



Inhalt:

1. Forschungskonferenz Urbane Mobilität am 4. und 5. Mai 2009 in Berlin
 2. Ausgewählte Wissenslandkarten zur Konferenz aus dem FIS
 - a) Energieeffiziente Siedlungsstrukturen
 - b) Soziale Nachhaltigkeit der Verkehrsinfrastruktur
 - c) Multimodale, individualisierte Verkehrsinformation
 - d) Alternative Kraftstoffe und Antriebstechniken
 - e) Finanzierung des ÖPNV
 - f) Mobilitätsmanagement
-

Sehr geehrte Nutzerinnen und Nutzer des FIS,

in dieser Sonderausgabe möchten wir Sie gerne auf die

**Forschungskonferenz Urbane Mobilität
des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS)
am 4. und 5. Mai 2009 im Meliá Hotel in Berlin**

aufmerksam machen. Da die Forschungskonferenz verschiedene bereits im Forschungs-
Informations-System thematisierte Inhalte aufgreift, haben wir zu Ihrer Orientierung noch eine
kleine Auswahl relevanter Wissenslandkarten im FIS in dieser Ausgabe zusammengestellt.

Das FIS erreichen Sie über das Internet unter <http://www.forschungsinformationssystem.de>.
Dort haben Sie auch die Möglichkeit, Anregungen oder Kritik zum Gesamtsystem wie auch zu
Einzelbereichen des FIS über die Kommentarfunktion an uns zu richten.

Eine angenehme Lektüre des Newsletters und erfolgreiche Recherchen im FIS wünscht Ihnen

Ihr FIS-Projektteam



1. Forschungskonferenz Urbane Mobilität am 4. und 5. Mai 2009 in Berlin

Noch nie waren die Ansprüche an die Stadt als Lebens-, Wirtschafts-, Kultur-, Bildungs-, Freizeit- und Verkehrsraum so hoch wie heute. Der Sicherung von Mobilität kommt dabei eine entscheidende Rolle zu. Ein gut abgestimmtes kommunales bzw. regionales Verkehrssystem ist Voraussetzung für Teilhabemöglichkeiten aller Menschen am gesellschaftlichen Leben, aber auch für wirtschaftliche Entwicklung und Erfolg nicht nur in der Stadt, sondern auch im Umland.

Mit seiner Forschungskonferenz möchte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung im Kontext der Leipzig Charta Problemlösungsansätze rund um die „urbane Mobilität“ vorstellen und diskutieren. Zu diesem Thema wird es viele interessante Fachvorträge geben, um die Stadt und ihr Umland als Lebensraum mit ihrer Vielfalt an Nutzungsansprüchen sichern und erhalten zu können.

Die Veranstaltung richtet sich an die interessierte Fachöffentlichkeit aus Wirtschaft und Wissenschaft sowie an verkehrspolitische Entscheidungsträger in Kommunen, Städten und Bundesländern.

Weitere Informationen zur Konferenz sowie zu Anmeldung und Rahmenbedingungen können Sie dem [Programm](#) entnehmen. Zusätzliche Informationen finden Sie auch in Kürze auf den Webseiten des Ministeriums unter www.bmvbs.de.

Fragen zur Veranstaltung beantworten Ihnen schon jetzt gerne

Herr Dr. Motzkus

E-Mail: arnd.motzkus@de.tuv.com

oder

Frau Klinge-Habermann

E-Mail: ludgera.klinge-habermann@de.tuv.com

2. Ausgewählte Wissenslandkarten zur Konferenz aus dem FIS

a) Energieeffiziente Siedlungsstrukturen

Stadtstruktur, Mobilitätsverhalten und Energiebedarf für Mobilität stehen in einem komplizierten Zusammenhang, der bisher jedoch noch nicht in seinen vielfältigen Aspekten erforscht worden ist. In der Wissenslandkarte „Energieeffiziente Siedlungsstrukturen“ werden siedlungsstrukturelle Einflüsse auf die Mobilität, stadt- und siedlungsstrukturelle Leitbilder, Handlungsfelder einer nachhaltigen Siedlungs- und Verkehrsplanung, sowie Möglichkeiten für energieeffiziente Bauweisen und städtebaulichen Klimaschutz vorgestellt.

<http://www.forschungsinformationssystem.de/?267519>

b) Soziale Nachhaltigkeit der Verkehrsinfrastruktur

Die Verkehrspolitik in Deutschland strebt eine „nachhaltige Mobilität“ an. Unter dieser Zielsetzung wird eine ökonomische, ökologische und soziale Nachhaltigkeit verstanden. Soziale Nachhaltigkeit bedeutet, dass die Verkehrssystemgestaltung unterschiedlichen Nutzergruppen annähernd gleichwertige Mobilitätschancen bietet. Die Bezahlbarkeit und Zugänglichkeit zu zentralen öffentlichen Einrichtungen, zu günstigen Einkaufs- und Wohnstandorten, zur Kommu-



nikationsvielfalt, sowie zu Freizeit- und Feriengelegenheiten, ist für alle Einkommensschichten zu gewährleisten. Empirische Aussagen über die Verteilungswirkungen verkehrspolitischer Maßnahmen fehlen trotz der großen Bedeutung des Problems weitgehend.

<http://www.forschungsinformationssystem.de/?262692>

c) Multimodale, individualisierte Verkehrsinformation

Diese Wissenslandkarte zeigt die Möglichkeiten und Schwierigkeiten dieser neuen Informationsdienste auf. Zwar gibt es inzwischen schon eine Vielzahl von Verkehrsinformationssystemen, doch geben diese meist noch monofunktionale Auskünfte, die auf einen Verkehrsträger konzentriert sind. Da aber in allen gesellschaftlichen Bereichen durch moderne Medien ein immer größeres Potenzial – auch für Verkehrsinformationen – geschaffen wird, müssen nun Netzwerke und Datenbanken konzipiert werden. Der Nutzer soll in die Lage versetzt werden, sich mit Hilfe der zur Verfügung gestellten Informationen für ein Verkehrsmittel oder für eine Verkehrsmittelkombination für einen bestimmten Weg zu einer bestimmten Zeit unter Berücksichtigung seiner individuellen Präferenzen zu entscheiden.

Die Wissenslandkarte zeigt Akteure, Auswirkungen, Defizite und Potenziale, Ziele und Beispiele eines solchen Verkehrsinformationssdienstes auf und erläutert die notwendige Technik sowie den Aspekt der Finanzierung.

<http://www.forschungsinformationssystem.de/?256738>

d) Alternative Kraftstoffe und Antriebstechniken

Im Zusammenhang mit der Suche nach alternativen Kraftstoffen wird auch im Bereich der alternativen Antriebstechnologien geforscht. Dazu gehören Elektromotoren, Solarantriebe, Hybridantriebe, Brennstoffzellenantriebe und Verbrennungsmotoren auf Wasserstoffbasis. Sie sollen die Mobilitätsbedürfnisse möglichst umweltschonend und mit erneuerbarer Energie befriedigen. Diese konkurrieren jedoch mit weiterentwickelten Verbrennungsmotoren, die durch neue Konzepte und aufwendige Verfahren der Abgasnachbehandlung kontinuierlich weniger Kraftstoff verbrauchen und geringere Schadstoffemissionen verursachen.

Die Wissenslandkarte „Alternative Kraftstoffe und Antriebe“ stellt die alternativen Kraftstoff- und Antriebstechniken für die Bereiche Straßenverkehr und ÖPNV vor und verweist auf die entsprechende Karte für den Luftverkehr. Sie informiert über die allgemeinen Vor- und Nachteile und Entwicklungsperspektiven der Konzepte und Technologien, über Einsatzmöglichkeiten, Kosten, die Wirtschaftlichkeit sowie über deren Umweltbilanz.

<http://www.forschungsinformationssystem.de/?222137>

e) Finanzierung des ÖPNV

Die gegenwärtige Finanzierung des ÖPNV basiert auf zwei Säulen. Zum einen entrichten die Fahrgäste ein Nutzungsentgelt für die Inanspruchnahme des ÖPNV, zum anderen fließen Mittel der öffentlichen Hand in den ÖPNV. Die Palette der Finanzierungsinstrumente reicht von Investitionsbeihilfen und Bestellerentgelten über Steuererleichterungen und Ausgleichszahlungen bis zur Übernahme entstandener Defizite. Die Mittel werden den Verkehrsunternehmen von Bund, Ländern und Gemeinden direkt oder über zwischengeschaltete Institutionen zugewiesen.



Zusammengefasst lässt sich sagen, dass das derzeitige System der ÖPNV-Finanzierung in Deutschland durch Intransparenz und eine Vielzahl von Förderinstrumenten gekennzeichnet ist.

Die Wissenslandkarte „Finanzierung des ÖPNV“ behandelt neben den Rechtsfragen und der gegenwärtigen Finanzierungssituation u. a. auch zukünftige Finanzierungsmöglichkeiten wie eine Stärkung der Nutzerfinanzierung und eine Erschließung neuer Finanzierungsquellen.

<http://www.forschungsinformationssystem.de/?14579>

f) Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement (MM) wird – auch in Deutschland – in den letzten Jahren immer häufiger als Möglichkeit zur Beeinflussung der Verkehrsnachfrage eingesetzt. Aufgrund der aktuellen politischen und gesellschaftlichen Diskussionen zum Klimawandel und dem Beitrag, den der Verkehr zum Klimawandel beisteuert, ist auch das MM als eine Möglichkeit zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens wieder stärker in den Fokus der Öffentlichkeit gerückt.

Für das MM stellen "harte Maßnahmen" wie der Neubau bzw. Ausbau von Infrastruktur oder Verkehrsangeboten im Gegensatz zur "traditionellen" Verkehrsplanung nur ein untergeordnetes Randthema dar. Eine Rolle spielt dagegen Telematik, die für die Information über das bestehende Verkehrsangebot und die Koordination von differenzierten Angebotsformen und Fahrgemeinschaften benötigt wird. Der Bereich des Mobilitätsmanagement im FIS umfasst auch die Unterthemen Betriebliches Mobilitätsmanagement, Carsharing und Mobilitätsmanagement an Schulen im Rahmen eigener Unterkarten.

<http://www.forschungsinformationssystem.de/?20082>

Wenn Sie Ideen und Wünsche zum Inhalt und zur Gestaltung dieses Newsletters haben, freuen wir uns auf Ihre Nachricht. Ebenso stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung bei Fragen und Anregungen zum FIS selbst. Zögern Sie nicht, uns direkt zu kontaktieren!

Dr. Sören Grawenhoff

E-Mail: soeren.grawenhoff@de.tuv.com

Tel.: 0221 806-4106

Lars Wessels

E-Mail: wessels@iww.uni-karlsruhe.de

Tel.: 0721 608-4780

Hinweis:

Alle Ausgaben dieses Newsletters werden im FIS unter der Rubrik „[Über FIS](#)“ archiviert.

Sie können diesen Newsletter-Service jederzeit abbestellen unter:

<http://www.iww.uni-karlsruhe.de/verteiler/cmd/listinfo/fis-newsletter>