



Bundesländerindex Mobilität & Umwelt

2018/19



Inhalt

Untersuchungsdesign

Seite 2–3

Ergebnisse

Seite 4–19

Länderportraits

Seite 20–36

Der Bundesländerindex ist ein gemeinsames Projekt von:



istock.com / Chatabala

Themenbereiche



Verkehrssicherheit

- > Getötete im Straßenverkehr pro 1 Mio. Einwohner
- > Schwerverletzte im Straßenverkehr pro 1 Mio. Einwohner
- > Politische Weichenstellungen zur Verkehrssicherheit



Lärminderung

- > Anteil Betroffener von Verkehrslärm (24h)
- > Politische Weichenstellungen zur Lärmvermeidung



Flächenverbrauch

- > Verkehrsfläche pro Einwohner
- > Anteil Verkehrsfläche an Gebietsfläche
- > Politische Weichenstellungen zur Flächenschonung



Klimaschutz

- > CO₂-Emissionen des Verkehrs pro Einwohner
- > Politische Weichenstellungen zum Klimaschutz



Luftqualität

- > PM₁₀-Immissionskonzentration in Städten
- > NO₂-Immissionskonzentration in Städten
- > Politische Weichenstellungen zur Luftqualität



Methodik

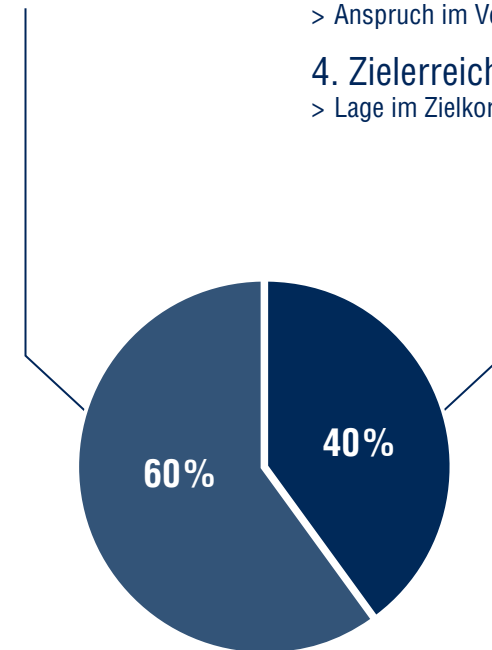
So wird in den Themenbereichen gewertet:

Statistik

1. Aktueller Stand
2. Durchschnittliche Entwicklung der vergangenen Jahre

Politik

1. Ziele
 - > Qualität und Verkehrsbezug des Ziels
2. Zielhorizont
 - > Zeitpunkt der Zielerreichung
3. Zielambition
 - > Anspruch im Vergleich zum Bundesziel
4. Zielerreichung
 - > Lage im Zielkorridor des Bundesziels



Studienablauf

März 2018

Versand der Fragebögen zu den politischen Weichenstellungen an alle Bundesländer

Mai – Juni 2018

Antwort von 14 Bundesländern

Keine Beteiligung: Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen

Juli – August 2018

Validierung der Angaben der zurückgesandten Fragebögen und Recherche der politischen Weichenstellungen der Bundesländer ohne Beteiligung. Recherche der aktuellen statistischen Daten. Auswertung der statistischen Daten und politischen Weichenstellungen.

September – November 2018

Analyse und Bewertung der Ergebnisse

Datenquellen

Statistik

Anerkannte wissenschaftliche Daten

- > Statistisches Bundesamt
- > Umweltbundesamt
- > Länderarbeitskreis Energiebilanzen
- > Länderinitiative Kernindikatoren

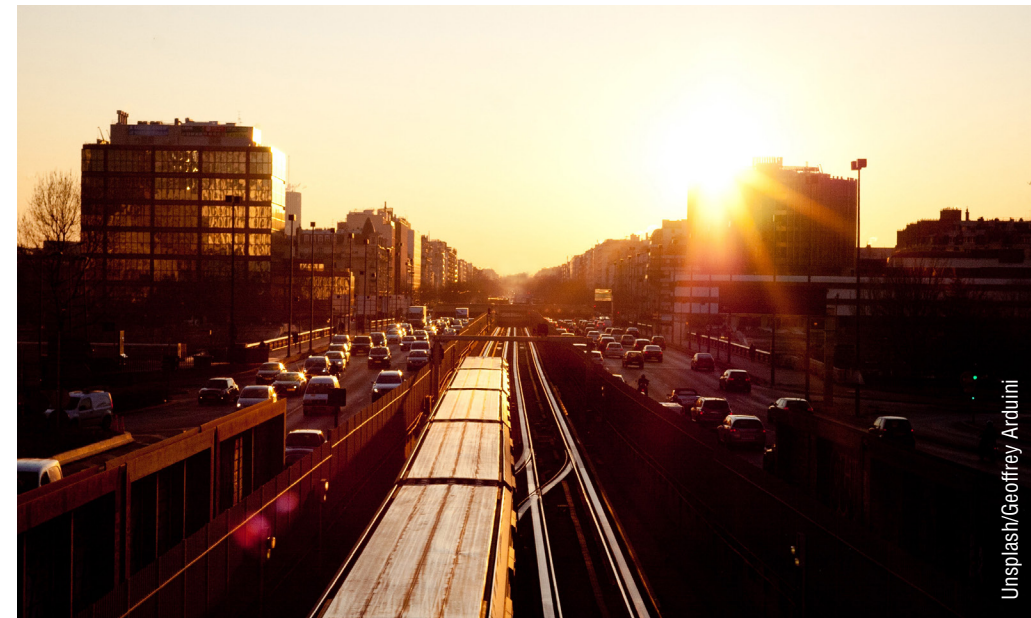
Empirie

Befragung der Verkehrsministerien aller Bundesländer

- > Detaillierter Fragebogen

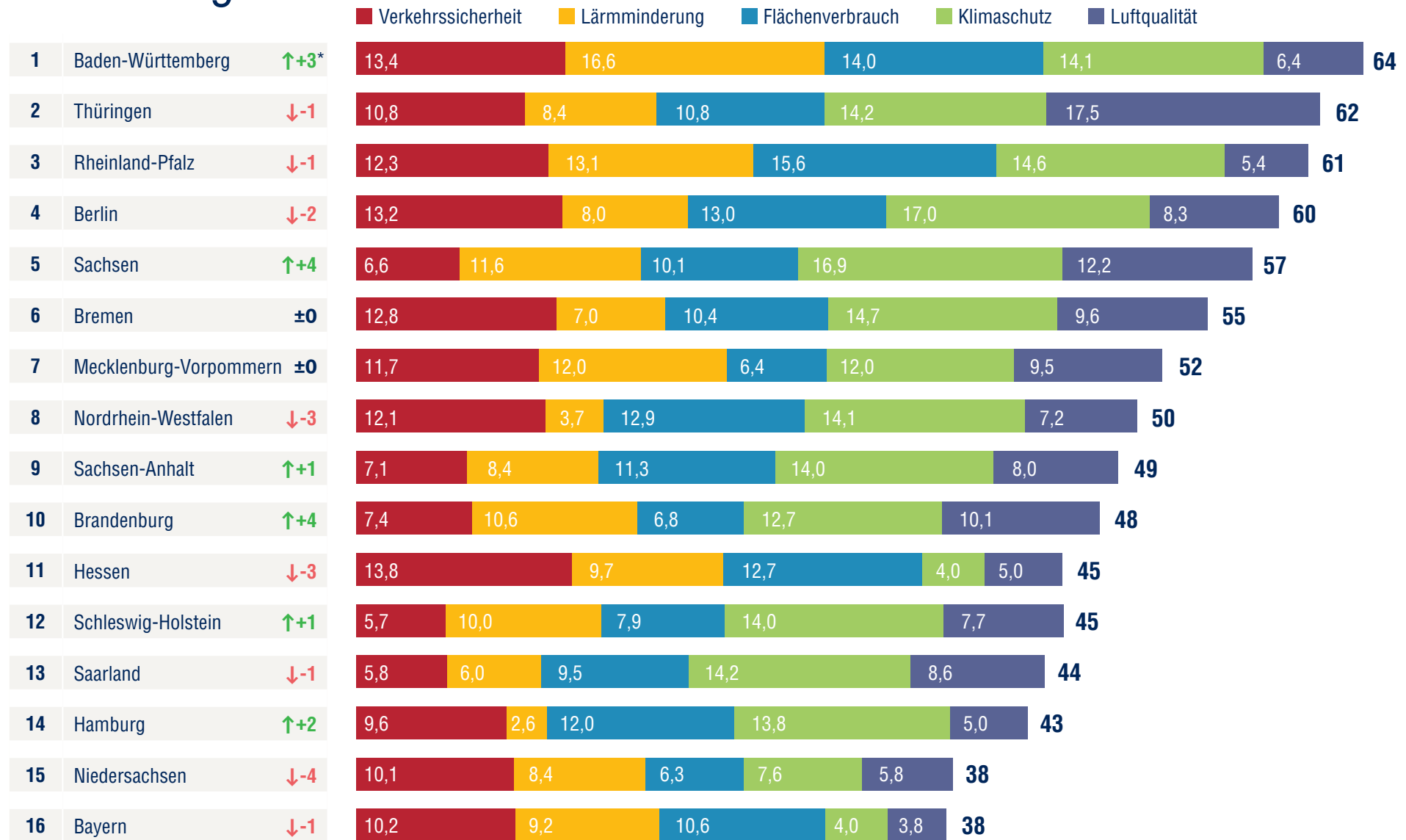
Recherche

Kontrolle, Ergänzung und Einordnung der Daten



Ergebnisse

Gesamtergebnis



Maximal 20 Punkte pro Themenbereich erreichbar

*Veränderung der Platzierung im Vergleich zum Bundesländerindex 2016/17

Platzierungen in den Themenbereichen

Verkehrssicherheit 		Lärminderung 		Flächenverbrauch 		Klimaschutz 		Luftqualität 	
1	Hessen	1	Baden-Württemberg	1	Rheinland-Pfalz	1	Berlin	1	Thüringen
2	Baden-Württemberg	2	Rheinland-Pfalz	2	Baden-Württemberg	2	Sachsen	2	Sachsen
3	Berlin	3	Mecklenburg-Vorp.	3	Berlin	3	Bremen	3	Brandenburg
4	Bremen	4	Sachsen	4	Nordrhein-Westfalen	4	Rheinland-Pfalz	4	Bremen
5	Rheinland-Pfalz	5	Brandenburg	5	Hessen	5	Saarland	5	Mecklenburg-Vorp.
6	Nordrhein-Westfalen	6	Schleswig-Holstein	6	Hamburg	5	Thüringen	6	Saarland
7	Mecklenburg-Vorp.	7	Hessen	7	Sachsen-Anhalt	7	Baden-Württemberg	7	Berlin
8	Thüringen	8	Bayern	8	Thüringen	7	Nordrhein-Westfalen	8	Sachsen-Anhalt
9	Bayern	9	Niedersachsen	9	Bayern	9	Schleswig-Holstein	9	Schleswig-Holstein
10	Niedersachsen	9	Sachsen-Anhalt	10	Bremen	10	Sachsen-Anhalt	10	Nordrhein-Westfalen
11	Hamburg	9	Thüringen	11	Sachsen	11	Hamburg	11	Baden-Württemb.
12	Brandenburg	12	Berlin	12	Saarland	12	Brandenburg	12	Niedersachsen
13	Sachsen-Anhalt	13	Bremen	13	Schleswig-Holstein	13	Mecklenburg-Vorp.	13	Rheinland-Pfalz
14	Sachsen	14	Saarland	14	Brandenburg	14	Niedersachsen	14	Hessen
15	Saarland	15	Nordrhein-Westfalen	15	Mecklenburg-Vorp.	15	Bayern	15	Hamburg
16	Schleswig-Holstein	16	Hamburg	16	Niedersachsen	15	Hessen	16	Bayern

Verkehrssicherheit

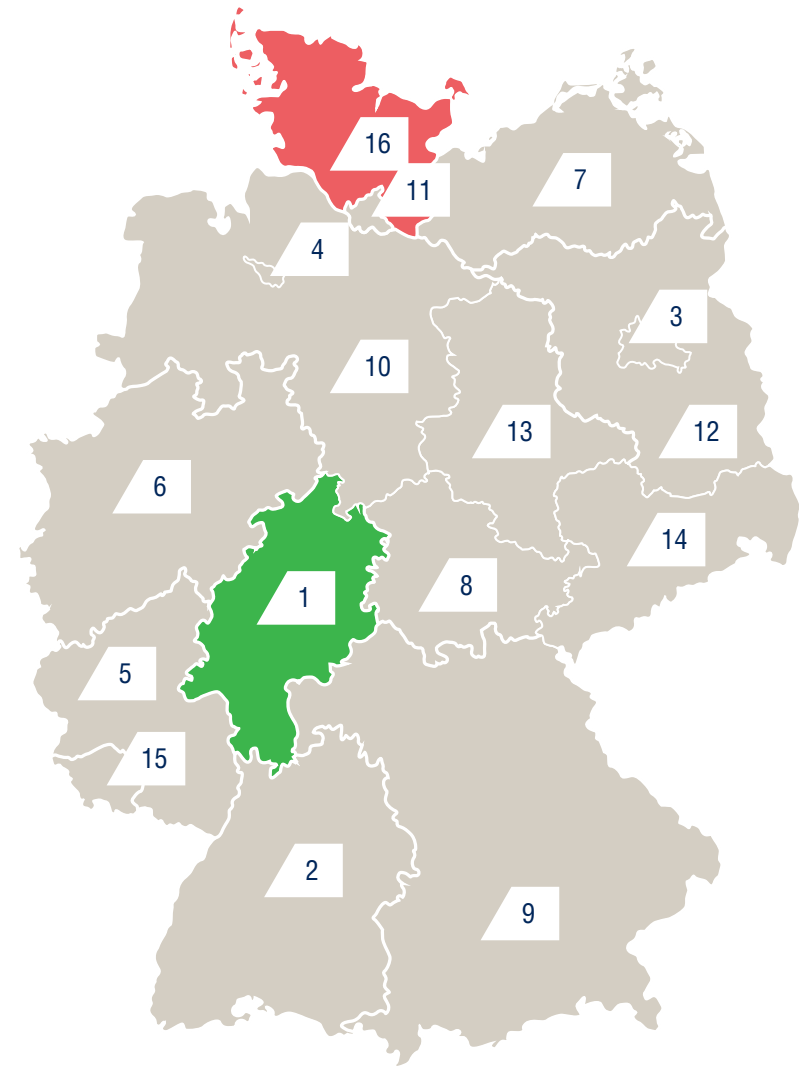
Platz 1 und Platz 16

Hessen

- > Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr von 838 pro Million Einwohner im Jahr 2012 auf 744 im Jahr 2017 deutlich reduziert
- > Insgesamt 213 Getötete im Straßenverkehr (34 pro Millionen Einwohner) sind ein neuer Tiefststand
- > Ambitioniertes politisches Ziel: Zahl der Getöteten um 25% bis 2020 ausgehend von 2015 reduzieren (gut 4% pro Jahr)

Schleswig-Holstein

- > Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr liegt mit 747 pro Million Einwohner im Jahr 2017 deutlich über 2012 (702)
- > Mit insgesamt 100 Getöteten im Straßenverkehr (2017) außerhalb des Korridors zum Erreichen des Bundesziels – bis 2020 muss die Zahl auf 65 reduziert werden
- > Keine konkrete Zielsetzung („Verkehrssicherheit verbessern“)

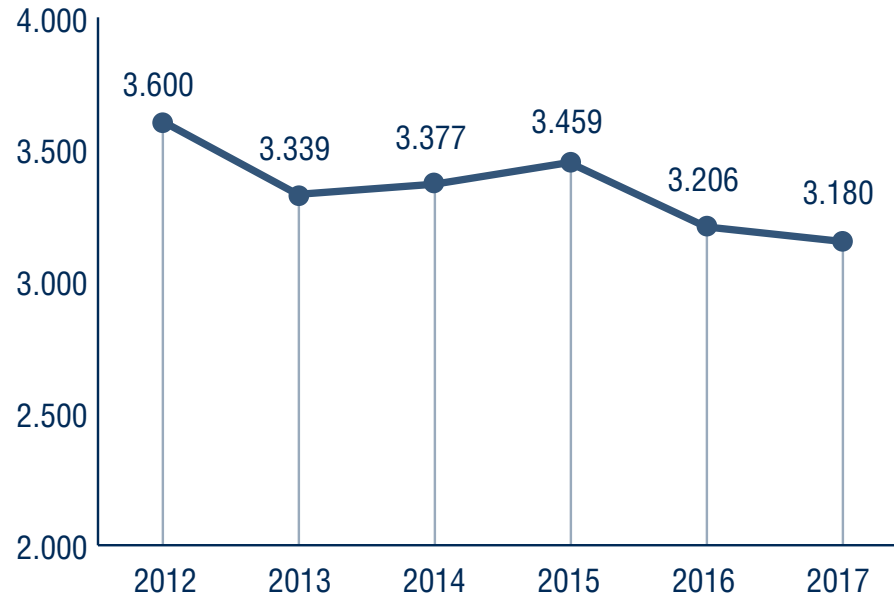


Verkehrssicherheit

Deutschland-Trend

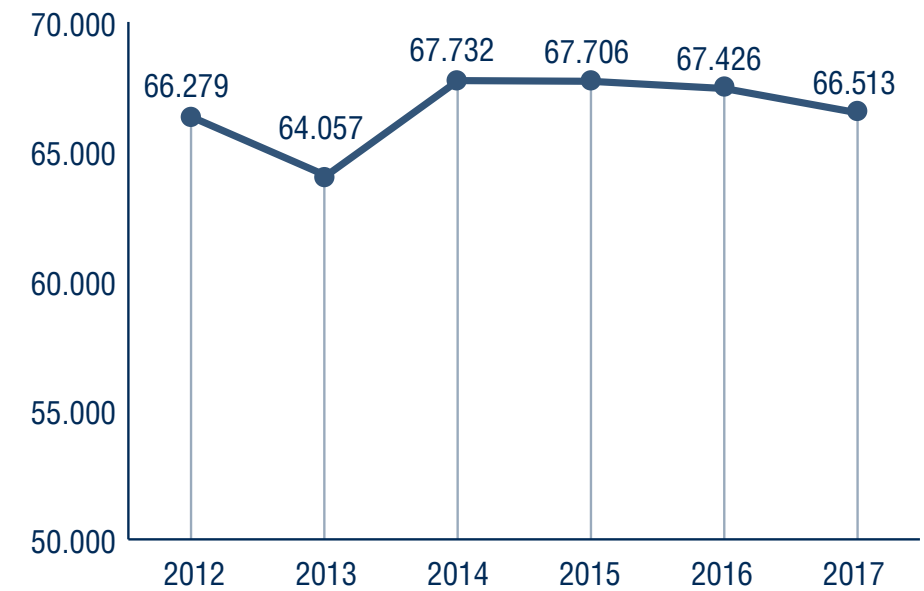
> Nach steigenden Getötetenzahlen im Straßenverkehr in den Jahren 2014 und 2015 konnte 2017 ein neuer Tiefststand erreicht werden. Insgesamt ist die Entwicklung in den letzten sechs Jahren zwar positiv, das Niveau ist mit 3.180 Getöteten aber weiterhin hoch.

Getötete im Straßenverkehr



> Seit 2014 sinkt die Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr, doch insgesamt verunglücken heute mehr Menschen als noch im Jahr 2012.

Schwerverletzte im Straßenverkehr



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2018

Verkehrssicherheit

Faktencheck

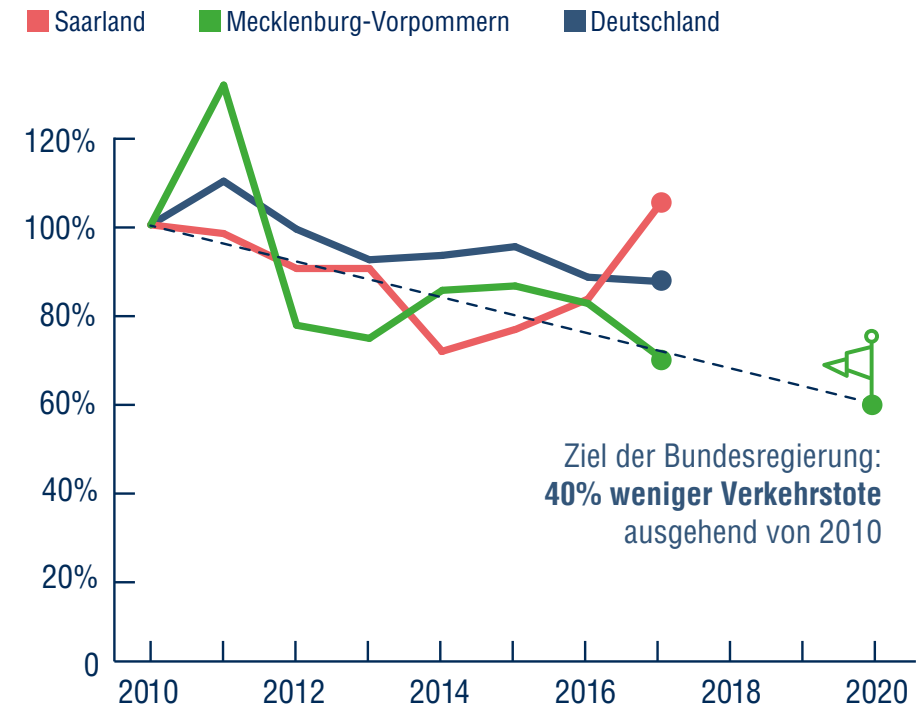
Deutschland

> Die Bundesregierung will die Verkehrssicherheit verbessern und hat sich dazu ein konkretes Ziel gesetzt: Die Zahl der Verkehrstoten soll im Zeitraum von 2010 bis 2020 um 40 Prozent sinken. Gleichzeitig soll die Zahl der Schwerverletzten kontinuierlich abnehmen. Auch im Jahr 2017 lag Deutschland allerdings außerhalb des Zielkorridors für das Jahr 2020.

Bundesländer

> Bis auf Hamburg, das Saarland, Sachsen und Schleswig-Holstein setzen sich inzwischen auch die Bundesländer quantitative Verkehrssicherheitsziele mit einem konkreten Zielhorizont. Einige Länder streben darüber hinaus die Vision Zero an. Mit Mecklenburg-Vorpommern liegt derzeit aber nur ein Bundesland im Korridor zum Erreichen des Minus-40%-Ziels 2020.

Entwicklung der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2018

Lärminderung

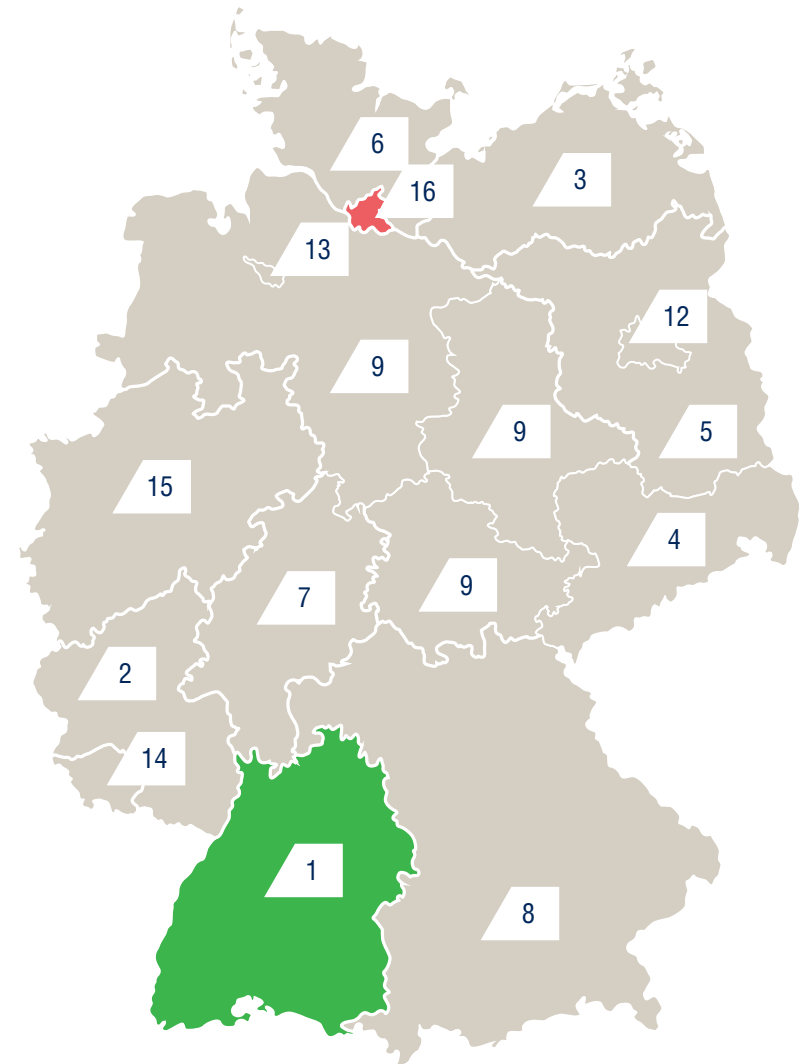
Platz 1 und Platz 16

Baden-Württemberg

- > Einziges Bundesland neben Berlin mit einem quantitativen Minderungsziel für die Belastung durch Verkehrslärm (20% weniger Betroffene bis 2020, 50% bis 2030)
- > Anteil von Verkehrslärm Betroffener liegt mit 3,4% im Mittelfeld der Länder

Hamburg

- > Bundesweit mit 7,7% zweithöchster Anteil von Verkehrslärm Betroffenen an der Bevölkerung
- > Anzahl der von übermäßigem Verkehrslärm betroffenen Einwohner soll sinken – um wie viele und bis wann bleibt offen

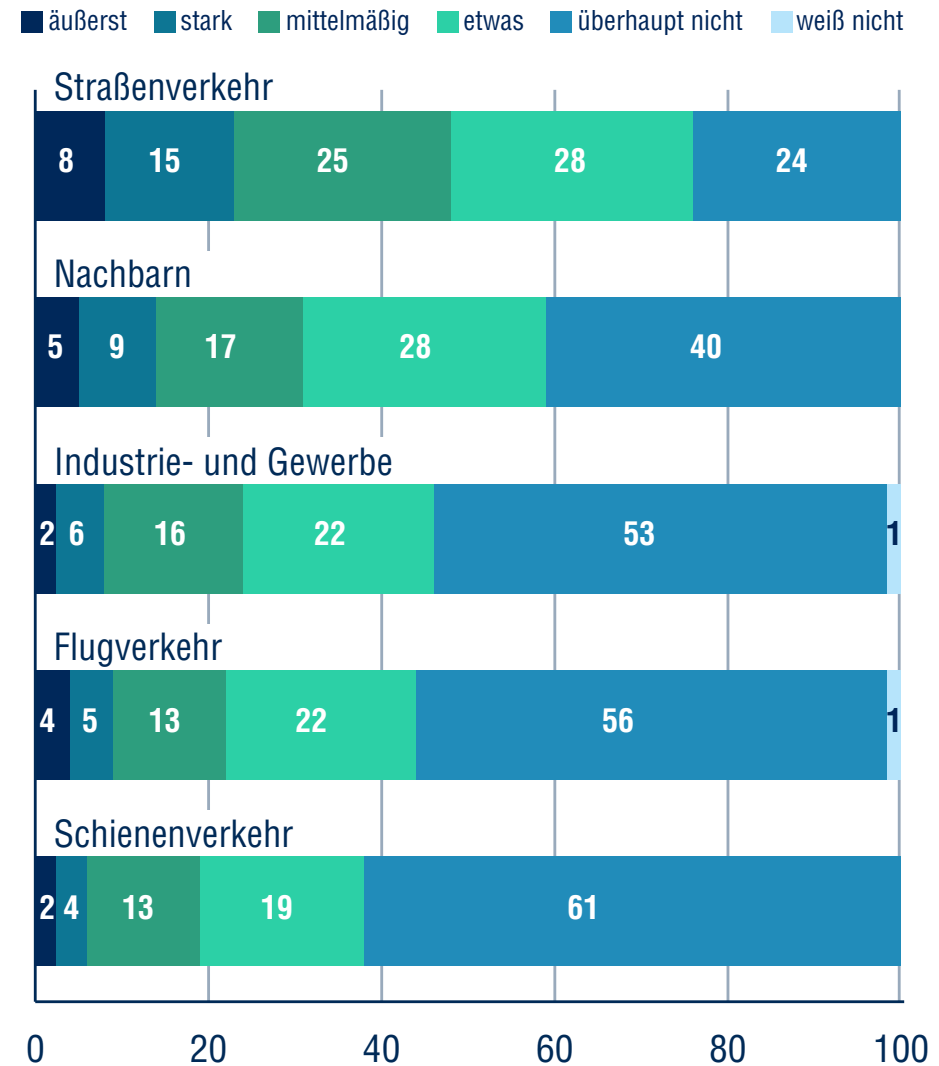


Lärminderung

Deutschland-Trend

- > Lärm ist lästig und macht krank: Studien belegen eine erhöhte Schlaganfall-Gefahr bei Personen, die ständigem Verkehrslärm ausgesetzt sind. In Deutschland sind derzeit etwa 3,4 Millionen Menschen in gesundheitsgefährdendem Ausmaß von Verkehrslärm betroffen.
- > Bis 2020 will die Bundesregierung die Belästigung durch Fluglärm um 20%, durch Straßen- und Binnenschiffslärm um 30% und durch Schienenlärm um 50% reduzieren.
- > Unter den Bundesländern hat sich neben Berlin auch Baden-Württemberg ein quantitatives Lärmschutzziel gesetzt: Die Zahl der Menschen, die einer gesundheitsschädlichen Verkehrslärmbelastung ausgesetzt sind, soll gegenüber 2012 um 20% bis 2020 und 50% bis 2030 sinken.
- > Die derzeit aktuellsten Daten über die Verkehrslärm-betroffenen in allen Bundesländern liegen für das Jahr 2014 vor. Die Ergebnisse der Lärmkartierung 2017 liegen derzeit nicht für alle Bundesländer vor, sollen aber demnächst veröffentlicht werden.

Belästigung durch einzelne Lärmquellen



Angaben in Prozent, Abweichungen von 100% rundungsbedingt

Quelle: Umweltbundesamt, 2016

Flächenverbrauch

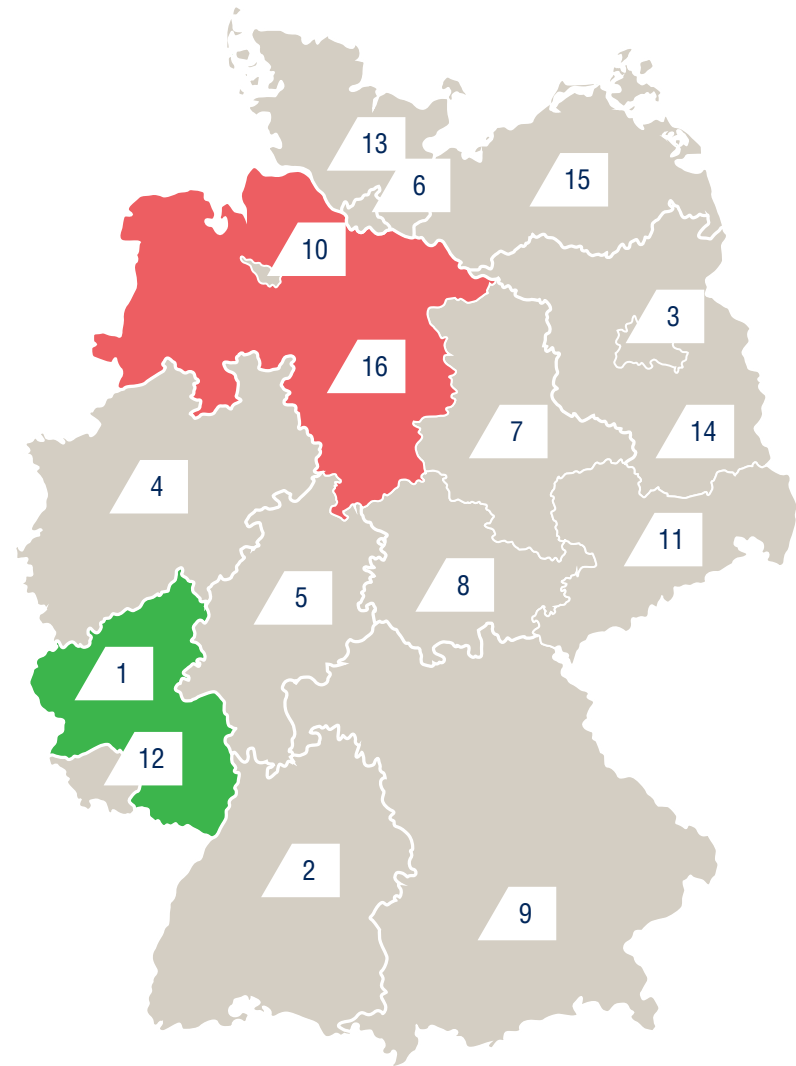
Platz 1 und Platz 16

Rheinland-Pfalz

- > Unterschreitet schon heute die Zielvorgabe des Umweltbundesamtes für den täglichen Flächenverbrauch im Jahr 2020 (1,5 Hektar).
- > Eines der Bundesländer, in dem der Verkehrsflächenbestand pro Einwohner sinkt (2010: 309 m², 2015: 301 m²).
- > Will die tägliche Flächeninanspruchnahme bei unter einem Hektar stabilisieren.

Niedersachsen

- > 2015 kamen auf jeden Niedersachsen 314 m² Verkehrsfläche – nur wenige Länder liegen darüber. Mehr Einwohner und wachsender Flächenverbrauch sorgten für Stagnation auf hohem Niveau (2010: 313 m² pro Kopf).
- > Das bisherige ambitionierte Flächensparziel (3 Hektar pro Tag bis 2020) hat die neue Landesregierung nicht übernommen.
- > Mit 9 Hektar täglichem Flächenverbrauch (2015) ist das Land noch weit entfernt von der Empfehlung des Umweltbundesamtes für 2020 (3 Hektar).



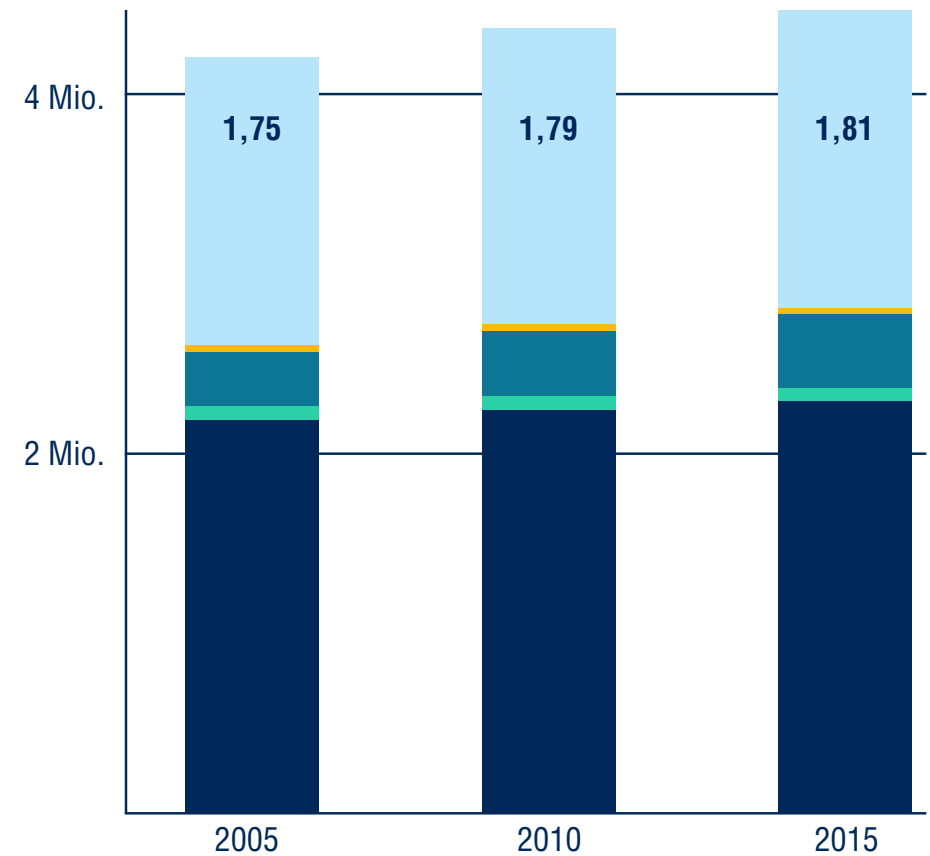
Flächenverbrauch

Deutschland-Trend

- > Fast 40 Prozent der gesamten Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland braucht allein der Verkehr. Dabei wächst die Verkehrsfläche immer weiter.
- > Die zunehmende Flächeninanspruchnahme hat auch unerwünschte Folgen: Natürliche Lebensräume gehen verloren, die Siedlungsdichte nimmt ab, das Verkehrsaufkommen wächst, der Energieverbrauch steigt und ein teurer Infrastrukturausbau wird nötig.

Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland

■ Gebäude- und Freiflächen
 ■ Betriebsflächen
 ■ Erholungsfläche
■ Friedhöfe
 ■ Verkehr



Angaben in Hektar

Quelle: Umweltbundesamt, 2018

Flächenverbrauch

Faktencheck

Deutschland

> Die Bundesregierung will den Anstieg des Flächenverbrauchs bremsen. Für das Jahr 2020 strebt sie 30 Hektar pro Tag an, bis 2030 soll der Flächenverbrauch darunter liegen (vgl. Klimaschutzplan). Im Jahr 2050 will der Bund das Netto-Null-Ziel erreichen – eine Flächenkreislaufwirtschaft ohne zusätzliche Flächeninanspruchnahme.

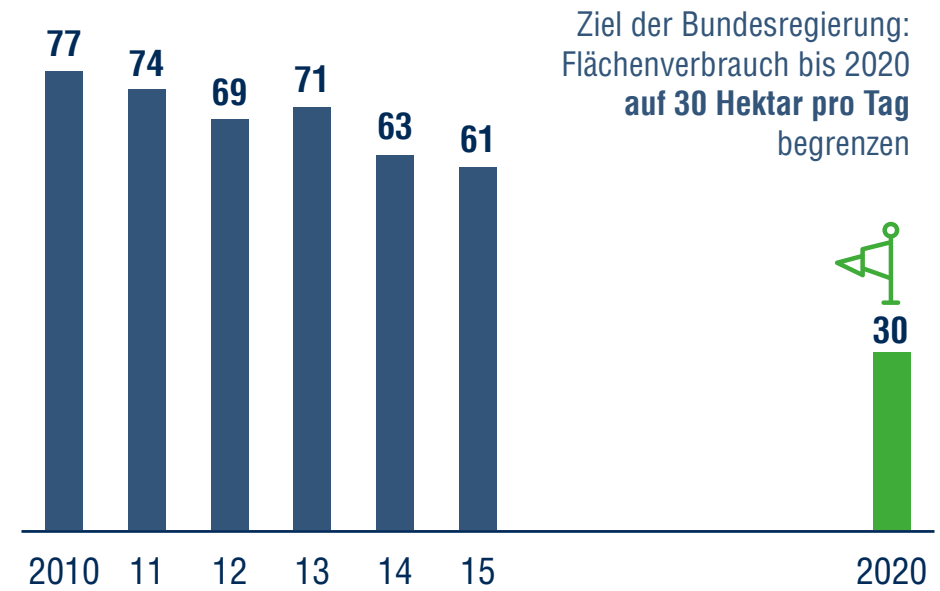
> Derzeit werden jedoch täglich noch rund 60 Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland verbraucht.

Bundesländer

> Acht Bundesländer setzen sich ebenfalls konkrete quantitative Ziele für den Flächenverbrauch.

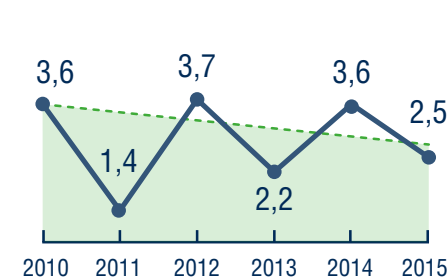
> Das Umweltbundesamt empfiehlt für jedes Bundesland einen eigenen Anteil, damit das 30-Hektar-Ziel im Jahr 2020 erreicht werden kann. Im Jahr 2015 waren immerhin neun Bundesländer auf Zielkurs.

Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche



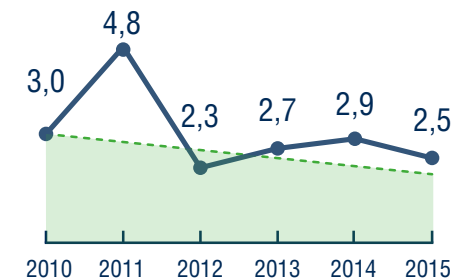
Hessen

derzeit im Zielkorridor (2020: 1,8)



Schleswig-Holstein

derzeit nicht im Zielkorridor (2020: 1,4)



Angaben in Hektar pro Tag

Quelle: Umweltbundesamt, 2018

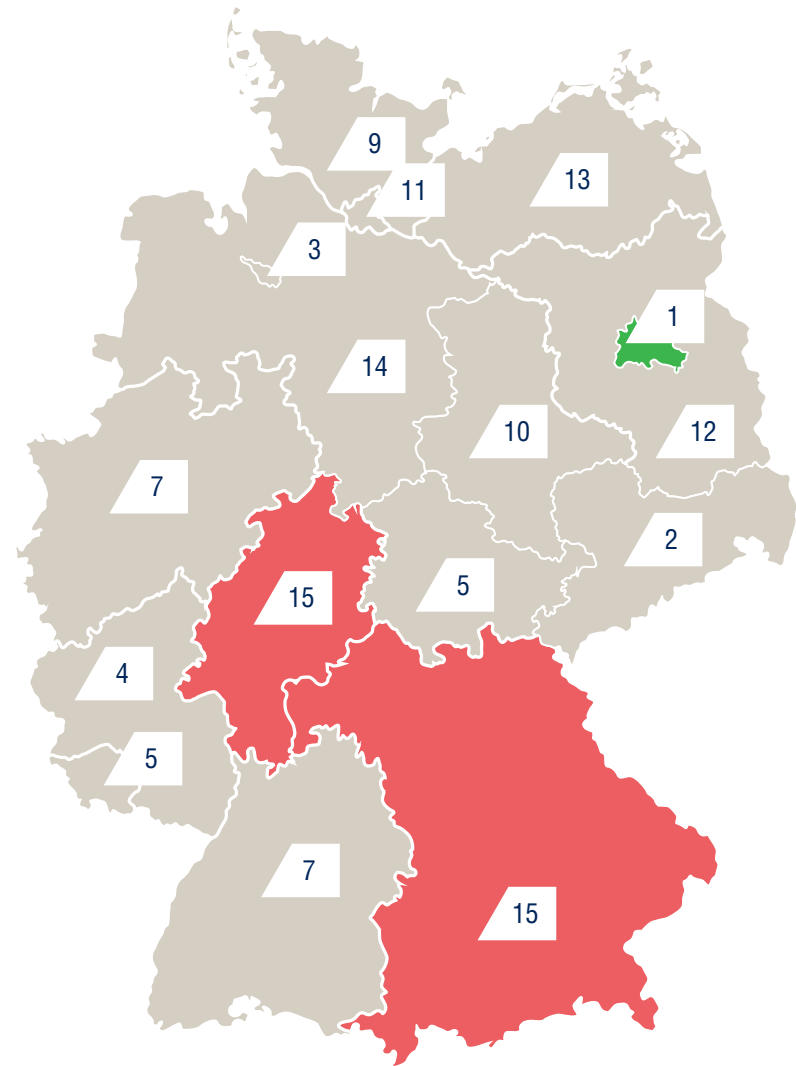
Platz 1 und Platz 15

Berlin

- > Bundesspitze mit nur 1,6 Tonnen CO₂-Emissionen pro Einwohner im Verkehrssektor (2014).
- > Das Ziel, die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen bis 2050 um 77% gegenüber 1990 zu senken, ist ambitionierter als das Ziel des Bundes.

Bayern & Hessen

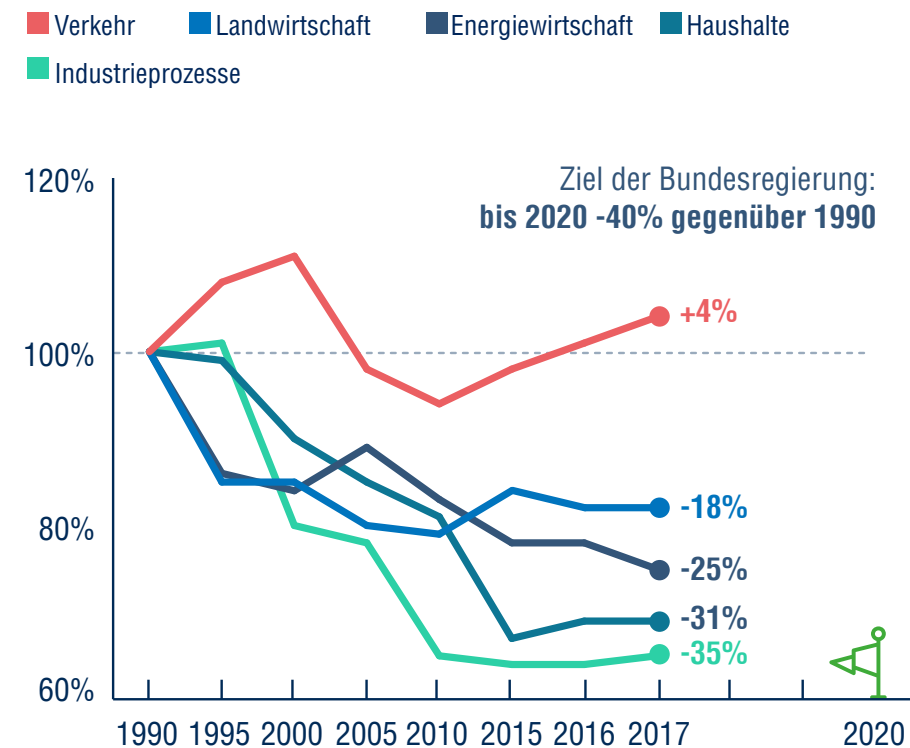
- > **Bayern:** einziges Bundesland, das keine CO₂-Daten nach der Verursacherbilanz für den Verkehrssektor veröffentlicht. Wenig anspruchsvolle Zielsetzung – derzeit 6 Tonnen CO₂ pro Einwohner für alle Sektoren. Ziel: Bis 2020 weniger als 6 Tonnen CO₂ pro Einwohner.
- > **Hessen:** Bundesweit meiste CO₂-Emissionen pro Einwohner im Verkehr (2014: 4,5 Tonnen) und schlechteste Entwicklung – 2009 waren es 4,1 Tonnen. Bis 2020 sollen die CO₂-Emissionen aller Sektoren in Hessen um 30% sinken.



Deutschland-Trend

- > Der Klimawandel ist eine der größten Bedrohungen für die Menschheit. Ein zentraler Verursacher des klimaschädlichen CO₂ ist der Verkehr. In Deutschland ist der Verkehr für rund ein Fünftel der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich.
- > Während Energiewirtschaft, Gewerbe und Industrie deutliche Rückgänge der Treibhausgas-Emissionen verbuchen konnten, emittiert der Verkehr in Deutschland heute mehr CO₂ als 1990.

Entwicklung der Treibhausgasemissionen in Deutschland



Quelle: Umweltbundesamt, 2018

Faktencheck

Deutschland

> Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat sich die Bundesregierung ein neues Ziel gesetzt: Gegenüber 1990 sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 Prozent sinken.

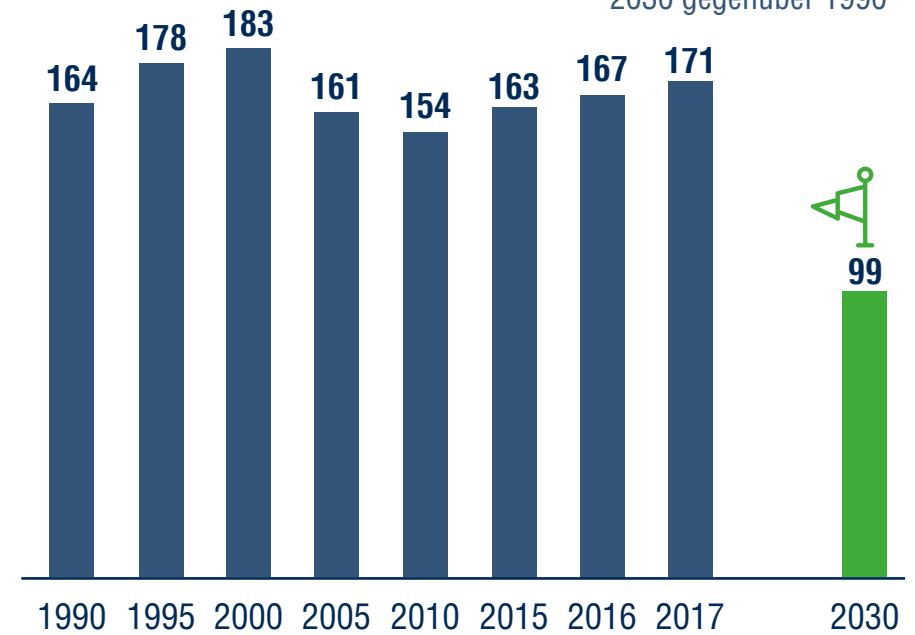
Bundesländer

> Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Nordrhein-Westfalen, Sachsen und Sachsen-Anhalt haben ebenfalls konkrete Ziele für den Problembereich Verkehr formuliert.

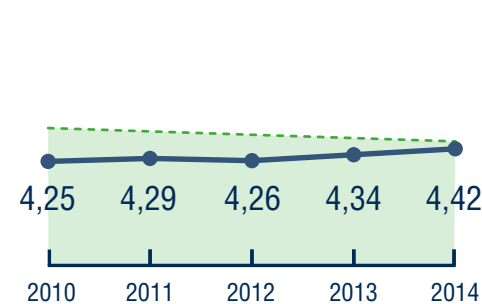
> Derzeit liegt lediglich noch Hamburg im Zielkorridor 1990-2030. Gegenüber 2009 konnten nur Bremen, Rheinland-Pfalz und Thüringen die absoluten CO₂-Emissionen des Verkehrs leicht reduzieren.

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Verkehr

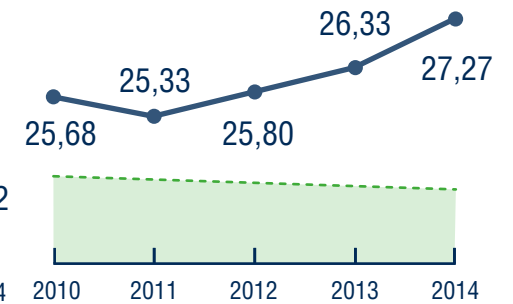
Ziel der Bundesregierung:
40% weniger CO₂ im Verkehr
2030 gegenüber 1990



Hamburg
derzeit im Zielkorridor
(2020: 4,10)



Hessen
derzeit nicht im Zielkorridor
(2020: 16,48)



Angaben in 1000 Tonnen

Quelle: Umweltbundesamt, 2018

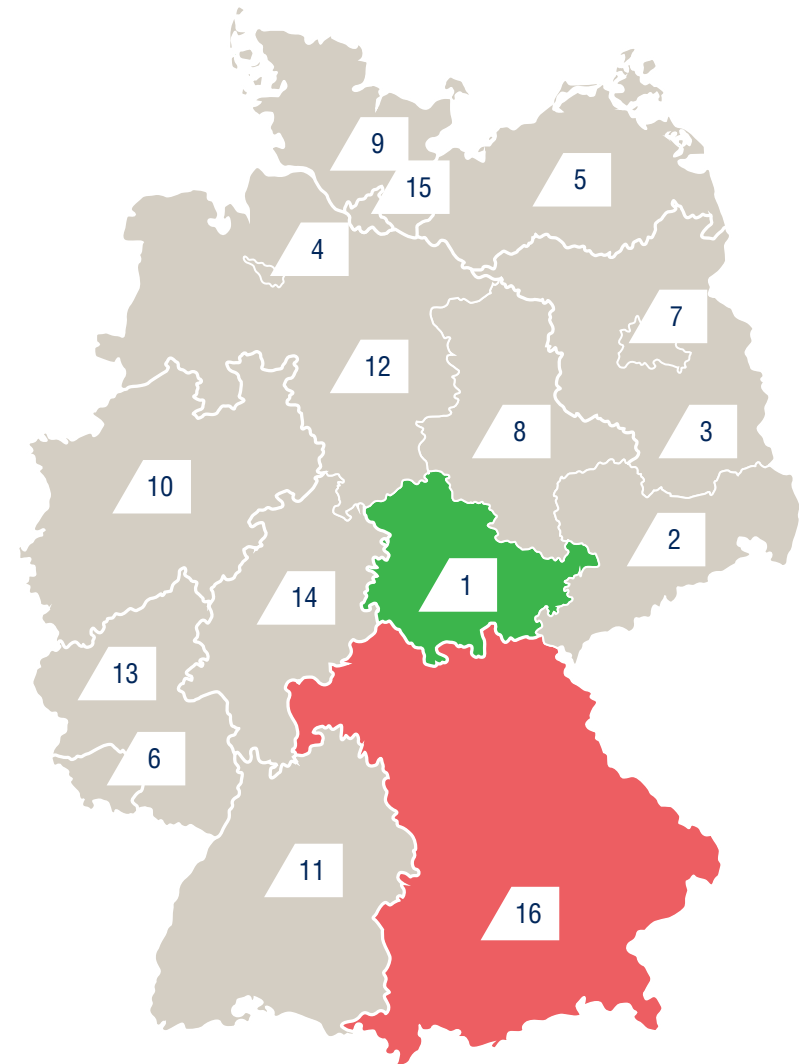
Platz 1 und Platz 16

Thüringen

- > 2017: Geringste Feinstaub-Konzentration (PM_{10}) im Ländervergleich und beste Entwicklung aller Länder seit 2012
- > Kontinuierliche Verbesserung beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO_2) zwischen 2012 und 2017, keine Überschreitung des Grenzwerts im Jahresmittel 2017
- > Eines von sechs Ländern, das die Luftreinhaltepläne der Kommunen mit einem eigenen Luftqualitätsziel flankiert

Bayern

- > 2017: Höchste städtische Stickstoffdioxid-Konzentration im Ländervergleich und keine Verbesserung gegenüber 2014
- > Überschreitung des NO_2 -Grenzwertes im Jahresmittel 2017 in Augsburg, München, Nürnberg und Regensburg
- > Kein konkretes politisches Ziel, das die Luftreinhaltepläne der Kommunen flankiert

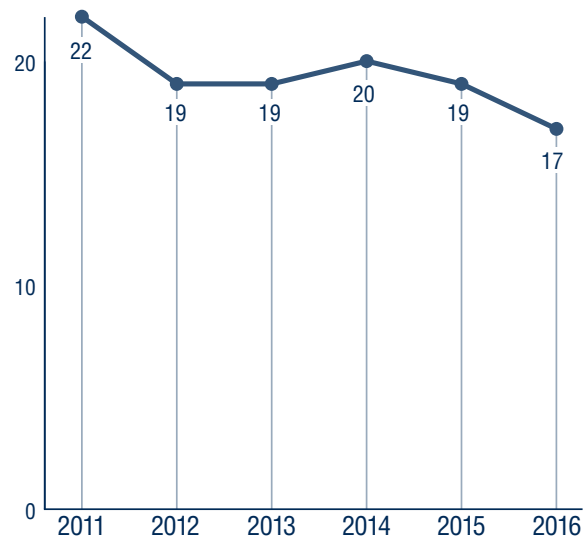


Deutschland-Trend

- > Schadstoffe wie Stickoxide (NO_x) oder Staub- und Rußpartikel erhöhen das Risiko für Atemwegserkrankungen und verstärken Allergien. Rußpartikel wirken krebserregend.
- > Luftschadstoffe entstehen bei der Verbrennung fossiler Energieträger: Der Verkehrssektor spielt also auch bei der Schadstoff-Emission eine entscheidende Rolle.

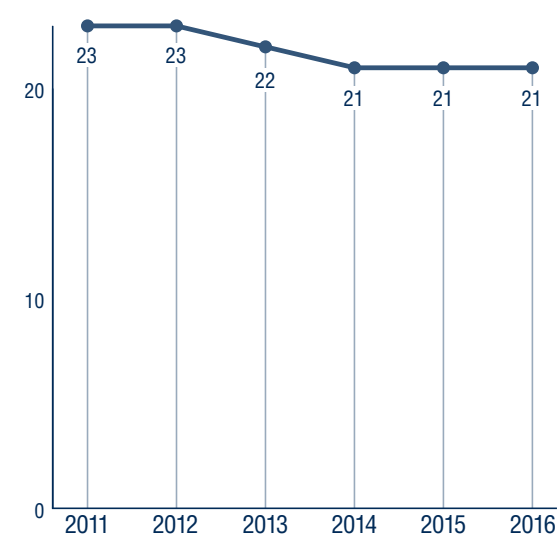
Entwicklung der Feinstaub-Konzentration (PM_{10})

in Mikrogramm pro Kubikmeter, in Städten



Entwicklung der Stickstoffdioxid-Konzentration (NO_2)

in Mikrogramm pro Kubikmeter, in Städten



Quelle: Länderinitiative Kernindikatoren, 2018

Faktencheck

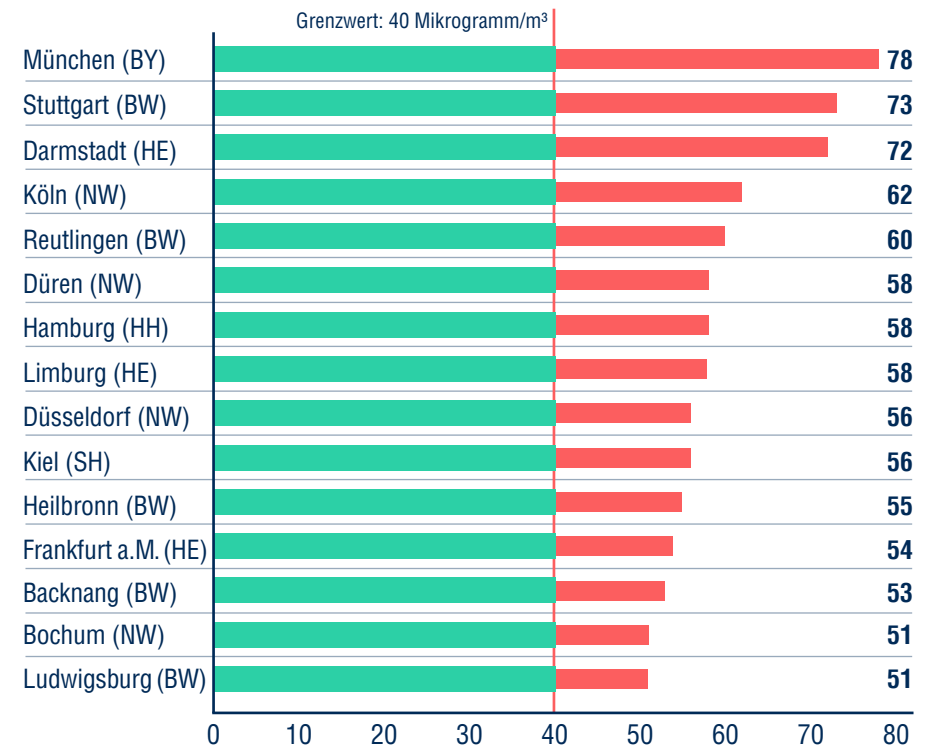
Deutschland

- > Mit ihrem „Sofortprogramm Saubere Luft“ aus dem Jahr 2017 will die Bundesregierung die Luftqualität in Ballungsräumen verbessern und den Stickoxidausstoß reduzieren.
- > Die EU ist ambitionierter: Ausgehend vom Jahr 2000 sollen die NO_x -Emissionen um 60 Prozent und die Feinstaub-Emissionen um 59 Prozent sinken – beides bis zum Jahr 2020.
- > Das Bundes-Immissionsschutzgesetz setzt in Deutschland Luftqualitätsstandards zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Demnach darf der Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft für Stickstoffdioxid (NO_2) und Feinstaub (PM_{10}) im Jahresmittel nicht überschritten werden.

Bundesländer

- > In zehn Bundesländern wurde 2017 der Grenzwert beim Stickstoffdioxid übertroffen. Lediglich in Brandenburg, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, dem Saarland, Sachsen und Thüringen gab es keine Überschreitungen. Insgesamt liegen 65 Städte in Deutschland über dem Grenzwert.

15 Städte mit den höchsten NO_2 -Grenzwertüberschreitungen 2017



NO_2 -Jahresmittelwerte 2017 in Mikrogramm pro Kubikmeter Luft

Quelle: Umweltbundesamt, 2018

Platz 1 ↑+3

Baden-Württemberg



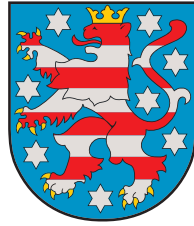
Baden-Württemberg ist

- > das Land mit der besten Entwicklung bei den Schwerverletzten im Straßenverkehr (2012: 865 pro 1 Mio. Einwohner, 2017: 762) und einem ambitionierten Verkehrssicherheitsziel: 40% weniger Getötete bis 2020 ausgehend von 2010.
- > das einzige Bundesland neben Berlin mit einem quantitativen Minderungsziel für die Belastung durch Verkehrslärm (20% weniger Betroffene bis 2020, 50% bis 2030). Aktuell sind lediglich 3,4% der Bevölkerung betroffen.
- > eines von vier Ländern, die beim Flächensparziel mindestens so anspruchsvoll sind, wie das Umweltbundesamt.
- > unter den Ländern mit der höchsten Stickstoffdioxid-Konzentration in Städten und einer Vielzahl von Grenzwertüberschreitungen.

 Lärminderung	Platz 1
 Verkehrssicherheit	Platz 2
 Flächenverbrauch	Platz 2
 Klimaschutz	Platz 7
 Luftqualität	Platz 11



Platz 2 ↓-1 Thüringen



Thüringen ist

- > Spitzenreiter bei der Luftqualität mit der geringsten Feinstaub-Konzentration aller Länder und der besten Entwicklungstendenz. Außerdem: keine Grenzwertüberschreitungen beim Stickstoffdioxid im Jahresmittel.
- > nach Berlin das Land mit den geringsten CO₂-Emissionen pro Einwohner im Verkehr. Neben Thüringen konnten nur Rheinland-Pfalz und Bremen ihre Emissionen seit 2009 ebenfalls reduzieren.
- > im Mittelfeld bei der Verkehrssicherheit: Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr pro Million Einwohner sinkt (2017: 51, 2012: 58). 906 Schwerverletzte pro Million Einwohner 2017 sind dagegen fast so viele wie 2012 (918).

 Luftqualität	Platz 1
 Klimaschutz	Platz 5
 Verkehrssicherheit	Platz 8
 Flächenverbrauch	Platz 8
 Lärminderung	Platz 9



istock.com/hsvrs

Platz 3 ↓-1

Rheinland-Pfalz



Rheinland Pfalz ist

- > bestes Bundesland beim Flächenverbrauch, mit einem ambitionierten Ziel, das tatsächlich erreicht wurde: Im Schnitt etwa 1 Hektar pro Tag.
- > eines von fünf Bundesländern, die ihr Ziel zur Verkehrslärm-minderung mit einen Zeithorizont versehen (2020). 4% der Einwohner sind aktuell von Verkehrslärm betroffen.
- > gut unterwegs bei der Verkehrssicherheit: Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr sinkt. Das Ziel 2020 ist so ambitioniert wie das der Bundesregierung.
- > bei der Feinstaubbilanz zurückgefallen. Andere Länder konnten die Belastung in ihren Städten gegenüber 2012 verringern.

 Flächenverbrauch	Platz 1
 Lärminderung	Platz 2
 Klimaschutz	Platz 4
 Verkehrssicherheit	Platz 5
 Luftqualität	Platz 13



Platz 4 ↓-2 Berlin



Berlin ist

- > am sparsamsten beim Treibhausgasausstoß im Verkehr: 1,6 Tonnen CO₂ pro Einwohner. Mit einem Reduktionsziel, das ambitionierter ist als das der Bundesregierung.
- > anspruchsvoller beim Verkehrssicherheitsziel als der Bund und hat die wenigsten Getöteten im Straßenverkehr 2017 (10 pro Million Einwohner).
- > konkret beim Luftreinhalteziel: Die EU-Grenzwerte sollen bis 2025 um 25% unterschritten werden. Das wird kein Selbstläufer – derzeit eine der höchsten Stickstoffdioxidkonzentrationen und die höchste Feinstaubbelastung.
- > am lautesten: 8% der Einwohner sind von Verkehrslärm betroffen.

 Klimaschutz	Platz 1
 Verkehrssicherheit	Platz 3
 Flächenverbrauch	Platz 3
 Luftqualität	Platz 7
 Lärminderung	Platz 12



Platz 5 ↑+4 Sachsen



Sachsen hat

- > die geringste Feinstaubkonzentration in den Städten mit der zweitbesten Entwicklung im Ländervergleich. Gleichzeitig gab es 2017 keine Grenzwertüberschreitungen beim Stickstoffdioxid-Jahresmittel.
- > als eines von sechs Ländern ein ambitioniertes Klimaschutzziel speziell für den Verkehrsbereich. Der Status quo von zwei Tonnen CO₂ pro Einwohner im Verkehr sind im Ländervergleich ein guter Wert.
- > mit 3% der Bevölkerung nach Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern den geringsten Anteil Verkehrslärmbetroffener.
- > kein konkretes Verkehrssicherheitsziel und gleichzeitig 977 Schwerverletzte pro Millionen Einwohner im Straßenverkehr – der dritthöchste Wert im Ländervergleich.

 Luftqualität	Platz 2
 Klimaschutz	Platz 2
 Lärminderung	Platz 4
 Flächenverbrauch	Platz 11
 Verkehrssicherheit	Platz 14



Platz 6 ±0

Bremen



Bremen ist

- > neben Rheinland-Pfalz und Thüringen das einzige Land, das 2014 geringere CO₂-Emissionen im Verkehr verzeichnen kann als noch 2009.
- > eines der sechs Länder, in denen der Stickstoffdioxid-Grenzwert 2017 nicht überschritten wurde.
- > mit klarem Kurs bei der Verkehrssicherheit unterwegs – eine Halbierung der Opferzahlen von 2015 bis 2020 peilt das Land an. Die Entwicklung ist positiv, zur Zielerreichung sind aber größere Anstrengungen notwendig.
- > als Stadtstaat stark von Verkehrslärm betroffen: 7,5% der Bevölkerung leiden darunter.

 Klimaschutz **Platz 3**

 Luftqualität **Platz 4**

 Verkehrssicherheit **Platz 4**

 Flächenverbrauch **Platz 10**

 Lärminderung **Platz 13**



istock.com/Harald Schmidt



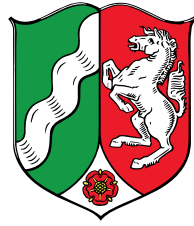
Mecklenburg-Vorpommern hat

- > bundesweit mit 1,6% den geringsten Anteil Verkehrslärm-betroffener an der Bevölkerung.
- > die niedrigste Stickstoffdioxid-Konzentration in Städten und keine Grenzwertüberschreitungen im Jahresmittel 2017. Keine Fortschritte bei der Feinstaubbelastung seit 2012.
- > mit 79 Getöteten im Straßenverkehr 2017 deutliche Fortschritte erzielt (2010: 108). Damit liegt das Land im Zielkorridor für 2020 (-40% ausgehend von 2010). Aber: 805 Schwerverletzte pro Million Einwohner sind viele im Ländervergleich – Tendenz steigend.
- > ein stetiges Wachstum der Verkehrsfläche auf inzwischen 430 m² pro Einwohner, obwohl die Bevölkerung stagniert.
- > kein konkretes Ziel zur Begrenzung des Verkehrsflächenverbrauchs.

Lärminderung	Platz 3
Luftqualität	Platz 5
Verkehrssicherheit	Platz 7
Klimaschutz	Platz 13
Flächenverbrauch	Platz 15



istock.com/Daniel Rudolf



Nordrhein-Westfalen ist

- > effizient bei der Verkehrsfläche: 2017 kommen 137 m² auf jeden Einwohner, 2010 war es ebenso viel. Bis 2020 soll der Verbrauch auf unter 5 Hektar pro Tag sinken – entspricht der Empfehlung des Umweltbundesamtes.
- > mit 27 Getöteten und 745 Schwerverletzten pro Million Einwohner 2017 im vorderen Mittelfeld platziert. Eines der wenigen Länder mit einem konkreten Ziel für weniger Schwerverletzte (-20% ausgehend von 2010 bis 2020).
- > besser bei der Feinstaubkonzentration in Städten: der Jahresmittelwert sank von 21 Mikrogramm pro Kubikmeter (2012) auf 17 (2017). Gleichzeitig ist jedoch die Stickstoffdioxidkonzentration hoch und der Grenzwert wird so häufig überschritten wie in keinem anderen Bundesland.
- > lärmgeplagt, 6% der Einwohner sind von Verkehrslärm betroffen und ein konkretes Ziel zur Verkehrslärminderung hat die Landesregierung nicht.

 Flächenverbrauch	Platz 4
 Verkehrssicherheit	Platz 6
 Klimaschutz	Platz 7
 Luftqualität	Platz 10
 Lärminderung	Platz 15



istock.com/acilo

Platz 9 ↑+1 Sachsen-Anhalt



Sachsen-Anhalt ist

- > eines von vier Ländern, die sich ehrgeizigere Ziele beim Flächenverbrauch gesetzt haben, als das Umweltbundesamt vorrechnet. Mit dem aktuellen Flächenverbrauch würde es 2020 erreicht. Der Verkehrsflächenbestand ist mit 353 m² pro Einwohner im Ländervergleich allerdings hoch.
- > bei der Luftqualität ohne Verbesserungsziel, aber mit guten Werten: Die Feinstaubkonzentration ist mit 16 Mikrogramm pro Kubikmeter eine der niedrigsten im Ländervergleich. Der Stickstoffdioxid-Grenzwert wird im Jahresmittel aber an einer Messstation überschritten.
- > das Land mit den meisten Straßenverkehrsoptern pro Million Einwohner: 59 Getötete (Tendenz: fallend) und 1.092 Schwerverletzte (Tendenz: steigend). Immerhin gibt es nun ein Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten Zielen für 2020.

 Flächenverbrauch	Platz 7
 Luftqualität	Platz 8
 Lärminderung	Platz 9
 Klimaschutz	Platz 10
 Verkehrssicherheit	Platz 13



istock.com/hanker81

Platz 10 ↑+4 Brandenburg



Brandenburg hat

- > eine gute Luftqualität. Die Stickstoffdioxid-Konzentration ist mit 14 Mikrogramm pro Kubikmeter in Städten niedrig im Ländervergleich. Es gibt keine Grenzwertüberschreitungen.
- > wenig Verkehrslärm: 3,4 Prozent der Bevölkerung sind betroffen.
- > gemeinsam mit Sachsen-Anhalt einwohnerbezogen die meisten Opfer im Straßenverkehr: 59 Getötete und 1.091 Schwerverletzte pro Million Einwohner. Auf Basis von 2012 soll es 40% weniger Getötete 2024 und halb so viele Schwerverletzte geben.
- > den größten Verkehrsflächenbestand mit 444 m² pro Einwohner im Ländervergleich und weiterhin kein konkretes politisches Ziel zur Begrenzung des Flächenverbrauchs.

 Luftqualität	Platz 3
 Lärminderung	Platz 5
 Klimaschutz	Platz 12
 Verkehrssicherheit	Platz 12
 Flächenverbrauch	Platz 14



istock.com/Heiko Küverling

Platz 11 ↓-3 Hessen



Hessen ist

- > bestes Bundesland bei der Verkehrssicherheit. Schwerverletzte pro Million Einwohner 2012: 838, 2017: 744. Getötete pro Million Einwohner: 2012: 46, 2017: 34. Ein ambitioniertes Etappenziel 2020 und die Vision Zero werden angestrebt.
- > eines der wenigen Bundesländer mit einem terminierten Lärmminderungsziel. 6% der Hessen sind von Verkehrslärm betroffen.
- > in den Städten mit einer hohen Stickstoffdioxid-Konzentration belastet. Auch der Grenzwert wird im Jahresmittel überschritten.
- > das Land mit den höchsten und am stärksten steigenden CO₂-Emissionen im Verkehr. 2009: 4,1 Tonnen pro Einwohner, 2014: 4,5.

 Verkehrssicherheit	Platz 1
 Flächenverbrauch	Platz 5
 Lärminderung	Platz 7
 Luftqualität	Platz 14
 Klimaschutz	Platz 15





Schleswig-Holstein ist

- > nach Mecklenburg-Vorpommern das Land mit dem geringsten Anteil Verkehrslärbetroffener an der Bevölkerung (2,7%). Das bisherige Ziel, den Schutz vor Verkehrslärm zu verbessern, wurde aber nicht in den aktuellen Koalitionsvertrag übernommen.
- > mit CO₂-Emissionen von 1,9 Tonnen pro Einwohner im Verkehr eines der fünf besten Länder – leider steigt der Ausstoß. Bis 2020 will die Landesregierung insgesamt 40% CO₂ gegenüber 1990 einsparen.
- > mit dem Ziel „Flächenverbrauch reduzieren“ wenig ambitioniert – bis wann und um wie viel bleibt offen, die meisten Länder sind konkreter. 245 m² Verkehrsfläche pro Kopf sind Mittelmaß im Ländervergleich.
- > auch bei der Verkehrssicherheit unkonkret („Verkehrssicherheit verbessern“) – die Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr liegt 2017 mit 747 pro Million Einwohner deutlich über 2012 (702).

 **Lärminderung** **Platz 6**

 **Klimaschutz** **Platz 9**

 **Luftqualität** **Platz 9**

 **Flächenverbrauch** **Platz 13**

 **Verkehrssicherheit** **Platz 16**



Platz 13 ↓-1 Saarland

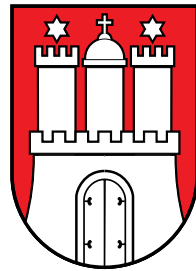


Das Saarland hat

- > gemeinsam mit Thüringen den zweitniedrigsten verkehrsbedingten CO₂-Ausstoß im Ländervergleich (1,8 Tonnen pro Einwohner), aber kein Reduktionsziel für den Verkehr.
- > eine geringe Feinstaubbelastung und keine Überschreitungen beim Stickstoffdioxid-Grenzwert im Jahresmittel 2017. Bei der Verbesserung der Stickstoffdioxid-Konzentration geht es langsam voran – 2012: 22 Mikrogramm pro Kubikmeter, 2017: 21.
- > mit 4,8% einen hohen Anteil von Einwohnern, die von Verkehrslärm betroffen sind. Ein konkretes Ziel zur Minderung der Verkehrslärmbelastung fehlt.
- > die rote Laterne bei der Verkehrssicherheit. Im Jahr 2012 waren pro Million Einwohner 37 Getötete zu beklagen, 2017 sogar 43. Auch bei den Schwerverletzten keine Verbesserung – 2012: 695 pro Million Einwohner, 2017: 700. Das Ziel der Landesregierung „die Zahl der Toten und Verletzten zu reduzieren“ ist nicht quantifiziert und datiert.

Klimaschutz	Platz 5
Luftqualität	Platz 6
Flächenverbrauch	Platz 12
Lärminderung	Platz 14
Verkehrssicherheit	Platz 15





Hamburg hat

- > einen Verkehrsflächenbestand von 50 m² pro Einwohner – nur Berlin ist effizienter. Neu ist das Flächensparziel des Senats: Die zusätzliche Flächeninanspruchnahme für Verkehr soll begrenzt werden.
- > pro Million Einwohner die zweitniedrigste Verkehrstotenzahl (15) und die wenigsten Schwerverletzten (464) im Straßenverkehr. Dennoch gibt es 2017 mehr Schwerverletzte als noch 2012 (450 pro Million Einwohner). Ein Verkehrssicherheitsprogramm mit ambitionierten Zielen fehlt – die meisten Länder haben eins.
- > gemeinsam mit Bayern die größte Stickstoffdioxid-Konzentration (2017: 27 Mikrogramm pro Kubikmeter) und weiterhin Grenzwertüberschreitungen. Auch die Feinstaubbelastung ist hoch (18 Mikrogramm pro Kubikmeter) und nur wenig besser als 2012 (19).
- > nach Berlin mit 7,7% den zweitgrößten Anteil Verkehrslärm-betroffener an der Bevölkerung.

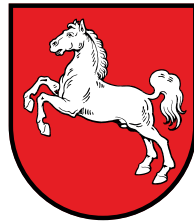
 Flächenverbrauch	Platz 6
 Klimaschutz	Platz 11
 Verkehrssicherheit	Platz 11
 Luftqualität	Platz 15
 Lärminderung	Platz 16



Adobe Stock/querbeet

Platz 15 ↓-4

Niedersachsen



Niedersachsen ist

- > beim Verkehrslärm im Mittelfeld der Bundesländer – 3,5% der Bevölkerung sind betroffen.
- > nach Sachsen-Anhalt und Brandenburg das Land mit den meisten Getöteten im Straßenverkehr (51 pro Million Einwohner). Bis 2020 will die Landesregierung, ausgehend von 2011, ein Drittel weniger Verkehrstote erreichen. Leicht positive Entwicklung bei den Schwerverletzten – 2012: 799 pro Million Einwohner, 2017: 779.
- > das einzige Bundesland ohne Klimaschutzziel. Ein Klimaschutzgesetz ist angekündigt. Die verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind von 2,1 Tonnen pro Einwohner (2009) auf 2,3 Tonnen (2014) gestiegen.
- > beim Flächenverbrauch zurückgefallen: Die neue Landesregierung hat das bisherige Flächensparziel nicht übernommen. Damit Deutschland im Jahr 2020 höchstens 30 Hektar pro Tag verbraucht, empfiehlt das Umweltbundesamt für Niedersachsen 3,2 Hektar – aktuell sind es mehr als 9.

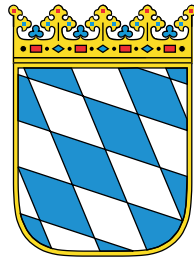
 Lärminderung	Platz 9
 Verkehrssicherheit	Platz 10
 Luftqualität	Platz 12
 Klimaschutz	Platz 14
 Flächenverbrauch	Platz 16



Gerd Kittel

Platz 16 ↓-1

Bayern



Bayern hat

- > mit 3,1% der Bevölkerung weniger Verkehrslärmbetroffene als viele andere Länder.
- > 2017 pro Million Einwohner 47 Getötete und 887 Schwerverletzte im Straßenverkehr – hohe Zahlen im Ländervergleich, aber eine Verbesserung gegenüber 2012. Das Ziel, 30% weniger Getötete bis 2020, ist weniger ambitioniert, als das der Bundesregierung und anderer Länder.
- > erneut als einziges Land keine CO₂-Zahlen nach der Verursacherbilanz für den Verkehr veröffentlicht. Auch das generelle Klimaschutzziel ist wenig anspruchsvoll: Bis 2020 weniger als 6 Tonnen CO₂ pro Einwohner. Dieser Stand war schon 2007 erreicht.
- > die größte Stickstoffdioxid-Konzentration in Städten: Nur Hamburg kommt 2017 auch auf 27 Mikrogramm pro Kubikmeter. Der Grenzwert wird im Jahresmittel ebenfalls überschritten.

 Lärminderung **Platz 8**

 Verkehrssicherheit **Platz 9**

 Flächenverbrauch **Platz 9**

 Klimaschutz **Platz 15**

 Luftqualität **Platz 16**



istock.com/Grafissimo

Kontakt



Thomas Krautscheid
Abteilungsleiter Verkehr und Umwelt

+49 40 410 969–24
t.krautscheid@quotas.de
www.quotas.de



Andreas Bergmeier
Referatsleiter Kinder und Jugendliche

+49 228 400 015–5
abergmeier@dvr.de
www.dvr.de



Martin Roggermann
Referent für Verkehrspolitik

+49 30 246 2599–31
martin.roggermann@allianz-pro-schiene.de
www.allianz-pro-schiene.de.de



Jens Hilgenberg
Leitung Verkehrspolitik

+49 30 275 86–467
jens.hilgenberg@bund.net

Arne Fellermann
Leitung Verkehrspolitik

+49 30 275 86–484
arne.fellermann@bund.net
www.bund.net

Impressum

Herausgeber:

Allianz pro Schiene e.V.
Reinhardtstraße 31
10117 Berlin
+49 30 246 25 99–0

V.i.S.d.P.:

Dirk Flege, Geschäftsführer
Veröffentlicht im November 2018

www.allianz-pro-schiene.de

www.bundeslaenderindex-mobilitaet.de

