

Bericht
zur Gemeinsamen Konferenz
der Verkehrs- und Straßenbauabteilungsleiter der Länder (GKVS)
am 16./17. Oktober 2013 in Berlin
und zur Verkehrsministerkonferenz (VMK)
am 6./7. November 2013 in Suhl

**TOP 4.7/
TOP 4.4**

**Weitere Zusammenarbeit von Bund und Ländern zu nachhaltiger
Entwicklung – Nachhaltigkeitsindikatoren**

Anlage: Berichtssammlung: Arbeiten mit Nachhaltigkeitsindikatoren im Bereich Verkehr

Die Chefinnen und Chefs der Staats- und Senatskanzleien der Länder (CdS) haben in ihrem Ergebnisprotokoll vom 15. November 2012 die zuständigen Fachministerkonferenzen, darunter auch die VMK, gebeten, die Arbeiten an der Vereinbarung gemeinsamer Länder-Nachhaltigkeitsindikatoren fortzusetzen und der CdS darüber bis zur CdS-Konferenz am 16. Mai 2013 zu berichten.

Durch ein Missverständnis wurde das Thema Nachhaltigkeitsindikatoren erst jetzt auf die Tagesordnung von GKVS und VMK gesetzt.

Der GKVS-Arbeitskreis „Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten“ (AK VEUA) hat sich bereits zur GKVS und VMK im Frühjahr 2010 mit dem Thema „Gemeinsame Länder-Nachhaltigkeitsindikatoren“ befasst. Damals war kein einheitliches Meinungsbild herbeizuführen.

Aufgrund der Erfahrungen aus dem Jahr 2010 wurden die AK VEUA-Mitglieder bzgl. des neuen CdS-Auftrags dazu eingeladen, ihre Erfahrungen mit Nachhaltigkeitsindikatoren im Bereich Verkehr vorzustellen, ohne sich bereits auf gemeinsame Indikatoren verständigen zu müssen. Dieser Einladung sind Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Thüringen gefolgt.

Die Länderbeiträge sind der Berichtssammlung in der Anlage zu entnehmen und zeigen erneut eine große Spannweite im Umgang mit Indikatoren.

Berichtssammlung: Arbeiten mit Nachhaltigkeitsindikatoren im Bereich Verkehr

Die Chefinnen und Chefs der Staats- und Senatskanzleien der Länder haben die zuständigen Fachministerkonferenzen, darunter auch die Verkehrsministerkonferenz, gebeten, die Arbeiten an der Vereinbarung gemeinsamer Länder-Nachhaltigkeitsindikatoren fortzusetzen und ihnen darüber zu berichten.

Im Rahmen des GKVS-Arbeitskreises „Verkehrsträgerübergreifende und EU-Angelegenheiten“ (AK VEUA) hat daraufhin das Vorsitzland Bayern – in Abstimmung mit den AK VEUA-Mitgliedern – die Länder eingeladen, ihre Erfahrungen mit Nachhaltigkeitsindikatoren im Bereich Verkehr vorzustellen. Dieser Einladung sind Bayern, Berlin, Brandenburg, Bremen, Hessen, Niedersachsen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz, Sachsen und Thüringen gefolgt.

Die Berichte der einzelnen Länder in alphabetischer Reihenfolge nach Ländernamen sind den nächsten Seiten zu entnehmen.

Bayern

Nachhaltigkeit ist das Leitprinzip der Politik der Bayerischen Staatsregierung. Auch in der Verkehrspolitik spielt Nachhaltigkeit eine immer größer werdende Rolle. Als Kriterien dienen z. B.

- Flächenverbrauch: Ziel der Bayerischen Staatsregierung ist es, die Flächenneu-inanspruchnahme vor allem durch Verkehrsvermeidung oder Effizienzsteigerung bestehender Strecken zu vermindern.
- Luftqualität und Lärmbelastung: Diese werden regelmäßig untersucht. Sofern Grenzwerte überschritten werden, werden im Rahmen von Luftreinhalteplänen und Lärmaktionsplänen entsprechende Maßnahmen ergriffen.
- Barrierefreiheit: Die Behinderten-, Familien- und Seniorenpolitik wird auch in der Verkehrspolitik, z. B. beim barrierefreien Ausbau von Bahnhöfen, angemessen berücksichtigt.
- Verkehrssicherheit: Mit dem Verkehrssicherheitsprogramm 2020 „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ sollen bis zum Jahr 2020 die Zahl der Verkehrstoten im Vergleich zum Jahr 2011 um 30 % auf unter 550 sinken und die Gesamtzahl der Verkehrsunfälle und der Verletzten auf Bayerns Straßen weiter reduziert werden.

Darüber hinaus sind Nachhaltigkeitsindikatoren im Bereich Verkehr vor allem in Entscheidungs- und Bewertungsprozesse integriert:

- Vielfach wird bereits lange vor der gesamtwirtschaftlichen Bewertung in den ersten Planungsüberlegungen insbesondere die Verlagerungswirkung vom Motorisierten Individual- auf den Öffentlichen Verkehr betrachtet und bildet eine wichtige Entscheidungsgrundlage.

Umweltfachliche Gesichtspunkte, die teils auch Überlegungen zum Flächenverbrauch einschließen, fließen spätestens im Zuge des üblicherweise durchzuführenden Planfeststellungsverfahrens zur Erlangung des Baurechts ein.

- Nachhaltigkeitsindikatoren sind im Bereich des Öffentlichen Verkehrs seit Langem fester Bestandteil der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahren, deren Ergebnis über die Förderwürdigkeit entscheidet.

Besonders zu nennen ist hier die Nutzen-Kosten-Ermittlung im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung (für große Verkehrsprojekte) und der Standardisierten Bewertung (insbesondere für kommunale Straßenbahn- und U-Bahn-Projekte und S-Bahn-Vorhaben). Beispielsweise sind die folgenden Indikatoren in der gesamtwirtschaftlichen Bewertung monetarisiert im Rahmen des Bundesverkehrswegeplans enthalten:

- vermiedene Abgasemissionen PKW/LKW,
 - Bilanz der CO₂-Emissionskosten,
 - eingesparte Betriebskosten der Verkehrsträger (auch im Sinne der Optimierung der Verkehrsintensität).
- Im Rahmen des Güterverkehrs können die Erhaltung von bestehenden Gleisanschlüssen oder Verlagerungsprojekten von der Straße auf die Schiene gefördert werden. Als Förderbedingungen können dabei CO₂-Einsparziele definiert werden.
- Bei der Projektförderung mit EU-Mitteln kommt eine Ex-Post-Bewertung anhand von Programmindikatoren zur Anwendung. Das Monitoring-System soll ebenfalls Zielabweichungen kontrollieren und mögliche Rückforderungen begründen.
- Im Luftverkehr
- spielen nach den gesetzlichen Vorgaben z.B. bei der Planfeststellung von Flugplätzen Nachhaltigkeitskriterien wie z.B. der Bedarf der Investition selbst bzw. auch der Flächenverbrauch im Rahmen der Planrechtfertigung eine Rolle.
 - gibt es bei den Landeentgelten, die einer Genehmigung unterliegen, emissionsabhängige Entgelte.
 - berücksichtigen die Flughäfen selbst, aber auch die Luftverkehrsgesellschaften Nachhaltigkeitskriterien in ihren Unternehmenskonzepten und machen dies auch publik.
Der Flughafen München hat z.B. das Unternehmensziel ausgegeben, bis zum Jahr 2020 CO₂-neutral zu wachsen. Der Klimaschutzstrategie ist ein eigenes Kapitel im Geschäftsbericht gewidmet.
Indikatoren wie Güter- bzw. Personentransportintensität werden aus Eigeninteresse von den Luftverkehrsgesellschaften bestimmt.
 - haben auch die Verbände das Thema aufgegriffen, z.B. die 4-Liter-Kampagne des Bundesverbands der Deutschen Luftverkehrswirtschaft.

Die Ausführungen zeigen, dass in Bayern im Bereich Verkehr mit Indikatoren gearbeitet wird, allerdings nicht im Sinne einer Checkliste. Damit ist jedoch keine Absage an das Bemühen um eine nachhaltige Verkehrspolitik verbunden. Einzelfallbezogene Vorgaben für Projekte, aber auch Kontrollen, inwieweit Maßnahmen für eine nachhaltige Entwicklung überhaupt greifen, sind notwendig.

Eine länderübergreifende, nationale Indikatorenlösung ist dafür jedoch nicht das geeignete Instrumentarium: Langwieriger Abstimmungsaufwand, umfangreiche Berichts- und Statistikpflichten, die häufig fehlenden Eingriffsmöglichkeiten der Landespolitik in Verkehrsprojekte sowie die fragwürdige Aussagekraft der Endergebnisse machen eine gemeinsame Indikatorenlösung suboptimal. Es liegt im Ermessen eines jeden Landes, ob und wie es mit länderspezifischen Indikatoren respektive mit sog. Nachhaltigkeitschecks arbeiten möchte.

Berlin

Die Verkehrspolitik des Landes Berlin ist auf die Gewährleistung einer nachhaltigen Mobilität ausgerichtet. Nachhaltig bedeutet hierbei, bei der Sicherung der Mobilität von Menschen und Gütern die ökonomischen, ökologischen und sozialen Belange gleichberechtigt zu berücksichtigen. Geeignete Themenfelder zur Dokumentation dieser Entwicklungen sind:

- Ausgewählte Verkehrsdaten, Kosten und Finanzierung
- Umweltauswirkungen des Verkehrs
- Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und städtischer Raum

Die Dokumentation der Indikatoren erfolgt zum einen sektoral themenbezogen auf der Fachebene. Eine weitgehende Zusammenführung erfolgt u. a. über die alle zwei Jahre erscheinende Broschüre „Mobilität der Stadt – Berliner Verkehr in Zahlen“.

Nachfolgend werden die jeweils wichtigsten Indikatoren benannt.

- **Ausgewählte Verkehrsdaten, Kosten und Finanzierung**

Wesentliches Ziel der Berliner Verkehrsplanung ist die Stärkung des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖPNV) und hier insbesondere die Erhöhung **des Anteils der Wege, die zu Fuß und mit dem Rad zurückgelegt werden**. Der Umweltverbund ist insbesondere wegen seines geringeren spezifischen Energieverbrauchs und seiner geringeren Luft- und Lärmemissionen weniger umweltbelastend als der motorisierte Individualverkehr. Die **in Berlin** im Vergleich zu anderen Städten geringe private Motorisierung soll daher möglichst nicht steigen. Der Anteil der mit der Bahn und dem Binnenschiff transportierten Güter soll zunehmen. Die Kosten für den Erhalt und den Ausbau der Verkehrssysteme sollen im finanzierbaren Rahmen bleiben.

- **Umweltauswirkungen des Verkehrs**

Die Luftqualität in der Stadt soll besser werden. Die Anzahl schadstoffarmer Fahrzeuge soll erhöht werden und die Luftschadstoffgrenzwerte sollen stärker eingehalten werden. Berlins Beitrag zum Klimaschutz soll **auch im Verkehrsreich** zunehmen. Die CO₂-Emissionen des Verkehrs sollen reduziert und die ver-

kehrsbedingte Lärmbelastung soll gesenkt werden. Dies betrifft insbesondere die Anzahl der Personen, die gesundheitsgefährdenden Dauerbelastungen ausgesetzt sind.

Der Teilindikator Verkehrslärm ist definiert als Anzahl der betroffenen Personen, die einer Lärmbelastung oberhalb der gesundheitsrelevanten Schwellenwerte LDEN 65 dB(A) (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex für die allgemeine Belastung) und/oder LN 55 dB(A) (Nachtlärmindex für Schlafstörungen) ausgesetzt sind. Lärm entwickelt sich in Städten immer mehr zur hauptsächlichen Umweltbelastung. Die dominierende Lärmquelle ist dabei der Verkehrslärm, verursacht durch Kraftfahrzeuge, Straßen- und Eisenbahnen und den Flugverkehr. Nach den Befunden der Lärmwirkungsforschung steigt ab einer Dauerbelastung von 55 dB(A) nachts und 65 dB(A) tags das Risiko von Herz-Kreislaufkrankungen durch chronischen Lärmstress. Deshalb ist die Einhaltung dieser Werte anzustreben. In Berlin ist der Straßenverkehr die mit Abstand bedeutendste Lärmquelle (2006 gingen 83 % der Verkehrslärmbelastung darauf zurück, nachts waren es 81 %). Für die Gesundheit und die Lebens- bzw. Wohnqualität in der Stadt stellt der Grad der Lärmbelastung einen wichtigen Einflussfaktor dar. Das Land Berlin verfolgt daher nachdrücklich die Einhaltung der Lärmschwellenwerte. Zur Minderung der hohen Verkehrslärmbelastung wurde in Berlin erstmalig 2008 ein gesamtstädtischer Lärmaktionsplan vorgelegt. Hinsichtlich der einzuhaltenden Zielwerte hat sich das Land Berlin am Gutachten des Sachverständigenrats für Umwelt orientiert und zwei Maßnahmenstufen festgelegt:

1. Stufe: 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts – bei Überschreitung dieser Werte sollen prioritär und möglichst kurzfristig Maßnahmen zur Verringerung der Gesundheitsgefährdung ergriffen werden ;
2. Stufe: 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts – diese Werte wurden von der Lärmwirkungsforschung als gesundheitsrelevante Schwellenwerte ermittelt und dienen im Rahmen der Vorsorge als Zielwerte für die Lärminderungsplanung.

Wegen der insgesamt sehr hohen Verkehrslärmbelastung in Berlin ist eine Einhaltung dieser Werte aber nur langfristig erreichbar.

Der Teilindikator Luftbelastung ist als Jahresmittelwert der Konzentration von Stickstoffdioxid (NO₂) in µg/m³ an Berliner Hauptverkehrsstraßen definiert. Auch die Luftqualität ist ein entscheidender Faktor für die Gesundheit und die Lebensqualität. Die Belastung durch Stickstoffdioxid geht hauptsächlich auf Emissionen des Straßenverkehrs zurück. Besonders betroffen sind von dieser Luftbelastung

folglich Menschen, die an Berliner Hauptverkehrsstraßen wohnen. In Berlin liegt die Luftbelastung an verkehrsreichen Straßen deutlich über dem EU -Grenzwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel. Mit der Einführung der Umweltzone zum Luftreinhalteplan 2005 – 2010 und der damit verbundenen vorgezogenen Fahrzeugflottenenerneuerung konnte ein leichter Rückgang des lokalen Verkehrsbeitrags erreicht werden. Für die Wohnqualität in der Stadt, insbesondere auch an den besonders exponierten Hauptverkehrsstraßen, stellt die Reduktion der Belastung durch Luftschadstoffe ein besonders wichtiges Ziel dar. Die NO_2 -Belastung in Hauptverkehrsstraßen soll durch zusätzliche Maßnahmen, die in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2011 – 2017 festgehalten werden, erreicht werden. Neben der Verbesserung der Fahrzeugtechnik durch Erhöhung des Anteils von Fahrzeugen der Schadstoffklasse Euro 6, Förderung von Elektrofahrzeugen und vor allem Nachrüstung von Euro-4-Fahrzeugen mit Partikelfilter (Pkw und Lkw) und Entstickungssystemen (nur Busse und Lkw) soll eine Verlagerung von Verkehrsleistungen auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel erreicht werden. Eine Unterschreitung des Immissionsgrenzwertes für NO_2 von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ an verkehrsreichen Straßen bis 2015 ist nach dem bisherigen Entwicklungsverlauf nicht überall zu erwarten. Die Maßnahmen des Luftreinhalteplans 2012 – 2017 lassen jedoch eine deutliche Senkung der Länge der hoch belasteten Straßenabschnitte erwarten.

Der Teilindikator CO_2 -Emissionen ist definiert als die Gesamtmenge aller Kohlendioxid-Emissionen aus dem Primärenergieverbrauch (Erdgas, Braun- und Steinkohle sowie Mineralöle und Mineralölprodukte) in Berlin in Mill. Tonnen. Da eine CO_2 -Reduktion mit einer Verringerung des Verbrauchs emissionsintensiver fossiler Energieträger einhergeht, erlaubt dieser Indikator Rückschlüsse auf die Entwicklung des Energieträgereinsatzes (z. B. Reduzierung fossiler und Zunahme erneuerbarer Energien) und die Wirksamkeit von Energieeinspar- und -effizienzmaßnahmen. In Berlin ist die Gesamtmenge der Kohlendioxid-Emissionen aus dem Primärenergieverbrauch rückläufig. Zwischen 1990 und 2009 sanken die CO_2 -Emissionen aus dem Primärenergieverbrauch von 26,9 Mill. Tonnen auf 18,0 Mill. Tonnen ab. Eine nachhaltige Entwicklung hat zum Ziel, die bereits erkennbaren Trends des Klimawandels zu verzögern und möglichst zu stoppen bzw. die konkreten Wirkungen klimatischer Veränderungen zu mildern. Um einen erheblichen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele zu leisten, hat der Senat von Berlin im Juli 2008 ein Klimapolitisches Arbeitsprogramm beschlossen, das auf eine Reduzierung der CO_2 -Emissionen von mehr als 40 % bis 2020 gegenüber 1990 zielt. Hält der gegenwärtige Rück-

gang der CO₂-Emissionen an, ist dieses Ziel realistisch. Als Mitglied des Klimabündnisses hat sich Berlin außerdem zu einer Halbierung der Pro-Kopf Emissionen um 50 % bis 2030 verpflichtet. Als langfristiges Ziel wird in dem Berliner Energiekonzept 2020 eine Reduzierung der CO₂-Emissionen von 85 % bis 2050 festgesetzt. Das Erreichen des Reduktionszieles von 50 % der Pro-Kopf-Emissionen bis 2030 ist möglich, wenn die bisherige Entwicklung fortgesetzt wird. Um im Verkehrssektor den Klimaschutzpolitischen Anforderungen durch eine deutliche Verringerung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu entsprechen, muss die Nachfrage im sog. Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr) erhalten und durch entsprechende Verlagerungen vom motorisierten Individualverkehrs (MIV) ausgeweitet werden. Von 1998 zu 2008 ging der Anteil des MIV bereits von 38 auf 32% zurück, gleichzeitig stieg der Anteil des Fahrradverkehrs von 10 auf 13%. Auf Grundlage verkehrspolitischer Konzepte und Planwerke (Stadtentwicklungsplan Verkehr, Nahverkehrsplan, Radverkehrsstrategie) sowie gezielter Investitionsstrategien in verbesserte Infrastruktur strebt das Land Berlin weitere Verlagerungen vom MIV zum Umweltverbund an und hält eine Steigerung des Radverkehrsanteils am Modal Split auf 18 bis 20 % und des ÖV von aktuell 27% auf 30% im Jahr 2025 für möglich. Eine Wirkungsabschätzung im Rahmen der Erarbeitung des Stadtentwicklungsplans Verkehr (StEP Verkehr) hat ergeben, dass bei einer Umsetzung allein der im Verkehrsmodell abbildbaren Maßnahmen des StEP Verkehr bis 2025 eine Reduktion der CO₂-Emissionen im Hauptverkehrsstraßennetz um ca. 40% erreicht werden kann.

- **Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und städtischer Raum**

Die Verkehrssicherheit soll steigen: Sowohl die Anzahl der Verkehrsunfälle als auch die der verunglückten Personen sollen sinken. Ein wichtiger Baustein ist die Gewährleistung der Mobilität für alle Verkehrsteilnehmer/innen. Die Anzahl der barrierefrei gestalteten Bahnhöfe soll steigen. Die zulässige Kfz-Geschwindigkeit muss sich der städtischen Umgebung anpassen.

Zum Teilindikator Verkehrssicherheit wird 8 Jahre nach dem ersten Berliner Verkehrssicherheitsprogramm zurzeit ein neues Programm auf den Weg gebracht, das auf den Zielhorizont 2020 gerichtet ist. Danach soll die Anzahl der bei Verkehrsunfällen im Berliner Stadtgebiet getöteten und schwer verletzten Menschen bis Ende 2020 gegenüber dem Bezugsjahr 2011 um 30 % verringert werden. Die vorgesehenen Maßnahmen sind in erster Linie auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit für den Rad- und Fußverkehr ausgerichtet, denn Radfahrer und

Fußgänger sind in Berlin besonders großen Gefahren ausgesetzt (von 42 Verkehrstoten in Berlin im Jahr 2012 - ein historischer Tiefstand seit 1949 - waren 17 Fußgänger und 15 Fahrradfahrer). Darüber hinaus sind Maßnahmen vorgesehen, die darauf hinwirken, dass sich die zulässige Kfz-Geschwindigkeit – auch auf Hauptverkehrsstraßen – verstärkt nach der städtischen Umgebung und den dortigen Straßenrandnutzungen richtet.

Im Kontext zur Barrierefreiheit hat der steigende Anteil älterer und mitunter in ihrer Mobilität eingeschränkter Menschen an der Berliner Bevölkerung Auswirkungen auf die Verkehrspolitik des Landes Berlin der nächsten Jahrzehnte. Die Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse auch für diesen Personenkreis ist ein wichtiges Ziel. Der Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr von 2011 beschreibt Konsequenzen bzw. Handlungserfordernisse und leitet daraus verschiedene Teilstrategien und Maßnahmen ab. Auch andere Planungsinstrumente der Berliner Verkehrspolitik gehen umfassend auf die Belange älterer Menschen ein (Nahverkehrsplan, Radverkehrsstrategie, Verkehrssicherheitsprogramm u.a.). Wesentliche Grundvoraussetzung zum Erhalt der Mobilität älterer Menschen ist die Barrierefreiheit des Berliner ÖPNV. Dieser wird schwerpunktmäßig seit 1992 so ausgebaut, dass er auch von in ihrer Mobilität beeinträchtigten Bürgerinnen und Bürgern genutzt werden kann. An dieser Zielsetzung wird auch künftig weiter festgehalten.

Im Kontext zum Teilindikator Städtischer Raum soll die Reorganisation des ruhenden Verkehrs (über Parkraummanagement und die Teilumwandlung von Parkplätzen für Ladezonen, breitere Gehwege etc.) einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums leisten. In dem Zusammenhang eröffnen sich erhebliche Chancen, die Nutzungs- und Aufenthaltsmöglichkeiten von Straßen und Plätzen zu steigern und die in der Vergangenheit für den Kfz-Verkehr bereitgestellten Flächen zum Teil für andere Nutzungen zurück zu gewinnen.

Brandenburg

Nachhaltigkeitscheck von EFRE geförderten Landesstraßen im Land Brandenburg

In den Jahren 2007/2008 wurde mit Fördermitteln des Bundesministeriums für Forschung und Bildung der Prototyp eines kommunalen Nachhaltigkeitschecks beispielhaft für die Bereiche Straße, Abwasser und Schulen entwickelt. Ziel des „ESYS-Entscheidungssystem zur Abschätzung des langfristigen Infrastruktur- und Flächenbedarfs“ war die Bewertung von Infrastrukturprojekten mit besonders hohen Folgekosten im Rahmen demographischer Veränderungen. Brandenburg war als einziges Land Modellregion zur Erprobung dieses Nachhaltigkeitschecks.

Auf Grundlage des Prototyps „ESYS“ ist in Brandenburg der Nachhaltigkeitscheck für die aus EFRE geförderten Landesstraßen ausgearbeitet worden. Methodisch beinhaltet der Nachhaltigkeitscheck „Landesstraßen“ allerdings neben den Zielen der Nationalen Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung auch die Ziele der Integrierten Verkehrspolitik des Landes Brandenburg.

Die Verknüpfung beider Zielebenen stellte die Grundlage der Bewertungskriterien des Nachhaltigkeitschecks „Landesstraßen“ und die hieraus abgeleiteten Indikatoren dar. Ziel war es, einen Indikatorsatz zu bilden, in dem jeweils ökologische, ökonomische und soziale Aspekte berücksichtigt wurden. Diese integrierte Herangehensweise ermöglichte die Beschränkung auf einen überschaubaren Kriterien- und Indikatorkatalog. Folgende Bereiche gingen in die Prüfsystematik ein:

	Kriterium	Indikatoren	Typ
1	Verkehrsbedeutung	Raumordnerische Verbindungsfunktion (Kategorie) + vergleichbarer Indikator für Radwege	Qual.
		Verkehrsstärke, statisch (KFZ/24 h)	Quant.
		Entwicklung der Verkehrsstärke (KFZ/24 h) von t0 - t20, dynamisch (%)	Quant.
2	Kosten	Summe der Herstellungs- und Folgekosten für Straßenversorgung pro EW und Jahr bezogen auf die Einkommenssituation des Landes (Euro)	Quant.
		Entwicklung der Folgekosten der Gebietskörperschaft pro EW von t0 - t20, dynamisch (%)	Quant.
3	Flächeninanspruchnahme	Flächenneuanspruchnahme (m ²) pro Einwohner, statisch	Quant.
		Entwicklung der SuV (m ²), statisch (%)	Quant.
		Entwicklung der Flächeninanspruchnahme (m ²) pro EW von t0 - t20, dynamisch (%)	Quant.
		Flächenzerschneidung	Qual.
		Versiegelungsgrad (%)	Quant.

	Kriterium	Indikatoren	Typ
4	Klima	Entwicklung der CO ₂ -Emission (vorher/nachher) (%)	Quant.
5	Schadstoff- und Lärm- belastung	Feinstaubbelastung (Tage mit mehr als 50 µg/m ³)	Quant.
		Stickoxide NO ₂	Quant.
		Lärmbelastung von Anwohnern mit mehr als 65db tagsüber	Quant.
		Lärmbelastung von Anwohnern mit mehr als 55db nachts	Quant.
6	Verkehrssicherheit	Reduzierung der Anzahl der Unfälle (Unfallschwerpunkt	Quant.
		Reduzierung der Unfälle mit Personenverletzungen	
		Reduzierung der Unfälle mit tödlich Verletzten	
7	Qualität des Straßennetzes	Straßenquerschnitt	Quant..
		Bauklasse (Kosten und Bodenbelastung)	Quant.
8	Mobilitätssicherung und Teil- habe	Anteil ÖPNV am Modal Split	Qual.
		Anteil Fahrradverkehr am Modal Split	Qual.
		Anteil Fußverkehr am Modal Split	Qual..
		Gendermainstreaming	Qual..
9	Stärkung von Zentren	Aufenthaltsqualität	Qual.
		Barrierewirkung	Qual.
		Stadtraumqualität	Qual.
		Stadtökologische Effekte	Qual.
10	Steuerung und Akzeptanz	Integrierte, horizontale Koordination der Ämter	Qual.
		Vertikale Koordination der Ämter	Qual.
		Regionale Kooperation	Qual.

Der Nachweis der Handhabbarkeit und der Praxistauglichkeit erfolgte in einer zwei-stufigen Erprobungsphase. Hiervon wurden in einem ersten Schritt 137 Maßnahmen durch den Nachhaltigkeitscheck überprüft. Davon waren 105 Straßenmaßnahmen, 26 Maßnahmen bezogen sich auf straßenbegleitende Radwege und 6 Maßnahmen waren Brückenwerke. Hierunter befanden sich sowohl Erhaltungs- Um- und Ausbau- als auch Neubaumaßnahmen. Die geografische Verortung der verschiedenen Maß-nahmen war über das ganze Land Brandenburg verteilt. Der Schwerpunkt der Maß-nahmen lag im peripher gelegenen Raum (67,9%); 31,1 % der Maßnahmen befanden sich im engeren Verflechtungsraum.

Durch den Praxistest wurde deutlich, dass es Verkehrsmaßnahmen gab, die durch den Nachhaltigkeitscheck nicht abgedeckt waren, z.B., die nicht in ein klassisches Raster Radweg oder Straße passen – z.B. Kreisel und reine Brückenbauwerke. Auch

die Eingabe von Vorhaben, die sich aus mehreren Bautypen zusammensetzen, konnte anfangs im Tool noch nicht befriedigend gelöst werden (z.B. eine Straße zusammen mit einem Radweg). Ein weiteres Problem stellten die in den Förderanträgen vorhandenen Daten dar, die für die Eingabe in den Check zunächst nicht ausreichend waren. Aus diesem Grund erfolgte eine kontinuierliche Weiterentwicklung, um die Praxistauglichkeit herzustellen. Inzwischen wird der Nachhaltigkeitscheck bei jedem EFRE-geförderten Projekt angewandt. Bis August 2013 wurde der Check bei 225 Maßnahmen durchgeführt.

Bremen

▪ Verkehrssicherheit

Aufbauend auf dem - in Erarbeitung befindlichen – Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2025 (VEP) wird als Schwerpunktmaßnahme ein integriertes Verkehrssicherheitskonzept entwickelt. Durch dieses wird eine Reduzierung der Verkehrstoten um 40 % bis zum Jahr 2020 im Vergleich zum Jahr 2010 angestrebt, wie von der EU-Kommission empfohlen. Es soll auch ein realistisches Ziel zur Senkung der Schwerverletzten entwickelt und festgelegt werden. Darüber hinaus wird sich das Konzept an der grundsätzlichen Zielsetzung orientieren, für Bremen die Realisierung der „Vision Zero“ anzustreben.

▪ Verkehrslärm

Zur Vermeidung von Gesundheitsgefährdungen durch Verkehrslärm wurden für die Aktionsplanung die Auslöseschwellenwerte LDEN 65 dB(A) und LNight 55 dB(A) in der Stadtgemeinde Bremen festgelegt. Bei den Auslöseschwellenwerten handelt es sich um Werte, bei deren Erreichen die Stadtgemeinde Bremen sich selbst bindet, eine lärmindernde Planung durchzuführen und ggf. Maßnahmen zu ergreifen, die eine Lärminderung bewirken. Diese Werte sollen in zwei Stufen erreicht werden:

- Stufe 1: Um eine möglichst zeitnahe Entlastung der höher belasteten Gebiete sicherzustellen, wurde im noch gültigen Aktionsplan 2008 in der jetzigen ersten Stufe das Wertepaar 70 dB(A) tags / 60 dB(A) nachts angewendet.
- Stufe 2: Das niedrigere Wertepaar 65 dB(A) tags / 55 dB(A) nachts wird vsl. ab dem Jahr 2013, wenn ein aktualisierter Lärmaktionsplan gegenüber der EU vorzulegen ist, Anwendung finden. Auslöseschwellen sind keine einzuhaltenden Grenzwerte, sondern Wertepaare, die eine Prüfung auf mögliche Lärminderungspotentiale auslösen.

▪ CO₂-Emissionen im Verkehrssektor

Der Senat verfolgt das Ziel, die bremischen CO₂-Emissionen bis 2020 um mindestens 40 % gegenüber dem Niveau des Jahres 1990 zu senken. Dieses Minderungsziel bezieht sich auf die CO₂-Emissionen, die durch den Endenergieverbrauch im Land Bremen (ohne Stahlindustrie) verursacht werden. Der Senat verweist in diesem Zusammenhang auch auf das Aktionsprogramm Klimaschutz 2010 und auf das

Leitbild Bremen 2020, die entsprechende Zielsetzungen für das Jahr 2020 bereits enthalten.

Für den Verkehrssektor zeigen die vorliegenden CO₂-Bilanzen von 1990 bis 2010 einen Rückgang der CO₂-Emissionen um 163.000 Tonnen (minus 10 %). Die Anstrengungen zur Verkehrsverlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund aus ÖPNV, Fuß- und Radverkehr spiegeln sich hier wieder.

- Luftschadstoff-Emissionen im Verkehrssektor

Ziel ist die Einhaltung der Grenzwerte gemäß der Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe in der Luft (39. BImSchV). Im Luftreinhalte- und Aktionsplan Bremen (beschlossen 2006, teilaktualisiert 2011) sind die Ziele (Feinstaub 2011, Stickstoffdioxid möglichst 2015) festgeschrieben. Gemäß Richtlinie der EU (EG RL 96/62) sind Luftqualitätsziele zur Vermeidung bzw. Verringerung schädlicher Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt festgelegt und in der 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt.

Aufgrund der Tatsache, dass als Hauptverursacher an viel befahrenen Straßen der Verkehr identifiziert wurde, wurde zusätzlich im Jahr 2009 eine Umweltzonenregelung eingeführt, die zum Ziel hat, die Grenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid dauerhaft einzuhalten. Ab 1.7.2012 dürfen nur noch Kfz mit grüner Plakette die die Umweltzone einfahren. Ergänzend wurden Anträge zur Fristverlängerung für Feinstaub und Stickstoffdioxid an die EU gestellt. Die Fristverlängerung für Feinstaub wurde gewährt, für Stickstoffdioxid hingegen bislang nicht.

- Flächenverbrauch für Verkehrszwecke

Das Land Bremen, bestehend aus den beiden Stadtgemeinden Bremen und Bremerhaven, hat sich zum Ziel gesetzt, u.a. mit einer verstärkten Innenentwicklung die Flächeninanspruchnahme von einer „Vorratserschließung“ zu einer „bedarfsgerechten“ Erschließung zu überführen. Entsprechend gilt es, einen zusätzlichen Flächenverbrauch möglichst gering zu halten. Mit Ausnahme der Schließung des Autobahnringes um Bremen, dem Hafentunnel Cherbourger Straße in Bremerhaven, der Anbindung von Gewerbegebieten und Erschließungsmaßnahmen werden z. Zt. neue Straßen nicht geplant. Zusätzliche Möglichkeiten zur Reduzierung vorhandener Verkehrsflächen und deren Entsiegelung sind relativ gering.

Hamburg

Die Komplexität eines sektorspezifischen Kennzahlensystems, insbesondere hinsichtlich Datenverfügbarkeit, -pflege, Vergleichbarkeit und Belastbarkeit von Indikatoren, zeigt sich bspw. bei den von der Umweltministerkonferenz initiierten Arbeiten der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft „Klima, Energie, Mobilität – Nachhaltigkeit“ (BLAG KliNa: „Länderinitiative Kernindikatoren“ (LIKI)). Einige dieser 24 umweltbezogenen Nachhaltigkeitsindikatoren betreffen auch den Verkehrsbereich (u.a. Kohlendioxidemissionen Verkehr, Verkehrsleistung ÖPNV/GV, Luftqualität, Lärmbelastung, Flächenverbrauch).

Hamburg verfolgt im Verkehrsbereich viele Maßnahmenansätze zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrssystems und Verkehrsverhaltens. Eine explizite Nachhaltigkeitsstrategie oder Beschäftigung mit expliziten Nachhaltigkeitsindikatoren auf Landesebene existiert für den Verkehrsbereich jedoch nicht. Gleichwohl werden im Rahmen der relevanten Fachplanungen und der Beobachtung der Verkehrsentwicklung Kennwerte erfasst, die als Nachhaltigkeitsindikatoren in Betracht gezogen werden können. Verbunden damit sind jedoch stets erhebliche Unsicherheiten hinsichtlich der Repräsentativität und der Aussagekraft dieser Kennzahlen. Im Folgenden sind die vorhandenen und prinzipiell als Nachhaltigkeitsindikatoren in Frage kommenden Kennwerte aufgeführt.

Verkehrsentwicklung Personen- und Güterverkehr

Relevante Kennwerte stellen die Verkehrsentwicklungszahlen dar. Aus den regelmäßigen Aufzeichnungen der Verkehrsstärken im Hamburger Straßennetz ist erkennbar, dass die durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (DTVw) zwischen 2000 und 2010 um rund 5 % zurückgegangen ist und nunmehr das Niveau von 1990 wieder erreicht wurde. Grund hierfür ist die starke Abnahme des Verkehrs auf Stadtstraßen um rund 7 %. Auf den Autobahnen und an den Straßen an der Landesgrenze sind insgesamt im gleichen Zeitraum gleichbleibende Verkehrsstärken zu verzeichnen. Der dynamische Anstieg des Straßenverkehrs nach den Jahren der deutschen Wiedervereinigung ist damit gestoppt. Der beschriebene Trend gilt auch, wenn nur der Lkw-Verkehr betrachtet wird. Beim Lkw-Verkehr ist bemerkenswert, dass die Entlastung der City und der Kernstadt vom Lkw-Verkehr in den letzten Jahren mit minus 20 bis 25 % sogar noch deutlicher ausfällt als beim gesamten Kfz-Verkehr. Spiegelbildlich stieg der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen um fast 30 %. Das Radverkehrsaufkommen in Hamburg wird jährlich an 38 sogenannten Fahrradpegeln gemessen. Auch unter Berücksichtigung der Streuung der Jahreswerte z. B. auf Grund der Wit-

terung zeigt die aus diesen Pegelmessungen resultierende Kurve einen seit Jahren ansteigenden Trend. Im Vergleich zu dem Wert von vor 20 Jahren ist das Radverkehrsaufkommen an diesen Pegeln um rund 80% gestiegen.

Das Rückgrat des Personenverkehrs in einer modernen Metropole ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV). Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) hat in den letzten Jahren einen starken Kundenanstieg von 580,3 Mio. Fahrgästen in 2005 auf 717,2 Mio. in 2012 verzeichnet. Er zählt damit heute mit einem regionalen Bedienungsgebiet von 8.700 km² in drei Bundesländern zu den größten Verkehrsverbänden Deutschlands. Mit fast 750.000 Stammkunden (Zeitkarteninhaber) leistet der Verbund einen wesentlichen Beitrag für eine umwelt- und klimafreundliche Gestaltung des städtischen und regionalen Verkehrs. Mit dieser Steigerung liegt die Nachfrageentwicklung deutlich über der bundesweiten Entwicklung der im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierten Verkehrsunternehmen. Neben Anstiegen der Fahrgastzahlen in den Jahren 2003 und 2005, die auf Verbundraumerweiterungen in der Metropolregion Hamburg zurückzuführen sind, lässt sich im Zeitraum von 2005 bis 2012 ein verstetigter Fahrgastzuwachs von jährlich rund 2-3 % im HVV feststellen.

Für Hamburg relevant sind auch die Entwicklungen des Seegüterumschlags und des Luftverkehrs. In Hamburg als einem der größten und wichtigsten europäischen und internationalen Hafenstandorte ist der Umschlag des Hamburger Hafens in den letzten Jahren fast stetig gewachsen. Der Hamburger Hafen erreichte im Jahr 2012 einen Seegüterumschlag von 130,9 Millionen Tonnen (- 1,0 %), nach 132 Millionen Tonnen im Jahr 2011 (+ von fast 10 % ggü. 2010). Im Jahr 2008 lag der Umschlag bei 140,4 Mio. t, ging 2009 krisenbedingt auf 110,4 Mio.t zurück und hat seitdem wieder stetig zugenommen (zum Vergleich 2002 97,6 Mio. t.). Auch die Seeverkehrsprognose des Bundes bestätigt, dass Hamburgs Umschlag weiterhin dynamisch wachsen wird.

Hamburg ist zudem (gemessen am Passagieraufkommen) unter den 16 deutschen Verkehrs-flughäfen der fünftgrößte insgesamt. Von ca. 12,8 Mio Passagieren 2008, einem leichten Rückgang 2009, lag das Aufkommen des Hamburger Flughafens 2012 bei 13,7 Mio. Passagieren.

Desweiteren sind Kennwerte zur Entwicklung des Mobilitätsverhaltens relevant. In der MiD 2002 und 2008 wurde jeweils der Modal Split für von den Hamburgerinnen und Hamburgern zurückgelegten Wege und Personenkilometer erfasst. Es zeigt sich, dass der wegebezogene MIV-Anteil von 47 auf 42 % zurückgegangen. Als Nachhaltigkeitsindikator ist neben dem wegebezogenen MIV-Anteil der auf Personenkilometer bezogene MIV-Anteil der aussagekräftigere Wert. Dieser lag in Hamburg im Jahr 2008 bei 66%.

CO₂-Emissionen

Hamburg hat auf Grundlage der MiD die CO₂-Emissionen der Alltagsmobilität der Hamburger Bewohnerinnen und Bewohner ermitteln lassen. Hier zeigt sich eine positive Entwicklung von 3,0 Mio. Tonnen CO₂ im Jahr 2008 auf 2,1 Mio. Tonnen CO₂ im Jahr 2008. Dies bedeutet bspw. für 2008 eine CO₂-Emission von 3,4 kg pro Person und Tag.

Für den Verkehrssektor liegen auch Anhaltswerte aus der umweltökonomischen Gesamtrechnung vor. Im Jahr 2008 wurden auf diesem Weg für den Verkehrssektor in Hamburg 4,21 und im Jahr 2010 4,23 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen ermittelt. Seit 2007 gibt es das Hamburger Klimaschutzkonzept 2007-2012. Dem Klimaschutzkonzept liegt das klare Ziel zu Grunde, die CO₂-Emissionen in Hamburg im Vergleich zu 2007 bis Ende 2012 um 2 Mio. Tonnen im Jahr zu reduzieren. Dieses Ziel konnte erreicht werden. Hiermit leistet Hamburg seinen Beitrag zur Erreichung der nationalen Klimaschutzziele: Reduzierung der CO₂-Emissionen um 40 % bis 2020 und um mindestens 80 % bis 2050, um die weltweite Erwärmung auf 2 Grad zu begrenzen. Aufbauend auf dem Klimaschutzkonzept 2007-2012 wird aktuell ein Masterplan Klimaschutz mit einem Aktionsplan 2020 erarbeitet. Dieser hat zum Ziel, bis 2020 die CO₂-Emissionen in Hamburg im Vergleich zu 2012 bis Ende 2020 um weitere 2 Mio. Tonnen im Jahr zu reduzieren.

Verkehrssicherheit

In Hamburg wird wie auch in anderen Ländern eine jährliche Unfallstatistik geführt. Nachdem 2010 mit 22 Verkehrstoten ein historischer Tiefststand verzeichnet worden war, starben 2011 und 2012 wieder mehr Menschen auf Hamburgs Straßen, es gab 34 bzw. 33 Verkehrstote. Die Zahl liegt damit auf dem Niveau von 2009. Mehr als die Hälfte der Verkehrstoten (18 von 33) waren Fußgänger. Gemessen an der Bevölkerungszahl starben in Hamburg 19 Menschen je 1 Mio. Einwohner. Die Hamburger Verkehrssicherheitsarbeit bewegt sich im Rahmen der übergeordneten Zielsetzungen der EU und des bundesdeutschen Verkehrssicherheitsprogramms. Inhaltliche Zielsetzung ist es, die Zahl schwerer Verkehrsunfälle und der Verunglückten im Straßenverkehr, insbesondere der Verkehrstoten, kontinuierlich zu senken. Hamburg setzt auf eine Kombination aus einer konsequenten Bekämpfung der Hauptunfallursachen durch Verkehrsüberwachung und eine umfangreiche Präventionsarbeit. Angefangen in den Schulen (Hamburg setzt u. a. mehr als 70 hauptamtliche Polizeiverkehrslehrer ein) über Zielgruppenprogramme bis hin zu umfangreichen Verkehrssicherheitsaktionen, die in Kooperation mit zahlreichen Partnern aus dem Forum Verkehrssicherheit kontinuierlich durchgeführt werden. Schwerpunkte liegen beim

Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere bei Kindern, Radfahrern und Senioren.

Flächenverbrauch

Aufgrund der Eigenart als Stadtstaat weist die Hamburger Siedlungsflächenstatistik im Vergleich zur Bundesstatistik einige Besonderheiten auf. Der Anteil der Siedlungsfläche an der Gesamtfläche ist im Vergleich zu Flächenländern naturgemäß hoch (2012: 59,8 %). Der Anteil der Verkehrsfläche an der Siedlungs- und Verkehrsfläche ist dabei seit Jahren konstant (2012: 20,9 %). Die Zuwächse der Verkehrsflächen in den einzelnen Jahren unterliegen in Hamburg – u. a. aus statistischen Gründen – starken Schwankungen. In der Rolle als Transitraum hat Hamburg aber – i. d. R. anlassbezogen für Verkehrsgroßprojekte (z. B. A 26) – auch weiterhin einen Flächenbedarf für Verkehrszwecke. Daher ist auch in Zukunft von einer Zunahme der Verkehrsfläche in Hamburg auszugehen. Dem 30-ha-Ziel für die Begrenzung der Siedlungsflächenzunahme kommt Hamburg – wie andere wachstumsstarke Ballungsräume auch – bevölkerungsproportional schon heute nach. Ein quantitatives Ziel für die weitere Begrenzung der Flächeninanspruchnahme verfolgt Hamburg daher nicht. Vor dem Hintergrund des schon hohen Anteils an Siedlungsfläche ist jedoch eine weitere Begrenzung des Siedlungsflächenwachstums geboten, um die verbliebenen urbanen Freiräume als Ausgleichsräume für die Bevölkerung zu erhalten. Generelles Leitbild für die Stadtentwicklung ist daher die Innenentwicklung, die z. B. durch Nachverdichtung und Aktivierung von Konversionsflächen auch zusätzlichen Bedarf an Verkehrsinfrastruktur in den Außenbereichen vermeidet. Aktuelle Großprojekte der Innenentwicklung sind beispielsweise die HafenCity oder das Projekt Mitte Altona, durch die ehemalige Hafen- bzw. Bahnflächen für eine zukunftsweisende Stadterweiterung nutzbar gemacht werden.

Verkehrslärm

Im Bereich Verkehrslärm besteht durch die Lärmkartierung ein gutes Monitoring-Instrument. Nach der EG-Umgebungslärmrichtlinie sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, Aktionspläne zur Regelung der Lärmprobleme und Lärmauswirkungen unter Mitwirkung der Öffentlichkeit zu erstellen. Die Belastungsschwelle, ab deren Erreichen Lärmschutzmaßnahmen in Betracht gezogen oder ergriffen werden sollen, stellen die Auslösewerte der Aktionsplanung zur Lärminderung – kurz: Lärmaktionsplanung (LAP) – dar. Da die Umgebungslärmrichtlinie keine Anhaltspunkte zu Auslösewerten enthält, hat das Umweltbundesamt entsprechende Empfehlungen entwickeln lassen. Hiernach sollten für den Straßen- und den Schienenverkehrslärm zwei Schwellenwerte von 65 dB(A) tags und 55 dB(A) nachts herangezogen werden, bei deren Überschreiten Überlegungen zu Maßnahmen der Lärminderung ausgelöst werden. Da in Ballungsräumen jedoch sehr viele Straßen Pegel oberhalb dieser

Schwellenwerte aufweisen, arbeitet Hamburg in der Strategischen Aktionsplanung zunächst mit Auslösewerten von 70 dB(A) Lden (Tag-Abend-Nacht-Lärmindex, den: day-evening-night) bzw. 60 dB(A) Lnight (Nacht-Lärmindex). In einem ersten Schritt sind nach den Vorgaben der EG-Umgebungslärmrichtlinie Lärmkarten erstellt und im Jahr 2012 aktualisiert worden. Kartiert wurden die Straßen mit einer täglichen Verkehrsstärke von mind. 8.000 Kfz/24h. Ferner wurden der Schienen-, Flug-, Industrie- und Hafelärm dargestellt. Die Auswertung der Lärmkartierung führte zu einer ersten Identifikation von Belastungsschwerpunkten und „ruhigen Gebieten“. Außerdem wurden die Straßenzüge und Bereiche mit besonders hohen Betroffenheiten ermittelt. Die Analyse ergab z. B., dass mehr als 48.000 Bürger einer nächtlichen Lärmbelastung von mehr als 60 dB(A) durch Straßenverkehr und 12.900 Bürger durch Schienenverkehr ausgesetzt sind. Der im Juli 2013 vom Hamburger Senat beschlossene Lärmaktionsplan Hamburg 2013 (Stufe 2) benennt für den Lärmschutz relevante Maßnahmen für den Bereich Verkehr.

Luftreinhaltung

Auch im Bereich der Luftreinhaltung existieren bewährte Monitoring-Instrumente. Durch das Inkrafttreten der EU-Luftqualitätsrichtlinie [2008/50/EG], nachfolgender Richtlinien und deren nationaler Umsetzung (i. W. durch die 39. Bundesimmissionschutzverordnung – 39. BImSchV) sind Immissionsgrenz- und -zielwerte für Luftschadstoffe festgelegt worden, die den Schutz der menschlichen Gesundheit und der Umwelt sicherstellen sollen. Die zuständigen Behörden der Bundesrepublik Deutschland haben die Luftqualität für die gesamte Fläche des Landes zu beurteilen und festzustellen, ob die maßgeblichen Grenzwerte überschritten werden. Im Fall einer Überschreitung sind Luftreinhaltepläne zu erstellen, die unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit die erforderlichen Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung der Luftverunreinigungen festlegen. Die Luftqualität im Hamburger Stadtgebiet hat sich in den letzten Jahrzehnten deutlich verbessert, jedoch belegen die vier Verkehrsmessstationen, dass an stark befahrenen Straßen der Jahresmittelgrenzwert für Stickstoffdioxid (NO₂) weiterhin überschritten wird. Auch der Tagesmittelgrenzwert für Feinstaub PM₁₀ kann in Abhängigkeit von bestimmten Wetterlagen an einzelnen Verkehrsmessstationen sowie an städtischen Hintergrundmessstationen überschritten werden, zuletzt im Jahr 2011. Hamburg hat Ende 2012 den Luftreinhalteplan für Hamburg in seiner 1. Fortschreibung veröffentlicht. Der Plan enthält ein umfassendes Bündel mit insgesamt 80 Maßnahmen, die Hamburg zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen umsetzt.

Hessen

Der Nachhaltigkeitsansatz hat in der hessischen Mobilitäts- und Verkehrspolitik einen zentralen Stellenwert. Nachhaltigkeitsindikatoren werden u.a. bei folgenden wichtigen Politikbereichen angewendet:

- Klimaschutz
- Umweltschutz
- Flächenverbrauch
- Verkehrslärm
- Verkehrssicherheit

- **Klimaschutz**

Ziel ist es, die Emissionen der drei Treibhausgase Kohlendioxid (CO₂), Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) in Hessen bis 2020 um 40% gegenüber 1990 senken.

Dieses Ziel ist u.a. in der sog. Nachhaltigkeitsstrategie festgeschrieben, welche von der Nachhaltigkeitskonferenz (2010) beschlossen wurde. Der Nachhaltigkeitskonferenz gehören neben dem Kabinett über 40 wichtige Persönlichkeiten aus der Wirtschaft, von Verbänden, der Wissenschaft an.

Die CO₂ Reduzierung soll im Verkehrsbereich vor allem durch die Zunahme des öffentlichen Verkehrs erreicht werden. Gemessen wird der Modal Split mit folgenden Zielvorgaben: Anteil der mit dem Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV), Fahrrad und zu Fuß zurückgelegten Wege an den Wegen insgesamt von 42% im Jahr 2008 auf 50% im Jahr 2020 erhöhen (bzw. Anteil der Wege des motorisierten Individualverkehrs (MIV) von 58% im Jahr 2008 auf 50% im Jahr 2010 senken), also eine 50:50-Aufteilung des Modal Split.

Ziel des Projekts CO₂-neutrale Landesverwaltung ist es, die Hessische Landesverwaltung bis zum Jahr 2030 CO₂-neutral zu stellen (d.h. bilanziell keine Treibhausgasemissionen). Im Verkehrsbereich wird u.a. der CO₂-Verbrauch bei Dienstreisen

gemessen (Eröffnungsbilanz oder Fußabdruck 2008).

- **Umweltschutz**

Ziel ist die Reduzierung der Luftschadstoffemissionen (Stickstoffoxid (NO_x) und Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}) aus dem Verkehr um mehr als 50 % (bezogen auf Stickstoffoxide).

Bei den Immissionsgrenzwerten handelt es sich um EU-weit festgelegte Grenzwerte (Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über die Luftqualität und saubere Luft für Europa).

- **Flächenverbrauch**

Im Rahmen der Hessischen Nachhaltigkeitsstrategie wurde im Projekt "Nachhaltiges Flächenmanagement" das Ziel entwickelt, die Flächenneuanspruchnahme ab 2020 auf 2,5 ha/Tag für Siedlungs- und Verkehrsfläche zu begrenzen. Als Zwischenziele wurden 3,1 ha/Tag ab 2012 und 2,8 ha/Tag ab 2016 formuliert.

Auch der Landesentwicklungsplan Hessen (LEP) 2000 formuliert zur Flächenanspruchnahme folgende Ziele: Durch Konzentration der weiteren Siedlungsentwicklung auf Achsen, insbesondere schienengebundener Regional- und Nahverkehrssysteme, und unter Beachtung der ökologischen Situation werden die Freiflächen ... weitgehend geschont. Der Inanspruchnahme regionalplanerisch bereits ausgewiesener Siedlungsbereiche ist Vorrang vor der Ausweisung zusätzlicher Siedlungsflächen einzuräumen. Eine Zersiedelung der Landschaft hat zu unterbleiben, neue Flächen für Siedlungszwecke sollen in Anbindung an vorhandene Siedlungseinheiten ausgewiesen werden. Diese Ziele sind in den Regionalplänen Nord-, Mittel-, und Südhessen übernommen.

- **Verkehrslärm**

Ziel ist es, im Luftverkehr, Straßenverkehr und Schienenverkehr die Lärmwerte dB(A) herabzusetzen.

Luftverkehr

Der Planfeststellungsbeschluss zum Ausbau des Frankfurter Flughafens vom 18.12.2007 enthält auf der Grundlage des hierfür maßgeblichen Fluglärmggesetzes ein umfassendes Lärmschutzkonzept, mit dem den erkannten und abgewogenen Lärmauswirkungen angemessen Rechnung getragen wird. Zur Bewältigung der nicht vorhersehbaren Fluglärmauswirkungen weist er verschiedene Vorbehaltsregelungen auf, anhand derer auf eine Veränderung der Lärmbelastung (Zunahme des Dauerschallpegels um mindestens 2 dB(A) an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder der Grenze der Nacht-Schutzzone) oder auf eine Erhöhung der Flugbewegungszahlen (mehr als 701.000 Bew./Jahr) reagiert werden kann.

Darüber hinaus setzt sich die Hessische Landesregierung im Rahmen der von ihr (mit)initiierten und am 29.02.2012 beschlossenen „Allianz für Lärmschutz 2012“ dafür ein, die für das Prognosejahr 2020 berechneten Fluglärmwerte im Umfeld des Frankfurter Flughafens dauerhaft zu verringern.

Straßenverkehr

Das Land Hessen hat mit Haushaltsgesetz 2012 die Auslösewerte zur Lärmsanierung für die Landesstraßen herabgesetzt. Die Auslösewerte betragen nun

A. an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen, Altenheimen,

in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten sowie

in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten

67 Dezibel (A) am Tage und 57 dB(A) in der Nacht

B. in Gewerbegebieten

72 Dezibel (A) am Tage und 67 dB(A) in der Nacht.

Die neue Aufgabe der Lärmaktionsplanung wird in Hessen als Daueraufgabe gesehen mit dem Ziel, bei den planenden Behörden und der Bevölkerung das Bewusstsein für das Thema Verkehrslärm zu stärken und Lösungsansätze aufzuzeigen. Aktuell erfolgt die Aufstellung der Lärmaktionspläne -Teilplan Straßenverkehr 2. Stufe mit der Ausweitung weiterer Maßnahmen, um sowohl dem Mobilitätsinteresse als auch dem Ruhebedürfnis der Bürgerinnen und Bürger zu entsprechen.

Schieneverkehr

Der Schienenlärm ist bis 2020 zu halbieren. Um dieses Ziel zu erreichen, steht die Landesregierung in engem Kontakt mit der DB AG und dem Bundesverkehrsministerium und engagiert sich gegenüber der EU-Kommission für europaweite Regelungen. Die Landesregierung fordert ein breites Spektrum konkreter Schritte, damit das auch von der Bundesregierung proklamierte, aber nur unzureichende mit rechtlichen Vorgaben und Maßnahmen hinterlegte Ziel einer Halbierung bis 2020 auch tatsächlich erreicht werden kann.

Im "10 Punkte-Programm Leises Rheintal" , das gemeinsam von den Umwelt- und Verkehrsressorts der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz im Februar 2010 vorgelegt wurde, wird gefordert, das Ziel einer Halbierung des Schienenlärms, das auch im nationalen Verkehrslärmschutzpaket II formuliert ist, durch einen konkreten Zeit- und Stufenplan umzusetzen. In der ergänzenden Resolution der Länder Hessen und Rheinland-Pfalz gegen Bahnlärm im Mittelrheintal wurde zur Umsetzung dieses Ziels ein Verbot von Graugussbremsen bis 2020 gefordert.

▪ **Verkehrssicherheit**

Zielvorgabe ist, die Gesamtzahl der Unfalltoten im Straßenverkehr gegenüber dem Jahr 2010 innerhalb der europäischen Union bis 2020 zu halbieren und die Zahl der Schwerverletzten zu reduzieren. Dabei greift die hessische Landesregierung die auf europäischer Ebene und bundesweit formulierten Ansätze (z.B. „Verkehrssicherheitsprogramms 2011“ der Bundesregierung) auf und richtet ihre Verkehrssicherheitsmaßnahmen danach aus. Diese ehrgeizigen Ziele und ein allgemeiner Regelungsrahmen werden durch die Verkehrssicherheitsstrategie des Landes Hessen für die Politik im Bereich der Straßenverkehrssicherheit bis 2020 vorgegeben, die Grundlage für die regionalen und lokalen Strategien sind.

Die Verkehrssicherheitsstrategie des Landes Hessen ist in die drei Aktionsfelder Mensch, Infrastruktur und Fahrzeugtechnik eingeteilt. Schwerpunkt im Aktionsfeld Mensch ist der Schutz der schwächeren Verkehrsteilnehmer, insbesondere von Kindern, Radfahrern, Motorradfahrern, Fahranfängern und älteren Menschen.

In Anbetracht der hohen Bedeutung des Aktionsfeldes Infrastruktur erarbeitet Hessen Mobil derzeit einen Masterplan Verkehrssicherheit, der bis Jahresende 2013 vorliegen wird.

Niedersachsen

In Niedersachsen werden seit 1998 Umweltindikatoren entwickelt und für Öffentlichkeitsarbeit, Umweltbildung und Umweltmonitoring genutzt. Das Niedersächsische Landesamt für Ökologie (NLÖ) hat bis 2004 im Auftrag des niedersächsischen Umweltministeriums einen Satz von 17 Kernindikatoren entwickelt. Prinzip hierfür war es, für jeden der für Niedersachsen relevanten Themenbereiche mindestens einen berechenbaren Indikator zu benennen. Diese wurden Ende 2004 mit Bezug auf die bundes- und europaweite Indikatorendiskussion in einem ausführlichen Abschlussbericht veröffentlicht.

Das niedersächsische Indikatorensystem lehnt sich heute eng an den von der Umweltministerkonferenz (UMK) im Jahr 2004 beschlossenen gemeinsamen Satz von umweltspezifischen Nachhaltigkeitsindikatoren (Umweltindikatoren) des Bundes und der Länder an. Ein Teil der dort dargestellten Indikatoren entspricht thematisch und methodisch nicht mehr dem Kernindikatorensatz des NLÖ aus dem Jahr 2004.

Dieser gemeinsame Satz von umweltspezifischen Nachhaltigkeitsindikatoren wird seit dem Jahr 2000 von der "Länderinitiative Kernindikatoren" (LIKI), einer Arbeitsgemeinschaft von Umweltfachbehörden, entwickelt, dokumentiert und kontinuierlich aktualisiert. Das schließt verkehrsrelevante Indikatoren mit ein.

Veröffentlichungen erfolgten im Rahmen der Umweltberichterstattung des Landes, derzeit im Niedersächsischen Umweltbericht 2012. Die Umweltindikatoren für Niedersachsen veranschaulichen Erfolge und Defizite sowie längerfristige Entwicklungen in komprimierter Form und tragen zu einer verlässlichen und transparenten Erfolgskontrolle bei. Seit 2002 stehen die Indikatoren auch im Internetangebot des Landes zur Verfügung.

Nordrhein-Westfalen

Es besteht im Verkehrsressort Nordrhein-Westfalen erheblicher Zweifel, ob die üblicherweise zur Anwendung gebrachten Indikatoren zur Abbildung und Bewertung des Verkehrsgeschehens hinreichend geeignet sind.

- Das Verkehrsgeschehen ist durch eine hohe Komplexität gekennzeichnet; jeder Versuch, dieses durch eine „Handvoll“ von Messwerten auch nur annähernd sachgerecht zu beschreiben, ist von vornherein zum Scheitern verurteilt. Eine sachgerechte „Durchleuchtung“ des Verkehrsgeschehens ist selbst mit höchst aufwendigen Werken wie z.B. „Mobilität in Deutschland“ nicht uneingeschränkt möglich.
- Für eine jährliche Fortschreibung der Indikatoren fehlen überwiegend die empirisch-statistischen Grundlagen (selbst auf Bundesebene); die Genauigkeit/Zuverlässigkeit (und damit Aussagekraft) der Indikatoren ist ohnehin vielfach eher unbefriedigend.
- Der Landespolitik fehlt es weit überwiegend an durchschlagenden Eingriffs- bzw. Gestaltungsmöglichkeiten, um die Zustände landesweit flächendeckend (mindestens kurz- und mittelfristig) statistisch signifikant zu verändern; mit ggf. eintretenden Änderungen der Indikatorwerte ist also durchaus nicht zu „messen“, wie erfolgreich die (jeweilige) Landesregierung agiert hat.
- Eine seriöse und sachgerechte Interpretation möglicher Entwicklungen der Indikatorwerte ist alles andere als trivial und dürfte kaum eindeutige Ergebnisse erbringen; eine nur oberflächliche und analytisch nicht tragfähige – vordergründig „politisierende“ – Interpretation wäre andererseits mit dem hohen Anspruch der Nachhaltigkeits-Strategien auf Bundes- wie Länderebene keineswegs zu vereinbaren.
- Soweit ein Vergleich (des Erfolgs) der Politik verschiedener Länder angestrebt wird, so steht dem aus methodischer Sicht die weitreichende strukturelle Unterschiedlichkeit der Länder entgegen. Ein vordergründiger Wettbewerb der Länder um die „beste“ Indikatorenentwicklung wird der Sache weit weniger gerecht als ein steter fachlicher Austausch zu zentralen Aufgabenbereichen und über konkrete Erfahrungen mit Maßnahmenprogrammen etc.

Im Ergebnis ist damit – selbstverständlich – keine Absage an das stete Bemühen um eine nachhaltig ausgerichtete Verkehrspolitik verbunden, es wird aber davon Abstand genommen, eine „Messbarkeit“ anhand weniger, global zusammenfassender Indikatoren zu suggerieren und solche Indikatoren als zentrale Bewertungs- und Orientierungsgröße zu stilisieren.

Rheinland-Pfalz

In Rheinland-Pfalz werden drei Standard-Nachhaltigkeitsindikatoren im Bereich Verkehr erfasst:

- **CO₂-Ausstoß**
- **Beförderungsleistung ÖPNV**
- **Flächeninanspruchnahme**

Alle drei Indikatoren werden zur Berichterstattung verwendet. Als Messinstrumente zur Erreichung von einzelnen Politikzielen sind sie nur bedingt geeignet. Die Erfassungssystematik ist in der Regel pauschal und lässt wenige Rückschlüsse auf die Wirkung landespolitischer Maßnahmen im Bereich Verkehr zu. Zur Anwendung für Ländervergleiche eignen sich die Indikatoren nur bedingt. Die Struktur des Flächenlandes Rheinland-Pfalz verursacht z.B. eine hohe Mobilität durch motorisierten Individualverkehr und begrenzt den Einsatz eines finanzierbaren ÖPNV.

- **(Problem)-Indikator CO₂-Ausstoß:**

Quelle: "Indikatorenbericht zur nachhaltigen Entwicklung" der Landesregierung.

Anlass: Nach wie vor verbraucht der Verkehr in beträchtlichem Umfang nicht erneuerbare fossile Energieträger. Dadurch trägt er erheblich zum Gesamtausstoß von anthropogenem CO₂ bei. 90% der Emissionen gehen auf das Konto des Straßenverkehrs.

Erstellung des Indikators: Zur Operationalisierung des Indikators werden jährlichen CO₂-Emissionen in Tonnen auf die Einwohnerzahl berechnet. Die CO₂-Emissionen des Sektors Verkehr sind der CO₂-Verursacherbilanz entnommen. Der CO₂-Ausstoß des Straßenverkehrs wird gesondert ausgewiesen.

Letztes Ergebnis: Die CO₂-Emission im Verkehr insgesamt lag 2010 in Rheinland-Pfalz bei 2,33 Tonnen je EinwohnerIn. Der Straßenverkehr hat 2010 2,09 Tonnen je EinwohnerIn ausgestoßen.

Erkennbare Entwicklungen im Betrachtungszeitraum: Der Anstieg der CO₂-Emissionen wird verursacht durch gestiegene Fahrleistungen (zwischen 1990 und 2010 um 23%). Seit 2005 reduziert der Einsatz biogener Kraftstoffe den klimarelevanten CO₂-Ausstoß.

Problem bei der Anwendung dieses Indikators

Der Indikator kann nicht unmittelbar gemessen werden, sondern wird modellgestützt abgeleitet. Er wird im Verkehrsbereich durch die Wahl des Territorialprinzips beeinflusst. Beispiel: Höhere Belastung in Regionen mit Flughäfen oder niedrige in Grenzregionen, wenn in angrenzenden Ländern günstigere Kraftstoffpreise angeboten werden. Durchgangsverkehre beeinflussen ihn ebenso. Auch ist er nicht unabhängig von der Größe eines Gebietes (genauer für große Gebiete, ungenauer für kleine).

Der Indikator reagiert träge auf verkehrspolitische Entscheidungen, ggf. erst nach Jahrzehnten. Der Indikator berücksichtigt nicht die wirtschaftliche Entwicklung einer Region.

▪ **(Nachfrage)-Indikator Beförderungsleistung ÖPNV:**

Quelle: "Indikatorenbericht zur nachhaltigen Entwicklung" der Landesregierung.

Anlass: Der motorisierte Individualverkehr ist bevorzugtes Verkehrsmittel. Er verbraucht fossile Energieträger und produziert Umweltbelastungen. Eine Alternative sind öffentliche Verkehrsmittel.

Erstellung des Indikators: Der Indikator erfasst die Beförderungsleistung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr. Sie wird in Personenkilometern gemessen und auf die jahresdurchschnittliche Zahl der EinwohnerIn bezogen. Dabei werden nur die jährlichen Beförderungsleistungen von Unternehmen berücksichtigt, die innerhalb eines Jahres mindestens 250.000 Fahrgäste befördert haben. Von solchen Unternehmen wird der weitaus größte Teil der Beförderungsleistung im Nahverkehr erbracht. Zum Nahverkehr zählen der Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr, d. h. Beförderungsfälle, die in der Regel Reisedrecken von 50 Kilometern bzw. Reisezeiten von einer Stunde nicht überschreiten.

Letztes Ergebnis: 2010 wurden 957 Personenkilometer je EinwohnerIn zurückgelegt. In Rheinland-Pfalz war die Beförderungsleistung im öffentlichen Personennahverkehr im Jahr 2010 nur wenig höher als 2004. Im Jahr 2004 wurden im öffentlichen Nahverkehr 941 Personenkilometer je EinwohnerIn erbracht.

Erkennbare Entwicklung: Steigende Zahl der Beförderungsleistung. Durch den Ausbau des "Rheinland-Pfalz-Taktes 2015" wird im Schienenverkehr ein deutlicher Anstieg erwartet. Im Busverkehr rechnet Rheinland-Pfalz mit leicht gegenläufigen Tendenzen, insbesondere im ländlichen Raum.

Problem bei der Anwendung dieses Indikators:

Der Indikator wird umfassend nur alle 5 Jahre erfasst und eignet sich daher nicht so sehr für eine kurz- und mittelfristige Betrachtung. Die Genauigkeit ist eingeschränkt, da die Berichtsqualität der Unternehmen aus verschiedenen Gründen schwankt.

Verschiebungen zwischen Nah- und Fernverkehr (z.B. Ersatz von Fernverkehrszügen durch Nahverkehrszüge) können zu Artefakten führen. Tarifliche Veränderungen können erhebliche Auswirkungen haben, z.B. wenn sie die Fahrleistung (an Wochenenden) stimulieren, ohne dass beruflicher Individualverkehr verlagert wurde.

Der Indikator wird von der demografischen Entwicklung und von der Raumstruktur überlagert. Verluste aufgrund der demographischen Entwicklung finden vor allem im ländlichen Raum und hier durch rückläufige Schülerzahlen statt.

▪ **(Problem)-Indikator Flächeninanspruchnahme:**

Quelle: Fortschreibung der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes

Anlass: Zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrsflächen geht immer mit einem Verlust an Biotopen und naturnahen Flächen einher.

Erstellung des Indikators: Messung des jährlich hinzugekommenen Flächenverbrauches durch neue Siedlungs- und Verkehrsfläche.

Letztes Ergebnis: Gegenüber dem Wert von 1994 wurden 2009 in Rheinland-Pfalz 30 % weniger Flächen neu in Anspruch genommen.

Erkennbare Entwicklung im Betrachtungszeitraum: Deutlicher Rückgang der Inanspruchnahme von neuen Flächen.

Problem: Eine getrennte Erfassung von Siedlungs- und Verkehrsfläche erfolgt nicht.

Problem bei der Anwendung dieses Indikators: Er ist in besonderer Weise von der wirtschaftlichen und demografischen Entwicklung abhängig und hat einen nur relativ schwachen Verkehrsbezug.

Ggf. alternative Indikatoren, die verwendet werden könnten:

- Verkehrsaufkommen im ÖPNV (Zahl der Fahrgäste)
- Fahrplangebot im ÖPNV (Zahl der Haltestellenabfahrten je Kopf)
- Grundsätzlich wäre es sinnvoll Indikatoren nach – bundesweit einheitlich definierten - Raumtypen zu trennen um Struktureffekte zu berücksichtigen.

Sachsen

Im Rahmen der Planung und des Baues von Verkehrsanlagen werden im Freistaat Sachsen die gesetzlichen Rahmenbedingungen und die Vorgaben als ausreichend angesehen und mithin eingehalten. Die diesbezüglich bestehenden Normen (Gesetze, Richtlinien, DIN-Vorschriften u. s. w.) mit den enthaltenen umfassenden Regeln für alle technischen Fragen, öffentlichen Belange und privatrechtlichen Angelegenheiten werden konsequent beachtet. Mit dieser Vorgehensweise werden Verkehrsbauvorhaben von der Planung bis zum Betrieb von vornherein nachhaltig umgesetzt. Es wurde deshalb darauf verzichtet, einzelne Indikatoren hinsichtlich ihrer Einwirkungen auf die Umwelt, auf die Gesellschaft bzw. auf das Individuum sowie auf die Wirtschaft zusätzlich herauszuarbeiten und zu einer vergleichenden Anwendung zu bringen.

Gerade für die wichtigen und vordringlichen Bauvorhaben besteht die Gefahr bei der Entwicklung und Anwendung einer solchen Zusatzsystematik von Nachhaltigkeitsindikatoren, dass die ohnehin langwierige Baurechtsherstellung verzögert wird sowie die Planung unverhältnismäßig verteuert wird.

Dem Freistaat Sachsen war deshalb bisher nicht an der Einführung von speziellen Nachhaltigkeitsindikatoren im Bereich Verkehr gelegen.

Thüringen

Für den Verkehrsbereich gelten in Thüringen die Indikatoren:

- Betriebsleistung im öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV
- Beförderte Personen im öffentlichen Personennahverkehr ÖPNV.

Der ÖPNV ist Aufgabe der Daseinsvorsorge. Unter Beachtung der Grundsätze von Wirtschaftlichkeit und Sozialverträglichkeit, aber auch Verkehrssicherheit und Umweltschutz soll der ÖPNV eine attraktive Alternative zum motorisierten Individualverkehr sein.

Vorgaben und Ziele für den öffentlichen Personennahverkehr in Thüringen sind in der Thüringer Kommunalordnung und im Thüringer ÖPNV-Gesetzes geregelt. Die Landkreise, kreisfreien Städte und die kreisangehörige Stadt Nordhausen sind Aufgabenträger für den Personennahverkehr mit Bussen und Straßenbahnen. Das Land ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr mit der Bahn.

Eine positive Entwicklung des ÖPNV soll durch Angebotsverbesserungen und entsprechende Investitionen erreicht werden. Auf der Grundlage der bestehenden Förderrichtlinien unterstützt das Land die kommunalen Aufgabenträger beim investiven Ausbau des ÖPNV und der Bestellung der Verkehrsangebote mit erheblichen Fördermitteln. Ziel ist die Bereitstellung eines attraktiven, leistungsfähigen und umweltfreundlichen öffentlichen Verkehrs mit Verknüpfung der verschiedenen Angebote auf Straße und Schiene.

Senioren und Schüler sind eine wichtige Kundengruppe im ÖPNV. Die Schülerzahlen sind in den letzten Jahren stark rückläufig gewesen und werden in den nächsten Jahren weitestgehend auf diesem Niveau verbleiben. Die Fahrgastgruppe der Senioren wird zwar stärker zunehmen, so dass im Jahr 2035 voraussichtlich mehr als jeder dritte Einwohner in Thüringen älter als 65 Jahre sein wird, allerdings besitzen Senioren häufiger einen Führerschein als früher und nutzen oft den eigenen PKW bis ins hohe Alter.

Entwicklung der Betriebsleistung im ÖPNV in Tausendfahrplankm/Jahr

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
107.000	106.000	103.000	101.000	101.000	100.000	101.000

Entwicklung der Anzahl beförderter Personen im ÖPNV in 1.000 Fahrgäste

2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
195.000	187.000	182.000	175.000	172.000	185.000	187.000

Vorhersagen mit der Festlegung von Zielwerten sind allerdings insbesondere auf Grund der demografischen Entwicklung nicht möglich.