



Dokumentation

Modal Split in ausgewählten deutschen Großstädten

Modal Split in ausgewählten deutschen Großstädten

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 084/17
Abschluss der Arbeit: 20. November 2017
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
2.	Mobilität in Deutschland	4
3.	Modal Split	8
3.1.	Modal Split in ausgewählten Landeshauptstädten	9
3.2.	Modal Split in weiteren ausgewählten deutschen Großstädten	9
3.2.1.	München	9
3.2.2.	Köln	10
3.2.3.	Frankfurt	10
3.2.4.	Stuttgart	10
3.2.5.	Leipzig	11
3.2.6.	Nürnberg	11
3.2.7.	Karlsruhe	11
4.	Lebensqualität in deutschen Städten	12
5.	Anlagen	14

1. Einleitung

In dem vorliegenden Sachstand wird der Frage nachgegangen, wie hoch der Anteil am Verkehrsaufkommen bezogen auf die Zahl der zurückgelegten Wege der Verkehrsmittel Auto, ÖPNV, Fahrrad sowie Fußverkehr (Modal Split) in den 25 bevölkerungsreichsten Städten Deutschlands ist. Darüber hinaus sollten Studien eruiert werden, die Aussagen zu der Lebensqualität in diesen Städten treffen.

Es liegen keine einheitlichen statistischen Auswertungen zum Modal Split in deutschen Großstädten vor. In dem Verkehrserhebungsbericht „Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008)“ liegen Aussagen zum Modal Split nur auf Bundesländerebene vor. Eine Aussage zum Modal Split in den Landeshauptstädten findet sich in einer Veröffentlichung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aus dem Jahr 2014.

Eine Anfrage beim Städte- und Gemeindebund NRW - 11 der 25 bevölkerungsreichsten Städte Deutschlands liegen in Nordrhein-Westfalen - ergab, dass dort keine entsprechenden Ausarbeitungen auf Städtebasis bekannt seien.¹ Auch eine Anfrage beim Deutschen Städtetag war nicht zielführend.² Aus diesem Grund wurden ausgewählte Städte direkt befragt. Die Rückmeldungen aus hierzu ausgewählten Städten finden sich unter Gliederungspunkt 3.2.

Unter Gliederungspunkt 4 werden ausgewählte Studien zur Lebensqualität in Deutschland allgemein und zu ausgewählten Städten dargestellt.

2. Mobilität in Deutschland

Im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums wurden in den Jahren 1976, 1982 und 1989 kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten in Westdeutschland durchgeführt. Nach einer umfangreichen Vorstudie im Jahr 2001 wurde das Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) und das Deutsche Institut für Wirtschaftsforschung (DIW Berlin) mit der Durchführung der Studie „Mobilität in Deutschland 2002 (MiD 2002)“ beauftragt, die erstmalig auch Daten aus den neuen Bundesländern beinhaltete. Der Ergebnisbericht „Mobilität in Deutschland 2008 (MiD 2008)“ setzte diese Reihe von Verkehrserhebungen fort. Hierin wurden private Haushalte zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt und repräsentative Daten zum Alltagsverkehr der Bevölkerung einschließlich wesentlicher Basisvariablen des Haushalts und der Personen erfasst. Der Ergebnisbericht findet sich unter dem Link:

http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf
(zuletzt aufgerufen am 15.11.2017).

1 Email des Städte- und Gemeindebund NRW vom 26. Oktober 2017.

2 Telefonat mit dem Deutschen Städtetag, Städtetag NRW am 6.11.2017.

Derzeit erfolgt eine Aktualisierung des Berichts MiD 2008. Die Veröffentlichung ist nach Auskunft des Instituts für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas) für das 2. Quartal 2018 geplant. Man geht derzeit davon aus, dass es keine wesentlichen Änderungen zu den Erhebungen von 2008 geben wird.³

Im MiD 2008 wird auf Seite 3 ausgeführt:⁴

„Pro Tag legt eine „durchschnittliche Person“ in Deutschland 3,4 Wege und eine Gesamtstrecke von 39 Kilometer zurück. Der einzelne Weg ist damit im Durchschnitt knapp zwölf Kilometer lang. (...)“

Täglich werden in Deutschland 162 Mio. Wege und 2,5 Mrd. Personenkilometer mit dem Motorisierten Individualverkehr, das heißt hauptsächlich mit dem Pkw, zurückgelegt. 26 Prozent der MIV⁵-Wege sind Wege von MIV-Mitfahrern, bei der Verkehrsleistung gehen 30 Prozent der Personenkilometer auf die Mitfahrer zurück. (...)“

Die Kernstädte entwickeln sich weiterhin in Richtung „Umweltverbund“. Dort fährt fast die Hälfte der ÖVNutzer mindestens wöchentlich mit dem Öffentlichen Verkehr.

Fuß und Fahrrad werden immer mehr das neue „Nahverkehrsmittel“ für Strecken bis zu fünf Kilometern; bezüglich des Fahrrads gilt dies insbesondere in den verdichteten und ländlichen Kreisen.

Fußwege haben die größte Bedeutung für die Gruppe der Altersgruppe 75+.

Die Kombination von Pkw und Fahrrad mit den Öffentlichen Verkehrsmitteln wächst ganz allmählich, ist aber noch auf niedrigem Niveau.“

Zu den zentralen Mobilitätsgrößen (MiD 2008 und 2002, MOP⁶ und KONTIV⁷ 1982, nur Personen ab zehn Jahren im Jahresvergleich) gibt die nachfolgende Tabelle Auskunft. (MiD 2008, S. 21):

3 Telefonische Auskunft von infas am 25.10.2017.

4 http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2008_Abschlussbericht_I.pdf (zuletzt aufgerufen am 15.11.2017).

5 MIV – Motorisierter Individualverkehr.

6 MOP - Mobilitätspanel.

7 KONTIV – Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten.

		KONTIV 1982	MOP 1998	MOP 2002	MOP 2008	MiD 2002	MiD 2008
Anteil mobiler Personen	%	82	91	91	92	85	89
Wege pro Person und Tag	Anzahl	3,0	3,6	3,5	3,4	3,3	3,5
Wege pro mobiler Person und Tag	Anzahl	3,7	3,9	3,8	3,7	3,9	3,9
Tagesstrecke pro Person und Tag	km	31	40	39	40	39	41
Tagesstrecke pro mobiler Person und Tag	km	37	43	42	44	45	46
Unterwegszeit pro Person (ohne rbW)	h:min	1:12	1:21	1:19	1:20	1:20	1:20
Unterwegszeit pro mobiler Pers. (ohne rbW)	h:min	1:27	1:28	1:26	1:27	1:27	1:30
durchschnittliche Wegelänge	km	10,0	11,1	11,0	11,8	11,7	11,8
Modal Split – Basis Wege							
Zu Fuß	%	29	22	24	22	22	23
Fahrrad		11	8	10	11	9	10
MIV-Fahrer		37	45	43	42	48	47
MIV-Mitfahrer		13	14	14	13	13	12
ÖV		10	10	9	11	9	9
Modal Split – Basis Pkm							
Zu Fuß	%	3	3	3	3	3	3
Fahrrad		3	2	3	3	3	3
MIV-Fahrer		50	54	54	48	60	58
MIV-Mitfahrer		24	22	22	21	19	20
ÖV		20	19	18	24	15	16
Wegezzweck*							
Arbeit	%	21	15	15	15	16	15
Ausbildung		8	4	5	5	5	4
dienstlich/geschäftlich		6	5	5	6	8	7
Einkauf/ Erledigung		30	37	38	38	37	38
Freizeit		35	38	37	36	34	35

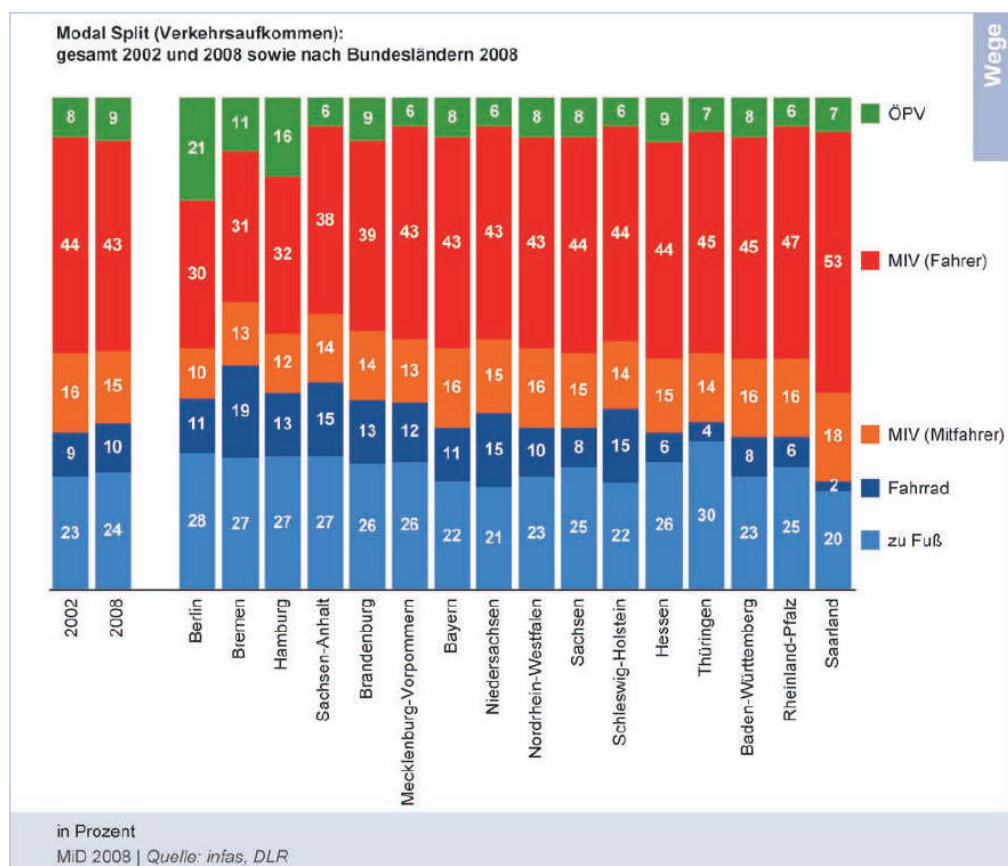
Personen ab zehn Jahren

* Bei der KONTIV 1982 wurde der Wegezzweck Begleitung nicht erhoben. Bei den Werten in der Tabelle wurden die in der MiD 2002 und MiD 2008 erhobenen Begleitwege je zur Hälfte den Einkaufs- und Freizeitwegen zugeschlagen.

Pkm = Personenkilometer

Quelle: MiD 2002, MiD 2008; MOP, KONTIV 82: Laufende Panelstatistik, Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe

Der Modal Split nach Bundesländern gestaltet sich nach MiD 2008 (S. 44) wie folgt:



Eine Darstellung des Modal Splits auf Städteebene findet sich im MiD 2008 nicht.

3. Modal Split

Die 25 bevölkerungsreichsten Städte Deutschlands sind:

Lfd. Nr.	Stadt	Bundesland	Fläche in km ²	Bevölkerung
1	Berlin, Stadt	Berlin	891,68	3.520.031
2	Hamburg, Freie und Hansestadt	Hamburg	755,30	1.787.408
3	München, Landeshauptstadt	Bayern	310,70	1.450.381
4	Köln, Stadt	NRW	405,02	1.060.582
5	Frankfurt am Main, Stadt	Hessen	248,31	732.688
6	Stuttgart, Landeshauptstadt	BW	207,35	623.738
7	Düsseldorf, Stadt	NRW	217,41	612.178
8	Dortmund, Stadt	NRW	280,71	586.181
9	Essen, Stadt	NRW	210,34	582.624
10	Leipzig, Stadt	Sachsen	297,80	560.472
11	Bremen, Stadt	Bremen	326,18	557.464
12	Dresden, Stadt	Sachsen	328,48	543.825
13	Hannover, Landeshauptstadt	Niedersachsen	204,14	532.163
14	Nürnberg	Bayern	186,38	509.975
15	Duisburg, Stadt	NRW	232,80	491.231
16	Bochum, Stadt	NRW	145,66	364.742
17	Wuppertal, Stadt	NRW	168,39	350.046
18	Bielefeld, Stadt	NRW	258,82	333.090
19	Bonn, Stadt	NRW	141,06	318.809
20	Münster, Stadt	NRW	303,28	310.039
21	Karlsruhe, Stadt	BW	173,46	307.755
22	Mannheim, Universitätsstadt	BW	144,96	305.780
23	Augsburg	Bayern	146,86	286.374
24	Wiesbaden, Landeshauptstadt	Hessen	203,93	276.218
25	Gelsenkirchen, Stadt	NRW	104,94	260.368

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Angaben des Statistischen Bundesamtes.

3.1. Modal Split in ausgewählten Landeshauptstädten

Zu den in der Tabelle enthaltenen Landeshauptstädten liegen folgende Daten zum Modal Split aus der Veröffentlichung „Radverkehr in Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten“ des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur aus dem Jahr 2014 vor:

Lfd. Nr.	Stadt	Fahrrad (in %)	Zu Fuß (in %)	ÖPNV (in %)	MIV (in %)
1	Berlin	13,0	28,0	27,0	32,0
2	Hamburg	12,0	28,0	18,0	42,0
3	München	17,4	27,2	22,8	32,5
6	Stuttgart	5,0	26,0	24,0	45,0
7	Düsseldorf	12,5	31,4	22,1	33,6
11	Bremen	25,0	21,0	14,0	40,0
12	Dresden	16,0	21,8	21,0	41,3
13	Hannover	19,0	25,0	19,0	38,0
24	Wiesbaden	3,0	25,0	15,0	56,0

Quelle: Eigene Darstellung auf Basis der Angaben in „Radverkehr in Deutschland – Zahlen, Daten, Fakten“, S. 11, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, August 2014.

3.2. Modal Split in weiteren ausgewählten deutschen Großstädten

Eigenständige städtespezifische Angaben liegen von folgenden deutschen Großstädten vor:

- München,
- Köln,
- Frankfurt,
- Stuttgart,
- Leipzig,
- Nürnberg sowie
- Karlsruhe.

Aufgrund der unterschiedlichen Art und zeitlichen Abfolge der Datenerhebungen sind die Daten jedoch nur bedingt vergleichbar.

3.2.1. München

Um differenziertere Ergebnisse auf regionaler Ebene zu erhalten, wurde von der Stadt München ein eigener Bericht bei infas in Auftrag gegeben, der in einigen übergreifenden Teilen auf dem Gesamtbericht der MiD 2008 basiert. Die Stadt München hat hierzu zusammen mit dem Münchner Verkehrs- und Tarifverbund (MVV) die Zahl der befragten Haushalte erhöht. Demnach liegen Angaben zur Mobilität von 13.136 Personen in 5.895 Haushalten vor. Hieraus ergeben sich nach

Auskunft der Stadt München⁸ für den Anteil der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen bezogen auf die Anzahl der zurückgelegten Wege folgende Werte:

	Fahrrad	Zu Fuß	ÖPNV	MIV
München	14 %	28 %	21 %	37 %

Zur weiteren Information ist der Bericht „Mobilität in Deutschland (MiD) – Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum“ als **Anlage 1** beigefügt.

3.2.2. Köln

Auch die Stadt Köln hat als regionaler Auftraggeber im Rahmen der Erstellung des Berichts MiD 2008 die Ermittlung der Anteile der Verkehrsmittel am Verkehrsaufkommen bezogen auf die Anzahl der zurückgelegten Wege in Köln in Auftrag gegeben. Daraus ergaben sich folgende Modal Split – Werte für Köln:⁹

	Fahrrad	Zu Fuß	ÖPNV	MIV
Köln	15 %	28 %	15 %	42 %

Zur weiteren Information ist die Veröffentlichung „Köln mobil 2025“ der Stadt Köln als **Anlage 2** beigefügt.

3.2.3. Frankfurt

Die von der Stadt Frankfurt am Main in Auftrag gegebene und von der Technischen Universität Dresden erstellte Studie „Entwicklung des Stadtverkehrs in Frankfurt am Main von 2003 bis 2013“ ist als **Anlage 3** beigefügt. Auskunft zum Mobilitätsverhalten der Wohnbevölkerung gibt **Anlage 4**.

3.2.4. Stuttgart

Vom Statistischen Amt Stuttgart liegt die als **Anlage 5** beigefügte Tabelle bzw. Grafik zum Modal Split in Stuttgart vor.¹⁰ In Stuttgart waren bei der Datenerhebung Mehrfachnennungen möglich.

8 Email des Teams Verkehrsdaten München vom 9.11.2017.

9 Email des Verkehrsverbunds Rhein-Sieg GmbH vom 20.11.2017.

10 Email des Statistischen Amtes Stuttgart vom 13.11.2017.

3.2.5. Leipzig

Aus Leipzig liegen folgende Informationen vor:¹¹

Reisezweck / Verkehrsmittel	2012	2013	2014	2015	2016
	Anteil der Nutzer in Prozent				
Wege zur Arbeit:					
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	24	24	24	22	28
Pkw/Krad	46	51	44	48	43
zu Fuß/Fahrrad	30	25	31	29	29
Wege zum Einkauf:					
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	10	10	12	11	13
Pkw/Krad	53	56	53	51	51
zu Fuß/Fahrrad	37	33	36	38	36
Wege zur Freizeit:					
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	16	16	18	16	18
Pkw/Krad	27	36	35	36	36
zu Fuß/Fahrrad	57	48	47	48	46
Wege zur Ausbildung:					
Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	40	38	36	34	41
Pkw/Krad	22	27	29	28	25
zu Fuß/Fahrrad	38	35	36	38	34

Quelle: Amt für Statistik und Wahlen/Kommunale Bürgerumfragen

3.2.6. Nürnberg

Das Bürgermeisteramt der Stadt Nürnberg übermittelte folgende Informationen zum Modal Split:¹²

	Fahrrad	Zu Fuß	ÖPNV	MIV
Nürnberg	13 %	22 %	22 %	43 %

3.2.7. Karlsruhe

Zum Modal Split in Karlsruhe verweist das Amt für Stadtentwicklung der Stadt Karlsruhe auf die als **Anlage 6** beigefügte Veröffentlichung „Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe“.¹³

11 http://statistik.leipzig.de/statpubl/content/12_statistik-und-wahlen/jahrbuecher/Kapitel10.pdf
(zuletzt aufgerufen am 14.11.2017).

12 Email der Stadt Nürnberg, Bürgermeisteramt vom 13.11.2017.

13 Email des Amtes für Stadtentwicklung der Stadt Karlsruhe vom 9.11.2017.

4. Lebensqualität in deutschen Städten

Zur Einordnung der Lebensqualität in Deutschland gibt es eine Reihe von Studien und Untersuchungen.

Die Unternehmensberatung Mercer veröffentlicht jährlich den „Quality of Living Index“, der Auskunft zur Lebensqualität in Städten gibt. In dem diesjährigen Bericht wurde die Lebensqualität in insgesamt 231 Städten weltweit untersucht. Zur Beurteilung der Lebensqualität wurden je Stadt 39 Kriterien analysiert, die unter anderem politische, soziale, wirtschaftliche und umweltorientierte Aspekte einschließen. Aber auch Gesundheit, Bildungs- und Verkehrsangebote sowie andere öffentliche Dienstleistungen werden bewertet. Unter den ersten zehn Platzierten befinden sich die deutschen Städte München (Platz 4), Düsseldorf (Platz 6) und Frankfurt am Main (Platz 7).¹⁴

Als gemeinsames Projekt von WirtschaftsWoche, Immobilienscout24 und der IW Consult GmbH wurde die Studie „Alle 69 Großstädte im Test“ (2016) erstellt, die Tabellen und Daten für alle 69 untersuchten Städte in den Kategorien Immobilienmarkt, Lebensqualität, Arbeitsmarkt und Wirtschaftsstruktur enthält.¹⁵ Das Ranking untersucht die ökonomische und soziale Entwicklung aller kreisfreien Städte mit mehr als 100 000 Einwohnern in Deutschland.¹⁶ Die Untersuchung besteht aus einem sogenannten „Niveau-Ranking“, hierbei werden die Ist-Werte ausgewählter Kennziffern verglichen, und dem sogenannten „Dynamik-Ranking“, das die Veränderungsraten in fünf zurückliegenden Jahren betrachtet. Die insgesamt 69 Städte wurden in 93 Disziplinen bewertet (Niveau: 53, Dynamik: 40), die wiederum in vier unterschiedlich gewichteten Kategorien (Arbeitsmarkt, Gewichtung: 40 Prozent, Wirtschaftsstruktur, Gewichtung: 30 Prozent, Immobilienmarkt, Gewichtung: 20 Prozent und Lebensqualität, Gewichtung: 10 Prozent) zusammengefasst wurden. Die Zusammenfassung der Studie ist als **Anlage 7** beigefügt.

Der Deutsche Post Glücksatlas befasst sich seit 2011 mit wesentlichen Fragen zu den Themengebieten Glück, Lebenszufriedenheit und alternativen Wohlstandsindikatoren. Im Glücksatlas 2017 bleibt Schleswig-Holstein mit 7,43 Punkten die glücklichste Region, Hamburg und Baden folgen mit 7,28 Punkten. Ähnliche Werte erreichen Hessen (7,27), Franken (7,26) und Bayern-Süd (7,25). Der Abschnitt „Lebenszufriedenheit in Deutschland und Europa“ ist als **Anlage 8** beigefügt.

Weiterhin wird auf die Bürgerbefragung „Lebensqualität aus Bürgersicht – Deutsche Städte im Vergleich 2015 –“, ein Projekt der Städtegemeinschaft Urban Audit und des Verbandes deutscher Städtestatistiker (VDSt), hingewiesen. Urban Audit, die europaweite Datensammlung zur städtischen Lebensqualität, wurde von Eurostat und der Generaldirektion Regionalpolitik der EU-Kommission 1998 ins Leben gerufen mit dem Ziel, die Lebensverhältnisse in den europäischen Städten auf der Basis vergleichbarer Daten beobachten, beurteilen und vergleichen zu können.

14 <https://www.mercer.com/newsroom/2017-quality-of-living-survey.html> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2017).

15 <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/staedteranking-2016-das-sind-deutschlands-beste-staedte/14612336.html> (zuletzt aufgerufen am 15.11.2017).

16 Zu dem Ergebnis des Rankings siehe auch: <http://www.wiwo.de/politik/deutschland/staedteranking/> (zuletzt aufgerufen am 15.11.2017)

2015 haben sich 21 deutsche Städte an der Umfrage beteiligt. Die Ergebnisse sind unter folgendem Link abrufbar:

http://www.staedtestatistik.de/fileadmin/urban-audit/2016/UA_Grundmodul_AG_Lebensqualitaet_2015_Endfassung.pdf (zuletzt aufgerufen am 20.11.2017).

Zu der Lebensqualität in **Nürnberg** verwies das Bürgermeisteramt der Stadt Nürnberg auf das Ergebnis der Wohnungs- und Haushaltserhebung "Leben in Nürnberg 2015" aus dem Jahr 2015, bei der 97,2 Prozent der antwortenden Haushalte bekundete, dass sie gerne in Nürnberg leben.¹⁷ Ebenso habe die Imageanalyse, die die Metropolregion Nürnberg 2014 beim Nürnberger Marktforschungsunternehmen Icon Added Value in Auftrag gegeben habe, ergeben, dass 95 Prozent der Bewohner der Metropolregion mit der Lebensqualität der Region zufrieden sind und gerne dort leben.¹⁸

Die Stadt **München** hat 2016 zum fünften Mal die Bürgerinnen und Bürger zu ihrer sozialen Lage, Wohn- und Lebenssituation sowie ihrer Einstellung zu wichtigen Themen der Stadtentwicklung befragt. Am 24. Mai 2017 wurden die Ergebnisse veröffentlicht. Die wichtigsten Ergebnisse sowie eine Kurz- und eine Langfassung der Befragung finden sich unter dem Link:

<https://www.muenchen.de/rathaus/Stadtverwaltung/Referat-fuer-Stadtplanung-und-Bauordnung/Stadtentwicklung/Grundlagen/Buergerbefragung.html>
(zuletzt aufgerufen am 15.11.2017).

In **Stuttgart** beurteilten 80 Prozent der Bürgerinnen und Bürger die Lebensqualität in der Landeshauptstadt laut der 12. Bürgerumfrage, die am 17. August 2017 vorgestellt wurde, als gut oder sehr gut. Die Umfrage wurde von April bis Juni 2017 durchgeführt. Von den 9.440 ausgewählten Personen hatten sich 4.144 an der Erhebung beteiligt (siehe **Anlage 9**).

Zur Lebensqualität in **Karlsruhe** im Städtevergleich wird auf folgenden Link verwiesen:

https://web3.karlsruhe.de/Stadtentwicklung/afsta/Stadtentwicklung/download/afsta_heft_48_Lebensqualitaet_2016.pdf (zuletzt aufgerufen am 14.11.2017)

17 Email der Stadt Nürnberg vom 13.11.2017.

18 <https://www.metropolregionnuernberg.de/nc/presse/pressemitteilungen/detail/article/imageanalyse-metropol-region-nuernberg-ist-lebenswert-kinder-und-familienfreundlich-mit-einem-guten-stadt-land-mix.html> (zuletzt aufgerufen am 14.11.2017).

5. Anlagen

- Anlage 1** Mobilität in Deutschland (MiD). Alltagsverkehr in München, im Münchner Umland und im MVV-Verbundraum. Juli 2010.
https://www.muenchen.de/rathaus/dam/jcr:2c6c0702-643e-4509-a4f0-d171dd8de0a6/broschuere_MiD.pdf (zuletzt aufgerufen am 20.11.2017).
- Anlage 2** Köln mobil 2025. Amt des Oberbürgermeisters. Stadt Köln. 2014.
<http://www.stadt-koeln.de/mediaasset/content/pdf66/koeln-mobil-2025.pdf> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2017).
- Anlage 3** Entwicklung des Stadtverkehrs in Frankfurt am Main von 2003 bis 2013. Technische Universität Dresden. 2016.
http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/SrV%202013%20-%20Bro-sch%C3%BCre-2013_Frankfurt.pdf (zuletzt aufgerufen am 20.11.2017).
- Anlage 4** Mobilitätssteckbrief für Frankfurt am Main (Wohnbevölkerung). Technische Universität Dresden.
<http://www.frankfurt.de/sixcms/media.php/738/Frank-furt%20am%20Main%202013%20Steckbrief%20alle%20Tage.pdf> (zuletzt aufgerufen am 20.11.2017).
- Anlage 5** Tabelle und Graphik des Statistischen Amtes der Landeshauptstadt Stuttgart zum Modal Split.
- Anlage 6** Mobilitätsverhalten 2012 – Stadt Karlsruhe. Bericht vom 9.10.2012. omniphon GmbH.
https://www.karlsruhe.de/b3/verkehr/HF_sections/rightColumn/ZZmQwxTjX53atE/ZZkKWz4rgDh1Fh/Ergebnisbericht_Karlsruhe_Endversion.pdf (zuletzt aufgerufen am 20.11.2017).
- Anlage 7** Bajuwarische Glückseligkeit. WirtschaftsWoche 41/30.9.2016. S. 82 – 89.
- Anlage 8** Krieg, Oliver; Raffelhüschen, Bernd (2017). Glücksatlas 2017. Deutsche Post. S. 24 – 36.
- Anlage 9** Bürgerumfrage 2017. Landeshauptstadt Stuttgart.
<http://www.stuttgart.de/item/show/305805/1/publ/28557> (zuletzt aufgerufen am 15.11.2017).