



## MoCKiii-Monatsbericht

05.12.2025

01.11.2025 --> 30.11.2025

MoCKiii (Mobilitäts-Cockpit Köln) ist ein vom Bundesministerium für Digitales und 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: <https://www.stadt-koeln.de/leben-in-koeln/verkehr/verkehrsmanagement/mobilitaets-cockpit-koeln-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 Verkehrsnetz (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. Auf diese Weise lässt sich eine Differenz zwischen der gemittelten Historie und der aktuellen Fahrleistung errechnen.

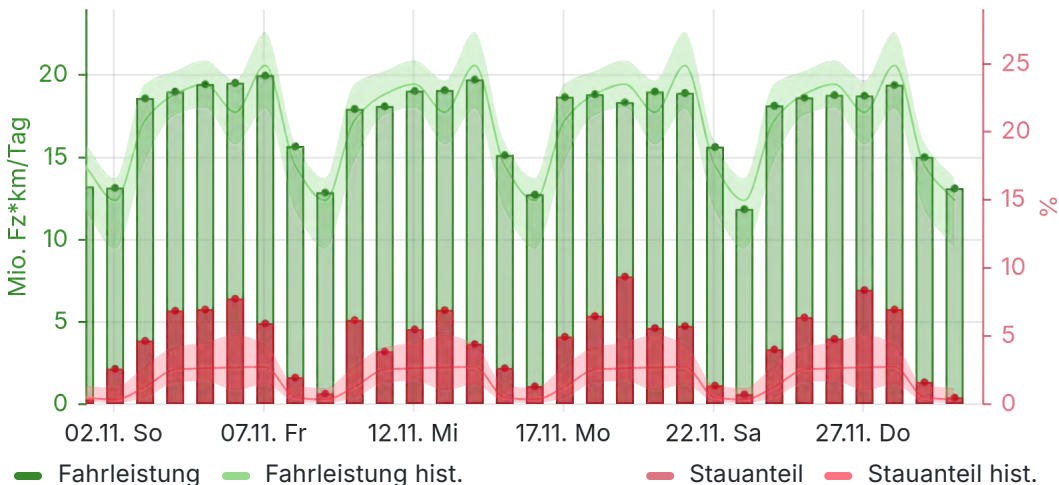
In den nachfolgenden Säulendiagrammen wird die Fahrleistung nebst historischem Vergleichswert dargestellt. Um den historischen Vergleich wird eine Wahrscheinlichkeitswolke aus dem 10. und 90. Perzentil gebildet, um Ausreißer vor dem historischen Kontext interpretieren zu können.

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...



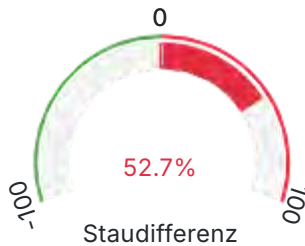
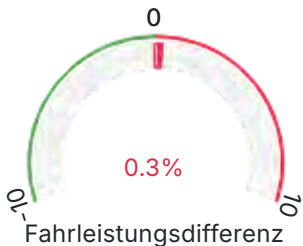
#### Mittlere Fahrleistung im Kölner Hauptst...

Ø aktuell	Ø historisch
17.21 Mio. Fz*km/Tag	17.17 Mio. Fz*km/Tag

#### Mittlerer Stauanteil im Kölner Hauptstre...

Ø aktuell	Ø historisch
5.2%	3.4%

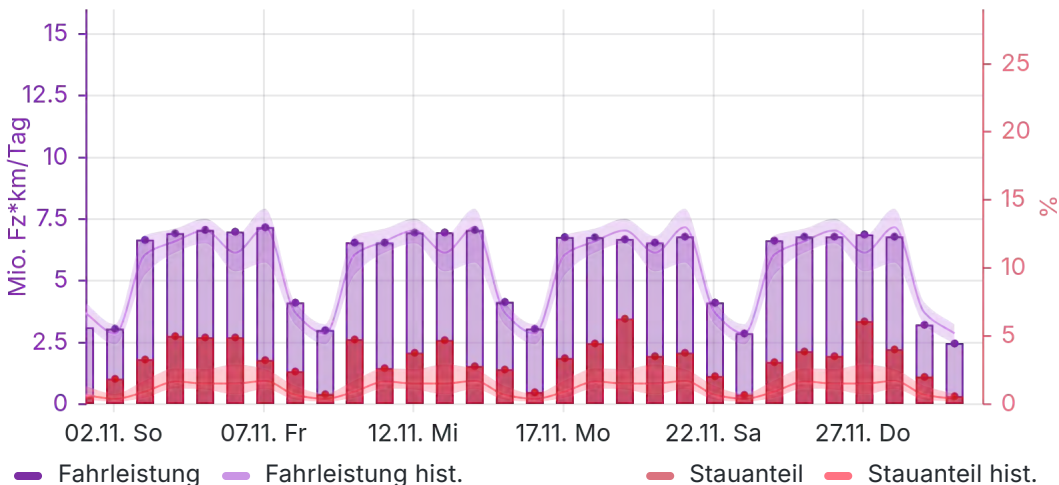
### Mittlere Fahrleistungs- und Staudifferenz im Kölner Hauptstreckennetz (MRV+BAB)



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...**



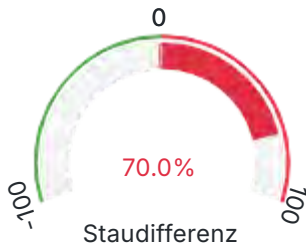
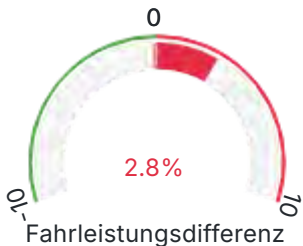
**Mittlere Fahrleistung im mobilitätsrelev...**

Ø aktuell	Ø historisch
5.65 Mio. Fz*km/Tag	5.50 Mio. Fz*km/Tag

**Mittlerer Stauanteil im mobilitätsrelevan...**

Ø aktuell	Ø historisch
3.6%	2.1%

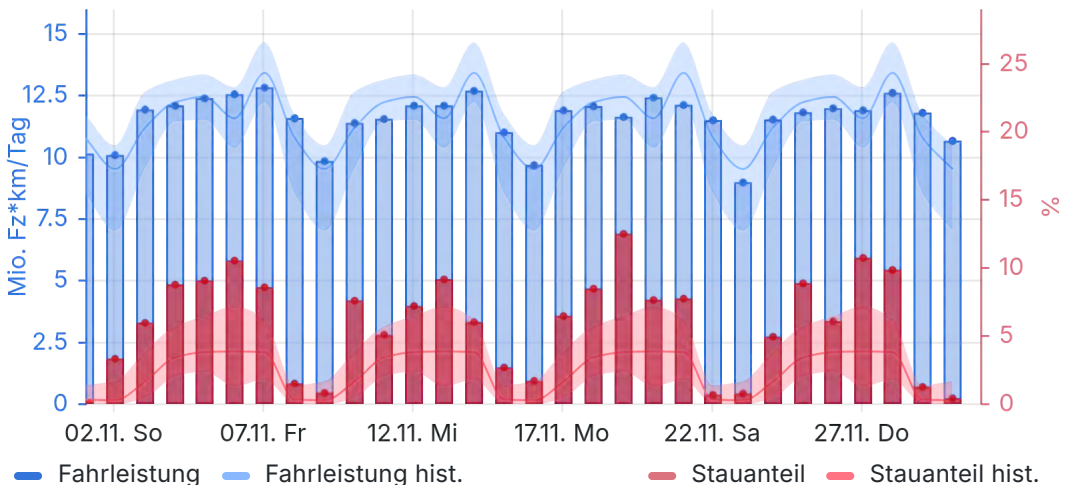
**Mittlere Fahrleistungs- und Staudifferenz im mobilitätsrelevanten Verkehrsnetz Köln (MRV)**



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



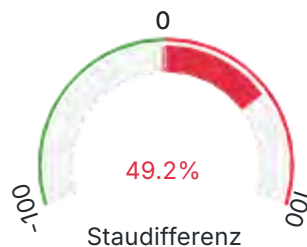
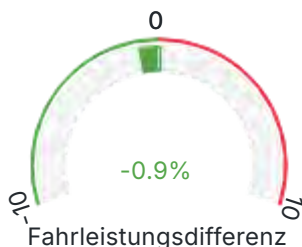
#### Mittlere Fahrleistung auf dem 'Kölner-A...

Ø aktuell	Ø historisch
11.57 Mio. Fz*km/Tag	11.67 Mio. Fz*km/Tag

#### Mittlerer Stauanteil auf dem 'Kölner-Aut...

Ø aktuell	Ø historisch
6.0%	4.1%

### 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

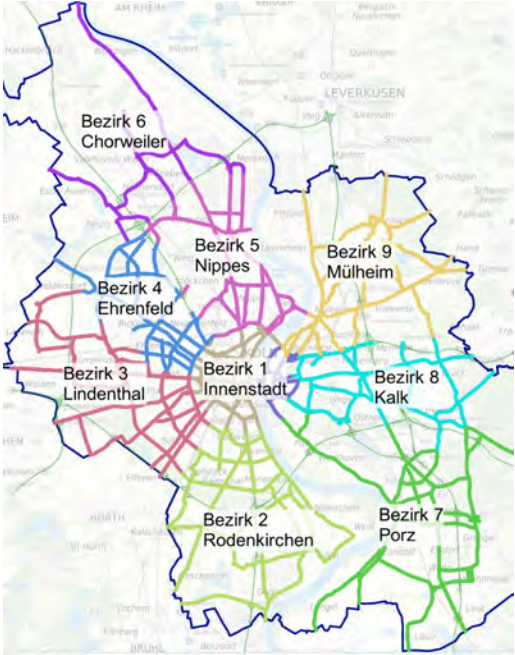
Gebiet	Ø DTV	hist.	Diff.	Ø Stau	hist.	Diff.
Hauptstreckennetz (MRV+BAB)	42.4	42.6	-0.4%	5.7%	3.8%	50.5%
Mobilitätsrelevantes Verkehrsnetz	12.1	11.8	2.8%	3.6%	2.1%	70.0%
Kölner Autobahnring	72.7	73.4	-0.9%	6.0%	4.1%	49.2%
RheinEnergieSTADION	19.9	18.2	9.3%	3.3%	2.0%	67.3%
Kölnmesse & LANXESS arena	24.7	24.5	1.1%	4.5%	1.2%	278.2%
Innenstadt linksrheinisch	18.7	18.7	-0.4%	3.7%	2.1%	74.4%
Innenstadt rechtsrheinisch	18.5	17.9	3.5%	3.8%	1.2%	219.8%





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	18.6	18.3	1.5%	3.7%	1.7%	125.8%
2 - Rodenkirchen	10.2	10.2	-0.2%	2.9%	1.5%	88.3%
3 - Lindenthal	12.9	12	6.8%	3.3%	2.0%	68.8%
4 - Ehrenfeld	13.8	13.2	4.3%	5.0%	2.9%	70.3%
5 - Nippes	13.3	12.6	5.0%	5.4%	2.9%	85.5%
6 - Chorweiler	6.9	7	-1.3%	2.9%	1.0%	184.9%
7 - Porz	8.7	8.5	3.3%	3.4%	1.7%	103.4%
8 - Kalk	14.8	14.6	1.5%	2.7%	1.1%	145.1%
9 - Mülheim	9.1	8.6	5.8%	3.0%	1.7%	71.0%



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	63.2	65.3	-3.3%	4.9%	4.5%	9.6%
3 - Lindenthal	75.8	76.8	-1.3%	8.1%	4.4%	81.8%
4 - Ehrenfeld	66.8	64.5	3.6%	12.6%	6.1%	107.6%
6 - Chorweiler	75.9	71.9	5.5%	8.3%	3.2%	159.8%
7 - Porz	61.3	62.2	-1.5%	3.4%	1.6%	110.8%
8 - Kalk	67.7	69.4	-2.4%	5.6%	3.1%	81.0%
9 - Mülheim	113	117.9	-4.2%	7.1%	4.7%	52.0%





## Modal Split

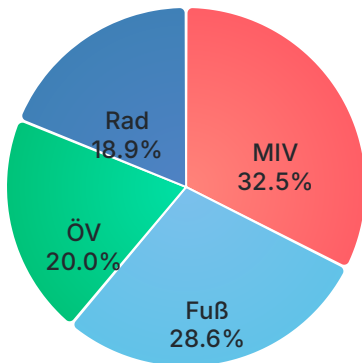
Im Zentrum der Modal Split-Betrachtung von MoCKiii steht die Aufzeichnung dessen Veränderung anhand aktueller Verkehrszahlen für die vier Verkehrsmodi motorisierter Individualverkehr (MIV), öffentlicher Verkehr (ÖV), Radverkehr (Rad) sowie Zufußgehende (Fuß). Als Ausgangswert dient das Ergebnis der Haushaltsbefragung [SUMP 2022](#). Mit diesem werden die aktuellen Zählraten verkehrlicher Detektion normiert und anhand von Quell-Ziel-Beziehungen aus Mobilfunkdaten geeignet auf die Gesamtbevölkerung skaliert. Die Zählraten 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.

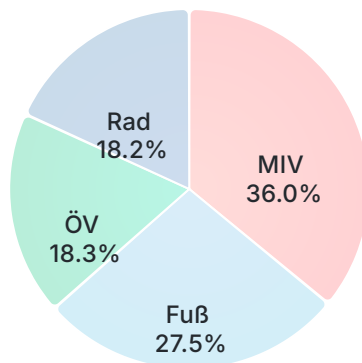
### Legende



### Mittlerer Modal Split diesen Monats



### Historischer mittlerer Modal Split der vorherigen...

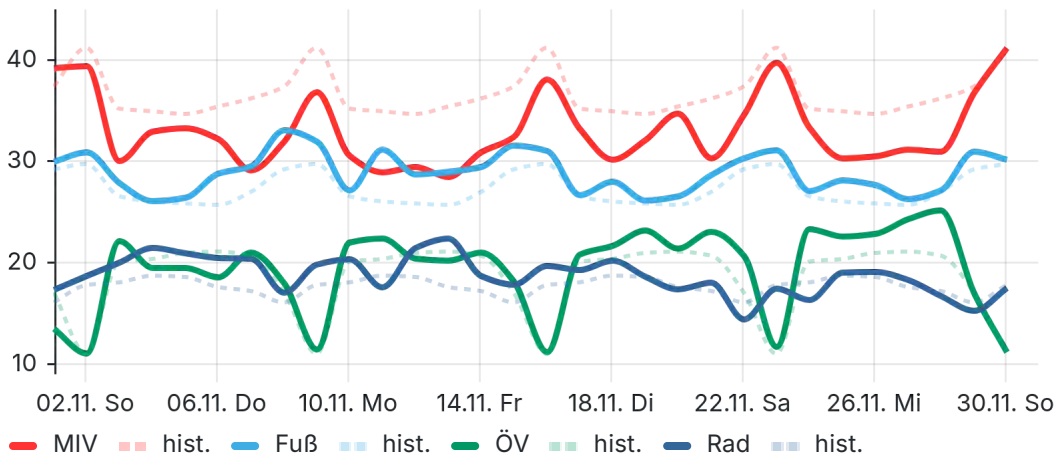


### Modal Split Differenz je Modus gegenüber historischem Vergleich

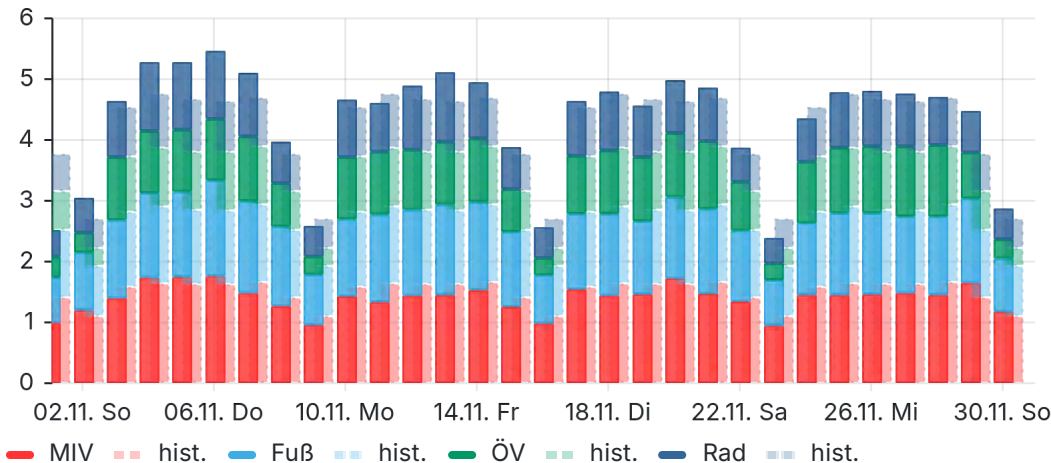




### Relativer Modal Split [%/Tag] mit historischem Vergleich



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

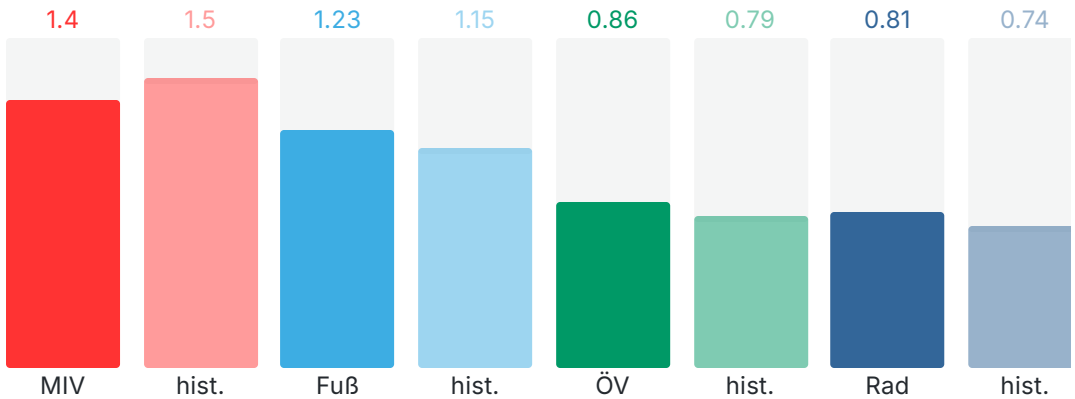


Für den betrachteten Zeitraum wird die prozentuale Aufteilung des Kölner Modal Split [%/Modus x Tag] nebst historischem Vergleichswert als Ganglinie dargestellt.

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.



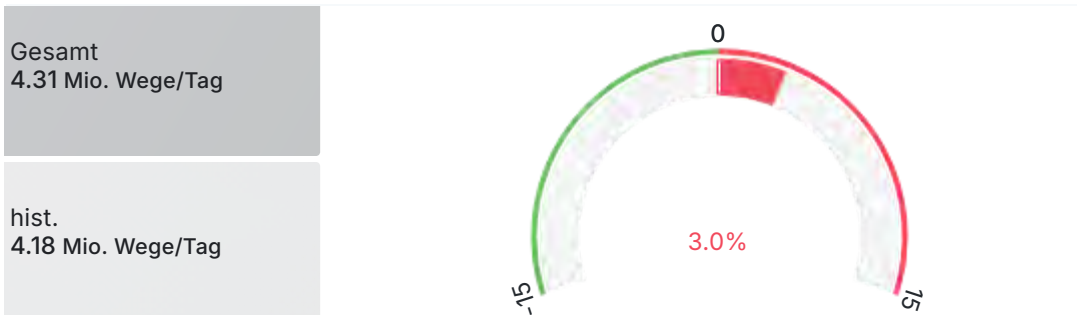
### Mittlere Wege je Modus [Mio. Wege/Tag] gegenüber historischem Vergleich



### Prozentuale Differenz je Modus gegenüber historischem Vergleich



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



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.

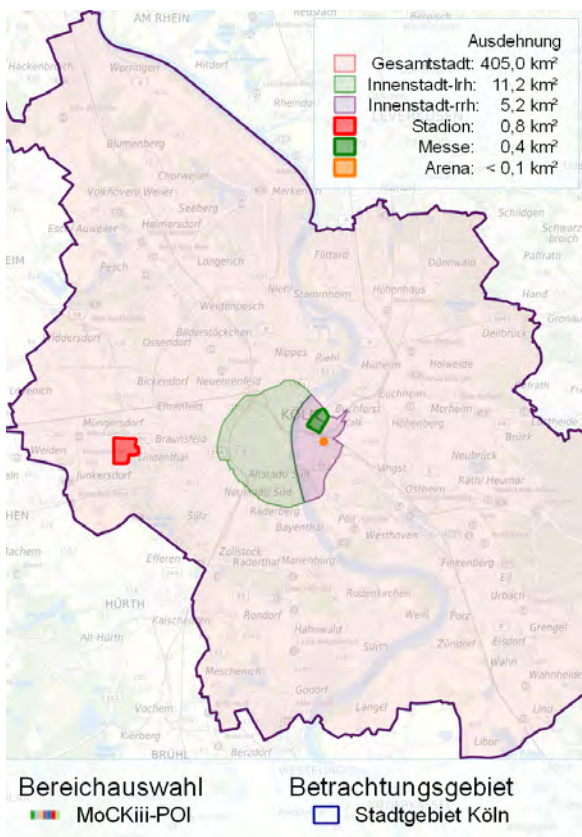
Die Messuhr zeigt auf einer Skala von -15% bis +15% die prozentuale Differenz der aktuellen Gesamtnachfrage gegenüber der historischen.



## 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].



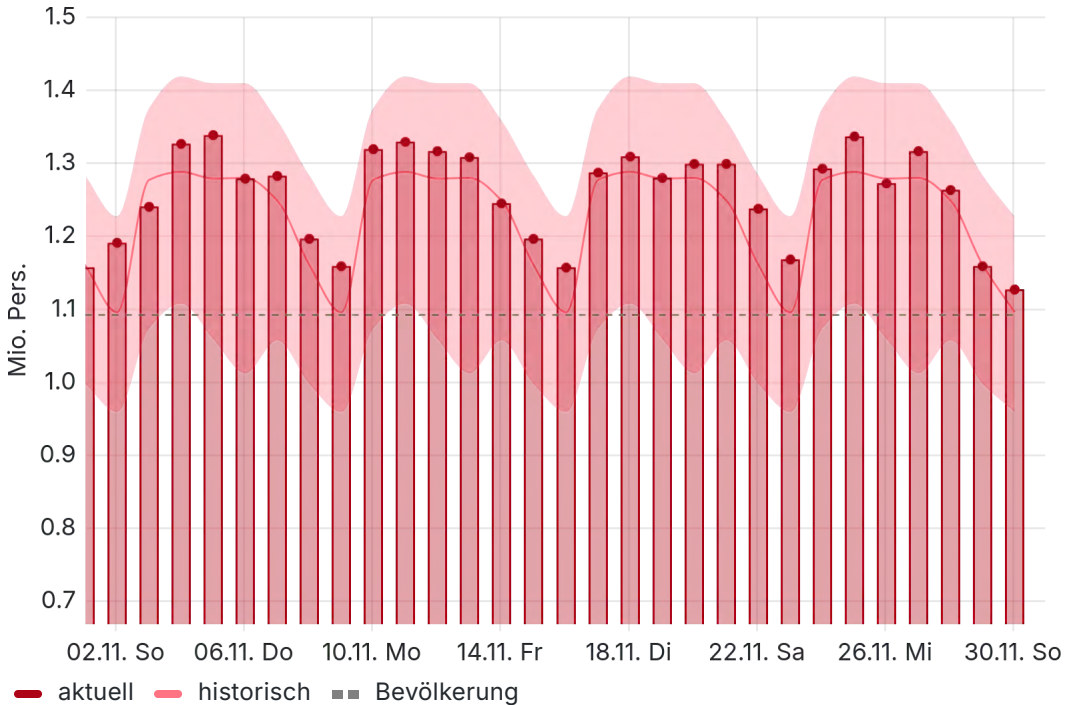
Als Säulendiagramm wird das maximale Aufkommen von Handynutzer\*innen nebst historischem Vergleichswert dargestellt. Der historische Vergleich wird je Wochentag im 365 Tage-Intervall vor dem ausgewählten Zeitraum errechnet. Um den historischen Vergleich wird eine Wahrscheinlichkeitswolke aus dem 10. und 90. Perzentil gebildet, um Ausreißer vor dem historischen Kontext interpretieren zu können. Außerdem wird die Bevölkerung (2022) des jeweiligen Gebiets zum Größenvergleich als Konstante eingezeichnet.

Die Messuren 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 Berichtszeitraums gegenüber der Historie und wird in der Darstellung rot eingefärbt. Eine negative Differenz bedeutet ein Minderaufkommen und wird in der Darstellung grün eingefärbt.

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



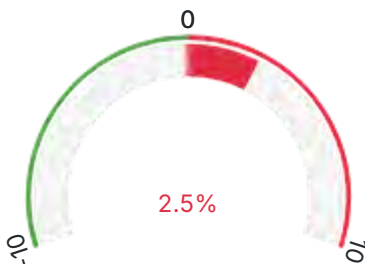
### Gesamtstädtisches Maximalaufkommen von Handynutzer\*innen mit historischem Vergleich



Ø aktuell  
1.26 Mio. Pers.

Ø historisch  
1.23 Mio. Pers.

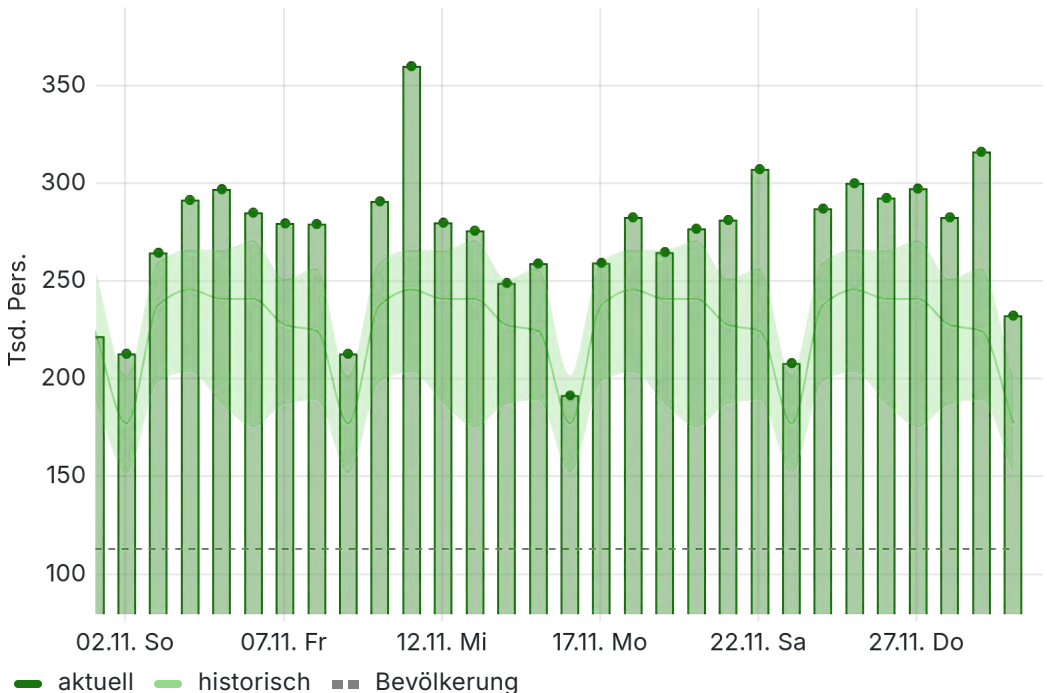
### Mittlere Differenz des gesamtstädtischen Pe...



Betrachtet wird hier das Gesamtstadtgebiet Kölns mit einer Fläche von rund 405 km<sup>2</sup>.



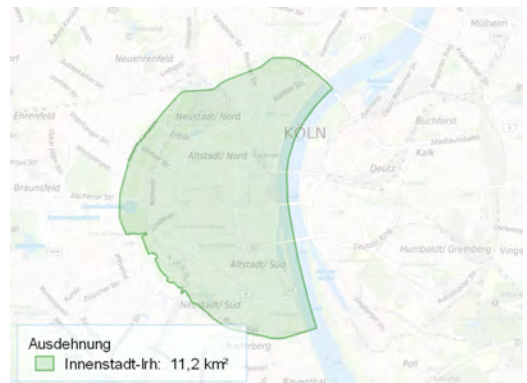
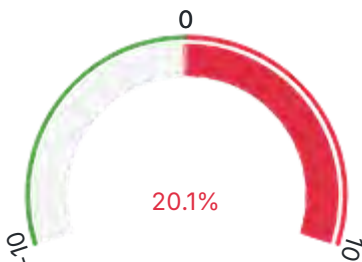
### Maximalaufkommen von Handynutzer\*innen im linksrheinischen Innenstadtbereich mit hist...



Ø aktuell  
271 Tsd. Pers.

Ø historisch  
226 Tsd. Pers.

### Mittlere Differenz des linksrheinischen Perso...

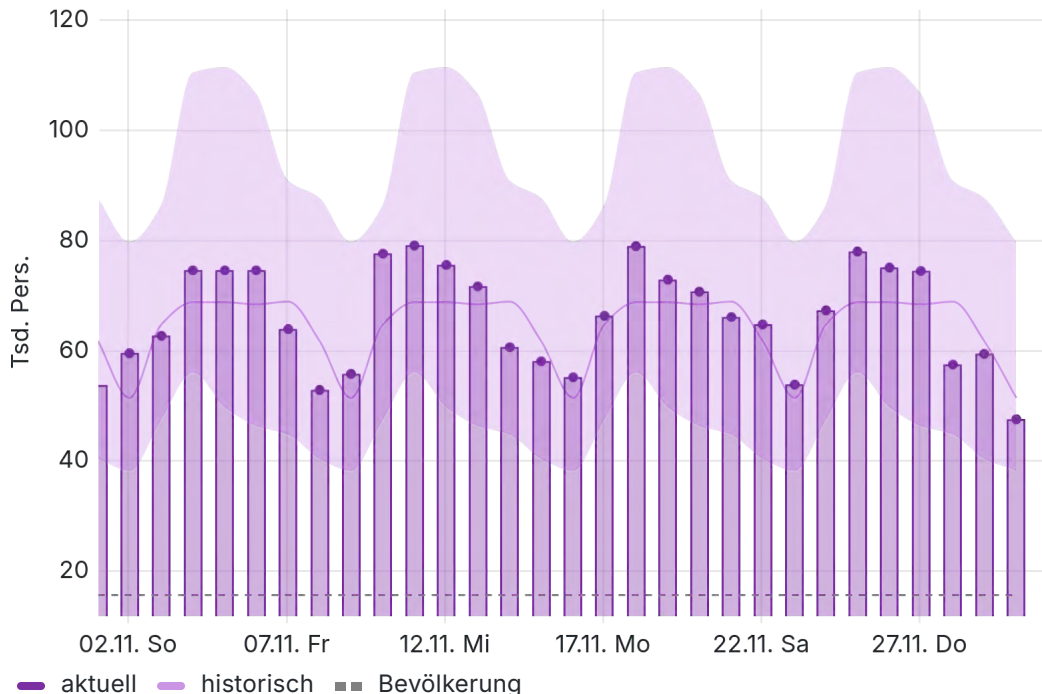


Betrachtet wird hier der linksrheinische Innenstadtbereich mit einer Fläche von rund 11,2 km².





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



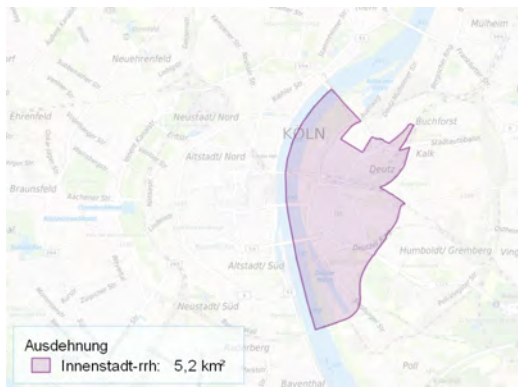
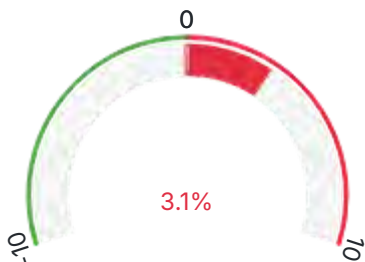
Ø aktuell

66.2 Tsd. Pers.

Ø historisch

64.2 Tsd. Pers.

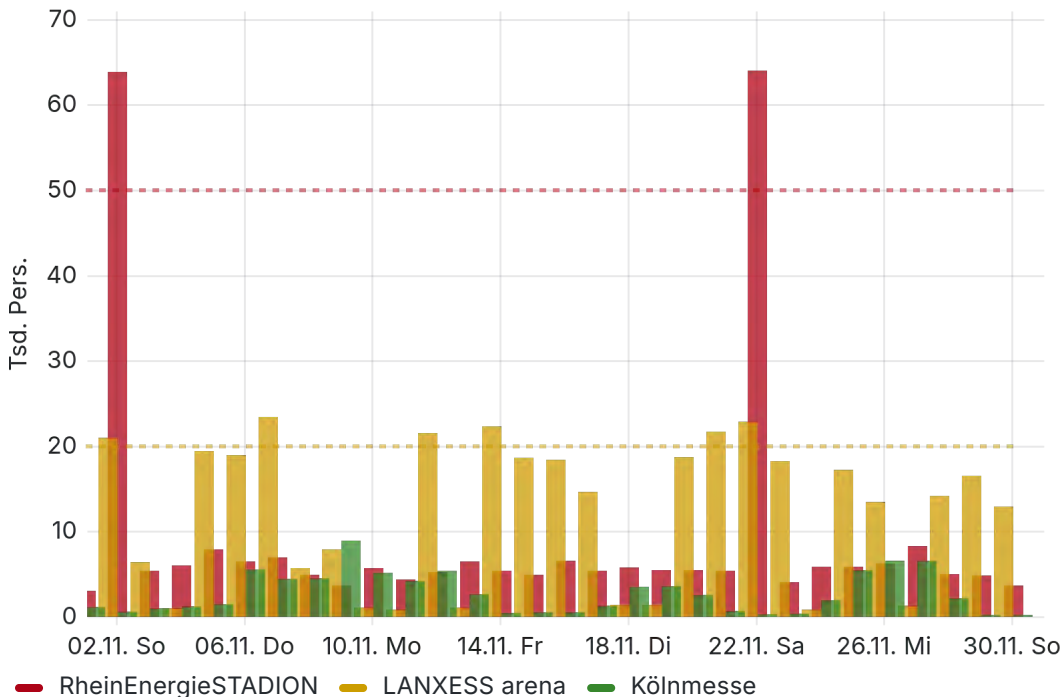
**Mittlere Differenz des rechtsrheinischen Pe...**



Betrachtet wird hier der rechtsrheinische Innenstadtbereich mit einer Fläche von rund 5,2 km<sup>2</sup>.



### Maximales Aufkommen von Handynutzer\*innen im 'Kölner Eventbereich'



### Mittleres Aufkommen im 'Kölner-Eventbereich'

[Tsd. Pers.] und Differenz [%]

akt. Stadion  
199.4

hist. Stadion  
168.2

dif. Stadion  
18.6%

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

akt. Messe  
49.8

hist. Messe  
84.8

dif. Messe  
-41.3%

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

akt. Arena  
120.4

hist. Arena  
88.7

dif. Arena  
35.7%

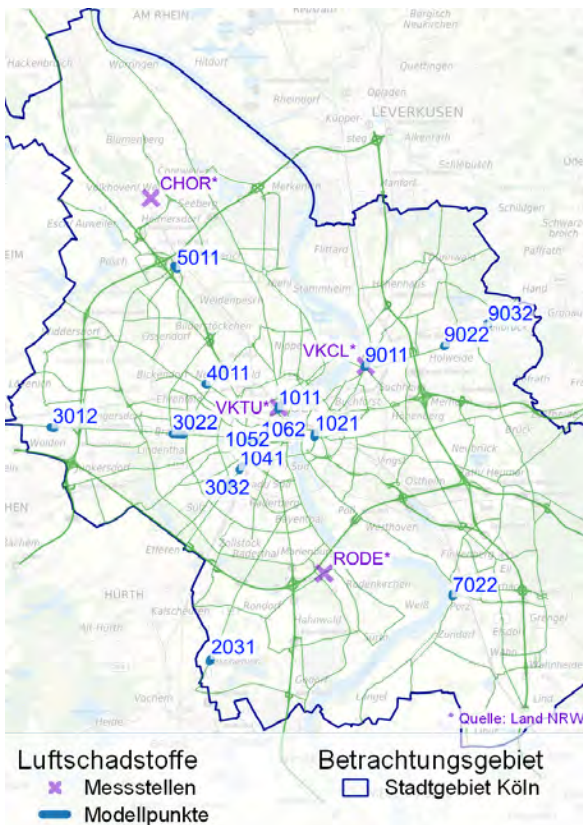
Die Kennwerte zeigen das mittlere Aufkommen von Handynutzer\*innen [Tsd. Pers./Tag] im Berichtszeitraum gegenüber dem historisch gemittelten und berechnen deren prozentuale Differenz [%].



## Luftschadstoffe

Das von MoCKiii verwendete Umweltmodul ist ein modellbasiertes Monitoring-System zur stadtweiten Überwachung der Luftschadstoffbelastung in Echtzeit. Das System berechnet die  $\text{NO}_2$ -,  $\text{PM}_{10}$ - und  $\text{PM}_{2,5}$ -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  $\text{NO}_2$ -Passivsenors existiert.



In der nachfolgenden Tabelle werden neben dem Standort und der korrespondierenden LANUV-Messstelle das per MoCKiii berechnete Monatsmittel der  $\text{NO}_2$ -,  $\text{PM}_{10}$ - und  $\text{PM}_{2,5}$ -Konzentration [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] des ausgewählten Zeitbereichs sowie eine Abschätzung über die Veränderung gegenüber den letzten zwei Monaten (3-Monats-Trend) dargestellt.

Werteinfärbung [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ]:

$\text{NO}_2$	$\geq 30$ & $< 40$	$\geq 40$
$\text{PM}_{2,5}$	-	$\geq 25$
$\text{PM}_{10}$	$\geq 40$ & $< 50$	$\geq 50$

Siehe auch:

- [Umweltbundesamt](#)
- [LANUV](#)



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

IMMIS	Standort	NO <sub>2</sub>	Trend	PM <sub>2.5</sub>	Trend	PM <sub>10</sub>	Trend	LANUV
1011	Turiner Str	23.1	↗	7.4	↘	13.0	↗	VKTU
1021	Justinian Str	27.7	↗	8.7	↗	15.6	↗	KJUS
1041	Luxemburger Wall	25.8	↗	8.7	↘	15.4	↗	KNLS
1052	Hahnenstr	33.1	↗	10.4	↗	19.2	↗	KAHA
1062	Neumarkt	34.8	↗	11.2	↗	20.6	↗	KNEU
2031	Brühler Landstr	16.5	↗	6.7	↘	11.6	↗	KMEB
3012	Weiden HST	20.3	↗	8.2	↗	13.6	↗	KWEI
3022	Aachener Str	24.6	↗	8.5	↗	15.4	↗	KOAB
3032	Luxemburger Str	22.3	↗	8.1	↘	14.4	↗	VKLS
4011	Subbelrahter Str	21.6	↗	7.3	↘	13.0	↘	KOSE
5011	Lindweilerweg	19.9	↗	7.2	↗	11.0	↘	KLLW
7022	Hauptstr Porz	20.7	↗	7.5	↗	13.2	↗	KOHA
9011	Clevischer Ring	22.8	↗	7.7	↘	13.6	↗	VKCL
9022	Berg.Gladbacher Str	26.8	↗	8.7	↗	15.4	↗	KOBG

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

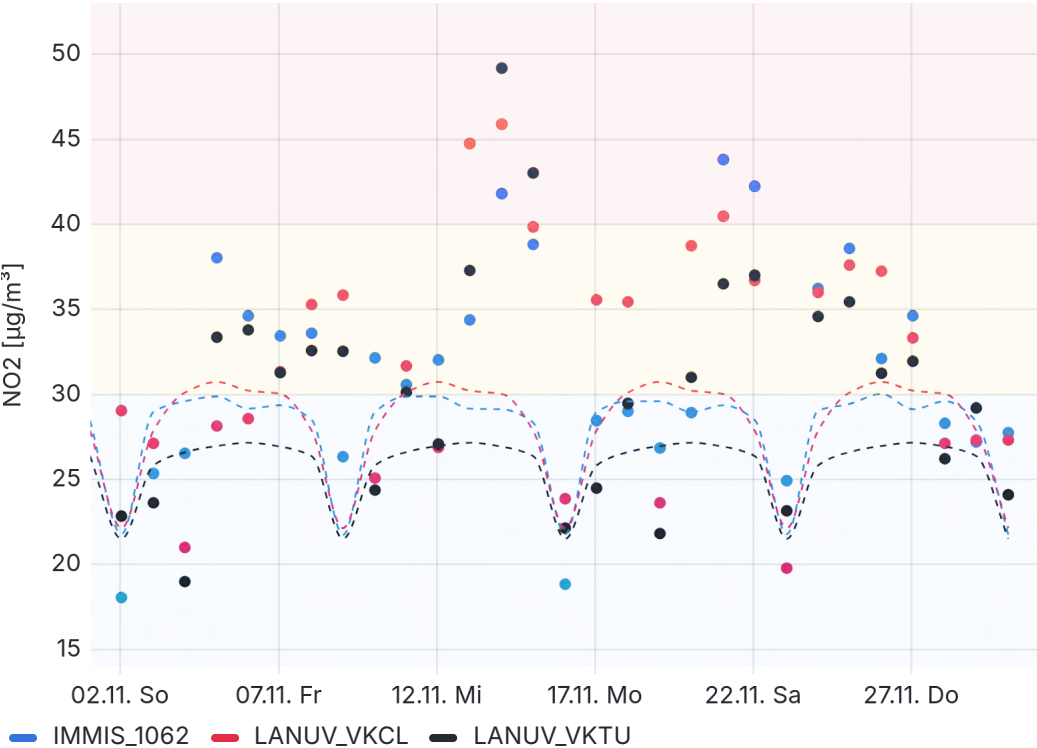
LANUV	Standort	NO <sub>2</sub>	Trend	PM <sub>2.5</sub>	Trend	PM <sub>10</sub>	Trend
CHOR	Köln-Chorweiler	20.5	↗	-		11.5	↗
RODE	Köln-Rodenkirchen	18.5	↗	-		11.4	↗
VKCL	Clevischer Ring	29.6	↗	9.8	↗	14.9	↗
VKTU	Turiner Straße	28.1	↗	9.6	↗	16.3	↗



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

ID	Standort	NO <sub>2</sub>	Trend	PM <sub>2.5</sub>	Trend	PM <sub>10</sub>	Trend	LANUV
1062	Neumarkt	34.8	↗	11.2	↗	20.5	↗	KNEU
VKCL	Clevischer Ring	29.6	↗	9.8	↗	14.9	↗	VKCL
VKTU	Turiner Straße	28.1	↗	9.6	↗	16.3	↗	VKTU

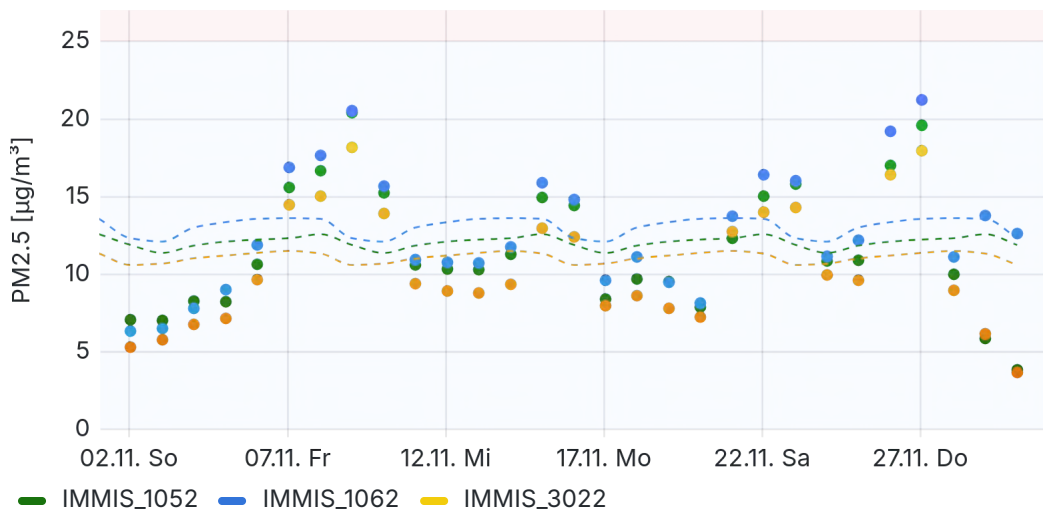
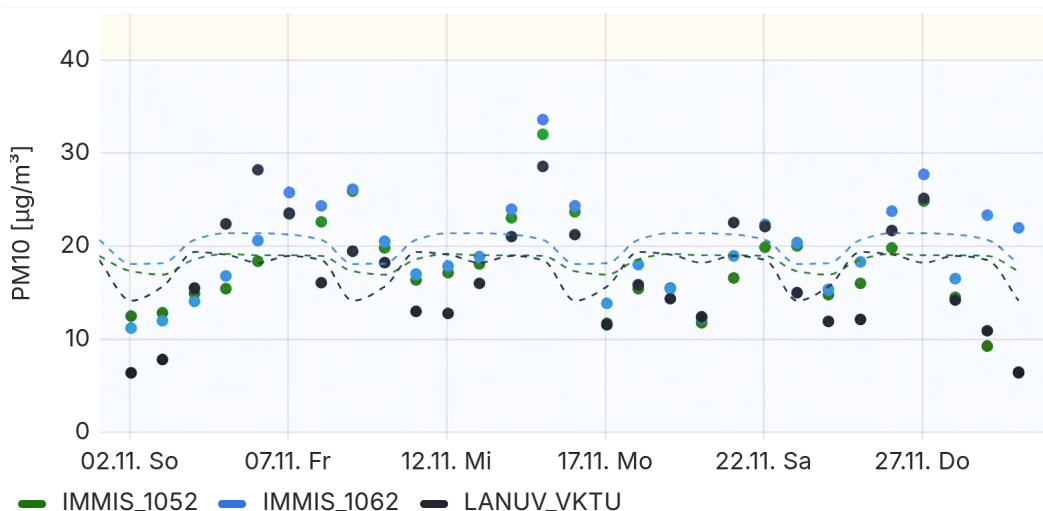
Top-3 Sensoren - Mittlere Luftschadstoff-Konzentration NO<sub>2</sub> mit historischem Vergleich



Als Punktwolkendiagramm wird die mittlere Konzentration [µg/m<sup>3</sup>] des Luftschadstoffs NO<sub>2</sub> dargestellt. Eingang in die Darstellung finden zwecks Übersicht nur die Top 3-Modellpunkte, also jene Orte deren Monatsmittel NO<sub>2</sub> 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 [ $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ] 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 <a href="https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/">https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/</a>
Diff.	Differenz		
DLR	Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt	Mio.	Millionen
FCD	Floating Car Data	MIV	motorisierter Individualverkehr
Fuß	Zufußgehende	MoCKiii	Mobilitäts-Cockpit Köln <a href="https://stadt-koeln.de/mo-ck-iii">MoCKiii auf stadt-koeln.de</a>
Fz	Fahrzeug		
hist.	historisch	MRV	Mobilitätsrelevantes-Verkehrsnetz
HST	Haltestelle	NO2	Stickstoffdioxid
IMMIS	Monitoring-System zur stadtweiten Überwachung der Luftschadstoff- und Lärmbelastung in Echtzeit <a href="https://immis-mt.ivu-umwelt.de/immismt/system/1">https://immis-mt.ivu-umwelt.de/immismt/system/1</a>	NRW	Nordrhein-Westfalen
LANUV	Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen <a href="https://www.lanuv.nrw.de/">https://www.lanuv.nrw.de/</a>	ÖV	Öffentlicher Verkehr
LOS1	Level of Service Stufe 1 (freier Verkehr)	Pers.	Person
LOS2	Level of Service Stufe 2 (stockender Verkehr)	PM10	Partikel mit einem Durchmesser kleiner gleich 10 µm
LOS3	Level of Service Stufe 3 (gestauter Verkehr)	PM2.5	Partikel mit einem Durchmesser kleiner gleich 2,5 µm
Irh	linksrheinisch	POI	Point of Interest
LSA	Lichtsignalanlage	Rad	Fahrradfahrende
Max.	maximal	RhE	RheinEnergie
		rrh	rechtsrheinisch
		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