



Städte in Bewegung

Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten



Impressum

Städte in Bewegung

Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen Städten

ERSTELLT IM AUFTRAG VON

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

PROJEKTLEITUNG

Anne Klein-Hitpaß
anne.klein-hitpass@agora-verkehrswende.de

DURCHFÜHRUNG

Auftragnehmer

Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR)
Institut für Verkehrsforschung | Personenverkehr
Rudower Chaussee 7 | 12489 Berlin
www.dlr.de/vf

Autoren

Deutsches Institut für Luft- und Raumfahrt:
Dr. Claudia Nobis, Denise Obersteller
Agora Verkehrswende:
Anne Klein-Hitpaß, Fritz R. Viertel

Lektorat: Petra Schäfter, textetage

Satz/Grafik: Juliane Franz und Marica Gehlfuß,
Agora Verkehrswende

Titelbild: iStock/Maxiphoto

Veröffentlichung: Mai 2020
40-2020-DE



Unter diesem QR-Code steht diese
Publikation als PDF zum Download
zur Verfügung.

Bitte zitieren als:

Agora Verkehrswende (2020): *Städte in Bewegung.*
Zahlen, Daten, Fakten zur Mobilität in 35 deutschen
Städten

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Arbeit an dieser Publikation war eigentlich schon Anfang März so gut wie abgeschlossen. Dann kam Covid-19 und auf einmal erschien das Titelmotiv, Städte in Bewegung, in einem neuen Licht. Ein warmer Sommertag mit vielen Menschen auf den Straßen, ohne Sicherheitsabstand und Mund-Nasen-Schutz, das wirkt wenige Monate später fast wie eine utopische Vorstellung.

Die Erfahrung des Stillstands hat uns vor Augen geführt, wie schnell sich Dinge ändern können, die wir für selbstverständlich und kaum veränderbar halten. Umso mehr stellt sich die Frage, was uns immer wieder aufhält, welche Veränderung wir anstreben, wo wir im Moment stehen und wie wir den Wandel gestalten wollen.

Für die Mobilität in der Stadt gibt die Verkehrswende ein Leitbild vor: eine Stadt, die allen mobilen Menschen gerecht wird – nicht nur Menschen in Automobilen –, mit hoher Lebensqualität, ohne Klima, Umwelt und Gesundheit zu belasten. Unsere Publikation liefert Zahlen, Daten und Fakten, wie weit wir bei der Verkehrswende in den Städten gekommen sind – und wie viel noch zu tun ist.

Grundlage für unsere Standortbestimmung ist die Studie „Mobilität in Deutschland“, kurz: MiD, deren Daten 2017, also vor Corona erhoben wurden. Die MiD ist Deutschlands größte Mobilitätsbefragung. Sie stellt repräsentative Daten über die Alltagsmobilität der deutschen Bevölkerung bereit. Mit Hilfe der MiD haben wir 35 Städte ausgewählt, für die belastbare Daten in allen für uns relevanten Kategorien vorliegen, und Profile erarbeitet, die eine schnelle Übersicht über vielfältige Mobilitätskennziffern der ausgewählten Kommunen ermöglichen und einen Vergleich zwischen ihnen zulassen.

Vertreterinnen und Vertreter der Städte betonen gerne, ihre eigene Stadt oder Gemeinde sei so einzigartig, dass sie nicht mit anderen verglichen werden könne. Unsere Daten bestätigen, dass jede Stadt anders ist. Gleichzeitig zeigen sich bei Städten ähnlicher Größe ähnliche Muster. Manche Muster gelten sogar übergreifend für alle Stadttypen. Und jenseits aller Unterschiede gilt: Ohne Städte und Gemeinden ist die Verkehrswende nicht zu machen. Sie können diese Rolle bewusst als Vorreiter übernehmen, indem sie Mobilität gestalten, anstatt den Verkehr nur zu verwalten.

Auch wenn in vielen Städten positive Trends für die Verkehrswende erkennbar sind, das Tempo ist bisher zu langsam. Es bewegt sich etwas, aber der Erfolg ist noch lange nicht in Sicht. Durch Corona ist die Herausforderung sogar noch größer geworden. Die Auswirkungen der Pandemie haben die beginnende Verkehrswende in den Städten durcheinandergewirbelt. Der Anteil des Radverkehrs ist drastisch gestiegen, der des ÖPNV hingegen drastisch gesunken. Eine dauerhafte Verlagerung auf private Pkw ist zu befürchten. Bestehende Konfliktlinien und Herausforderungen werden wie unter einem Brennglas sichtbar.

Damit die Verkehrswende in den Städten weiter vorangeht, brauchen wir eine bessere und gerechtere Verteilung des öffentlichen Raums und eine bessere Qualität des ÖPNV. Gerade im öffentlichen Verkehr wird es großer Anstrengungen bedürfen, das Vertrauen der Fahrgäste zurückzugewinnen, den Status vor Corona zu erreichen und den Anteil darüber hinaus weiter auszubauen. Dies ist nur durch eine langfristig tragfähige Finanzierung zu gewährleisten. Immerhin: Die Krise hat auch gezeigt, dass Stadtregierungen und -verwaltungen vorangehen können, zum Beispiel bei der Einrichtung sogenannter Pop-up-Radwege.

Für Fortschritte braucht es das Mitwirken aller Akteure. Deshalb sind wir im engen Dialog mit unserem Agora Städtenetzwerk Urbane Verkehrswende und weiteren kommunalen Akteuren. Gemeinsam diskutieren wir die Lage und tauschen Erfahrungen aus, mit dem Ziel, Empfehlungen zu erarbeiten, wie wir gemeinsam den Weg aus der Krise finden und die Verkehrswende in den Städten auf Kurs bringen können. Die Empfehlungen werden wir im Laufe des Jahres vorstellen. Die hier erarbeiteten Städteprofile bieten dafür eine Grundlage.

Wir hoffen, dass unsere Publikation für alle von Nutzen ist, die sich an diesem Dialog beteiligen möchten, sei es im Austausch mit uns oder vor Ort in der eigenen Kommune. Und wir wünschen uns allen, dass wir Städte bald auch wieder so in Bewegung erleben können, wie es unser Titelmotiv zeigt.

Anne Klein-Hitpaß und Christian Hochfeld
für das Team von Agora Verkehrswende

Fazit: Wie Städte die urbane Verkehrswende gestalten können

Verkehr gestalten statt verwalten

Erste Ansätze zur Verkehrswende sind in vielen Städten erkennbar. Dabei sind die Unterschiede zwischen den einzelnen Städten groß – und nicht zufällig, sondern das Ergebnis kommunaler Verkehrspolitik der vergangenen Jahrzehnte. Was überall gleich ist: Das Tempo der Umsetzung ist zu langsam. Jede Kommune hat es selbst in der Hand, die Verkehrswende zu gestalten und auf die eigene Situation zuzuschneiden. Dabei zeigen die Ergebnisse, dass bloße Verwaltung und das Umsetzen von Einzelmaßnahmen für eine Verkehrswende nicht reichen. Die Kommunen müssen strategisch vorgehen und durch den gezielten Einsatz ihrer verkehrs- und stadtplanerischen Instrumente ihren Handlungs- und Gestaltungsspielraum voll ausschöpfen.

Tempo machen und Maßnahmen mutig umsetzen

Der Wunsch der Bevölkerung nach grünen, lebenswerten Städten ist so groß wie nie. Weltweit zeigen Stadtregierungen, dass sie mit nachhaltiger Verkehrspolitik Wahlen gewinnen können, auch in Deutschland. Gleichzeitig gibt es in Deutschland so viele Autos wie noch nie – knapp 48 Millionen. Allein durch die Förderung umweltfreundlicher Angebote wird die urbane Verkehrswende daher nicht gelingen. Kommunen sollten die Wechselstimung nutzen und die Verkehrswende endlich auch mit anspruchsvollen Push-Maßnahmen voranbringen, wie zum Beispiel: flächendeckendes Parkraummanagement inklusive Sanktionierung von Verstößen, Umweltzonen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Bepreisung umweltschädlicher Verkehre.

ÖPNV als Rückgrat der Verkehrswende stärken...

Der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) an den zurückgelegten Wegen variiert stark – von 5 Prozent in Ansbach bis zu 26 Prozent in Berlin. Generell gilt: Je kleiner die Stadt, desto schlechter das Angebot. Für einen starken ÖPNV in den Städten braucht es bessere Angebote und neue Modelle einer dauerhaft gesicherten Finanzierung durch Dritte (wie zum Beispiel das Bürgerticket, bei dem alle Einwohnerinnen und Einwohner den ÖPNV mittragen). Dafür sind insbesondere in den großen

Städten die ÖPNV-Kapazitäten zu erweitern. In kleinen Städten ist die Nachfrage weniger gebündelt und deshalb schwerer zu bedienen. Hier braucht es ergänzend zum etablierten ÖPNV neue Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing und Ridepooling.

...und mit neuen Dienstleistungen zum Mobilitätsverbund weiterentwickeln

Neue Mobilitätsdienstleistungen wie das Sharing von Autos, Fahrrädern, Scootern und Tretrollern ermöglichen individuelle Alltagsmobilität ohne eigenes Auto – in allen Stadttypen. Die Ergebnisse zeigen: In 32 der 35 untersuchten Städte gibt es bereits ein Carsharing-Angebot. Und wo die Angebote attraktiv sind, werden diese auch nachgefragt. Kommunen sollten das örtliche ÖPNV-Angebot nicht nur um Mobilitätsdienstleistungen erweitern, sondern beide eng miteinander verzahnen. Denn nur im Zusammenspiel entwickelt sich ein attraktiver Mobilitätsverbund, der die aktuellen Verkehrsprobleme bewältigen kann.

Mehr Raum für Fuß- und Radverkehr schaffen

„Aktive Mobilität“, also Zufußgehen und Radfahren, kostet die Kommunen im Vergleich zum Pkw-Verkehr kaum etwas, schon die Umwelt, stärkt die Gesundheit und steigert die Lebensqualität in einer Stadt. Während die Bedeutung des Zufußgehens meist noch unterschätzt wird – obwohl ein Viertel bis ein Drittel aller Wege in den Städten zu Fuß zurückgelegt wird – ist das Radfahren bereits zum Gewinnerthema geworden. Kein anderes Verkehrsmittel ist so beliebt, über alle Altersgruppen hinweg. Wie viel Rad in den Städten tatsächlich gefahren wird, ist sehr unterschiedlich und hängt von vielen Faktoren ab. Als ein Haupthindernis wird in Umfragen die schlechte Fahrradinfrastruktur genannt. Hier können Kommunen gezielt gegensteuern: durch den Ausbau sicherer Fuß- und Radwege. Dabei helfen wiederum Push-Maßnahmen, die den motorisierten Individualverkehr einschränken und den Raum in der Stadt gerechter verteilen.

Ladeinfrastruktur ausbauen und kommunale Flotten elektrifizieren

In einer menschengerechten Stadt kommen die meisten Haushalte ohne eigenes Auto aus – und die verbleibenden Autos fahren elektrisch. Doch bislang kommt die Elektrifizierung des Autoverkehrs nur langsam voran. Das gilt für die Zahl der Fahrzeuge genauso wie für die Zahl der Ladepunkte. In allen untersuchten Kommunen ist eine Ladeinfrastruktur vorhanden, oft ist sie aber nur rudimentär ausgebaut. Auch hier sollten Städte und Gemeinden ihre Gestaltungsaufgabe wahrnehmen. Sie können die Elektrifizierung schneller voranbringen, indem sie den Ausbau der Ladeinfrastruktur koordinieren und attraktive Orte für Lade-Hubs ausweisen. Und sie können eine Vorbildfunktion übernehmen, indem sie ihre eigenen Flotten inklusive der Busse im ÖPNV auf Stromantrieb umstellen.

Menschen beteiligen, informieren und motivieren

Verkehrswende bedeutet Veränderung und Veränderung fällt vielen Menschen meist schwer. Kommunen können den Menschen die Veränderung ihrer Mobilitätsroutinen erleichtern – durch attraktive Angebote, Beteiligung an Entscheidungsprozessen und professionelle Kommunikation. Dafür müssten die Kommunen mehr in Partizipation und Kommunikation investieren. Doch diese Investitionen lohnen sich, denn die urbane Verkehrswende bringt mehr Lebensqualität für alle und letztendlich mehr Identifikation der Menschen mit ihrer Stadt.

Mehr Handlungsspielraum vom Bund einfordern

Kommunen können die urbane Verkehrswende gestalten – aber nur soweit, wie es der Bund zulässt. Der Bund sollte den Handlungsspielraum für Kommunen erweitern, insbesondere im Straßenrecht und im Straßenverkehrsrecht. Dabei kommt es vor allem darauf an, den Pkw nicht länger besserzustellen, sondern die Bedürfnisse aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer zu berücksichtigen – Bedürfnisse etwa nach Gesundheit, Sicherheit, Komfort, Bezahlbarkeit und auch nach Schutz vor den Folgen des Klimawandels.

Inhalt

Vorwort	3
Fazit: Wie Städte die urbane Verkehrswende gestalten können	4
1 Ergebnisse der Städteauswertungen	11
2 Methodische Erläuterungen zu den Kurzprofilen der Städte	25
3 Städteprofile	26
Aachen	26
Ansbach	28
Aschaffenburg	30
Berlin	32
Bonn	34
Bremen	36
Brühl	38
Darmstadt	40
Erlangen	42
Frankfurt am Main	44
Freiburg im Breisgau	46
Fulda	48
Fürstenfeldbruck	50
Fürth	52
Hamburg	54
Hannover	56
Heidelberg	58
Karlsruhe	60
Kassel	62
Koblenz	64
Köln	66
Lübeck	68
Ludwigsburg	70
Mannheim	72
München	74
Neuwied	76
Nürnberg	78
Offenbach am Main	80
Pforzheim	82
Schwerin	84
Stuttgart	86
Ulm	88
Wiesbaden	90
Wuppertal	92
Würzburg	94
4 Quellenverzeichnis	97

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

Abbildung 1:	Der Flächenanteil der Stadtgruppen variiert erheblich	12
Abbildung 2:	Die Gründe für Mobilität gleich sind immer gleich	13
Abbildung 3:	Der MIV-Trichter: Je kleiner die Stadt, desto höher der Anteil an Pkw-Fahrten	14
Abbildung 4:	Der mobilitätsbedingte Meilenstiefel variiert nach Größe der Städte	15
Abbildung 5:	Je größer die Stadt, desto länger sind die Menschen unterwegs	15
Abbildung 6:	Berlin hat die meisten autofreien Haushalte, aber auch Freiburg, Bremen und Frankfurt am Main sind ganz vorne mit dabei	17
Abbildung 7:	Bei Metropolen und Großstädten hat die Stadtgröße keinen Einfluss auf die Rad-Nutzung	18
Abbildung 8:	Je größer die Stadt, umso höher der ÖV-Anteil	20
Abbildung 9:	Frankfurt am Main ist nicht nur Bankhauptstadt, sondern auch Fußgängerhauptstadt Deutschlands	21
Abbildung 10:	Karlsruhe ist Deutschlands Carsharing-Hauptstadt	23
Tabelle 1:	Analysierte Städte nach Stadtgröße	16

Abkürzungsverzeichnis

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrradclub
BHF	Bahnhof
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
CS	Carsharing
EW	Einwohner
HH	Haushalte
HST	Haltestelle
KM	Kilometer, beim ÖPNV als Angabe der Linienlänge im Gesamtnetz
MiD	Studie „Mobilität in Deutschland“
MIN	Minuten
MIO	Millionen
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPFV	Öffentlicher Personenfernverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Pers.	Personen
PKW	Personenkraftwagen

1 | Ergebnisse der Städteauswertungen

Zwei Drittel der Deutschen leben in Städten oder im Umland von Städten, Tendenz steigend. Vor allem die Metropolregionen verzeichnen seit Beginn des neuen Jahrtausends einen deutlichen Bevölkerungsanstieg. Als Wohn- und Arbeitsstandorte bieten Städte vielfältige Angebote an Arbeitsplätzen, Nahversorgungs-, Gesundheits-, Kultur- und Bildungseinrichtungen. Sie verfügen zumeist über eine gut ausgebaute Infrastruktur des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und stellen Echtzeitinformationen zum Verkehrsgeschehen bereit. Hinzu kommt eine wachsende Anzahl von Sharing-Konzepten und unterschiedliche Arten von Mobilitäts-Apps. Aufgrund dieser Vielfalt und Dichte ermöglichen Städte kurze Alltagswege und bieten ein großes Potenzial, die Mobilitätswende voranzubringen, also den Umstieg der Bewohnerinnen und Bewohner vom eigenen Auto auf den öffentlichen Verkehr, die gemeinschaftliche Nutzung von Fahrzeugen sowie das häufigere Zurücklegen von Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu unterstützen.

In den Städten sind die verkehrsbedingten Probleme allerdings auch am drängendsten: Vielerorts wachsende Pendler- und Wirtschaftsverkehre, Staus, schlechte Luftqualität und der hohe Flächenverbrauch für den fließenden und ruhenden motorisierten Individualverkehr (MIV) mindern die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum. Im übertragenen und wörtlichen Sinn: Es wird eng in Deutschlands Städten! Während die Bevölkerung, das Verkehrsaufkommen und die Anzahl der Fahrzeuge beständig wachsen, bleibt die städtische Fläche gleich. Neue Siedlungsflächen und Nachverdichtungen im Stadtgebiet können den Bedarf an Wohnungen und Büros zumeist kaum decken. Der zusätzlich entstehende Verkehr kann von dem bereits überlasteten Verkehrssystem kaum aufgenommen werden. Dadurch steigt der Handlungsdruck, der aber auch zu kreativen Lösungen führen kann.

Ob die Verkehrswende gelingt, wird daher zu weiten Teilen in den Städten und in ihrem Umland entschieden. Für die Umsetzung folgt daraus: Städte und Gemeinden sollten den Besitz und die Nutzung des privaten Pkws weniger attraktiv gestalten und die Alternativen zum eigenen Pkw gezielt fördern. Nur so können Pkw-Fahrten umfassend auf die Fortbewegungsmittel des Umweltverbundes (Fahrrad, zu Fuß gehen und öffentlicher Verkehr) verlagert werden.

Jede Stadt ist anders, ebenso wie das städtische Verkehrsgeschehen

Städte unterscheiden sich unter anderem nach Größe, Topografie, Dichte, Bevölkerungsentwicklung, Angebot an Arbeitsplätzen, wirtschaftlicher Lage und Bedeutung für ihre Umlandgemeinden. Je nach Einwohnerzahl wird zwischen Kleinstädten (5.000 bis 20.000), Mittelstädten (20.000 bis 100.000), Großstädten (100.000 bis 500.000) und Metropolen (mehr als 500.000) differenziert. Allein in den „*big seven*“ – Berlin, Hamburg, München, Köln, Frankfurt am Main, Stuttgart und Düsseldorf – lebten im Jahr 2018 gut 10 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner, das entspricht einem Achtel der deutschen Bevölkerung. Inklusiv des räumlichen Verflechtungsgebietes mit ihrem Umland kommen die „*big seven*“ sogar auf eine Einwohnerschaft von rund 23 Millionen Menschen, das ist mehr als ein Viertel der Bevölkerung Deutschlands.

Ende 2017 gab es in Deutschland mehr als 4.600 Kleinstädte, rund 800 Mittelstädte und 79 Großstädte und Metropolen. Das heißt: Die meisten deutschen Städte sind klein. Allerdings werden sie größer: Im Jahr 1970 hatten 65 deutsche Städte eine Einwohnerzahl von 100.000 und mehr, aktuell sind es 81. Allein zwischen 2017 und 2019 haben zwei Städte die 100.000-Schwelle überschritten. Die zunehmende Verstädterung, also das Wachstum und die Ausdehnung von Städten, ist mithin nicht nur ein Phänomen der großen Metropolen.

Zwar verteilt sich die Bevölkerung mit jeweils rund 30 Prozent gleichmäßig auf die drei Stadtgruppen Metropolen/Großstädte, Mittelstädte und Kleinstädte, die Unterschiede in der Fläche könnten aber kaum größer sein: Die Metropolen und Großstädte mit insgesamt rund 26 Millionen Menschen nehmen gerade einmal 3 Prozent der Fläche Deutschlands ein. Die in Kleinstädten lebenden 24 Millionen Menschen verteilen sich dagegen auf 45 Prozent der Fläche.

Während sämtliche Großstädte eine zentrale Funktion für das Umland haben, hängt dies bei kleineren Städten stark von der räumlichen Lage ab. Stadt-Umland-Verflechtungen sind dann besonders ausgeprägt, wenn es in der Stadt ein großes Angebot an Arbeitsplätzen gibt, gleichzeitig der Wohnraum aber knapp und teuer ist. Je weiter entfernt andere Mittel- und Oberzentren sind, desto intensiver fallen die Wechselbeziehungen zwi-

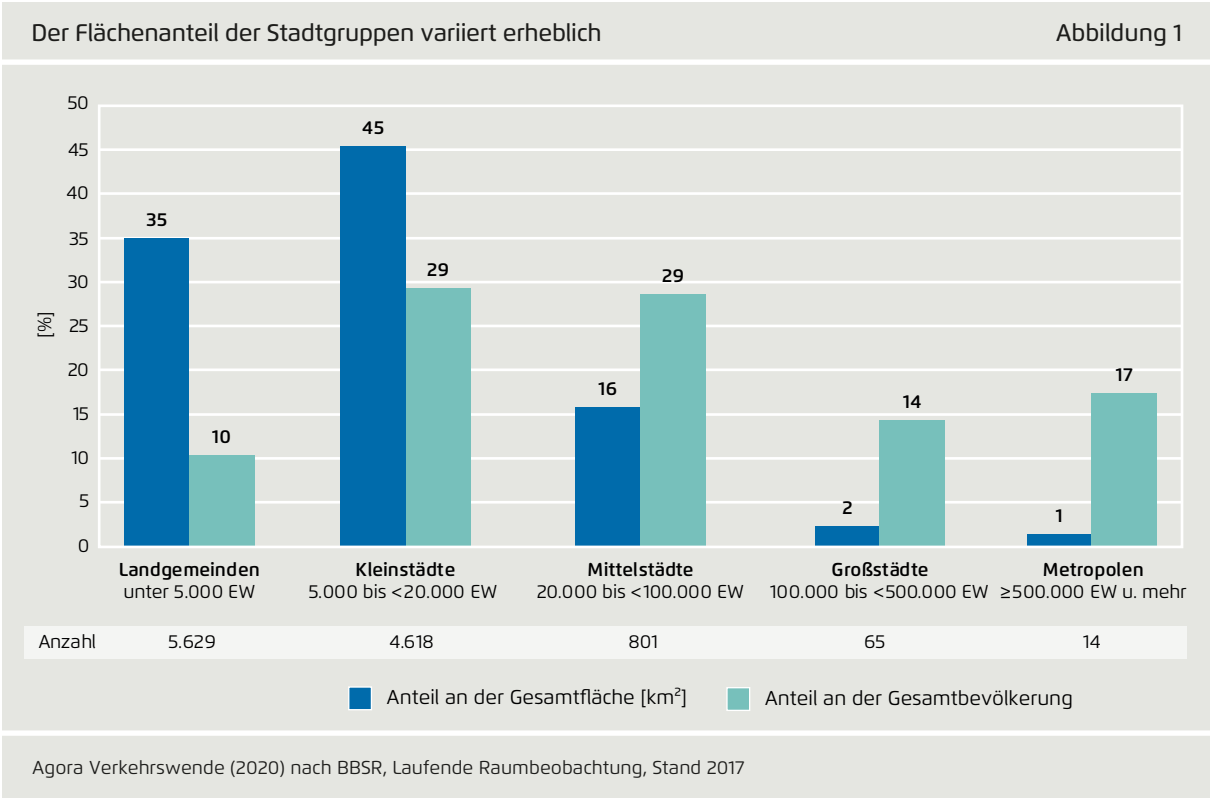
schen Stadt und Umland aus. Konzentrieren sich mehrere Großstädte in einer Region, entstehen Ballungszentren, die sich ebenfalls durch ein hohes Maß an Verflechtung auszeichnen. Diese unterschiedliche Ausgangslage bedeutet: Die Verkehrswende muss maßgeschneidert sein und angepasste Lösungen für unterschiedliche Stadtgrößen und Verflechtungssituationen bereitstellen.

Das Verkehrsgeschehen in einer Stadt hängt von vielen verschiedenen Faktoren ab und hat immer eine eigene, stadtspezifische Ausprägung. Städte mit hohen Einpendlerzahlen haben zu den Stoßzeiten morgens und abends enorme Verkehrsmengen zu bewältigen. Städte mit einem historisch gewachsenen, gut ausgebauten ÖPNV-

Schienennetz, das weit ins Umland reicht, zeichnen sich durch einen hohen Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen aus. In Städten mit einer lockeren Baustruktur und breiten Straßen steht mehr Fläche für den Ausbau einer guten Fahrradinfrastruktur zur Verfügung als beispielsweise in einer mittelalterlichen denkmalgeschützten Stadt. Und nicht zuletzt ist das Verkehrsgeschehen abhängig von der Verkehrspolitik und der Mobilitätskultur vor Ort (s. dazu S. 24). Doch allen Eigenheiten zum Trotz: Zwischen Stadtgröße und Verkehrsnachfrage gibt es vielfach klare lineare Zusammenhänge.

Alle tun das Gleiche, aber irgendwie anders

Unabhängig davon, ob sie in großen, mittleren oder kleinen Städten wohnen – Menschen verlassen aus den gleichen Gründen das Haus: Sie gehen zur Arbeit oder in die Schule, erledigen ihre Einkäufe, besuchen Freunde oder machen Sport im Verein. Insgesamt besteht ein gutes Drittel des Verkehrsaufkommens in Städten aus Wegen zu Berufs- und Ausbildungszwecken, ein



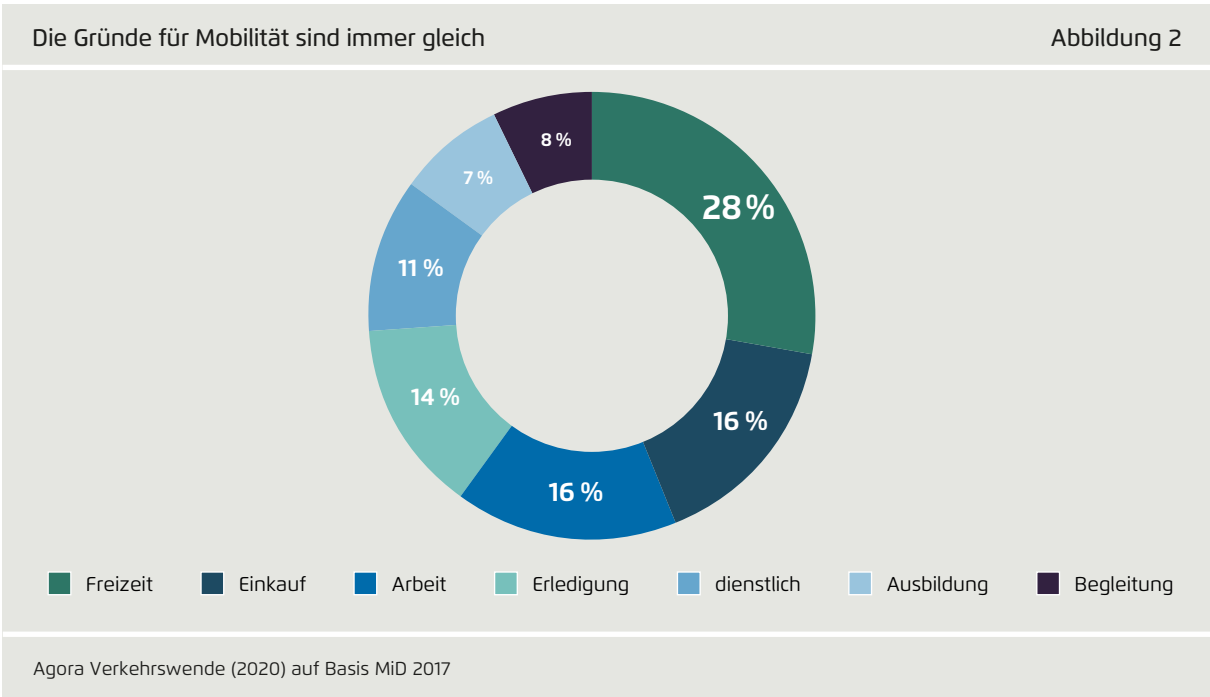
knappes Drittel entfällt auf Einkaufswege und Wege für private Erledigungen und etwas weniger als ein Drittel sind Freizeitwege. Bei 8 Prozent der Wege handelt es sich um Begleitwege, das heißt Personen begleiten andere Personen auf deren Wegen.

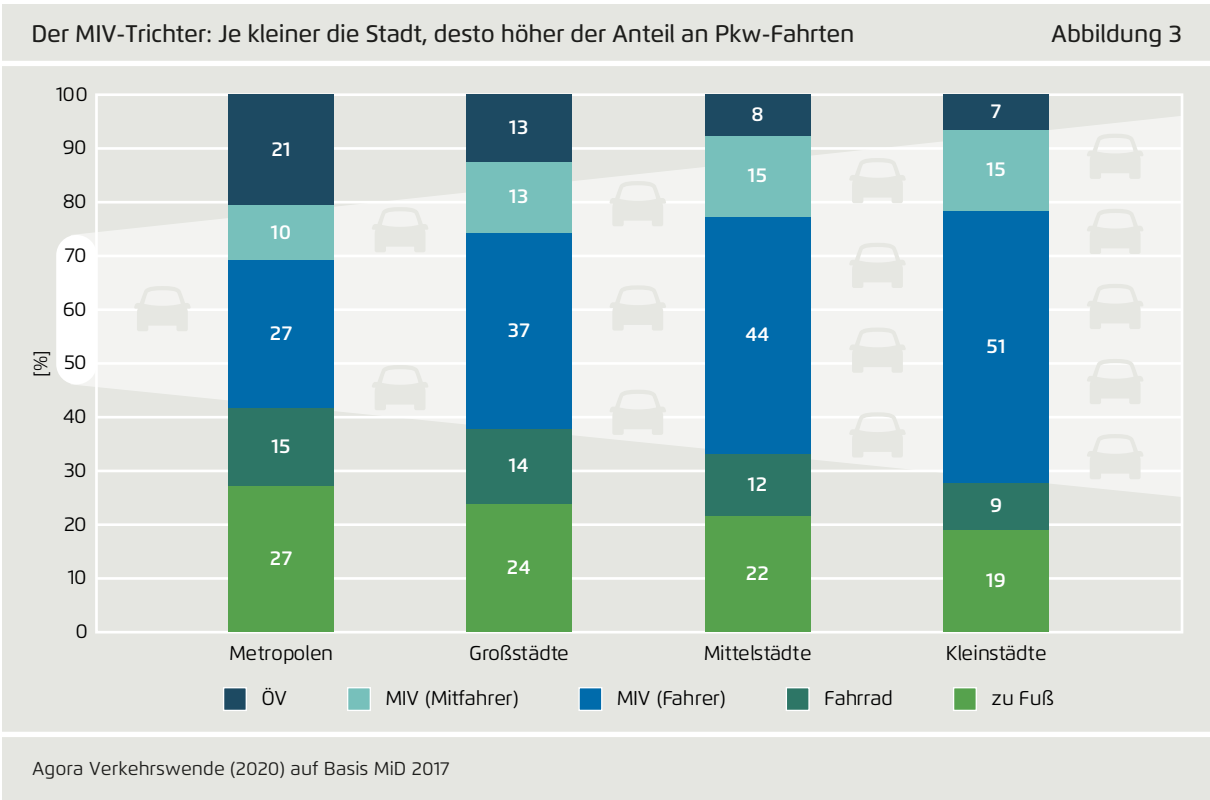
Auch wenn die Gründe für Mobilität letztlich gleich sind, gibt es erhebliche Unterschiede bei der Frage, wie die Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohner ihre Wege zurücklegen. Ein Blick auf die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel, der sogenannte Modal Split, zeigt: Je größer die Städte sind, desto höher fallen die Wegeanteile des Umweltverbundes aus und umso niedriger die des MIV. Bewältigen die Menschen aus Metropolen knapp zwei Drittel ihrer Wege zu Fuß, mit dem ÖV oder dem Rad und ein gutes Drittel mit dem Auto, ist es bei Menschen aus Kleinstädten genau umgekehrt. Bereits die Großstädter legen die Hälfte der Wege mit dem Pkw zurück. Auch durchaus günstige Bedingungen können gegen die Dominanz des Autos nur wenig ausrichten und nicht verhindern, dass sich jenseits der Metropolen rasch der „MIV-Trichter“ öffnet: Je kleiner die Stadt, desto wichtiger ist der Pkw für die alltägliche Mobilität.

Dabei hat sich das Bild des Trichters in den letzten Jahren verändert: Ein Blick auf den Modal Split zeigt, dass der Anteil der Wege, den eine Person am Steuer eines Pkw (MIV [Fahrer]) zurücklegt, in den Metropolen seit der Jahrtausendwende leicht abgenommen hat, in den Großstädten und Mittelstädten ist er mehr oder weniger

Der **Modal Split** zeigt, welchen prozentualen Anteil die Verkehrsmittel an den insgesamt zurückgelegten Wegen oder an den insgesamt zurückgelegten Personenkilometern haben.

Der **öffentliche Verkehr (ÖV)** setzt sich aus zwei Teilbereichen zusammen: dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und dem öffentlichen Personenfernverkehr (ÖPFV). Während der ÖPNV alle öffentlichen Angebote im Nahbereich umfasst (zum Beispiel Straßenbahn, S- und U-Bahn, Stadtbusse, Taxen), handelt es sich beim ÖPFV um Angebote für das Zurücklegen weiter Distanzen (zum Beispiel Fernzüge, Fernbusse, Flugzeug).





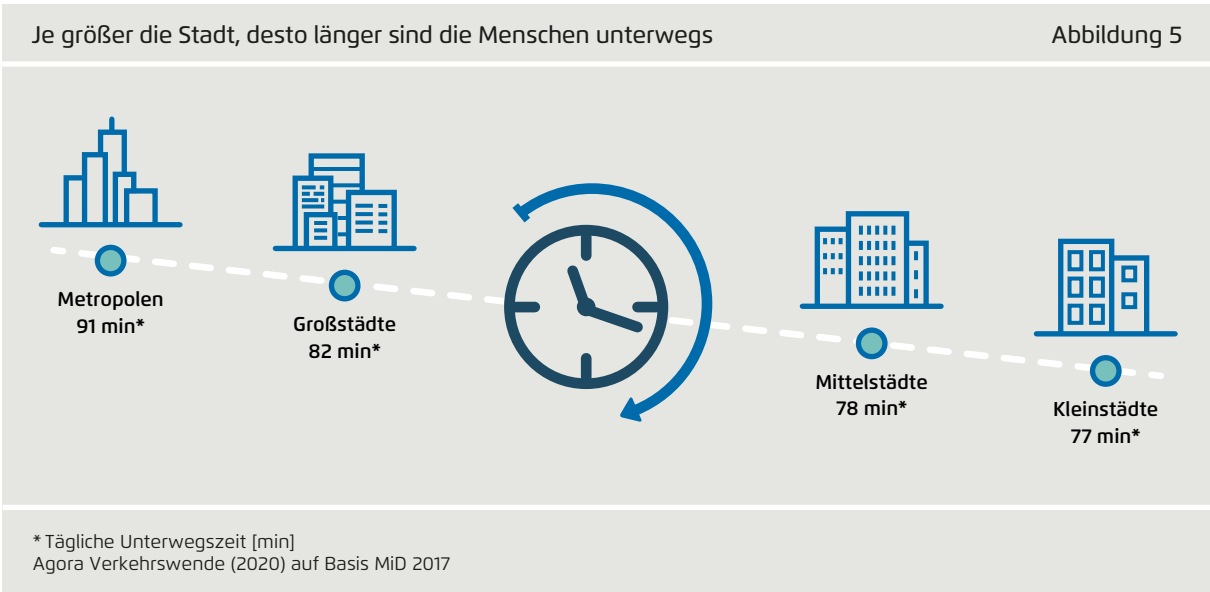
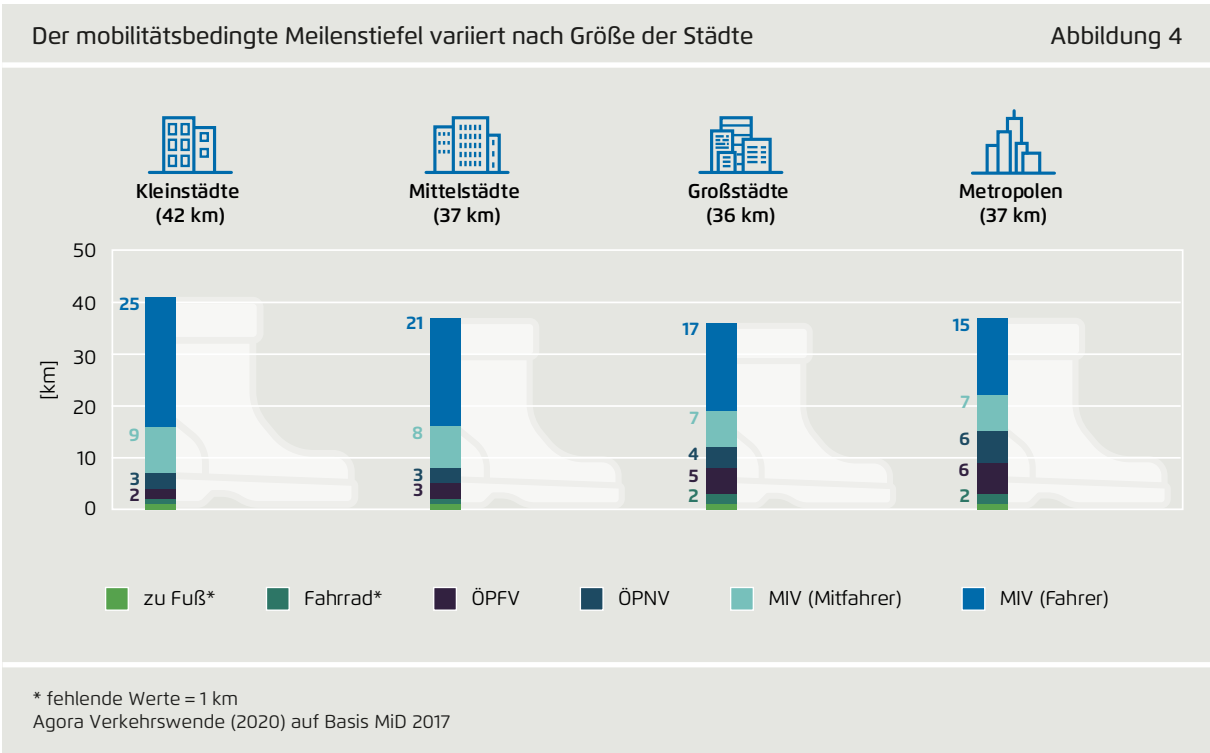
gleich geblieben. In den Kleinstädten wird dagegen mehr Auto gefahren; dort ist der Anteil der Pkw-Fahrten um 6 Prozentpunkte gestiegen. Die Schere zwischen großen und kleinen Städten geht damit weiter auf. In den kleinen Städten wird der Weg zur Verkehrswende länger.

Kleine Städte weisen nicht nur einen hohen MIV-Anteil auf, gerade hier sind auch die Wege besonders weit. Legen die Menschen aus Metropolen, Großstädten und Mittelstädten mit rund 37 Kilometer pro Tag ähnliche Gesamtdistanzen zurück, sind es in den Kleinstädten fünf Kilometer mehr. Entsprechend viele Kilometer entfallen dort auf den MIV.

Im Rahmen der MiD-Städteanalysen wurden sogenannte „Meilenstiefel“ berechnet. Angelehnt an den CO₂-Fußabdruck, der die Summe der Kohlendioxid-Emissionen für Aktivitäten wie Wohnen, Konsum und Mobilität wiedergibt, zeigt der Meilenstiefel einer Stadt, welche Strecke Bewohnerinnen und Bewohner täglich durchschnittlich zurücklegen und wie sie sich auf die verschiedenen Verkehrsmittel verteilt. Dabei zeigt sich: Obwohl die Tagesdistanzen in großen und mittleren Städten

ähnlich sind, variiert der mobilitätsbedingte Meilenstiefel erheblich. In den Metropolen entfallen nur 15 der insgesamt 37 Kilometer langen Tagesstrecke auf Wege, die eine Person am Steuer eines Pkw zurücklegt, in den Mittelstädten sind es 21 Kilometer. Problematisch für die Umweltbilanz: Dieser absolute Wert ist in den vergangenen Jahren in allen Stadtgruppen gestiegen. Auch in den Metropolen war die zu verzeichnende leichte Abnahme des Anteils der Pkw-Fahrten an den Wegen nicht mit einer Abnahme der Tagesstrecke verbunden. Wegen der wachsenden Distanzen im Alltagsverkehr kommen die durchaus vorhandenen positiven Entwicklungen demnach kaum zum Tragen.

Die bisher dargestellten Kennwerte zeigen, dass die Alltagsmobilität in Metropolen einfacher umweltfreundlich zu organisieren ist als andernorts, weil vielfältige Alternativen zum eigenen Pkw zur Verfügung stehen. Ein Nachteil sticht dennoch heraus: Der Zeitaufwand für das Zurücklegen von Wegen ist in den Metropolen besonders hoch. Dort sind die Menschen pro Tag durchschnittlich eine Viertelstunde länger unterwegs als Menschen in kleinen Städten.



Jede Stadt ist anders: deutliche Unterschiede zwischen den Städten

Um der Frage nachzugehen, welche Städte Vorreiter auf dem Weg zur Verkehrswende sind, werden im Folgenden die Kennwerte einzelner Städte verglichen. Maßgeblich für die Auswahl der hier und in den detaillierten Kurzprofilen im Anhang dargestellten Städte war die Datenlage der MiD-Studie. Insgesamt wurden 35 Städte in die Analyse einbezogen. Berücksichtigt wurden nur Städte mit einer hinreichend großen Stichprobe (mindestens 500 Haushalte) und einer ausreichenden Qualität beim Gewichtungungsverfahren (vgl. Methodische Erläuterungen Seite 25). Wegen dieser Mindestanforderungen stehen vor allem die großen Städte im Fokus: Fast zwei Drittel aller Metropolen und ein gutes Viertel aller Großstädte in Deutschland sind in der Liste enthalten. Von den vielen Mittelstädten werden hingegen nur einige wenige betrachtet. Die Kurzprofile der Städte wurden um viele weitere Kennwerte aus Quellen wie beispielsweise der Pendlerstatistik der Bundesagentur für Arbeit oder Daten des Kraftfahrtbundesamtes ergänzt. Da eine Analyse auf Städteebene erst seit der letzten MiD-Erhebung von 2017 erfolgen kann, ist ein

Vergleich der Daten über die Zeit und damit auch eine Darstellung der Entwicklung nicht möglich.

Es gibt nicht nur deutliche Unterschiede zwischen, sondern auch innerhalb der Stadtgruppen. In vielen Fällen weisen die Mobilitätskennwerte für Städte gleicher Größe eine hohe Varianz auf. Wenn es um eine gute Ausgangslage für das Gelingen einer umfassenden Verkehrswende geht, sind es nicht immer die großen Städte, die die vordersten Ränge belegen. Und es gibt kaum eine Stadt, die in allen betrachteten Bereichen gut abschneidet.

Der Pkw-Besitz ist von mehr abhängig als nur von der Stadtgröße

Der Pkw-Besitz hat einen hohen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten von Personen. In großen Städten gibt es im Durchschnitt mehr Haushalte ohne Pkw als in kleinen. Berlin – mit 3,6 Millionen Menschen die mit Abstand größte Stadt Deutschlands – ist die Hochburg: Hier kommt rund die Hälfte (51 Prozent) der Haushalte ohne Auto aus. In Hamburg – mit 1,8 Millionen Menschen deutlich kleiner – liegt der Anteil bei 43 Prozent. In den

Analysierte Städte nach Stadtgröße

Tabelle 1

Stadtgruppen nach Einwohnerzahl				
				
Metropolen	große Großstädte	kleine Großstädte	große Mittelstädte	kleine Mittelstädte
500.000 und mehr	200.000 bis <500.000	100.000 bis <200.000	50.000 bis <100.000	20.000 bis <50.000
Berlin	Aachen	Darmstadt	Aschaffenburg	Ansbach
Bremen	Bonn	Erlangen	Fulda	Brühl
Frankfurt am Main	Freiburg im Breisgau	Fürth	Ludwigsburg	Fürstenfeldbruck
Hamburg	Karlsruhe	Heidelberg	Neuwied	
Hannover	Kassel	Koblenz	Schwerin	
Köln	Lübeck	Offenbach am Main		
München	Mannheim	Pforzheim		
Nürnberg	Wiesbaden	Ulm		
Stuttgart	Wuppertal	Würzburg		

Agora Verkehrswende (2020)

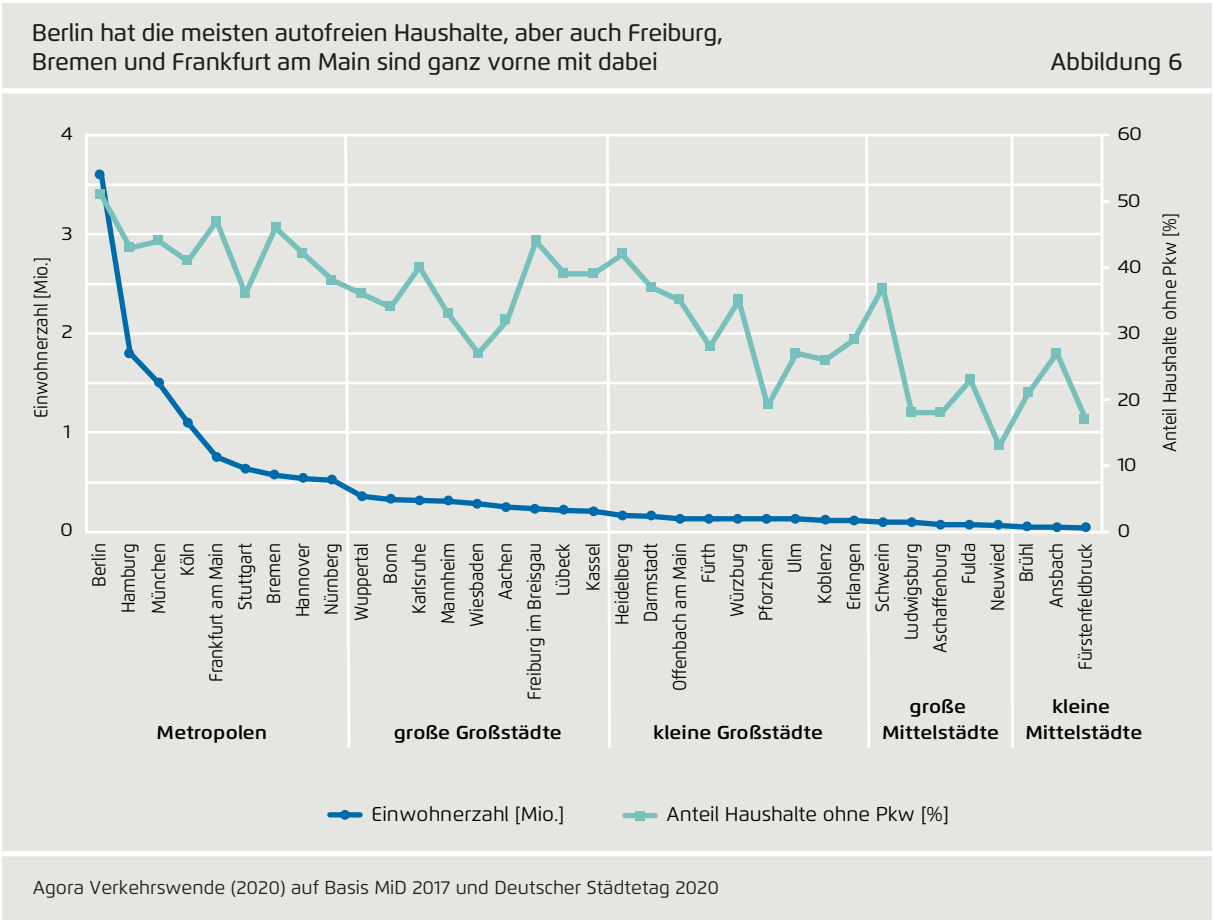
Mittelstädten mit einer Einwohnerzahl von weniger als 100.000 fallen die Werte ab, oft auf deutlich unter 20 Prozent. Es gibt jedoch klare Ausreißer von diesem linearen Verlauf. In der Gruppe der Metropolen stechen Bremen und Frankfurt am Main mit einem besonders hohen Anteil autofreier Haushalte hervor, in Stuttgart besitzen dagegen vergleichsweise viele Haushalte einen Pkw. Bei den Großstädten weisen vor allem Freiburg, aber auch Heidelberg und in abgeschwächter Form Karlsruhe einen überproportional hohen Anteil autofreier Haushalte auf. In Pforzheim und Wiesbaden fällt die Pkw-Ausstattung dagegen hoch aus. Bei den Mittelstädten hebt sich Schwerin mit einem hohen Anteil an Haushalten ohne Pkw deutlich von den anderen Städten ab, in Neuwied ist der Anteil hingegen besonders niedrig.

Beim Kennwert Pkw pro 1.000 Einwohner zeigt sich ein ähnliches Bild: Er reicht von 292 Pkw pro 1.000 Einwohner in Berlin bis zu über 500 Pkw pro 1.000 Einwohner in

den Mittelstädten Neuwied und Ansbach. Obwohl deutlich kleiner als Berlin liegt Heidelberg mit 311 Pkw auf 1.000 Einwohner fast gleichauf mit der Hauptstadt. Auch Frankfurt am Main (321) und Freiburg (332) überschreiten die 300er-Marke beim Pkw-Bestand nicht wesentlich. Bei den Mittelstädten weist Schwerin mit 395 Pkw pro 1.000 Einwohner einen sehr niedrigen Wert auf.

Wer ein Auto besitzt, nutzt es auch

Die Pkw-Ausstattung der Haushalte hat Folgen für die Mobilität: In allen Städten mit hohem Pkw-Besitz wird auch viel gefahren – allerdings auch in manchen jener Städte, in denen vergleichsweise wenige Haushalte über einen Pkw verfügen. In der Gruppe der Metropolen fällt der Anteil des MIV (Fahrer) vor allem in Stuttgart (30 Prozent) und Nürnberg (32 Prozent) hoch aus, in Frankfurt am Main liegt er mit 20 Prozent dagegen sogar



unter dem Wert von Berlin (22 Prozent). Gemessen am Anteil der Wege, die mit dem Auto zurückgelegt werden, stehen bei den Großstädten Pforzheim (46 Prozent), Koblenz (40 Prozent) und Wuppertal (38 Prozent) an der Spitze. Auf deutlich niedrigere Werte kommen Freiburg (23 Prozent) und Erlangen (25 Prozent). In Schwerin (36 Prozent) und Brühl (35 Prozent) wird weniger häufig mit dem Pkw gefahren als in anderen Mittelstädten.

Fahrräder werden ganz unterschiedlich genutzt

Bei keinem Verkehrsmittel variieren die Wegeanteile so stark wie beim Fahrrad – und zwar quer durch alle Stadtgruppen. Bei den Metropolen reichen die Werte von 7 Prozent in Stuttgart bis zu 24 Prozent in Bremen. Bei den Großstädten, die eine Einwohnerzahl von 200.000 überschreiten, liegen die Werte zwischen 2 Prozent in Wuppertal und 23 Prozent in Freiburg sowie 24 Prozent

in Karlsruhe. Der Fahrradanteil am Modal Split in den Großstädten mit einer Einwohnerzahl von 100.000 bis 200.000 bewegt sich zwischen 3 Prozent in Pforzheim bis zu 28 Prozent in Erlangen und 27 Prozent in Heidelberg.

Ob das Fahrrad als Verkehrsmittel genutzt wird, hängt ganz wesentlich von der Topografie des Wohnortes ab. Der geringe Stellenwert des Fahrrads für die Alltagsmobilität der Einwohnerinnen und Einwohner von Städten wie Wuppertal oder Stuttgart lässt sich deshalb recht einfach damit erklären, dass es dort recht hügelig ist. Im norddeutschen Flachland mit seiner ebenen Topografie fallen die Anteilswerte des Fahrrads dagegen oft recht hoch aus.

Zwischen der Fahrradnutzung und der Fahrradausstattung der Haushalte besteht ein enger Zusammenhang: In Städten, in denen viel Fahrrad gefahren wird, verfügen mehr Haushalte über Fahrräder als in Städten mit geringer Fahrradnutzung. Erlangen führt das Feld mit einer 88-prozentigen Haushaltsausstattung an. Es

folgen Bremen (86 Prozent) sowie Freiburg und Karlsruhe (je 85 Prozent). In Wuppertal nennt dagegen nur jeder zweite Haushalt ein Fahrrad sein Eigen. Auch in den Städten Pforzheim und Offenbach am Main besteht nur bei 58 Prozent der Haushalte die Möglichkeit, Alltagswege mit dem eigenen Fahrrad zurückzulegen.

Wie es den Radfahrern geht, hängt auch davon ab, wieviel Rad gefahren wird

Für die Bewertung der Fahrradinfrastruktur gibt es keine objektive Bemessungsgrundlage. Wichtige Hinweise können aber die Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2018 liefern. Bei diesem Test bewerten Radfahrer die Radverkehrssituation in ihrer jeweiligen Stadt aus ihrer subjektiven Sicht. Ermittelt wird, wie die Befragten die Fahrradinfrastruktur, aber auch die Sicherheit beim Fahrradfahren, den Stellenwert des Radverkehrs und die „Kultur des Fahrradfahrens“ in der eigenen Stadt einschätzen. Die Stichprobe des Tests ist zwar nicht repräsentativ. Dennoch bieten die Werte einen Anhaltspunkt dafür, wie Ortskundige Personen die lokale Radverkehrssituation bewerten. Auch hier ergibt sich ein klares Bild: Wo viel Fahrrad gefahren wird, fällt die nach Schulnoten bemessene Bewertung besser aus. Die besten Noten erreichen die Städte Karlsruhe (3,1), Freiburg und Erlangen (jeweils 3,4) sowie Bremen (3,5). Die Ergebnisse zeigen aber auch: Selbst in den Fahrradstädten Deutschlands wird die Situation nur als befriedigend mit Tendenz zu ausreichend benotet. Im Vergleich zum ADFC-Fahrradklima-Test aus dem Jahr 2016 hat sich die Situation in den Städten zudem leicht verschlechtert.

Die MiD-Studie zeigt: In Deutschland wird gerne Fahrrad gefahren. 60 Prozent der Personen ab 14 Jahren sind sehr gerne oder gerne mit dem Fahrrad unterwegs. Besonders beliebt ist das Fahrradfahren bei jungen Personen unter 19 Jahren und bei Personen, bei denen das Fahrrad eine hohe Bedeutung für die Alltagsmobilität hat. 95 Prozent derjenigen, die mehr oder weniger täglich Fahrrad fahren, tun dies eigenen Angaben zufolge gerne. Beim Blick auf die einzelnen Städte zeichnet sich ebenfalls ein klares Bild ab: Wo viel gefahren wird, wird auch gerne Fahrrad gefahren. In allen genannten Fahrradstädten fällt die Zustimmungsrate von 75 Prozent in Bremen bis zu 83 Prozent in Erlangen überproportional hoch aus.

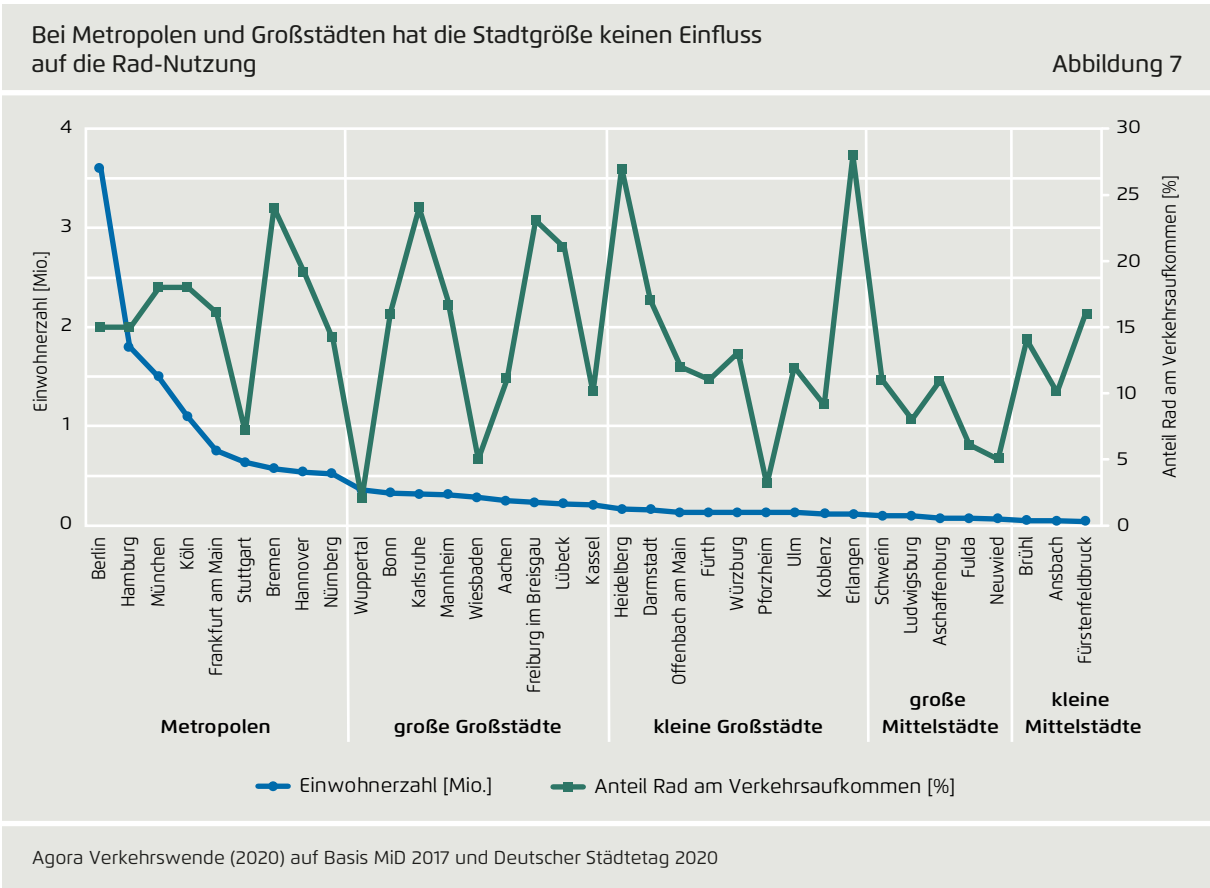
Nicht nur Studierende fahren Fahrrad

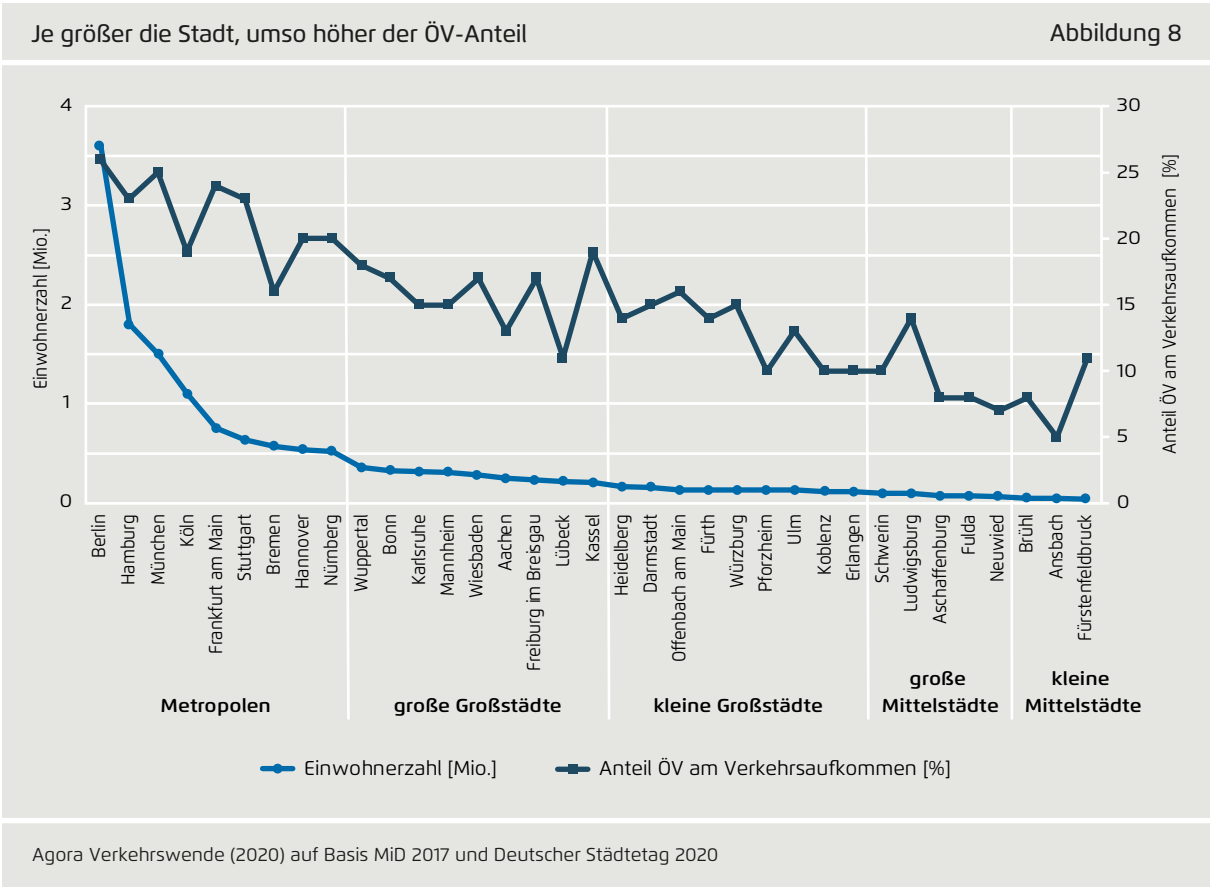
Starke Reliefunterschiede können zwar extrem niedrige Wegeanteile des Fahrrads in manchen Städten erklären, die Städte-Topografie allein gibt aber keinen Aufschluss darüber, warum die Spannweite der jeweiligen Fahrradanteile an der Gesamtmobilität so breit ist. Auch der Hinweis, dass es sich bei Städten mit hohem Fahrradanteil um Universitätsstädte handelt, ist nur zu Teilen eine Antwort. Von den hier betrachteten Städten weisen beispielsweise Würzburg und Darmstadt mit 29 Prozent und 28 Prozent die höchsten Studierendenanteile an der Bevölkerung auf, haben aber trotzdem keinen auffallend hohen Radanteil. Das Gleiche gilt für Aachen. In Freiburg und Karlsruhe hingegen ist der Studierendenanteil mit 14 Prozent eher gering; die mit 23 bzw. 24 Prozent dort dennoch recht hohen Fahrradanteile kommen auch durch die Fahrradnutzung anderer Bevölkerungsgruppen zustande.

Je größer die Stadt, desto höher die ÖPNV-Nutzung

Im Vergleich zu den stark variierenden Werten der Fahrradnutzung weist der ÖPNV-Nutzungsanteil einen klaren Zusammenhang mit der Stadtgröße auf. Allgemein kann man festhalten: Je größer die Stadt, desto höher der Anteil des öffentlichen Verkehrs am Verkehrsaufkommen. Berlin erreicht mit 26 Prozent den höchsten Anteilswert. Bei den Mittelstädten sinkt der Anteil vielfach auf niedrige einstellige Werte. Lediglich Ludwigsburg bildet mit 14 Prozent noch einen Ausreißer nach oben. Für ihre jeweilige Stadtgruppengröße verzeichnen auch Kassel (19 Prozent), Freiburg und Wiesbaden (jeweils 17 Prozent), Stuttgart (23 Prozent) und Frankfurt am Main (24 Prozent) höhere Anteilswerte als der Durchschnitt. Die tatsächliche Verkehrsmittelnutzung zeigt, dass der ÖPNV dem oft propagierten Anspruch, das Rückgrat eines umweltfreundlichen Verkehrs zu sein, leider nicht gerecht wird. Je kleiner die Stadt, desto größer die Diskrepanz zwischen Anspruch und Wirklichkeit. Für eine Mobilitätswende in den Städten besteht hier fast flächendeckender Nachholbedarf.

Je größer die Stadt, umso mehr Personen sind im Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV und gehören damit zu den Stammkunden. In Berlin und Hamburg besitzen 38 Prozent bzw. 40 Prozent der Menschen ab 14 Jahren eine Dauerkarte. In Städten mit einer Einwohnerzahl von





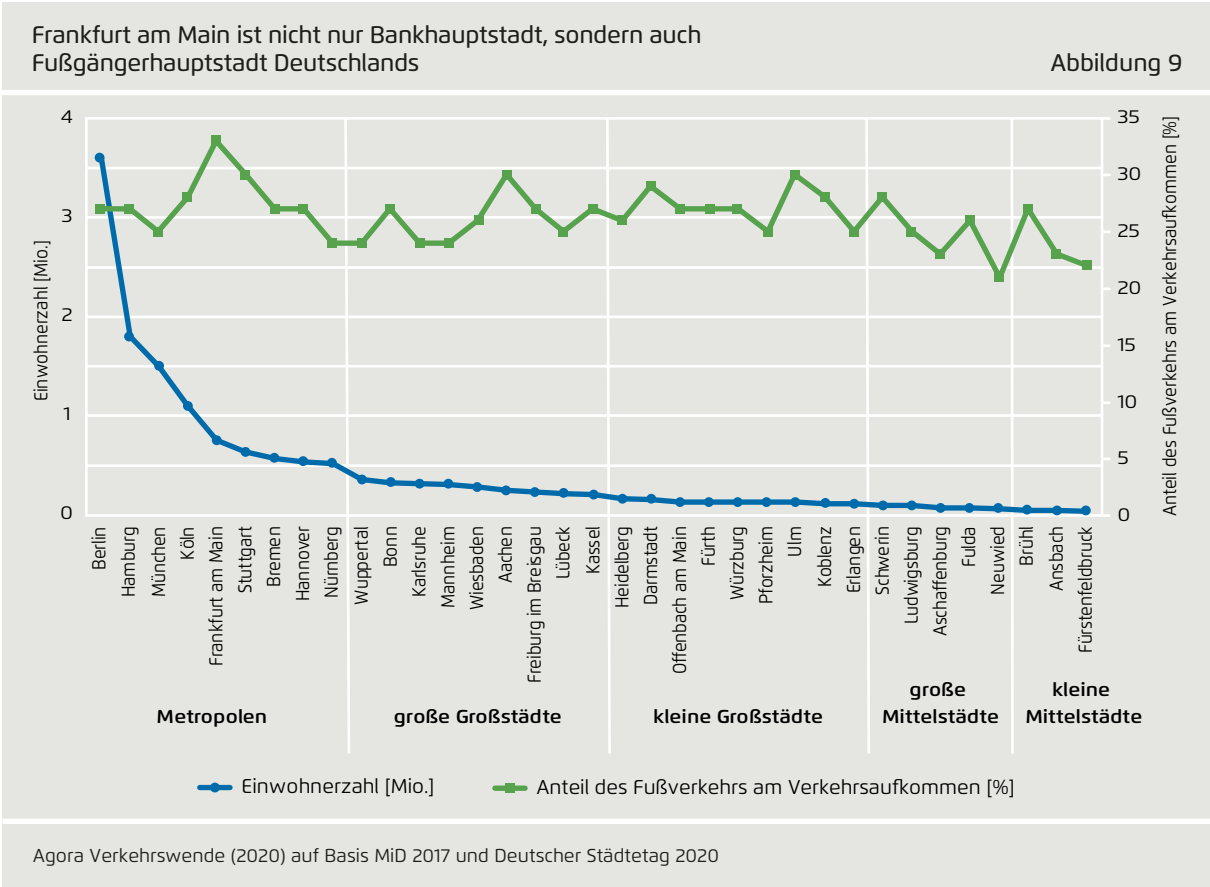
unter 100.000 liegen die Anteilswerte oft nur noch im einstelligen Bereich. Städte wie Brühl (25 Prozent), Ludwigsburg (20 Prozent) und Fürstentfeldbruck (19 Prozent) belegen jedoch, dass es auch in kleinen Städten gelingen kann, viele ÖPNV-Stammkunden zu gewinnen.

Generell hat der ÖPNV jedoch einen schweren Stand. Der ÖPNV ist das am wenigsten beliebte Verkehrsmittel. Lediglich 7 Prozent aller Deutschen ab 14 Jahren fahren sehr gerne und nur 27 Prozent gerne mit dem ÖPNV. Allerdings sind diese bundesweiten Durchschnittswerte vor allem auf die niedrige Zustimmung der Bevölkerung im ländlichen Raum zurückzuführen; die Werte in den betrachteten Städten fallen mit einer Ausnahme grundsätzlich höher aus. Am beliebtesten ist der ÖPNV bei den Einwohnerinnen und Einwohnern von Stuttgart: Hier nutzen mehr als zwei Drittel der Befragten den ÖPNV sehr gerne oder gerne. Die meisten der betrachteten Metropolen erzielten Werte über 60 Prozent. Unter den Großstädten fallen die Werte in Darmstadt (59 Prozent)

und Kassel (58 Prozent) hoch aus. Es gibt jedoch auch Städte mit Zustimmungsraten unter 40 Prozent. So nutzen nur 39 Prozent der Bevölkerung in Lübeck und Koblenz sehr gerne oder gerne den ÖPNV. Bei den Mittelstädten fallen Schwerin (54 Prozent) und Ludwigsburg (51 Prozent) mit hohen Beliebtheitswerten auf.

Zu Fuß gehen ist eine unterschätzte Form der Mobilität

Die eigenen Füße sind dasjenige „Verkehrsmittel“, das so gut wie allen Menschen zur Verfügung steht. Der Anteil der Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, ist in fast allen Städten ähnlich hoch und liegt in den Metropolen und Großstädten seit Jahren zwischen 24 Prozent und 30 Prozent. Lediglich Frankfurt am Main erreicht mit 33 Prozent einen höheren Wert und ist damit Deutschlands Hochburg des Zufußgehens, gefolgt von Aachen und Ulm mit einem Anteil von jeweils 30 Prozent.



Neue Mobilität: Die Metropolen sind Vorreiter aber nicht nur sie

Alternativen Mobilitätsangeboten kommt eine hohe Bedeutung beim Aufbau nachhaltigen Mobilitätsverhaltens zu. Insbesondere Carsharing bietet die Chance, Mobilität ohne eigenes Auto zu gestalten. Studien zeigen, dass Carsharing-Nutzende ihren Alltag zu weiten Teilen mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bestreiten. Selbst Carsharer mit Pkw im Haushalt verhalten sich zu einem weit höheren Anteil multimodal, nutzen also verschiedene Verkehrsmittel je nach persönlicher Situation, und sie legen weniger Kilometer im Pkw zurück als Nicht-Nutzer.

Carsharing gibt es seit rund 30 Jahren. Während in sämtlichen großen Städten entsprechende Angebote verfügbar sind, gibt es in Mittel- und Kleinstädten noch deutliche Lücken. Mit Ausnahme von Fürstentfeldbruck und Neuwied verfügen alle in den Kurzprofilen porträtierten Städte über ein Carsharing-Angebot.

Innerhalb der Stadtgruppen sind die größten Städte mitnichten die „Anführer“ in Sachen Carsharing. Von den Metropolen weist Köln den höchsten Anteil an Haushalten mit einer Carsharing-Mitgliedschaft auf (23 Prozent), gefolgt von München (22 Prozent) und Hamburg sowie Stuttgart mit jeweils 20 Prozent aller Haushalte. Zusammen mit Frankfurt am Main liegt Berlin erst an vierter Stelle mit einem Anteilswert von 16 Prozent. Bei den Großstädten sind Karlsruhe und Freiburg mit jeweils 17 Prozent die unbestrittenen „Hauptstädte des Carsharings“. Städte wie Ulm (12 Prozent) zeigen jedoch: Auch in kleineren Städten kann Carsharing eine beachtliche Rolle bei den Mobilitätsangeboten spielen.

In Karlsruhe ist die Dichte an Carsharing-Fahrzeugen mit Abstand am höchsten: Mit 3,2 Fahrzeugen auf 1.000 Einwohner liegt Karlsruhe weit vor der zweitplatzierten Stadt München mit 2,1 Fahrzeugen. Auch in Hamburg (1,7) sowie in Berlin und Freiburg (1,6) stehen vergleichsweise viele Carsharing-Fahrzeuge bereit.

Große Städte sind prinzipiell besser mit Carsharing-Fahrzeugen ausgestattet als kleine. Die Spannweite ist allerdings auch hier groß: In den Metropolen reicht sie von 21 bis zu 209 Carsharing-Fahrzeugen auf 100.000 Einwohner, in den Großstädten über 200.000 Einwohner sind es 16 bis 323 Carsharing-Fahrzeuge pro 100.000 Einwohner. In einigen großen deutschen Städten besteht damit deutlicher Entwicklungsbedarf, um Carsharing zu einer attraktiven Alternative zu einem eigenen Pkw zu machen. Das Gleiche gilt für kleine Städte, in denen die gesamte Carsharing-Flotte mitunter aus lediglich drei bis fünf Fahrzeugen besteht.

Im Vergleich zu Carsharing verfügt das Bikesharing über eine weniger lange Geschichte. Im Kontext nachhaltiger Mobilität hat es als Teil eines multimodalen Angebots jedoch einen wichtigen Stellenwert. Bislang ist Bikesharing im Wesentlichen auf die Metropolen und die „großen“ Großstädte beschränkt. Unterhalb einer Einwohnerzahl von 100.000 verfügen nur noch wenige Städte über ein solches Angebot. Bikesharing ist dabei nicht in denjenigen Städten besonders verbreitet, in denen das Fahrrad für die Mobilität der Stadtbevölkerung von hoher Bedeutung ist. Die Metropolen mit der höchsten Bikesharing-Dichte sind aktuell Köln, München und Frankfurt am Main. Von den Großstädten verfügen Bonn, Heidelberg, Darmstadt und Offenbach am Main über größere Bikesharing-Angebote. Unter diesen Städten weist lediglich Heidelberg einen vergleichsweise hohen Fahrradanteil am Modal Split auf.

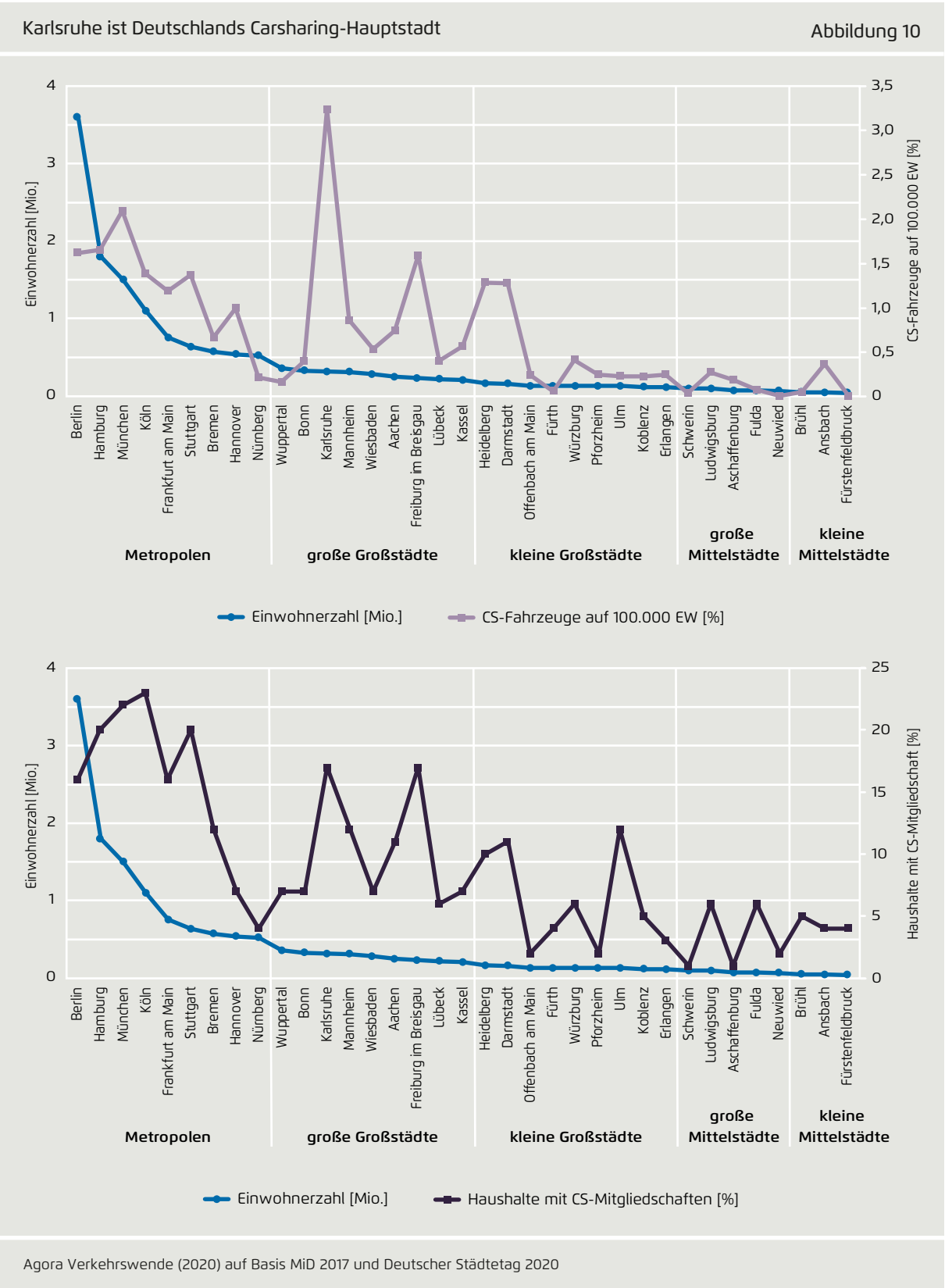
Welche Städte sind heute schon auf einem guten Weg zur Verkehrswende?

Zusammenfassend bleibt festzuhalten: Es gibt Städte, die anderen Städten auf dem Weg zur Verkehrswende einen großen Schritt voraus sind. Am deutlichsten sticht Freiburg aus der Vielzahl der analysierten Städte heraus: Freiburg ist eine der wenigen Städte, die bei allen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes auf den vordersten Plätzen rangiert und auch beim Carsharing im oberen Mittelfeld mitspielt. Grundsteine dieses Erfolgs sind das frühzeitige Angehen einer fahrradfreundlichen Politik sowie der Erhalt und Ausbau des Straßenbahnnetzes.

Ebenfalls weit vorangeschritten sind die Städte Bremen, Karlsruhe, Heidelberg und Frankfurt am Main. Unter

den kleineren Städten hebt sich Schwerin deutlich von den anderen Städten ab. Eine niedrige Ausstattung mit Pkw korreliert grundsätzlich mit einem hohen Anteil des Umweltverbundes, scheint jedoch nicht die einzige Voraussetzung zu sein, denn auch andere Städte weisen ebenfalls einen hohen Anteil von ÖPNV, Rad- und Fußverkehr auf – trotz guter Ausstattung mit Pkw. Damit ist ein zentrales Ergebnis der Auswertung angesprochen: Oft sind die Städte nur in einem der fünf analysierten Bereiche gut, die anderen Kennwerte lassen noch zu wünschen übrig. Oder anders ausgedrückt: Auf dem Weg zur Verkehrswende ist vielfach nur die erste Stufe genommen – und dies weniger aufgrund einer umfassenden nachhaltigen Verkehrspolitik als vielmehr aufgrund von historischen und geografischen Gegebenheiten, Aktivitäten in Einzelbereichen oder der Eigendynamik von Bevölkerungsgruppen.

Festzuhalten ist auch: Die Bemühungen, die viele Städte in den vergangenen vier Jahren unternommen haben, werden in den Daten nicht abgebildet, da die Befragung in den Jahren 2016/2017 stattfand. Viele lobenswerte Bemühungen Richtung Verkehrswende werden zudem von der Summe der Pendlerverkehre konterkariert, die die Verkehrssysteme, insbesondere der Metropolen, oft an ihre Belastungsgrenzen bringen. Aus diesem Grund sind die Ergebnisse und die nachfolgenden Städteprofile eine erste Bestandsaufnahme, die Vergleiche zulassen und zugleich Ansporn für die Städte sein soll. Darüber hinaus greift es zu kurz, den Stand der Verkehrswende allein am Modal Split ablesen zu wollen. Er ist zwar ein durchaus hilfreiches Instrument, um den Status quo festzustellen. Die Anteile von Verkehrsmitteln am Gesamtverkehr sind jedoch vielfach von äußeren Rahmenbedingungen geprägt und ändern sich deshalb nur langsam. Eine ungünstige Topografie kann beispielsweise zu Werten führen, die eine durchaus existente, im Sinne der Verkehrswende engagierte Verkehrspolitik unsichtbar machen. Sofern nicht – wie im Falle der MiD – mit einem einheitlichen Instrumentarium gemessen wird, sind die Vergleiche zwischen Städten oder auch nur der Vergleich bestimmter Parameter in ein und derselben Stadt, aber zu verschiedenen Zeitpunkten zudem nur bedingt aussagekräftig.



Ein großes Ganzes entsteht aus vielen Kleinen

Das ganzheitliche Konzept der Mobilitätskultur kann helfen, die zum Teil großen Unterschiede zwischen den Städtekenntnissen zu verstehen, da es bewusst nicht nur die harten messbaren, sondern auch weiche Faktoren berücksichtigt, die Einfluss auf städtische Mobilität haben. Zu diesen weichen Faktoren zählen beispielsweise die Einstellungen der Stadtbevölkerung zu verkehrsbezogenen Themen oder die Art und Weise, wie solche Themen in der öffentlichen Diskussion aufgegriffen werden. Jede Stadt entwickelt so ein ganz spezifisches Milieu, das mal mehr, mal weniger offen für Innovationen und den erforderlichen Wandel ist.

Es sind im Wesentlichen drei Dimensionen, die die Mobilitätskultur einer Stadt bestimmen:

1. die Raumstruktur und das Verkehrsangebot,
2. die Politik und planerische Umsetzung sowie
3. Wahrnehmungen und Lebensstilorientierungen.

Die erste Dimension umfasst die historisch gewachsene Stadtstruktur mit Gebäuden, Freiflächen und Naturräumen sowie die Verkehrsinfrastruktur in Form von Straßen, Schienen sowie Rad- und Fußwegen. Hinzu kommen die Qualität sowohl des öffentlichen Verkehrs als auch von neuen Mobilitätsangeboten sowie die Situation im Straßenverkehr wie beispielsweise Staus oder die Höhe von Parkgebühren. Die zweite Dimension bezieht sich auf alle Akteure aus Politik und Planung, von Interessensverbänden und lokalen Medien bis hin zu Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen. Sie alle haben Einfluss auf Mobilitätsleitbilder und den für jede Stadt spezifischen offiziellen und inoffiziellen Mobilitätsdiskurs. Eine zentrale Frage dabei ist, wie umfassend die Bürgerinnen und Bürger informiert, einbezogen und aktiv beteiligt werden und welchen Tenor zum Beispiel die lokale Berichterstattung aufweist. Die dritte Dimension stellt schließlich die Menschen und ihre Mobilitätsgewohnheiten in den Mittelpunkt. Hierbei werden neben soziodemografischen und sozioökonomischen Faktoren bewusst auch Einstellungen und Normen, die subjektive Wahrnehmung von objektiven Gegebenheiten sowie Verhaltensroutinen berücksichtigt, die ein ähnliches Beharrungsvermögen aufweisen können wie feste bauliche Strukturen.

Die konkrete Situation in einer Stadt ergibt sich aus dem Zusammenspiel aller drei Dimensionen und erklärt die hohe Spannweite an Mobilitätskenntnissen trotz der auf den ersten Blick oft ähnlichen Rahmenbedingungen. Für die Praxis bedeutet dies: Die Verkehrspolitik einer Stadt ist vor allem dann erfolgreich, wenn sie alle drei Dimensionen miteinbezieht. Und auch Städten mit Rahmenbedingungen, die sich nicht von heute auf morgen ändern lassen, wie etwa ungünstige bauliche Voraussetzungen oder eine hohe Pkw-Ausstattung und Pkw-Nutzung, bieten die anderen Ebenen kurz- und mittelfristig genügend Ansatzpunkte und Handlungsspielraum, um die Verkehrswende voranzutreiben.

2 | Methodische Erläuterungen zu den Kurzprofilen der Städte

Die nachfolgenden Kurzprofile von insgesamt 35 Städten enthalten Angaben zur Bevölkerung, dem Durchschnittseinkommen, der Kaufkraft, der Anzahl an Ein- und Auspendlern, dem Streckennetz öffentlicher Verkehrsmittel, den Kosten für Einzelfahrscheine und Zeitkarten, dem Pkw- und E-Pkw-Bestand und dem Angebot von Carsharing, Bikesharing und öffentlichen Ladesäulen. Diese Daten wurden im Rahmen von Internetrecherchen ermittelt; die Quellen sind im Anhang angegeben. Darüber hinaus werden für jede Stadt Informationen zum Modal Split, der durchschnittlichen Tagesstrecke und Unterwegszeit, der Ausstattung der Haushalte mit Pkw und Fahrrädern, den genutzten Fahrkartenarten sowie dem Anteil der Personen mit Carsharing-Mitgliedschaft bereitgestellt. Basis für die Berechnung dieser Werte waren die Daten der Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) 2017. Die Studie war maßgebend für die Auswahl der Städte, für die Kurzprofile erstellt wurden.

Die MiD ist eine große bundesweite Studie mit dem Ziel, repräsentative Daten über die Alltagsmobilität der deutschen Wohnbevölkerung zu erheben. Im Jahr 2017 wurde die Studie zum dritten Mal durchgeführt. Im Gegensatz zu den MiD-Erhebungen aus den Jahren 2002 und 2008 umfasst der Datensatz der aktuellsten Erhebung nicht nur die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) in Auftrag gegebene Bundesstichprobe, sondern auch die Stichproben von über 60 regionalen Auftraggebern, die sich der Bundeserhebung angeschlossen haben (sogenannte Aufstocker). Dadurch ist ein Datensatz von einzigartigem Umfang entstanden: An der MiD-Erhebung 2017 haben über 300.000 Personen aus über 150.000 Haushalten teilgenommen und knapp eine Million Wege berichtet.

Städte stehen nicht explizit im Fokus der MiD. Aufgrund der großen Stichprobengröße und der Bereitstellung der Kreiskennziffer im regionalen Datensatzpaket der MiD ist es jedoch erstmals möglich, Auswertungen auf Städteebene durchzuführen. Nicht alle Städte, die Teil der MiD-Stichproben sind, konnten in die Analyse einbezogen werden. Berücksichtigt wurden nur Städte, die zwei Mindestkriterien erfüllten:

1. Die Fallzahl betrug mindestens 500 Haushalte und
2. im Rahmen des Gewichtungsprozesses wurden die Merkmale der spezifischen Stadt ausreichend berücksichtigt.

Diese Mindestkriterien lagen bei 35 Städten vor. Viele der Städte konnten aufgrund der erwähnten regionalen Aufstockung in die Auswertung aufgenommen werden. Die räumliche Verteilung der in den Kurzprofilen abgebildeten Städte hängt daher eng mit der Verteilung der Aufstockungsregionen zusammen.

AACHEN (Nordrhein-Westfalen)



247.000
EINWOHNER



1.600 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



58.200
STUDIERENDE



3.445 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



202.164 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

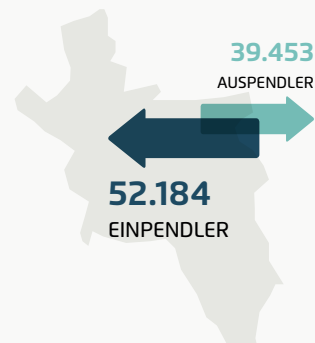


1.536 Euro/101
KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



GROßE GROßSTADT



Modal Split

Unter den 35 Städten hat Aachen einen der höchsten Fußverkehrsanteile am Modal Split. Dafür werden Rad- sowie öffentlicher Verkehr und damit der Umweltverbund insgesamt etwas unterdurchschnittlich genutzt – gemessen an den Werten der Städte ähnlicher Größe.

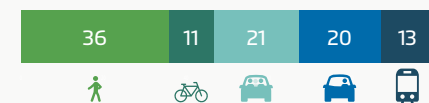
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



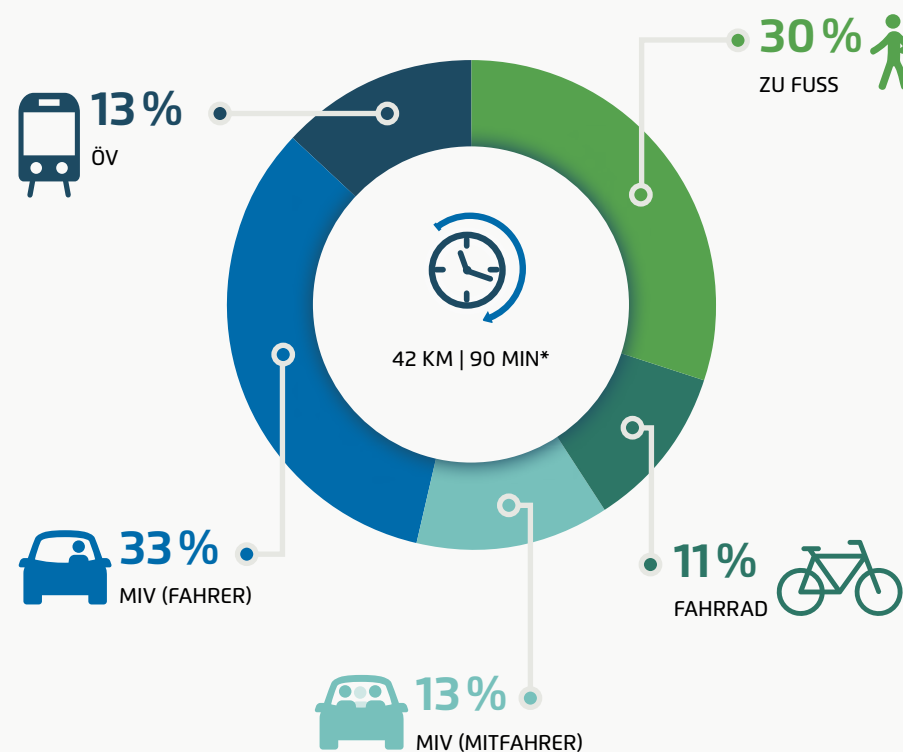
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



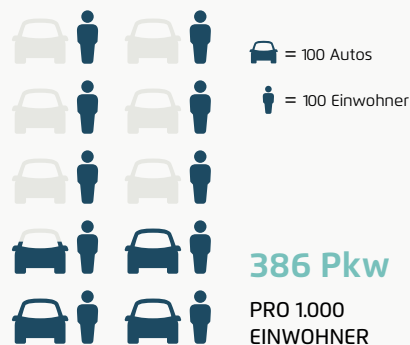
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

In Aachen liegt die Zahl der privaten Pkw pro 1.000 Einwohner unter dem Mittelwert vergleichbarer großer Städte. Der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto ist zwar niedriger, die Mehrfachmotorisierung hingegen höher als im Durchschnitt dieser Referenzgruppe.

95.223 Pkw*

GESAMT IN AACHEN



32 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

53 % EIN AUTO IM HAUSHALT

15 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

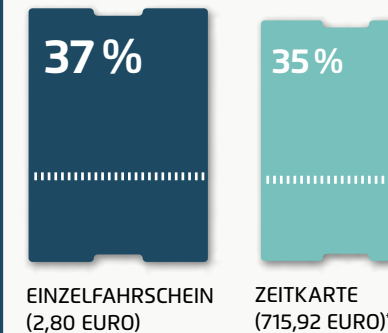
ÖPNV

Der öffentliche Nahverkehr wird von den Aachenern weniger gern genutzt, als das in anderen Städten dieser Größe der Fall ist. Dafür erwerben hier überdurchschnittlich viele Fahrgäste eine Zeitkarte und der Anteil der Einzeltickets ist niedriger als im Mittel der Referenzgruppe.

44 %

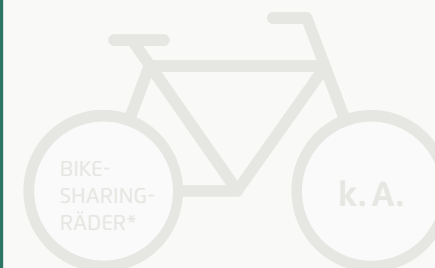
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten



* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Bikesharing

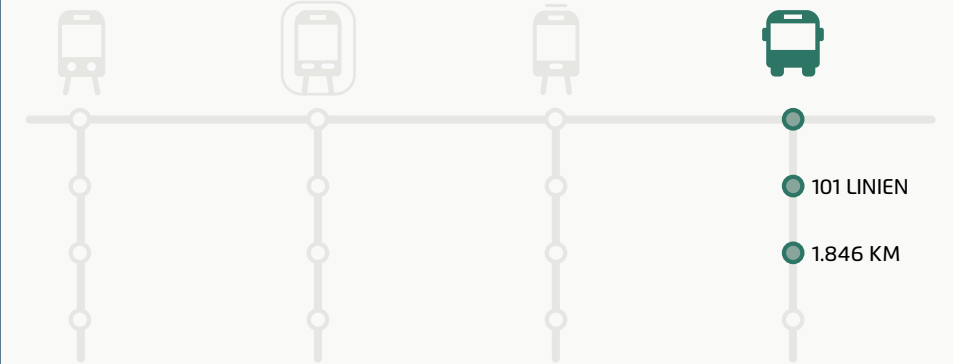


S-BAHN

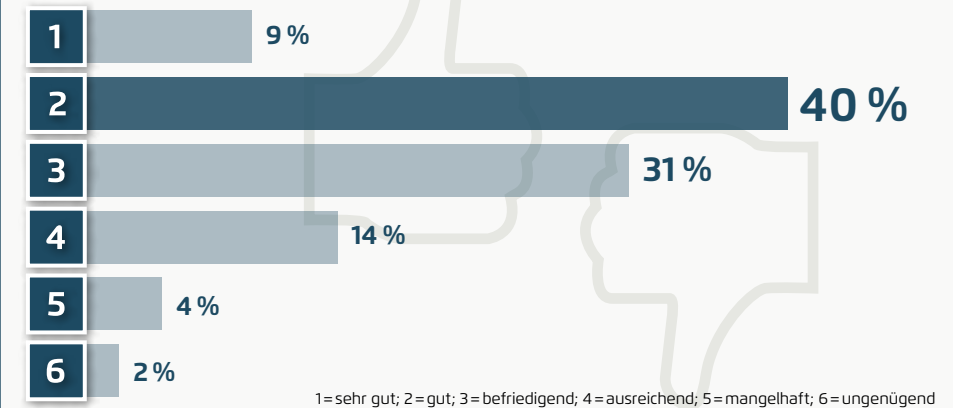
U-BAHN

TRAM

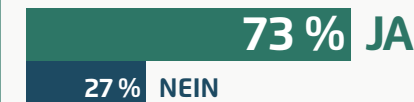
BUS



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,3
RANG 21 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

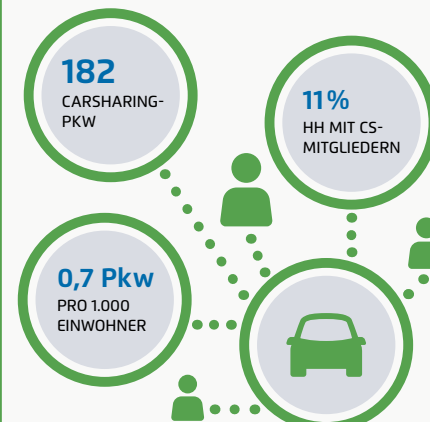
Aachen gehört zur Minderheit der Großstädte ohne ein (stationäres) Bikesharing-Angebot. Die Beliebtheit des Verkehrsmittels Fahrrad ist leicht unterdurchschnittlich, die Fahrrad-ausstattung der Haushalte liegt im Mittelfeld. Bescheidener fällt die Bewertung der Radinfrastruktur aus.

62 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Während das Carsharing-Angebot pro 1.000 Einwohner das Mittel von Städten ähnlicher Größe unterschreitet, verfügen überdurchschnittlich viele Haushalte über eine Carsharing-Mitgliedschaft. Was die E-Mobilität angeht, belegt die Städteregion Aachen bei der Anzahl sowohl der E-Fahrzeuge als auch der öffentlichen Ladestationen Spitzenplätze.



* Städteregion Aachen

ANSBACH (Bayern)



41.900

EINWOHNER



420 Pers./km²

BEVÖLKERUNGSDICHTE



3.100

STUDIERENDE



3.041 Euro

DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



17.208 Beschäftigte

SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG



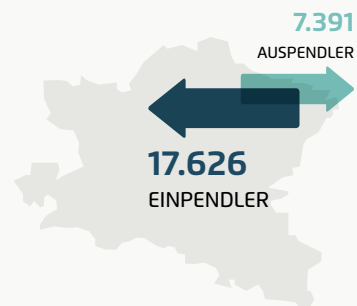
1.806 Euro/95

KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



KLEINE MITTELSTADT



Modal Split

Ansbach weist den niedrigsten Verkehrsanteil des öffentlichen Verkehrs unter allen untersuchten Städten auf. Dadurch fällt die Nutzung des gesamten Umweltverbunds niedriger aus als bei allen anderen betrachteten Mittelstädten. Die Ansbacher legen dabei besonders kurze Tagesstrecken zurück und benötigen vergleichsweise wenig Zeit für ihre Wege.

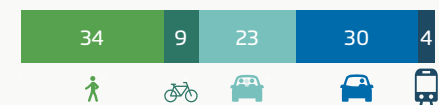
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



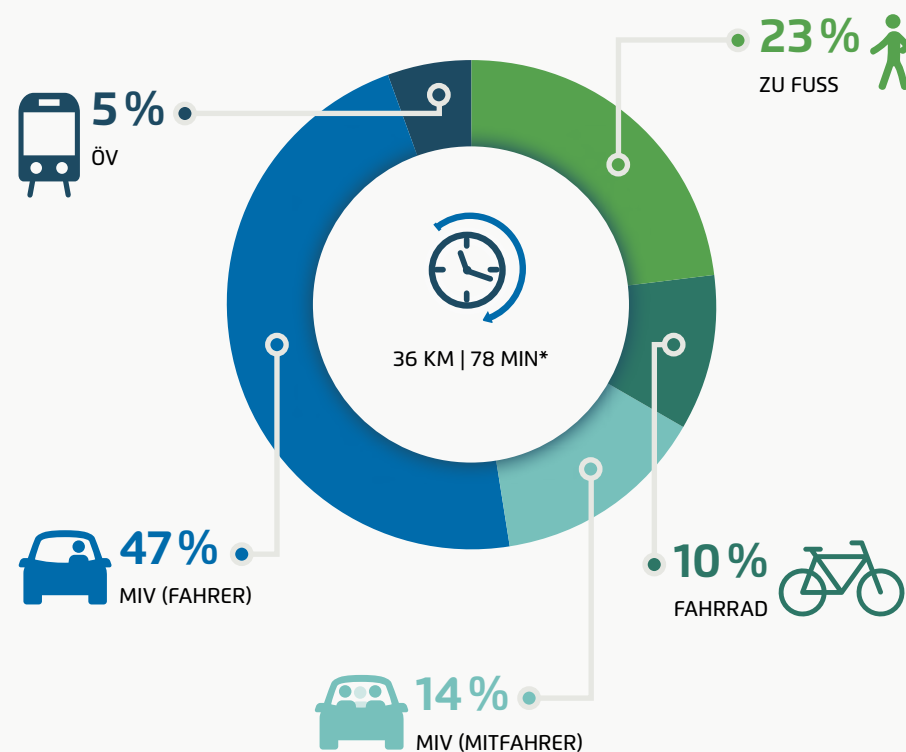
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

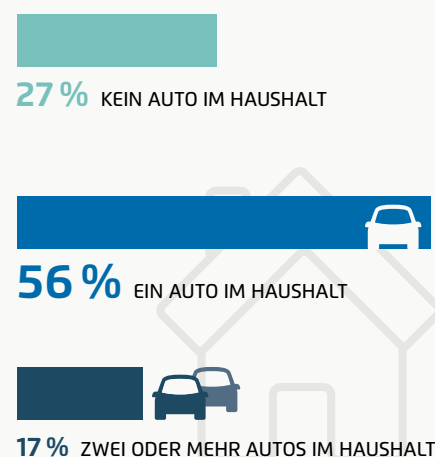
In Ansbach gibt es deutlich mehr Pkw pro 1.000 Einwohner als in den anderen betrachteten Mittelstädten mit unter 100.000 Einwohnern. Der Anteil der Haushalte mit eigenem Auto ist höher als im Durchschnitt dieser Gruppe, die Mehrfachmotorisierung ebenfalls.

21.435 Pkw*

GESAMT IN ANSBACH



* privat zugelassene Pkw



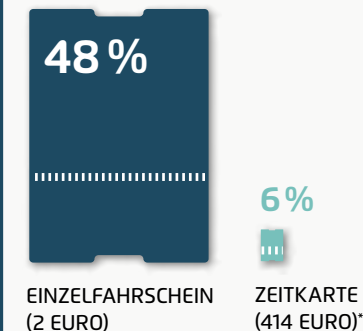
ÖPNV

Verglichen mit anderen untersuchten Mittelstädten sind Bus und Bahn in Ansbach unterdurchschnittlich beliebt. Der Anteil der Fahrgäste, die eine Zeitkarte nutzen, ist hier so niedrig wie in keiner anderen untersuchten Stadt.

37 %

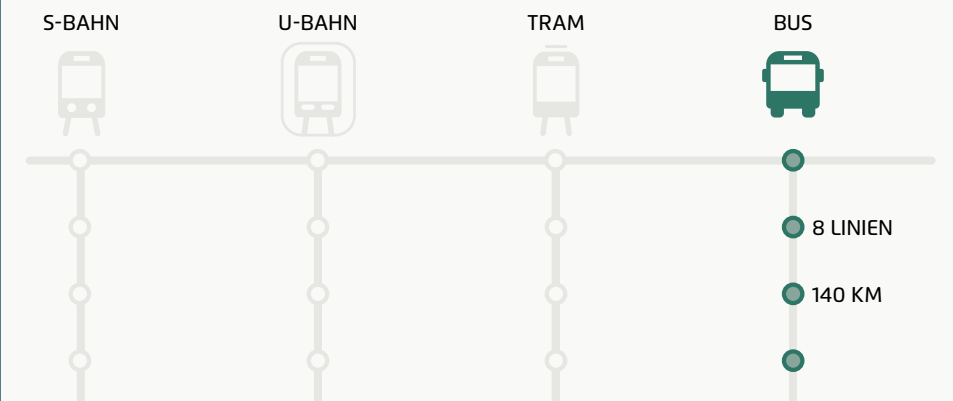
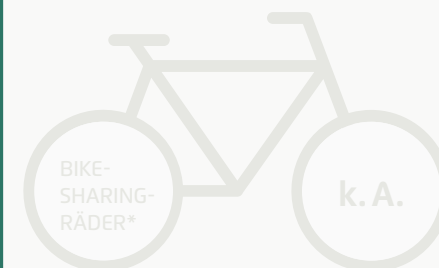
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten

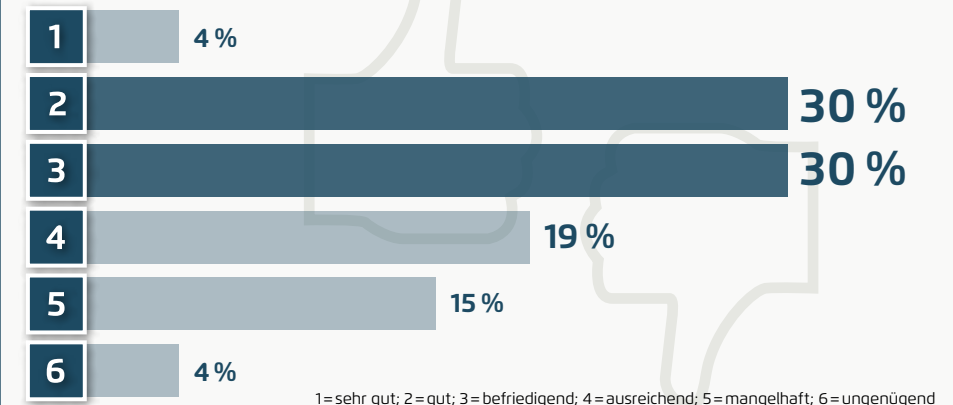


* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Bikesharing



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,0
RANG 203 VON 311
STÄDTE <50.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

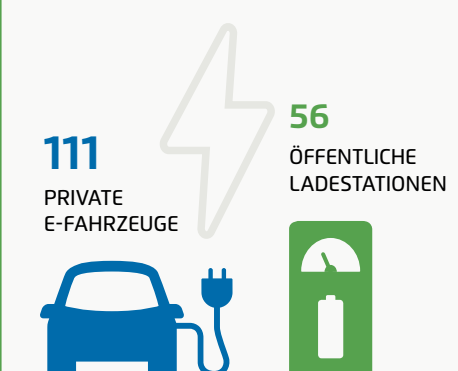
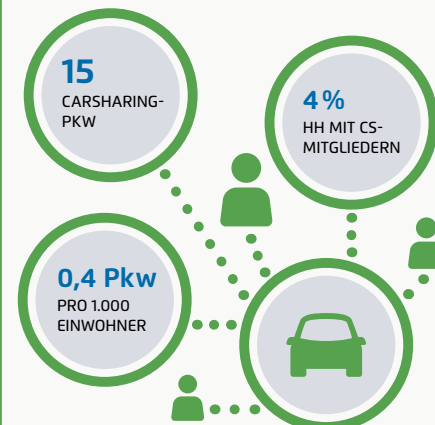
In Ansbach ist das Radfahren etwas weniger beliebt als im Durchschnitt aller untersuchten Mittelstädte. Die Fahrradausstattung der Haushalte fällt ebenfalls niedrig aus.

59 %

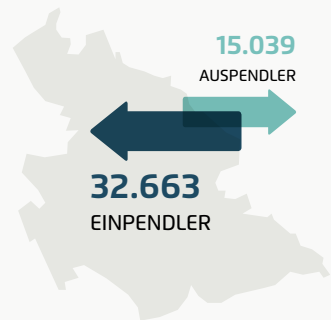
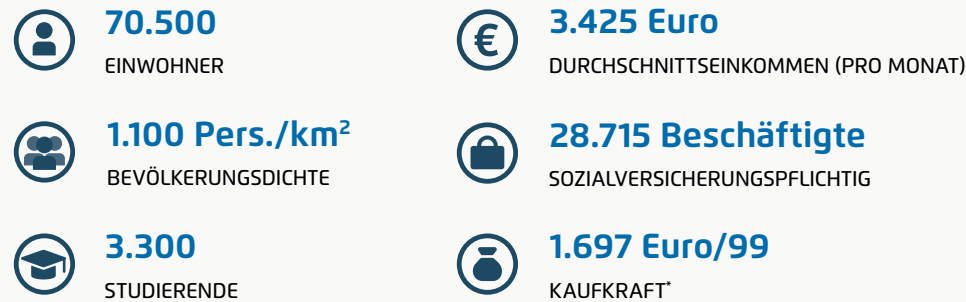
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Obwohl in Ansbach ein vergleichsweise großes Carsharing-Angebot existiert, liegt der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft nur im Mittelfeld der betrachteten Referenzgruppe. Bei den öffentlichen E-Ladepunkten liegt Ansbach auf Rang 2 dieser Stadtgruppe.



ASCHAFFENBURG (Bayern)



*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)

Modal Split

In Aschaffenburg ist der Modal Split nah am Durchschnitt aller großen Mittelstädte, wobei der Radverkehrsanteil positiv heraussticht. Bemerkenswert ist, dass die Stadtbevölkerung im Vergleich aller untersuchten Städte die kürzesten Wege zurücklegt und am wenigsten lang unterwegs ist.

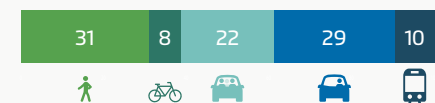
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



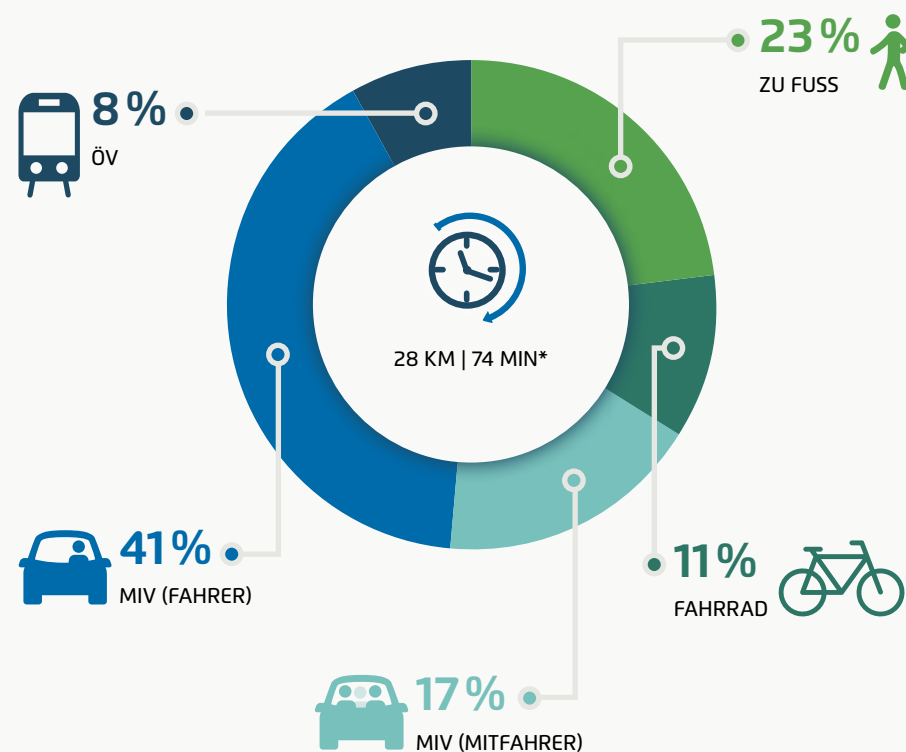
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



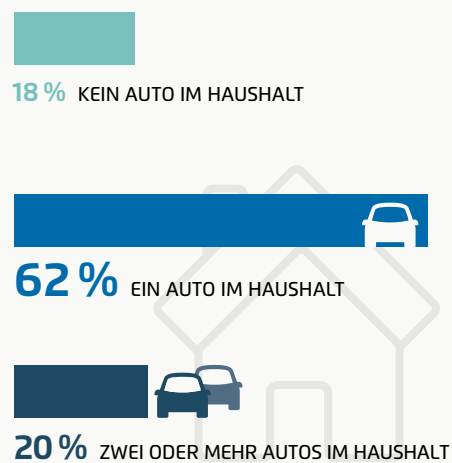
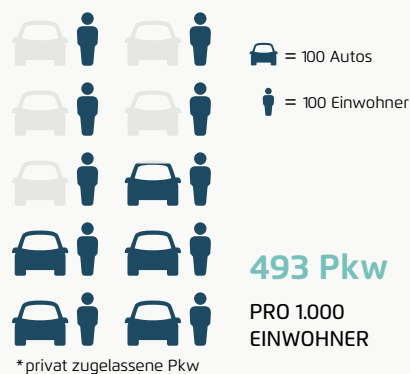
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Aschaffenburg verzeichnet die zweithöchste Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner unter den großen Mittelstädten. Die Mehrfachmotorisierung ist hier leicht überdurchschnittlich. Es kommen weniger Haushalte ohne eigenes Auto aus als im Mittel der Referenzgruppe.

34.733 Pkw*

GESAMT IN ASCHAFFENBURG

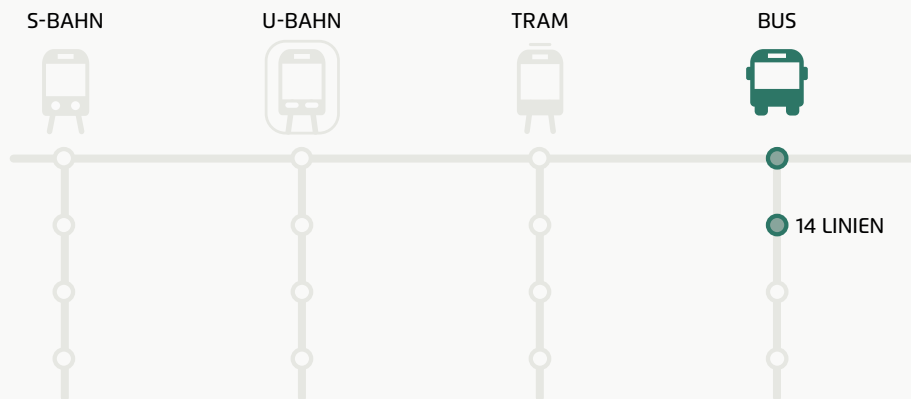


ÖPNV

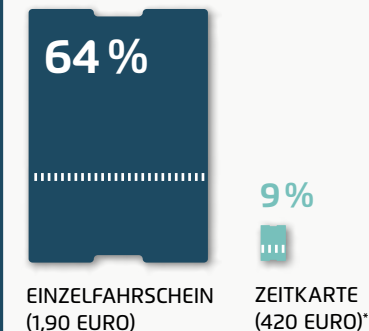
Busse und Bahnen zu nutzen, ist in Aschaffenburg weniger beliebt als im Durchschnitt der großen Mittelstädte. Der Anteil der Fahrgäste, die ein Einzelticket lösen, erreicht den zweithöchsten Wert. Zeitkarten werden hingegen sehr viel weniger genutzt als im Durchschnitt.

38 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

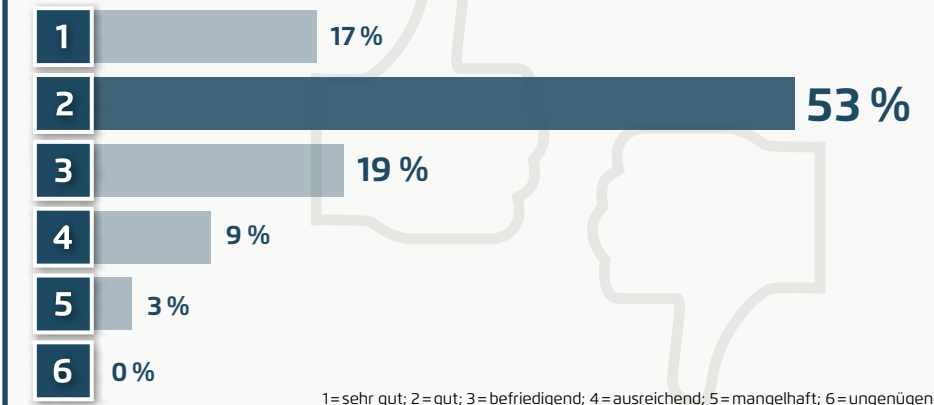


Fahrkarten

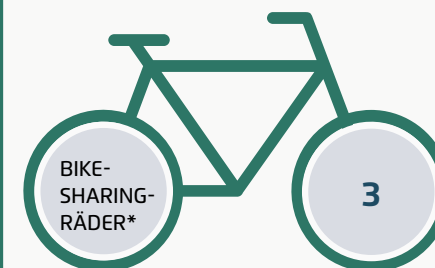


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV

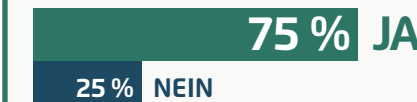


Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,8
RANG 28 VON 106
STÄDTE 50.000–100.000 EINWOHNER

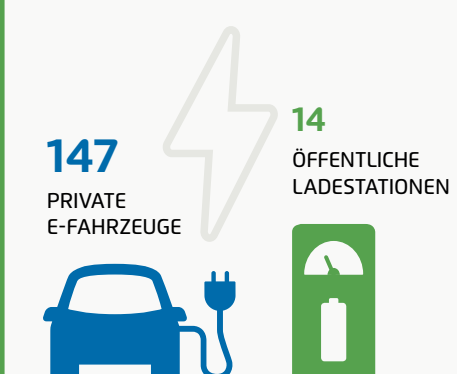
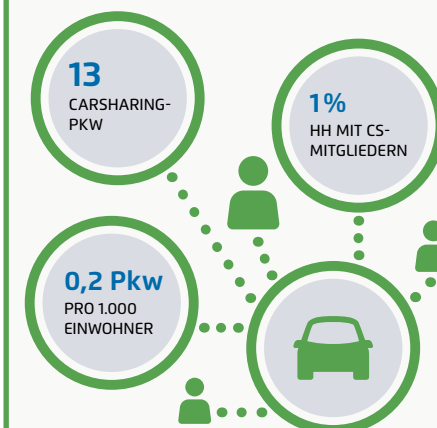
Fahrradverkehr

In Aschaffenburg ist das Fahrrad als Verkehrsmittel beliebter als im Durchschnitt der Städte vergleichbarer Größe. Entsprechend überdurchschnittlich ist auch die Fahrradausstattung der Haushalte.

58 %
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Aschaffenburg hat die zweithöchste Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen der Referenzgruppe, dennoch ist der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft hier am geringsten. Die Stadt verfügt zwar über einige öffentliche E-Ladestationen, es sind jedoch vergleichsweise wenige E-Fahrzeuge zugelassen.



BERLIN



3,6 Mio.
EINWOHNER



4.100 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



192.000
STUDIERENDE



3.222 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



1.340.056 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

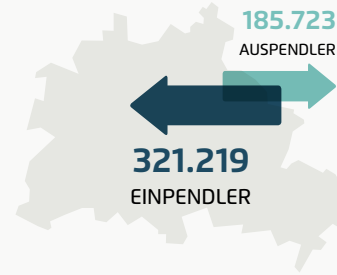


1.521 Euro/101
KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



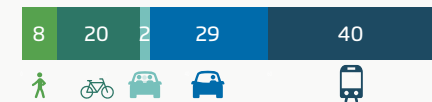
METROPOLE



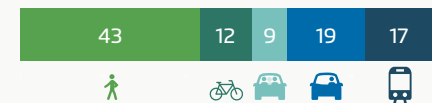
Modal Split

Berlin ist Spitzenreiter beim öffentlichen Personenverkehr: Mehr als ein Viertel aller Wege wird in der Bundeshauptstadt mit Bus und Bahn zurückgelegt. Außerdem sind die Berliner täglich länger im Verkehr unterwegs als die Bewohner aller anderen Metropolen.

MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



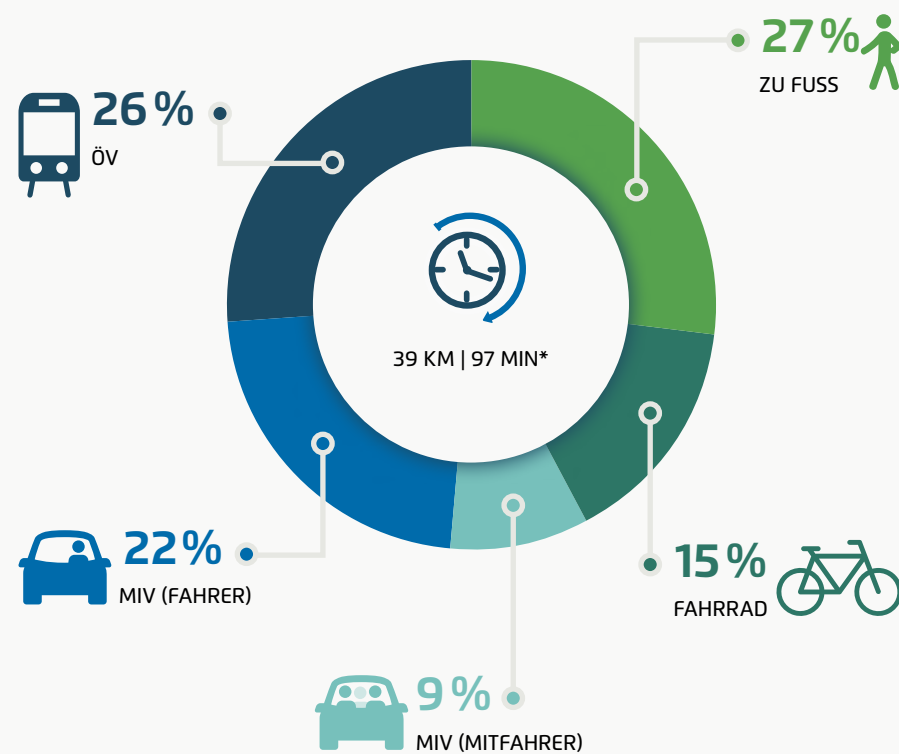
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



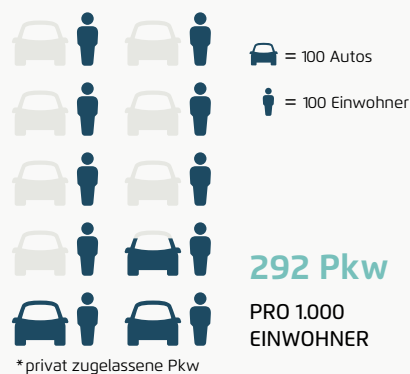
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Zwar ist Berlin die Stadt mit der höchsten Anzahl privat zugelassener Pkw bundesweit, jedoch leben hier auch die meisten Menschen. Bezogen auf 1.000 Einwohner ist die Pkw-Anzahl von allen analysierten Städten am niedrigsten. Auch bei der Anzahl der Haushalte ohne eigenen Pkw steht Berlin auf Platz 1.

1.051.342 Pkw*

GESAMT IN BERLIN



51 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

43 % EIN AUTO IM HAUSHALT

6 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

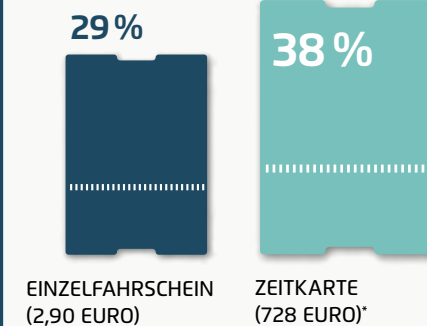
ÖPNV

Als größte deutsche Stadt besitzt Berlin das umfangreichste Netz öffentlicher Verkehrsmittel. Deren Beliebtheit liegt – verglichen mit anderen Metropolen – im Mittelfeld. Die Berliner Fahrgäste nutzen dabei gerne Zeitkarten und vergleichsweise selten Einzeltickets.

62 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten



* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Bikesharing



* Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Neue Mobilität

Bei der Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner belegt Berlin Platz 3, beim Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft Platz 4 unter den Metropolen. Ähnlich bei der E-Mobilität: Zwar hat Berlin die meisten öffentlichen Ladepunkte, die Stadt liegt bei der Anzahl der E-Fahrzeuge aber nur auf Rang 2, hinter München.

S-BAHN



16 LINIEN

254 KM

133 BHF

U-BAHN



10 LINIEN

153 KM

173 BHF

TRAM



22 LINIEN

300 KM

803 HST

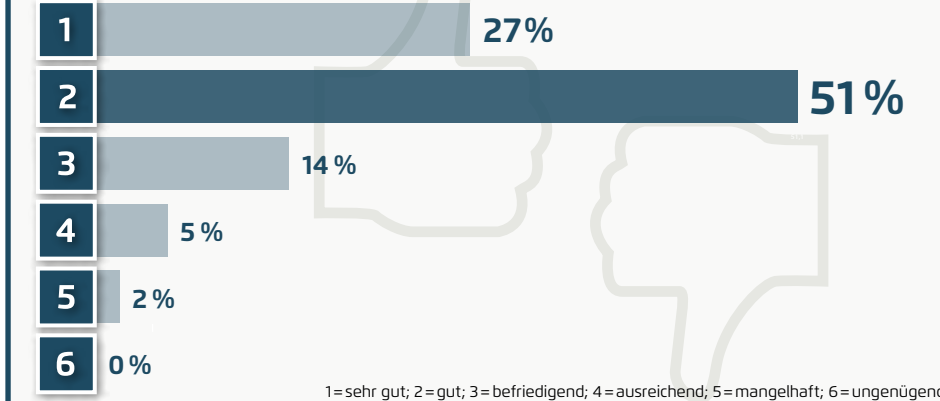
BUS



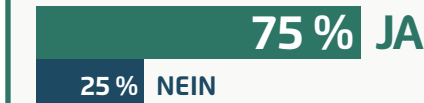
156 LINIEN

6.516 HST

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

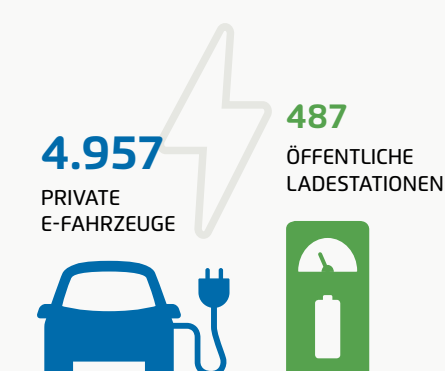
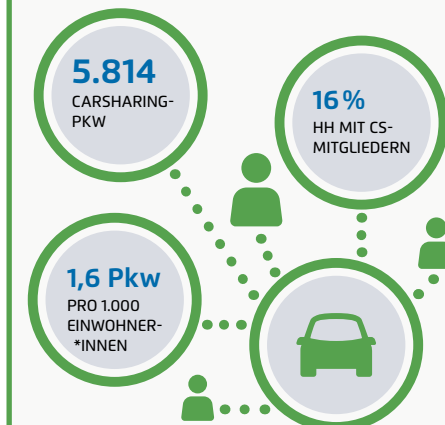
NOTE 4,3
RANG 12 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

Obwohl Berlin die größte stationäre Bikesharing-Flotte hat, liegt die Beliebtheit des Fahrrades als Verkehrsmittel im Metropolenvergleich nur im Mittelfeld. Das gilt ebenso für die Fahrradausstattung der Haushalte. Die Fahrradinfrastruktur wird eher verhalten bewertet.

63 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD



BONN (Nordrhein-Westfalen)



327.000
EINWOHNER



3.808 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



1.600 Per./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



116.964 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG



38.000
STUDIERENDE

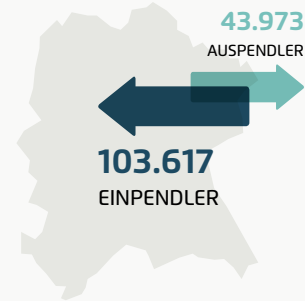


1.551 Euro/108
KAUFKRAFT*

*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



GRÖßE GROßSTADT



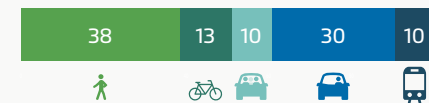
Modal Split

Beim Fuß-, Rad- und öffentlichen Personenverkehr weist die Bundesstadt Werte leicht oberhalb des Durchschnitts der Referenzgruppe auf. Der Verkehrsanteil des MIV ist etwas geringer als im Mittel dieser Städtegruppe.

MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



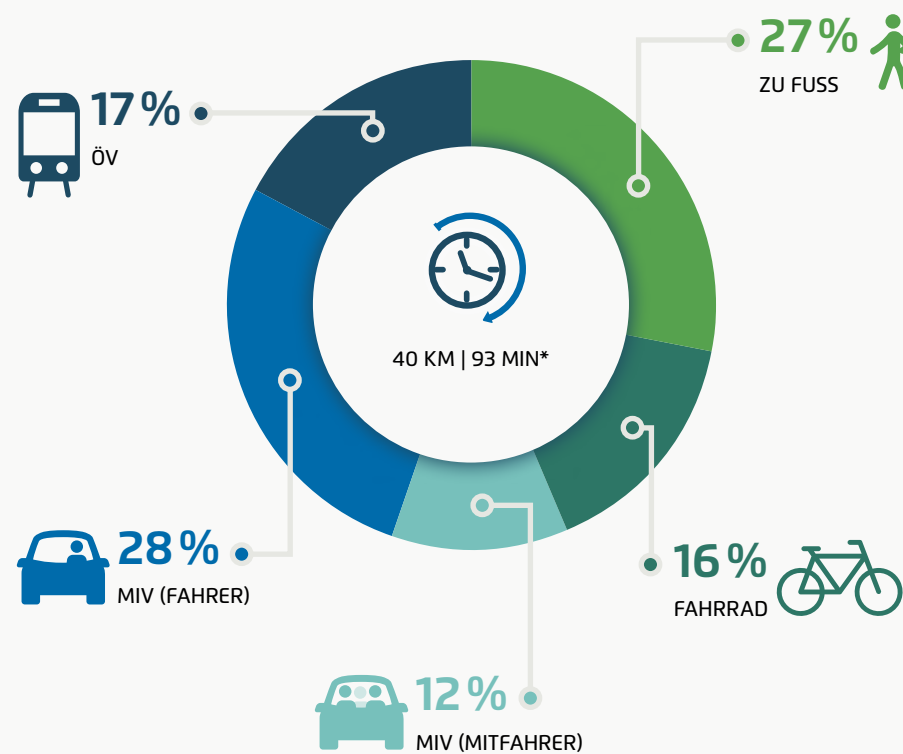
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Ausstattung der Bonner Haushalte mit privaten Pkw liegt im Mittelfeld der Städte vergleichbarer Größe. Die Anzahl der Haushalte ohne eigenes Auto ist etwas kleiner, die Pkw-Dichte größer als im Durchschnitt der Referenzgruppe.

132.095 Pkw*

GESAMT IN BONN



404 Pkw
PRO 1.000 EINWOHNER

*privat zugelassene Pkw

34 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

53 % EIN AUTO IM HAUSHALT

13 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

In Bonn ist der öffentliche Nahverkehr beliebter als im Mittel ähnlich großer Städte. Verglichen mit anderen großen Großstädten ist der Anteil der Fahrgäste, die bei Bahn und Bus auf Zeitkarten zurückgreifen, am höchsten; Einzelfahrscheine werden am seltensten verwendet.

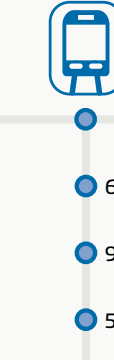
52 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN



STADTBAHN



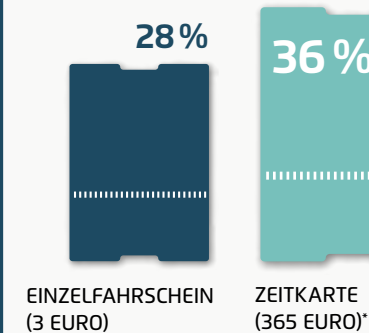
TRAM



BUS

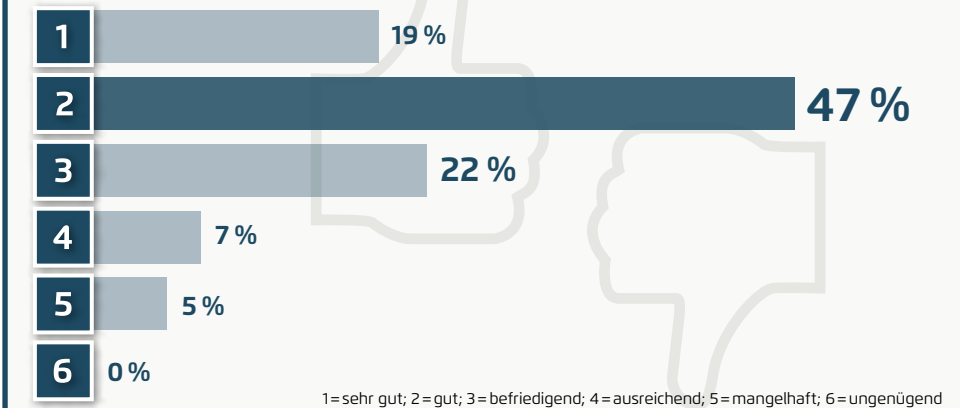


Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,2
RANG 18 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

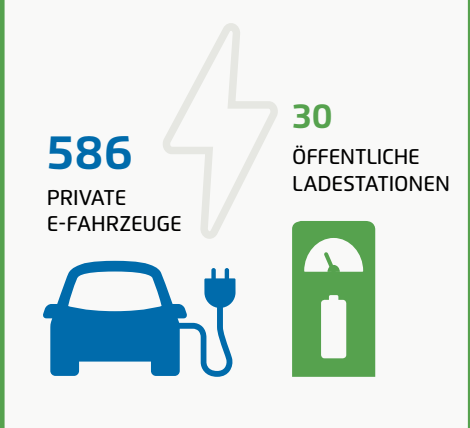
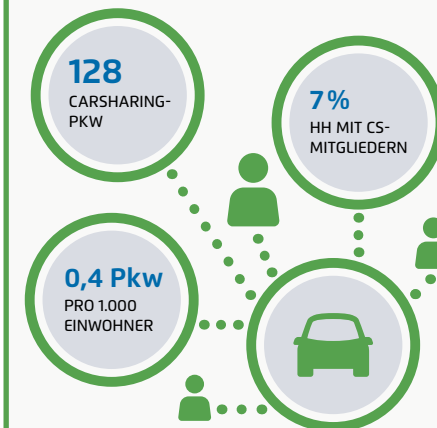
Radfahren ist in Bonn beliebt. Die Bundesstadt liegt hier auf Platz 3 unter den Städten mit vergleichbarer Größe. Bei der Fahrradausstattung der Haushalte kommt Bonn auf den zweithöchsten Wert. Hinzu kommt die größte Bikesharing-Flotte innerhalb der Referenzgruppe.

71%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Gemessen an der Einwohnerzahl nimmt Bonn beim Carsharing-Angebot innerhalb der Referenzgruppe den vorletzten Platz ein. Entsprechend niedrig ist der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft. Bei der Anzahl der zugelassenen E-Fahrzeuge liegt Bonn zusammen mit Karlsruhe auf Platz 4 der insgesamt neun Großstädte vergleichbarer Größe.



BREMEN



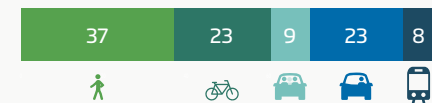
Modal Split

Im Vergleich der Städte über 500.000 Einwohner hat die Hansestadt den mit Abstand höchsten Radverkehrsanteil und den niedrigsten Anteil von Bahn und Bus am Verkehrsmittelmix. Die Bremer sind dabei über den Tag kürzer unterwegs als im Durchschnitt und legen die kürzeste Tagesstrecke zurück.

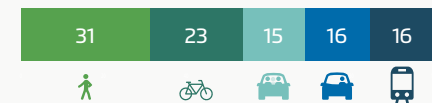
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



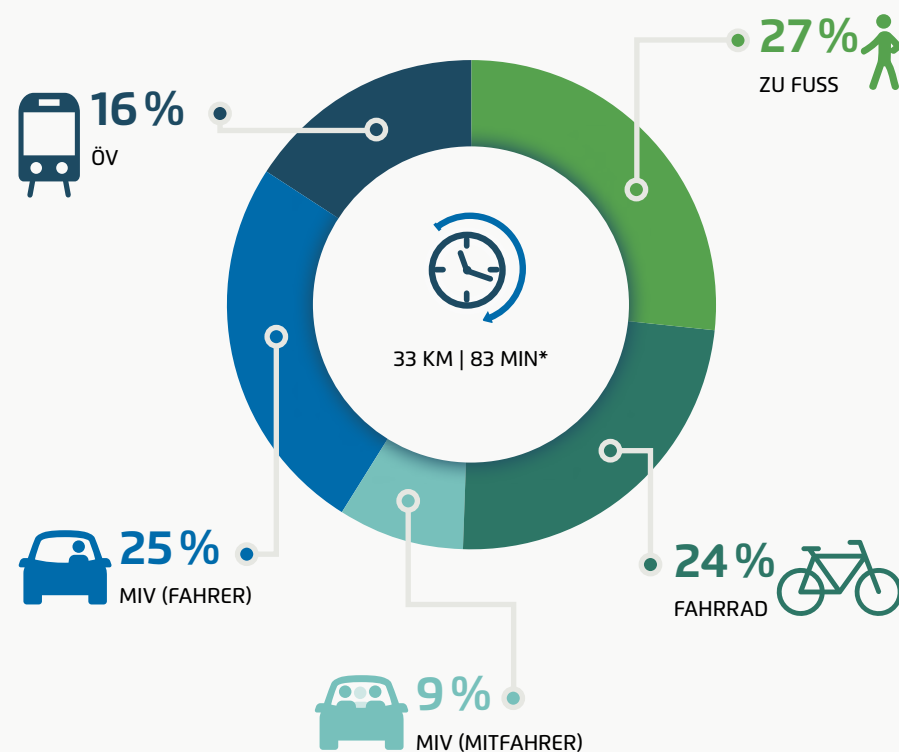
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



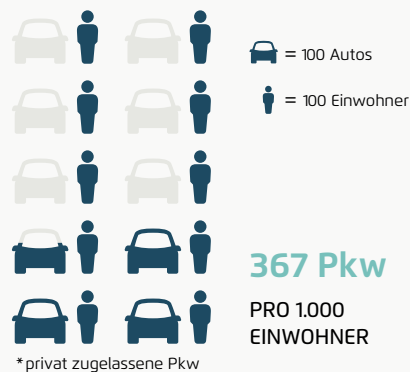
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Obwohl der Anteil der Haushalte ohne eigenen Pkw über dem Metropolendurchschnitt (Platz 3 nach Berlin und Frankfurt am Main) liegt, rangiert Bremen bei der Zahl der Pkw pro 1.000 Einwohner auf dem 2. Platz. Nur in Nürnberg ist diese Zahl höher.

208.707 Pkw*

GESAMT IN BREMEN



46 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

46 % EIN AUTO IM HAUSHALT

9 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

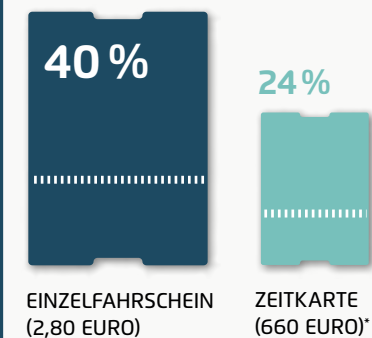
ÖPNV

Der Verkehrsanteil von Bussen und Bahnen ist niedrig und die Beliebtheit des öffentlichen Nahverkehrs vergleichsweise gering. Entsprechend nutzen Fahrgäste in Bremen meistens Einzelfahrscheine, während Zeitkarten nur unterdurchschnittlich oft zum Einsatz kommen.

51%

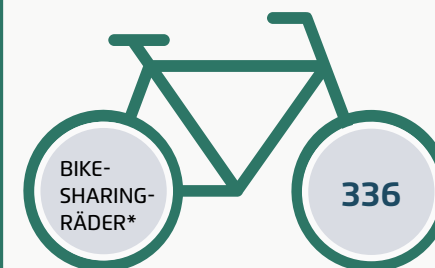
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

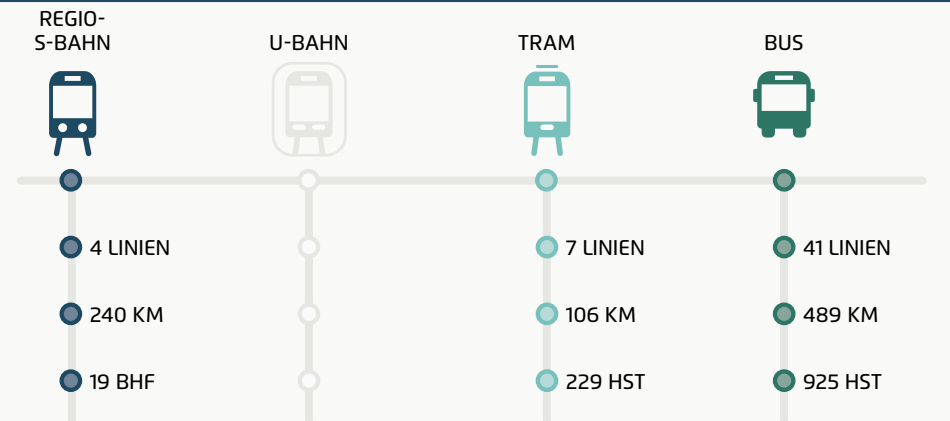
Bikesharing



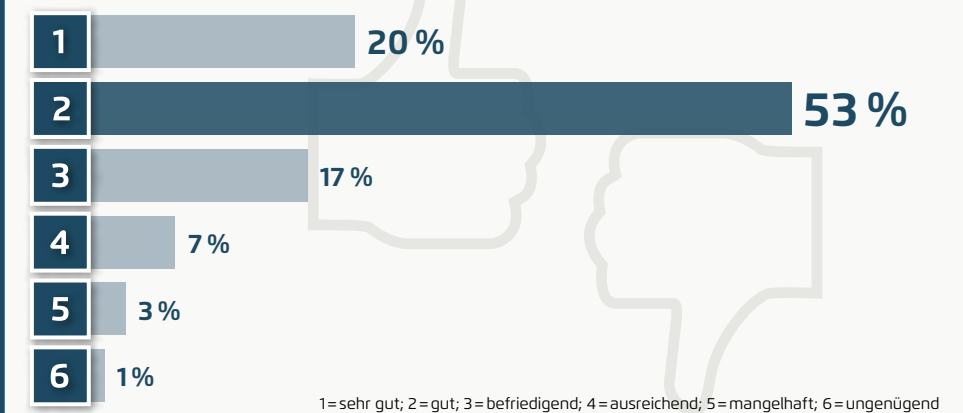
*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Neue Mobilität

Das Carsharing-Angebot der Metropole an der Weser liegt unterhalb des Mittelwerts der Metropolen, ebenso die Carsharing-Mitgliedschaften in den Haushalten. Bremen verzeichnet bislang keine besonders große Flotte von E-Fahrzeugen, bietet allerdings genauso viele öffentliche Ladestationen an wie die Millionenstadt Köln.



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

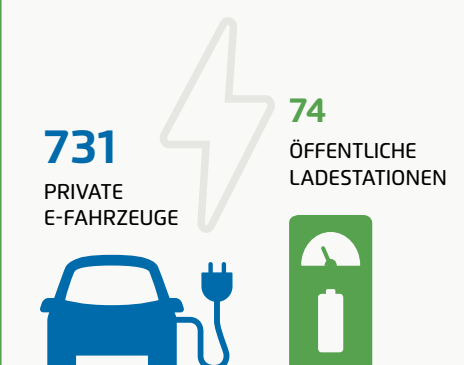
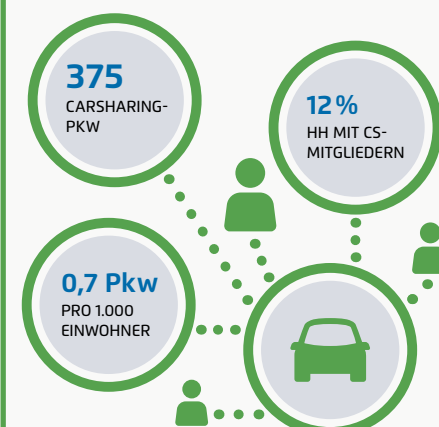
NOTE 3,5
RANG 1 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

Bei der Beliebtheit des Radverkehrs belegt Bremen den Spitzenplatz unter den Metropolen. In fast 9 von 10 Haushalten steht ein Fahrrad zur Verfügung. Bei den Noten für die Fahrradinfrastruktur liegt die Hansestadt in der Gruppe der Metropolen ebenfalls ganz vorn.

75%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD



BRÜHL (Nordrhein-Westfalen)



46.000
EINWOHNER



3.368 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



1.300 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



15.331 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

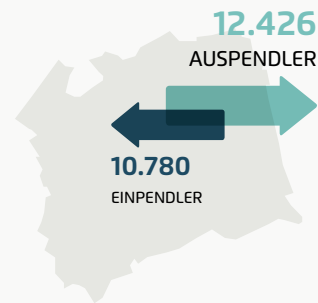


Keine Hochschule
STUDIERENDE



1.780 Euro/106
KAUFKRAFT*

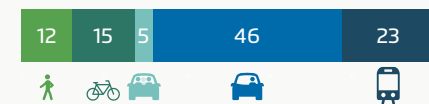
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



Modal Split

Unter den untersuchten Mittelstädten weist Brühl einen der höchsten Verkehrsanteile des Umweltverbunds auf. Der MIV wird hier hingegen vergleichsweise selten genutzt. Die Tagesstrecke liegt deutlich unter dem Durchschnitt der Mittelstädte.

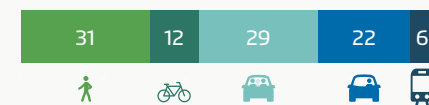
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



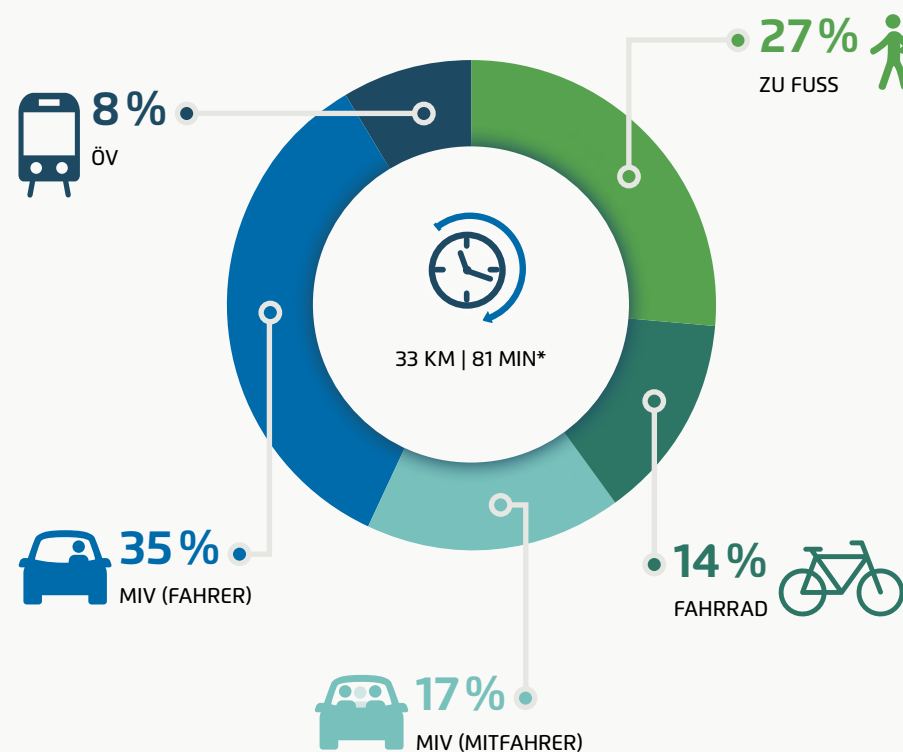
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



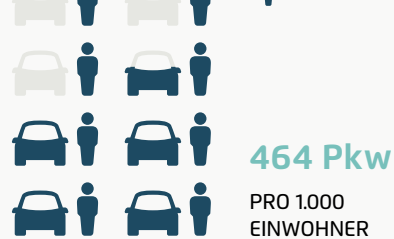
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner ist in Brühl etwas niedriger als im Durchschnitt der untersuchten Mittelstädte. Höher als im Mittel dieser Gruppe fällt hingegen die Mehrfachmotorisierung der Haushalte aus.

21.366 Pkw*

GESAMT IN BRÜHL



*privat zugelassene Pkw

21% KEIN AUTO IM HAUSHALT

58% EIN AUTO IM HAUSHALT

22% ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Der öffentliche Verkehr ist in Brühl beliebter als im Durchschnitt der untersuchten Mittelstädte. Deutlich seltener als im Mittel dieser Stadtgruppe nutzen die Fahrgäste hier Einzelfahrscheine.

44%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN



U-BAHN



STADTBAHN



BUS

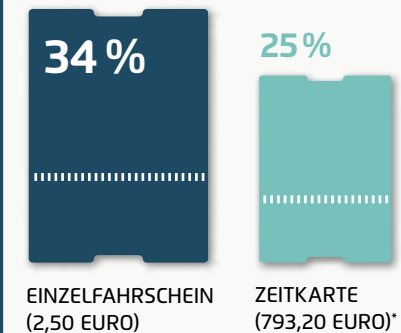


1 LINIEN

12 LINIEN

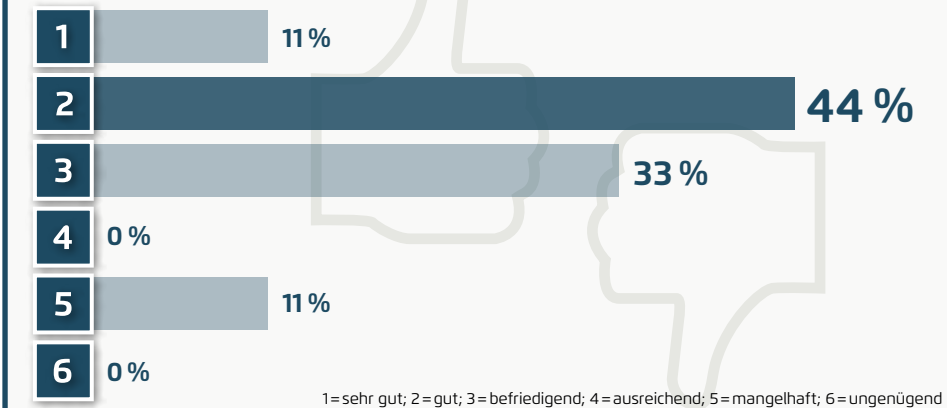
65 KM

Fahrkarten

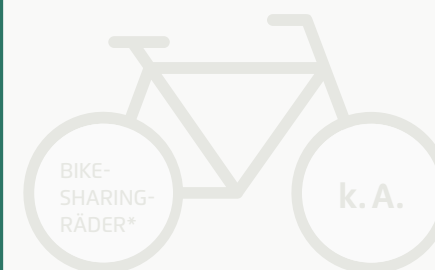


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,9
RANG 159 VON 311
STÄDTE <50.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

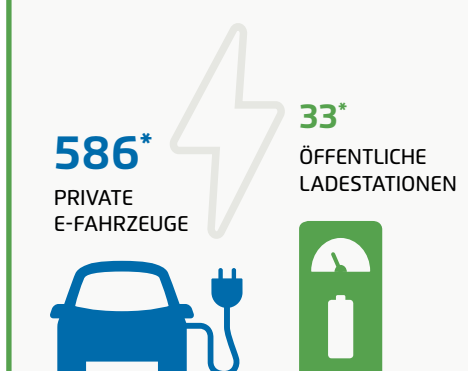
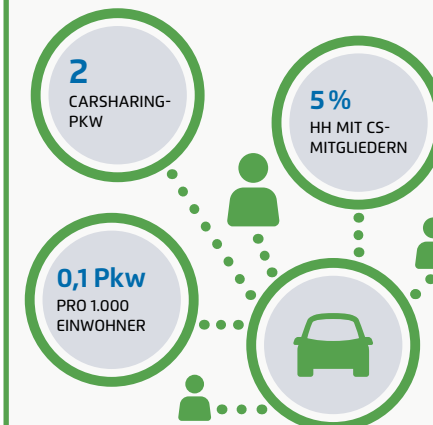
Trotz der mittelmäßigen Bewertung im ADFC-Test ist das Radfahren in Brühl so beliebt wie in keiner anderen der untersuchten Mittelstädte. Entsprechend überdurchschnittlich viele Haushalte besitzen ein Fahrrad.

88%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

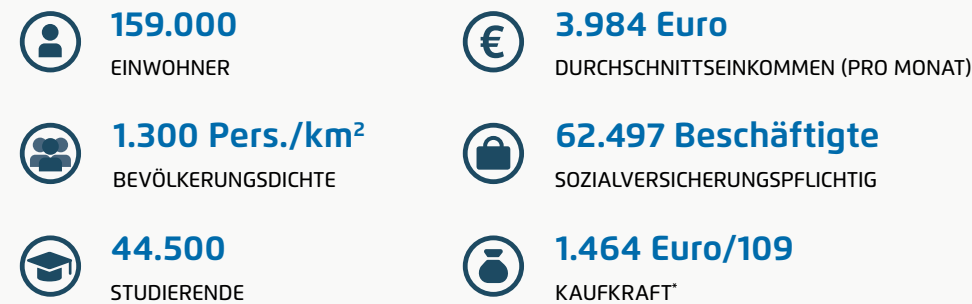
Neue Mobilität

Trotz des sehr überschaubaren Carsharing-Angebotes verfügen in Brühl mehr Haushalte über eine Carsharing-Mitgliedschaft als im Durchschnitt aller betrachteten Mittelstädte. Ferner sind in Brühl und der umliegenden Region vergleichsweise viele E-Fahrzeuge zugelassen.



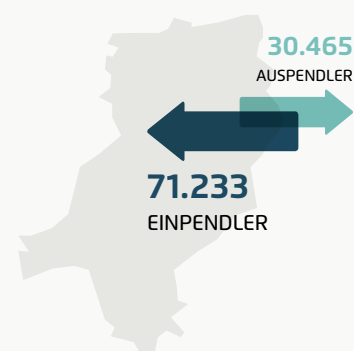
*Zahl für den Rhein-Erft-Kreis

DARMSTADT (Hessen)



*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)

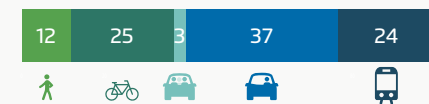
KLEINE GROßSTADT



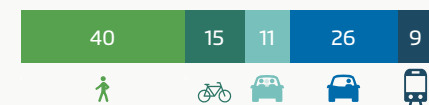
Modal Split

In Darmstadt verzeichnen alle Verkehrsmittel des Umweltverbunds höhere Anteile am Verkehrsmittel-mix, als das im Durchschnitt der Referenzgruppe der Fall ist. Im Gegenzug ist der MIV-Anteil unterdurchschnittlich. Fast genau im Mittel liegen die Werte für Tagesstrecke und Unterwegszeit.

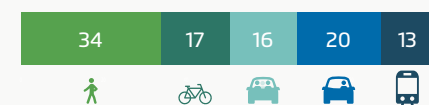
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



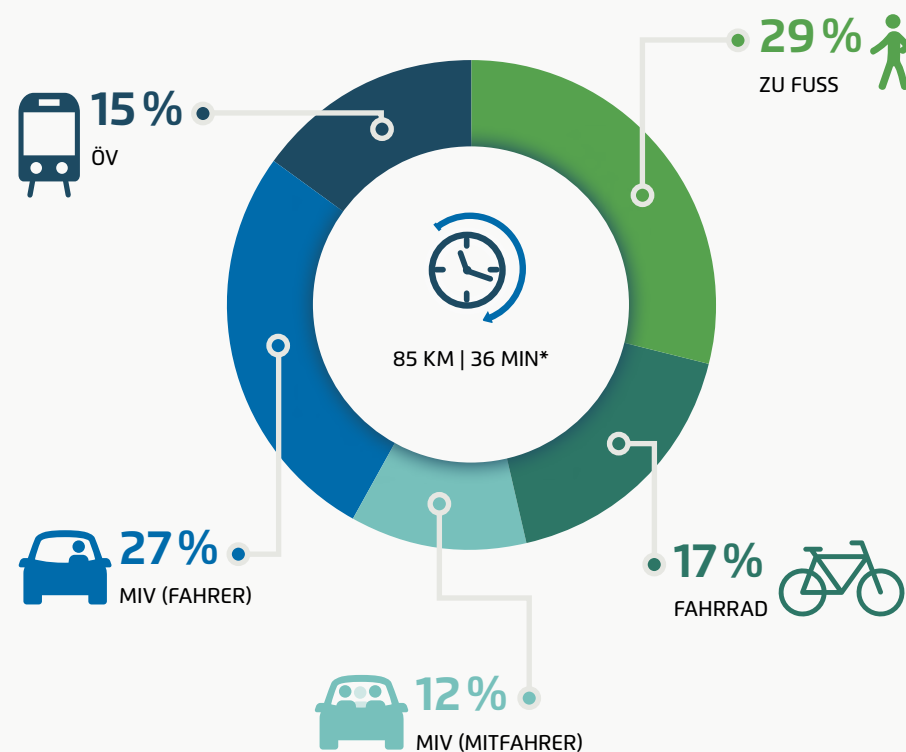
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



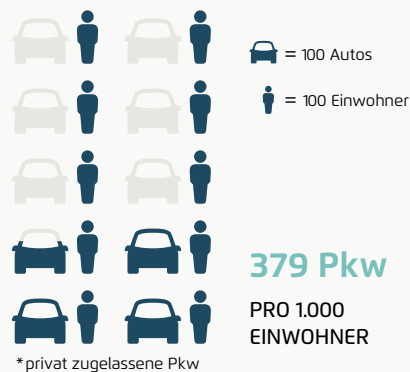
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner ist in Darmstadt etwas geringer als in anderen Städten vergleichbarer Größe. Das trifft auch auf die Mehrfachmotorisierung zu. Höher fällt hingegen der Anteil der Haushalte aus, die kein eigenes Auto besitzen.

60.213 Pkw*

GESAMT IN DARMSTADT



37 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

52 % EIN AUTO IM HAUSHALT

11 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

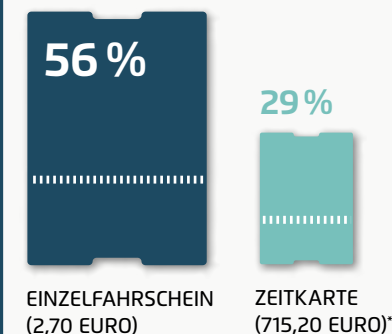
ÖPNV

Den Spitzenplatz in der Referenzgruppe belegt Darmstadt bei der Beliebtheit von Bahnen und Bussen. Dabei nutzen die Darmstädter trotz dem meist Einzeltickets. Doch auch der Anteil der Zeitkartennutzer ist hier überdurchschnittlich hoch.

59 %

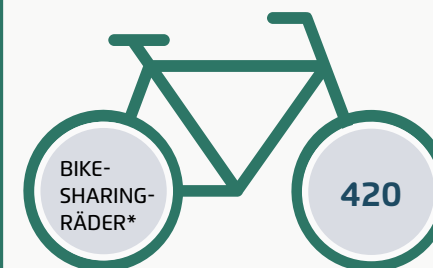
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

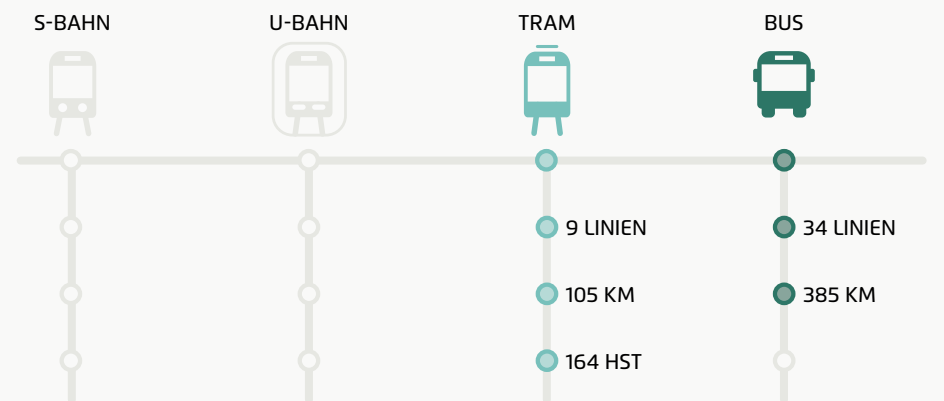
Bikesharing



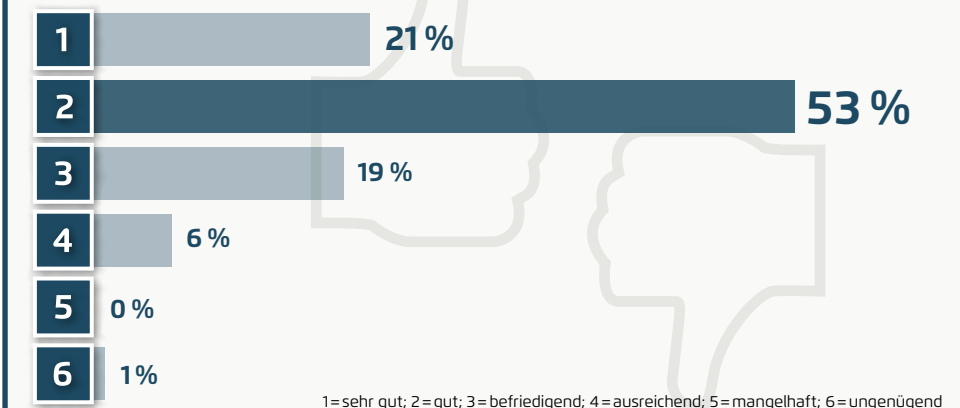
*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Neue Mobilität

In Relation zur Bevölkerung weist Darmstadt das zweitgrößte Carsharing-Angebot der Referenzgruppe auf. Entsprechend überdurchschnittlich ist der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft. Unter den Städten vergleichbarer Größe hat Darmstadt die höchste Zahl zugelassener E-Fahrzeuge.



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

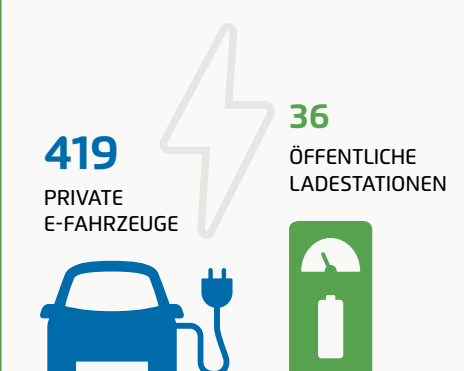
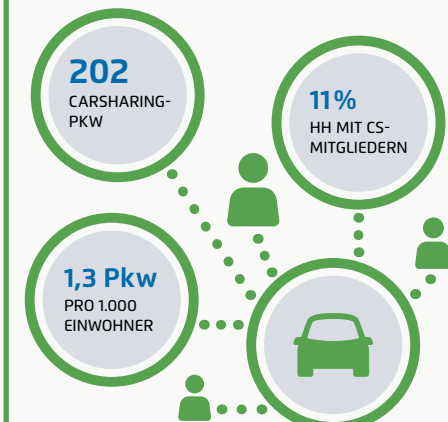
NOTE 3,8
RANG 9 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

Überdurchschnittliche Werte erzielt Darmstadt bei der Beliebtheit des Radverkehrs und bei der Fahrradausstattung der Haushalte. Hier gibt es die größte Bikesharing-Flotte aller Städte vergleichbarer Größe. Auch die Bewertung der Radinfrastruktur fällt vergleichsweise gut aus.

69 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD



ERLANGEN (Bayern)



112.000
EINWOHNER



1.500 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



29.200
STUDIERENDE



4.319 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



47.221 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

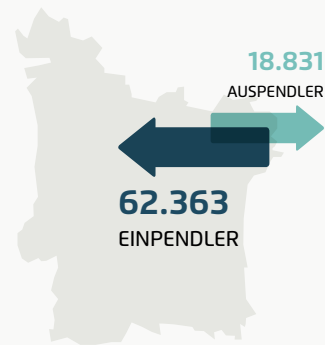


1.678 Euro/103
KAUFKRAFT*

*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



KLEINE GROßSTADT



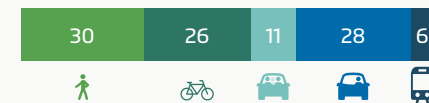
Modal Split

In keiner anderen untersuchten Stadt werden mehr Wege mit dem Rad zurückgelegt als in Erlangen. Der Anteil aller anderen Verkehrsmittel ist unterdurchschnittlich, derjenige des MIV sogar der geringste der Referenzgruppe. Die tägliche Wegstrecke und Unterwegszeit ist zudem vergleichsweise kurz.

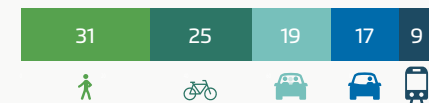
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



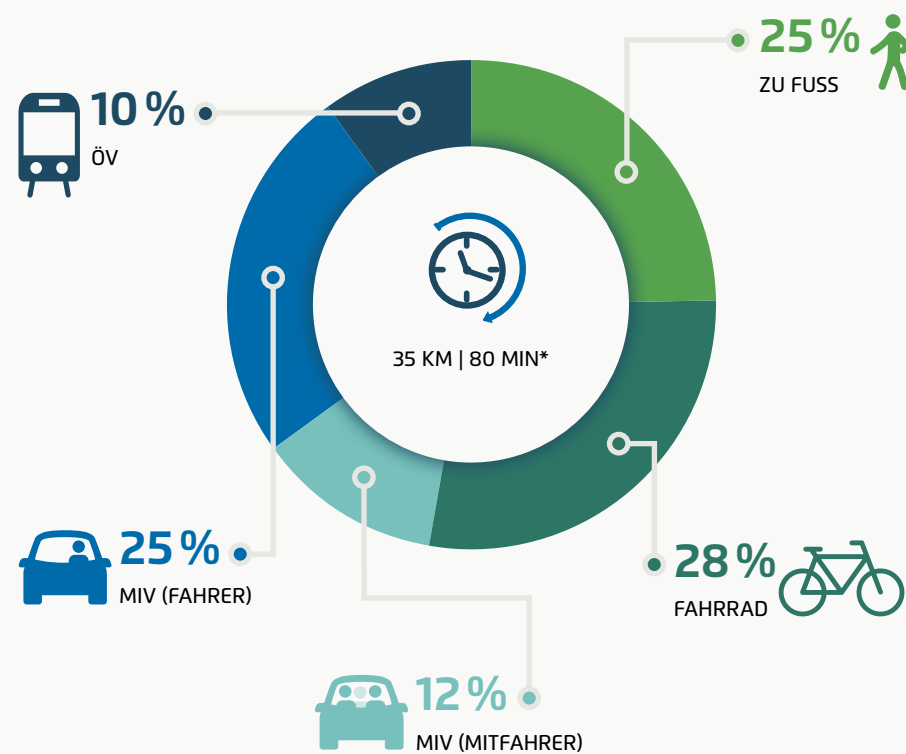
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner ist in Erlangen höher als im Durchschnitt der Städte vergleichbarer Größe. Weniger Haushalte kommen hier ohne ein eigenes Auto aus. Allerdings ist die Mehrfachmotorisierung unterdurchschnittlich.

48.268 Pkw*

GESAMT IN ERLANGEN



431 Pkw
PRO 1.000
EINWOHNER

*privat zugelassene Pkw

29 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

58 % EIN AUTO IM HAUSHALT

13 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

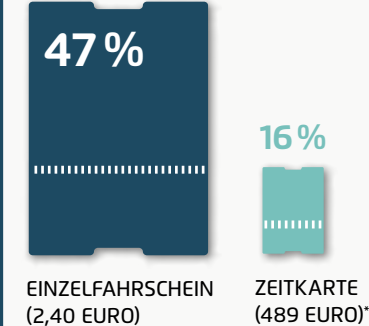
ÖPNV

Der öffentliche Verkehr ist in Erlangen etwas weniger beliebt als im Mittel der Referenzgruppe. Die Nutzung von Einzeltickets liegt exakt im Durchschnitt, während die Fahrgäste – verglichen mit der Referenzgruppe – am seltensten auf Zeitkarten zurückgreifen.

47 %

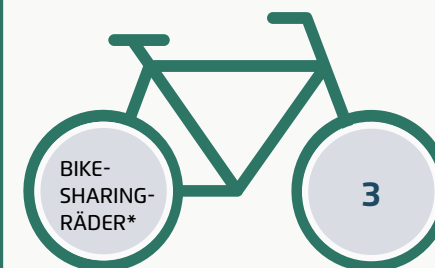
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

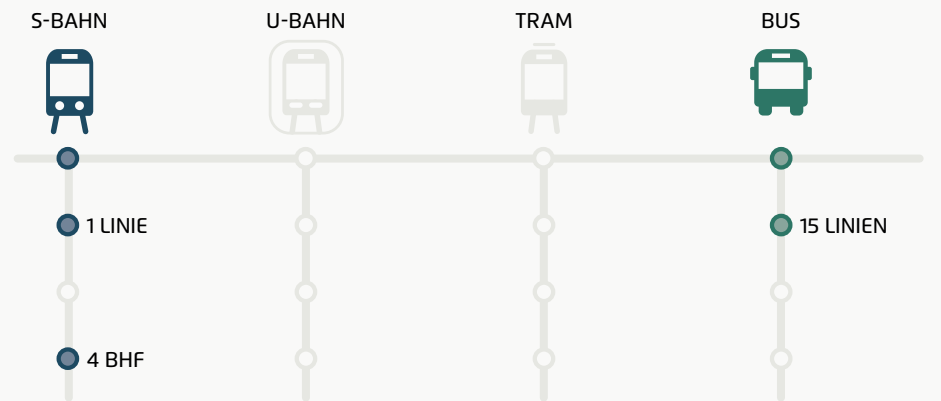
Bikesharing



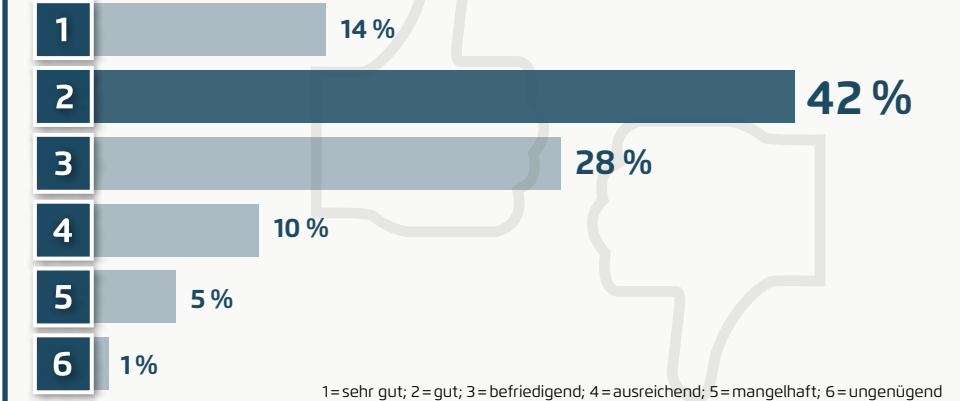
*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Neue Mobilität

Beim Carsharing-Angebot liegt Erlangen an der drittletzten Stelle von allen untersuchten kleinen Großstädten. Entsprechend fällt der Anteil der Haushalte, die über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen, sehr niedrig aus. Bei der Anzahl der zugelassenen E-Fahrzeuge belegt Erlangen einen Platz im Mittelfeld der Referenzgruppe.



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



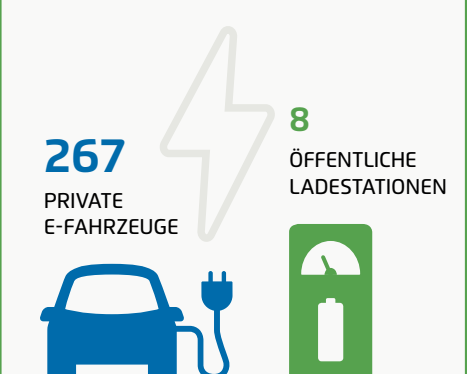
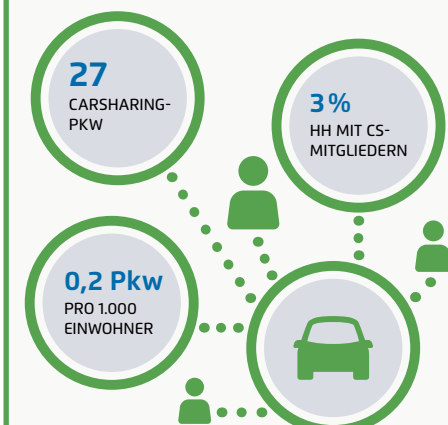
Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,4
RANG 2 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

Die Beliebtheit des Fahrrades ist in Erlangen besonders hoch (Rang 2 von allen untersuchten Städten). Zudem gibt es hier die meisten Fahrräder pro Haushalt. Wenig überraschend wird auch die Radinfrastruktur hier sehr gut bewertet.

83 %
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD



FRANKFURT AM MAIN (Hessen)



753.000
EINWOHNER



3.000 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



66.800
STUDIERENDE



3.970 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)

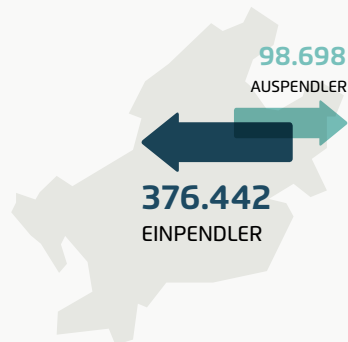


306.107 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG



1.493 Euro/116
KAUFKRAFT*

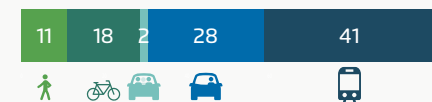
* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



Modal Split

Frankfurt ist die Bundeshauptstadt des Umweltverbunds: Mit einem Drittel der Wege wird hier so oft zu Fuß gegangen wie in keiner anderen untersuchten Stadt. Gleichzeitig weist die Mainmetropole den geringsten Verkehrsanteil des motorisierten Individualverkehrs auf. Eine Herausforderung stellt die immense Zahl von Einpendlern dar.

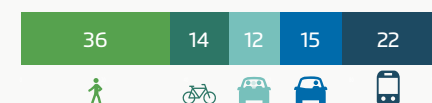
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



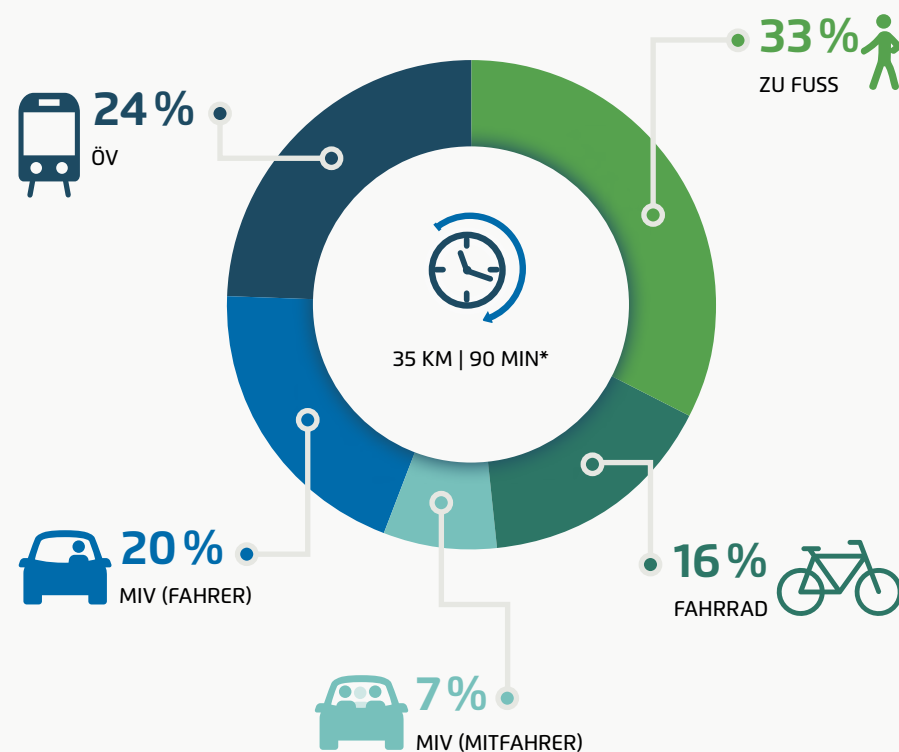
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



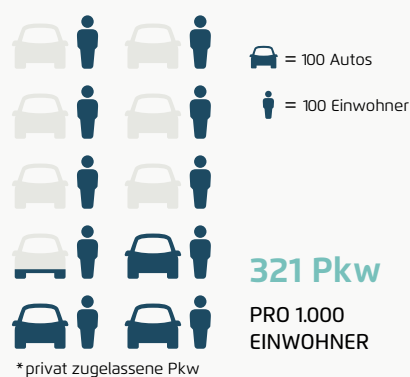
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Korrespondierend mit dem niedrigen Verkehrsanteil des MIV hat Frankfurt hinter Berlin den zweithöchsten Anteil aller untersuchten 35 Städte an Haushalten ohne Pkw. Gemessen an der Fahrzeuganzahl pro 1.000 Einwohner weisen nur zwei der untersuchten Städte noch niedrigere Werte auf als Frankfurt.

240.722 Pkw*

GESAMT IN FRANKFURT AM MAIN



47 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

45 % EIN AUTO IM HAUSHALT

8 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Verglichen mit anderen Metropolen nutzen überdurchschnittlich viele Fahrgäste in Frankfurt Busse und Bahnen mit Einzelfahrscheinen. Die Beliebtheit der öffentlichen Verkehrsmittel liegt im Mittelfeld der Metropolen.

62 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN



9 LINIEN

300 KM

110 BHF

U-BAHN



9 LINIEN

111 KM

86 BHF

TRAM



10 LINIEN

107 KM

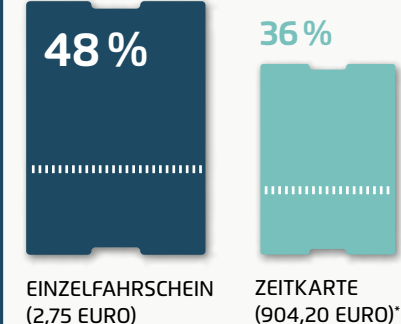
149 HST

BUS



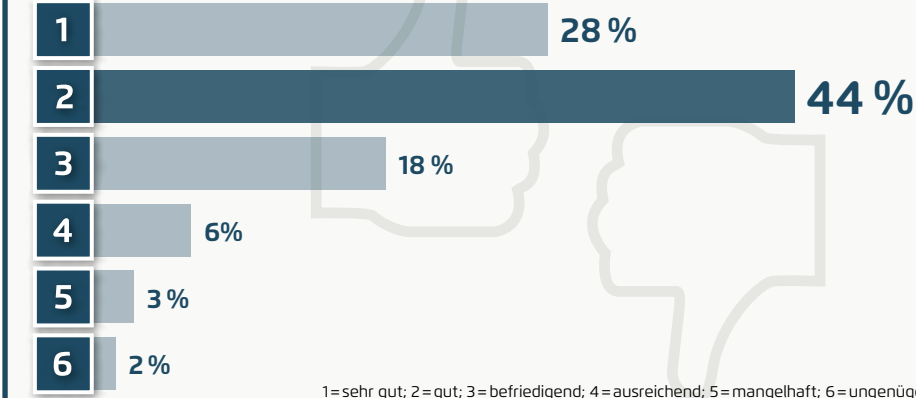
18 LINIEN

Fahrkarten



* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV

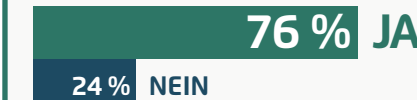


Bikesharing



* Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,9
RANG 4 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

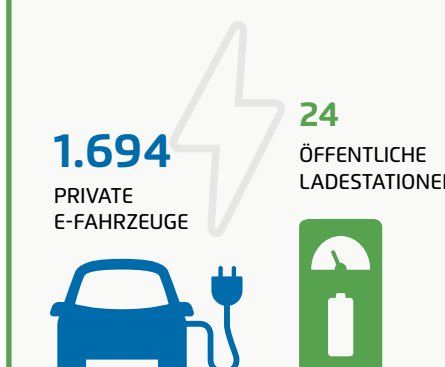
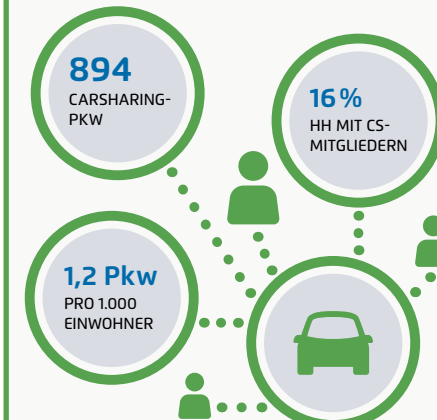
Im Vergleich der Metropolen ist das Radfahren in Frankfurt etwas weniger beliebt als im Durchschnitt – obwohl die Fahrradinfrastruktur vergleichsweise gut bewertet wird und die fünftgrößte stationäre Bikesharing-Flotte aller untersuchten Städte bereitsteht.

62 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

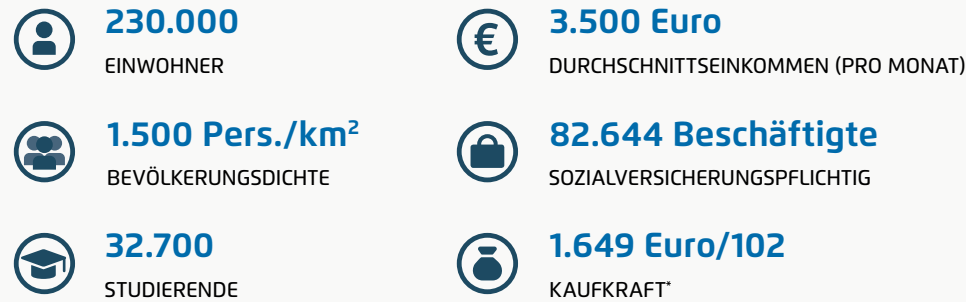
Neue Mobilität

Während das Carsharing-Angebot (in Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner) kleiner ist als im Metropolenmittel, liegt der Anteil von Haushalten mit Carsharing-Mitgliedschaft genau im Durchschnitt. Frankfurts 6. Platz von den insgesamt neun Metropolen bei der Anzahl der zugelassenen E-Fahrzeuge korrespondiert mit einer sehr kleinen Zahl öffentlicher Ladestationen.

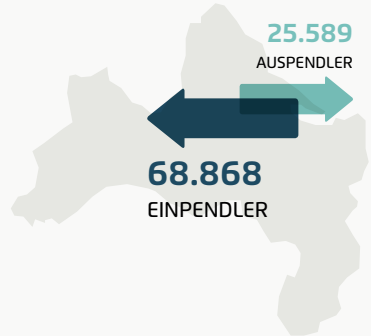


FREIBURG IM BREISGAU (Baden-Württemberg)

GROßE GROßSTADT



* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



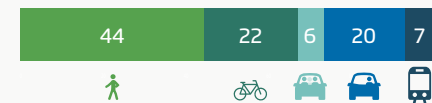
Modal Split

Freiburg hat den höchsten Verkehrsanteil des Umweltverbunds unter den Städten ähnlicher Größe. Besonders überdurchschnittlich ist der Radverkehr ausgeprägt, während der motorisierte Individualverkehr den niedrigsten Wert der Referenzgruppe aufweist. Die Freiburger legen dabei besonders weite Tagesstrecken zurück und sind entsprechend lange unterwegs.

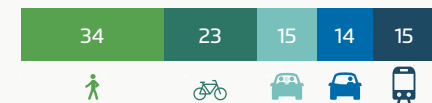
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



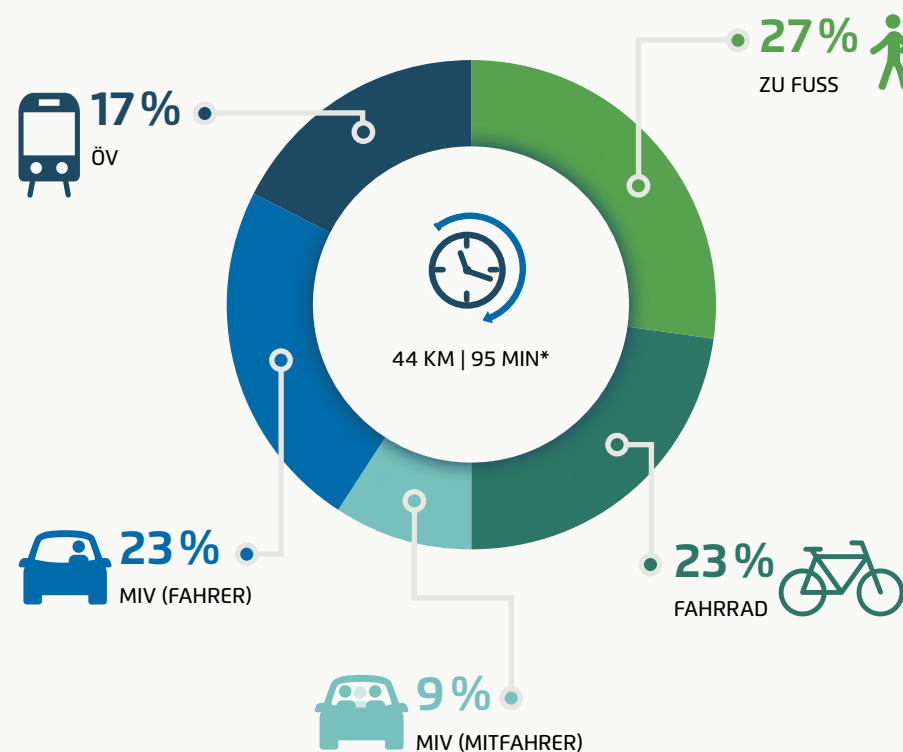
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



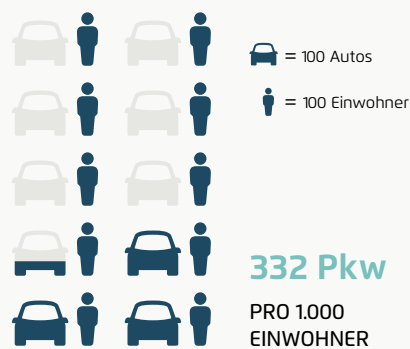
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

In keiner anderen Stadt mit 200.000 bis 500.000 Einwohnern fallen Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner und Mehrfachmotorisierung geringer aus und kommen mehr Haushalte gänzlich ohne ein eigenes Auto aus als in Freiburg.

76.397 Pkw*

GESAMT IN FREIBURG IM BREISGAU



* privat zugelassene Pkw

44 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

49 % EIN AUTO IM HAUSHALT

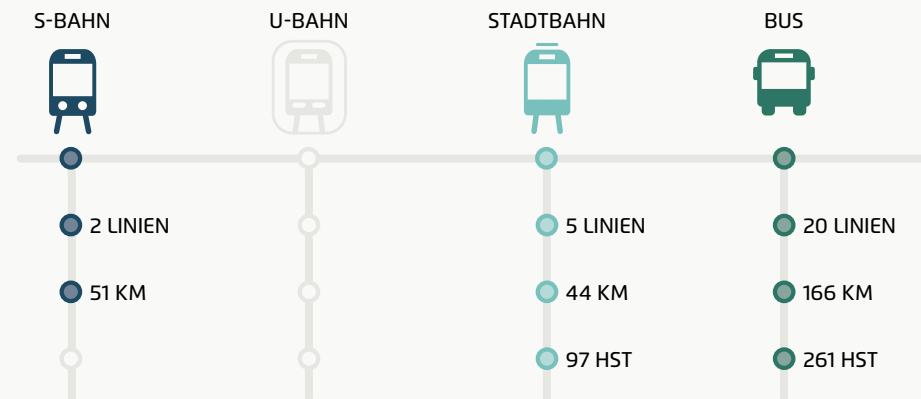
8 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

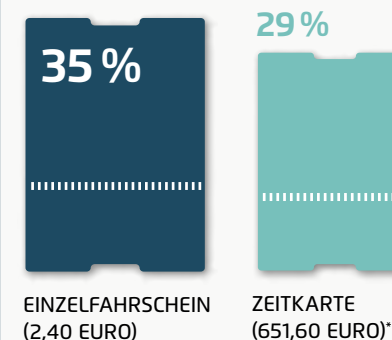
Innerhalb der Referenzgruppe sind Bus und Bahn nur in Kassel noch beliebter als in Freiburg. Der Anteil der Fahrgäste, die dafür einen Einzelfahrschein nutzen, ist unterdurchschnittlich. Der Nutzungsanteil der Zeitkarten liegt genau im Mittel der Referenzgruppe.

55 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

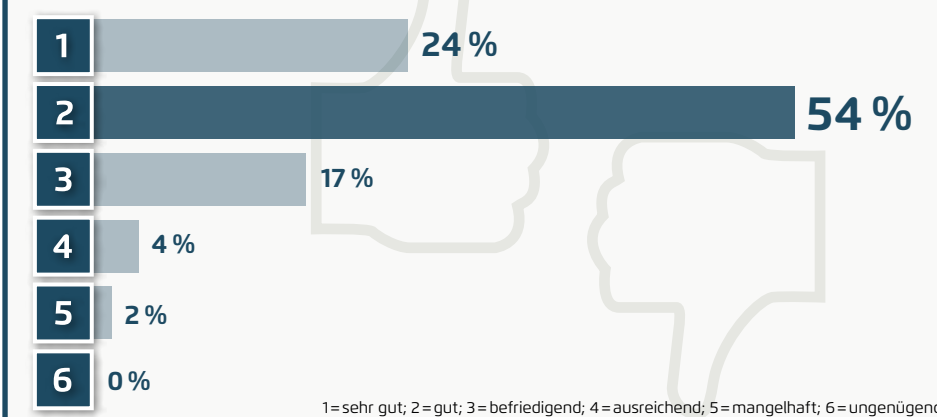


Fahrkarten

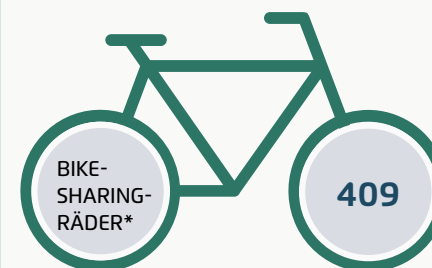


* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



* Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,4
RANG 3 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

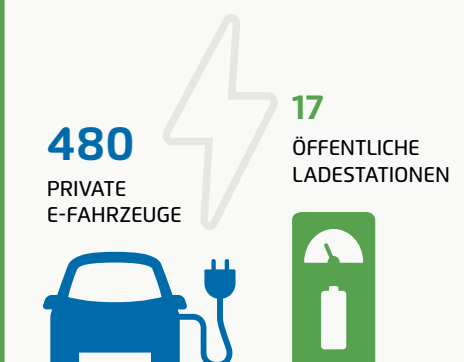
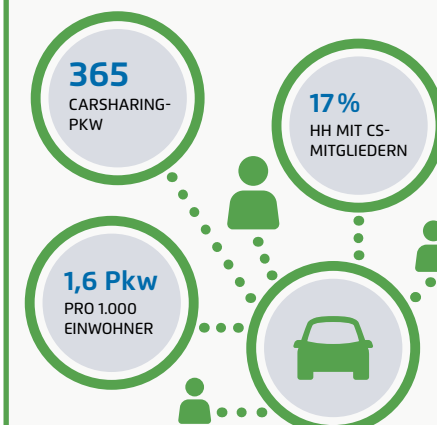
Einen Spitzenwert in der Referenzgruppe verbucht Freiburg bei der Beliebtheit des Radverkehrs sowie der Fahrradausstattung der Haushalte. Die Bikesharing-Flotte ist die drittgrößte in dieser Städtegruppe. Die Bewertung der Radinfrastruktur fällt ebenso vergleichsweise gut aus.

82 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Nach dem Spitzenreiter Karlsruhe besitzt Freiburg die zweitgrößte Carsharing-Flotte (gemessen an der Einwohnerzahl) und zusammen mit Karlsruhe die meisten Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft in der Gruppe der großen Großstädte. Unterdurchschnittliche Werte verbucht die Breisgau-Stadt bei der E-Mobilität.



FULDA (Hessen)



68.600

EINWOHNER



660 Pers./km²

BEVÖLKERUNGSDICHTE



9.000

STUDIERENDE



3.152 Euro

DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



87.941 Beschäftigte

SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG



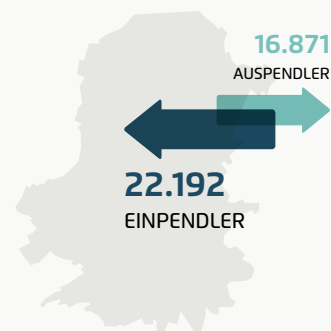
1.619 Euro/96

KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



GRÖßE MITTELSTADT



Modal Split

Der Modal Split in Fulda liegt überwiegend im Mittel der Städte vergleichbarer Größe. Der Verkehrsanteil des Umweltverbunds ist leicht unterdurchschnittlich. Deutlich länger ist die tägliche Wegelänge, die von den Einwohnern zurückgelegt wird. Entsprechend sind sie auch länger unterwegs.

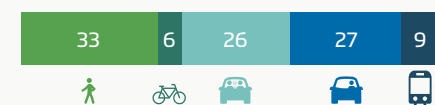
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



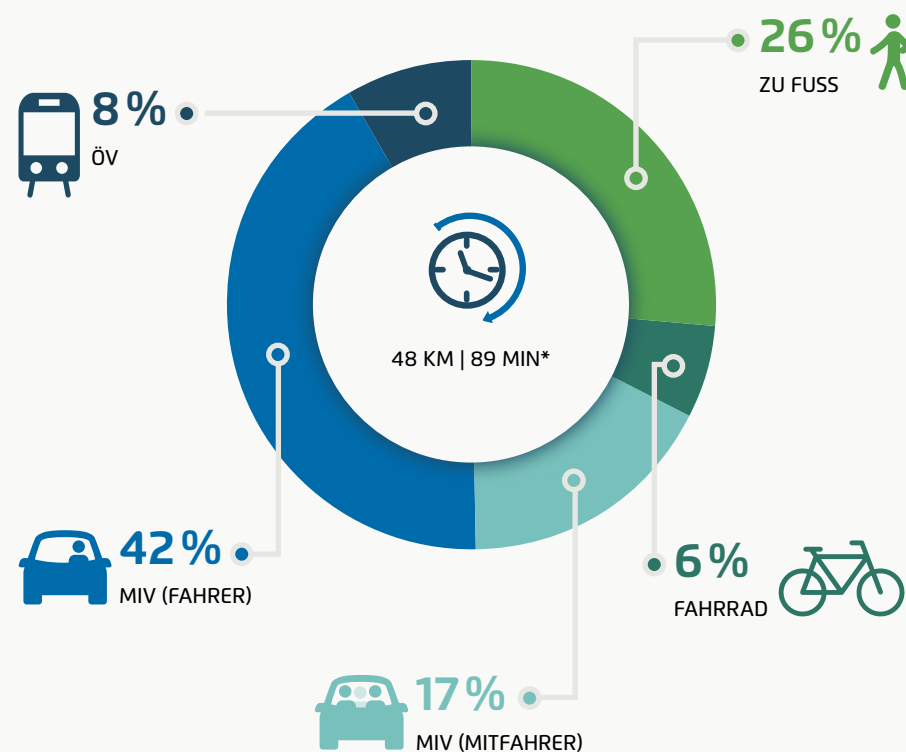
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner liegt in Fulda leicht unter dem Durchschnitt der großen Mittelstädte. Das gilt ebenso für die Mehrfachmotorisierung. Etwas überdurchschnittlich ist der Anteil der Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen.

31.782 Pkw*

GESAMT IN FULDA



463 Pkw

PRO 1.000 EINWOHNER

* privat zugelassene Pkw

23 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

59 % EIN AUTO IM HAUSHALT

18 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

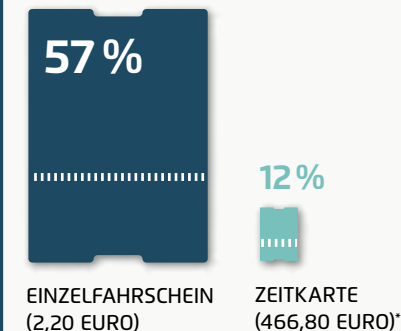
ÖPNV

Der öffentliche Verkehr ist in Fulda weniger beliebt als in den anderen großen Mittelstädten. Entsprechend werden bei Fahrten hauptsächlich Einzeltickets genutzt. Der Zeitkartenanteil ist dennoch leicht überdurchschnittlich.

37 %

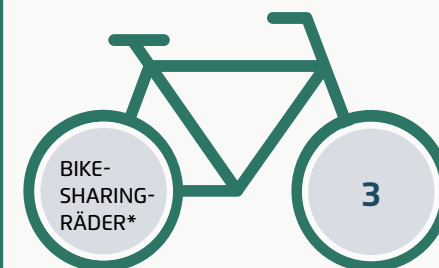
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten



* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

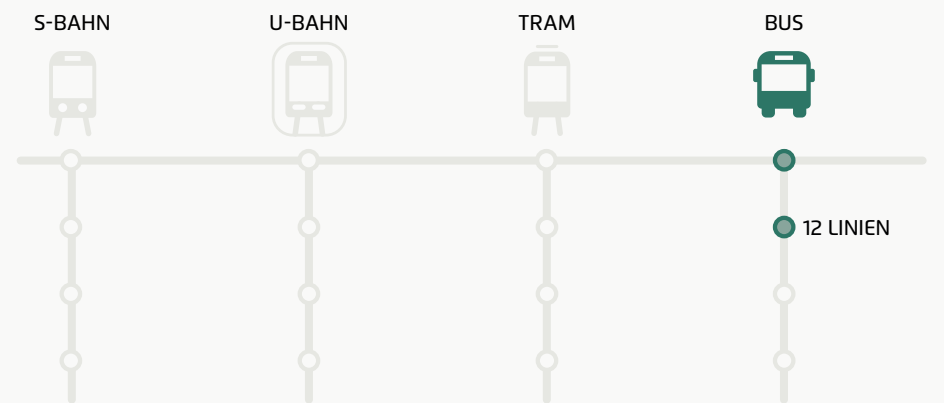
Bikesharing



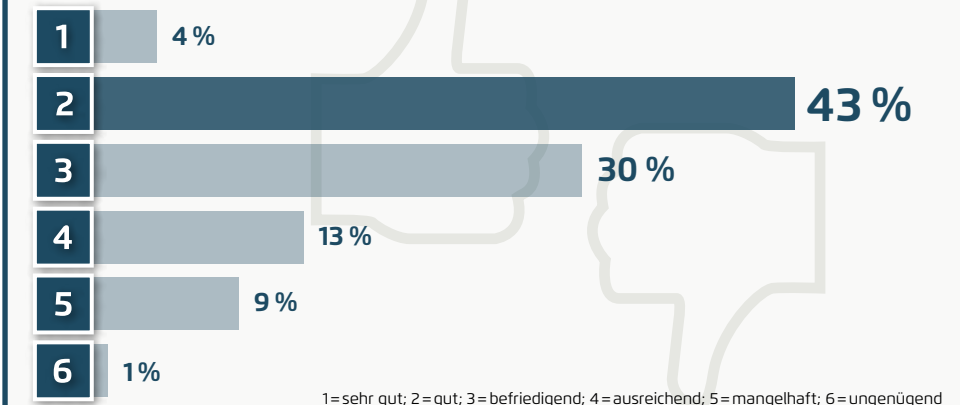
* Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Neue Mobilität

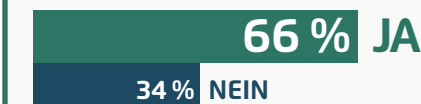
Obwohl in Fulda eines der im Gesamtvergleich kleinsten Carsharing-Angebote zur Verfügung steht, verzeichnet die Stadt zusammen mit Ludwigsburg den höchsten Anteil an Haushalten mit einer Carsharing-Mitgliedschaft unter den großen Mittelstädten.



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

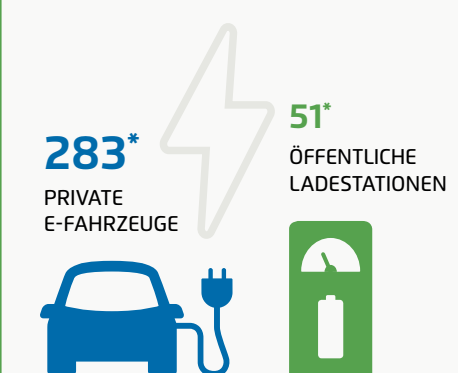
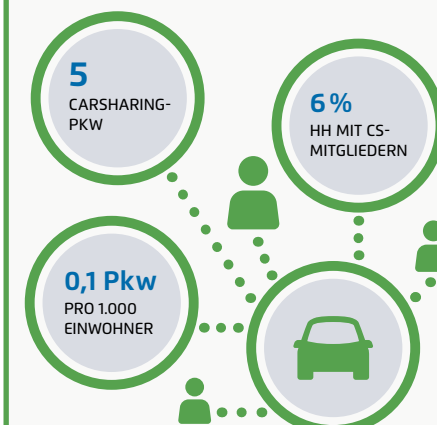
NOTE 4,2
RANG 85 VON 106
STÄDTE 50.000-100.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

In Fulda ist das Radfahren weniger beliebt als im Durchschnitt der betrachteten großen Mittelstädte. Entsprechend unterdurchschnittlich ist die Fahrradausstattung der Haushalte. Beim ADFC-Ranking zur Fahrradinfrastruktur rangiert Fulda im unteren Drittel.

48 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD



* Zahl für den Landkreis Fulda

FÜRSTENFELDBRUCK (Bayern)

KLEINE MITTELSTADT



38.200
EINWOHNER



3.527 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



1.200 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



14.963 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

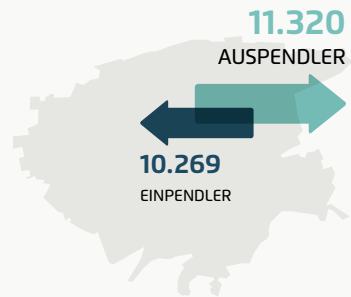


Keine Hochschule
STUDIERENDE



1.810 Euro/113**
KAUFKRAFT*

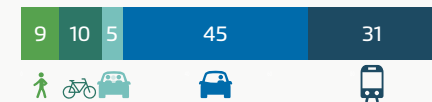
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100=Bundesdurchschnitt); **Landkreis Fürstentum



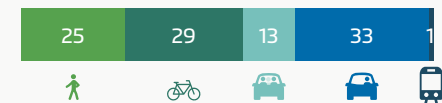
Modal Split

Verglichen mit allen anderen Mittelstädten hat Fürstentum den höchsten Radverkehrsanteil und erzielt, gemeinsam mit Schwerin und Brühl, auch im Umweltverbund insgesamt den Spitzenplatz. Tagesstrecke und Unterwegszeit fallen hingegen länger aus als im Mittel dieser Stadtgruppe.

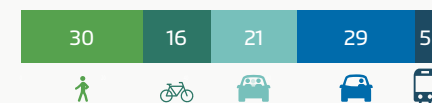
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



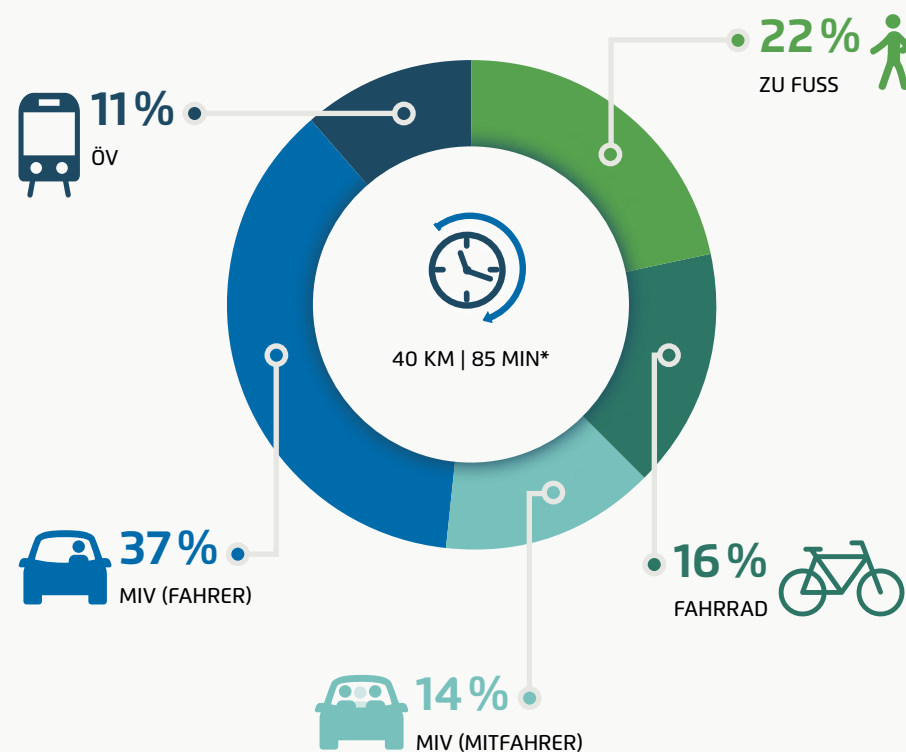
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



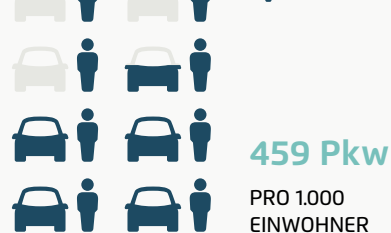
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Anzahl pro 1.000 Einwohner fällt in Fürstentum im Durchschnitt etwas niedriger aus als in den anderen Mittelstädten. Bei der Zahl der Haushalte mit eigenem Auto ist es umgekehrt, und auch die Mehrfachmotorisierung ist leicht überdurchschnittlich.

17.516 Pkw*

GESAMT IN FÜRSTENTUM



*privat zugelassene Pkw

17% KEIN AUTO IM HAUSHALT

62% EIN AUTO IM HAUSHALT

21% ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Die Beliebtheit von Bussen und Bahnen in Fürstentum liegt im Mittelfeld aller untersuchten Mittelstädte. Einen Spitzenwert innerhalb dieser Gruppe erzielt die Stadt bei der Nutzung von Zeitkarten (Rang 2).

40%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN



1 LINIE

2 BHF

U-BAHN



TRAM



BUS

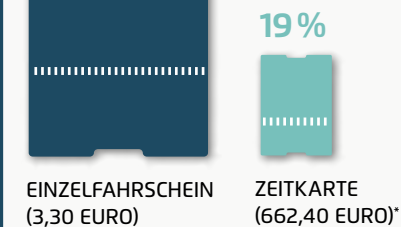


17 LINIEN

139 HST

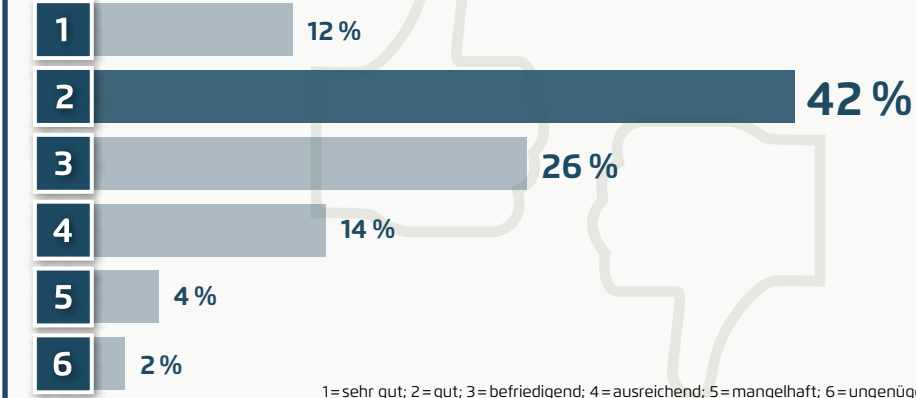
Fahrkarten

48%

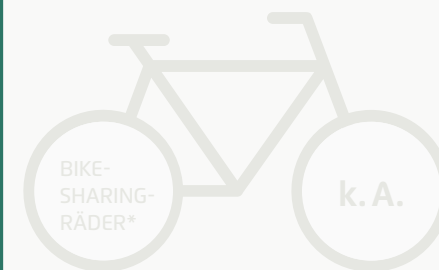


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?

83% JA
17% NEIN

Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,0
RANG 184 VON 311
STÄDTE <50.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

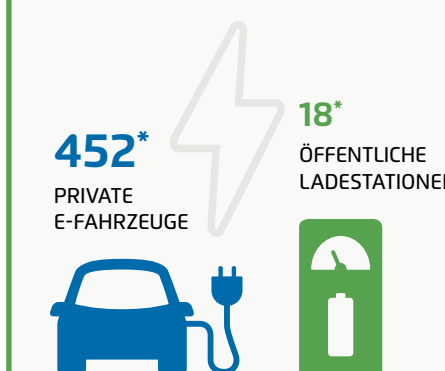
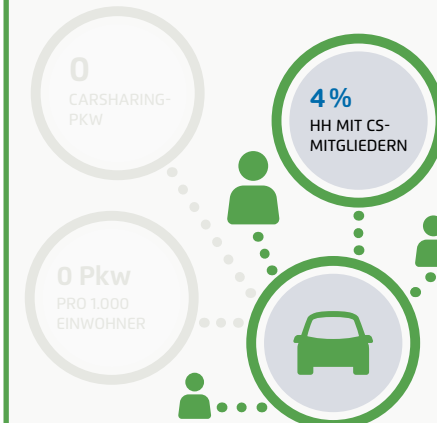
Bei der Beliebtheit des Radverkehrs erzielt Fürstentum den zweitbesten Wert der betrachteten Mittelstädte. Die Fahrradausstattung der Haushalte ist sogar die höchste dieser Gruppe.

74%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Obwohl Fürstentum kein eigenes Carsharing-Angebot bereithält, verfügen vier Prozent der Haushalte über eine Carsharing-Mitgliedschaft. Dies entspricht dem Durchschnitt aller betrachteten Mittelstädte.



*Landkreis Fürstentum

FÜRTH (Bayern)



128.000
EINWOHNER



2.000 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



keine Hochschule
STUDIERENDE



3.344 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



56.412 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

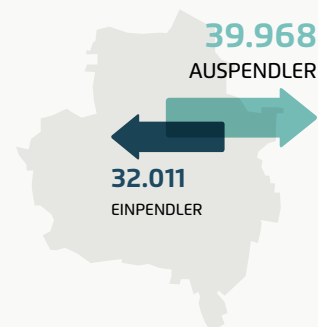


1.678 Euro/103
KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



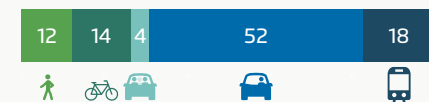
KLEINE GROßSTADT



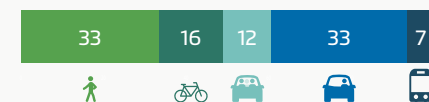
Modal Split

In Fürth werden mehr Wege mit dem Auto und weniger Wege mit dem Umweltverbund bewältigt als im Durchschnitt der Städte vergleichbarer Größe. Die Fürther legen allerdings eine kürzere Tagesstrecke zurück und verbringen entsprechend weniger Zeit unterwegs.

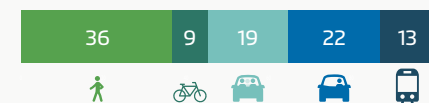
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



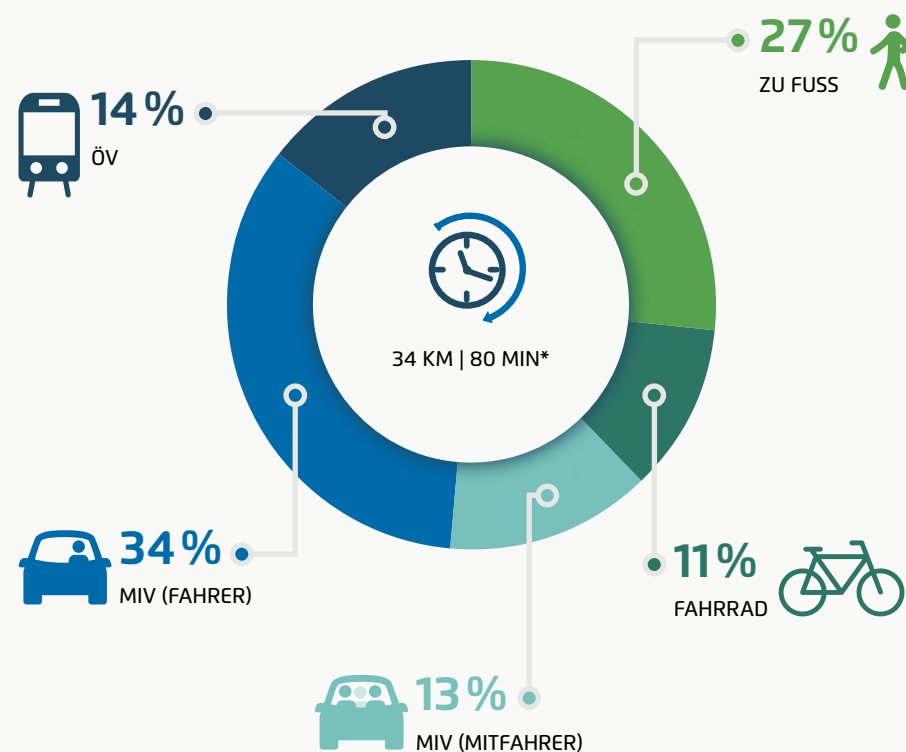
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



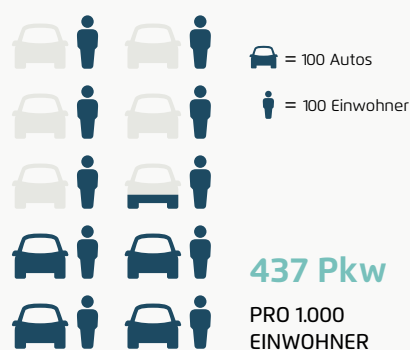
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Fürth verzeichnet die zweithöchste Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner innerhalb der Referenzgruppe und einen unterdurchschnittlichen Wert von Haushalten ohne eigenes Auto. Die Mehrfachmotorisierung liegt genau im Mittel der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohnern.

55.898 Pkw*

GESAMT IN FÜRTH



* privat zugelassene Pkw



28 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

57 % EIN AUTO IM HAUSHALT

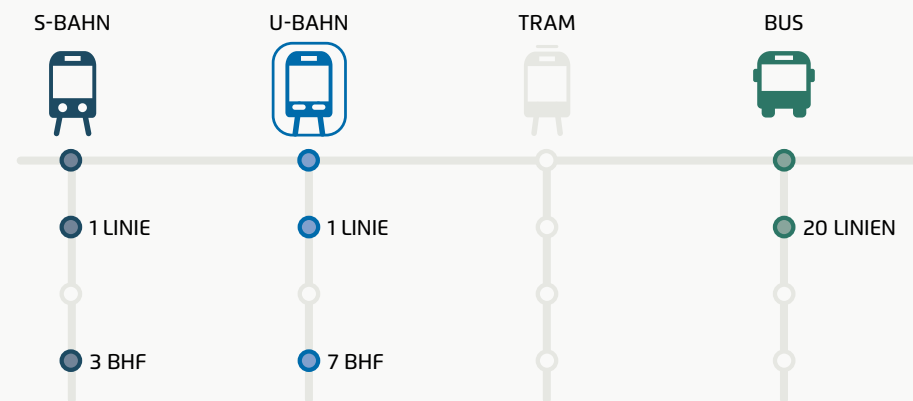
15 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Busse und Bahnen sind in Fürth weniger beliebt als im Durchschnitt der Städte ähnlicher Größe. Auch der Anteil der Fahrgäste, die mit Einzeltickets oder mit Zeitkarten unterwegs sind, ist unterdurchschnittlich.

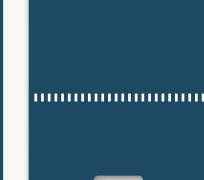
44 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV



Fahrkarten

40 %



EINZELFAHRSCHEIN
(2,60 EURO)

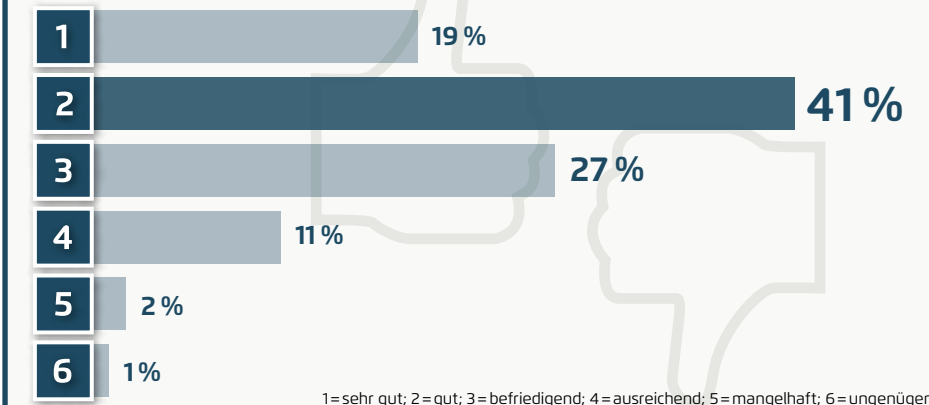
19 %



ZEITKARTE
(608,40 EURO)*

* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,0
RANG 18 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

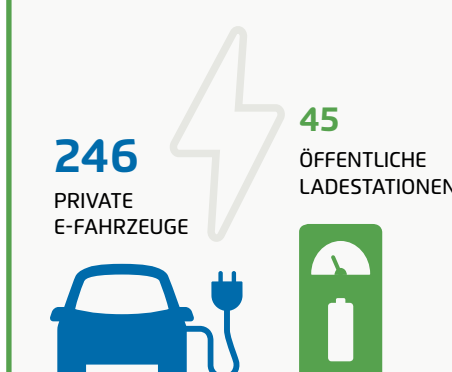
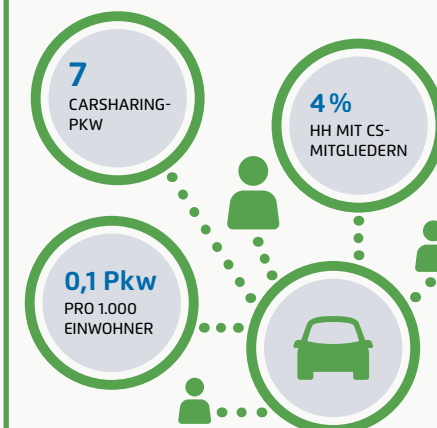
Obwohl es kein Bikesharing-Angebot gibt, ist der Radverkehr in Fürth etwas beliebter als im Mittel der Städte ähnlicher Größe. Dafür ist die Fahrradausstattung der Haushalte überdurchschnittlich. Im ADFC-Ranking zur Bewertung der Fahrradinfrastruktur liegt Fürth im Mittelfeld.

64 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Fürth hat das kleinste Carsharing-Angebot aller untersuchten kleinen Großstädte, liegt mit dem Anteil der Haushalte, die über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen, allerdings nur auf dem drittletzten Platz. Bei der E-Mobilität steht Fürth besser da: Verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe gibt es hier viele öffentliche Ladestationen.



HAMBURG

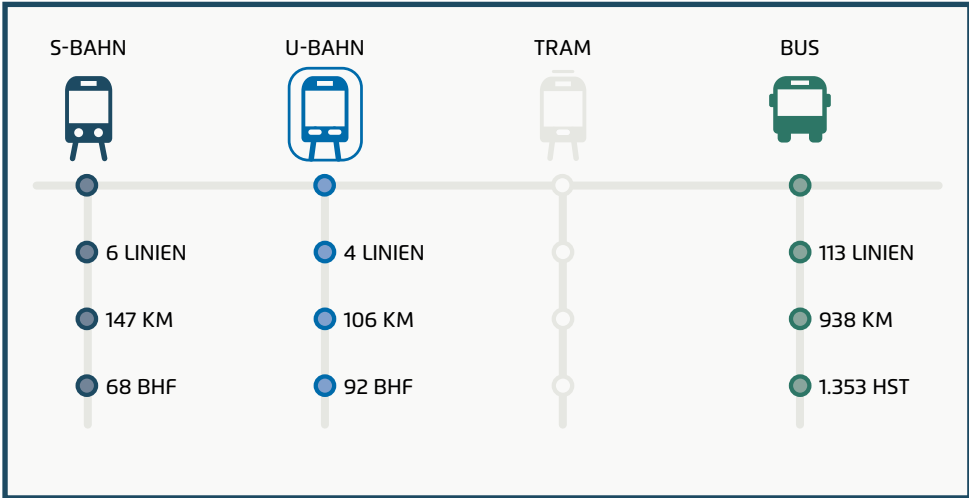


ÖPNV

Die Hamburger Bevölkerung führt die Zeitkartennutzung in Deutschland an, bei der Nutzung von Einzelfahrscheinen nimmt sie im Metropolenvergleich Platz 2 ein. Die Beliebtheit von Bahn und Bus liegt im Mittelfeld der größten deutschen Städte.

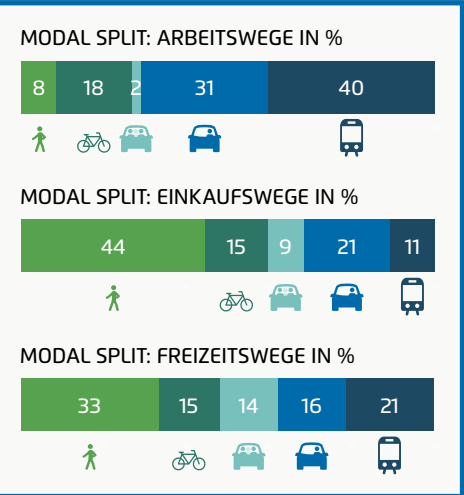
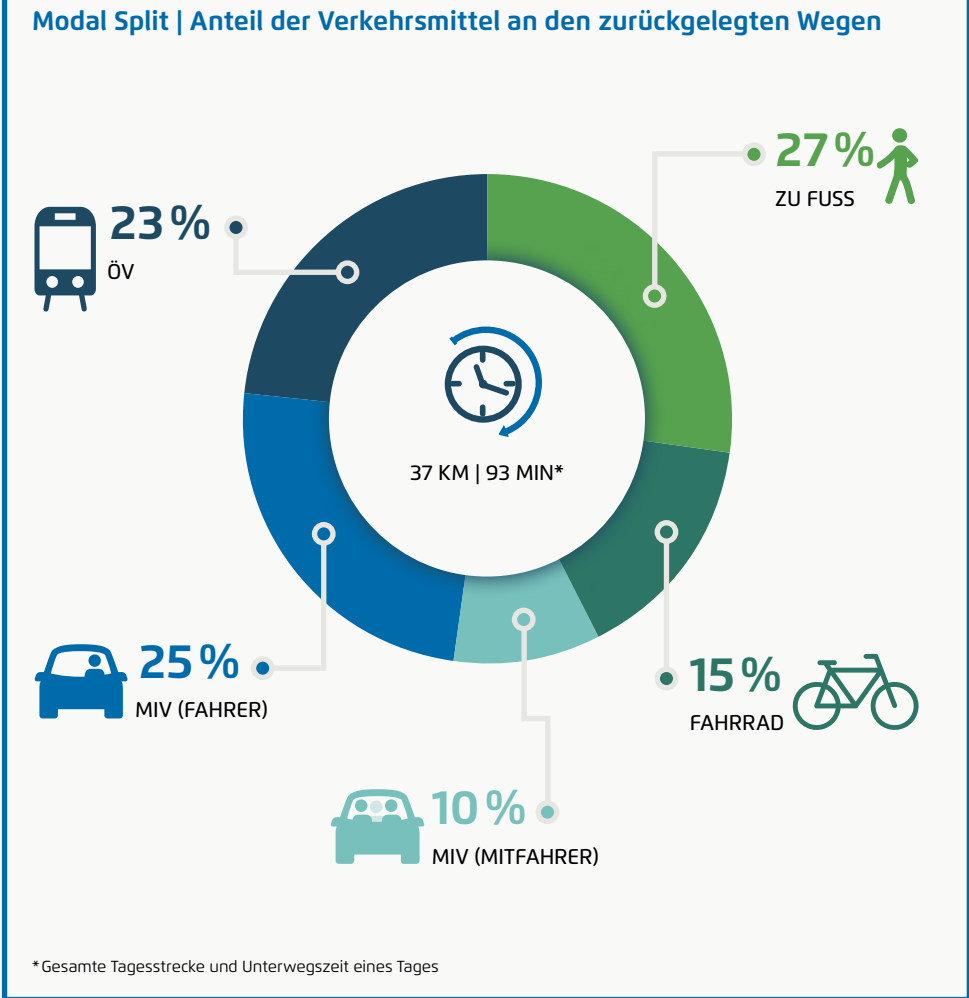
62%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV



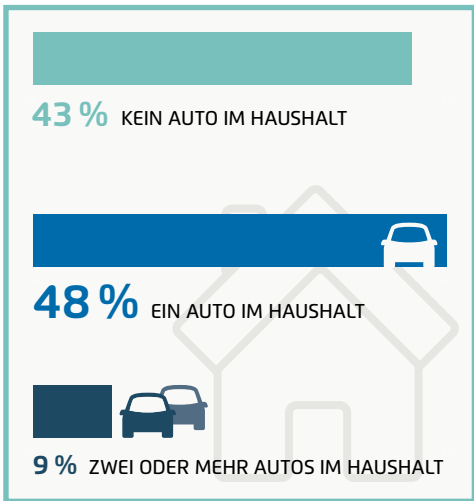
Modal Split

Beim Anteil sowohl des Umweltverbunds als auch des motorisierten Individualverkehrs an den zurückgelegten Wegen rangiert die Hansestadt im Mittelfeld der deutschen Metropolen. Innerhalb dieser Städtegruppe liegt Hamburg bei der Unterwegszeit wie auch bei der Tagesstrecke gleichauf mit Köln auf Rang 3.

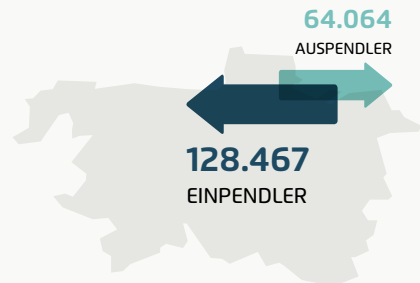
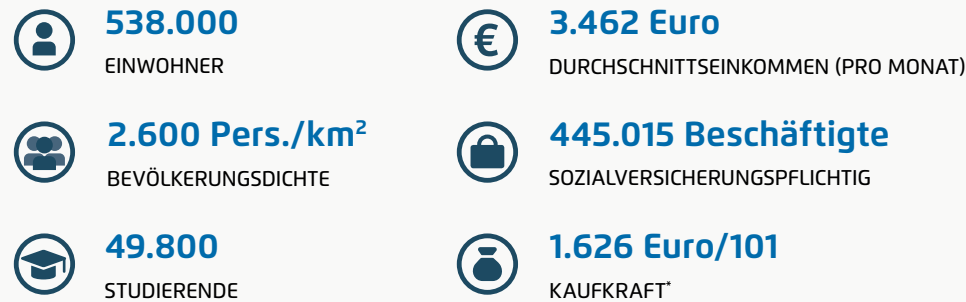


Pkw-Ausstattung

Gemessen an der Einwohnerzahl ist Hamburg die zweitgrößte Stadt in Deutschland. Bei der Anzahl der zugelassenen Privat-Pkw steht die Hansestadt insgesamt ebenfalls auf Platz 2. Die Pkw-Zahl pro 1.000 Einwohner liegt jedoch im mittleren Bereich der Metropolen, ebenso der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto.



HANNOVER (Niedersachsen)

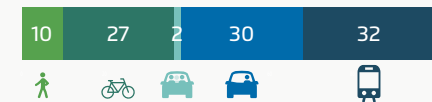


*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)

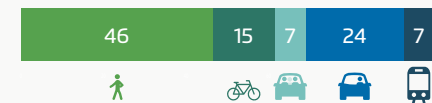
Modal Split

Niedersachsens Landeshauptstadt wartet nach Bremen mit dem zweithöchsten Radverkehrsanteil der deutschen Metropolen auf. Innerhalb dieser Städtegruppe hat die Einwohnerschaft Hannovers die geringste tägliche Wegedauer und zusammen mit der Stadtbevölkerung Nürnbergs die zweitkürzeste Tagesstrecke zu bewältigen.

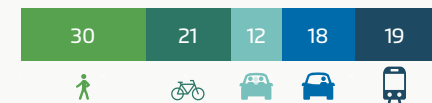
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



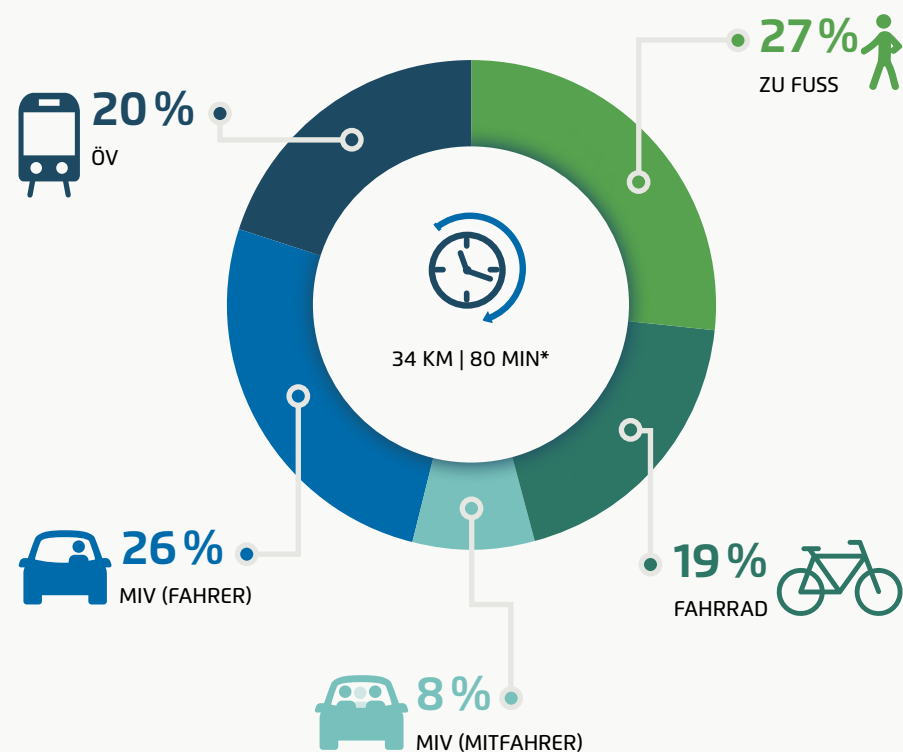
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

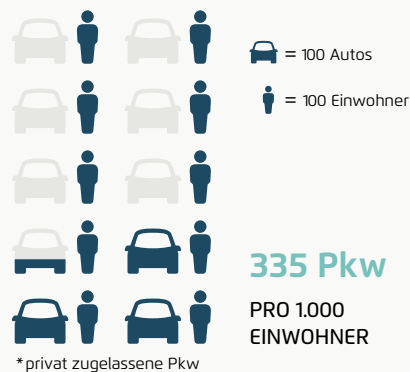


*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Bei der Anzahl der zugelassenen Pkw in Relation zur Bevölkerung liegt Hannover im Metropolenvergleich an drittletzter Stelle. Die Pkw-Ausstattung der Haushalte entspricht hingegen dem Durchschnitt der Referenzgruppe – sowohl beim Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto als auch bei der Mehrfachmotorisierung.

180.283 Pkw* GESAMT IN HANNOVER



42 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

50 % EIN AUTO IM HAUSHALT

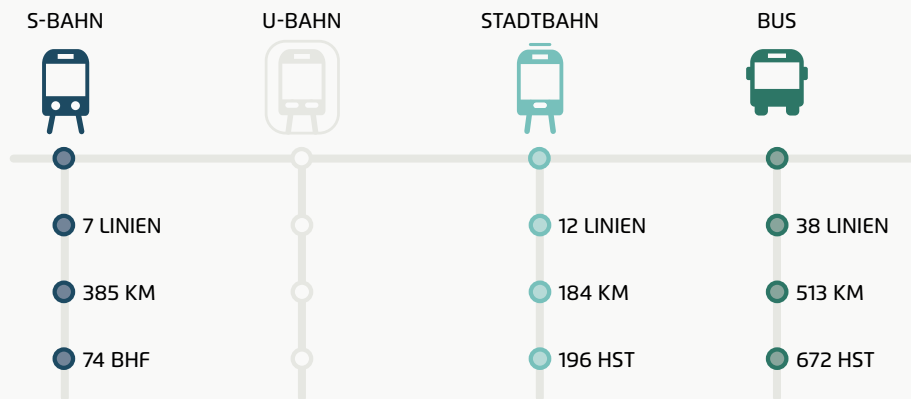
9 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

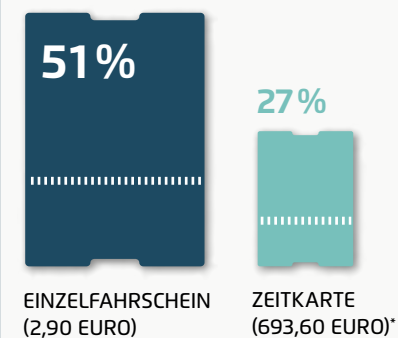
Der öffentliche Nahverkehr ist in Hannover nicht mehr oder weniger beliebt als im Mittel der Metropolen. Eine Besonderheit ist der Spitzenwert bei der Nutzung von Einzelfahrkarten; Zeitkarten werden von den Fahrgästen seltener erworben als im Mittel der Referenzgruppe.

61 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

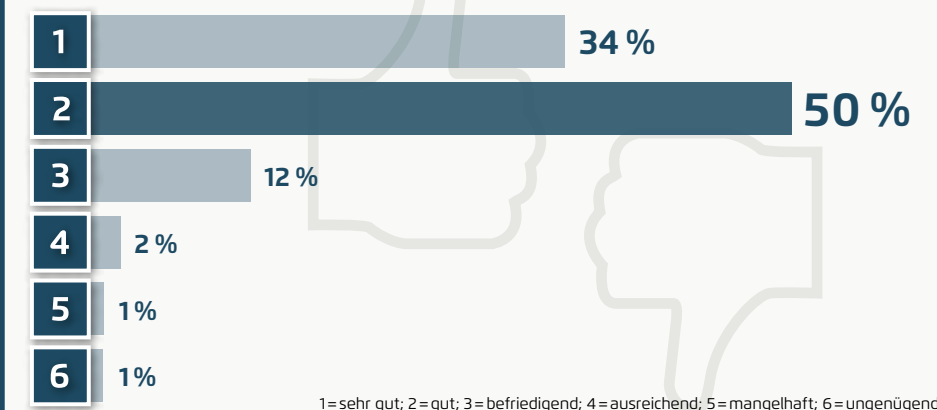


Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,8
RANG 2 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

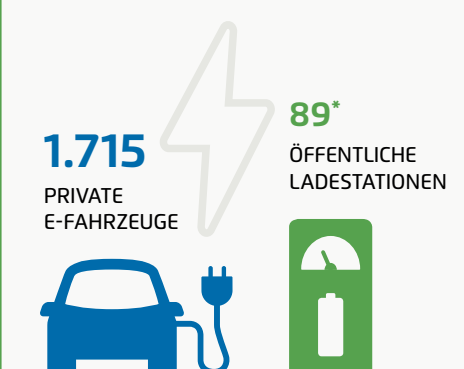
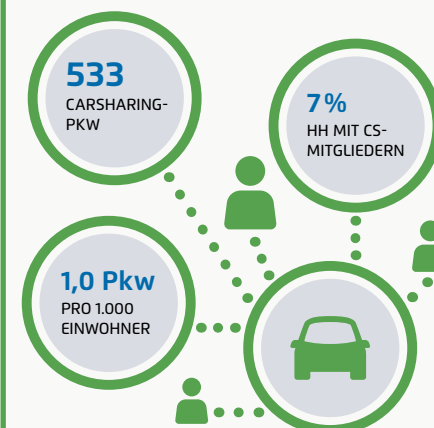
Der hohe Fahrradanteil am Modal Split spiegelt sich in der ebenfalls überdurchschnittlichen Beliebtheit des Radverkehrs und der hohen Fahrradausstattung der Haushalte wider. Außerdem liegt Hannover bei der Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur auf Platz 2 der Metropolen.

68 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

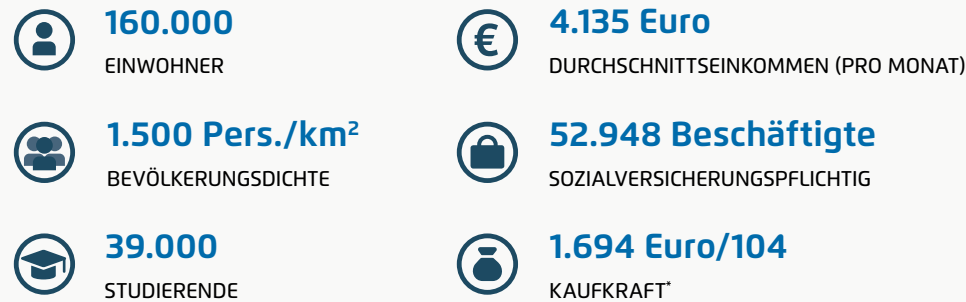
Hannover verzeichnet ein unterdurchschnittliches Angebot an Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner. Beim Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft liegt Hannover auf dem vorletzten Platz aller Metropolen. Demgegenüber sind mehr E-Fahrzeuge zugelassen als in Köln oder Frankfurt am Main.



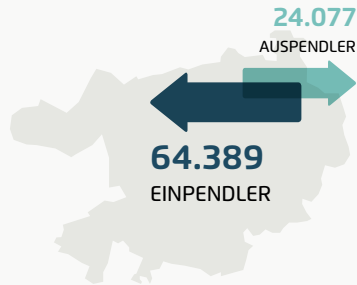
*Region Hannover

HEIDELBERG (Baden-Württemberg)

KLEINE GROßSTADT



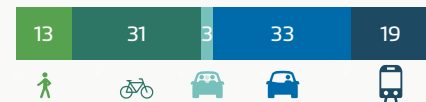
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



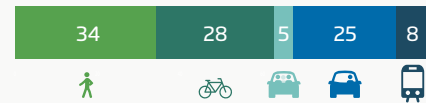
Modal Split

Von allen untersuchten Städten hat Heidelberg nach Erlangen den zweithöchsten Fahrradanteil am Verkehrsmittelmix. Der Umweltverbund weist den höchsten Anteil unter den Städten ähnlicher Größe, der MIV hingegen den zweitniedrigsten Anteil auf. Die Heidelberger haben zugleich die weitesten Wege und sind am längsten unterwegs.

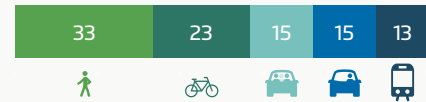
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



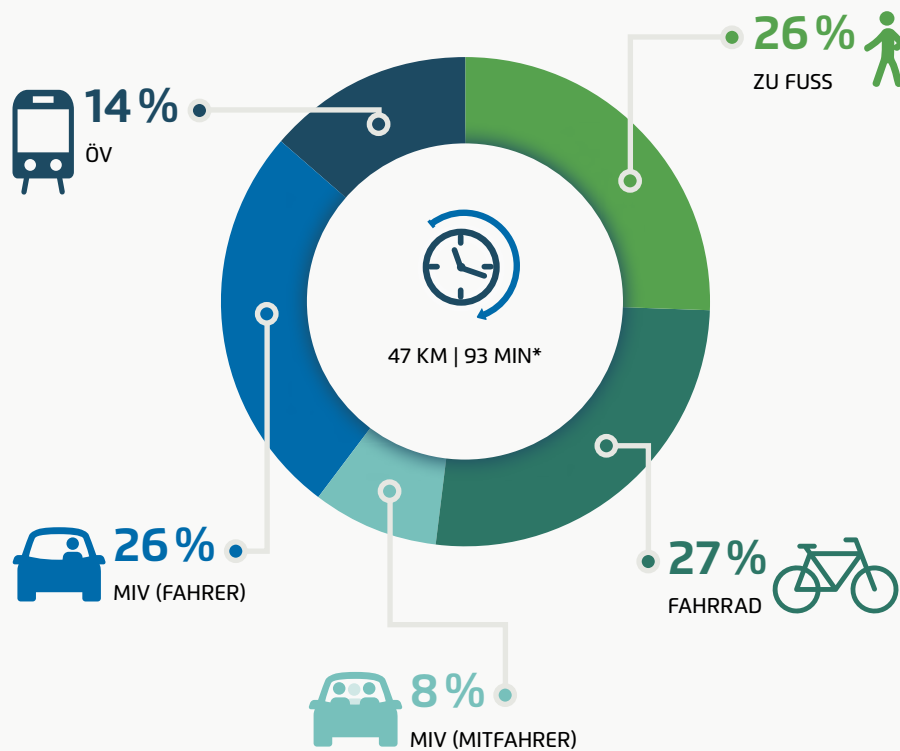
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



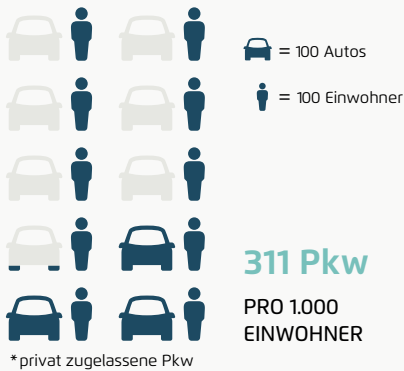
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Stadt am Neckar hat die geringste Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner sowie die niedrigste Mehrfachmotorisierung innerhalb der Referenzgruppe. Zugleich kommen hier mehr Haushalte ohne eigenes Auto aus als in den anderen Städten vergleichbarer Größe.

49.777 Pkw*

GESAMT IN HEIDELBERG



42 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

48 % EIN AUTO IM HAUSHALT

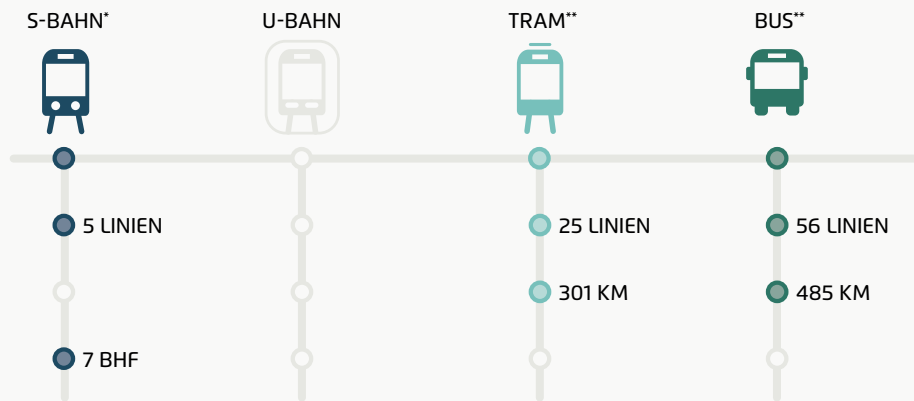
10 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Die Beliebtheit des öffentlichen Verkehrs in Heidelberg liegt im Mittelfeld der Vergleichswerte aus Städten ähnlicher Größe. Überdurchschnittlich viele Fahrgäste nutzen Zeitkarten, während der Anteil der Einzelfahrscheine leicht unter dem Mittelwert der Referenzgruppe liegt.

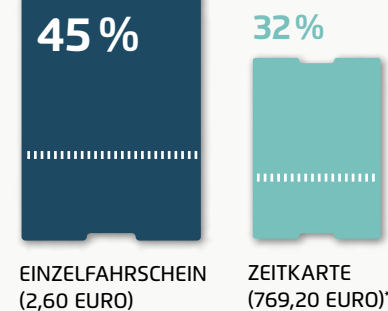
48 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV



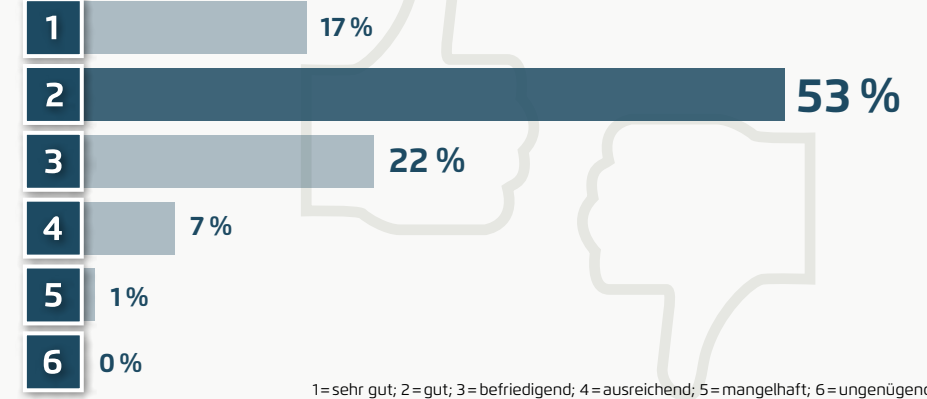
*S-Bahn Rhein-Neckar im Stadtgebiet Heidelberg; **Angebot im Stadtgebiet Heidelberg/Mannheim/ Ludwigshafen

Fahrkarten

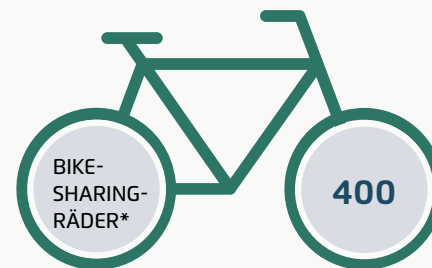


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,6
RANG 4 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

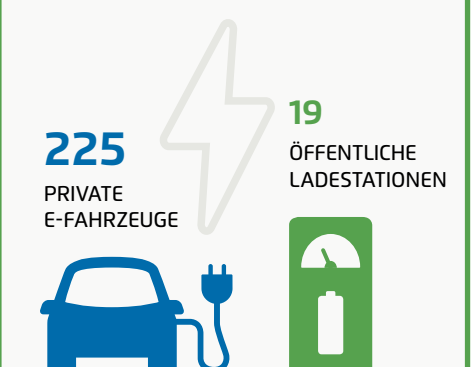
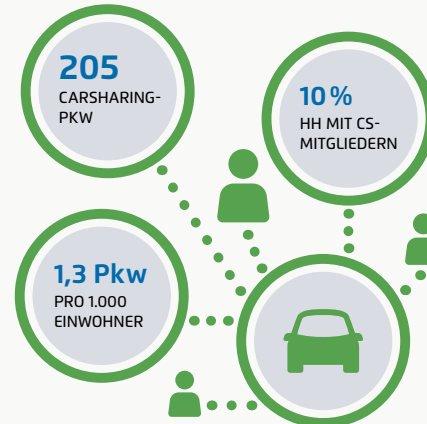
Heidelberg erzielt einen der höchsten Beliebtheitswerte des Radverkehrs unter allen untersuchten Städten (Rang 2). Auch die Fahrradausstattung der Haushalte ist überdurchschnittlich. Im ADFC-Ranking zur Bewertung der Radinfrastruktur belegt Heidelberg einen vorderen Platz.

77 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

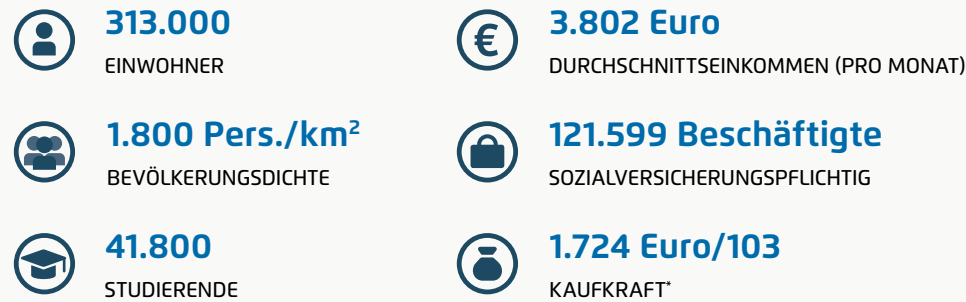
Neue Mobilität

Gemessen an der Einwohnerzahl ist das Carsharing-Angebot das größte innerhalb der Referenzgruppe. Entsprechend überdurchschnittlich fällt der Anteil der Haushalte aus, die über eine Carsharing-Mitgliedschaft verfügen. Beim Bestand von E-Fahrzeugen und öffentlichen Ladestationen liegt Heidelberg im Mittelfeld.

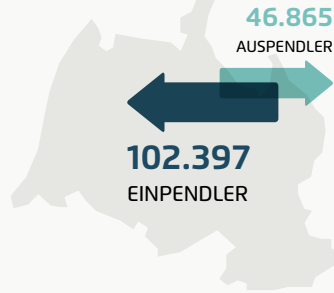


KARLSRUHE (Baden-Württemberg)

 GROÖE GROÖSTADT



*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



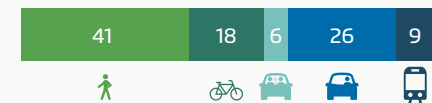
Modal Split

Karlsruhe hat zusammen mit Nürnberg, Mannheim und Wuppertal den niedrigsten Fußverkehrsanteil aller Großstädte. Auch der MIV liegt unter dem Mittelwert. Dafür werden hier besonders viele Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt. Was den Verkehrsanteil des Umweltverbunds angeht, liegt Karlsruhe im Ranking der Referenzgruppe auf Platz 2.

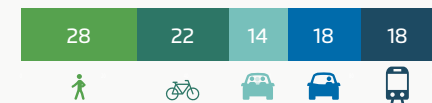
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



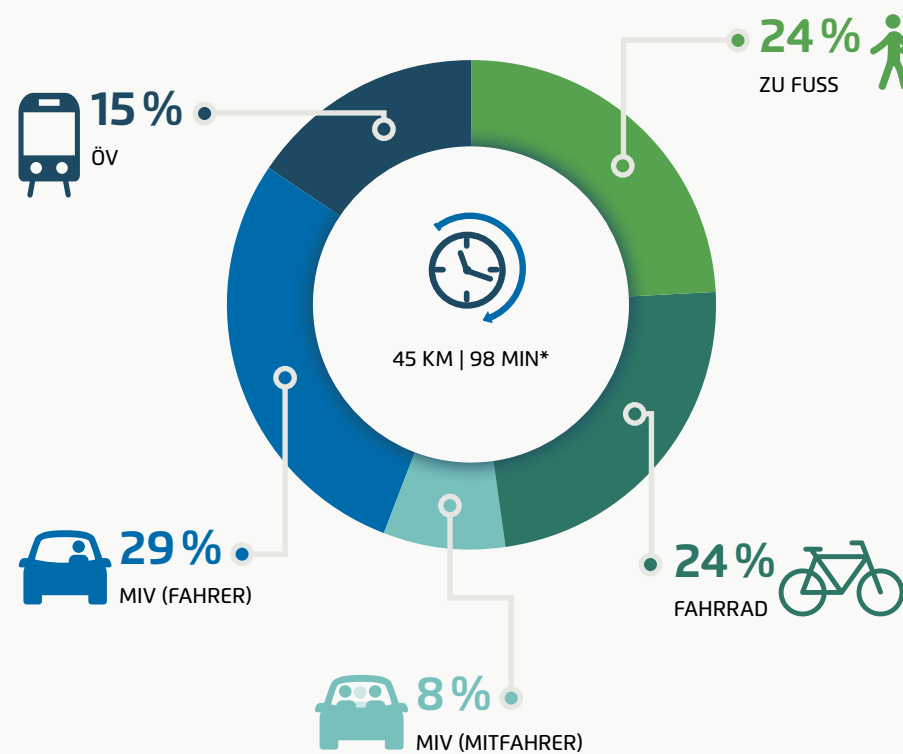
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



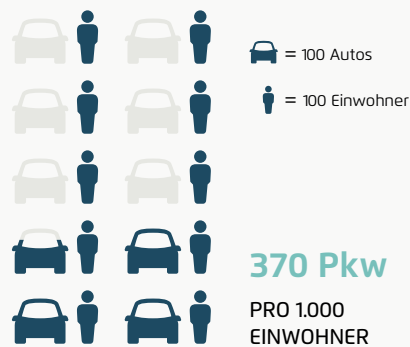
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

In Karlsruhe kommen weniger private Pkw auf 1.000 Einwohner als im Durchschnitt der Städte vergleichbarer Größe. Zudem kommen überdurchschnittlich viele Haushalte ohne ein eigenes Auto aus. Entsprechend liegt die Mehrfachmotorisierung unter dem Mittel der Referenzgruppe.

115.783 Pkw*

GESAMT IN KARLSRUHE



40 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

49 % EIN AUTO IM HAUSHALT

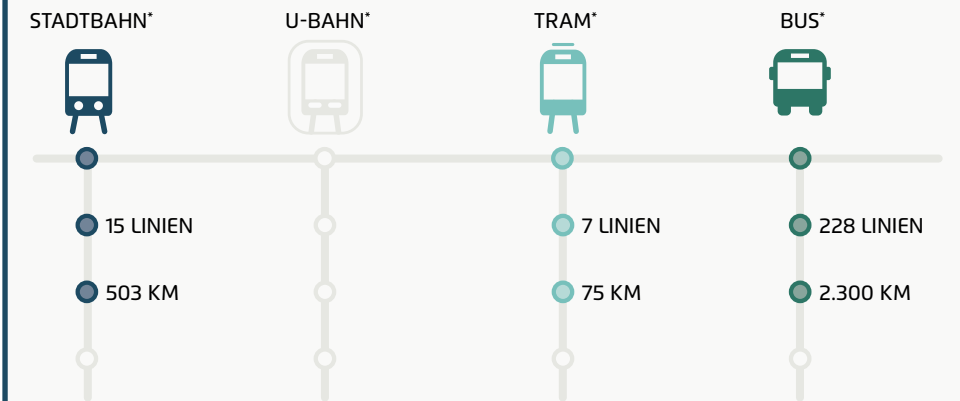
11 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Bei der Beliebtheit des öffentlichen Nahverkehrs rangiert Karlsruhe auf Platz 3 der Städte vergleichbarer Größe. Allerdings nutzen die Fahrgäste deutlich öfter Einzelfahrscheine als Zeitkarten.

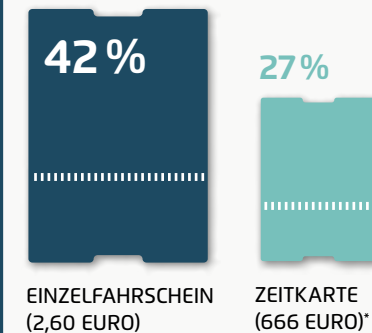
54 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV



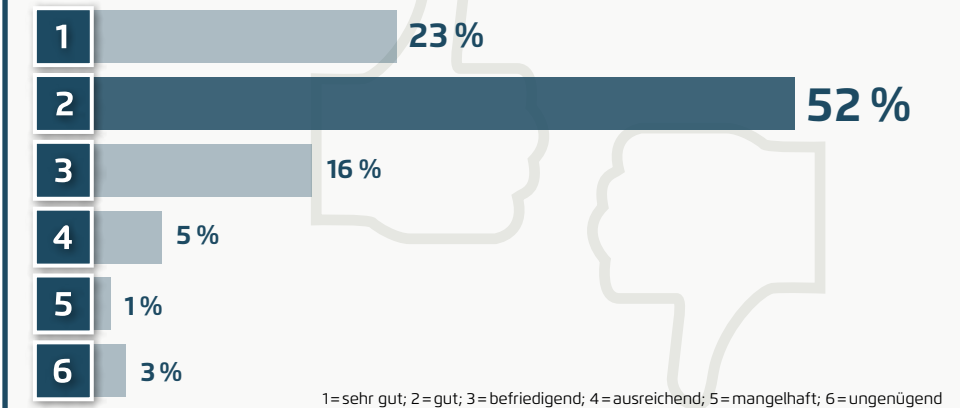
*Angebot im Karlsruher Verkehrsverbund (Karlsruhe und Umland)

Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,1
RANG 1 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

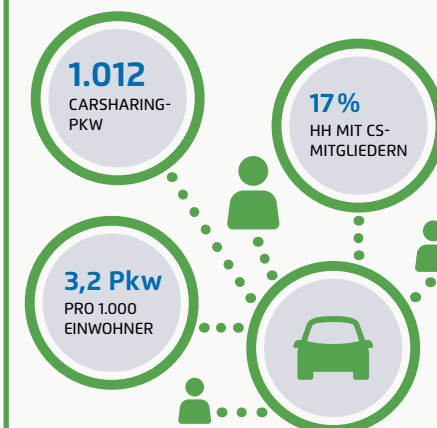
Auf dem 2. Platz seiner Referenzgruppe landet Karlsruhe bei der Beliebtheit des Radverkehrs. Im Vergleich aller 35 Städte erreicht die Stadt Spitzenwerte bei der Bewertung der Fahrradinfrastruktur sowie bei der Fahrradausstattung der Haushalte.

76 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Karlsruhe ist Deutschlands Carsharing-Hauptstadt: Hier gibt es mit Abstand die meisten Carsharing-Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner. Nur in einigen Metropolen ist der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft höher. Karlsruhe hat die meisten Ladestationen in seiner Städtegruppe und liegt auch bei der Anzahl der E-Fahrzeuge vorne.



KASSEL (Hessen)



202.000
EINWOHNER



1.900 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



25.000
STUDIERENDE



3.348 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



72.972 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

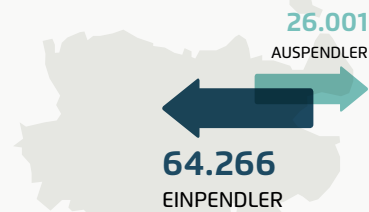


1.699 Euro/93
KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



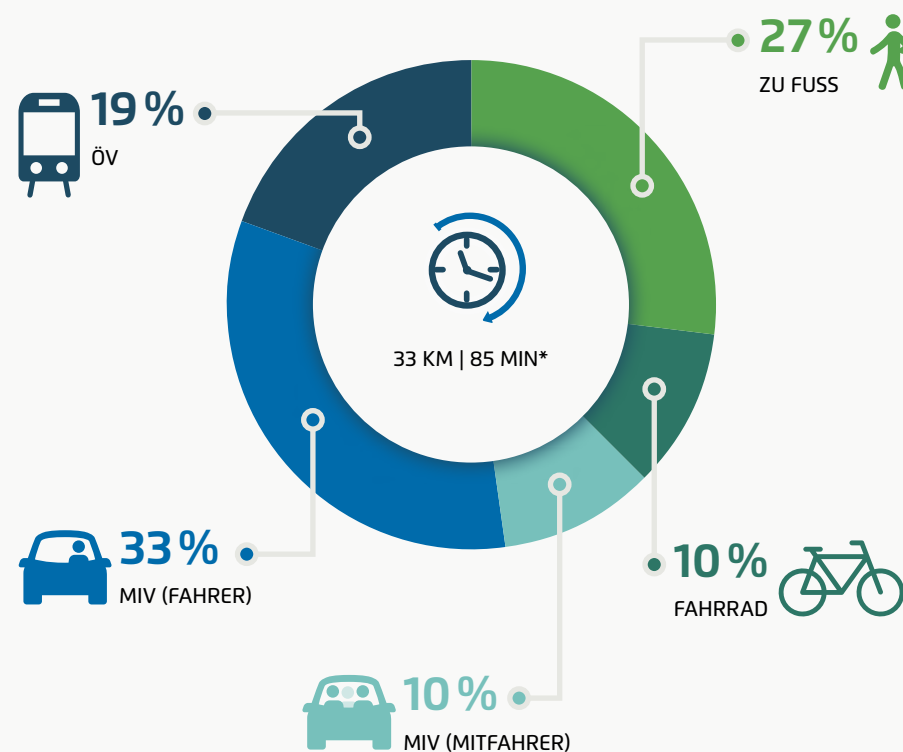
GRÖßE GROßSTADT



Modal Split

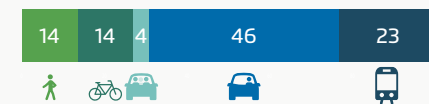
In Kassel hat der öffentliche Verkehr den höchsten Modal-Split-Anteil aller untersuchten Großstädte. Der Fußverkehrsanteil ist leicht über, der Radverkehrsanteil unterdurchschnittlich. Die Kasseler Bevölkerung hat eine kürzere Tagesstrecke und ist dabei weniger lange unterwegs als das Mittel in dieser Städtegruppe.

Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

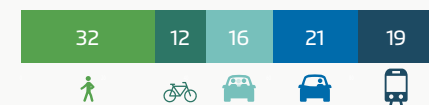
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %

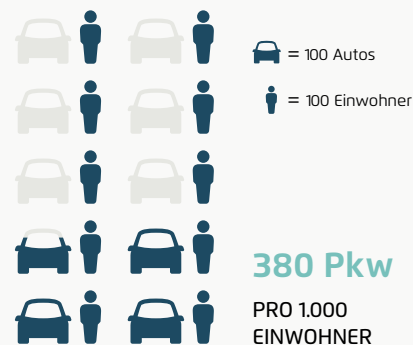


Pkw-Ausstattung

Die Anzahl privater Pkw pro 1.000 Einwohner liegt unterhalb des Durchschnitts der Städte ähnlicher Größe. Es gibt in Kassel vergleichsweise viele Haushalte, die ohne ein eigenes Auto auskommen, und die Mehrfachmotorisierung ist unterdurchschnittlich.

76.802 Pkw*

GESAMT IN KASSEL



39 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

51 % EIN AUTO IM HAUSHALT

11 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

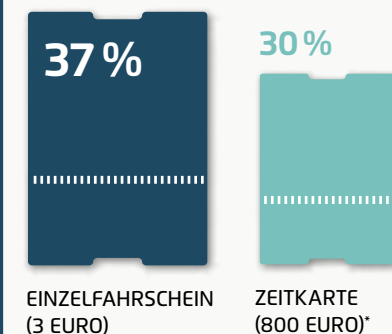
ÖPNV

Kassel hat den höchsten Beliebtheitswert der öffentlichen Verkehrsmittel in der Gruppe der großen Großstädte. Trotzdem werden Zeitkarten von den Fahrgästen nur leicht überdurchschnittlich oft genutzt. Der Nutzungsanteil der Einzeltickets ist unterdurchschnittlich.

58 %

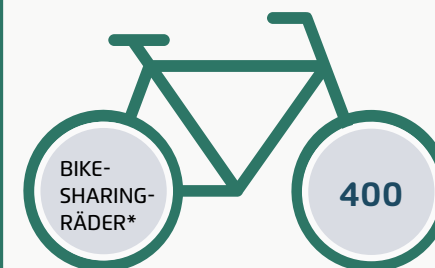
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten



* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Bikesharing

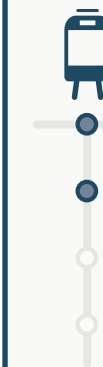


* Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Neue Mobilität

Gemessen an der Einwohnerzahl liegt das Carsharing-Angebot unter dem Mittelwert der Referenzgruppe. Entsprechend niedrig ist die Anzahl der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft. Bei der Zahl öffentlicher E-Ladestationen rangiert Kassel auf Platz 3, nicht jedoch bei der Zahl zugelassener E-Fahrzeuge (Platz 8 von 9).

REGIOTRAM



REGIOBUS



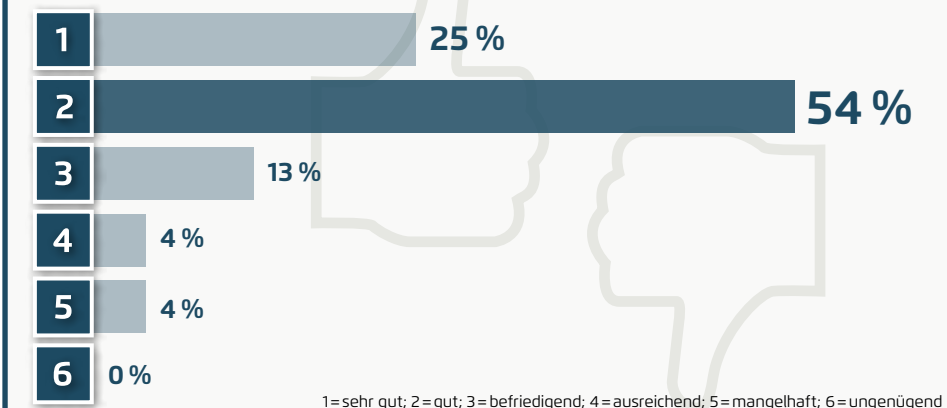
TRAM



BUS



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?

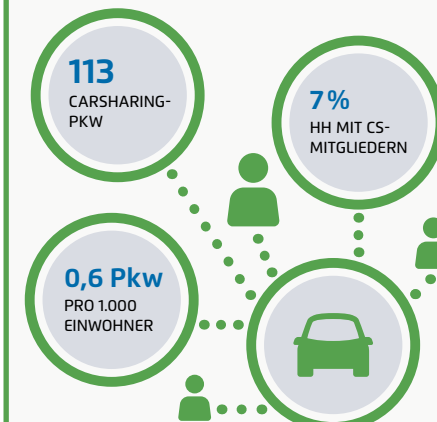


Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,2
RANG 26 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

Zur Beliebtheit des Radverkehrs in Kassel liegen keine Zahlen vor. Die Fahrradausstattung der Haushalte in Kassel unterschreitet den Mittelwert der Städte ähnlicher Größe. Im ADFC-Fahrradklima-Test schneidet Kassels Radinfrastruktur eher mäßig ab.

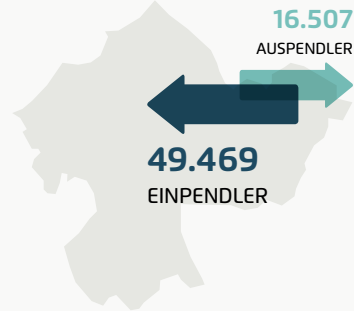


KOBLENZ (Rheinland-Pfalz)

KLEINE GROßSTADT



*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



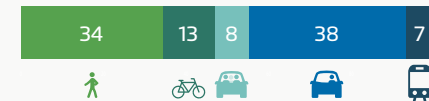
Modal Split

Nur fünf der untersuchten Großstädte über 100.000 Einwohner verzeichnen einen Radverkehrsanteil unter zehn Prozent. Koblenz ist einer dieser fünf Städte. Der MIV wird hingegen überdurchschnittlich oft genutzt. Überdurchschnittlich sind auch die Tagesstrecke und die Unterwegszeit der Einwohnerschaft.

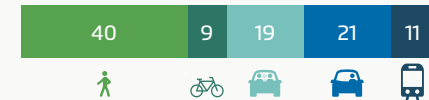
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



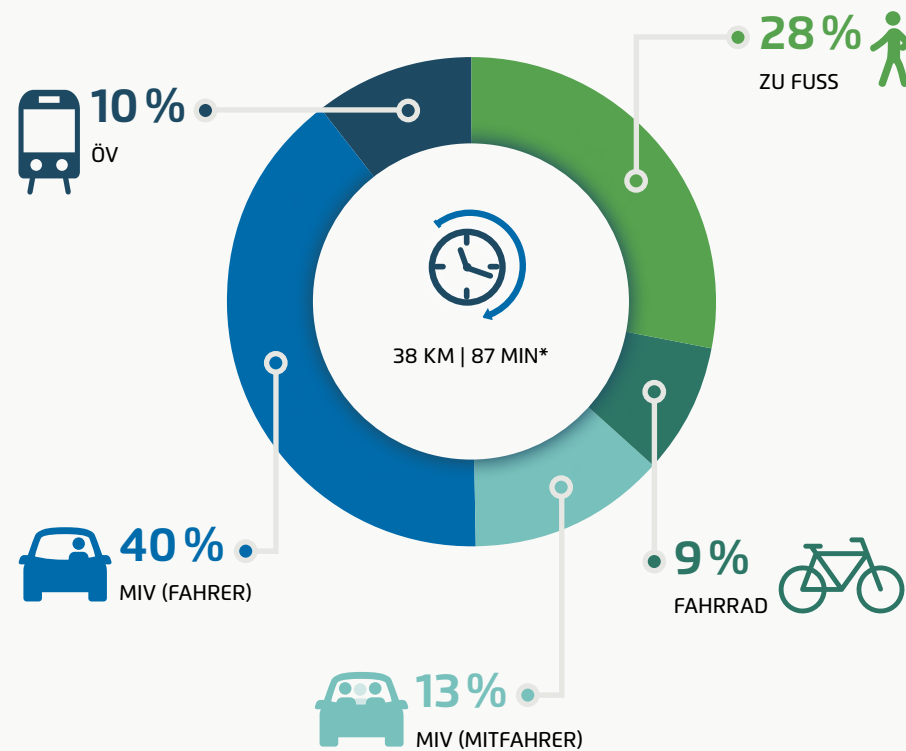
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



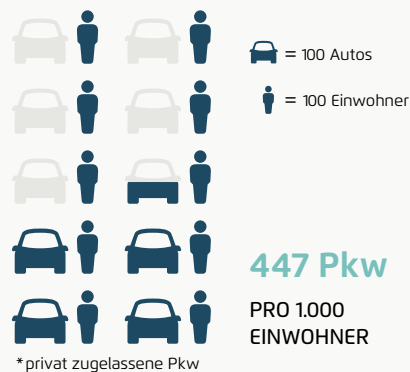
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

In Koblenz ist die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner so hoch wie in keiner anderen untersuchten Großstadt. Überdurchschnittlich fällt auch die Mehrfachmotorisierung aus. Nur wenige Haushalte kommen ohne ein eigenes Auto aus – im Vergleich zu anderen Städten mit mehr als 100.000 Einwohnern.

50.994 Pkw*

GESAMT IN KOBLENZ



26 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

57 % EIN AUTO IM HAUSHALT

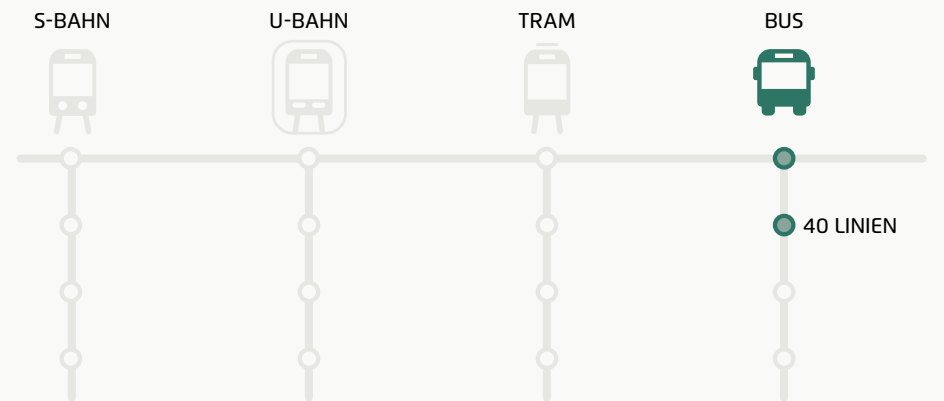
17 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

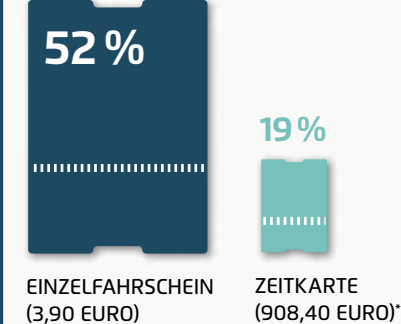
Bei der Beliebtheit des öffentlichen Verkehrs liegt Koblenz zusammen mit Lübeck auf dem letzten Platz unter allen untersuchten Großstädten. Analog dazu nutzen nur wenige Fahrgäste eine Zeitkarte. Für die meisten Fahrten wird ein Einzelticket erworben.

39 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

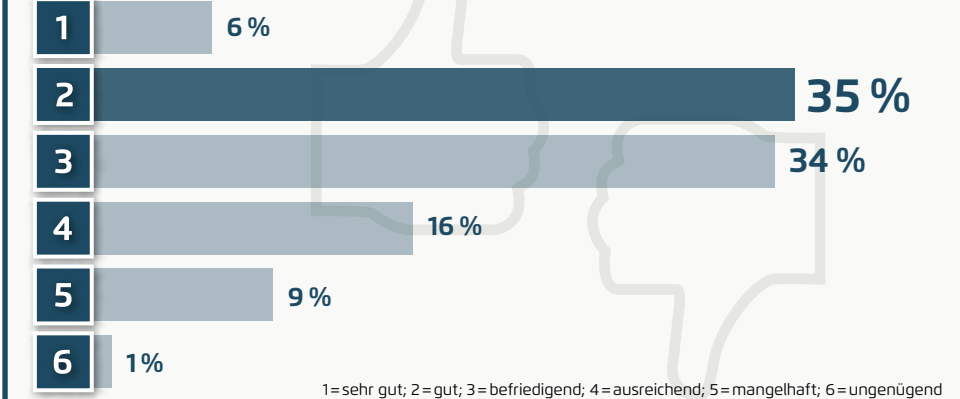


Fahrkarten

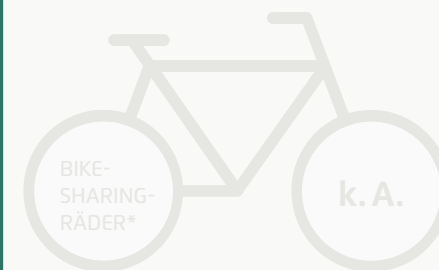


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,6
RANG 38 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

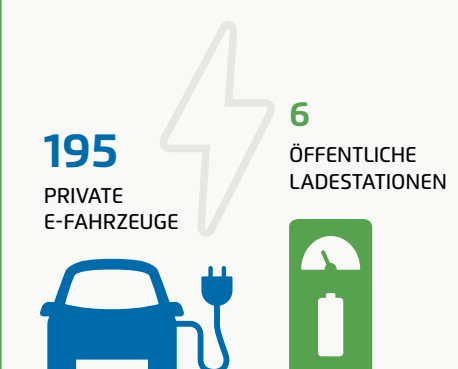
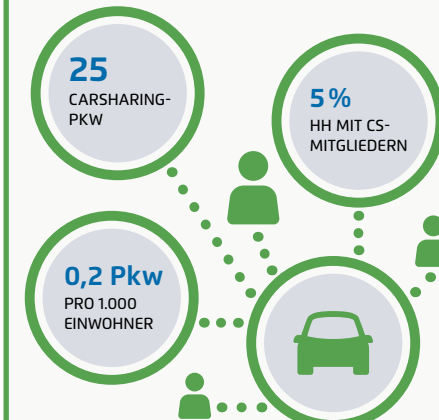
Verglichen mit anderen Städten mit 100.000 bis 200.000 Einwohnern sind die Beliebtheit des Radverkehrs und die Fahrradausstattung in Koblenz unterdurchschnittlich. Bei der Bewertung der Infrastruktur im ADFC-Fahrradklima-Test gehört Koblenz zu den Schlusslichtern.

56 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Das Carsharing-Angebot pro 1.000 Einwohner ist kleiner als im Mittel der Städte vergleichbarer Größe, ebenso der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft. Bei der Anzahl zugelassener E-Fahrzeuge und öffentlicher E-Ladestationen rangiert Koblenz am unteren Ende der Referenzgruppe.



KÖLN (Nordrhein-Westfalen)



1,1 Mio.
EINWOHNER



3.666 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



2.700 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



415.919 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

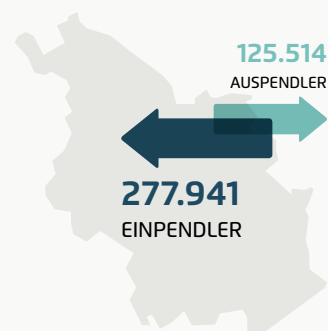


99.800
STUDIERENDE



1.483 Euro/111
KAUFKRAFT*

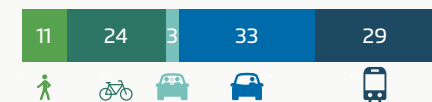
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



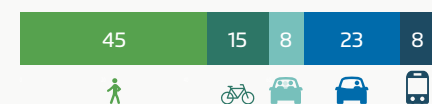
Modal Split

Beim Verkehrsanteil von Bus und Bahn steht Köln unter den deutschen Metropolen an zweitletzter Stelle. Dafür ist der Radverkehrsanteil leicht überdurchschnittlich. Der MIV-Anteil am Modal Split sowie Tagesstrecke und Unterwegszeit liegen jeweils nah am Mittelwert der Metropolen.

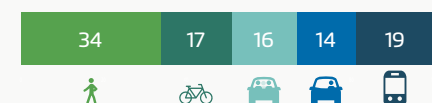
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



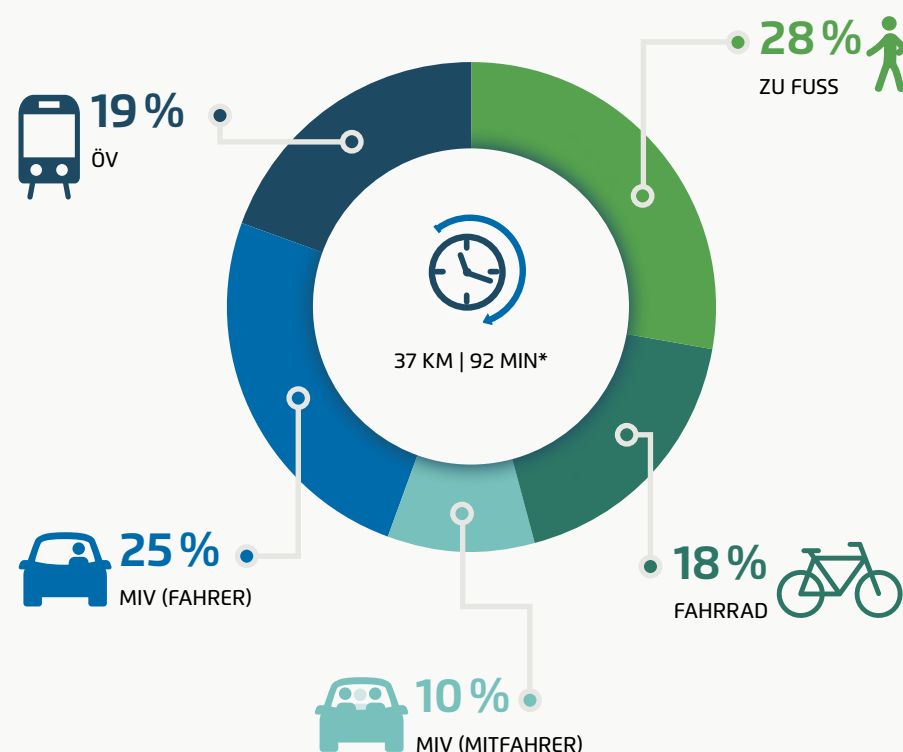
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



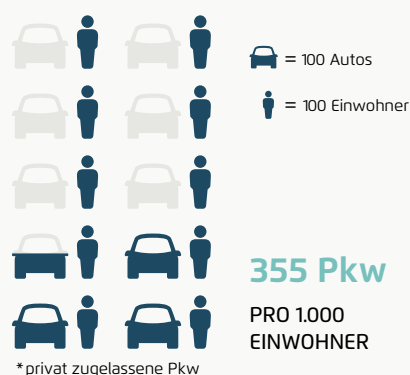
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Bei der Mehrfachmotorisierung belegt Köln Platz 2 unter den Metropolen: Mehr als jeder zehnte Haushalt besitzt mehr als ein Auto, deutlich weniger als die Hälfte kommt ohne eigenen Pkw aus. Entsprechend überdurchschnittlich ist die Anzahl der Pkw pro 1.000 Einwohner im Vergleich der einwohnerstärksten Städte (Platz 6 von 9).

391.030 Pkw*

GESAMT IN KÖLN



41% KEIN AUTO IM HAUSHALT

47% EIN AUTO IM HAUSHALT

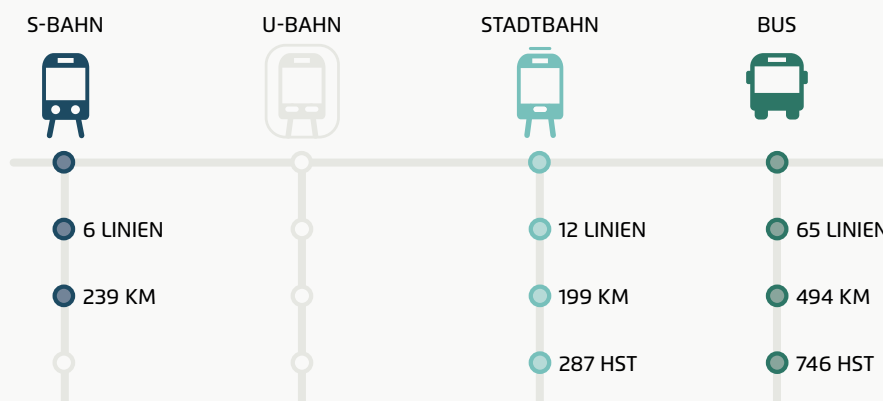
11% ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

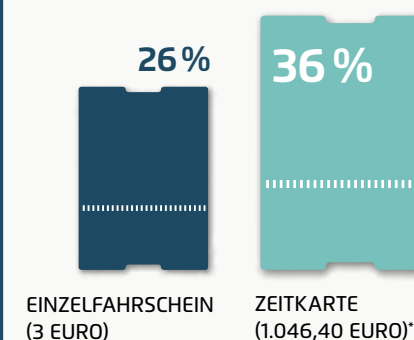
Die Beliebtheit von Bus und Bahn liegt in der Rheinmetropole leicht unter dem Mittelwert der Metropolen. Einzelfahrscheine im öffentlichen Nahverkehr werden besonders selten genutzt, der Anteil der Fahrgäste mit Zeitkarten hingegen ist überdurchschnittlich hoch.

58%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

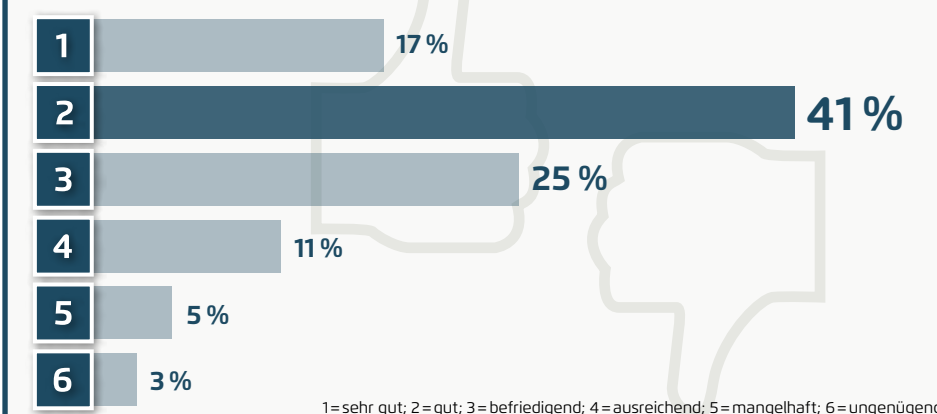


Fahrkarten

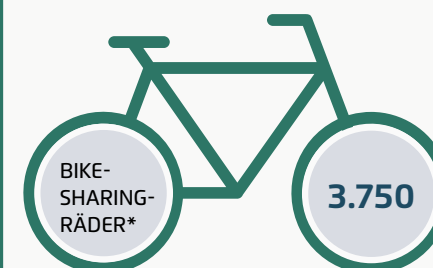


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,4
RANG 14 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

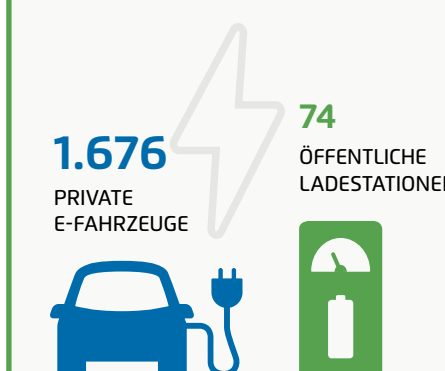
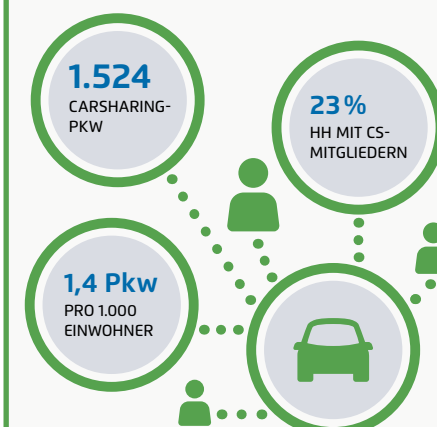
Die Beliebtheit des Radfahrens in Köln liegt im oberen Mittelfeld (Platz 4 von 9). Hinsichtlich der Fahrrad-ausstattung der Haushalte liegt Köln weit vorn. Bei der Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur landet Köln hingegen auf dem letzten Platz des ADFC-Rankings von Metropolen.

66%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

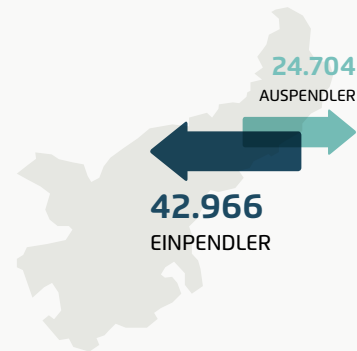
Neue Mobilität

Fast ein Viertel der Kölner Haushalte verfügt über eine Carsharing-Mitgliedschaft – so viele wie in keiner anderen Stadt der Studie. Beim Fahrzeugangebot pro 1.000 Einwohner liegt die Millionenstadt jedoch auf Platz 6 aller betrachteten Metropolen. Für seine Größe verfügt Köln zudem über sehr wenige zugelassene E-Fahrzeuge und öffentliche E-Ladestationen.



LÜBECK (Schleswig-Holstein)

GROßE GROßSTADT



* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)

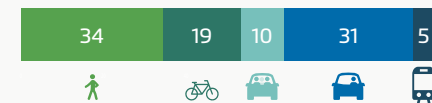
Modal Split

Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe hat Lübeck den dritthöchsten Radverkehrsanteil, aber den niedrigsten Wert für den öffentlichen Verkehr. Alle anderen Verkehrsmittel bewegen sich weitgehend im Durchschnitt. Die Lübecker sind täglich hingegen weniger weit und weniger lange unterwegs als das Mittel der Referenzgruppe.

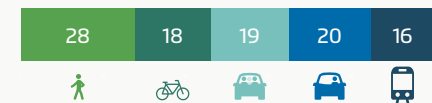
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



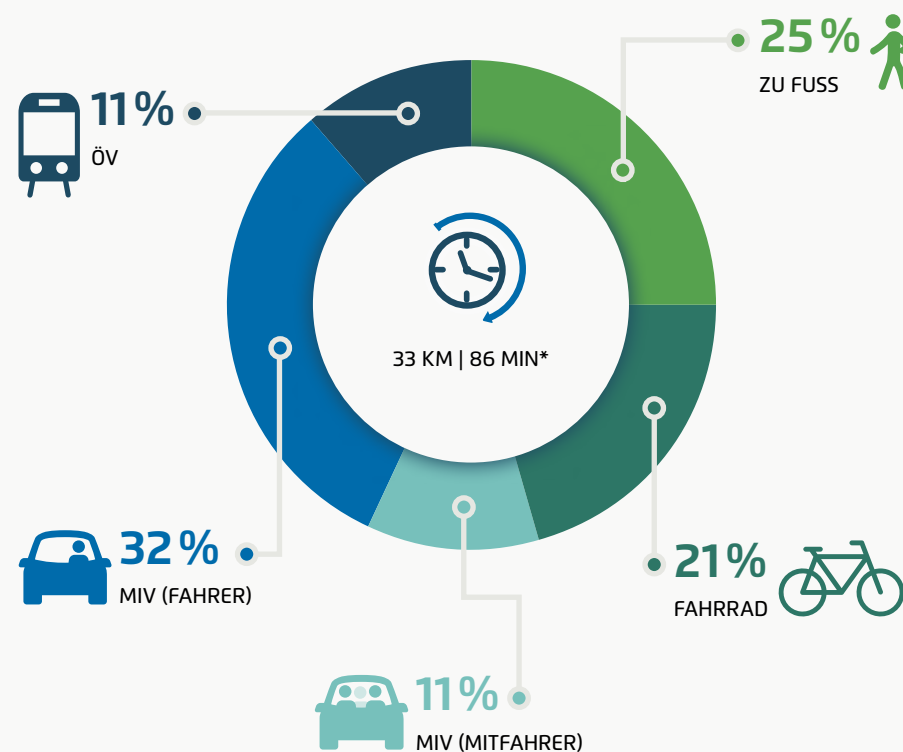
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



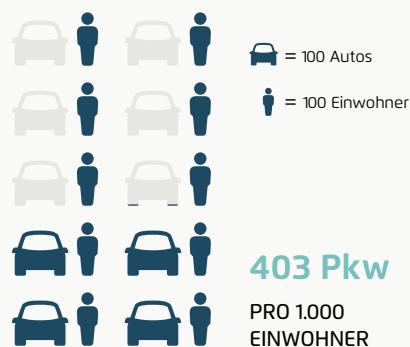
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner liegt in Lübeck etwas über dem Durchschnitt der Städte mit 200.000 bis 500.000 Einwohnern. Höher als im Mittel dieser Gruppe ist hingegen der Anteil der Haushalte ohne eigenen Pkw. Und bei der Mehrfachmotorisierung weist nur Freiburg noch niedrigere Werte auf.

87.350 Pkw*

GESAMT IN LÜBECK



39 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

51 % EIN AUTO IM HAUSHALT

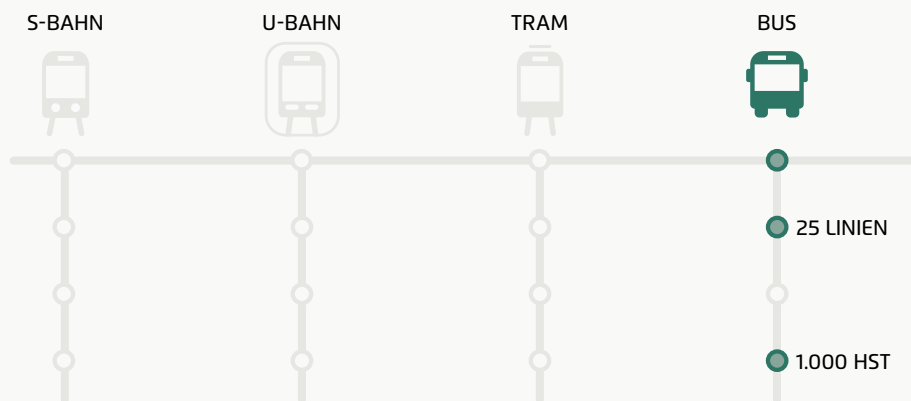
10 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

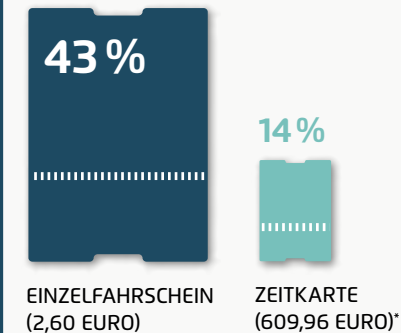
Lübeck teilt sich mit Koblenz den letzten Platz bei der Beliebtheit des öffentlichen Nahverkehrs in allen untersuchten Großstädten. Bei der Zeitkarten-Nutzung erzielt die Hansestadt den niedrigsten Wert aller Städte mit mehr als 100.000 Einwohnern.

39 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

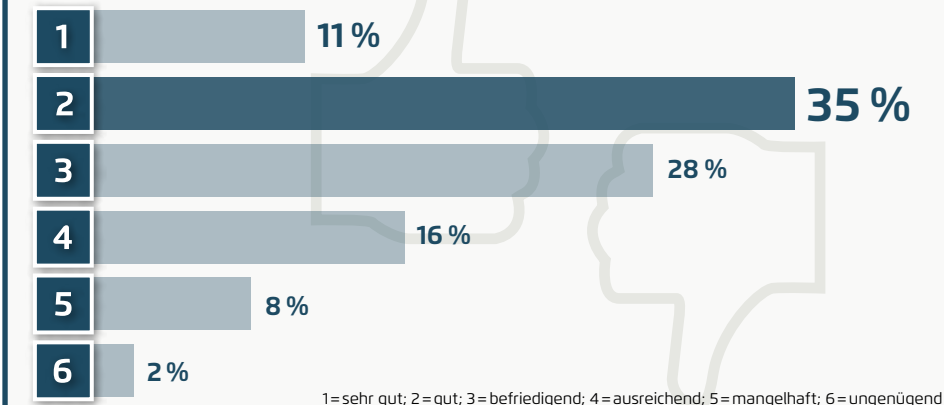


Fahrkarten

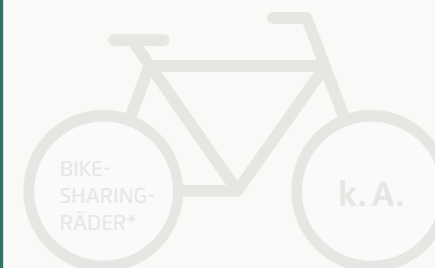


* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

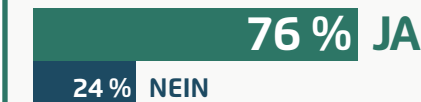
Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,1
RANG 13 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

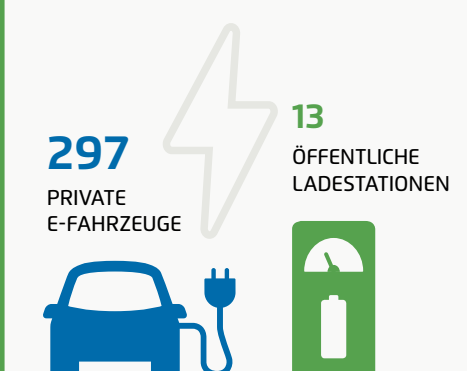
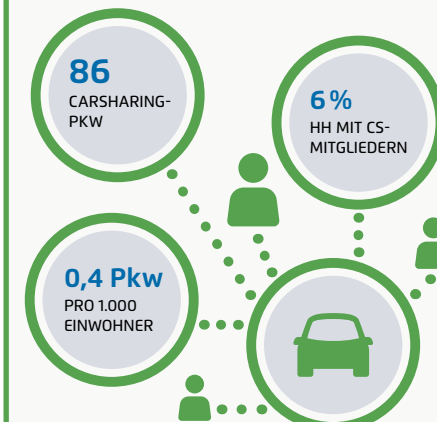
Lübeck gehört zur Minderheit der deutschen Großstädte ohne ein (stationäres) Bikesharing-Angebot. Bei der Beliebtheit des Verkehrsmittels Fahrrad liegt die Hansestadt auf Platz 4 der Referenzgruppe, die Fahrradausstattung der Haushalte liegt im Mittelfeld.

70 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

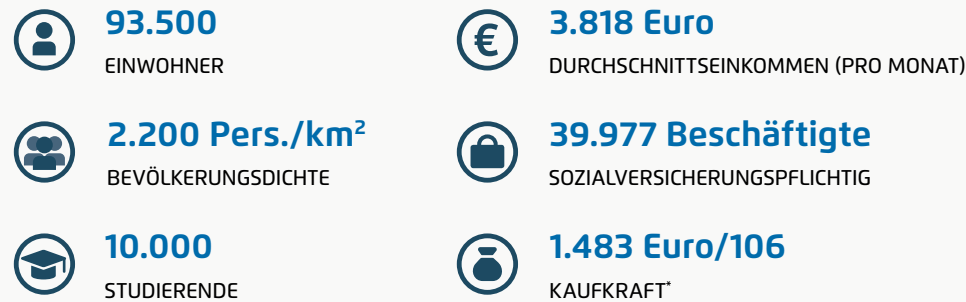
Neue Mobilität

Das Carsharing-Angebot in Lübeck ist deutlich geringer als im Durchschnitt der Referenzgruppe. Der Anteil der Haushalte, die Carsharing nutzen, ist hier am niedrigsten. Gleiches gilt für die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge mit Elektro-Antrieb.

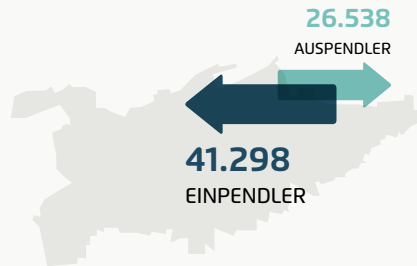


LUDWIGSBURG (Baden-Württemberg)

GROÙE MITTELSTADT



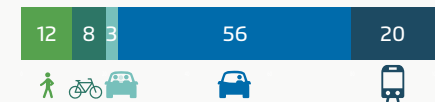
* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



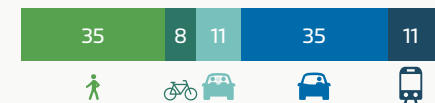
Modal Split

Ludwigsburg verzeichnet den höchsten Verkehrsanteil von Bahnen und Bussen in den untersuchten großen Mittelstädten. Der Umweltverbund erreicht insgesamt einen überdurchschnittlichen Wert, während weniger Wege per MIV zurückgelegt werden. Für eine kürzere Tagesstrecke brauchen die Ludwigsburger mehr Zeit als im Gruppenmittel.

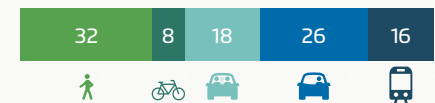
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



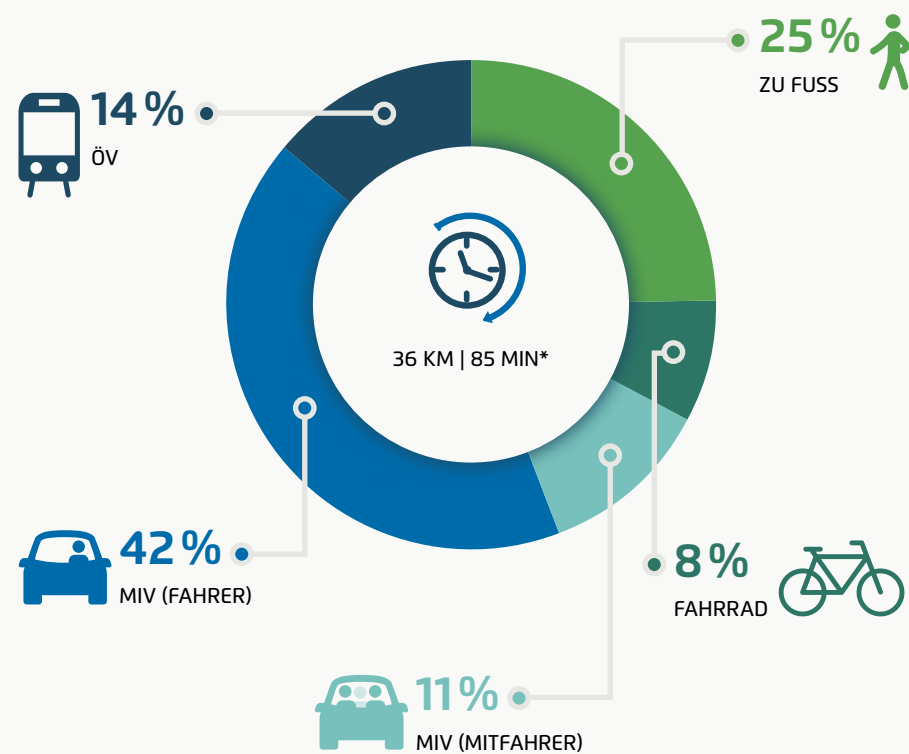
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



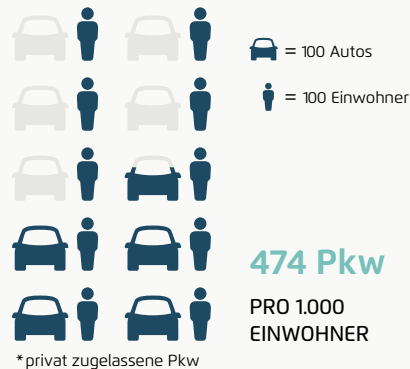
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

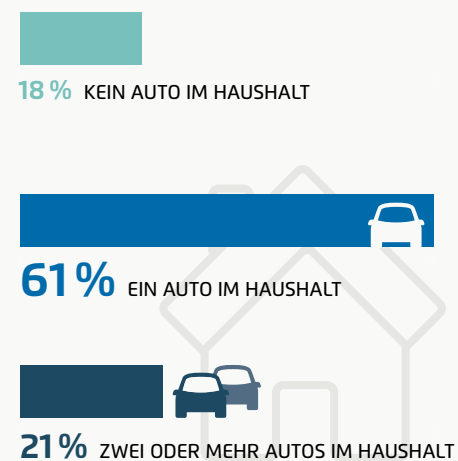
Die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner ist in Ludwigsburg geringfügig höher als im Durchschnitt der großen Mittelstädte. Das trifft ebenso auf die Mehrfachmotorisierung zu. Unterdurchschnittlich ist hingegen der Anteil von Haushalten ohne eigenes Auto.

44.305 Pkw*

GESAMT IN LUDWIGSBURG



* privat zugelassene Pkw

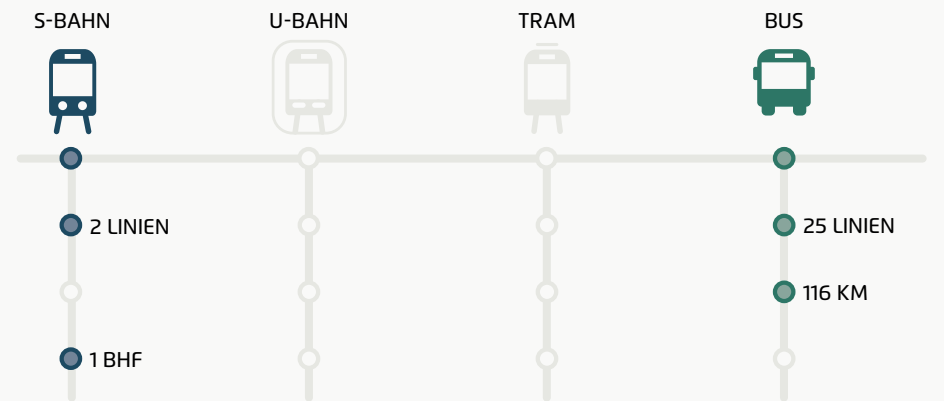


ÖPNV

Den zweithöchsten Wert erzielt Ludwigsburg bei der Beliebtheit des öffentlichen Verkehrs. Hier sind so viele Fahrgäste mit Zeitkarten unterwegs wie in keiner der anderen großen Mittelstädte. Einzelfahrscheine werden im Gegenzug vergleichsweise am wenigsten häufig verwendet.

51%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV



Fahrkarten

43 %

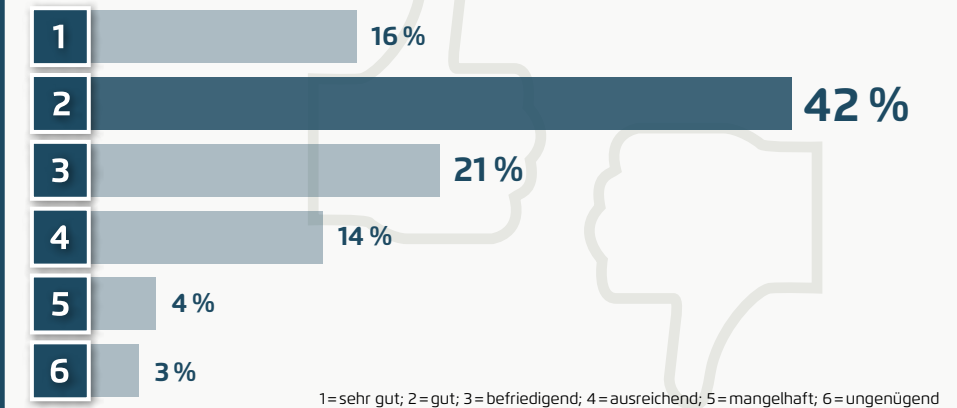
EINZELFAHRSCHEIN
(2,50 EURO)

* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

20 %

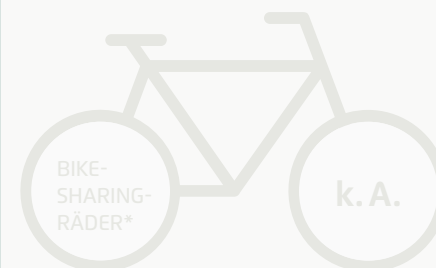
ZEITKARTE
(675,96 EURO)*

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



1= sehr gut; 2=gut; 3= befriedigend; 4= ausreichend; 5= mangelhaft; 6= ungenügend

Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,9

RANG 38 VON 106

STÄDTE 50.000–100.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

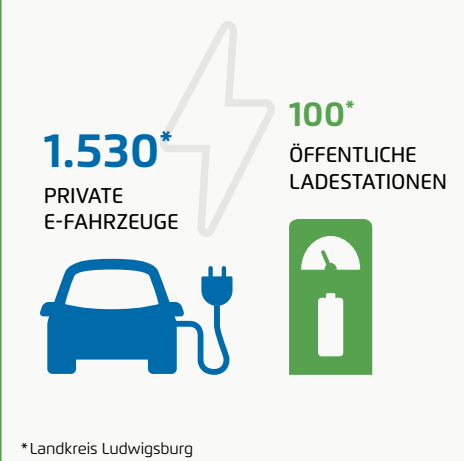
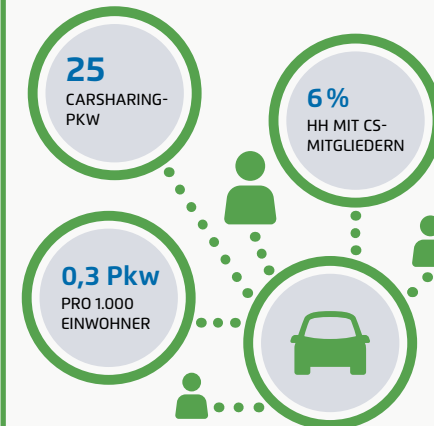
Verglichen mit anderen Städten ähnlicher Größe fallen die Beliebtheit des Radverkehrs und die Fahrradausstattung der Haushalte in Ludwigsburg überdurchschnittlich hoch aus.

55%

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Ludwigsburg hat zusammen mit Fulda das größte Carsharing-Angebot aller untersuchten Mittelstädte. Entsprechend überdurchschnittlich fällt der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft aus. Im gesamten Landkreis Ludwigsburg gibt es zusammengekommen mehr E-Fahrzeuge und öffentliche Ladepunkte als in den meisten der untersuchten Mittelstädten.



* Landkreis Ludwigsburg

MANNHEIM (Baden-Württemberg)



309.000
EINWOHNER



2.200 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



29.000
STUDIERENDE



3.658 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



126.433 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

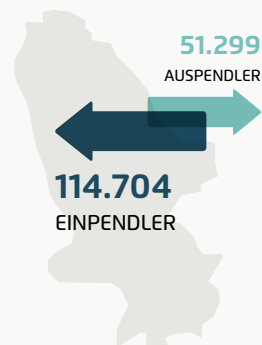


1.694 Euro/104
KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



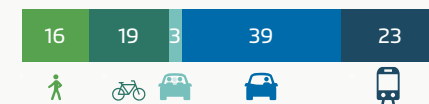
GRÖßE GRÖßSTADT



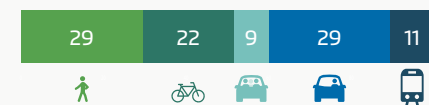
Modal Split

Mannheim gehört zu den Großstädten mit dem geringsten Fußverkehrsanteil am Modal Split. Der Anteil des Umweltverbunds insgesamt ist jedoch durchschnittlich. In einer Hinsicht liegen die Mannheimer an der Spitze: In keiner anderen untersuchten Stadt ist die Einwohnerschaft täglich so lange und so weit unterwegs wie hier.

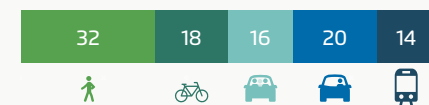
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



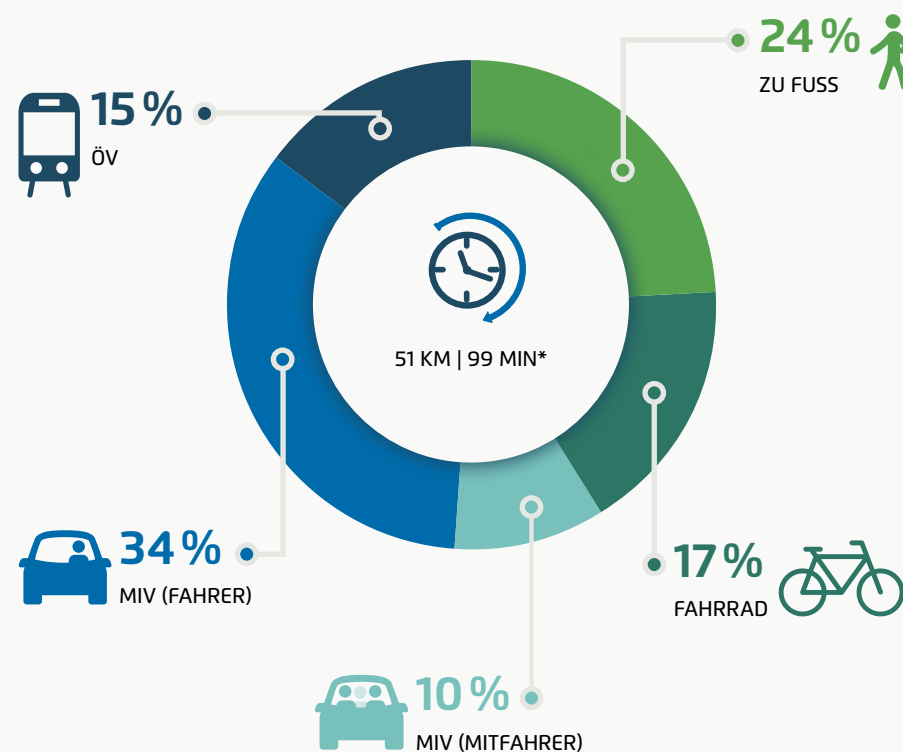
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



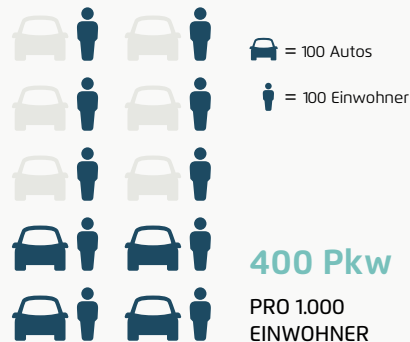
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

In Mannheim kommen weniger Haushalte ohne eigenen Pkw aus als im Mittel der großen Großstädte. Die Mehrfachmotorisierung und die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner sind im Vergleich zu anderen Städten ähnlicher Größe hingegen leicht überdurchschnittlich.

123.547 Pkw*

GESAMT IN MANNHEIM



* privat zugelassene Pkw

33 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

53 % EIN AUTO IM HAUSHALT

14 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Die Beliebtheit öffentlicher Verkehrsmittel ist in Mannheim so gering wie in kaum einer anderen Stadt der Referenzgruppe. Die Stadt liegt beim Anteil an Einzelfahrscheinen zur Nutzung von Bus und Bahn dementsprechend auf Rang 1. Vergleichsweise wenige besitzen Zeitkarten.

42 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN*



4 LINIEN

4 BHF

U-BAHN



TRAM**



25 LINIEN

301 KM

BUS**



56 LINIEN

485 KM

* S-Bahn Rhein-Neckar im Stadtgebiet Mannheim; ** Angebot im Stadtgebiet Mannheim/Heidelberg/Ludwigshafen

Fahrkarten

48 %

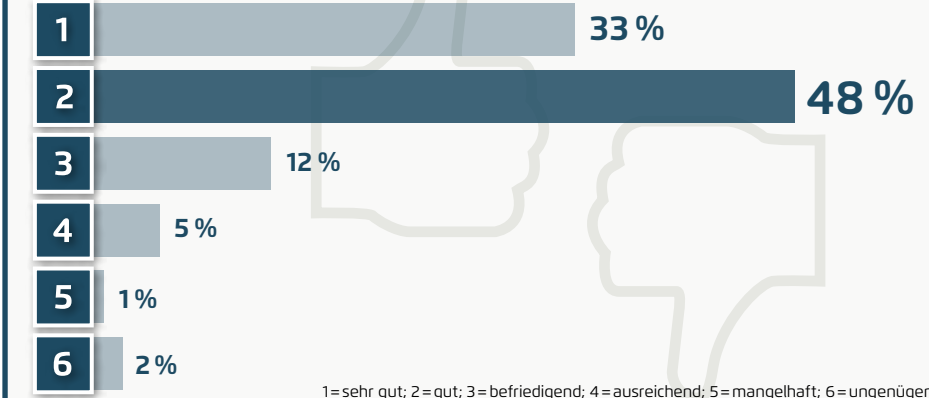
EINZELFAHRSCHEIN
(1,80 EURO)

* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

28 %

ZEITKARTE
(769,20 EURO)*

Zufriedenheit mit dem ÖPNV

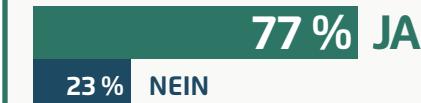


Bikesharing



* Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,9
RANG 9 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

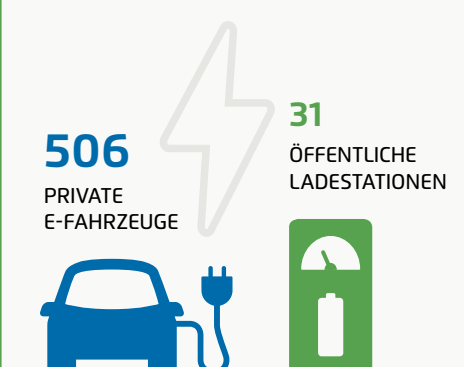
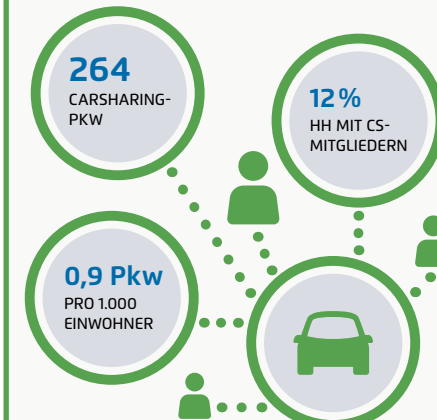
In Mannheim ist das Fahrrad als Verkehrsmittel etwas beliebter als im Mittel in anderen Städten mit ähnlicher Einwohnerzahl. Auch die Ausstattung der Haushalte mit Fahrrädern ist überdurchschnittlich. Die stationäre Bikesharing-Flotte ist die zweitgrößte innerhalb der Referenzgruppe.

66 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

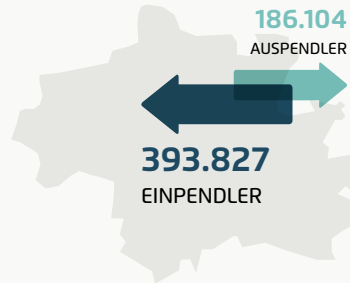
Obwohl das Angebot an Carsharing-Fahrzeugen pro 1.000 Einwohner unterdurchschnittlich ausfällt, liegt die Anzahl der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft auf dem 2. Platz in der Referenzgruppe (hinter Karlsruhe und Freiburg). Was E-Mobilität angeht, bewegt sich Mannheim im Mittelfeld.



MÜNCHEN (Bayern)



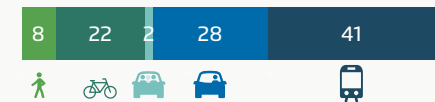
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



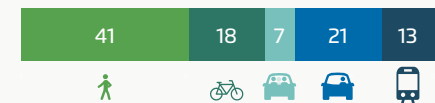
Modal Split

Von 35 Städten verbucht München zusammen mit Berlin den zweit-höchsten Verkehrsanteil des Umwelt-verbunds. Hier fällt der überdurch-schnittliche Fahrradanteil auf. Unter allen Metropolenbewohnern legen die Münchner die weiteste Tages-strecke zurück und nur die Berliner sind noch länger unterwegs.

MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



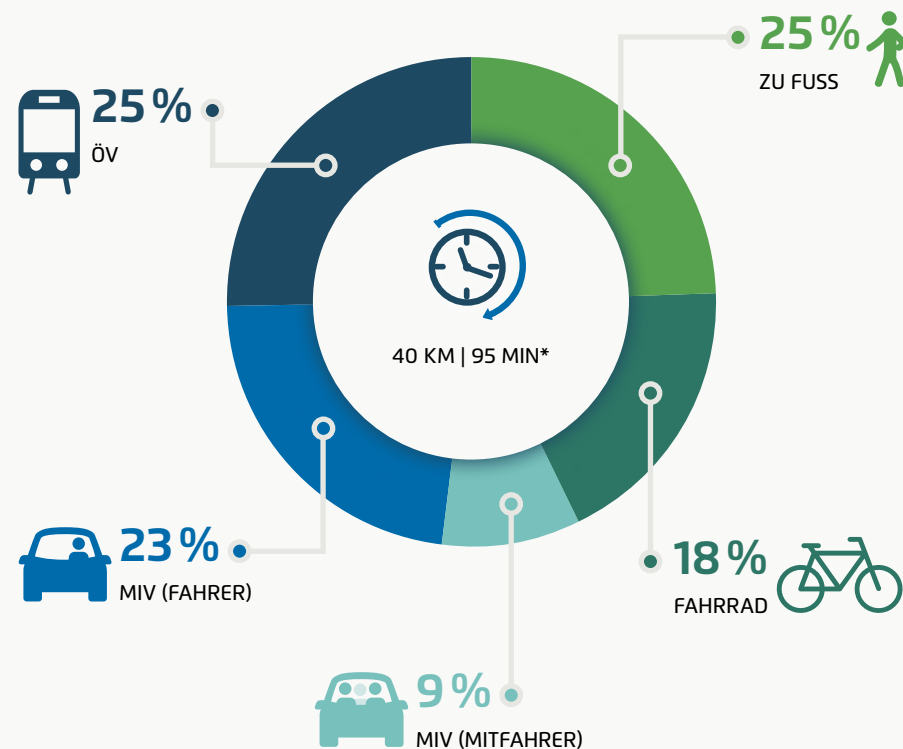
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



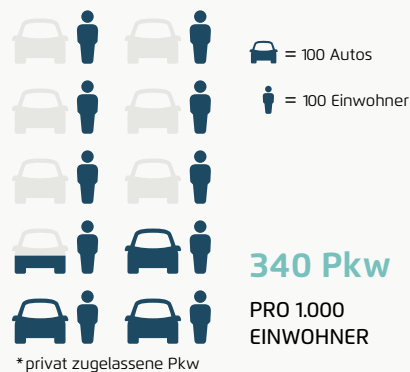
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die bayerische Landeshauptstadt nimmt bei der Zulassung priva-ter Pkw Platz 3 im Vergleich der 35 Städte ein. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl liegt die Pkw-Aus-stattung auf dem 4. Platz unter den neun größten Städten. Der Anteil der Haushalte, die kein eigenes Auto besitzen, ist ebenfalls im Mittelfeld zu verorten.

509.923 Pkw*

GESAMT IN MÜNCHEN



44 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

49 % EIN AUTO IM HAUSHALT

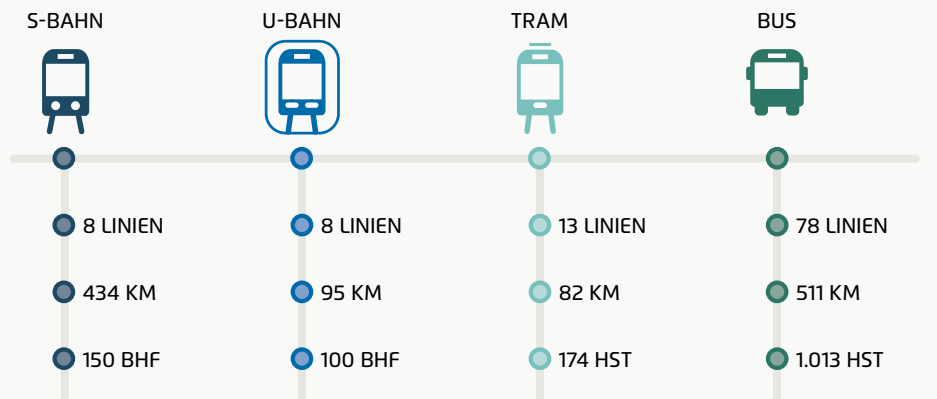
7 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

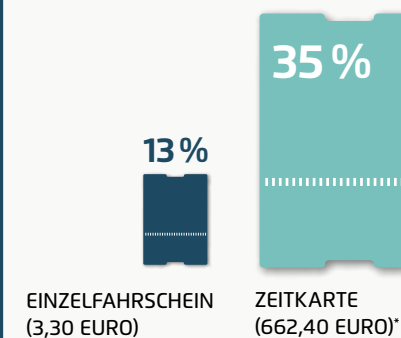
Lediglich in Stuttgart sind Bahn und Bus beliebter als in München. Entsprechend besitzt ein überdurch-schnittlich hoher Anteil der Fahrgäste Dauerafahrkarten, Einzelfahrscheine werden hingegen so selten genutzt wie in keiner anderen untersuchten Stadt.

65 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

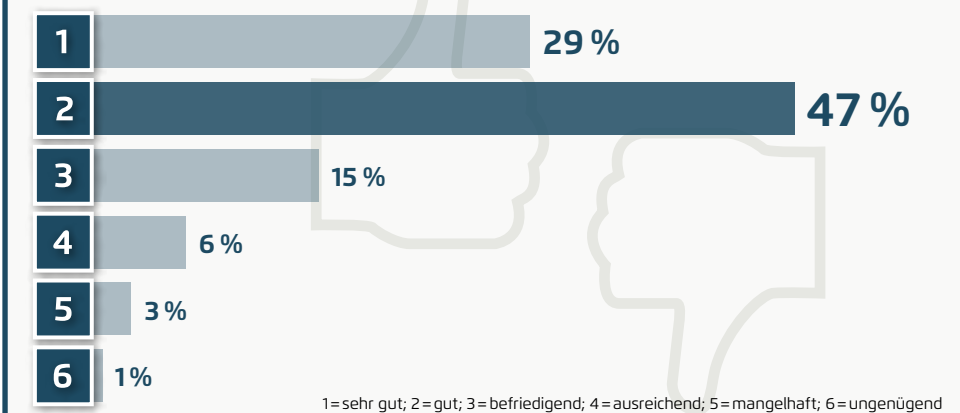


Fahrkarten

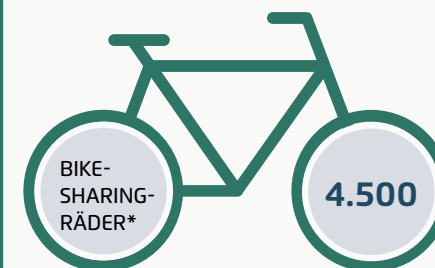


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4
RANG 6 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

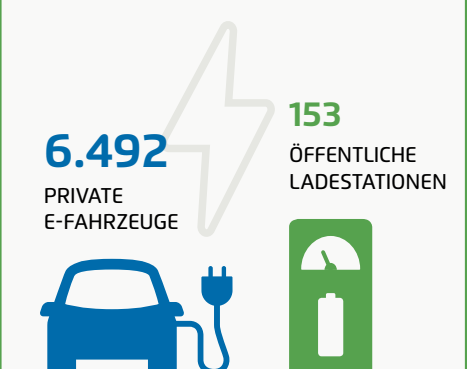
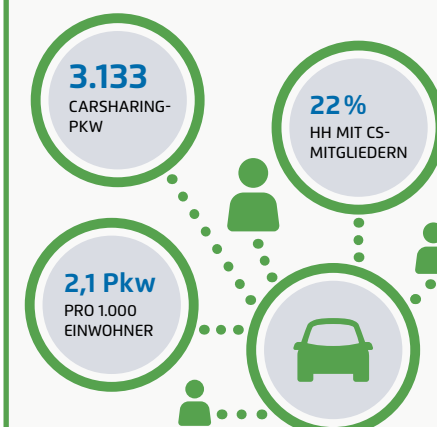
Im Vergleich mit anderen Metropolen ist das Radfahren in München über-durchschnittlich beliebt. Bei der Fahr-rad-Ausstattung der Haushalte liegt München zusammen mit Köln auf dem 2. Platz. Die Bikesharing-Flotte ist die zweitgrößte nach Berlin.

73 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Im Vergleich der 35 Städte folgt München gleich nach der Carsharing-Stadt Karlsruhe: Mehr als ein Fünftel der Haushalte hat eine Carsharing-Mitgliedschaft. Das Fahrzeugangebot pro 1.000 Einwohner ist ebenfalls das zweitgrößte. Mit Abstand die meis-ten E-Fahrzeuge sind in München zugelassen, obwohl es relativ wenig Ladepunkte gibt.



NEUWIED (Rheinland-Pfalz)



64.600

EINWOHNER



3.038 Euro

DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



760 Pers./km²

BEVÖLKERUNGSDICHTE



23.986 Beschäftigte

SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG



keine Hochschule

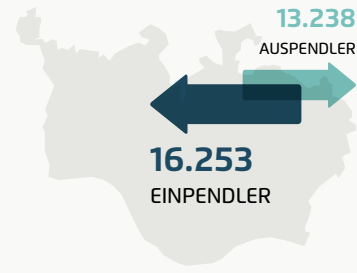
STUDIERENDE



1.433 Euro/92

KAUFKRAFT*

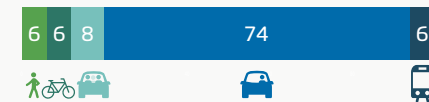
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



Modal Split

Neuwied ist eindeutig eine Autofahrerstadt: Von allen untersuchten Städten weist die Stadt zusammen mit Ansbach den höchsten Verkehrsanteil des MIV und den niedrigsten des Umweltverbunds auf. Die tägliche Wegelänge und Unterwegszeit sind hingegen kürzer als im Mittel der Referenzgruppe.

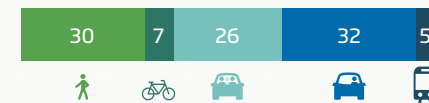
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



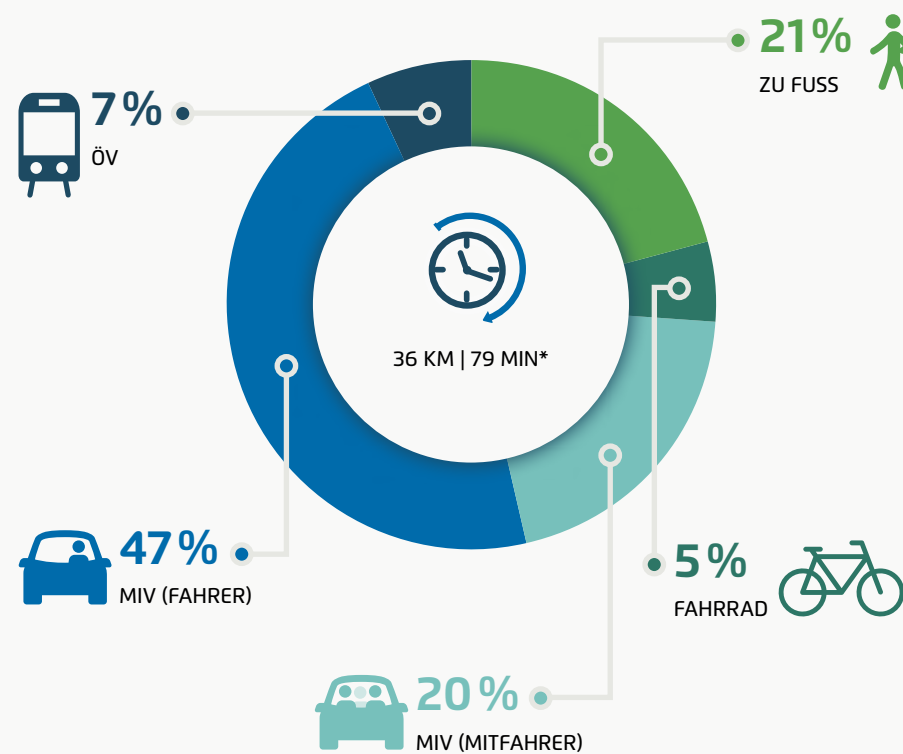
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



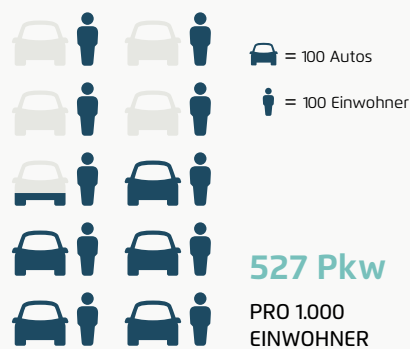
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Von allen 35 Städten verzeichnet Neuwied die höchste Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner. Diesen Höchstwert hält die Stadt auch bei der Mehrfachmotorisierung. Dementsprechend ist der Anteil von Haushalten ohne eigenen Pkw im gesamten Städtevergleich am niedrigsten.

34.067 Pkw*

GESAMT IN NEUWIED



*privat zugelassene Pkw

13% KEIN AUTO IM HAUSHALT

58% EIN AUTO IM HAUSHALT

29% ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

In keiner der untersuchten Städte ist der öffentliche Verkehr so unbeliebt wie in Neuwied. Entsprechend gering ist die Nutzung von Zeitkarten durch die Fahrgäste. Sie greifen für die Fahrt mit Bus und Bahn in der Regel auf Einzeltickets zurück.

25 %

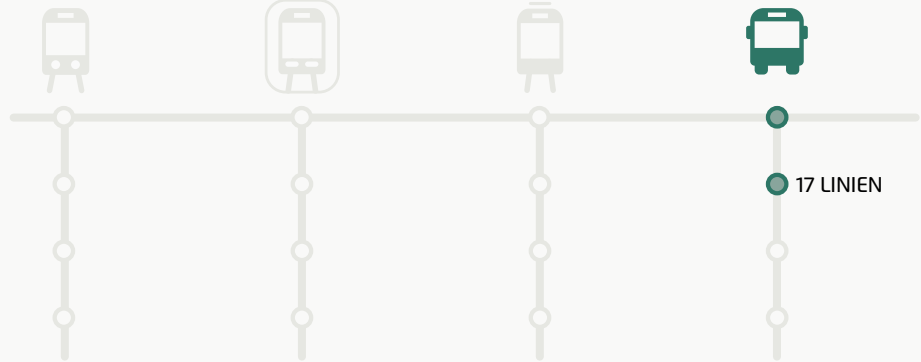
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN

U-BAHN

TRAM

BUS



Fahrkarten

49 %

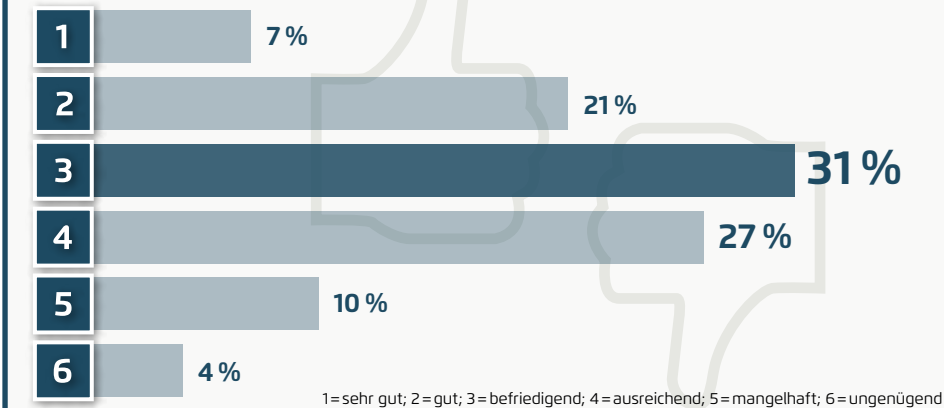
EINZELFAHRSCHEN
(3 EURO)

*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

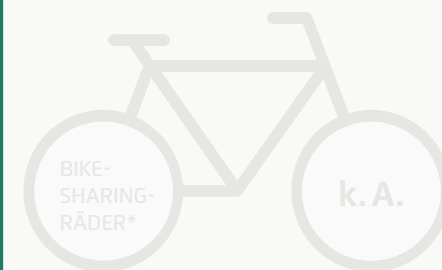
6 %

ZEITKARTE
(745,20 EURO)*

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?

66 % JA

34 % NEIN

Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,7

RANG 105 VON 106

STÄDTE 50.000–100.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

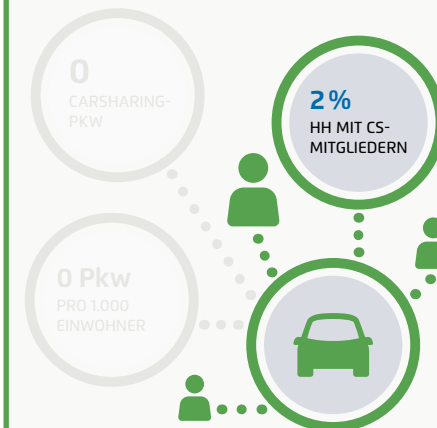
Im Vergleich der großen Mittelstädte ist das Radfahren in Neuwied am wenigsten beliebt. Entsprechend unterdurchschnittlich fällt die Fahrrad-ausstattung der Haushalte aus. Schlusslicht ist Neuwied bei der Bewertung des Fahrradinfrastruktur im Rahmen des ADFC-Fahrradklima-Tests.

45 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

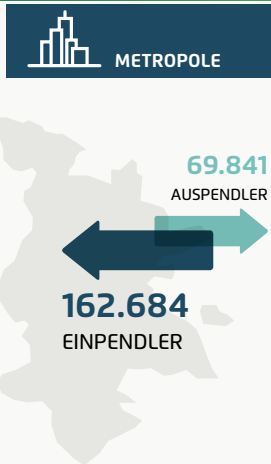
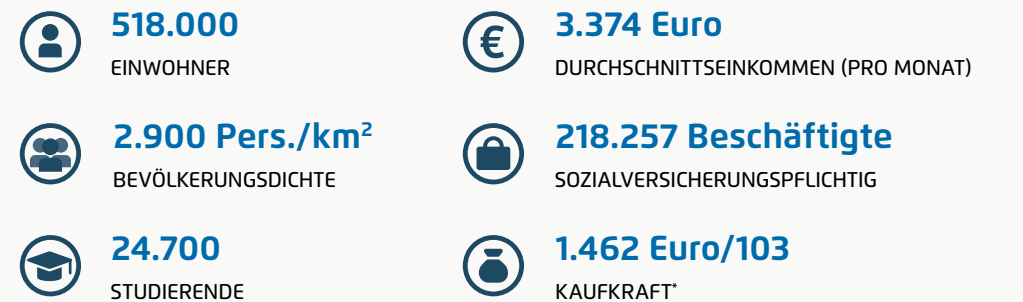
Neue Mobilität

In Neuwied gibt es bislang kein Carsharing-Angebot. Entsprechend niedrig fällt der Anteil der Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft aus. Auch die Anzahl der E-Fahrzeuge und öffentlichen Ladestationen im gesamten Landkreis Neuwied erreicht bisher nur einen Platz im unteren Mittelfeld der untersuchten Mittelstädte.



*Landkreis Neuwied

NÜRNBERG (Bayern)



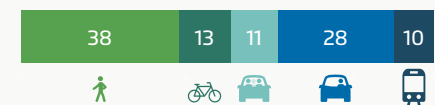
Modal Split

Nürnberg hat im Vergleich der Metro-
polen den niedrigsten Verkehrs-
anteil des Umweltverbunds. Alle
drei umweltfreundlichen Verkehrs-
träger werden unterdurchschnittlich
genutzt. Im Gegenzug ist der
MIV-Anteil in der Frankenmetropole
am höchsten. Tagesstrecke und
Unterwegszeit sind etwas kürzer als
im großstädtischen Mittel.

MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



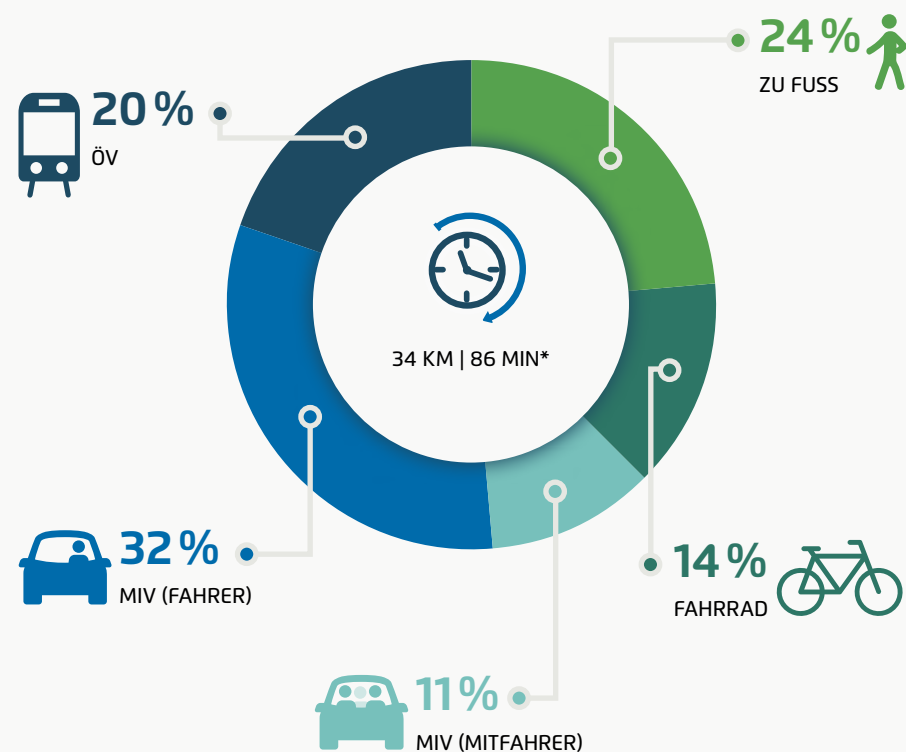
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

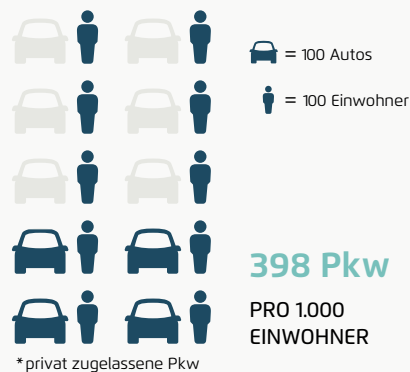


* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Der hohe Verkehrsanteil des MIV
spiegelt sich auch in der höchsten
Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner
unter den Metropolen wider. Nur in
Stuttgart gibt es weniger Haushalte
ohne eigenes Auto. Bei der Mehr-
fachmotorisierung liegt Nürnberg
auf dem 3. Platz in der Gruppe der
größten Städte.

206.244 Pkw* GESAMT IN NÜRNBERG



38 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

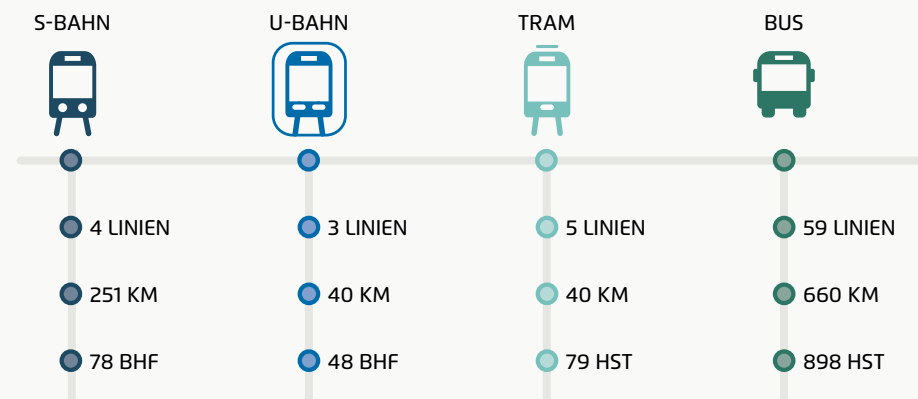
51 % EIN AUTO IM HAUSHALT

10 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

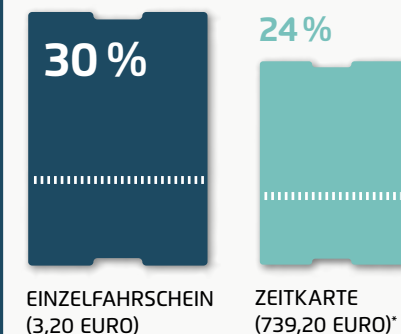
ÖPNV

In Nürnberg sind Bus und Bahn nicht
sehr beliebt; unter den Metropolen
verzeichnet nur Bremen einen noch
niedrigeren Wert. Ähnliches gilt für
die Nutzung von Zeitkarten: Wie
in Bremen greift nur ein knappes
Viertel der Nürnberger Fahrgäste auf
derartige Angebote zurück.

57 %
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE
ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

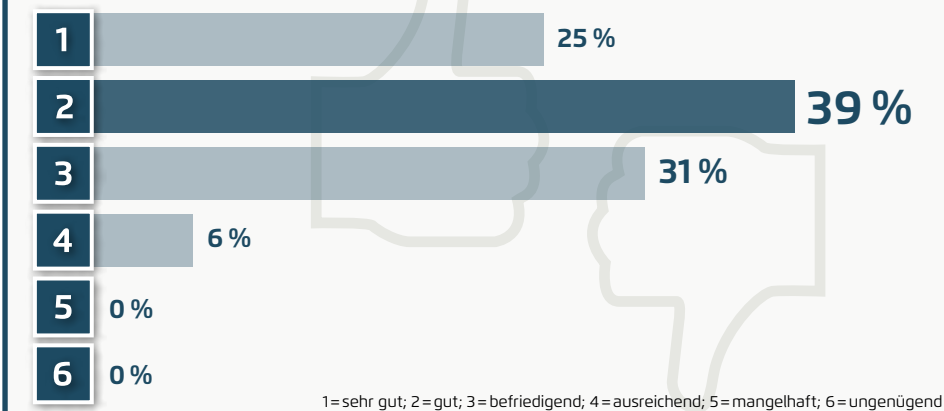


Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten
(ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV

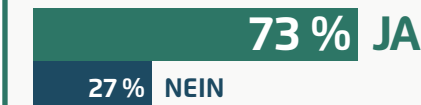


Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,2
RANG 7 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

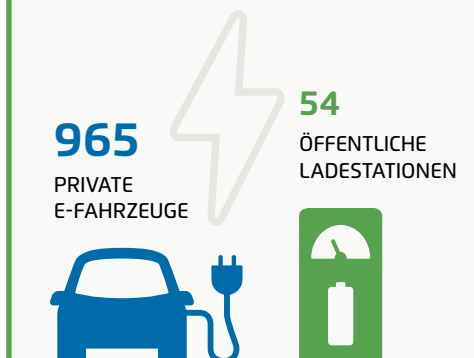
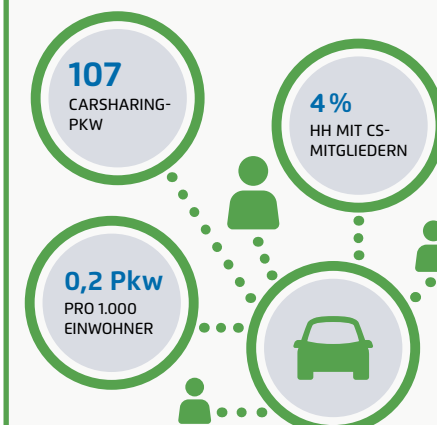
Fahrradverkehr

Obwohl die Bewertung der Fahrrad-
infrastruktur im Mittelfeld des ADFC-
Rankings liegt, landet die Franken-
metropole bei der Beliebtheit des
Radverkehrs nur auf dem vorletzten
Platz unter den Metropolen. Das gilt
auch für die Fahrradausstattung der
Haushalte.

53 %
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE
ODER GERNE MIT DEM RAD

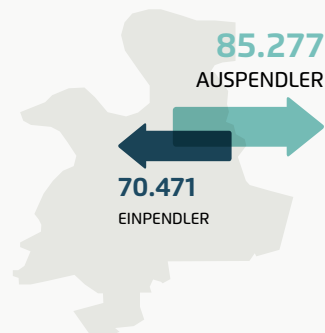
Neue Mobilität

Neue Mobilitätsdienstleistungen sind
in Nürnberg bisher wenig etabliert.
Was das Carsharing-Angebot und
den Anteil der Haushalte mit Car-
sharing-Mitgliedschaft angeht, bildet
Nürnberg das Schlusslicht unter
den deutschen Metropolen. Bei
der Anzahl von E-Fahrzeugen und
öffentlichen Ladestationen belegt die
Stadt jeweils den vorletzten Platz.



OFFENBACH AM MAIN (Hessen)

KLEINE GROßSTADT



*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)

Modal Split

Offenbach hat den höchsten Verkehrsanteil von Bussen und Bahnen innerhalb der Referenzgruppe. Der Radverkehrsanteil liegt hingegen unter dem Durchschnitt. Fußverkehr und MIV entsprechen dem Mittel der Städte vergleichbarer Größe.

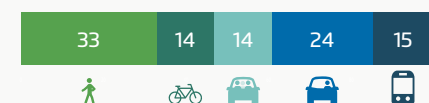
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



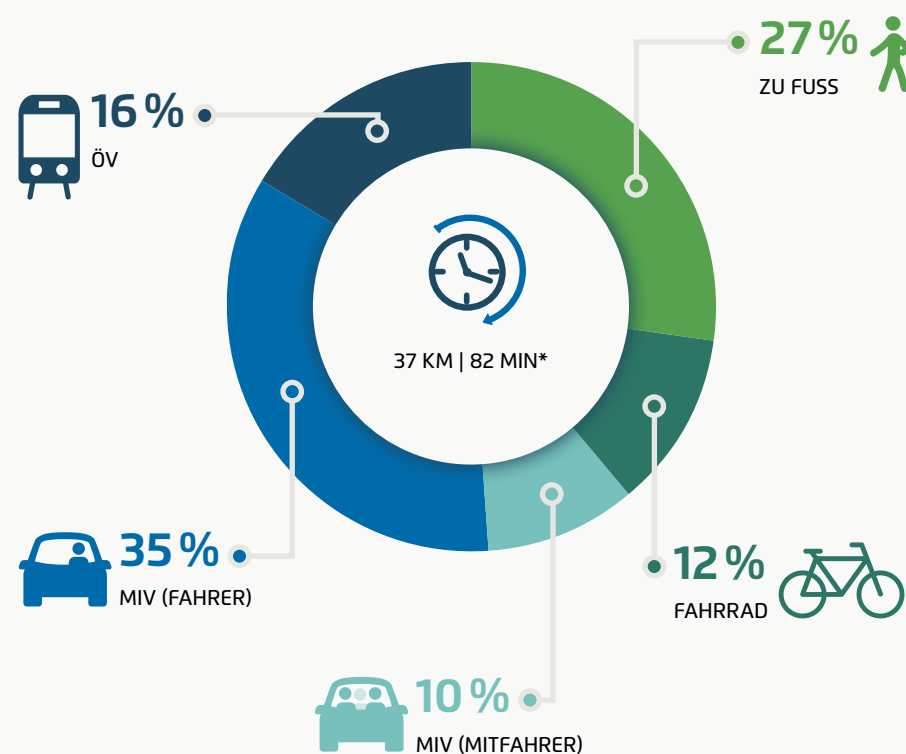
MODAL SPLIT: EINKAUFSGEWE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSGEWE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



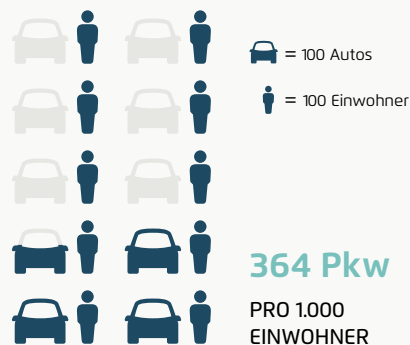
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Leicht unterhalb der Durchschnittswerte der Städte mit 100.000 bis 200.000 Einwohner liegen die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner und die Mehrfachmotorisierung der Haushalte. Dafür kommen vergleichsweise viele von ihnen ohne eigenes Auto aus.

46.913 Pkw*

GESAMT IN OFFENBACH AM MAIN



35 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

51 % EIN AUTO IM HAUSHALT

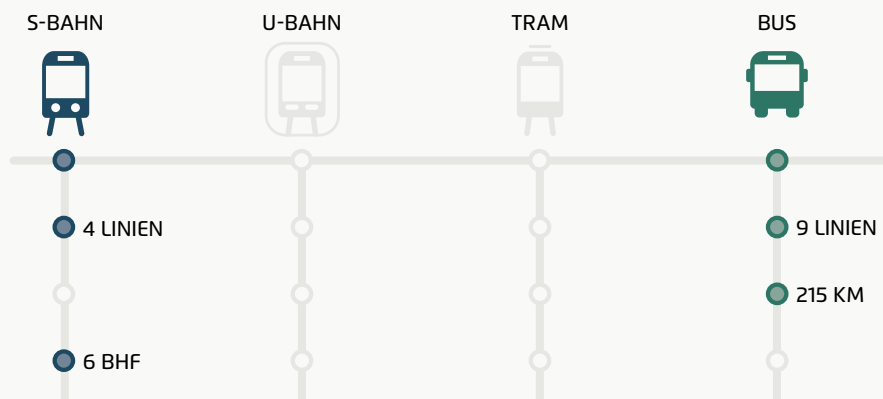
14 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

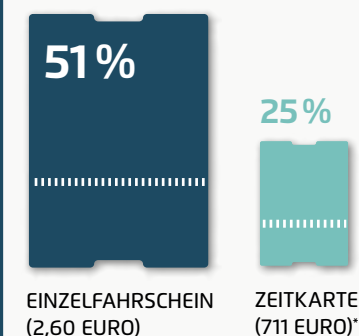
Trotz des hohen Anteils am Verkehrsmittelmix ist der öffentliche Verkehr in Offenbach weniger beliebt als in anderen Städten ähnlicher Größe. Die meisten Fahrgäste nutzen Einzelfahrscheine. Der Anteil der Zeitkarten ist leicht überdurchschnittlich.

46 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

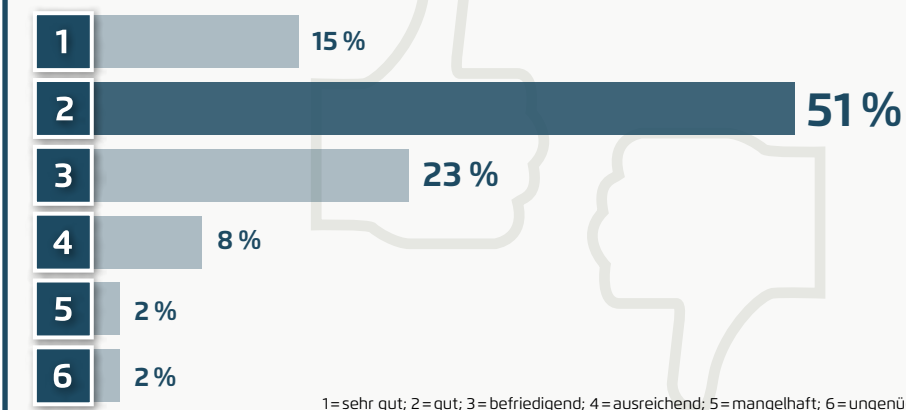


Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV

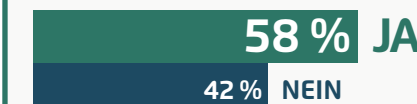


Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,6
RANG 6 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

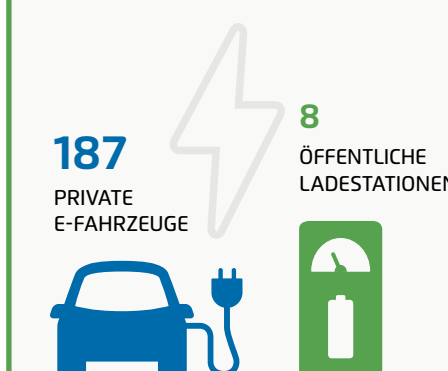
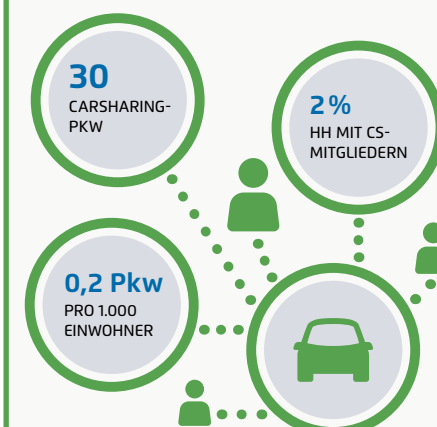
Das Radfahren ist in Offenbach weniger beliebt als im Mittel der Referenzgruppe. Deutlich unterdurchschnittlich ist die Fahrradausstattung der Haushalte. In Offenbach gibt es die drittgrößte stationäre Bikesharing-Flotte und eine vergleichsweise gute Radinfrastruktur.

58 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Weit unter dem Mittel der Referenzgruppe rangiert Offenbach beim Carsharing-Angebot pro 1.000 Einwohner. Entsprechend haben hier zusammen mit Pforzheim die wenigsten Haushalte eine Carsharing-Mitgliedschaft. Innerhalb der Referenzgruppe sind in Offenbach die wenigsten E-Fahrzeuge zugelassen.



PFORZHEIM (Baden-Württemberg)



126.000
EINWOHNER



3.162 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



1.300 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



50.770 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

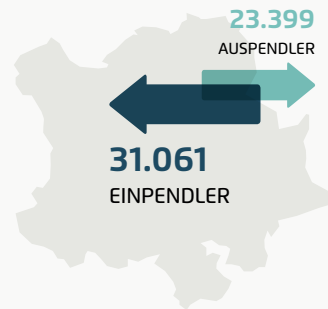


6.000
STUDIERENDE



1.699 Euro/100
KAUFKRAFT*

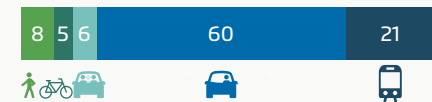
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



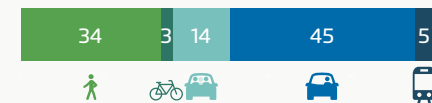
Modal Split

Pforzheim hat den zweitniedrigsten Radverkehrsanteil aller 35 Städte und den geringsten Verkehrsanteil des Umweltverbunds im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe. Im Gegensatz wird hier so viel Auto gefahren wie in keiner anderen der untersuchten Großstädte, obwohl die Tagesstrecke deutlich kürzer ist als im Durchschnitt.

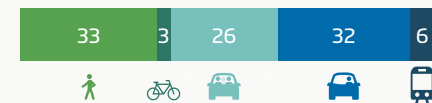
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



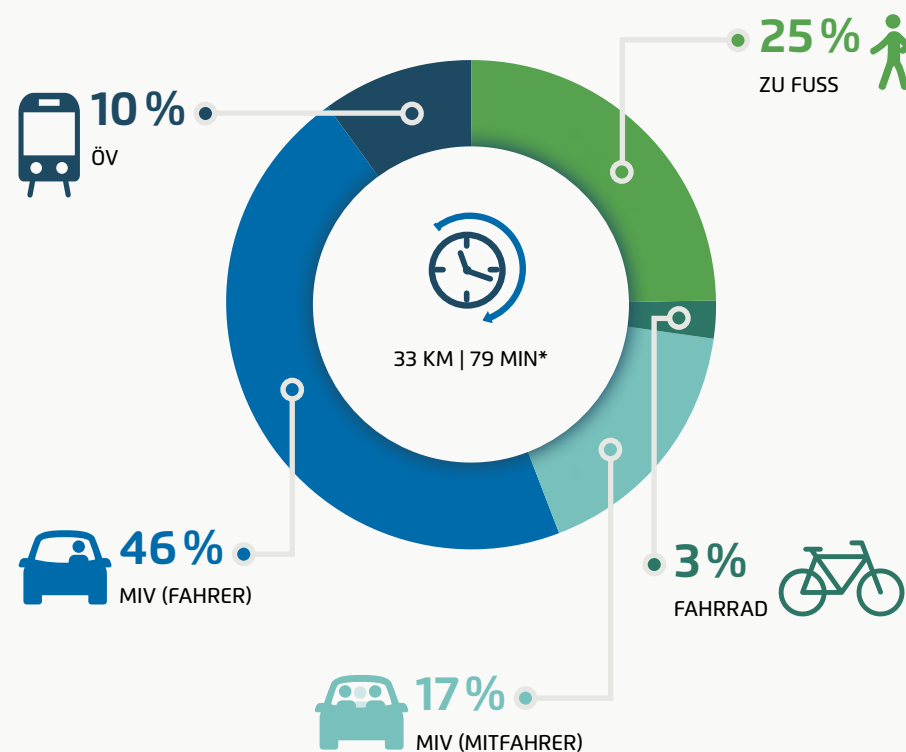
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

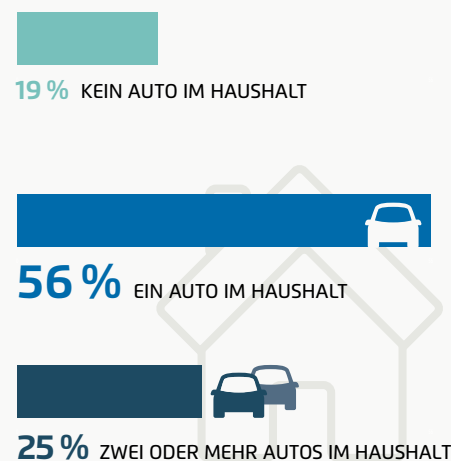
Die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner ist moderat überdurchschnittlich. Höchstwerte erreicht Pforzheim beim Pkw-Besitz: Die Mehrfachmotorisierung ist die höchste aller untersuchten Großstädte, während der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto in keiner Stadt mit mehr als 100.000 Einwohnern niedriger ist.

52.984 Pkw*

GESAMT IN PFORZHEIM



*privat zugelassene Pkw



ÖPNV

Der öffentliche Verkehr ist in Pforzheim weniger beliebt als im Mittel der Referenzgruppe, erreicht jedoch nicht den niedrigsten Wert (Platz 7 von 9). Fahrgäste nutzen hier am häufigsten Einzelfahrscheine, während der Anteil der Zeitkarten unterdurchschnittlich ausfällt.

45 %

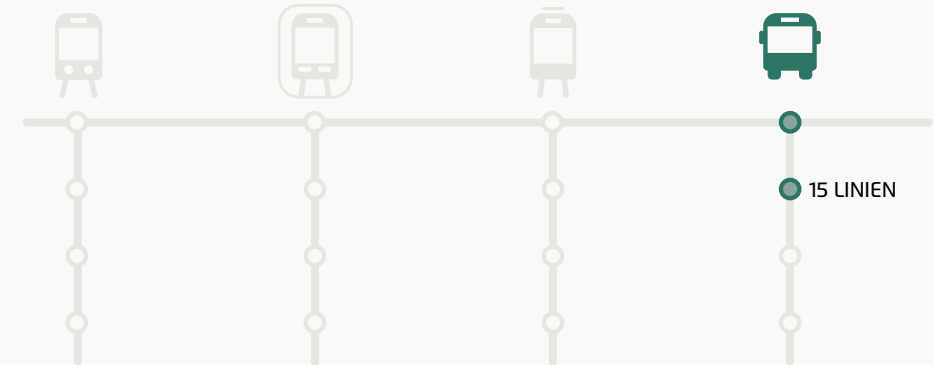
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN

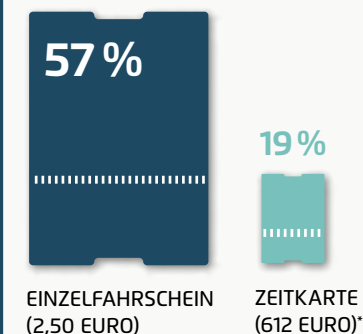
U-BAHN

TRAM

BUS

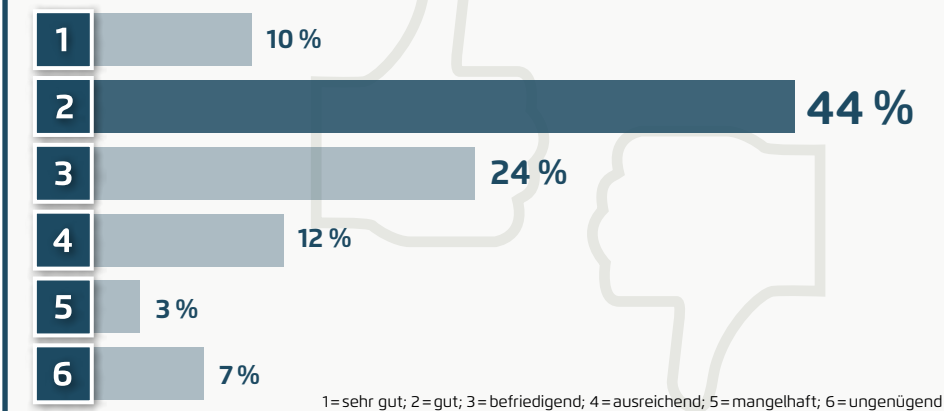


Fahrkarten



*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,5
RANG 37 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

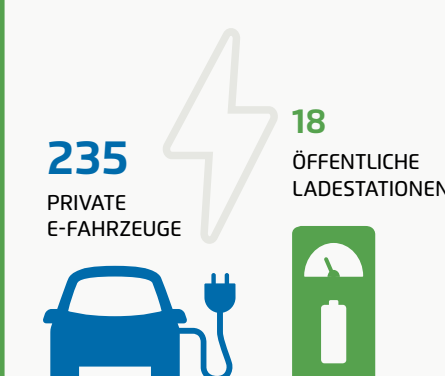
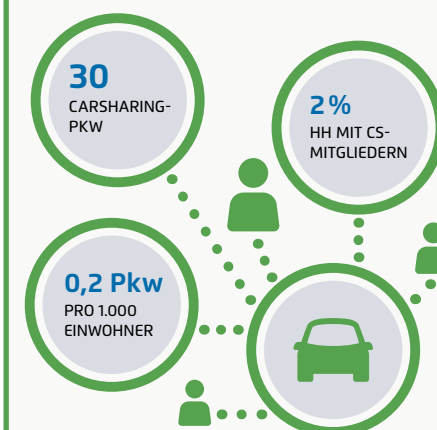
In Pforzheim ist der Radverkehr so unbeliebt wie in keiner anderen untersuchten Stadt. Der Anteil der Haushalte, die mit einem Fahrrad ausgestattet sind, ist hier besonders gering. Wenig überraschend schneidet die Stadt auch bei der Bewertung der Fahrradinfrastruktur bescheiden ab.

32 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Das Carsharing-Angebot pro 1.000 Einwohner ist kleiner als im Mittel der Städte vergleichbarer Größe. Der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft zählt zu den geringsten aller untersuchten Städte. Bei der Anzahl zugelassener E-Fahrzeuge und öffentlicher E-Ladestationen liegt Pforzheim im unteren Mittelfeld der Referenzgruppe.



SCHWERIN (Mecklenburg-Vorpommern)



95.800
EINWOHNER



2.792 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



760 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



35.348 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG



740
STUDIERENDE

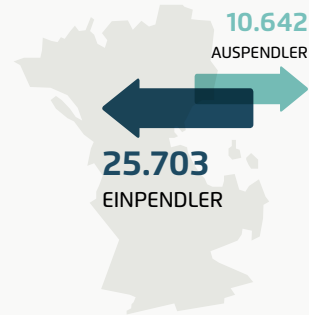


1.561 Euro/95
KAUFKRAFT*

*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



GRÖßE MITTELSTADT



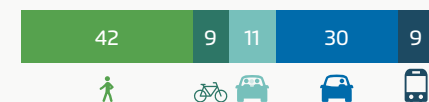
Modal Split

Von allen untersuchten großen Mittelstädten hat die Landeshauptstadt Mecklenburg-Vorpommerns den höchsten Verkehrsanteil des Umweltverbunds. Im Gegenzug werden weniger Wege mit dem MIV zurückgelegt. Zugleich bewältigen die Schweriner überdurchschnittlich lange Tagesstrecken und sind entsprechend länger unterwegs.

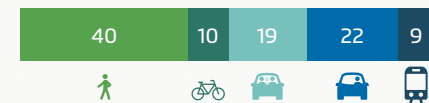
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



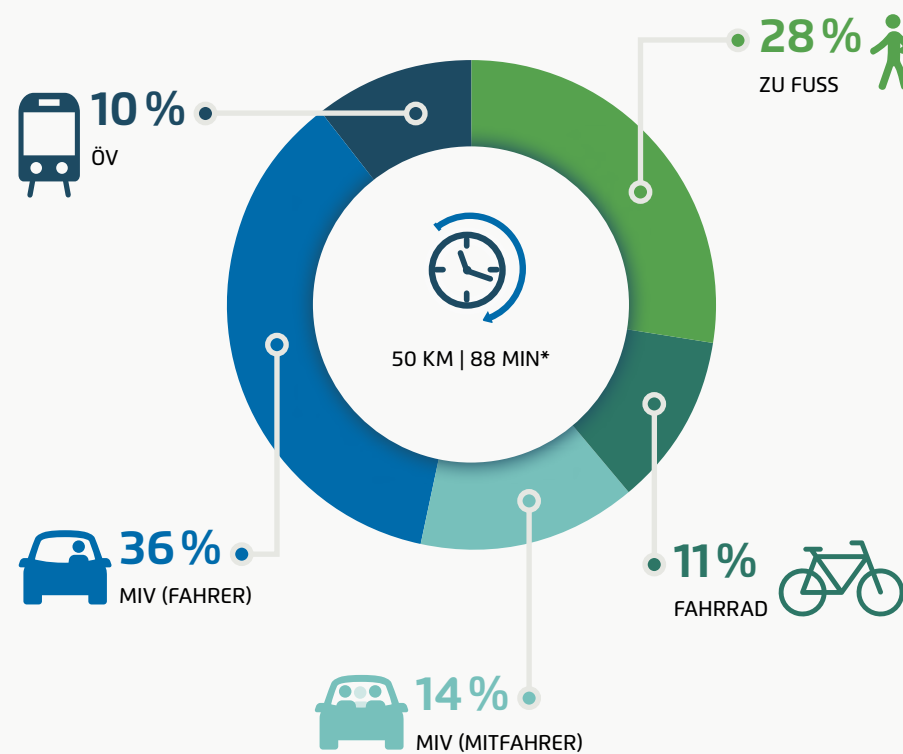
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Im Vergleich mit anderen Städten ähnlicher Größe ist die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner in Schwerin am niedrigsten. Hier kommen außerdem die meisten Haushalte ohne eigenes Auto aus. Bei der Mehrfachmotorisierung verzeichnet die Landeshauptstadt sogar einen der niedrigsten Werte aller untersuchten Städte.

37.812 Pkw*

GESAMT IN SCHWERIN



395 Pkw
PRO 1.000
EINWOHNER

*privat zugelassene Pkw

37 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

53 % EIN AUTO IM HAUSHALT

9 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Nirgendwo in den betrachteten großen Mittelstädten ist der öffentliche Verkehr beliebter als in Schwerin. Allerdings nutzen die Fahrgäste Zeitkarten nur sehr selten. Für fast zwei Drittel der Fahrten werden stattdessen Einzeltickets gelöst – der höchste Wert aller 35 Städte.

54 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten

65 %

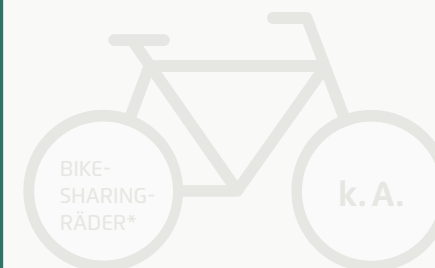
EINZELFAHRSCHEIN
(1,80 EURO)

8 %

ZEITKARTE
(547,20 EURO)*

*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Bikesharing

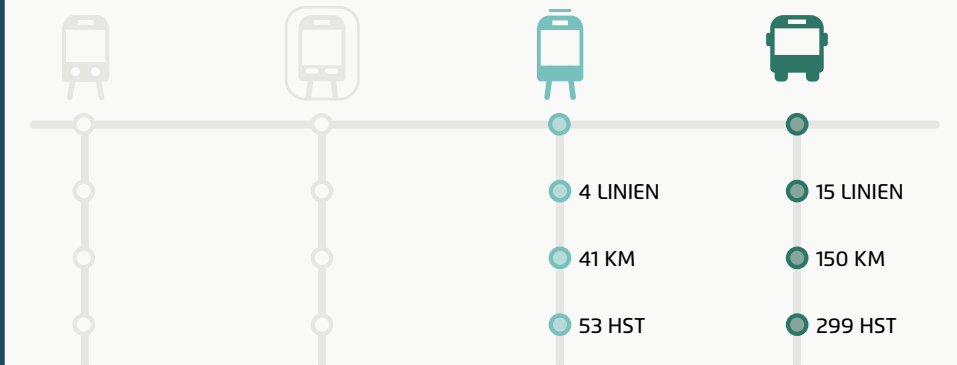


S-BAHN

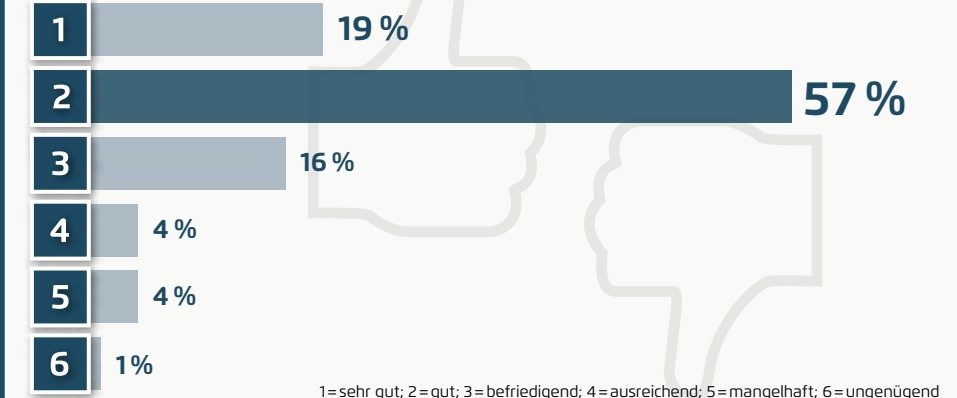
U-BAHN

TRAM

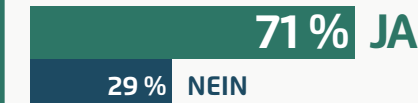
BUS



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,0
RANG 58 VON 106
STÄDTE 50.000–100.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

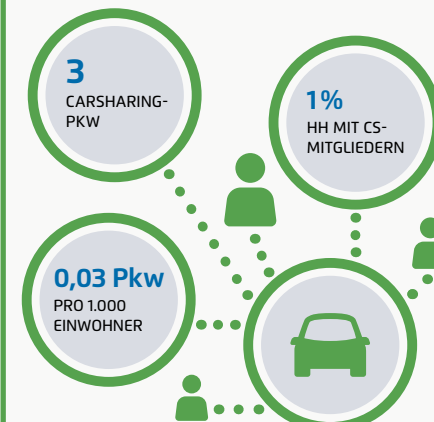
Den Spitzenplatz in der Referenzgruppe nimmt Schwerin auch bei der Beliebtheit des Radverkehrs ein. Die Fahrradausstattung der Haushalte ist allerdings nur leicht überdurchschnittlich. Die Fahrradinfrastruktur wird im ADFC-Ranking mittelmäßig bewertet.

60 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

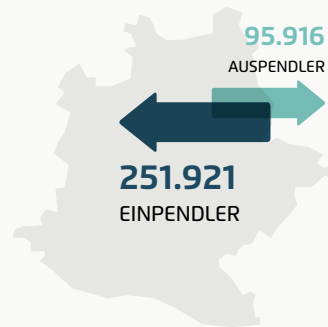
Schlusslicht unter den großen Mittelstädten ist Schwerin beim Carsharing und bei der E-Mobilität. Zusammen mit Aschaffenburg weist Schwerin den geringsten Anteil an Haushalten mit einer Carsharing-Mitgliedschaft auf. Bei den öffentlichen E-Ladestationen liegt Schwerin sogar auf dem letzten Platz aller untersuchten Städte.



STUTT GART (Baden-Württemberg)



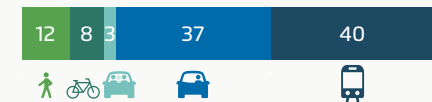
*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



Modal Split

In Stuttgart steht ein überdurchschnittlicher Fußverkehrsanteil dem kleinsten Radverkehrsanteil aller Metropolen gegenüber. Zugleich werden hier so viele Wege mit dem Auto zurückgelegt wie in fast keiner anderen Metropole. Die tägliche Wegelänge und die Unterwegszeit liegen leicht über dem Metropolenmittelwert.

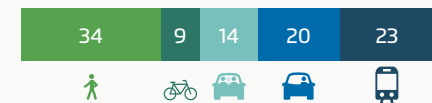
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



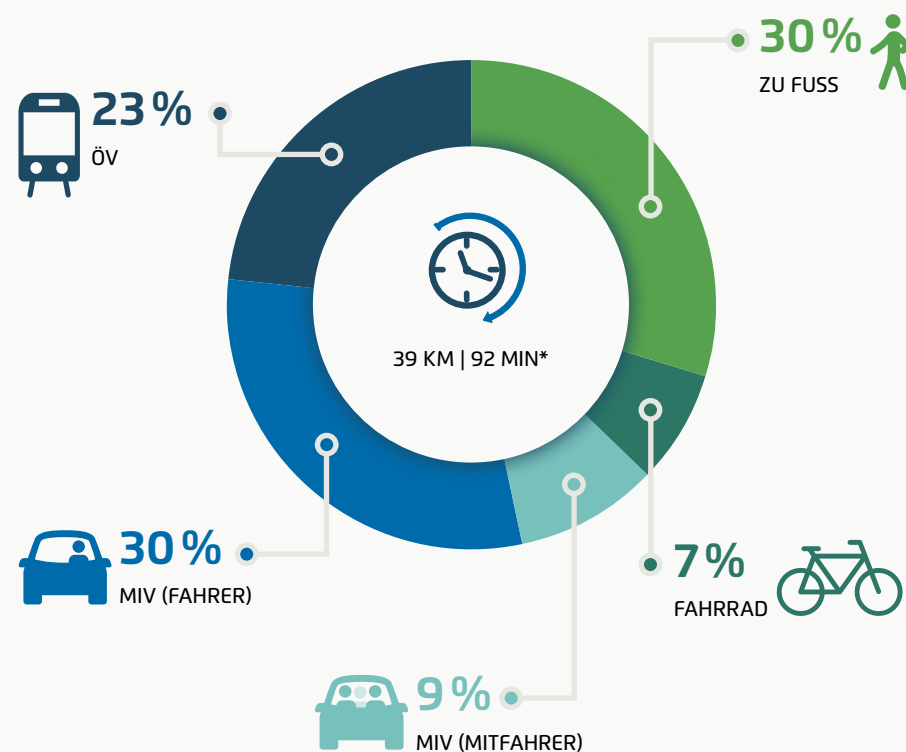
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen

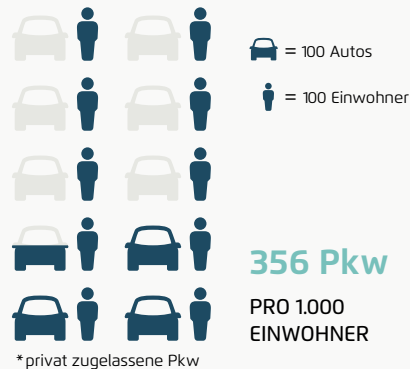


*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Dass die Stuttgarter besonders viel Auto fahren, spiegelt sich in der Pkw-Ausstattung wider: Der Anteil der Haushalte ohne Pkw ist hier so niedrig und die Mehrfachmotorisierung so verbreitet wie in keiner anderen Metropole. Bei der Zahl der privaten Pkw pro 1.000 Einwohner liegt Stuttgart auf Rang 7 in dieser Städtegruppe.

226.207 Pkw* GESAMT IN STUTT GART



36 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

52 % EIN AUTO IM HAUSHALT

12 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

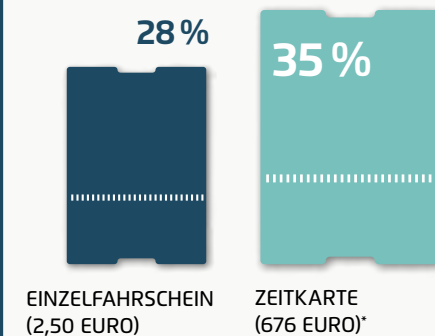
ÖPNV

Im Gesamtvergleich ist der öffentliche Nahverkehr in Stuttgart am beliebtesten: Mehr als zwei Drittel der Befragten nutzen ihn gern oder sehr gern. Im Metropolenvergleich erwerben die Fahrgäste leicht überdurchschnittlich häufig Zeitkarten, Einzeltickets leicht unterdurchschnittlich.

69 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten

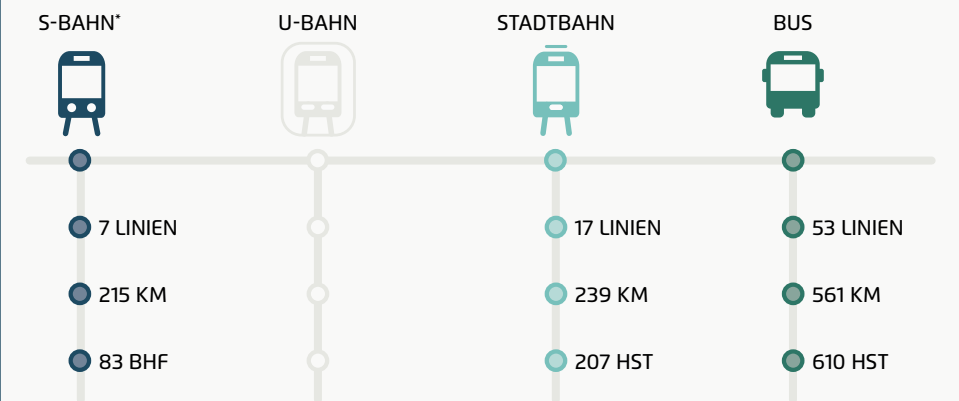


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Bikesharing

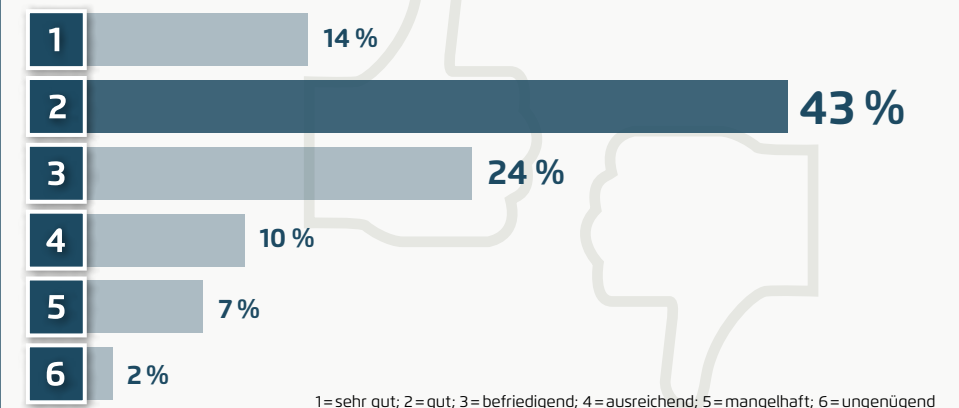


*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes
**Stuttgart und Umland

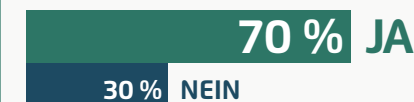


*Regionales Netz der S-Bahn Stuttgart

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,2
RANG 10 VON 14
STÄDTE > 500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

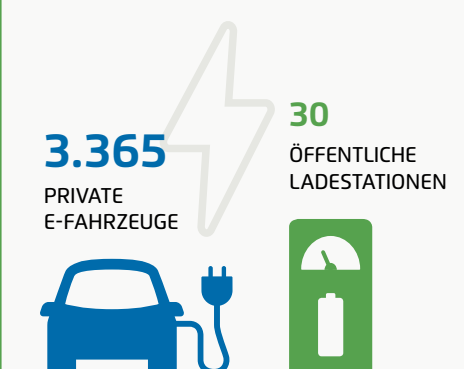
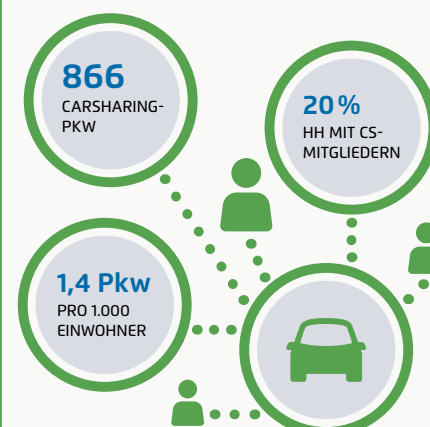
In Stuttgart fahren die Bewohner so ungerne Fahrrad wie in keiner anderen Metropole. Entsprechend gering ist der Anteil an Haushalten mit Fahrrädern. Deutschlands sechstgrößte Bikesharing-Flotte kann daran nichts ändern.

51 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Das Carsharing-Angebot und der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft sind überdurchschnittlich. Bei der Ausstattung mit E-Fahrzeugen liegt die Landeshauptstadt Baden-Württembergs auf Rang 4 aller 35 Städte. Bislang stehen jedoch nur wenige öffentliche Ladestationen zur Verfügung.



ULM (Baden-Württemberg)



126.000
EINWOHNER



1.100 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



14.200
STUDIERENDE



3.679 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



52.486 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

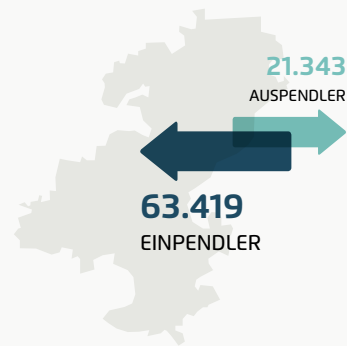


1.653 Euro/101
KAUFKRAFT*

*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



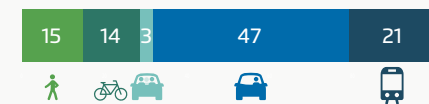
KLEINE GROßSTADT



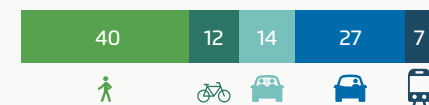
Modal Split

Ulm hat einen der höchsten Fußgängeranteile am Verkehrsmittelmix aller untersuchten Städte. Dafür werden etwas weniger Wege als im Mittel mit dem Fahrrad bewältigt. Im Vergleich mit Städten ähnlicher Größe legt die Ulmer Stadtbevölkerung etwas kürzere Tagesstrecken zurück und benötigt dafür am wenigsten Zeit.

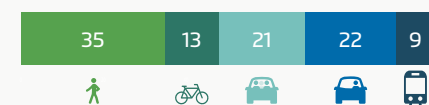
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



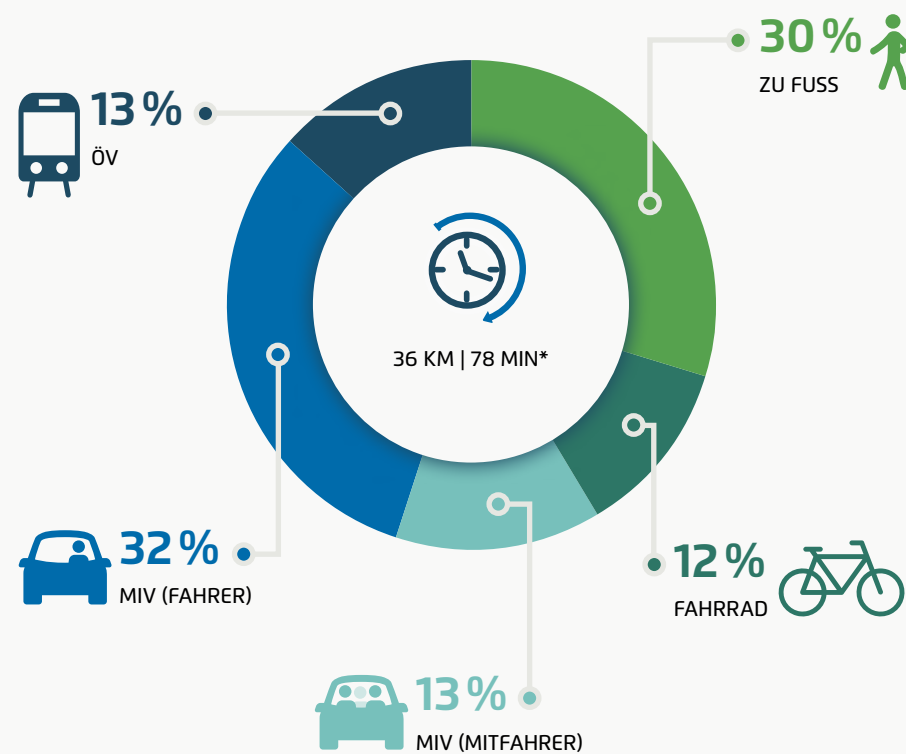
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



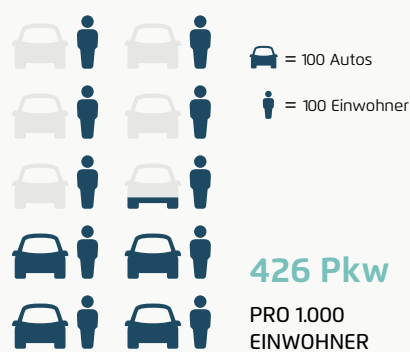
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Obwohl in Ulm durchschnittlich oft mit dem Auto gefahren wird, sind die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner und die Mehrfachmotorisierung höher als in Städten vergleichbarer Größe. Dementsprechend kommen hier weniger Haushalte ohne einen eigenen Pkw aus.

53.657 Pkw*

GESAMT IN ULM



27 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

54 % EIN AUTO IM HAUSHALT

20 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

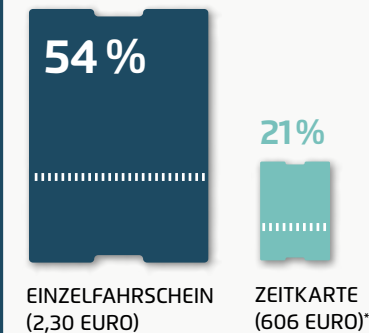
ÖPNV

Die Beliebtheit von Bussen und Bahnen liegt im Mittelfeld der Referenzgruppe. Überdurchschnittlich ist die Nutzung von Einzelfahrscheinen. Hingegen nutzen weniger Fahrgäste eine Zeitkarte.

49 %

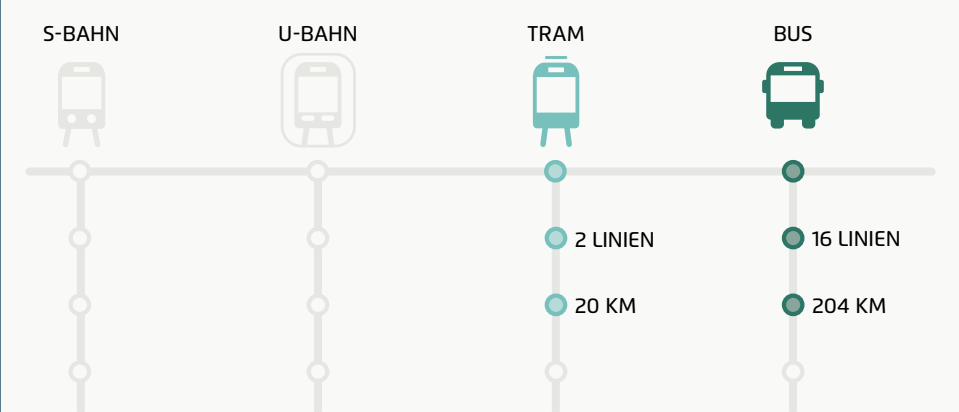
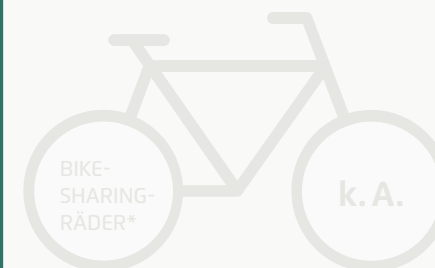
DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

Fahrkarten

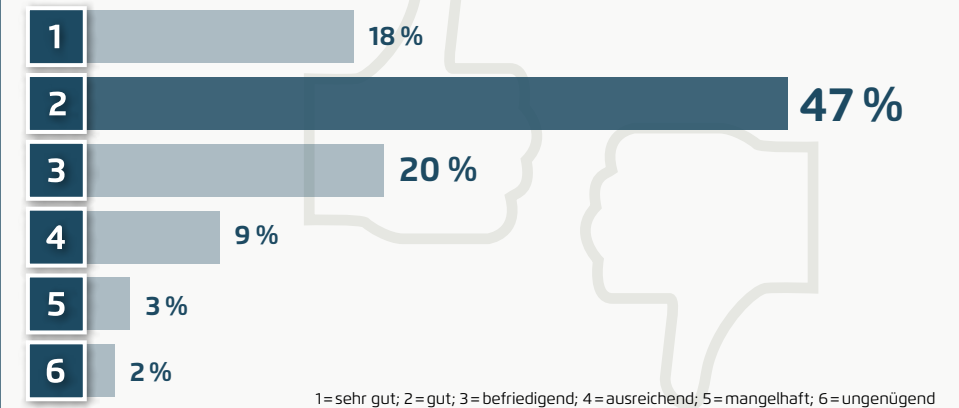


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Bikesharing



Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 3,9
RANG 12 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

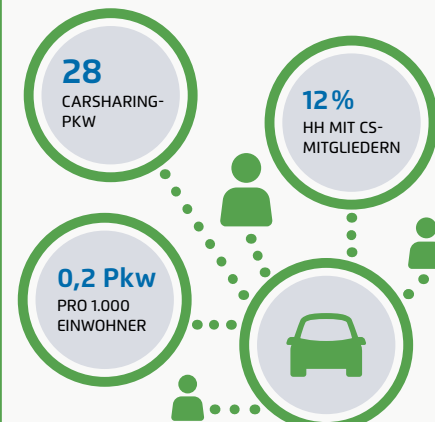
Trotz des niedrigen Radverkehrsanteils ist das Radfahren in Ulm überdurchschnittlich beliebt. Entsprechend hoch fällt auch die Fahrradausstattung der Haushalte aus. Auch im ADFC-Ranking zur Radinfrastruktur erzielt Ulm ein Ergebnis im oberen Mittelfeld.

73 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Gemessen an der Einwohnerzahl und am Durchschnitt der Städte ähnlicher Größe fällt das Carsharing-Angebot in Ulm klein aus. Dennoch verzeichnet Ulm den höchsten Anteil von Haushalten mit einer Carsharing-Mitgliedschaft in der Referenzgruppe. Hier gibt es außerdem die zweitgrößte E-Fahrzeugflotte.



WIESBADEN (Hessen)



278.000
EINWOHNER



1.400 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



10.400
STUDIERENDE



3.640 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



108.540 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

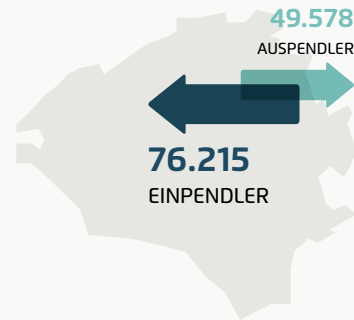


1.464 Euro/109
KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



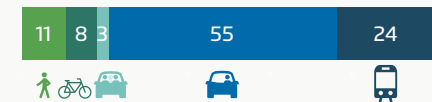
GRÖßE GROßSTADT



Modal Split

In Hessens Landeshauptstadt werden überdurchschnittlich viele Wege mit dem Auto bewältigt. Der Radverkehr erreicht hingegen einen der niedrigsten Werte aller 35 Städte, was den Verkehrsanteil des Umweltverbunds insgesamt stark nach unten drückt. Die Unterwegszeit liegt etwas unterhalb des Mittels der Referenzgruppe.

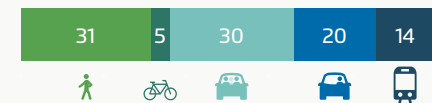
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



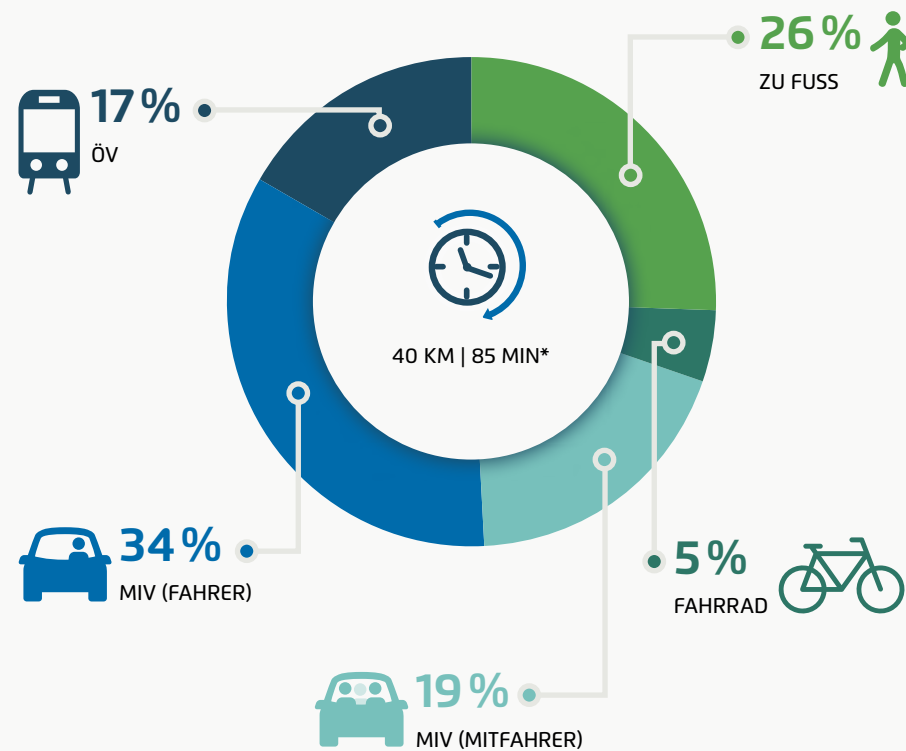
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



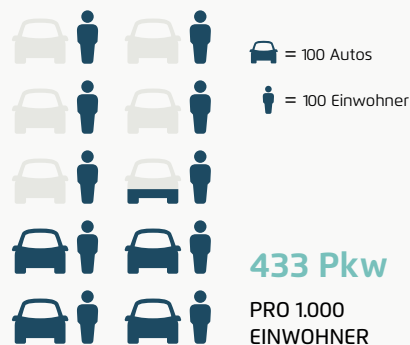
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Bei der Pkw-Ausstattung erzielt Wiesbaden Höchstwerte unter den Städten ähnlicher Größe, sowohl was die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner als auch die Mehrfachmotorisierung angeht. Im Kontrast dazu kommen aber auch so wenige Haushalte ohne eigenes Auto aus wie in keiner anderen Stadt der Referenzgruppe.

120.262 Pkw*

GESAMT IN WIESBADEN



27 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

54 % EIN AUTO IM HAUSHALT

19 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Die Beliebtheit des öffentlichen Nahverkehrs liegt in Wiesbaden leicht über dem Durchschnitt ähnlich großer Städte. Allerdings scheinen die Fahrgäste eher Gelegenheitsfahrer zu sein: Einzeltickets werden überdurchschnittlich häufig, Zeitkarten hingegen unterdurchschnittlich genutzt.

52 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN



3 LINIEN

U-BAHN



TRAM



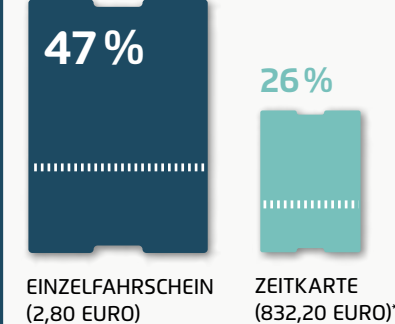
BUS



42 LINIEN

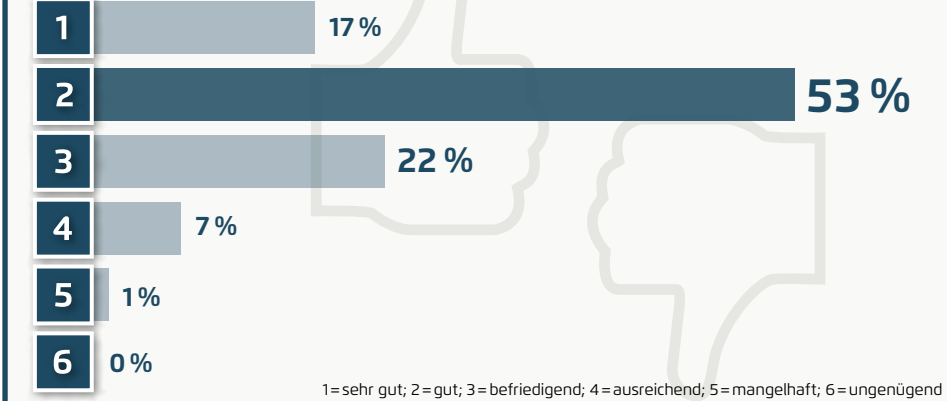
660 KM

Fahrkarten



* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



* Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,4
RANG 25 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

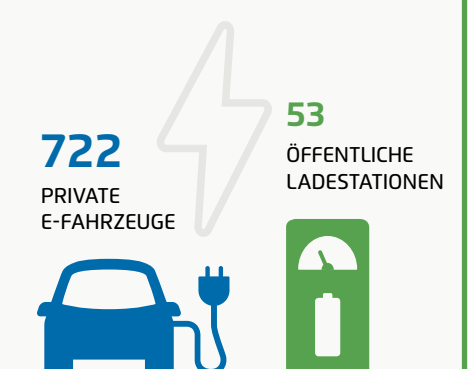
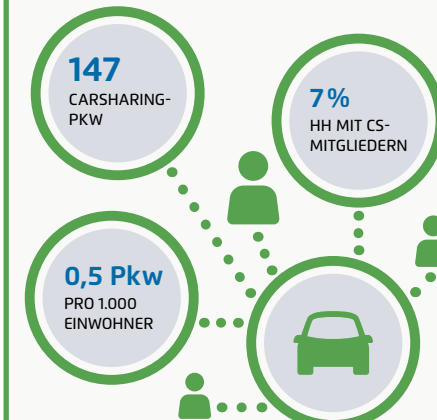
Verglichen mit Städten ähnlicher Größe ist das Radfahren nur in Wuppertal unbeliebter. Während dort die ungünstige Topografie eine wichtige Rolle spielt, ist in Hessens Landeshauptstadt wohl die Bewertung der Radinfrastruktur entscheidend: letzter Platz beim ADFC-Ranking.

48 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Das Carsharing-Angebot in Wiesbaden liegt unter dem Durchschnitt der Referenzgruppe. Entsprechend wenig Haushalte nutzen es. Bei der E-Mobilität liegt Wiesbaden weit vorne: Hier sind mehr E-Fahrzeuge zugelassen als in größeren Städten wie Wuppertal oder Mannheim, innerhalb der Referenzgruppe gibt es nur in Aachen mehr.



WUPPERTAL (Nordrhein-Westfalen)



354.000
EINWOHNER



2.100 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



22.000
STUDIERENDE



3.333 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



125.894 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

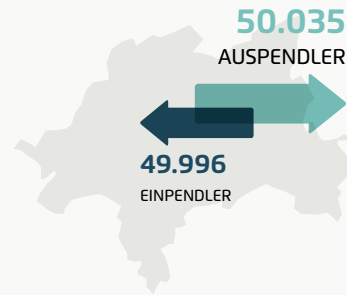


1.475 Euro/100
KAUFKRAFT*

* Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



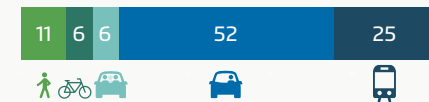
GRÖßE GROßSTADT



Modal Split

Wuppertal verzeichnet einen für eine Großstadt stark unterdurchschnittlichen Verkehrsanteil des Umweltverbunds. Topografisch bedingt, weist die Stadt den niedrigsten Radverkehrsanteil aller untersuchten Städte auf. Da der öffentliche Verkehr dies nicht aufwiegt, weist Wuppertal den höchsten MIV-Anteil unter den Städten dieser Größe auf.

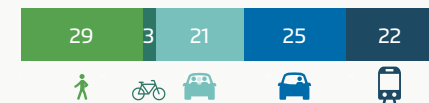
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



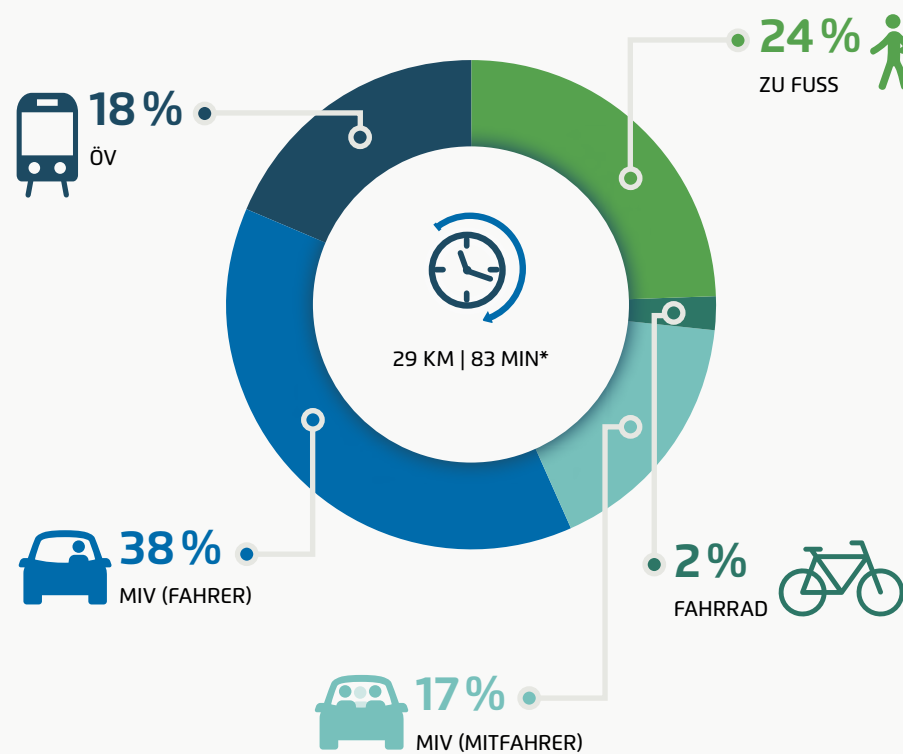
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



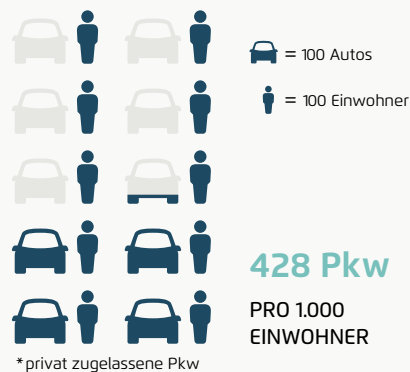
* Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Die Anzahl privat zugelassener Pkw in Relation zur Bevölkerung ist die zweithöchste unter den Städten mit 200.000 bis 500.000 Einwohnern. Der Anteil der Haushalte ohne eigenes Auto liegt im Mittel. Bei der Mehrfachmotorisierung nimmt Wuppertal in der Referenzgruppe allerdings den 2. Platz nach Wiesbaden ein.

151.652 Pkw*

GESAMT IN WUPPERTAL



36 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

48 % EIN AUTO IM HAUSHALT

16 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

In Wuppertal wird der öffentliche Verkehr etwas weniger gern genutzt als im Durchschnitt der Städte vergleichbarer Größe. Für die Fahrt mit Bus und (Schwebe-)Bahn kaufen die Wuppertaler öfter eine Zeitkarte und seltener einen Einzelfahrschein als im Mittel der großen Großstädte.

48 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN



4 LINIEN

10 BHF

U-BAHN



SCHWEBEBAHN



1 LINIE

13,3 KM

20 BHF

BUS

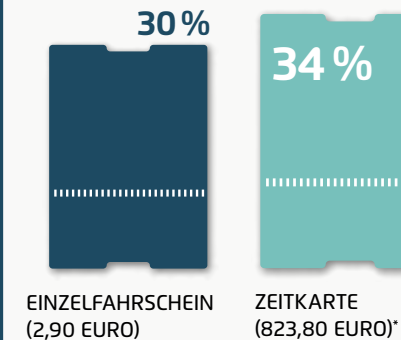


65 LINIEN

698 KM

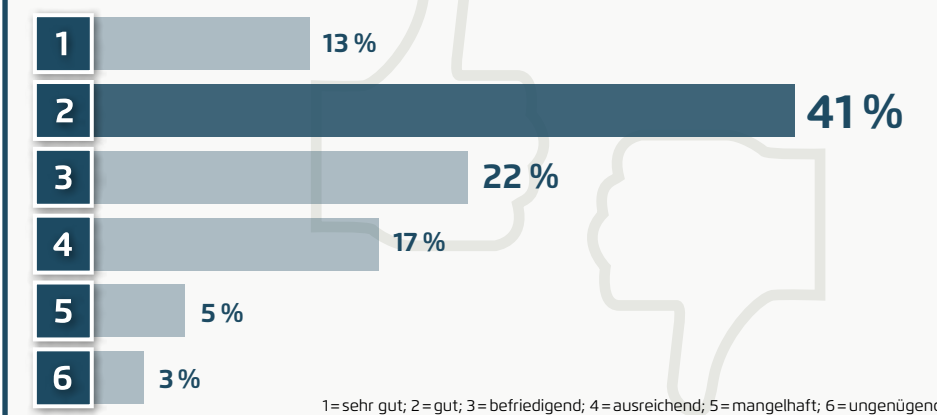
1.768 HST

Fahrkarten

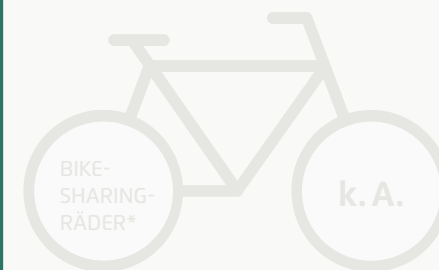


* Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,2
RANG 15 VON 25
STÄDTE 200.000–500.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

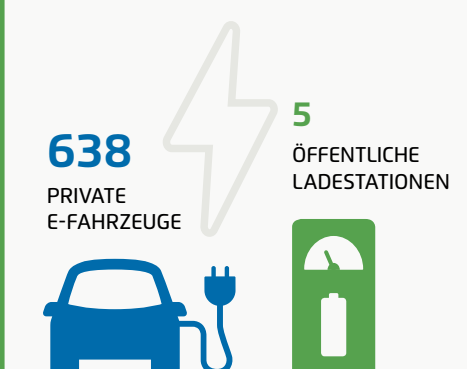
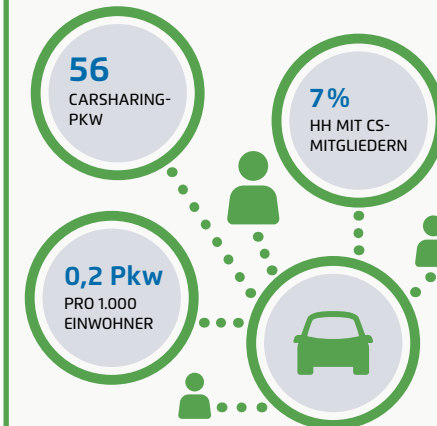
Die Topografie Wuppertals macht sich in der Beliebtheit des Radverkehrs deutlich bemerkbar: Im Gesamtvergleich liegt die Stadt hier an vorletzter Stelle und nirgendwo sonst gibt es so wenige Haushalte mit Fahrrad. Dabei liegt die Bewertung der Radinfrastruktur im Mittelfeld.

36 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Wuppertal hat das kleinste Carsharing-Angebot unter den Städten vergleichbarer Größe. Beim Anteil der Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft liegt die Stadt auf dem vorletzten Platz. Bezogen auf die Anzahl der E-Fahrzeuge rangiert Wuppertal jedoch auf dem 3. Platz innerhalb seiner Referenzgruppe. Doch es gibt nur sehr wenige öffentliche Ladestationen.



WÜRZBURG (Bayern)



128.000
EINWOHNER



1.500 Pers./km²
BEVÖLKERUNGSDICHTE



37.500
STUDIERENDE



3.375 Euro
DURCHSCHNITTSEINKOMMEN (PRO MONAT)



51.664 Beschäftigte
SOZIALVERSICHERUNGSPFLICHTIG

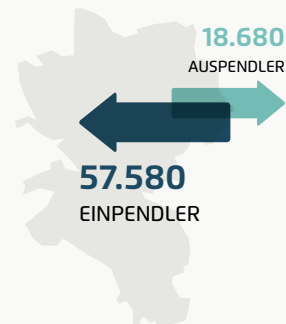


1.744 Euro/98
KAUFKRAFT*

*Kaufkraft pro Monat/Kaufkraftindex (100 = Bundesdurchschnitt)



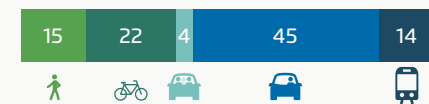
KLEINE GROßSTADT



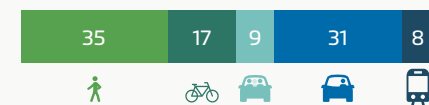
Modal Split

Der Modal Split weist überwiegend durchschnittliche Werte für die Verkehrsträger auf, gemessen am Mittel der Städte vergleichbarer Größe. Im Umweltverbund wird ein leicht geringerer Fahrradanteil durch den leicht höheren Anteil des öffentlichen Verkehrs kompensiert. Tagesstrecke und Unterwegszeit liegen deutlich über dem Durchschnitt.

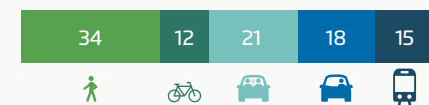
MODAL SPLIT: ARBEITSWEGE IN %



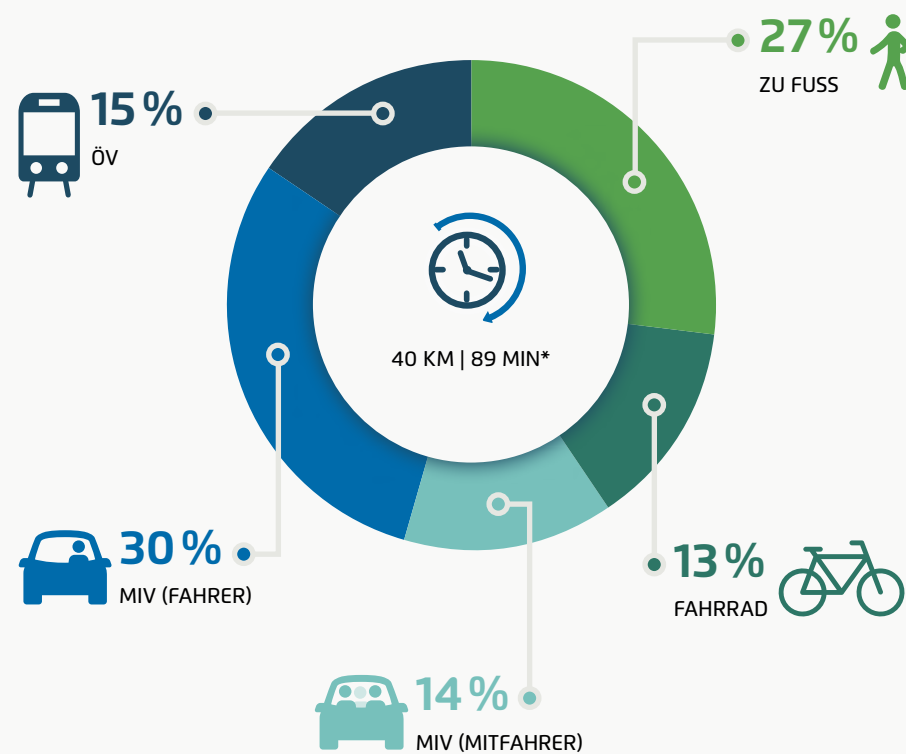
MODAL SPLIT: EINKAUFSWEGE IN %



MODAL SPLIT: FREIZEITSWEGE IN %



Modal Split | Anteil der Verkehrsmittel an den zurückgelegten Wegen



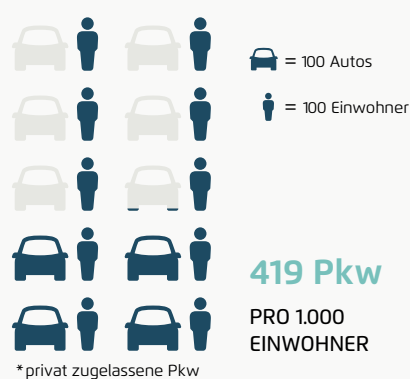
*Gesamte Tagesstrecke und Unterwegszeit eines Tages

Pkw-Ausstattung

Während die Pkw-Dichte pro 1.000 Einwohner den Durchschnitt in Städten ähnlicher Größe überschreitet, liegt die Mehrfachmotorisierung darunter. Außerdem gibt es in Würzburg überdurchschnittlich viele Haushalte, die auf einen eigenen Pkw verzichten (können).

53.613 Pkw*

GESAMT IN WÜRZBURG



35 % KEIN AUTO IM HAUSHALT

52 % EIN AUTO IM HAUSHALT

13 % ZWEI ODER MEHR AUTOS IM HAUSHALT

ÖPNV

Würzburg verzeichnet den zweithöchsten Beliebtheitswert des öffentlichen Verkehrs innerhalb seiner Referenzgruppe. Daher verwundert es nicht, dass der Anteil der Zeitkarten am höchsten ist und die Nutzung von Einzelfahrscheinen den niedrigsten Wert aufweist.

54 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM ÖPNV

S-BAHN



U-BAHN



TRAM



BUS



5 LINIEN

42 KM

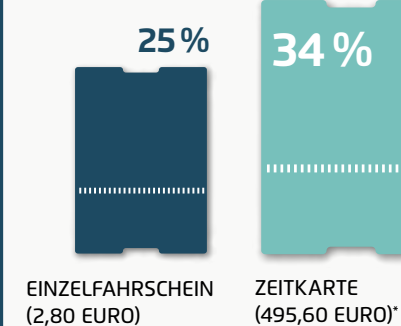
47 HST

25 LINIEN

196 KM

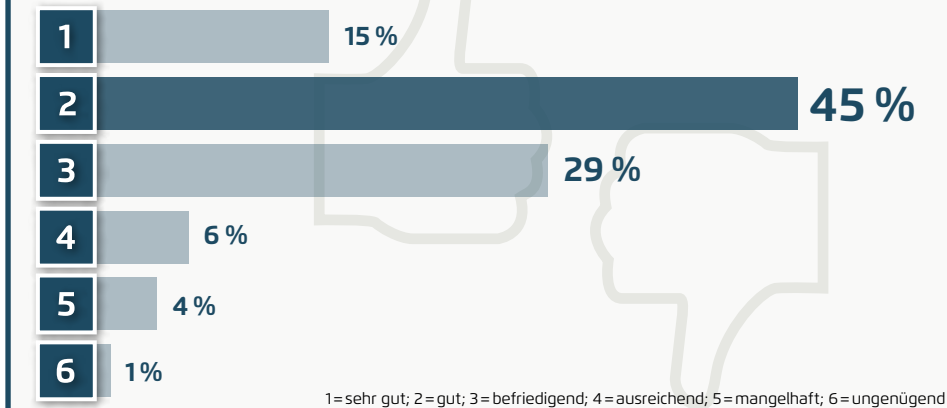
301 HST

Fahrkarten

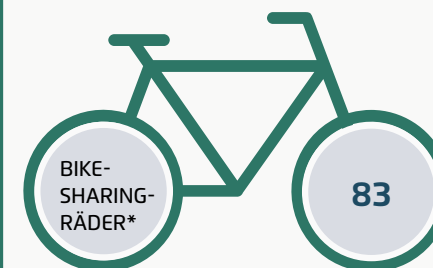


*Preis für eine Jahreskarte oder 12 Monatskarten (ggf. im Abo)

Zufriedenheit mit dem ÖPNV



Bikesharing



*Nur Flotten des stationsgebundenen Angebotes

Befinden sich Fahrräder im Haushalt?



Zufriedenheit mit der Radinfrastruktur nach ADFC-Fahrradklima-Test

NOTE 4,3
RANG 31 VON 41
STÄDTE 100.000–200.000 EINWOHNER

Fahrradverkehr

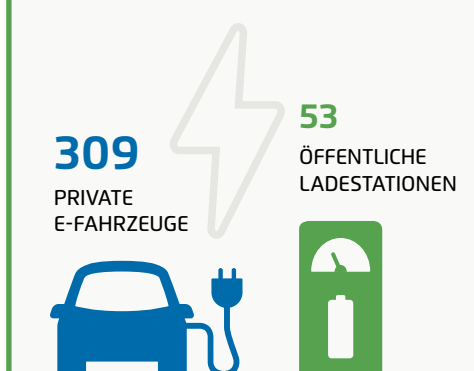
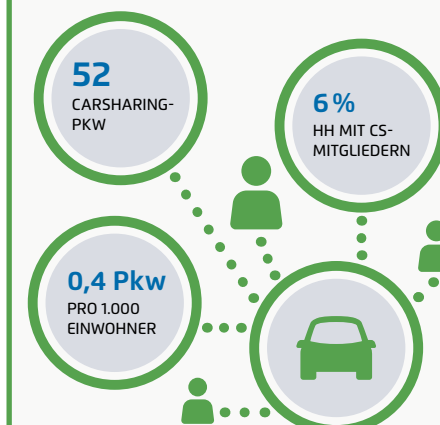
Obwohl die Fahrradausstattung der Haushalte überdurchschnittlich ausfällt, fahren die Menschen in Würzburg weniger gern Rad als in Städten ähnlicher Größe. Ein Grund hierfür könnte die verhaltene Bewertung der Radverkehrsinfrastruktur sein.

56 %

DER BEFRAGTEN FAHREN SEHR GERNE ODER GERNE MIT DEM RAD

Neue Mobilität

Gemessen an der Bevölkerung liegt das Carsharing-Angebot leicht unterhalb des Mittels der Referenzgruppe. Der Anteil der Haushalte mit einer Carsharing-Mitgliedschaft erreicht hingegen exakt den Durchschnittswert. Würzburg hat die drittgrößte Flotte zugelassener E-Fahrzeuge in der Referenzgruppe und liegt bei der Zahl öffentlicher Ladepunkte auf dem Spitzenplatz.



4 | Quellenverzeichnis

Quellen für alle Städte (sofern nicht spezifisch angegeben)

Anzahl der Haushalte mit Carsharing-Mitgliedschaft: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Beliebtheit des Radverkehrs: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Beliebtheit des ÖPNV: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Beschäftigtenzahlen: Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit, URL: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> (Zugriff am 13.08.2019).

Bevölkerungszahlen: Bevölkerungsstand zum 31.12.2018 nach Angaben des Deutschen Städtetages, URL: <http://www.staedtetag.de/mitglieder/index.html> (Zugriff am 21.01.2020).

Bevölkerungsdichte: Eigene Berechnung.

Bikesharing: Anzahl der Leihräder im stationsbasierten Bikesharing nach Angaben von Nextbike GmbH und Deutsche Bahn Connect GmbH im Jahr 2019.

Carsharing-Pkw und Carsharing-Pkw pro 1.000 Einwohner: Angaben des Bundesverbands Carsharing für das Jahr 2019, URL: <https://carsharing.de/karlsruhe-ist-spitzenreiter-im-carsharing-staedteranking-2019> (Zugriff am 21.01.2020).

Durchschnittseinkommen: Bundesagentur für Arbeit (2019): Sozialversicherungspflichtige Bruttoarbeitsentgelte (Jahreszahlen) vom 31.12.2018.

Elektro-Fahrzeuge: Angaben des Kraftfahrtbundesamtes zur Anzahl zugelassener Pkw mit Elektro-Antrieb (inkl. Plug-In-Hybride) nach Zulassungsbezirken am 01.01.2019.

Fahrrad-Ausstattung der Haushalte: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Kaufkraft: Daten zur Kaufkraft und zum Preisindex (100 = Bundesdurchschnitt) auf Basis von Institut der Deutschen Wirtschaft: Teilhabemonitor 2019, URL: <https://www.iwkoeln.de/studien/gutachten/beitrag/christoph-schroeder-regionale-einkommens-und-kaufkraftarmut.html> aus einer Aufbereitung des SPIEGEL, URL: <https://www.spiegel.de/wirtschaft/soziales/armut-und-kaufkraft-wo-die-meisten-armen-deutschen-leben-a-1282716.html> (Zugriff am 29.08.2019).

Meistgenutzte ÖPNV-Fahrkartenart: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Modal Split (inkl. Wegelänge und Unterwegszeit): Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Öffentliche Ladestationen: Ladesäulenkarte der Bundesnetzagentur, URL: https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/ElektrizitaetundGas/Unternehmen_Institutionen/HandelundVertrieb/Ladesaeulenkarte/Ladesaeulenkarte_node.html (Zugriff am 28.08.2019).

Pendlerzahlen: Ein- und Auspendler*innen gemäß Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit, URL: <https://statistik.arbeitsagentur.de/Navigation/Statistik/Statistische-Analysen/Interaktive-Visualisierung/Pendleratlas/Pendleratlas-Nav.html> (Zugriff am 06.08.2019).

Pkw-Anzahl: Angaben des Kraftfahrtbundesamtes zur Anzahl zugelassener Pkw nach Gemeinden am 01.01.2019 ohne gewerblich zugelassene Fahrzeuge.

Pkw-Zahl pro 1.000 Einwohner: Eigene Berechnung.

Pkw-Ausstattung der Haushalte: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Zufriedenheit mit dem ÖPNV-Angebot: Mobilität in Deutschland (MiD) 2017.

Zufriedenheit mit der Fahrradinfrastruktur: Ergebnisse des ADFC-Fahrradklima-Tests 2018 im Ranking der Städte nach Größengruppen.

Spezifische Quellen für einzelne Städte

Aachen

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 nach Angaben der Stadt Aachen, URL: http://www.aachen.de/DE/stadt_buerger/aachen_profil/statistische_daten/hochschulen/index.html (Zugriff am 30.08.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG, URL: <https://www.aseag.de/die-aseag/ueber-uns/> (Zugriff am 10.09.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Monatskarte im Abonnement (basierend auf monatlichem Preis von 59,66 Euro) für Aachen Preisstufe 1C (Stadtgebiet mit Vaals (NL) und Kelmis (B)) nach Angaben der Aachener Verkehrsverbunds (AAV) GmbH, URL: <https://avv.de/de/tickets/tickets-fuer-bus-bahn> (Zugriff am 11.11.2019).

Ansbach

Studierendenzahl: Studierendenzahl der Hochschule Ansbach mit den Außenstellen in Feuchtwangen, Rothenburg ob der Tauber, Herrieden und Weißenburg nach Angaben der Stadt Ansbach, URL: <https://www.ansbach.de/B%C3%BCrger/Wissen-Bildung/Hochschule-Ansbach> (Zugriff am 05.09.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Stadtwerke Ansbach GmbH, URL: <https://www.stwan.de/Privatkunden/Stadtbus/Wissenswertes/> (Zugriff am 07.10.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahresabo (basierend auf monatlichem Preis von 34,50 Euro) für das Stadtgebiet Ansbach nach Angaben der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) GmbH, URL: <https://www.vgn.de/tickets/> (Zugriff am 12.11.2019).
Carsharing-Pkw und Carsharing-Pkw pro 1.000 Einwohner: Angaben des Bundesverbands Carsharing (BCS) aus dem Jahr 2019.

Aschaffenburg

Studierendenzahl: Angaben der Stadt Aschaffenburg (2017): Aschaffenburg in Zahlen 2018. Statistiken zu Stadt und Einwohnern.
ÖPNV-Angebot: Angaben der Stadtwerke Aschaffenburg Verkehrs-GmbH, URL: <https://www.stwab.de/Verkehr-Parken/Fahrplaene/Linienfahrplaene-1/> (Zugriff am 25.09.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte (basierend auf monatlichem Preis von 35,00 Euro) für das Stadtgebiet Aschaffenburg nach Angaben der Ver-

kehrs- und Tarifgemeinschaft am Bayerischen Untermain (VAB) GmbH, URL: <https://www.vab-info.de/seite/de/untermain/54/-/VAB-Fahrpreise.html> (Zugriff am 12.11.2019).

Berlin

Studierendenzahl: Studierende im Wintersemester 2018/19 gemäß Amt für Statistik Berlin-Brandenburg, URL: <https://www.statistik-berlin-brandenburg.de/BasisZeitreiheGrafik/Bas-Hochschulen.asp?Ptyp=300&Sageb=21003&creg=BBB&anzwer=7> (Zugriff am 13.08.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der S-Bahn Berlin GmbH für das Stadtgebiet Berlin, URL: <https://sbahn.berlin/das-unternehmen/unternehmensprofil/s-bahn-berlin-auf-einen-blick/> (Zugriff am 21.01.2020) sowie der Berliner Verkehrsbetriebe BVG (2018): Zahlenspiegel 2019.
Fahrpreise: Einzelfahrschein Berlin AB sowie VBB-Umweltkarte Berlin AB im Jahresabonnement ab 01.01.2020 nach Angaben der VBB Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH, URL: <https://www.vbb.de/tickets> (Zugriff am 07.11.2019).

Bonn

Studierendenzahl: Studierendenzahl der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität nach Angaben der Stadt Bonn, URL: <https://www.bonn.de/themen-entdecken/wirtschaft-wissenschaft/hochschulen.php> (Zugriff am 30.08.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Stadtwerke Bonn Verkehrs-GmbH, URL: <https://www.swb-busundbahn.de/service/kontakt-und-infos/unternehmen/leistungsqualitaet/> (Zugriff am 10.09.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein ab 01.01.2020 sowie Jahresticket (mit monatlicher Zahlung von 30,42 Euro) für Bonn Preisstufe 1b (Stadtgebiet) nach Angaben des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg GmbH, URL: <https://www.vrs.de/tickets/preisliste.html> (Zugriff am 11.11.2019) sowie <https://www.vrs.de/tickets/sonstige-tickets/lead-city-bonn-tickets.html> (Zugriff am 11.11.2019).

Bremen

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 nach Angaben des Statistischen Landesamts Bremen (2019): Bremen in Zahlen 2019, S. 36.
ÖPNV-Angebot: Angaben der NordWestBahn GmbH für das Gesamtnetz (Linien, Streckenlänge) bzw. das Stadtgebiet Bremen, URL: <https://www.nordwestbahn.de/de/>

<https://www.nordwestbahn.de/de/> regio-s-bahn/unsere-region/verkehrsnetz (Zugriff am 13.08.2018) sowie der Bremer Straßenbahn AG (2018): BSAG in Zahlen 2018.
Fahrpreise: Einzelfahrschein Stadtgebiet Bremen sowie MIA-Abonnement mit 12-monatiger Laufzeit (basierend auf monatlichem Preis von 55,00 Euro) nach Angaben des Verkehrsverbunds Bremen/Niedersachsen (VBN) GmbH, URL: <https://www.vbn.de/tickets/ticketangebot/> (Zugriff am 07.11.2019).

Brühl

Bevölkerungszahl: Angaben der Stadt Brühl (o. J.), URL: <https://www.bruehl.de/Bruehl-auf-einen-Blick.aspx> (Zugriff am 05.09.2019).
Durchschnittseinkommen: Angaben der Bundesagentur für Arbeit zu Bruttomonatsentgelten (Median) der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten am 31.12.2018.
Beschäftigtenzahl: Angaben der Stadt Brühl (2019): Wirtschaftsservice. Brühl kompakt 2018/19, S. 5.
Kaufkraft: Angaben der Stadt Brühl (2019): Wirtschaftsservice. Brühl kompakt 2018/19, S. 6.
Pendlerzahlen: Angaben der Stadt Brühl (2019): Wirtschaftsservice. Brühl kompakt 2018/19, S. 5.
ÖPNV-Angebot: Angaben der Stadtwerke Brühl GmbH, URL: <https://www.stadtwerke-bruehl.de/mobilitaet/stadtbus/service/download-fahrplaene/> (Zugriff am 07.10.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie MonatsTicket im Abonnement (basierend auf monatlichem Preis von 66,10 Euro) für Preisstufe 1a (Stadtgebiet Brühl) nach Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) GmbH, URL: <https://www.vrs.de/tickets/preisliste.html> (Zugriff am 12.11.2019).
Carsharing-Pkw und Carsharing-Pkw pro 1.000 Einwohner: Angaben des Bundesverbands Carsharing (BCS) aus dem Jahr 2019.

Darmstadt

Studierendenzahl: Studierendenzahl nach Angaben der Stadt Darmstadt (2019): Zahlen in Kürze 2019. Wissenschaftsstadt Darmstadt.
ÖPNV-Angebot: Angaben der HEAG mobilo GmbH (2018): Daten und Fakten des Verkehrskonzerns 2018.
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte (basierend auf monatlichem Preis von 56,60 Euro) für Darmstadt Preisstufe 2 nach Angaben der HEAG mobilo GmbH,

URL: <https://www.heagmobilo.de/de/rmv-fahrpreise> (Zugriff am 12.11.2019).

Erlangen

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 nach Angaben der Stadt Erlangen, URL: https://www.erlangen.de/desktopdefault.aspx/tabid-1917/4223_read-7988/ (Zugriff am 02.09.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, URL: https://www.vgn.de/liniennetze/stadtverkehr_erlangen_stilisiert/ (Zugriff am 24.09.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie JahresAbo (basierend auf monatlichem Preis von 41,50 Euro) für das Stadtgebiet Erlangen nach Angaben der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) GmbH, URL: <https://www.vgn.de/tickets/> (Zugriff am 12.11.2019).

Frankfurt am Main

Studierendenzahl: Studierende im Wintersemester 2018/19 nach Angaben der Stadt Frankfurt am Main, URL: <https://frankfurt.de/service-und-rathaus/zahlen-daten-fakten/themen/bildung-und-ausbildung> (Zugriff am 28.04.2020).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zum regionalen S-Bahn-System Rhein-Main, URL: https://www.deutschebahn.com/pr-frankfurt-de/aktuell/Themendienst_S-Bahn_Rhein-Main-3674698 (Zugriff am 13.08.2019), Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main (2017): Zahlenspiegel 2017 sowie Angaben der ICB GmbH, URL: <https://www.icb-ffm.de/unternehmen> (Zugriff am 13.08.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie persönliche Jahreskarte (bei monatlicher Zahlweise) für das Stadtgebiet Frankfurt am Main nach Angaben des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) GmbH, URL: <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/die-richtige-fahrkarte/alle-fahrkarten-im-ueberblick/> (Zugriff am 07.11.2019).

Freiburg im Breisgau

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 nach Angaben der Stadt Freiburg im Breisgau, URL: <https://www.freiburg.de/pb/207912.html> (Zugriff am 30.08.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Südwestdeutschen Landesverkehrs-AG für die Breisgau S-Bahn,

URL: https://www.breisgau-s-bahn.de/html/content/ueber_uns.html (Zugriff am 11.09.2019) sowie der Freiburger Verkehrs AG, URL: <https://www.vag-freiburg.de/die-vag/ueber-uns> (Zugriff am 11.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein Preisstufe 1 (Stadt Freiburg und angrenzende Gemeinden) sowie RegioKarte im RVF-Gesamtgebiet (basierend auf monatlichem Preis von 54,30 Euro) nach Angaben der Regio-Verkehrsverbund Freiburg (RVF) GmbH, URL: <https://www.rvf.de/fahrkarten-tarife/> (Zugriff am 11.11.2019).

Fulda

Studierendenzahl: Angaben der Hochschule Fulda, URL: <https://www.hs-fulda.de/unsere-hochschule/profil/> (Zugriff am 05.09.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der RhönEnergie Fulda GmbH, URL: <https://re-fd.de/nahverkehr/fahrplaene> (Zugriff am 25.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte (basierend auf monatlichem Preis von 38,90 Euro) für das Stadtgebiet Fulda nach Angaben der Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) GmbH, URL: <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/die-richtige-fahrkarte/alle-fahrkarten-im-ueberblick/> (Zugriff am 12.11.2019).

Fürstenfeldbruck

Bevölkerungszahl: Angaben der Stadt Fürstenfeldbruck (2019): Fürstenfeldbruck auf einen Blick. Daten – Fakten – Zahlen 2019, S. 2.

Durchschnittseinkommen: Angaben der Bundesagentur für Arbeit zu Bruttomonatsentgelten (Median) der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten am 31.12.2018.

Beschäftigtenzahl: Angaben zur Beschäftigtenzahl am 30.06.2017 des Bayerischen Landesamtes für Statistik (2019): Statistik kommunal 2018. Große Kreisstadt Fürstenfeldbruck. Eine Auswahl wichtiger statistischer Daten, S. 8.

Pendlerzahlen: Angaben der Stadt Fürstenfeldbruck (2019): Fürstenfeldbruck auf einen Blick. Daten – Fakten – Zahlen 2019, S. 5.

ÖPNV-Angebot: Angaben der Stadt Fürstenfeldbruck (2019): Fürstenfeldbruck auf einen Blick. Daten – Fakten – Zahlen 2019, S. 15.

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie IsarCard-Monat (basierend auf monatlichem Preis von 55,20 Euro) für MVV-Zone 2 (inkl. Stadtgebiet Fürstfeldbruck) nach Angaben der Münchner Verkehrs- und Tarifverbunds

(MVV) GmbH, URL: <https://www.mvv-muenchen.de/tickets/tickets-tageskarten/index.html> (Zugriff am 12.11.2019).

Fürth

ÖPNV-Angebot: Angaben der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, URL: https://www.vgn.de/liniennetze/stadtverkehr_fuerth_stilisiert/ (Zugriff am 24.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie JahresAbo (basierend auf monatlichem Preis von 50,70 Euro) für das Stadtgebiet Fürth nach Angaben der Verkehrsverbund Großraum Nürnberg (VGN) GmbH, URL: <https://www.vgn.de/tickets/> (Zugriff am 12.11.2019).

Hamburg

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 gemäß Statistischem Amt für Hamburg und Schleswig-Holstein, URL: <https://www.statistik-nord.de/zahlen-fakten/bildung-rechtspflege/> (Zugriff am 28.04.2020).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zur S-Bahn Hamburg, URL: https://www.s-bahn-hamburg.de/s_hamburg/view/wir/daten-zahlen-fakten.shtml (Zugriff am 13.08.2019) sowie der Hamburger Hochbahn AG, URL: https://www.hochbahn.de/hochbahn/hamburg/de/Home/Unternehmen/Unser_Job_fuer_Hamburg/Zahlen-%20Daten-%20Fakten (Zugriff am 13.08.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein Hamburg AB sowie Vollzeit-Karte im Abonnement (basierend auf monatlichem Preis von 89,50 Euro) nach Angaben der Hamburger Verkehrsverbunds (HVV) GmbH, URL: <https://www.hvv.de/de/fahrkarten/einzelkarten-tageskarten/uebersicht> (Zugriff am 07.11.2019).

Hannover

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 nach Angaben der Stadt Hannover, URL: <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Politik/Wahlen-Statistik/Statistikstellen-von-Stadt-und-Region/Statistikstelle-der-Landeshauptstadt-Hannover/Hannover-in-Zahlen/Bildung> (Zugriff am 14.08.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zum regionalen S-Bahn-System Hannover, URL: https://www.s-bahn-hannover.de/s_hannover/view/wir/unternehmen.shtml (Zugriff am 28.08.2019) sowie der ÜSTRA Hannoversche Verkehrsbetriebe AG,

URL: <https://www.uestra.de/unternehmen/ueber-uns/zahlen-daten/> (Zugriff am 14.08.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Monatskarte im Abonnement (basierend auf monatlichem Preis von 57,80 Euro) für Hannover Zone A (Stadtgebiet) ab 01.01.2020 nach Angaben der Großraum-Verkehr Hannover (GVH) GmbH, URL: <https://www.gvh.de/tickets-cards/preisuebersicht/> (Zugriff am 07.11.2019).

Heidelberg

Studierendenzahl: Angaben der Stadt Heidelberg, URL: <https://www.heidelberg.de/hd/HD/Leben/Heidelberg+in+Zahlen.html> (Zugriff am 02.09.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zur S-Bahn Rhein-Neckar im Stadtgebiet Heidelberg, URL: https://www.s-bahn-rheinneckar.de/s_rhein-neckar/view/fahrplan/streckenfp.shtml (Zugriff am 24.09.2019) sowie der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, URL: <https://www.rnv-online.de/unternehmen/rhein-neckar-verkehr-gmbh-rnv/die-rnv-in-zahlen/> (Zugriff am 24.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jedermann-Jahreskarte (basierend auf monatlichem Preis von 64,10 Euro) für VRN-Großwabe (Stadtgebiet Heidelberg) nach Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH, URL: <https://www.vrn.de/tickets/ticketuebersicht/index.html> (Zugriff am 12.11.2019).

Karlsruhe

Studierendenzahl: Angaben der Stadt Karlsruhe, URL: https://www.karlsruhe.de/b2/wissenschaft_bildung/hochschulen.de (Zugriff am 29.08.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Karlsruher Verkehrsverbund GmbH für das gesamte Verbundgebiet (Stadt Karlsruhe sowie benachbarte Städte und Landkreise), URL: <https://www.kvv.de/unternehmen/zahlen-fakten/strukturdaten.html> (Zugriff am 11.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte (zum monatlichen Preis von 55,50 Euro) für das Stadtgebiet Karlsruhe nach Angaben der Karlsruher Verkehrsverbunds (KVV) GmbH, URL: <https://www.kvv.de/fahrkarten/fahrkarten-preise.html> (Zugriff am 11.11.2019).

Kassel

Studierendenzahl: Studierendenzahl der Universität Kassel nach Angaben der Stadt Kassel, URL: <https://kassel.de/buerger/arbeit-und-bildung/hochschule-und-studium.php> (Zugriff am 30.08.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Kasseler Verkehrs-Gesellschaft AG, URL: <https://www.kvg.de/unternehmen/wir-ueber-uns/geschaeftsbericht/> (Zugriff am 11.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte Kassel-Plus im Abonnement für das Stadtgebiet Kassel nach Angaben der Verkehrsverbund und Fördergesellschaft Nordhessen mbH, URL: <https://www.nvv.de/tickets-preise/tickets/preise-und-preisstufen/> (Zugriff am 11.11.2019).

Koblenz

Studierendenzahl: Angaben der Stadt Koblenz (2019): Koblenz in Zahlen 2019.

ÖPNV-Angebot: Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH, URL: https://www.vrminfo.de/fahrplan/fahrgastinfo-auskunft/fahrplaene-nach-region/stadt-koblenz/#type_1 (Zugriff am 24.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Abo-Monatskarte (basierend auf monatlichem Preis von 75,70 Euro) für Koblenz Preisstufe 3 (Stadtgebiet Koblenz) nach Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) GmbH, URL: <https://www.vrminfo.de/fahrkarten/tickets/fahrkarten/> (Zugriff am 12.11.2019).

Köln

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Jahr 2017 nach Angaben der Stadt Köln (2018): Kölner Zahlenspiegel.

ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zum regionalen Netz der S-Bahn Köln, URL: <https://www.bahn.de/regional/view/regionen/nrw/info/s-bahn-koeln-wir-ueber-uns.shtml> (Zugriff am 14.08.2019) sowie der Kölner Verkehrs-Betriebe AG (2019): Zahlen und Fakten. Leistungsdaten 2019.

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Monatsticket im Abonnement (basierend auf monatlichem Preis von 87,20 Euro) für Köln Zone 1b (Stadtgebiet) ab 01.01.2020 nach Angaben des Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, URL: <https://www.vrs.de/tickets/preisliste.html> (Zugriff am 07.11.2019).

Lübeck

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2017/18 nach Angaben der Hansestadt Lübeck (2019): Statistisches Jahrbuch, Lübeck in Zahlen 2016/2017/2018, S. 221.

ÖPNV-Angebot: Angaben der Stadtverkehr Lübeck GmbH, URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/%C3%BCber-uns/leistung-f%C3%BCr-alle.html> (Zugriff am 11.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Abo-Monatskarte (basierend auf monatlichem Preis von 50,83 Euro) für Preisstufe 2 Lübeck Kernzone (Kernstadtgebiet) nach Angaben der Stadtverkehr Lübeck GmbH, URL: <https://www.sv-luebeck.de/de/tickets/fahrkarten.html> (Zugriff am 11.11.2019).

Ludwigsburg

Studierendenzahl: Studierendenzahl nach Angaben der Stadt Ludwigsburg, URL: https://www.ludwigsburg.de/start/stadt_buerger/Hochschulen+_++Akademien.html (Zugriff am 05.09.2019).

Durchschnittseinkommen: Angaben der Bundesagentur für Arbeit zu Bruttomonatsentgelten (Median) der sozialversicherungspflichtig Vollzeitbeschäftigten am 31.12.2018.

Beschäftigtenzahl: Angaben der Stadt Ludwigsburg, URL: https://www.ludwigsburg.de/start/stadt_buerger/statistik.html (Zugriff am 10.02.2020).

Kaufkraft: Angaben der Stadt Ludwigsburg, URL: https://ksis.ludwigsburg.de/SASVisualAnalyticsViewer/VisualAnalyticsViewer_guest.jsp?reportPath=%2FKSIS%2FStatistik%20und%20Indikatoren%2F&reportName=Wirtschaftskennzahlen (Zugriff am 10.02.2020).

Pendlerzahlen: Angaben der Stadt Ludwigsburg, URL: https://ksis.ludwigsburg.de/SASVisualAnalyticsViewer/VisualAnalyticsViewer_guest.jsp?reportPath=%2FKSIS%2FStatistik%20und%20Indikatoren%2F&reportName=Wirtschaftskennzahlen (Zugriff am 10.02.2020).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH, URL: <http://www.vvs.de/karten-plaene/liniennetz/> (Zugriff am 25.09.2019) sowie der LVL Jäger GmbH, URL: <https://www.lvl-jaeger.de/unternehmen/> (Zugriff am 25.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie JahresTicket Jedermann (basierend auf monatlichem Preis von 56,33 Euro) für VVS-Zone 2 (inkl. Stadtgebiet Ludwigsburg) nach Angaben der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) GmbH, URL: <http://www.vvs.de/tickets/> (Zugriff am 12.11.2019).

Mannheim

Studierendenzahl: Studierendenzahl nach Angaben der Stadt Mannheim, URL: <https://www.mannheim.de/de/wirtschaft-entwickeln/wirtschaftsstandort/forschung-entwicklung/universitaeten-hochschulen> (Zugriff am 02.09.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zur S-Bahn Rhein-Neckar im Stadtgebiet Mannheim, URL: https://www.s-bahn-rheinneckar.de/s_rheinneckar/view/fahrplan/streckenfp1.shtml (Zugriff am 11.09.2019) sowie der Rhein-Neckar-Verkehr GmbH, URL: <https://www.rnv-online.de/unternehmen/rhein-neckar-verkehr-gmbh-rnv/die-rnv-in-zahlen/> (Zugriff am 11.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte Jedermann (basierend auf monatlichem Preis von 64,10 Euro) für Preisstufe 2 für VRN-Großwabe (Stadtgebiet Mannheim) nach Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Neckar (VRN) GmbH, URL: <https://www.vrn.de/tickets/ticketuebersicht/index.html> (Zugriff am 11.11.2019).

München

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2017/18 nach Stadt München (2019): München in Zahlen 2019.

ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zum regionalen Netz der S-Bahn München, URL: https://www.s-bahn-muenchen.de/s_muenchen/view/wir/daten-fakten.shtml (Zugriff am 14.08.2019) sowie der Münchner Verkehrsgesellschaft mbH (2019): MVG in Zahlen. Fakten im Überblick.

Fahrpreise: Einzelfahrkarte sowie IsarCard-Monat im Abonnement (basierend auf monatlichem Preis von 55,20 Euro) für München Zone M (Stadtgebiet München) ab 01.01.2020 nach Angaben des Münchener Verkehrsverbunds (MVG) GmbH, URL: <https://www.mvv-muenchen.de/tickets/> (Zugriff am 07.11.2019).

Neuwied

Beschäftigtenzahl: Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz, URL: <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=103&l=3&g=0713800045&tp=8191> (Zugriff am 10.02.2020).

Kaufkraft: IHK Koblenz (2018): Kennzahlen für den Einzelhandel 2018, URL: <https://www.ihk-koblenz.de/blueprint/servlet/resource/blob/3519728/e988a33607426c0b9b0295cf5721ccf2/kennziffern-2016-kreise-und-gemeinden-ab-10-000-einwohnern-data.pdf> (Zugriff am 10.02.2020).

Pendlerzahlen: Angaben des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz, URL: <http://www.infothek.statistik.rlp.de/MeineHeimat/content.aspx?id=103&l=3&g=0713800045&tp=8191> (Zugriff am 10.02.2020).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Mittelrheinischen Verkehrsbetrieb GmbH sowie der Verkehrsbetrieb Rhein-Westerwald GmbH, URL: <https://mvb-mobil.de/neuer-stadtverkehr-neuwied> (Zugriff am 25.09.2019). **Fahrpreise:** Einzelfahrschein Preisstufe 2 (Stadtgebiet Neuwied) sowie Abo-Monatskarte (basierend auf monatlichem Preis von 62,10 Euro) für das Stadtgebiet Neuwied nach Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Mosel (VRM) GmbH, URL: <https://www.vrm.info.de/fahrkarten/tickets/fahrkarten/> (Zugriff am 12.11.2019).

Nürnberg

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 nach Angaben der Stadt Nürnberg, URL: https://www.nuernberg.de/internet/statistik/sta_1080.html (Zugriff am 14.08.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg für das regionale Netz der S-Bahn Nürnberg, URL: <https://www.vgn.de/ueber-uns/fakten/> (Zugriff am 14.08.2019) sowie VAG Verkehrs-AG (2018): Geschäftsbericht 2018, S. 4.

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie JahresAbo (basierend auf monatlichem Preis von 61,60 Euro) für Tarifgebiet A (Nürnberg-Fürth-Stein) nach Angaben des Verkehrsverbunds Großraum Nürnberg (VGN) GmbH, URL: <https://www.vgn.de/tickets/> (Zugriff am 07.11.2019).

Offenbach am Main

Studierendenzahl: Angaben der Hochschule für Gestaltung Offenbach am Main, URL: <https://www.hfg-offenbach.de/de/pages/studium#ueber> (Zugriff am 03.09.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Stadtwerke Offenbach GmbH/Nahverkehr in Offenbach GmbH (2017): Mobilitätsbericht 2017, S. 18.

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte (basierend auf monatlichem Preis von 59,25 Euro) für RMV-Preisstufe 2 (Stadtgebiet Offenbach am Main) nach Angaben der Rhein-Main Verkehrsverbund (RMV) GmbH, URL: <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/die-richtige-fahrkarte/alle-fahrkarten-im-ueberblick/> (Zugriff am 12.11.2019).

Pforzheim

Studierendenzahl: Studierendenzahl nach Angaben der Stadt Pforzheim, URL: <https://www.pforzheim.de/buerger/bildung/studium.html> (Zugriff am 03.09.2019). **ÖPNV-Angebot:** Angaben der RVS Regionalbusverkehr

Südwest GmbH, URL: <https://www.pforzheimfaehrtbus.de/fahrinfo/stadtverkehr> (Zugriff am 24.09.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte (basierend auf monatlichem Preis von 51,00 Euro) für das Stadtgebiet Pforzheim nach Angaben der Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis (VPE) GmbH, URL: <https://www.vpe.de/tarif/fahrpreise-und-tarifzonen/> (Zugriff am 12.11.2019).

Schwerin

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2017/18 nach Angaben des Statistischen Amtes beim Landesamt für innere Verwaltung Mecklenburg-Vorpommern, URL: <https://www.laiv-mv.de/Statistik/Zahlen-und-Fakten/Gesellschaft-&-Staat/Bildung-und-Kultur/> (Zugriff am 05.09.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Nahverkehr Schwerin (NVS) GmbH, URL: https://www.nahverkehr-schwerin.de/unternehmen/zahlen_fakten/haltestellen.html (Zugriff am 07.10.2019).

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahresbetrag für Monatskarten (zum Preis von 45,60 Euro) für Stadtgebiet Schwerin nach Angaben der Nahverkehr Schwerin (NVS) GmbH, URL: <https://www.nahverkehr-schwerin.de/tarif/tarifubersicht/> (Zugriff am 12.11.2019)

Stuttgart

Studierendenzahl: Zahl der Studierenden an öffentlichen Hochschulen nach Angaben der Stadt Stuttgart, URL: <https://www.stuttgart.de/item/show/1322/1> (Zugriff am 28.08.2019).

ÖPNV-Angebot: Angaben der Deutschen Bahn zum regionalen Netz der S-Bahn Stuttgart, URL: https://www.s-bahn-stuttgart.de/s-stuttgart/ueber_uns/Das_Unternehmen-663132 (Zugriff am 28.08.2019) sowie der Stuttgarter Straßenbahnen AG (2019): Daten, Zahlen, Leistungen. SSB Zahlenspiegel 2018.

Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jedermann-Abo (basierend auf monatlichem Preis von 56,33 Euro) für Stuttgart Zone 1 (Stadtgebiet) nach Angaben der Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart (VVS) GmbH, URL: <http://www.vvs.de/tickets/> (Zugriff am 07.11.2019).

Ulm

Studierendenzahl: Studierendenzahl nach Angaben der Stadt Ulm, URL: <http://daten.ulm.de/datenkatalog/meta-daten/schulwesen-sch%C3%BCler-studierende-statistisches-jahrbuch-2018> (Zugriff am 28.04.2020).

ÖPNV-Angebot: Angaben der SWU Stadtwerke Ulm/Neu-Ulm GmbH (2018): SWU-Zahlenspiegel 2018.
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahreskarte (basierend auf monatlichem Preis von 50,50 Euro) für das Stadtgebiet Ulm/Neu Ulm nach Angaben der Donau-Iller-Nahverkehrsverbund-GmbH (DING), URL: <https://www.ding.eu/de/fahrscheine-und-preise/> (Zugriff am 12.11.2019).

Wiesbaden

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2018/19 nach Angaben der Stadt Wiesbaden, URL: <https://www.wiesbaden.de/leben-in-wiesbaden/stadtportrait/daten-fakten/content/statistik-bildung-und-ausbildung.php> (Zugriff am 02.09.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH zur S-Bahn Rhein-Main im Stadtgebiet Wiesbaden, URL: <https://www.rmv.de/c/de/linien-netze/streckennetz/rmv-liniennetzplaene/> (Zugriff am 11.09.2019) sowie der ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, URL: <https://www.eswe-verkehr.de/unternehmen/ueber-eswe-verkehr.html> (Zugriff am 11.09.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Jahresabonnement (basierend auf monatlichem Preis von 69,35 Euro) für das Stadtgebiet Wiesbaden/Mainz nach Angaben der Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) GmbH, URL: <https://www.rmv.de/c/de/fahrkarten/die-richtige-fahrkarte/alle-fahrkarten-im-ueberblick/> (Zugriff am 11.11.2019).

Wuppertal

Studierendenzahl: Studierendenzahl nach Angaben der Stadt Wuppertal, URL: <https://www.wuppertal.de/kultur-bildung/hochschulen/index.php> (Zugriff am 02.09.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR zu S-Bahn Rhein-Ruhr im Stadtgebiet Wuppertal, URL: <https://www.vrr.de/de/fahrplan-mobilitaet/stadt-linien-netzplaene/> (Zugriff am 11.09.2019) sowie der Wuppertaler Stadtwerke GmbH, URL: <https://www.wsw-online.de/unternehmen/ueber-uns/daten-und-fakten/kennzahlen-wsw-mobil/> (Zugriff am 11.09.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Ticket1000 im Abonnement (basierend auf monatlichem Preis von 68,65 Euro) für Preisstufe A3 (Stadtgebiet Wuppertal) nach Angaben der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR, URL: <https://www.vrr.de/de/tickets-tarife/ticketuebersicht/> (Zugriff am 11.11.2019).

Würzburg

Studierendenzahl: Studierendenzahl im Wintersemester 2014/18 inkl. HaW Würzburg-Schweinfurt nach Angaben des Bayerischen Landesamtes für Statistik, URL: https://www.statistik.bayern.de/statistik/bildung-soziales/hochschulen/index.html#link_2 (Zugriff am 05.09.2019).
ÖPNV-Angebot: Angaben der Würzburger Straßenbahn GmbH, URL: <https://www.wvv.de/de/privatkunden/mobilitaet/wissenswertes/wir-ueber-uns/zahlen-und-daten/> (Zugriff am 24.09.2019).
Fahrpreise: Einzelfahrschein sowie Premium-Abo (basierend auf monatlichem Preis von 41,30 Euro) für Großwabe (Stadtgebiet Würzburg, Höchberg und Gerbrunn) nach Angaben der Verkehrsunternehmens-Verbunds Mainfranken (VVM) GmbH, URL: <https://www.vvm-info.de/home/fahrkarten-preise/fahrkarten-abos/fahrkarten-abos.jsp> (Zugriff am 12.11.2019).

Publikationen von Agora Verkehrswende

Der Doppelte Booster

Vorschlag für ein zielgerichtetes 100-Milliarden-Wachstums- und Investitionsprogramm

Abgefahren!

Die Infografische Novelle zur Verkehrswende

Technologieneutralität im Kontext der Verkehrswende

Kritische Beleuchtung eines Postulats

Klimabilanz von strombasierten Antrieben und Kraftstoffen

Ausgeliefert – wie die Waren zu den Menschen kommen

Zahlen und Fakten zum städtischen Güterverkehr

E-Tretroller im Stadtverkehr

Handlungsempfehlungen für deutsche Städte und Gemeinden zum Umgang mit stationslosen Verleihsystemen

Studie: Verteilnetzausbau für die Energiewende

Elektromobilität im Fokus

15 Eckpunkte für das Klimaschutzgesetz

Klimabilanz von Elektroautos

Einflussfaktoren und Verbesserungspotenzial

Neue Wege in die Verkehrswende

Impulse für Kommunikationskampagnen zum Behaviour Change

Railmap 2030

Bahnpolitische Weichenstellungen für die Verkehrswende

Bikesharing im Blickpunkt

Eine datengestützte Analyse von Fahrradverleihsystemen in Berlin

Parkraummanagement lohnt sich!

Leitfaden für Kommunikation und Verwaltungspraxis

CO₂-Minderung bei Pkw – die Rolle der Steuerpolitik

Ein europäischer Vergleich

Alle Publikationen finden Sie auf unserer Internetseite: www.agora-verkehrswende.de

Agora Verkehrswende hat zum Ziel, gemeinsam mit Akteuren aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft die Grundlagen dafür zu schaffen, dass der Verkehrssektor in Deutschland bis 2050 dekarbonisiert werden kann. Hierfür erarbeiten wir Klimaschutzstrategien und unterstützen deren Umsetzung.



Unter diesem QR-Code steht diese
Publikation als PDF zum Download
zur Verfügung.

Agora Verkehrswende

Anna-Louisa-Karsch-Str. 2 | 10178 Berlin
T +49 (0)30 700 14 35-000
F +49 (0)30 700 14 35-129
www.agora-verkehrswende.de
info@agora-verkehrswende.de

