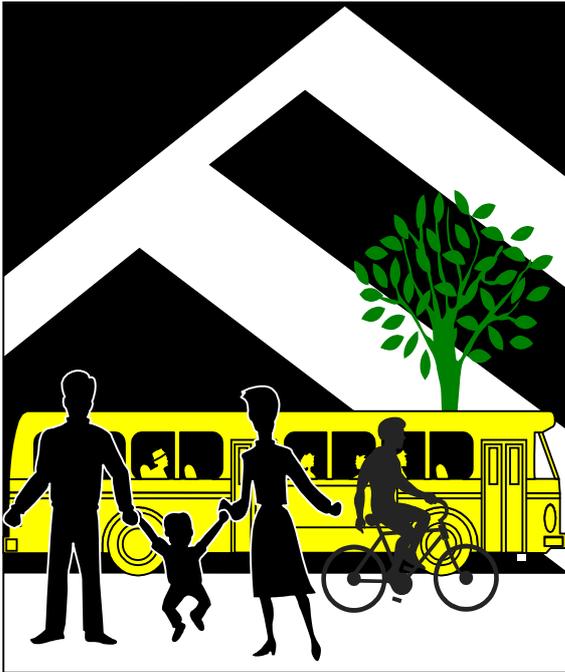

Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität

Anwenderleitfaden



MENSCH – STADT – VERKEHR – UMWELT
Kommunale Agenda 21 • Nachhaltige Mobilität



Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität

Anwenderleitfaden

Umwelt
Bundes
Amt

für Mensch und Umwelt

Impressum:

Herausgeber: Umweltbundesamt Dessau
Postfach 14 06
06813 Dessau
Telefon: 0340/2103-0
Telefax: 0340/2103-2285
Internet: <http://www.umweltbundesamt.de>

Betreuung: Dr. Hedwig Verron
Marion Malow
Paul Klippel

Bearbeitung: BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen
Karl Heinz Schäfer

auf Grundlage des Modellvorhabens
Mensch – Stadt – Verkehr – Umwelt.
Kommunale Agenda 21 – Nachhaltige Mobilität.
Teilvorhaben 2: Umsetzung in den Modellstädten
Erfurt, Görlitz und Lörrach.

Druck: KOMAG mbH, Berlin

Inhaltsverzeichnis

1.	Einführung: Anwender gesucht.	4
2.	Nachhaltige Mobilität braucht Ziele und Indikatoren.	5
2.1	Zur Einstimmung.	5
2.2	Begriffsbestimmungen.	6
2.3	Der Nutzen.	7
2.4	Ein Fallbeispiel.	8
3.	Qualitätsziele, Indikatoren, Leitlinien – der Gesamtkatalog.	9
3.1	Zielbereiche und Qualitätsziele.	9
3.2	Indikatoren als Bewertungsgrößen.	11
3.3	Verkehrsplanerische Leitlinien.	14
3.4	Der Werkzeugkasten.	15
3.5	Ein „Kernset“ zum Einstieg.	16
4.	Hinweise für Anwender.	18
4.1	Erarbeitung der stadtspezifischen Version.	18
4.2	Beeinflussende Rahmenbedingungen.	19
4.3	FAQ – häufig gestellte Fragen.	20
4.4	Zwischenbilanz – der Ernstfall.	22
5.	Verkehrsentwicklungsplanung und Lokale Agenda 21.	24
5.1	Chancen einer engen Verknüpfung.	24
5.2	Beteiligungsmodelle in der Praxis.	28
5.3	Expertengestützte Laienplanung als Lokale Agenda 21-Projekt.	31
6.	Literatur- und Quellenverzeichnis.	33
Anhang		
	Qualitätsziele, Indikatoren und verkehrsplanerische Leitlinien für die nachhaltige Verkehrsentwicklung ♦ Anwenderkatalog.	34

1. Einführung: Anwender gesucht

Nachhaltige Verkehrsentwicklungsplanung orientiert sich an Qualitätszielen, die langfristig ausgerichtet sind und zusammen genommen eine ganzheitliche – hier: auf Mobilität und Verkehr bezogene – Vision von einer Stadt oder Gemeinde beschreiben. Qualitätsziele werden so genannt, weil sie Qualitätsanforderungen an die künftige Entwicklung stellen. Sie definieren einen erwünschten Endzustand, der mit dem Begriff „nachhaltige Mobilität“ charakterisiert werden kann.

Indikatoren sind Kenngrößen, die konkret messbar, berechenbar oder zumindest beschreibbar machen, inwieweit es gelungen ist, den gesteckten Zielen näher zu kommen. Sie stehen für bestimmte, bedeutsame Aspekte des jeweiligen Qualitätsziels und beruhen teilweise auf stadtspezifischen Standards, die in verkehrsplanerischen Leitlinien festgelegt sind.

Die Formulierung und modellhafte Anwendung von Qualitätszielen und Indikatoren war Gegenstand des Modellvorhabens „Mensch – Stadt – Verkehr – Umwelt. Kommunale Agenda 21 – Nachhaltige Mobilität“ des Umweltbundesamtes.

Das Modellvorhaben verlief in zwei Phasen. Im ersten Teilvorhaben wurde ein Katalog technischer und planerischer Qualitätsziele für eine nachhaltige Mobilität erstellt und durch Vorschläge für Indikatoren ergänzt. Bearbeitungsbeginn war Dezember 1999, der Schlussbericht wurde im Juli 2001 vorgelegt und ist veröffentlicht.¹

Im zweiten Teilvorhaben wurden auf dieser Grundlage in vier Städten – den Modellstädten Erfurt, Görlitz und Lörrach sowie der „Begleitstadt“ Herdecke – stadtspezifische Qualitätsziele und Indikatoren zum Themenfeld Mobilität / Verkehr ausgearbeitet, die eine systematische Anwendung im oben genannten Sinne erlauben. Beteiligt waren neben den kommunalen Verwaltungsressorts für Umwelt, Verkehr und Stadtplanung bzw. Stadtentwicklung auch Bürger/innen und Interessengruppen der Lokalen Agenda 21. Teil 2 wurde nach zweieinhalb Jahren Laufzeit im Sommer 2004 abgeschlossen.²

Der vorliegende Leitfaden fasst die wesentlichen Erkenntnisse des Modellvorhabens zusammen. Er enthält einen Katalog von Qualitätszielen, Indikatoren und verkehrsplanerischen Leitlinien, der Anwendern in den Kommunen ein Instrumentarium zum Controlling und zur Qualitätssicherung in der Verkehrsentwicklungsplanung an die Hand gibt. Darüber hinaus gibt er Hinweise zur Prozessgestaltung bei der Einführung und laufenden Anwendung von Qualitätszielen und Indikatoren zum Bereich Mobilität / Verkehr unter Einbeziehung der Lokalen Agenda 21.

Nachhaltige Mobilität ist eine langfristig orientierte kommunale Vision. Ohne klar formulierte Zielsetzungen und wiederholte fundierte Überprüfung realisierter Zwischenschritte ist ein Erreichen dieser Vision kaum denkbar. Das im Modellvorhaben „Mensch – Stadt – Verkehr – Umwelt“ entwickelte Instrumentarium und Verfahren wird daher anderen Städten und Gemeinden zur Nachahmung empfohlen.

¹ Umweltbundesamt (Hrsg.): Kommunale Agenda 21 – Ziele und Indikatoren einer nachhaltigen Mobilität, Berichte 8/02, Erich Schmidt Verlag: Berlin 2002. (Bearbeitung: Ulf Surburg, BPI-Consult GmbH, Berlin / Norbert Kuntz, Jochen Richard, Planungsbüro Richter-Richard, Aachen.)

² Die Veröffentlichung des Abschlussberichtes ist in der UBA-Schriftenreihe „Berichte“ in 2005 vorgesehen.

2. Nachhaltige Mobilität braucht Ziele und Indikatoren

2.1 Zur Einstimmung

Aus den Gesprächen in den Lokale Agenda 21-Gruppen wurde zu Beginn des Modellvorhabens deutlich, dass der Umgang mit Qualitätszielen und (nachprüfbaren) Indikatoren nicht nur bei Fachplaner/innen und Kommunalpolitiker/innen, sondern auch bei interessierten Bürgerinnen und Bürgern keineswegs selbstverständlich ist.

Dies erscheint nachvollziehbar. Die meisten Menschen tun sich bereits im Umgang mit persönlichen Zielen und dazu passenden Beschreibungsgrößen (Indikatoren) und Vor-sätzen (Maßnahmen) schwer.

Der Einstieg in die Diskussion um Qualitätsziele, Indikatoren und Maßnahmen zum Handlungsfeld Mobilität / Verkehr legt daher einen Rückgriff auf persönliche Erfahrungen nahe, wie er exemplarisch im folgenden Bild zum Ausdruck kommen soll.



Qualitätsziele, Indikatoren und Maßnahmen im persönlichen Alltag – Versuch einer Annäherung.

Das Beispiel soll deutlich machen, dass die Zielformulierung, die Festlegung geeigneter Indikatoren und die Ableitung (und Umsetzung) von Maßnahmen nur als Ergebnis eines länger dauernden, ernsthaft geführten Diskussions- und Entscheidungsprozesses denkbar sind.

Ein grundlegendes Verständnis und Einverständnis stellen wichtige Grundvoraussetzungen für die erfolgreiche Umsetzung dar. Dies ist auf persönlicher Ebene nicht anders als auf kommunaler Ebene.

2.2 Begriffsbestimmungen

In diesem Leitfaden werden wiederholt die Begriffe Qualitätsziel, Indikator, Leitlinie, Maßnahmen- bzw. Aktionsprogramm, Zwischenbilanz und Handlungsziel verwendet. Sie stehen in einem engen Zusammenhang zueinander. Dieser sei im Folgenden für das Anwendungsfeld der Verkehrsentwicklungsplanung – dem kommunalen Instrument zur mittel- und langfristigen Entwicklung nachhaltiger Mobilität – erläutert.

Qualitätsziele sind langfristig ausgerichtete Zielformulierungen. Sie werden so genannt, weil sie Qualitätsanforderungen an die künftige Entwicklung stellen, die mit grundlegenden „Schutzgütern“ zu tun haben. Ein solches Schutzgut ist die menschliche Gesundheit. Im Zusammenhang betrachtet ergeben Qualitätsziele eine ganzheitliche – hier: auf Mobilität und Verkehr bezogene – „Vision“ von der jeweiligen Stadt oder Gemeinde.

Ein im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung entwickeltes **Maßnahmen- bzw. Aktionsprogramm** beruht auf Konzepten für alle Verkehrsarten sowie flankierenden Maßnahmen des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements, der Verkehrssicherheitsarbeit und des Verkehrsmarketings. Die konkreten Einzelmaßnahmen sollen dazu dienen, den gesteckten (Qualitäts-)Zielen näher zu kommen.

Qualitätsziele beschreiben häufig eine Vision. Das heißt, dass sie einen Maßstab formulieren, der möglicherweise nie sicher erreicht wird. Beispielsweise kann man davon ausgehen, dass das Qualitätsziel „Keine getöteten und schwer verletzten Menschen bei Verkehrsunfällen im Stadtgebiet (Vision Null)“ aufgrund von situativen Gegebenheiten („Zufällen“) und menschlichem Versagen immer wieder verfehlt wird. Dennoch ist es hilfreich, ein solches Ziel als vorgestellten Idealzustand zu setzen, dem man stets von Neuem möglichst nahe kommen will.

Verkehrsplanerische Leitlinien legen dabei genauer fest, welche Strategien und Standards bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans gelten sollen. Sie dienen damit der Übersetzung von einzelnen Zielen in die Maßnahmenebene und ermöglichen es auch interessierten Laien (in Kommunalpolitik und Bürgerschaft), Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihrer Stimmigkeit in Bezug auf das im Verkehrsentwicklungsplan formulierte Gesamtkonzept zu beurteilen.

Zwischenbilanzen dienen der Feststellung, ob die geplanten und umgesetzten Maßnahmen tatsächlich zur Zielerreichung beitragen und wie wirksam sie in dieser Richtung sind,

Damit die Beurteilung des Erreichten nachvollziehbar wird, müssen **Indikatoren** festgelegt werden – das sind Kenngrößen, die die jeweilige Zielerreichung messbar, berechenbar oder zumindest konkret beschreibbar machen. Indikatoren stehen für bestimmte, bedeutsame Aspekte des jeweiligen Qualitätsziels. Sie beruhen teilweise auf stadt-spezifischen Standards, die in den verkehrsplanerischen Leitlinien festgelegt sind.

Um den Weg zum (Qualitäts-)Ziel überschaubar zu machen, sollten sinnvollerweise Zwischenziele festgelegt werden, die auch **Handlungsziele** genannt werden. Sie müssen mit einem konkreten Maßnahmen- und Aktionsprogramm verknüpft werden, soll ihre Festlegung nicht willkürlich erscheinen.

2.3 Der Nutzen

Der Nutzen einer konsequenten Anwendung von Qualitätszielen und Indikatoren in der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung erscheint aufgrund der Erfahrungen im Modellvorhaben (und darüber hinaus) vielfältig und zugleich eindeutig:

- Anwender gewinnen ein systematisches, inhaltlich fundiertes Controllinginstrument für die Verkehrsentwicklungsplanung, das deren komplexe Maßnahmen- und Wirkungszusammenhänge berücksichtigt. Das stadt- und verkehrsplanerische Oberziel „Nachhaltige Mobilität“ wird umfassend beschreibbar, der Weg zur Zielerreichung überprüfbar.
- Formuliert Qualitätsziele und verkehrsplanerische Leitlinien machen Verkehrsentwicklungsplanung transparenter. Sie eröffnen Kommunalpolitik und Bürgerschaft den Zugang zu einem besseren Verständnis der komplexen Zusammenhänge zwischen Mobilität, Verkehr und Umwelt. Dies erleichtert die lokale Diskussion zu verkehrsplanerischen Themen und kann zu deren Versachlichung beitragen.
- Die Aufbereitung und Fortschreibung der zur Indikatorenermittlung erforderlichen Daten ist kein Selbstzweck. Sie ermöglicht vielmehr auf Dauer eine konsequente Qualitätssicherung innerhalb des Verwaltungshandelns, weil der aktuelle Stand der Maßnahmenumsetzung präsent ist.
- Der Einstieg in ein stadtspezifisches Qualitätsziel-Indikatoren-System ist schon mit wenigen quantifizierten Indikatoren möglich und sinnvoll. Der im Modellvorhaben entwickelte Ansatz geht davon aus, dass weitere Qualitätsziele dann zunächst durch beschreibende Indikatoren berücksichtigt werden. Ziel und Ergebnis ist in jedem Falle ein umfassendes Gesamtbild vom erreichten (Zwischen-)Stand der kommunalen Verkehrsentwicklung.
- Die Beteiligung von interessierten Bürger/innen an der Verkehrsentwicklungsplanung – zum Beispiel im Rahmen der Lokalen Agenda 21 – erhöht längerfristig Verständnis und Akzeptanz bei der Maßnahmenplanung und -umsetzung. Formuliert Qualitätsziele und verkehrsplanerische Leitlinien bieten dabei eine hilfreiche Grundlage.



2.4 Ein Fallbeispiel

Die Stadt Herdecke (27.000 Einwohner) liegt in Nordrhein-Westfalen in direkter Nachbarschaft zu den Großstädten Dortmund, Hagen und Witten.

Die Arbeiten zum „Nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplan“ wurden 2001 begonnen und Ende 2004 abgeschlossen. Qualitätsziele und Indikatoren waren bereits Gegenstand der Aufstellungsbeschlusses.³ Die verkehrsplanerischen Analysen

umfassten daher auch Datenermittlungen zu einzelnen, vorgegebenen Indikatoren.

Auf dieser Grundlage erfolgte eine Zustandsbewertung – Stichwort „Zwischenbilanz“: Wo steht die Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung in Herdecke in Bezug auf die formulierten Qualitätsziele? – sowie eine Abschätzung des erreichbaren Zielhorizonts für das Jahr 2015 unter der Voraussetzung, die Maßnahmen seien bis dahin umgesetzt.

Im Zuge des Planungsprozesses fand gleichzeitig die Aktualisierung und Modifizierung des ursprünglichen Ansatzes für das stadtspezifische Qualitätsziel-Indikatoren-System statt. Ein stadtspezifischer „Anwenderkatalog“ mit Qualitätszielen, Indikatoren und verkehrsplanerischen Leitlinien ist Bestandteil des Planwerks.

Seit 2001 ist in der Herdecker Stadtverwaltung eine Stabsstelle zur Umsetzung der Lokalen Agenda 21 eingerichtet, die unmittelbar dem Bürgermeister zugeordnet ist.

Eine Verschränkung von Verkehrsplanung und Lokaler Agenda 21 fand erstmalig 2001/2002 im Rahmen einer Planungswerkstatt zur städtebaulichen Entwicklung des Bahnhofs statt.

Die Verkehrsentwicklungsplanung war der zweite Praxisfall. Die Beteiligung erfolgte mit einer öffentlichen Startveranstaltung im Mai 2003 und vier mehrstündigen Arbeitstreffen einer verbindlich besetzten Planungswerkstatt von Juni 2003 bis Juni 2004. Neben relevanten lokalen Interessenträgern (Institutionen, Verbände, Organisationen) waren auch die kommunalpolitischen Fraktionen personell beteiligt. Aus der Fachverwaltung nahmen neben der Lokale Agenda 21-Beauftragten die Leiter des Referats Planung und Stadtentwicklung (federführend für den Verkehrsentwicklungsplan), des Umweltreferats und der Technischen Betriebe an den Terminen teil.

Qualitätsziele und indikatorengestützte Wirkungsanalysen bildeten einen wesentlichen Hintergrund für die inhaltlichen Diskussionen in der Planungswerkstatt und den kommunalpolitischen Gremien. Die Ergebnisse der Planungswerkstatt, die in einer einhelligen Empfehlung zur Umsetzung der gemeinsam entwickelten Konzepte mündeten, wurden dadurch fundiert und zugleich wirksam unterstützt.

Seit Kurzem besteht ein Stadtratsbeschluss, dass die Lokale Agenda 21 künftig in alle Planungsvorhaben in Herdecke – auch im Zuge der weiteren Konkretisierung und Umsetzung von Konzeptbausteinen und Maßnahmen des Nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplans – einzubeziehen ist. Die positiven Erfahrungen mit der Planungswerkstatt haben hierzu maßgeblich beigetragen.

³ Dabei wurde auf eine Vorversion des Katalogs von Qualitätszielen und Indikatoren zurückgegriffen, der im ersten Teilvorhaben des Modellvorhabens ausgearbeitet wurde.

3. Qualitätsziele, Indikatoren, Leitlinien – der Gesamtkatalog

3.1 Zielbereiche und Qualitätsziele

Ein umfassender Gesamtkatalog von Qualitätszielen nützt den kommunalen Anwendern mehr als ein reduziertes „Kernset“, auch wenn bei der Anwendung des Gesamtkatalogs nicht alle Ziele mittels Indikatoren quantifizierbar sind. Beschreibende Indikatoren gehören dazu.

Dies war ein wesentliches – und ursprünglich so nicht erwartetes – Ergebnis des Modellvorhabens.

Im Vordergrund der Erörterungen in den beteiligten Städten stand das Ziel, durch die Anwendung eines stadtspezifischen Qualitätsziel-Indikatoren-Systems ein umfassendes Gesamtbild vom Stand der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung zu erhalten. Im Evaluationsprozess sollten keine Bestandteile einer nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung verloren gehen, nur weil sie nicht mess- oder berechenbar waren. Gleichzeitig sollte die mangelnde Quantifizierbarkeit (häufig aufgrund kurzfristig nicht leistbarer Datenermittlung zu einzelnen, besonders bedeutsamen Indikatoren) nicht als Argument gegen eine möglichst baldige verbindliche Einführung der ausgearbeiteten Qualitätsziele und Indikatoren herangezogen werden können.

Gegenüber der Ausgangshypothese „Weniger ist Mehr“ wurde im Modellvorhaben daher ein Gesamtkatalog ausgearbeitet, der auch nicht quantifizierte Qualitätsziele und Indikatoren enthält. Dieser Katalog dient als Grundlage für die Ausarbeitung eines stadtspezifischen Qualitätsziel-Indikatoren-Systems.

Die inhaltlichen Schwerpunkte der stadtspezifischen Ansätze in Erfurt, Görlitz, Herdecke und Lörrach sind weitgehend identisch. Zielformulierungen, Indikatorendefinitionen und die Vorgaben, wie diese aufbereitet werden sollen (gemessen, berechnet, bepunktet⁴ oder verbal beschreibend), fallen allerdings teilweise deutlich unterschiedlich aus. Die Elemente des Gesamtkatalogs bedürfen dementsprechend einer Anpassung an die jeweiligen örtlichen Bedingungen und Anforderungen.

Zielbereiche und Qualitätsziele des Gesamtkatalogs sind auf der folgenden Seite dargestellt.

⁴ In Görlitz und Lörrach wurde ein etwas anderes Verfahren entwickelt als das in diesem Leitfaden dargestellte. Dies war notwendig, weil dort zeitlich parallel zum Modellvorhaben umweltbezogene Auditverfahren (European Energy Award in Görlitz, Label Energiestadt in Lörrach) eingeführt wurden. Beide Verfahren dienen zur Einführung von Controlling und Qualitätssicherung in das energiepolitische Handeln der Kommune und beziehen das Thema Mobilität in das Prüfverfahren ein, arbeiten jedoch mit einer Punktevergabe durch externe Auditoren (z. B. wurden in Lörrach zum Zielbereich „Zufußgehen fördern“ im Jahr 2003 4,0 von 7,0 möglichen Punkten erreicht).

MENSCH – STADT – VERKEHR – UMWELT
Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität in Stadt und Region

Gesamtkatalog – Zielbereiche und Qualitätsziele im Überblick

Zielbereich	Qualitätsziel
1 Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl	1.1 Möglichst hoher Anteil der täglichen Wege im Umweltverbund
2 Sicherung und Förderung des Zufußgehens	2.1 Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz
	2.2 Hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
	2.3 Fußgängerfreundliches Klima
3 Sicherung und Förderung des Radverkehrs	3.1 Dichtes und sicheres Radverkehrsnetz
	3.2 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im Radverkehr
	3.3 Fahrradfreundliches Klima
4 Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	4.1 Gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Stadt und Region
	4.2 Konkurrenzfähigkeit der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
	4.3 Gute Erreichbarkeit und attraktive Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
	4.4 ÖPNV-freundliches Klima
5 Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	5.1 Flüssiger Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau
	5.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten
	5.3 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im MIV
6 Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	6.1 Keine Gesundheitsgefährdungen und Schlafstörungen durch Verkehrslärm
	6.2 Keine Gesundheitsgefährdungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe
	6.3 Keine getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr
	6.4 Beschränkung der vorhandenen Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß
	6.5 Sparsamer Energieverbrauch und verstärkte Nutzung regenerativer Energien im motorisierten Verkehr
7 Nachhaltige Planung, Beteiligung und Information	7.1 Integrierte kommunale Planung unter Berücksichtigung der engen Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung und Umweltqualität
	7.2 Festschreibung von umweltverträglichen Bau- und Verkehrskonzepten in den Bebauungsplänen
	7.3 Regelmäßige Überprüfung der umgesetzten Siedlungs- und Verkehrskonzepte und Maßnahmen hinsichtlich der Zielerreichung in Bezug auf die festgelegten Handlungsziele
	7.4 Angemessene Beteiligung der Bevölkerung an Planungen und bei der Entscheidungsfindung
	7.5 Aktive Unterstützung und Förderung der Lokale Agenda 21-Aktivitäten durch die Kommunalverwaltung
	7.6 Eröffnung eines freien Zugangs zu wichtigen kommunalen Daten für alle interessierten Einwohner/innen

3.2 Indikatoren als Bewertungsgrößen

Indikatoren sind zur Beurteilung der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung notwendig, erfordern jedoch einen differenzierten Einsatz und in vielen Fällen eine zusätzliche Interpretation. Sie dienen als Anzeiger von Zuständen, veranschaulichen Fortschritte (wie auch möglicherweise Stagnation und Rückschritte) und zeigen Qualitäten und Defizite auf dem Weg zu einer nachhaltigen Entwicklung auf. Sie ersetzen allerdings nicht die Formulierung von Qualitätszielen.

Die im Modellvorhaben entwickelten Indikatoren lassen sich drei Typen zuordnen, die im Folgenden näher erläutert werden:

- Quantifizierbare maßnahmenorientierte Indikatoren,
- Quantifizierbare wirkungsorientierte Indikatoren und
- Nicht zur Quantifizierung geeignete aktions- und projektorientierte Indikatoren.

Alle drei Typen von Indikatoren sind in Bezug auf das Oberziel „Nachhaltige Mobilität“ gleichermaßen bedeutsam:

Indikatoren, die sich auf die Verkehrsinfrastruktur und das Verkehrsklima beziehen, orientieren sich an den Maßnahmen auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung, wirkungsorientierte Indikatoren dagegen an den formulierten Zielen selbst.

Quantifizierbare maßnahmenorientierte Indikatoren

beziehen sich auf Infrastrukturziele, die durch Umsetzung von verkehrsplanerischen Maßnahmen zum Fußgänger- und Radverkehr, öffentlichen Personenverkehr und motorisierten Individualverkehr erreicht werden sollen. Die Quantifizierung erfolgt in Prozentanteilen, die in Relation zu einer bestimmten Bezugsgröße oder einer planerisch und kommunalpolitisch festgesetzten Zielgröße stehen.

Ein Beispiel ist der Indikator „Anteil der Hauptverkehrsstraßen, die mit Radverkehrsanlagen eines bestimmten Standards ausgestattet sind“. Bezugsgröße ist hier die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen. Vorausgesetzte Standards ergeben sich aus den jeweiligen stadtbezogenen verkehrsplanerischen Leitlinien.

Indikatoren dieses Typs sind gleichzeitig brauchbare Werkzeuge für die Qualitätssicherung in der laufenden Planung, weil sie die Umsetzungsfortschritte bei einzelnen Maßnahmenprogrammen dokumentieren. Diskussion und Interpretation werden durch Kartierung des ermittelten Realisierungsstandes erleichtert. Der räumliche Bezug macht Defizitbereiche deutlich. Kartierungen bieten der planenden Verwaltung zudem eine hilfreiche Grundlage für die weitere Maßnahmenplanung und für Diskussionen mit Lokalpolitiker/innen und Bürger/innen, wenn es um verkehrliche Fragestellungen in Stadt- und Ortsteilen oder einzelnen Straßen geht.

Einzelne Indikatoren ergeben nützliche Alarmwerte, die darauf hinweisen, inwieweit die verkehrlichen Auswirkungen von stadtentwicklungsplanerischen Anpassungskonzepten (Stichwort Stadtumbau) ausreichend berücksichtigt wurden. Der Indikator „Erschlossene Einwohner“ zeigt beispielsweise auf, ob im Einzugsbereich von Linien und Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel noch ein ausreichendes Einwohnerpotenzial für einen

wirtschaftlichen Betrieb vorhanden ist. Aus diesem Grund wurden für Städte mit S-Bahn, Stadtbahn oder Straßenbahn spezifische Indikatoren definiert, um deren Bedeutung für die Verkehrserschließung gesondert darstellen zu können. In Lörrach werden beispielsweise nach Realisierung von drei neuen Regio-S-Bahn-Haltepunkten mit nun 7 Haltepunkten im Stadtgebiet rund 46 % der Einwohner – gegenüber 29 % vorher – innerhalb von 500 m-Einzugsbereichen erschlossen. Die S-Bahn übernimmt damit neben der regionalen künftig auch eine wichtige innerstädtische Funktion.

Quantifizierbare wirkungsorientierte Indikatoren

beziehen sich auf Belastungen, Betroffene, Nutzer/innen oder betriebliche Komponenten des Verkehrssystems. Sie beschreiben Zustände, die sich im Zuge der Umsetzung von Konzepten und Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung einstellen, sei es gewollt und erwünscht oder auch ungewollt und konträr zu den gesteckten Zielen.

Ein Beispiel aus dem Zielbereich Gesundheit ist der Indikator „Anteil der von Verkehrslärm dauerhaft betroffenen Einwohner im Zusammenhang mit Schwellenwerten für Gesundheitsgefährdungen, Kommunikations- und Schlafstörungen“. Bezugsgröße ist die Einwohnerzahl. Die Schwellenwerte beruhen auf wissenschaftlichen Erkenntnissen zu den Wirkungszusammenhängen.

Die Beurteilung der Zielerreichung erfolgt mittels Vergleich im Zeitverlauf oder zu gesetzten Zielwerten. Auch in diesem Fall ist eine räumliche Kartierung für die Diskussion und Interpretation der Ergebnisse hilfreich und teilweise notwendig.

Nicht zur Quantifizierung geeignete aktions- und projektorientierte Indikatoren

dienen vor allem der Dokumentation und verbalen Bewertung von kommunalen Aktivitäten zur Verbesserung des Verkehrsklimas. Im Vordergrund stehen dabei die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fußgänger-, Radverkehr, Öffentlicher Personenverkehr).

Es erscheint beispielsweise wenig sinnvoll, einen Indikator zu definieren, der den Umsetzungsstand von Einzelprojekten wie „Installation eines Fußgängerleitsystems in der Innenstadt“ oder „Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof“ in Prozenten angibt. Die Maßnahme ist entweder „realisiert“ oder „(noch) nicht realisiert“. Dennoch sind solche Leuchtturmprojekte bedeutsam, weil sie die Qualitätszielorientierung in der kommunalen Planung belegen und auch in Zeiten knapper Kassen Meilensteine auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung darstellen.

Indikatoren zu Verkehrsklima-Faktoren wurden aus diesem Grund bewusst in den Gesamtkatalog einbezogen. Bei Zwischenbilanzierungen zum Umsetzungsstand der Verkehrsentwicklungsplanung sollen sie verbal beschreibend behandelt und anhand von Beispielen, fotografischen Dokumentationen etc. veranschaulicht werden.

Ermittlungsaufwand und Nutzen

sind bei den drei Typen von Indikatoren unterschiedlich zu bewerten:

- Die Quantifizierung von **Indikatoren zur Verkehrsinfrastruktur** erfordert, wie die Erfahrungen in den Modellstädten gezeigt haben, teilweise einen erheblichen Erstaufwand. Dies gilt vor allem dann, wenn die vorhandene Infrastruktur (z. B. Radverkehrsanlagen, Gehwegbreiten, Parkraumangebot in der Innenstadt) bisher nicht kontinuierlich erfasst wurde. Einmal vorliegende Daten können jedoch anschließend mit geringem Aufwand fortgeschrieben werden. Ein geografisches Informationssystem (GIS) ist dabei sehr hilfreich und spart mittelfristig Personalaufwand, Zeit und Kosten.

Ersterhebung und Fortschreibung dienen gleichzeitig der Qualitätssicherung im Aufgabenbereich Verkehrsplanung.

- **Auf Wirkungen bezogene Indikatoren** erfordern bei jeder Aktualisierung einen vergleichbar hohen Aufwand, da ihnen stets Neuerhebungen zugrunde gelegt werden müssen.

Der Indikator zum Zielbereich Verkehrsmittelwahl lässt sich beispielsweise nur auf der Grundlage von regelmäßig wiederholten Haushaltsbefragungen zur Mobilität der Einwohner fundiert ermitteln und fortschreiben. Wie im Fall der Daten zum Zielbereich Verkehrssicherheit, die im Rahmen der polizeilichen Verkehrsunfallstatistik überwiegend standardmäßig erhoben werden, erscheint es daher wahrscheinlich, dass solche Erhebungen für die Indikatorenermittlung nur durchgeführt werden, wenn sie mit – gesetzlich bestimmten oder durch Selbstbindung gesetzten – Pflichtaufgaben der kommunalen Verwaltung verknüpft sind.

- **Nicht quantifizierte Indikatoren** lassen sich meist ohne besonderen Aufwand dokumentieren.

Knappe finanzielle und personelle Ressourcen sind im Übrigen ein Argument für und nicht gegen den Einstieg in eine indikatorengestützte Erfolgskontrolle, wie sie hier vorgeschlagen wird, weil Indikatoren das Controlling auf Dauer wesentlich erleichtern. Durch einen gestuften Umgang mit dem Gesamtkatalog lässt sich außerdem der Aufwand beim Einstieg in ein stadtspezifisches Qualitätsziel-Indikatoren-System begrenzen, indem zunächst nur Indikatoren quantifiziert werden,

- die ein Controlling für besonders relevante oder in nächster Zeit zur Umsetzung anstehende Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung ermöglichen oder
- für die die erforderlichen Daten bereits vorliegen.

Die übrigen Indikatoren sollten darüber hinaus nach dem Prinzip „Was nicht quantifiziert wird, soll wenigstens dokumentiert und verbal beurteilt werden“ Verwendung finden. Eine Quantifizierung erfolgt nach und nach im Zusammenhang mit dafür nutzbaren Untersuchungen und Planungsprojekten.

Ein aus Sicht des Modellvorhabens sinnvolles „Kernset“ von Qualitätszielen und Indikatoren ist unter Punkt 3.5 zusammengestellt.

3.3 Verkehrsplanerische Leitlinien

Bei der stadtspezifischen Festlegung von Indikatoren spielen örtlich geltende verkehrsplanerische Standards eine maßgebliche Rolle. Die Vorgabe solcher Standards ist Gegenstand von verkehrsplanerischen Leitlinien.

Der Indikator zum Qualitätsziel „Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz“ beruht beispielsweise in Erfurt und Herdecke auf einem differenzierten Fußgängerachsenkonzept mit unterschiedlichen Standards für die Gehwegbreiten. In Görlitz wird ein einheitlicher Mindeststandard von 1,50 m für Gehwegbreiten vorgegeben. In Lörrach wird eine Standardbreite von mindestens 2,50 m vorausgesetzt und Gehwegbreiten von 1,50-2,50 m Breite werden mit einem Faktor von 0,5 in die Bewertung einbezogen.

Verkehrsplanerische Leitlinien legen somit genauer fest, welche Anforderungen und Standards bei der Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans gelten sollen.

Sie dienen darüber hinaus zur Übersetzung von einzelnen Zielen in die Maßnahmenebene und ermöglichen damit auch Laien (in Kommunalpolitik und Bürgerschaft), Einzelmaßnahmen hinsichtlich ihrer Stimmigkeit mit dem formulierten Gesamtkonzept und den zugrunde liegenden Qualitätszielen zu beurteilen. Verkehrsentwicklungsplanung wird damit transparenter, verständlicher und kann bei Entscheidungsfindungsprozessen zu Einzelmaßnahmen besser in dem notwendigen (verkehrsmittel-)übergreifenden Zusammenhang diskutiert werden.

Hintergrund, warum verkehrsplanerische Leitlinien als zusätzliches Element in den Qualitätsziel-Indikatoren-Katalog einbezogen wurden, waren vor allen Dingen die positiven Erfahrungen in Lörrach. Hier wurden solche Leitlinien zu den verschiedenen Verkehrsarten erstmalig 1997/98 in die „Integrierte Verkehrskonzeption“ – die Lörracher Bezeichnung für den Verkehrsentwicklungsplan – einbezogen (LÖRRACH 1998).

Formulierungsvorschläge für verkehrsplanerische Leitlinien finden sich im Anwenderkatalog im Anhang.

... z. B. Leitlinien für den Fußgängerverkehr:

LF 3 ♦ Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach ihrer Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen sowie den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollen 4,50 m in Straßen mit wichtiger Achsenfunktion für Fußgänger, 3,50 m in Straßen mit sonstiger Achsenfunktion sowie 2,50 m in den übrigen Straßen nicht unterschreiten. Reine Freizeit- und Wanderwege sollen dem erwartbaren Aufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.

3.4 Der Werkzeugkasten

Qualitätsziele, Indikatoren und Leitlinien wurden im Modellvorhaben zu einem Gesamtkatalog verdichtet, der einen umfassenden „Werkzeugkasten“ für die Anwendungspraxis bei der kommunalen Verkehrsentwicklungsplanung darstellt und als Grundlage für stadtspezifische Konkretisierungen dienen soll.

Die Zusammenstellung und begriffliche Formulierung erfolgte auf Basis der in den Modellstädten entwickelten Qualitätsziele und Indikatoren. Diese wurden jedoch teilweise zusammengefasst, anders zugeordnet oder nach plausiblen Erwägungen umformuliert.

Der Gesamtkatalog findet sich im Anhang zu diesem Leitfaden. Er ist folgendermaßen aufgebaut:

- Die Qualitätsziele sind nach Zielbereichen geordnet. Ihre Bedeutung wird im Hinblick auf eine nachhaltige Stadt- und Verkehrsentwicklung unter dem Oberziel „Nachhaltige Mobilität“ in knapper Form erläutert.
- Dem Qualitätsziel sind jeweils diejenigen Indikatoren zugeordnet, die sich im Modellvorhaben als praxistauglich herausgestellt haben. Die Indikatoren werden zudem hinsichtlich der Frage charakterisiert, inwieweit sie quantifizierbar (messbar, berechenbar) sind oder verbal beschrieben⁵ werden sollen und für welche Planungsebene (Gesamtstadt, Innenstadt oder bedeutsame Einzelmaßnahme) eine Anwendung sinnvoll erscheint.

Für quantifizierbare Indikatoren wird außerdem angegeben, mit welchem Zielwert der Begriff „Nachhaltigkeit“ jeweils verknüpft werden kann.

- Ergänzend sind verkehrsplanerische Leitlinien formuliert, die verdeutlichen sollen, welche Prinzipien, Standards, Maßnahmen und Aktivitäten bei der Umsetzung des Qualitätsziels berücksichtigt werden sollten. Ein Anspruch auf Vollständigkeit wird bei der Vorschlagsliste nicht erhoben, auch wenn ihr wesentliche Erkenntnisse aus einer Vielzahl von Verkehrsentwicklungsplanungen (weit über die Fallbeispiele des Modellvorhabens hinaus) zugrunde liegen.

Stadtspezifische Differenzierungen des Gesamtkatalogs können diskutiert und festgelegt werden hinsichtlich:

- des Umfangs und der verbalen Formulierungen der Qualitätsziele,
- der Auswahl und stadtspezifischen Zuschärfung der anzuwendenden Indikatoren (mit Festlegung des Quantifizierungsumfangs) sowie
- der stadtspezifischen Festlegung von Standards in verkehrsplanerischen Leitlinien.

Inwieweit die Indikatoren des Katalogs im Einzelfall quantifiziert zur Anwendung kommen, ist wesentlich abhängig von der Datenbeschaffung und den dafür erforderlichen Personal- und Finanzmittelressourcen. Die Beurteilung des jeweils erreichten Grades der Zielerreichung erfolgt gegebenenfalls in unterschiedlicher Aussagenschärfe.

⁵ Die Zuordnung bedeutet dabei keineswegs, dass nicht auch für diese Indikatoren im Einzelfall sinnvolle Quantifizierungen möglich sind. Beispielsweise kann es Sinn machen, im Zusammenhang mit einem Umsetzungsprogramm zur Öffnung von Einbahnstraßen für den Radverkehr in Gegenrichtung die Anzahl der Einbahnstraßen oder die betroffenen Straßenlängen quantitativ darzustellen. Hier setzt die stadtspezifische Zuschärfung des Gesamtkatalogs an.

3.5 Ein „Kernset“ zum Einstieg

Den in der folgenden Tabelle zusammengestellten Qualitätszielen und Indikatoren wurde in den Modellstädten besondere Bedeutung zuwiesen. Sie bieten sich daher im Rahmen des Einstiegs in ein stadtspezifisches Verfahren vorrangig zur Quantifizierung an. Die Indikatoren werden im Gesamtkatalog (im Anhang) als „Leitindikatoren“ bezeichnet.

Auszug aus dem Gesamtkatalog: „Kernset“ von Leitzielen und Leitindikatoren

Zielbereich	Leitziel	Leitindikator
Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl	Möglichst hoher Anteil der täglichen Wege im Umweltverbund	Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes einschließlich MIV-Mitfahrer an den täglichen Wegen der Einwohner/innen [%]
Sicherung und Förderung des Zufußgehens	Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz	Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit guten Bedingungen für den Fußgängerverkehr, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%] Beurteilungsgrundlage: Stadtspezifische Standards in den Leitlinien
	Hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums	Anteil der Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigten Bereiche und kfz-freien Fußwege am Straßen- und Wegenetz der Innenstadt, bezogen auf dessen Gesamtlänge [%]
Sicherung und Förderung des Radverkehrs	Dichtes und sicheres Radverkehrsnetz	Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit ausreichend dimensionierten und gestalteten Radverkehrsanlagen oder Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%] Beurteilungsgrundlage: stadtspezifische Standards in den Leitlinien auf Basis von geltenden Regelwerken wie StVO und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95)
Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	Gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Stadt und Region	Anteil der Einwohner im Einzugsbereich von 300 m bei Bushaltestellen und/oder 500 m bei S-Bahn-, Stadtbahn- und Straßenbahnhaltstellen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Zeitliche Verfügbarkeit: Stadtspezifische Standards in den Leitlinien bzw. im ÖPNV-Konzept / Nahverkehrsplan)
Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	Flüssiger Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau	Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%]
Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	Keine Gesundheitsgefährdungen und Schlafstörungen durch Verkehrslärm	Anteil der Einwohner mit einer andauernden Verkehrslärmbelastung von mehr als 65 dB(A) tagsüber und mehr als 55 dB(A) nachts als Schwellenwert für Gesundheitsgefährdungen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%]
	Keine Gesundheitsgefährdungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe	Anteil der Einwohner mit einer kritischen Schwebstaubbelastung (PM ₁₀), bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Beurteilungsgrundlage: Tagesmittel-Grenzwert für PM ₁₀
	Keine getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr	Anteil der jährlich im Straßenverkehr im Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Personen je 10.000 Einwohner

Erläuterung: Aufwand und Bedeutung der Leitindikatoren

sind unterschiedlich. Überwiegend wurden Indikatoren zur Verkehrsinfrastruktur ausgewählt, weil diese sich einfacher fortschreiben lassen als wirkungsorientierte Indikatoren. Außerdem stellen sie eine wichtige Grundlage für das alltägliche verkehrsplanerische Verwaltungshandeln dar, so dass sich der Ermittlungsaufwand mehrfach begründen lässt.

Zu den Zielbereichen „Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl“ sowie „Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung“ erscheinen allerdings wirkungsorientierte Leitindikatoren unverzichtbar, weil hier die messbaren Auswirkungen des Verkehrs auf Umwelt und Gesundheit entscheidend sind:

- Im Modellvorhaben wurde deutlich, dass Daten zur **Verkehrsmittelwahl** hinsichtlich ihrer Aussagekraft nicht durch einfache, d. h. mit geringerem Aufwand ermittelbare Indikatoren ersetzbar sind. Aus verkehrsplanerischer Sicht macht dieser Indikator die Auswirkungen von Planungskonzepten und -maßnahmen auf die städtische Mobilität am deutlichsten.

Er erfordert allerdings aufwändige repräsentative Befragungen, wie sie beispielsweise nach dem SrV-Design⁶ in Erfurt (seit 1972) und Görlitz (erstmalig in 2003) durchgeführt wurden. Die erhobenen Daten bieten eine Vielzahl von weiteren Anwendungsmöglichkeiten, insbesondere auch in Bezug auf die Aspekte ÖPNV-Marketing, Verkehrsmarketing und Verkehrsklima. Städten und Gemeinden ist daher mittel- und langfristig sehr zu empfehlen, die damit verbundenen, wiederkehrenden Kosten einzuplanen.

- Die Notwendigkeit zur Ermittlung der verkehrsbedingten Belastungen durch **Lärm** und **Luftschadstoffe** (PM₁₀) ergibt sich nach derzeitigem Sachstand in vielen Städten zwangsläufig aus der aktuellen Umweltgesetzgebung. Der Aufwand erscheint allerdings auch im Zusammenhang mit der kommunalen Aufgabe des Gesundheitsschutzes der Bevölkerung gerechtfertigt. Dabei können statt aufwändiger Immissionsberechnungen auch vereinfachte Ermittlungsansätze angewendet werden (vgl. z.B. MUNR BBG 1998 und MLUR BBG 2001).
- **Verkehrsunfalldaten** werden von den Polizeibehörden zumeist kontinuierlich erhoben und sind daher überwiegend Standard. Die Datenermittlung für diesen Indikator ist entsprechend einfach.

⁶ SrV = System repräsentativer Verkehrsbefragungen; verkehrssoziologische Erhebung zur Mobilität der Bevölkerung, in ostdeutschen Städten von 1972-2003 in 4- bis 5-jährigem Abstand durchgeführt.

4. Hinweise für Anwender

4.1 Erarbeitung der stadtspezifischen Version

Qualitätsziele und Indikatoren lassen sich nicht im „Hauruckverfahren“ einführen. Die Diskussionen und Abwägungsprozesse auf den Ebenen Verwaltung, Lokale Agenda 21 und Kommunalpolitik brauchen Zeit. 2 ½ Jahre reichten beispielsweise im Modellvorhaben nicht aus, um in den beteiligten Städten von den ersten Arbeiten vor Ort bis zu einer verbindlichen politischen Beschlussfassung zu gelangen.

Wesentlich erleichtert wird der Einstieg, wenn ein konkreter Maßnahmenbezug besteht. Grundsätzlich bieten sich daher zwei Wege an:

A Einstieg im Rahmen einer ressortübergreifenden Diskussion auf Verwaltungsebene.

Stadtspezifische Qualitätsziele und Indikatoren bieten ein hilfreiches Instrumentarium zum Controlling und zur Qualitätssicherung in der räumlichen Planung, vor allem zu den kommunalen Aufgaben Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung, Lärm-minderung und Luftreinhaltung.

Prozessziele sind daher in diesem Fall zunächst die ressortübergreifende, verwaltungsinterne Abstimmung von (teilweise schon vorhandenen, in der Verwaltungspraxis angewendeten) Zielen, Indikatoren und Planungsstrategien bzw. -leitlinien und anschließend die verwaltungsinterne Anwendung des auf diesem Wege gemeinsam ausgearbeiteten stadtspezifischen Ziel-Indikatoren-Systems. Ein politischer Beschluss ist hierfür nicht erforderlich, aber möglicherweise hilfreich.

Die Lokale Agenda 21 wird erst dann in die Diskussion einbezogen, wenn konkrete Planungsaufgaben zu bearbeiten sind und Qualitätsziele im Kontext von Konzepten und Maßnahmen diskutiert werden können. Eine verbindliche Einführung von Zielen und Indikatoren findet projektbezogen statt.

B Einstieg im Rahmen der Aufstellung oder Fortschreibung eines Verkehrsentwicklungsplans

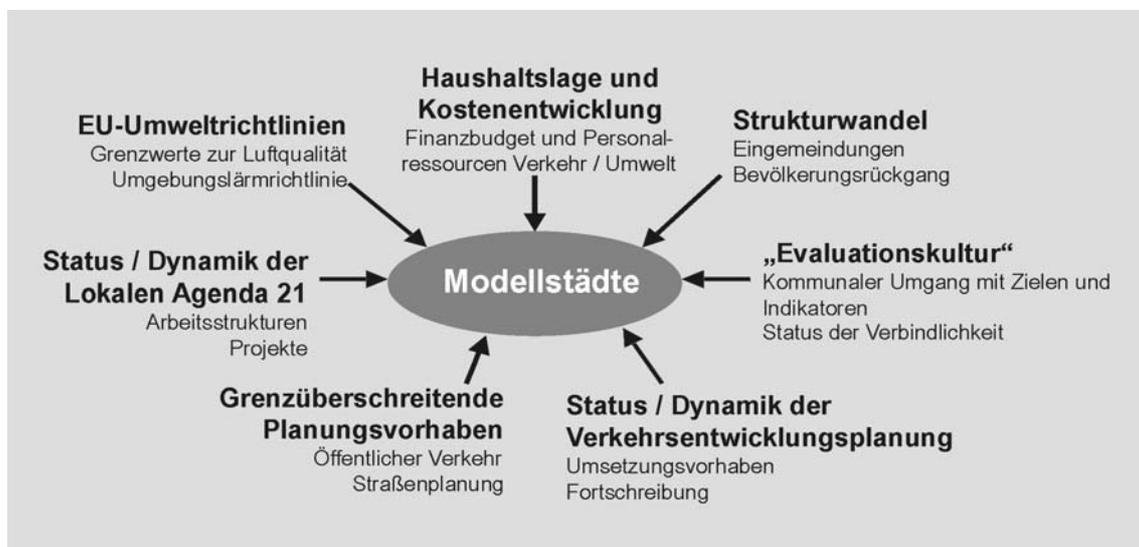
Der Vorteil: Die Zusammenhänge zwischen Qualitätszielen und verkehrsplanerischen Konzepten und Maßnahmen lassen sich unmittelbar darstellen und diskutieren. Indikatoren können im Rahmen der Analysen zum gegenwärtigen Stand des Verkehrssystems und der Mobilitätsstruktur gezielt ermittelt werden. Verkehrsplanerische Leitlinien spielen eine besondere Rolle bei der Maßnahmendiskussion. Die Einbindung der Lokalen Agenda 21 kann in einem planungsbegleitenden Beteiligungsverfahren erfolgen. Mit der Beschlussfassung zur Umsetzung des Verkehrsentwicklungsplans werden Qualitätsziele und verkehrsplanerische Leitlinien sowie die Evaluation mittels Indikatoren verbindlicher Bestandteil des Planwerks.

Einen vergleichbar relevanten Anlass bieten die in vielen Städten laufenden Planungs- und Entscheidungsprozesse zum Thema „Stadtumbau“.

4.2 Beeinflussende Rahmenbedingungen

Diskussionsverläufe und inhaltliche Arbeiten können durch unterschiedliche Rahmenbedingungen maßgeblich beeinflusst werden. Im Modellvorhaben betrafen diese:

- Strukturelle Besonderheiten wie z. B. Bevölkerungsrückgänge, Eingemeindungen oder die Grenzlage mit grenzüberschreitenden Planungsvorhaben,
- Prozessuale Besonderheiten, insbesondere Status und Dynamik der Verkehrsentwicklungsplanung und der Lokalen Agenda 21 sowie stadspezifische Ausprägungen der örtlichen „Evaluationskultur“ (Umgang mit Zielen und Indikatoren),
- Allgemeine Entwicklungseinflüsse wie z. B. die zunehmende Ressourcenverknappung im kommunalen Budget oder die Einführung neuer Richtlinien und Standards mit Auswirkungen auf definierte Indikatoren.



Allgemeine und stadspezifische Rahmenbedingungen der Einführung und Anwendung von Qualitätszielen und Indikatoren im Modellvorhaben.

Die Erkenntnisse aus dem Modellvorhaben lassen dazu einige Schlussfolgerungen zu:

- Qualitätsziele und Indikatoren sind nicht als statisches System zu betrachten. Strukturwandel und veränderte Anforderungen (z. B. aus Gesetzgebung und Regelwerken) erfordern vielmehr periodische Anpassungen und Aktualisierungen.
- Zeitvergleiche bedürfen teilweise einer weitergehenden Interpretation. Dies gilt vor allem für Indikatoren, die sich auf die Bezugsgröße „Betroffene“ beziehen. Demografische Entwicklung und kleinräumige Phänomene (z. B. rasch anwachsender Wohnungsleerstand) können solche Indikatoren scheinbar günstig beeinflussen, ohne dass reale Verbesserungen der räumlichen Belastungssituation erzielt wurden.
- Ressourcenknappheit und aktuelle Aufgabenstellungen in der Verkehrsentwicklungsplanung haben maßgeblichen Einfluss auf die Datenermittlung. Der Ermittlungsaufwand lässt sich für Indikatoren am besten begründen, deren Daten für andere Verwaltungszwecke mit nutzbar sind. Dies führt zu dem Schluss, dass ein stadspezifisches Qualitätsziel-Indikatoren-System sich nicht auf kurzfristig quantifizierbare Indikatoren beschränken, sondern einem „wachsenden“ Konzept folgen sollte.

4.3 FAQ – häufig gestellte Fragen

Die folgenden Fragen tauchten im Modellvorhaben – auch bei der Präsentation von Ergebnissen gegenüber einem breiteren (Fach-)Publikum – häufiger auf und werden daher nochmals kurz umrissen.

Stadtspezifische Qualitätsziele: Ist weniger nicht doch mehr?

Der Diskussionsverlauf in den das Modellvorhaben begleitenden Verwaltungsarbeitsgruppen machte deutlich, dass eine Beurteilung der Qualitäten des jeweiligen städtischen Verkehrssystems und der laufenden Umsetzungsaufgaben der Verkehrsentwicklungsplanung nur mit einem breiten Set von Qualitätszielen und Indikatoren möglich ist.

In allen beteiligten Städten spielt beispielsweise die verkehrliche Entwicklung, Gestaltung und Sicherung des Standortes Innenstadt eine besondere Rolle. Wichtige Aspekte betreffen die Erreichbarkeit der Innenstadt im motorisierten Individualverkehr, öffentlichen Personenverkehr und Radverkehr, das Parkraumangebot und eine fußgängerfreundliche Gestaltung der innerstädtischen Straßen und Plätze. Daraus wurde die Forderung abgeleitet, dass neben gesamtstädtischen auch Qualitätsziele (und Indikatoren) speziell für die Innenstadt formuliert werden sollten.

Darüber hinaus wurde festgestellt, dass im ursprünglichen Katalog aus dem ersten Teilvorhaben Qualitätsziele zu einem stadtverträglichen Management des motorisierten Individualverkehrs fehlen. Dies betrifft zum Beispiel den Aspekt der Verkehrsqualität (Stichwort „Flüssiger Verkehr auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau“).

Auch die beteiligten Lokale Agenda 21-Gruppen forderten Qualitätsziele und Indikatoren, die über den Ausgangskatalog des ersten Teilvorhabens hinausgingen. Beispielsweise wurden auf der Ebene der Qualitätsziele als zusätzliche Aspekte die Barrierefreiheit für Fußgänger, die Verkehrsbedingungen im motorisierten Individualverkehr (Verkehrsfluss, Parken) und das Verkehrsklima⁷ zur Sprache gebracht. Zu diesen Aspekten wurden zusätzliche Zielformulierungen als dringend notwendig erachtet.

Einhelliger Tenor war daher, dass ein fundiertes, aussagekräftiges Gesamtbild vom Stand der Mobilitäts- und Verkehrsentwicklung ein differenziertes Konzept von Qualitätszielen erfordert. Gleichzeitig wurde jedoch auch das unter 3.5 dargestellte „Kernset“ von Leitzielen und –indikatoren identifiziert, das für die Verkehrsentwicklungsplanung besondere Bedeutung hat und sich daher zur Quantifizierung besonders anbietet.

⁷ Der Begriff „Verkehrsklima“ spielt in der Verkehrsentwicklungsplanung eine zunehmend wichtige Rolle. Auf der Erlebens- und Verhaltensebene ist damit gemeint, inwieweit sich Fußgänger, Radfahrer und Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel in einer Stadt als Verkehrsteilnehmer ernst genommen und gegenüber Kraftfahrern gleichwertig behandelt fühlen können. Auf planerischer Ebene entspricht dies den sogenannten „weichen“ Maßnahmen, die zur Förderung der genannten Verkehrsarten flankierend zu baulichen, betrieblichen und verkehrslenkenden Maßnahmen umgesetzt werden sollen. „Weiche“ Maßnahmen haben vorrangig Information, Aufklärung, Beratung, Werbung und Motivation zum Inhalt. Ziel ist eine langfristige Veränderung des individuellen Mobilitäts- und Verkehrsverhaltens in Richtung nachhaltiger Mobilität durch Verständnis und Einsicht.

Braucht die Lokale Agenda 21 eigene, einfach ermittelbare Indikatoren?

Die Teilnehmer/innen der Lokale Agenda 21-Gruppen waren an „einfachen“, von ihnen selbst ermittelbaren Indikatoren nicht interessiert.⁸ Sie kamen vielmehr zum Schluss, dass nur differenzierte Indikatoren die nötige Aussagekraft haben und den komplexen Zusammenhängen zwischen Mobilität, Verkehr und Umwelt gerecht werden.

Die Ermittlung und Fortschreibung von Indikatoren wurde gleichzeitig als notwendige Pflichtaufgabe der Kommunalverwaltung betrachtet, um verkehrspolitischen Entscheidungen eine fundierte Basis zu geben.

Besonders betont wurde die Bedeutung der „institutionellen“ Qualitätsziele, die eine konsequente Beteiligung von interessierten Bürger/innen an der Zieldiskussion und darüber hinaus grundsätzlich einen freien Zugang zu den ermittelten Daten fordern.

Im Zusammenhang mit der Diskussion von Qualitätszielen und Indikatoren wurde schließlich festgestellt, dass ein Verständnis der komplexen Zusammenhänge einfacher erscheint, wenn es gleichzeitig um konkrete Maßnahmen geht. Dabei ist allerdings zu berücksichtigen, dass das Thema Mobilität / Verkehr in den Projekten der Lokalen Agenda 21 bislang eher nachrangig besetzt ist und überwiegend Randaspekte der Verkehrsentwicklungsplanung wie z. B. Carsharing oder autofreie Wohnsiedlungen betrifft. Aus diesem Grund wurde im Modellvorhaben eine gezielte Initiative und Unterstützung zu solchen Lokale Agenda 21-Projekten von Seiten der Verwaltung und Kommunalpolitik für sinnvoll erachtet.

Reichen Indikatoren auf gesamtstädtischer Ebene aus?

Ergebnis der Diskussionen vor Ort war, dass in der kommunalen Praxis quantifizierbare Indikatoren zur Bewertung des Fortschritts in Richtung Qualitätsziel auf mehreren Anwendungsebenen benötigt werden. Neben der gesamtstädtischen Ebene wurden vor allem die beiden Ebenen „Innenstadt“ sowie „bedeutsame Einzelmaßnahmen“ als hilfreich identifiziert. Im Gesamtkatalog wird darauf hingewiesen, welche Indikatoren hierfür geeignet erscheinen.

Hintergrund ist, dass Verkehrsentwicklungsplanung in Form von räumlichen und verkehrsmittelbezogenen Teilkonzepten oder Maßnahmenprogrammen betrieben wird. Beispiele sind der Bau von Umgehungsstraßen, die Linienverlängerung und Haltestellenverdichtung bei S-Bahn-, Stadt- und Straßenbahn, die Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof, die Umsetzung von Leitsystemen für Fußgänger, Radfahrer und Autofahrer in der Innenstadt oder die schrittweise Umsetzung eines „Zebrastreifenprogramms“, „Schutzstreifenprogramms“ oder „Fahrradabstellanlagenprogramms“.

Durch einen gesamtstädtischen Indikator lassen sich bei Realisierung solcher Einzelprogramme und –maßnahmen teilweise keine relevanten Fortschritte und Wirkungen nachweisen, wohl aber in kleinräumigerem Bezug. Nach Ansicht der Verwaltungen und Lokale Agenda 21-Teilnehmer/innen soll auch in diesem Falle unbedingt darstellbar sein, dass „es voran geht“ und „die Richtung stimmt“.

⁸ Im ersten Teilvorhaben wurde noch zwischen solchen einfachen Indikatoren (dort „S-Indikatoren“ genannt) und differenzierten Indikatoren („D-Indikatoren“) unterschieden; vgl. UBA 2002.

4.4 Zwischenbilanz – der Ernstfall

Zwischenbilanzen dienen einerseits im Sinne eines „Umweltberichts Mobilität / Verkehr“ zur Evaluation von umgesetzten Konzepten und Maßnahmen der Verkehrsentwicklungsplanung, andererseits zur Fortschreibung und Aktualisierung von verkehrsplanerischen Aktions- bzw. Maßnahmenprogrammen. Der Gesamtkatalog von Qualitätszielen, Indikatoren und verkehrsplanerischen Leitlinien bietet hierfür die erforderliche Grundlage. Hilfreich ist, wenn Qualitätsziele und Bewertungsverfahren zuvor als verbindliche Bestandteile der Verkehrsentwicklungsplanung festgelegt wurden, möglichst durch kommunalpolitischen Beschluss. Für die Durchführung von Zwischenbilanzen wird ein 5-Jahres-Rhythmus vorgeschlagen, der sich an die Legislaturperiode des Kommunalparlaments anlehnt. Auch ein solches Vorgehen muss politisch gewollt sein.

Eine Zwischenbilanz umfasst mehrere Arbeitsschritte (siehe Grafik):

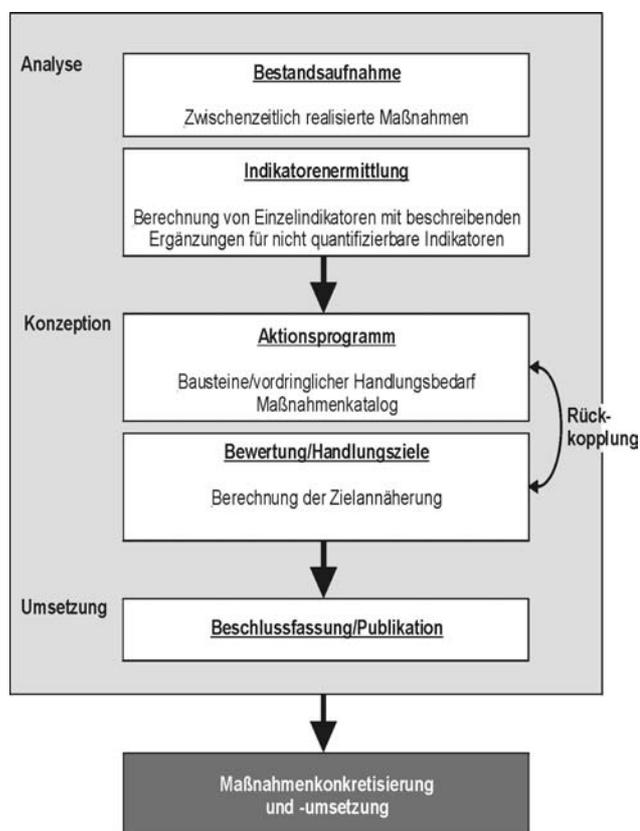
1 Bestandsaufnahme und Indikatorenermittlung

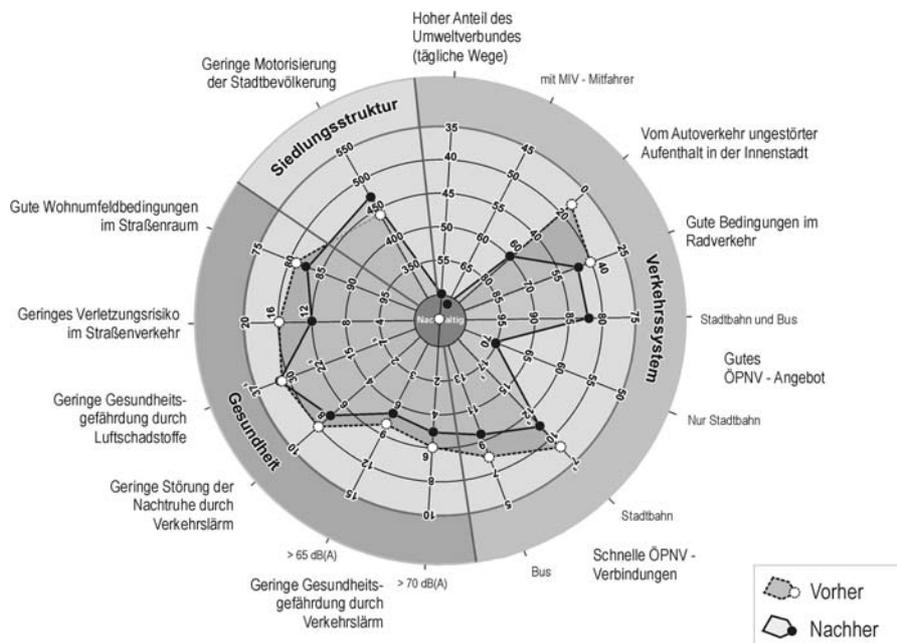
Im ersten Arbeitsschritt werden die im betrachteten Zeitraum realisierten Maßnahmen aufgelistet und erläutert und die aktuellen Kenngrößen zu den einzelnen Indikatoren ermittelt und in einem Gesamtbild zusammenfassend bewertet.

Wichtige Arbeitsgrundlage sind verwaltungsseitig zu entwickelnde Dateien (Datenbank) und kartografische Darstellungen, die möglichst in ein städtisches Geo-Informationssystem (GIS) eingebunden sein sollten.

Für die Ergebnisdarstellung kommen neben tabellarischen Listen kartografische Pläne infrage. Beides lässt sich auf die Gesamtstadt und auf räumliche Teilbereiche (Innenstadt, Stadtteile, außenliegende Ortsteile) beziehen.

Eine Gegenüberstellung der Indikatoren im Vorher-Nachher-Vergleich macht Veränderungen im Zeitverlauf, beispielsweise die Erfolge der zurückliegenden Periode sichtbar. Zur Visualisierung bietet sich die grafische Ergebnisaufbereitung in einer „Bewertungsspinne“ an, weil so Potenziale wie Defizite im Zusammenhang sichtbar werden. Ein Beispiel ist auf der nächsten Seite dargestellt. Die mit dem Begriff „Nachhaltig“ definierte Zielvision – die Mitte der Bewertungsspinne – erfordert eine Festlegung der bei den jeweiligen Indikatoren zu erreichenden Maximalwerte. Dazu bedarf es teilweise stadtspezifischer Festlegungen.





Beispiel Erfurt: Quantifizierte Indikatoren in der Bewertungsspinne, hier Vorher-Nachher-Vergleich für 1995 und 2002 – Je näher der einzelne Zielwert zur Mitte liegt, desto günstiger ist das Ergebnis.

2 Aktionsprogramm

Auf der erarbeiteten Grundlage wird im zweiten Arbeitsschritt ein Aktionsprogramm (Maßnahmenplan) für die nächsten 5 Jahre entwickelt, diskutiert und verbindlich festgelegt. Folgende Aspekte sollten in jedem Falle Bestandteil sein:

- Maßnahmenbeschreibung, mit erläuternden Plänen und Unterlagen,
- Festlegung des Umsetzungszeitraums,
- Prioritätensetzung,
- Kosten (einmalig / wiederkehrend / laufend),
- Zuständigkeit für die Umsetzung der Maßnahme in der Verwaltung,
- Kooperierende Verwaltungsressorts und Partner außerhalb der Verwaltung.

Die tabellarische Zusammenstellung dieser Aussagen in einer „To Do-Liste“ hat sich in der Praxis als hilfreich erwiesen, weil sie einen guten Anker für die Umsetzung bietet.

3 Bewertung und Festlegung von Handlungszielen

Die Indikatoren erlauben es vorwegnehmend zu ermitteln, wie hoch der Beitrag der einzelnen Maßnahmen des Aktionsprogramms für die Zielerreichung ausfällt. Damit lassen sich konkrete Handlungsziele für die folgenden 5 Jahre festlegen. Die Prioritätensetzung erfordert eine Rückkopplung zwischen den Arbeitsschritten 2 und 3.

4 Beschlussfassung und Publikation

Der politische Beschluss des Aktionsprogramms schafft die notwendige Verbindlichkeit für die Umsetzung der Maßnahmen und damit auch für die aufgestellten Handlungsziele. Eine Veröffentlichung der Zwischenbilanz in Broschürenform erscheint mit Bezug auf die prozessorientierten Qualitätsziele – Zielbereich Nr. 7 im Gesamtkatalog – sinnvoll und stellt zudem alle Beteiligten unter einen hilfreichen Handlungsdruck.

5. Verkehrsentwicklungsplanung und Lokale Agenda 21

5.1 Chancen einer engen Verknüpfung

Ein erfolversprechender Prozess zur Einbindung der Lokalen Agenda 21 in die kommunale Verkehrsentwicklungsplanung erfordert

- einen begründeten Anlass,
- eine klar umrissene inhaltliche Aufgabenstellung mit realistischen Perspektiven für die Umsetzung von Maßnahmen und Aktionen,
- inhaltliche Vorarbeiten und laufende fachliche Unterstützung des Prozesses durch die thematisch betroffenen Verwaltungsressorts,
- die Einbeziehung der für das Themenfeld Mobilität / Verkehr relevanten lokalen Interessenträger (Politik, Verwaltungsressorts, Verbände, Interessengruppen etc.),
- verbindliche Absprachen zum organisatorischen und zeitlichen Prozessrahmen
- und vor allem persönliches Interesse und Engagement aller Beteiligten.

Im Folgenden werden einige Empfehlungen für eine Erfolg versprechende Prozessgestaltung formuliert, die sich aus den Erkenntnissen im Modellvorhaben ergeben und oben genannte Aspekte näher erläutern.

1 Der Einstieg in die Diskussion von Qualitätszielen und Indikatoren zum Handlungsfeld Mobilität / Verkehr erfordert einen begründeten Anlass.

Die Behandlung von Qualitätszielen und Indikatoren in der Lokalen Agenda 21 ist ohne politische Beschlussgrundlage oder konkrete Bezüge zu verkehrsplanerischen Maßnahmen problematisch. Ein begründeter Anlass liegt vor allem vor, wenn Qualitätsziele im Zusammenhang mit der Ausarbeitung eines Verkehrsentwicklungsplans behandelt werden, wie die Erkenntnisse aus Herdecke und Lörrach belegen.

Ohne unmittelbaren Planungs- bzw. Maßnahmenbezug erscheint die Diskussion von Zielen (Indikatoren, Leitlinien) dagegen für die Beteiligten willkürlich: Auf der Ebene der Kommunalverwaltung und -politik besteht keine Verbindlichkeit, wie mit Ausarbeitungen auf Lokale Agenda 21-Ebene umgegangen werden soll, und den Teilnehmer/innen der Lokale Agenda 21-Arbeitsgruppen bleibt andererseits unklar, welchen Einfluss ihr Engagement auf die kommunale Planung und Politik tatsächlich haben kann. Darunter leidet nicht zuletzt die persönliche Motivation für eine längerfristige Mitarbeit, auch im Zusammenhang mit Folgeprojekten.

2 Lokale Agenda 21-Arbeitsgruppen benötigen eine klar umrissene inhaltliche Aufgabenstellung. Verwaltung und Politik müssen gleichzeitig realistische Perspektiven für die Umsetzung von Maßnahmen und Aktionen anbieten.

Qualitätsziele und Indikatoren haben für die Teilnehmer/innen von Lokale Agenda 21-Arbeitsgruppen in erster Linie Bedeutung im Maßnahmenzusammenhang, weil dieser ihren persönlichen Interessen und Erfahrungen entspricht.

Der Einstieg in das Thema Mobilität / Verkehr gelang im Modellvorhaben dort am besten, wo konkrete Projekt- und Maßnahmenbezüge bestanden. Im Görlitz war dies das Thema Mobilität in der Innenstadt, dessen Bearbeitung aus der Bürgerschaft heraus angeregt worden war. In Lörrach betraf es die weitere Konkretisierung und Begleitung der Umsetzung von Bausteinen der Integrierten Verkehrskonzeption, in Herdecke die Ausarbeitung des Verkehrsentwicklungsplans.

Die einzelnen Arbeitsgruppen befassten sich dabei überwiegend mit konkreten Fragestellungen, die im kommunalen Rahmen eine besondere Bedeutung hatten: Mobilität in der Innenstadt (auf alle Verkehrsarten bezogen), Radverkehrsanlagen an Hauptverkehrsstraßen, Verkehrsberuhigung in der Innenstadt, Angebots- und Erschließungsqualität im öffentlichen Personenverkehr, Verkehrssicherheit. Aus den abschließenden Feedbacks der Teilnehmer/innen wurde bei vielen Beteiligten ein ganz persönlicher Bezug zum bearbeiteten Thema deutlich, der letztlich Interesse, Motivation und Durchhaltevermögen bestimmten.

Erst bei der Maßnahmendiskussion wurde offenbar für die Bürger/innen die Bedeutung von vielen Zielen und Indikatoren verständlich und nachvollziehbar.⁹

Lokale Agenda 21-Projekte enden mit konkreten Maßnahmen- bzw. Aktionsvorschlägen. Dies muss von vornherein berücksichtigt werden. Die am Prozess Beteiligten brauchen klare Aussagen dazu, in welcher Form ihre Ausarbeitungen in die weitere Planung einbezogen werden sollen und welche Rahmenbedingungen (günstige wie ungünstige) für eine mögliche Umsetzung bestehen. Dazu zählt auch die Frage, welche finanziellen Ressourcen für Maßnahmenumsetzungen absehbar vorhanden sind.

Die Vorgehensweise, einzelne Teilkonzepte und Maßnahmen mittels „Verkehrsvorversuch“ (auf Grundlage von § 45 StVO) in kostengünstiger, kontrollierter und revidierbarer Form zu erproben, kann in diesem Zusammenhang als typisches Merkmal einer Lokale Agenda 21-gestützten Verkehrsplanung betrachtet werden. Die umgesetzten Maßnahmen stehen bei diesem Vorgehen einerseits im Fokus der Öffentlichkeit, zum anderen kann die Diskussion und Beurteilung festgestellter Maßnahmenwirkungen wiederum zum Gegenstand der Lokalen Agenda 21 gemacht werden. Der entstehende diskursive Prozess bietet den Beteiligten und Interessierten gemeinsame Lernerfahrungen und hilft wenig fundierte, emotional geführte Diskussionen zu umgehen.

Einmal für das Thema Nachhaltige Mobilität gewonnene Teilnehmer/innen sind bereit, auch an weitergehenden Frage- und Aufgabenstellungen aktiv (und ehrenamtlich) mitzuwirken. Im Vorfeld sollte allerdings klar zum Ausdruck kommen, ob und in welcher Form dies verwaltungsseitig erwünscht ist. Die Form eines ständigen, themenbezogen arbeitenden Arbeitskreises oder einer periodisch zu einzelnen Fragestellungen einberufenen Arbeitsgruppe scheinen dafür gleichermaßen geeignet. In Görlitz beispielsweise besteht die Absprache, dass die neu konstituierte Lokale Agenda 21-Arbeitsgruppe zur Mobilität für die städtische Verkehrsplanung künftig die Rolle eines informellen „Bürgerbeirats“ übernehmen soll.

⁹ Dies gilt, wie die Verkehrsentwicklungsplanungspraxis zeigt, auch im Zusammenhang mit verkehrspolitischen Diskussions- und Entscheidungsfindungsprozessen. Die Einigkeit über anfangs formulierte Planungsziele relativiert sich rasch bei den Fragen, welche Maßnahmen zur Erreichung der Ziele erforderlich sind und ob diese öffentliche Akzeptanz finden und damit mehrheitsfähig und umsetzbar sind.

3 Inhaltliche Vorarbeiten und eine laufende fachliche Unterstützung des Prozesses durch die mit Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt befassten Verwaltungsressorts sind unbedingt erforderlich und erleichtern Lokale Agenda 21-Arbeitsgruppen den Zugang zum komplexen Thema Nachhaltige Mobilität.

Eine grundlegende Forderung der Lokale Agenda 21-Arbeitsgruppen bestand darin, dass die Verwaltung bei ihren Projektarbeiten eine unterstützende Rolle übernimmt und kontinuierlich mitwirkt bzw. als Ansprechpartner zur Verfügung steht. Dies betrifft insbesondere die Aufbereitung von Indikatoren, die Bereitstellung notwendiger Daten, Plangrundlagen und weitergehender Informationen sowie die Vermittlung und Sicherung der erforderlichen fachlichen Kenntnisse.

Auch die inhaltlichen Vorarbeiten zur Formulierung eines ersten Ansatzes von stadtspezifischen Qualitätszielen und Indikatoren stellten sich als unbedingt notwendig heraus, um in den Lokale Agenda 21-Gruppen anschließend eine strukturierte Diskussion führen zu können. Die Einrichtung einer verwaltungsinternen, fach- bzw. ressortübergreifenden Arbeitsgruppe erscheint dafür unumgänglich.

Verwaltungsseitig müssen die oben genannten Anforderungen und der damit verbundene Aufwand im Vorfeld von neu initiierten Beteiligungsprozessen genau abgewogen und durch verbindliche Festlegung von personellen und ggf. finanziellen Ressourcen abgesichert werden. Andernfalls erscheint eine entsprechende Initiative nicht sinnvoll.

Nicht zu unterschätzen ist der Lerneffekt, der für beide Seiten – Verwaltung und Bürger/innen – bei einer intensiven Kooperation entsteht und zur Akzeptanzbildung in Bezug auf verkehrsplanerische Maßnahmen wesentlich beitragen kann. Als weiterer positiver Nebeneffekt war im Modellvorhaben festzustellen, dass die verwaltungsseitigen Vorarbeiten die interdisziplinäre, ressortübergreifende Kooperation deutlich beförderten und auch für die laufende Verwaltungsarbeit hilfreich waren.

Damit förderten die stattgefundenen Lokale Agenda 21-Prozesse letztlich einen integrierten Planungsansatz, der zugleich ein formuliertes Qualitätsziel zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ darstellt (siehe Anwenderkatalog, Zielbereich Nr. 7).

4 In Lokale Agenda 21-Prozesse zum Themenfeld Mobilität / Verkehr sollten alle relevanten lokalen Interessenträger einbezogen werden. Eine Beteiligung der kommunalpolitischen Fraktionen verstärkt die Verknüpfung von Lokale Agenda 21 und kommunaler Planung in besonderem Maße und erscheint für die Akzeptanz und Wirksamkeit der Aktivitäten unverzichtbar. Lokale Agenda 21-Prozesse sollten „Chefsache“ sein.

Die größte verkehrspolitische Resonanz der Lokale Agenda 21-Aktivitäten konnte in Lörrach festgestellt werden. Dies ist maßgeblich auf die dort bereits seit längerem realisierte Organisationsstruktur zurückzuführen: Neben bürgerschaftlichen Interessengruppen wirken die Politik, die thematisch betroffenen Verwaltungsressorts sowie lokal bedeutsame Verbände und Institutionen (darunter auch die Lokalpresse) im Lokale Agenda 21-Arbeitskreis Integrierte Verkehrskonzeption aktiv mit. Verstärkend kommt hinzu, dass der Arbeitskreis als politikberatendes Gremium auf kommunaler Entscheidungsebene institutionalisiert wurde und der Gesamtprozess von oberster Politik- und Verwaltungsebene aktiv unterstützt und mitgetragen wird.

In Herdecke ist mit dem Beschluss, künftig alle Planungsprojekte auf kommunaler Ebene durch die Lokale Agenda 21 aktiv begleiten zu lassen, ein vergleichbar verbindlicher Schritt in Richtung einer langfristig tragfähigen Struktur erfolgt.

5 Verbindliche Absprachen zum organisatorischen und zeitlichen Rahmen sind eine Grundvoraussetzung für die erfolgreiche Durchführung von Lokale Agenda 21-Projekten.

Wie alle projektbezogenen Aufgaben erfordern Lokale Agenda 21-Projekte, sollen sie Erfolg haben, klare, zwischen allen Beteiligten einvernehmlich vereinbarte Arbeitsstrukturen. In Erfurt und Görlitz, wo das Thema Mobilität in der Lokalen Agenda neu zu besetzen war, stellte es sich insbesondere als hilfreich heraus, dass die Projektlaufzeit und der Aufwand für die einzelnen Termine von vornherein zeitlich beschränkt wurde. Sitzungstermine von 2-3 Stunden Dauer in etwa monatlichem Abstand sowie ein Projektlaufzeit von 6 bis 12 Monaten waren offenbar für die Beteiligten gut überschaubar und leistbar.¹⁰ In Görlitz ergab darüber hinaus der von vornherein vorgegebene Termin für die öffentliche Präsentation der Arbeitsergebnisse zusätzliche Motivation.

Mit entscheidend für das anhaltende Interesse der Bürger/innen war die verbindliche und kooperative Haltung der beteiligten Verwaltungsressorts im Verlauf der Projektarbeiten.

6 Eine aktive Beteiligung von Laien an der Planung erhöht deren Akzeptanz und damit die Entscheidungsfindung und Umsetzbarkeit.

Eine grundlegende Behandlung des Themas Nachhaltige Mobilität im Rahmen der Lokalen Agenda 21 ist zeitaufwändig und setzt daher auf Teilnehmer/innenseite ein besonderes Interesse voraus. Anfangs überwiegen, wie die Prozesse in Erfurt und Görlitz – und im Zusammenhang mit der Planungswerkstatt zum Verkehrsentwicklungsplan auch in Herdecke – gezeigt haben, eher kleinteilige bzw. sektorale Problembeschreibungen und Maßnahmenforderungen. „Integrierte“ Ansätze erhalten jedoch im Diskussionsverlauf zunehmend an Gewicht. Dies hängt auch mit der beobachteten Zunahme an fachlicher Kompetenz bei den Prozessteilnehmer/innen zusammen.

Besonders groß ist offenbar das Interesse an einer Mitarbeit bei expertengestützten Planungswerkstätten, wie die Beispiele aus Herdecke und Lörrach (siehe auch 5.3) gezeigt haben.

¹⁰ Berücksichtigt werden muss dabei, dass es sich weit überwiegend um ehrenamtliche Arbeit von engagierten Privatpersonen handelt. Ein dauerhaftes Engagement bei LA 21-Aktivitäten kann von Einzelpersonen daher kaum erwartet werden.

5.2 Beteiligungsmodelle in der Praxis

Im Vergleich der vier am Modellvorhaben beteiligten Städte lassen sich zwei Fälle unterscheiden, wie Verkehrsentwicklungsplanung und Lokale Agenda 21 in der Praxis miteinander verknüpft werden:

Fall 1:

„Klassische“ Parallelstruktur

In Erfurt und Görlitz stehen Verkehrsentwicklungsplanung und Lokale Agenda 21 bisher ohne inhaltliche Verschränkung strukturell nebeneinander.

Maßgebliche Konzepte des jeweils vorliegenden Verkehrsentwicklungsplans befinden sich in Umsetzung. Damit verbundene Konkretisierungsplanungen werden von den zuständigen Planungsressorts ohne Beteiligung der Lokalen Agenda 21 als Expertenplanung betrieben.¹¹

Verkehrsentwicklungsplanung ist in beiden Städten derzeit nicht Gegenstand der öffentlichen Diskussion, einzelne Verkehrsprojekte sind es durchaus.

Ein Schwerpunkt der Planungsdiskussion, der auch das Thema Mobilität betrifft, liegt bei der Zukunftsaufgabe „Stadtumbau“.

Die Lokale Agenda 21-Aktivitäten haben in beiden Städten unterschiedliche Dynamik und sind unterschiedlich in das Verwaltungshandeln eingebunden.

In **Erfurt** kann von einer „kooperativen Parallelstruktur“ gesprochen werden, weil wesentliche Strukturen der Lokalen Agenda 21 in einem breit angelegten Beteiligungsansatz zur Erarbeitung eines integrierten Stadtentwicklungskonzeptes entwickelt wurden, an der in parallelen Arbeitsstrukturen auch die maßgeblichen Fachressorts (insbesondere Stadtentwicklung, Verkehrsplanung sowie Umwelt / Naturschutz) beteiligt waren. Verwaltungsseitig ist seither das Stadtentwicklungsamt für die Förderung und Unterstützung der Lokalen Agenda zuständig.



¹¹ Der Vollständigkeit halber muss festgehalten werden, dass in beiden Städten im Rahmen der Verkehrsplanung andere Beteiligungsformen zur Anwendung kommen, beispielsweise in thematischen Arbeitsgruppen, Bürgerversammlungen und öffentlichen Veranstaltungen zu Verkehrsthemen.

Qualitätsziele und Indikatoren für eine nachhaltige Mobilität in Stadt und Region

Seit 1998 wurden in Erfurt eine Reihe von bemerkenswerten „Leuchtturmprojekten“ entwickelt und umgesetzt, die teilweise im Rahmen eines gemeinnützigen Trägervereins (BürgerWerkStadtErfurt e.V.) auf „eigene Beine“ gestellt werden konnten. Das Stadtentwicklungsamt kann mittlerweile auf einen beachtlichen „Pool“ von interessierten, thematisch mitarbeitenden Bürgerinnen und Bürgern zurückgreifen. Die Vielfalt der Themen und Anlässe für den Lokale Agenda 21-Diskurs ergibt eine enge Kooperation, die auch von den anderen fachplanerischen Ressorts mitgetragen wird.

Bei der in **Görlitz** bestehenden Praxis handelt es sich eher um eine „initiative Parallelstruktur“. Gemeint ist damit, dass die laufenden Aktivitäten wesentlich durch die Initiative der Lokale Agenda 21-Koordinationsstelle im Umweltamt bestimmt wird. Sie kooperiert dabei fallweise mit anderen, thematisch betroffenen Verwaltungsressorts. Eigenständige Projekte der Lokalen Agenda 21 stellen die Ausnahme dar.

Eine gemeinsame Schnittstelle von Verkehrsentwicklungsplanung und Lokale Agenda 21 zum Thema Mobilität wurde in beiden Städten erst im Rahmen des Modellvorhabens eröffnet, ist also noch „frisch“: in Erfurt mit dem Bürgertisch „Nachhaltige Mobilität“, in Görlitz mit der Arbeitsgruppe „Mobilität in der Innenstadt“.

Die Ergebnisse und positiven Resonanzen der neuen Arbeitsgruppen haben die Möglichkeit einer personellen und thematischen Fortführung eröffnet, so dass der Einstieg in eine stärkere Verbindung von Verkehrsentwicklungsplanung (Verwaltung) und Lokale Agenda 21 (Bürger/innen) nunmehr gelungen scheint. Inwieweit dadurch gleichzeitig ein Schritt in Richtung einer integrierten Struktur (siehe Fall 2) erfolgt ist, bleibt offen.

**Fall 2:
Integrierte Struktur**

In Lörrach und Herdecke stehen Verkehrsentwicklungsplanung und Lokale Agenda 21 in einem engen strukturellen Zusammenhang, der (bei unterschiedlichem Entwicklungsstand in beiden Städten) als integrierte Diskussions- und Planungskultur bezeichnet werden kann.

In **Herdecke** war die Bearbeitung des Verkehrsentwicklungsplans Anlass zu einer engen Verschränkung mit der Lokalen Agenda 21 (siehe 2.4). Langfristig tragfähige Kooperationsstrukturen sind allerdings noch in Entwicklung, der erreichte Stand der Integration kann daher noch nicht als ausgereift charakterisiert werden. Dies gilt auch für den Teilnehmerkreis, der noch nicht alle relevanten lokalen Interessenträger und Kräfte einbezieht.



Die in **Lörrach** praktizierte Integration von Verkehrsentwicklungsplanung (hier programmatisch als „Integrierte Verkehrskonzeption“ – kurz IVK – bezeichnet) und Lokaler Agenda 21 erscheint im Vergleich mit den anderen drei Städten weit entwickelt und im Grundsatz bereits langfristig tragfähig. Wesentliche Charakteristika der in Lörrach seit Ende 1997 praktizierten Struktur sind:

- Bündelung aller konzeptionell bedeutsamen verkehrsplanerischen Themen und Aufgaben im Lokale Agenda 21-Arbeitskreis „Integrierte Verkehrskonzeption“,
- Kontinuierliche Mitarbeit aller lokal relevanten Interessenträger zum Handlungsfeld Mobilität in diesem Arbeitskreis, darunter auch der kommunalpolitischen Fraktionen und der Lokalpresse,
- Prominente Besetzung des Arbeitskreises von Verwaltungsseite durch die Leiter der beiden mit räumlicher Planung befassten Fachbereiche (FB Stadtentwicklung, Stadtplanung und Umwelt und FB Verkehr und Sicherheit) und den Ersten Bürgermeister als Leiter und Moderator der Arbeitskreissitzungen,
- Inhaltliche Fundierung der Arbeit von Anfang an durch gemeinsame Ausarbeitung einer Zwischenbilanz zum Stand der Verkehrsentwicklung in Lörrach (LÖRRACH 1998) mit Stärken-Schwächen-Analyse und Festlegung von Handlungsbausteinen auf Grundlage einer Prioritätenreihung für die weitere Konkretisierung und Umsetzung von Maßnahmen,
- Intensive Beteiligung des Arbeitskreises an inhaltlichen Konzeptausarbeitungen, teilweise in Workshopform oder darüber hinaus gehend als „expertengestützte Laienplanung“ (siehe unten),
- Institutionalisierung des Arbeitskreises durch verbindliche Festlegung als politikberatende Kommission.

Diese Charakteristika sind für den bisherigen Erfolg des gewählten Integrationsansatzes von Verkehrsentwicklungsplanung und Lokaler Agenda 21 in Lörrach mitentscheidend. Sie sind daher auch für andere Städte und Gemeinden empfehlenswert, wenn ein vergleichbarer integrierter Ansatz entwickelt werden soll.

Vorgesehen ist in Lörrach, nachdem wesentliche Bausteine der Integrierten Verkehrskonzeption von 1998 weitgehend umgesetzt sind, die Durchführung einer erneuten Zwischenbilanz. Diese soll zur Evaluation des bisherigen Prozesses und Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes dienen. Gegenstand ist dabei auch eine verbindliche Einführung quantifizierter Qualitätsziele und Indikatoren auf Grundlage des im Modellvorhaben ausgearbeiteten Integrationsansatzes.

5.3 Expertengestützte Laienplanung als Lokale Agenda 21-Projekt

Die Erkenntnisse aus Lörrach verweisen auf die Bedeutung und das besondere Potenzial einer aktiven Beteiligung der Lokalen Agenda 21 an der Planung.

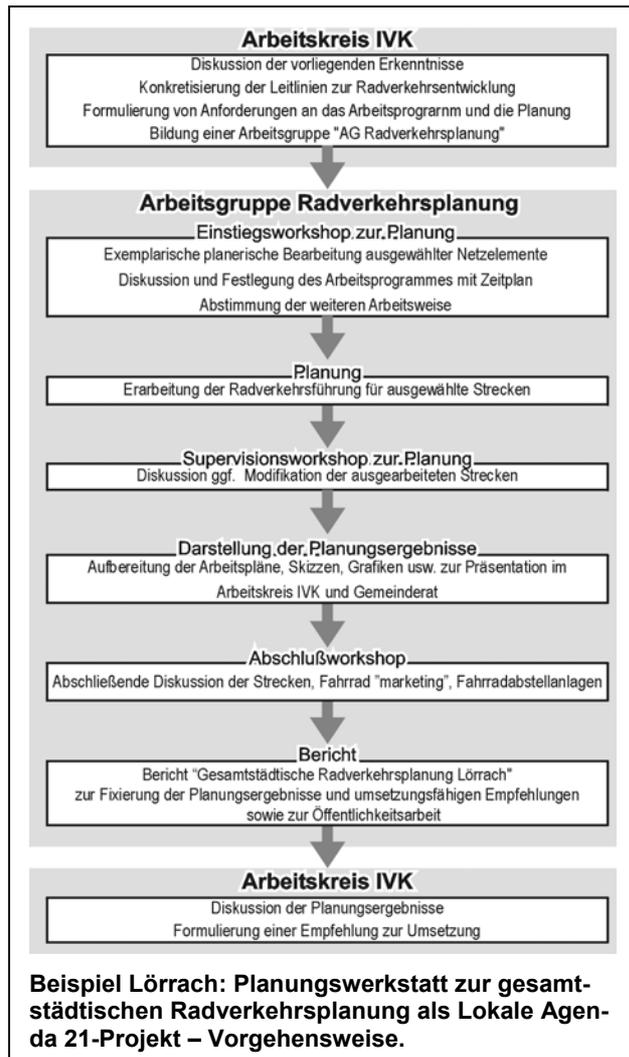
Die **gesamstädtische Radverkehrsplanung** erfolgte beispielsweise im Jahr 2001 in einer expertengestützten Planungswerkstatt durch eine Untergruppe des Arbeitskreises Integrierte Verkehrskonzeption. Maßgeblich beteiligt waren neben Vertretern der Verwaltung die örtlichen Interessengruppen zum Fußgänger- und Radverkehr und die Straßenverkehrsbehörde.

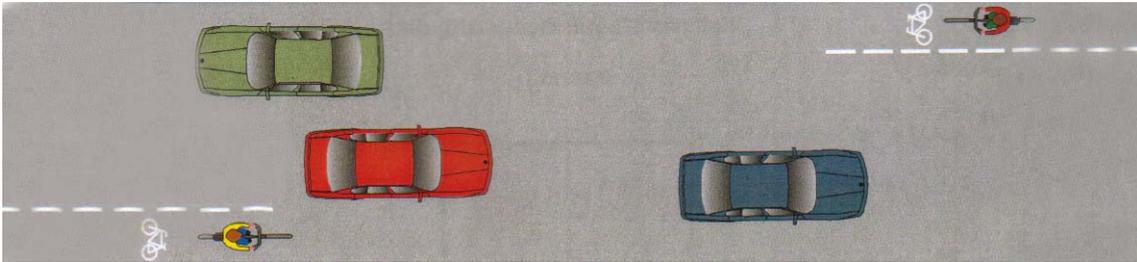
Die inhaltliche Ausarbeitung erfolgte in Kleingruppen, die sich jeweils mit einer Teilaufgabe befassten, z. B. der kompletten Durchplanung der Radverkehrsanlagen für einen einzelnen Hauptverkehrsstraßenzug.

Die Kleingruppenarbeit wurde in mehreren Workshops und ergänzenden Einzelberatungen von einem externen Planer fachlich unterstützt und angeleitet. Das Planungsbüro übernahm auch die Aufbereitung der Arbeitsergebnisse in Plänen und verfasste den Projektbericht.

Dessen Inhalte empfahl der Arbeitskreis in einer abschließenden Sitzung dem Gemeinderat zur Umsetzung. Die Beschlussfassung dort erfolgte Ende 2001 einstimmig.

Bis Ende 2003 konnten bereits wesentliche Bestandteile der Planung – vorwiegend Schutzstreifen für Radfahrer auf der Fahrbahn in Verbindung mit unterschiedlichen punktuellen Maßnahmen zur Sicherung des Radverkehrs in Knotenpunkten – umgesetzt werden. Darunter findet sich als innovative Lösung auch ein „Alternierender Schutzstreifen“. Dieser dient als Lückenschluss im Radverkehrsnetz und zur Sicherung des (Schüler-)Radverkehrs in einer Straße, deren Fahrbahn für beidseitige Schutzstreifen zu schmal ist. Das neue Element wurde in einem Verkehrsversuch 2003 eingerichtet und hinsichtlich der Auswirkungen auf den Verkehrsablauf untersucht. Die Ergebnisse waren positiv (ENGELS 2003).





Prinzipkizze zum realisierten „alternierenden Schutzstreifen“ (Quelle: ENGELS 2003)

Für den Erfolg der Planungswerkstatt mitentscheidend war, dass die „Laienplaner/innen“ von Planungsexperten wirksam unterstützt wurden. Das Interesse an einer aktiven Mitwirkung in solchen expertengestützten Planungswerkstätten ist, wie die Beispiele in Herdecke und Lörrach gezeigt haben, groß.

6. Literatur- und Quellenverzeichnis

- BAST 1998 Bundesanstalt für Straßenwesen (Hrsg.): Innenstadtverkehr und Einzelhandel, Bericht V 52, Bergisch Gladbach 1998.
- BBR 2003 Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (Hrsg.): Zukunft findet Stadt, Strategien und Indikatoren nachhaltiger Stadtentwicklung, Bericht zum ExWoSt-Forschungsfeld „Städte der Zukunft“, Werkstatt: Praxis Nr. 6, Bonn 2003.
- BSV 2004 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Bailer GmbH: Modellvorhaben Mensch – Stadt – Verkehr – Umwelt. Kommunale Agenda 21 – Nachhaltige Mobilität. Teilvorhaben 2: Umsetzung in den Modellstädten Erfurt, Görlitz und Lörrach, Abschlussbericht 10/2004.
- BSV / VDR 2004 BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Bailer GmbH, VDR Verkehrsmanagement Dr. Ruske: Nachhaltiger Verkehrsentwicklungsplan Herdecke, Berichte und Arbeitsmaterialien aus dem laufenden Arbeitsprozess, Aachen 2004.
- ENGELS 2003 Engels, Andrea: Wirkungsanalyse „alternierender Schutzstreifen“ am Beispiel der Mühlestraße in Lörrach, Diplomarbeit an der Fachhochschule Aachen, Studiengang Bauingenieurwesen / Verkehrswesen, Aachen 2003.
- FH ERFURT 2001 Fachhochschule Erfurt, Fachbereich Verkehrs- und Transportwesen, Fachgebiet Verkehrspolitik und Raumplanung (Hrsg.): Prozessindikatoren für die Lokale Agenda 21, Erfurt 2001.
- MLUR BBG 2001 Ministerium für Landwirtschaft, Umweltschutz und Raumordnung Brandenburg (Hrsg.): Verfahren zur Wirkungsabschätzung verkehrsbeeinflussender Maßnahmen auf die städtische Umwelt, Handbuch für Anwender, Potsdam 2001.
- MUNLV NRW 2004 Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen (Hrsg.): Umwelt – Gesundheit – Verkehr, Kommunikationsinhalte und –formen zum Wirkungszusammenhang von Umwelt, Gesundheit und Verkehr, Studie im Aktionsprogramm Umwelt und Gesundheit NRW (PDF: www.apug.nrw.de), Düsseldorf 2004.
- MUNR BBG 1998 Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Raumordnung Brandenburg Hrsg.): Lärminderungsplanung im Land Brandenburg 1993-1998, Broschüre, Potsdam 1998.
- LÖRRACH 1998 Stadt Lörrach (Hrsg.): Integrierte Verkehrs-Konzeption Lörrach, Zwischenbilanz. Broschüre, Lörrach 1998.
- ORTSCHEID / WENDE 2004 Ortscheid / Wende: Sind 3 dB(A) wahrnehmbar? – Eine Richtigstellung. In: Zeitschrift für Lärmbekämpfung 3/2004.
- UBA 2002 Umweltbundesamt (Hrsg.): Kommunale Agenda 21 – Ziele und Indikatoren einer nachhaltigen Mobilität, Berichte 8/02, Erich Schmidt Verlag: Berlin 2002. (Bearbeitung: BPI-Consult GmbH, Berlin / Planungsbüro Richter-Richard, Aachen.)

Anhang

Qualitätsziele, Indikatoren und verkehrsplanerische Leitlinien für die nachhaltige Verkehrsentwicklung ♦ Anwenderkatalog

Zielbereich 1: Umweltverträgliche Verkehrsmittelwahl	
Qualitätsziel	1.1 Möglichst hoher Anteil der täglichen Wege im Umweltverbund
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Der motorisierte Individualverkehr stellt in ökologischer Hinsicht die problematischste Art dar, wie Menschen ihre täglichen Mobilitätsbedürfnisse – hier ausgedrückt durch die durchschnittliche Anzahl der täglichen Wege je Einwohner/in – realisieren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zu Fuß und mit dem Rad bzw. generell mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln werden keine schädlichen Emissionen produziert und ist auch der relative Flächenverbrauch am geringsten; aus eigener Kraft mobil zu sein ist außerdem gesund und fördert soziale Kontakte. Ein hoher Anteil der täglichen Wege mit den sog. „Verkehrsarten der Nahmobilität“ zurückzulegen ist daher aus ökologischer und psychosozialer Sicht besonders wünschenswert. • Innerhalb des motorisierten Verkehrs stellt die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel die umweltfreundlichste Form der Verkehrsteilnahme dar. • Je höher im motorisierten Individualverkehr der Fahrzeugbesetzungsgrad, desto umweltfreundlicher werden private Kraftfahrzeuge genutzt. Entsprechend hoch ist der Mitfahreranteil. Real liegt dieser Mitfahreranteil bei beruflich bedingten Fahrten bundesweit bei rund 5-10 %, bei den Reisezwecken Einkauf/Versorgung und Freizeit etwas höher. <p>Generell kann man also die Behauptung aufstellen: Je höher der Anteil der täglichen Wege mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV) ausfällt, desto umweltfreundlicher wird die städtische Mobilität realisiert und desto wirksamer waren die Maßnahmen zur Realisierung ökologischer Zielsetzungen der Stadtentwicklungs- und Verkehrsentwicklungsplanung.</p> <p>Am sinnvollsten wäre es, diesen Anteil bezogen auf die „Werktagsbevölkerung“ zu ermitteln, dass heißt über die Einwohner/innen hinaus auch die Pendler (Beruf, Ausbildung, Einkauf etc.) zu berücksichtigen. Dieses Datum wäre allerdings nur mit erheblichem Aufwand zu ermitteln, so dass als Näherung in der Regel die täglichen Wege der Einwohner/innen berücksichtigt werden.</p>
Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der Verkehrsarten des Umweltverbundes einschließlich Mitfahreranteil an den täglichen Wegen der Einwohner/innen [%] <p>Orientierungswerte (Zielwerte): 70 % in Großstädten / Ballungsräumen, 60 % in Mittelstädten / Großstadtvororten, 50 % Kleinstädten / ländlicher Raum; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt (UBA 2002)</p>
Leitlinien	./.

Zielbereich 2: Sicherung und Förderung des Zufußgehens	
Qualitätsziel	2.1 Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz
Welche Bedeutung hat das Ziel?	Fußgänger sind besonders schutzbedürftig und umwegempfindlich. Deshalb ist ein dichtes Fußwegenetz wichtig, soll der Fußgängerverkehr als umweltfreundlichste Verkehrsart dauerhaft gefördert werden. Das Fußwegenetz soll auch im Bereich von Hauptverkehrsstraßen und Gleisanlagen möglichst umwegfrei sein. Vor allem in Hauptverkehrsstraßen soll die Überquerbarkeit der Fahrbahn auch den kleinräumigen Nutzungsansprüchen gerecht werden und die Überquerungsstellen sollen ausreichend gesichert werden. Als funktionale Mindestanforderung gilt in Hauptverkehrsstraßen eine Gehwegbreite von 2,50 m, als absolutes Mindestmaß eine Breite von 1,50 m. Diese Breite soll auch in Erschließungsstraßen nach Möglichkeit nicht unterschritten werden.
Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit guten Bedingungen für den Fußgängerverkehr, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%] Zielwert: 100 % (Definition von „gut“ siehe Standards für Gehwegbreiten in den Leitlinien); Anwendungsebene: Gesamtstadt <p>Weitere mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil aller innerörtlichen Straßen mit guten Bedingungen für Fußgänger, bezogen auf die Gesamtlänge der innerörtlichen Straßen [%] Zielwert / Anwendungsebene: siehe oben • Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit ausreichender Überquerbarkeit für Fußgänger, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen (z. B. Anteil der gesicherten Querungsstellen, bezogen auf die Gesamtzahl der für notwendig erachteten gesicherten Querungsstellen im Hauptverkehrsstraßennetz; vgl. z. B. MLUR BBG 2001) Zielwert: 100 % (Definition von „ausreichend“ siehe Standards in den Leitlinien, insbesondere LF 5); Anwendungsebene: Gesamtstadt <p>Ergänzender Prüfindikator zum Aspekt der „Stadt der kurzen Wege“:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Einwohner im 600 m-Einzugsbereich um Einkaufs- und Versorgungszentren des täglichen Bedarfs (max. 10 Minuten zu Fuß), bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen (hier: Standortentwicklung im Einzelhandel)
Leitlinien	<p>LF 1 ♦ Das Fußwegenetz soll so weiterentwickelt werden, dass es sowohl der sicheren und bequemen Erschließung des unmittelbaren städtebaulichen Umfeldes dient als auch attraktive, gesicherte und umwegarme Verbindungen zwischen Wohnstandorten, Schulen, Geschäften, Freizeit- und Erholungseinrichtungen und Haltestellen schafft. Bereiche mit Aufenthaltsfunktion sollen bei der Netzplanung besonders berücksichtigt werden.</p> <p>LF 2 ♦ Das Alltagsfußwegenetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeit- und Wanderwegenetz angeschlossen werden. Besondere Bedeutung hat dabei der Zugang zu Bereichen mit Naherholungsfunktion.</p> <p>LF 3 ♦ Die Dimensionierung von Gehwegen richtet sich nach ihrer Netzfunktion, den anliegenden Nutzungen sowie den Anforderungen aus Aufenthalt und Kinderspiel. Gehwegbreiten sollen 4,50 m in Straßen mit wichtiger Achsenfunktion für Fußgänger, 3,50 m in Straßen mit sonstiger Achsenfunktion sowie 2,50 m in den übrigen Straßen nicht unterschreiten. Reine Freizeit- und Wanderwege sollen dem erwartbaren Aufkommen angepasst und entsprechend der naturräumlichen Lage gestaltet werden.</p> <p>LF 4 ♦ Bei der Gestaltung der Fußwege und Fußgängeranlagen sollen behindertengerechte Standards realisiert werden (Barrierefreiheit).</p>

Noch Qualitätsziel 2.1 Dichtes und funktional ausreichendes Fußwegenetz	
	LF 5 ♦ Mittelinseln (Fußgängerüberwege) sollen konsequent als Standard zur Sicherung der Überquerbarkeit von Hauptverkehrsstraßen genutzt und entsprechend häufig angewandt werden. Im Zuge von wichtigen Routen von Kindern (Schul- und Freizeitwege) sollen verstärkt Fußgängerüberwege („Zebrastrifen“) eingerichtet werden; hinsichtlich der Einsatzgrenzen sollen die Richtlinien für Fußgängerüberwege (R-FGÜ 2001) Anwendung finden. Lichtsignalanlagen sollen fußgängerfreundliche Schaltungen erhalten.
Zielbereich 2: Sicherung und Förderung des Zufußgehens	
Qualitätsziel	2.2 Hohe Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Geh- und Fußwege sowie Fußgängerbereiche haben eine Reihe von anderen Funktionen aufzunehmen, die bei der Dimensionierung berücksichtigt werden müssen, beispielsweise Rad fahrende Kinder (bis 10. Lebensjahr), Inline-Skater (nach StVO als „besondere Verkehrsmittel“ auf Gehwege verwiesen), aber auch Geschäftsauslagen, Außengastronomie etc.. Zufußgehen und Aufenthaltsfunktionen im öffentlichen Raum sind daher unmittelbar miteinander verbunden, die Übergänge sind häufig fließend. Stehen, verweilen, bummeln, flanieren, beobachten, miteinander sprechen, spielen und mehr – viele Formen des Aufenthalts erfordern eine gezielte Berücksichtigung in der Gestaltung von Straßen, Plätzen, Grün- und Wasseranlagen, Kunstobjekten, Baumreihen etc..</p> <p>Anspruchsvolle Gestaltung soll das Zufußgehen attraktiv machen. Dies gilt insbesondere für den zentralen Innenstadtbereich mit besonderem Besucher- und Kundenaufkommen.</p> <p>Eine barrierefreie Gestaltung des öffentlichen Raums wird durch das Behindertengleichstellungsgesetz obligatorisch vorgeschrieben.</p>
Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigten Bereiche und kfz-freien Fußwege am Straßen- und Wegenetz der Innenstadt, bezogen auf die Gesamtlänge des Straßen- und Wegenetzes der Innenstadt [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen <p>Weitere Mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Fußgängerbereiche, verkehrsberuhigten Bereiche und kfz-freien Fußwege am Straßen- und Wegenetz der Gesamtstadt, bezogen auf die Gesamtlänge des innerörtlichen Straßen- und Wegenetzes [%] Sinnvoller Ziel- / Orientierungswert kann nicht benannt werden; Anwendungsebene: Gesamtstadt • Anteil des Parkraumangebotes in der Innenstadt außerhalb des Straßenraums (d. h. in Parkhäusern, Tiefgaragen und auf Parkplätzen), bezogen auf die Gesamtsumme des öffentlich zugänglichen Parkraumangebotes in der Innenstadt [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen • Anteil der Bordabsenkungen an Überquerungsstellen und behindertengerechten Anlagen an signalisierten Knotenpunkten, bezogen auf die Gesamtheit der notwendigen Maßnahmen [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt <p>Ergänzender beschreibender Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kinder-, fußgänger- und fahrradfreundliche Gestaltung des öffentlichen Raums, des Straßenraums, der Einkaufsbereiche durch Plätze, Wasser, Begrünung (Maßnahmendokumentation)
Leitlinie	LF 6 ♦ Zur fußgängergerechten Gestaltung des Wegenetzes gehören abwechslungsreich gestaltete Straßenräume und Aufenthaltsflächen.

Zielbereich 2: Sicherung und Förderung des Zufußgehens	
Qualitätsziel	2.3 Fußgängerfreundliches Klima
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Zufußgehen ist eine gesundheitsfördernde und besonders umweltfreundliche Verkehrsart. Zufußgehen kann praktisch jeder Mensch, besondere Gehhilfen und Rollstühle einbezogen, unabhängig von seiner individuellen Verkehrsmittelverfügbarkeit. Insbesondere Kinder sind auf Schul- und Freizeitwegen auf das Zufußgehen angewiesen, wenn sie eigenständig mobil sein wollen.</p> <p>Ein fußgängerfreundliches Klima hat deshalb eine hohe Bedeutung: Wer sich zu Fuß unterwegs wohl fühlt, wird dies häufiger tun und z. B. das Auto häufiger stehen lassen oder auch längere Wege zwischen Parkplatz und Zieladresse gerne in Kauf nehmen. Insbesondere den zentralen Geschäftslagen kommt dies zugute, aber letztlich auch anderen Zwecken: Mehr Fußgänger statt motorisiertem Verkehr erhöhen die Wohnruhe, Belebtheit von Straßen schafft soziale Sicherheit, zu Fuß gehende Kinder werden kompetenter im Umgang mit dem alltäglichen Verkehr und sind selbstständig mobil etc..</p>
Indikatoren	<p>Ausschließlich beschreibende Indikatoren (Maßnahmendokumentation, ggf. einfache Statistiken):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Durchführung von Fußgängeraktionen (z. B. Vorbild-Aktion „Ich gehe zu Fuß“, Gesundheitsberatung, Gratis-Hauslieferdienste etc.) • Herausgabe spezieller Fußgängerstadtpläne (z. B. als Kinderstadtplan, Innenstadtplan etc.) • Einrichtung eines Fußgängerleitsystems (Ziele, Zeitbedarf), ggf. mit ergänzenden Informationstafeln im Stadtgebiet
Leitlinien	<p>LF 7 ♦ Eine fußwegbezogene Wegweisung („Fußgänger-Leitsystem“) sowie spezifische Übersichtspläne und Kartenwerke sind notwendiger Bestandteil des Netzangebotes.</p> <p>LF 8 ♦ Ein positives Fußgängerklima muss durch regelmäßige Fußgängeraktionen und spezielle Serviceangebote für Fußgänger entwickelt und gepflegt werden. Dabei sollen die Aspekte Sicherheit, Gesundheit und Wohlbefinden im Vordergrund stehen.</p>

Zielbereich 3: Sicherung und Förderung des Radverkehrs	
Qualitätsziel	3.1 Dichtes und sicheres Radverkehrsnetz
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Radfahrer sind im alltäglichen Straßenverkehr innerorts ähnlich schutzbedürftig und umwegempfindlich wie Fußgänger. Damit der Radverkehr als vollwertige Verkehrsart dauerhaft gefördert und gesichert wird, bedarf es daher eines geschlossenen, dichten und sicher gestalteten Radverkehrsnetzes, das alltags- und freizeittauglich ist.</p> <p>Weil Hauptverkehrsstraßen oft die direktesten Wegeverbindungen darstellen (auch z. B. im Schülerradverkehr) und weil hier gleichzeitig viele wichtige Ziele liegen, bedarf es gerade hier sicherer Radverkehrsanlagen. Eine Führung des Radverkehrs ausschließlich über Nebenstraßen und abseits von Straßen verlaufenden Routen reicht keineswegs aus, sollte aber wo möglich zusätzlich angeboten werden, um Radfahrern wahlweise eine ruhige, attraktive, wenn auch weniger direkte Alternative zur Hauptverkehrsstraße zu bieten. Wichtige Bausteine eines Radverkehrsnetzes sind gesicherte Kreuzungspunkte zwischen Fahrradrouten und Hauptverkehrsstraßen.</p> <p>Radfahrer sind eine wichtige Konsumentengruppe. Fahrradrouten zwischen den Stadt- bzw. Ortsteilen und dem zentralen Geschäftsbereich in der Innenstadt haben daher eine besondere Bedeutung.</p>
Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit ausreichend dimensionierten und gestalteten Radverkehrsanlagen oder Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%] <p>Zielwert: 100 % (Definition von „ausreichenden Radverkehrsanlagen“ siehe Standards in den Leitlinien, insbesondere LR 7); Anwendungsebene: Gesamtstadt</p> <p>Weitere mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil aller innerörtlichen Straßen mit guten Bedingungen für Radfahrer, bezogen auf die Gesamtlänge der innerörtlichen Straßen [%] <p>Zielwert: 100 % (Definition von „gut“ siehe Standards in den Leitlinien, insbesondere LR 7); Anwendungsebene: Gesamtstadt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Einwohner in einem 300 m-Einzugsbereich von auf die Innenstadt gerichteten, lückenlos verlaufenden Fahrradrouten [%]; Betrachtungsraum ist dabei ein Einzugsbereich von 4 km um die Innenstadt, Bezugsgröße ist die Gesamtzahl der Einwohner innerhalb dieses Radius <p>Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen</p> <p>Ergänzender beschreibender Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Öffnung von Sackgassen und Freigabe von Einbahnstraßen in Gegenrichtung für Radfahrer (Maßnahmendokumentation)
Leitlinien	<p>LR 1 ♦ Nach dem Prinzip der Angebotsplanung soll ein differenziertes, dichtes und geschlossenes Alltagsnetz für Radfahrer entwickelt werden. Dabei soll sowohl das Radfahren an Hauptverkehrsstraßen gesichert als auch das Radverkehrsnetz in verkehrsrühigen Straßen und auf straßenunabhängigen Routen weiterentwickelt werden. Die Routen des Schülerradverkehrs sollen vorrangig behandelt werden.</p> <p>LR 2 ♦ Das Alltags-Radverkehrsnetz soll durch attraktive Verbindungen an das Freizeitradwege- und Radwanderwegenetz angeschlossen werden.</p> <p>LR 3 ♦ Eine fahrbahnahe Führung des Radverkehrs, insbesondere auf Schutzstreifen, wird bevorzugt.</p> <p>LR 4 ♦ An Knotenpunkten wird die nicht abgesetzte Radfahrerfurt und das direkte Linksabbiegen bevorzugt. In untergeordneten Zufahrten von signalisierten Knotenpunkten sollen aufgeweitete Aufstellbereiche für Radfahrer angelegt werden.</p>

Noch Qualitätsziel 3.1 Dichtes und sicheres Radverkehrsnetz	
	<p>LR 5 ♦ Erschließungsstraßen mit besonderer Netzbedeutung für den Radverkehr sollen soweit möglich als Fahrradstraßen eingerichtet, Sackgassen durchlässig gehalten und Einbahnstraßen für die Gegenrichtung frei gegeben werden.</p> <p>LR 6 ♦ Innerhalb von Tempo 30-Zonen werden keine gesonderten Radverkehrsanlagen vorgesehen.</p> <p>LR 7 ♦ Radverkehrsanlagen sollen nach einem sicheren und funktionsgerechten Ausbaustandard (Breite, Oberfläche, Linienführung, Kontinuität) ausgeführt werden. Breiten werden durch die StVO bzw. die zugrunde liegenden Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) vorgegeben, dabei sollen Mindestbreiten möglichst vermieden werden.</p>

Zielbereich 3: Sicherung und Förderung des Radverkehrs	
Qualitätsziel	3.2 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im Radverkehr
Welche Bedeutung hat das Ziel?	Zu einer guten Erreichbarkeit zählt auch im Radverkehr die Möglichkeit, das Fahrrad am Ziel der Fahrt gut, diebstahlsicher und möglichst witterungsgeschützt abstellen zu können. Abstellanlagen sollten daher an allen wichtigen Zielen des Radverkehrs errichtet werden, insbesondere an Bahnhöfen und Haltepunkten des regionalen Schienenverkehrs, an Schnellbushaltestellen, an den Zugängen zur innerstädtischen Fußgängerzone, in Stadtteilzentren sowie an weiterführenden Schulen, Freizeitanlagen und öffentlichen Einrichtungen mit Publikumsverkehr.
Indikatoren	<p>Mess- oder berechenbarer Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der realisierten Fahrradabstellanlagen, bezogen auf die Gesamtzahl der geplanten Abstellanlagen im Stadtgebiet [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen <p>Ergänzender beschreibender Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Fahrradstation am Bahnhof mit ergänzenden Dienstleistungen für Radfahrer (Maßnahmendokumentation)
Leitlinien	<p>LR 8 ♦ Durch eine gute Anbindung des Radverkehrsnetzes an wichtige Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit diebstahlsicheren, witterungsgeschützten Bike+Ride-Anlagen lässt sich der Einzugsbereich der Haltestellen vergrößern. Dies gilt vor allem für Bahnhöfe und Haltepunkte des SPNV sowie für Schnellbushaltestellen. Am Hauptbahnhof soll nach Möglichkeit eine Fahrradstation mit zusätzlichen Serviceleistungen eingerichtet werden.</p> <p>LR 9 ♦ Auch an anderen wichtigen Zielen im Stadtgebiet (Fußgängerzone, öffentliche Einrichtungen, Freizeitanlagen etc.) sollen diebstahlsichere, möglichst witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen errichtet werden. Dabei ist der Bedarf anhand der abgestellten Fahrräder regelmäßig zu überprüfen und ggf. durch Ergänzung der Anlagen fortzuschreiben.</p>

Zielbereich 3: Sicherung und Förderung des Radverkehrs	
Qualitätsziel	3.3 Fahrradfreundliches Klima
Welche Bedeutung hat das Ziel?	Radfahren ist eine umweltfreundliche und in besonderem Maße gesundheitsfördernde Verkehrsart. Gerade Letzteres erscheint vor dem Hintergrund einer Zunahme von Übergewichtigen (mit teils gravierenden gesundheitlichen Folgeerscheinungen) in allen Altersgruppen zur langfristigen Gesundheitsförderung und Entlastung des öffentlichen Gesundheitssystems von besonderer Wichtigkeit. Ältere Kinder und Jugendliche ohne Führerschein sind zudem auf Schul- und Freizeitwegen auf das Fahrrad angewiesen, wenn sie eigenständig mobil sein wollen.

Noch Qualitätsziel 3.3 Fahrradfreundliches Klima	
	<p>Ein fahrradfreundliches Klima hat deshalb eine hohe Bedeutung: Wer sich auf dem Fahrrad unterwegs wohl fühlt, wird dies häufiger tun und das Auto häufiger stehen lassen. Dabei ist insbesondere zu berücksichtigen, dass viele tägliche Wege unter drei Kilometer liegen und damit eine ideale Fahrraddistanz haben.</p> <p>Ähnlich wie für das Z Fußgehen gilt im Übrigen: Mehr Radfahrer statt motorisiertem Verkehr erhöhen die Wohnruhe, Belebtheit von Straßen schafft soziale Sicherheit, Rad fahrende Kinder werden kompetenter im Umgang mit dem alltäglichen Verkehr, ältere Radfahrer/innen bleiben länger gesund und mobil etc..</p> <p>In Kombination mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bietet das Fahrrad auch im gesamtstädtischen und regionalen Kontext eine gute Alternative zum Auto, wenn das „Fahrradklima“ im ÖPNV stimmt.</p>
Indikatoren	<p>Ausschließlich beschreibende Indikatoren (Maßnahmendokumentation, ggf. einfache Statistiken):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Durchführung von Fahrrad-Aktionen (z. B. Vorbild-Aktion „Ich fahr Rad“, auch im Zusammenhang mit Arbeitswegen, Gesundheitsberatung, Fahrrad-Check) • Herausgabe eines Radfahrerstadtplans (z. B. auch als Wanderkarte oder in Form von einzelnen Routenplänen) • Einrichtung einer Fahrradwegweisung (Ziele, Zeitbedarf), ggf. mit ergänzenden Informationstafeln im Stadtgebiet • Mitnahme von Fahrrädern in Bus und Bahn, insbesondere auf Steigungsstrecken im Stadtgebiet
Leitlinien	<p>LR 10 ♦ Eine alltags- und freizeittaugliche Fahrradwegweisung sowie Übersichtspläne und ein spezieller Radfahrerstadtplan sind notwendiger Bestandteil des Netzangebotes.</p> <p>LR 11 ♦ Öffentliche Arbeitgeber sollen in einer Vorbildfunktion durch geeignete Angebote (Abstellanlagen, Dienstfahräder, finanzielle Anreize etc.) zu einer konsequenten Förderung des Radverkehrs angeregt werden. Dazu gehören auch öffentliche Werbekampagnen für das Fahrradfahren im Alltag.</p> <p>LR 12 ♦ Zumindest zu bestimmten Tageszeiten soll auf Steigungsstrecken im Stadtgebiet eine kostengünstige Mitnahme des Fahrrads in öffentlichen Verkehrsmitteln erlaubt sein.</p>

Zielbereich 4: Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	
Qualitätsziel	4.1 Gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel in Stadt und Region
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Bus und Bahn bieten all denen, die nicht über eine Fahrerlaubnis und ein Auto verfügen oder darauf verzichten wollen, die notwendige Mobilität auf größeren Distanzen (insbesondere über Fahrrad-entfernungen hinaus). Dies gilt vor allem für Kinder und Jugendliche, daneben auch für viele Frauen in Familienarbeit und viele ältere Menschen.</p> <p>Im Unterschied zu den übrigen Verkehrsarten fahren öffentliche Verkehrsmittel im Normalfall auf vorgegebenen Linienwegen nach vorgegebenen Fahrplänen während vorgegebener Betriebszeiten, die Fahrgäste sind ausschließlich „Mitfahrer“, d. h. bestimmen wesentliche Reisebedingungen nicht selbst, sondern werden gemeinsam transportiert. Sie sind daher in besonderem Maße auf eine gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit der öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen.</p> <p>Eine gute räumliche Verfügbarkeit wird vorausgesetzt, wenn der Weg von der Wohnung zur nächsten Bushaltestelle höchstens etwa 5 Minuten zu Fuß dauert, das sind rd. 300 m Luftlinie. Im Schienenverkehr werden diesbezüglich auch größere Entfernungen von 500-1.000 m bzw. 8-15 Minuten zu Fuß oder 5 Minuten mit dem Fahrrad noch mit „gut“ bewertet.</p> <p>Eine gute zeitliche Verfügbarkeit liegt dann vor, wenn Bus und Bahn häufig und regelmäßig (d. h. möglichst im „Taktverkehr“; siehe auch Leitlinie LÖ 4) fahren und wenn die Betriebszeit oder aber ein ergänzendes Angebot mit Anruf-Sammel-Taxi, Bürgerbus etc. auch frühe und späte Fahrten möglich macht. Dies gilt nicht nur für die Werktage, sondern auch für Wochenenden und Feiertage.</p>
Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der Einwohner im Einzugsbereich von 300 m bei Bushaltestellen und/oder 500 m bei Stadt- und Straßenbahnhaltstellen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebene: Gesamtstadt <p>Weitere mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Einwohner im Einzugsbereich von 500 m bei Stadt- und Straßenbahnhaltstellen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Orientierungswerte aus den Modellstädten: Stadtbahn Erfurt: ca. 70 %; Straßenbahn Görlitz / S-Bahn Lörrach: je ca. 45 %; Anwendungsebene: Gesamtstadt • Fahrtenangebot und Betriebszeiten im stadtbezogenen Bus- und Bahnverkehr (werktags, samstags, sonn- und feiertags), bezogen auf die Zielsetzungen im ÖPNV-Konzept des Verkehrsentwicklungsplans oder im Nahverkehrsplan [%] Ziel- / Orientierungswerte vgl. LÖ 4; Anwendungsebene: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen <p>Ergänzende beschreibende Indikatoren (Maßnahmendokumentation):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Angebot von Bedarfssystemen und Kombiangeboten mit anderen Verkehrsträgern (z. B. Carsharing, Mitfahrzentralen, Fahrgemeinschaften, Fahrradmitnahme in Bus und Bahn) • Gute Verknüpfung der öffentlichen Verkehrsträger im Stadt-, Regional- und Fernverkehr

Noch Qualitätsziel 4.1 Gute räumliche und zeitliche Verfügbarkeit öffentlicher Verkehrsmittel	
Leitlinien	<p>LÖ 1 ♦ Das Linien- und Fahrtenangebot des öffentlichen Personenverkehrs ist am Mobilitätsmarkt, d. h. an der potenziellen, nicht nur der heute vorhandenen Nachfrage, zu orientieren und entsprechend erfolgsorientiert zu vermarkten.</p> <p>LÖ 2 ♦ Den Nachfragecharakteristiken, die im Stadtverkehr und Regionalverkehr unterschiedlich sind, ist mit differenzierten, aufeinander abgestimmten Angeboten und einer attraktiven Tarifgestaltung zu entsprechen.</p> <p>LÖ 3 ♦ Der Zugang zu den Haltestellen soll grundsätzlich 300 m Luftlinie (5 Minuten Fußweg) nicht überschreiten, in Bereichen mit hoher Wohndichte oder Dichte der Zieladressen (Innenstadt, Stadtteilzentren) ist eine Haltestellenverdichtung auf 150-200 m anzustreben.</p> <p>LÖ 4 ♦ Ein koordinierter Taktverkehr ist erforderlich, um das „schlanke Umsteigen“ zu garantieren, auch zwischen Bus und Bahn. Der Grundtakt in der Hauptverkehrszeit soll im Stadtlinienverkehr von Großstädten bei 10 Minuten oder weniger, von Mittelstädten bei 15 Minuten oder weniger, in anderen städtischen Siedlungsbereichen bei mindestens 30 Minuten liegen. Dabei soll eine gute Abstimmung der städtischen ÖPNV-Teilsysteme untereinander sowie mit dem regionalen ÖPNV erfolgen, um direkte Anbindungen und kurze Umsteigezeiten für die Fahrgäste zu gewährleisten.</p>

Zielbereich 4: Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	
Qualitätsziel	4.2 Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV gegenüber dem motorisierten Individualverkehr
Welche Bedeutung hat das Ziel?	Der ÖPNV, insbesondere der straßengebundene Straßenbahn- und Linienbusverkehr, ist dann gegenüber dem motorisierten Individualverkehr konkurrenzfähig, wenn er sich – eine gute Verfügbarkeit vorausgesetzt – durch geringe Reisezeiten, eine hohe Fahrplansicherheit und eine geringe Störanfälligkeit (bzw. ein flexibles, kompetentes Störfallmanagement) auszeichnet. Dies kann insbesondere dadurch unterstützt werden, dass er in Straßenabschnitten mit einem gestörten Verkehrsablauf (häufige Stockungen, Staus) gegenüber dem motorisierten Individualverkehr priorisiert wird, beispielsweise durch Signalsteuerung (z. B. Grünanforderung per Funk) und Sonderfahrstreifen (mit Freigabe für Taxi und Rad).
Indikatoren	<p>Mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchschnittliche Beförderungsgeschwindigkeit im ÖPNV oder auf einzelnen ÖPNV-Linien oder auf wichtigen Relationen (z. B. zwischen Stadtteilzentren und Innenstadt), bezogen auf die MIV-Reisegeschwindigkeit auf gleicher Relation [%] Geeignete Ziel- / Orientierungswerte sind streckenbezogen festzulegen; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen • Häufigkeit der Fahrplaneinhaltung bezogen auf einzelne ÖPNV-Linien oder Fahrtrelationen [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebene: bedeutsame Einzelmaßnahmen (hier: Beschleunigungskonzept für einzelne Linien, Umsetzung eines Busspurenprogramms o.ä.) <p>Ergänzende beschreibende Indikatoren (Maßnahmendokumentation):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Direkte Linienführung des ÖPNV in Straßen, die für den allgemeinen MIV gesperrt sind • Beschleunigungsmaßnahmen durch Signalsteuerung und Sonderfahrstreifen
Leitlinien	<p>LÖ 5 ♦ Wo der Bus die Verkehrsflächen mit dem motorisierten Individualverkehr teilt, ist der Vorrang des öffentlichen Verkehrs soweit möglich durchzusetzen.</p> <p>LÖ 6 ♦ Im Gegensatz zum Stadtverkehr werden im Regionalverkehr größere Reisezeiten zurückgelegt. Aus diesem Grund sind im Regionalverkehr die Reisegeschwindigkeiten und das schlanke Umsteigen vorrangig zu optimieren. Letzteres gilt</p>

Noch Qualitätsziel 4.2 Konkurrenzfähigkeit des ÖPNV	
	<p>in besonderem Maße für die Verknüpfung zwischen städtischen ÖPNV-Linien und regionalen Bahnlinien an Bahnhöfen und Haltepunkten.</p> <p>LÖ 7 ♦ Bei der Konzeption von Knotenpunkten, insbesondere bei der Lichtsignalsteuerung, sind die Belange des ÖPNV nach Möglichkeit vorrangig zu beachten.</p>

Zielbereich 4: Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	
Qualitätsziel	4.3 Gute Erreichbarkeit und attraktive Gestaltung von Haltestellen des öffentlichen Verkehrs
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Im Umweltverbund mit den nicht motorisierten Verkehrsarten (Zufußgehen, Radfahren) bieten die öffentlichen Verkehrsmittel eine umweltfreundliche Form kombinierten Verkehrs. Er bietet all denen selbstbestimmte Mobilität, die nicht über ein Auto (bzw. über einen Führerschein) verfügen oder aus persönlichen Gründen darauf verzichten wollen.</p> <p>Die Haltestellen stellen hierbei die räumliche Schnittstelle dar. Sie sollen in akzeptabler Fuß- oder Fahrradentfernung von den Wohn- und Zieladressen im Stadtgebiet liegen (siehe Qualitätsziel 4.1) und müssen so gestaltet sein, dass man umweg- und barrierefrei hin gelangen kann, während des Wartens sicher und vor Witterungseinflüssen geschützt ist sowie gut über das Verkehrsangebot informiert wird.</p>
Indikatoren	<p>Mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet mit Witterungsschutz, Sitzmöglichkeiten und ergänzenden Ausstattungselementen, bezogen auf die Gesamtheit der ÖPNV-Haltestellen im Stadtgebiet [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen • Anteil der Haltestellen mit umweg- und barrierefreien Zugängen, bezogen auf die Gesamtheit der vorhandenen Zugänge zu Haltestellen, jeweils vom nächst gelegenen Parkplatz, Gehweg und vom anderen Bahn- / Bussteig aus betrachtet [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen
Leitlinie	LÖ 8 ♦ Der ÖPNV soll im Straßenraum präsent sein. Dazu gehört ein moderner Ansprüchen und technischen Standards genügender Fahrzeugpark ebenso wie eine repräsentative, komfortable Gestaltung der Haltestellen. Bushaltestellen sollen in der Regel als Haltestellenkap ausgebildet werden.

Zielbereich 4: Förderung des öffentlichen Personenverkehrs	
Qualitätsziel	4.4 ÖPNV-freundliches Klima
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Kundenfreundlichkeit im Hinblick auf Informationen, Tarife, Reisekomfort etc. ist – neben einer guten Verfügbarkeit und Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem motorisierten Individualverkehr – eine grundlegende Bedingung für eine hohe Nachfrage bei den öffentlichen Verkehrsmitteln. Während gute, leicht zugängliche Informationen und eine verständliche Tarifstruktur für unregelmäßige ÖPNV-Nutzer wichtig sind, wünschen regelmäßige Nutzer vor allem ein günstiges Zeitkartenangebot, beispielsweise als Jobticket für Berufspendler oder als übertragbare Abo-Karte für Familien („Zweitwagen“).</p>
Indikatoren	<p>Messbarer Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl verkaufter Jobtickets, bezogen auf die Anzahl der Beschäftigten im Stadtgebiet [%] Zielwert: 100 %; Anwendungsebene: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame

Noch Qualitätsziel 4.4 ÖPNV-freundliches Klima	
	<p>Einzelmaßnahmen (z.B. Umsetzung eines standortbezogenen Mobilitätsmanagementkonzeptes für ein Gewerbegebiet).</p> <p>Ergänzende beschreibende Indikatoren (Maßnahmendokumentation, ggf. einfache Statistiken):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Regelmäßige Informations- und Werbemaßnahmen, mit besonderen Maßnahmen zur Einführung neuer Angebotsbausteine im ÖPNV (Linien, Fahrzeuge, Tarife, Fahrpläne etc.) • Mobilitätsmanagement für Betriebe, Verwaltungen und Dienstleister (Jobticket etc.) • Mobilitätsberatung für ÖPNV-Nutzer • Herausgabe spezieller Taschenfahrpläne an die Haushalte im Stadtgebiet sowie an Pendler <p>Spezielle Angebote des Handels für ÖPNV-Kunden (z. B. ÖPNV-Bonus, Hauslieferdienste)</p>
Leitlinien	<p>LÖ 9 ♦ Die großen Arbeitgeber im Stadtgebiet sollen gezielt zum Thema Jobticket angesprochen werden. Für kleinere Betriebe und Dienstleister soll eine Organisationsform gefunden werden, die auch deren Beschäftigten einen Zugang zum Jobticket eröffnet.</p> <p>LÖ 10 ♦ Werbe- und Servicemaßnahmen der ÖPNV-Betreiber für ihre Kunden im Stadtgebiet sollen von kommunaler Seite gezielt angeregt und unterstützt werden. Dazu zählt auch die organisatorische Unterstützung von Angeboten zur Mobilitätsberatung.</p>

Zielbereich 5: Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	
Qualitätsziel	5.1 Flüssiger Verkehr auf Hauptverkehrsstraßen bei niedrigem Geschwindigkeitsniveau
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Ein niedriges Geschwindigkeitsniveau auf Hauptverkehrsstraßen vermindert in besonderem Maße die Lärmbelastung bzw. die Anzahl der Lärmbetroffenen, erleichtert Fußgängern das Überqueren der Straße, bietet Radfahrern mehr Sicherheit auf der Fahrbahn. Die Luftschadstoffbelastung kann nach derzeitigen Erkenntnissen ebenfalls leicht vermindert werden, wenn der motorisierte Verkehr gleichzeitig verstetigt werden kann, d. h. weniger Beschleunigungs- und Bremsvorgänge stattfinden; allerdings sind die wissenschaftlichen Aussagen hierzu noch widersprüchlich. Die Verkehrssicherheit wird durch niedrigere Fahrgeschwindigkeiten erhöht, vor allem kann dadurch bei Verkehrsunfällen die Anzahl und Schwere von Verletzungen deutlich verringert werden.</p> <p>Gleichzeitig führt es in vielen Bereichen, insbesondere in zentralen Ortslagen, zu einem flüssigeren Verkehrsablauf im MIV.</p> <p>Insgesamt verbessert sich damit für alle Verkehrsteilnehmer subjektiv das städtische „Verkehrsklima“, das Miteinander wird verträglicher.</p>
Indikatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der Hauptverkehrsstraßen (innerörtliches Grundnetz) mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h, bezogen auf die Gesamtlänge der Hauptverkehrsstraßen [%] <p style="margin-left: 20px;">Zielwert: 100 %; Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen</p> <p>Ergänzender beschreibender Indikator (Maßnahmendokumentation):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Signaltechnische, regelnde und organisatorische Maßnahmen zur Verstetigung des MIV auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau
Leitlinien	<p>LM 1 ♦ Das örtliche Straßennetz soll in Abhängigkeit von der Stadtstruktur und in Wechselwirkung mit den Netzen des Umweltverbundes funktional gegliedert werden.</p> <p>LM 2 ♦ Das Bündelungsprinzip soll eine sparsame Netzgestaltung unterstützen und empfindliche Bereiche entlasten.</p> <p>LM 3 ♦ Zur Verringerung der Umweltbelastungen und zur Erhöhung der Verkehrssicherheit ist ein stetiger Verkehrsablauf auf niedrigem Geschwindigkeitsniveau anzustreben bzw. durch flankierende Maßnahmen und konsequente Überwachung zu unterstützen.</p> <p>LM 4 ♦ Ausbaustandard und Gestaltung der Hauptverkehrsstraßen sind an der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen zu orientieren und hinsichtlich der Umweltbeeinträchtigung so schonend als möglich zu wählen.</p> <p>LM 5 ♦ Bei der Konzeption von Knotenpunkten, insbesondere bei der Lichtsignalsteuerung, sind die Belange des Umweltverbundes vorrangig zu beachten. Sofern möglich und sinnvoll sollen signalisierte Knotenpunkte durch Kreisverkehrsplätze ersetzt werden.</p>

Zielbereich 5: Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	
Qualitätsziel	5.2 Flächenhafte Verkehrsberuhigung in den Wohngebieten
Welche Bedeutung hat das Ziel?	Ein niedriges Geschwindigkeitsniveau auf innerörtlichen Straßen hat wie zuvor beschrieben vielfältige positive Wirkungen. Dies gilt in besonderem Maße für Wohngebietsstraßen. Hier ist ein flächenhafter Ansatz zur Verkehrsberuhigung durch Tempo 30-Zonen (ergänzt durch Verkehrsberuhigte Bereiche in Wohnstraßen mit besonderen Ansprüchen bezüglich Aufenthalt und Kinderspiel) wünschenswert, der die Funktion der Erschließungsstraßen für Fußgänger und Radfahrer, für Kinder und ältere Menschen, für Spiel, Aufenthalt und vielfältige soziale Kontakte wirksam unterstützt.
Indikatoren	<p>Mess- oder berechenbarer Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der innerörtlichen Straßen mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h oder weniger (30 km/h-Abschnitte in Hauptverkehrsstraßen, Tempo 30-Zonen, Verkehrsberuhigte Bereiche), einschließlich Fußgängerbereiche, bezogen auf die Gesamtlänge der innerörtlichen Straßen [%] <p>Zielwert: 100 %, Anwendungsebene: Gesamtstadt</p> <p>Ergänzende beschreibende Indikatoren (Maßnahmendokumentation, ggf. einfache Statistiken):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestaltungsmaßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität in Wohnstraßen, Bau von Minikreiseln etc. • Intensität der kommunalen Geschwindigkeitsüberwachung
Leitlinien	<p>LM 6 ♦ Die gesamtstädtische Ausweisung von Tempo 30-Zonen sichert die flächenhafte Verkehrsberuhigung im Erschließungsstraßennetz.</p> <p>LM 7 ♦ Ausbaustandard und Gestaltung von Erschließungsstraßen sind an der Verträglichkeit der Nutzungsansprüche untereinander und mit den Umfeldnutzungen zu orientieren und hinsichtlich der Umweltbeeinträchtigung so schonend als möglich zu wählen.</p> <p>LM 8 ♦ Die Einrichtung und Gestaltung von Verkehrsberuhigten Bereichen soll vorrangig dem Ziel der Sicherung und Ermöglichung von Aufenthaltsfunktionen und Kinderspiel in Wohnstraßen dienen. Dafür ist auch ein kostengünstiger Teilumbau mit weitgehender Beibehaltung von Asphaltfahrbahn (für Fahrspiele) und Bordern geeignet, wenn die Einfahrtsituation Kraftfahrern den Wechsel ausreichend verdeutlicht und die besonderen Funktionen des Verkehrsberuhigten Bereichs durch Baumbeete, Parkordnung, Sitz- und Spielelemente etc. sichtbar gemacht werden. Insbesondere Stichstraßen in Wohngebieten sind dafür geeignet.</p>
Zielbereich 5: Sicherung des notwendigen motorisierten Individualverkehrs	
Qualitätsziel	5.3 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im MIV
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Die Erreichbarkeit städtischer Ziele im MIV ist ein wichtiger Standortfaktor für unterschiedliche Zwecke: Bewohner, Besucher, Konsumenten (insbesondere in der Innenstadt) sowie Beschäftigte von auswärts ohne akzeptable ÖPNV-Verfügbarkeit brauchen Parkmöglichkeiten am Ziel ihrer Fahrt. Insbesondere Wohnen hat in allen Stadtbereichen – insbesondere <u>auch</u> in der Innenstadt – eine wichtige Basisfunktion (Stichworte: Belebung, Kaufkraftbindung etc.).</p> <p>Allerdings sind die unterschiedlichen Ansprüche differenziert zu behandeln. Bewohner sollen in Bereichen mit Parkraumdefizit („Nachfrageüberhang“) privilegiert werden, wenn private Abstellplätze nicht in ausreichender Anzahl vorhanden sind (zumindest für ein Fahrzeug je Haushalt). Die Parkraumnachfrage von Besuchern und</p>

Noch Qualitätsziel 5.3 Sicherung der Erreichbarkeit städtischer Ziele im MIV	
	<p>Konsumenten soll durch Parkraummanagement so gesteuert werden, dass sie in möglichst wenig störender Weise befriedigt wird und zugleich Parksuchverkehr vermeiden hilft.</p> <p>Insbesondere in der Innenstadt ist Parkraum ein kostbares Gut, daher sollen hier für Besucher und Konsumenten mit dem Auto angemessene Parkgebühren festgelegt werden.</p>
Indikatoren	<p>Mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten in der Innenstadt, bezogen auf einen stadtspezifisch definierten Zielwert [%] Zielwert: s.o.; Anwendungsebenen: Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen (z.B. Neubau von Parkierungsanlagen) • Anzahl der öffentlich zugänglichen Parkmöglichkeiten in der Innenstadt pro 10.000 Einwohner im Stadtgebiet [%] Zielwert: In einer Untersuchung Mitte der 90er Jahre ergab sich ein Wert von 20 Stellplätzen in der Innenstadt pro 1.000 Einwohner in der Gesamtstadt als statistische Untergrenze in Städten mit hoher Kaufkraftbindung (BAST 1998), Anwendungsebenen: Innenstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen (s.o.) <p>Ergänzende beschreibende Indikatoren (Maßnahmendokumentation, ggf. einfache Statistiken):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewirtschaftung der öffentlichen Parkmöglichkeiten auch außerhalb des Zentrums (Stichworte: kostendeckende Preise anstreben, Bewohnerprivilegierung einführen, ggf. Nachtparkgebühr) • Wirksamkeit der Parküberwachung
Leitlinien	<p>LM 9 ♦ Die qualifizierte Parkraumnachfrage (Bewohner, Wirtschaftsverkehr und Teile des Einkaufs- und Besucherverkehrs) und das Verträglichkeitspotenzial der betroffenen Straßenräume (inkl. Erschließungswege) sind maßgeblich für die Festlegung des Umfangs und die räumliche Zuordnung des öffentlichen Parkraumangebots.</p> <p>LM 10 ♦ Ein gesamtstädtisches Parkraummanagement ist ein wesentlicher Faktor zur Verkehrsvermeidung, zur Verkehrsverlagerung auf den Umweltverbund und zur Sicherung der qualifizierten Nachfrage. Parkraummanagement umfasst auch die verträgliche Erschließung des Parkraums.</p> <p>LM 11 ♦ Durch Bewirtschaftung des Parkraums soll der qualifizierten Nachfrage eine erhöhte Parkchance eröffnet, zugleich soll dadurch eine stadtverträgliche und wirtschaftliche Nutzung der vorhandenen Parkmöglichkeiten erreicht werden.</p> <p>LM 12 ♦ Ein Parkleitsystem ist ein sinnvoller Bestandteil des Parkraummanagements. Es soll Innenstadtbesucher auf kurzen Wegen im Hauptverkehrsstraßennetz zu den zentralen Parkmöglichkeiten führen und dadurch Parksuchverkehr, insbesondere in sensiblen Bereichen der Innenstadt und der angrenzenden Wohngebiete, vermeiden helfen.</p> <p>LM 13 ♦ Wichtiger Bestandteil des Parkraummanagements ist ein konsequent umgesetztes Überwachungskonzept.</p> <p>LM 14 ♦ Durch begleitende Informations- und Aufklärungsarbeit soll die Akzeptanz des Parkraummanagements gesteigert werden.</p>

Zielbereich 6: Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	
Qualitätsziel	6.1 Keine Gesundheitsgefährdungen und Schlafstörungen durch Verkehrslärm
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Anhaltend starker Verkehrslärm ist gesundheitsschädlich, führt zu Leistungsminierungen und beeinträchtigt in erheblichem Maße die Lebensqualität und das individuelle Wohlbefinden. Er beeinflusst über komplexe Wirkungen den gesamten Organismus. Bei andauernden Lärmbelastungen von mehr als 65 dB(A) am Tag und 55 dB(A) nachts treten verstärkt Stressreaktionen (z. B. Bluthochdruck) auf, die besondere Risikofaktoren für Herz-Kreislauf-Erkrankungen darstellen.</p> <p>Schlafstörungen bei geöffneten Fenstern treten bereits bei nächtlichen Außenschallpegeln von über 45 dB(A) auf.</p> <p>10-15 % der Bevölkerung sind besonders lärmempfindlich, darunter insbesondere auch ältere Menschen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Anteil älterer Menschen künftig noch deutlich zunehmen wird.</p> <p>Bei Dauerschallpegel oberhalb 55 dB(A) sind zudem Gespräche in normaler Lautstärke kaum mehr möglich, was die soziale Brauchbarkeit des Straßenraums deutlich herabsetzt.</p> <p>Entgegen häufig zitierten Wirkungsaussagen sind Veränderungen der Lautstärke auch unterhalb eines Minderungspegels von 3 dB(A) wahrnehmbar. Neuere Erkenntnisse belegen, dass Lärminderungen bereits ab etwa 1 dB(A) Pegeldifferenz wahrgenommen werden (ORTSCHEID / WENDE 2004). Das Festhalten an einem 3 dB(A)-Schwellenwert ist deshalb im Zusammenhang mit Lärminderungsmaßnahmen, beispielsweise Geschwindigkeitsbeschränkungen zum Lärmschutz in Straßen mit erheblicher Wohn- und Aufenthaltsfunktion, weder zielführend noch wissenschaftlich begründbar.</p>
Indikatoren	<p>Leitindikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Einwohner mit andauernder Verkehrslärmbelastung von mehr als 65 dB(A) tagsüber als Schwellenwert für Gesundheitsgefährdungen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Zielwert: 0 %, Anwendungsebenen: Gesamtstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen (z.B. Lärminderungsmaßnahmen im Hauptverkehrsstraßen) • Anteil der Einwohner mit andauernder Verkehrslärmbelastung von mehr als 55 dB(A) nachts als Schwellenwert für erhebliche Schlafstörungen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] Zielwert: 0 %, Anwendungsebenen: Gesamtstadt, Einzelmaßnahmen <p>Weitere mess- oder berechenbare Indikatoren*:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anteil der Einwohner mit andauernder Verkehrslärmbelastung von mehr als 55 dB(A) tagsüber als Schwellenwert für erhebliche Kommunikationsstörungen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] • Anteil der Einwohner mit andauernder Verkehrslärmbelastung von mehr als 45 dB(A) nachts als Schwellenwert für Schlafstörungen, bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%] <p>*Anmerkungen: Die Datenermittlung kann auch nach vereinfachten Verfahren erfolgen; vgl. z. B. MUNR BBG 1998 und MLUR BBG 2001. Verschiedentlich werden auch Vorschläge zur Anwendung der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV für Wohngebiete vorgeschlagen, die 59 dB(A) tags 6-22 Uhr und 49 dB(A) nachts 22-6 Uhr betragen.</p> <p>Anmerkung: Der Begriff „erheblich“ ist strittig. Er wurde hier umgangssprachlich verwendet und ist nicht unbedingt im Sinne des BImSchG zu interpretieren.</p>
Leitlinie	<p>LG 1 ♦ Alle verkehrlichen Maßnahmen sollen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die örtliche Lärmsituation geprüft werden. Insbesondere soll die Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 30 km/h und Nachtfahrverboten für Lkw in Straßen mit Wohnnutzung geprüft werden und im Falle der Umsetzung konsequent überwacht werden. Der Grund für die Regelung soll ggf. durch Zusatzschild „Lärmschutz“ für die Verkehrsteilnehmer nachvollziehbar gemacht werden.</p>

Zielbereich 6: Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	
Qualitätsziel	6.2 Keine Gesundheitsgefährdungen durch verkehrsbedingte Luftschadstoffe
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Die verkehrsbedingte Luftschadstoffbelastung nimmt zwar aufgrund fahrzeugtechnischer Entwicklungen langfristig ab, allerdings bleiben die Komponenten Schwebstaub (PM₁₀) und Stickstoffdioxid (NO₂) in den nächsten Jahren vielerorts weiterhin kritisch.</p> <p>Eine Zunahme der Belastung durch Schwebstaub (PM₁₀), der so fein ist, dass er in die Lungen eingeatmet werden kann, geht mit einem vermehrten Auftreten von Erkrankungen des Herz-Kreislauf-Systems und der Atemwege einher. Neuere Untersuchungen weisen darauf hin, dass dies hauptsächlich auf besonders feinen Staub (PM_{2,5}) zurückzuführen ist. Hohe Schadstoffbelastungen in der Außenluft erhöhen zudem das Risiko von chronischen Atemwegserkrankungen bei asthmapatienten Kindern, deren Anteil in den letzten Jahren weiter zugenommen hat und in Deutschland aktuell bei rund 14 % liegt.</p> <p>Einzelne Bestandteile der Außenluft wie beispielsweise (Diesel-)Ruß und Benzol sind krebserregend. Für solche Stoffe kann kein Schwellenwert angegeben werden, unterhalb dessen ein Erkrankungsrisiko nicht besteht.</p> <p>Der motorisierte Straßenverkehr ist in Bezug auf die Luftschadstoffbelastungen der maßgebliche Verursacher. Neue europäische Grenzwerte, die auch im Bundes-Immissionsschutzgesetz (22. BImSchV) festgelegt sind und teilweise schon ab 2005 gelten, setzen diesbezüglich hohe Standards.* Insbesondere die Grenzwerte für PM₁₀ werden in einigen stark befahrenen Hauptverkehrsstraßen auch mittelfristig kaum eingehalten werden können.</p> <p>* Der ab 1.1.2005 verbindlich geltende Tagesmittel-Grenzwert von 50 µg/m³PM₁₀ darf pro Jahr an höchstens 35 Tagen überschritten werden. Bei nachweislichen Überschreitungen werden in gefährdeten Bereichen / Straßenabschnitten spätestens dann genauere Untersuchungen notwendig werden, die auch Betroffenenanalysen umfassen sollen und in der Aufstellung von Maßnahmenplänen („Aktionsplan“) münden.</p>
Indikator	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der Einwohner mit einer kritischen Schwebstaubbelastung (PM₁₀), bezogen auf die Gesamtzahl der Einwohner [%]* <p style="margin-left: 20px;">Zielwert: 0 %, Anwendungsebenen: Gesamtstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen (z.B. straßenbezogene Maßnahmen im städtischen Luftreinhalteplan)</p>
Leitlinie	<p>LG 2 ♦ Im Zusammenhang mit der Frage verkehrsbedingter Luftschadstoffbelastungen soll der Schwerlastverkehr soweit möglich auf wenig sensiblen Straßen ohne Wohn- und Aufenthaltssituation gebündelt werden. Dazu soll ein Lkw-Routenkonzept entwickelt werden, das den Lkw-Verkehr in sensiblen Bereichen auf reinen Anliegerverkehr beschränkt.</p>

Zielbereich 6: Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	
Qualitätsziel	6.3 Keine getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Trotz anhaltender Rückgänge bei den Verkehrsunfällen verunglückt auf Deutschlands Straßen etwa jede Minute ein Mensch, etwa jede Stunde stirbt ein Mensch. Gleichzeitig nimmt die Invalidität infolge von Verkehrsunfällen zu, denn nicht nur die vielfältigen fahrzeugtechnischen, gesetzgeberischen und verkehrsplanerischen Maßnahmen, sondern auch die Verbesserungen im Rettungswesen und in der Unfallmedizin haben die Überlebenschancen bei Verkehrsunfällen deutlich erhöht.</p>

Noch Qualitätsziel 6.3 Keine getöteten und schwer verletzten Personen im Straßenverkehr	
	<p>Allgemeine Erkenntnisse zeigen, dass</p> <ul style="list-style-type: none"> – zu Fuß Kinder und ältere Menschen, auf dem Rad Kinder und Jugendliche am stärksten gefährdet sind, – Kinder weit überwiegend in ihrer Freizeit und wohnungsnah im Straßenverkehr verunglücken, – mit zunehmendem Lebensalter der Kinder Unfälle mit dem Fahrrad überwiegen, – Kinder andererseits auch deshalb immer seltener verunglücken, weil sie seltener draußen unterwegs sind (und teilweise auch von den Eltern ausgehend sein dürfen) als früher, – die einzelnen Velofahrer/innen in solchen Städten weniger stark gefährdet sind, wo insgesamt mehr Menschen Rad fahren. <p>Die volkswirtschaftlichen Kosten durch Verkehrsunfälle sind erheblich. Derzeit liegen sie in Deutschland bei mehr als 550.000 € im Todesfall und bei rd. 40.000 € für schwer Verletzte, ungeachtet des individuellen Leides, das jeder Unfall den Betroffenen und ihren Angehörigen bringt.</p>
Indikator	<ul style="list-style-type: none"> • Leitindikator: Anteil der jährlich im Straßenverkehr im Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Personen je 10.000 Einwohner [GT+SV/10.000 EW*a] <p>Zielwert: 0 Personen; Anwendungsebene: Gesamtstadt</p>
Leitlinien	<p>LG 3 ♦ Verkehrssicherheit soll gegenüber Schnelligkeit und Flüssigkeit im MIV den absoluten Vorrang haben. Eine umfassende Verkehrssicherheitsarbeit soll zum Schutz des Menschen (unabhängig von seiner Verkehrsmittelwahl), von Natur und Umwelt und zur Beseitigung der Hauptunfallursachen beitragen. Dies kann durch ein kommunales Verkehrssicherheitsprogramm unterstützt werden, an dem alle mit Verkehrssicherheitsaspekten befassten, lokalen Institutionen koordiniert mitarbeiten.</p>
Zielbereich 6: Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	
Qualitätsziel	<p>6.4 Beschränkung der vorhandenen Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß</p>
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Flächen, die dem Verkehr vorbehalten sind bzw. zu Verkehrszwecken versiegelt werden, gehen anderen wichtigen Funktionen verloren. Die betrifft insbesondere die Aspekte Stadtklima, Natur (Flora, Fauna) und Landschaft. Die Zunahme der Oberflächenversiegelung erhöht außerdem die Anforderungen an städtische Abwasseranlagen und führt zu größeren Schwankungen der Wasserführung in den natürlichen Fließgewässern.</p> <p>Der Verkehrsflächenbedarf ist in erster Linie eine unmittelbare Folge stadtplanerischer Leitbilder und Festlegungen und fällt um so höher aus, je flächenintensivere Siedlungsstrukturen realisiert werden. Einzelhausbebauung erfordert beispielsweise mehr Flächen zur Verkehrserschließung als verdichtete Reihenhausbebauung, Stadthauskonzepte oder Geschosswohnungsbau.</p> <p>Gleichwohl lässt sich auch in Bezug auf bestimmte Bebauungsstrukturen eine mehr oder weniger flächensparende Verkehrserschließung realisieren, mit sparsamen Erschließungsnetzen für den motorisierten Verkehr und sparsamen Straßenquerschnitten, die für die jeweils erforderliche Funktion ausreichen. Wohnstraßen erfordern beispielsweise deutlich geringere Querschnitte als Hauptverkehrsstraßen und lassen sich teilweise auch im Mischungsprinzip ausbauen, d. h. alle Verkehrsteilnehmer nutzen gemeinsam die gleiche Fläche (Verkehrsberuhigter Bereich).</p>
Indikator	<p>Mess- oder berechenbarer Indikator:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Straßenfläche pro Einwohner <p>Ziel-/Orientierungswert: In einzelnen Städten liegt diese Kenngröße je nach Siedlungsdichte bei 20-40 qm pro Einwohner (MLUR BBG 2001), Anwendungsebenen: Gesamtstadt, bedeutsame Einzelmaßnahmen</p>

Noch Qualitätsziel 6.4 Beschränkung der Verkehrsflächen auf ein notwendiges Maß	
	Ergänzender beschreibender Indikator (Maßnahmendokumentation): <ul style="list-style-type: none"> • Sicherung der städtischen Klimaschutzzonen
Leitlinien	<p>LG 4 ♦ Bei der Planung und dem Bau von Verkehrsinfrastruktur sollen durch sparsame Entwurfs- und Baustandards mit niedrigen Herstellungskosten und angemessenen Betriebs- und Instandhaltungskosten günstige Flächenbilanzen und eine größtmögliche Wirtschaftlichkeit erreicht werden.</p> <p>LG 5 ♦ Soweit möglich sollen Um- und Rückbaumaßnahmen von überdimensionierten Verkehrsanlagen zur Reduzierung der Oberflächenversiegelung genutzt werden.</p>
Zielbereich 6: Gesundheitsschutz und Ressourcenschonung	
Qualitätsziel	6.5 Sparsamer Energieverbrauch und verstärkte Nutzung regenerativer Energien im motorisierten Verkehr
Welche Bedeutung hat das Ziel?	<p>Neben der Schonung von natürlichen Energieressourcen (vor allem nicht regenerierbarer Energieträger Erdöl) spielen auch die Auswirkungen des Primärenergieverbrauchs auf Klima und Umwelt eine wichtige Rolle.</p> <p>Öffentliche Verwaltungen und Verkehrsunternehmen können diesbezüglich eine Vorbildfunktion und Vorreiterrolle übernehmen, beispielsweise durch Einsatz von kraftstoffsparenden und emissionsarmen Fahrzeugen oder durch Unterstützung von verkehrsreduzierenden Mobilitätsformen (z. B. Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr, Carsharing statt Zweitwagen etc.).</p>
Indikatoren	<p>Mess- oder berechenbare Indikatoren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Anzahl der gemeldeten Pkw pro 1.000 Einwohner [Pkw/1.000 EW] Orientierungswerte aus TV 1: 300 Pkw/1.000 EW in Großstädten, 400 Pkw/1.000 EW in Mittelstädten, 500 Pkw/1.000 EW in Kleinstädten / ländlichem Raum (UBA 2002), Anwendungsebene: Gesamtstadt • Anzahl der Carsharingteilnehmer pro 1.000 Einwohner, verglichen im Zeitverlauf bzw. in Relation der Carsharingteilnehmer zum Motorisierungsgrad der Einwohner Ziel- / Orientierungswerte liegen nicht vor, Anwendungsebene: Gesamtstadt
Leitlinien	<p>LG 6 ♦ Die Förderung einer stadt- und umweltfreundlicheren Kraftfahrzeugnutzung, beispielsweise durch Fahrgemeinschaften im Berufsverkehr und Autoteil-Initiativen als Ersatz für private Pkw-Haltung, soll fester Bestandteil der nachhaltigen Verkehrsentwicklungsplanung sein.</p> <p>LG 7 ♦ Der ÖPNV und kommunale Fuhrparks sollen langfristig auf lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge umgestellt werden. Entsprechende Bestrebungen der ÖPNV-Betreiber werden von kommunaler Seite unterstützt und durch entsprechende Entscheidungen in Bezug auf den städtischen Fuhrpark vorbildlich ergänzt.</p>

Zielbereich 7: Nachhaltige Planung, Beteiligung und Information	
Qualitätsziele	<p>7.1 Integrierte kommunale Planung unter Berücksichtigung der engen Zusammenhänge zwischen Stadtentwicklung, Verkehrsentwicklung und Umweltqualität</p> <p>7.2 Festschreibung von umweltverträglichen Bau- und Verkehrskonzepten in den Bebauungsplänen</p> <p>7.3 Regelmäßige Überprüfung der umgesetzten Siedlungs- und Verkehrskonzepte und Maßnahmen hinsichtlich der Zielerreichung in Bezug auf die festgelegten Handlungsziele</p> <p>7.4 Angemessene Beteiligung der Bevölkerung an Planungen und bei der Entscheidungsfindung</p> <p>7.5 Aktive Unterstützung und Förderung der Lokale Agenda 21-Aktivitäten durch die Kommunalverwaltung</p> <p>7.6 Eröffnung eines freien Zugangs zu wichtigen kommunalen Daten für alle interessierten Einwohner/innen</p>
Welche Bedeutung haben diese Ziele?	<p>Die grundlegende Bedeutung einer integrierten Planung betrifft den Wirkungszusammenhang, der mit „Verkehr folgt Flächennutzung“ umschrieben werden kann, d. h. Verkehr wird durch bestimmte Flächennutzungen sowie deren Lage und Zuordnung zueinander wesentlich bestimmt (z. B. Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsstätten, Einkaufs- und Versorgungszentren, Freizeiteinrichtungen etc.).</p> <p>Dies macht eine integrierte Planung sinnvoll und zugleich dringend notwendig, die diesen Wirkungszusammenhang anerkennt und zu gestalten beabsichtigt, damit motorisierter Verkehr möglichst vermieden oder auf weniger problematische Straßen verlagert werden kann. Sinnbild hierfür ist die „Stadt der kurzen Wege“ mit einem entsprechend hohen Anteil der Verkehrsarten der „Nahmobilität“ (zu Fuß gehen, Rad fahren und andere nicht-motorisierte Fortbewegungsarten).</p> <p>Das Ziel einer regelmäßigen Überprüfung der Zielerreichung im Zusammenhang mit verkehrs- und mobilitätsbezogenen Maßnahmenrealisierungen wird durch die regelmäßige und verbindliche Durchführung von Zwischenbilanzen zur Feststellung des jeweiligen Umsetzungsstandes der Verkehrsentwicklungsplanung auf Grundlage dieses Ziel- und Indikatorenkatalogs eingelöst. Dabei soll ein 5-Jahres-Turnus in Anlehnung an die Legislaturperiode des Stadtrats bzw. Kommunalparlaments angestrebt werden.</p> <p>Eine konsequente Umsetzung von wirksamen Formen der Information und Beteiligung sowie der Unterstützung von bürgerschaftlichen Eigenaktivitäten entspricht dem Nachhaltigkeitsaspekt einer Förderung des Verständnisses für die vorhandenen Wirkungszusammenhänge – hier zwischen Verkehr / Mobilität und Umwelt / Gesundheit / Lebensqualität – sowie einer Stärkung der Eigenverantwortlichkeit von Bürger/innen.</p>
Indikatoren	<p>Zu diesem Bereich wurden keine quantifizierbaren Indikatoren benannt. In Zwischenbilanzen soll zu den oben genannten Zielen eine verbale Dokumentation und Erörterung erfolgen.</p>