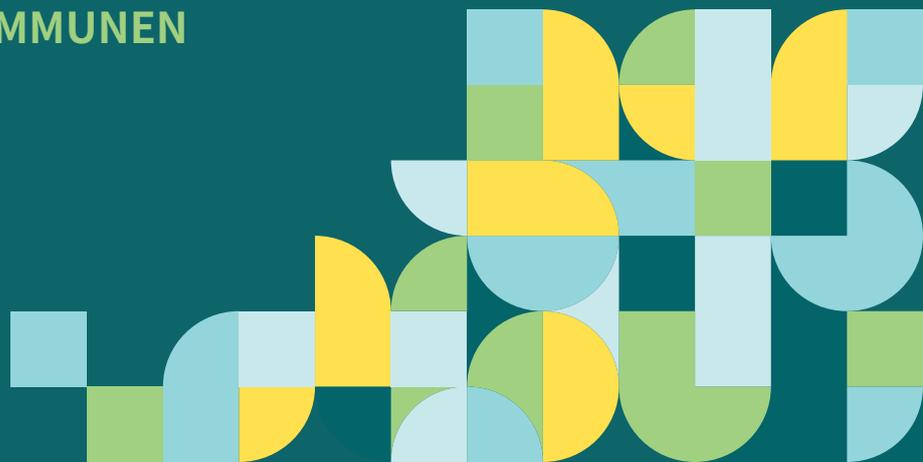




Deutsche Smart Cities auf dem Weg zur Google Environmental Insights Explorer Datennutzung

EIN HANDBUCH FÜR KOMMUNEN

Juni 2023



ÜBER DIESES HANDBUCH

Dieses Handbuch richtet sich an Kommunen, die sich für die Nutzung von Daten aus dem Environmental Insights Explorer (EIE) von Google interessieren, und illustriert, wie diese Daten Planungsprozesse für den Klimaschutz, insbesondere im Verkehrssektor, unterstützen können. Eine Schritt-für-Schritt Anleitung veranschaulicht den Ablauf von der internen Abstimmung bis zur Nutzung der Daten.

Der Inhalt dieses Handbuchs basiert auf den Erfahrungen des Europasekretariats des Städtenetzwerks ICLEI - Local Governments for Sustainability (ICLEI) mit der Analyse von EIE-Daten und deren potenzieller Nutzung zur Verbesserung der Berechnungen von Verkehrsemissionen sowie zur Unterstützung nachhaltiger städtischer Mobilitätsplanungsprozesse. Zusätzlich wurden erste Erfahrungen im Umgang mit den Daten aus Hamburg, Köln, Ludwigsburg und Ravensburg berücksichtigt. ICLEI arbeitet seit 2021 mit Google und ausgewählten europäischen Städten zusammen, um EIE-Anwendungen zu prüfen, erfolgreiche Ansätze zu replizieren, und evidenzbasierte, urbane Nachhaltigkeitstransformationen anzustoßen.

Das Städtenetzwerk ICLEI

ICLEI – Local Governments for Sustainability ist ein globales Netzwerk von Kommunen, die sich für nachhaltige Entwicklung engagieren. In 2500+ Kommunen weltweit und 33+ Ländern in Europa gibt ICLEI seinen Mitgliedern eine Stimme auf europäischer und internationaler Bühne, bietet ihnen eine Plattform, um sich zu vernetzen und stellt ihnen die nötigen Tools zur Verfügung, um einen positiven ökologischen, ökonomischen und sozialen Wandel voran zu bringen.



www.iclei-europe.org

Titelbild: Dreamstime / Axel Fischer

Bild: Pixabay / Noxoss



DER ENVIRONMENTAL INSIGHTS EXPLORER VON GOOGLE

Seit 2018 stellt der **Environmental Insights Explorer (EIE) von Google** Städten kostenfreie Umweltdaten zur Verfügung, um Kommunen bei der Klimaschutzplanung und der Gestaltung von Umweltmaßnahmen zu unterstützen. Mittlerweile sind über 800 deutsche Kommunen Teil des Datensatzes.

Der weltweit einheitliche und frei verfügbare Datensatz ermöglicht Städten die Schätzung von Emissionen von Gebäuden sowie Verkehrsmitteln und erlaubt Einblicke zum Potenzial von Dächern als Solarflächen und dem lokalen Baumbestand. Hierfür werden Google-eigene Daten sowie Modellierungsverfahren für maschinelles Lernen verwendet. Zusätzlich stellt der EIE Pilotprojektdaten über die Luftqualität für ausgewählte Städte in Europa und darüber hinaus zur Verfügung.

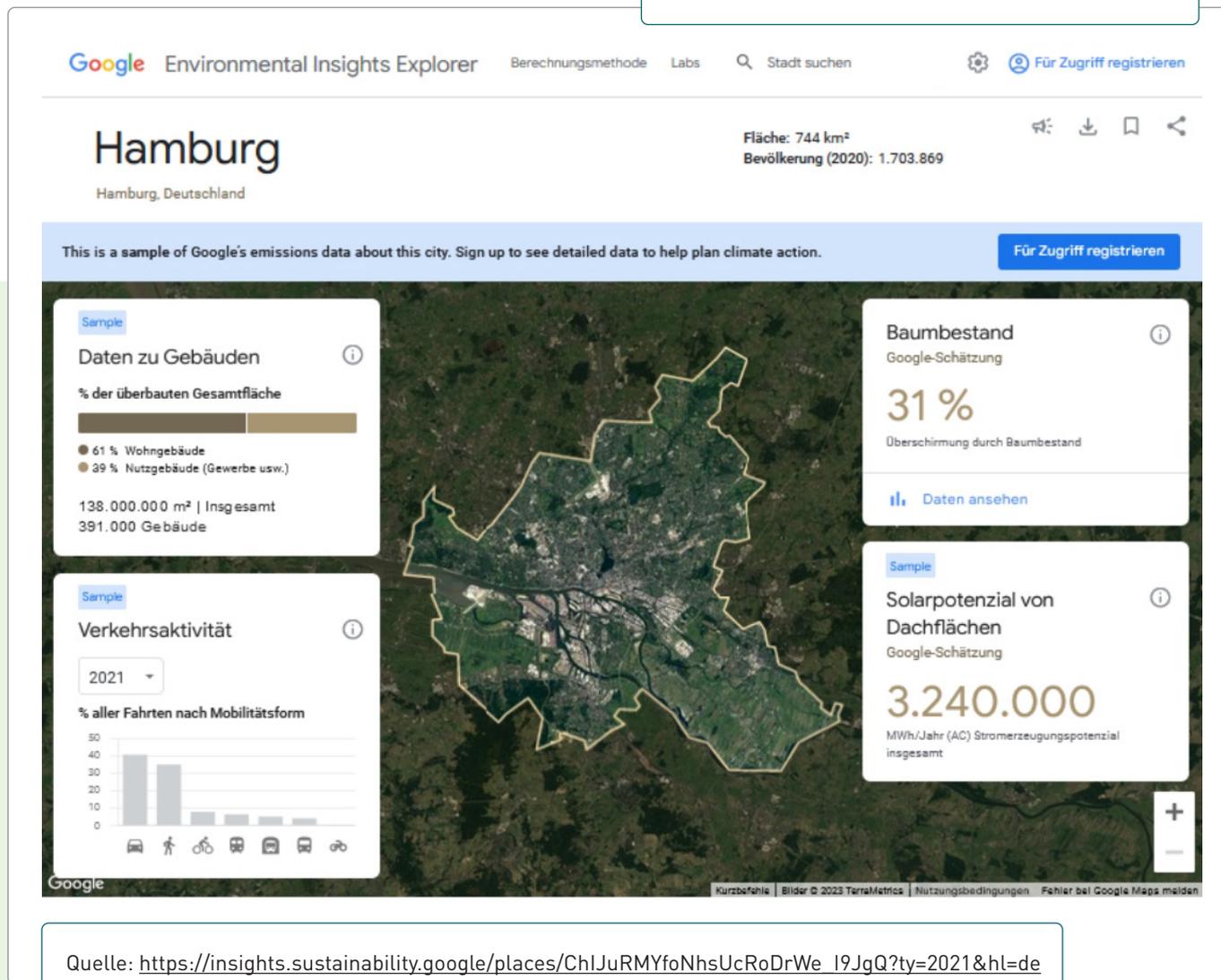
International findet der EIE bereits in vielen Städten Verwendung und auch in Deutschland erkennt eine wachsende Anzahl von Kommunen Anwendungsmöglichkeiten, besonders im Bereich Verkehr.

ANWENDUNGSMÖGLICHKEITEN IM BEREICH VERKEHR

Die Erhebung und Analyse von Verkehrsdaten ist für die Mobilitätsplanung sowie für die Erstellung von CO₂-Bilanzen essenziell. Angesichts des Aufwands und der Kosten einer regelmäßigen Verkehrsanalyse, überrascht es daher wenig, dass besonders die jährlich publizierten, kostenfreien Verkehrsdatensätze des EIEs, auf großes kommunales Interesse stoßen. Erste Kommunen im Land konnten in Kooperation mit ICLEI und Google Deutschland, oder durch Eigeninitiative bereits auf die Daten zugreifen.

In jedem Datensatz sind die **geschätzten jährlichen Emissionen** sowie detaillierte Informationen verfügbar. Im Fall der Verkehrsdaten lässt sich eine **Übersicht zurückgelegter Reisestrecken** anzeigen (stadteinwärts und stadtauswärts, sowie innerhalb des Stadtgebiets) sowie Zusammenfassungen der **Anzahl der Reisen, des Modal-Splits** und der verursachten Emissionen.

Abbildung 1: Die öffentlich zugängliche Zielseite im EIE für die Stadt Hamburg



Infobox 1: Verkehrsdatenerfassung und Emissionsberechnung im EIE.

Verkehrsdaten basieren auf anonymisierten und aggregierten Standortdaten sowie die Modellierung der Gesamtbevölkerung und Belegungsfaktoren für die jeweiligen Verkehrsträger. Durch Anwendung von Datenschutzfiltern, Aggregations-/Anonymisierungs-Techniken und Inferenzmodellen können jährliche Fahrten innerhalb der Grenzen einer Stadt nach Verkehrsmittel und zurückgelegter Entfernung (km) modelliert werden.

Darüber hinaus werden diese Fahrten und die zurückgelegte Strecke (Kilometer) als Referenz mit regional-spezifischen Emissionsinformationen von CURB, dem "Climate Action for Urban Sustainability Tool", kombiniert, um den Fahrzeugflottenmix und die Kraftstoffkombinationen sowie die durchschnittlichen Kraftstoffeffizienzfaktoren zu ermitteln. Dies liefert Kraftstoffverbrauchswerte, die dann auf der Grundlage vordefinierter Emissionsfaktoren, wie sie im CURB-Tool angezeigt werden, in THG-Emissionen (CO₂e) umgerechnet werden können.

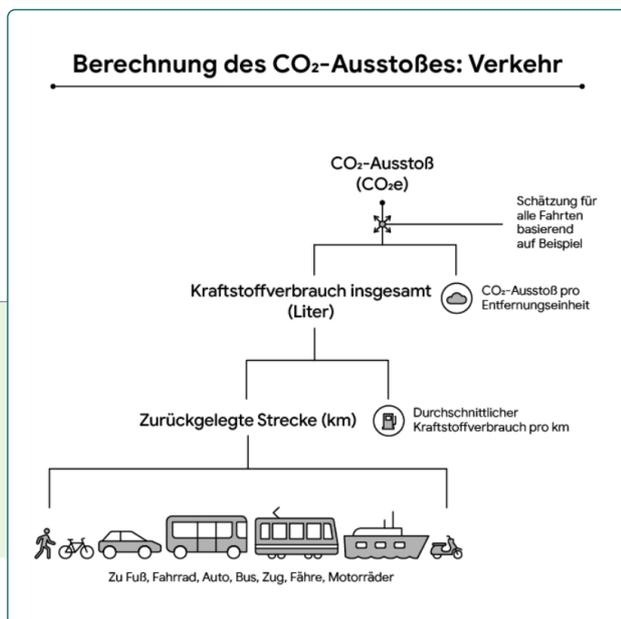


Abbildung 2: Die EIE-Methode zur Berechnung der Verkehrsemissionen.

Quelle: <https://insights.sustainability.google/methodology?hl=de>

Um die Genauigkeit der Schätzungen zu verbessern, können einige Variablen von den Kommunen angepasst werden, wie z.B. die zurückgelegte Gesamtstrecke, durchschnittliche Fahrzeugeffizienzwerte sowie regionale Emissionsfaktoren. Außerdem können diese Stellschrauben zur Szenario-Planung und Modellierung eigener Basisdaten verwendet werden. **Die von den Kommunen angegebenen Daten werden nicht von Google gespeichert** und sind nur den jeweiligen Städten zugänglich.

Die beiden derzeit am häufigsten genutzten Anwendungsoptionen sind die **Validierung von Annahmen in CO₂-Bilanzen** sowie die **Feststellung von Mobilitätstrends**, insbesondere im Bereich der Verkehrsmittelwahl (Modal Split), um die Erreichung von verkehrsbezogenen Klimazielen zu prüfen. In Kombination mit weiteren Datenquellen werden Erkenntnisse auch indirekt für eine **evidenzbasierte, nachhaltige Mobilitätspolitik** herangezogen. Kommunen nutzen die EIE-Daten auch, um vergleichbare **europäische Vorreiterstädte zu identifizieren** und deren Klimaschutzstrategien zu beleuchten. Kommunale VertreterInnen schätzen im Vergleich zu anderen Erhebungsmethoden besonders die jährliche Frequenz der Datenbereitstellung.

VerkehrsexpertInnen der Freien und Hansestadt Hamburg haben die EIE-Daten analysiert und den stadt eigenen Daten gegenübergestellt, um deren Qualität einzuordnen. Da diese Prüfung der Daten ein intensives Auseinandersetzen mit der EIE Methodik erfordert, standen Hamburg und Google in direktem Kontakt. Hamburg versteht den EIE als interessante Datenquelle, welche einen Gesamtüberblick über das Verkehrsaufkommen und die verschiedenen Verkehrsträger und -mittel geben kann, der sich sonst nur durch sehr aufwändige Befragungen gewinnen lässt. Die Möglichkeit einer Anpassung von EIE an städtische Herangehensweisen betreffend der räumlichen Abgrenzung der erhobenen Daten, der definitorischen Ansätze (wie z.B. die Wegedefinition) und eine detailliertere Methodenbeschreibung wäre aus Sicht der Stadt von Vorteil für die Mobilitätsplanung.

ICLEI arbeitet eng mit Kommunen zusammen, um solches Feedback zu bündeln, an Google weiterzugeben und so zur Weiterentwicklung der Plattform beizutragen.

Erfahrungsbericht Stadt Ravensburg Umweltamt:

“Google EIE macht eine Einordnung unserer kommunalen CO₂-Bilanz möglich. Insbesondere im Bereich Mobilität in dem bspw. für die Erfassung des Modal Splits aufwendige Haushaltsbefragungen durchgeführt werden, schafft Google EIE auf Grundlage tatsächlicher Verkehrsdaten eine jährliche, kostenfreie und einfach kommunizierbare Lösung für Kommunen.”

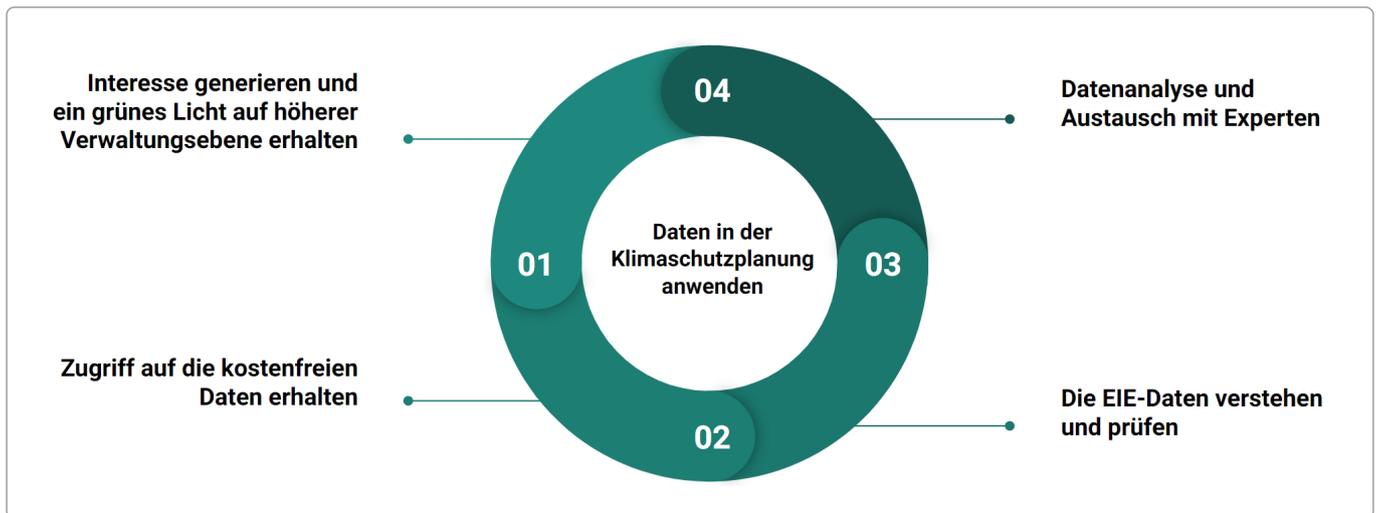
Erfahrungsbericht Stadt Hamburg Behörde für Verkehr und Mobilitätswende:

“Die EIE-Daten von Google haben großes Potenzial, städtische Verkehrsplanungsdaten zu ergänzen. Sie können z.B. dabei helfen, die Ergebnisse eigener Statistiken zur Verkehrsentwicklung und zum Modal Split abzugleichen und ggf. auch Lücken aufzufüllen. Insbesondere dort, wo bisher keine hinreichend gute Datengrundlage vorhanden ist, wie beispielsweise für den Fußverkehr, können Google-Daten hilfreiche Erkenntnisse liefern. In der Erhebung und Aufbereitung der Daten bestehen methodische Unterschiede zu den städtischen Daten. Daher besteht die Aufgabe und die Herausforderung zukünftig darin, die Daten gemeinsam zu plausibilisieren, Unterschiede und Datenqualitäten zu erklären und schließlich zu prüfen, wie und welchem Umfang die Daten für städtische Planungen nutzbar gemacht werden können. Von besonderem Interesse wird perspektivisch die Zuordnung der Bewegungsdaten zu Verkehrsmitteln und die Ermittlung von geeigneten Modal-Split-Werten sein. Die Stadt Hamburg ist dazu mit Google im Austausch und begleitet die weitere Entwicklung der EIE-Daten.”



SCHRITT FÜR SCHRITT ZUR EIE DATENNUTZUNG

Um die Plattform und EIE-Datensätze für die kommunale Verkehrs- und Klimaschutzplanung zu nutzen, empfiehlt sich ein schrittweiser Prozess. Dieser basiert auf Erfahrungen von deutschen Städten, dem Austausch mit kommunalen VertreterInnen in ganz Europa sowie einer Studie zu EIE Verkehrsdaten.¹ Die Schritte sind unabhängig von der Art des Datensatzes anwendbar, d.h. auch für Datensätze zu Gebäuden und Solardachpotenzialen, sowie den bald verfügbaren Daten zu Luftqualität und Baumbestand. Die vier Schritte, können an die Bedürfnisse und Prioritäten einer Stadt angepasst werden, um eine evidenzbasierte Klima- und Umweltschutzmaßnahmenplanung zu unterstützen.



01

Interesse generieren und ein grünes Licht auf höherer Verwaltungsebene erhalten

Google ist "im Besitz einer der größten Datenschätze, die es im Verkehrsbereich gibt" (Zitat eines Verkehrsbereichsleiters einer deutschen Kommune), aber diese Wahrnehmung existiert nicht zwingend auf den verschiedenen Verwaltungsebenen einer Kommune. Es bedarf daher oft erst interner Kommunikation und Aufklärung, um den Wert dieser zusätzlichen Daten deutlich zu machen. Im Fall von technischen oder anwendungsbezogenen Fragen kann ICLEI direkt unterstützen. Zudem stellt Google Deutschland [kurze Erklärvideos](#) bereit.

Sobald das Interesse an einer vertieften Prüfung der EIE-Daten feststeht, empfiehlt es sich, die interne Zustimmung für eine Exploration einzuholen, bevor eine Anmeldung bei EIE erfolgt.

¹ Die 2021 vom ICLEI Europasekretariat durchgeführte [Analyse](#) und ihre [Zusammenfassung](#) (PDF auf Englisch) sind über die Internetseite des Städtenetzwerks abrufbar.

Wer in der Kommune hat ggfs. Interesse an EIE Verkehrsdaten?

In der Vergangenheit stand ICLEI bezüglich der EIE Verkehrsdaten meist mit KlimaschutzmanagerInnen in Kontakt, da - besonders im ersten Jahr der Zusammenarbeit mit Google - methodische Fragestellungen im Zusammenhang mit CO₂-Bilanzierungen im Vordergrund standen.

Die Einbindung einer Person oder Abteilung mit einer sektorenübergreifenden Kompetenz empfiehlt sich nach wie vor, aber kommunale VerkehrsexpertInnen und PlanerInnen sowie StellvertreterInnen von kommunalen oder regionalen Verkehrsbetrieben sollten schwerpunktmäßig eingebunden werden.

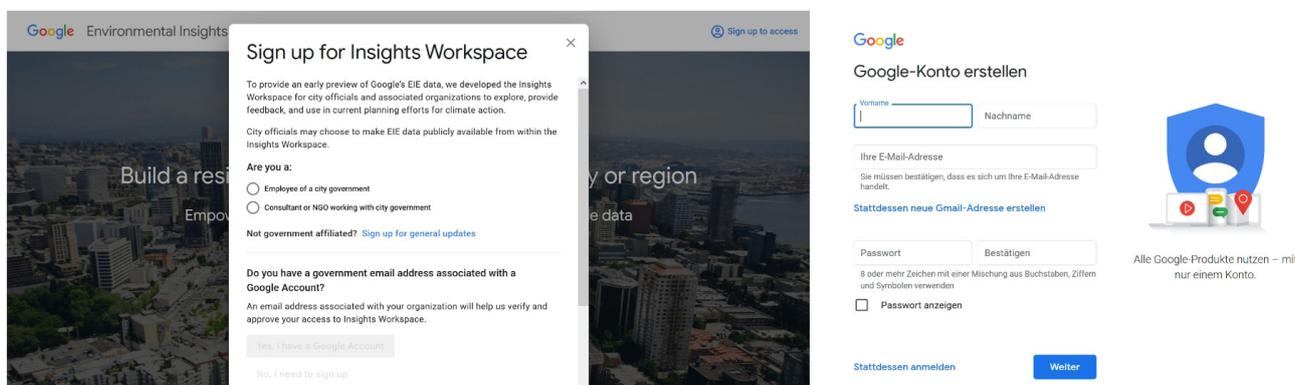
02 Zugriff auf die kostenfreien Daten erhalten

Kommunale VertreterInnen können auf zwei Weisen Zugriff zu EIE-Daten erhalten – für beide Optionen ist eine Google E-Mail-Adresse erforderlich:

1. Die **Direkte Anmeldung** auf der, bald auch deutschsprachigen, [EIE Internetseite von Google](#). Nach Angabe oder Erstellung eines Google Kontos, wird die Registrierung von Google verifiziert und freigegeben.

2. Der **Zugang über ICLEI**. Das Netzwerk verfügt über einen eigenen EIE *Insights Workspace* (IW), in dem Daten zu deutschen Städten abrufbar sind. Hierbei besteht der Vorteil, dass das ICLEI-Team mit dem IW bereits gut vertraut ist und bei technischen Fragen oder Unklarheiten schnell und unkompliziert helfen kann. Um den Zugang zu erhalten, kann ICLEI [per E-Mail](#) kontaktiert werden.

Abbildung 3: Die zentralen Anmeldeseiten für EIE und Google Konten.



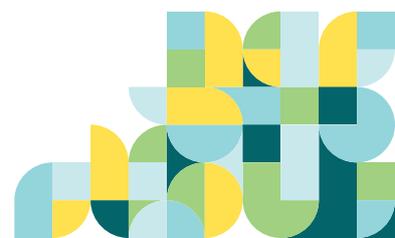
Quellen: <https://insights.sustainability.google> & <https://accounts.google.com/signup/v2/>

Sobald der Zugriff auf den EIE besteht, ist das Navigieren der Oberfläche sehr intuitiv. Die Zielseite der jeweiligen Stadt gewährt einen Überblick der geschätzten jährlichen Emissionen in den Bereichen Verkehr und Gebäude, sowie eine Einschätzung des Emissionseinsparungspotenzials durch den forcierten Solardachausbau. Die Daten sind direkt über die Plattform verfügbar oder können zur Analyse und Verwendung über die Oberfläche in Form einer CSV-Datei heruntergeladen werden.

Die EIE-Hauptseite, öffentlich zugängliche städtische Daten, der EIE-Labs Internetauftritt und eine Beschreibung der EIE-Methodik sind bereits auf Deutsch sowie in anderen Sprachen verfügbar. [Ein kurzes Erklärvideo von Google zeigt](#), wie Spracheinstellungen einfach geändert werden können. Eine deutsche Version des EIE *Insights Workspace* soll noch im Jahr 2023 verfügbar sein.

Erfahrungsbericht Stadt Ludwigsburg, Referat Stadtentwicklung, Klima und Internationales:

“Der Austausch mit Google war sehr hilfreich, um technische Aspekte und Detailfragen zu klären. Wir freuen uns, dass das ICLEI Sekretariat seit 2022 Informationsveranstaltungen durchführt und bei Verständnisfragen zur Verfügung steht.”



03 Die EIE-Daten verstehen und prüfen

Bevor es mit einer Detailanalyse der EIE-Daten losgehen kann, empfiehlt es sich, die Flächen- und Bevölkerungsannahmen im Instrument sorgfältig zu prüfen. Bei einer hohen Flächendiskrepanz ist die Analyse und spätere Verwendung der hinterlegten Verkehrsemissionsdaten oder Modal-Split-Berechnungen nicht zu empfehlen. Sollten Unterschiede von mehr als fünf Prozent festgestellt werden, können EIE-Experten wie ICLEI die Datensätze anpassen. In solchen Fällen sollten die aktuellsten GIS-Dateien von der verantwortlichen Abteilung in einer Kommune angefragt und übermittelt werden.

Des Weiteren kann es in seltenen Fällen vorkommen, dass gewisse Verkehrsmittel in einem Kalenderjahr nicht aufgeführt werden. Da etwaige Lücken nicht direkt im Dashboard ersichtlich sind, empfiehlt sich eine genaue Prüfung der Rohdaten (CSV-Dateien) gleich zu Anfang. Sollten Datenlücken oder auffällig große Veränderungen von einem Jahr zum nächsten bestehen, können diese gemeldet werden, damit das Entwicklerteam den Datensatz gegebenenfalls vervollständigen kann.²

Anpassen der verwendeten räumlichen Abgrenzung auf der EIE Plattform

Die Korrektur von administrativen Grenzen kann über das [Geo Data Upload Tool](#) (in englischer Sprache) bei Google Maps veranlasst werden. Da dieser Prozess mehrere Schritte erfordert und gewisse Spezifikationen berücksichtigt werden müssen, empfehlen wir europäischen Städten mit ICLEI [per Email](#) Kontakt aufzunehmen, um eine Änderung der Stadtgrenzen prüfen zu lassen und deren Änderung zu beantragen.

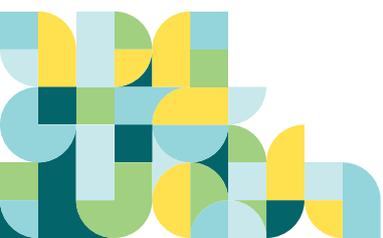
² Einige der Verkehrsmittel wurden erst zu einem späteren Zeitpunkt integriert. In diesen Fällen ist eine rückwirkende Einbindung leider nicht möglich.

04 Datenanalyse mit ExpertInnen für eine Nutzung in der Klimaschutzplanung

Nach der ersten Überprüfung der Daten ist es wichtig, diese zusammen mit ExpertInnen tiefergehend zu analysieren. Für Mobilitätsdaten wird einerseits empfohlen, diese mit den Mobilitäts- bzw. Verkehrs-expertInnen der Kommune zu analysieren, welche für die Berechnung des Modal-Shares und der Planung nachhaltiger urbaner Mobilität verantwortlich sind. Für die Emissionsdaten andererseits ist die Zusammenarbeit mit der Klima- und Umweltschutzabteilung relevant, die die kommunale THG-Bilanz erstellen. So ist garantiert, dass im besten Fall relevante Potenziale der Plattform identifiziert und im weiteren Verlauf in die Planung der Stadt mit einbezogen werden.

Statement von Google Deutschland - EIE stellt Städten Klimadaten zur Verfügung, um Nachhaltigkeitspläne auf lokaler Ebene zu unterstützen.

“Der Environmental Insights Explorer (EIE) ist ein Onlinetool von Google, das in Zusammenarbeit mit dem Konvent der Bürgermeister für Klima und Energie (Global Covenant of Mayors for Climate & Energy – GCoM) entwickelt wurde. Die intuitive EIE-Benutzeroberfläche zeigt Daten aus fünf Kategorien, darunter Emissionen durch Gebäude und Verkehr sowie das Potenzial von Solaranlagen auf Dächern. Mithilfe der EIE-Daten können deutsche Städte ihre CO₂-Emissionen analysieren, monitoren und für lokale Klimapolitik nutzen. Dafür stellt Google diese Daten kostenfrei und jährlich aktualisiert zur Verfügung. Insbesondere die Verkehrsdaten können den Städten neue Informationen über Emissionen im Verkehr geben und bei Verkehrsplanung und -monitoring unterstützen.”



Infobox 2: Wie werden Verkehrs- und Emissionsdaten typischerweise auf kommunaler Ebene erhoben und verwendet?

Berechnung von Verkehrsmittelanteilen (Modal Share): Modal Share Daten werden in vielen Städten über Haushaltsbefragungen abgeleitet, welche im Rahmen der Studie „Mobilität in Städten“ (SrV) oder der bundesweiten Befragung „Mobilität in Deutschland“ (MiD) durchgeführt werden. Die datenschutzkonforme Auswertung dieser Angaben ermöglicht die Beantwortung vielfältiger mobilitätsbezogener Fragestellungen, unter anderem zu Verkehrsmittelanteilen, wobei der fünfjährige Erhebungszyklus einem kontinuierlichen Monitoring jedoch im Wege steht. Um diese Lücke zu füllen, führen Städte teilweise zusätzliche Befragungen durch (in Hamburg z.B. alle zwei Jahre).

Verkehrsemissionen in städtischen CO₂-Bilanzen: In deutschen Städten werden Verkehrsemissionen oft durch Anwendung des BSKO-Verfahrens (Bilanzierungs-Systematik Kommunal) geschätzt, wobei alternative internationale Standards auch herangezogen werden. Von einer genauen Beschreibung des methodischen Ansatzes wird in diesem Leitfaden abgesehen.

Es hat sich gezeigt, dass EIE-Daten ergänzend zu der Erhebung und Verwendung von Verkehrs- und Emissionsdaten auf kommunaler Ebene herangezogen werden können, um Einsichten von Haushaltsbefragungen zu komplementieren. Trends - wie zum Beispiel das stark abweichende Mobilitätsverhalten während der Corona-Pandemie - können anhand von EIE zeitnah beleuchtet werden und in kommunale Planungen einfließen.

Bezüglich der Berechnung von Verkehrsemissionen in städtischen CO₂-Bilanzen ist festzuhalten, dass der EIE eine durchaus wertvolle Datenquelle - besonders beim Straßenverkehr - darstellen kann, um "bottom up" und "top down" Ansätze zu validieren. Die im Jahr

2021 erschienene Analyse des ICLEI Europasekretariats identifizierte zwar gewisse methodische Einschränkungen für die volle Integration der EIE-Daten in kommunalen CO₂-Bilanzen, die Vorteile von EIE (Aufwand von traditionellen Erhebungsmethoden, Regelmäßigkeit in welcher EIE Daten erscheinen, etc.) liegen jedoch auf der Hand.

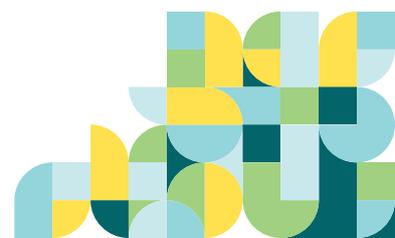
Dank der Zusammenarbeit mit Expertenpartnern wie ICLEI konnten in den letzten Jahren eine Vielzahl an Dialogen zwischen Google und kommunalen VertreterInnen organisiert werden. In 2022 fungierte ICLEI zudem als Vermittler für deutsche Städte, um technische Fragen zu beantworten und Feedback für die weitere Entwicklung des EIE-Instruments zu sammeln.

Erfahrungsbericht Stadt Hamburg, BvM:

“Ein zuverlässiger Überblick über das Hamburger verkehrsträger- und verkehrsmittelübergreifende Verkehrsgeschehen hilft bei vielerlei Anwendungsfällen von der Planung bis hin zur Evaluation von Maßnahmen. Auch globale Ereignisse wie beispielsweise die Corona-Pandemie haben teils sehr starken Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl und das Mobilitätsverhalten. Durch Dauerzählstellen können Veränderungen im Kfz- und Radverkehr sehr gut dokumentiert werden. Mit Daten aus dem EIE kann bei ähnlich ausfallender Entwicklung eingeordnet werden, inwieweit sich dies auf die gesamte Stadt und auf andere Verkehrsmittel übertragen lassen könnte.”

Erfahrungsbericht Stadt Köln Klimaschutz Monitoring und Controlling:

“Google EIE kann als Referenz für hauseigene Werkzeuge wie z.B. der CO₂ Bilanz oder der Verkehrsmessung verwendet werden. Gerade die Verkehrs- und Gebäudedaten sind für die Stadt Köln spannend, weil bspw. präzise und vollständige Daten zum Verkehrsgeschehen aus datenschutzrechtlichen Gründen nur aufwändig zu erfassen sind.”



FAZIT

Das Handbuch bietet interessierten kommunalen VertreterInnen einen Einblick in das Potenzial der EIE Datensätze mit Fokus auf Verkehr und nachhaltige Mobilität. ICLEI ermutigt Städte ihre Daten zu erkunden und zu entscheiden, wie sie diese am besten für evidenzbasierte Klimaschutzplanung und Entscheidungsprozesse nutzen können.

Das ICLEI Europasekretariat steht für weitere Fragen rund um den EIE von Google gerne zur Verfügung [[Email](#)].

PROFILE DER IM LEITFADEN HERVORGEHOBENEN STÄDTE



Hamburg

Smart, klimafreundlich, resilient – Hamburgs Leitbild im Klimaschutz zeigt sich anhand einer Reihe von diversen Projekten und Innovationen wie unter anderem seiner Solaroffensive, der Gründachstrategie oder dem Fokus auf Projekten im Bereich grüner Wasserstoff. Mit seiner Digitalstrategie bestätigte Hamburg erneut seinen Anspruch als smarteste Stadt Deutschlands.

Um den Verkehrssektor bis 2030 auf 3,251 Mio. t CO₂-Emissionen zu reduzieren, existiert ein umfassendes Maßnahmenpaket, im ÖPNV unter anderem in Form des Hamburg-Takts. Unterstützt durch die innovative Mobilitäts-App HVV Switch soll hier BürgerInnen innerhalb von fünf Minuten ein optimales und nachhaltiges Verkehrsangebot zur Verfügung stehen. Im Rahmen des EU-Projektes Sinfonica setzt Hamburg seinen Fokus nicht nur auf effiziente und klimafreundliche sondern auch inklusive und barrierefreie Mobilität.

Bild: Pixabay / Ligraphy

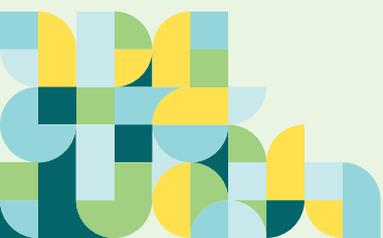


Köln

Motiviert für ein klimaneutrales Köln 2035. Dieses Ziel bekräftigt ein aktuelles Gutachten, das sechs Klimaschutz-Handlungsfelder aufzeigt. Kölns Klimaschutzmaßnahmen umfassen bereits jetzt verschiedene Projekte (u. a. GrowSmarter, European Energy Award, Klimaschutzsiedlungen), Förderprogramme (z.B. Grün Hoch 3, Klima-Schritte, energetische Sanierungen) oder Engagement in Initiativen und Netzwerken (Klimarat Köln, Klima-Bündnis oder dem Konvent der Bürgermeister).

Im Bereich Mobilität berechnet das Gutachten ein Minderungspotenzial von 23 % bzgl. der gesamtstädtischen Emissionen. Der Klimarat empfiehlt bis 2030 u.a. den Ausbau des Umweltverbundes am Modal Split auf 70% oder die Verwendung grünen Wasserstoffs in der Logistik. Eine integrierte Verkehrsplanung im Zusammenhang mit der Erarbeitung des ersten SUMP (Sustainable Urban Mobility Plan) ist zentral. Daneben zeigt der Green City Masterplan weitere Maßnahmen auf.

Bild: Pixabay / Gaocg2018





Ludwigsburg

Treibhausgasneutralität - schnellstmöglich und gemeinsam. Ludwigsburg setzt in einem integrativen Stadtentwicklungsprozess gemeinsam mit seinen BürgerInnen neue Ziele für den Klimaschutz. Bis 2035 wird die Verwaltung klimaneutral arbeiten und auch die gesamte Stadt soll bis 2035 die Klimaneutralität erreichen. Bereits mehrmals erhielt Ludwigsburg die Auszeichnung "Gold" des European Energy Awards und engagiert sich als Vorreiter-Kommune (CoME EASY, Konvent der Bürgermeister).

Verkehrsbedingte Emissionen reduziert Ludwigsburg bspw. durch den Ausbau flexibler und vielseitiger Mobilität. Hierzu zählt neben einer Optimierung des ÖPNVs bspw. die Förderung von car sharing, E-scootern, emissionsfreien Kurierdiensten und der Verlagerung von Parkraum zu Gunsten des öffentlichen Raums. Dabei setzt es gleichermaßen auf Barrierefreiheit und öffnet durch Bildung und Transparenz die Türen für eine aktive Bürgerbeteiligung (bspw. #LBKommtGutAn).

Bild: Stuttgart Marketing GmbH / Martina Denker



Ravensburg

Gemeinsam, mutig, realistisch. Ravensburgs Klimazukunft zielt auf Klimaneutralität bis spätestens 2040. Der „Ravensburger Klimakonsens“ ermöglicht dies durch verschiedene Maßnahmen unter anderem in den Handlungsfeldern Mobilität, Gebäude, Bewusstseinsbildung und Selbstverpflichtung der Stadt. Bspw. ist hier der Ausbau des Fernwärmenetzes oder des ÖPNVs zu nennen – aktuell bspw. mit MOBI, einem on-demand Kleinbussystem. Das Gütesiegel des European Energy Awards in Gold bestätigt und bekräftigt Ravensburgs Weg im Klimaschutz.

Neue Wege bestreitet Ravensburg im Rahmen des Kompetenznetzwerkes „Klimamobil“. Als eine von 15 geförderten Modellkommunen kann die Stadt ihre Projektideen zu einem klimaförderlichen Verkehrsraum umsetzen. Das bedeutet mehr Platz für den Radverkehr, Fußgänger und den ÖPNV und mehr Aufenthaltsqualität in und rund um die Innenstadt. Weitere Ziele im Rahmen des Klimakonsens sind bspw. der Ausbau von E-Mobilität, Carsharing, aktiver Mobilität oder neuer Logistikkonzepte.

Bild: Pixabay / Jens Junge



NEHMEN SIE MIT UNS KONTAKT AUF:

-  www.iclei-europe.org
-  twitter.com/ICLEI_Europe
-  youtube.com/user/icleieurope