



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-
Online-Publikation
11/2026

Nachhaltigkeit lokal und regional umsetzen

von

André Müller
Julian Palumbo
Antonia Milbert
Andrea Jonas
Oliver Peters

Nachhaltigkeit lokal und regional umsetzen

Analyse lokaler und regionaler Berichte in Deutschland zur Umsetzung der
Agenda 2030, SDG 11 und der New Urban Agenda

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Wissenschaftliche Begleitung

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
Referat RS 3 „Europäische Raum- und Stadtentwicklung“
Dr. André Müller (Projektleitung)
andre.mueller@bbr.bund.de

Autorinnen und Autoren

Dr. André Müller, Antonia Milbert, Dr. Andrea Jonas (alle BBSR)
Julian Palumbo (Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg)
Oliver Peters (Deutsches Institut für Urbanistik (Difu))

Redaktion

Marius Matheja

Stand

Januar 2026

Gestaltung

m4p Kommunikationsagentur GmbH, Nürnberg

Bildnachweis

Titelbild: iStock.com/Schroptschop (Hintergrund), UN SDG ACTION CAMPAIGN (Logo)



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung-Share Alike 4.0 International (CC BY-SA 4.0). Diese Lizenz erlaubt unter Voraussetzung der Namensnennung des Urhebers und der Weitergabe unter gleichen Bedingungen die Bearbeitung, Vervielfältigung und Verbreitung des Materials in jedem Format oder Medium für beliebige Zwecke, auch kommerziell. Nähere Informationen zu dieser Lizenz finden sich unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>. Die Bedingungen der Creative-Commons-Lizenz gelten nur für Originalmaterial. Die Wiederverwendung von Material aus anderen Quellen erfordert ggf. weitere Nutzungsgenehmigungen durch den jeweiligen Rechteinhaber.

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter. Die geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit denen des Herausgebers übereinstimmen.

Zitiervorschlag

Müller, A.; Palumbo, J.; Milbert, A.; Jonas, A.; Peters, O., 2026: Nachhaltigkeit lokal und regional umsetzen: Analyse lokaler und regionaler Berichte in Deutschland zur Umsetzung der Agenda 2030, SDG 11 und der New Urban Agenda. Herausgeber: Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (BBSR). BBSR-Online-Publikation 11/2026. Bonn. <https://doi.org/10.58007/fgn8-9h84>

DOI 10.58007/fgn8-9h84

ISSN 1868-0097

Bonn 2026



Foto: Jürgen Schulzki

Liebe Leserinnen und Leser,

die 2015 von der Generalversammlung der Vereinten Nationen verabschiedete Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung ist maßgeblich für die nachhaltige Stadtplanung und Stadtentwicklung sowie Raumordnung und Raumentwicklung weltweit. Die darin festgehaltenen 17 globalen Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals – SDGs), insbesondere SDG 11 „Nachhaltige Städte und Gemeinde“, sollen die ökologische, soziale und wirtschaftliche Entwicklung von Städten und Regionen unterstützen, sie inklusiv, sicher, resilient und nachhaltig gestalten, um so die Lebensqualität der Bewohnerinnen und Bewohner zu verbessern.

Die vorliegende Analyse ist die erste systematische, leitbildorientierte und datenbasierte Auswertung lokal-regional verfügbarer Berichterstattungen in Deutschland mit Bezug zur Agenda 2030 und SDG 11 sowie der New Urban Agenda der Vereinten Nationen. Sie zeigt, dass Gemeinden, Städte und Kreise unterschiedlicher Größe und geographischer Lage in Deutschland die in der Agenda 2030 verankerten Ziele bereits erfolgreich umsetzen. Sie nutzen dazu das Format der Voluntary Local Reviews und Nachhaltigkeitsberichte, die beide Kommunen die Möglichkeit bieten, sich selbst zu analysieren. Sie wählen dazu leitbildorientierte und datenbasierte Analyseansätze, die kompatibel mit Berichtsformaten der nationalen und internationalen Ebene sind und in konkrete Planungs- und Bau- sowie Stadtentwicklungsaufgaben münden. Die Analyse integriert alle 16 Bundesländer und Kommunen aller Stadt- und Gemeindetypen. Grundlage dafür ist unsere Stadt- und Gemeindetypologie, die Großstädte, Mittelstädte, Größere Kleinstädte, Kleine Kleinstädte und Landgemeinden sowie Landkreise und Kommunalverbände einschließt.

Dank gilt allen 37 Gemeinden, Städten, Kreisen und Kommunalverbänden, deren Berichterstattungen wir in Gemeinschaftsarbeit mit Mitarbeitenden des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) und einem Master-Studierenden des Geographischen Instituts der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg ausgewertet haben. Die lokal-regionalen Selbstanalysen aus der Praxis zeigen anschaulich, wie die Nachhaltigkeitsziele in Städtebau, Stadtplanung und integrierte kommunale Entwicklungskonzepte sowie Raumordnung einfließen und in konkreten Projekten umgesetzt werden.

Den vorliegenden Bericht stellt Deutschland UN-HABITAT – dem Wohn- und Siedlungsprogramm der Vereinten Nationen – zur Verfügung. Gemeinsam mit weiteren Voluntary Local Reviews und Nachhaltigkeitsberichten sowie freiwilligen nationalen Berichten bildet er eine Basis für die globalen Fortschrittsberichte, die UN-HABITAT regelmäßig zum Umsetzungsstand der Agenda 2030 und der New Urban Agenda aus globaler Perspektive erstellt und der Generalversammlung der Vereinten Nationen vorlegt.

Ich wünsche Ihnen eine spannende Lektüre.

Dr. Peter Jakubowski
Stellvertretender Leiter des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Inhaltsverzeichnis

1	Einführung in die Rahmenbedingungen der Auswertung lokal-regionaler Selbstanalysen	6
2	Leitbildorientierte Analyse lokal-regional verfügbarer Berichterstattungen	11
2.1	Leitbildeinsatz im Allgemeinen	11
2.2	Leitbildeinsatz im Detail	13
3	Datenbasierte Analyse lokal-regional verfügbarer Berichterstattungen	16
3.1	Dateneinsatz im Allgemeinen	16
3.2	Dateneinsatz im Detail	17
3.3	Besondere Aspekte im Einsatz von Daten und Indikatoren	19
4	Von der Analyse lokal-regional verfügbarer Berichterstattungen zur Bauleitplanung und zum Städtebau	22
4.1	Großstädte und Landkreise	22
4.2	Mittelstädte	24
4.3	Größere Kleinstadt	26
4.4	Kleine Kleinstadt	26
4.5	Landgemeinden	26
5	Schlussfolgerungen	29
5.1	Leitbilder	29
5.2	Indikatoren	29
5.3	Von der Analyse zur Planungspraxis anhand der Fallbeispiele	30
	Literaturverzeichnis	31
	Analysequellen	35
	Abkürzungsverzeichnis	38
	Anhang: Langfassung der Leitbildtextanalyse	39
	Leitbild Inklusion	39
	Leitbild Sicherheit	42
	Leitbild Resilienz/Widerstandsfähigkeit	44
	Leitbild Nachhaltigkeit	46

1 Einführung in die Rahmenbedingungen der Auswertung lokal-regionaler Selbstanalysen

Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen, die 17 Sustainable Development Goals (SDGs) und die New Urban Agenda bilden globale Leitplanken für die nachhaltige Entwicklung in Stadt und Region. SDG 11 „Nachhaltige Städte und Gemeinden“ nimmt dabei eine Scharnierfunktion zwischen den verschiedenen Vereinbarungen der Vereinten Nationen ein. Dieses Ziel dient zugleich der Integration lokaler und regionaler Gebietskörperschaften in die Umsetzung der Beschlüsse der Weltgemeinschaft. Das gilt auch für das Pariser Klimaabkommen unter dem Dach der United Nations Framework Convention on Climate Change (UNFCCC).

Es gibt unterschiedliche Berichtsformate zu nachhaltigen Entwicklungspfaden vor Ort als Entscheidungsgrundlage für Planung und Entwicklung. Ein Format, das vom Weltsiedlungsprogramm der Vereinten Nationen (UN-HABITAT) unterstützt wird, sind die so genannten Voluntary Local Reviews (VLRs) (vgl. UN-HABITAT 2025; UN DESA 2025; zur Genese der VLRs vgl. IGES 2025). Ein anderes Format sind Nachhaltigkeitsberichte, die explizite stadt- und regionalrelevante Aussagen treffen. Aus solchen freiwilligen lokalen und regionalen Berichten sowie Nachhaltigkeitsberichten auf nationaler Ebene lässt sich im Sinne der Vereinten Nationen ein Voluntary National Review (VNR) oder Voluntary Subnational Review (VSR) erarbeiten.

Während die Unterscheidung zwischen einem VLR und Nachhaltigkeitsbericht im internationalen Kontext kaum üblich ist, begründet sie sich in Deutschland mit einer langen Historie der lokalen und regionalen Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie unterschiedlichen Strukturen und Ausrichtungen der Berichterstattungen. Erste Bestandsaufnahmen nachhaltiger Entwicklungspfade orientierten sich an den Vorläufern der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung, etwa der Lokalen Agenda 21 in Anlehnung an die Agenda 21 (1992) oder der Charta der Europäischen Städte und Gemeinden auf dem Weg zur Zukunftsbeständigkeit (1994), auch bekannt als Aalborg-Charta.

Die Orientierung an diesen Rahmenwerken führte zu Gliederungsstrukturen, die teilweise bis heute in Nachhaltigkeitsberichten erkennbar sind. Mit der Einführung von Nachhaltigkeitsstrategien in Gemeinden, Städten und Landkreisen folgen viele Nachhaltigkeitsberichte strukturell den individuellen Zielvorgaben der jeweiligen Kommune, um Zielerreichung und Zeitverlauf systematisch zu überprüfen. In diesem Zusammenhang verfolgt die Einführung des Berichtsrahmens Nachhaltige Kommunen (BNK) 2021 und Folgewerke durch den Rat für Nachhaltige Entwicklung das Ziel, die verschiedenen Berichtsstrukturen mithilfe eines bundesweit einheitlichen Rahmenwerks weitestgehend zu standardisieren und vertikal zu integrieren. Zudem werden alternative Berichterstattungen ermöglicht, die den strukturellen Voraussetzungen auf kommunaler Ebene gerecht werden. Das Berichtsformat der VLRs überträgt lokales und regionales Nachhaltigkeitsmanagement in die universelle Sprache der Agenda 2030, der 17 SDGs sowie der New Urban Agenda und besitzt keine vorgegebene Berichtsstruktur. Solange diese Bezüge und die Anschlussfähigkeit international gewährleistet sind, qualifizieren sich lokal-regionale Berichterstattungen über nachhaltige Entwicklungspfade als VLR.

Unterschiedliche Institutionen analysieren diese Formate regelmäßig. Eine Reihe von Analysen liegt bereits vor (Bertelsmann Stiftung/Difu 2021, 2023; Difu 2025). Was bislang jedoch fehlt, ist eine systematische Auswertung lokal-regionaler Berichterstattungen in Deutschland, die zum einen leitbildorientiert und datenbasiert ist sowie anhand konkreter Planungs- und Bau- sowie Stadtentwicklungsaufgaben vorgeht und zum anderen alle 16 Bundesländer und Kommunen aller Stadt- und Gemeindetypen integriert. Grundlage dafür ist die Stadt- und Gemeindetypologie des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (vgl. BBSR o. J.a): Großstädte (Bevölkerung mindestens 100.000), Mittelstädte (20.000 bis unter 100.000), Größere Kleinstädte (10.000 bis unter 20.000), Kleine Kleinstädte (5.000 bis unter 10.000) und Landgemeinden (weniger als 5.000) sowie Landkreise oder Kommunalverbände.

Die vorliegende Auswertung orientiert sich an dem analytischen Mehrebenenansatz von Hox et al. (2017). Sie ist das Ergebnis einer Koproduktion von Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern des BBSR und des Deutschen Instituts für Urbanistik (Difu) sowie eines Master-Studierenden des Geographischen Instituts der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg. Als Analysequellen dienen die bislang vorliegenden VLRs von Gemeinden, Städten und Kreisen in Deutschland sowie entsprechend städtisch oder stadtreional ausgerichtete Nachhaltigkeitsberichte (Stand 31. Dezember 2025).

Die Kommunen sind – bis auf wenige Ausnahmen – Zeichnungskommunen der Agenda-2030-Resolution und verpflichten sich per Stadtrats- oder Kreistagsbeschluss zur Umsetzung der Agenda 2030 und der 17 SDGs (vgl. Engagement Global/SKEW 2025a). Die Analysehauptgruppe besteht somit aus zwei Untergruppen, die verfahrenstechnisch als eine Gruppe betrachtet werden, das heißt aus VLRs (nachfolgend erstgenannte Teilgruppe von 22) und Nachhaltigkeitsberichten (nachfolgend zweitgenannte Teilgruppe von 15), jeweils in der aktuellen Fassung (Stand 31. Dezember 2025). Folgende, nach Bevölkerung sortierte Kommunen und Kommunalverbände sind Urheber dieser Berichte. Sie wurden bei der Erarbeitung der VLRs und der Nachhaltigkeitsberichte fallweise vom BBSR (2021; 2025) und vom Difu (2025) sowie anderen Einrichtungen unterstützt (vgl. Engagement Global/SKEW 2025b):

Voluntary Local Reviews (VLRs)

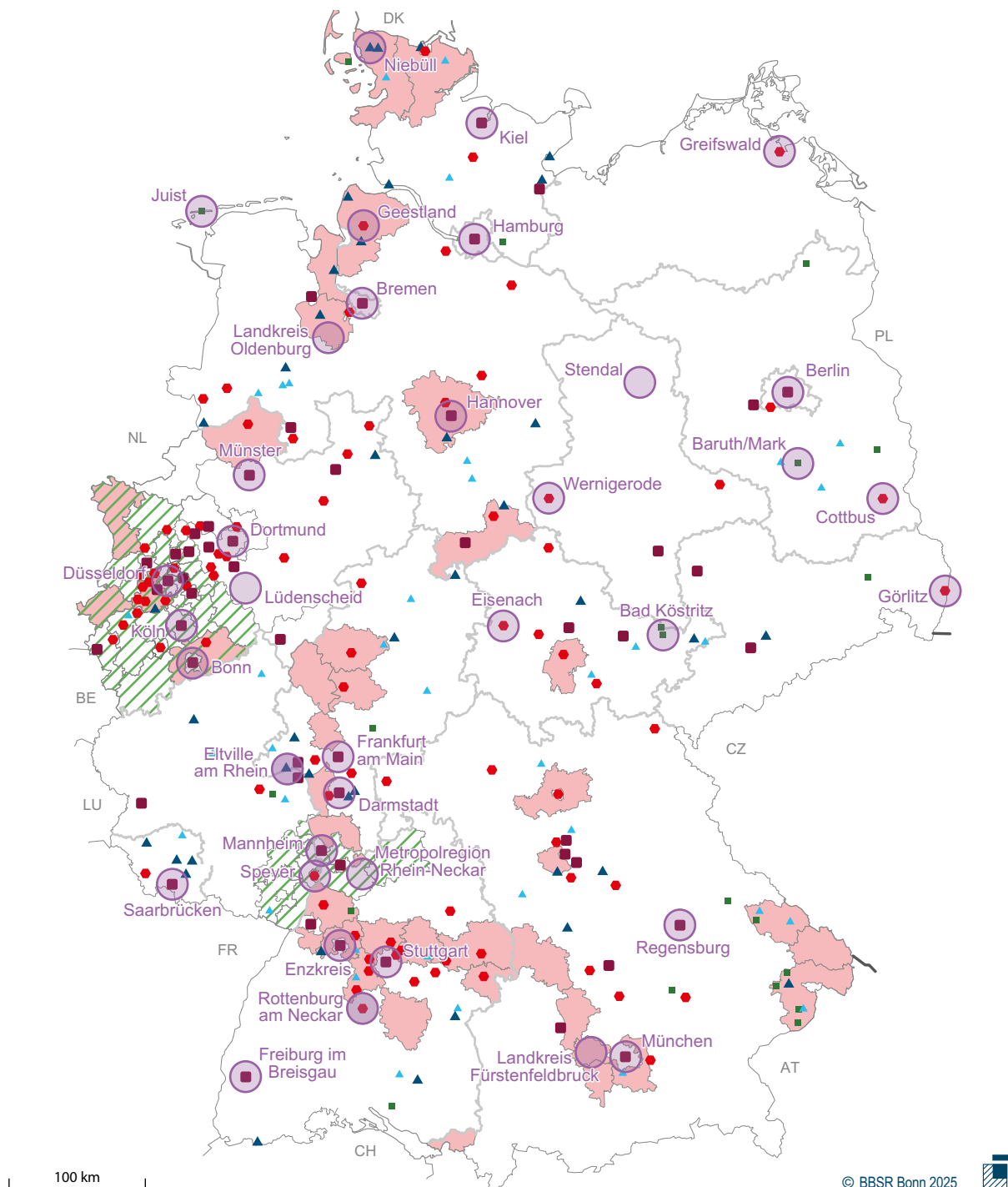
- Rhein-Neckar (Metropolregion) (Bevölkerung ca. 2.419.800; Baden-Württemberg/Hessen/Rheinland-Pfalz; Berichtsjahr 2024)
- Hamburg (Bevölkerung ca. 1.862.600; Hamburg; Berichtsjahr 2023)
- Köln (Bevölkerung ca. 1.024.600; Nordrhein-Westfalen; Berichtsjahr 2023)
- Düsseldorf (Bevölkerung ca. 618.700; Nordrhein-Westfalen; Berichtsjahr 2022)
- Stuttgart (Bevölkerung ca. 612.700; Baden-Württemberg; Berichtsjahr 2025)
- Dortmund (Bevölkerung ca. 603.500; Nordrhein-Westfalen; Berichtsjahr 2022)
- Hannover (Bevölkerung ca. 522.100; Niedersachsen; Berichtsjahr 2020)
- Bonn (Bevölkerung ca. 323.300; Nordrhein-Westfalen; Berichtsjahr 2022)
- Mannheim (Bevölkerung ca. 318.000; Baden-Württemberg; Berichtsjahr 2023)
- Münster (Bevölkerung ca. 308.300; Nordrhein-Westfalen; Berichtsjahr 2024)
- Kiel (Bevölkerung ca. 252.700; Schleswig-Holstein; Berichtsjahr 2024)
- Freiburg im Breisgau (Bevölkerung ca. 237.500; Baden-Württemberg; Berichtsjahr 2023)
- Fürstentum Bruck (Landkreis) (Bevölkerung ca. 218.200; Bayern; Berichtsjahr 2023)
- Enzkreis (Bevölkerung ca. 199.700; Baden-Württemberg; Berichtsjahr 2024)
- Regensburg (Bevölkerung ca. 151.400; Bayern; Berichtsjahr 2024)
- Oldenburg (Landkreis) (Bevölkerung ca. 132.000; Niedersachsen; Berichtsjahr 2024)

- Cottbus (Bevölkerung ca. 95.100; Brandenburg; Berichtsjahr 2024)
- Lüdenscheid (Bevölkerung ca. 71.200; Nordrhein-Westfalen; Berichtsjahr 2024)
- Rottenburg am Neckar (Bevölkerung ca. 45.700; Baden-Württemberg; Berichtsjahr 2023)
- Geestland (Bevölkerung ca. 31.100; Niedersachsen; Berichtsjahr 2019)
- Niebüll (Bevölkerung ca. 10.200; Schleswig-Holstein; Berichtsjahr 2025)
- Bad Köstritz (Bevölkerung ca. 3.650; Thüringen; Berichtsjahr 2023)

Nachhaltigkeitsberichte

- Berlin (Bevölkerung ca. 3.685.300; Berlin; Berichtsjahr 2021)
- München (Bevölkerung ca. 1.505.000; Bayern; Berichtsjahr 2022)
- Frankfurt am Main (Bevölkerung ca. 756.000; Hessen; Berichtsjahr 2020)
- Bremen (Bevölkerung ca. 586.300; Bremen; Berichtsjahr 2023)
- Saarbrücken (Bevölkerung ca. 183.000; Saarland; Berichtsjahr 2024)
- Darmstadt (Bevölkerung ca. 167.000; Hessen; Berichtsjahr 2021)
- Greifswald (Bevölkerung ca. 56.100; Mecklenburg-Vorpommern; Berichtsjahr 2022)
- Görlitz (Bevölkerung ca. 55.200; Sachsen; Berichtsjahr 2023)
- Speyer (Bevölkerung ca. 49.600; Rheinland-Pfalz; Berichtsjahr 2023)
- Eisenach (Bevölkerung ca. 41.000; Thüringen; Berichtsjahr 2022)
- Stendal (Bevölkerung ca. 37.900; Sachsen-Anhalt; Berichtsjahr 2024)
- Wernigerode (Bevölkerung ca. 32.200; Sachsen-Anhalt; Berichtsjahr 2022)
- Eltville am Rhein (Bevölkerung ca. 17.000; Hessen; Berichtsjahr 2022)
- Baruth/Mark (Bevölkerung ca. 4.170; Brandenburg; Berichtsjahr 2021)
- Juist (Bevölkerung ca. 1.140; Niedersachsen; Berichtsjahr 2021)

Abbildung 1
Kommunen der analysierten lokal-regionalen Berichterstattungen



Zeichnungskommunen der Musterresolution „Agenda 2030 für Nachhaltige Entwicklung: Nachhaltigkeit auf kommunaler Ebene gestalten“ des Deutschen Städtetags und des Rats der Gemeinden und Regionen Europas / Deutsche Sektion und weitere Gemeinden, Städte und Kreise nach Stadt- und Gemeindetyp des BBSR (Stand Dezember 2025)

- Großstadt (100.000 Einwohnende und mehr)
- Mittelstadt (20.000 bis unter 100.000 Einwohnende)
- ▲ Größere Kleinstadt (10.000 bis unter 20.000 Einwohnende)
- ▲ Kleine Kleinstadt (5.000 bis unter 10.000 Einwohnende)
- Landgemeinde

- Landkreis
- Kommunalverband
- Berichtsgebiet

Datenbasis: Engagement Global gGmbH – Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), Laufende Raumbeobachtung des BBSR
Geometrische Grundlage: VG50000 (Gemeinden, Kreise),
Stand: 31.12.2020 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: L. Kiel, R. Binot

Im Idealfall bilden die VLRs und Nachhaltigkeitsberichte als lokal-regionale Berichterstattungen die analytischen Grundlagen der örtlichen Bauleitplanung sowie der Stadtentwicklung und konkreter städtebaulicher Projekte in den Kommunen oder werden mit diesen verknüpft. Einige kommunale Fallbeispiele (s. Kapitel 4) zeigen exemplarisch auf, dass dieser Idealfall nicht mehr so weit entfernt ist.

Im Rahmen der Analyse werden alle 22 VLRs und 15 Nachhaltigkeitsberichte einem dreistufigen Textanalyseverfahren unterzogen:

1. Bewertung der ihnen zugrundeliegenden Leitbilder mit Bezug zu den vier zentralen SDG 11 prägenden Begriffen und der New Urban Agenda (s. Kapitel 2)
2. Bewertung der verwendeten Indikatoren und Daten (s. Kapitel 3)
3. Begutachtung zwölf einzelner Berichte in Analogie zur bereits genannten Stadt- und Gemeindetypologie des BBSR (o. J.a), ob und in welcher Form die lokal-regional ausgerichtete analytische Berichterstattung als Grundlage für die Flächennutzungs- und Bebauungsplanung sowie den Städtebau in der jeweiligen Kommune oder dem jeweiligen Kommunalverband dient (s. Kapitel 4).

Alle hier behandelten VLRs und Nachhaltigkeitsberichte sind öffentlich zugänglich – entweder über die unter anderem von UN-HABITAT verwaltete Plattform (UN-HABITAT 2025), als Teil von Online-Veröffentlichungen des BBSR (2021, 2025) oder über die Webseiten der genannten Kommunen und Kommunalverbände bzw. unterstützender Dritteinrichtungen (s. Kapitel 7; die entsprechenden Einrichtungen sind im jeweiligen Impressum genannt).

2 Leitbildorientierte Analyse lokal-regional verfügbarer Berichterstattungen

2.1 Leitbildeinsatz im Allgemeinen

SDG 11 und die New Urban Agenda zeichnen sich durch vier zentrale Begriffe als Leitplanken bzw. Zielvorgaben für die Entwicklung von Gemeinden, Städten und Regionen weltweit aus (vgl. United Nations 2015; Die Bundesregierung 2025; BMZ 2025):

- Inklusion
- Sicherheit
- Resilienz/Widerstandsfähigkeit
- Nachhaltigkeit

Sie bilden die zentralen Leitbilder der Analyse. Die New Urban Agenda beinhaltet darüber hinaus auf der Grundlage der Agenda 2030 die Konzepte „Leave No One Behind“ und „The Right to the City“ (United Nations 2017). Die auf diesen inhaltlichen Leitplanken aufbauenden Zielvorgaben werden von den Gemeinden, Städten und Kreisen in Deutschland jeweils individuell festgelegt.

Abbildung 2
Sustainable Development Goal 11



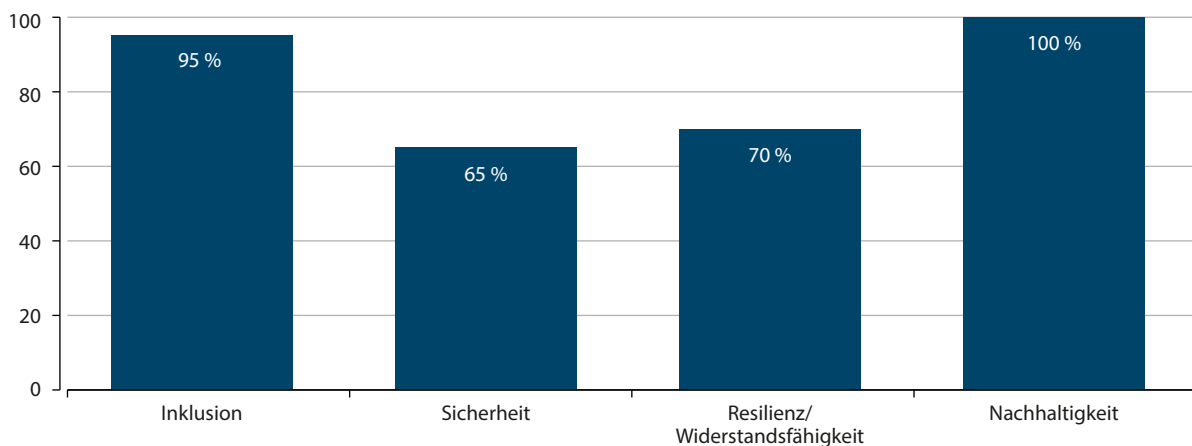
Quelle: UNO 2020

Trotz der individuellen Festlegungen lassen sich für SDG 11 allgemein formulierte Zielvorgaben ableiten: „Was wollen wir mit SDG 11 erreichen? Alle Menschen sollen **Zugang zu angemessenem Wohnraum und einer Grundversorgung** haben. Alle Menschen sollen **Zugang zu sicheren, bezahlbaren und nachhaltigen Verkehrssystemen** haben. Eine **inklusive und nachhaltige Stadtplanung** soll gestärkt werden. Das **Weltkultur- und Naturerbe** soll besser geschützt werden. Die Zahl der Menschen, die von Katastrophen betroffen sind, soll reduziert werden. **Kommunale Kompetenzen des Katastrophenschutzes** sollen ausgebaut werden. Die von Städten ausgehende **Umweltbelastung** soll mit besonderem Fokus auf **Luftqualität** und **Abfallbehandlung** gesenkt werden. Der allgemeine **Zugang zu sicheren Grünflächen und öffentlichen Räumen** soll gewährleistet werden“ (Die Bundesregierung 2025: 1; BMZ 2025: 1).

Alle VLRs und Nachhaltigkeitsberichte beziehen sich aufgrund ihrer Scharnierfunktion – insbesondere zwischen der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und den 17 SDGs sowie der New Urban Agenda – auf SDG 11, entweder auf das Ziel insgesamt oder auf einzelne seiner Teile. SDG 11 wird dabei explizit textlich genannt oder implizit referenziert. Die Analyse der 22 VLRs und 15 Nachhaltigkeitsberichte ergibt überblicksartig folgendes Bild:

- 35 der 37 VLRs und Nachhaltigkeitsberichte (95 %) berichten über Inklusion in Kommunen.
- 24 der 37 VLRs und Nachhaltigkeitsberichte (65 %) beziehen sich auf Sicherheit in Kommunen.
- 26 der 37 VLRs und Nachhaltigkeitsberichte (70 %) nehmen Resilienz/Widerstandsfähigkeit von Kommunen in den Fokus.
- Alle 37 VLRs und Nachhaltigkeitsberichte thematisieren Nachhaltigkeit in Kommunen.

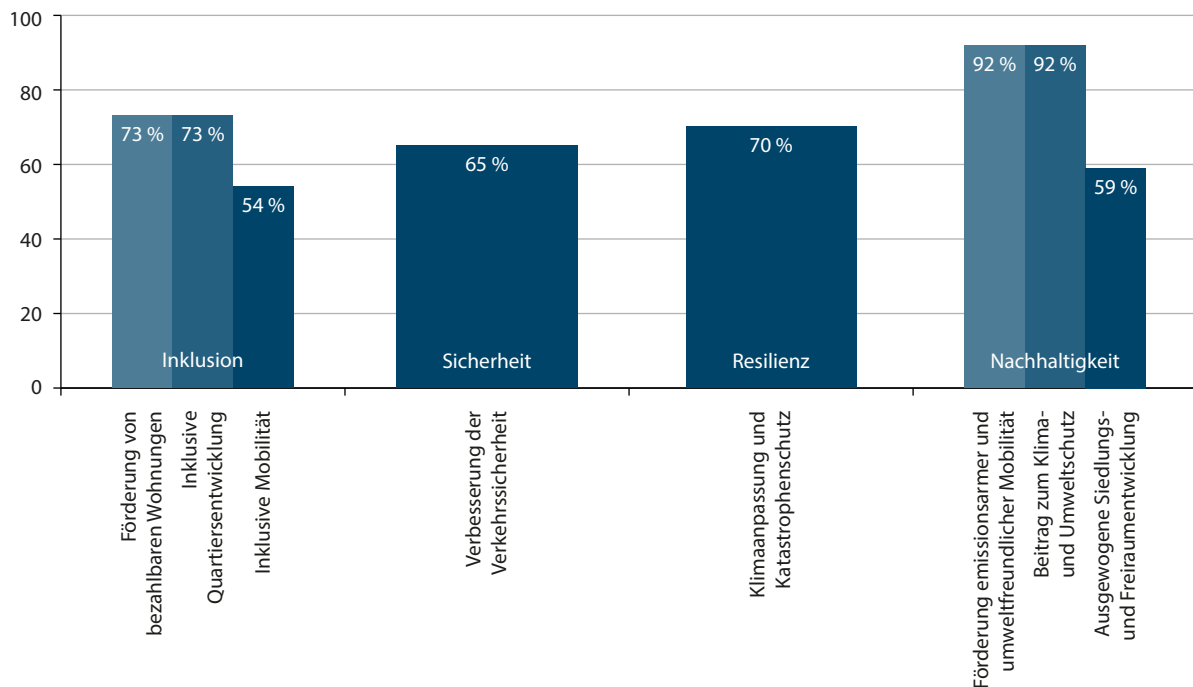
Abbildung 3
Anteilmäßige Themenschwerpunkte der Berichtsgrundlagen zu SDG 11 in %



Quelle: BBSR

Dieser Überblick ist nicht repräsentativ für die Gesamtsituation in Deutschland, ermöglicht jedoch eine Einschätzung der Bedeutung von SDG 11 und der vier für die Umsetzung und Erreichung dieses Ziels auf lokaler und lokal-regionaler Ebene zentralen Begriffe. Im Zusammenhang mit Inklusion nennen die VLRs und Nachhaltigkeitsberichte überwiegend die Förderung bezahlbarer Wohnungen und eine inklusive Quartiersentwicklung (je 73 % aller 37 Berichtsgrundlagen) und zu einem geringeren Anteil die Erreichung einer inklusiven Mobilität (54 %). Im Bereich Sicherheit wird hauptsächlich die Verbesserung der Verkehrssicherheit genannt (65 %). Widerstandsfähigkeit beziehungsweise Resilienz deckt im weitesten Sinne die Klimaanpassung und den Katastrophenschutz ab (70 %). Im Kontext der Nachhaltigkeit nennen die VLRs und Nachhaltigkeitsberichte nahezu ausschließlich die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität und einen Beitrag zum Klima- und Umweltschutz (je 92 % aller 37 Berichtsgrundlagen). In 59 % der Berichtsgrundlagen steht eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung im Vordergrund.

Abbildung 4
Anteilmäßige Detailthemenschwerpunkte der Berichtsgrundlagen zu SDG 11 in %



Quelle: BBSR

Insbesondere in der Einzelfallbetrachtung gilt es, wachsende oder schrumpfende Entwicklungstendenzen des jeweiligen Stadttypus zu berücksichtigen. Es ergibt sich das in den folgenden Unterkapiteln skizzierte Bild, das der jeweiligen Größe einer Kommune oder eines Kommunalverbandes von der größten bis zur kleinsten Einheit folgt.

2.2 Leitbildeinsatz im Detail

Gemeinden, Städte und Kreise beziehungsweise Kommunalverbände betrachten in den VLRs und Nachhaltigkeitsberichten die vier zentralen Begriffe von SDG 11 (Inklusion, Sicherheit, Resilienz/Widerstandsfähigkeit und Nachhaltigkeit) in vielfältiger Detailtiefe. In der Detaildichte konzentrieren sie sich auf einige Unterbegriffe und Schwerpunkte sowie Ziele und den Status quo, jeweils mit positiver und negativer Konnotation. Die Sortierung erfolgt nach Bevölkerungsgröße sowie Stadt- und Gemeindetyp der Berichtsgebiete. Die Langfassung der Leitbildanalyse findet sich im Anhang dieser Publikation.

2.2.1 Leitbild Inklusion

Im Leitbild Inklusion nennen die Städte- und Gemeindetypen sehr unterschiedliche Themenschwerpunkte. Während Großstädte (inkl. Metropolregionen und Landkreise) alle drei Schwerpunkte (Förderung bezahlbarer Wohnungen, inklusive Quartiersentwicklung, inklusive Mobilität) verfolgen, ist es bei der größeren Kleinstadt Eltville am Rhein nur das Thema „inklusive Quartiersentwicklung“. Alle weiteren Städte- und Gemeindetypen (Mittelstädte, kleine Kleinstädte, Landgemeinden) fokussieren sich auf die Förderung bezahlbarer Wohnungen sowie inklusive Mobilität.

Tabelle 1
Schwerpunkte der Städte- und Gemeindetypen im Leitbild Inklusion

Stadt- und Gemeindetyp	Leitbild Inklusion			
	Förderung bezahlbarer Wohnungen	inklusive Quartiersentwicklung	inklusive Mobilität	spezielle Maßnahmen
Großstädte (inkl. Metropolregionen und Landkreise)	X	X	X	
Mittelstädte	X		X	Integration Neuzugewanderter und von Menschen mit Migrationshintergrund
Größere Kleinstadt		X		
Kleine Kleinstadt	X		X	
Landgemeinden	X		X	

Quelle: BBSR

2.2.2 Leitbild Sicherheit

Bis auf die drei untersuchten typologischen Landgemeinden nennen alle Städte- und Gemeindetypen Verkehrssicherheit als wichtige Herausforderung im Leitbild Sicherheit. Zu den Maßnahmen zählen unter anderem die Verkehrsberuhigung, die Förderung von Rad- und Fußverkehr sowie die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Die Landgemeinden konzentrieren sich – offensichtlich aufgrund der Größe dieses Kommunaltypus – nicht auf diesen Themenschwerpunkt.

Tabelle 2
Schwerpunkte der Städte- und Gemeindetypen im Leitbild Sicherheit

Stadt- und Gemeindetyp	Leitbild Sicherheit	
	Verkehrssicherheit	spezielle Maßnahmen
Großstädte (inkl. Metropolregionen und Landkreise)	X	Verkehrsberuhigung, Förderung Radverkehr
Mittelstädte	X	Förderung Rad- und Fußverkehr
Größere Kleinstadt	X	Reduzierung MIV
Kleine Kleinstadt	X	
Landgemeinden		

Quelle: BBSR

2.2.3 Leitbild Resilienz/Widerstandsfähigkeit

Im Leitbild Resilienz/Widerstandsfähigkeit gaben alle Städte- und Gemeindetypen an, Maßnahmen im Bereich Klimaanpassung und Katastrophenschutz zu verfolgen. Dies umfasst besonders Maßnahmen gegen Extremwetterereignisse, aber auch gegen eine umfangreiche Flächenversiegelung. Unter den Landgemeinden wird die Relevanz dieser Aspekte nur teilweise thematisiert (s. Anhang).

Tabelle 3
Schwerpunkte der Städte- und Gemeindetypen im Leitbild Resilienz/Widerstandsfähigkeit

Stadt- und Gemeindetyp	Leitbild Resilienz/Widerstandsfähigkeit	
	Klimaanpassung und Katastrophenschutz	spezielle Maßnahmen
Großstädte (inkl. Metropolregionen und Landkreise)	X	gegen Extremwetterereignisse
Mittelstädte	X	gegen Extremwetterereignisse
Größere Kleinstadt	X	gegen umfangreiche Flächenversiegelung
Kleine Kleinstadt	X	
Landgemeinden	X	

Quelle: BBSR

2.2.4 Leitbild Nachhaltigkeit

Im Leitbild Nachhaltigkeit bekennen sich alle Städte- und Gemeindetypen zu den drei Faktoren „Förderung emissionsarmer und umweltfreundlicher Mobilität“, „Beitrag zum Klima- und Umweltschutz“ sowie „ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung“. Unter den Landgemeinden ist die Nennung dieser Punkte jedoch fallspezifisch (s. Anhang).

Tabelle 4
Schwerpunkte der Städte- und Gemeindetypen im Leitbild Nachhaltigkeit

Stadt- und Gemeindetyp	Leitbild Nachhaltigkeit			
	Förderung emissionsarmer und umweltfreundlicher Mobilität	Beitrag zum Klima- und Umweltschutz	ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung	spezielle Maßnahmen
Großstädte (inkl. Metropolregionen und Landkreise)	X	X	X	Förderung von Elektromobilität sowie des Fuß- und Radverkehrs; Ausbau regenerativer Energiequellen; Erhöhung der Flächenintensität und des Grünflächenanteils
Mittelstädte	X	X	X	Langfristige Änderung des Modal Split; Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Energiequellen; Stärkung des Grünflächensystems
Größere Kleinstadt	X	X	X	Erweiterung des Fuß- und Gehwegnetzes; Energieeinsparungen; Eindämmung des Flächenverbrauchs
Kleine Kleinstadt	X	X	X	Verbesserung der Luftqualität; Siedlungsabfallmanagement; Wettbewerbe wie Stadtradeln; Anpassung der Flächeninanspruchnahme
Landgemeinden	X	X	X	Ausbau der Radwege- und Wanderwegnetze sowie autofreie Kommunen; Ausbau erneuerbarer Energiequellen; die Reduzierung von Treibhausgasemissionen; (verdichtete) Innen- statt Außenentwicklung

Quelle: BBSR

3 Datenbasierte Analyse lokal-regional verfügbarer Berichterstattungen

3.1 Dateneinsatz im Allgemeinen

Die Anwendung der SDGs auf lokaler und lokal-regionaler Ebene (vgl. Kanuri et al. 2016: 16) umfasst nicht nur die Übernahme und Anpassung der globalen Ziele an die jeweiligen lokalen und lokal-regionalen Gegebenheiten, sondern auch ihre Überwachung mithilfe von Indikatoren. Eine indikatorengestützte Nachhaltigkeitsberichterstattung der kommunalen Ebene wird auch von Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung (2021) empfohlen. Die Verwendung von Indikatoren soll unter anderem dazu führen, dass Kommunen erkennen, wo und in welchem Maße sie von den angestrebten Zielen entfernt sind, um entsprechenden Maßnahmen ergreifen zu können. Dabei ergibt sich auf kommunaler Ebene die Herausforderung, dass der integrative Ansatz der sehr breit gefassten und holistisch ausgerichteten SDGs oftmals nicht mit den rechtlich vorgegebenen Aufgabenbereichen und dem individuellen normativen Ansatz der Kommunen kompatibel ist (vgl. Bunselmeyer 2024: 7). Darüber hinaus adressieren die Agenda 2030 und die 17 SDGs als Verschmelzung von Entwicklungs- und Nachhaltigkeitsagenden der Vereinten Nationen stellenweise Herausforderungen, die eher für den Globalen Süden als für den Globalen Norden relevant sind. Kommunen begegnen diese Herausforderungen durch „reframing“ (Bunselmeyer 2024: 29), indem sie die SDGs als Fortsetzung bestehender Bemühungen um eine nachhaltige Entwicklung begreifen und anpassen, sowie durch „filtering by removal“ (ebd.), indem sie sich auf Aspekte konzentrieren, die für ihre Kommune relevant und zumutbar nach eigener Ansicht für Stadtverwaltung und Stadtgesellschaft sind (vgl. ebd.: 34).

Die Lokalisierung der SDGs vollzieht sich dabei in einer Art Gegenstromprinzip: Die 17 globalen Nachhaltigkeitsziele dienen den Kommunen als Maßstab der Strukturierung und zur Orientierung. Top-down gesprochen leisten Kommunen einen Beitrag zur Erreichung der globalen und nationalen Ziele. Zugleich ergeben sich, Bottom-up orientiert, kommunale Impulse für nachhaltige Lösungen auf anderen Ebenen (Butzer-Strothmann/Ahlers 2024: 440). Durch die Kombination beider Ansätze sind die indikatorenbasierten Meßkonzepte nicht selten unterschiedlich: Für die auf übergeordneter Ebene (subnational, national, global) definierten Indikatoren fehlen auf lokaler Ebene oftmals die erforderlichen Datengrundlagen. Spezifisch lokale Indikatoren sind zugleich in vielen Fällen in globalen Konzepten nicht enthalten (Milbert/Müller/Schmidt-Seiwert 2021; Milbert et al. 2023).

Um dieser Herausforderung lösungsorientiert zu begegnen, begann eine interinstitutionelle Arbeitsgruppe in Deutschland nach Verabschiedung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung, die globalen SDGs für die Erfordernisse der lokalen Ebene aufzubereiten und entsprechende Datenquellen zu erschließen – insbesondere für Kommunen ohne eigene Statistikstellen (vgl. Assmann et al. 2018; Riedel et al. 2020; Peters/Neu 2024). Anhand des Aufgabenkatalogs von Gemeinden, Städten und Kreisen in Deutschland und ihres freiwilligen Beitrags wurden die 17 SDGs konkretisiert und Indikatoren definiert, die über allgemein verfügbare Datenquellen abbildbar sind. Die Datenquellen können über das SDG-Portal (Bertelsmann Stiftung o. J.) sowie über INKAR (BBSR o. J.b) online erschlossen werden. Im Folgenden werden diese als kommunale SDG-Indikatoren bezeichnet.

3.2 Dateneinsatz im Detail

Welche Nachhaltigkeitsindikatoren werden für die 22 VLRs und 15 Nachhaltigkeitsberichte genutzt und inwieweit wird auf das Angebot der verfügbaren und ebenenübergreifenden Indikatoren zurückgegriffen? Wie werden die Indikatoren in den VLRs und Nachhaltigkeitsberichten eingesetzt? Analog zur Leitbildanalyse (s. Kapitel 2) und der Fallbeispieldarstellung (s. Kapitel 4) bezieht sich die Indikatorenanalyse lediglich auf SDG 11.

Den Rahmen der Indikatorenanalyse bilden die 17 kommunal relevanten SDG-Indikatoren von SDG 11 (vgl. Peters/Neu 2024: 14). Typ-I-Indikatoren bezeichnen dabei Indikatoren, die über verfügbare Statistiken flächendeckend für Kommunen bereitgestellt werden können. Typ-II-Indikatoren sind hingegen wünschenswerte Zielindikatoren, für die eine flächendeckende Datenbereitstellung nicht gewährleistet ist. Insgesamt gehören 11 der 18 Indikatoren dem Typ I, 7 dem Typ II.

Tabelle 5
Die 17 kommunalen SDG-Indikatoren zu SDG 11

Indikatorbezeichnung	Berechnung	Typ
Mietpreise	Durchschnittliche Nettokaltmiete je m ²	Typ I
Überlastung durch Wohnkosten	Anteil der reinen Wohngeldhaushalte an der Anzahl aller Haushalte	
Wohnfläche	Verfügbare Wohnfläche in m ² je Einwohnendem	Typ I
Wohnungsnahe Grundversorgung – Supermarkt	Einwohnergewichtete Luftdistanz in m zum nächsten Supermarkt oder Discounter	Typ I
PKW-Dichte	Anzahl der PKW je 1.000 Einwohnenden	Typ I
PKW mit Elektroantrieb	Anteil der zugelassenen PKW mit Elektroantrieb an der Anzahl aller zugelassenen PKW	Typ I
Verunglückte im Verkehr	Anzahl der verletzten oder getöteten Personen bei Verkehrsunfällen je 1.000 Einwohnenden	Typ I
Flächeninanspruchnahme	Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche	Typ I
Flächenneuinanspruchnahme	Änderung der Siedlungs- und Verkehrsfläche im Vergleich zum Vorjahr anhand der Gesamtfläche	Typ I
Flächennutzungsintensität	Siedlungs- und Verkehrsfläche je Einwohnendem	Typ I
Naherholungsflächen	Erholungsfläche je Einwohnendem	Typ I
Fertiggestellte Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie	Anteil fertiggestellter Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie an der Anzahl aller fertiggestellten Wohngebäude	Typ I
Wohnungsnahe Grundversorgung – Haltestellen	Einwohnergewichtete Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖPNV mit mindestens 20 Abfahrten am Tag	Typ I
Modal Split	Anteile des Fußverkehrs, Radverkehrs und ÖPNV am gesamten Verkehrsaufkommen	Typ II
Radwegenetz	Länge des Radwegenetzes je 1.000 Einwohnenden	Typ II
Index „Mobilität im Stadt-Umland-Kontext“	Summenindex aus dichotomen Variablen, basierend auf einem standardisierten Fragebogen zur Mobilität im Stadt-Umland-Kontext	Typ II
Rate der energetischen Sanierungen von Gebäuden	Anteil der energetisch sanierten Gebäude an der Anzahl aller Gebäude	Typ II

Quelle: Peters/Neu 2024

Insgesamt stützen sich 21 der 22 VLRs und 7 der 15 Nachhaltigkeitsberichte explizit auf Indikatoren, die für SDG 11 relevant sind. Die Spanne der eingesetzten Indikatoren und ihrer Anzahl reicht von minimal 2 bis maximal 21 Indikatoren. In allen Berichtsgebieten arbeiten tendenziell Groß- und Mittelstädte mit mehr Indikatoren als Kleinstädte und Landgemeinden. Tendenziell umfassen die Nachhaltigkeitsberichte weniger Indikatoren als die VLRs.

Viele Kommunen greifen auf die zuvor genannten kommunalen SDG-Indikatoren zurück. Von den insgesamt 28 explizit indikatorenorientierten Berichterstattungen setzen die Städte Cottbus, Kiel, Niebüll und München sowie die Metropolregion Rhein-Neckar ausschließlich kommunale SDG-Indikatoren, weitere 14 Kommunen überwiegend kommunale SDG-Indikatoren und 9 Kommunen überwiegend eigene SDG-Indikatoren ein.

Tabelle 6
Anzahl und Art der SDG-11-Indikatoren nach Berichtsgebieten

VLR oder Nachhaltigkeitsbericht	Stadt- und Gemeindetyp	Name	Anzahl Indikatoren SDG 11			
			Typ I	Typ II	Eigene	Summe
VLR	Großstadt	Hamburg	9	2	7	18
VLR	Großstadt	Freiburg im Breisgau	7	2	7	16
VLR	Großstadt	Düsseldorf	11	1	2	14
VLR	Großstadt	Köln	9	1	4	14
VLR	Großstadt	Stuttgart	6	3	5	14
VLR	Großstadt	Bonn	8	3	2	13
VLR	Großstadt	Dortmund	10	-	1	11
VLR	Großstadt	Mannheim	2	-	9	11
VLR	Großstadt	Kiel	10	-	-	10
VLR	Großstadt	Regensburg	3	1	5	9
VLR	Großstadt	Münster	3	1	4	8
VLR	Großstadt	Hannover	-	-	2	2
VLR	Mittelstadt	Rottenburg am Neckar	7	-	14	21
VLR	Mittelstadt	Lüdenscheid	10	1	5	16
VLR	Mittelstadt	Cottbus	7	1	-	8
VLR	Kleinstadt	Niebüll	7	-	-	7
VLR	Landgemeinde	Bad Köstritz	2	-	3	5
VLR	Landkreis	Fürstenfeldbruck	9	1	9	19
VLR	Landkreis	Oldenburg	10	-	1	11
VLR	Landkreis	Enzkreis	2	1	1	4
VLR	Metropolregion	Rhein-Neckar	3	-	-	3
Nachhaltigkeitsbericht	Großstadt	Berlin	3	1	-	4
Nachhaltigkeitsbericht	Großstadt	Frankfurt am Main	6	1	7	14
Nachhaltigkeitsbericht	Großstadt	Saarbrücken	8	-	3	11
Nachhaltigkeitsbericht	Großstadt	Bremen	8	-	-	8
Nachhaltigkeitsbericht	Großstadt	München	2	1	4	7
Nachhaltigkeitsbericht	Großstadt	Darmstadt	-	-	-	-
Nachhaltigkeitsbericht	Mittelstadt	Speyer	3	1	1	5
Nachhaltigkeitsbericht	Mittelstadt	Görlitz	-	-	5	5
Nachhaltigkeitsbericht	Mittelstadt	Greifswald	1	1	1	3
Nachhaltigkeitsbericht	Mittelstadt	Eisenach	-	-	-	-
Nachhaltigkeitsbericht	Mittelstadt	Geestland	-	-	-	-
Nachhaltigkeitsbericht	Mittelstadt	Wernigerode	-	-	-	-
Nachhaltigkeitsbericht	Mittelstadt	Stendal	-	-	-	-
Nachhaltigkeitsbericht	Kleinstadt	Eltsville am Rhein	-	-	-	-
Nachhaltigkeitsbericht	Landgemeinde	Baruth/Mark	-	-	-	-
Nachhaltigkeitsbericht	Landgemeinde	Juist	-	-	-	-

Quelle: BBSR

Die am häufigsten verwendeten Indikatoren sind Typ-I-Indikatoren: PKW-Dichte (genannt in 19 Berichtsgebieten), Flächeninanspruchnahme, Naherholungsflächen und Verunglückte im Verkehr (genannt in jeweils 18 Berichtsgebieten), Wohnfläche (genannt in 17 Berichtsgebieten), Mietpreise (genannt in 16 Berichtsgebieten), Flächennutzungsintensität (genannt in 13 Berichtsgebieten), PKW mit Elektroantrieb (genannt in 12 Berichtsgebieten), Flächenneuanspruchnahme (genannt in 10 Berichtsgebieten) sowie wohnungsnahe Grundversorgung (genannt in 9 Berichtsgebieten). Diese Indikatoren werden in der Regel auch auf die gleiche Art berechnet.

Im Gegensatz dazu werden beim Indikator „Wohnraum mit erneuerbarer Heizenergie“ in sieben Berichtsgebieten fertiggestellte Wohngebäude, in 4 Berichtsgebieten fertiggestellte Wohnungen und in 2 Berichtsgebieten Wohngebäude im Bestand gezählt. Ähnliche Unterschiede lassen sich in den Berechnungen beim Modal Split feststellen, der einen Typ-II-Indikator bildet und in 12 Berichtsgebieten genannt wird: In 10 Berichtsgebieten werden alle Verkehrsmittel betrachtet und in jeweils 1 Berichtsgebiet nur die ÖPNV- und die Fahrrad-Nutzung.

Einen hohen Stellenwert nehmen in der Berichtslegung auch Indikatoren ein, die unter den Überschriften „Wohnraumförderung“ und „Wohnraumoffensive“ subsumiert werden können. Hierunter fallen Indikatoren, die geförderte Mietwohnungsneubauten, geförderte Wohnungen, Belegungsquoten, Wohnungen mit Belegungsbindung, geförderte Wohnungsmodernisierungen oder die Wohnungsversorgung messen. In einzelnen Berichtsgebieten werden mehrere dieser Indikatoren unter der Überschrift „Wohnraumoffensive“ geclustert, einschließlich der Mietpreise und Mietpreisbelastungsquoten. Im weitesten Sinne geht es um bezahlbares und barrierefreies Wohnen.

Die Nutzung von Indikatoren im Themenfeld der umweltfreundlichen Verkehrsnutzung variiert ebenfalls stark. Neben dem Modal Split (siehe oben) werden in vielen Berichtsgebieten der Fahrradverkehr, der ÖPNV sowie Alternativen zum PKW-Besitz, wie beispielsweise die Nutzung von Car-Sharing und Leihfahrrädern, gemessen. Dabei zählen einige die Verkehrsteilnehmenden anhand von Fahrgastzahlen, Jobfahrrad-Verträgen oder Ausleihen, das jeweilige Angebot mit Hilfe der angebotenen Wagenkilometer im ÖPNV, der Anzahl der Linienverkehre, der Anzahl der Car-Sharing-Fahrzeuge oder des Radwegenetzes oder die Verkehrsleistung auf der Grundlage der zurückgelegten Strecken im Car-Sharing-Modus.

Einige Indikatoren, in den Berichtsgebieten allesamt SDG 11 zugeordnet, beziehen sich auf unterschiedliche Messparameter wie Luftqualität (Treibhausgasemissionen, Feinstaub- und Stickoxidbelastung), bürgerschaftliches Engagement, Quartiersarbeit, Siedlungsabfall und Recycling, Spielplätze und Sportflächen sowie Baulücken und Leerstände. In insgesamt 7 Berichtsgebieten wird auch der Indikator „Siedlungslast im Überschwemmungsgebiet“ verwendet, jedoch unterschiedlichen SDGs zugeordnet: SDG 11 (3), SDG 13 (3) und SDG 15 (1). Der Satz der kommunalen SDG-Indikatoren subsumiert diesen Indikator unter SDG 13.

3.3 Besondere Aspekte im Einsatz von Daten und Indikatoren

Die in den VLRs und Nachhaltigkeitsberichten verwendeten Indikatoren werden am häufigsten im zeitlichen Vergleich dargestellt. Mithilfe einer Zeitreihe kann im jeweiligen Berichtsgebiet festgestellt werden, ob die Veränderung des Indikatorenwertes positiv oder negativ verläuft und welcher Zielerreichungsgrad vorliegt. In manchen Berichtsgebieten wird ein übergeordneter Vergleichswert, etwa eines Bundeslandes, hinzugefügt. Das SDG-Portal und INKAR bieten hierfür Werte von Vergleichsberichtsgebieten an, finden jedoch in den analysierten VLRs und Nachhaltigkeitsberichten seltener Anwendung. Ein Vergleich mit dem Durchschnittswert eines Bundeslandes oder der nationalen Ebene ist oftmals weniger geeignet als der Vergleich mit einer ähnlich strukturierten Gemeinde, Stadt oder einem Kreis.

Die Erreichung übergeordneter Ziele anhand stabiler Indikatoren ist vom Handeln in einer Kommune, vom individuellen Verhalten und von breit aufgestellten Konstellationen von Akteurinnen und Akteuren sowie nationalen und globalen Entwicklungstendenzen abhängig. Die direkten Einflussmöglichkeiten einer Kommune reichen dabei von einem eigenen Beitrag, wie der nachhaltigen Beschaffung, bis hin zu Angeboten, wie der Wohnraumförderung oder dem Bau barrierefreier ÖPNV-Haltestellen, und Eingriffen in Marktsegmente, wie die Anwendung der Mietprelsbremse. Solche Maßnahmen wirken meist erst mittel- bis langfristig, obwohl längerfristige Trends auch durch kurzfristige Abweichungen gekennzeichnet sein können.

Der Ursprung dieser Indikatoren liegt in der Sozialberichterstattung und im Monitoring wirtschaftlicher Entwicklungsfortschritte (vgl. Milbert et al. 2021). Dies bietet den Vorteil einer Operationalisierung auf kleinräumiger Ebene mithilfe amtlicher Statistiken. Die Bewertung der genannten Indikatoren im Zusammenhang mit Nachhaltigkeit und den SDGs korreliert jedoch nicht zwangsläufig mit dem Erfassungszweck. So ist die Bemessung der Wohnfläche ein etablierter Indikator in der Wohnraumplanung. Historisch betrachtet zeigte die ansteigende Wohnfläche pro Person eine soziale Verbesserung der Wohnsituation an, die jedoch im Kontext von Nachhaltigkeit, zunehmendem Wohnflächenkonsum und einem steigenden Flächen- und Energiebedarf anders bewertet wird (vgl. Weber 2020). Die durchschnittliche Wohnfläche pro Person wird von vielen Einflussfaktoren bestimmt, beispielsweise von der Leerstandsquote sowie der Haushalts- und Eigentümerstruktur des verfügbaren Wohnraums. Eine Interpretation der Situation mithilfe der relevanten SDG-Indikatoren bedarf daher immer auch einer Abwägung der Rahmenbedingungen auf lokaler und lokal-regionaler Ebene sowie entsprechender Entwicklungstendenzen.

Insbesondere für die kommunalen SDG-Indikatoren (Typ II) erfolgt die Datenerhebung oftmals durch die Kommunen selbst oder durch von ihnen beauftragte Einrichtungen. Auch hier dient der Modal Split als Beispiel. Kommunen können in einigen Fällen auf Forschungsarbeiten wie die Untersuchung „Mobilität in Städten – SrV“ (Gerike et al. 2020) zurückgreifen, im Rahmen derer Erhebungen in ausgewählten Städten und Regionen durchgeführt wurden. Dem überwiegenden Teil der Kommunen stehen diese Daten, die eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl anzeigen sollen, jedoch nicht zur Verfügung. Die Erhebung „Mobilität in Deutschland“ (infas o. J.) bietet seit 2017 Daten an, seit 2023 dank einer sogenannten Small Area Estimation auch auf kleinräumiger Ebene. Es werden jedoch nur Kommunen ab einer Größe von 10.000 Einwohnenden erfasst (vgl. infas 2025). Folglich können kleinere und kreisangehörige Kommunen die Datenangebote amtlicher Statistiken nicht oder nur stark eingeschränkt nutzen.

Schließlich sind einige der Indikatoren – ob mithilfe von Daten operationalisierbar oder nicht – kaum für die Bewertung kommunaler Prozesse geeignet. Hierfür entwickeln Kommunen eigene Indikatoren, zum Beispiel den E-Bus-Anteil des Fuhrparks der Stadtwerke, die Quartiersarbeit und das Engagement im Bezirksbeirat sowie das örtliche Beschaffungswesen unter Einbeziehung von Nachhaltigkeitskriterien. Solcher Indikatoren erfordern eine gesonderte Datenerfassung und -aufbereitung sowie kritische Reflexion. Sie dienen ausschließlich dem jeweiligen kommunalen Prozessmanagement und bilden selten eine Grundlage für den interkommunalen Vergleich.



Nachhaltige Kommunalhaushalte

Grundsätzlich nehmen Kommunen in der Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und der 17 SDGs eine zentrale Rolle ein. In diesem Zusammenhang sind die Ausrichtung von Kommunalhaushalten an Nachhaltigkeitsindikatoren und der Einsatz nachhaltiger Finanzen von entscheidender Bedeutung (vgl. Bertelsmann Stiftung 2023: 7). Neben der Aufstellung kommunaler Haushalte nach Nachhaltigkeitskriterien gewinnen Green Bonds und Social Bonds für Kommunen an Bedeutung. Sie fußen als nachhaltig ausgerichtete Schuldscheine auf den SDGs sowie finanzbranchenspezifischen Key Performance Indicators (KPIs) (vgl. Bertelsmann Stiftung/Difu 2025). Die Städte Essen, Hannover, Köln, München, Münster und Offenbach nutzen diese Instrumente als erste Kommunen in Deutschland für investive Maßnahmen der Stadtplanung und Stadtentwicklung. In Finnland und Frankreich unterliegen Kommunen bereits seit einiger Zeit Regelwerken, die kommunale Ausgaben und Investitionen an Nachhaltigkeitskriterien orientieren. So werden Kommunalhaushalte in Finnland nach dem Phenomenon-Based-Budgeting-Principle aufgestellt (vgl. NAOF 2022), in Frankreich gilt das Regelwerk M57, das alle Kommunen des Landes mit mehr als 3.500 Einwohnenden zur Aufstellung von an Nachhaltigkeitskriterien ausgerichteten Kommunalhaushalten verpflichtet (vgl. AMF 2025).

4 Von der Analyse lokal-regional verfügbarer Berichterstattungen zur Bauleitplanung und zum Städtebau

4.1 Großstädte und Landkreise

Freie und Hansestadt Hamburg

Die Freie und Hansestadt Hamburg veröffentlichte 2023 ihren ersten VLR, der sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. Die Erstellung des Berichts wurde von der Stabsstelle Nachhaltigkeit der Stadt koordiniert. Der Bericht deckt alle 17 SDGs ab. Die Zielerreichung von SDG 11 „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“ (BMZ 2025: 1) wurde dezernatsübergreifend bearbeitet, sowohl im Rahmen strategischer Konzepte der Bauleitplanung, des Städtebaus und der Stadtentwicklung sowie mithilfe von Richtlinien, als auch in konkreten Projekten. Beispielhafte Strategien der Stadt sind folgende:

- die Leitlinie „Hamburger Maß“ zur Erreichung städtebaulicher Lösungen und verträglicher städtebaulicher Dichten
- das Landesplanungsinstrument „PAUL“ zum Zweck des Flächenmonitorings
- der sich der zukunftsorientierten und klimaschutzgerechten Entwicklung der Hauptverkehrsstraßen widmende Masterplan Magistralen
- das Maßnahmen der Städtebauförderung bündelnde Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung (RISE) (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2023)

Das 2021 gegründete Baukompetenzzentrum (BKZ) dient dazu, zentrale Aspekte des Bauwesens der Stadt im Sinne von SDG 11 einer nachhaltigen Stadt- und Quartiersentwicklung zu koordinieren, beispielsweise in den Bereich Klimaschutz, Digitalisierung und Barrierefreiheit. Im Sinne von SDG 11 legt die Freie und Hansestadt Hamburg Wert auf Bürgerbeteiligung. Das Digitale Partizipationssystem (DIPAS) steht der Verwaltung und städtischen Unternehmen bereits seit 2016 zur Verfügung, um Beteiligungsverfahren digital mithilfe von Planungstischen zu durchführen. Zudem können sich Einwohnende mobil an Planungsprozessen beteiligen. Darüber hinaus unterstützt die Stadtwerkstatt seit 2012 als Stabsstelle Partizipationsprozesse der Stadtplanung und Stadtentwicklung und dient Bürgerinnen und Bürgern sowie Bezirks- und Fachämtern als Anlaufstelle (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2023). Konkret wurden Instrumente und Ressourcen zur zukünftigen Entwicklung des Stadtraums Horner Geest eingesetzt. Auf der Grundlage eines digitalen und analogen Partizipationsverfahrens wird Horner Geest aufgewertet, die öffentliche Infrastruktur wird modernisiert und perspektivisch entstehen bis zu 3.000 neue Wohnungen (vgl. ebd.).

Stadt Freiburg im Breisgau

Die baden-württembergische Groß- und Universitätsstadt Freiburg im Breisgau blickt auf eine lange Tradition in der nachhaltigen Stadtplanung und Stadtentwicklung sowie einem entsprechenden Monitoring zurück. Der 2023 veröffentlichte VLR verknüpft das Thema der nachhaltigen Stadt explizit mit den SDGs und entsprechenden Indikatoren. Mit Blick auf eine diesbezüglich ausgerichtete Planung und ein adäquates Flächenmanagement strebt die Stadt „(...) eine flächensparende Siedlungsentwicklung an, begleitet durch die Schaffung kompakter, mit Freiraum gut versorgter Quartiere und Stadtteile (vorrangig über maßvolle, qualifizierte Innen-

entwicklung unter Berücksichtigung von Grün- und Freiflächenversorgung)“ (vgl. Stadt Freiburg im Breisgau 2023: 82). Diese Ausrichtung widmet sich SDG 11.3 „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“ (BMZ 2025: 1). Auch wenn der Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche von Freiburg im Breisgau mit 32,2 % im Jahr 2021 deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnittswert von 14,5 % lag (vgl. Stadt Freiburg im Breisgau 2023: 92), ist die Situation mit anderen Großstädten in Deutschland vergleichbar. Mit dem Perspektivplan 2030 verknüpft die Stadt Siedlungs- und Freiraumentwicklung. Der Plan dient als Grundlage der vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung (Flächennutzungsplanung und Bebauungsplanung) (vgl. Stadt Freiburg im Breisgau 2017). Über verschiedene Projekte wurde und wird dieser Ansatz umgesetzt: Im Rahmen des Weingarten-West-Projekts wurde eine bestehende hochgeschossige Wohnanlage nach Passivhaus-Standards umgebaut und zugleich die öffentlichen Freiflächen für mehr Lebensqualität umgestaltet (vgl. Stadt Freiburg im Breisgau 2024: 1).

Landkreis Fürstentumbruck

Der bayerische Landkreis Fürstentumbruck veröffentlichte 2023 seinen ersten VLR, der sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. Der Landkreis, dem 23 Gemeinden und Städte angehören, leistet damit einen Beitrag zur Umsetzung der SDGs auf regionaler Ebene. Neben SDG 11 nehmen auch folgende SDGs eine Rolle im Bericht ein:

- SDG 6 „Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten“
- SDG 7 „Zugang zu bezahlbarer, verlässlicher, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern“
- SDG 9 „Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, breitenwirksame und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen“
- SDG 17 „Umsetzungsmittel stärken und die Globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung mit neuem Leben erfüllen“ (BMZ 2025: 1)

Die Ausrichtung auf SDG 11 korreliert mit dem 2022 für den Landkreis erstellten Leitbild, das unter dem Leitziel „Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung“ folgendes Ziel formuliert: „Wir vertreten eine klimagerechte und ressourcenschonende sowie generationen- und sozialgerechte Siedlungs- und Freiraumentwicklung und deren bauliche Umsetzung. Die Planungsprozesse sollen in interkommunaler Zusammenarbeit und gemeinsam mit Bürgerinnen und Bürgern erfolgen. (Landkreis Fürstentumbruck 2023: 32).“ Es orientiert sich somit an SDG 11.3: „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“ (BMZ 2025: 1).

Eine Maßnahme, dieses Ziel auf der analytischen Grundlage des VLR zu erreichen, ist das Projekt „Wohnen für Hilfe“. Der Landkreis startete das Projekt vor dem Hintergrund einer auf 2035 ausgerichteten Bevölkerungsprognose, die eine Zunahme der Einwohnenden skizziert und zugleich die über 65-Jährigen als die zukünftig mit Abstand größte Altersgruppe im Landkreis sieht. Darüber hinaus steigen im Landkreis die Wohnmieten, von 7 € in 2011 auf 11 € in 2020. Mit dem Projekt wollen die Beteiligten den Herausforderungen des demographischen Wandels sowie der Verknappung und Verteuerung des Wohnraums entgegentreten. Dabei werden Wohnpartnerschaften von Wohnraumbesitzenden und Wohnraumsuchenden vermittelt. Anstelle einer Mietzahlung erfolgt eine Unterstützung im Alltag, nach dem Tauschprinzip „1 m² Wohnfläche = 1 Stunde Hilfe pro Monat“. Die im Rahmen des Projekts geleistete Unterstützung für Seniorinnen und Senioren, Familien, Alleinerziehende oder Menschen mit Behinderungen umfasst keine Pflege, sondern betrifft Haus- und Gartenarbeit, die Begleitung zu Arztbesuchen oder die Kindererziehung. Insbesondere junge Menschen, die sich in der

Ausbildung befinden oder studieren, erhalten somit Zugang zu bezahlbarem Wohnraum. Das Projekt soll dazu beitragen, Respekt, Solidarität und Inklusion zu fördern. Bis 2022 konnten trotz COVID-19-Pandemie bereits 28 Partnerschaften vermittelt werden. Die Nachfrage nach bezahlbarem Wohnraum lag dabei deutlich über dem Angebot (vgl. Landkreis Fürstentum Fürstentum 2023: 105).

4.2 Mittelstädte

Stadt Cottbus/Chóseebuz

Die brandenburgische Mittelstadt und Universitätsstadt Cottbus/Chóseebuz veröffentlichte 2024 ihren ersten VLR, der sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. Die Stadt nutzt diese analytische Grundlage, insbesondere mit Blick auf Wohnbaulandpotentiale und den Klimaschutz, für Verfahren der Bauleitplanung und somit den Flächennutzungsplan und die daraus sich entwickelten Bebauungspläne sowie städtebaulichen Projekte (vgl. Stadt Cottbus/Chóseebuz 2024: 20). Diese Ausrichtung orientiert sich an SDG 11.1 „Bis 2030 den Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle sicherstellen und Slums sanieren“ (BMZ 2025:1). Verschiedene städtebauliche Projekte unterstützen die Umsetzung dieser Ausrichtung, „(...) gestern, heute, morgen (...)“ (Stadt Cottbus/Chóseebuz o. J.: 1). So beruhen konkrete Bau- und Umbauprojekte des Städtebauförderprogramms Stadtumbau Ost auf analytischen Grundlagen, wie auch im VLR von Cottbus/Chóseebuz mit Blick auf das Planungs- und Baurecht dargelegt, um die Lebensqualität in Kommunen dauerhaft zu festigen und nachhaltig zu verbessern (vgl. Stadt Cottbus/Chóseebuz o. J.).

Stadt Lüdenscheid

Die nordrhein-westfälische Mittelstadt Lüdenscheid veröffentlichte 2024 ihren ersten VLR, der sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. Die Stadt nutzt die lokale Selbstanalyse und die damit verbundene Nachhaltigkeitsstrategie, um im Sinne einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung die Entwicklung des Freiraums zu steuern und zugleich die historische Altstadt zu sanieren – letztlich mit dem Ziel: „Gemeinsam mit allen Lüdenscheiderinnen und Lüdenscheidern möchten wir an einer lebenswerten und zukunftsfähigen Umgebung arbeiten“ (Stadt Lüdenscheid 2024: 3). Diese Zielsetzung widmet sich SDG 11.3 „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“ (BMZ 2025:1). Einige Maßnahmen zu Erreichung dieser Zielsetzung wurden bereits umgesetzt. So werden zentrale Plätze und öffentliche Freiflächen im Rahmen der Innenstadtgestaltung zu öffentlichen Räumen mit hoher Aufenthaltsqualität und zugleich modernen und repräsentativen Funktionen umgestaltet. Beispiele für dieses städtebauliche Vorgehen sind der Sternplatz und der Rathausplatz sowie der Rosengarten. Insbesondere die Umgestaltung des Rosengartens zeigt, wie ein zuvor kaum genutzter öffentlicher Freiraum durch den Einbau von Wasserspielen und die Ermöglichung einer vielfältigen Gastronomie in den Randbereichen neben dem Schillerbad im Jugendstil zur Aufenthaltsqualität für Menschen aller Generationen in historischer Umgebung beitragen kann und zugleich die städtebauliche Transformation nachhaltig trägt (vgl. Stadt Lüdenscheid 2025).

Universitäts- und Hansestadt Greifswald

Die mecklenburg-vorpommerische Mittelstadt sowie Universitäts- und Hansestadt Greifswald veröffentlichte erstmals 2022 ihre Nachhaltigkeitsstrategie, die sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. Als bundesweite Fahrradhauptstadt und Stadt der kurzen Wege benennt sie die „Förderung intermodaler und umweltfreundlicher Mobilitätskonzepte“ (Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2022: 44) als zentrale verkehrsbezogene Strategie für die nachhaltige Planung und Entwicklung der Stadt. Die Strategie orientiert sich an SDG 11.2 „Nachhaltige Verkehrssysteme für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern“ (BMZ 2025: 1). Über verschiedene Konzepte und konkrete Maßnahmen wird diese Strategie schrittweise umgesetzt. So beinhaltet das Verkehrskonzept Innenstadt städtebauliche und bauliche Maßnah-

men für eine „(...) umfassende Verkehrsberuhigung mit Vorrang für den ÖPNV sowie den Fuß- und Radverkehr (...)“ und eine „(...) umfassende Barrierefreiheit (Berücksichtigung aller Nutzergruppen und Bevölkerungsschichten) (...)“ (Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2021: 3). In diesem Zusammenhang wird Carsharing bereits seit 2014 gefördert. Derzeit stehen im Stadtgebiet allen Bürgerinnen und Bürgern sowie Gästen der Stadt insgesamt vier Carsharing-Parkplätze zur Verfügung (Universitäts- und Hansestadt Greifswald o. J.: 1).

Stadt Speyer

Die rheinland-pfälzische Mittelstadt Speyer veröffentlicht bereits seit 2013 Nachhaltigkeitsberichte und legte 2023 den nunmehr dritten Nachhaltigkeitsbericht für den Zeitraum 2017–2022 vor. Dieser verknüpft das Thema der Nachhaltigkeit explizit mit den SDGs und entsprechenden Indikatoren. In der Stadtverwaltung werden Aufgaben des Nachhaltigkeits- und Klimaschutzmanagements vom Umweltdezernat wahrgenommen. Dort sind seit 2011 die Stelle einer Nachhaltigkeitsmanagerin und seit 2012 die Stelle einer Klimaschutzmanagerin verankert. Seit 2022 ist in der Stadtverwaltung zusätzlich eine Stabsstelle für strategische Stadtentwicklung und Zukunftsfragen vorhanden, die unter anderem Maßnahmen zur Anpassung an den Klimawandel koordiniert. Das Klimaschutzkonzept der Stadt dient so auch der Umsetzung der ökologischen Nachhaltigkeit. Auf der Grundlage der Begrünungssatzung werden beispielsweise Bauanträge bewertet. Mehrere konkrete, bereits umgesetzte oder noch laufende, Maßnahmen widmen sich SDG 11.3 „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“ (BMZ 2025: 1). Über verschiedene Konversionsprojekte entsteht neuer, nachhaltig entwickelter Wohn- und Arbeitsraum in Speyer: Auf einer ehemaligen Industriebrache am Rheinufer wird derzeit beispielsweise das neue Wohnquartier am Fluss gebaut – einschließlich einer neuen Parkanlage. Auch das Quartier Normand stellt neuen Wohnraum auf alten Flächen bereit und kann gegebenenfalls zukünftig durch ein urbanes Biotop erweitert werden. Das ehemalige und denkmalgeschützte Kasernengelände wurde nach Abzug der französischen Streitkräfte Ende der 1990er-Jahre als Nutzungsgemischtes und energieeffizientes Quartier mit Wohnangeboten für Familien, Senioren und Menschen mit Behinderungen sowie entsprechenden Freiflächen umgestaltet. Soziale Angebote wurden unter anderem durch das Haus der Vereine, die Lebenshilfe, das Diakoniezentrum und die Jugendförderung geschaffen (vgl. Stadt Speyer 2023: 81).

Stadt Wernigerode

Die sächsisch-anhaltinische Mittelstadt Wernigerode veröffentlichte erstmals 2022 ihren Nachhaltigkeitsbericht, der sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. In Ergänzung zur touristisch geprägten Stadtentwicklung sieht die Stadt die Barrierefreiheit als bedeutendes Thema der Stadtplanung, denn „Barrierefreiheit betrifft nicht nur Menschen mit einer körperlichen Behinderung, sondern auch Kinder und ältere Menschen. Im Zuge des demografischen Wandels und der alternden Gesellschaft, spielt Barrierefreiheit ebenfalls eine wichtige Rolle“ (vgl. Stadt Wernigerode 2022: 14). Diese stadtplanerische und stadtentwicklungsbezogene Ausrichtung orientiert sich an SDG 11.3 „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“ und SDG 11.7 „Bis 2030 den allgemeinen Zugang zu sicheren, inklusiven und zugänglichen Grünflächen und öffentlichen Räumen gewährleisten, insbesondere für Frauen und Kinder, ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen“ (BMZ 2025: 1). Einige Maßnahmen zur Umsetzung dieser Ausrichtung wurden bereits initiiert. So entwickelt sich unter aktiver Beteiligung von Seniorinnen und Senioren vor Ort und in Zusammenarbeit mit Hochschulen Sachsen-Anhalts sowie analytisch gestützt der Seniorenstadtplan, auch Silver Map genannt (vgl. Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg 2021: 1). Dabei handelt es sich um einen digitalen sowie fallweise gedruckten Stadtplan, der die vielfältigen und wohnumfeldnahen Unterstützungsangebote für ältere Menschen bündelt und über QR-Codes zur Verfügung stellt. Langfristig sollen damit lokal angebotene Dienstleistungen quartierübergreifend vernetzt und die digitale Teilhabe von Seniorinnen und Senioren gestärkt werden.

4.3 Größere Kleinstadt

Stadt Eltville am Rhein

Die hessische größere Kleinstadt Eltville am Rhein veröffentlichte erstmals 2023 ihre Nachhaltigkeitsstrategie, die sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. Sie benennt folgende Ziele als zentral für die nachhaltige Planung und Entwicklung der Stadt:

- Stärkung und Förderung der Nahmobilität
- ein mindestens gleichberechtigtes Miteinander der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmenden (vgl. Stadt Eltville am Rhein 2022: 50)

Beide Ziele orientieren sich an SDG 11.2 „Nachhaltige Verkehrssysteme für alle ermöglichen und die Sicherheit im Straßenverkehr verbessern“ (BMZ 2025: 1). Einige Maßnahmen dieser Strategie wurden bereits umgesetzt. So wurden bereits zahlreiche Einbahnstraßen für den Gegenverkehr geöffnet sowie Lade- und Parkinfrastruktur für Radfahrer errichtet. Dem hohen Verkehrsaufkommen des MIV zu Hauptverkehrszeiten soll die kostenlose Mitnahme von Fahrrädern in den Bahnen des gesamten Rhein-Main-Verkehrsverbundes (RMV) entgegenwirken (vgl. Stadt Eltville am Rhein 2022: 50).

4.4 Kleine Kleinstadt

Stadt Niebüll

Die schleswig-holsteinische kleine Kleinstadt Niebüll veröffentlichte 2025 ihren ersten VLR, der sich explizit an den SDGs und entsprechenden Indikatoren orientiert. Sie knüpft damit an frühere Nachhaltigkeitsaktivitäten als Agenda-2030-Kommune an. Der VLR konzentriert sich auf SDG 11 und betrachtet neben entsprechenden Indikatoren Stadtplanungsinstrumente wie den Masterplan 2030 und das Zukunftskonzept Daseinsvorsorge. Dazu setzt Niebüll im grenzüberschreitenden Kontext zwischen Deutschland und Dänemark derzeit das Kooperationsprojekt „ClimatePol“ um (vgl. Stadt Niebüll 2025) und orientiert sich somit an SDG 11.5 „Bis 2030 die Zahl der durch Katastrophen, einschließlich Wasserkatastrophen, bedingten Todesfälle und der davon betroffenen Menschen deutlich reduzieren und die dadurch verursachten unmittelbaren wirtschaftlichen Verluste im Verhältnis zum globalen Bruttoinlandsprodukt wesentlich verringern, mit Schwerpunkt auf dem Schutz der Armen und von Menschen in prekären Situationen“ (BMZ 2025: 1). Das mit Interreg-Mitteln der EU geförderte Projekt dient der Zusammenarbeit, Maßnahmenkoordinierung und Entwicklung von Lern- und Trainingsformaten im Bereich der Anpassung an den Klimawandel dies- und jenseits der Grenze. Auf der Grundlage von Klimaplänen werden bis 2027 konkrete Maßnahmen umgesetzt und unterschiedliche Akteursgruppen wie Versorgungsunternehmen und Kommunalverwaltungen sowie Bürgerinnen und Bürger aktiv integriert. Die projektbezogenen so genannten Klimamikromissionen umfassen messbare Maßnahmen wie den Umgang mit Niederschlagswasser und die Vorbeugung lokaler Überschwemmungsereignisse in den Küsten- und dort insbesondere in den jeweiligen Wohngebieten.

4.5 Landgemeinden

Stadt Bad Köstritz

Die thüringische Landstadt Bad Köstritz veröffentlichte 2023 ihren ersten VLR und ist unter anderem für ihre über 200-jährige Dahlienzucht und entsprechende städtebauliche Anlagen bekannt. Mit der von Stadtverwaltung gemeinsam mit der Stadtgesellschaft betriebenen Bestandsentwicklung und der Nutzung vorhandener

Bausubstanz (vgl. Stadt Bad Köstritz 2023: 68) wird das Thema der Nachhaltigkeit explizit mit den SDGs und entsprechenden Indikatoren verbunden. Einige konkrete, bereits umgesetzte oder noch laufende, Maßnahmen widmen sich SDG 11.3 „Bis 2030 die Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten und die Kapazitäten für eine partizipatorische, integrierte und nachhaltige Siedlungsplanung und -steuerung in allen Ländern verstärken“ (BMZ 2025: 1). Zur Verringerung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung sowie der Bebauung von Baulücken und der integrierten Innen- statt Außenentwicklung beschloss der Stadtrat 2021 die Änderung des Flächennutzungsplans. Dazu wurden alle vorhandenen potentiellen Bauflächen überprüft. Konkret konnte das Gebäude eines ehemaligen Supermarkts zum neuen Standort der Freiwilligen Feuerwehr Bad Köstritz umgebaut werden (vgl. Stadt Bad Köstritz 2023: 68). Ähnliches gilt für Freiräume und Parkanlagen: Die im Zusammenhang mit der Dahlienzucht bekannte Parkanlage Rosarium wurde als stadtbildprägende Freiraumanlage gesichert, denkmalgerecht saniert und über eine Satzung im Stadtgefüge langfristig gesichert (vgl. ebd.: 71).

Einheits- und Inselgemeinde Juist

Die niedersächsische Einheits- und Inselgemeinde Juist fühlt sich als Teil des Weltnaturerbes Wattenmeer naturgegeben der Nachhaltigkeit verpflichtet. Diese Verpflichtung betrifft Bewohnerinnen und Bewohner sowie Besucher und Besucherinnen gleichermaßen. Juist ist Agenda-2030-Zeichnungskommune (vgl. Engagement Global/SKEW 2025a). Zuletzt beteiligte sich die Gemeindeverwaltung aktiv mit einer lokalen Eigenanalyse der nachhaltigen Entwicklung am Nationalbericht zur Umsetzung der New Urban Agenda (vgl. BBSR 2021). Diese Eigenanalyse verknüpft das Thema der Nachhaltigkeit explizit mit den SDGs und entsprechenden Indikatoren. Sie widmet sich insbesondere SDG 11 „Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten“ (BMZ 2025: 1). Über eine Reihe von integrierend wirkenden Konzepten und erste konkrete Projekte wird eine nachhaltige Entwicklung der Insel in ihrem Alltag umgesetzt. Ausgangspunkt dafür ist der Wunsch, eine autofreie Insel zu sein. Grundlage wird ein Energie- und Klimaschutzkonzept sein. Erste nachhaltige und klimafreundliche Maßnahmen im Bereich der Mobilität greifen bereits: So werden E-Autos, E-Roller und E-Bikes an Einwohnerinnen und Einwohner sowie Touristen und Touristinnen vermietet. Eine App informiert über Mitfahrgelegenheiten und die Barrierefreiheit von Straßen und Wegen (vgl. BBSR 2021: 92 f.).



Ansätze anderer Länder

In den Nordischen Ländern blickt die aktive Integration von Kommunen in national oder supranational ausgerichtete Analysen der nachhaltigen Entwicklung von Städten und Regionen sowie eine entsprechende übergeordnete Berichterstattung auf eine lange Tradition zurück. Der 2024 veröffentlichte Nordic Voluntary Subnational Review (Nordregio 2024) verdeutlicht dies im besonderen Maße. Obwohl auch in der Nachhaltigkeit Unterschiede zwischen allen Nordischen Ländern (Dänemark, Finnland, Island, Norwegen, Schweden) und ihren Autonomiegebieten (Ålandinseln, Grönland, Faröer, Spitzbergen) bestehen, ist man dort generell und mehrheitlich der Meinung, dass die Umsetzung der Agenda 2030 und die 17 SDGs nicht ohne aktive kommunale Beteiligung möglich ist (vgl. ebd.: 5). Die Agenda 2030 und die 17 SDGs werden in den Nordischen Ländern umfassend und inhaltlich holistisch umgesetzt, nur in Einzelfällen setzen die Kommunen einzelne inhaltliche Schwerpunkte, etwa in den Bereichen Lebensqualität und Klimaschutz (vgl. ebd.). Die Umsetzung erfolgt in vielen Bereichen des kommunalen Arbeitsalltags, so im lokalen und regionalen Planungssystem, in der Aufstellung von Kommunalhaushalten und im Vergaberecht (vgl. ebd.). Oftmals ist jedoch eine gewisse Übersetzungsarbeit erforderlich, um die global formulierten Ziele auch lokal und regional umsetzen und deren Einsatz festigen zu können (vgl. ebd.: 6). Einige Kommunen beklagen, dass in vielen Fällen (Human-)Ressourcen fehlten, um die Agenda 2030 und die 17 SDGs auch dauerhaft im Verwaltungsalltag der Kommunen verankern und ein entsprechendes Monitoring gewährleisten zu können (vgl. ebd.). Länderübergreifende Kooperationen suchen die Nordischen Länder und ihre Kommunen eher untereinander als außerhalb ihres gemeinsamen nordeuropäischen Kulturraums (vgl. ebd.). Während in Finnland und Island insbesondere Universitäten und der Privatsektor in die Umsetzung der Agenda 2030 und der 17 SDGs eingebunden werden, ist es in Norwegen und Schweden die Zivilgesellschaft. In Dänemark führen die Zivilgesellschaft und der Privatsektor die Prioritätenliste der Kooperationspartner an (vgl. ebd.).

5 Schlussfolgerungen

5.1 Leitbilder

SDG 11 bündelt viele städtisch und räumlich relevante Aspekte der Nachhaltigkeit. Auch wenn auch andere SDGs (z. B. SDG 3, SDG 6, SDG 7, SDG 9) die nachhaltige Entwicklung in Stadt und Region bestimmen, ist es nachvollziehbar, dass sich die analysierten Berichtsgrundlagen vornehmlich auf SDG 11 beziehen.

Unabhängig von der Größe einer Gemeinde, Stadt oder eines Kreises dienen die vier SDG 11 charakterisierenden zentralen Begriffe (Inklusion, Sicherheit, Resilienz/Widerstandsfähigkeit, Nachhaltigkeit) allen Kommunen als Leitbilder der lokalen und lokal-regionalen Entwicklung sowie des Einsatzes entsprechender Planungsinstrumente. Naturgemäß setzen Kommunen dabei eigene Akzente, die sich jedoch alle an diesen vier Begriffen orientieren.

Inklusion wird im Wort- und Definitionssinn von Gleichberechtigung und Umfassung weit gefasst und unterstützt somit die entsprechende Entwicklung eines Quartiers und die Bereitstellung einer entsprechenden Mobilitätsinfrastruktur. Die Förderung bezahlbarer Wohnungen findet hier ihren natürlichen Ankerpunkt. Es ist auch verständlich und nachvollziehbar, dass Sicherheit im Kontext von SDG 11 von Kommunen hauptsächlich mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit in Verbindung gesetzt wird. Die Resilienz/Widerstandsfähigkeit einer Stadt oder Region manifestiert sich auch in raumordnerischen und stadtplanerischen sowie städtebaulichen und baulichen Maßnahmen der Klimaanpassung und des Katastrophenschutzes. Schließlich ist es offensichtlich dem Umstand geschuldet, dass VLRs und vor allem Nachhaltigkeitsberichte traditionell in lokalen und lokal-regionalen Verwaltungen von Nachhaltigkeitsbeauftragten koordiniert und verfasst wurden, die oftmals in den Umweltämtern angesiedelt sind, dass Nachhaltigkeit vornehmlich über seine ökologischen Aspekte konnotiert ist. Insofern ist auch in diesem Fall nachvollziehbar, dass Gemeinden, Städte und Kreise ihre Klima- und Umweltschutzmaßnahmen sowie entsprechende Planungsprozesse hier verorten. Eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung ist per se ökologisch ausgerichtet (siehe auch Raumordnungsgesetz), obschon im Sinne planerischer Abwägungen auch soziale und ökonomische Belange eine Rolle übernehmen.

5.2 Indikatoren

Generell betrachtet beziehen sich die meisten der von den Gemeinden, Städten und Kreisen mit Blick auf SDG 11 eingesetzten Indikatoren auf die Unterziele 11.3 „Verstädterung inklusiver und nachhaltiger gestalten“, 11.1 „Zugang zu angemessenem, sicherem und bezahlbarem Wohnraum und zur Grundversorgung für alle“ und 11.2 „Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle“. Da hier in der überwiegenden Zahl der Fälle auf die zuvor beschriebenen Typ-I-Indikatoren zurückgegriffen wird, ist eine vertikale Kompatibilität zu vermuten.

Auf die unterschiedliche Definition und Erfassung von Indikatoren in den Kommunen wurde hingewiesen, Beispiele hierfür sind der Wohnraum mit erneuerbarer Heizenergie und die Angebote nachhaltiger Verkehre sowie Naherholungsflächen. Zur Verbesserung der vertikalen, aber auch horizontalen, Kompatibilität wäre es wünschenswert, wenn sich alle Gemeinden, Städte und Kreise an dem Satz der kommunalen SDG-Indikatoren orientierten, und deren Definitionen verwendeten. Dies schließt ein „filtering by removal“ einzelner Indikatoren nicht aus, da das Baukastenprinzip die Anwendung passgenauer Indikatoren explizit unterstützt, um den strukturellen Merkmalen einer Kommune gerecht zu werden. Darüber hinaus wäre es zu begrüßen, wenn Kommunen, die ausschließlich eigene Indikatoren verwenden, den Satz der kommunalen SDG-Indikatoren aufgriffen, um – im Sinne des Gegenstromprinzips – den kommunalen Beitrag zu Erreichung der SDGs transparent kommunizieren zu können. Der Aufwand für Kommunen hielte sich dank des SDG-Portals und INKAR

sowie deren Daten in Grenzen. Dennoch ist festzuhalten, dass insbesondere kleinere Kommunen in Bezug auf Daten immer noch vor großen Herausforderungen stehen, wenn sie ihre nachhaltige Entwicklung umfassend messen wollen.

Schließlich ist die Nutzung von Indikatoren in vielen Gemeinden, Städten und Kreisen kein Alltag, sie muss – vor allem in kleineren Kommunen – trainiert werden, auch wenn Ressourcen oftmals begrenzt sind. Daten sollten aus diesem Grund im niederschweligen Maß angeboten werden und die Möglichkeit sollte bestehen, den Umgang mit Indikatoren und ihre angemessene Interpretation zu erlernen, die Potentiale und Grenzen von Maßzahlen zu verstehen und zu üben, richtige Schlussfolgerungen zu ziehen. Diese Arbeit auf kommunaler Ebene sollte flankiert werden von Hinweisen aus den Kommunen an übergeordnete Ebenen über mögliche systemische Schwachstellen und das Erfordernis der Schärfung des statistischen Datenangebots. Eine kleinräumige und differenzierte Auswertung von Daten und Informationen bildet die Grundlage für eine an den SDGs orientierte Stadtplanung und Stadtentwicklung. Die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und die 17 SDGs können letztlich nur mit Gemeinden, Städten und Kreisen gemeinsam umgesetzt werden.

5.3 Von der Analyse zur Planungspraxis anhand der Fallbeispiele

Obwohl die Auswahl der Fallbeispiele nach Kriterien der Stadt- und Gemeindetypologie des BBSR erfolgte und die räumliche Struktur in Deutschland abbilden könnte, gehen Gemeinde, Städte und Kreise von der Analyse ihrer nachhaltigen Entwicklungspfade bis zur Planungspraxis recht unterschiedlich vor. In einigen Fällen bauen konkrete Maßnahmen sukzessive auf den Analysen auf, in anderen Fällen laufen beide Prozesse parallel ab. Einige Kommunen blicken dabei auf eine längere Tradition in der Zusammenarbeit innerhalb der Kommunalverwaltung zurück, einige beginnen erst mit einer entsprechenden ämter- oder dezernatsübergreifenden Arbeitsweise und trainieren den Einsatz adäquater Arbeitsformate.

Allen Fallbeispielen ist gemein, dass die Bürgerinnen und Bürger einer Kommune oder eines Kommunalverbandes in die Analyse und Planung eingebunden werden, sei es, dass sie über Umfragen Daten und Informationen beitragen, in Beteiligungsverfahren ihre Belange kommunizieren oder in der Umsetzung einer darauf aufbauenden konkreten Maßnahme zu Trägerinnen und Trägern der jeweiligen Maßnahme werden.

In ihrer Gesamtheit zeigen die Fallbeispiele, dass Gemeinden, Städten und Kreisen aktiv die Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung und die 17 SDGs umsetzen und dabei ihre eigenen Schwerpunkte setzen. Ihre Berichte, ob VLRs oder Nachhaltigkeitsberichte, bilden in der Gesamtschau ein belastbares Fundament für eine national ausgerichtete Synthese und eine entsprechende Berichterstattung.

Literaturverzeichnis

Association des Maires des France et des Présidents d'Intercommunalité (AMF), 2025: Nouvelle version du guide des imputations budgétaires et comptables en nomenclature M57. Zugriff: <https://www.amf.asso.fr/documents-nouvelle-version-du-guide-imputations-budgetaires-comptables-en-nomenclature-m57/42800> [abgerufen am 31.12.2025].

Assmann, D.; Honold, J.; Grabow, B.; Roose, J., 2018: SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen. Zugriff: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/Projekte/Monitor_Nachhaltige_Kommune/SDG-Indikatoren_fuer_Kommunen_final.pdf [abgerufen am 31.12.2025].

Bertelsmann Stiftung (Hrsg.), 2023: Kommunalen Finanzreport 2023. Finanzen als Voraussetzung und Hebel integrierter Nachhaltigkeitssteuerung. Zugriff: <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen/publikation/did/kommunaler-finanzreport-2023-1> [abgerufen am 31.12.2025].

Bertelsmann Stiftung (Hrsg.), 2025: SDG-Indikatoren für Kommunen. Vierte Auflage. <https://doi.org/10.11586/2025065>

Bertelsmann Stiftung (Hrsg.), o. J.: SDG-Portal. Zugriff: <https://sdg-portal.de/de> [abgerufen am 31.12.2025].

Bertelsmann Stiftung; Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Hrsg.), 2021: Status of the SDG implementation in German municipalities. Municipal contribution to the German Voluntary National Review. Zugriff: <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen/publikation/did/state-of-the-sdg-implementation-in-german-municipalities-all> [abgerufen am 31.12.2025].

Bertelsmann Stiftung; Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Hrsg.), 2023: Halbzeitbilanz zur Umsetzung der Agenda 2030 in deutschen Kommunen mit Handlungsempfehlungen der kommunalen Spitzenverbände. Zugriff: <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen/publikation/did/halbzeitbilanz-zur-umsetzung-der-agenda-2030-in-deutschen-kommunen-1> [abgerufen am 31.12.2025].

Bertelsmann Stiftung; Deutsches Institut für Urbanistik (Difu), 2025: Kommunales Nachhaltigkeitsmanagement. Digitale Inventur des Status quo in Deutschland. Zugriff: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/Projekte/Monitor_Nachhaltige_Kommune/Kommunales_Nachhaltigkeitsmanagement_Digitale-Inventur_final_251203.pdf [abgerufen am 31.12.2025].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.), 2021: Nationaler Fortschrittsbericht zur Umsetzung der New Urban Agenda. BBSR-Online-Publikation 02/2021. Bonn.

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.), 2025: Die Agenda 2030 auf lokaler Ebene umsetzen. Städte, Gemeinden und Kreise im datenbasierten und leitbildorientierten Dialog zu stadtentwicklungsrelevanten Aspekten globaler Nachhaltigkeit. BBSR-Online-Publikation 33/2025. Bonn. <https://doi.org/10.58007/nnv5-4692>

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.), o. J.a: Stadt- und Gemeindetypen in Deutschland. Zugriff: <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumb Beobachtung/Raumabgrenzungen/deutschland/gemeinden/StadtGemeindetyp/StadtGemeindetyp.html> [abgerufen am 31.12.2025].

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.), o. J.b: INKAR – Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. Zugriff: <https://www.inkar.de> [abgerufen am 31.12.2025].

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (BMZ), 2025: Agenda 2030. 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung SDG 11: Nachhaltige Städte und Gemeinden. Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten. Zugriff: <https://www.bmz.de/de/agenda-2030/sdg-11> [abgerufen am 31.12.2025].

Bunselmeyer, L., 2024: Die Agenda 2030 in kommunalen Nachhaltigkeitsstrategien. Masterarbeit, Universität Potsdam. Potsdam.

Butzer-Strothmann, K.; Ahlers, F., 2024: Kommunales Nachhaltigkeitsmanagement als „Keimzelle“ ebenenübergreifender Nachhaltigkeit. In: Butzer-Strothmann, K.; Ahlers, F. (Hrsg.): Kommunales Nachhaltigkeitsmanagement. Ein integrativer Ansatz mit Fokus Wirtschaft am Beispiel der Stadt Hannover. Berlin: 439–450.

Stadt Cottbus/Chósebus (Stadt), o. J.: Stadtumbau Cottbus/Chósebus – gestern, heute, morgen. Zugriff: <https://cottbus-stadtentwicklung.de/stadtumbau/> [abgerufen am 31.12.2025].

Die Bundesregierung, Presse- und Informationsamt, 2025: Richtschnur der Politik. Die 17 globalen Nachhaltigkeitsziele. Zugriff: <https://www.bundesregierung.de/breg-de/aktuelles/nachhaltigkeitsziele-erklart-232174> [abgerufen am 31.12.2025].

Deutsches Institut für Urbanistik (Difu) (Hrsg.), 2025: Voluntary Local Government Review. Kommuner Beitrag zum 3. Freiwilligen Staatenbericht der Bundesregierung zur Umsetzung der Agenda 2030 für nachhaltige Entwicklung. https://doi.org/10.34744/difu-sonderveroeffentlichung_2025-1.

Engagement Global; Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), 2025a: Landkarte. Zeichnungskommunen der Agenda 2030 Resolution. Zugriff: <https://skew.engagement-global.de/zeichnungskommunen-agenda-2030.html> [abgerufen am 31.12.2025].

Engagement Global; Servicestelle Kommunen in der Einen Welt (SKEW), 2025b: Voluntary Local Reviews (VLRs). Berichte. Zugriff: <https://skew.engagement-global.de/voluntary-local-reviews-berichte.html> [abgerufen am 31.12.2025].

Gerike, R.; Hubrich, S.; Ließke, F.; Wittig, S.; Wittwer, R., 2020: Sonderauswertung zum Forschungsprojekt „Mobilität in Städten – SrV 2018“. Städtevergleich. Dresden.

Hox, J.; Moerbeek, M.; van de Schoot, R., 2017: Multilevel analysis. Techniques and applications. 3. Auflage. New York. <https://doi.org/10.4324/9781315650982>

Institute for Global Environmental Strategies (IGES), 2025: Online Voluntary Local Review (VLR) Lab. About. Zugriff: <https://www.iges.or.jp/en/projects/vlr/about> [abgerufen am 31.12.2025].

Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas), 2025: Mobilitätskennzahlen für Deutschland in kleinräumiger Gliederung auf der Basis von modellgestützten Small Area-Schätzungen. Zugriff: https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_SAE-Bericht.pdf [abgerufen am 31.12.2025].

Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH (infas), o. J.: Mobilität in Deutschland. Zugriff: <https://www.mobilitaet-in-deutschland.de> [abgerufen am 31.12.2025].

Kanuri, C.; Revi, A.; Espey, J.; Kuhl, H., 2016: Getting Started with the SDGs in Cities. A Guide for Stakeholders, Sustainable Development Solutions Network. United Nations. New York, Paris, Kuala Lumpur.

Milbert, A.; Mueller, A.; Kundu, D.; Sharma, P., 2023: Verticalising the Multi-Level Analysis of Urban and Spatial Development across Geographies. *European Spatial Research and Policy Journal*, 30. Jg. (2): 11–32.

Milbert, A.; Müller, A.; Schmidt-Seiwert, V., 2021: Ebenenübergreifendes Monitoring – lokal, regional, national, europäisch und global. *IzR – Informationen zur Raumentwicklung*, 48. Jg. (1): 20–31.

National Audit Office of Finland (NAOF), 2022: Tools for analyzing policy coherence. Zugriff: <https://vtv.fi/en/2022/10/28/tools-for-analyzing-policy-coherence/> [abgerufen am 31.12.2025].

Nordregio, 2024: The Nordic View on Sustainability. Learnings from the Local Level. Nordic Voluntary Subnational Review. Nordregio 2024:16. <http://doi.org/10.6027/R2024:16.1403-2503>

Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (Hrsg.), 2021: Forschungsportal Sachsen-Anhalt. Silver Maps. Seniorenstadtplan Wernigerode. Zugriff: <https://forschung-sachsen-anhalt.de/project/silver-maps-senioren-stadtplan-wernigerode-25386> [abgerufen am 31.12.2025].

Peters, O.; Neu, J., 2024: SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen. 4. Auflage. Zugriff: https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/BSt/Publikationen/GrauePublikationen/SDG-Indikatoren_f_Kommunen_4Auflage_2025-08-12.pdf [abgerufen am 31.12.2025].

Rat für Nachhaltige Entwicklung, 2024: Berichtsrahmen Nachhaltige Kommune 2.0. Zugriff: https://www.nachhaltigkeitsrat.de/wp-content/uploads/2024/10/20241014_BNK-Handreichung.pdf [abgerufen am 31.12.2025].

Riedel, H.; Haubner, O.; Wolinda, M.; Drees, S.; Kramer, A.; Milbert, A.; Müller, A.; Kuhn, S.; Elsäeßer, M.; Milbert, L.; Peters, O.; Jossin, J.; Holz, P.; Grabow, B., 2022: SDG-Indikatoren für Kommunen. Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals der Vereinten Nationen in deutschen Kommunen. 3. Auflage. Zugriff: <https://www.bertelsmann-stiftung.de/de/publikationen/publikation/did/sdg-indikatoren-fuer-kommunen-all-1> [abgerufen am 31.12.2025].

Staatssekretärsausschuss für nachhaltige Entwicklung, 2021: Kommunen als zentrale Akteure für eine nachhaltige Entwicklung, Beschluss vom 14. Juni 2021. Zugriff: <https://www.lag21.de/files/default/pdf/Portal%20Nachhaltigkeit/bund/portal-n-uberarbeitung/beschluss-sts-ausschuss-2021-06-14-kommunen-data.pdf> [abgerufen am 31.12.2025].

Stadt Freiburg im Breisgau, 2017: Vision für räumliche Entwicklung. Perspektivplan Freiburg 2030. Zugriff: <https://www.freiburg.de/pb/1109503.html> [abgerufen am 31.12.2025].

Stadt Freiburg im Breisgau, 2024: Soziale Stadt Weingarten-West. Zugriff: <https://www.freiburg.de/pb/1835635.html> [abgerufen am 31.12.2025].

Stadt Lüdenscheid, 2025: Innenstadtgestaltung. Zugriff: <https://www.luedenscheid.de/stadtentwicklung-und-wirtschaft/stadtplanung-verkehr/stadtplanung-in-luedenscheid/stadtgestaltung/innenstadtgestaltung> [abgerufen am 31.12.2025].

Stadt Speyer, 2023: Städtische Gebietsentwicklung „Normand“. Vorplanung. Planungskonzept. Variante 4 Urbanes Biotop Strukturplan. Zugriff: <https://www.speyer.de/de/rathaus/verwaltung/buergerbeteiligung/normand/1740-2023-anlage-02-normand-urbanes-biotop-stukturplan-2.pdf?cid=3s44> [abgerufen am 31.12.2025].

Stadt Speyer, o. J.a: Städtische Gebietsentwicklung „Normand“. Zugriff: <https://www.speyer.de/de/rathaus/verwaltung/buergerbeteiligung/normand> [abgerufen am 31.12.2025].

Stadt Speyer, o. J.b: Wohngebiete. Zugriff: <https://www.speyer.de/de/standort/bauen/wohngebiete> [abgerufen am 31.12.2025].

UN-HABITAT, 2025: Voluntary Local Reviews. Zugriff: <https://unhabitat.org/topics/voluntary-local-reviews> [abgerufen am 31.12.2025].

United Nations, Department of Economic and Social Affairs (UN DESA), 2025: SDG Localization and the Voluntary Local Reviews. Zugriff: <https://sdgs.un.org/topics/voluntary-local-reviews> [abgerufen am 31.12.2025].

United Nations, General Assembly, 2015: Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development. A/RES/70/1.

United Nations, General Assembly, 2017: New Urban Agenda. A/RES/71/256.

Universitäts- und Hansestadt Greifswald, 2021: Verkehrskonzept Innenstadt. Zugriff: https://www.greifswald.de/de/.galleries/Amt-60-Stadtbauamt/Verkehrskonzept-Innenstadt/2021-10-25_Schlussbericht-Greifswald-Verkehrskonzept-Innenstadt.pdf [abgerufen am 31.12.2025].

Universitäts- und Hansestadt Greifswald, o. J.: Carsharing. Zugriff: <https://www.greifswald.de/de/mein-greifswald/mobil-in-greifswald/carsharing/> [abgerufen am 31.12.2025].

Weber, I., 2020: Entwicklung des individuellen Wohnflächenkonsums zwischen 1978 und 2013. Determinanten und Transformationspotenzial. Raumforschung und Raumordnung / Spatial Research and Planning, 78. Jg. (3): 267–287.

Analysequellen

VLRs und Nachhaltigkeitsberichte in alphabetischer Reihenfolge

Bad Köstritz (Stadt), 2023. Zugriff: <https://stadtbadkoestritz.de/wp-content/uploads/2024/01/vlr-bad-koestritz-de.pdf> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Baruth/Mark (Stadt), 2021. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2021/bbsr-online-02-2021-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Berlin (Land und Bundeshauptstadt), 2021. Zugriff: <https://www.berlin.de/sen/uvk/umwelt/nachhaltigkeit/indikatorenbericht/>; <https://www.parlament-berlin.de/ados/19/IIIPlen/vorgang/d19-2162.pdf> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Bonn (Bundesstadt), 2022. Zugriff: <https://www.bonn.de/medien-global/amt-02/VLR-Bonn-Bericht-2022.pdf> (englischsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Bremen (Freie Hansestadt), 2023. Zugriff: https://www.rathaus.bremen.de/sixcms/media.php/13/240917_Nachhaltigkeitsbericht_FHB_2023_final_BF33.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Cottbus/Chósebus (Stadt), 2024. Zugriff: https://www.ebp.global/sites/default/files/2025-09/1_Voluntary_Local_Review_Cottbus_2024.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Darmstadt (Wissenschaftsstadt), 2021. Zugriff: https://www.heag.de/images/Nachhaltigkeitsbericht_20_21.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Dortmund (Stadt), 2022. Zugriff: <https://www.dortmund.de/themen/internationales/nachhaltigkeitsbericht-der-stadt-dortmund/> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Düsseldorf (Landeshauptstadt), 2022. Zugriff: https://www.duesseldorf.de/fileadmin/Amt19/nachhaltigkeit/Div_pdf_Dateien_Bilder/Aktuelles_Struktur/VLR_Du__sseldorf_2022.pdf (englischsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Eisenach (Wartburgstadt), 2022. Zugriff: https://www.eisenach.de/fileadmin/user_upload/Rathaus/Satzungen/Stadtrecht/Konzepte/Nachhaltigkeitsstrategie_der_Stadt_Eisenach.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Eltville am Rhein (Stadt), 2022. Zugriff: <https://www.eltville.de/leben-wohnen/nachhaltiges-eltville/nachhaltigkeit-agenda-2030/> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Enzkreis, 2024. Zugriff: <https://www.enzkreis.de/Landkreis-Politik/Leitbild-eea-Agenda-2030/> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Frankfurt am Main (Stadt), 2020. Zugriff: <https://frankfurt.de/service-und-rathaus/verwaltung/aemter-und-institutionen/umweltamt/nachhaltigkeitsbericht-2020> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Freiburg im Breisgau (Stadt), 2023. Zugriff: https://skew.engagement-global.de/files/2_Mediathek/Mediathek_Microsites/SKEW/Themen/Global_Nachhaltige_Kommune/Voluntary%20Local%20Reviews/2023-VLR-Freiburg.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Fürstentum Fürstentum (Landkreis), 2023. Zugriff: https://www.lra-ffb.de/fileadmin/user_upload/VLR_Fuerstentum_Deutsch_Doppelseiten.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Geestland (Stadt), 2019. Zugriff: <https://www.geestland.eu/Bauen-und-Umwelt/Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeit-in-Geestland/Nachhaltigkeitskodex.htm?> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Görlitz (Stadt), 2023. Zugriff: https://www.goerlitz.de/uploads/Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsstrategie_der_Stadt_Goerlitz.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Greifswald (Universitäts- und Hansestadt), 2022. Zugriff: https://www.greifswald.de/de/.galleries/dokumente/Pressestelle-Dokumente/Nachhaltigkeitsstrategie_UHGW.PDF (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Hamburg (Freie und Hansestadt), 2023. Zugriff: <https://www.hamburg.de/resource/blob/170240/92e8c72e5ef877d51201a6936509b753/dl-vlr-hamburg-kurzfassung-data.pdf> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Hannover (Landeshauptstadt), 2020. Zugriff: <https://www.hannover.de/Leben-in-der-Region-Hannover/Umwelt-Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeit/Nachhaltigkeitsb%C3%BCro/Nachhaltige-Kommune/Erster-%E2%80%9EVoluntary-Local-Review-2020%E2%80%9C-zur-nachhaltigen-Stadtentwicklung-Hannovers> (englischsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Juist (Einheits- und Inselgemeinde), 2021. Zugriff: https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/veroeffentlichungen/bbsr-online/2021/bbsr-online-02-2021-dl.pdf?__blob=publicationFile&v=2 (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Kiel (Landeshauptstadt), 2024. Zugriff: https://www.kiel.de/de/kiel_zukunft/nachhaltigkeitsziele/_dokumente_VLR/VLR_2024_deutsch.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Köln (Stadt), 2023. Zugriff: <https://buengerinfo.stadt-koeln.de/getfile.asp?id=962898&type=do> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Lüdenscheid (Stadt), 2024. Zugriff: https://www.luedenscheid.de/fileadmin/user_upload/dateiordner_fachdienste/fd_67_klima_umweltschutz_gruenflaechenplanung/dokumente/klimaschutz_und_nachhaltigkeit/240930_voluntary_local_review_luedenscheid.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Mannheim (Stadt), 2023. Zugriff: <https://www.mannheim.de/sites/default/files/2024-09/Jahresbericht%202023%2017-09-2024.pdf> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

München (Landeshauptstadt), 2022. Zugriff: https://stadt.muenchen.de/dam/jcr:5a5e8e26-7796-4662-ad95-2f5b32d977bf/Nachhaltigkeitsbericht-Muenchen-2022_barrierefrei.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Münster (Stadt), 2024. Zugriff: https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/67_gruen/pics/Nachhaltigkeit/pdf/VLR_Nachhaltigsbericht_ENG_barrierearm_FINAL.pdf (englischsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Niebuß (Stadt), 2025. Zugriff: https://www.niebuell.de/fileadmin/user_upload/Nachhaltige_Stadt/Nachhaltigkeitsbericht_2025_Stadt_Niebuell_fortlaufend.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Oldenburg (Landkreis), 2024. Zugriff: <https://www.wir-für-gutes-klima.de/portal/seiten/voluntary-local-review-900003114-21700.html> (deutschsprachige und englischsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Regensburg (Stadt), 2024. Zugriff: <https://www.regensburg.de/fm/121/nachhaltigkeitsbericht-regensburg-2024.pdf> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Rhein-Neckar (Metropolregion), 2024. Zugriff: <https://m-r-n.com/region-organisation/neuigkeiten-aus-der-region/news-events/pionierarbeit-in-sachen-nachhaltigkeit-metropolregion-rhein-neckar-verabschiedet-ersten-voluntary-local-review-vlr-uebergabe/> (deutschsprachige und englischsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Rottenburg am Neckar (Stadt), 2023. Zugriff: <https://www.rottenburg.de/globale+agenda+2030.140406.htm?lnav=1> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Saarbrücken (Landeshauptstadt), 2024. Zugriff: <https://www.saarbruecken.de/media/download-685bb9b-c763b6> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Speyer (Stadt), 2024. Zugriff: <https://www.speyer.de/de/umwelt/nachhaltigkeit/nachhaltigkeitsbericht/bnk-speyer-final-12.10.23.pdf?cid=3uxs> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Stendal (Hansestadt), 2024. Zugriff: <https://www.stadtwerke-stendal.de/nachhaltigkeit> (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Stuttgart (Landeshauptstadt), 2025. Zugriff: <https://www.stuttgart.de/en/leben/internationale-beziehungen/global-und-nachhaltig/bericht-lebenswertes-stuttgart?form=translationDisclaimer-MTA1ODIzM-jU2NA&action=submit#report-2025-stuttgart-worth-living-in> (englischsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Wernigerode (Stadt), 2022. Zugriff: https://www.wernigerode-tourismus.de/fileadmin/Mediendatenbank/Wernigerode/pdf_dokumente/Nachhaltigkeitsbericht_2022.pdf (deutschsprachige Version) [abgerufen am 31.12.2025].

Abkürzungsverzeichnis

BBSR	Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung
BBR	Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung
BMZ	Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
BKZ	Baukompetenzzentrum
Difu	Deutsches Institut für Urbanistik
DIPAS	Digitales Partizipationssystem
ISEK	Integrierte Stadtentwicklungskonzept
KPI	Key Performance Indicator
LNG	Liquefied Natural Gas
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PKW	Personenkraftwagen
RISE	Rahmenprogramm Integrierte Stadtteilentwicklung
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
SDG	Sustainable Development Goal
SKEW	Servicestelle Kommunen in der Einen Welt
STEK	Stadtentwicklungskonzept
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
UN-HABITAT	Wellsiedlungsprogramm der Vereinten Nationen
VLR	Voluntary Local Review
VNR	Voluntary National Review
VSR	Voluntary Subnational Review

Anhang: Langfassung der Leitbildtextanalyse

Leitbild Inklusion

Das **Land Berlin und zugleich die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland** (Bevölkerung ca. 3.685.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung insbesondere auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Land und Bundeshauptstadt Berlin 2021: 60 ff.). Die **Metropolregion Rhein-Neckar** (Bevölkerung ca. 2.419.800) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Gewährleistung des Zugangs für alle Menschen zu nachhaltigen Verkehrssystemen (vgl. Metropolregion Rhein-Neckar 2024: 37), die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 39), die inklusive Quartiersentwicklung mit Hilfe barrierefreier Infrastrukturen, Begegnungsräumen für eine soziale Durchmischung und Mehrgenerationenwohnen (vgl. ebd.: 37) sowie bürgerschaftliches Engagement (vgl. ebd.: 12). Als positiv konnotierter Status quo wird ebenfalls bürgerschaftliches Engagement (vgl. ebd.: 12) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird die steigende Mietpreisentwicklung (vgl. ebd.: 37) genannt. Die **Freie und Hansestadt Hamburg** (Bevölkerung ca. 1.862.600) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine inklusive Mobilität (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2023: 164). Als positiv konnotierter Status quo werden ebenfalls eine inklusive Mobilität (vgl. ebd.: 165) sowie die Förderung von bezahlbaren Wohnungen im Rahmen des 2011 beschlossenen Wohnungsbauprogramms und der damit verbundenen Förderung von 35 % als öffentlich geförderter Mietwohnungsbau im Neubau (vgl. ebd.: 160). Die **Landeshauptstadt München** (Bevölkerung ca. 1.505.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Landeshauptstadt München 2022: 31). Als positiv konnotierter Status quo wird die inklusive Quartiersentwicklung zur Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen (vgl. ebd. 2022: 28) beschrieben. Die **Stadt Köln** (Bevölkerung ca. 1.024.600) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Stadt Köln 2023: 134). Als positiv konnotierter Status quo werden die Förderung von bezahlbaren Wohnungen aufgrund der Tatsache, dass der Bestand an geförderten Mietwohnungen im Zeitraum 2016–2020 zwar zunahm, jedoch in den Jahren 2018, 2019 und 2020 auch abnahm (vgl. ebd.: 148), sowie die inklusive Quartiersentwicklung und das generationengerechte Wohnen im Quartier (vgl. ebd.: 138) beschrieben. Die **Stadt Frankfurt am Main** (Bevölkerung ca. 756.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf einen inklusiven Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und ein Mehr an Barrierefreiheit (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2020: 138) sowie die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 108). Die **Landeshauptstadt Düsseldorf** (Bevölkerung ca. 618.700) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die inklusive Quartiersentwicklung (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2022: 89) sowie die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 93). Die **Landeshauptstadt Stuttgart** (Bevölkerung ca. 612.700) beschreibt als positiv konnotierten Status quo eine inklusive Mobilität und den damit verbundenen Ausbau barrierefreier Bushaltestellen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2025: 199). Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit der inklusiven Quartiersentwicklung die Mietpreissteigerungen und die Abnahme der Zahl von öffentlich geförderten Wohnungen (vgl. ebd.: 185 ff.) genannt. Die **Stadt Dortmund** (Bevölkerung ca. 603.500) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Förderung von bezahlbaren Wohnungen auf der Grundlage des kommunalen Wohnraumkonzepts 2021 (vgl. Stadt Dortmund 2022: 87) sowie die inklusive Quartiersentwicklung (vgl. ebd.: 90). Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit der Förderung von bezahlbaren Wohnungen der Anstieg der Mietpreise (vgl. ebd.: 93) genannt. Die **Freie Hansestadt Bremen** (Bevölkerung ca. 586.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine inklusive Mobilität zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans Bremen 2025 (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2023: 77), die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 15) sowie die inklusive Quartiersentwicklung zur Bekämpfung sozialer Ungleichheit und zur Förderung der Chancengleichheit auf dem Ausbildungs- und Arbeitsmarkt (vgl. ebd.) und zur Unterstützung der Bremer Engagement-Strategie mit dem Ziel der Öffnung der Ehrenamtskarte für Vergünstigungen (vgl. ebd.: 105 f.). Als positiv konnotierter Status quo

wird ebenfalls die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 113) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird der im Rahmen der Förderung von bezahlbaren Wohnungen zu verzeichnende Anstieg der Mietpreise (vgl. ebd.: 121) genannt. Die **Landeshauptstadt Hannover** (Bevölkerung ca. 522.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Landeshauptstadt Hannover 2020: 18) sowie die inklusive Quartiersentwicklung zum Ausbau jugend-, familien- und seniorenfreundlicher Infrastruktur, zur Stärkung gesellschaftlicher Teilhabe, zur Gewährleistung des gleichberechtigten Zugangs zu hochwertiger Bildung und zur Ermöglichung eines Sports für alle Menschen (vgl. ebd.). Die **Bundesstadt Bonn** (Bevölkerung ca. 323.300) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Mannheim** (Bevölkerung ca. 318.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv formulierten Zielformulierung auf eine inklusive Mobilität (vgl. Stadt Mannheim 2023: 11) sowie die inklusive Quartiersentwicklung für insbesondere ältere Menschen auf der Grundlage eines Modellprojekts im Mannheimer Stadtteil Vogelstang (vgl. ebd.). Als positiv konnotierter Status quo wird ebenfalls eine inklusive Mobilität mit Blick auf Barrierefreiheit (vgl. ebd.: 18) beschrieben. Die **Stadt Münster** (Bevölkerung ca. 308.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine inklusive Mobilität (vgl. Stadt Münster 2024: 90), die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 52) sowie die inklusive Quartiersentwicklung zur Stärkung der Teilhabe von Menschen mit Behinderungen (vgl. ebd.: 45), zum Bau von Freizeiteinrichtungen und Spielplätzen für junge und ältere Einwohnende (vgl. ebd.: 47 f.) und zur Verstetigung des Integrierten Stadtentwicklungskonzepts (ISEK) sowie der Beteiligung der Bevölkerung (vgl. ebd.: 64). Die **Landeshauptstadt Kiel** (Bevölkerung ca. 252.700) beschreibt als negativ konnotierten Status quo die im Rahmen der Förderung von bezahlbaren Wohnungen zu verzeichnende Mietpreissteigerung (vgl. Landeshauptstadt Kiel 2024: 102). Die **Stadt Freiburg im Breisgau** (Bevölkerung ca. 237.500) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Stadt Freiburg im Breisgau 2023: 85) sowie die inklusive Quartiersentwicklung (vgl. ebd.: 87). Der **Landkreis Fürstenfeldbruck** (Bevölkerung ca. 218.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (Landkreis Fürstenfeldbruck 2023: 18). Als positiv konnotierter Status quo wird eine inklusive Mobilität zur Herstellung von Barrierefreiheit und Verstetigung des Kommunalen Aktionsplans zur Umsetzung der Behindertenrechtskonvention der Vereinten Nationen (vgl. ebd.: 89 f.) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Rahmen der Förderung von bezahlbaren Wohnungen die Tatsache genannt, dass im Zeitraum 2011–2020 Mietpreise gestiegen (vgl. ebd.: 102) und von 2010 bis 2020 die Zahl der öffentlich geförderten Wohnungen insgesamt sowie die Zahl der neu- oder wiederbelegten und öffentlich geförderten Wohnungen gesunken seien (vgl. ebd.: 103). Der **Enzkreis** (Bevölkerung ca. 199.700) in Baden-Württemberg konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Enzkreis 2024: 94), eine inklusive Mobilität zur Herstellung von Barrierefreiheit (vgl. ebd.) sowie die inklusive Quartiersentwicklung mit dem Ziel der Weiterentwicklung von öffentlichen Sozial-, Begegnungs- und Erholungsräumen (vgl. ebd.). Als positiv konnotierter Status quo wird ebenfalls die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 95) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird die im Rahmen der Förderung von bezahlbaren Wohnungen im Zeitraum 2015–2022 zu verzeichnende Mietpreissteigerung, die jedoch im Vergleich zum Landesdurchschnitt in den Jahren 2021 und 2022 nicht so stark anstieg (vgl. ebd.: 100), genannt. Die **Landeshauptstadt Saarbrücken** (Bevölkerung ca. 183.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die inklusive Quartiersentwicklung zur Vermeidung von sozialer Segregation (vgl. Landeshauptstadt Saarbrücken 2024: 78). Die **Wissenschaftsstadt Darmstadt** (Bevölkerung ca. 167.000) beschreibt als positiv konnotierten Status Quo die inklusive Quartiersentwicklung mit der Darmstädter Stadtwirtschaft als verantwortungsvollem Arbeitgeber, der Wert auf Vielfalt, einen sicheren und diskriminierungsfreien Arbeitsplatz, Angebote zur Gesundheitsförderung und Jobtickets legt (Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021: 26) sowie der Lokalen Nachbarschafts-App, die den Einwohnenden der Stadt helfen soll, Gegenstände zu tauschen, zu verleihen oder auch Fahrgemeinschaften zu gründen (vgl. ebd.: 29), die Gleichberechtigung, die dazu führt, dass jeweils hälftig Frauen und Männer in der Darmstädter Stadtwirtschaft arbeiten (vgl. ebd.: 26) sowie die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 29). Die **Stadt Regensburg** (Bevölkerung ca. 151.400) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Stadt Regensburg 2024: 7). Als positiv konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit der Förderung von bezahlbaren Wohnungen das Re-

gensburger Baulandmodell, gemäß dessen 2019 eine Quote von 40 % für öffentlich geförderten Wohnungsbau in neuen Bebauungsplangebietern ausgewiesen wurden (vgl. ebd.: 87), die Zunahme der Zahl öffentlich geförderter Wohnungen im Zeitraum 2014–2023 (vgl. ebd.: 90) sowie im Rahmen der inklusiven Quartiersentwicklung der in Zusammenarbeit mit den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt entwickelte Regensburg Plan 2040 (vgl. ebd.: 7) beschrieben. Der **Landkreis Oldenburg** (Bevölkerung ca. 132.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo eine inklusive Mobilität mit Hilfe von Abruf-PKW, die von Freiwilligen betrieben werden (vgl. Landkreis Oldenburg 2024: 98), das im Rahmen der Förderung von bezahlbaren Wohnungen angewandte Housing Concept (vgl. ebd.: 84) sowie die im Zusammenhang mit der inklusiven Quartiersentwicklung eingeführte Ehrenamtskarte (vgl. ebd.: 86).

Die **Stadt Cottbus/Chósebus** (Bevölkerung ca. 95.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf vielfältige gesundheits- und kulturorientierte Angebote (vgl. Stadt Cottbus/Chósebus 2024: 12) sowie einen inklusiven ÖPNV und einen höheren Grad an Barrierefreiheit (vgl. ebd.: 24). Als negativ konnotierter Status quo wird die Monostruktur des örtlichen Wohnungsmarkts (vgl. ebd.: 17) beschrieben. Die **Stadt Lüdenscheid** (Bevölkerung ca. 71.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Stadt Lüdenscheid 2024: 10). Als positiv konnotierter Status quo wird die inklusive Quartiersentwicklung (vgl. ebd.: 15) beschrieben. Die **Universitäts- und Hansestadt Greifswald** (Bevölkerung ca. 56.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die inklusive Quartiersentwicklung zur Herstellung familienfreundlicher Wohnumfelder (Universitäts- und Hansestadt Greifswald, 2022: 44), zur Unterstützung von Weltoffenheit und Toleranz als solidarische, gemeinschaftlich und gleichberechtigt organisierte Stadt (vgl. ebd.: 45) sowie eine inklusive Mobilität im Sinne von Barrierefreiheit (vgl. ebd.: 44). Als positiv konnotierter Status quo wird ebenfalls eine inklusive Mobilität mit nahezu vollständig erreichter Barrierefreiheit (vgl. ebd.: 44), die im Rahmen der inklusiven Quartiersentwicklung 2017 erzielte Beteiligung aller Bürgerinnen und Bürger am ISEK 2030 (vgl. ebd.: 49) sowie die im Zusammenhang mit Gleichberechtigung seit 2022 existierende Charta der Vielfalt (vgl. ebd.: 48). Die **Stadt Görlitz** (Bevölkerung ca. 55.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Stadt Görlitz 2023: 17). Als positiv konnotierter Status quo wird die inklusive Quartiersentwicklung (vgl. ebd.: 21) beschrieben. Die **Stadt Speyer** (Bevölkerung ca. 49.600) beschreibt als positiv konnotierten Status quo eine inklusive Mobilität mit barrierefreien Bushaltestellen und dem Bitte-klingeln-Projekt (vgl. Stadt Speyer 2023: 69 f.) sowie die inklusive Quartiersentwicklung (vgl. ebd.: 71 f.). Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit der Förderung von bezahlbaren Wohnungen die Tatsache beschrieben, dass Mietpreise steigen und öffentlich geförderte Wohnungen nicht in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen (vgl. ebd.: 85). Die **Stadt Rottenburg am Neckar** (Bevölkerung ca. 45.700) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf einen inklusiven ÖPNV mit barrierefreien Bushaltestellen (vgl. Stadt Rottenburg am Neckar 2023: 86) sowie die Förderung von bezahlbaren Wohnungen mit Hilfe des öffentlich geförderten Wohnungsbaus (vgl. ebd.: 93). Als positiv konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit der inklusiven Quartiersentwicklung die Schaffung von Wohnraum für Geflüchtete (vgl. ebd.: 79), die Förderung der sozialen Integration und die Vermeidung von Viertelbildungen (vgl. ebd.: 75 f.) sowie der öffentlich geförderte Wohnungsbau (vgl. ebd.: 93) beschrieben. Die **Wartburgstadt Eisenach** (Bevölkerung ca. 41.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo im Zusammenhang mit der Förderung von bezahlbaren Wohnungen die Bandbreite der vor Ort vorhandenen Wohnungen (vgl. Wartburgstadt Eisenach 2022: 18) sowie die inklusive Quartiersentwicklung mit sozialen und kulturellen Infrastruktureinrichtungen, einem guten Angebot an Freizeiteinrichtungen und Pflegehäusern für Senioren, dem Engagement in der Integration von Menschen mit Migrationshintergrund und der Orientierung and der Armutspräventionsstrategie 2019 (vgl. ebd.: 11). Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit einer inklusiven Mobilität die sehr eingeschränkte Barrierefreiheit (vgl. ebd.: 17) sowie im Rahmen der Förderung von bezahlbaren Wohnungen der Mangel an bestimmten Wohnungstypen (große Wohnungen, barrierefreie und barrierearme Wohnungen) (vgl. ebd.: 19) beschrieben. Die **Hansestadt Stendal** (Bevölkerung ca. 37.900) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die inklusive Quartiersentwicklung im Sinne sozialer Absicherungssysteme (vgl. Hansestadt Stendal 2024: 14). Die **Stadt Wernigerode** (Bevölkerung ca. 32.200) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Chancen-

gleichheit und Diversität in der Stadt (vgl. Stadt Wernigerode 2022: 7) sowie in der inklusiven Quartiersentwicklung die Tatsache, dass zunehmend mehr Einrichtungen barrierefrei zugängliche Dienstleistungen anbieten (vgl. ebd.: 14). Die **Stadt Geestland** (Bevölkerung ca. 31.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Stadt Geestland 2019: 11) sowie die inklusive Quartiersentwicklung durch die Unterstützung der Teilhabe aller Menschen in den Bereichen Bildung, Sport, Kultur und Freizeit (vgl. ebd.: 10), insbesondere der Neuzugewanderten und Menschen mit Migrationshintergrund (vgl. ebd.: 10 f.). Als positiv konnotierter Status quo wird eine inklusive Mobilität im Sinne von Barrierefreiheit (vgl. ebd.: 9) beschrieben.

Die **Stadt Eltville am Rhein** (Bevölkerung ca. 17.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die inklusive Quartiersentwicklung und die damit verbundene finanzielle Unterstützung von Familien, Älteren und Menschen mit geringem Einkommen (vgl. Stadt Eltville am Rhein 2022: 45), Multikulturalität (vgl. ebd. 2022: 41) und Teilhabe der Bevölkerung, eine zukunftsorientierte Stadtplanung und Stadtentwicklung sowie Geschlechter- und Generationengerechtigkeit (vgl. ebd.: 42). Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit der Förderung von bezahlbaren Wohnungen die Mietpreisentwicklung sowie die Dominanz großer und hochpreisiger Wohnungen auf dem örtlichen Wohnungsmarkt (vgl. ebd.: 44) beschrieben.

Die **Stadt Niebüll** (Bevölkerung ca. 10.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine inklusive Mobilität (vgl. Stadt Niebüll 2025: 21) sowie die Förderung von bezahlbaren Wohnungen (vgl. ebd.: 21).

Die **Stadt Baruth/Mark** (Bevölkerung ca. 4.170) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Bad Köstritz** (Bevölkerung ca. 3.650) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderungen von bezahlbaren Wohnungen (vgl. Stadt Bad Köstritz 2023: 69) sowie die inklusive Quartiersentwicklung durch die Herstellung barrierefreier Wege und Zugänge zu öffentlichen Gebäuden (vgl. ebd.: 69). Die **Einheits- und Inselgemeinde Juist** (Bevölkerung ca. 1.140) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die im Zusammenhang mit einer inklusiven Mobilität entwickelte App für Mitfahrgelegenheiten und Auskünfte über barrierefreie Wege (vgl. Einheits- und Inselgemeinde Juist 2021: 93). Als negativ konnotierter Status quo wird ebenfalls im Rahmen einer inklusiven Mobilität die Tatsache genannt, dass Ermäßigungen bei der Anmietung von E-Autos, E-Rollern und E-Bikes sowie Fährfahrten nur für Inselbewohnende, jedoch nicht für Besuchende gelten (vgl. ebd.: 92).

Leitbild Sicherheit

Das **Land Berlin und zugleich die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland** (Bevölkerung ca. 3.685.300) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht explizit. Die **Metropolregion Rhein-Neckar** (Bevölkerung ca. 2.419.800) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff ebenfalls nicht explizit. Die **Freie und Hansestadt Hamburg** (Bevölkerung ca. 1.862.600) beschreibt als positiv konnotierten Status Quo im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit den leichten Rückgang der Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2023: 173). Die **Landeshauptstadt München** (Bevölkerung ca. 1.505.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit (vgl. Landeshauptstadt München 2022: 112). Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Tatsache beschrieben, dass seit mehreren Jahren die Zahl der bei Unfällen im Straßenverkehr verunfallten Kindern auf nahezu gleichbleibendem Niveau verbleibt und nicht rückläufig ist (vgl. ebd.: 111). Die **Stadt Köln** (Bevölkerung ca. 1.024.600) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit dem Ziel der stadtverträglichen Organisation des ruhenden Verkehrs und dessen langfristiger Reduzierung (vgl. Stadt Köln 2023: 133) sowie der Unterhaltung eines verkehrssicheren Radwegenetzes (vgl. ebd.: 135). Als positiv konnotierter Status quo werden im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit Maßnahmen

zur Verkehrsberuhigung (vgl. ebd.: 140) die Tatsache beschrieben, dass im Zeitraum 2010–2020 die Zahl der bei Unfällen im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Personen je 1.000 Einwohnende gesunken ist (vgl. ebd.: 150). Die **Stadt Frankfurt am Main** (Bevölkerung ca. 756.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit zur Herstellung sicherer Radwege, zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fußgängerverkehr und Radverkehr an Kreuzungen sowie zur Reduzierung der Fahrspuren für den Motorisierten Individualverkehrs (MIV) (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2020: 109). Die **Landeshauptstadt Düsseldorf** (Bevölkerung ca. 618.700) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Landeshauptstadt Stuttgart** (Bevölkerung ca. 612.700) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit und zur Verkehrsberuhigung eingerichteten Tempo-30-Zonen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2025: 197). Die **Stadt Dortmund** (Bevölkerung ca. 603.500) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Freie Hansestadt Bremen** (Bevölkerung ca. 586.300) beschreibt als negativ konnotierten Status quo die im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit zu verzeichnende Zunahme der Zahl der bei Unfällen im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Personen je 100.000 Einwohnende (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2023: 83). Die **Landeshauptstadt Hannover** (Bevölkerung ca. 522.100) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit stattfindende Förderung des Fahrradfahrens (vgl. Landeshauptstadt Hannover 2020: 38). Die **Bundesstadt Bonn** (Bevölkerung ca. 323.300) beschreibt als positiv konnotierten Status quo im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Nationale-Stadt-Initiative-Tempo-30 (vgl. Bundesstadt Bonn 2022: 53) sowie den Rückgang von Unfällen im Straßenverkehr (vgl. ebd.: 58). Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Tatsache genannt, dass die Zahl der Verkehrsunfälle von Kindern gestiegen ist (vgl. ebd.: 58). Die **Stadt Mannheim** (Bevölkerung ca. 318.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit den Bau von Fahrradstraßen (vgl. Stadt Mannheim 2023: 113). Die **Stadt Münster** (Bevölkerung ca. 308.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und den damit verbundenen Mobility Masterplan 2035+ (vgl. Stadt Münster 2024: 90). Die **Landeshauptstadt Kiel** (Bevölkerung ca. 252.700) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die damit einhergehende Fortschreibung des Veloroutennetzplans 2035 (vgl. Landeshauptstadt Kiel 2024: 51). Als positiv konnotierter Status quo wird im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Tatsache beschrieben, dass sich die Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr nicht erhöht hat (vgl. ebd.: 102). Die **Stadt Freiburg im Breisgau** (Bevölkerung ca. 237.500) beschreibt als negativ konnotierten Status quo im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Tatsache, dass die Zahl der bei Unfällen im Straßenverkehr verletzten oder getöteten Personen je 1.000 Einwohnende über dem bundesweiten Durchschnitt liegt (vgl. Stadt Freiburg im Breisgau 2023: 99). Der **Landkreis Fürstenfeldbruck** (Bevölkerung ca. 218.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit im Sinne der Herstellung vollständiger Barrierefreiheit (vgl. Landkreis Fürstenfeldbruck 2023: 92). Der **Enzkreis** (Bevölkerung ca. 199.700) in Baden-Württemberg) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit installierte Verkehrsüberwachung, die mit Hilfe präventiver Maßnahmen zur Verkehrssicherheit beiträgt (vgl. Enzkreis 2024: 99). Die **Landeshauptstadt Saarbrücken** (Bevölkerung ca. 183.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit Hilfe des Modellversuchs Tempo 30 in Hauptverkehrsstraßen (vgl. Landeshauptstadt Saarbrücken 2024: 56 f.). Die **Wissenschaftsstadt Darmstadt** (Bevölkerung ca. 167.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Tatsache, dass 2020 und 2021 in der Darmstädter Stadtwirtschaft die Zahl der arbeitsbedingten Verletzungen leicht gesunken ist und bislang keine Todesfälle zu verzeichnen sind (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021: 26). Die **Stadt Regensburg** (Bevölkerung ca. 151.400) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die zur Verbesserung der Verkehrssicherheit umgebauten und mit Vorrangschaltungen versehenen Ampelanlagen (vgl. Stadt Regensburg 2024: 88) sowie die Tatsache, dass die Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr seit 2015 gesunken ist, jedoch – und das würde das positive Vorzeichen in ein negatives überführen – seit 2020 wieder ein leichter jährlicher Anstieg zu verzeichnen ist (vgl. ebd.: 91). Der **Landkreis Oldenburg** (Bevölkerung ca. 132.000) beschreibt in seinem Bericht diesen Begriff nicht.

Die **Stadt Cottbus/Chóšebuz** (Bevölkerung ca. 95.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die damit verbundene konfliktarme Wegeführung für Radverkehr und Fußgängerverkehr (vgl. Stadt Cottbus/Chóšebuz 2024:24). Die **Stadt Lüdenscheid** (Bevölkerung ca. 71.200) beschreibt als negativ konnotierten Status quo im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit die engen Straßenräume der Stadt (vgl. Stadt Lüdenscheid 2024:16), die Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr (vgl. ebd.: 19) sowie die im Vergleich zum landesweiten Durchschnitt in Nordrhein-Westfalen (6,2 %) hohe Siedlungslast mit Überschwemmungsgebieten von 40,7 % (vgl. ebd.: 24). Die **Universitäts- und Hansestadt Greifswald** (Bevölkerung ca. 56.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und die damit verbundene Entwicklung verkehrsberuhigter und autofreier Stadtquartiere (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2022: 44). Als positiv konnotierter Status quo wird im Rahmen der Verbesserung der Verkehrssicherheit die Ausweisung von Tempo-30-Zonen (vgl. ebd.: 69) beschrieben. Die **Stadt Görlitz** (Bevölkerung ca. 55.200) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Speyer** (Bevölkerung ca. 49.600) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Rottenburg am Neckar** (Bevölkerung ca. 45.700) beschreibt als positiv konnotierten Status quo im Zusammenhang mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit das Fußverkehrskonzept (vgl. Stadt Rottenburg am Neckar 2023:85) und die Tatsache, dass sich die Zahl der Verunglückten im Straßenverkehr zumindest nicht verschlechtert hat (vgl. ebd.: 96). Die **Wartburgstadt Eisenach** (Bevölkerung ca. 41.000) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Hansestadt Stendal** (Bevölkerung ca. 37.900) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Wernigerode** (Bevölkerung ca. 32.200) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Geestland** (Bevölkerung ca. 31.100) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht.

Die **Stadt Eltville am Rhein** (Bevölkerung ca. 17.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit mit dem Ziel der Reduzierung des MIV (vgl. Stadt Eltville am Rhein 2022:41).

Die **Stadt Niebüll** (Bevölkerung ca. 10.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit (vgl. Stadt Niebüll 2025:21).

Die **Stadt Baruth/Mark** (Bevölkerung ca. 4.170) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Bad Köstritz** (Bevölkerung ca. 3.650) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Einheits- und Inselgemeinde Juist** (Bevölkerung ca. 1.140) beschreibt in ihrem Bericht diesem Begriff nicht.

Leitbild Resilienz/Widerstandsfähigkeit

Das **Land Berlin und zugleich die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland** (Bevölkerung ca. 3.685.300) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht explizit. Die **Metropolregion Rhein-Neckar** (Bevölkerung ca. 2.419.800) beschreibt als positiv konnotierten Status quo den im Rahmen von Klimaanpassung und Katastrophenschutz in der Region betriebenen Hochwasserschutz (vgl. Metropolregion Rhein-Neckar 2024: 51). Die **Freie und Hansestadt Hamburg** (Bevölkerung ca. 1.862.600) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung im Zusammenhang mit Klimaanpassung und Katastrophenschutz auf das Siedlungsabwassermanagement und Siedlungsabfallmanagement (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2023: 154). Die **Landeshauptstadt München** (Bevölkerung ca. 1.505.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung auf die Begrünung von kommunalen Gebäuden (vgl. Landeshauptstadt München 2022:30) sowie im Rahmen der Klimaanpassung und des Katastrophenschutzes auf Schutzmaßnahmen gegen Extremwetterereignisse (vgl. ebd.: 31). Die **Stadt Köln** (Bevölkerung ca. 1.024.600) beschreibt als positiv konnotierten Status quo im Zusammenhang mit Klimaanpassung und Katastrophenschutz den Hitzeaktionsplan für Menschen im Alter für die Stadt Köln (2019–2022) (vgl. Stadt Köln 2023:168) und die Umsetzung des Schwammstadtkonzepts (vgl. ebd.: 169). Die **Stadt Frankfurt am Main** (Bevölkerung ca. 756.000) beschreibt

im Zusammenhang mit der Klimaanpassung und des Katastrophenschutzes die Starkregengefahrenkarte der Stadt (vgl. Stadt Speyer 2023: 44). Die **Stadt Rottenburg am Neckar** (Bevölkerung ca. 45.700) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf den Hochwasserschutz und das Sirenenwarnsystem als Beiträge zur Klimaanpassung und zum Katastrophenschutz (vgl. Stadt Rottenburg am Neckar 2023: 88, 95). Als positiv konnotierter Status quo wird ebenfalls der Hochwasserschutz und das Sirenenwarnsystem (vgl. ebd.) beschrieben. Die **Wartburgstadt Eisenach** (Bevölkerung ca. 41.000) beschreibt als negativ konnotierten Status quo im Rahmen der Klimaanpassung und des Katastrophenschutzes das große Hochwassergefährdungspotential in Teilen der Stadt (vgl. Wartburgstadt Eisenach 2022: 18). Die **Hansestadt Stendal** (Bevölkerung ca. 37.900) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Wernigerode** (Bevölkerung ca. 32.200) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Geestland** (Bevölkerung ca. 31.100) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht.

Die **Stadt Eltville am Rhein** (Bevölkerung ca. 17.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo im Zusammenhang mit der Klimaanpassung und dem Katastrophenschutz den Hochwasserschutz der Stadt (vgl. Stadt Eltville am Rhein 2022: 57). Als negativ konnotierter Status quo werden die hohe Bebauungsdichte und die umfangreiche Flächenversiegelung sowie die Tatsache, dass kaum luftkühlende und luftreinigende Grünflächen vorhanden sind (vgl. ebd.: 58), genannt.

Die **Stadt Niebüll** (Bevölkerung ca. 10.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Klimaanpassung und den Katastrophenschutz (vgl. Stadt Niebüll 2025: 21).

Die **Stadt Baruth/Mark** (Bevölkerung ca. 4.170) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht. Die **Stadt Bad Köstritz** (Bevölkerung ca. 3.650) beschreibt als positiv konnotierten Status quo im Rahmen der Klimaanpassung und des Katastrophenschutzes Maßnahmen zur Reduzierung der Ortserwärmung (vgl. Stadt Bad Köstritz 2023: 70) sowie den Hochwasserschutz (vgl. ebd.: 71). Die **Einheits- und Inselgemeinde Juist** (Bevölkerung ca. 1.140) beschreibt in ihrem Bericht diesen Begriff nicht.

Leitbild Nachhaltigkeit

Das **Land Berlin und zugleich die Hauptstadt der Bundesrepublik Deutschland** (Bevölkerung ca. 3.685.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung insbesondere auf die Stärkung des Umweltverbunds im Verkehrsbereich (vgl. Land und Bundeshauptstadt Berlin 2021: 66 f.). Die **Metropolregion Rhein-Neckar** (Bevölkerung ca. 2.419.800) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung (vgl. Metropolregion Rhein-Neckar 2024: 12), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. ebd.: 12 ff.), einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit Stadtentwicklungskonzepten (STEKs) 2035 (vgl. ebd.: 21), der regionalen Energiewende (vgl. ebd.: 12 ff.) und der Förderung von erneuerbaren Energien (vgl. ebd.: 34) sowie die regionale Innovationsförderung (vgl. ebd.: 12). Als negativ konnotierter Status quo wird die Entwicklung der nicht umweltfreundlichen Mobilität, das heißt der Anstieg der PKW je Einwohnenden (vgl. ebd.: 41), sowie Umweltbelastungen und die Luftqualität aufgrund größer Pendlerverkehre beschrieben (vgl. ebd.: 37). Die **Freie und Hansestadt Hamburg** (Bevölkerung ca. 1.862.600) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität bis 2030, d. h. die Integration von On-Demand-Verkehren in den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und eine höhere Taktung (vgl. Freie und Hansestadt Hamburg 2023: 165) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz, das heißt Erreichen der CO₂-Neutralität bis 2030 (vgl. ebd.: 11). Als positiv konnotierter Status quo wird die ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung, d. h. Nutzung von Konversionsflächen (vgl. ebd.: 156), die geringe Abnahme der Flächennutzungsintensität (vgl. ebd.: 168), die Zunahme der Naherholungsflächen in m² je Einwohnenden (vgl. ebd.: 169), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. ebd.: 164), der Rückgang des MIV (vgl. ebd.: 166), die Zunahme der PKWs mit Elektroantrieb (vgl. ebd.: 172), die Ausweitung des Fahrradroutennetzes (vgl. ebd.: 173) sowie der

Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die Zunahme der Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergieerzeugung (vgl. ebd.: 169) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Bereich der emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die leichte Zunahme privat zugelassener PKW im Zeitraum von 2017 bis 2021 genannt (vgl. ebd.: 172). Die **Landeshauptstadt München** (Bevölkerung ca. 1.505.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung auf der Grundlage des ökologischen Landbaus (vgl. Landeshauptstadt München 2022: 25), einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz als klimaneutrale Stadt bis 2035 (vgl. ebd.: 27), die Ausbauoffensive Erneuerbare Energien und das Integrierte Handlungsprogramm Klimaschutz in München (vgl. ebd.: 29). Als positiv konnotierter Status quo werden die bereits ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung mit Blick auf die Zunahme nachhaltig bewirtschafteter Flächen (vgl. ebd.: 25), die Reduzierung des Gesamtversiegelungsgrades (vgl. ebd.: 100), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität mit Hilfe des größten kommunalen Förderprogramms der Elektromobilität in Deutschland (vgl. ebd.: 28), die Zunahme von mit dem Fahrrad oder dem ÖPNV zurückgelegten Fahrtstrecken (vgl. ebd.: 107), der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz (vgl. ebd.: 29) sowie die diverse Wirtschaftsstruktur (vgl. ebd.: 92) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Bereich der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die Zunahme des MIV genannt (vgl. ebd.: 108). Die **Stadt Köln** (Bevölkerung ca. 1.024.600) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung mit Hilfe der Optimierung der Flächennutzung im Rahmen der Kölner Perspektiven 2030+ (vgl. Stadt Köln 2023: 133), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität mit mehr Raum für den Rad- und Fußverkehr (vgl. ebd.: 134) und Hub-Verbindungen an multimodalen Umsteigepunkten (vgl. ebd.: 135) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit der Erreichung der Klimaneutralität bis 2035 (vgl. ebd.: 166). Als positiv konnotierter Status quo werden die ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung im Sinne einer „sorgfältigen“ Flächennutzung (vgl. ebd.: 131) mit einem zwischen 2010 und 2020 leicht gesunkenen Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche (vgl. ebd.: 145) und einer ebenfalls zwischen 2010 und 2020 abgenommenen Flächenneuinanspruchnahme (vgl. ebd.: 149), der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität auf der Grundlage des Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) und des Nahverkehrsplans und Radwegekonzepts (vgl. ebd.: 141), der gesunkenen PKW-Nutzung und der gestiegenen ÖPNV-, Fahrradnutzung und des Fußgängerverkehrs im Modal Split von 1982 bis 2017 (vgl. ebd.: 147) sowie der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit Hilfe des Förderprogramms Gebäudesanierung und Erneuerbare Energien (vgl. ebd.: 138) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo werden der im Rahmen der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität zu verzeichnende Anstieg der PKW-Dichte insgesamt im Zeitraum 2010–2020 (vgl. ebd.: 146) sowie die Mietpreissteigerung von 2020 bis 2020 (vgl. ebd.: 148) genannt. Die **Stadt Frankfurt am Main** (Bevölkerung ca. 756.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung durch die Sicherung von Grün- und Freiräumen (vgl. Stadt Frankfurt am Main 2020:108 ff.), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die massive Ausweitung der Fahrradverkehrsförderung (vgl. ebd.: 108), die Reduzierung der PKWs (vgl. ebd.: 132) sowie den Ausbau der Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität (F vgl. ebd.: 134). Als positiv konnotierter Status quo werden Nachhaltigkeitsveranstaltungen (vgl. ebd.: 110) sowie die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Errichtung von Fahrradabstellplätzen (vgl. ebd.: 109) beschrieben. Die **Landeshauptstadt Düsseldorf** (Bevölkerung ca. 618.700) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität auf der Grundlage des Mobilitätsplans (vgl. Landeshauptstadt Düsseldorf 2022: 57). Als positiv konnotierter Status quo werden die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität mit Blick auf den Modal Split und eine Shared Mobility (vgl. ebd.: 57 ff.) sowie der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch eine Zunahme der Ausstattung von Wohngebäuden mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen (vgl. ebd.: 40) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung der sehr hohe, über dem Durchschnittswert von 14,4 % in Deutschland liegende Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 61,2 % der Gesamtfläche (vgl. ebd.: 50) sowie im Kontext der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität der Anstieg der PKW-Dichte (vgl. ebd.: 60) genannt. Die **Landeshauptstadt Stuttgart** (Bevölke-

rung ca. 612.700) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Zunahme von Elektrofahrzeugen (vgl. Landeshauptstadt Stuttgart 2025:195) und die Abnahme von PKW-Besitzenden (vgl. ebd.: 194) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch den Bau von Gebäuden mit erneuerbaren Energiequellen (vgl. ebd.: 202). Die **Stadt Dortmund** (Bevölkerung ca. 603.500) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit Hilfe des Projekts Emissionsfreie Innenstadt (vgl. Stadt Dortmund 2022:57). Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung der sehr hohe und über dem Durchschnittswert in Deutschland (14,4 %) liegende Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche von 59,9 % an der Gesamtfläche (vgl. ebd.: 50) sowie die im Rahmen der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität zu verzeichnende Zunahme der PKW-Dichte (vgl. ebd.: 58) beschrieben. Die **Freie Hansestadt Bremen** (Bevölkerung ca. 586.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die Schaffung von Klimaneutralität und die Sicherung der Biodiversität (vgl. Freie Hansestadt Bremen 2023: 15) sowie die Verringerung des Ressourcenverbrauchs in der Verwaltung und in den Eigen- und Beteiligungsunternehmen (vgl. ebd.: 64). Als positiv konnotierter Status quo werden die im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung leicht gestiegene Flächennutzungsintensität (vgl. ebd.: 74), zur Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität das Mobilitätskonzept (vgl. ebd.: 15), der Verkehrsentwicklungsplan 2025 mit einer gesamtstädtischen Verknüpfung der Verkehrssysteme und Angebote (vgl. ebd.: 77), die Lastenradförderung (vgl. ebd.: 79) und das Mobilitäts-Bau-Ortsgesetz (vgl. ebd.: 78) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz der Kombinierte Luftreinhalte- und Aktionsplan (vgl. ebd.: 66) und das Bremische Landes-Carsharing-Gesetz von 2019 zur Verringerung der klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des MIV (vgl. ebd.: 78) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung die minimal gestiegene Flächenneuanspruchnahme im Zeitraum 2019–2021 (vgl. ebd.: 73) genannt. Die **Landeshauptstadt Hannover** (Bevölkerung ca. 522.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Reduzierung des MIV (vgl. Landeshauptstadt Hannover 2020: 18), einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die Förderung der Biodiversität und die signifikante Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen (vgl. ebd.) sowie die Stärkung des Wirtschafts- und Arbeitsstandortes (vgl. ebd.). Als positiv konnotierter Status quo werden die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität mit Hilfe von Radfahrkonzepten und der Unterstützung der Elektromobilität (vgl. ebd.: 35), der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz als eine der 50 grünen Großstädte Deutschlands und der 2011 verliehene Titel „Deutsche Hauptstadt der Biodiversität“ (ebd.: 23), Klimaanpassungsmaßnahmen (vgl. ebd.: 29) sowie die deutliche Abnahme von Energieverbräuchen und Treibhausgasemissionen in den letzten Jahren (Hannover [vgl. ebd.:30 f.] beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit einem Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Tatsache genannt, dass die aktuelle CO₂-Bilanz nicht daraufhin deutet, dass die 2008 festgelegten Ziele erreicht werden (vgl. ebd.: 29). Die **Bundesstadt Bonn** (Bevölkerung ca. 323.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität mit Hilfe des Modal Split und der Reduzierung des MIV (vgl. Bundesstadt Bonn 2022: 53) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit der Zielvorgabe der Klimaneutralität bis 2035 (vgl. ebd.: 33). Als positiv konnotierter Status quo werden die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität auf der Grundlage des Mobility Program (vgl. ebd.: 53) und des Modal Split (vgl. ebd.: 56) sowie der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz anhand der Ausstattung kommunaler Gebäude mit Photovoltaikanlagen und der Einhaltung von Energieeffizienzstandards im kommunalen Gebäudebestand (vgl. ebd.: 33), der Zunahme von Wohngebäuden mit erneuerbaren Energiequellen, obwohl dieser unter dem Durchschnitt des Landes Nordrhein-Westfalen liegt (vgl. ebd.: 37) und einer emissionsfreien Mobilität im städtischen Raum (vgl. ebd.: 53) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung der kaum veränderte Anteil der Siedlungs- und Gesamtfläche von 50,85 % an der Gesamtfläche (vgl. ebd.: 48) sowie im Bereich der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die leichte Zunahme der PKW-Dichte im Zeitraum 2011–2018 (vgl. ebd.: 56) ge-

nannt. Die **Stadt Mannheim** (Bevölkerung ca. 318.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch integrierte Mobilitätsangebote mit Hilfe digitaler Technologien (vgl. Stadt Mannheim 2023: 11) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Bereich innerstädtischer Grünflächen, Klima- und umweltschädlicher Emissionen und einer Reduzierung des Siedlungsabfallaufkommens (vgl. ebd.). Als positiv konnotierter Status quo wird der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Rahmen des Klimaschutz-Aktionsplans 2030 und der zu erreichenden Klimaneutralität bis 2030 (vgl. ebd.: 18) sowie der im Zeitraum 2012–2023 gesunkenen und sich unter den Grenzwerten befindlichen Stickstoffdioxid- und Feinstaubbelastung (vgl. ebd.: 106) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo werden die im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität im Zeitraum 2016–2023 gestiegenen PKW-Dichte (vgl. ebd.: 102) und die im Zeitraum 2018–2023 kaum veränderte PKW-Nutzung (vgl. ebd.: 105) genannt. Die **Stadt Münster** (Bevölkerung ca. 308.300) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Unterstützung der Elektromobilität (vgl. Stadt Münster 2024: 97). Als positiv konnotierter Status quo werden im Rahmen der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität für den Zeitraum 1990–2022 die Reduzierung der PKW-Nutzung bei leichtem Rückgang des Fußgängerverkehrs und Zunahme der Nutzung des Fahrrads und ein Anstieg der ÖPNV-Nutzung (vgl. ebd.: 9), Fahrradkonzepte (vgl. ebd.: 94) und elektrisch betriebene Busse (vgl. ebd.: 96) sowie der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch einen deutlichen Rückgang der CO₂-Emissionen je Einwohnenden (vgl. ebd.: 9) und das von der Stadtverwaltung unterhaltene Buamregister (vgl. ebd.: 72) genannt. Die **Landeshauptstadt Kiel** (Bevölkerung ca. 252.700) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Entlastung der Straßen der Stadt mit Hilfe der entsprechend hoch getakteten Stadtbahn Kiel und der Fortschreibung des Veloroutennetzplans 2035 (vgl. Landeshauptstadt Kiel 2024: 51). Als positiv konnotierter Status quo werden die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität auf der Grundlage der Elektromobilitätsstrategie 2022 (vgl. ebd.: 52) und durch PKW mit Elektroantrieb (vgl. ebd.: 102), der Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die Anzahl fertiggestellter Wohngebäude mit Heizenergie aus erneuerbaren Energiequellen (vgl. ebd.: 103) sowie eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung durch die zu den Vorjahren unveränderte Wohnfläche je Einwohnenden (vgl. ebd.: 102) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung die Zunahme der PKW-Dichte und der Flächeninanspruchnahme (vgl. ebd.: 102) genannt. Die **Stadt Freiburg im Breisgau** (Bevölkerung ca. 237.500) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung auf der Grundlage des Flächennutzungsplans 2040 (vgl. Stadt Freiburg im Breisgau 2023: 82) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die Senkung der CO₂-Emissionen um 60 % bis 2030, eine Energieeinsparung und die Nutzung erneuerbarer Energien (vgl. ebd.: 26). Als positiv konnotierter Status quo werden die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch einen entsprechenden Modal Split, den weltweit guten Ruf im Bereich umweltfreundlicher Verkehrsplanung und das Pilotprojekt Klimamobilitätsplan (vgl. ebd.: 89 f.) sowie das Nachhaltigkeitsmanagement mit Hilfe eines seit 2006 amtierenden Nachhaltigkeitsrates (vgl. ebd.: 16), eines fortlaufenden Monitorings, einer entsprechenden Nachhaltigkeitsberichterstattung (vgl. ebd.: 29) und einer entsprechenden dezernatsübergreifenden Kommunikation und Kooperation (vgl. ebd.: 31) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung der hohe Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche (vgl. ebd.: 92) und der Anstieg der PKW-Dichte (vgl. ebd.: 99) sowie beim Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Tatsache genannt, dass die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen nicht sinken (vgl. ebd.: 89). Der **Landkreis Fürstentum Bad Dürkheim** (Bevölkerung ca. 218.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung auf der Grundlage einer entsprechend ausgerichteten Flächennutzung (vgl. Landkreis Fürstentum Bad Dürkheim 2023: 19), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. ebd.: 91) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die Vermeidung der Flächenversiegelung (vgl. ebd.: 20). Als positiv konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung die im Zeitraum 2010–2020 unverändert gebliebene Flächennutzungsintensität und der

im Zeitraum 2018–2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht abgenommene Anteil der Siedlungs- und Verkehrsfläche an der Gesamtfläche (vgl. ebd.: 100), das im Rahmen der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität stark ausgebaute Regionalbusnetz (vgl. ebd.: 18), die Unterstützung des Rad- und Fußverkehrs (vgl. ebd.: 92), die Vernetzung aller Mobilitätsformen als Sharing-System (vgl. ebd.: 92) sowie beim Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz die gestiegene Zahl der fertiggestellten Wohngebäude mit erneuerbarer Heizenergie (vgl. ebd.: 67) und die im Zeitraum 2012–2020 zurückgegangene Luftschadstoffbelastung (vgl. ebd.: 108) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die gestiegene PKW-Dichte (vgl. ebd.: 106) genannt. Der **Enzkreis** (Bevölkerung ca. 199.700) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Verbesserung der Infrastruktur für den Fahrrad- und Fußverkehr (Enzkreis 2024: 94) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz auf der Grundlage eines CO₂-neutralen, klimaangepassten und energieeffizienten Landkreises (vgl. Enzkreis 2024: 94). Als positiv konnotierter Status quo werden im Rahmen der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die Unterstützung des On-Demand-Verkehrs seit 2023 (vgl. ebd.: 96), das Vorhaben einer neuen Stadtbahnlinie und das Radverkehrskonzept (vgl. ebd.: 97) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die im Zeitraum 2016–2022 gestiegene Zahl der fertiggestellten Wohngebäude mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen (vgl. ebd.: 100) beschrieben. Die **Landeshauptstadt Saarbrücken** (Bevölkerung ca. 183.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität auf der Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans / Sustainable Urban Mobility Plan 2030 (vgl. Landeshauptstadt Saarbrücken 2024: 56) und mit Hilfe von ÖPNV-Verknüpfungspunkten und Mobilitätsstationen (vgl. ebd.: 57) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die kommunalen Wärmeplanung (vgl. ebd.: 36). Als positiv konnotierter Stadt quo werden im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität das E-Mobilitätskonzept (vgl. ebd.: 57), der Ausbau des Park-and-Ride-Angebots (vgl. ebd.), die Bezuschussung des Deutschland-Tickets (vgl. ebd.: 58) und das Dienstradleasing (vgl. ebd.) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Förderung erneuerbarer Energien (vgl. ebd.: 35), die Senkung des Energieverbrauchs und die Steigerung der Energieeffizienz (vgl. ebd.: 36) beschrieben. Die **Wissenschaftsstadt Darmstadt** (Bevölkerung ca. 167.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität und die damit verbundenen Unterstützung der Elektromobilität (vgl. Wissenschaftsstadt Darmstadt 2021: 14) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz den Klimaschutzplan 2035 (vgl. ebd.: 8), das Straßenbeleuchtungskonzept 2020 sowie die damit verbundene energetische Effizienzsteigerung (vgl. ebd.: 18 ff.) und die entsprechende Teilnutzung des kommunalen Fernwärmenetzes (vgl. ebd.: 22), die Reduzierung des Wasserverbrauchs um 9,9 % im Vergleich zu 2020 (vgl. ebd.: 23) und die Förderung der Biodiversität (vgl. ebd.: 32 f.). Als negativ konnotierter Status quo wird beim Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz die Tatsache genannt, dass die CO₂-Emissionen der Darmstädter Stadtwirtschaft aufgrund von Netzwerkverlusten im Vergleich zu 2020 um 41 % gestiegen sind (vgl. ebd.: 24). Die **Stadt Regensburg** (Bevölkerung ca. 151.400) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Reduzierung des MIV, eines entsprechenden Modal Split (vgl. Stadt Regensburg 2024: 86) und die Unterstützung der Elektromobilität (vgl. ebd.: 89) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz im Bereich von Grünflächen (vgl. ebd.: 7) der Schaffung klimaneutraler Stadtwerke bis 2035 (vgl. ebd.: 89). Als positiv konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die Ernennung zur fahrradfreundlichen Kommune in Bayern (vgl. ebd.: 88), die Unterstützung der Elektromobilität (vgl. ebd.: 89), der Modal Split und die Abnahme des MIV-Anteils im Zeitraum 1999–2024 von 51 % auf 37 % (vgl. ebd.: 91) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Reduzierung der Treibhausgasemissionen um 41 % im Vergleich zu 1990 (vgl. ebd.: 23), die Förderung der energetischen Gebäudesanierung durch Eigentümerinnen und Eigentümer (vgl. ebd.: 103) und die Schaffung eines Nachhaltigkeitsbewusstseins mit Hilfe des Zukunftsbarometers Regensburg (vgl. ebd.: 15) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität der Anstieg der PKW-Dichte im Zeitraum 2015–2023 (vgl. ebd.: 91) genannt. Der **Landkreis Oldenburg** (Bevölkerung ca. 132.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulie-

rung auf einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit dem Ziel der Erreichung einer Treibhausgasneutralität bis 2045 (vgl. Landkreis Oldenburg 2024: 94). Als positiv konnotierter Status quo wird als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz das Vorhaben genannt, dass alle Dachflächen des Gemeindezentrums und aller Gebäude im Eigentum des Landkreises mit Photovoltaikanlagen ausgestattet werden sollen (vgl. ebd.: 94).

Die **Stadt Cottbus/Chósebus** (Bevölkerung ca. 95.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung mit dem Ziel der Reduzierung des Flächenverbrauchs (vgl. Stadt Cottbus/Chósebus 2024: 12) gemäß der Strategie der Innen- vor Außenentwicklung (vgl. ebd.: 27), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts Altstadt (vgl. ebd.: 13) und einer Radabstellanlage (vgl. ebd.: 24), einem Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch die Weiterentwicklung und Stärkung bestehender Naturräume und Grünflächen und der energetischen Sanierung von Bestandsgebäuden und umweltfreundliches Bauen (vgl. ebd.: 12), die Förderung der Biodiversität, den Ausbau erneuerbarer Energien und die angestrebte Klimaneutralität bis 2045 (vgl. ebd.: 13) sowie Investitionen in Technologie, Bildung und Infrastrukturprojekte (vgl. ebd.: 13). Die **Stadt Lüdenscheid** (Bevölkerung ca. 71.200) beschreibt als positiv konnotierten Status quo eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung mit Blick auf die Flächenneuinanspruchnahme (vgl. Stadt Lüdenscheid 2024:20), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität mit Blick auf den Modal Split und die Reduzierung des MIV (vgl. ebd.: 7) und die Zunahme von E-PKWs im Zeitraum 2020–2023, wenn auch auf niedrigem Niveau (vgl. ebd.: 18) sowie den Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz durch CO₂-Einsparungen (vgl. ebd.: 7) und Versorgung von Wohnung aus Quellen erneuerbarer Energien (vgl. ebd.: 31). Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die Zunahme der PKW-Dichte im Zeitraum 2010–2020 (vgl. ebd.: 17), der Förderung von bezahlbaren Wohnungen die, jedoch deutlich unter dem Durchschnittswert in Nordrhein-Westfalen liegende, Mietpreissteigerung (vgl. ebd.: 11) sowie einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung die deutlich unter dem landesweiten Durchschnittswert von 48,5 m² je Einwohner liegende Naherholungsfläche, deren Umfang aber seit 2016 zunimmt (vgl. ebd.: 29) genannt. Die **Universitäts- und Hansestadt Greifswald** (Bevölkerung ca. 56.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Unterstützung intermodaler und umweltfreundlicher Mobilitätskonzepte (vgl. Universitäts- und Hansestadt Greifswald 2022:44), die Reduzierung des MIV (vgl. ebd.: 65), die Unterstützung alternativer Antriebe (vgl. ebd.: 66) und ein gemeinsames Tarifsysteem beziehungsweise einen starken regionalen Verkehrsverbund (vgl. ebd.: 67) sowie auf einen Beitrag für den Umwelt- und Klimaschutz durch die Reduzierung des CO₂-Ausstosses und die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Energieträgern (vgl. ebd.: 44) und die nachhaltige Gestaltung der Wärmeversorgung (vgl. ebd.: 61). Als positiv konnotierter Status quo werden in der ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung der Stopp der Flächenversiegelung und die Entsiegelung (vgl. ebd.: 62) und die Reduzierung der PKW-Parkflächen (vgl. ebd.: 66), bei der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die Tatsache, dass Greifswald die bundesweite Fahrradhauptstadt ist (vgl. ebd.: 65), beim Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz das Klimaschutzkonzept (vgl. ebd.: 59), das Vorhaben, die Treibhausgasemissionen bis 2050 um mindestens 95 % gegenüber 1990 zu reduzieren und den Energieverbrauch zu halbieren (vgl. ebd.: 61), nachhaltig zu bauen (vgl. ebd.: 62), in Schulen und Kindertagesstätten Energie zu sparen und den grünen Ring der Stadt zu sichern und aufzuwerten (vgl. ebd.: 63) sowie bei der Umsetzung der Stadt der kurzen Wege das ISEK 2030 (vgl. ebd.: 65) beschrieben. Die **Stadt Görlitz** (Bevölkerung ca. 55.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung durch die Schaffung attraktiver Standortbedingungen für Unternehmen mit Hilfe moderner Infrastruktur (vgl. Stadt Görlitz 2023: 21). Als positiv konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit einem Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Begrünung in der Stadt (vgl. ebd.: 19) beschrieben. Die **Stadt Speyer** (Bevölkerung ca. 49.600) beschreibt als positiv konnotierten Status quo eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung mit Blick auf die PKW-Dichte (vgl. Stadt Speyer 2023: 57), die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch ein Angebot an Rufsammlertaxis und die Möglichkeit der Fahrradmieta über die Stadtgrenzen hinaus (vgl. ebd.: 54), eine Dominanz des Fuß- und Radverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten (vgl. ebd.: 58) und die gute Erreichbar-

keit von Haltestellen des ÖPNV (vgl. ebd.: 86) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die jährlich stattfindenden Abfallentsorgungsaktionen (vgl. ebd.: 45). Als negativ konnotierter Status quo wird im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung die hohe Flächeninanspruchnahme (vgl. ebd.: 46) genannt. Die **Stadt Rottenburg am Neckar** (Bevölkerung ca. 45.700 Einwohnende) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität mit Hilfe der Regionalstadtbahnkonzeption (vgl. Stadt Rottenburg am Neckar 2023: 86). Als positiv konnotierter Status quo werden zur Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die Rad- und Fußverkehrskonzepte und die Unterstützung der Elektromobilität (vgl. ebd.: 85 f.), als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Ausstattung mit Grünflächen (vgl. ebd.: 78) und Maßnahmen zur Reduzierung des Siedlungsabfalls (vgl. ebd.: 81) sowie generell die Nutzungsmischung im Städtebau (vgl. ebd.: 75) beschrieben. Die **Wartburgstadt Eisenach** (Bevölkerung ca. 41.000) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. Wartburgstadt Eisenach 2022: 16) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz das Grünflächenkonzept (vgl. ebd.: 18). Als negativ konnotierter Status quo werden im Bereich der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität der hohe Motorisierungsgrad und die hohe PKW-Dichte (vgl. ebd.: 16) und die mangelhafte Rad- und Fußverkehrsinfrastruktur (vgl. ebd.: 17) sowie im Zusammenhang mit dem Arbeitsmarkt die automobilindustrieabhängige Monostruktur (vgl. ebd.: 14) genannt. Die **Hansestadt Stendal** (Bevölkerung ca. 37.900) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit Hilfe der Dekarbonisierung und auf der Grundlage einer Klimarisikooanalyse (vgl. Hansestadt Stendal 2024: 16). Als positiv konnotierter Stadt quo werden eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung (vgl. ebd.: 11) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz der nachhaltige Umgang mit Ressourcen, insbesondere bei Bau- und Infrastrukturmaßnahmen (vgl. ebd.: 10 f.) beschrieben. Als möglicherweise negativ konnotierter Status quo wird beim Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Tatsache genannt, dass Transport und Vertrieb von Gas den Stadtwerken Stendal Erlöse in Höhe von 11,95 Mio. € einbringen (vgl. ebd.: 10 f.). Die **Stadt Wernigerode** (Bevölkerung ca. 32.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz sowie den nachhaltigen Tourismus (vgl. Stadt Wernigerode 2022: 7). Als positiv konnotierter Status quo werden im Rahmen der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität die grundsätzliche Informationsbereitstellung, die Einführung 2010 und sukzessive Ausweitung des Harzer Urlaubstickets zur kostenfreien Nutzung von Bussen und Straßenbahnen im Landkreis Harz während eines Urlaubsaufenthalts und Busse und Straßenbahnen als klimafreundliche Alternative (vgl. ebd.: 12), CO₂-Einsparungen von bis zu 90 % im Bereich Mobilität durch den Einsatz von Biogas (vgl. ebd.: 15) und der Ausbau der Elektromobilität durch Unterstützungsprogramme und den Zuschuss von einmalig 200 € pro Haushalt bei Erwerb eines E-Bikes von einer lokalen Händlerin oder einem lokalen Händler (vgl. ebd.: 16), als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Festlegung einheitlicher Qualitäts- und Umweltstandards, beispielsweise zur Auszeichnung von derzeit sieben Beherbergungsbetrieben aus Wernigerode und Schierke als nationalparkfreundliche Unterkünfte, der Schutz der Wälder durch Baumpflanzungen und an Besucherinnen und Besucher gerichtete Sensibilisierungsmaßnahmen mit Blick auf Papierverbrauch und Müllvermeidung (vgl. ebd.: 13) sowie die Auszeichnung als Fairtrade Town 2017 (vgl. ebd.: 11) beschrieben. Die **Stadt Geestland** (Bevölkerung ca. 31.100) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. ebd.: 9) sowie einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz (vgl. ebd.: 11).

Die **Stadt Eltville am Rhein** (Bevölkerung ca. 17.000) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Erweiterung des Fuß- und Gehwegenetzes (vgl. Stadt Eltville am Rhein 2022: 41), die Reduzierung des MIV und die Förderung der Nahmobilität (vgl. ebd.: 50) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz auf die Energieeinsparung beziehungsweise die Erzeugung regenerativer Energie, die Reduzierung der Emissionen des Verkehrs und Gewerbes sowie der Erhaltung beziehungsweise Weiterentwicklung von Freiräumen und Grünstrukturen (vgl. ebd.: 41 ff.). Als negativ konnotierter Stadt quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung der hohe Flächenverbrauch für den MIV und der Flä-

chenverbrauch durch den ruhenden Verkehr, die mangelhafte Wege- und Parkinfrastruktur und das hohe Verkehrsaufkommen zu Hauptverkehrszeiten (vgl. ebd.: 48) sowie im Bereich des ÖPNV-Angebots die niedrige Taktung, die unzureichende Anbindung und unvorteilhafte Tarifstruktur (vgl. ebd.: 46) sowie die geringe Bedeutung des Radverkehrs (vgl. ebd.: 47) beschrieben.

Die **Stadt Niebüll** (Bevölkerung ca. 10.200) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. Stadt Niebüll 2025: 21) sowie als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz auf die Verbesserung der Luftqualität und das Siedlungsabfallmanagement (vgl. ebd.). Als positiv konnotierter Status quo wird die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität (vgl. ebd.: 24) und als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Teilnahme am Wettbewerb Stadtradeln seit 2014 (vgl. ebd.: 25) beschrieben. Als negativ konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung der Anstieg der Flächeninanspruchnahme (vgl. ebd.: 26) sowie beim Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Abnahme neu errichteter Wohngebäude mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen, deren Anteil dennoch 28 % über dem Durchschnitt des Landes Schleswig-Holstein liegt (vgl. ebd.: 30), genannt.

Die **Stadt Baruth/Mark** (Bevölkerung ca. 4.170) beschreibt als positiv konnotierten Status quo die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität auf der Grundlage des Mobilitätskonzepts 2030, die damit verbundene verstärkte Umsetzung der Radweginfrastrukturbedarfe und die Strategie Mobilität Heute–Morgen–2050 (vgl. Stadt Baruth/Mark 2021: 83), als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Auszeichnung als 100%-Eneuerbare-Energie-Region, die Mitgliedschaft im Klima-Bündnis e. V., die Teilnahme am Aktionsbündnis Klimaschutz 2020 der Bundesregierung, die Einbindung in internationale Netzwerke, das Energie- und Klimaschutzprogramm und die jährliche Reduzierung des CO₂-Ausstosses um mehr als 350 Tonnen (vgl. ebd.: 83) sowie Digitalisierungsmaßnahmen (vgl. ebd.: 83). Die **Stadt Bad Köstritz** (Bevölkerung ca. 3.650) konzentriert sich in der zukunftsorientierten und positiv konnotierten Zielformulierung auf eine ausgewogene Siedlungs- und Freiraumentwicklung durch die Reduzierung des Flächenverbrauchs und der Versiegelung und die Lückenbebauung (vgl. Stadt Bad Köstritz 2023: 67) sowie die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch den Ausbau des Rad- und Wanderwegnetzes (vgl. ebd.: 73 ff.). Als positiv konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit einer ausgewogenen Siedlungs- und Freiraumentwicklung die unwesentlich veränderte Flächeninanspruchnahme im Zeitraum 2019–2021 (vgl. ebd.: 74) sowie im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität das Handlungskonzept für Elektromobilität 2020 (vgl. ebd.: 73) und die unwesentlich veränderte PKW-Dichte im Zeitraum 2018–2022 (vgl. ebd.: 77) beschrieben. Die **Einheits- und Inselgemeinde Juist** (Bevölkerung ca. 1.140) konzentriert sich in der positiv konnotierten Zielformulierung auf die Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität durch die Umsetzung des Prinzips einer autofreien Insel, das Integrierte Energie- und Klimaschutzkonzept und die sukzessive Einführung von Liquefied Natural Gas (LNG) in der Schifffahrt (vgl. Einheits- und Inselgemeinde Juist 2021: 92), einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz mit der Hilfe der Strategie, dass die Nordseeinsel bis 2030 klimaneutral sein soll und der CO₂-Ausstoss somit gegen Null reduziert wird (vgl. ebd.: 92) sowie eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Inselhafen (vgl. ebd.: 92). Als positiv konnotierter Status quo werden im Zusammenhang mit der Förderung einer emissionsarmen und umweltfreundlichen Mobilität das Mietangebot von E-Autos, E-Roller und E-Bikes für Bürgerinnen und Bürger sowie Touristinnen und Touristen (vgl. ebd.: 92), als Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz die Richtlinie für nachhaltigen Einkauf (vgl. ebd.: 91) und die Auszeichnung als eine von mehreren Deutschlands nachhaltigsten Kleinstädten und Gemeinden 2015 und 2015 sowie als Fairtrade Town (vgl. ebd.: 91) beschrieben.