



Städte Ranking zur nachhaltigen Mobilität



Im Wettstreit der Städte um zufriedene Bewohnerinnen und Bewohner spielt das Auto eine unrühmliche Rolle. Es macht die Luft zu schmutzig, Straßen zu laut und Kreuzungen zu gefährlich. Vier von fünf Deutschen wünschen sich, dass Städte so umgestaltet werden, dass wir kaum noch auf ein Auto angewiesen sind und unsere Wege mit dem Rad, öffentlichen Verkehrsmitteln oder zu Fuß zurücklegen können.¹ Dahinter steckt auch die wachsende Erkenntnis, dass städtischer Raum zu kostbar ist, um einen Großteil davon einem ineffizienten Verkehrsträger wie dem Auto zu widmen. Und es verbirgt sich dahinter der Wunsch nach neuen, nachhaltigen Formen der Mobilität.

Viele Städte haben diesen Wunsch gehört – umgesetzt aber wird er mit sehr unterschiedlicher Konsequenz. Diese Unterschiede abzubilden, ist das Ziel des vorliegenden Rankings. Es bewertet den Stand der 14 größten deutschen Städte im Aufbau einer nachhaltigen Mobilität. Dazu wurde ein detaillierter Mix aus Kriterien und Parametern berücksichtigt. Außer Konkurrenz hat das Ranking die Stadt Freiburg untersucht, als Paradebeispiel einer deutschen



Stadt, die frühzeitig eine Verkehrspolitik entwickelt hat, die das Auto nicht länger zum Maß aller Dinge überhöht.

Greenpeace konzentriert sich auf Mobilität in Städten, weil diese nach Jahrzehnten einer auf das Auto fixierten Verkehrspolitik vor großen Problemen stehen. Die Luft in den meisten deutschen Ballungszentren ist seit Jahren schlechter, als sie laut offiziellen Grenzwerten sein dürfte. Hohe Stickstoffdioxidwerte verursachen pro Jahr 10.000 vorzeitige Todesfälle.² Eine Stadt wie Stuttgart ruft inzwischen regelmäßig Feinstaubalarm aus. Die in vielen Städten rasant wachsende Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer verlangt nach einem gerechten Anteil am begrenzten Straßenraum. Diese Herausforderungen können Städte am leichtesten beantworten, weil das eigene Auto hier am entbehrlichsten ist. Die hohe Bevölkerungsdichte macht nachhaltige aber vergleichsweise kostspielige Infrastrukturprojekte wie Straßen- und U-Bahnen wirtschaftlich. Die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort, Einkaufs- und Freizeitangeboten lassen sich mit einer vorausschauenden Stadtplanung verkürzen. Der Löwenanteil der täglichen Wege lässt sich zu Fuß, mit Rad, Bus und Bahn, beziehungsweise einem intelligent verknüpften Mix verschiedener Verkehrsträger zurücklegen. Mit dieser Umstellung gewinnen Städte Platz und Lebensqualität, die Luft wird sauberer, Straßen sicherer.

Eine nachhaltige Verkehrswende ist auch klimapolitisch notwendig. Der Verkehr verursacht heute rund ein Fünftel der deutschen Treibhausgase. Deren Ausstoß hat Deutschland insgesamt in den vergangenen 25 Jahren um etwa 30 Prozent senken können. Dazu hatte der Verkehr kaum etwas beigetragen: Zwischen 1990 und 2014 stagnierten die klimaschädlichen Emissionen hier nahezu – von 163 Millionen Tonnen CO₂ gingen sie lediglich auf 160 Millionen Tonnen CO₂ zurück. Damit auch der Verkehr einen fairen Beitrag zum Klimaschutz leistet, muss dieser Wert bis zum Jahr 2030 um mindestens 40 Prozent sinken. So hat es die Bundesregierung Ende 2016 beschlossen.³

Die Verkehrswende hat in vielen Städten längst begonnen. Wie weit die größten unter ihnen dabei bislang gekommen sind und was noch zu tun bleibt, zeigt das vorliegende Ranking.



brasil

brasil

TAXI

brasil

brasil



METHODIK

Städteauswahl

Das vorliegende Ranking betrachtet die vierzehn größten deutschen Städte: Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart, Düsseldorf, Dortmund, Essen, Leipzig, Bremen, Dresden, Hannover und Nürnberg. Außer Konkurrenz läuft Freiburg: Mit knapp 230.000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist die Stadt deutlich kleiner als jene des Rankings, gilt in Sachen Nachhaltigkeit jedoch national wie international als Vorreiter. In diesem Ranking soll Freiburg zeigen, was mit einer ehrgeizigen Umweltpolitik möglich ist.

Die Spanne der Einwohnerzahl erstreckt sich somit von rund 500.000 (Nürnberg) bis zu gut 3,5 Millionen (Berlin). Eine direkte Vergleichbarkeit fällt folglich schwer, zumal die Städte zusätzlich über topographische und örtliche Besonderheiten verfügen. Um die Bewertung lesbar zu halten, wurden diese Besonderheiten nicht zusätzlich berücksichtigt. Nichtsdestotrotz wagt dieses Ranking einen Vergleich – in erster Linie, um eine Diskussion über nachhaltige Mobilität eine Basis zu bieten und einen Wettbewerb zwischen Städten anzuregen.

Vergleichbarkeit der Daten

Die 22 Indikatoren des Rankings verteilen sich auf drei Themenfelder: „Neue Mobilität“, „Umwelt & Gesundheit“ sowie „Erreichbarkeit“.

Unter „Neue Mobilität“ wurde untersucht, inwieweit die Städte es ihren Bewohnerinnen und Bewohnern ermöglichen beziehungsweise sie motivieren, nachhaltige Verkehrsmittel – also den Umweltverbund aus Bus und Bahn, Rad- und Fußverkehr – zu nutzen. Entsprechend schwer wiegt der Modal Split, die Verteilung der zurückgelegten Wege auf die verschiedenen Verkehrsmittel. Bislang veröffentlichten Städte den Modal Split leider nur sporadisch. Das Jahr, aus dem für alle untersuchten Städte zuletzt Werte vorgelegt wurden, war 2008. Um nicht durchgehend mit nahezu zehn Jahre alten Werten arbeiten zu müssen, haben wir uns entschlossen, die jeweils jüngsten verfügbaren Modal Split Zahlen zu verwenden.

Das Feld „Umwelt & Gesundheit“ bewertet Luftschadstoffwerte, ihre Reduzierung und die Möglichkeit ihrer öffentlichen Einsehbarkeit. Dabei wurden nicht nur die derzeitigen Verhältnisse, sondern auch die Reduktionsambitionen bewertet. Ergänzt wird die Bewertung durch Unfallzahlen unter Beteiligung von Radfahrerinnen und Radfahrern sowie Fußgängerinnen und Fußgängern, da Verkehrssicherheit ein wichtiger Anreiz für die Wahl dieser Fortbewegungsmodi darstellt.

Das dritte Themenfeld „Erreichbarkeit“ besteht aus einem quantitativen Indikator, der den Anteil der Bevölkerung darstellt, die maximal 600 Meter von einer Station des schienengebundenen öffentlichen Nahverkehrs wohnen. Die Einschränkung auf schienengebundene Verkehrsmittel folgt der Annahme, dass Busse weniger nachhaltig sind – sowohl hinsichtlich ihres Nutzungskomforts, ihrer Stauzeiten und ihrer derzeit fast noch ausschließlichen Versorgung mit fossilen Energieträgern.

Zur Bewertung wurde ein Punktesystem entwickelt, welches Gewichtungen auf zwei Ebenen erlaubt: Zunächst kann eine Stadt im Ranking maximal 30 Punkte erreichen. Diese Gesamtpunktzahl verteilt sich auf die Themenfelder wie folgt: „Neue Mobilität“: 15 Punkte, „Umwelt & Gesundheit“: 10 Punkte und „Erreichbarkeit“: 5 Punkte. Demzufolge konnte die Hälfte der Punkte über Indikatoren im Themenfeld „Neue Mobilität“ erreicht werden, während Indikatoren aus „Umwelt & Gesundheit“ mit 33 Prozent und „Erreichbarkeit“ mit 17 Prozent in die Bewertung eingeflossen sind. Diese Verteilung wird den verschiedenen Anzahlen von Indikatoren der jeweiligen Themenfelder bzw. der Relevanz der einzelnen Indikatoren gerecht.

Quellen

Die Datenerhebung erfolgte im Zeitraum von Januar 2016 bis Februar 2017 und basiert in erster Linie auf frei zugänglichen Quellen des Internets – maßgeblich offizielle kommunale Internetportale und Daten der Statistikämter auf Kommunal- und Landesebene. Bei mangelhafter Informationslage wurde in Einzelfällen eine Abfrage über E-Mail oder Telefon bei den jeweils zuständigen Ämtern vorgenommen.

Zum Teil wurden auch Datengrundlagen genutzt, die bereits eine erarbeitete Zusammenstellung von Daten aller untersuchten Städte enthielten. So konnten für den Indikator „Anzahl Autos Car-Sharing“ Werte einer Untersuchung des „Bundesverbands CarSharing e. V.“ (bcs) zum Car-Sharing-Angebot im Jahr 2015 verwendet werden (siehe dazu bcs 2015). In Teilen war dieses Vorgehen auch für den Indikator „aktueller Modal Split“ möglich. Hier wurden, sofern verfügbar, Werte der Untersuchung „Mobilität in Deutschland 2008“ genutzt (siehe dazu infas / DLR 2010).

Übersicht ausgewählter Schlüsselindikatoren

Städte (nach Rang geordnet)	Neue Mobilität			
	Bike-Sharing Räder	Car-Sharing Autos	Modal Split (letzter verfügbarer Wert)	Entwicklung Pkw-Dichte (Pkw/1.000 Ew.)
Freiburg	0 pro 1.000 Ew.	1,1 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 369 402 402
1. Berlin 18,98 Punkte	0,51 pro 1.000 Ew.	0,15 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 319 319 341
2. München 18,28 Punkte	2,25 pro 1.000 Ew.	0,47 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 467 493 491
3. Köln 17,89 Punkte	1,71 pro 1.000 Ew.	0,47 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 426 439 439
4. Frankfurt 17,18 Punkte	2,02 pro 1.000 Ew.	0,55 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 448 458 455
5. Bremen 17,12 Punkte	0 pro 1.000 Ew.	0,39 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 394 421 425
6. Dresden 16,84 Punkte	0,93 pro 1.000 Ew.	0,38 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 391 411 409
7. Stuttgart 16,62 Punkte	0,65 pro 1.000 Ew.	0,64 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 457 475 478
8. Leipzig 16,60 Punkte	0,91 pro 1.000 Ew.	0,37 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 368 398 398
9. Nürnberg 16,31 Punkte	1,60 pro 1.000 Ew.	0,09 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 432 465 467
10. Hamburg 16,31 Punkte	1,04 pro 1.000 Ew.	0,18 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 404 428 430
11. Dortmund 15,63 Punkte	1,34 pro 1.000 Ew.	0,11 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 425 461 465
12. Essen 15,24 Punkte	0,87 pro 1.000 Ew.	0,14 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 444 479 481
13. Hannover 15,07 Punkte	0,13 pro 1.000 Ew.	0,62 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 447 486 489
14. Düsseldorf 14,98 Punkte	0,82 pro 1.000 Ew.	0,15 pro 1.000 Ew.		2009 2014 2015 463 491 492

Umwelt & Gesundheit			Erreichbarkeit
NO ₂ -Jahresmittelwert 2016 Grenzwert 40 µg/m ³	PM ₁₀ -Jahresmittelwert 2016 Grenzwert 40 µg/m ³	CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	Nahverkehr Schiene
38,33 µg/m ³ 	17,50 µg/m ³ 	7,7t pro Ew. 	73% 
28,00 µg/m ³ 	23,27 µg/m ³ 	5,6t pro Ew. 	65% 
46,00 µg/m ³ 	21,25 µg/m ³ 	7,6t pro Ew. 	69% 
40,67 µg/m ³ 	23,00 µg/m ³ 	8,29t pro Ew. 	65% 
37,50 µg/m ³ 	21,67 µg/m ³ 	9,7t pro Ew. 	75% 
21,5 µg/m ³ 	18 µg/m ³ 	3,35t pro Ew. 	56% 
33,00 µg/m ³ 	22,67 µg/m ³ 	6,3t pro Ew. 	76% 
64,25 µg/m ³ 	27,5 µg/m ³ 	8,6t pro Ew. 	72% 
42,00 µg/m ³ 	23,67 µg/m ³ 	6,62t pro Ew. 	80% 
32,83 µg/m ³ 	24,4 µg/m ³ 	7,8t pro Ew. 	68% 
39,67 µg/m ³ 	20,55 µg/m ³ 	6,32t pro Ew. 	38% 
31,13 µg/m ³ 	22,33 µg/m ³ 	7,3t pro Ew. 	57% 
43,3 µg/m ³ 	23,67 µg/m ³ 	7,8t pro Ew. 	60% 
45,00 µg/m ³ 	24,00 µg/m ³ 	11,4t pro Ew. 	73% 
40,66 µg/m ³ 	23,67 µg/m ³ 	8,2t pro Ew. 	74% 

FREIBURG

best practice

Einwohner: 222.203 | Bevölkerungsdichte: 1.452 EW/km²

Top & Flop

Beim Modal Split stellt Freiburg alle untersuchten Städte in den Schatten. Nirgendwo werden weniger Wege mit dem Auto zurückgelegt, nirgendwo mehr mit dem Fahrrad – und die Stadt will noch mehr. Schwachstellen sind ein recht hoher jährlicher CO₂-Wert pro Kopf, eine unzureichende Kommunikation aktueller Schadstoffmesswerte sowie relativ hohe Unfallzahlen.

TOP: Fahrrad First

In Freiburg wird heute fast jeder dritte Weg mit dem Fahrrad zurückgelegt. Doch die Stadt setzt weiter auf CO₂-freie Zweiräder. Freiburgs Radwegenetz soll bis 2020 weiter ausgebaut werden. In einem so genannten „Rad-Vorrang-Netz“ sollen 13 Routen durchgängig miteinander verbunden und das Netz so zügiger, komfortabler und sicherer werden.

TOP: Haltestellen ohne Barrieren

Freiburg ist vorbildlich dabei, auch Menschen mit Beeinträchtigungen Zugang zum schienengebundenen Nahverkehr zu ermöglichen. Gut 92 Prozent der Haltestellen sind barrierefrei gestaltet. Innerhalb des Rankings übertrifft nur Nürnberg diesen Wert.

TOP: Vorbildhafte Stellplatzpflicht

Pro Wohneinheit müssen in Freiburg zwei wettergeschützte Stellplätze für Fahrräder geschaffen werden – auch das ist im Vergleich mit anderen deutschen Städten vorbildlich.

FLOP: Zu viel CO₂

Trotz der vielen guten Werte haben die Freiburgerinnen und Freiburger einen recht hohen CO₂-Ausstoß pro Kopf. Doch zumindest hat die Stadt sich vorgenommen, das zu ändern. Bis 2050 will Freiburg CO₂-neutral sein.

FLOP: Kein Bike-Sharing-System

Bis heute existiert kein öffentliches Fahrradleihsystem in Freiburg. Da sich die Werte zur Erreichbarkeit der Haltestellen des schienengebundenen Nahverkehrs nur im Mittelfeld bewegen, sollte sich dies ändern.

FLOP: Zu viele Unfälle

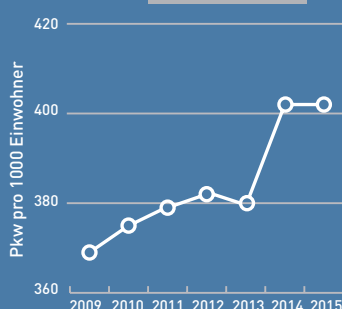
So großartig die Forcierung des Radverkehrs in der Stadt im Breisgau ist, was die Zahl der Unfälle mit Radfahrern anbelangt, liegt Freiburg im hinteren Drittel. Die Reduzierung der Unfallzahlen ist immerhin Teil des Radverkehrskonzeptes Freiburg 2020.

Neue Mobilität

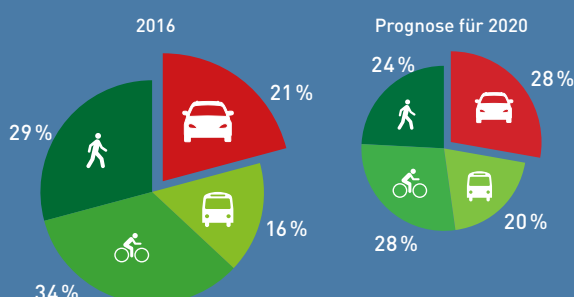


Anzahl Räder Bike-Sharing	0 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	1,1 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	2 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	5,15 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	92%

Pkw-Dichte 402 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	in Ansätzen
NO ₂ -Jahresmittelwert	38,33 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	17,50 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	2,86 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	7,7 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität macht Freiburg sehr viel richtig. Trotzdem lassen sich Punkte verbessern: Der CO₂-Ausstoß muss verringert, die Schadstoffbelastung in der Stadt besser kommuniziert werden. Beim öffentlichen Nahverkehr ist der S-Bahn-Ausbau ein wichtiger Ansatzpunkt. Der Aufbau eines Bike-Sharing-Systems und der weitere Ausbau der Bike&Ride-Anlagen können dabei helfen, dass noch mehr Menschen auf das Rad umsteigen.

CO₂-Ausstoß senken

Die vergleichsweise hohen CO₂-Werte der Stadt sind zum Teil der geografischen Lage beziehungsweise den meteorologischen Verhältnissen geschuldet. Die Werte zeigen deutlich: Es sind noch weitreichendere Maßnahmen erforderlich. Ein wichtiger Ansatzpunkt ist hier der Straßenverkehr. Wichtig sind eine weitere Verlagerung auf alternative Verkehrsmodi, Temporeduzierungen und deutlich verschärfte Durchfahrtsbeschränkungen – besonders im inneren Stadtbereich. Dabei muss die Stadt Push-Faktoren – weg vom eigenen Auto – mit verstärkten Pull-Faktoren – aufseiten des Umweltverbands – kombinieren. Wichtig ist auch eine verbesserte Kommunikation aktueller Schad-

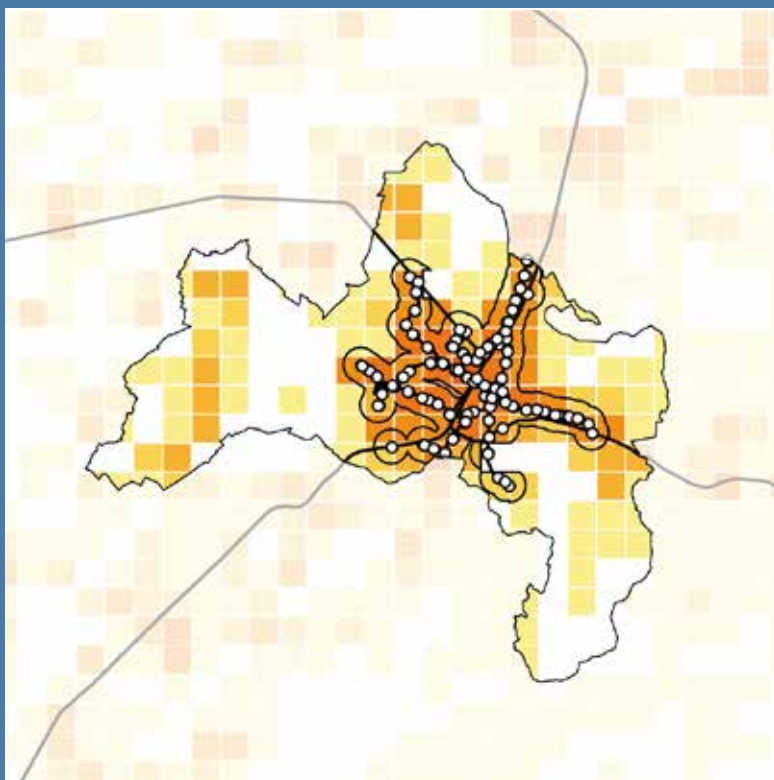
stoffmesswerte in Verbindung mit konkreten Handlungsempfehlungen für die Bürgerinnen und Bürger.

Weiterer ÖPNV-Ausbau

Freiburgs Straßenbahnnetz hat die Stadt schon heute gut erschlossen, und weitere Strecken sind im Aufbau. Diese Strategie muss konsequent fortgesetzt werden, damit Freiburg seine Vorreiterrolle auch dauerhaft halten kann. Dazu muss auch das S-Bahnnetz weiter ausgebaut werden. Strecken müssen elektrifiziert, die Taktung verdichtet und einzelne Haltestellen im Stadtgebiet neu gebaut werden. Projekte wie der Ausbau der Höllentalbahn geben hier bereits den richtigen Kurs vor.

Radverkehr u. a. durch Bike-Sharing weiter verbessern

Der Radverkehrsanteil in Freiburg ist bereits hoch, lässt sich jedoch weiter steigern. Dazu ist u. a. der Aufbau eines stadtweiten Bike-Sharing-Systems nötig. Aber auch ein deutlicher Ausbau der Bike&Ride-Anlagen an den Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs muss eine wichtige Maßnahme sein.



Freiburgs öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



73%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

BERLIN

Einwohner: 3,47 Mio. | Bevölkerungsdichte: 3.891 EW/km²

Platz

1

Punkte
18,98
von 30

Top & Flop

Berlins Mobilität profitiert bis heute von seiner historischen Besonderheit. Bis 1990 konnte die östliche Hälfte der ehemals geteilten Stadt kein Auto kaufen, die westliche hatte kaum Verwendung für eines. Ein vergleichsweise niedriges Haushaltseinkommen trägt bis heute dazu bei, dass Deutschlands Hauptstadt von allen untersuchten Städten den niedrigsten CO₂-Ausstoß pro Kopf aufweist und nirgends mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt werden. Auch als Spitzenreiter ist Berlin längst noch nicht Spitze. Vor allem in puncto Bike-Sharing und Erreichbarkeit des schienengebundenen Nahverkehrs besteht Nachholbedarf.

TOP: Geringe Autodichte

Die Anzahl der Pkw relativ zur Bevölkerung ist in Berlin niedriger als in jeder anderen deutschen Großstadt.

TOP: Relativ niedriger Pro-Kopf-Wert bei CO₂

Auch Berlin liegt weit vom Ziel entfernt, den CO₂-Ausstoß auf durchschnittlich zwei Tonnen pro Einwohner und Jahr zu begrenzen. Dennoch schneidet Berlin mit 5,6 Tonnen pro Kopf besser ab, als alle anderen untersuchten Städten.

TOP: Öffentlicher Nahverkehr

In keiner der untersuchten Städte legen die Menschen mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurück. Mit 27 Prozent liegt die Hauptstadt hier klar vorn.

FLOP: Ost-West-Gefälle auf der Schiene

Berlins grundsätzlich gut ausgebautes Nahverkehrsnetz hat vor allem im Westteil große Lücken.

FLOP: Bike-Sharing

Während andere Städte mit schnellen Pedelec-Sharing-Flotten liebäugeln, ist Berlin bei Leihfahrrädern in den vergangenen Jahren im Schneckentempo unterwegs. Das Ergebnis: wenige Stationen mit wenigen Rädern. Immerhin will die Hauptstadt aufholen: In den kommenden Jahren sollen mehrere Tausend Räder hinzukommen.

FLOP: Unfälle

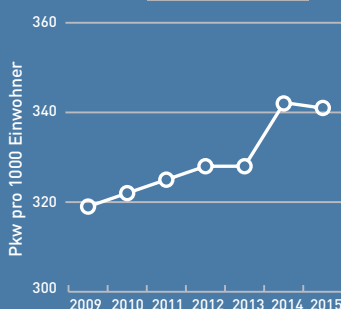
In Berlin ereignen sich überdurchschnittlich viele Verkehrsunfälle, bei denen Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer zu Schaden oder gar ums Leben kommen.

Neue Mobilität

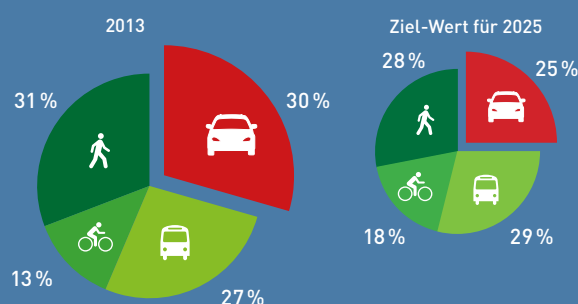


Anzahl Räder Bike-Sharing	0,52 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,16 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	0 / WE
Fahrrad-Stellplätze	2 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	7,78 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	70 %

Pkw-Dichte 341 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	28,00 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	23,27 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	2,84 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	5,6 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Trotz einiger Mängel führt Berlin das Ranking an. Um die Strahlkraft einer Stadt wie Kopenhagen zu entwickeln, muss Berlin die Visionen einer innovativen und nachhaltigen Mobilität konsequenter und mit mehr Ressourcen entwickeln und umsetzen.

Schienerausbau

Berlin braucht mehr schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr – vor allem neue Straßenbahnstrecken. Die in den 1980er Jahren stillgelegte Straßenbahn Westberlins wurde bis heute nur auf einzelnen Stichstrecken wiederbelebt. Angesichts wachsender Einwohnerzahlen besteht hier dringender Nachholbedarf. Der bisherige Ausbau des Schienennetzes ist zu langsam – selbst auf stark nachgefragten Linien wie der M48 vom Potsdamer Platz nach Steglitz.

Weniger Lärm - bessere Luft

Weniger Luftschadstoffe und Lärm und dafür mehr Radverkehr und Lebensqualität – die Ziele nachhaltiger Mobilität sind längst Konsens. Doch statt Geld und Ressourcen in innovative Projekte zu stecken, die diese Ziele voranbringen, setzt Berlin auf eine rückständige Verkehrspoli-

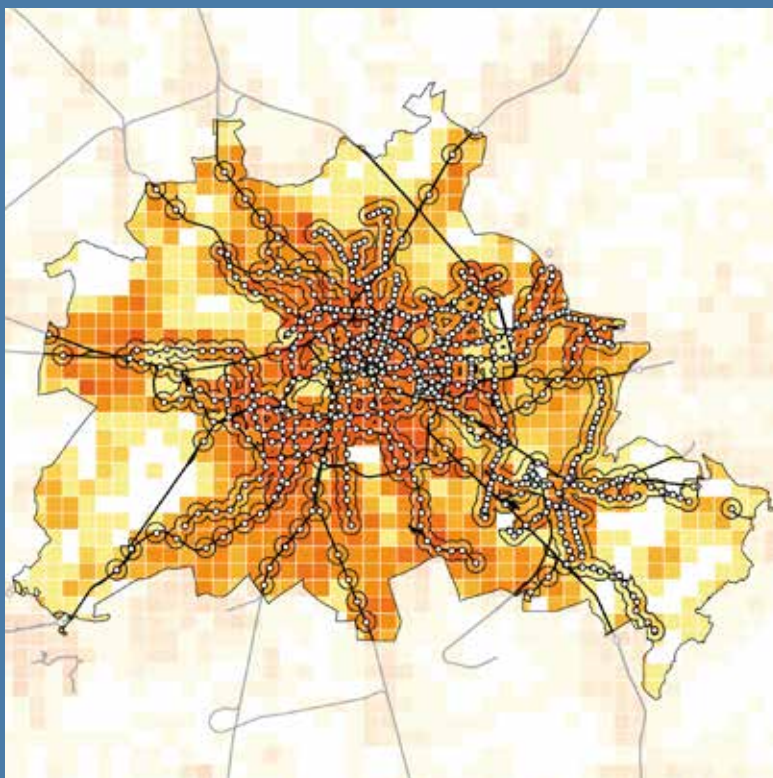
itik und baut eine Autobahn mitten durch die Stadt, nach Plänen der 1950er Jahre.

Mobilität mit Konzept

Sowohl bei Leihrädern als auch beim Car-Sharing stehen den Berlinerinnen und Berlinern zu wenig Alternativen zur Verfügung. Mit dem Ausbau des Angebots an Sharing-Rädern müssen auch so genannte Mobilitätshubs und Quartierskonzepte mitgedacht werden, um Berlins Mobilitätskultur mit einer integrierten Betrachtung in die richtige Bahn zu lenken.

Raum und Ressourcen für nachhaltige Mobilität schaffen

Der Radverkehr lässt sich nur mit entsprechende Ressourcen voranbringen. Dazu gehört auch eine entsprechende Verwaltung. Bislang ächzen die entsprechenden Behörden unter Personalmangel, stagnierender Radverkehrsförderung und fehlender Infrastruktur. Berlins Regierung muss zeigen, dass sie ernsthaft an der Förderung des Radverkehrs interessiert ist!



Berlins öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



65 %

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

MÜNCHEN

Einwohner: 1,42 Mio. | Bevölkerungsdichte: 4.601 EW/km²

Platz

2

Punkte
18,28
von 30

Top & Flop

München ist zukunftsorientiert unterwegs. Kaum eine andere Stadt bemüht sich mehr darum, ihre Bürgerinnen und Bürger zum Umstieg aufs Fahrrad zu bewegen. Bei so vielen Ambitionen im Bereich nachhaltiger Verkehr fallen die eher mittelmäßigen CO₂-Zahlen sowie die Pkw-Dichte umso negativer auf.

TOP: Umsteigen aufs Fahrrad

Keine der anderen untersuchten Städte hat mehr Leihfahrräder, und auch bei der Anzahl der Bike&Ride-Plätze belegt München einen der Spitzenplätze. Schon jetzt werden gute 17 Prozent der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt – ein Wert der rasch steigen soll.

TOP: Kampagne „Radlhauptstadt“

Die städtische Kampagne „Radlhauptstadt“ will München zur „fahrradfreundlichsten Stadt Deutschlands“ machen. Die Kampagne soll die Sicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer erhöhen und die Vorteile des Zweirads kommunizieren. Der Erfolg von Maßnahmen wie dem „Radlflohmarkt“ oder der „Radl-Sicherheitschecks“ sind schwer messbar, unterstreichen aber den Willen der Stadt, den Radverkehr zu stärken.

TOP: Barrierefreie Haltestellen

Etwa 92 Prozent der schienenengebundenen Haltestellen des Nahverkehrs in München sind barrierefrei – einer der besten Werte aller im Ranking untersuchten Städte.

FLOP: Zu viele Unfälle

Nur Dresden und Bremen verzeichnen jährlich mehr Unfälle, in die Radfahrerinnen und Radfahrer oder Fußgängerinnen und Fußgänger involviert sind.

FLOP: Dicke Luft

Münchens Stickstoffdioxid-Werte überschreiten regelmäßig die Grenzwerte, und der jährliche CO₂-Ausstoß pro Kopf liegt eher im Mittelfeld. Wer Radlhauptstadt werden will, muss hier besser werden.

FLOP: Viele Autos - falsche Ziele

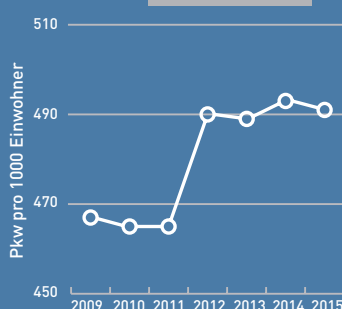
Trotz guter Fahrrad- und Fußverkehrsanteile ist die Pkw-Dichte in München recht hoch. Zu viele Wege werden mit dem Auto zurückgelegt. Das erst im Januar gesetzte Ziel, bis 2025 nur noch höchstens 20 Prozent der Wege mit Verbrennungsmotoren zurückzulegen, greift zu kurz: Die Stadt braucht insgesamt weniger Autos, nicht mehr E-Autos.

Neue Mobilität

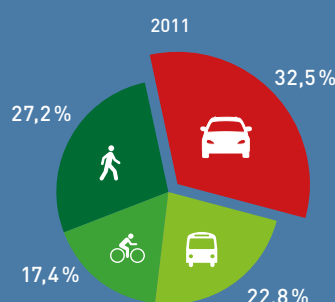


Anzahl Räder Bike-Sharing	2,26 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,47 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	15,32 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	92%

Pkw-Dichte 491 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	nicht vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	46,00 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	21,25 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	3,05 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	7,6 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Die Isarmetropole ist in vielerlei Hinsicht auf dem richtigen Weg. Gleichwohl gibt es Bereiche mit deutlichem Nachholbedarf. Die Sicherheit von Radfahrerinnen und Radfahrern oder Fußgängerinnen und Fußgängern muss deutlich erhöht, die Luftqualität u. a. durch die Förderung alternativer Antriebsarten beim ÖPNV merklich verbessert werden. Zu beiden Zielen gehört es, die Dominanz des Autos einzuschränken.

Radverkehr weiter ausbauen und Sicherheit erhöhen

Der Anteil des Radverkehrs hat in München bereits ein akzeptables Niveau erreicht. Um die guten Ansätze der „Radlhauptstadt“ fortzuführen, muss die Sicherheit für Radfahrer und Fußgänger steigen. Dabei geht es vordergründig darum, die vom motorisierten Verkehr ausgehenden Gefahren zu verringern – etwa durch Geschwindigkeitsbeschränkungen, übersichtlichere Kreuzungen und eine bessere Einsehbarkeit der Radwege für Autofahrer.

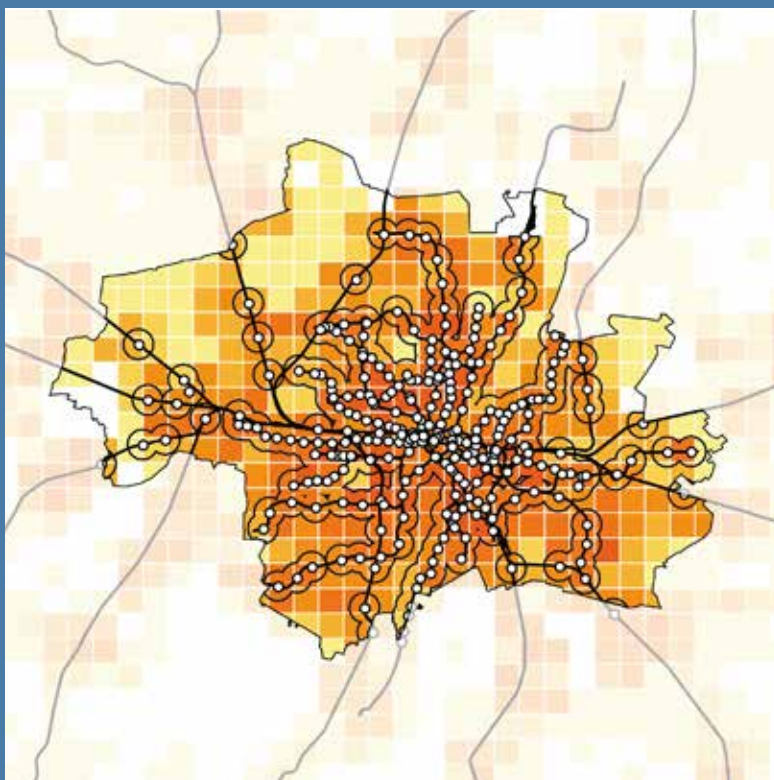
Schadstoffemissionen verringern

Münchens schlechte Luft ist ein entscheidender Schwachpunkt. Die resultierende Gesundheitsgefahr für die Bevölkerung muss mit konsequenten Maßnahmen minimiert

werden. Ein Maßnahmenbündel könnte hier eine konsequente Förderung alternativer Antriebsarten im straßengebundenen ÖPNV sein.

Autoverkehr deutlich reduzieren

Trotz des guten ÖPNV-Netzes und der bereits vielerorts akzeptablen Situation für Radfahrerinnen und Radfahrer dominiert in München weiter das Auto. Damit mehr Menschen die vorhandenen Alternativen zum eigenen Auto nutzen, muss der Parkraum in der Innenstadt zu Gunsten von Radfahrerinnen und Radfahrern und Fußgängerinnen und Fußgängern reduziert werden. Flankierende Maßnahmen wie Einfahrtsbeschränkungen oder Geschwindigkeitsbeschränkungen tragen zusätzlich dazu bei, die Belastung durch den Autoverkehr zu verringern und den Anteil des Umweltverbunds zu erhöhen.



Münchens öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



69%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

KÖLN

Einwohner: 1,05 Mio. | Bevölkerungsdichte: 2.584 EW/km²

Platz

3

Punkte
17,89
von 30

Top & Flop

Bei der Vielzahl alternativer Verkehrsmittel und ihrer Verknüpfung liegt Köln im Spitzenfeld. Jedoch legen die Menschen in Köln überdurchschnittlich viele Wege mit dem Auto zurück, der CO₂-Verbrauch pro Kopf gehört zu den höchsten und die Zahl der Radlerinnen und Radler zu den niedrigsten.

TOP: Wille zum Wandel

Auch wenn Kölns Modal Split noch zu wünschen übrig lässt, scheinen die Ambitionen in Richtung neue, nachhaltige Mobilität da zu sein. Ein gut ausgestattetes System an Leihfahrrädern, eine im Vergleich große Anzahl an Bike&Ride-Stationen und ambitionierte Planungen im Bereich Fahrradroutes geben das Gefühl, dass Köln in die richtige Richtung schaut.

TOP: Fahrrad-Stellplätze

Köln hat sich verpflichtet, pro 40 Quadratmeter Wohnfläche mindestens einen Fahrrad-Stellplatz zu bauen. Damit liegt Köln mit anderen Städten auf dem ersten Rang. Der Stellplatzschlüssel ist ein wichtiger Hebel, denn wer sein Fahrrad zu Hause gut und komfortabel abstellen kann, wird es eher nutzen.

TOP: Bike-Sharing-Dichte

Bei Bike-Sharing liegt Köln unter den besten der untersuchten Städte. Mit dem besonders gestalteten Angebot des KVB-Rades gibt es beim Bike-Sharing eine Variante, die sich zumindest optisch von den Lösungen anderer Städte abhebt.

FLOP: Zu viele Wege mit dem Auto

Circa 40 Prozent aller Wege werden in Köln mit dem Auto zurückgelegt. Ein hoher Wert, mit dem Köln im hinteren Drittel landet.

FLOP: Modal Split mit Nachholbedarf

Auch beim Modal Split rangiert Köln am Ende der Tabelle. Das liegt am recht hohen Anteil des motorisierten Verkehrs, der mit einem mittelmäßigen Anteil an Radfahrerinnen und Radfahrern einhergeht.

FLOP: Hohe aktuelle CO₂-Werte

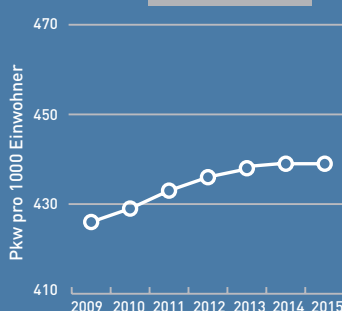
Beim CO₂-Ausstoß gehört die Millionenstadt zu den drei Schlusslichtern der untersuchten Städte. Es besteht also dringender Handlungsbedarf, um die entsprechende Schadstoffbelastung in Zukunft zu verringern.

Neue Mobilität

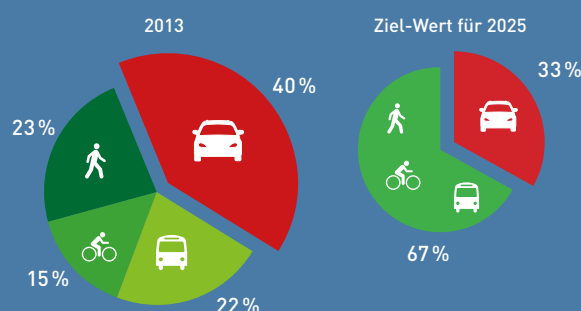


Anzahl Räder Bike-Sharing	1,72 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,47 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	2 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	12,8 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	83%

Pkw-Dichte 439 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	40,67 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	23,00 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	2,05 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	8,29 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Köln ist in Sachen zukunftsweisender nachhaltiger Mobilitätsangebote auf einem guten Weg. Um die Situation weiter zu verbessern, bieten sich verschiedene Stellschrauben an. Besonders beim Ausbau des Radverkehrsanteils besteht noch weiterer Ausbaubedarf. Im Gegenzug muss dabei der sehr hohe MIV-Anteil am Modal Split aktiv reduziert werden. Nicht zuletzt sind weitere Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung dringend erforderlich.

Radverkehr konsequenter fördern

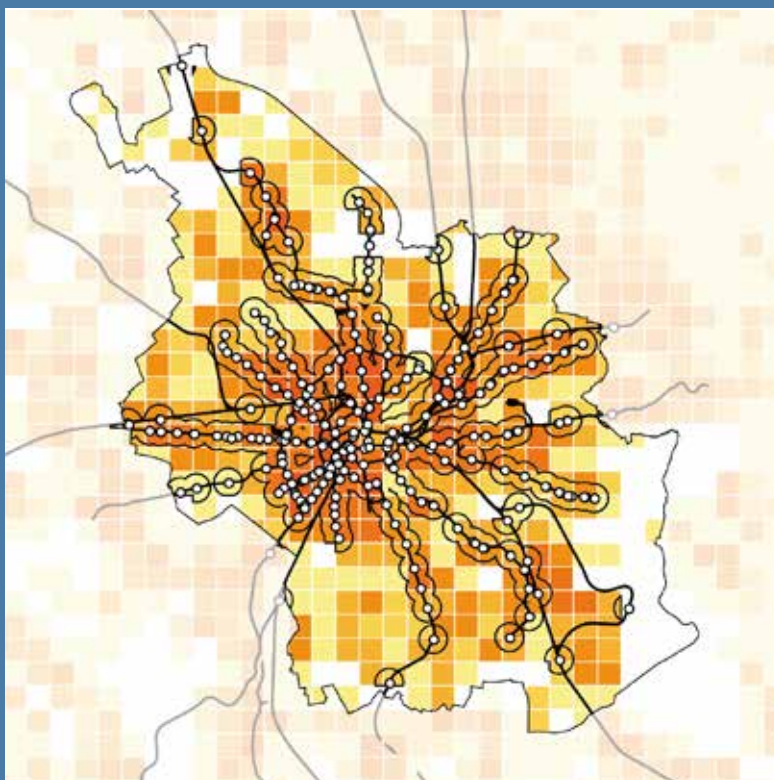
Köln ist beim Radverkehr auf einem guten Weg. Ansätze zur weiteren Verbesserung finden sich im Strategiepapier „Köln mobil 2025“, etwa der Plan, weitere Lücken in den Alltags-Radrouten zu schließen. Um den Radverkehrsanteil kurz und mittelfristig weiter zu erhöhen, sind weitere Maßnahmen nötig. Köln braucht bessere und breitere Radwege, die Service-Infrastruktur muss ausgebaut und begleitend der Autoverkehr in bisherigen Konfliktbereichen entschärft und reduziert werden.

Autoverkehr deutlich einschränken

Um den hohen MIV-Anteil am Modal Split nennenswert zu reduzieren, braucht die Stadt mehr Tempo-30-Zonen, eine weitere Verschärfung der Durchfahrtsbeschränkung im inneren Stadtbereich, weitere organisatorische und technische Maßnahmen sowie Kampagnen zum Umstieg auf den Umweltverbund.

CO₂-Ausstoß nachhaltig reduzieren

Um Verkehr in Köln nachhaltiger zu gestalten, braucht die Stadt nicht nur insgesamt weniger Autofahrten, sondern parallel auch eine konsequente Förderung alternativer Antriebsformen beim MIV und beim straßengebundenen ÖPNV. Hier hat Köln großen Nachholbedarf. Konkrete technische Maßnahmen müssen dabei mit informativen Mitteln kombiniert werden, um den Bürgerinnen und Bürgern nahezu legen, wie sie selbst aktiv zu einer Reduzierung des Schadstoffausstoßes beitragen können.



Kölns öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



65 %

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

FRANKFURT A.M.

Platz
4

Punkte
17,18
von 30

Einwohner: 717.624 | Bevölkerungsdichte: 2.890 EW/km²

Top & Flop

Frankfurts Platzierung im vorderen Drittel liegt vor allem an sehr guten Modal Split-Zahlen mit einem hohen Anteil an Fuß- und öffentlichem Nahverkehr sowie wenigen motorisierten Wegen. Ein großes Manko ist jedoch der hohe CO₂-Anteil pro Kopf und Jahr.

TOP: Viele Wege zu Fuß und mit dem öffentlichen Verkehr

Nur in Berlin sind mehr Menschen bei ihren täglichen Wegen zu Fuß unterwegs als in Frankfurt. Auch die Zahlen für den öffentlichen Verkehr können sich sehen lassen und werden nur von Berlin und Stuttgart übertroffen.

TOP: Gute Erreichbarkeit auf der Schiene

Über 75 Prozent der Frankfurterinnen und Frankfurter wohnen nicht weiter als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs. Ein Wert, der nur von zwei der untersuchten Städte getoppt wird. Ein System aus Straßenbahn, U-Stadtbahn, S-Bahn und Regionalverkehr sorgt für das gute Netz.

TOP: Ambitionen beim Radverkehr

Durchgängig beschilderte Radrouten im ganzen Stadtgebiet, zwei Leihräder pro 1000 Einwohner und ein eigenes

Radfahrbüro schon seit 2009: Frankfurt hat seit einiger Zeit gute Ambitionen hinsichtlich des Fahrradverkehrs, was man inzwischen auch am Radverkehrsanteil erkennen kann. Der ist in den vergangenen Jahren gestiegen, auch wenn er in anderen Städten noch höher liegt.

FLOP: Zu viel CO₂ und zu wenig Ambitionen

Frankfurt führt das Ranking an beim CO₂-Ausstoß pro Jahr und Kopf. Gleichzeitig lassen die Ambitionen in Bezug auf die CO₂-freie Mobilität zu wünschen übrig und auch die Zielsetzungen beim Modal Split könnten mutiger sein.

FLOP: Haltestellen mit Barrieren

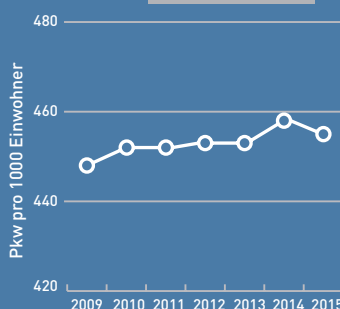
Trotz des hohen Anteils an Wegen, die mit dem öffentlichen Nahverkehr zurückgelegt werden, gibt es bei der Barrierefreiheit der Haltestellen noch Nachholbedarf. Für die Hochflur-Fahrzeuge der überirdischen Stadtbahnstrecken etwa gibt es zum Teil keine Hochbahnsteige.

Neue Mobilität

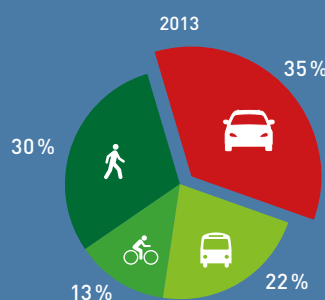


Anzahl Räder Bike-Sharing	2,02 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,55 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	Einzelfallermittlung
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	6,17 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	60 %

Pkw-Dichte 455 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	in Ansätzen	
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	in Ansätzen	
NO ₂ -Jahresmittelwert	37,50 µg/m ³	Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden	
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	21,67 µg/m ³	Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden	
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	2,21 / 1.000 EW	
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	9,7t / EW	
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden	

Forderungen an die Politik

In der Mainmetropole besteht in Bezug auf die Verminderung des CO₂-Ausstoßes der mit Abstand größte Handlungsbedarf. Die Ambitionen im Hinblick auf den Modal Split müssen dabei verstärkt werden, insbesondere hinsichtlich einer Erhöhung des Radverkehrsanteils. Auch der Zugang zum an sich gut ausgebauten Nahverkehrsnetz hat Verbesserungspotenzial.

Stellschraube CO₂-Werte

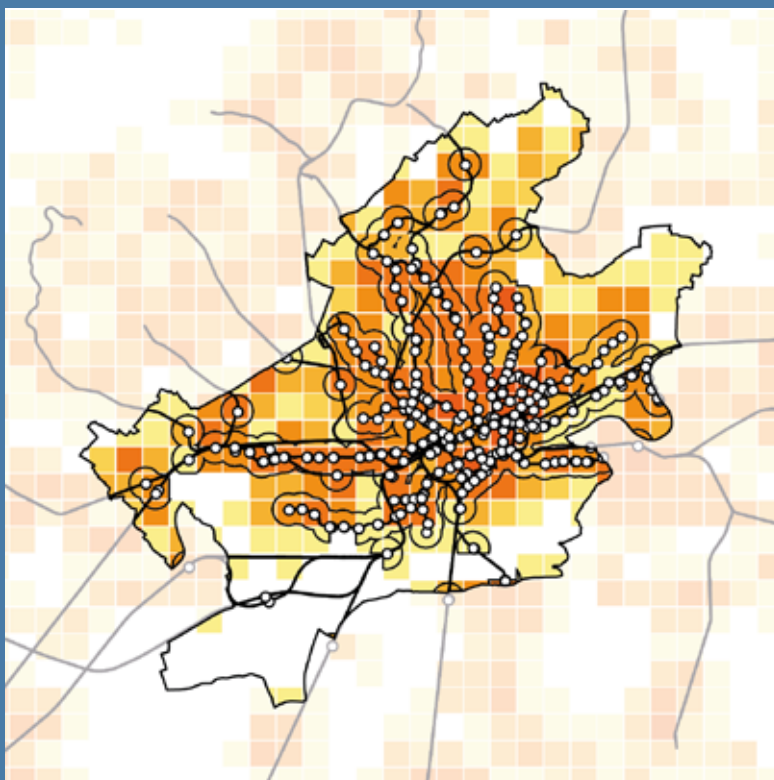
Frankfurt ist ein zentrales Drehkreuz für den Personen- und Warenverkehr. Wirtschaftlich profitiert die Stadt davon, unter Umweltgesichtspunkten leidet sie darunter. Die aktuell sehr hohen Pro-Kopf-Werte beim CO₂-Ausstoß müssen dringend reduziert werden. Der Verkehr bietet hier viele Stellschrauben. Moderne, integrierte Konzepte zur Verknüpfung der alternativen Verkehrsträger sowie bauliche, technische und organisatorische Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung auf bestehenden Verkehrsachsen – zum Beispiel durch Temporeduzierungen, Durchfahrtsbeschränkungen oder Kampagnen, die dazu anregen, das eigene Auto stehen zu lassen – sind dringend erforderlich.

Radverkehrsförderung weiterhin verstärken

Immer mehr Frankfurterinnen und Frankfurter fahren Rad. Dieser Trend kann und muss weiter verstärkt werden. Die bestehenden Alltagsrouten für den Radverkehr müssen weiter ausgebaut und an den steigenden Bedarf angepasst werden. Neben dem ansehnlichen, aber noch steigerungsfähigen Bike-Sharing-Angebot ist gerade die Verbesserung der Bike&Ride-Situation ein wichtiger Ansatzpunkt. Die Stadt braucht ein klares Bekenntnis zum Radverkehr, mit entsprechendem Vorrang und verbesserten direkter Routen. Ergänzend sollte auch die Fußläufigkeit – vor allem auf Quartiersebene – verbessert werden, um den stattlichen Fußverkehrsanteil nicht zu gefährden.

Schieneverkehr verbessern und Zugang erleichtern

Im schienengebundenen Nahverkehr gibt es vereinzelte Lücken, zum Beispiel im Süden der Stadt. Der kontinuierliche Netzausbau wie aktuell mit der Stadtbahn zum Riedberg oder zum Europaviertel, ist fortzusetzen. Verbessert werden muss die Barrierefreiheit, etwa durch weitere Hochbahnsteige an den Außenästen der Stadtbahn.



Frankfurt am Mains öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte (1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



75 %

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

BREMEN

Einwohner: 551.767 | Bevölkerungsdichte: 1.695 EW/km²

Platz

5

Punkte
17,12
von 30

Top & Flop

Die Hansestadt setzt aufs Rad: Für fast 24 Prozent der zurückgelegten Wege nutzen die Bremerinnen und Bremer ihr Fahrrad – das toppt nur Freiburg. Obwohl die Stadt viel unternimmt, um die Nutzung des Nahverkehrs attraktiver zu machen, werden die öffentlichen Verkehrsmittel vergleichsweise wenig genutzt. Bei den Themen Umwelt und Gesundheit liegt Bremen im Vergleich trotzdem weit vorn.

TOP: Rauf aufs Rad!

Bremen setzt den Fokus auch in Zukunft auf das Fahrrad. Nicht umsonst ist die Stadt Wiege und Spielfeld des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADFC).

TOP: Hansestadt mit frischer Brise

Im Bereich Luftqualität macht Bremen niemand etwas vor: Die Werte für die Belastung durch Feinstaub und Stickstoffdioxid sind so gering wie in keiner anderen der untersuchten Städte. Auch bei den CO₂-Emissionen wird Bremen nur von Berlin geschlagen.

TOP: Smarter Verkehrsverbund

Der VBN (Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen) geht mit der Zeit und bietet für die Nutzung der öffentlichen

Verkehrsmittel bequeme Alternativen zum Papierticket: Neben dem Handy-Ticket ermöglichen vor allem elektronische Tickets wie „BOB“ oder „MIA“ eine flexible, günstige und unkomplizierte Nutzung des Nahverkehrs.

FLOP: Zu viele Unfälle

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit belegt Bremen den letzten Platz. Die Anzahl an Unfällen mit Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern ist in Relation zur geringen Einwohnerzahl sehr hoch.

FLOP: Geringe Nutzung und Anbindung des ÖPNV

Trotz der Bemühungen der Stadt, den ÖPNV durch Smart-Cards und Best-Price-Angebote attraktiver zu gestalten, weist Bremen eine verhältnismäßig schlechte Abdeckung des Stadtgebiets durch den schienengebundenen Nahverkehr auf. Ursache ist auch, dass die Bremer im Vergleich am schlechtesten an die Schiene angebunden sind.

FLOP: Zukunftstrend Bike-Sharing verpasst

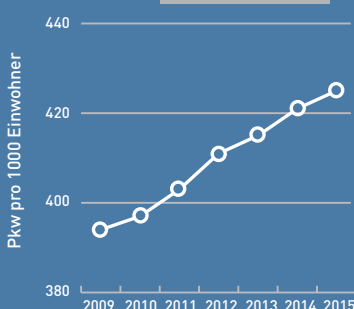
Obwohl die Hansestadt sich selbst als „fahrradfreundliche“ Stadt beschreibt, gibt es kein nennenswertes Bike-Sharing-Angebot im Stadtgebiet.

Neue Mobilität

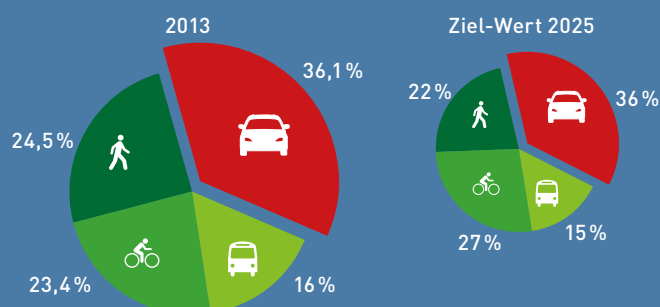


Anzahl Räder Bike-Sharing	0 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,39 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1-2 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1-2 / WE
Ambitionen SmartCard	bereits gut aufgestellt
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	9,78 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	75%

Pkw-Dichte 425 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	in Ansätzen
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	in Ansätzen
NO ₂ -Jahresmittelwert	21,5 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	18 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	3,35 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	6,3t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Bremen bewegt sich mit kleinen Schritten in die richtige Richtung. Dennoch gibt es in entscheidenden Bereichen starken Verbesserungsbedarf: Die Unfallzahlen von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern sind klar zu hoch, die öffentlichen Verkehrsmittel werden zu wenig genutzt und die Anzahl der Pkws ist in den vergangenen Jahren kaum gesunken.

Anbindung an den ÖPNV verbessern

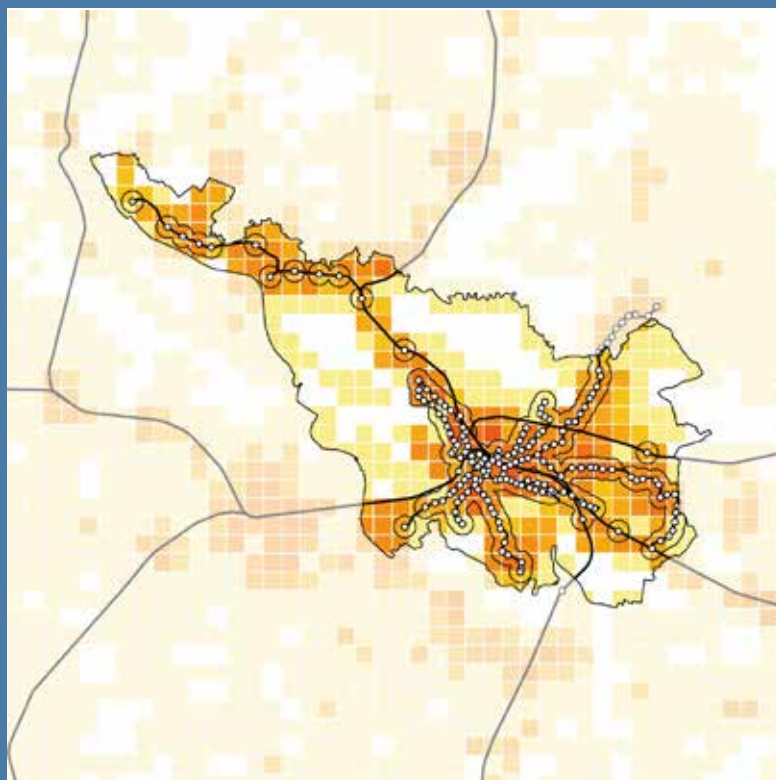
Es gibt Gründe, weshalb die Bremerinnen und Bremer nur knapp 16 Prozent ihrer Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Unter anderem liegt es an der dürftigen Anbindung städtischer Bereiche an den schienengebundenen Nahverkehr. Daran ändert auch die innovativen Ticket- und Bezahlsysteme des Verkehrsverbundes nichts: Um langfristig die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs zu stärken, müssen dringend weitere Stadtgebiete wie Findorff oder verschiedene Bereiche im Bremer Norden an die Straßenbahn und Regio-S-Bahn angebunden und weitere Verknüpfungspunkte zwischen beiden Verkehrsmitteln geschaffen werden (z. B. in Uni-Nähe).

Verkehrssicherheit erhöhen

Obwohl der hohe Anteil an Radfahrenden in Bremen erfreulich ist, lässt die Sicherheit für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmende zu wünschen übrig. Die veraltete Infrastruktur wird dem wachsenden Radverkehr nicht mehr gerecht und erzeugt Gefahrensituationen. Bremens Verkehrsentwicklungsplan 2025 sieht einige Maßnahmen für die qualitative Aufwertung des Radverkehrs vor. Die Bremerinnen und Bremer steigen immer öfter auf ihr Zweirad und kommen so dem angestrebten Modal Split-Ziel der Stadt näher. Nun ist diese in der Pflicht, ihnen dafür eine sichere und hochwertige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen.

Innovative Ansätze voran treiben

Bremens Verkehrsentwicklungsplan (VEP) erhielt zu Recht Lob von vielen Seiten. Selten wurden in einem solchen Umfang partizipative Elemente genutzt. Gleiches gilt für die Implementierung von „Mobilitätspunkten/Mobilitätspunktchen“. Das sind intermodale Verkehrspunkte, die das Umsteigen vom Nahverkehr auf das Fahrrad oder Car-Sharing-Auto einfach machen. Die Hansestadt hat in puncto nachhaltige Mobilität bereits mehrfach mutigen Innovationsgeist bewiesen – Zeit, dass sich diese Energie auch auf den Ausbau des ÖPNV überträgt!



Bremens öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



56 %

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

DRESDEN

Einwohner: 536.308 | Bevölkerungsdichte: 1.634 EW/km²

Platz

6

Punkte
16,84
von 30

Top & Flop

Die sächsische Landeshauptstadt schafft es knapp ins Mittelfeld. Beim CO₂-Ausstoß und dem öffentlichen Personenverkehr auf der Schiene, liegt sie vorn, und auch der Radanteil am Gesamtverkehr ist hoch. Schwachstellen sind hingegen Infrastruktur und Verkehrssicherheit.

TOP: Dichtes Netz

Dresden punktet bei der Erreichbarkeit schienengebundener Haltestellen. Dafür sorgt vor allem ein nahezu flächendeckendes, gut ausgebautes Netz an Straßenbahnen. Nur in einzelnen Bereichen wie etwa dem Dresdner Süden gibt es noch ein Lücken. Aber auch hier schafft die Stadt derzeit mit neuen Plänen Abhilfe.

TOP: Wenig Autos

Neben anderen untersuchten Städten glänzt Dresden mit einer relativ geringen Pkw-Dichte. Nicht einmal die Hälfte aller Dresdnerinnen und Dresdener besitzt ein eigenes motorisiertes Gefährt. Eine gute Basis für den Aufbau einer alternativen Mobilitätskultur.

TOP: Weniger CO₂

Beim CO₂-Ausstoß pro Kopf rangiert Dresden gleichauf

mit Bremen auf Rang 2. Nur die Berlinerinnen und Berliner sind beim Treibhausgas noch sparsamer.

FLOP: Unsicheres Radfahren

Dresdens Radlerinnen und Radler leben gefährlich. Mehr Unfälle mit der Beteiligung von Radfahrenden ereignen sich nur in Bremen. Dabei gibt es Strecken wie die Bautzener Straße, auf denen sich Unfälle häufen. Meist fehlt eine gute Streckenführung und Radverkehrsanlagen.

FLOP: Bike&Ride-Stellplätze

Legt man Bike&Ride-Stellplätzen auf die Einwohnerinnen und Einwohner um, belegt Dresden den Schlussplatz des Rankings. Die traurige Platzierung ist symptomatisch für das bislang kühle Verhältnis der städtischen Verkehrspolitik zum Rad.

FLOP: Barrierefreiheit

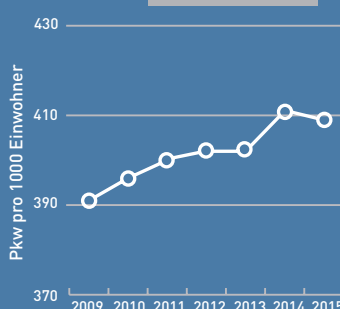
Nur etwa 58 Prozent aller Stationen im schienengebundenen Nahverkehr sind in Dresden barrierefrei. Ein Wert, den nur Düsseldorf und Essen unterbieten können. Vor allem außerhalb des Innenstadtbereichs mangelt es an Ein- und Ausfahrmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer.

Neue Mobilität

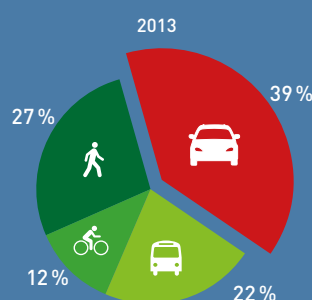


Anzahl Räder Bike-Sharing	0,93 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,38 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1-2 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1-2 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	0,75 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	58%

Pkw-Dichte 480 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	33,00 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	22,67 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	3,18 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	6,3t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Dresdens Verkehrspolitik muss den Fuß- und Fahrradverkehr stärken und die integrierte Mobilitätsführung ausbauen.

In nachhaltige Infrastruktur investieren

In Dresden fahren immer mehr Menschen mit dem Rad. Der Anteil des Fahrrads am Gesamtverkehr wächst stetig und liegt derzeit bei über 16 Prozent – fast dreimal so viel wie noch zu Beginn der 1990er Jahre. Von den untersuchten Städten kann diese Zahl nur Freiburg noch toppen. Um der wachsenden Radlerschar gerecht zu werden und ihre Sicherheit zu gewährleisten, muss die Stadt in entsprechende Infrastruktur investieren. Negativbeispiel ist die Bautzner Straße, eine Hauptroute für Radfahrerinnen und Radfahrer, auf der sich trotz regelmäßiger schwerer Unfälle baulich nur wenig verändert. Der Radverkehr wird zum Teil auf schmale Gehwege verwiesen, an anderen Stellen fehlen die Radverkehrsanlagen ganz. Hier muss dringend gehandelt werden.

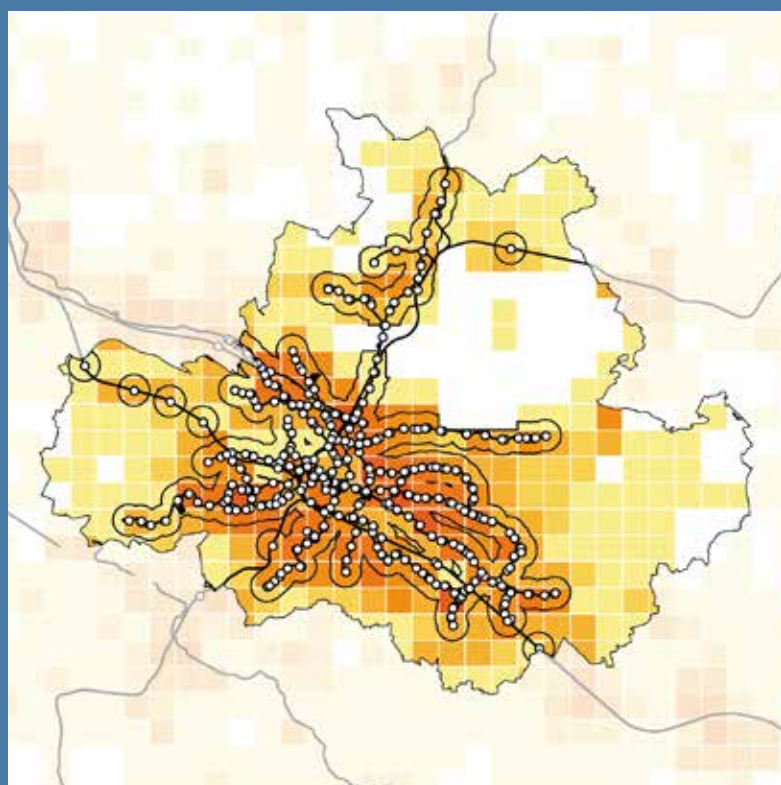
Mobilität integriert denken

Anfang der 1990er Jahre fiel der Anteil der Fußgängerinnen und Fußgänger am Gesamtverkehr in Dresden um

etwa zehn Prozentpunkte und hat sich seitdem nicht wieder erholt. Zwar stiegen viele Fußgängerinnen und Fußgänger aufs Fahrrad um, doch auch der motorisierte Verkehr nahm zu. Für die Radfahrenden fehlt es an entsprechenden Investitionen in die Infrastruktur, bei den Straßenbahnhaltstellen an Barrierefreiheit. Es wird in Dresden Zeit, die verschiedenen Verkehrsmodi in einem gleichberechtigten Verhältnis zu managen und Anreize für alternative Mobilitätsformen und deren Zusammenwirken zu schaffen. Mehr Bike&Ride-Stellplätze, mehr Leihfahrräder und die Schließung von Lücken im Radroutennetz sind nur ausgewählte Punkte einer dringend nötigen, integrierten Verkehrsstrategie.

Expertise einholen

Für die nötige umfangreiche Infrastrukturplanung – vor allem im Radverkehrsbereich – braucht Dresden Expertinnen und Experten. Ein guter Start wäre, zunächst einmal passende Stellen in der Verwaltung zu schaffen. Zurzeit gibt es lediglich je einen Mitarbeiter im Stadtplanungsamt und im Tiefbauamt, die schwerpunktmäßig Radverkehr planen.



Dresdens öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte (1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



76%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

STUTTGART

Einwohner: 612.441 | Bevölkerungsdichte: 2.954 EW/km²

Punkte
16,62
von 30

Platz
7

Top & Flop

Nur 7,5 Prozent der täglichen Wege in Stuttgart werden mit dem Fahrrad zurückgelegt, dafür 55,5 Prozent mit dem Auto – Werte, die zu den schlechtesten im Ranking gehören. Auch Stickoxid-, Feinstaub- und CO₂-Werte sind viel zu hoch. Andererseits hat Stuttgart eine gute Vorgabe für den Bau von Fahrrad-Stellplätzen und die meisten Bike&Ride-Plätze aller untersuchten Städte.

TOP: Bike&Ride

Keine der anderen untersuchten Städte hat mehr Bike&Ride-Stellplätze als Stuttgart. Zudem existieren an nahezu allen S-Bahn- und DB-Stationen überdachte Stellplätze.

TOP: Stellplatzpflicht für Fahrräder

Laut Verordnung müssen in Stuttgart bei jeder neuen Wohneinheit zwei wettergeschützte Stellplätze für Fahrräder geschaffen werden. Das ist im Vergleich mit anderen Städten vorbildlich.

TOP: Wenige Unfälle

Nur in Dortmund und Essen verunglücken weniger Fußgängerinnen und Fußgänger sowie Radfahrerinnen und Radfahrer. Zugegebenermaßen sind in Stuttgart aber auch kaum Radfahrende auf der Straße.

FLOP: Fahrradanteil

Nur in Essen und Dortmund werden etwas weniger Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt als in Stuttgart. Die bergige Lage Stuttgarts kann diesen Missstand nur in Teilen erklären.

FLOP: Zu viele Autos

Die deutliche Mehrzahl aller Wege wird in Stuttgart mit dem Auto zurückgelegt. Von den untersuchten Städten der Anteil mit 55,5% damit der größte. Auch Stuttgarts Pkw-Dichte gehört zu den höchsten.

FLOP: Besonders dicke Luft

Regelmäßig werden im Stuttgarter Kessel Stickstoffdioxid- und Feinstaubwerte in alarmierender Höhe überschritten. Das Neckartal ist inzwischen als dreckigste Straße Deutschlands bekannt.

FLOP: Nur wenig Bike-Sharing

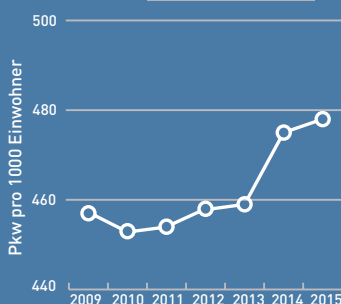
In Bezug auf die Zahl der Leihfahrräder gehört Stuttgart zu den Schlusslichtern. Dabei kann eine schnelle Verfügbarkeit von Zweirädern ein Anreiz sein, um mehr Menschen in den Sattel zu bringen.

Neue Mobilität

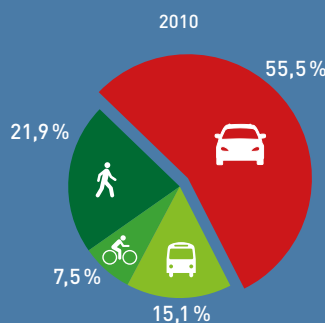


Anzahl Räder Bike-Sharing	0,65 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,64 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	2 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	15,62 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	89%

Pkw-Dichte 480 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	64,25 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	27,5 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	1,28 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	8,6 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Stuttgart ist aufgrund seiner bergigen Kessellage sicherlich weniger attraktiv für Radfahrende als andere Städte, doch so lange die Politik dem motorisierten Verkehr trotz Feinstaubalarm keine klaren Grenzen setzt, erntet diese Schwäche kaum Mitleid. Auch für Stuttgart gibt es Wege und Möglichkeiten für eine nachhaltigere Mobilität, wenn Positionen gesetzt und Konsequenzen gezogen werden.

Weitreichende Konsequenzen ziehen

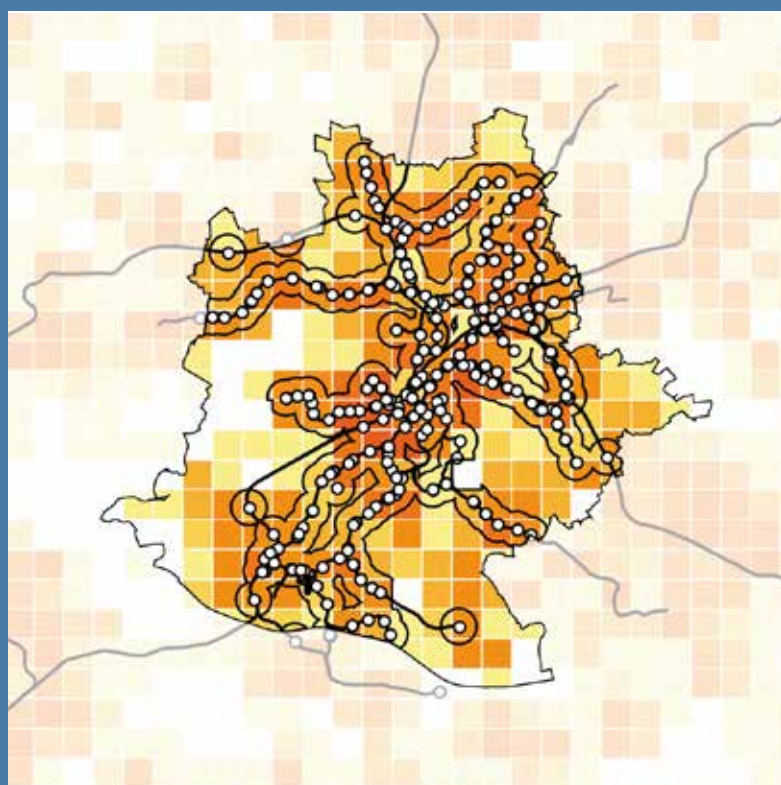
Feinstaub ist gesundheitsschädlich. Seine Wirkungen reichen von Schleimhautreizungen bis zur Beeinträchtigung der Herzfrequenz. Stickoxide sind durch ihre bronchienverengende Wirkung vor allem für Asthmatiker problematisch. Dass in Stuttgart also regelmäßig die Grenzwerte für diese beiden Schadstoff überschritten werden, darf nicht mehr akzeptiert werden. Da ist auch ein Feinstaubalarm nicht ausreichend, bei dem lediglich an die Bevölkerung appelliert wird, ihr Auto stehen zu lassen. Deshalb ist es konsequent, dass Stuttgart zum Schutz der Bevölkerung nun Dieselfahrverbote plant. Ergänzt werden müssen diese jedoch durch entsprechende Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel.

Bike-Sharing neu denken

Die gegebene Topografie mag viele Stuttgarterinnen und Stuttgarter abschrecken, das Zweirad zu nutzen. Doch damit muss sich die Stadt nicht abfinden. Sie sollte aus den Herausforderungen kluge neue Lösungsansätze entwickeln. So gibt es kaum eine andere deutsche Großstadt, in der sich die Etablierung eines E-Bike-Sharing-Systems mehr anbietet als in der bergigen Stadt am Neckar. Der leise Elektromotor würde einem die Anstiege so angenehm machen, dass man den Anzug gleich anbehalten kann. Und auch für Touristinnen und Touristen und Wochenendausflügler wäre der Freiluftverkehr eine interessante Alternative.

Anreize schaffen

Der überdurchschnittlich niedrige Anteil des Radverkehrs an den alltäglichen Wegen und die hohe Quote motorisierter Verkehrsmittel zeigen, dass es in Stuttgart an Anreizen fehlt, das Auto stehen zu lassen. Wenn die Stadt ernsthafte Ambitionen im Bereich nachhaltiger Mobilität hat, müssen hier Ideen produziert und Investitionen getätigt werden.



Stuttgarts öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



72%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

LEIPZIG

Einwohner: 544.479 | Bevölkerungsdichte: 1.831 EW/km²

Punkte
16,60
von 30

Platz
8

Top & Flop

Leipzigs Bewohner haben es nicht weit zur nächsten S-Bahn oder Straßenbahn. In keiner untersuchten Stadt wohnt ein größerer Teil der Bevölkerung im 600-Meter-Radius um eine Station des schienengebundenen Nahverkehrs. Den Umweltverbundanteil will die Stadt auf 70 Prozent bis zum Jahr 2025 erhöhen. Bis dahin muss sich auch die Luftqualität der Stadt verbessern.

TOP: Anbindung an den schienengebundenen Nahverkehr
Knapp 80 Prozent der Leipzigerinnen und Leipziger laufen maximal 600 Meter zu einem Anschluss an den schienengebundenen Nahverkehr. In dieser Kategorie liegt die Stadt auf Platz 1 des Rankings.

TOP: Modal Split-Ambitionen

Leipzigs Modal Split bewegt sich im Vergleich mit anderen Städten auf einem der Spitzenplätze. Das hat die Stadt vor allem ihrem recht hohen Rad- und Fußverkehrsanteil zu verdanken. Den derzeitigen Umweltverbundanteil von etwa 68 Prozent will die Stadt bis zum Jahr 2025 auf mindestens 70 Prozent erhöhen, langfristig soll es sogar noch mehr werden.

TOP: Lebenswerte Innenstadt

Seit 2008 senkt Leipzig die Anreize, mit dem Auto in die

Innenstadt zu fahren und erhöht so die Lebensqualität. Zahlreiche Parkplätze sind seitdem verschwunden und Fahrradbügel hinzugekommen, Fahrradstraßen wurden eingerichtet – weiter so!

FLOP: Wenig Anreize für den öffentlichen Verkehr

Obwohl Leipzig unter den hier untersuchten Städten im öffentlichen Nahverkehr über eines der dichtesten Schienennetze verfügt, werden vergleichsweise wenige der tagtäglichen Wege mit den Öffentlichen zurückgelegt. Offenbar gibt es zu wenige Anreize, den öffentlichen Verkehr auch zu nutzen oder zu viele Anreize, sich trotzdem für den motorisierten Individualverkehr zu entscheiden.

FLOP: Schwächen bei Intermodalität und ÖPNV-Zugang

Im Ranking-Vergleich verfügt Leipzig über recht wenige Bike&Ride-Stellplätze. Zudem sind die schienengebundenen Haltestellen nur zu 62 Prozent barrierefrei.

FLOP: Dicke Luft

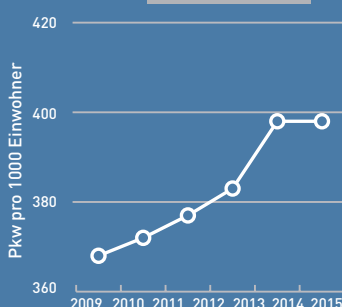
Der Jahresgrenzwert für das Atemgift Stickoxid von 40 Mikrogramm wird in Leipzig seit Jahren überschritten und die Feinstaubwerte gehören zu den höchsten der untersuchten Städte.

Neue Mobilität

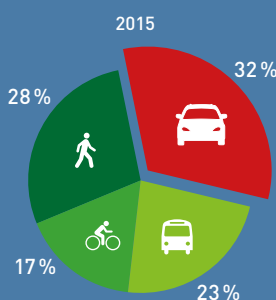


Anzahl Räder Bike-Sharing	0,92 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,38 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1-2 / WE
Fahrrad-Stellplätze	Satzung in Arbeit
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	2 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	62%

Pkw-Dichte 397 / 1.000 EW



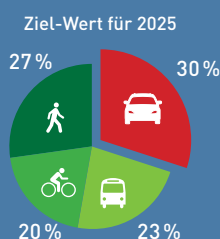
Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	42,00 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	23,67 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	2,89 / 1000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	6,62 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden



Forderungen an die Politik

Die Erschließungsqualität durch den Schienen-ÖPNV ist in Leipzig schon sehr gut. Schwächen gibt es aber in den Themenfeldern Umwelt und Gesundheit sowie im Hinblick auf neue, zukunftsfähige Mobilitätslösungen. Entsprechend lauten die Forderungen für die Zukunft: Mehr Anreize für den Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr schaffen und auch die übrigen nachhaltigen Verkehrsmodi konsequent stärken, insbesondere durch eine weitere Erhöhung des Radverkehrsanteils. Nicht zuletzt müssen die Feinstaubwerte dringend gesenkt werden.

Umstieg und Zugang zum ÖPNV erleichtern

Trotz der guten Netzabdeckung des Stadtgebiets durch die Straßenbahn und die S-Bahn gibt es deutlichen Handlungsbedarf in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr. Nachdem der Bau des City-Tunnels bis vor einigen Jahren viele Mittel des ÖPNV-Ausbaus gebunden hat, muss nun verstärkt die Qualität der Straßenbahn verbessert werden. Insbesondere durch eine weitere Erhöhung der Barrierefreiheit, eine weitere Modernisierung von Fahrzeugen und Haltestellen, eine Beschleunigung durch konsequenten Vorrang gegenüber dem MIV und einen weiteren Netzausbau kann die Attraktivität der Straßenbahn noch verstärkt

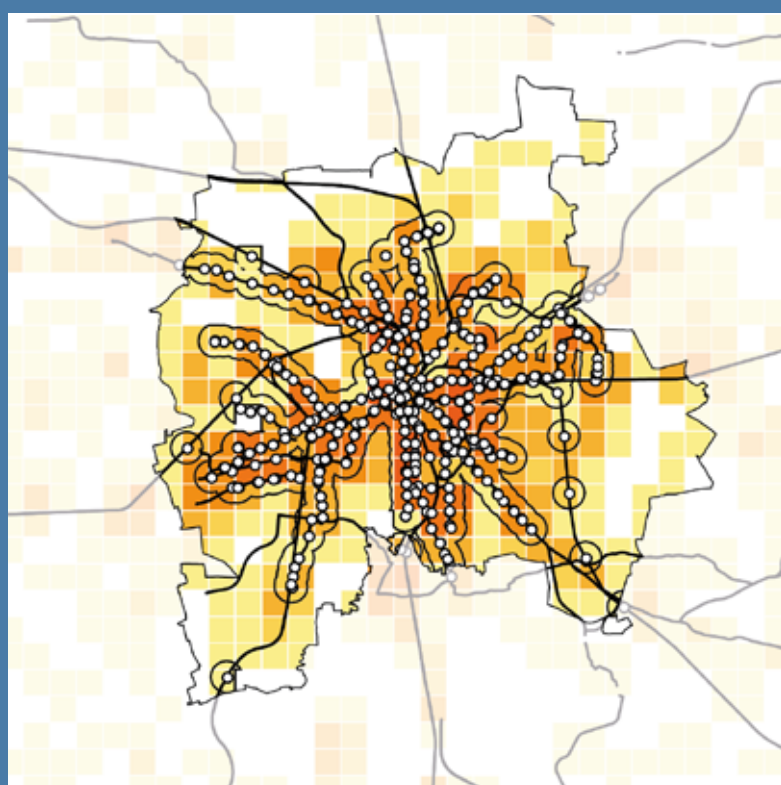
werden. Dabei muss das Netz weiter ergänzt werden. Es dürfen keine Straßenbahnstrecken geschlossen werden. Das Bike&Ride-Angebot muss weiter ausgebaut werden, um die Intermodalität zwischen Fahrrad und öffentlichem Nahverkehr zu verbessern.

Radverkehrsanteil erhöhen

Im großstädtischen Vergleich ist der Radverkehrsanteil von gut 17 Prozent in Leipzig bereits gut. Aber eine weitere Erhöhung ist nötig, auch um weiteren Autoverkehr zu ersetzen und damit den Emissionsproblemen in der Stadt zu begegnen. Der Ausbau der Infrastruktur, die Erweiterung der Bike-Sharing-Flotte und neue Serviceangebote wie Fahrradstationen sind hier besonders wichtig.

Feinstaubemissionen verringern

Die vergleichsweise hohe Feinstaubbelastung in Leipzig macht weitere Maßnahmen dringend nötig. Pull-Faktoren in Richtung alternativer Verkehrsträger reichen dabei nicht aus. Die Anreize, mit dem Auto in die Innenstadt zu fahren, müssen deutlich eingeschränkt werden. Dabei muss auch über weitere Einfahrtsverbote in den inneren Stadtbereich gesprochen werden.



Leipzigs öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



80 %

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

NÜRNBERG

Einwohner: 501.072 | Bevölkerungsdichte: 2.688 EW/km²

Platz

9

Punkte
16,31
von 30

Top & Flop

Nürnberg's Platzierung auf Rang neun liegt vor allem daran, dass die bestehende Infrastruktur noch immer den motorisierten Individualverkehr fördert. Gleichzeitig verzeichnet Nürnberg eine der niedrigsten Unfallzahlen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmenden und erreicht im Bereich CO₂-freier Mobilität einen der vorderen Ränge.

TOP: Barrierefreier Nahverkehr

Beim hürdenlosen Zugang zum schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr belegt Nürnberg mit Freiburg und München die TOP-3.

TOP: Nahverkehr mit erneuerbaren Energien

Nürnberg's Straßen- und U-Bahnen der Verkehrsgesellschaft VAG werden seit 2012 ausschließlich mit Ökostrom betrieben. Außerdem ist die Stadt seit den 1990er Jahren Testgebiet für alternative Antriebssysteme von Bussen: Der Erdgasbus, der Wasserstoffbus, der Hybridbus – sie alle lernten auf den Straßen Nürnberg's fahren.

TOP: Innovative Ansätze beim Nahverkehr

Nicht nur mit zukunftssträchtigen Busantrieben machte sich Nürnberg früh einen Namen, die Stadt gehört auch zu den Pionieren beim Betrieb vollautomatisierter, autonom fahrender U-Bahnen. Viele Fachleute sind der Meinung, dass eine maximale Nahverkehrsdichte mit kürzesten Taktzeiten nur so wirtschaftlich möglich ist.

FLOP: Fehlender Ehrgeiz zur Luftverbesserung

Seit Jahren wird der zulässige Mittelwert für Feinstaub wiederholt überschritten. Anstatt striktere Maßnahmen festzusetzen, hat die Stadt einen Antrag bei der EU-Kommission eingereicht, die Frist für die Einhaltung der Grenzwerte zu verlängern.

FLOP: Wenig Car-Sharing – viele private Pkw

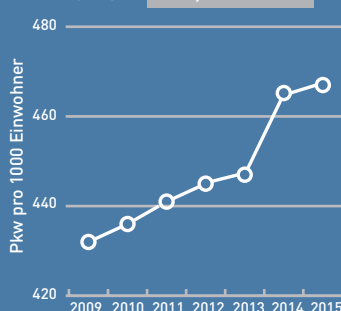
Im Bereich Car-Sharing schneidet Nürnberg am schlechtesten ab. Gleichzeitig liegt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen bei 43 Prozent und geht sogar mit einem kontinuierlichen Anstieg der Pkw-Dichte einher.

Neue Mobilität

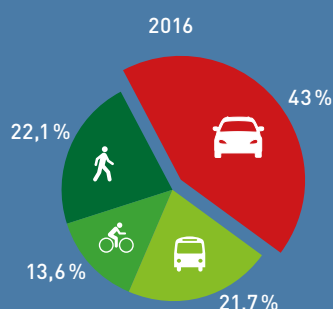


Anzahl Räder Bike-Sharing	1,60 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,09 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1-2 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1-3 / WE
Ambitionen SmartCard	nicht vorhanden
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	5,15 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	94 %

Pkw-Dichte 470 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	32,83 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	24,4 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	1,55 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	7,8t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Nürnberg beweist Offenheit für alternative Mobilitätsformen und umweltschonende Entwicklungen, solange es um den öffentlichen Nahverkehr geht. Besonders bedenkenswert sind jedoch fehlende Ansätze zur Verbesserung der Luftqualität – hier hängt die Stadt weiter in der Vergangenheit.

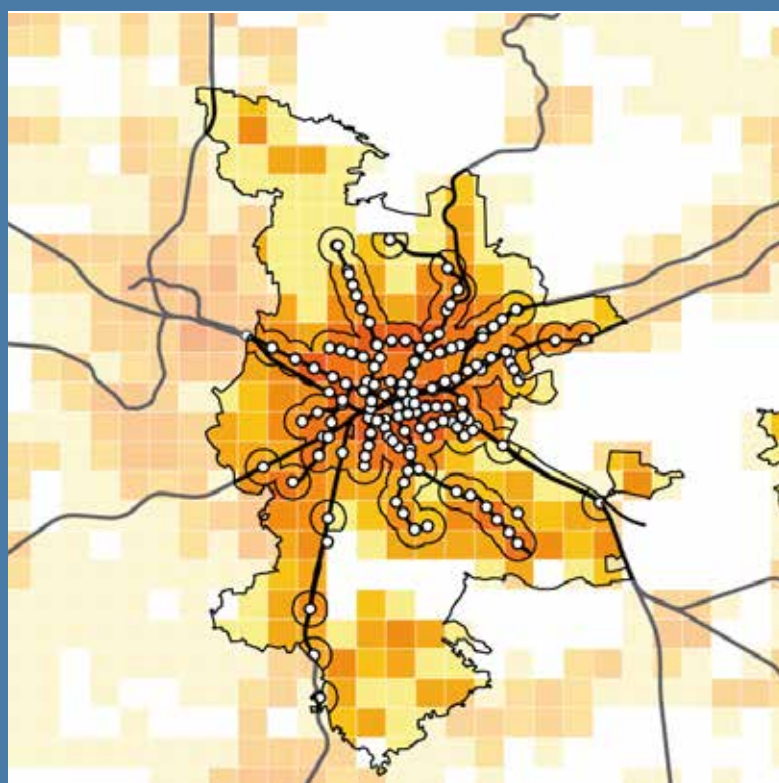
Position beziehen und Taten folgen lassen

Nürnberg gerät mit seinen schlechten Feinstaub- und Stickoxidwerten in Zugzwang: Seit Jahren werden diese zu häufig überschritten – Schuld ist in großen Teilen der Verkehr. Nun droht auch die EU mit Konsequenzen und die Stadt versucht, es sich einfach zu machen: Sie stellte einen Antrag, um die Frist zu verlängern, anstatt das lange bekannte Problem endlich anzugehen. Lieber setzt sich die Stadt für den Ausbau des Frankenschnellwegs hin zu einer Art Stadtautobahn ein – eine Idee aus vergangenen Zeiten, in denen das Auto noch das Maß aller Dinge war. Statt nach mutigen und kreativen Lösungen zu suchen, um das stauträchtige Nadelöhr zu entschärfen, solle die Verkehrslast nun einfach in einen Tunnel gepackt werden – eine Lösung, die für noch mehr Verkehr sorgen könnte. Nürnberg muss

endlich eine Antwort auf die drängenden Verkehrsfragen der Stadt geben. Wie sollen die Bürgerinnen und Bürger wirksam vor den gesundheitsschädlichen Luftschadstoffen geschützt werden? Wie soll eine moderne und saubere Verkehrspolitik in der Stadt aussehen?

Alternativen schaffen

Private Pkw sind im Schnitt mit nicht mal 1,5 Personen besetzt, im Berufsverkehr sind es sogar noch weniger. Gleichzeitig steht das Gefährt durchschnittlich 23 Stunden am Tag ungenutzt herum. Um der urbanen Blechlawine entgegenzuwirken, kann Car-Sharing – vor allem stationsgebundenes – den Anreiz zur Anschaffung eines eigenen Pkws reduzieren. Die Systeme werden bereits in vielen Städten intensiv genutzt. Nürnberg sollte endlich nachziehen und die Flotte am besten von Beginn an mit Elektroantrieb ausstatten, eine entsprechende öffentliche Ladeinfrastruktur natürlich vorausgesetzt. Auch eine Verbesserung der Erschließung des Nürnberger Stadtgebiets mit Schienenverkehrsmitteln kann eine echte Alternative darstellen. Allerdings sollte die Stadt zukünftig verstärkt auf den Straßenbahn-Ausbau gesetzt werden, anstatt überbeuerte U-Bahn-Strecken zu bauen und parallel verlaufenden Straßenbahnstrecken zu schließen.



Nürnberg's öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



68%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

HAMBURG

Einwohner: 1,76 Mio. | Bevölkerungsdichte: 2.334 EW/km²

Punkte
16,31
von 30

**Platz
10**

Top & Flop

Deutschlands zweitgrößte Stadt belegt den zehnten Platz und besticht vor allem im Themenfeld Verbindungen und auf der konzeptionellen Ebene. Die größte Schwäche ist die mangelnde Erreichbarkeit: Nur ein relativ geringer Teil der Bevölkerung wohnt maximal 600 Meter entfernt von einer Haltestelle des schienengebundenen Nahverkehrs.

TOP: Bike-Sharing-Vorzeigestadt

Das Hamburger Verleihsystem gilt als das erfolgreichste in Deutschland. Mehr als zwei Millionen Fahrten werden laut Betreiber pro Jahr mit den roten Zweirädern absolviert. Besonders erfreulich: Es gibt immer mehr Stationen außerhalb der Innenstadt, auch Harburg und Niendorf sind inzwischen angeschlossen.

TOP: Bike&Ride

Die Zahl der Bike&Ride-Stellplätze in Hamburg kann sich bereits sehen lassen, und Hamburg will weiter aufstocken. Die Hälfte der Stellplätze soll dabei sogar überdacht werden.

FLOP: Schienenmangel

Viele Hamburger Stadtteile sind öffentlich nur mit dem Bus zu erreichen. Entsprechend lang sind die Fahrzeiten in Stadtviertel ohne Bahnanschluss. Gerade einmal 38 Prozent der Hamburger Bevölkerung wohnen maximal 600 Meter entfernt von einer Stationen des öffentlichen Schienennahverkehrs.

FLOP: Kaum Platz fürs Zweirad

Nur ein Fahrrad-Stellplatz muss in Hamburg pro 50 Quadratmeter Wohnraum zur Verfügung gestellt werden. Dabei wohnen aufgrund des angespannten Hamburger Wohnungsmarktes in manchen Lagen bis zu drei Personen in Wohnungen dieser Größe.

FLOP: Zu viel Schadstoffe

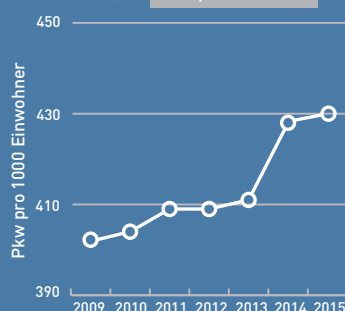
Hamburgs Feinstaubwerte überschreiten regelmäßig die Grenzwerte, aber auch zu viel Stickoxide sind in der Hansestadt ein Problem. Bis auf einen Luftreinhalteplan wird wenig dagegen unternommen. Auch hinsichtlich des CO₂-freien Verkehrs gibt es kein Gesamtkonzept.

Neue Mobilität

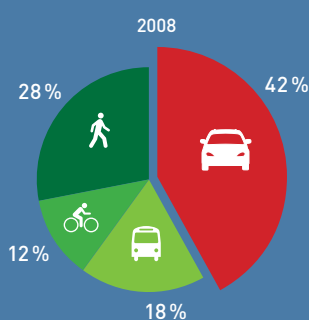


Anzahl Räder Bike-Sharing	1,05 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,18 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	0 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	9,08 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	69%

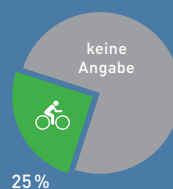
Pkw-Dichte 432 / 1.000 EW



Modal Split



Ziel-Wert für die 2020er Jahre



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	vorhanden
NO ₂ -Jahresmittelwert	39,67 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	20,55 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	1,97 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	6,32t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Hamburg muss sich in vielen Punkten noch deutlich verbessern, um im Verkehr zukunftsfähig zu werden. Nachholbedarf gibt es insbesondere beim schienengebundenen Nahverkehr, im Radverkehr und bei der Feinstaubbelastung. Ein Bremsklotz ist die dezentrale Verteilung von Zuständigkeiten in Hamburg. Eine Bündelung ist dringend notwendig, um die Handlungsfähigkeit in puncto nachhaltiger Verkehr zu verbessern.

Wiedereinführung der Straßenbahn

Hamburg braucht mehr schienengebundenen öffentlichen Nahverkehr. Doch der Ausbau des U-Bahn-Netzes ist zu teuer und dauert zu lange. Nachhaltige Verbesserung lässt sich alleine durch die Wiedereinführung einer Straßenbahn erreichen. Der verbleibende Busverkehr muss konsequent gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert werden. Die derzeitige Busbeschleunigung reicht hier bei weitem nicht aus.

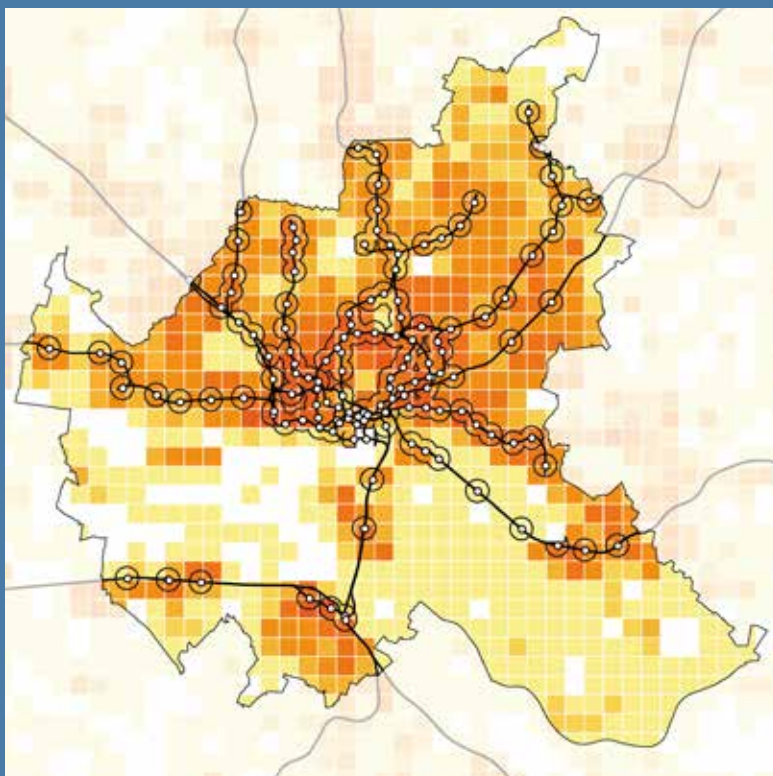
Straßenverkehr stadtverträglich machen

Ein hoher Anteil des motorisierten Verkehrs am Modal Split, Lkw im Herzen der Stadt und hohe Feinstaubwerte: In Hamburg muss sich viel tun, um den Straßenverkehr

stadt- und damit gesundheitsverträglich zu machen. Innerstädtische Durchfahrtsverbote für den Schwerlastverkehr und für Fahrzeuge mit hohen Emissionswerten, Tempo 30 auch auf größeren Straßen und weitere Verkehrsberuhigungen sind überfällig. Zudem müssen Hamburgs Straßen zugunsten der nachhaltigen Verkehrsteilnehmenden umgestaltet und Anreize zur Nutzung alternativer Verkehrsmittel geschaffen werden. Gleichzeitig müssen Anreize reduziert werden, das eigene Auto zu nutzen, etwa durch weniger Parkraum in der Innenstadt.

Konsequente Radverkehrsförderung

Der Anteil des Radverkehrs am Modal Split ist niedrig, die Zielmarke ambitioniert. Erreichen lässt sie sich nur, wenn dem Fahrrad konsequent mehr Platz eingeräumt wird. Dazu reicht die aktuelle Strategie nicht aus, es muss eine konsequente Radverkehrsförderung her. Eine Neuaufteilung des Straßenraums zugunsten von Radfahrern, Fußgängern und des ÖPNV ist unumgänglich, nicht nur auf einigen wenigen Prestigestraßen. Komfortable Radrouten sind ebenso wichtig wie eine Verbesserung der Abstellmöglichkeiten, besonders im Wohnumfeld.



Hamburgs öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



38 %

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

DORTMUND

Einwohner: 580.511 | Bevölkerungsdichte: 2.068 EW/km²

Punkte
15,63
von 30

Platz
11

Top & Flop

Dortmund zählt zu den Verlierern des Rankings – da helfen auch relativ niedrige Unfallzahlen nicht. Nur in Essen und Stuttgart werden noch mehr Wege mit Pkw oder Kraftrad zurückgelegt, und auch Dortmunds Pkw-Dichte toppen nur wenige Städte. Entsprechend schwach fällt der Anteil der Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger am Modal Split aus. Beim individuellen CO₂-Ausstoß liegt Dortmund im Mittelfeld.

TOP: Unfallzahlen

Wo wenig Leute mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs sind, verunglücken auch wenige Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger. Dortmunds niedrige Unfallzahlen sind entsprechend ein Pluspunkt mit großer Einschränkung.

TOP: Radverkehr mit vielversprechenden Ansätzen

Im Dortmunder Radverkehr sind einige gute Ansätze erkennbar. Mitte 2016 erschien nach zehnjähriger Pause eine Neuauflage des Fahrradstadtplans. Ein dreijähriger Fortschreibungsturnus ist angedacht.

FLOP: Mehr Pkw geht kaum

Dortmunds Pkw-Dichte kennt nur eine Richtung: Sie steigt seit Jahren. Kein Wunder demnach, dass lediglich in Essen und Stuttgart mehr Wege mit dem Auto zurückgelegt werden.

FLOP: Fahrradinfrastruktur

Die Stadt besitzt zwar ein ausgeschildertes Radroutennetz, doch ein weiterer Ausbau ist dringend notwendig, am besten mit Vorfahrtsrechten für Radfahrer an neuralgischen Punkten. Während das Netz der Freizeitrouten etwa mit dem Ruhrtalweg oder der „Route der Industriekultur“ recht gut ausgebaut ist, werden die Alltagsrouten seit Jahren vernachlässigt und folgen oftmals den großen Hauptstraßen.

FLOP: Autos bevorzugt

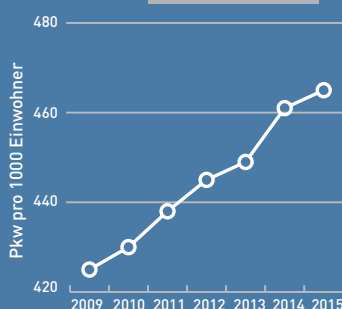
Vor ein paar Jahren verbannte Dortmund die letzte oberirdische Straßenbahn der Innenstadt in einen Tunnel und damit den öffentlichen Nahverkehr weiter aus dem Stadtbild. Das Auto wird in Dortmund schon rein optisch als nahezu alternativlos präsentiert.

Neue Mobilität

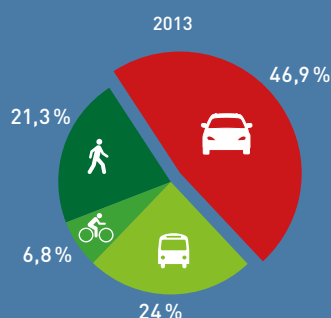


Anzahl Räder Bike-Sharing	1,34 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,12 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	2,02 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	77%

Pkw-Dichte 470 / 1.000 EW



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	in Ansätzen
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	in Ansätzen
NO ₂ -Jahresmittelwert	31,13 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	22,33 µg/m ³ Grenzwert 40 µg/m ³
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	1,13 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	7,03 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Will Dortmund nicht den Anschluss an moderne Großstädte verlieren, kann die Stadt ihre Verkehrspolitik nicht länger am Auto ausrichten. Es müssen entsprechende Ressourcen bereitgestellt werden, um den Rad- und Fußverkehr zu fördern und den öffentlichen Verkehr auszubauen.

Fuß- und Radverkehr fördern

Dortmunds Anteil an Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrerinnen und Radfahrern ist alarmierend gering. Im Vergleich der untersuchten Städte wird nur in Stuttgart und Essen noch weniger Rad gefahren, dabei ist Dortmunds Topografie wesentlich leichter zu bezwingen als die Stuttgarts. Die Stadt muss ihrer Bevölkerung dringend attraktive Anreize bieten, auch alternative Verkehrsmittel zu nutzen.

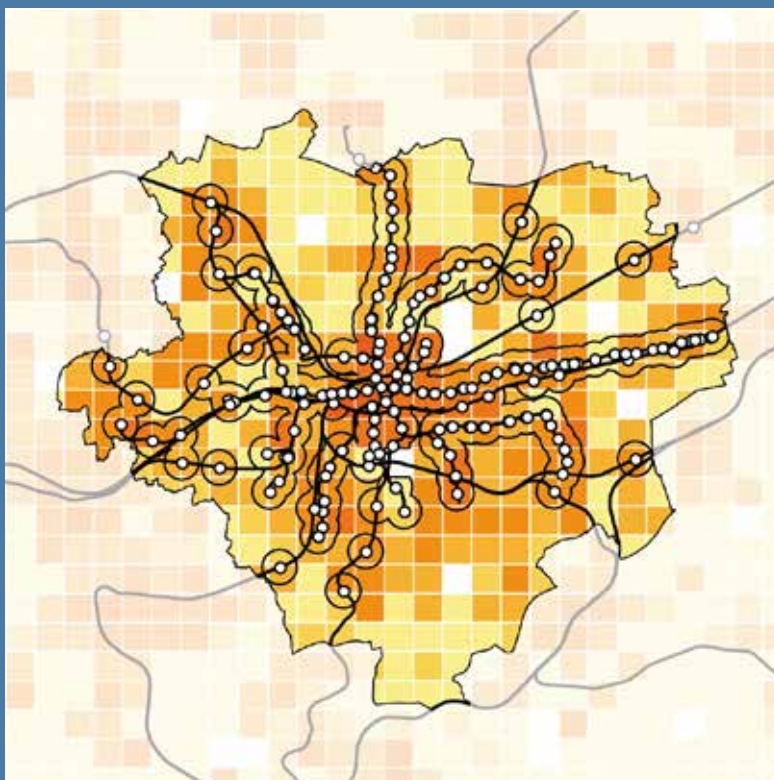
In den schienengebundenen Nahverkehr investieren

Mit U-Bahn, Straßenbahn und S-Bahn verfügt Dortmunds Schienennetz über eine gute Basis. Doch dieses muss dringend ausgebaut werden. Vor allem einige Bereiche im Südosten der Stadt sind nur unzureichend angeschlossen. Statt bestehende Schienenstränge – wie

zuletzt die Ost-West-Innenstadtlinien – für viel Geld in den Untergrund zu legen, muss die Dichte des Stationsnetzes erhöht werden. Zudem muss dem öffentlichen Netz Vorrang vor dem motorisierten Individualverkehr eingeräumt werden.

Mobilität integriert denken

Solange nicht die Dominanz des Pkw-Verkehrs in Frage gestellt wird, werden Investitionen im Bereich Fuß- und Radverkehr nur wenig bewirken. Mobilität muss integriert gedacht werden. So müsste der hohen privaten Pkw-Dichte etwa ein stationsgebundenes Car-Sharing-Angebot entgegengesetzt werden. Grundsätzlich muss die Stadt ein stärkeren Fokus auf die Förderung CO₂-freier Mobilitätsangebote legen.



Dortmunds öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



57%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

ESSEN

Einwohner: 576.691 | Bevölkerungsdichte: 2.742 EW/km²

Punkte
15,24
von 30

**Platz
12**

Top & Flop

Essen ist „Grüne Hauptstadt Europas 2017“ – eine Auszeichnung, die zeigt, dass die Transformation der ehemaligen Kohle- und Stahlstadt zur ökologisch nachhaltigen Ruhrmetropole voranschreitet. Essens Luftqualität ist im Vergleich jedoch immer noch schlecht und die Straßen werden durch den Individualverkehr dominiert. Vor allem eine veraltete Infrastruktur steht der Stärkung des Nahverkehrs im Weg.

TOP: Sicher unterwegs

Für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger ist Essen die sicherste aller untersuchten Städte. Keine andere weist eine so geringe Anzahl an Unfällen nichtmotorisierter Verkehrsteilnehmer auf. Grund dafür mag auch der generell geringe Anteil des Rad- und Fußverkehrs sein.

TOP: Durchblick für Freizeit-Radler

Der bislang überschaubaren Zahl an Radfahrenden bietet Essen besonders gut ausgeschilderte Radwege, die vor allem den Freizeitradlern den besten Weg durch die Stadt weisen.

FLOP: Mehr Pkw und weniger Rad geht kaum

Nur in Stuttgart werden mehr Wege mit dem Auto zurück gelegt als in Essen. Die 54 Prozent Autoanteil machen Essen zusammen mit einem Radverkehrsanteil von nur knapp fünf Prozent damit zum traurigen Schlusslicht bei der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl.

FLOP: Zu wenige Alternativen

Die hohe Zahl privater Autos korrespondiert mit einem geringen Angebot stationsgebundener Car-Sharing-Fahrzeuge. Gleichzeitig gibt es nur wenige Bike&Ride-Stellplätze. Ohne attraktive Alternativen wundert es nicht, dass vielen das eigene Auto als bequemere Wahl erscheint.

FLOP: Öffentliche Hürden

In puncto Barrierefreiheit des öffentlichen Nahverkehrs bewahrt nur Düsseldorf Essen vor dem letzten Platz.

FLOP: Zu lange Wege zur Bahn

Der Weg zur nächsten Tram, S- oder U-Bahn ist lang in Essen. Kein Wunder, dass viele Menschen in Essen aufs Auto setzen, wenn ihre Wohnung weit von der nächsten gut angebundenen Bahnstation liegt.

Neue Mobilität



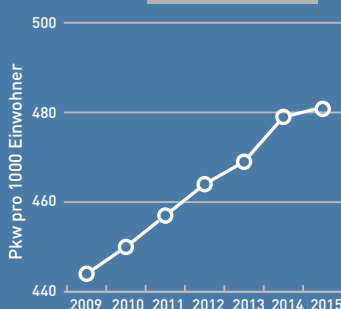
Anzahl Räder Bike-Sharing	0,87 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,14 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1 / WE
Ambitionen SmartCard	nicht vorhanden
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	2,14 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	vorhanden
barrierefreie Haltestellen	44%

Umwelt & Gesundheit

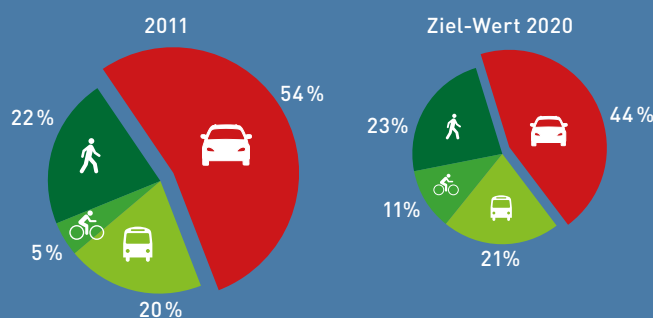


Konzept CO ₂ -freier Verkehr	in Ansätzen
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	in Ansätzen
NO ₂ -Jahresmittelwert	42,3 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	23,67 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	1,08 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	7,8 t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Pkw-Dichte 484 / 1.000 EW



Modal Split



Forderungen an die Politik

Essen schleppt den Klotz einer veralteten Infrastruktur aus der Nachkriegszeit mit sich. Bleibt zu hoffen, dass die Auszeichnung als „Grüne Hauptstadt Europas 2017“ der Stadt hilft, ihren Bürgerinnen und Bürgern künftig bessere Angebote für eine nachhaltige Mobilität zu machen.

Öffentlichen Nahverkehr ausbauen

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist in Essen mühsam: Große Entfernungen zu Haltestellen und fehlende Barrierefreiheit erschweren die Fahrt mit dem schienengebundenen Nahverkehr. Damit sich künftig mehr Leute für Tram, S- und U-Bahn entscheiden, braucht die Stadt mehr und bessere Haltestellen. Der Nahverkehr muss offenbar nicht nur für die potenziellen Nutzerinnen und Nutzer attraktiver werden, sondern auch für das Personal: Als Antwort auf fehlende Fahrerinnen und Fahrer den Fahrplan auszudünnen, ist sicherlich die falsche Wahl.

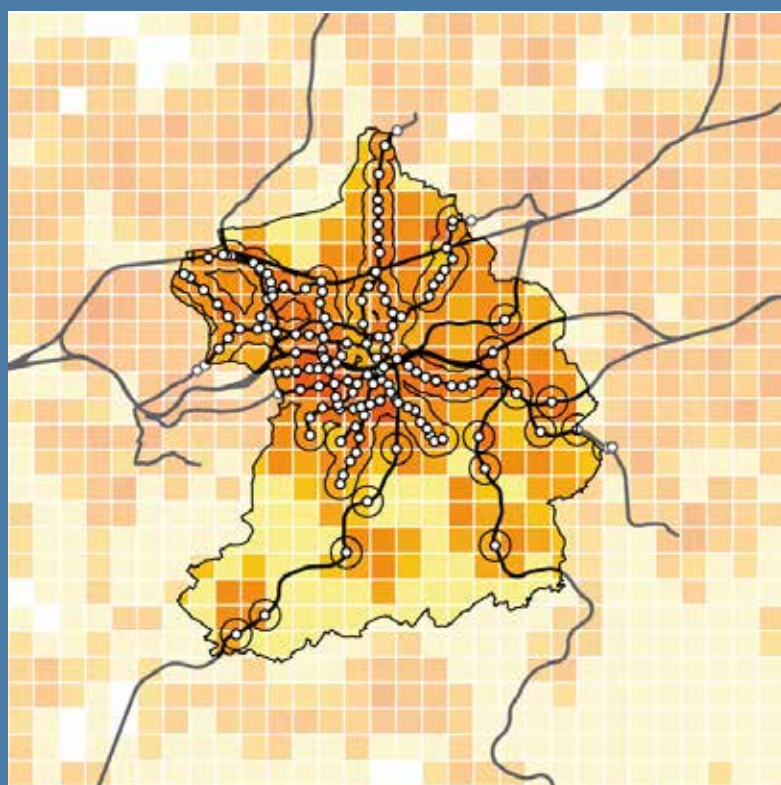
Radverkehr stärker fördern

Mit nicht einmal fünf Prozent liegt der Radverkehrsanteil Essens noch unter dem von Stuttgart, und dort können die Menschen ihr Auto auf die bergige Lage berufen. Vor

allem im Essener Norden ist die Infrastruktur für Radfahrende veraltet und der Verkehr wird zu sehr vom MIV dominiert. Das schafft wenige Anreize, in den Sattel zu steigen. Gute Freizeitwege reichen nicht aus, es braucht mehr Hochleistungs-Routen à la RS1.

Umwelthauptstadt-Titel nutzen

Essen ist Europas Umwelthauptstadt 2017. Als Begründung für die Auszeichnung wurde vor allem die Vorbildrolle Essens im Kontext des Strukturwandels sowie die Bestrebungen hin zu einer „lebenswerten Stadt“ genannt. Zu einer solchen lebenswerten Stadt gehört auch Raum für Radfahrerinnen und Radfahrer sowie Fußgängerinnen und Fußgänger sowie ein Plan, den hohen Anteil des motorisierten Verkehrs zu reduzieren. Auch Essens Stickoxid- und Feinstaubwerte liegen im gesundheitsgefährdenden Bereich und weit weg von den Idealen einer grünen, gesunden Stadt. Wenn die Stadt mit dieser Auszeichnung kein Greenwashing betreiben will, muss sie an diese Probleme ran und grundlegende Änderungen anstoßen.



Essens öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



60 %

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

HANNOVER

Einwohner: 523.642 | Bevölkerungsdichte: 2.565 EW/km²

Punkte
15,07
von 30

**Platz
13**

Top & Flop

Hannovers Abschneiden auf dem vorletzten Platz liegt vor allem an der Schadstoffbelastung durch Feinstaub und NO₂ sowie an einem hohen Pro-Kopf-Wert beim CO₂. Vor dem letzten Platz bewahrte die Stadt nur der vergleichsweise positive Modal Split und der gut ausgebaut schienengebundene Nahverkehr.

TOP: Wenig MIV trotz autogerechter Struktur

Hannover wurde nach dem Krieg zum Paradebeispiel einer autogerechten Stadtentwicklung. Da ist es überraschend, dass sich im Durchschnitt trotzdem fast zwei Drittel der Bewohnerinnen und Bewohner täglich gegen das Auto entscheiden. Zudem spricht der Fußgängerinnen- und Fußgängeranteil von 25 Prozent dafür, dass Hannover zumindest in Teilen eine Stadt der kurzen Wege ist.

TOP: Car-Sharing

Man könnte Hannover geradezu zum Paradies für Liebhaberinnen und Liebhaber von Car-Sharing-Angeboten erklären: Neben dem stadteigenen „Stadtmobil“ stellen vier weitere Anbieter an festen Stationen Fahrzeuge zur Verfügung. Ergebnis ist eine Vielfalt an verschiedenen Auto- und Mietmodellen.

TOP: Mobilität auf Schienen

In puncto Erreichbarkeit des schienengebundenen Nahverkehrs liegt Hannover im vorderen Drittel der untersuchten Städte.

FLOP: Schlechte Luft

Hannover hat die mit Abstand höchste CO₂-Emission pro Kopf. Auch die Feinstaub- und NO₂-Konzentration ist eine der schlechtesten unter den untersuchten Städten. Wahrscheinlich trägt hierzu neben dem Pendlerinnen- und Pendlerverkehr auch in einem großen Maße die umgebende Industrie bei. Durch die „Klima-Allianz Hannover“ und den „Verkehrsentwicklungsplan pro Klima“ versucht die Stadt zumindest, ihre Luftqualität zu verbessern und einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

FLOP: Bike-Sharing

Das Bike-Sharing-Angebot ist mager. Die Stadt belegt hier im Vergleich den vorletzten Platz.

FLOP: Viele Unfälle

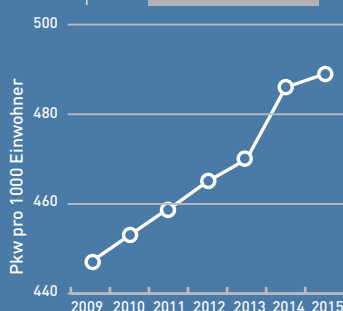
Die Verkehrssicherheit für den Fuß- und Radverkehr befindet sich auf einem vergleichbar niedrigen Level.

Neue Mobilität

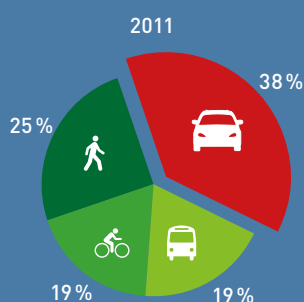


Anzahl Räder Bike-Sharing	0,13 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,62 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	1 / WE
Fahrrad-Stellplätze	0 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	8,17 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	85%

Pkw-Dichte 493 / 1.000 EW



Modal Split

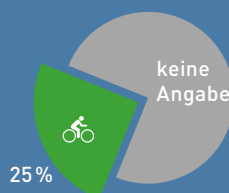


Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	vorhanden
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	in Ansätzen
NO ₂ -Jahresmittelwert	45 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	24 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	3,01 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	11,4t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	semi-transparent

Ziel-Wert 2025



Forderungen an die Politik

Die niedersächsische Landeshauptstadt schrammt knapp am letzten Platz vorbei. Vor allem im Bereich Luftqualität und CO₂-Emissionen muss die Stadt mehr unternehmen. Das Projekt „Masterplan 100 % für den Klimaschutz“ und der ausgezeichnete „VEP pro Klima“ weisen Hannover zwar langfristig die richtige Richtung, es fehlt allerdings an kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen, die endlich Veränderungen bewirken.

Strikte Maßnahmen zur CO₂-Reduktion

Um die Ziele des „Verkehrsentwicklungsplans pro Klima“ zu erreichen, bleiben Hannover noch drei Jahre. Bis 2020 sollen die CO₂-Emissionen im Vergleich zu 1990 um 40 Prozent reduziert werden. Obwohl die Stadt bereits verstärkt an langfristigen Plänen und Konzepten arbeitet, werden in der Praxis nur geringe Veränderungen sichtbar. Vielleicht hat die Landeshauptstadt nun einen Wendepunkt erreicht, an dem sie mehr Energie in die Umsetzung als in die Konzeption stecken muss, um Verbesserungen herbeizuführen.

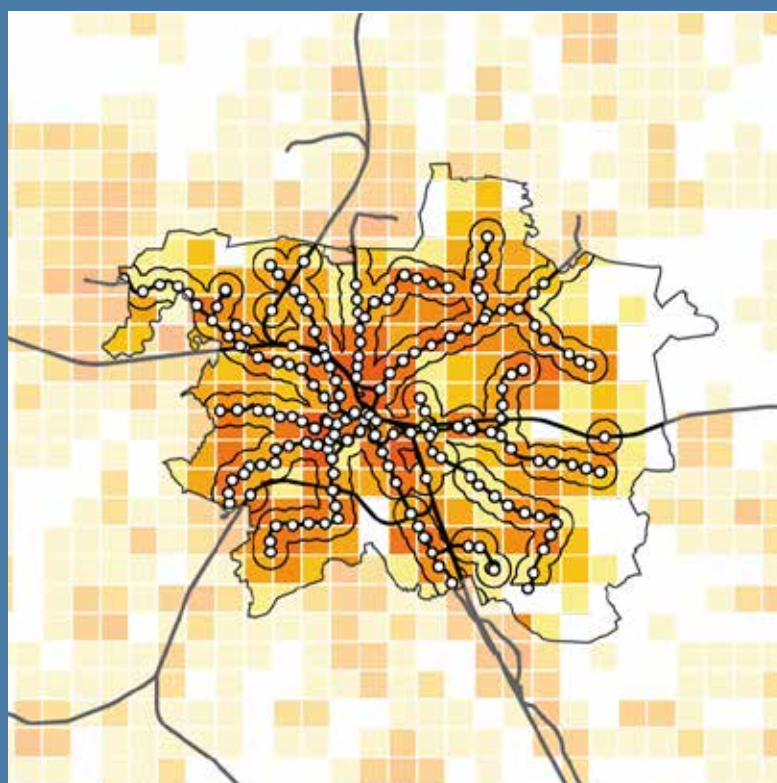
Sich von der autogerechten Stadt abwenden

Mit dem Umbau des Südschnellwegs hat Hannover eine große Chance verpasst, sich der Zukunft zu- und von der

autozentrierten Vergangenheit abzuwenden. Anstatt ein Zeichen für den Rückbau zu setzen und zum Beispiel Fahrspuren zu reduzieren, entschied man sich am Ende eines großen Wettbewerbs für eine Tunnellösung, die die Verkehrsmassen einfach nur unter der Erdoberfläche verbirgt.

Elektromobilität als Sprungbrett nutzen

CeBIT, Universität, Messe, Wolfsburg – Hannover ist umgeben von Innovation und Produktion. Außerdem war Hannover Teil des Bundesförderprogramms „Schaufenster Elektromobilität“, aus dem unter anderem das „better transport forum“ hervorging. Genug Ansätze also, um in Hannover nachhaltig etwas zu verändern. Besonders im Bereich der integrierten E-Mobilität könnte Hannover Vorreiter werden und damit nebenbei seine schlechte Luftqualität bekämpfen. Immerhin beim Einsatz von Elektroautos und Lieferfahrzeugen im kommunalen Fuhrpark spielt Hannover bereits deutschlandweit vorne mit.



Hannovers öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte
(1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



73%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

DÜSSELDORF

Einwohner: 604.527 | Bevölkerungsdichte: 2.781 EW/km²

Punkte
14,98
von 30

Platz 14

Top & Flop

Düsseldorf ist das Schlusslicht des Rankings. Vor allem beim Thema „Umwelt und Gesundheit“ ist die Rheinmetropole weit abgeschlagen mit hohen CO₂-Werten und mangelndem Ehrgeiz hinsichtlich klimafreundlicher Mobilität. Am schlechten Abschneiden kann auch eine akzeptable Radverkehrskampagne nichts ändern.

TOP: Eigeninitiative beim Radverkehr

„RADschlag – Düsseldorf tritt an!“ heißt die städtische Kampagne, die den Radverkehr fördern soll. Erreicht werden soll dies etwa durch den Bau von Radwegen und Abstellanlagen, durchgängige Wegweisungen und praktische Netzpläne. Es bleibt abzuwarten, welche Ergebnisse damit erzielt werden, aber eine eigene Kampagne ist zumindest ein Anfang.

TOP: Flexible Ticketsysteme

Mit der „Rheinbahn-App“ und „Mobil in Düsseldorf“ verfügt Düsseldorf über zwei Systeme, die das Umsteigen auf und zwischen alternativen Verkehrsformen einfacher und bequemer machen. Mit dem „Mobil in Düsseldorf“-Monatsabo können beispielsweise sowohl die öffentlichen Verkehrs-

mittel als auch Bike- und Car-Sharing-Angebote genutzt werden – mit nur einer Zahl- und Zugangsmethode.

FLOP: Zu viel CO₂ und zu wenig Ambitionen dagegen

Düsseldorf liegt mit einem jährlichen CO₂-Ausstoß von 8,2 Tonnen pro Kopf im unteren Teil des Rankings. In ihrem Verkehrsentwicklungsplan weist die Stadt zudem keine direkten Maßnahmen auf, um dies zu ändern.

FLOP: Teurer Tiefbau

Dank eines guten U- und Straßenbahn-Systems ist der öffentliche Schienenverkehr in Düsseldorf recht gut erreichbar. Doch auf der wichtigen Innenstadt-Straßenbahnstrecke hat die Stadt auf traurige Art gezeigt, dass sie mit diesem Pfund nicht wuchern will: Für sehr viel Geld ist die Linie in den Untergrund verlegt worden, anstatt das Budget zu nutzen, um das Schienennetz in der Fläche auszubauen und Lücken zu schließen.

FLOP: Haltestellen mit Barrieren

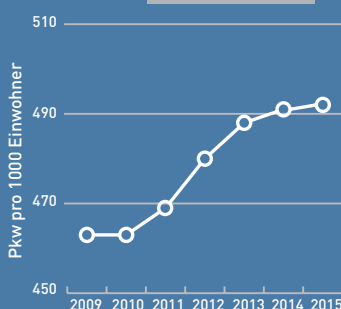
Circa 40 Prozent aller schienengebundenen Haltestellen Düsseldorfs sind nicht barrierefrei. Keine der verglichenen Städte schneidet hier noch schlechter ab.

Neue Mobilität

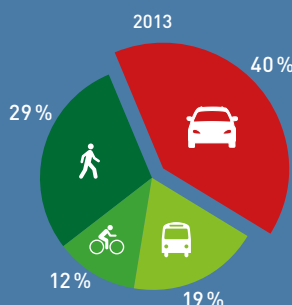


Anzahl Räder Bike-Sharing	0,83 / 1.000 EW
Anzahl Autos Car-Sharing	0,16 / 1.000 EW
Pkw-Stellplätze	0,33 - 2 / WE
Fahrrad-Stellplätze	1 / WE
Ambitionen SmartCard	in Ansätzen
Echtzeit-Fahrplan	vorhanden
Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	1,73 / 1.000 EW
bes. beschilderte Radrouten	in Ansätzen
barrierefreie Haltestellen	40%

Pkw-Dichte **496 / 1.000 EW**



Modal Split



Umwelt & Gesundheit



Konzept CO ₂ -freier Verkehr	in Ansätzen
Förderung CO ₂ -freier ÖPNV	in Ansätzen
NO ₂ -Jahresmittelwert	40,66 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition NO ₂ -Reduzierung	vorhanden
PM ₁₀ -Jahresmittelwert	23,67 µg/m ³ <small>Grenzwert 40 µg/m³</small>
Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	vorhanden
Unfälle im Jahr Fuß/Rad	2,29 / 1.000 EW
CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	8,2t / EW
transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffwerte	vorhanden

Forderungen an die Politik

Zu wenig Fahrradverkehr, zu hohe CO₂-Werte, fehlende Intermodalität und Inklusion: Düsseldorf hat den Anschluss in Sachen nachhaltige Mobilität bisher verpasst. Die Radkampagne ist ein erster Schritt, doch die Stadt braucht Ressourcen und Investitionen für eine Verkehrswende – vor allem aber braucht sie den politischen Willen dafür.

In den Umweltverbands investieren

Düsseldorf muss seine eigene Radinitiative konsequent umsetzen: Radwege bauen, Netze schließen, Infrastruktur schaffen, um den Radverkehrsanteil Düsseldorfs zu erhöhen. Doch nicht nur in diesem Bereich fehlt es an den Grundlagen. Weniger als die Hälfte der Straßen- und Stadtbahnstationen sind barrierefrei – das muss sich ebenso rasch ändern, wie die Möglichkeiten zwischen nachhaltigen Verkehrsmitteln umzusteigen.

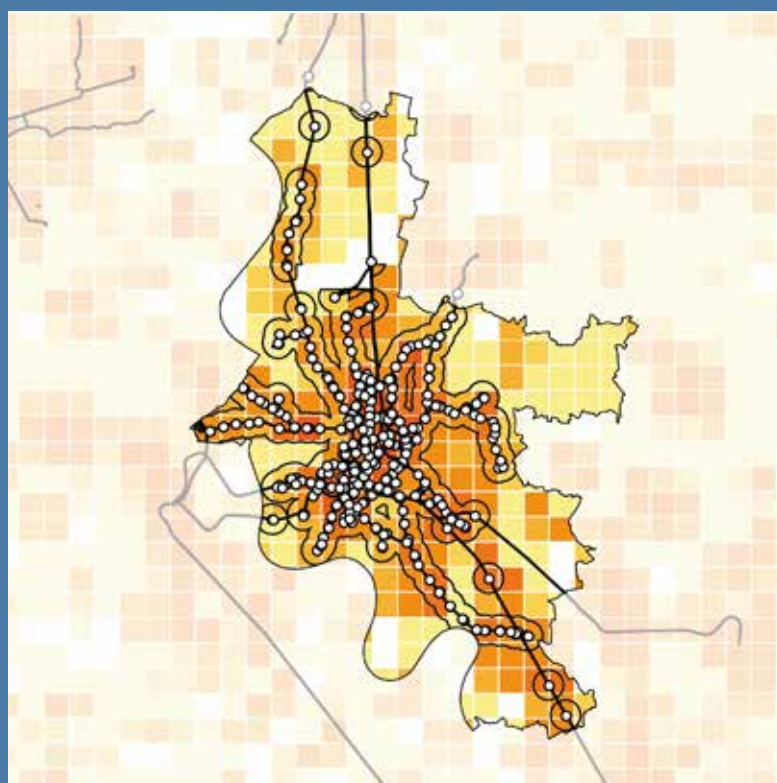
Zur Verkehrswende bekennen

Düsseldorfs Aussagen zur geplanten Optimierung des Rad-, Fuß- und Autoverkehrsanteils sind minimal und schwammig. Aufgrund ihrer schlechten Werte im Verkehr muss sich die Stadt zunächst nach außen und innen neu

positionieren und Ziele festlegen. Dies muss vor allem durch die Politik geschehen. Sie muss zum einen klare Anweisungen an die Verwaltung stellen, zum anderen auch gegenüber den Bewohnerinnen und Bewohnern Düsseldorfs ein Zeichen setzen. Das nötige Umdenken kann vor allem durch integrierte Mobilitätskonzepte auf Quartiersebene angestoßen werden. Besonders im Hinblick auf bessere Alternativen bei der Alltagsmobilität ist ein Handeln dringend erforderlich. Dazu gehören baulichen und organisatorischen Maßnahmen genauso wie Kampagnen, die einen Bewusstseinswandel anstoßen.

CO₂-Werte senken

Düsseldorf muss die CO₂-Werte pro Kopf dringend reduzieren, auch durch eine neue Verkehrspolitik. Der jüngste Verkehrsentwicklungsplan enthält jedoch keinerlei konkrete Maßnahmen zu CO₂-freier Mobilität oder CO₂-freiem öffentlichen Nahverkehr. Hier muss die Stadt dringend nachbessern.



Düsseldorfs öffentliches Schienenverkehrsnetz erweitert um Bevölkerungsdichte (1 Kästchen = 1 Quadratkilometer)

Erreichbarkeit



74%

...der Bevölkerung wohnen weniger als 600 Meter entfernt von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs.

Anzahl der Menschen, die weniger als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs wohnen.

- über 10.000
- 5.000 bis unter 10.000
- 2.500 bis unter 5.000
- 1.000 bis unter 2.500
- 500 bis unter 1.000
- unter 500

Übersicht der Themenfelder und Indikatoren

Themenfeld	Indikator	Angabe	Fragestellung	Gewichtung	
Neue Mobilität	Anzahl Räder Bike-Sharing	pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner	Wie viele Bike-Sharing-Fahrräder sind im Verhältnis zur Einwohnerzahl verfügbar?	1,5 Punkte	15 Punkte
	Anzahl Autos Car-Sharing	pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner	Wie viele stationsgebundene Car-Sharing-Fahrzeuge sind im Verhältnis zur Einwohnerzahl verfügbar?	1,5 Punkte	
	Pkw-Stellplätze	pro Wohnung	Wie hoch ist die Mindestanzahl an Pkw-Stellplätzen, welche pro WE in Mehrfamilienhäusern geschaffen werden muss?	1,5 Punkte	
	Fahrrad-Stellplätze	pro Wohnung	Wie viele müssen pro WE in Mehrfamilienhäusern mindestens geschaffen werden?	1,5 Punkte	
	Ambitionen SmartCard	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	Gibt es eine SmartCard (Intermodalität, bargeldlos, best price)?	0,75 Punkte	
	Echtzeit-Fahrplan	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	Gibt es eine transparente Echtzeit-Information über Zeiten und Verspätungen des ÖPNV?	0,75 Punkte	
	Anzahl Bike&Ride-Stellplätze	pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner	Wie viele Bike&Ride-Stellplätze gibt es in der Stadt?	1,5 Punkte	
	besonders beschilderte Fahrradrouten	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	Gibt es besonders beschilderte Fahrradrouten?	0,75 Punkte	
	barrierefreie Haltestellen	in Prozent	Wie viel Prozent der Haltestellen sind barrierefrei nutzbar?	0,75 Punkte	
	aktueller Modal Split	in Prozent	Wie ist die Verkehrsmittelwahl in der jeweiligen Stadt verteilt?	3 Punkte	
	Zielsetzung Modal Split	in Prozent	Welche Anteile sollen die jeweiligen Verkehrsmittel in der Zukunft erreichen?	0,75 Punkte	
	Pkw-Dichte	pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner	Wie hat sich die Pkw-Dichte in den letzten Jahren entwickelt?	0,75 Punkte	
Umwelt & Gesundheit	Konzept CO ₂ -freie Mobilität	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	In Bezug auf ein übergreifendes Verkehrskonzept: Wird explizit auf die Förderung von CO ₂ -freier Mobilität eingegangen?	0,5 Punkte	10 Punkte
	Förderung CO ₂ -freie Mobilität	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	In Bezug auf ein übergreifendes Verkehrskonzept: Wird explizit auf die Förderung eines CO ₂ -freien oder mit regenerativen Energien versorgten ÖPNV eingegangen?	0,5 Punkte	
	NO ₂ -Jahresmittelwert	gemittelter Wert in µg/m ³	Wie hoch ist der Jahresmittelwert an NO ₂ -Emissionen?	1,25 Punkte	
	Ambition NO ₂ -Reduzierung	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	Gibt es Bestrebungen, die NO ₂ -Emissionen zu reduzieren?	0,5 Punkte	
	PM ₁₀ -Jahresmittelwert	gemittelter Wert in µg/m ³	Wie hoch ist der Jahresmittelwert an PM ₁₀ -Emissionen?	1,25 Punkte	
	Ambition PM ₁₀ -Reduzierung	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	Gibt es Bestrebungen, die PM ₁₀ -Emissionen zu reduzieren?	0,5 Punkte	
	Unfälle im Jahr	pro 1.000 Einwohnerinnen und Einwohner	Wie viele Unfälle pro 1.000 EW mit Beteiligung von Fußgängerinnen und Fußgängern sowie Radfahrenden gab es 2014?	1 Punkt	
	CO ₂ -Ausstoß pro Jahr	Wert in Tonnen / Jahr / Einwohnerinnen und Einwohner	Wie viel Tonnen CO ₂ werden aktuell pro Jahr und Einwohnerinnen und Einwohner emittiert?	3 Punkte	
	transparente Ausweisung aktueller Luftschadstoffe	nicht vorhanden / in Ansätzen / vorhanden	Werden Messwerte und etwaige Überschreitungen transparent für die Bevölkerung dargestellt?	0,5 Punkte	
Erreichbarkeit	Anteil der Bevölkerung in 600 Meter Entfernung zu schienegebundenen Haltestellen des ÖPNV	in Prozent	Wie viele Menschen wohnen innerhalb von 600 Meter Entfernung zu schienegebundenen Haltestellen des ÖPNV?	5 Punkte	5 Punkte

GLOSSAR

—— **Bike and Ride (kurz B+R)**

beschreibt die Verknüpfung des Fahrradverkehrs mit anderen Mobilitätsformen, insbesondere mit dem Öffentlichen Personennahverkehr; letztlich gemeint sind Fahrradabstellplätze an Stationen und Haltestellen des ÖPNV

—— **Bike-Sharing (deutsch: Fahrradverleih)**

gemeint sind damit vor allem Fahrradverleihsysteme, welche an verschiedenen Stationen in der Stadt die Möglichkeit der Entleihe bieten

—— **Car-Sharing (deutsch: Autoteilen / Gemeinschaftsauto)**

gemeint sind Verleihsysteme für Pkw; innerhalb dieser Untersuchung wurden vor allem Verleihsysteme fokussiert, welche an Stationen gebunden sind. Stationsungebundene Carsharing-Anbieter (so genannte „Freefloater“ wie z. B. Car2Go und DriveNow) wurden für das Ranking nicht berücksichtigt, da sie nicht als Kompensation des privaten Pkw angesehen werden können, sondern in der Regel wie eine Art „selbst gesteuertes Taxi“ als Zusatz zum eigenen Pkw genutzt werden

—— **CO₂ (Kohlenstoffdioxid)**

gasförmige Verbindung aus Kohlenstoff und Sauerstoff; entsteht bei der Verbrennung fossiler Energieträger und ist ein Treibhausgas, welches in zu hoher Konzentration wesentlich zum aktuellen Klimawandel beiträgt

—— **Modal Split (auch: Verkehrsmittelwahl)**

Der Modal Split bildet den prozentualen Anteil der einzelnen Verkehrsmittel am gesamten Verkehrsaufwand ab und lässt so Rückschlüsse auf das Mobilitätsverhalten der Menschen zu.

—— **Fußverkehrsanteil (siehe auch Modal Split)**

Anteil des Fußverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen

—— **Radverkehrsanteil (siehe auch Modal Split)**

Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen

—— **MIV (Motorisierter Individualverkehr, siehe auch Modal Split)**

Teil des Verkehrs mit Personenkraftwagen (Pkw) und Krafträdern

—— **Intermodalität (auch: Intermodaler Verkehr)**

Nutzung bzw. Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, um einen Weg zurückzulegen

—— **Mobilitätshub**

Umstiegspunkt, an dem verschiedene Verkehrsmittel gebündelt sind und somit der Übergang bzw. Wechsel erleichtert wird.

—— **NO₂ (Stickstoffdioxid)**

gasförmige Verbindung aus Stickstoff und Sauerstoff; entsteht als Nebenreaktion bei Verbrennungsprozessen und gehört zur Gruppe der Stickoxide; wirkt schädlich auf die Atemwege des Menschen. Hauptquellen sind Verbrennungsmotoren und Feuerungsanlagen. In Ballungsgebieten ist der Straßenverkehr die bedeutendste NO₂-Ursache. Laut Europäischer Umweltagentur verursacht Stickstoffdioxid jährlich 10.000 vorzeitige Todesfälle.⁴

—— **ÖPNV (Öffentlicher Personennahverkehr, siehe auch Modal Split)**

Teil des Verkehrs zur Beförderung von Personen auf Straße, Schiene oder Wasser im Linienverkehr

—— **PM₁₀ (Particulate Matter | Feinstaub mit max. 10 µm Durchmesser)**

gehört zur Gruppe der Feinstaube, welche anhand ihrer Partikelgröße in Mikrometer bezeichnet werden; kleinere Arten werden als PM_{2,5} oder PM_{0,1} bezeichnet; Feinstaub kann in den Körper des Menschen eindringen und stellt auf vielfältige Weise ein Gesundheitsrisiko dar

—— **SmartCard**

Unter einer SmartCard wird eine Lösung zur einfachen Verbindung von unterschiedlichen Verkehrsmitteln verstanden. Die Idee ist dabei, nicht für jedes Verkehrsmittel ein Ticket bzw. eine Karte erwerben zu müssen, sondern alle Angebote einfach und komfortabel in einer Lösung zu bündeln. Letztlich soll damit die Intermodalität vor allem im Bezug auf den Umweltverbund gefördert werden.

—— **Stellplatzschlüssel**

gibt an, wie viele Stellplätze für Pkw oder Fahrräder pro Wohneinheit im Neubau geschaffen werden müssen

—— **Umweltverbund (siehe auch Modal Split)**

bezeichnet die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel, also den Öffentlichen Personennahverkehr, Radverkehr und Fußverkehr

Fazit

Das Ergebnis des Rankings ist ernüchternd: Eine nachhaltige Verkehrswende hat in einigen deutschen Städten begonnen, doch in keiner der untersuchten ist sie auch nur annähernd abgeschlossen. Noch immer ist das eigene Auto das Maß der städtischen Verkehrsplanung. Bei einer wachsenden urbanen Bevölkerung verschärfen sich so die bekannten Problemen: lange Stauzeiten, hoher Flächenverbrauch, schlechte Luft und viel Lärm.

Trotz des steigenden Handlungsdrucks geht keine Stadt die Herausforderungen konsequent an. Selbst der Spitzenreiter Berlin erreicht im Ranking von 30 möglichen Punkten gerade mal 19. In der Schule entspräche das einer bescheidenen 3.

Besonders enttäuschend: Der Großteil der untersuchten Städte setzt sich keine oder nur wenig ambitionierte Mobilitätsziele. Dabei sind nachhaltige Lösungen im Verkehr langwierig und müssen entsprechend heute angegangen werden, um mittelfristig zu wirken.

Damit Deutschlands Städte beim Aufbau einer nachhaltigen Mobilität nicht den Anschluss an moderne europäische Städte wie Kopenhagen, Amsterdam oder Zürich verlieren, braucht es mehr als ein schlichtes Nachjustieren. Nötig sind mutige und innovative neue Verkehrskonzepte, die sich an den Bedürfnissen der Menschen orientieren, nicht an denen der Autos.



Quellen

¹Umweltbundesamt (2014): Umweltbewusstsein in Deutschland, https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/umweltbewusstsein_in_deutschland_2014.pdf, Abb.11, S. 35

²Europäische Umweltagentur (2016): Vorzeitige Todesfälle durch Luftverschmutzung, <http://www.eea.europa.eu/de/pressroom/newsreleases/zahlreiche-europaeer-sind-immer-noch-vorzeitige-todesfaelle-durch-luftverschmutzung>

³BMUB (2016): Klimaschutzplan 2050, http://www.bmub.bund.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Klimaschutz/klimaschutzplan_2050_bf.pdf, S. 26

⁴Europäische Umweltagentur (2016)

BCS (2015): CarSharing-Angebote in deutschen Städten über 50.000 Einwohner, http://www.carsharing.de/sites/default/files/uploads/uebersichtstabelle_staedteranking_2015_lang.pdf

Berlin

ADAC (2015): Fahrrad-Verleihsysteme in deutschen Städten, <https://www.adac.de/infotestrat/tests/verkehrsmittel/fahrradverleihsysteme/2015/default.aspx>

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen Berlin (2016): Bauordnung für Berlin, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/BauOBl.n.pdf>

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung (2007): Ausführungsvorschriften zu § 50 der Bauordnung für Berlin (BauO Bln) über Stellplätze für Kraftfahrzeuge für schwer Gehbehinderte und Behinderte im Rollstuhl und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (AV Stellplätze), <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/service/gesetzestexte/de/download/bauen/20071129-AV-Stellpl.pdf>

VBB (2015): Die VBB-fahrCard S-Bahn Berlin, http://www.s-bahn-berlin.de/aboundtickets/pdf/vbb_fahrcard.pdf

Murach, Jürgen (2016): mündliche Mitteilung über die Ziele zur Smart-Card Berlins, VBB (Tel. 030 9025 1725)

VBB (2016): Mobility Map, http://fahrinfo.vbb.de/bin/help.exe/dn?L=vs_mobilitymap&tpl=fullmap&tabApp=show

Schmidt, Kerstin (2016): mündliche Mitteilung über Bike&Ride Stellplätze, Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Grundsatzangelegenheiten der Straßenplanung, Ruhender Verkehr (Tel.: 030 9025-1338)

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2016): Fahrradwegweisung, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/download/routen_beschildert.pdf

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (2016): Berliner Fahrradroutenhauptnetz - Übersichtskarte, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/mobil/fahrrad/radrouten/de/routennetz_uebersicht.shtml

Senatsverwaltung für Integration, Arbeit und Soziales Berlin (2016): Nahverkehr, <http://www.berlin.de/sen/soziales/themen/menschen-mit-behinderung/barrierefreiheit/nahverkehr/>

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz (2016): Mobilität in Städten - SrV 2013, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/zahlen_fakten/mobilitaet_2013/

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2016): Der Stadtentwicklungsplan Verkehr, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/aktuell/pressebox/includes/docs/doc389_step_handout.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung Berlin (2011): Stadtentwicklungsplan Verkehr Berlin, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/verkehr/politik_planung/step_verkehr/download/Stadtentwicklungsplan_Verkehr_Berlin_gesamt.pdf

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt Berlin (2013): Luftreinhalteplan 2011 bis 2017 für Berlin, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/de/luftreinhalteplan/download/Luftreinhalteplan_Berlin_2011_korrigiert.pdf

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (2016): Berliner Energie und Co2-Bilanz 2013, <http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/energie/co2bilanz/berlin/index.shtml#berlin03>

Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz Berlin (2016): Aktuelle stündliche Messwerte, http://www.stadtentwicklung.berlin.de/umwelt/luftqualitaet/de/messnetz/aktuelle_werte.shtml

Senatskanzlei Berlin (2015): Energiewendegesetz. Berlin macht seine Klimaschutzziele verbindlich, <https://www.berlin.de/rbmskzl/aktuelles/pressemitteilungen/2015/pressemitteilung.295581.php>

Bremen

ACE (2014): Fahrradverleih-Systeme. Eine Studie des ACE Auto Club Europa, https://www.ace.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Studie_Fahrradleihsysteme_2014.pdf

Senat Bremen (2012): Stellplatzortsgesetz Bremen, S. 7

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2017): Tickets für alle, die nur manchmal mit Bus und Bahn unterwegs sind, <https://www.vbn.de/tickets/ticketangebot/tickets-fuer-erwachsene/gelegenheitsfahrer-erwachsene.html>

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2017): Tickets für alle, die oft mit Bus und Bahn unterwegs sind, <https://www.vbn.de/tickets/ticketangebot/tickets-fuer-erwachsene/vielfahrer-erwachsene.html>

Bremer Straßenbahn Aktiengesellschaft (2017): Fahrplaner - Die VBN-App, <https://www.bsag.de/de/auskunft/mobile-infos/fahrplaner-die-vbn-app.html>

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2017): FahrPlaner - die VBN-App, <https://www.vbn.de/fahrplan/mobil-app.html>

Amt für Straßen und Verkehr (2017): Bike & Ride, <http://vmz.bremen.de/bike-and-ride/>

Wirtschaftsförderung Bremen GmbH (2017): BIKE IT!, <https://www.bremen.de/bike-it>

Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (2017): VBN_karte 2017, <https://www.vbn.de/nc/fahrgastinformation/barrierefreiheit/download/vbn-uebersichtskarte-gueltig-ab-11-dezember-2016.html>

Der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2014): Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025, <http://bau.bremen.de/vep>

TU Dresden (2015): Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2013“, https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/2013/uebersichtsseite/SrV2013_Staedtevergleich.pdf?lang=de

Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (2006): Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen, https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&e&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwih7rna_KrRAhUFDCAKHbL2D4IQfggdMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.bauumwelt.bremen.de%2Fsixcms%2Fmedia.php%2F13%2FLRP_Bericht_VERS.1.0_14.pdf&usq=AFQjCNE5xVTUc3Bth_pTbBQlGRMsKSNgg&cad=rja

Senator für Bau, Umwelt und Verkehr (2017): Umweltzonen-Wegweiser für Bremen, <http://www.umweltzone.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen02.c.730.de>

BUND Landesverband Bremen (2017): Klimaschutz in Bremen, http://www.bund-bremen.net/themen_und_projekte/klima_umwelt/klimaschutz_in_bremen/

Statistisches Landesamt Bremen (2017): Energie- und Co₂-Bilanz des Landes Bremen 2014, http://www.statistik.bremen.de/themen/energieversorgung_energiebilanz_co2_bilanz-1914

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2017): Bremer Luftüberwachungssystem. Überschreitungstabelle - Feinstaub (PM10), http://www.bauumwelt.bremen.de/service/online_service/aktuelle_luftguettedaten/liste_der_ueberschreitungen-36026

Umweltbundesamt (2017): Aktuelle Luftdaten, <https://www.umweltbundesamt.de/daten/luftbelastung/aktuelle-luftdaten>

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2017): Klima & Energie. Klimaschutz: Eine Aufgabe für das 21. Jahrhundert, <http://www.bauumwelt.bremen.de/sixcms/detail.php?gsid=bremen213.c.23468.de>

Senator für Umwelt, Bau und Verkehr (2017) Klimaschutz. Klimaschutz in Bremen, http://www.bauumwelt.bremen.de/umwelt/klima_und_energie/klimaschutz-24312

Dortmund

Stadt Dortmund (2016): metropolradruhr, http://www.dortmund.de/de/leben_in_dortmund/planen_bauen_wohnen/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung/verkehrsplanung/radverkehr_2/metropolradruhr/index.html

Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen (2017): Richtlinie zur Ermittlung des Stellplatz- und Fahrradabstellplatzbedarfs gem. § 51 BauO NRW. Richtzahlen 2, https://www.stadt-muenster.de/sessionnet/sessionnetbi/vo0050.php?_kvonr=2004033576&voselect=7844

Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen (2017): Landesbauordnung NRW (§51), https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=5820031106092333838#det352656

Elkmann (2016): mündliche Mitteilung über Modal-Split Zielsetzung für Dortmund, Förderung für Nahmobilität (Tel. 0231 50 24 103)

Dortmunder Stadtwerke AG (2016): APPsolut mobil - für jede Verbindung, <http://www.bus-und-bahn.de/32834.html>

NVP Dortmund (2014): Bike and Ride - Anlagen in Dortmund, <http://www.bus-und-bahn.de/35227.cbin>

DORTMUNDtourismus GmbH (2016): Dortmund-City, Route 1 von 5, <https://www.dortmund-tourismus.de/entdecken-erleben/sport/radfahren/radrouten-dortmund/poi/dortmund-city-route-1-von-5.html>

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016): Barrierefreies Reisen, <http://vrr.de/de/fahrten/barrierefreiheit/index.html>

Stadt Dortmund (2014): Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Dortmunder Bevölkerung 2013, https://www.dortmund.de/media/p/stadtplanungs_und_bauordnungsamt/stadtplanung_bauordnung_downloads/verkehrsplanung/Vorlage_Mobilitaetsverhalten.pdf

Bezirksregierung Arnsberg (2011): Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011, Teilplan Ost, http://www.bezreg-arnsberg.nrw.de/themen/l/luftreinhalteplanung/do_aktionsplaene/lrp_ruhrgebiet_ost/_lrp_ruhr_ost.pdf

Stadt Dortmund (2011): Handlungsprogramm Klimaschutz 2020 der Stadt Dortmund. Handlungsprogramm Klimaschutz Abschlussbericht, http://www.dortmund.de/media/p/umweltamt_2/umweltamt_1/Handlungsprogramm_Klimaschutz_2020_Dortmund.pdf

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2016): Aktuelle Luftqualität, http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/aktluftqual/eu_luft_akt/

Stadt Dortmund (2011): Protokoll zur Ratsitzung zur Umsetzung des Handlungsprogramms Klimaschutz 2020 in Dortmund, http://www.dortmund.de/media/p/umweltamt_2/umweltamt_1/31032011_Handlungsprogramm_Klimaschutz_Beschluss_zur_Umsetzung_.pdf

Dresden

Auto Club Europa (2014): Aufstellung: Leihradsysteme in Deutschland - Fahrräder, https://www.ace-online.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Leihradsysteme_Aufstellung.pdf

Landeshauptstadt Dresden (2005): Richtzahlentabelle für den Stellplatzbedarf und den Bedarf an Abstellplätzen für Fahrräder, <https://www.dresden.de/media/pdf/formulare/Richtzahlentabelle.pdf>

Dresdener Verkehrsbetriebe AG (2016): Immer das passende Ticket zur Hand, <https://www.dvb.de/de-de/tickets/ticketuebersicht>

Dresdener Verkehrsbetriebe AG (2016): HandyTicket Deutschland - Ihr Smartphone als Fahrkarte, <https://www.dvb.de/de-de/tickets/handyticket-deutschland/>

Dresdener Verkehrsbetriebe AG (2016): Projekt 1: Löbtau - Südvorstadt - Strehlen, <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/zukunftsprojekte/stadtbahn-2020/projekt-1-loebtau-suedvorstadt-strehlen/>

Dresdener Verkehrsbetriebe AG (2016): Bauprojekte. Allgemeine Hinweise, <https://www.dvb.de/de-de/aktuelles/bauprojekte/allgemeine-hinweise/>

Verkehrsverbund Oberelbe GmbH (2016): Park+Ride, <https://www.vvo-online.de/de/service/park-ride/index.cshtml>

Dresdener Verkehrsbetriebe AG (2016): Gleise & Haltestellen, <https://www.dvb.de/de-de/die-dvb/technik/gleise-haltestellen>

Deutsche Bahn Vertrieb GmbH (o.J.): Einrichtunge an den Stationen, https://www.bahn.de/regional/view/mdb/pv/deutschlanderleben/sachsen/s_bahn_dresden/MDB83957-barrierefreier_zugang_bahnh_fe.pdf

Landeshauptstadt Dresden (2013): Ergebnisse SrV 2013. Trend in der Modal-Split-Entwicklung 2003 zu 2013, https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/SrV_Modal-Split-Entwicklung.pdf

Ingenierbüro für Verkehrsanlagen und -systeme (2012): Der VEP Dresden 2015+ im Spannungsfeld von Verkehr und Mobilität - dynamische Stadtentwicklung ohne mehr Verkehr?, https://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_Kolloquium_Praes_10_VEP_Dresden_2025_IVAS.pdf

Landeshauptstadt Dresden (2016): Verkehrsentwicklungsplan 2015plus. Ein Überblick, http://www.dresden.de/media/pdf/stadtplanung/verkehr/VEP_2025plus_-_Ein_Ueberblick.pdf

Sächsische Zeitung GmbH (2016): Der Nahverkehr der Zukunft, <http://www.sz-online.de/nachrichten/der-nahverkehr-der-zukunft-3295184.html>

Landeshauptstadt Dresden (2011): Luftreinhalteplan für die Landeshauptstadt Dresden, https://www.dresden.de/media/pdf/umwelt/Luftreinhalteplan_2011.pdf

Landeshauptstadt Dresden (2013): Integriertes Energie- und Klimaschutzkonzept Dresden 2030, http://www.dresden.de/media/pdf/presseamt/pm_130527_praesentation-energiekonzept.pdf, S. 4

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2016): Aktuelle Messwerte, <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/luftonline/uebersicht.aspx>

Düsseldorf

Auto Club Europa (2014): Aufstellung: Leihradsysteme in Deutschland - Fahrräder, https://www.ace-online.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Leihradsysteme_Aufstellung.pdf

Landeshauptstadt Düsseldorf (2016): Stellplätze und Garagen für Wohnnutzung, <http://www.duesseldorf.de/bauaufsichtsamt/baulexikon/stellplaetze.shtml>

ADFC Kreisverband Münsterland e. V. (2003): Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze, <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-muenster/radverkehr/grundsatzlich/seitenansicht/article/-6fa0eec921.html>

Berliner Fahrgastverband IGEB (o.J.): E-Ticket beim Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, <http://signalarchiv.de/Meldungen/10003244>

Rheinbahn AG (2016): Tickets in der Rheinbahn App, <http://www.rheinbahn.de/fahrplan/appinfo/Seiten/App-Tickets.aspx>

Amt für Verkehrsmanagement (2016): mündliche Mitteilung über Echtzeit-Fahrpläne in Düsseldorf (Tel. 0211/8996722)

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016): Stellplatzangebot für Autos und Fahrräder, <http://www.vrr.de/de/fahrten/haltestelle/stellplatzangebot/a-d/index.html>

Landeshauptstadt Düsseldorf (2016): Stadtgestaltung - gemeinsam, grün, nachhaltig. Ausbau des Radwegenetzes in Düsseldorf, <https://www.duesseldorf.de/agenda21/projekte/stadtgestaltung-gemeinsam-gruen-nachhaltig/projekt-7.html>

Rheinbahn AG (2011): Düsseldorf barrierefrei Juni 2011, http://www.duesseldorf-barrierefrei.de/fileadmin/files/mobilit%C3%A4tseingeschraenker_linienfahrplan.pdf

Verkehrsdezernat Stadt Frankfurt am Main (2015): Mobilitätsstrategie Frankfurt am Main. Statusbericht Juli 2015, https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/B_289_2015_AN_Statusbericht.pdf, S.8

Landeshauptstadt Düsseldorf (2007): VEP - Verkehrsentwicklungsplan Landeshauptstadt Düsseldorf. Teil 4: Das beschlossene Konzept 2020 und seine Wirkungen, https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt66/verkehrsmanagement/pdf/vep_teil4.pdf

Bezirksregierung Düsseldorf (2012): Luftreinhalteplan Düsseldorf 2013, http://www.brd.nrw.de/umweltschutz/umweltzone_luftreinhalteplan/pdf/2012_12_18_LRP_Duesseldorf_Endfassung_2013final.pdf, S. 70

Landeshauptstadt Düsseldorf (o.J.): Klimafreundliches Düsseldorf. Energie- und CO₂-Bilanz 2010, https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt19/umweltamt/energie/pdf/energie_und_co2_bilanz_2010.pdf

Landeshauptstadt Düsseldorf (2016): Messprogramme und Messstationen, <https://www2.duesseldorf.de/umweltamt/umweltthemen-von-a-z/luft/messprogramm.html>

Landeshauptstadt Düsseldorf (o.J.): Klimabericht 2012. Die Schöpfung bewahren - Initiativen für den Klimaschutz in Düsseldorf, <http://www.duesseldorf.de/umweltamt/download/klimaschutz/klimabericht2012.pdf>

Essen

Auto Club Europa (2014): Aufstellung: Leihradsysteme in Deutschland - Fahrräder, https://www.ace-online.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Leihradsysteme_Aufstellung.pdf

Ministerium für Inneres und Kommunales Nordrhein-Westfalen (2017): Landesbauordnung NRW (§51), https://recht.nrw.de/lmi/owa/br_text_anzeigen?v_id=5820031106092333838#det352656

Funke Medien NRW GmbH (2016): Neue Bauordnung. Essen kann Fahrrad-Stellplätze für Neubauten verlangen, <http://www.waz.de/staedte/essen/essen-kann-fahrrad-stellplaetze-fuer-neubauten-verlangen-id209193455.html>

ADFC Kreisverband Münsterland e. V. (2003): Richtzahlen für notwendige Fahrradabstellplätze, <https://www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-muenster/radverkehr/grundsatzlich/seitenansicht/article/-6fa0eec921.html>

Essener Verkehrs-AG (2016): Verkehrsinfo, https://www.evag.de/aktuelles/verkehrsinfo.html?no_cache=1

Essener Verkehrs-AG (2016): Bike & Ride in Essen, <https://www.evag.de/service/flexibel-mobil-ans-ziel/weitere-mobilitaetsangebote/bike-ride-in-essen.html>

Arbeit & Bildung Essen GmbH (2016): Radwegenetz Essen, <http://www.essenerfahren.de/uebersichtskarte.html>

Essener Verkehrs-AG (2016): Schienennetz - barrierefreie Haltestellen, https://www.evag.de/fileadmin/downloads/Diverse_PDF/Karte-TRAM-U-Barrierefrei-2016.pdf

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (2016): Barrierefreies Reisen, <http://www.vrr.de/de/fahrten/barrierefreiheit/>

Stadt Essen (2012): Haushaltsbefragung zur Mobilität Essen 2011, https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/61/dokumente_7/verkehrsthemen/Haushaltsbefragung_Ergebnisse_Mobilitaet_in_Essen_2011.pdf, S. 37

Stadt Essen (o.J.): Grüne Hauptstadt Europas. Themenfeld Nahverkehr, https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/59/gruene_hauptstadt_europas_1/02_GHE_Themenfeld_Nahverkehr_web.pdf, S. 10

Stadt Essen (2016): Mobilität & Verkehr, http://www.klimawerkstadtessen.de/klimawerkstadtessen_mobilitaetverkehr/klimawerkstadtessen_mobilitaetverkehr.de.jsp

Stadt Essen (2016): Bus und Bahn, http://www.klimawerkstadtessen.de/klimawerkstadtessen_mobilitaetverkehr/bus_bahn/bus_und_bahn.de.jsp

Bezirksregierung Düsseldorf (2012): Luftreinhalteplan Ruhrgebiet 2011 Teilplan West, https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/59/luft/Endfassung_LRP_Ruhr_West_2011_09_30.pdf

Stadt Essen (2014): CO₂-Bilanz für Essen 1990-2011, https://media.essen.de/media/klimawerkstadtessen/klimawerkstadtessen_dokumente/CO2_Bilanz_1990-2011_2014_09_10.pdf, S. 8

Stadt Essen (2016): Klimabilanz Essen, http://www.klimawerkstadtessen.de/klimawerkstadtessen_klimawandelpolitik/klimawerkstadtessen_klimabilanz_essen/klimabilanz_essen.de.jsp

Stadt Essen (2016): Integriertes Energie- und Klimakonzept. Bilanzbericht 2016, https://media.essen.de/media/wwwessende/aemter/59/klima/bilanzbericht_2016_riss.pdf

Frankfurt

Auto Club Europa (2014): Aufstellung: Leihradsysteme in Deutschland - Fahrräder, https://www.ace-online.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Leihradsysteme_Aufstellung.pdf

Magistrat Frankfurt am Main (1998): Satzung über die Pflicht zur Schaffung von Stellplätzen für Kraftfahrzeuge und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder, <http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/stellplatzsatzung.pdf>

Stadt Frankfurt am Main (2015): Bürgermeister Cunitz präsentiert Eckpunkte zur Novellierung der Frankfurter Stellplatzsatzung und Stellplatzeinschränkungssatzung, [https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2855&ffmpar\[id_inhalt\]=30079293](https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=2855&ffmpar[id_inhalt]=30079293)

Rhein-Main-Verkehrsverbund (2016): eTicket RheinMain - Ihr medium für den Zeitkartenkauf der Zukunft, http://www.rmv.de/de/Fahrkarten/Die_richtige_Fahrkarte/eTicket_RheinMain/58840/eTicket-Rhein-Main.html

Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (2016): Fahrkarten bequem per Handy kaufen, <https://www.vgf-ffm.de/de/tarife-tickets-plaene/tickets-kaufen/handy-ticket/>

Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH (2016): Routenplaner für Frankfurt. Keine Busse und Bahnen auf „Google Maps“, <http://www.faz.net/aktuell/rhein-main/routenplaner-fuer-frankfurt-keine-busse-und-bahnen-auf-google-maps-14017138.html>

Stadt Frankfurt am Main (2016): Bike + Ride-Konzept, [https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=18888080&ffmpar\[id_inhalt\]=30253000](https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=18888080&ffmpar[id_inhalt]=30253000)

Stadt Frankfurt am Main (2016): Radrouten in Frankfurt, <http://www.radfahren-ffm.de/168-0-Bergen---Seckbach---Eissporthalle-Panorama--suedliche-Altmain-Route.html>

OpenStreetMap (2016): Radfahrerkarte, <http://www.openstreetmap.org/#map=13/50.1244/8.6704&layers=C>

traffiQ Frankfurt am Main (2015): Liniennetz Frankfurt am Main, http://www.traffiq.de/fm/20/Liniennetzplan_Frankfurt_2016.pdf

traffiQ Frankfurt am Main (2016): Barrierefrei unterwegs, http://www.traffiq.de/29.de.mobil_mit_handicap.html

Verkehrsdezernat Stadt Frankfurt am Main (2015): Mobilitätsstrategie Frankfurt am Main. Statusbericht Juli 2015, https://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/B_289_2015_AN_Statusbericht.pdf

Referat für Verkehr (2016): mündliche Auskunft über die Ziele zum Modal-Split in Frankfurt am Main (Tel. 069 212 373 70)

Hessisches Ministerium für Umwelt, Energie, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (2011): Luftreinhalteplan für den Ballungsraum Rhein-Main. Teilplan Frankfurt am Main. 1. Fortschreibung, <http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/LRP%20BALLUNGSRAUM%20RHEIN-MAIN%20Teilplan%20Frankfurt%20am%20Main%20Endversion.pdf>

Stadt Frankfurt am Main (2016): Feinstaub PM10, [https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=3060&ffmpar\[id_inhalt\]=17304](https://www.frankfurt.de/sixcms/detail.php?id=3060&ffmpar[id_inhalt]=17304)

Stadt Frankfurt am Main (2011): Die CO₂-Emissionen reduzieren, <http://www.frankfurt-greencity.de/umwelt-frankfurt/klimaschutz-und-energieversorgung/die-co2-emissionen-reduzieren/>

Freiburg

Baden-Württemberg Ministerium für Verkehr und Infrastruktur (2013): Übersicht über die wesentlichen Änderungen bei der beabsichtigten Novellierung der Landesbauordnung Baden-Württemberg, https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/dateien/Remote/mvi/hintergrundinformation_lbo_lpk.pdf

Arbeitsgemeinschaft Fahrradfreundlicher Kommunen in Baden-Württemberg e. V. (2011): Satzung der Stadt Freiburg i. Br. zur Herstellung von Fahrradabstellanlagen (Radabstellsatzung), http://www.agfk-bw.de/fileadmin/user_upload/agfk/PDF/2011/Richtzahlen.pdf

Freiburger Verkehrs AG (2016): Preisinformationen, <http://www.vag-freiburg.de/tickets-tarife/preisinformationen.html>

Freiburger Verkehrs AG (2016): Das ist Frei.Mobil, <http://www.freimobil.com/de>

Freiburger Verkehrs AG (2015): „VAG mobil“ App und elektronische Fahrplanauskunft jetzt mit Echtzeitangaben, <http://www.vag-freiburg.de/aktuelles/meldung/artikel/vag-mobil-app-und-elektronische-fahrplanauskunft-jetzt-mit-echtzeitangaben.html>

Freiburger Verkehrs AG (2015): Park + Ride, <http://www.vag-freiburg.de/fahrplan-linien/park-ride.html>

Stadt Freiburg (2016): Kartenwerke für Radfahren in Freiburg und Umgebung, <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231532.html>

Freiburger Verkehrs AG (2015): Barrierefreiheit, <http://www.vag-freiburg.de/service/barrierefreiheit.html>

Sozialhelfen e. V. (2016): Tipps für rollstuhlfahrende Freiburg-Besucher, <https://community.wheelmap.org/tipps-fur-rollstuhlfahrende-freiburg-besucher/>

Stadt Freiburg (2016): Die Freiburger Verkehrskonzeption, <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/231648.html>

Freiburger Stadtkurier Verlagsgesellschaft mbH (2008): Amtsblatt. Mobil Verkehrsentwicklungsplan Freiburg 2020, http://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E1164749526/freiburg/daten/news/amtsblatt/pdf/AB_SS_2008-1206.pdf

Freiburger Verkehrs AG (2016): VAG Klimaschutz, <http://www.vag-freiburg.de/die-vag/vag-klimaschutz.html>

Stadt Freiburg (2008): Verkehrsentwicklungsplan VEP 2020, https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/documents_E1105209077/freiburg/daten/verkehr/vep/Endbericht.pdf

Stadt Freiburg (2016): Klimaschutzpolitik, <http://www.freiburg.de/pb/,Lde/232053.html>

Hamburg

hamburg.de GmbH & Co. KG (2012): StadtRAD Hamburg. Fahrradverleihsystem, <http://www.hamburg.de/radverkehr/2986288/stadtrad-hamburg/>

Steffens, Oliver (2016): NextBike Hamburg 2016 Mehr Leihräder Mehr Qualität, <http://velomeister.de/nextbike-hamburg-2016-mehr-leihraeder-mehr-qualitaet/>

Online Experten Eins GmbH (2016): car2go in Hamburg, <http://www.carsharing-experten.de/car2go-carsharing/car2go-hamburg.html>

Freie und Hansestadt Hamburg (2014): § 48 HBauO Stellplätze für Kraftfahrzeuge und Fahrradplätze, <http://www.hamburg.de/contentblob/3897540/data/faq-%C2%A7-48-hbauo-stellplaetze-fuer-kraftfahrzeuge-und-fahrradplaetze.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg (2011): Bemessungswerte für die Anzahl notwendiger Stellplätze und notwendiger Fahrradplätze, <http://www.hamburg.de/contentblob/2944620/data/fa-1-2011-anlage-1.pdf>

hamburg.de GmbH & Co. KG (o.J.): Switchh. Praktische Vernetzung des öffentlichen Nahverkehrs, <http://www.hamburg.de/hvv/4123240/switchh/>

hamburg.de GmbH & Co. KG (o.J.): Verknüpfung mit dem ÖPNV. Die Mischung macht's, <http://www.hamburg.de/radverkehr/4128764/bike-and-ride-in-hamburg/>

hamburg.de GmbH & Co. KG (o.J.): Barrierefreier Ausbau. Bis Ende des Jahrzehnts sollen alle U-Bahn-Stationen fertig sein, <http://www.hamburg.de/bus-bahn/2845540/barrierefreier-ausbau-u-bahn-stationen/>

Hamburger Verkehrsverbund GmbH (2017): Barrierefreier Einstieg im Schnellbahn-/Regionalverkehrsnetz, http://www.hvv.de/pdf/service/mfa/hvv_mfa_einstiegshilfen_hvv.pdf

Freie und Hansestadt Hamburg (2013): Mobilitätsprogramm 2013, <http://www.hamburg.de/contentblob/4119700/50fd34e0e06432b8ea113bf40cfc6ca7/data/mobilitaetsprogramm-2013.pdf>

Freie und Hansestadt Hamburg (2012): Luftreinhalteplan für Hamburg. 1. Fortschreibung 2012, <http://www.hamburg.de/contentblob/3744850/f3984556074bbb1e95201d67d8085d22/data/fortschreibung-luftreinhalteplan.pdf>

Behörde für Umwelt und Energie der Freien und Hansestadt Hamburg (2016): Energiebilanz und CO₂-Bilanzen für Hamburg 2013, https://www.statistik-nord.de/fileadmin/Dokumente/Sonderver%3Bffentlichungen/Energie_und_CO2-Bilanz_Hamburg/EB_CO2_HH_2013.pdf

Behörde für Gesundheit und Verbraucherschutz (2014): Luftqualitätsindex für Hamburg, <http://luft.hamburg.de/>

Freie und Hansestadt Hamburg (2013): Mitteilung des Senats an die Bürgerschaft. Masterplan Klimaschutz - Zielsetzung, Inhalt und Umsetzung, <http://www.hamburg.de/contentblob/4356136/7601507cdf399f1d9a7434b8a2a3a78/data/d-20-8493-masterplan-klimaschutz.pdf>

Hannover

Auto Club Europa (2014): Aufstellung: Leihradsysteme in Deutschland - Fahrräder, https://www.ace.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Leihradsysteme_Aufstellung.pdf

Hannover.de (2017): PedeleX-Verleih. PedsBlitz Hannover, <http://www.hannover.de/Service/Mobil-in-Hannover/PedsBlitz-Hannover>

Bundesverband CarSharing e. V. (2015): Branchen-Kennzahlen, <http://carsharing.de/alles-ueber-carsharing/carsharing-zahlen>

Land Niedersachsen (2017): Bauaufsicht; Ausführungsbestimmungen zu § 7 NBauO, <http://www.nds-voriv.de/jportal/?jsessionid=A72AA8F29E083C1E99DB5371280F256B.jp11?quelle=jlink&query=VVND-210720-MS-20160706-SF&psml=bsvorisprod.psml&max=true#Anlage>

Großraum-Verkehr Hannover GmbH (2017): Hannovermobil - unser Mobilitätspaket, <https://www.gvh.de/mobilitaetsshop/produktuebersicht/hannovermobil/>

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (2017): üstra Fahrtauskunft, <https://www.uestra.de>

Hannover.de (2017): Fahrradabstellplätze, <http://www.hannover.de/Tourismus/Sehenswürdigkeiten-Stadttouren/Hannover-Urlaubsregion/Aktiv-durch-die-Region-Hannover/Radfahren-Hannover-sattelt-auf/Fahrrad%C2%ADmit%C2%ADnah%C2%ADme,-Stell%C2%ADplätze,-An%C2%ADsprech%C2%AD%C2%ADpart%C2%AD%C2%ADner/Fahrradabstellplätze>

Großraum-Verkehr Hannover GmbH (2017): Park & Ride, Bike & Ride, <https://www.gvh.de/service/rad-auto-carsharing/park-ride-bike-ride/>

Hannover.de (2017): Radfahren - Hannover sattelt auf, <http://www.hannover.de/Tourismus/Sehenswürdigkeiten-Stadttouren/Hannover-Urlaubsregion/Aktiv-durch-die-Region-Hannover/Radfahren-Hannover-sattelt-auf>

Landeshauptstadt Hannover (2010): Leitbild Radverkehr. Masterplan Mobilität 2025, <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilität/Radfahren-Hannover-sattelt-auf/Downloads-zum-Thema-%22Fahrradfahren-in-Hannover%22>, S. 8

Großraum-Verkehr Hannover GmbH (2017): Stadtbahn Hannover, https://www.uestra.de/fileadmin/Material/Fahrgast/Linieplaene/GVH_Liniennetzplan_Stadtbahn.pdf

Großraum-Verkehr Hannover GmbH (2017): Regionalzug und S-Bahn, https://www.uestra.de/fileadmin/Material/Fahrgast/Linieplaene/GVH_Liniennetzplan_RS-Bahn.pdf

infas Institut für angewandte Sozialwissenschaften GmbH (2012): Mobilität in der Region Hannover 2011, https://www.google.de/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKewJL9caWi8zSAhWDshQKHxq1D5oQFggfMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.hannover.de%2Fcontent%2Fdownload%2F379587%2F7992347%2Ffile%2Finfas_Praesentation_MiR_Region_Hannover_September-2012-f%25C3%25BCr-VerkA.pdf&usq=AFQjCNFS455h-wHNkun4fvvTQEM3Df4tJA&cad=rja

Landeshauptstadt Hannover (2010): Masterplan Mobilität 2025, <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilität/Verkehrsplanung-entwicklung/Masterplan-Mobilität-2025>

üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (2017): Ab sofort im Testbetrieb: üstra Busse starten in die Elektromobilität, <https://www.uestra.de/unternehmen/presse-medien/pressemitteilungen/details/2016/ab-sofort-im-testbetrieb-uestra-busse-starten-in-die-elektromobilitaet/>

Hannover.de (2017): VEP pro Klima, <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Mobilität/Verkehrsplanung-entwicklung/VEP-pro-Klima>

Landeshauptstadt Hannover (2011): Luftqualitätsplan Hannover 2011, <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Umweltinformation/Luft,-Lärm-und-Strahlung/Luftgüte,-Luftreinhalteplan-und-Luftschadstoffe/Luftreinhalteplan-für-Hannover>

Landeshauptstadt Hannover (2011): Co2-Bilanz der Landeshauptstadt Hannover 1990 bis 2011, <http://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Klimaschutz-Energie/Akteure-und-Netzwerke/Klima-Allianz-Hannover/CO2-Emissionen-Hannover/CO2-Bilanz>, S. 2

Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder e. V. (2017): Klima-Bündnis das Netzwerk, http://www.klimabuendnis.org/kommunen/das-netzwerk.html?tx_i6camembers_i6camemberslist%5Baction%5D=list&tx_i6camembers_i6camemberslist%5Bcontroller%5D=Members

Köln

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (2016): Call a Bike, <http://www.kvb-koeln.de/german/fahrplan/bikesharing.html>

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2016): Das neue KVB-Leiradsystem, <https://www.vrsinfo.de/service/kombinierte-mobilitaet/kvb-leihradsystem.html>

Stadt Köln (2004). Richtzahlenliste Fahrradabstellplätze für Köln, http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf63/richtzahlenliste_pkw-u_radverkehr_stand_21052004.pdf

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (2016): Welches Ticket für welche Fahrt?, <http://www.kvb-koeln.de/german/tarif/>

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (2016): Das HandyTicket, <http://www.kvb-koeln.de/german/tarife/tickets/handyticket/>

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (2016): Fahrplan, <http://www.kvb-koeln.de/german/fahrplan/>

Kölner Verkehrs-Betriebe AG (2016): „KVB mobil“ - die KVB-App, <http://www.kvb-koeln.de/german/fahrplan/app/index.html>

Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (2016): Schienennetz 2016, https://www.vrsinfo.de/fileadmin/Dateien/downloadcenter/SVP2016_RegionKoeln.pdf

Stadt Köln (2014): Köln mobil 2025, <http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf>

Bezirksregierung Köln (2012): Luftreinhalteplan für das Stadtgebiet Köln. Erste Fortschreibung 2012, http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/leistungen/abteilung05/53/luftreinhalteplaene/luftreinhalteplan_koeln_2012.pdf

KölnAgenda e. V. (2016): Köln spart CO₂, Dein Beitrag zählt, <http://koelnspartco2.koelnagenda.org/hintergrund>

Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (2016): Aktuelle Luftqualität Freinstaub PM₁₀, http://www.lanuv.nrw.de/luft/immissionen/aktluftqual/eu_pm10_akt/

Klima-Bündnis der europäischen Städte mit indigenen Völkern der Regenwälder e. V. (2017): Klima-Bündnis, <http://www.klimabuendnis.org/home.html?L=1>

Konvent der Bürgermeister für Klima und Energie (2016): Über den Konvent, http://www.konventderbuergermeister.eu/index_de.html

Leipzig

Agentur PEAK (2016): Mit dem Fahrrad durch Leipzig, <http://www.iloveleipzig.com/de/mobil/fahrradverleih/>

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (2016): Einführung des „eTicketing-Systems“ bei der Regionalbus Leipzig GmbH, <https://www.mdv.de/2016/01/einfuehrung-des-eticketing-systems-bei-der-regionalbus-leipzig-gmbh/>

Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (2016): easy.GO - Die Handy-App für Bus und Bahn, <https://www.mdv.de/service/easy-go-app/>

Stadtwerke Leipzig GmbH (2016): Verbindungsauskunft, <https://www.l.de/verkehrsbetriebe/fahrplan>

Stadt Leipzig (2016): Bike and Ride, <http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/unterwegs-in-leipzig/fahrrad/bike-and-ride/>

Stadt Leipzig (2012): Radverkehrsentwicklungsplan 2010-2020 der Stadt Leipzig, http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/?eID=dam_frontend_push&docID=16307

Stadt Leipzig (2002): Vorhandene und empfohlene Standorte für Bike + Ride-Anlagen und Erweiterungsbedarf, www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/verkehrsplanung/radverkehr/?cid=30324&did=3858&sechash=a5eb0aa2&cHash=cb043c385deb2a9348b104446c99f3c0

Leipziger Verlags- und Druckereigesellschaft mbH & Co. KG (2016): Große Zweifel an barrierefreiem Nahverkehr in der Messestadt bis 2022, <http://www.lvz.de/Leipzig/Lokales/Grosse-Zweifel-an-barrierefreiem-Nahverkehr-in-der-Messestadt-bis-2022>

DB Regio AG (2016): Barrierefrei unterwegs, http://www.s-bahn-mitteldeutschland.de/s_mitteldeutschland/view/service/barrierefrei.shtml

Stadt Leipzig (2016): Neue Mobilitätsstationen in Leipzig, https://www.vt.bgu.tum.de/fileadmin/w00bnf/www/VKA/2015_16/VKA_Heinemann.pdf

Stadt Leipzig (2015): Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum. Erste Fortschreibung, http://www.leipzig.de/bauen-und-wohnen/stadtentwicklung/stadtentwicklungsplaene-step/step-verkehr-und-oeffentlicher-raum/?eID=dam_frontend_push&docID=49892

Stadt Leipzig (2009): Luftreinhalteplan für die Stadt Leipzig, http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/luft-und-laerm/luftreinhalteplan/luftreinhalteplan-der-stadt-leipzig/?eID=dam_frontend_push&docID=15489

Stadt Leipzig (2010): Stadtklimauntersuchung, <http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/energie-und-klima/publikationen/#c74795>

Sächsisches Landesamt für Umwelt, Landwirtschaft und Geologie (2016): Aktuelle Messwerte, <http://www.umwelt.sachsen.de/umwelt/infosysteme/luftonline/uebersicht.aspx>

Stadt Leipzig (2014): Energie- und Klimaschutzprogramm der Stadt Leipzig 2014-2020, http://www.leipzig.de/umwelt-und-verkehr/energie-und-klima/publikationen/?eID=dam_frontend_push&docID=32128

München

Landeshauptstadt München, Münchener Verkehrsgesellschaft (o.J.): Gscheid mobil in München, <https://www.mvg.de/dam/mvg/ueber/projekte/neubuerger/neubuergerordner/>

München Betriebs-GmbH & Co. KG (2016): Mietsystem MVG Rad, <http://www.muenchen.de/verkehr/oeffentlicher-nahverkehr/mvg/mvg-rad.html>

München Betriebs-GmbH & Co. KG (2016): Stellplatzsatzung, <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Satzungen/stellplatz.html>

München Betriebs-GmbH & Co. KG (2016): Fahrradabstellplatzsatzung, <https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Lokalbaukommission/Kundeninfo/Satzungen/fabs.html>

Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (2016): MVG more, <https://www.mvg.de/services/mobile-services/mvg-more.html>

Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (2016): Tickets, <http://www.mvv-muenchen.de/de/tickets-preise/tickets/index.html>

München Betriebs-GmbH & Co. KG (2016): Bike+Ride in München, <http://www.muenchen.de/verkehr/fahrrad/bike-ride.html>

Münchener Verkehrsgesellschaft mbH (2016): Barrierefreiheit, <https://www.mvg.de/ueber/engagement/barrierefreiheit.html>

raumkom Institut für Raumentwicklung und Kommunikation (2011): Kurzfassung des Endberichts zur Evaluation „Radlhauptstadt München“, <https://web.archive.org/web/20140408041150/http://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/2497925.pdf>

Schütte, Fabian (2016): mündliche Mitteilung über die Zielsetzung zum ModalSplit von München (Tel. 089 233 27361)

Landeshauptstadt München (2006): Verkehrsentwicklungsplan VEP 2006, <http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Verkehrsplanung/Verkehrsentwicklungsplan-VEP-2006.html/>

Landeshauptstadt München (o.J.): Ergebnistabellen CO₂-Monitoring 1990-2012, <https://www.ris-muenchen.de/RII/RII/DOK/SITZUNGSVORLAGE/3319429.pdf>

München Betriebs-GmbH & Co. KG (2016): Feinstaub, http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Luft_und_Strahlung/Luftverunreinigungen/Feinstaub.html

München Betriebs-GmbH & Co. KG (2016): Klimaschutzstrategie der Landeshauptstadt München, http://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Gesundheit-und-Umwelt/Klimaschutz_und_Energie/Klimaschutzstrategie.html

Nürnberg

Auto Club Europa (2014): Aufstellung: Leihradsysteme in Deutschland - Fahrräder, https://www.ace.de/fileadmin/user_uploads/Der_Club/Dokumente/Presse/Dokumente/Leihradsysteme_Aufstellung.pdf

nextbike GmbH (2017): Norisbike Standorte, <https://www.norisbike.de/de/nuernberg/standorte/>

Stadt Nürnberg (2016): Satzung über die Herstellung und Bereithaltung von Kraftfahrzeugstellplätzen und Fahrradabstellplätzen, <https://www.nuernberg.de/internet/bauen/sts.html>

Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (2017): Live Fahrplanauskunft, <http://live.vgn.de/auskunft>

Stadt Nürnberg (2017): Bike & Ride, https://www.nuernberg.de/internet/nuernberg_steigt_auf/bike_ride.html

Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (2012): Mobilität in Nürnberg. Nachhaltig und verantwortungsvoll, https://www.vag.de/fileadmin/user_upload/03_pdfs/06_unternehmen/daten_fakten/daten_fakten_band_08.pdf S. 14

Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH (2017): Zugangsmöglichkeiten für Rollstuhlfahrer, <http://bahnland-bayern.de/de/rollstuhlfahrer>

Verkehrs-Aktiengesellschaft Nürnberg (2017): Daten und Fakten zur Mobilität, <https://www.vag.de/unternehmen/mobilitaetsfakten.html>

Meyer (2017): mündliche Mitteilung über die Zielsetzung zum Modal-Split für Nürnberg, Generalverkehrsplanering der Stadt Nürnberg (Tel. 0911 231 49 19)

N-ERGIE Aktiengesellschaft (2017): Wir bringen die Zukunfts auf die Straße, <https://www.n-ergie.de/header/die-n-ergie/aktiv-fuer-die-umwelt/elektromobilitaet.html>

Stadt Nürnberg (o.J.): Luftreinhalteplan für die Stadt Nürnberg, https://www.nuernberg.de/imperia/md/umweltamt/dokumente/luft/ergaenzende_info_fortschreibung_immissionsprognose_addendum_final.pdf

Stadt Nürnberg (2017): Luftreinhalteplanung, <https://www.nuernberg.de/internet/umweltamt/luftreinhalteplanung.html>

Industrie- und Handelskammer Nürnberg für Mittelfranken (o.J.): Positionspapier Feinstaub, <https://www.ihk-nuernberg.de/de/media/PDF/Standortpolitik-und-Unternehmensfoerderung/Verkehr/Positionspapier-Feinstaub.pdf>

Stadt Nürnberg (2017): CO₂-Monitoring: Die Ziele im Blick, https://www.nuernberg.de/internet/klimaschutz/co2_monitoring.html

Stadt Nürnberg (2017): Messstation am Flughafen. Kohlenmonoxid, <http://umweltdaten.nuernberg.de/aussenluft/stadt-nuernberg/messstation-am-flugfeld/kohlenmonoxid.html>

Stadt Nürnberg (2014): Klimafahrplan Nürnberg 2010-2050, https://www.nuernberg.de/imperia/md/klimaschutz/dokumente/klimafahrplan2014_gesamt.pdf

Stuttgart

Wikipedia (2016): Call a Bike fix/StadtRAD, https://de.wikipedia.org/wiki/Call_a_Bike#Call_a_Bike_fix.2FStadtRAD

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2015): Neu gefasste Verwaltungsvorschrift zu Stellplätzen, <https://mvi.baden-wuerttemberg.de/de/ministerium/presse/pressemittteilung/pid/neu-gefasste-verwaltungsvorschrift-zu-stellplaetzen/>

Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg (2015): Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze,

http://mvi.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mvi/intern/Dateien/PDF/Bauvorschriften/VwV_Stellpl%C3%A4tze_vom_28_Mai_2015.pdf

Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH (2015): VVS setzt auf E-Ticket statt Verbundpass und Wertmarken, <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.chipkarte-polygo-vvs-setzt-auf-e-ticket-statt-verbundpass-und-wertmarke.fde1ce7a-af22-4116-aed5-5a4c9b4e4b95.html>

Landeshauptstadt Stuttgart (2016): polygo-Card, <http://www.stuttgart.de/polygo>

Stuttgarter Zeitung Verlagsgesellschaft mbH (2015): Bessere Infos über Fahrzeiten, <http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.vvs-informiert-in-echtzeit-bessere-infos-ueber-fahr-zeiten.d7bbeda8-9921-4397-b081-4a23a52f06f0.html>

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (2016): Bike + Ride, <http://www.vvs.de/rundum-mobil/unterwegs/bike-ride/>

Landeshauptstadt Stuttgart (2010): Radverkehrskonzept. Kurzbericht, <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/210632/112697.pdf>

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (2016): Verbund-Schiennetz, <http://www.vvs.de/download/MobilitaetsEingeschraenkte.pdf>

Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (2016): Das Mobilitätsverhalten im Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart, <http://www.vvs.de/download/Mobilitaetsbroschuere.pdf>

Landeshauptstadt Stuttgart (o.J.): Das Verkehrsentwicklungskonzept der Landeshauptstadt Stuttgart, <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/521819/110256.pdf>

Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Nachhaltig mbil in Stuttgart, <http://www.stuttgart.de/img/mdb/item/518335/93141.pdf>

Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Maßnahmentabelle des Luftreinhalte- / Aktionsplanes Stuttgart und seiner Fortschreibung om Feb. 2010, http://www.stadtklima-stuttgart.de/index.php?luftluftreinhaltung_massnahmentabelle

Landeshauptstadt Stuttgart (2016): CO₂-Emissionen pro Einwohner in Stuttgart 1990-2010, http://www.stadtklima-stuttgart.de/stadtklima_filestorage/download/kliks/CO2-Emissionen-Stgt-1990-2010-D.pdf

Landesanstalt für Umwelt, Messungen und Naturschutz Baden-Württemberg (2016): Spotmessungen in Baden-Württemberg, <http://mnz.lubw.baden-wuerttemberg.de/messwerte/aktuell/regD9NO2.htm>

Landeshauptstadt Stuttgart (2007): Fortschreibung des Klimaschutzkonzeptes KLIKS - Maßnahmenkatalog, http://www.stadtklima-stuttgart.de/stadtklima_filestorage/download/kliks/GRdrs_723-2007-mit-Anlagen-KSD.pdf

Landeshauptstadt Stuttgart (2016): Das Klimaschutzkonzept Stuttgart (KLIKS), <http://www.stuttgart.de/kliks>



Mobilitäts- ranking

Herausgeber

Greenpeace e.V.
V.i.S.d.P.: Daniel Moser

Hongkongstr. 10
20457 Hamburg
www.greenpeace.de

Inhalt und Gestaltung

urbanista | Creating the Future City

Bäckerbreitergang 14
20355 Hamburg
www.urbanista.de

Bearbeitung: Johannes Bouchain,
Stephan Große, Astrid Großmann,
Farina Runge, Christian Heinrich
Bildrechte: S. 1–3: Greenpeace e.V.,
S. 40–41: urbanista

Greenpeace ist international, überparteilich und völlig unabhängig von Politik, Parteien und Industrie. Mit gewaltfreien Aktionen kämpft Greenpeace für den Schutz der Lebensgrundlagen. Rund 580.000 Fördermitglieder in Deutschland spenden an Greenpeace und gewährleisten damit unsere tägliche Arbeit zum Schutz der Umwelt.

Druck:

reset GmbH,
Virchowstraße 8,
22767 Hamburg

Auflage:

1.000 Stück

Stand: 3/2017

Codenummer: 0201 1