Stadt Köln
Der Oberbürgermeister

Gefördert durch:
Bundesministerium für Verkehr
aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

MoCKiii-Monatsbericht

05.11.2026

01.10.2026 --> 31.10.2026

MoCKiii (Mobilitäts-Cockpit Köln) ist ein vom Bundesministerium für Verkehr gefördertes Verbundprojekt vom Amt für Verkehrsmanagement der Stadt Köln und den Instituten für Verkehrsforschung und Verkehrssystemtechnik des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt (DLR).

Mit seinem mikro- und makroskopischen Monitoring bildet das Mobilitäts-Cockpit Köln erstmals die Möglichkeit, verkehrliche Maßnahmen zur Vermeidung von Luftschadstoffen und deren Einfluss auf die Kölner Verkehrs- und Umweltlage aufzuzeichnen sowie die Auswirkungen der Mobilitätswende zu dokumentieren.

Auf den folgenden Seiten sind diverse Kennwerte und Ganglinien der aktuellen Kölner Verkehrs- und Umweltlage dargestellt. Diese werden im MoCKiii-Dashboard mithilfe von Grafana® zur Ansicht gebracht sowie im Rahmen des vorliegenden Statusberichts regelmäßig publiziert.

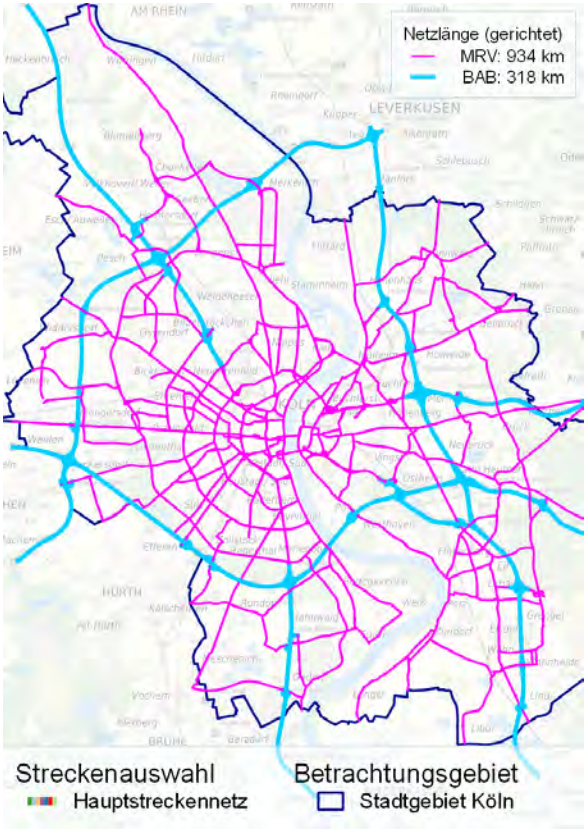
Siehe auch: www.stadt-koeln.de/mockiii

Dieses Schreiben wurde maschinell erstellt. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

MIV-Fahrleistung

Grundlage der mit MoCKiii errechneten verkehrlichen Größen bildet das Kölner Verkehrsumlagemodell. Hierbei wurde ausschließlich das Hauptstreckennetz auf Kölner Stadtgebiet mit dem mobilitätsrelevanten Verkehrsnetzt (MRV) und dem Autobahnring (BAB) genutzt. Angereichert wird dieses Modell insbesondere mit Verkehrsstärken und Verkehrsqualitätswerten aus lokaler Detektion (TEU/ Dauerzählstellen) sowie Level of Service-Informationen aus Floating Car-Daten. Durch Verschneiden der Daten lassen sich neben der streckenbasierten Auswertung gebietsweise MIV-Fahrleistungen errechnen und nach der jeweiligen Verkehrsqualität differenzieren.

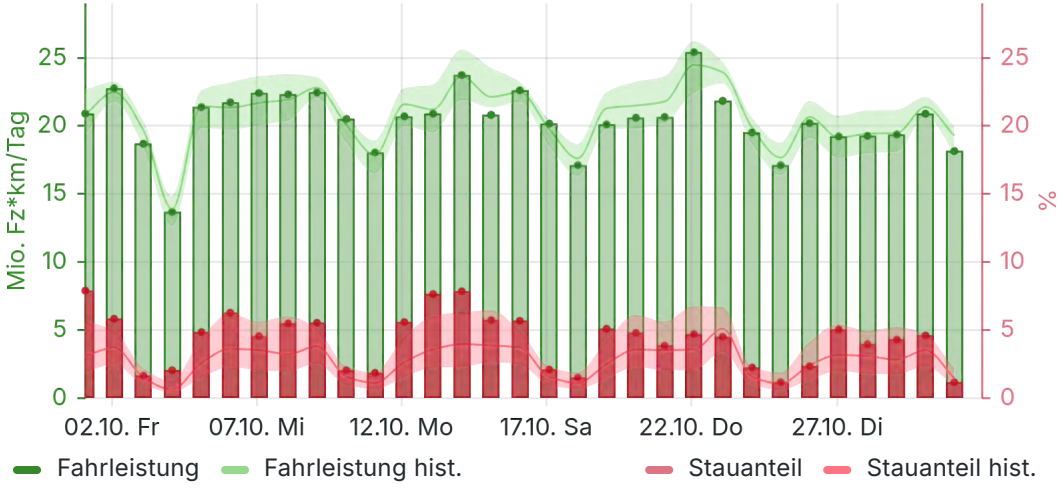
Das Modell wird halbstündlich mit aktuellen Verkehrsstärken- und qualitäten durchlaufen.



Die nachfolgenden Darstellungen und Kennwerte beschreiben die aus dem MIV erbrachte Fahrleistung als Produkt der Fahrzeuganzahl mit den gefahrenen Kilometern pro Tag für die jeweilige Verkehrsqualitätsstufe [Fz*km/Tag].
Zudem werden die Werte des aktuellen Berichtszeitraums in einen historischen Kontext gestellt. Hierzu wird ein Wochentag-getreuer Mittelwert über das 365 Tage-Intervall vor dem aktuellen Zeitraum gebildet.
Hinweis: Aufgrund einer Aktualisierung des Verkehrsmodells fließen nur Daten ab dem 01.04.2026 in die Berechnung der Historie ein.
Auf diese Weise lässt sich eine Differenz zwischen der gemittelten Historie und der aktuellen Fahrleistung errechnen.
In den nachfolgenden Säulendiagrammen wird die Fahrleistung nebst historischem Vergleichswert dargestellt. Um den historischen Vergleich wird eine Wahrscheinlichkeitswolke aus dem 10. und 90. Perzentil gebildet, um Ausreißer vor dem historischen Kontext interpretieren zu können.
Darüberhinaus wird der mittlere Stauanteil pro Tag gegenüber dessen historischen Mittelwert aufgetragen.

Die Messuhren zeigen auf einer Skala von -10% bis +10% die Differenz der aktuellen Fahrleistung gegenüber der historischen sowie auf einer Skala von -100% bis +100% die Differenz des Stauanteils im ausgewählten Zeitraum gegenüber der Historie.

Fahrleistung und Stauanteil im Kölner Hauptstreckennetz (MRV+BAB) mit historischem Ver...



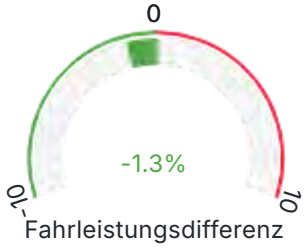
Mittlere Fahrleistung im Kölner Hauptst...

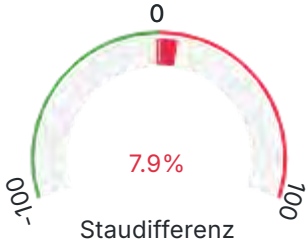
Ø aktuell	Ø historisch
20.35 Mio. Fz*km/Tag	20.62 Mio. Fz*km/Tag

Mittlerer Stauanteil im Kölner Hauptstre...

Ø aktuell	Ø historisch
4.7%	4.3%

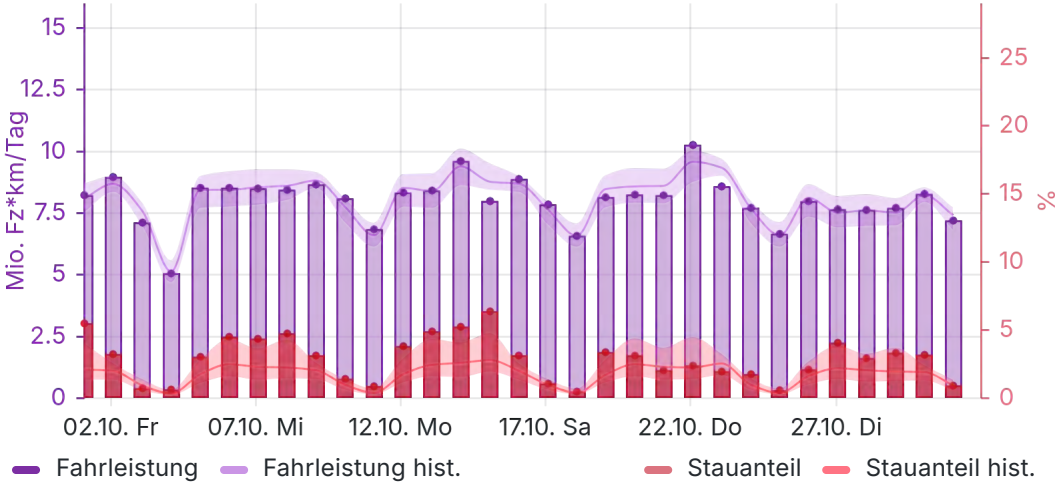
Mittlere Fahrleistungs- und Staudifferenz im Kölner Hauptstreckennetz (MRV+BAB)





Diese Darstellungen und Kennwerte beschreiben die aus dem MIV erbrachte Fahrleistung für das Kölner Hauptstreckennetz, bestehend aus dem mobilitätsrelevanten Verkehrsnetz (MRV) sowie den Autobahnstrecken auf Kölner Stadtgebiet (BAB) mit einer Streckenlänge von rund 1.253 km, als Summe beider Fahrtrichtungen.

Fahrleistung und Stauanteil im mobilitätsrelevanten Verkehrsnetz Köln (MRV) mit historisch...



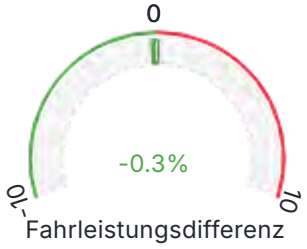
Mittlere Fahrleistung im mobilitätsrelev...

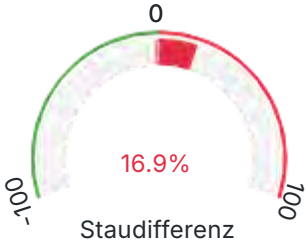
Ø aktuell	Ø historisch
8.02 Mio. Fz*km/Tag	8.04 Mio. Fz*km/Tag

Mittlerer Stauanteil im mobilitätsrelevan...

Ø aktuell	Ø historisch
3.0%	2.5%

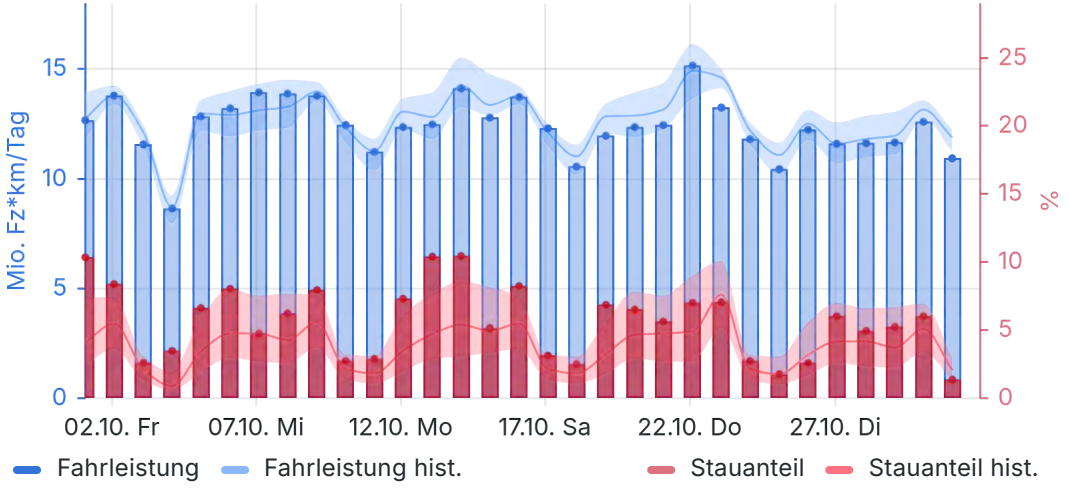
Mittlere Fahrleistungs- und Staudifferenz im mobilitätsrelevanten Verkehrsnetz Köln (MRV)





Diese Darstellungen und Kennwerte beschreiben die aus dem MIV erbrachte Fahrleistung für das mobilitätsrelevante Verkehrsnetz mit einer Streckenlänge von rund 935 km, als Summe beider Fahrtrichtungen.

Fahrleistung und Stauanteil auf dem 'Kölner-Autobahnring' (BAB) mit historischem Vergleich



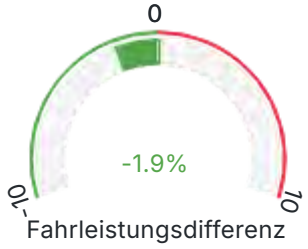
Mittlere Fahrleistung auf dem 'Kölner-A...

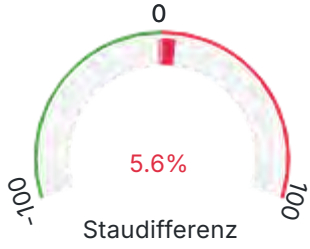
Ø aktuell	Ø historisch
12.37 Mio. Fz*km/Tag	12.62 Mio. Fz*km/Tag

Mittlerer Stauanteil auf dem 'Kölner-Aut...

Ø aktuell	Ø historisch
5.8%	5.5%

Mittlere Fahrleistungs- und Staudifferenz auf dem 'Kölner-Autobahnring' (BAB)





Diese Darstellungen und Kennwerte beschreiben die aus dem MIV erbrachte Fahrleistung für den ‚Kölner Autobahnring' (BAB) mit einer Gesamtstreckenlänge von rund 318 km, als Summe beider Fahrtrichtungen.

Mittlere MIV-Verkehrsstärke nach Gebiet

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Annäherungswert der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) als Mittelwert auf den Strecken in Gebieten, einen Referenzwert aus den vorherigen 365 Tagen nebst Differenz. Darüber hinaus enthält die Tabelle den durchschnittlichen täglichen Stauanteil (LOS3) in % sowie den historischen Mittelwert zum Vergleich und die Differenz dazu.

Die Tabelle umfasst folgende Gebiete:
das gesamte Hauptstreckennetz auf dem Stadtgebiet sowie unterteilt in das mobilitätsrelevante Verkehrsnetz (MRV) und den 'Kölner Autobahn-Ring' (BAB), die Bereiche RheinEnergieSTADION (Stadion) und Kölnmesse & LANXESSarena (Messe&Arena) sowie den Stadtbezirk Innenstadt differenziert nach linksrheinisch (Bez.1 lrh) und rechtsrheinischen (Bez.1 rrh).

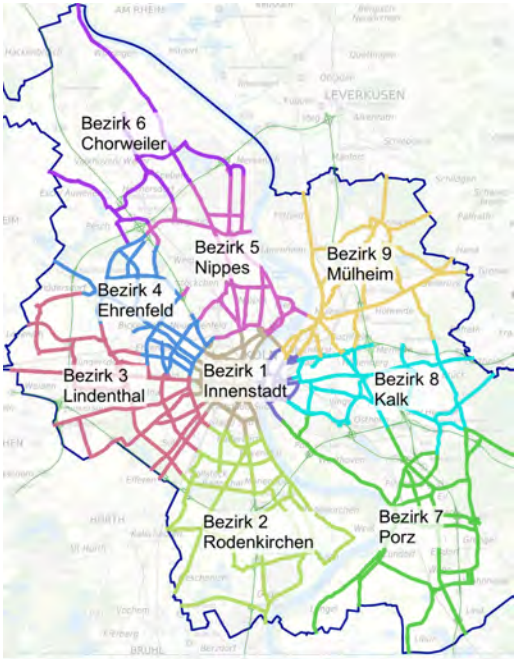


Durchschnittliche MIV-Verkehrsstärke (DTV) [Tsd. Fz/Tag] und Stauanteil [%] nach Gebiet

Gebiet	Ø DTV	hist.	Diff.	Ø Stau	hist.	Diff.
Hauptstreckennetz (MRV+BAB)	47.6	48.4	-1.6%	5.3%	4.9%	6.5%
Mobilitaetsrelevantes Verkehrsne	17.2	17.2	-0.3%	3.0%	2.5%	16.9%
Kölner Autobahnring	77.8	79.4	-1.9%	5.8%	5.5%	5.6%
RheinEnergieSTADION	23.3	23.4	-0.2%	2.8%	2.2%	28.0%
Kölnmesse & LANXESS arena	32.8	32.6	0.6%	5.7%	3.8%	50.0%
Innenstadt linksrheinisch	25.8	25.4	1.3%	3.2%	2.4%	31.0%
Innenstadt rechtsrheinisch	24.5	24.3	1.2%	4.5%	2.5%	78.3%

Durchschnittliche MIV-Verkehrsstärke im MRV nach Stadtbezirk

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Annäherungswert der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) als Mittelwert auf den Strecken im MRV in den Kölner Stadtbezirken, einen Referenzwert aus den vorherigen 365 Tagen nebst Differenz. Darüber hinaus enthält die Tabelle den durchschnittlichen täglichen Stauanteil (LOS3) in % sowie den historischen Mittelwert zum Vergleich und die Differenz dazu.



Durchschnittliche MIV-Verkehrsstärke (DTV) [Tsd. Fz/Tag] und Stauanteil [%] des MRV nach ...

Bezirk	Ø DTV	hist.	Diff.	Ø Stau	hist.	Diff.
1 - Innenstadt	25.2	24.8	1.3%	3.8%	2.5%	54.1%
2 - Rodenkirchen	13.6	13.8	-1.0%	2.5%	2.3%	9.8%
3 - Lindenthal	17.4	17.5	-0.4%	3.2%	2.8%	15.7%
4 - Ehrenfeld	19.6	19.8	-0.7%	3.4%	3.2%	8.1%
5 - Nippes	19.5	19.7	-1.0%	2.6%	2.0%	31.2%
6 - Chorweiler	11.2	11.4	-1.3%	1.3%	1.1%	10.9%
7 - Porz	13.3	13.4	-0.6%	2.7%	2.1%	26.6%
8 - Kalk	21.1	21	0.6%	3.6%	3.1%	17.2%
9 - Mülheim	12.8	12.9	-1.0%	2.0%	1.7%	20.8%

Durchschnittliche MIV-Verkehrsstärke auf BAB nach Stadtbezirk

Die nachfolgende Tabelle zeigt einen Annäherungswert der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) auf den Autobahnstrecken im jeweiligen Kölner Stadtbezirk als Mittelwert, einen Referenzwert aus den vorherigen 365 Tagen nebst Differenz. Darüber hinaus enthält die Tabelle den durchschnittlichen täglichen Stauanteil (LOS3) in % sowie den historischen Mittelwert zum Vergleich und die Differenz dazu.



Durchschnittliche MIV-Verkehrsstärke (DTV) [Tsd. Fz/Tag] und Stauanteil [%] der BAB

Bezirk	Ø DTV	hist.	Diff.	Ø Stau	hist.	Diff.
2 - Rodenkirchen	70.3	70.1	0.2%	4.6%	3.8%	20.2%
3 - Lindenthal	81.1	82	-1.1%	6.8%	6.0%	13.5%
4 - Ehrenfeld	74.4	75.9	-2.0%	12.0%	11.2%	7.1%
6 - Chorweiler	84.3	86.6	-2.6%	4.5%	3.1%	45.6%
7 - Porz	66.4	67.5	-1.6%	4.0%	3.5%	14.1%
8 - Kalk	69.9	70.8	-1.3%	3.8%	2.8%	34.3%
9 - Mülheim	133.3	138.4	-3.7%	12.3%	13.2%	-6.8%

Modal Split

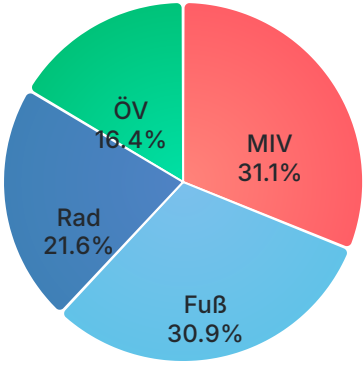
Im Zentrum der Modal Split-Betrachtung von MoCKiii steht die Aufzeichnung dessen Veränderung anhand aktueller Verkehrszahlen für die vier Verkehrsmodi motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Radverkehr (Rad) sowie Zufußgehende (Fuß). Als Ausgangswert dient das Ergebnis der Haushaltsbefragung SUMP 2022. Mit diesem werden die aktuellen Zähldaten verkehrlicher Detektion normiert und anhand von Quell-Ziel-Beziehungen aus Mobilfunkdaten geeignet auf die Gesamtbevölkerung skaliert. Die Zähldaten der Modi MIV, Rad und Fuß speisen sich überwiegend aus den städtischen LSA-Detektoren sowie freiverfügbaren Radzählstellen. Der ÖV-Anteil wird als Restsumme aus den Mobilfunkdaten abgeschieden. Durch die Aufzeichnung der Veränderung verkehrlicher Detektordaten lässt sich eine Änderung am Modal Split messen. Das Modul liefert tagesgenaue Modal Split-Werte.

Die nachfolgenden Darstellungen zeigen die Berechnungsergebnisse zum Modal Split [Wege je Modus] als prozentuale Anteile sowie absolute Zahlenwerte. Zusätzlich werden die Werte des aktuellen Berichtszeitraums in einen historischen Kontext gestellt. Hierzu werden die historischen Werte aus dem 365 Tage-Intervall vor aktuellem Zeitraum dem Wochentag entsprechend gemittelt. Auf diese Weise lässt sich eine Differenz zwischen der gemittelten Historie und dem aktuellen Modal Split errechnen.

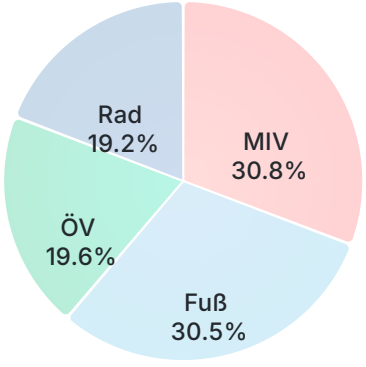
Legende



Mittlerer Modal Split diesen Monats



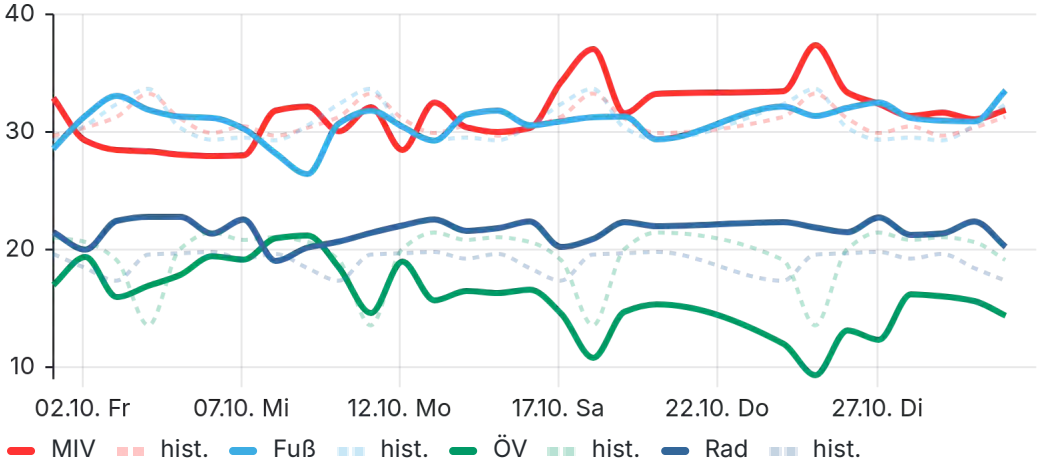
Historischer mittlerer Modal Split der vorhe...



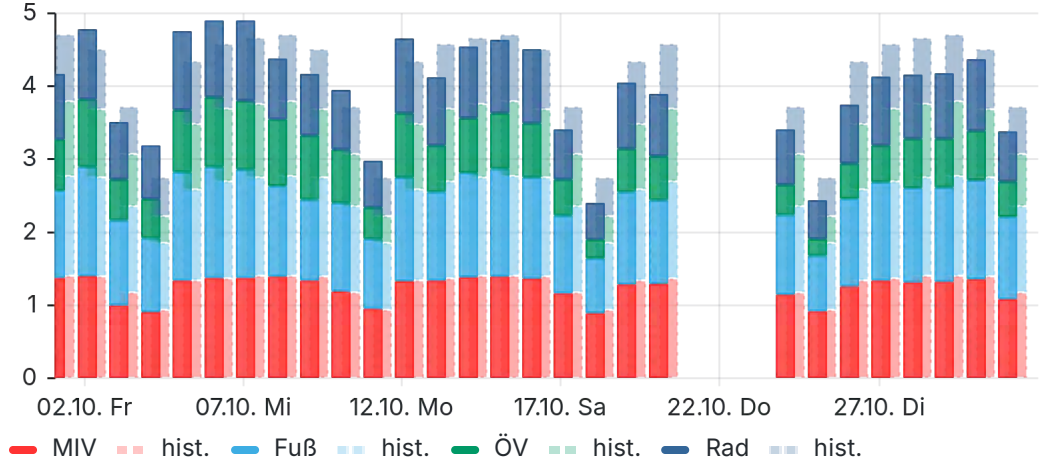
Modal Split Differenz je Modus gegenüber historischem Vergleich

MIV	Fuß	ÖV	Rad
0.3%	0.4%	-3.2%	2.4%

Relativer Modal Split [%/Tag] mit historischem Vergleich



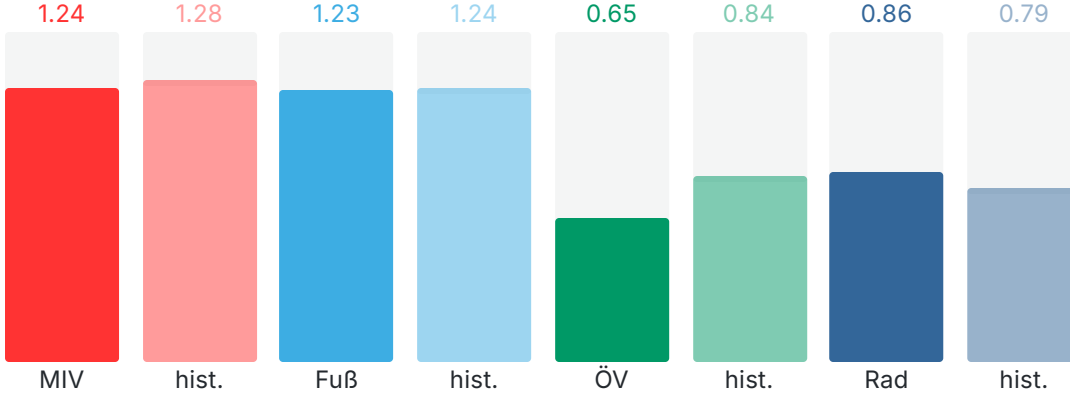
Mittlere Wege je Modus [Mio. Wege/Tag] mit historischem Vergleich



Für den betrachteten Zeitraum wird die prozentuale Aufteilung des Kölner Modal Split [%/Modus x Tag] nebst historischem Vergleichswert als Ganglinie dargestellt.

Darunter wird der Kölner Modal Split im Säulendiagramm als Absolutwerte Wege je Modus und Tag [Mio. Wege/Modus x Tag] gestapelt und nebst historischem Vergleichswert dargestellt.

Mittlere Wege je Modus [Mio. Wege/Tag] gegenüber historischem Vergleich



Prozentuale Differenz je Modus gegenüber historischem Vergleich

MIV	Fuß	ÖV	Rad
-2.8%	-1.0%	-21.9%	9.3%

Mittlere Wege gesamt [Mio. Wege/Tag] und Prozentuale Differenz gegenüber Historie

Gesamt
3.99 Mio. Wege/Tag

hist.
4.15 Mio. Wege/Tag

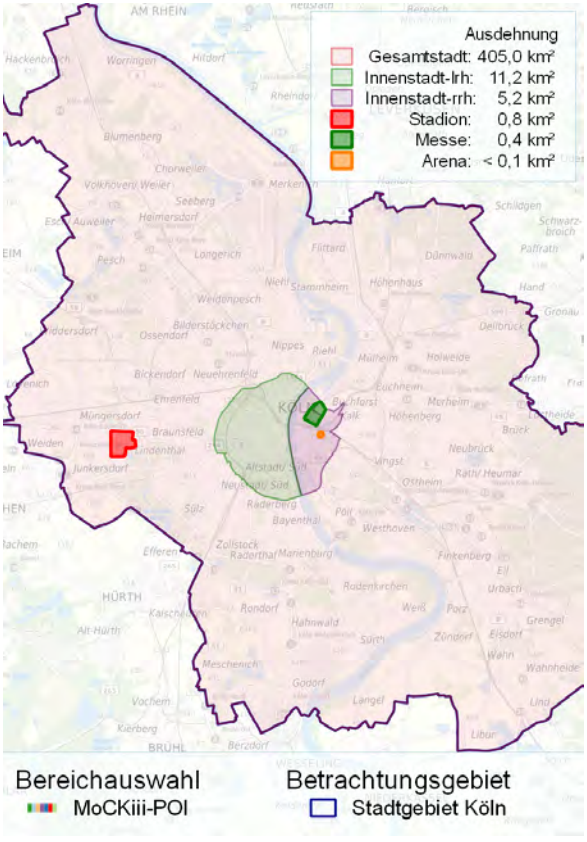


Die Balkendiagramme zeigen die Anzahl der über den Berichtszeitraum gemittelten Wege je Modi und Tag [Mio. Wege/Modi x Tag] gegenüber der jeweiligen Historie.
Darunter wird die prozentuale Differenz der aktuellen Nachfrage gegenüber der historischen dargestellt.
Die Messuhr zeigt auf einer Skala von -15% bis +15% die prozentuale Differenz der aktuellen Gesamtnachfrage gegenüber der historischen.

Aufkommen von Handynutzer*innen

Als Zusatzprodukt der für die Modal Split-Berechnung bezogenen Mobilfunkdaten, lässt sich das aktuelle Aufkommen von Handynutzer*innen und damit ein Rückschluss auf das lokale Personenaufkommen für ausgewählte Bereiche darstellen. Mit MoCKiii erfolgt eine halbstündliche Auswertung der Gebiete Gesamtstadt, linksrheinische Innenstadt, rechtsrheinische Innenstadt sowie im Umfeld der Kölner Eventbereiche RheinEnergieSTADION (Stadion), LANXESS arena (Arena) und Kölnmesse (Messe).

Die nachfolgenden Darstellungen und Kennwerte visualisieren das Aufkommen von Handynutzer*innen auf dem Kölner Stadtgebiet [Pers./Gebiet].

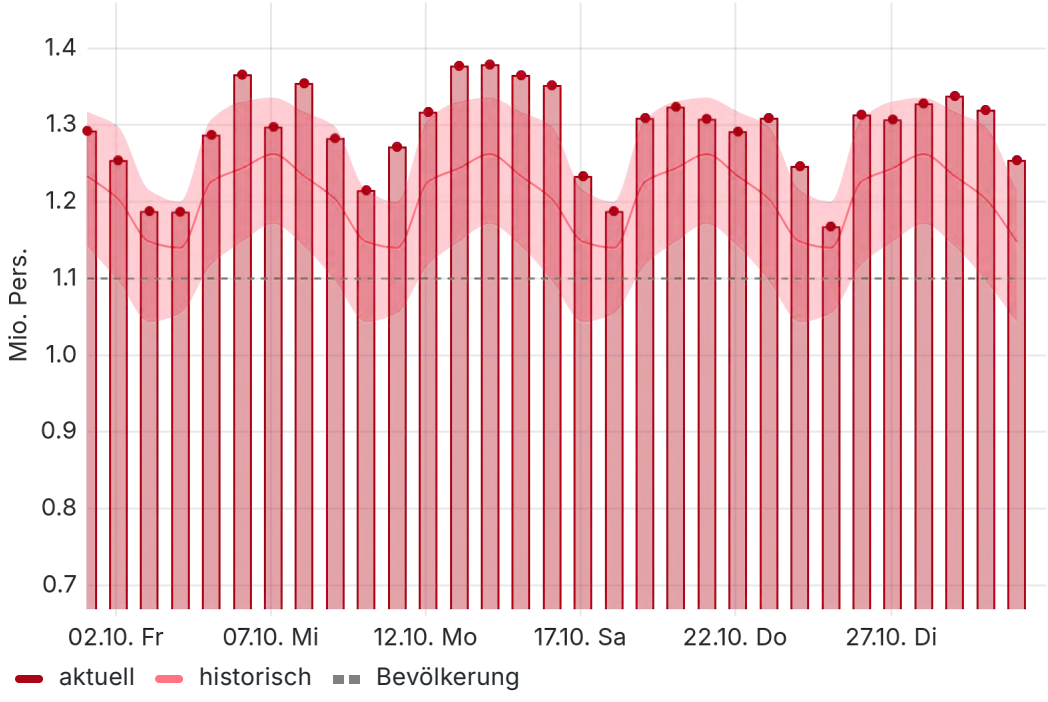


Als Säulendiagramm wird das maximale Aufkommen von Handynutzer*innen nebst historischem Vergleichswert dargestellt. Der historische Vergleich wird je Wochentag im 365 Tage-Intervall vor dem ausgewählten Zeitraum errechnet. Um den historischen Vergleich wird eine Wahrscheinlichkeitswolke aus dem 10. und 90. Perzentil gebildet, um Ausreißer vor dem historischen Kontext interpretieren zu können. Außerdem wird die Bevölkerung (2025) des jeweiligen Gebiets zum Größenvergleich als Konstante eingezeichnet.
Hinweis: Aufgrund einer Systemaktualisierung fließen nur Daten ab dem 01.11.2025 in die Berechnung der Historie ein.

Die Messuhren zeigen für die Gebiete gesamtstädtisch, linksrheinische und rechtsrheinische Innenstadt auf einer Skala von -10% bis +10% die Differenz des aktuellen Personenaufkommens gegenüber dem historischen. Eine positive Differenz bedeutet ein Mehraufkommen des aktuellen Berichtzeitraums gegenüber der Historie und wird in der Darstellung rot eingefärbt. Eine negative Differenz bedeutet ein Minderaufkommmen und wird in der Darstellung grün eingefärbt.

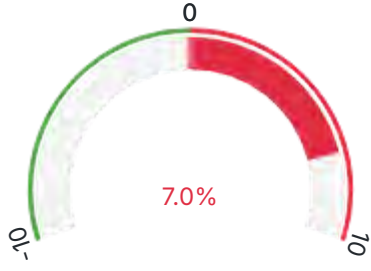
Die übergeordneten Tabellen zeigen die entsprechenden mittleren Zahlenwerte zum aktuellen und historischen Aufkommen.

Gesamtstädtisches Maximalaufkommen von Handynutzer*innen mit historischem Vergleich



Ø aktuell	Ø historisch
1.29 Mio. Pers.	1.21 Mio. Pers.

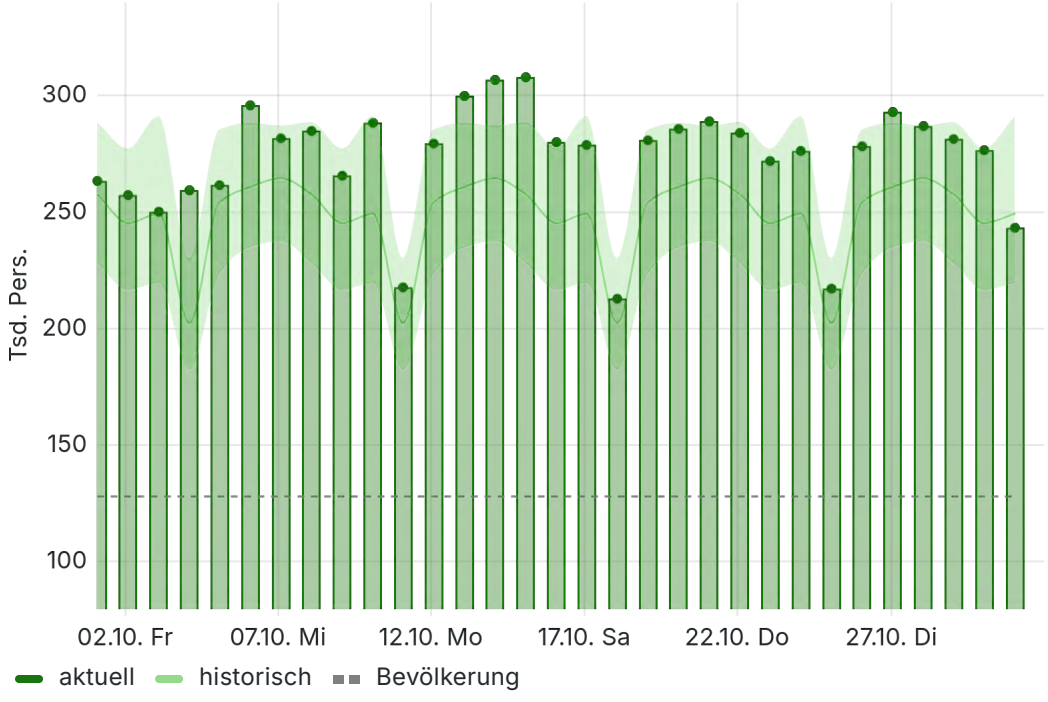
Mittlere Differenz des gesamtstädtischen Pe...





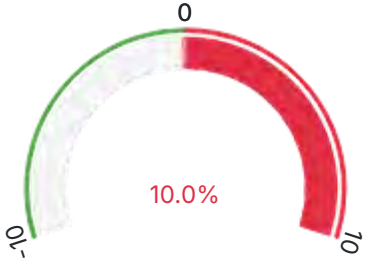
Betrachtet wird hier das Gesamtstadtgebiet Kölns mit einer Fläche von rund 405 km².

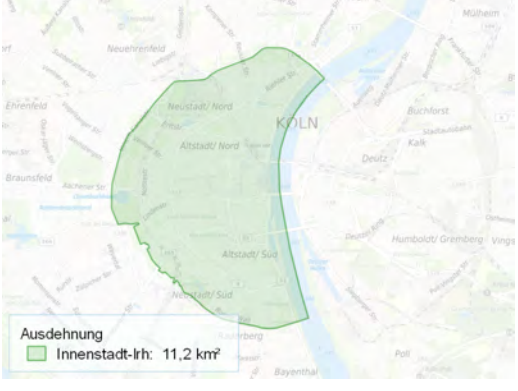
Maximalaufkommen von Handynutzer*innen im linksrheinischen Innenstadtbereich mit hist...



Ø aktuell	Ø historisch
273 Tsd. Pers.	248 Tsd. Pers.

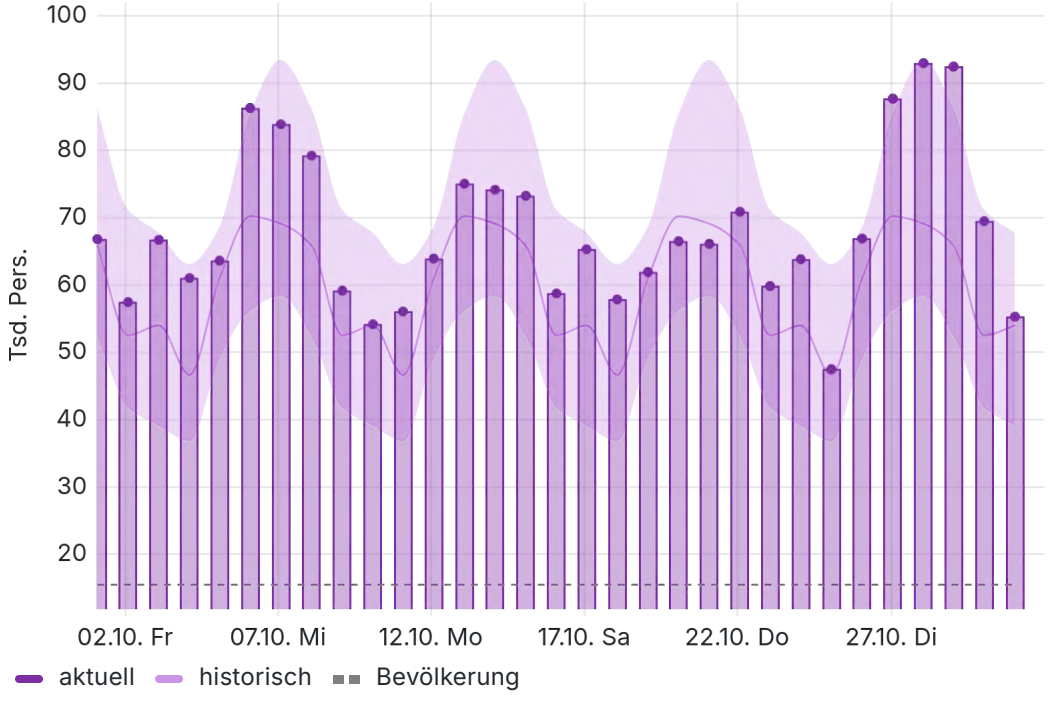
Mittlere Differenz des linksrheinischen Perso...





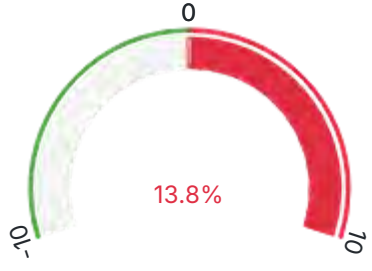
Betrachtet wird hier der linksrheinische Innenstadtbereich mit einer Fläche von rund 11,2 km².

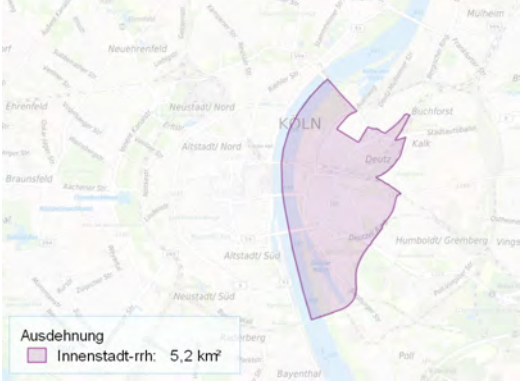
Maximalaufkommen von Handynutzer*innen im rechtsrheinischen Innenstadtbereich mit his...



Ø aktuell	Ø historisch
67.9 Tsd. Pers.	59.7 Tsd. Pers.

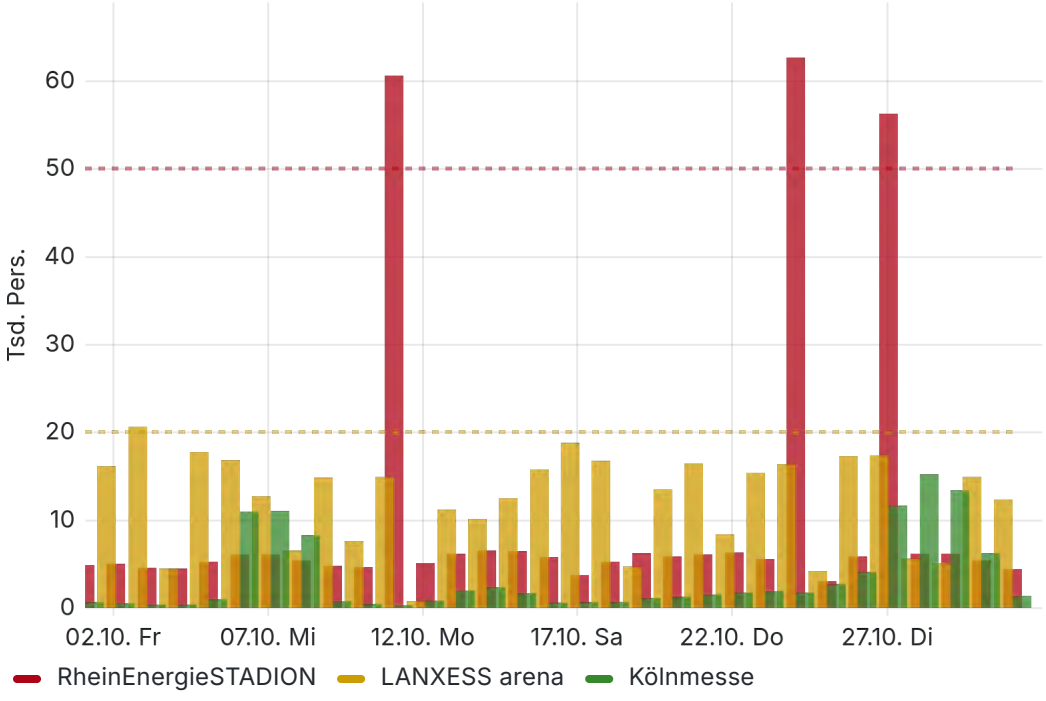
Mittlere Differenz des rechtsrheinischen Pe...





Betrachtet wird hier der rechtsrheinische Innenstadtbereich mit einer Fläche von rund 5,2 km².

Maximales Aufkommen von Handynutzer*innen im 'Kölner Eventbereich'



Mittleres Aufkommen im 'Kölner-Eventbereich' [Tsd. Pers.] und Differenz [%]

akt. Stadion	hist. Stadion	dif. Stadion
192.9	190.3	1.4%
akt. Messe	hist. Messe	dif. Messe
63.2	69	-8.4%
akt. Arena	hist. Arena	dif. Arena
105.6	81.2	30.0%

Betrachtet wird hier der 'Kölner Eventbereich' bestehend aus dem RheinEnergieSTADION, der Kölnmesse und der LANXESS arena.

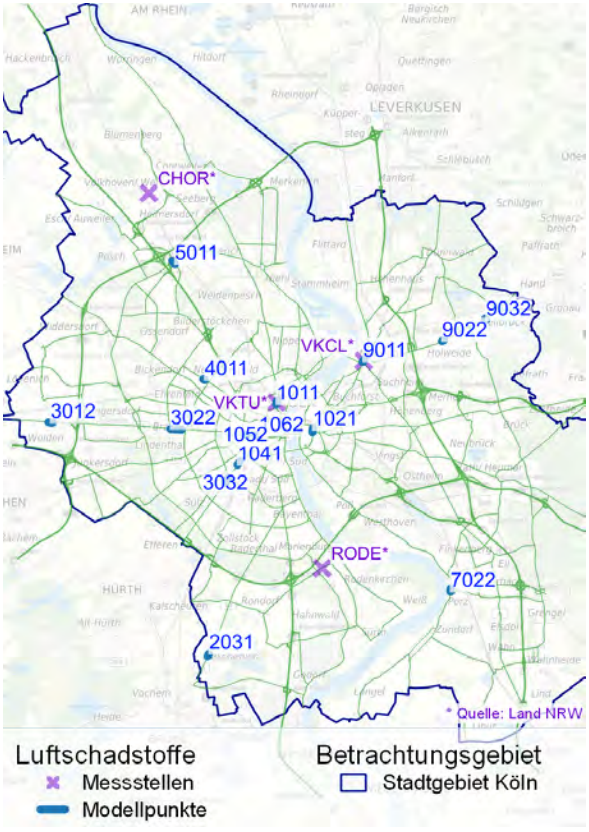
Im Säulendiagramm wird das Aufkommen in der Einheit [Tsd. Pers./Tag] abgebildet. Außerdem werden die Besucherkapazitäten der Event-Locations als gestrichelte Konstante dargestellt.

Die Kennwerte zeigen das mittlere Aufkommen von Handynuter*innen [Tsd. Pers./Tag] im Berichtszeitraum gegenüber dem historisch gemittelten und berechnen deren prozentuale Differenz [%].

Luftschadstoffe

Das von MoCKiii verwendete Umweltmodul ist ein modellbasiertes Monitoring-System zur stadtweiten Überwachung der Luftschadstoffbelastung in Echtzeit. Das System berechnet die NO_2-, PM_{10}- und $PM_{2,5}$-Immissionen für vordefinierte Hotspots im Kölner Stadtgebiet in halbstündlicher Auflösung. Als Eingangsdaten für diese Modellierungen dienen aktuelle Verkehrsdaten, Luftschadstoffmesswerte sowie meteorologische Daten. Mit diesen werden die Emissionen des Kfz-Verkehrs, die Hintergrundkonzentrationen und die Immissionen im Straßenraum modelliert.

Die untenstehende Karte zeigt die betrachteten Standorte. Zur Darstellung ausgewählt wurden zunächst nur jene Standorte an denen eine LANUV-Vergleichsmessung mindestens in Form eines NO_2-Passivsensors existiert.



In der nachfolgenden Tabelle werden neben dem Standort und der korrespondierenden LANUV-Messstelle das per MoCKiii berechnete Monatsmittel der NO_2-, PM_{10}- und $PM_{2,5}$-Konzentration [µg/m³] des ausgewählten Zeitbereichs sowie eine Abschätzung über die Veränderung gegenüber den letzten zwei Monaten (3-Monats-Trend) dargestellt.

Werteinfärbung [µg/m³]:

NO_2	>= 30 & < 40	>= 40
$PM_{2,5}$	-	>= 25
PM_{10}	>= 40 & < 50	>= 50

Siehe auch:

- Umweltbundesamt
- LANUV

Hot Spots-Modell - Mittlere Luftschadstoff-Konzentration aktuell und 3-Monats-Trend

IMMIS	Standort	NO_2	Trend	$PM_{2.5}$	Trend	PM_{10}	Trend	LANUV
1011	Turiner Str	18.5	↘	9.0	↗	15.5	↗	VKTU
1021	Justinian Str	20.1	↘	9.8	↗	16.8	↗	KJUS
1041	Luxemburger Wall	20.8	↘	10.3	↗	17.8	↗	KNLS
1052	Hahnenstr	26.0	↗	13.2	↗	22.8	↗	KAHA
1062	Neumarkt	27.1	↗	13.9	↗	24.0	↗	KNEU
2031	Brühler Landstr	13.7	↘	7.9	↗	13.6	↗	KMEB
3012	Weiden HST	18.1	↘	9.4	↗	16.3	↗	KWEI
3022	Aachener Str	20.1	↘	10.4	↗	18.0	↗	KOAB
3032	Luxemburger Str	19.8	↘	10.1	↗	17.4	↗	VKLS
4011	Subbelrahter Str	19.8	↘	9.8	↗	16.8	↗	KOSE
5011	Lindweilerweg	16.8	↘	8.1	↗	13.9	↗	KLLW
7022	Hauptstr Porz	18.1	↘	9.8	↗	16.8	↗	KOHA
9011	Clevischer Ring	18.6	↘	9.1	↗	15.7	↗	VKCL
9022	Berg.Gladbacher Str	20.5	↗	10.4	↗	17.9	↗	KOBG

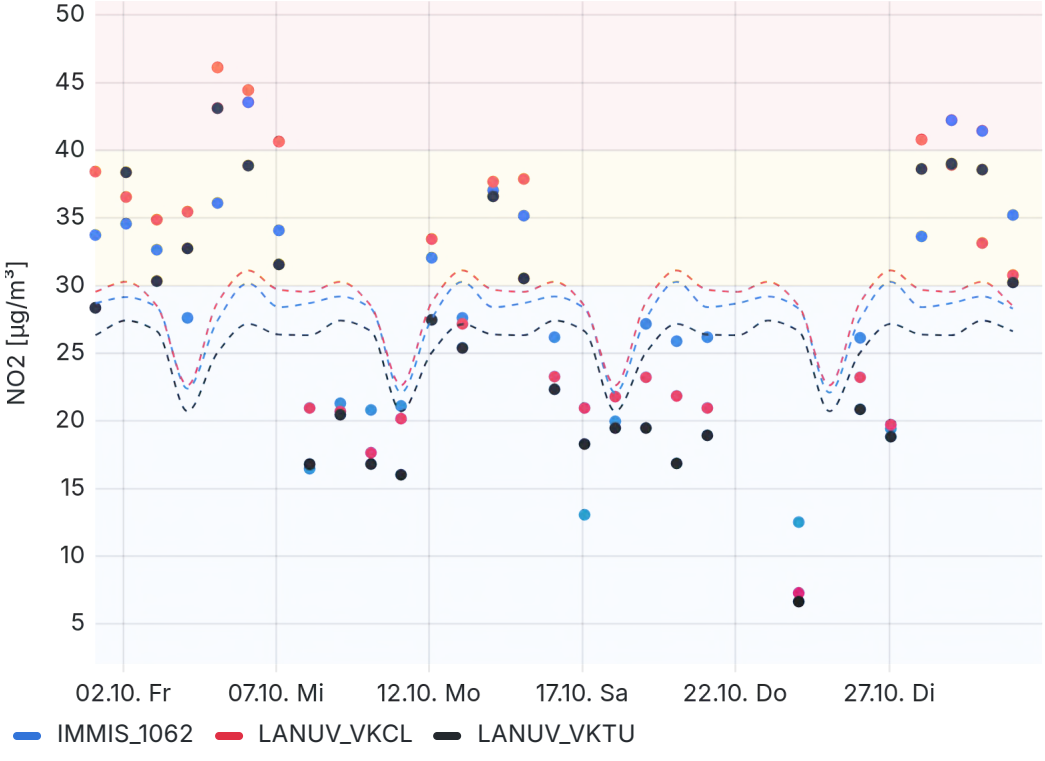
LANUV-Messstellen - Mittlere Luftschadstoff-Konzentration aktuell und 3-Monats-Trend

LANUV	Standort	NO_2	Trend	$PM_{2.5}$	Trend	PM_{10}	Trend
CHOR	Köln-Chorweiler	16.3	↘	-		10.1	↘
RODE	Köln-Rodenkirchen	15.9	↗	-		10.9	↘
VKCL	Clevischer Ring	28.4	↘	8.0	↗	12.9	↗
VKTU	Turiner Straße	26.5	↘	8.1	↗	14.6	↘

Top-3 Sensoren - Mittlere Luftschadstoff-Konzentration aktuell und 3-Monats-Trend

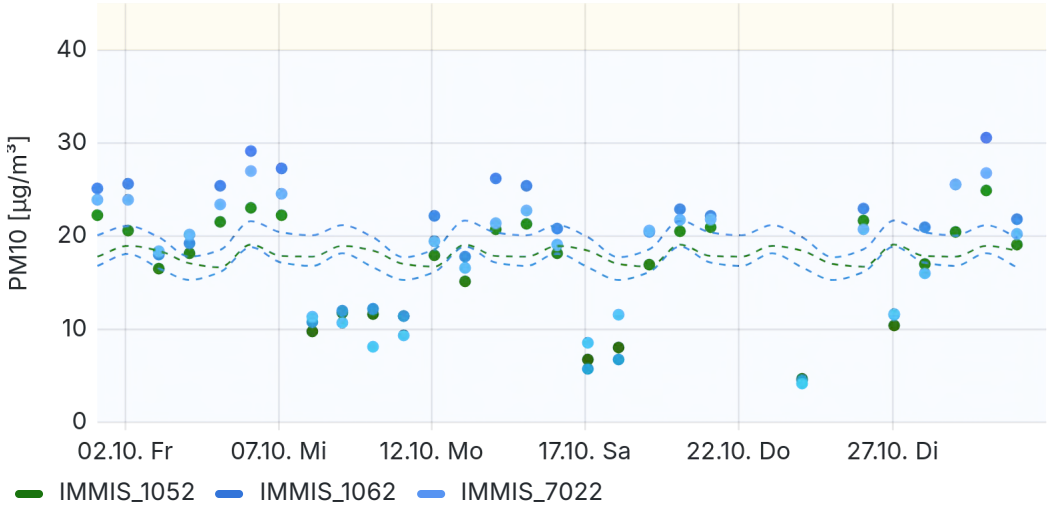
ID	Standort	NO_2	Trend	$PM_{2.5}$	Trend	PM_{10}	Trend	LANUV
1062	Neumarkt	27.1	↗	13.9	↗	23.9	↗	KNEU
VKCL	Clevischer Ring	28.4	↘	8.0	↗	12.9	↗	VKCL
VKTU	Turiner Straße	26.5	↘	8.1	↗	14.6	↘	VKTU

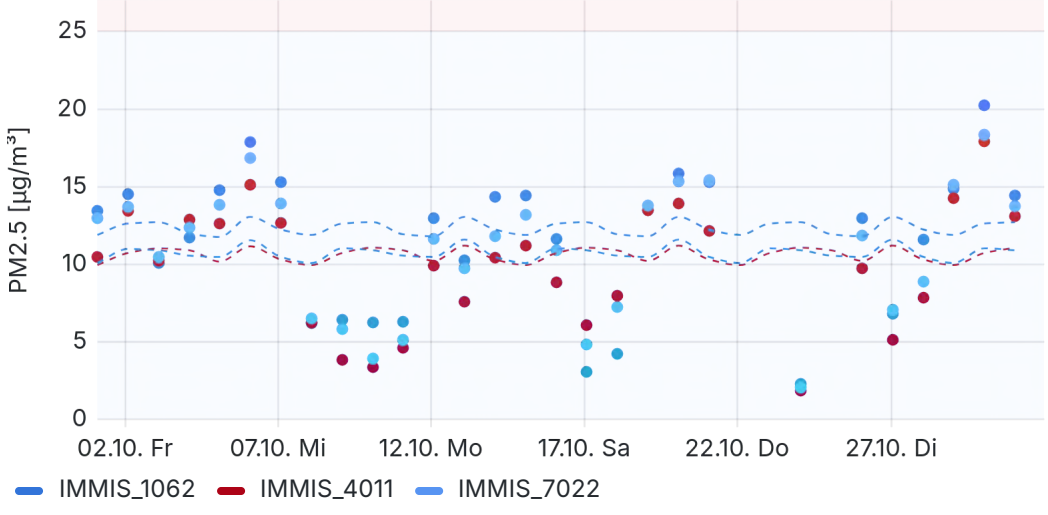
Top-3 Sensoren - Mittlere Luftschadstoff-Konzentration NO_2 mit historischem Vergleich



Als Punktwolkendiagramm wird die mittlere Konzentration [µg/m³] des Luftschadstoffs NO_2 dargestellt. Eingang in die Darstellung finden zwecks Übersicht nur die Top 3-Modellpunkte, also jene Orte deren Monatsmittel NO_2 im ausgewählten Zeitraum am höchsten waren. Die Punkte stellen dabei den aktuellen und die gestrichelte Linie den historischen Wert dar.

Top 3-Sensoren - Mittlere PM10/ PM2.5-Konzentration mit historischem Vergleich





Als Punktwolkendiagramm wird die mittlere Konzentration [µg/m³] der Feinstäube PM10 und PM2.5 dargestellt. Eingang in die Darstellung finden zwecks Übersicht nur die Top 3-Modellpunkte, also jene Orte deren Monatsmittel PM10/ PM2.5 im ausgewählten Zeitraum am höchsten waren. Die Punkte stellen dabei den aktuellen und die gestrichelte Linie den historischen Wert dar.

Glossar

BAB	Strecken der Bundesautobahn	MiD	Mobilität in Deutschland
Diff.	Differenz		https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	Mio.	Millionen
FCD	Floating Car Data	MIV	motorisierter Individualverkehr
Fuß	Zufußgehende	MoCKiii	Mobilitäts-Cockpit Köln
Fz	Fahrzeug		MoCKiii auf stadt-koeln.de
hist.	historisch	MRV	Mobilitätsrelevantes-Verkehrsnetz
HST	Haltestelle	NO2	Stickstoffdioxid
IMMIS	Monitoring-System zur stadtweiten Überwachung	NRW	Nordrhein-Westfalen
	der Luftschadstoff- und Lärmbelastung in Echtzeit	ÖV	Öffentlicher Verkehr
	https://immis-mt.ivu-umwelt.de/immismt/system/1	Pers.	Person
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und	PM10	Partikel mit einem Durchmesser
	Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen		kleiner gleich 10 µm
	https://www.lanuv.nrw.de/	PM2.5	Partikel mit einem Durchmesser
LOS1	Level of Service Stufe 1 (freier Verkehr)		kleiner gleich 2,5 µm
LOS2	Level of Service Stufe 2 (stockender Verkehr)	POI	Point of Interest
LOS3	Level of Service Stufe 3 (gestauter Verkehr)	Rad	Fahrradfahrende
lrh	linksrheinisch	RhE	RheinEnergie
LSA	Lichtsignalanlage	rrh	rechtsrheinisch
Max.	maximal	TEU	Traffic Eye Universal
		Tsd.	Tausend

Datenquelle der kartografischen Kartendarstellung:
Stadtplanwerk Ruhrgebiet 2.0 © Regionalverband Ruhr und Kooperationspartner (Datenlizenz Deutschland – Namensnennung – Version 2.0),
Datengrundlagen: ALKIS, ATKIS - Land NRW/Katasterämter (Datenlizenz Deutschland - Zero - Version 2.0) und © OpenStreetMap - Mitwirkende (License: Open Database License)

Herausgegeben vom

Amt für Verkehrsmanagement

Stadthaus Deutz - Westgebäude
Willy-Brandt-Platz 2, 50679 Köln

Auskunft - Stichwort 'MoCKiii'
0221 221-27172
verkehrsmanagement@stadt-koeln.de