhang mit umwelt-, klima- und energiepolitischen Fragestellungen. Im Rahmen eines ganzheitlichen Ansatzes misst die Bundesregierung auch der sozialwissenschaftlichen Forschung einen hohen Stellenwert bei.

15. Plant die Bundesregierung die Entwicklung einer Gesamtstrategie für die Mobilitätsforschung?

Wenn nein, warum nicht?

Nein, denn sie verfolgt bereits eine Gesamtstrategie.

16. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem bisherigen Verlauf der Forschungsinitiativen im Bereich der Mobilitätsforschung seit dem Jahr 2009?

Die bisherigen Forschungsinitiativen und -projekte haben in vielen Teilbereichen wesentliche Impulse durch Anwendung neuer Technologien gegeben. So sind z. B. die Wettbewerbsfähigkeit deutscher Seehäfen durch Projekte im Rahmen der Forschungsinitiative ISETEC II gesteigert (innovative Seehafentechnologien), die Nutzung der Verkehrsträger und deren Infrastruktur verbessert (Forschungsinitiative „Intelligente Logistik“, derzeit in Bewilligungsphase „Zukunftsfähige Logistiknetzwerke“), Möglichkeiten zur Reduzierung des Straßen- und Schienenverkehrslärms aufgezeigt worden und Beiträge zur Reduzierung der Zahl der Unfalltoten geleistet worden (z. B. Entwicklung eines Notbremsassistentensystems im Rahmen des Großprojekts „AKTIV“, deren Einbau künftig im Lkw vorgeschrieben wird). Im Eisenbahnbereich werden Möglichkeiten zur Steigerung der Leit- und Sicherheitstechnik entwickelt (NEGST – neue Generation Signaltechnik).

Auch künftig sollen solche Projekte und Programme zur intelligenteren Nutzung aller Verkehrsträger und insbesondere deren Verknüpfung („Intermodalität“) fortgeführt werden. Dies ist zugleich ein wichtiger Beitrag zur nachhaltigeren Nutzung knapper Ressourcen.

Ziel der zukünftigen Forschungsinitiativen wird es auch sein, technische Lösungen in ganzheitliche Lösungsstrategien zu überführen.

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?

Die Mobilitätsforschung der Bundesregierung erfolgt durch unterschiedliche Instrumente der Forschungsförderung. Dazu zählen die Ressort- oder Auftragsforschung, die Projektförderung (Antragsforschung) und die institutionelle Förderung mittels Zuwendungen. Nachfolgend werden aus einigen Bereichen Zahlen genannt:

Im Rahmen der FuE-Projektförderung der Elektromobilität aus dem Energie- und Klimafonds (EKF) wurden der Bundesregierung rd. 2 100 Anträge eingereicht. Es erfolgten rd. 1 800 Bewilligungen mit einem Fördervolumen von rund 1,4 Mrd. Euro.

18. Welche Forschungsstrategie und welche Förderprojekte verfolgt das Bundesministerium für Bildung und Forschung aktuell im Bereich Mikrosystemtechnik und Mobilität?

Die Mikrosystemtechnik hat in den vergangenen Jahren Beiträge für die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen im Automobilbereich geliefert. Sie ist heute als Querschnittstechnologie in verschiedenen Schwerpunkten verankert und findet sich so auch in der „Mensch-Technik-Interaktion“ für den demografischen Wandel. Hier fördert das BMBF unter anderem die Entwicklung von barrierefreien Mobilitätsketten, die auf die Bedürfnisse älterer Menschen eingehen. In dem Förderschwerpunkt „Mobil bis ins hohe Alter“ werden sowohl urbane als auch ländliche Räume adressiert, um über innovative Mobilitätskonzepte einen Beitrag zur gesellschaftlichen Teilhabe und zur Daseinsvorsorge zu leisten.

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?

Die Bundesregierung lässt in regelmäßigen Abständen Verkehrsprognosen als Grundlage für die Bundesverkehrswegeplanung erstellen. Die letzte Verkehrsprognose umfasst den Prognosehorizont bis zum Jahr 2025. Sie enthält u. a. Verkehrsnachfrageprognosen für die hier angeführten Verkehrsmittel. Aktuell wird eine neue Verkehrsprognose für den Prognosezeitraum bis zum Jahr 2030 erarbeitet, deren Ergebnisse voraussichtlich Ende des Jahres 2013 vorliegen werden.

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?
26. Liegen der Bundesregierung Analysen über den Zusammenhang von sozialem Hintergrund und der Nutzung von Mobilitätsangeboten vor?
Wenn ja, welche?

29. Was sind nach Auffassung der Bundesregierung die wesentlichen Erkenntnisse der Mobilitätsforschung der vergangenen zehn Jahre in Bezug auf das Mobilitätsverhalten der bundesdeutschen Bevölkerung?

Wegen ihres Sachzusammenhangs werden die Fragen 20 bis 23, 26 und 29 gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen differenzierte Daten und Analysen zum Mobilitätsverhalten von unterschiedlichen demografischen Gruppen sowie getrennt nach dem Geschlecht und dem sozialen Hintergrund vor. Grundlage sind die im Auftrag des BMVBS durchgeführten Sondererhebungen, insbesondere die Studien „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Deutsches Mobilitätspanel“ (Mop) sowie „Mobilität in Städten“ (SrV). Zusammen mit den Ergebnissen der amtlichen Statistik bieten diese Erhebungen einen belastbaren und umfassenden Einblick in Verhaltensmuster einzelner Personen sowie einen Überblick über typische Mobilitätsmuster, Verkehrskenngrößen sowie über die Ausstattung mit und Ausgaben für Verkehrsmittel der genannten demografischen und sozioökonomischen Zielgruppen.

Die Erhebungen MiD als Querschnitterhebung und das Mop als Längsschnitterhebung ergänzen sich als Bausteine einer umfassenden Mobilitätsbetrachtung: Die MiD als große Repräsentativbefragung von etwa 25 000 Haushalten erfasst im Abstand mehrerer Jahre (zuletzt in den Jahren 2002 und 2008) wichtige Mobilitätskenngrößen und ermöglicht auch differenzierte soziodemografische Auswertungen auf Makro- und Mikroebene. Das Erhebungskonzept ist so definiert, dass nicht nur für die Erhebungsjahre konkrete Analysen zum Mobilitätsverhalten vorgelegt werden, sondern auch Erkenntnisse in Bezug auf Veränderungen zum Mobilitätsverhalten gewonnen werden.

Das Mop hingegen erfasst seit 1994 jährlich das Mobilitätsverhalten von knapp 1 000 Haushalten, die jeweils über den Zeitraum von drei Jahren an dem Panel teilnehmen. Mit diesem Konzept bietet das Mop einerseits jährliche Mobilitätskennwerte für die genannten demografischen Zielgruppen; vor allem aber ermöglicht es auch einen Einblick in das Verhalten und in Verhaltensänderungen der Personen und Haushalte.

Tabelle: Entwicklung der Mobilitätskenngrößen in den vergangenen zehn Jahren

Mobilitätskenngröße <i>Personengruppe</i>	Entwicklung langfristig (10 Jahresabstand)	
	Trend	Erklärende mögliche Ursachen
Pkw-Verfügbarkeit und Führerscheinbesitz	langsame Zunahme	Gegenläufige, zum Teil kompensierende Entwicklungen
<i>Männer</i>	Stabilität	Kompensation leichter Zunahmen bei Älteren (Kohorteneffekte) und Rückgänge bei Jüngeren
<i>Frauen</i>	langsame Zunahme	Kohorteneffekt insbesondere bei Frauen über 60 („Nachholmotorisierung“)
<i>Jüngere (≤ 35)</i>	langsame Abnahme	späterer Führerschein- und Pkw-Erwerb im Lebenszyklus
<i>Ältere (> 60)</i>	langsame Zunahme	Kohorteneffekt (Übernahme des Pkw aus früheren Lebensphasen)
Verkehrsbeteiligung	Stabilität	--
Verkehrsaufkommen	langsame Abnahme	Alterung der Gesellschaft (Anteil Älterer (>60) nimmt zu mit strukturell niedrigerer Wegezahlg), mehr inhäusige Aktivitättausübung
<i>Männer</i>	langsame Abnahme	mehr inhäusige Aktivitättausübung (weniger Freizeit- und Einkaufswege), möglicherweise Ende der Abnahme erreicht
<i>Frauen</i>	Stabilität	--
<i>Jüngere (≤ 35)</i>	Abnahme	mehr inhäusige Aktivitäten (weniger Freizeit- und Einkaufswege), möglicherweise Ende der Abnahme erreicht.
<i>Ältere Frauen (> 60)</i>	langsame Zunahme	Kohorteneffekte: anders sozialisierte Rentner, höhere Führerscheinbesitzquote
Verkehrsleistung	Sehr langsame Zunahme	Kompensation gegenläufiger Entwicklungen aus strukturellen (Alterung der Gesellschaft, Siedlungsstruktur) und konjunkturellen Effekten
<i>Männer</i>	langsame Zunahme	--
<i>Frauen</i>	langsame Zunahme	Kohorteneffekte - zunehmende Erwerbstätigkeit bei Frauen
<i>Jüngere (≤ 35)</i>	langsame Abnahme	Urbanes Leben, Bildungsexpansion, Kostenbelastung durch Mobilität
<i>Ältere (> 60)</i>	Zunahme	Kohorteneffekte / andere Sozialisation
		Quelle: Deutsches Mobilitätspanel

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?

Die Fragen 24 und 25 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bundesregierung liegen unterschiedliche Untersuchungen zum Mobilitätsverhalten in anderen Industrienationen vor. Allerdings weisen die aktuellen Studien eine große Varianz in Methodik und Datenqualität auf, die die Unterschiede sozioökonomischer Merkmale, Raumstruktur, Verkehrspolitik und Kultur nicht hinreichend berücksichtigen bzw. erklären können und für vergleichende Erkenntnisse daher nicht belastbar sind.

27. Welche Bedeutung spielt nach Auffassung der Bundesregierung die sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschung für die Entwicklung moderner Mobilitätsdienstleistungen?

Die Bundesregierung misst der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung eine hohe Bedeutung für die Weiterentwicklung zielgenauer Mobilitätsdienstleistungen zu. Sowohl die Erhebungen als auch die Bereitstellung der Ergebnisse zu Mobilitätserhebungen des Bundes folgen daher anerkannten sozialwissenschaftlichen Methoden und Anforderungen.

28. Was sind nach Ansicht der Bundesregierung Qualitätskriterien in Bezug auf eine soziale, moderne und bedarfsgerechte Mobilität?

Eine soziale, moderne und bedarfsgerechte Mobilität zeichnet sich durch folgende Merkmale aus: Verfügbarkeit, Nutzerfreundlichkeit, Bezahlbarkeit für Nutzer und Finanzierbarkeit für die öffentliche Hand, Umweltfreundlichkeit, Energieeffizienz, Klimafreundlichkeit sowie Barrierefreiheit. Diese Merkmale sind nur in einem integriert intermodalen Strategieansatz zu erreichen unter Nutzung eines Maximums von technischen, organisatorischen, wirtschaftlichen und verhaltensbezogenen Innovationen.

Mobilitätsverhalten in der Forschungsförderung

30. Welche Fördermaßnahmen zu Fragen des Mobilitätsverhaltens werden im Rahmen der Mobilitätsforschung der Bundesregierung gefördert?

Hierzu wird auf die Antworten zu den Fragen 20 bis 29, das Forschungsinformationssystem (FIS) und die Förderdatenbank der Bundesregierung verwiesen. Von grundlegender Bedeutung ist dabei die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (MID). Mit MID sowie dem „Deutschen Mobilitätspanel“ (Mop) werden Grundlagen der Veränderung des Mobilitätsverhaltens intersubjektiv nachprüfbar erfasst. In Zusammenhang z. B. mit dem Einsatz neuer Technologien, der Verkehrssicherheit, der Inklusion oder des demografischen Wandels werden diese Erkenntnisse dann anwendungsbezogen weiter vertieft.

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?

Für Wissenschaft und Forschung sind zu einem erheblichen Teil die Länder zuständig. Fachbereichsübergreifend gebündelt ist die Verkehrsforschung an der verkehrswissenschaftlichen Fakultät „Friedrich-List“ der TU-Dresden. Daneben gibt es noch eine Vielzahl von verkehrsbezogenen Lehrstühlen, die sich forschungsseitig mit Einzelbereichen des Verkehrs befassen.

32. Sieht die Bundesregierung einen Bedarf für eine neue sozialwissenschaftliche Mobilitätsforschungsinitiative, und wenn ja, was wären aus ihrer Sicht die Leitthemen und Leitfragen?

Die umwelt-, klima- und energiepolitischen Vorgaben im Verkehrsbereich sind aus ganzheitlicher Sicht zu betrachten. Dies wird zu einer Weiterentwicklung der wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung führen.

33. Welche Maßnahmen zur Analyse der Auswirkungen des demographischen Wandels werden im Rahmen der Mobilitätsforschung der Bundesregierung gefördert?

Die Bundesregierung hat im Jahr 2011 eine Forschungsagenda zum demografischen Wandel mit dem Titel „Das Alter hat Zukunft“ verabschiedet. Diese Forschungsagenda ist Bestandteil der in 2012 verabschiedeten Demografiestrategie der Bundesregierung. Innerhalb der sechs Forschungsfelder lautet das Forschungsfeld 5 „Gesellschaftliche Teilhabe; Mobil in Verbindung bleiben“. Neun Bundesressorts erstellen unter diesem Dach Ergebnisse zu den verschiedenen Forschungsfeldern bereit. So sollen mit dem Aktionsprogramm „Regionale Daseinsvorsorge“ des BMVBS verschiedene Anpassungsstrategie aufgrund des demografischen Wandels für Verkehrsangebote in ländlichen Räumen untersucht und erprobt werden. In aktuellen Forschungsprogrammen werden mit Blick auf Mobilitätsbedürfnisse und -möglichkeiten Strategien zum demografischen Wandel erarbeitet – so z. B. auch im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr in einem Projekt zur Erarbeitung eines integrierten Mobilitätskonzepts in einer vom demografischen Wandel besonders betroffenen ländlichen Region wie dem Landkreis Nordfriesland.

Das BMBF fördert im Rahmen der Forschungsagenda der Bundesregierung für den demografischen Wandel den Förderschwerpunkt „Mobil bis ins hohe Alter“ mit insgesamt zwölf Verbundprojekten, die alter(n)sgerechte Mobilitätsangebote entwickeln. Da diese Projekte jeweils einen spezifischen regionalen Fokus und die bestehende demografische Situation im Blick haben, kommt der Bedarfsanalyse von Nutzergruppen und ihrem Mobilitätsverhalten, der technisch-organisatorischen Machbarkeit und der individuellen sowie kollektiven Bezahlbarkeit eine hohe Bedeutung zu. Die projektspezifische Kontextanalyse und exemplarische Nutzerintegrationen werden somit als Schlüsselemente einer erfolgreichen und situationsgerechten Entwicklung und Umsetzung innovativer Konzepte angesehen.

34. Untersucht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang auch die sich verändernden Lebensverhältnisse bezogen auf die Mobilitätsnachfrage auf dem Land und in den Ballungsräumen?

Die Mobilitätssicherung der Menschen im ländlichen Raum ist ein prioritäres Anliegen der Bundesregierung. Im Forschungsprogramm des BMVBS und seiner Ressortforschungseinrichtungen sowie im Aktionsprogramm Regionale Daseinsvorsorge sowie in der Demografiestrategie der Bundesregierung ist dies ein wichtiges Thema. Der Mobilitätsbereich ist von den Folgen des demografischen Wandels – insbesondere in ländlichen Regionen – besonders betroffen. Die Sicherung der Mobilität als Teil der Daseinsvorsorge gehört zu den wesentlichen Herausforderungen des demografischen Wandels. Der Bund untersucht dies aktuell unter anderem in dem in der Antwort zu Frage 33 erwähnten Landkreis Nordfriesland sowie mit dem Aktionsprogramm „Regionale Daseinsvorsorge“ im Forschungsprogramm „Modellvorhaben der Raumordnung“ (MORO). Dort werden Handlungsoptionen zu Sicherung und Anpassung ein-

zelter Infrastrukturbereiche an die Folgen des demografischen Wandels in 21 Modellregionen bis 2014 erprobt.

Ein weiteres Forschungsprojekt „Strategien zum demografischen Wandel – Standort und Standortalternativen“ analysiert insbesondere die verkehrlichen Folgen der von Kommunen und Regionen praktizierten Strategien im Umgang mit dem demografischen Wandel und die möglichen Einflussfaktoren auf die Wohnstandortwahl bzw. auf einen Wohnstandortwechsel der Bevölkerung im ländlichen Raum. Mit der gezielten Entwicklung neuer Mobilitäts- und Informationsdienste wird dem beobachtbaren Umzug älterer Menschen in die Städte und der damit einhergehenden steigenden Mobilitätsnachfrage in Ballungsräumen Rechnung getragen. Für die Sicherstellung der Mobilität auf dem Land werden bedarfsorientierte Mobilitätsdienste entwickelt. Beispielsweise befasst sich das im Jahr 2013 beginnende Verbundprojekt DynAPSys mit der nachfrageorientierten Gestaltung von Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im ländlichen Raum.

35. Welche Fördermaßnahmen zur Analyse der Auswirkungen der Urbanisierung werden im Rahmen der Mobilitätsforschung der Bundesregierung gefördert?

Mobilität und Verkehr enden nicht an urbanen Grenzen. Die Mobilitätsforschung der Bundesregierung bezieht daher den regionalen Kontext und dessen Verflechtung mit den Städten ein. Es werden z. B. auch Projekte gefördert, die die Teilhabechancen aller Menschen und insbesondere von Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit durch eine stärkere Vernetzung öffentlich zugänglicher Verkehrsmittel sowie die Förderung der Nahmobilität verbessern. Beispielsweise fördert und evaluiert der Bund in Pilotprojekten die Vernetzung des öffentlichen Personenverkehrs und des Fahrradfahrens durch Öffentliche Fahrradverleihsysteme.

Urbanisierung führt auch zu neuen Siedlungsprojekten, deren Folgekosten (Investitions-, Betriebs- und Instandhaltungskosten für Straßen und ÖPNV-Infrastruktur) durch vom Bund geförderte Instrumente qualifiziert abgeschätzt werden können.

Mit ihrem Forschungsprogramm Stadtverkehr bearbeitet die Bundesregierung schon seit über 40 Jahren gemeinsam mit den Bundesländern und Kommunen aktuelle Verkehrsthemen.

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?

Im Rahmen der Mikrozensuserhebung wird im Abstand von vier Jahren der Schüler- bzw. Ausbildungsverkehr differenziert nach soziodemografischen Merkmalen erfasst; die Erhebung des Jahres 2012 ist noch nicht abgeschlossen. Darüber hinaus wird die Alltagsmobilität der Schülerinnen und Schüler in den Erhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MID) und „Deutsches Mobilitätspanel“ (Mop) erfragt.

Das Thema Schülerverkehr ist bzw. war Gegenstand des Forschungsprogramms Stadtverkehr und des Forschungsprogramms Mobilität 21. Auf Basis dieser Erhebungen und Forschungen wird der Schülerverkehr in den Langfristprognosen für den Bundesverkehrswegeplan untersucht. Das BMWi fördert im Rahmen seines Programms „Mobilität und Verkehrstechnologien“ die Entwick-

lung informationstechnischer Hilfsmittel für geistig behinderte Schüler zur eigenständigen Nutzung des ÖPNV.

37. Welche Rolle spielt die Inklusion in der Mobilitätsforschung der Bundesregierung?

Die Mobilitätsforschung der Bundesregierung ist grundsätzlich am Ziel der Inklusion ausgerichtet. Inklusion ist aus Sicht der Bundesregierung von zentraler gesellschaftlicher, sozioökonomischer und verkehrlicher Bedeutung wie die Aktivitäten bezüglich einer vollständigen Barrierefreiheit sowohl im mobilen wie immobilen Bereich belegen.

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?

Barrierefreiheit und Inklusion auch der Menschen mit Behinderungen sind seit Jahren wichtiger Bestandteil laufender Forschungskonzepte der Bundesregierung, insbesondere auch im Rahmen des Forschungsprogramms Stadtverkehr. Forschungs- und Innovationsaktivitäten (FuI-Aktivitäten) beziehen sich hier zum Beispiel auf die Ebenen Bewusstseinsbildung und Aktivierung für den ÖPNV (u. a. Tarife, Sicherheitsempfinden), Liniennetz und Leistungsangebot (u. a. Bedienungszeiten, Takt), Informationsbereitstellung (u. a. barrierefreie Gestaltung von Informationen, Fahrkartenautomaten), Wege von und zur Haltestelle sowie Gestaltung von Haltestellen und Fahrzeugen. Auch werden beispielsweise im Forschungsbereich der Gestaltung von Straßenverkehrsanlagen Vorhaben realisiert wie das Forschungsprojekt „Barrierefreie Querungsstellen an Hauptverkehrsstraßen – Ausgestaltung von Bordsteinabsenkungen und Bodenindikatoren“ im Detail bearbeitet. Die Ergebnisse derartiger Forschungsprojekte fließen u. a. in die Gestaltung und Weiterentwicklung von Richtlinien und Handlungsempfehlungen wie z. B. das Hinweispapier der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) für barrierefreie Verkehrsanlagen (HBVA) ein. Ein wichtiges Projekt mündete vor Kurzem in eine Buchveröffentlichung mit dem Titel „Barrierefreier ÖPNV in Deutschland“. Ziel des Vorhabens war es, den hohen Entwicklungsstand von Maßnahmen zur Gewährleistung von Barrierefreiheit im ÖPNV in Deutschland umfassend zu ermitteln, zu bewerten und anschaulich darzustellen. Ebenfalls berücksichtigt wurden hierbei die rechtlichen und finanziellen Rahmenbedingungen einschließlich der wirtschaftlichen Auswirkungen entsprechender Maßnahmen. Mit dem Buch liegt nun ein Kompendium vorbildlicher Lösungen vor, das allen, die für den ÖPNV politisch, administrativ oder technisch Verantwortung tragen, zur Verfügung steht.

Ein BMBF-Förderschwerpunkt „Mobil bis ins hohe Alter“ basiert auf der Entwicklung von Lösungen, die sich insbesondere neue Formen der Mensch-Technik-Interaktion zunutze machen. Mit neuartigen und individuell anpassbaren Bedienkonzepten und -elementen sollen so Service- und Mobilitätsangebote geschaffen werden, die auch Menschen mit unterschiedlichen körperlichen Einschränkungen Unterstützung bieten und auf diese Weise die individuelle und selbstbestimmte Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe fördern.

Auch einzelne Projekte des BMWi-Schwerpunkts „Von Tür zu Tür“ unterstützen mit der Entwicklung smartphonebasierter Informations- und Kommunikationssysteme und lokaler Navigationsdienste behinderte Menschen bei ihrer eigenständigen Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs.

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.?

Die Politik der Bundesregierung in der Mobilitätsforschung geht von einem integrierten ganzheitlichen sowie übergreifenden systemischen Ansatz aus, siehe auch die Vorbemerkung der Bundesregierung zu dieser Anfrage. Forschungsprojekte im Mobilitätsbereich umfassen daher zumeist Querschnittsthemen und lassen sich daher in der Regel nicht eindeutig einzelnen Verkehrsträgern zuordnen.

40. Welche sozioökonomischen Faktoren wirken sich nach Meinung der Bundesregierung wie auf das Mobilitätsverhalten aus, und wie werden sich diese weiterentwickeln?

Die wesentlichen Faktoren sind Altersstruktur, Siedlungsstruktur, Arbeitsorganisation, Freizeitverhalten, Wertestruktur, Migrationsstruktur, Einkommen und Bildung, wobei zwischen diesen Faktoren Abhängigkeiten bestehen. Während sich Einkommen und Kaufkraft vor allem auf die Möglichkeiten auswirken, Mobilitätsoptionen wahrzunehmen, ist Bildung ein relevanter Faktor beispielsweise für die Akzeptanz neuer Mobilitätsformen.

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?

Mobilität ist stark habitualisiert. Kurzfristige Änderungen des Mobilitätsverhaltens sind nicht zu erwarten. In den neuen Bundesländern hat man nach der Wende Erfahrungen mit den Schwierigkeiten gemacht, den ursprünglich hohen Modal-Split im ÖPNV weiter zu halten. Verknappter Parkraum kann zudem zu Ausweichreaktionen auf die so genannte grüne Wiese führen. Gesamthafte Vorgehensweisen erfordern somit auch Kommunalgrenzen übergreifende Strategien. Zu beachten ist weiterhin, dass die in der Frage genannten Maßnahmen in unterschiedlichen Regionen, z. B. in Ballungsräumen bzw. in ländlichen Regionen, durchaus unterschiedliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten haben können. Pauschale Aussagen, wie sich ein verändertes Angebot im Alltagsverkehr auf das Mobilitätsverhalten der Menschen in Deutschland auswirkt, können nicht getroffen werden.

42. Welche Auswirkungen haben nach Meinung der Bundesregierung Informations- und Kommunikationstechnologien auf das Mobilitätsverhalten und die Mobilitätsorganisation?

Informations- und Kommunikationstechnologien können einen beträchtlichen Beitrag vor allem zur Unterstützung inter- und multimodalen Verhaltens in der Bevölkerung leisten, wobei multimodal für die Nutzung unterschiedlicher Verkehrsmittel für unterschiedliche, zeitlich und räumlich nicht miteinander verbundene Wege und intermodal innerhalb einer Wegekette steht. Diese Wirkung entsteht vor allem dann, wenn seitens der Betreiber ein integrierter Zugang zu vorhandenen Mobilitätsdienstleistungen (öffentlicher Verkehr, Car Sharing, Bike Sharing, Taxi, Fahrdienste) angeboten wird. Als wichtiger Treiber für diese Entwicklung erweisen sich Smartphones und deren Apps.

Nur sehr geringe Wirkungen haben dagegen Informationsdienste, die auf eine Verhaltensänderung seitens der Verkehrsteilnehmer in Bezug auf deren Gewohnheiten bei der Verkehrsmittelwahl abzielen. Solche Dienste schlagen beispielsweise andere Abfahrtszeiten oder andere Routen vor. Neue Untersuchungen zeigen, dass die Akzeptanz solcher Änderungsvorschläge minimal ist.

Die neuen Medien haben inzwischen hinsichtlich Akzeptanz und technischem Reifegrad einen Stand erreicht, der es ermöglicht, noch bestehende Nutzungsbarrieren hinsichtlich Nutzungsmöglichkeiten von Mobilitätsalternativen zu beseitigen.

Die Informations- und Kommunikationstechnologien ermöglichen den Fahrgästen des öffentlichen Personenverkehrs die für ihre Fahrt notwendigen Reiseinformationen in Echtzeit zur Verfügung zu stellen. Sie unterstützen mit informationstechnischen Hilfsmitteln den behinderten Menschen bei der eigenständigen Nutzung des öffentlichen Personenverkehrs. Sie erleichtern grundsätzlich den Zugang zum öffentlichen Personenverkehr und beeinflussen damit insofern das Mobilitätsverhalten, als der öffentliche Personenverkehr stärker als integraler Bestandteil der Wegekette gesehen wird.

Darüber hinaus weisen Informations- und Kommunikationstechnologien ein hohes Potenzial auf, um den individuellen Straßenverkehr durch eine intelligente Verkehrslenkung sicherer und effizienter zu gestalten. Sie sind ferner zentrale Elemente aller auf Nahtlosigkeit angelegter integrierter Verkehre.

43. Plant die Bundesregierung die Weiterentwicklung der Informations- und Kommunikationstechnologien und deren Nutzbarkeit für den Mobilitätssektor zu fördern, und wenn ja, mit welchen Schwerpunkten?

Die Einführung und Weiterentwicklung von intelligenten Verkehrssystemen (IVS) ist ein besonderes Anliegen der deutschen Verkehrspolitik. Unter Federführung des BMVBS ist mit zuständigen Bundesressorts, Ländern, Kommunen, Industrie und Verbänden ein nationaler IVS-Aktionsplan Straße erarbeitet worden, der Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern einbezieht. Über ein derzeit laufendes Forschungsvorhaben lässt das BMVBS die Möglichkeiten auch einer ÖV-IVS-Rahmenarchitektur prüfen. Zum verbesserten Datenaustausch zwischen Contend- und Service Providern hat die Bundesregierung einen Mobilitätsdatenmarktplatz (MDM) eingerichtet, über den zukünftig eine Vielzahl wichtige den Verkehr betreffende Daten vereinfacht zur Verfügung gestellt werden sollen. Die Bundesregierung hat ein hohes Interesse, dass die am Markt heute schon etablierten hochwertigen mobilen elektronischen Dienste für den Nutzer noch einfacher zugänglich gemacht werden können. Hierzu gehören auch Fußgänger- und ÖPNV-Routingverfahren, die z. B. derzeit mit dem Projekt „Von Tür zu Tür“ entwickelt werden, sowie ebenso die Weiterentwicklung eines deutschlandweiten Fahrplaninformationssystems mit Hinweisen zu behindertenfreundlichen Zuwegungen, um die vorhandenen informatorischen Zugangshürden weiter abzubauen. Die Satellitennavigation nimmt hierbei als Basistechnologie eine Schlüsselrolle ein. Mit dem Forum Satellitennavigation hat hier die Bundesregierung eine zentrale Plattform für innovative Navigationsanwendungen geschaffen. Die Bundesregierung fördert weitere Projekte im Bereich Fahrerassistenzsysteme oder auch kooperative Verkehrssysteme.

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?

Der Vorschlag aus der Wissenschaft zur Entwicklung eines digitalen Logistik- und Mobilitätsatlas ist der Bundesregierung bekannt. Ob und in welchem Umfang eine Realisierung möglich und sinnvoll erscheint, wird derzeit geprüft.

45. Was sind nach Meinung der Bundesregierung Ursachen von Verhaltensänderungen besonders von jungen Erwachsenen in Bezug auf Mobilitätsangebote?

Generell kann festgestellt werden, dass jüngere Erwachsene sich gegenüber neuen Mobilitätsangeboten offener erweisen als ältere Erwachsene. Aus Sicht der Bundesregierung liegen jedoch noch keine konkreten, belastbaren Erkenntnisse über die Ursachen von Verhaltensänderungen Jugendlicher bzw. junger Erwachsener vor. Auch ist noch nicht hinreichend erforscht, wie sich das Verhalten quantitativ und qualitativ verändert. Die Ergebnisse weiterer Forschungen sind abzuwarten.

46. Wie will die Bundesregierung die Markteinführung neuer Technologien fördern?

Die Markteinführung neuer Technologien ist nicht Gegenstand von Forschungs- und Entwicklungsvorhaben des Bundes. Forschungs- und Entwicklungsvorhaben sind jedoch wesentliche Voraussetzung für Innovationen. In Form z. B. von Modellversuchen oder experimentell angelegten Praxisvorhaben werden damit gezielt Grundlagen für spätere Markteinführungen geschaffen. Die Forschungs- und Innovationsförderung der Bundesregierung erfüllt hier eine Brückenfunktion.

47. Wie will die Bundesregierung Deutschland als Forschungsstandort der Mobilitätsbranche stärken?

Ein gutes Beispiel für Aktivitäten der Bundesregierung ist die Hightech-Strategie 2020 mit dem Zukunftsprojekt „Nachhaltige Mobilität“. Die Hightech-Strategie 2020 wird begleitet durch die Forschungsunion, in die alle wichtigen Partner aus Industrie/Wirtschaft, Wissenschaft, Forschung sowie Gesellschaft eingebunden sind.

Wissensmanagement

48. Mittels welcher Maßnahmen unterstützt der Bund die Verbreitung von Erkenntnissen der Erforschung des Mobilitätsverhaltens, und wem sind die Erkenntnisse zugänglich?

Um den Planungsbehörden, der Fachöffentlichkeit und der Wissenschaft die Analyse gezielter Forschungsfragen zu ermöglichen, werden der Wissenschaft die Ergebnisse der Mobilitätserhebungen „Mobilität in Deutschland“ (MiD) und „Deutsches Mobilitätspanel“ (Mop) bereits seit vielen Jahren kostenfrei als anonymisierte Datensätze bereitgestellt. Als Teil der Open-Data-Strategie der Bundesregierung werden die Daten zukünftig auch bei kommerzieller Nutzung kostenfrei zur Verfügung gestellt. Dies soll insbesondere die Entwicklung moderner Mobilitätsdienstleistungen unterstützen. Weiterhin werden die Ergebnisse der Verkehrs- und Mobilitätsforschung im eigens dazu entwickelten For-

schungsinformationssystem (FIS) aufbereitet vorgehalten. Auf den Internetseiten der Ressorts sowie der Ressortforschungseinrichtungen wie beispielsweise der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), dem Bundesinstitut für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) oder dem Umweltbundesamt (UBA) werden Forschungsergebnisse zum Download bereitgestellt.

49. Wie bewertet die Bundesregierung die Fachkräfteentwicklung für den Bereich der Mobilitätsforschung und speziell im Bereich der Erforschung des Mobilitätsverhaltens?

Die Fachkräfteentwicklung speziell im Bereich der Erforschung der Mobilität und des Mobilitätsverhaltens vermag die Bundesregierung nicht zu bewerten, da ihr entsprechende Datengrundlagen nicht vorliegen.

50. Wo und wie viele Lehrstühle gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland, die sich mit den Fragen der Mobilität schwerpunktmäßig auseinandersetzen?

Auf die Antwort zu Frage 31 wird verwiesen. Die Bundesregierung nimmt mit Sorge zur Kenntnis, dass eine Reihe universitärer Lehrstühle, die sich bisher schwerpunktmäßig mit Fragen der Mobilität auseinandersetzen nach Emeritierung entweder eingespart bzw. nach Neubesetzung auf andere Themen konzentrieren. Die Mobilitätsforschung auf universitärem Niveau, orientiert an internationalen Forschungsmaßstäben, ist unverzichtbar für den Verkehrs- und Logistikstandort Deutschland.

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?

Die Bundesregierung beschäftigt sich umfassend mit den Fragestellungen der Zukunft der Mobilität und berücksichtigt diese in ihrer Verkehrspolitik. Dieser Ansatz spiegelt sich beispielsweise wider in folgenden ganzheitlich ausgerichteten Strategien wie dem Regierungsprogramm Elektromobilität oder auch der Mobilitäts- und Kraftstoffstrategie. Auch das Zukunftsthema „Nachhaltige Mobilität“ in der Hightech-Strategie 2020, das in der gemeinsamen Federführung von BMVBS und BMWi steht, ist entsprechend angelegt.

52. Wie will die Bundesregierung Ergebnisse aus den unterschiedlichen bereits geförderten Projekten zusammenführen und zugänglich machen, damit diese zukünftig mit eingeplant werden?

Die Fördermaßnahmen des Bundes werden regelmäßig evaluiert. Die bisher vorliegenden Forschungsergebnisse sind Bausteine, auf denen die zukünftige Mobilitätsforschung aufbaut.

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?

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) ist eine Momentaufnahme des Mobilitätsverhaltens mit der Möglichkeit, aus den zusätzlich erfassten soziodemografischen Angaben Verhaltensmodelle zu entwickeln, die Grundlage auch für Investitionsplanungen sind. Die Ergebnisse der MiD 2008 unterstreichen die weiterhin sehr hohe gesellschaftliche Bedeutung der Mobilität; die Mobilität der Deutschen hat von dem bereits bei der Vorgängererhebung im Jahr 2002 festgestellten hohen Niveau nochmals leicht zugenommen. Die Veränderungen der zentralen Eckwerte zur Mobilität, wie z. B. die Wegezahl, die zurückgelegte Wegstrecke, die Unterwegszeit oder die Verkehrsmittelwahl, sind jedoch überwiegend so gering, dass sich alte Trends wie z. B. das in den zurückliegenden Jahrzehnten stetig wachsende Aufkommen im motorisierten Individualverkehr nicht mehr eindeutig fortschreiben lassen, aber erkennbare neue Entwicklungen (z. B. zunehmende Fahrradnutzung) sich erst in einer längeren Zeitreihe als belastbare Trends beweisen lassen. Unverkennbar sind die heutigen Senioren mobiler als die Gleichaltrigen in der Vergangenheit. Diese als Kohorteneffekt bezeichnete Veränderungen werden jedoch durch Verschiebungen in der Altersstruktur kompensiert, so dass sich auch hier die Auswirkungen des demografischen Wandels in den bundesweiten Eckwerten weitgehend kompensieren. Unterhalb dieser vergleichsweise stabilen Entwicklung bei den zentralen Eckwerten lassen sich aus der MiD 2008 insbesondere drei Schlussfolgerungen ziehen:

1. Entsprechend den unterschiedlichen Lebensstilen unterscheiden sich die individuellen Anforderungen an die Mobilität und im Ergebnis die individuellen Mobilitätsmuster erheblich.
2. Zunehmend mehr Nutzer wählen je nach Wegezweck und -ziel einzelfallbezogen zwischen den unterschiedlichen Mobilitätsangeboten.
3. Entsprechend der unterschiedlichen Bevölkerungsstruktur und der soziodemographischen Entwicklungen in den Regionen hat der demografische Wandel regional sehr unterschiedliche und vielschichtige Auswirkungen auf die Mobilität (z. B. in verdichteten Stadtteilen der Großstädte steigende Nachfrage nach Angeboten des öffentlichen Nahverkehrs, deutlich rückläufiger Schülerverkehr in peripheren ländlichen Regionen).

Die Ergebnisse der MiD sind empirische Grundlage für die unterschiedlichsten Schlussfolgerungen der Bundesregierung, die ausführlich in programmatischen Berichten der Bundesregierung dargestellt sind (wie z. B. Demografie Bericht, Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität, Nationaler Radverkehrsplan).

54. Plant die Bundesregierung eine Folgestudie zur Studie „Mobilität in Deutschland“?

Wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung beabsichtigt, die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ im Jahr 2015 durchzuführen.

Mobilitätsforschung auf europäischer Ebene

55. Welche Bereiche der Mobilitätsforschung wurden bzw. werden seit dem Jahr 2008 auf der Ebene der Europäischen Union gefördert?

Die Mobilitätsforschung ist wichtiger Schwerpunkt im Rahmen des EU-Forschungsrahmenprogramms (FRP). Im aktuellen 7. FRP werden im Themenbereich „Transport (inkl. Luftfahrt)“ Projekte u. a. mit folgenden Schwerpunkten gefördert: Nachhaltigkeit, Vernetzung, Mobilität der Zukunft, Nutzerverhalten und -bedürfnisse, Zugänglichkeit und Qualität von Verkehrsangeboten sowie Mobilitätsmanagement.

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?

Die Bundesregierung unterstützt die im Weißbuch „Verkehr 2050“ geplante Stärkung von Forschung und Innovation. Grundsätzlich ist sie der Auffassung, dass eine Bündelung der Forschungsanstrengungen in der EU nur unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips sowie der Entscheidungsspielräume nationaler Förderprogramme anzustreben ist. Die Bundesregierung unterstützt, dass die Forschungsanstrengungen auf europäischer Ebene im Rahmen von „Horizon 2020“ auf die fünf großen Kernherausforderungen der Zukunft konzentriert werden.

57. Welchen Stellenwert nimmt dabei die Erforschung des Mobilitätsverhaltens ein?

Die Verhandlungen zur Ausgestaltung der Verkehrsforschung im Horizont 2020 sind noch nicht abgeschlossen. Die Bundesregierung wird ihren bisherigen Kurs, der der Erforschung des Mobilitätsverhaltens einen hohen Stellenwert beimisst, in den Verhandlungen fortsetzen.

