

Die Wege jenseits des Autos

Nachhaltige Mobilität | Welche Städte bieten heute schon Alternativen zum Pendlerverkehr? Greenpeace hat 14 Metropolen untersucht und kommt dabei zu interessanten Ergebnissen, wie sich am Modal Split zeigt.



Foto: Djamar/Forolia

Vorbilder | In Deutschland gilt Freiburg als Rad-Hauptstadt. In Europa gehören die Niederlande, wie hier Rotterdam, zu den Vorreitern der grünen Städte

— Greenpeace hat die 14 größten deutschen Städte (von Nürnberg mit rund 500.000 Einwohnern bis Berlin mit gut 3,5 Millionen Einwohnern) nach ihrer Umsetzung von nachhaltiger Mobilität hin untersucht.

Nicht alle Daten aktuell | Eine direkte Vergleichbarkeit fällt schwer, da die Städte allein über topographische und örtliche Besonderheiten verfügen (Stichwort: Kessellage) und damit Umweltbelastungen unterschiedlich wirken. Interessant ist aber der Modal Split, also die Verteilung der einzelnen Verkehrsträger im Stadtverkehr. Hier zeigt sich allerdings auch eine Schwäche mancher Punkte

der Studie. Denn nicht zu jedem untersuchten Themengebiet lieferten die Städte aktuelle Zahlen – beim erwähnten Modal Split reichen die Werte von 2008 bis 2013. Dennoch zeigen nicht zuletzt die aktuellen Umweltbelastungen pro Einwohner und der Ausbau von Car- und Bike-Sharing, wohin die Reise gehen wird und wie künftige Pendlerströme bewältigt werden sollen. |rs

@ Die vollständige Studie finden Sie unter <https://www.greenpeace.de/presse/publikationen/staedteranking-zur-nachhaltigen-mobilitaet>

Methodik der Studie | Wie die Zahlen erhoben, ausgewertet und schließlich vergleichbar gemacht wurden

— 22 Indikatoren wurden vorab festgelegt und dafür die aktuellen Daten zusammengetragen. Am Beispiel des Modal Split zeigt sich, wie unterschiedlich die Zahlen sind, welche bisweilen bis zum Jahr 2008 zurückreichen. Die Datenerhebung erfolgte im Zeitraum von Januar 2016 bis Februar 2017 und basiert in erster Linie auf frei zugänglichen Quellen im Internet – maßgeblich offizielle kommunale Internetportale und Daten der Statistikämter auf Kommunal- und Landesebene.

Bei mangelhafter Informationslage wurde in Einzelfällen eine Abfrage über E-Mail oder Telefon bei den jeweils zuständigen Ämtern vorgenommen. Zum Teil wurden auch Datengrundlagen genutzt, die bereits eine erarbeitete Zusammenstellung von Daten aller untersuchten Städte enthielten, wie die Carsharing-Zahlen. | *Quelle: Greenpeace*

Grenzwerte und Gegenmaßnahmen | Was Städte tun, um die Schadstoffbelastung zu senken

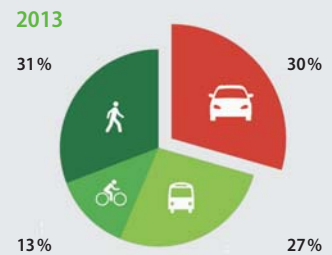
	Car-Sharing (Auto pro 1.000 Einwohner)	Bike-Sharing (Rad pro 1.000 Einwohner)	NO ₂ -Jahresmittel (Grenzwert: 40 µg/m ³)	CO ₂ -Ausstoß pro Jahr (je Einwohner)
Berlin	0,15	0,51	28,00	5,6 t
München	0,47	2,25	46,00	7,6 t
Köln	0,47	1,71	40,67	8,3 t
Frankfurt	0,55	2,02	21,67	9,7 t
Stuttgart	0,64	0,65	64,25	8,6 t
Hamburg	0,18	1,04	39,67	6,3 t

Quelle: Greenpeace-Studie

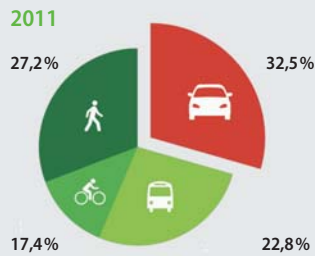


Berlin

- + | In keiner der bewerteten Städte legten die Menschen mehr Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurück (27 Prozent)
- | Berlin kommt beim Thema Leihfahrrad nur im reinen Schneckentempo voran. Man gelobt aber Besserung und will hier aufholen

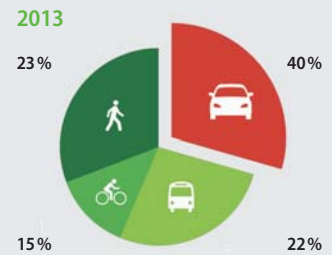


- + | Etwa 92 Prozent der schienengebundenen Haltestellen im Nahverkehr sind barrierefrei zugänglich
- | Zu viele Unfälle mit Radfahrern und Fußgängern (nur in Dresden und Bremen sind es mehr Unfälle). Zudem werden noch zu viele Wege mit dem Auto zurückgelegt



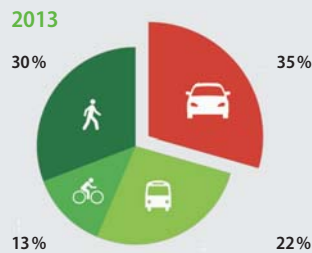
München

- + | Köln hat sich verpflichtet, pro 40 m² Wohnfläche mindestens einen Fahrradstellplatz zu bauen.
- | Gut 40 Prozent der Wege werden in der Rheinmetropole im Auto zurückgelegt. Damit liegt Köln im hinteren Drittel. Deshalb liegen auch die CO₂-Werte sehr hoch



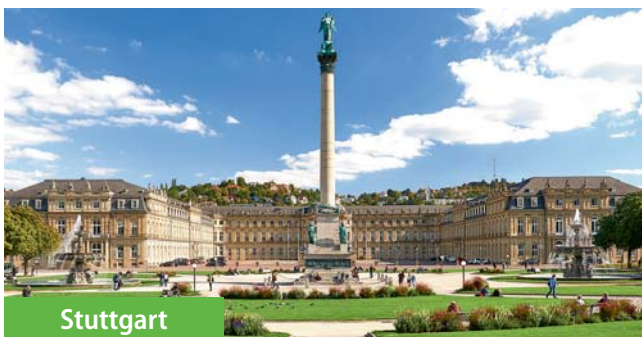
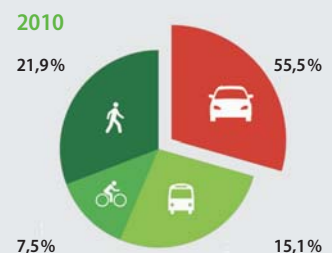
Köln

- + | Über 75 Prozent der Frankfurter wohnen nicht weiter als 600 Meter von einer Station des schienengebundenen Nahverkehrs
- | Die Main-Metropole führt das Ranking beim CO₂-Ausstoß pro Kopf und Jahr an. Es gibt Nachholbedarf bei barrierefreien Haltestellen



Frankfurt

- + | Stuttgart hat die meisten Bike&Ride-Stellplätze aller bewerteten Städte. Nur in Essen und Dortmund verunglücken weniger Fußgänger und Radfahrer
- | Die Pkw-Dichte und die im Auto zurückgelegten Wege gehören zu den je höchsten Werten im Vergleich



Stuttgart