

SGK - Fachkonferenz

**Digitale Agenda in den Kommunen. Infrastruktur für morgen – heute gestalten!"**

Fachforum : Intelligente Mobilität

Matthias Knobloch, Leiter Verkehrspolitik,  
ACE Auto Club Europa e.V.



Focus on traffic



Focus on people

Primary objectives:  
Traffic flow capacity and speed



Primary objectives: Accessibility and quality of life,  
as well as sustainability, economic viability, social  
equity, health and environmental quality

Modal-focussed



Balanced development of all relevant transport  
modes and shift towards cleaner and more sustain-  
able transport modes

Infrastructure focus



Integrated set of actions to achieve cost-effective  
solutions

Auszüge aus den Richtlinien für eine nachhaltige Stadtverkehrsplanung  
([http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump\\_guidelines\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf))

### Wachstum ausgewählter Städte:

**Berlin** 60.000 – 80.000 EW p.a. (das bedeutet z.B. auch 25 bis 30 neue Grundschulen pro Jahr...)

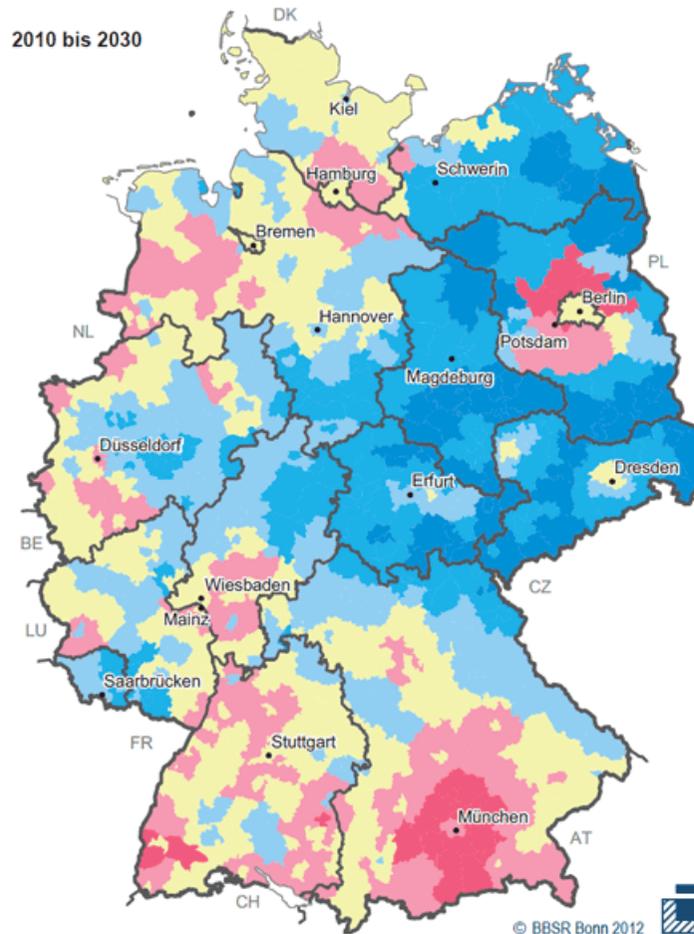
**Köln** 15.000 - 20.000 EW p.a.

**Stuttgart** 10.000 – 15.000 EW p.a.

Datenbasis: Laufende Raubeobachtung des BBSR, BBSR-Bevölkerungsprognose 2009-2030/ROP  
 Geometrische Grundlage: BKG, Prognoseräume 2010

### Kleinräumige Bevölkerungsdynamik

2010 bis 2030

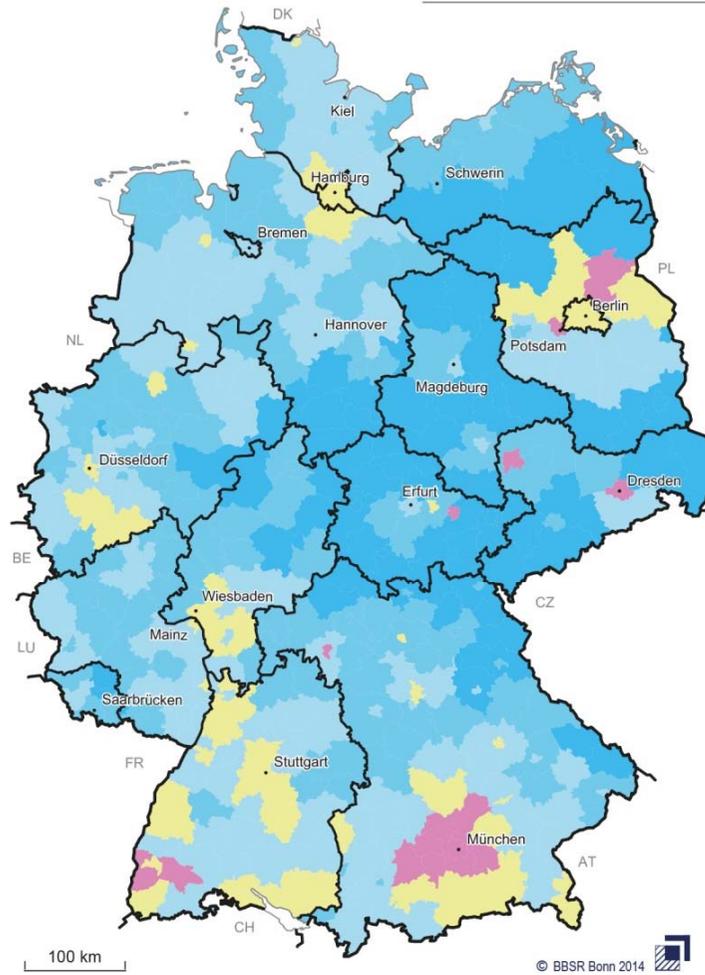


Veränderung der Bevölkerungszahl 2010 bis 2030 in %



Karte 4

Dynamik der Schulpflichtigen bis 2035



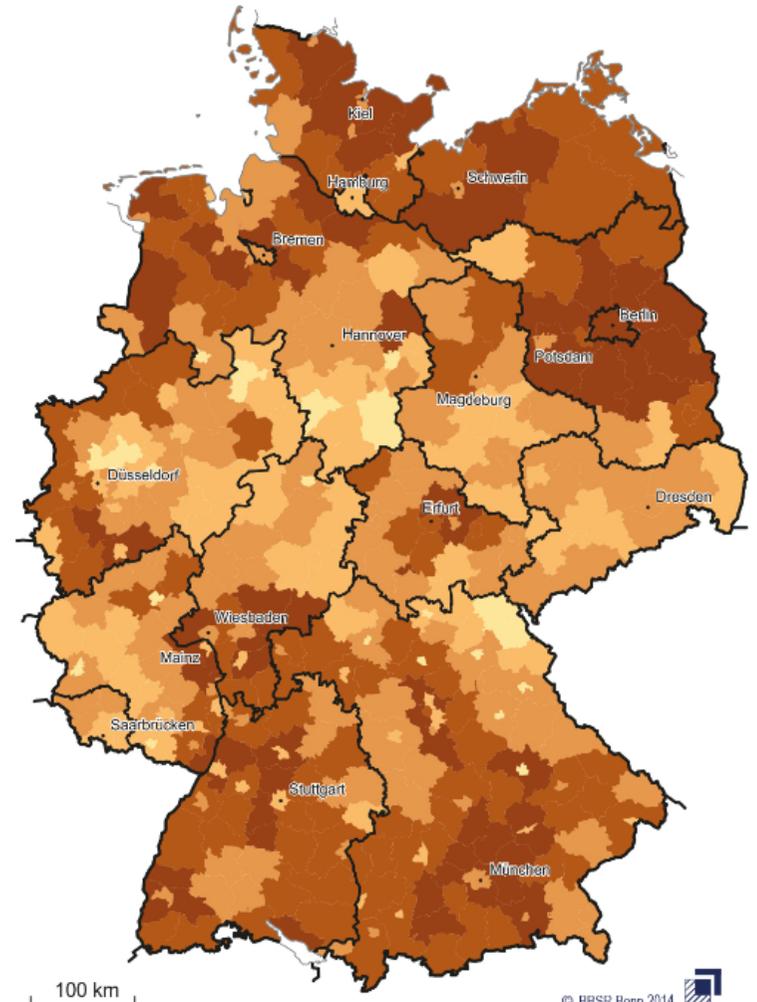
Veränderung der Zahl der 6- bis unter 16-Jährigen  
2012 bis 2035 in Prozent



Datenbasis:  
BBSR-Bevölkerungsprognose  
2012 bis 2035/Zensus  
Geometrische Grundlage:  
BKG, Kreise, 31.12.2012  
Bearbeitung: C. Schlömer

© BBSR Bonn 2014

Karte 5



Veränderung der über 80-Jährigen  
2012 bis 2035 in Prozent

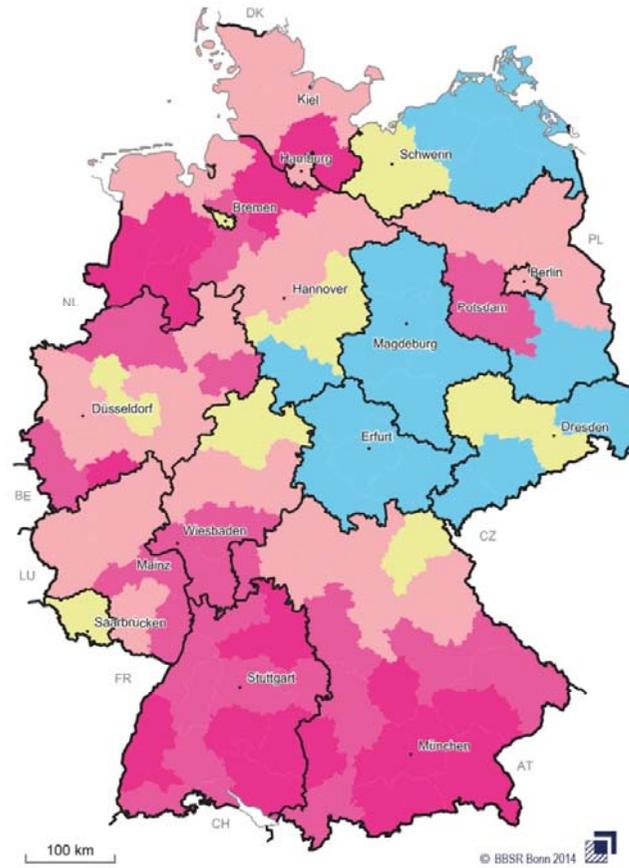


Datenbasis:  
BBSR-Bevölkerungsprognose  
2012 bis 2035/Zensus  
Geometrische Grundlage:  
BKG, Kreise, 31.12.2012  
Bearbeitung: C. Schlömer

© BBSR Bonn 2014

Karte 6

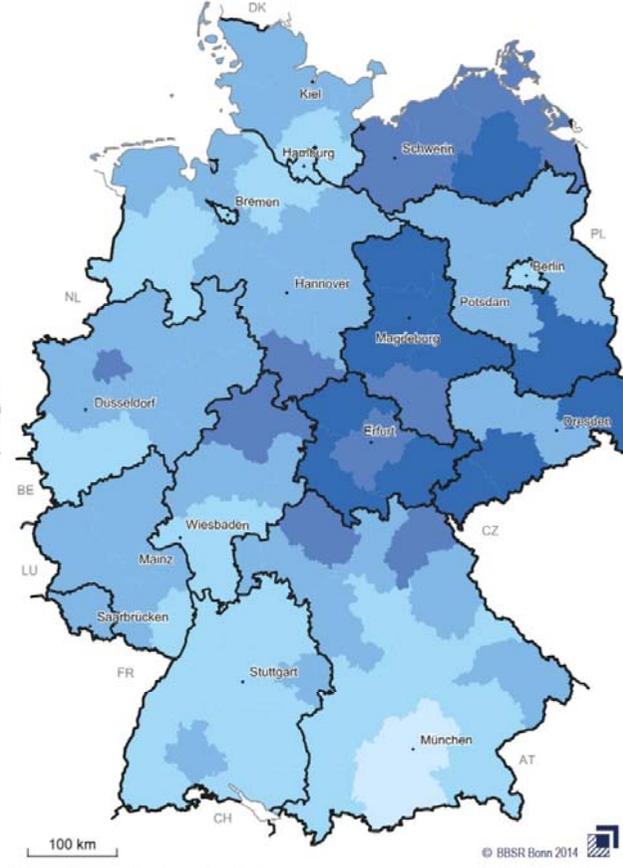
Künftige Dynamik der privaten Haushalte nach ihrer Größe



Veränderung der 1- und 2-Personen-Haushalte 2012 bis 2035 in Prozent



Datenbasis:  
BBSR-Haushaltsprognose  
2012 bis 2035/Zensus  
Geometrische Grundlage:  
BKG, Raumordnungsregionen, 31.12.2012  
Bearbeitung: C. Schlömer



Veränderung der 3- und mehr Personen-Haushalte 2012 bis 2035 in Prozent



Datenbasis:  
BBSR-Haushaltsprognose  
2012 bis 2035/Zensus  
Geometrische Grundlage:  
BKG, Raumordnungsregionen,  
31.12.2012  
Bearbeitung: C. Schlömer

## **Intelligente Mobilität : Mensch-orientiert, statt Verkehrs-orientiert**

Ausgangsbasis – in Stadt und Land

Ältere Menschen, kleinere Haushalte, Zunahme der Stadt-Land-Gegensätze

Das heißt unterschiedliche Ansätze in Stadt und Land nötig

Das heißt auch, Schnittstellen zwischen Stadt und Land besser zu gestalten,

Focus on traffic	→	Focus on people
✗ Primary objectives: Traffic flow capacity and speed	→	Primary objectives: Accessibility and quality of life, as well as sustainability, economic viability, social equity, health and environmental quality
Modal-focussed	→	Balanced development of all relevant transport modes and shift towards cleaner and more sustain- able transport modes
Infrastructure focus	→	Integrated set of actions to achieve cost-effective solutions

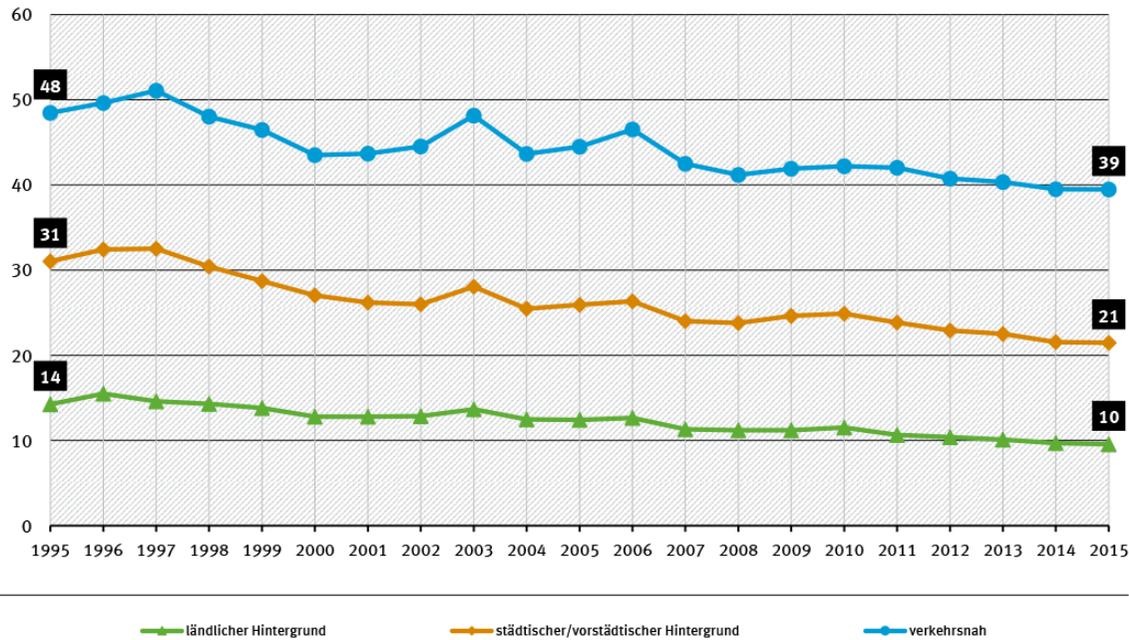
Auszüge aus den Richtlinien für eine nachhaltige Stadtverkehrsplanung  
([http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump\\_guidelines\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf))

# No<sub>x</sub> und Dieselgate – Realität und Theorie

## Reduktion der Stickstoffoxid-Emissionen (NO<sub>x</sub>) von Diesel Pkw

Trend der Stickstoffdioxid-Jahresmittelwerte

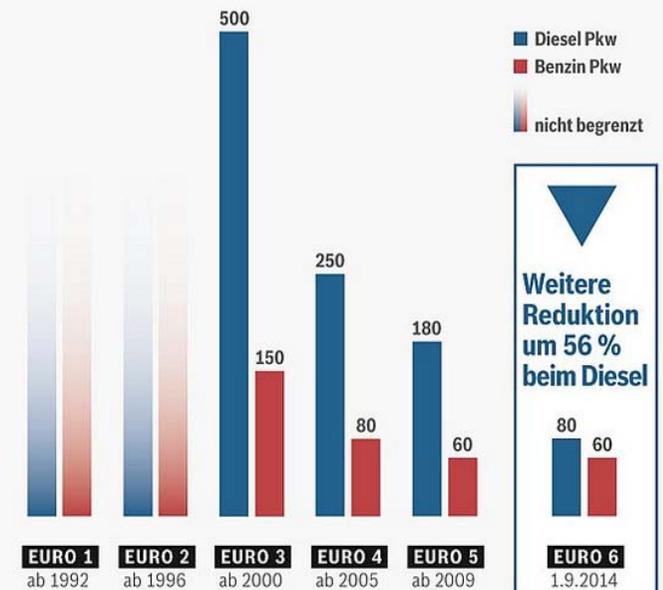
Mittlere Stickstoffdioxid-Konzentration (µg/m<sup>3</sup>)



Quelle: Umweltbundesamt 2016



Entwicklung EU-Grenzwerte in mg/km:



Quellen: Umweltbundesamt, Nationale Trendtabellen atmosphärischer Emissionen 2012; Umweltbundesamt, Grenzwerte für Schadstoffemissionen von PKW, Stand Feb. 2013; Robert Bosch GmbH

## **Intelligente Mobilität : Orientiert an „Zugänglichkeit“ und Lebensqualität, Nachhaltigkeit, Gesundheit also ganzheitlicher Ansatz statt Orientierung an Verkehrskapazitäten**

Gesundheit in Städten als dringendes Thema, nicht allein auf gerichtlichem Druck

Anderer Fokus auf dem Land – hier „Mobilität als Grundlage des gesellschaftlichen Lebens“ als Thema

Herausforderung: Alles was fährt optimal und effizient verwenden

Mobilität verkehrt: Die Versorgung kommt zum Menschen nicht der Mensch zur Versorgung

Focus on traffic

→ Focus on people

Primary objectives:  
Traffic flow capacity and speed

→ Primary objectives: Accessibility and quality of life,  
as well as sustainability, economic viability, social  
equity, health and environmental quality



Modal-focussed

→ Balanced development of all relevant transport  
modes and shift towards cleaner and more sustain-  
able transport modes

Infrastructure focus

→ Integrated set of actions to achieve cost-effective  
solutions

Auszüge aus den Richtlinien für eine nachhaltige Stadtverkehrsplanung  
([http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump\\_guidelines\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf))

## **Multimodal – der Mensch ist klug (?) – zumindest ökonomisch**

Negativ: Passen die Angebote nicht, werden die Menschen bei der Verkehrswende nicht mitspielen. Beispiel: Kein Mensch steigt in den ÖV um, wenn es bequemer und schneller ist, mit dem Auto weiter zu fahren.

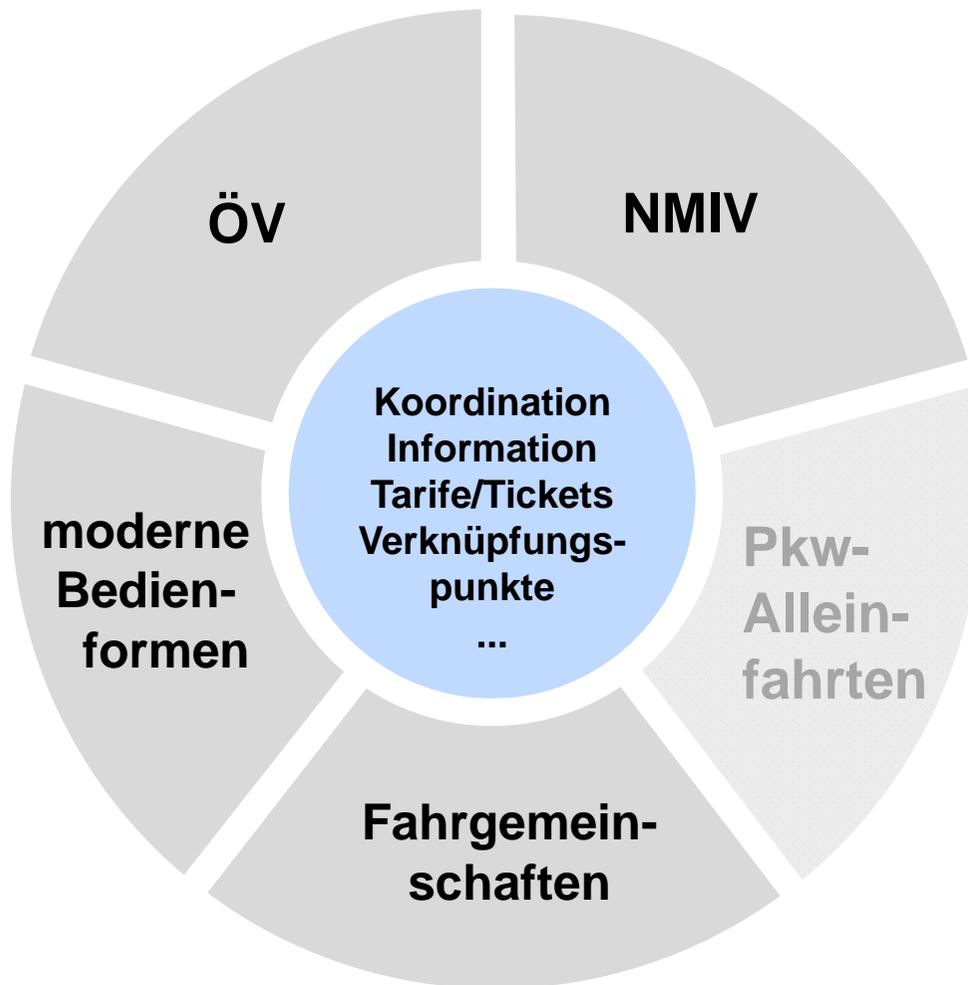
Positiv: Sind die Alternativen besser als das Auto, wächst die Bereitschaft der Menschen umzusteigen. Beispiel: In Kopenhagen nehmen die Menschen das Rad, weil es schneller ist und genug Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, Umweltschutz oder ähnliches spielt kaum eine Rolle. Lastenräder werden zu Alternativen, wenn die Infrastruktur stimmt.

## **Intelligente Mobilität : multi-modal, statt mono-modal**

Multimodales Verhalten, jedes Verkehrsmittel optimal einzusetzen, kann funktionieren. Die Digitalisierung bietet die Chance sehr vielen Menschen die richtigen Informationen zur richtigen Zeit zu geben, viele Angebote wären ohne Digitalisierung nicht nutzbar.

Digitale Angebote in Stadt und Land und bei der Vernetzung müssen mehr genutzt werden und Bestandteil der Mobilitätsgestaltung werden.

## Mobilitätsmanagement als multimodale Strategie



- Falträder für erste/letzte Meile
- Jobticket mit Fahrradnutzung
  - Mobilitätsgarantie für Fahrgemeinschaften
- Fahrgemeinschaften zu Haltepunkten
  - Shuttle zu Haltepunkten
- Nutzung von moovel, Quixxit, Ally etc.

[www.gute-wege.de](http://www.gute-wege.de)

Focus on traffic



Focus on people

Primary objectives:  
Traffic flow capacity and speed



Primary objectives: Accessibility and quality of life,  
as well as sustainability, economic viability, social  
equity, health and environmental quality

Modal-focussed



Balanced development of all relevant transport  
modes and shift towards cleaner and more sustain-  
able transport modes



Infrastructure focus



Integrated set of actions to achieve cost-effective  
solutions

Auszüge aus den Richtlinien für eine nachhaltige Stadtverkehrsplanung  
([http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump\\_guidelines\\_en.pdf](http://www.eltis.org/sites/eltis/files/sump_guidelines_en.pdf))

## **Intelligente Mobilität : Orientierung an kosten-effizienten Lösungen statt an der reinen Infrastruktur**

Stärkung des Gemeinwesen – Bürgerbus, Dorfauto etc. als Strategie (vgl. Landesentwicklungsstrategie S-H)

Gelebte social-networks statt Hightech-Fahrgemeinschaften, da wo es passt

Reduzierung der Straßenlast in Städten durch Intensivierung P+R

Grundlage der Lösungen: Mobilität effizient gestalten mit dem Mut Fehlentwicklungen zu verhindern

Neue Ideen brauchen kreative Spielräume