

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Christoph Meyer, Christian Dürr, Grigorios Aggelidis, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP – Drucksache 19/7414 –**

### **Schließung des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Ende November 2018 überraschte die Deutsche Bahn AG als Hauptgesellschafterin des Innovationszentrums für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel, kurz InnoZ, mit der Ankündigung, sich aus dem Forschungsunternehmen zurückzuziehen. Die ebenfalls maßgeblich vom Bund finanzierten Mitgesellschafter Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH (WZB) und das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (DLR) verfolgen gleichlautende Pläne. Die bisherigen Partner T-Systems und Siemens hatten sich bereits 2017 zurückgezogen. ([www.taz.de/!5553467/](http://www.taz.de/!5553467/)) Das InnoZ wurde im Jahr 2006 gegründet und galt lange als führendes Zentrum für neue Mobilitätskonzepte in Deutschland. Bearbeitet wurden etwa 50 Projekte. Dazu zählt beispielsweise die Entwicklung einer Vision für den Nahverkehr im Saarland im Jahr 2030 oder eines Mobilitätskonzepts für die Hafen-City in Hamburg. Auch die Nationale Plattform Elektromobilität, mit der die Bundesregierung Alternativen zum Verbrennungsmotor fördern will, wurde von den Berliner Wissenschaftlern mitbetreut. Durch die für Ende April 2019 vorgesehene Schließung des InnoZ sind etwa 40 Arbeitsplätze akut bedroht. Presseberichten zufolge laufen aktuell Verhandlungen mit möglichen neuen Partnern und Gesellschaftern für das InnoZ ([www.berliner-woche.de/schoeneberg/c-wirtschaft/innoz-vor-dem-aus\\_a193585](http://www.berliner-woche.de/schoeneberg/c-wirtschaft/innoz-vor-dem-aus_a193585)).

Die Deutsche Bahn AG hat angekündigt, die Forschungsaktivitäten des InnoZ in eigens neu geschaffenen Konzernbereichen fortführen zu wollen. WZB und DLR haben sich öffentlich nicht weiter geäußert. Aus Sicht der Fragesteller besteht die Gefahr, dass wichtiges Forschungs- und Innovationspotenzial für andere Verkehrsträger als die Schiene dauerhaft verloren geht und gegebenenfalls aus Deutschland abwandert. Für einen technologieoffenen Mobilitätsmix wäre dies ein herber Rückschlag.

1. Wann hat die Bundesregierung von wem Kenntnis erhalten über die Absicht der Deutschen Bahn AG, sich aus dem Gesellschafterkreis des InnoZ zurückzuziehen?

Am 22. November 2018 wurde das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) als beteiligungsführendes Ressort von der Deutschen Bahn AG (DB AG) gemäß § 65 Absatz 3 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) über den beabsichtigten Rückzug aus der mittelbaren Beteiligung des Bundes am Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH unterrichtet.

2. Wurde der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG über die Schaffung der neuen Konzernbereiche Digital Ventures, New Mobility und Smart City informiert, und wenn ja, wann?

Der Vorstand der DB AG unterrichtet den Aufsichtsrat regelmäßig zur grundsätzlichen Strategie des Unternehmens und dabei auch über die Digitalisierungsstrategie.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Ankündigung der Deutschen Bahn AG, die bisher mit Partnern im InnoZ laufenden Forschungsvorhaben in eigenen Konzernbereichen fortzuführen, vor dem Hintergrund des Verschuldungsgrades des Unternehmens?

Die Übernahme laufender Forschungsvorhaben des InnoZ in eigene Konzernbereiche der DB AG dient der effizienzsteigernden Bündelung und schrittweisen Integration der Innovationsaktivitäten mit dem Ziel, nach erfolgter Markteinführung nachhaltig zusätzliche Ergebnisbeiträge zu generieren.

4. Welchem Unternehmen oder Konzernbereich sind die drei neuen Bereiche jeweils zugeordnet?
5. Wie begründete das Management der Deutschen Bahn AG die Schaffung der neuen Konzernbereiche?
6. Welche konkreten Aufgaben- und Tätigkeitsbeschreibungen sind den neuen Konzernbereichen zugeordnet?
7. Wie sollen diese Bereiche personell aufgestellt sein?
8. Welche Budgets sollen in den Jahren 2019, 2020 und 2021 für die neuen Konzernbereiche zur Verfügung gestellt werden?

Die Fragen 4 bis 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Digital Ventures wurde dem Geschäftsbereich Digitalisierung und Technik zugeordnet, New Mobility dem Geschäftsbereich Personenverkehr und Smart City dem Geschäftsbereich Station und Service. Mit der Schaffung der neuen Bereiche sollen die Innovationsaktivitäten gebündelt und ein größerer Umsetzungsbezug hergestellt werden, um eine stärkere Marktdurchdringung zu erreichen.

Während Digital Ventures gezielt in neue digitale Geschäftsmodelle mit zukunftsweisenden Produkten für Bahnkunden investiert, bietet der Bereich Smart City Services Angebote zur intelligenten Vernetzung von Verkehrsinfrastruktur, Mobilität und Logistik aus einer Hand für den Lebensalltag von Stadtbewohnern.

Im Geschäftsbereich New Mobility bündelt die DB AG neue Mobilitätskonzepte, wie beispielsweise Ride Sharing-Services, sowie die Entwicklung von digitalen verkehrsträgerübergreifenden Informations- und Buchungsplattformen.

Im Übrigen wird auf die auf der Internetseite der Deutschen Bahn AG frei verfügbaren Informationen verwiesen.

9. Wie soll die Beziehung zwischen diesen neuen Konzernbereichen auf der einen Seite und dem von der Bundesregierung angekündigten Deutschen Zentrum für Schienenverkehrsforschung ausgestaltet werden?

Die Gründung des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung (DSF) wird derzeit vorbereitet. Das BMVI befindet sich bereits im Austausch mit Branchenunternehmen, darunter – unabhängig von den organisatorischen Strukturen – auch der DB AG, mit Wissenschaft und Verbänden.

- a) Hält die Bundesregierung eine solche Kooperation für sinnvoll, und wenn ja, warum, bzw. wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung hält jeden fachlichen Austausch über Themen der Schienenverkehrsforschung, die zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene dienlich sind, für sinnvoll. Als neue Ressortforschungsorganisation des BMVI für den Schienenverkehr wird das DSF die Aufgabe übernehmen, den Wissenstransfer und den beständigen Austausch von Wissenschaft, Sektor und Politik über alle Handlungsfelder der Schienenverkehrsforschung sicherzustellen.

- b) Sollen sich auch weitere Industrieunternehmen an der Arbeit des Deutschen Zentrums für Schienenverkehrsforschung beteiligen können, und wenn ja, auf welche Art und Weise, und in welchem Umfang?

Die Form und der Umfang der Beteiligung werden nach Gründung des DSF festgelegt. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 9a verwiesen.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Innovationskraft und die Arbeit des InnoZ in Relation zur deutschen Forschungslandschaft im Bereich Mobilitätsforschung?

Das InnoZ leistet einen Beitrag zur Mobilitätsforschung in Deutschland.

11. Wurde die Bundesregierung seinerzeit über den Ausstieg der Gesellschafter T-Systems und Siemens informiert, und wenn ja, wie bewertete sie diesen Schritt?

Nein.

12. Wird der Rückzug des WZB aus dem Gesellschafterkreis des InnoZ Auswirkungen auf die Höhe seiner Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt haben, und wenn ja, in welchem Umfang, bzw. wenn nein, warum nicht?

13. Wird der Rückzug des DLR aus dem Gesellschafterkreis des InnoZ Auswirkungen auf die Höhe seiner Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt haben, und wenn ja, in welchem Umfang, bzw. wenn nein, warum nicht?

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

Der Rückzug des WZB und des DLR aus dem Gesellschafterkreis des InnoZ hat keine Auswirkungen auf die Höhe der Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt.

14. Hat die Bundesregierung in den Jahren seit 2015 Vorhaben des InnoZ finanziell gefördert, und wenn ja, welche Projekte waren dies?
15. In welcher Höhe erfolgte die jeweilige Förderung, und aus welcher Haushaltsstelle wurde sie finanziert?

Die Fragen 14 und 15 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Folgende Projekte sind seit 2015 gefördert worden:

Projektname	Förderzeitraum	Fördersumme in Euro	Haushaltsstelle
<b>BMVI</b>			
Guide2wear*	2014-2016	95.123,48	Kap. 1210; 686 10
NRVP 2020 - RadSpurenLeser: Erfassung von intermodaler Kombination des Fahrrads mit öffentlichen Verkehrsmitteln über Smartphone-Tracking	2015-2016	25.484,17	Kap. 1210, 686 01
NRVP 2020 - Durch Entwicklung und Erprobung eines integrierten Konzepts zur gemeinschaftlichen, intermodalen Nutzung von Transportfahrrädern und Fahrradanhängern in zwei ausgewählten Modellkommunen wird nachhaltige Mobilität gefördert	2015-2018	24.213,09	Kap. 1210, 686 01
E-MOB - BodenseEmobil: Förderung von Elektromobilität in einer ländlichen Region mit industrieller Verdichtungszone und zusätzlicher touristischer Ausprägung durch eine intelligente, dreifache Vernetzung im öffentlichen Verkehr	2012-2016	180.917,00 Ab 2015: 67.081,35	Kap. 6092, 683 04
Projekt Open-Data-Plattform für autonomen Shuttleverkehr – Openolli	2017-2018	65.759,85	Kap. 1204, 686 11
Neue Beteiligungsformate bei der Entwicklung und Erprobung von digitalen Mobilitätsinnovationen im Rahmen des mFUND Förderprogramms des BMVI – Mobilität 4.0 –	2017-2018	266.657,76	Kap. 1204, 686 11
<b>BMU</b>			
Ökologische und ökonomische Potenziale von Mobilitätskonzepten in Klein- und Mittelzentren sowie dem ländlichen Raum vor dem Hintergrund des demographischen Wandels	2014-2018	150.974,00	Kap. 1601, 544 01

Projektname	Förderzeitraum	Fördersumme in Euro	Haushaltsstelle
<b>BMBF</b>			
Forschungscampus EUREF: Verkehrstechnische Voraussetzung: E-Flottenbetrieb, Ladeinfrastruktur, Mobilitätskonzept, Akzeptanzforschung; Teilprojekt 2 (InnoZ GmbH)	2015-2018	65.594,53	Kap. 3004, 683 10
Verbundprojekt: Grüne Kiezlieferketten für die Stadt von morgen (DISTRIBUTE); Teilprojekt: Integrierte Shared eLogistik im Kiez	2015-2018	92.437,55	Kap. 3004, 683 24
Verbundprojekt: Internes Crowdsourcing in Unternehmen: Arbeitnehmergegerechte Prozessinnovationen durch digitale Beteiligung von Mitarbeiter/-innen (ICU); Teilprojekt: Gestaltung eines Blended Participation-Ansatzes für die Einführung von internem Crowdsourcing	2015-2018	35.052,35	Kap. 3004, 683 24
Sichere Ein- und Ausstiegssituationen für autonome öffentliche Mikromobile - Hop-on_Hop-off	2015-2018	33.262,19	Kap. 3004, 683 22
Forschungscampus Mobiliy2Grid: Themenfeld 3 -Vernetzte e-Mobilität Teilvorhaben InnoZ: Koordination und Mobilitätsmanagement	2015-2018	157.987,81	Kap. 3004, 683 10
Forschungscampus Mobility2Grid: Themenfeld 6 - Digitale Räume. Teilvorhaben InnoZ: Effiziente und nutzerorientierte Gestaltung von M2G-Anwendungen.	2015-2018	84.772,46	Kap. 3004, 683 10
Verbundvorhaben M2G-QF07: Forschungscampus Mobility2Grid: Querschnittsfeld 7 „Technischer Betrieb und Verwertung“	2015-2018	100.402,25	Kap. 3004, 683 10
Verbundvorhaben ENavi: „Energie-wende-Navigationssystem zur Erfassung, Analyse und Simulation der systemischen Vernetzungen“ - Teilvorhaben	2015-2018	93.061,37	Kap. 3004, 685 41

Projektname	Förderzeitraum	Fördersumme in Euro	Haushaltsstelle
<b>BMW</b>			
Verbundprojekt: DIMIS - Durchgängiges Intermodales MobilitätsInformationsSystem; Teilvorhaben: InnoZ, Koordinierung und Bewertung	2012-2016	282.671,56	Kap. 0901, 683 11
Verbundprojekt: Erweiterte und adaptive Elektromobilitätsdienste: Technologie, Entwicklung, Bereitstellung- E-Mob-Dienste	2013-2016	65.023,00	Kap. 6092, 683 04
Verbundprojekt: Micro Smart Grid EUREF; Teilvorhaben: InnoZ GmbH; TwinLab	2013-2016	385.687,00	Kap. 6092, 683 04
Verbundprojekt: Integrationsplattform Intelligente Netze; Teilvorhaben: InnoZ GmbH – IPIN	2013-2016	71.908,00	Kap. 6092, 683 04
Verbundprojekt: 3connect Teilvorhaben: Studienbegleitende Forschung	2016-2019	279.258,85	Kap. 6092, 683 04
Verbundprojekt: HubChain - Mobilitätsgarantie bei der Vernetzung von On-Demand- und Taktverkehren im ÖPNV durch digitale Mobilitätsdienste Teilvorhaben: Mobilitätsgarantie bei der Verzahnung von On-Demand- und Taktverkehren im ÖPNV durch digitale Mobilitätsdienste	2018	185.628,20	Kap. 6092, 683 04

\* Bei Guide2wear handelt es sich um ein Kooperationsprojekt mit zwei deutschen und weiteren ausländischen Partnern innerhalb der europäischen Förderinitiative Traveller of the Future.

16. Welche Einrichtungen der Max-Planck-Gesellschaft, der Leibniz-Gemeinschaft, der Helmholtz-Gemeinschaft und der Deutschen Forschungsgemeinschaft arbeiten nach Kenntnis der Bundesregierung an Themenbereichen, die mit denen des InnoZ vergleichbar sind?

Die Deutsche Forschungsgemeinschaft e. V. (DFG) unterhält selbst keine Einrichtungen, förderte aber in Themenbereichen der Mobilitätsforschung, die mit denen des InnoZ vergleichbar sind, in den Jahren 2015 bis 2018 66 Projekte an Hochschulen und anderen antragsberechtigten Forschungseinrichtungen. Diese 66 Projekte hatten über ihre gesamte Laufzeit hinweg ein Bewilligungsvolumen von knapp 37 Mio. Euro.

In der Helmholtz-Gemeinschaft Deutscher Forschungszentren (HGF) arbeiten in dem angesprochenen Bereich das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) und das Karlsruher Institut für Technologie (KIT).

- a) Wie viele Stellen umfassen die jeweiligen Einrichtungen?

Die Einrichtungen haben folgende Stellen umfasst:

DLR: 342 FTE (Grundfinanzierung) + weitere 144 FTE aus Drittmitteln (Stand 2017)

KIT: 183 FTE (aus Bundeshaushalt und Ländern finanziert).

- b) Wie hoch waren die jährlichen Zuwendungen aus dem Bundeshaushalt an diese Einrichtungen in den Jahren seit 2015 (bitte in Jahresscheiben aufschlüsseln)?

Diese Einrichtungen haben aus dem Bundeshaushalt folgende Zuwendungen seit 2015 erhalten:

<i>in T€</i>	2015	2016	2017	2018
Zuwendungen DLR	45.593	47.908	50.340	52.897
davon Betrieb	42.424	44.580	46.846	49.228
davon laufende Investitionen	3.169	3.328	3.494	3.669
Zuwendungen KIT (Bund und Land)	22.861	23.476	27.871	30.229

- c) Aus welchen Haushaltsstellen wurden diese Mittel jeweils zur Verfügung gestellt?

Die Mittel sind für das DLR aus dem Einzelplan 09, Titelgruppe 03 sowie für das KIT aus dem Einzelplan 30, Titelgruppe 70 bereitgestellt worden.

Die Max-Planck-Gesellschaft (MPG) hat für das Forschungsgebiet „Verkehrstechnik und technische Chemie“ im Jahr 2017 3,9 Mio. Euro verausgabt, für 2018 waren 3,8 Mio. Euro geplant. In der MPG wird aktuell auch an Themen gearbeitet, die mit denen des InnoZ vergleichbar sind. Dazu zählen mit Energiebezug die Batterieforschung, synthetischer Kraftstoff, Wasserstoffmobilität und Brennstoffzellen sowie das Thema öffentliche Verkehrsmittel (bedarfsgesteuertes System für den ÖPNV auf der Grundlage der Prinzipien der statistischen Physik und numerischen Simulation).

17. Wie bewertet die Bundesregierung die Forschungsaktivitäten staatlich geförderter Einrichtungen in den Bereichen Mobilitätsforschung bei den Verkehrsträgern Wasserstraße, Straße und Luft (bitte nach jeweiligem Verkehrsträger getrennt voneinander aufschlüsseln)?

Die Forschungsaktivitäten staatlich geförderter Forschungseinrichtungen leisten einen wichtigen Beitrag für die fachpolitische Meinungsbildung.

18. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass durch eine Schließung des InnoZ der Forschungsstandort Deutschland im Bereich der Mobilitätsforschung geschwächt würde, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

Angesichts der Breite der Mobilitätsforschung in Deutschland bedeutet eine Schließung des InnoZ keine entscheidende Schwächung.

