



FIS-Newsletter, Ausgabe 42, August 2009

Inhalt:

1. Neubesetzung der FIS-Auswertebereiche
 2. Neu-Konzeptionierung des FIS-Angebots
 3. Nächste Arbeitsschritte
 4. Aktuelles
-

Sehr geehrte Nutzerinnen und Nutzer des FIS,

wir möchten Sie herzlich zur zweiten Ausgabe des Newsletters zum Forschungs-Informationssystem (FIS) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Jahr 2009 begrüßen. Unser Newsletter informiert Sie über aktuelle Hinweise, technische Neuerungen, erweiterte Bedienfunktionen und Termine rund um das FIS.

In dieser Ausgabe wollen wir Ihnen kurz die neu berufenen Bearbeiter der FIS-Auswertebereiche vorstellen und Sie über die für die kommenden Monate geplanten Aktivitäten zur Neuordnung des FIS-Angebots informieren.

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.

An dieser Stelle möchten wir Sie zudem um Ihre Mitwirkung bei unserer Online-Befragung zum FIS bitten: <https://www.iww.uni-karlsruhe.de/projekte/FIS/userSurvey/>. Das Beantworten der wenigen Fragen beansprucht etwa 5 bis 10 Minuten Ihrer Zeit. Ihre Rückmeldung hilft uns und allen mit der inhaltlichen Bearbeitung betrauten Forschungseinrichtungen, das FIS noch stärker an Ihren Wünschen und Bedürfnissen zu orientieren. Unser Dank gilt allen FIS-Nutzern, die bisher an der Umfrage teilgenommen haben.

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

Ihr FIS-Projektteam



1. Neubesetzung der FIS-Auswertebereiche

Nachdem das BMVBS zum Ende des letzten Jahres die Leitung und inhaltliche Koordinierung des Forschungs-Informations-Systems (FIS) neu besetzt hatte (vgl. Newsletter 41, Januar 2009), ist nun auch die Bearbeitung der Auswertebereiche im Juli neu vergeben worden. In den kommenden zwei Jahren werden die neu definierten Auswertebereiche im FIS von den folgenden Einrichtungen – teilweise in Kooperation – betreut:

AUSWERTEBEREICH 1: GESAMT-/ EINZELWIRTSCHAFTLICHE FRAGEN, DEMOGRAFIE

- Technische Universität Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik
Prof. Beckers und Prof. Hirschhausen
- Universität Karlsruhe (TH), Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung
Prof. Mitusch und Prof. Rothengatter

AUSWERTEBEREICH 2: ENERGIE, KLIMA, UMWELT

- Technische Universität Berlin, Fachgebiet Wirtschafts- und Infrastrukturpolitik
Prof. Beckers und Prof. Hirschhausen
- Universität Karlsruhe (TH), Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung
Prof. Mitusch und Prof. Rothengatter

AUSWERTEBEREICH 3: INTEGRIERTER UND INTERMODALER GÜTER- UND PERSONENVERKEHR

- Technische Universität Dresden, Institut für Bahnsysteme und Öffentlichen Verkehr
Prof. König

AUSWERTEBEREICH 4: VERKEHRSTELEMATIK, NEUE INFORMATIONEN- UND KOMMUNIKATIONSTECHNOLOGIEN, MOBILITÄTS- UND VERKEHRSMANAGEMENT, STRASSE

- Technische Universität München, Lehrstuhl für Verkehrstechnik
Prof. Busch
- TransVer GmbH, München
Herr Glöckl

AUSWERTEBEREICH 5: LOGISTIK, SUPPLY-CHAIN-MANAGEMENT

- Technische Universität Hamburg-Harburg, Institut für Verkehrsplanung und Logistik
Prof. Flämig

AUSWERTEBEREICH 6: RAUM, STADT, MOBILITÄT

- Technische Universität Dresden, Verkehrs- und Infrastrukturplanung
Prof. Ahrens



AUSWERTEBEREICH 7: SPURGEBUNDENER VERKEHR

- Technische Universität Berlin, Institut für Land- und Seeverkehr
Prof. Siegmann
- Universität Karlsruhe (TH), Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung
Prof. Mitusch

AUSWERTEBEREICH 8: LUFTVERKEHR, FLUGHÄFEN

- Technische Universität Dresden, Institut für Luftfahrt und Logistik
Prof. H. Fricke
- Technische Universität Berlin, Institut für Luft- und Raumfahrt
Prof. Hüttig

AUSWERTEBEREICH 9: SEEVERKEHR

- Universität Rostock, Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus
Prof. Breitzmann

AUSWERTEBEREICH 10: BINNENSCHIFFFAHRT

- Universität Rostock, Ostseeinstitut für Marketing, Verkehr und Tourismus
Prof. Breitzmann

AUSWERTEBEREICH 11: ÖPNV, NICHTMOTORISierter INDIVIDUALVERKEHR

- Technische Universität Dresden, Institut für Bahnsysteme und Öffentlichen Verkehr
Prof. König

Die Kontaktinformationen der hier genannten und aller ehemals für das FIS tätigen Einrichtungen finden Sie auf unseren Webseiten im [Impressum des FIS](#).

2. Neu-Konzeptionierung des FIS-Angebots

Ein Schwerpunkt wird auf der Überarbeitung der Struktur des Informationsangebots liegen. Zukünftig werden alle Wissensbausteine über eine neu entwickelte, hierarchische Gliederungsstruktur den Themengebieten des FIS zugeordnet, wobei ein Baustein auch in mehreren Themengebieten platziert werden kann. Diese neue Struktur erleichtert Ihnen den Einstieg in das FIS und das Auffinden von Wissen. Die Möglichkeit einer Volltextsuche über alle Wissensbausteine im FIS bleibt selbstverständlich erhalten. Auch die bekannte und von vielen Nutzern als sehr intuitiv empfundene Navigation über Äste und Knoten von Wissenslandkarten mit entsprechenden Kontextinformationen wird zukünftig angeboten allerdings in der Bedienung weiter verbessert.

Hauptziel der kommenden Monate wird sein, in Zusammenarbeit mit den neu berufenden Auswertebereichen die bestehenden Inhalte einer genauen Überprüfung hinsichtlich Aktualität, Relevanz, Dopplungen und Gliederung zu unterziehen. Im Zuge dieser Arbeiten werden obsole- te Themen entfernt bzw. Inhalte neu geordnet, d.h. bisher an verschiedenen Stellen „verortete“ Syntheseberichte zu einem Thema werden z. B. zu einer neuen Wissenslandkarte zusammen- gefasst.



Durch die umfassende Sichtung und die Neuordnung der Inhalte wird die Orientierung im FIS verbessert. Die neu entwickelte Gliederung auf der Einstiegsseite zum FIS wird die folgenden Hauptthemenfelder umfassen:

- Verkehrspolitik, -ökonomie, Verkehrsinfrastruktur
- Personenverkehr, Mobilität und Raum
- Güterverkehr und Logistik
- Energie, Umwelt und Klima
- Verkehrsmanagement und -sicherheit

Allgemeine Themenstellungen werden direkt in einer dieser obersten Gliederungsebene erscheinen, spezifischere Inhalte werden auf zwei weiteren Unterebenen einsortiert. Die Gliederung der unteren Ebenen ist zurzeit noch nicht vollständig festgelegt. Sie wird sich stark an den aktuellen Inhalten des FIS, aber natürlich auch an zukünftigen Themen orientieren.

3. Nächste Arbeitsschritte

Die Neuordnung der Wissensbausteine, die Überarbeitung zahlreicher Texte und die Umstellung auf eine neue Gliederungsstruktur sind mit tiefen Eingriffen in das mit über 22.000 Beiträgen weit verzweigte Wissensnetz des FIS verbunden und könnten den Betrieb des öffentlich zugänglichen Servers zeitweise stören. Aus diesem Grund erfolgen die oben genannten Arbeiten in den kommenden Monaten vorerst auf einem internen Entwicklungssystem. Erst wenn die Wissensbestände wieder so aufbereitet und geordnet sind, dass das „neue“ FIS eine produktive Informationsquelle darstellt, werden wir es allen Interessierten zugänglich machen. Bis zu diesem „Relaunch“, der neben der inhaltlichen Neuausrichtung auch mit einer Neugestaltung der Webpräsenz und neuen Funktionalitäten einhergehen wird, wird das Ihnen bekannte FIS selbstverständlich weiter im Internet verfügbar sein. Die Aktualisierung des derzeitigen Informationsangebots wird sich jedoch auf einige aktuelle Themen beschränken, da die Ressourcen der Auswertebereiche in den nächsten Monaten hauptsächlich in das Entwicklungssystem fließen werden.

Unabhängig davon werden wir Sie natürlich unter die Rubrik „Themen im Brennpunkt“ auf der Einstiegsseite zum FIS und über diesen Newsletter zu aktuellen Themen auf dem Laufenden halten. In dieser Ausgabe des Newsletters gehen wir zum Beispiel auf die anhaltende Diskussion zu den Umweltzonen ein.

4. Aktuelles

An dieser Stelle finden Sie künftig im FIS-Newsletter die Kurzdarstellung eines aktuellen verkehrspolitischen Themas. Als Quelle dienen vor allem Wissenslandkarten und Syntheseberichte aus dem FIS. Im vorliegenden Newsletter steht das Thema „Umweltzonen und Feinstaub“ im Brennpunkt:



Welchen Beitrag leisten Umweltzonen zur Reduzierung von Feinstaubbelastungen?

Das Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) wurde im September 2002 mit der Umsetzung der neuen EU-Luftqualitätsrahmenrichtlinie in nationales Recht novelliert. Zentraler Punkt der EU-Richtlinien ist die Verpflichtung der Mitgliedstaaten, Emissionsgrenzwerte für bestimmte Luftschadstoffe einzuhalten sowie zur Aufstellung bindender Maßnahmenpläne in Gebieten oder Ballungsräumen mit Grenzwertüberschreitungen. Welche Maßnahmen am besten geeignet sind, um die festgelegten Grenzwerte fristgerecht einhalten zu können, bleibt den jeweiligen Mitgliedsstaaten überlassen.

Land und Kommunen stehen seither in der Pflicht, erforderliche Maßnahmen zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte zu ergreifen (§ 45 BImSchG). Die zuständigen Behörden können im Rahmen von Luftreinhalte- und Aktionsplänen auch festlegen, in welchem räumlichen und zeitlichen Umfang Verkehrsbeschränkungen durchgeführt werden sollen. Als Verkehrsbeschränkungen kommen z.B. Verkehrsverbote zur Anwendung, wobei Kraftfahrzeuge mit geringem Beitrag zur Schadstoffbelastung von Verkehrsverboten ausgenommen werden können (§ 40 BImSchG Abs. 3). Um diese Verkehrsverbote differenzieren zu können, ist eine Kennzeichnung der Fahrzeuge mit Plaketten erforderlich.

Dazu ist am 1. März 2007 die neue "Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge" (kurz: Plaketten- oder Kennzeichnungsverordnung) in Kraft getreten. Seitdem können Kommunen in stark feinstaubgefährdeten Bereichen, wie Innenstädten, einigen Bundesstraßen oder Verkehrsknotenpunkten, das neue Verkehrszeichen "Umweltzone" aufstellen, das ein feinstaubbedingtes Fahrverbot signalisiert.

In über 30 deutschen Städten sind bereits Umweltzonen eingerichtet worden und sollen vor allem die als gesundheitsgefährdend geltenden Feinstäube reduzieren. Auch Stickoxide und andere Abgase in der Luft sollen gemindert werden.

Während der ADAC die Einführung von Umweltzonen für wirkungslos hält (vgl. Spiegel-Online vom 29.05.2009) halten Wissenschaftler räumlich begrenzte Maßnahmen, wie beispielsweise Umweltzonen, für grundsätzlich geeignet, die Belastung durch Feinstaub zu reduzieren. Zu diesem Schluss kommen Fachleute aus dem Arbeitsausschuss "Feinstäube" der wissenschaftlichen Organisationen ProcessNet, KRdL und GDCh (vgl. Cyrus J, Peters A, Wichmann HE (2009), Umweltzone München - Eine erste Bilanz. Umweltmed Forsch Prax 14 (3) 127-132).

Eine erste wissenschaftliche Untersuchung der Münchner Umweltzone, die durch das Helmholtz-Zentrum in Neuherberg durchgeführt und am 27.07.2009 veröffentlicht wurde, zeigt positive Ergebnisse hinsichtlich einer Reduzierung der Feinstaubbelastung durch Umweltzonen. Die Untersuchungen in München haben ergeben, dass die Feinstaubbelastungen insbesondere an stark befahrenen Straßen liegenden Messstellen innerhalb der Umweltzone nachweisbar um zehn bis zwölf Prozent zurückgingen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die erwartete Wirksamkeit einer Umweltzone von vielen Faktoren abhängt. Aus heutiger wissenschaftlicher Sicht ist eine Verminderung der PM10-Jahresbelastung bis zu zehn Prozent möglich.



Neben diesen aktuellen, wissenschaftlichen Untersuchungsergebnissen zu Umweltzonen ist auch ein Blick auf aktuelle Gerichtsurteile lohnenswert. In einem am Verwaltungsgericht in Hannover am 21.04.2009 durchgeführten Grundsatzverfahren wurden in einem bundesweit ersten Urteil zu Umweltzonen in Innenstädten zwei Klagen gegen Fahrverbote für abgasreiche Autos abgelehnt. Das Ergebnis des Verfahrens wird damit sicherlich auch bundesweite Signalwirkung für die in gut 30 deutschen Städten eingerichteten Umweltzonen haben und sich eher positiv auf Entscheidungen für Umweltzonen in anderen Städten auswirken.

Quellen FIS:

- Lösungsansätze zur Reduzierung der Feinstaubbelastungen durch den Straßenverkehr - Die neue Plaketten-/Kennzeichnungsverordnung (Umweltzonen), [Synthesebericht Nr. 210299](#), Stand vom 02.10.2008
- Das rechtlich zulässige Instrumentarium der deutschen Luftreinhaltepolitik im Bereich des Straßenverkehrs, [Syntheserichte Nr. 156038](#), Stand vom 07.08.2008

Sonstige Quellen:

- <http://gis.uba.de/Website/umweltzonen/start.htm>
- <http://www.spiegel.de/auto/aktuell/0,1518,627432,00.html>
- <http://www.ecomed-medizin.de/sj/ufp/Pdf/ald/10890>
- <http://www.helmholtz-muenchen.de>
- <http://www.sueddeutsche.de/t5N38K/2984392/Umweltzone-erhaelt-gute-Noten.html>
- <http://www.umweltzone.net>
- <http://www.spiegel.de/politik/deutschland/0,1518,620403,00.html>

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

newsletter@forschungsinformationssystem.de

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>