

Qualitätsziele und Indikatoren nachhaltiger Mobilität

| Zielbereiche | | Ziele und Indikatoren | | | |
|---|--|---|---|---|---|
| Bereiche | Teilbereiche | Ziele | | Indikatoren | |
| | | verbal | quantitativ | D (differenzierte) | S (Screening-) |
| Verkehrssystem | Aufteilung Verkehrsfläche (Fuß, Rad, ÖV, MIV, Güterverkehr) | Ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche | ? (siehe auch unter Umfeld) | | |
| | Modal Split (EW, Pendler) | Umwelt- und stadtverträglicher Modal Split Hoher Anteil des Umweltverbundes am Modal Split (siehe auch unter Siedlungsstruktur) | ? | Anteil des Umweltverbundes (einschließlich der MIV-Mitfahreranteile) am Modal Split und Abweichung vom Zielwert [%]. (siehe auch unter Siedlungsstruktur) | |
| | Verkehrsaufwand | Hohe Mobilität bei minimalem Verkehrsaufwand | ? | | |
| | | <i>Etappenziel:</i> Keine versteckte Subventionierung des MIV | ? | | |
| | | <i>Etappenziel:</i> Konsumentennahe Lebensmittelproduktion zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund (zu Fuß, Rad, Bus) | ? | | |
| | Infrastrukturanforderungen Fußverkehr (Netz, Querschnitt, Ausstattung, Regelung, ...) | Vollständiges, qualitativ hochwertiges Fußwegenetz mit Fußwegen ausreichender Breite | Gehwegbreiten: grundsätzlich 3,50 m, (größere Breiten (4,50 m bis 6,00m) bei wesentlicher Aufenthaltfunktion), mindestens 2,50 m, | Länge [km] und Anteil [%], bezogen auf die Gesamtgehwegnetzlänge der Gehwege (einschließlich der straßenunabhängigen Gehwege und der Verkehrsberuhigten Bereiche). (Orientierung an Funktion, Qualitätszielen und Mindeststandards) | Länge [km] und Anteil [%], bezogen auf die Gesamtgehwegnetzlänge der Gehwege (einschließlich der straßenunabhängigen Gehwege und der Verkehrsberuhigten Bereiche) mit einer Mindestgehwegbreite von 2,50 m (Hindernisfreie Gehwegbahn mindestens 1,50 m) |
| | Infrastrukturanforderungen Radverkehr (Netz, Querschnitt, Ausstattung, Regelung, ...) | Geschlossenes, qualitativ hochwertiges Netz für den Radverkehr mit Radverkehrsanlagen ausreichender Breite und ergänzenden Infrastruktureinrichtungen | Breiten für konventionelle Radwege : Einrichtungsradius: 2,50 m Zweirichtungsradius: 3,00 m | Länge [km] und Anteile [%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge der in der StVO definierten verschiedenen Radverkehrsanlagen (inklusive Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereiche). (Orientierung an Funktion, Qualitätszielen und Mindeststandards) | Länge [km] und Anteil [%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge des Radverkehrsnetzes (inklusive Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereiche). (Orientierung an Qualitätszielen und Mindeststandards) |
| | Infrastrukturanforderungen ÖPNV (Netz, verfügbare Fahrpläne, Haltestellen, Verknüpfungen, Einzugsgebiete, Erreichbarkeit...) | Herstellung und Sicherung eines ausreichenden qualitativen und räumlich gerecht verteilten ÖPNV-Angebots zur Gewährleistung gleicher Teilnahmemöglichkeiten | 100-%ige Erschließung aller Ziel- und Quellpunkte Erschließungsradius einer Haltestelle innerörtlich in Innenstädten und Stadtteilzentren 150 m, in allen anderen Siedlungsbereichen 300 m | Anteil der Einwohner (Hilfsweise der Siedlungsflächen) im 150 m-Haltestellenradius im Bereich von Innenstädten und Stadtteilzentren und im 300 m-Radius in allen anderen Siedlungsbereichen [%] | Anteil der Siedlungsfläche im 300 m-Haltestellenradius [%] |
| | | Bereitstellung komfortabler Infrastruktureinrichtungen für den ÖPNV, sowie eines Informationssystems und moderner Fahrzeuge | ? | | |
| | Infrastrukturanforderungen Wirtschaftsverkehr (Netz, Ladezonen, ...) | Sicherung des Wirtschaftsverkehrs mit geringstmöglichen Fahrleistungen und Umweltbelastungen | ? | | |
| Infrastrukturanforderungen MIV (Querschnitt, Regelungen wie Tempolimit, Parken, LSA-Schaltungen, ...) | | ? | | | |
| ÖPNV-Betrieb (Takt, Geschwindigkeit, Komfort, Kosten und Preise, Information) | Gute Erreichbarkeit von Orten zur Ausübung der Grunddaseinsfunktionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in angemessener Zeit | Räumlich differenzierte Ziele für Fahrhäufigkeiten an Werktagen: Innenstädte der Metropolen: 5-Minuten-Takt Groß- und Mittelstädte: 10-Minuten-Takt Kleinstädte, Vororte von Groß- und Mittelstädten: 20-Minuten-Takt ländliche Regionen: 30-Minuten-Takt Ergänzung durch differenzierte Bedienungsmodelle | Noch offen. (Zahl der Haltestellenabfahrten je EW ?) | Einhaltung der im Qualitätsziel geforderten Taktfrequenzen [% der Linienlänge] | |
| Siedlungsstruktur | Nutzungsmischung und -vielfalt, (Güter und Dienstleistungen, Sportanlagen, Naherholungsflächen, interkommunale Gewerbegebiete) | Nutzungsmischung bei der Neuplanung von Siedlungsflächen („Stadt der kurze Wege“) | Maximale Fußwegentfernung zu Orten der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs: 600 m (entspricht einer Gehzeit von ca. 10 Minuten) | Anteil der Einwohner [%] im 600 m-Einzugsbereich von Orten der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs | Anteil der Siedlungsfläche [%] im 600 m-Einzugsbereich von Orten der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs |
| | Motorisierungsgrad in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur | Unabhängigkeit der Mobilität vom PKW-Besitz | Anzahl angemeldeter Pkw/1000 EW: Großstädte bzw. Ballungsräume 300 Pkw, Mittelstädte und Großstadtvororte 400 Pkw, Kleinstädte und ländlicher Raum 500 Pkw | Anzahl Pkw/1000 Einwohner und Abweichung vom Zielwert [%] | |
| | Modal Split in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur | Umwelt- und stadtverträglicher Modal Split, Hoher Anteil des Umweltverbundes am Modal Split in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur | Anteil des Umweltverbundes am Modal Split (Binnenverkehr): Großstädte bzw. Ballungsräume 70 % Mittelstädte und Großstadtvororte 60 % Kleinstädte und ländlicher Raum 50 % | Anteil des Umweltverbundes (einschließlich der MIV-Mitfahreranteile) am Modal Split und Abweichung vom Zielwert [%]. | |
| Umfeld und Gesundheit | Stadtbild, Gestaltung von Wegen und Plätzen, ausreichende Flächen für Aufenthalt, Kommunikation, Spiel, ... | Umfeldverträgliche Querschnittsgestaltung von Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion | Verhältnis der Breite von Fußweg, Radweg und Grünflächen zur Breite der Kfz-Verkehrsflächen in Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion von mindestens 1,0 (d. h. 1 : 1) | Länge [km] und Anteil [%], bezogen auf die Gesamtlänge der Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion der Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion mit einem Verhältnis der Breite von Fußweg, Radweg und Grünflächen zu Kfz-Verkehrsflächen von mindestens 1,0 (1 : 1) | |
| | | Hoher Anteil Kfz-freier (Fußgängerzonen) und Kfz-arter Flächen (verkehrsberuhigter Bereiche) | ? | Flächenanteile [%], bezogen auf die Gesamtverkehrsfläche der Verkehrsberuhigten Bereiche und der autofreien Straßen und Plätze | Länge [km] und Anteile [%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge der Verkehrsberuhigten Bereiche und autofreien Straßen |
| | Begrünung, Kleinklima, Fauna, Flora | Straßenbäume und sonstige Grünelemente prägen den Charakter der Straße | 15 Bäume (beidseitig) pro 100 m Straßenlänge | | Länge [km] und Anteil [%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge der Straßen mit mindestens 15 Bäumen/100 m |
| | Lärmbelastung | Kein Verkehrslärm, | | Anteil der Einwohner (Betroffene) [%] mit einer Lärmbelastung (Mittelungspegel, außen) unterhalb von | |
| | Schlaf | der Schlafstörungen verursacht | Immissionswerte (Mittelungspegel): <= 45 dB(A) nachts außen | 45 dB(A) nachts (Schlafstörung), | |
| | Kommunikation | der die Kommunikation im Außenwohnbereich sowie im öffentlichen Straßenraum beeinträchtigt | Immissionswerte (Mittelungspegel): <= 55 dB(A) tags außen | 55 dB(A) tags im öffentlichen Straßenraum (Kommunikationsbeeinträchtigung) | |
| | Gesundheit | der zu einem erhöhten Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen kann | Immissionswerte (Mittelungspegel): <= 65 dB(A) tags außen | 65 dB(A) tags (Gesundheitsgefährdung) | Anteil der Straßen mit Wohnnutzung mit einem DTV unter 2000 Kfz (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 30 km/h und höchstens 50 km/h) oder einem DTV unter 4000 Kfz (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h) |
| | Luftbelastung | Keine Gesundheitsgefährdung des Menschen durch | | Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Luftbelastung (Jahresmittelwert) unterhalb von | |
| | toxisch | bodennahes Ozon, Stickoxide und flüchtige organische Verbindungen. | Immissionswert (Jahresmittel): NO ₂ <= 1,9 µg/m ³ | NO ₂ = 1,9 µg/m ³ | |
| | | <i>Etappenziel</i> | Immissionswerte (Jahresmittel): NO ₂ <= 25 (Großstädte, Ballungsräume) bzw. <= 10 µg/m ³ (alle übrigen Kommunen) | NO ₂ = 25 (Großstädte, Ballungsräume) bzw. 10 µg/m ³ (alle übrigen Kommunen) | |
| | kanzerogen | kanzerogene Luftschadstoffe | <i>Etappenziele</i> Ruß <= 0,8 µg/m ³ Ruß <= 4,0 µg/m ³ | Ruß = 0,8 µg/m ³ Ruß = 4,0 µg/m ³ | |
| | Sicherheit (gesamt und verkehrsmittelabhängig) | Erhalt von Gesundheit und Unversehrtheit | Keine Unfallopfer im Straßenverkehr | Zahl der schwerverletzten Verkehrsoffer je 1000 Einwohner Zahl der getöteten Verkehrsoffer je 1000 Einwohner | |
| | | <i>Etappenziel:</i> Komfortable und sichere Querbarkeit aller innerörtlicher Straßen | ? | Länge [km] und Anteil [%], bezogen auf die Gesamtlänge des Straßennetzes der Straßen mit sicherer und komfortabler Querbarkeit | |
| | <i>Etappenziel:</i> Sicherheitsverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten | zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich <= 30 km/h auf allen (innerörtlichen, angebauten) Straßen | Länge [km] und Anteile [%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge der Tempo-30-Straßen und der Verkehrsberuhigten Bereiche | | |
| Kfz-Menge, ruhend/fließend | Verträgliche Kfz-Menge, ruhend/fließend | ? | | | |
| Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten | Stadtverträgliche Geschwindigkeiten auf allen Innerortsstraßen | zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzlich <= 30 km/h auf allen (innerörtlichen, angebauten) Straßen | Länge [km] und Anteile [%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge der Tempo-30-Straßen und der Verkehrsberuhigten Bereiche | | |
| Ressourcen (Energie, Boden, Natur, Klima) | Energieverbrauch | Sparsamer Umgang mit nicht erneuerbarer Energie | ? | Verkaufter Kraftstoff [t/EW und Jahr] (insgesamt oder differenziert nach Otto- und Dieseldieselkraftstoff) im Gebiet der zu untersuchenden Kommune | |
| | Flächeninanspruchnahme | Sparsamer Umgang mit Bodenfläche | Fahrbahnfläche pro Einwohner <= 7 m ² | Fahrbahnfläche pro Einwohner im Vergleich zum Qualitätsziel (7 m ² /EW) | Straßenlänge pro Einwohner [km/EW] (z. Z. kein Qualitätsziel angebar) |
| | | <i>Etappenziel:</i> Keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr, „Ausbau vor Neubau“ und „Ausgleich von Neubau durch Rückbau“ | Neubau (Neuversiegelung) zu Rückbau (Entsiegelung) im Verhältnis 1 : 1 | | |
| | Flächenversiegelung | hoher Anteil unversiegelter Flächen | ? | versiegelungsgrad infolge Verkehrsinfrastruktur in % der Gesamtfläche (Siedlungsfläche) | |
| | Naturschutz | Einhaltung eines ausreichenden Abstandes von Verkehrsflächen zu wertvollen Biototypen und Schutzgebieten | | | |
| | | Vernetzung von Freiflächen in ausreichender Größe und keine weiteren Zerschneidungen | ? | | |
| | Stoff- und Materialverbrauch | Verwendung von ressourcenschonenden Baustoffen bei der Anlage von Verkehrswegen und -flächen | Anteil an Recyclingmaterial an der Gesamtbaustoffmenge im Straßenoberbau 100 % | | |
| | Klima | <i>Etappenziel Klimaschutz:</i> Beitrag der Kommunen zum Klimaschutz bzw. zur Verringerung der CO ₂ -Emissionen | 25% CO ₂ -Minderung von 2000 bis 2025 | CO ₂ -Emissionen [t/EW und Jahr] des Verkehrs | Verkaufter Kraftstoff [t/EW und Jahr] (insgesamt oder differenziert nach Otto- und Dieseldieselkraftstoff, ggf. mit Berechnung der CO ₂ -Emission) im Gebiet der zu untersuchenden Kommune |
| | Verkehrsaufwand | Verträglicher Verkehrsaufwand | ? | | |
| Öffentlichkeitsbeteiligung | | Leichter Zugang zu allen kommunalen Daten | ? | | |
| | | Unterstützung und Förderung von Bürgerforen und Bürgervereinen der Lokalen Agenda 21 durch die Verwaltung | ? | | |
| | | Mitwirkung der Bürger an Planung und Entscheidung | ? | | |
| Planung | | Integrierte Stadt- Verkehrs- und Umweltplanung | | | |
| | | Festschreibung umweltverträglicher Bau- und Verkehrskonzepte in Bebauungsplänen | ? | | |