

Qualitätsziele und Indikatoren nachhaltiger Mobilität					
Zielbereiche		Ziele und Indikatoren			
Bereiche	Teilbereiche	Ziele		Indikatoren	
		verbal	quantitativ	D (differenzierte)	S (Screening-)
Verkehrssystem	Aufteilung Verkehrsfläche (Fuß, Rad, ÖV, MIV, Güterverkehr)	Ausgewogene Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche	? (siehe auch unter Umfeld)		
	Modal Split (EW, Pendler)	Umwelt - und stadtverträglicher Modal Split Hoher Anteil des Umweltverbundes am Modal Split (siehe auch unter Siedlungsstruktur)	?	Anteil des Umweltverbundes (einschließlich der MIV-Mitfahreranteile) am Modal Split und Abweichung vom Zielwert [%]. (siehe auch unter Siedlungsstruktur)	
	Verkehrsaufwand	Hohe Mobilität bei minimalem Verkehrsaufwand	?		
		<i>Etappenziel:</i> <i>Keine versteckte Subventionierung des MIV</i>	?		
		<i>Etappenziel:</i> <i>Konsumentennahe Lebensmittelproduktion zur Verkehrsvermeidung und -verlagerung vom MIV auf den Umweltverbund (zu Fuß, Rad, Bus)</i>	?		
	Infrastrukturanforderungen Fußverkehr (Netz, Querschnitt, Ausstattung, Regelung, ...)	Vollständiges, qualitativ hochwertiges Fußwegenetz mit Fußwegen ausreichender Breite	Gehwegbreiten: grundsätzlich 3,50 m, (größere Breiten (4,50 m bis 6,00m) bei wesentlicher Aufenthaltfunktion), mindestens 2,50 m,	Länge [km] und Anteil ([%], bezogen auf die Gesamtgehwegnetzlänge) der Gehwege (einschließlich der straßenunabhängigen Gehwege und der Verkehrsberuhigten Bereiche). (Orientierung an Funktion, Qualitätszielen und Mindeststandards)	Länge [km] und Anteil ([%], bezogen auf die Gesamtgehwegnetzlänge) der Gehwege (einschließlich der straßenunabhängigen Gehwege und der Verkehrsberuhigten Bereiche) mit einer Mindestgehwegbreite von 2,50 m (Hindernisfreie Gehwegbahn mindestens 1,50 m)
	Infrastrukturanforderungen Radverkehr (Netz, Querschnitt, Ausstattung, Regelung, ...)	Geschlossenes, qualitativ hochwertiges Netz für den Radverkehr mit Radverkehrsanlagen ausreichender Breite und ergänzenden Infrastruktureinrichtungen	Breiten für konventionelle Radwege : Einrichtungsradweg: 2,50 m Zweirichtungsradweg: 3,00 m	Länge [km] und Anteile ([%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge) der in der StVO definierten verschiedenen Radverkehrsanlagen (inklusive Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigten Bereiche). (Orientierung an Funktion, Qualitätszielen und Mindeststandards)	Länge [km] und Anteil ([%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge) des Radverkehrsnetzes (inklusive Tempo-30-Zonen und Verkehrsberuhigter Bereiche). (Orientierung an Qualitätszielen und Mindeststandards)
	Infrastrukturanforderungen ÖPNV (Netz, verfügbare Fahrbahnen, Haltestellen, Verknüpfungen, Einzugsgebiete, Erreichbarkeit...)	Herstellung und Sicherung eines ausreichenden qualitativen und räumlich gerecht verteilten ÖPNV-Angebots zur Gewährleistung gleicher Teilnahmechanancen	100-%ige Erschließung aller Ziel- und Quellpunkte Erschließungsradius einer Haltestelle innerörtlich in Innenstädten und Stadtteilzentren 150 m, in allen anderen Sielungsbereichen 300 m	Anteil der Einwohner (Hilfsweise der Siedlungsflächen) im 150 m-Haltestellenradius im Bereich von Innenstädten und Stadtteilzentren und im 300 m-Radius in allen anderen Siedlungsbereichen [%]	Anteil der Siedlungsfläche im 300 m-Haltestellenradius [%]
		Bereitstellung komfortabler Infrastruktureinrichtungen für den ÖPNV, sowie eines Informationssystems und moderner Fahrzeuge	?		
	Infrastrukturanforderungen Wirtschaftsverkehr (Netz, Ladezonen, ...)	Sicherung des Wirtschaftsverkehrs mit geringstmöglichen Fahleistungen und Umweltbelastungen	?		
	Infrastrukturanforderungen MIV (Querschnitt, Regelungen wie Tempolimit, Parken, LSA-Schaltungen, ...)		?		
Siedlungsstruktur	ÖPNV-Betrieb (Takt, Geschwindigkeit, Komfort, Kosten und Preise, Information)	Gute Erreichbarkeit von Orten zur Ausübung der Grunddaseinsfunktionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln in angemessener Zeit	Räumlich differenzierte Ziele für Fahrtenhäufigkeiten an Werktagen: Innenstädte der Metropolen: 5-Minuten-Takt Groß- und Mittelstädte: 10-Minuten-Takt Kleinstädte, Vororte von Groß- und Mittel-städten: 20-Minuten-Takt ländliche Regionen: 30-Minuten-Takt Ergänzung durch differenzierte Bedienungsmodelle	Noch offen. (Zahl der Haltestellenabfahrten je EW ?)	Einhaltung der im Qualitätsziel geforderten Taktfrequenzen [% der Linienlänge]
	Nutzungsmischung und -vielfalt, (Güter und Dienstleistungen, Sportanlagen, Naherholungsflächen, interkommunale Gewerbegebiete)	Nutzungsmischung bei der Neuplanung von Siedlungsflächen („Stadt der kurze Wege“)	Maximale Fußwegentfernung zu Orten der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs: 600 m (entspricht einer Gehzeit von ca. 10 Minuten)	Anteil der Einwohner [%] im 600 m-Einzugsbereich von Orten der Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs	Anteil der Siedlungsfläche [%] im 600 m-Einzugsbereich von Orten der Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs
	Motorisierungsgrad in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur	Unabhängigkeit der Mobilität vom PKW-Besitz	Anzahl angemeldeter Pkw/1000 EW: Großstädte bzw. Ballungsräume 300 Pkw, Mittelstädte und Großstadtvororte 400 Pkw, Kleinstädte und ländlicher Raum 500 Pkw	Anzahl Pkw/1000 Einwohner und Abweichung vom Zielwert [%]	
Umfeld und Gesundheit	Modal Split in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur	Umwelt - und stadtverträglicher Modal Split, Hoher Anteil des Umweltverbundes am Modal Split in Abhängigkeit von der Siedlungsstruktur	Anteil des Umweltverbundes am Modal Split (Binnenverkehr): Großstädte bzw. Ballungsräume 70 % Mittelstädte und Großstadtvororte 60 % Kleinstädte und ländlicher Raum 50 %	Anteil des Umweltverbundes (einschließlich der MIV-Mitfahreranteile) am Modal Split und Abweichung vom Zielwert [%].	
	Stadtbild, Gestaltung von Wegen und Plätzen, ausreichende Flächen für Aufenthalt, Kommunikation, Spiel, ...	Umfeldverträgliche Querschnittsgestaltung von Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion	Verhältnis der Breite von Fußweg, Radweg und Grünflächen zur Breite der Kfz-Verkehrsflächen in Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion von mindestens 1,0 (d. h. 1 : 1)	Länge [km] und Anteil ([%], bezogen auf die Gesamtlänge der Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion) der Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion mit einem Verhältnis der Breite von Fußweg, Radweg und Grünflächen zu Kfz-Verkehrsflächen von mindestens 1,0 (1 : 1)	
		Hoher Anteil Kfz-freier (Fußgängerzonen) und Kfz-armer Flächen (verkehrsberuhigter Bereiche)	?	Flächenanteile ([%], bezogen auf die Gesamtverkehrsfläche) der Verkehrsberuhigten Bereiche und der autofreien Straßen und Plätze	Länge [km] und Anteile ([%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge) der verkehrsberuhigten Bereiche und autofreien Straßen
	Begrünung, Kleinklima, Fauna, Flora	Straßenbäume und sonstige Grünelemente prägen den Charakter der Straße	15 Bäume (beidseitig) pro 100 m Straßenlänge		Länge [km] und Anteil ([%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge) der Straßen mit mindestens 15 Bäumen/100 m
	Lärmbelastung	Kein Verkehrslärm,		Anteil der Einwohner (Betroffene) [%] mit einer Lärmbelastung (Mittelungspegel, außen) unterhalb von	
	Schlaf	der Schlafstörungen verursacht	Immissionswerte (Mittelungspegel): ≤ 45 dB(A) nachts außen	45 dB(A) nachts (Schlafstörung),	
	Kommunikation	der die Kommunikation im Außenwohnbereich sowie im öffentlichen Straßenraum beeinträchtigt	Immissionswerte (Mittelungspegel): ≤ 55 dB(A) tags außen	55 dB(A) tags im öffentlichen Straßenraum (Kommunikationsbeeinträchtigung)	
	Gesundheit	der zu einem erhöhten Risiko von Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen kann	Immissionswerte (Mittelungspegel): ≤ 65 dB(A) tags außen	65 dB(A) tags (Gesundheitsgefährdung)	Anteil der Straßen mit Wohnnutzung mit einem DTV unter 2000 Kfz (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von über 30 km/h und höchstens 50 km/h) oder einem DTV unter 4000 Kfz (bei einer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nicht mehr als 30 km/h)
	Luftbelastung	Keine Gesundheitsgefährdung des Menschen durch		Anteil der Einwohner (Betroffene) mit einer Luftbelastung (Jahresmittelwert) unterhalb von	
	toxisch	bodennahes Ozon, Stickoxide und flüchtige organische Verbindungen.	Immissionswert (Jahresmittel): NO ₂ ≤ 1,9 µg/m ³	NO ₂ = 1,9 µg/m ³	
		<i>Etappenziel</i>	<i>Immissionswerte (Jahresmittel):</i> <i>NO₂ ≤ 25 (Großstädte, Ballungsräume)</i> <i>bzw. ≤ 10 µg/m³ (alle übrigen Kommunen)</i>	<i>NO₂ = 25 (Großstädte, Ballungsräume)</i> <i>bzw. 10 µg/m³ (alle übrigen Kommunen)</i>	
	kanzerogen	kanzerogene Luftschadstoffe			
		<i>Etappenziele</i>	<i>Ruß ≤ 0,8 µg/m³</i>	<i>Ruß = 0,8 µg/m³</i>	
			<i>Ruß ≤ 4,0 µg/m³</i>	<i>Ruß = 4,0 µg/m³</i>	
	Sicherheit (gesamt und verkehrsmittelabhängig)	Erhalt von Gesundheit und Unversehrtheit	Keine Unfallopfer im Straßenverkehr	Zahl der schwerverletzten Verkehrsopfer je 1000 Einwohner Zahl der getöteten Verkehrsopfer je 1000 Einwohner	
		<i>Etappenziel:</i> <i>Komfortable und sichere Querbarkeit aller innerörtlicher Straßen</i>	?	Länge [km] und Anteil ([%], bezogen auf die Gesamtlänge des Straßennetzes) der Straßen mit sicherer und komfortabler Querbarkeit	
		<i>Etappenziel:</i> <i>Sicherheitsverträgliche Kfz-Geschwindigkeiten</i>	<i>zulässige Höchstgeschwindigkeit</i> <i>grundsätzliche ≤ 30 km/h</i> <i>auf allen (innerörtlichen, angebauten) Straßen</i>	<i>Länge [km] und Anteile ([%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge)</i> <i>der Tempo-30-Straßen und der Verkehrsberuhigten Bereiche</i>	
	Kfz-Menge, ruhend/fließend	Verträgliche Kfz-Menge, ruhend/fließend	?		
	Verträgliche Kfz-Geschwindigkeiten	Stadtverträgliche Geschwindigkeiten auf allen Innerortsstraßen	zulässige Höchstgeschwindigkeit grundsätzliche ≤ 30 km/h auf allen (innerörtlichen, angebauten) Straßen	Länge [km] und Anteile ([%], bezogen auf die Gesamtstraßennetzlänge) der Tempo-30-Straßen und der Verkehrsberuhigten Bereiche	
Ressourcen (Energie, Boden, Natur, Klima)	Energieverbrauch	Sparsamer Umgang mit nicht erneuerbarer Energie	?	Verkaufter Kraftstoff [t/EW und Jahr] (insgesamt oder differenziert nach Otto- und Diesellokraftstoff) im Gebiet der zu untersuchenden Kommune	
	Flächeninanspruchnahme	Sparsamer Umgang mit Bodenfläche	Fahrbahnfläche pro Einwohner ≤ 7 m ²	Fahrbahnfläche pro Einwohner im Vergleich zum Qualitätsziel (7 m ² /EW)	Straßenlänge pro Einwohner [km/EW] (z. Z. kein Qualitätsziel angebbar)
		<i>Etappenziel:</i> <i>Keine zusätzliche Flächeninanspruchnahme durch den Verkehr, „Ausbau vor Neubau“ und „Ausgleich von Neubau durch Rückbau“</i>	<i>Neubau (Neuversiegelung) zu Rückbau (Entsiegelung)</i> <i>im Verhältnis 1 : 1</i>		
	Flächenversiegelung	hoher Anteil unversiegelter Flächen	?	Versiegelungsgrad infolge Verkehrsinfrastruktur in % der Gesamtfläche (Siedlungsfläche)	
	Naturschutz	Einhaltung eines ausreichenden Abstandes von Verkehrsflächen zu wertvollen Biototypen und Schutzgebieten			
		Vernetzung von Freiflächen in ausreichender Größe und keine weiteren Zerschneidungen	?		
	Stoff- und Materialverbrauch	Verwendung von ressourcenschonenden Baustoffen bei der Anlage von Verkehrswegen und –flächen	Anteil an Recyclingmaterial an der Gesamtbaustoffmenge im Straßenoberbau 100 %		
	Klima	<i>Etappenziel Klimaschutz:</i> <i>Beitrag der Kommunen zum Klimaschutz bzw. zur Verringerung der CO₂-Emissionen</i>	25% CO ₂ -Minderung von 2000 bis 2025	CO ₂ -Emissionen [t/EW und Jahr] des Verkehrs	Verkaufter Kraftstoff [t/EW und Jahr] (insgesamt oder differenziert nach Otto- und Diesellokraftstoff, ggf. mit Berechnung der CO ₂ -Emission) im Gebiet der zu untersuchenden Kommune
	Verkehrsaufwand	Verträglicher Verkehrsaufwand	?		
Öffentlichkeitsbeteiligung		Leichter Zugang zu allen kommunalen Daten	?		
		Unterstützung und Förderung von Bürgerforen und Bürgervereinen der Lokalen Agenda 21 durch die Verwaltung	?		
		Mitwirkung der Bürger an Planung und Entscheidung	?		
Planung		Integrierte Stadt- Verkehrs- und Umweltplanung			
		Festschreibung umweltverträglicher Bau- und Verkehrskonzepte in Bebauungsplänen	?		