Bundesländerindex Mobilität

Bundesländerindex Mobilität 2012

Ein Nachhaltigkeitsranking – aktuelle Lage, Dynamik, politische Weichenstellungen

Ein Projekt der:

Allianz pro Schiene

Wissenschaftliche Begleitung:

Lehrstuhl für Logistikmanagement

Universität St.Gallen

Gefördert vom:

Fonds zur sozialen Sicherung für Arbeitnehmer der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V.

Herausgeber:

Allianz pro Schiene e.V.

Reinhardtstraße 18 / 10117 Berlin

T 030.246 25 99-0

F 030.246 25 99-29

E info@allianz-pro-schiene.de

W www.allianz-pro-schiene.de

Impressum:

Inhalt: Dirk Flege, Martin Roggermann

Redaktion: Dr. Barbara Mauersberg

Wissenschaftliche Begleitung: Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Lehrstuhl für Logistikmanagement Universität St.Gallen

Gefördert vom: Fonds zur sozialen Sicherung für Arbeitnehmer der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V.

Stand: 5. Juli 2012

V.i.S.d.P. Dirk Flege, Geschäftsführer

Inhalt

1. Der erste Bundesländervergleich zur nachhaltigen Mobilität ... 3

2. Wie ist der Bundesländerindex Mobilität aufgebaut ... 4

3. Methodik ... 5

Die Indikatoren des Statistik-Indexes ... 5

Die Indikatoren des Politik-Indexes ... 7

4. Einschränkungen und Grenzen ... 9

5. Ergebnisse ... 10

Gesamtergebnis: NRW und Berlin im Ranking vorn ... 10

Statistik-Index: Hamburg und Bremen vor einem breiten Mittelfeld ... 11

Politik-Index: Berlin, NRW und Baden-Württemberg zeigen Ehrgeiz ... 12

6. Länderportraits ... 13

Baden-Württemberg (3): Musterländle mit Vision Zero ... 13

Bayern (11): Beim CO_2 hält sich der Freistaat bedeckt ... 16

Berlin (2): Die Hauptstadt ist top mobil, Punktabzug bei Sicherheit ... 18

Brandenburg (10): Wenig Verkehrslärm, grandiose Radwege ... 20

Bremen (4): Primus in der Verbändewertung ... 22

Hamburg (8): Statistisch spitze und hohe Dynamik ... 24

Hessen (16): Rote Laterne im Fach „nachhaltige Mobilität“ ... 26

Mecklenburg-Vorpommern (6): Bei Verkehrstoten gegengesteuert ... 28

Niedersachsen (14): Wenig Feinstaub und Stickoxyde, aber auch wenig Ziele ... 30

Nordrhein-Westfalen (1): Mit Hybridantrieb und Ehrgeiz ganz vorn ... 32

Rheinland-Pfalz (5): Der Takt reißt‘s raus ... 34

Saarland (13): Vorreiter beim Bahnstrom, vorzeigbare Klimabilanz ... 36

Sachsen (7): Hier fühlt sich der Fahrgast sicher ... 38

Sachsen-Anhalt (15): Erfreuliche Ansätze, aber Nichtteilnahme an Befragung ... 40

Schleswig-Holstein (9): Mehr Bahn für die Menschen im Norden ... 42

Thüringen (12): Die Bürger fühlen sich abgeschnitten ... 44

Anhang ... 46

1. Der erste Bundesländervergleich zur nachhaltigen Mobilität

Wo in Deutschland leiden die Bürger am wenigsten unter Verkehrslärm? Wie weit haben es die Menschen in den großen Flächenländern zur nächsten Bushaltestelle? Was tun Länder mit vielen Verkehrstoten gegen die hohen Opferzahlen? Gibt es Regierungen, die besonders ehrgeizig in Richtung „nachhaltige Mobilität“ unterwegs sind, während andere nur auf die üblichen Rezepte setzen und immer neue Straßen bauen? Fragen über Fragen, auf die sich vereinzelt sogar schon die eine oder andere Antwort findet. Einen systematischen Vergleich, der die Statistik im Bereich nachhaltige Mobilität oder die verkehrspolitischen Weichenstellungen in allen 16 Bundesländern abfragt und vergleichbar aufbereitet, gab es bislang nicht. Das ändert sich jetzt: Mit ihrem „Bundesländerindex Mobilität“ betritt die Allianz pro Schiene verkehrspolitisches Neuland und hofft, dass sie mit ihrer großangelegten Datensammlung auch ein dynamisches Instrument geschaffen hat. Denn dieser Index ist alles andere als ein Zahlengrab. Von jetzt an soll er jedes Jahr aktualisiert erscheinen, er soll wachsen, besser werden und vor allem soll er wirken. Jeder Bürger eines Bundeslandes kann daraus direkt ablesen, wie es mit der nachhaltigen Mobilität im eigenen Umfeld bestellt ist. Verbände können vergleichen, mit welchen Themen die Kollegen im Nachbarland gerade zu kämpfen haben. Die Nachhaltigkeitsbeauftragten der Landesregierungen entdecken auf einen Blick, was die Nachbarn besser oder schlechter machen und Journalisten haben eine sichere Basis für kritische Nachfragen. Damit das Länderranking trotz seiner top-aktuellen Inhalte auch die gehörige Seriosität auf die Waage bringt, hat sich das Verkehrsbündnis wissenschaftliche Begleitung gesichert: Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Leiter des Lehrstuhls für Logistikmanagement an der Universität St.Gallen begleitet den Index seit seiner Entstehung wissenschaftlich. Sein Votum: „Ein Projekt mit großer Innovationskraft“. Stölzle sieht aber auch das Schwierige an dem Unternehmen: „Es gehört Mut dazu, einen Bereich anzufassen, der so viele innere Widersprüche in sich birgt.“

Das sahen auch die Mitarbeiter in den Landesministerien so: Als ihnen der Fragebogen der Allianz pro Schiene zur Politik des eigenen Hauses im Fach „nachhaltige Mobilität“ auf den Tisch kam, taten einige so, als sei hier Unerhörtes gefragt worden. Andere fühlten sich ermutigt, die eigenen politischen Ansätze zu sammeln und aufzuschreiben. Trotzdem beteiligten sich am Ende 15 von 16 Ländern an der Umfrage, und nur Sachsen-Anhalt blieb die Darlegung der eigenen Politik schuldig. Das Ergebnis kann sich schon deshalb sehen lassen: Erstmals ist es auch im fest betonierten Bereich der deutschen Verkehrspolitik möglich, die zarten Pflanzen der Nachhaltigkeit zu finden, die tapfer durch den Asphalt ans Licht streben. Denn anders als es die Politik oft befürchten lässt, ist der Wertewandel gerade bei den jungen Leuten längst Wirklichkeit geworden. So bringt es der parlamentarische Beirat für die nachhaltige Entwicklung des Deutschen Bundestages gut auf den Punkt: „Nachhaltige Mobilität muss sicherstellen, dass ein sich änderndes Mobilitätsbedürfnis der Gesellschaft mit geringerem Ressourcenverbrauch und reduzierten Treibhausgasemissionen (…) befriedigt werden kann – und das zu bezahlbaren Preisen.“[1]

Der vorliegende Index will dazu seinen Teil beitragen.

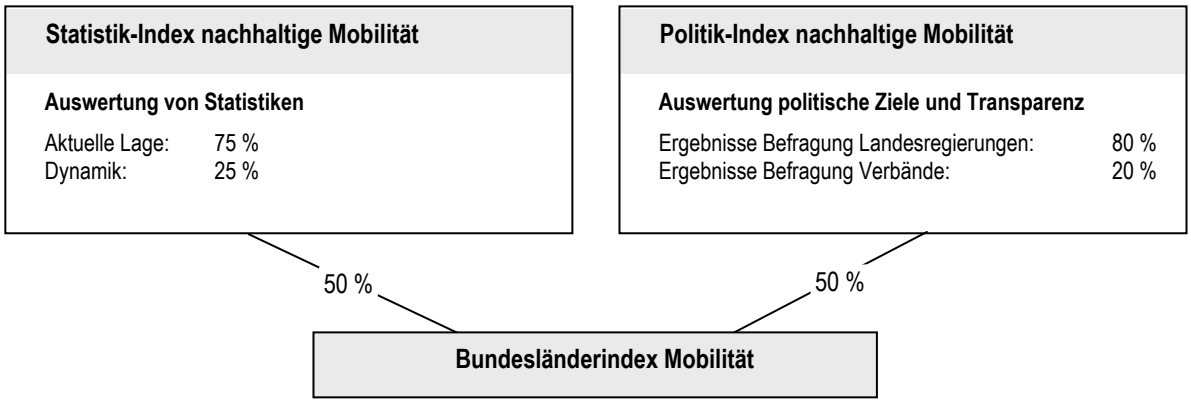
[1] Parlamentarischer Beirat für nachhaltige Entwicklung: Positionspapier. Perspektiven für eine nachhaltige Mobilität – Mobilität für die Zukunft sicherstellen, http://www.bundestag.de/bundestag/ausschuesse17/gremien/nachhaltigkeit/berichte/pos.pdf.

2. Wie ist der Bundesländerindex Mobilität aufgebaut

Der Index zur nachhaltigen Mobilität ruht auf zwei Säulen. Unter dem Standbein „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ fassen wir vor allem vorhandene und eigene quantitative Daten zusammen. Für die meisten der neun Indikatoren dieses Feldes gibt es bereits Material, das aus verschiedenen Quellen zusammenzutragen war. Um die Bandbreite der statistischen Indikatoren zu vergrößern haben wir auch eigene repräsentative Umfragen in Auftrag gegeben. Vorsorglich sei der Leser davor gewarnt, dass das Konzept der „nachhaltigen Mobilität“ zum Teil harte Zielkonflikte birgt, die sich in der mobilen Lebenswelt der Bürger als solche auch wiederfinden. So führt ein guter Wert beim Indikator „Erreichbarkeit von Zielen mit dem Öffentlichen Verkehr“ möglicherweise dazu, dass ein Land beim Indikator „Verkehrslärm“ schlechter abschneidet. Auch bedeutet eine gut ausgebaute Infrastruktur zwingend einen höheren Flächenverbrauch. Eine Mobilität, die im Sinne dieses Indexes nachhaltig ist, setzt daher begrenzte Ressourcen effizient ein, nutzt verstärkt erneuerbare Energien und ermöglicht es gleichwohl weiten Teilen der Bevölkerung, an der Mobilität teilzuhaben. Diese spannungsreichen Zielkonflikte werden alle im sogenannten „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ zusammengefasst.

Die zweite Säule heißt „Politik-Index nachhaltige Mobilität“. Diese qualitativen Indikatoren gewinnen wir aus der Befragung der Landesregierungen und ausgewählter Verbände, die im Verhältnis 4:1 das andere Teilergebnis bilden. Der Status Quo und die Dynamik innerhalb des Statistik-Indexes sowie die im Politik-Index zusammengefassten Ziele und Transparenz der Verkehrspolitik gehen als Teilergebnisse zu jeweils 50 Prozent in das Gesamtergebnis ein. Aus den Ergebnissen des Statistik-Indexes kann keine unmittelbare Verantwortung der Landespolitik abgeleitet werden. Die Ergebnisse des Politik-Indexes können dagegen sehr wohl von der Landespolitik beeinflusst werden. Für ihre eigenen Ziele und die Herstellung von Transparenz sind die Landesregierungen unmittelbar verantwortlich, für das Ergebnis der Verbändebefragung mindestens mittelbar – etwa durch Kommunikationsmaßnahmen gegenüber der Öffentlichkeit und Partizipationsmöglichkeiten für Verbände. Da die Allianz pro Schiene der Auffassung ist, dass nachhaltige Mobilität ganz wesentlich eine politische Gestaltungsaufgabe ist, haben wir die Weichenstellungen der Landesregierungen und das Urteil der Verbände (“Politik-Index nachhaltige Mobilität“) zur Hälfte in die Gesamtbewertung mit einfließen lassen, obwohl der Statistik-Index ein Vielfaches an Erhebungsdaten widerspiegelt.

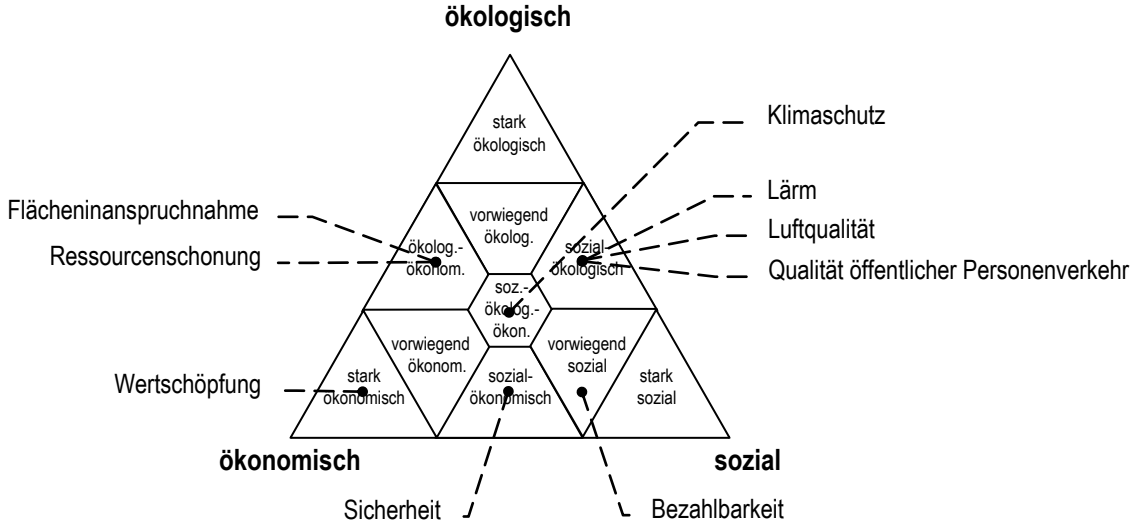
Aufbau Bundesländerindex Mobilität



3. Methodik

Die Indikatorenauswahl für den Statistik-Index nachhaltige Mobilität haben wir nach den Kriterien Anschlussfähigkeit, Datenverfügbarkeit und Mobilitätsrelevanz vorgenommen. Anschlussfähigkeit bedeutet, dass ein Indikator bereits in Politik oder Wissenschaft verwendet wird. Die in den Index übernommenen Indikatoren stammen – soweit sie Mobilität betreffen – von der Bundesregierung, dem Länderarbeitskreis Kernindikatoren oder dem Umweltbundesamt. Die etablierten Indikatoren haben wir anschließend um weitere Indikatoren ergänzt, die für eine nachhaltige Mobilität relevant sind, bislang aber noch nicht von wesentlichen Akteuren in Politik und Wissenschaft verwendet werden. Dies trifft insbesondere für die Bereiche Bezahlbarkeit von Mobilität und Qualität des öffentlichen Personenverkehrs zu. Abschließend haben wir alle Indikatoren zu Themenbereichen zusammengefasst. Ziel war es, die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bestmöglich mit Mobilitäts-Indikatoren zu hinterlegen.

Themenbereiche im Bundesländerindex Mobilität



Die Indikatoren des Statistik-Indexes

Für die Unterfütterung der Indikatoren mit geeigneten Daten haben wir im Statistik-Index so weit möglich auf bereits vorhandene statistische Erhebungen zurückgegriffen. In einzelnen Teilbereichen, die für die nachhaltige Mobilität von Bedeutung sind, für die derzeit aber keine länderübergreifenden Daten vorliegen, haben wir zusätzlich zwei repräsentative Meinungsumfragen in Auftrag gegeben. Bei der Auswertung waren alle Indikatoren auf Werte zwischen 0 und 1 zu normieren. Dazu haben wir vom Wert eines Landes den niedrigsten Wert aller Länder abgezogen und anschließend durch den Abstand zwischen höchstem und niedrigstem Wert aller Länder geteilt.[2] Die normierten Indikatoren haben wir dann zu Themenbereichen zusammengefasst. Anschließend mussten die einzelnen Themenbereiche für das Teilergebnis „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ gewichtet werden. Die inhaltlich besonders gut dokumentierten Bereiche „Qualität öffentlicher Personenverkehr“, „Ressourcenschonung“ und „Sicherheit“, die sehr unterschiedliche Aspekte des Themas beleuchten, erhalten ein Gewicht von 13,3 %. Alle anderen Themenbereiche gehen mit 10 % in das Teilergebnis „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ ein. Insgesamt fächert sich der Statistik-Index in neun Themen auf: Bezahlbarkeit, Flächeninanspruchnahme, Klimaschutz, Lärm, Luftqualität, Qualität öffentlicher Personenverkehr, Ressourcenschonung, Sicherheit und Wertschöpfung.

[2] Gilt für den Fall, dass der beste Wert der höchste ist (z.B. Wertschöpfung). Ist der beste Wert der niedrigste (z.B. Flächenverbrauch), wird vom Wert eines Landes der höchste Wert aller Länder abgezogen und anschließend durch den Abstand zwischen höchstem und niedrigstem Wert aller Länder geteilt. Vgl. zur Methode: OECD/JRC: Handbook on Constructing Composite Indicators. Methodology and User Guide. Paris 2008.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität: Indikatoren und Gewichtung

Themenbereich (Gewichtung) Indikatoren	**Betrachtungs-zeitraum**	**Datenquelle**
Bezahlbarkeit (10 %)		
Mobilitätsverzicht aus Kostengründen (2012)	2012	Forsa
Flächeninanspruchnahme (10 %)		
Verkehrsfläche pro Einwohner	2010	Statistisches Bundesamt
Verkehrsflächenverbrauch im Vergleich zur Bevölkerungsentwicklung	2005-2010	Statistisches Bundesamt
Klimaschutz (10 %)		
CO_2-Emissionen des Verkehrs	2008 u. 2007-2008	Länderarbeitskreis Energiebilanzen
Lärm (10 %)		
Anteil Betroffener von Verkehrslärm tagsüber	2009	Länderinitiative Kernindikatoren
Anteil Betroffener von Verkehrslärm nachts	2009	Länderinitiative Kernindikatoren
Luftqualität (10 %)		
Jahresmittelwert Feinstaubemissionen (PM10) verkehrsnahe Messstationen	2011 u. 2010-2011	Umweltbundesamt
Jahresmittelwert Stickstoffdioxid-Emissionen verkehrsnahe Messstationen	2011 u. 2010-2011	Umweltbundesamt
Qualität öffentlicher Personenverkehr (13,3 %)		
Arbeitsplätze in Bussen und Bahnen pro 100.000 Einwohner	2010	VDV, DB Regio
Tariftreuegesetzgebung im öffentlichen Verkehr	2012	EVG
Entfernung zur nächsten Bushaltestelle	2008 u. 2002-2008	Infas, DLR, DIW (Mobilität in Dtl.)
Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle	2008 u. 2002-2008	Infas, DLR, DIW (Mobilität in Dtl.)
Erreichbarkeit täglicher Ziele mit dem Umweltverbund	2008	Infas, DLR, DIW (Mobilität in Dtl.)
Anteil Verkehrsarten Umweltverbund (einschl. Pkw-Mitfahrer)	2008 u. 2002-2008	Infas, DLR, DIW (Mobilität in Dtl.)
Kundenzufriedenheit mit Bahnhöfen	2011 u. 2010-2011	Infas
Ressourcenschonung (13,3 %)		
Anteil der Pkw mit alternativen Antrieben	2011 u. 2000-2011	Kraftfahrt-Bundesamt
Anteil Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr an der Güterverkehrsleistung	2010 u. 2009-2010	Länderinitiative Kernindikatoren
Kilometer Stau pro Autobahnkilometer	2011 u. 2010-2011	ADAC
Sicherheit (13,3 %)		
Getötete im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner	2010 u. 2009-2010	Statistisches Bundesamt
Verletzte im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner	2010 u. 2009-2010	Statistisches Bundesamt
Sicherheitsempfinden im öffentlichen Verkehr	2012 u. 2012-verg. J.	Forsa
Wertschöpfung (10 %)		
Bruttowertschöpfung Verkehr und Nachrichtenübermittlung pro Erwerbstätigem	2008 u. 2007-2008	Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamtrechnungen der Länder

Insgesamt haben wir bei der Anlage des Bundesländervergleichs darauf geachtet, dem Statistik-Index ein starkes dynamisches Moment einzupflanzen. So berücksichtigen wir bei sieben von neun Themenbereichen zum aktuell verfügbaren Jahr auch den Index zur Vorerhebung. Die Entwicklung haben wir dann im Index zum Status Quo im Verhältnis von 25 zu 75 Prozent gewichtet. Dieses Verhältnis haben wir gewählt, da unseres Erachtens die aktuelle Lage, welche die Lebenssituation vor Ort widerspiegelt, für die Zielgruppe relevanter ist als die relative Veränderungsdynamik. Darüber hinaus gibt es ein Erkenntnisinteresse, inwieweit sich die Daten eines Bundeslandes im Index zu denen anderer Bundesländer geändert haben. Diese relative Veränderungsdynamik haben wir im Statistik-Index mit 25 Prozent gewichtet, wobei es bei dieser Gewichtung kein „richtig“ oder „falsch“ gibt, sondern lediglich das Kriterium Zweckmäßigkeit. Ein gutes Zeichen im Sine der Sensitivitätskontrolle: Würde man bei der Gewichtung statt 25 Prozent 30 oder 20 Prozent ansetzen, bliebe die Rangfolge innerhalb des Statistik-Indexes nahezu identisch.

Die Indikatoren des Politik-Indexes

Für den Teilbereich des „Politik-Indexes nachhaltige Mobilität“ haben wir unsere Indikatoren aus den politischen Zielen der Bundesregierung im Mobilitätsbereich abgeleitet. Viele dieser Ziele des Bundes umfassen Zielsetzungen und konkrete Zeitpunkte für deren Erfüllung. Darüber hinaus sind diese Ziele in Programmen nachvollziehbar festgehalten. In der Regel werden auch periodisch Daten zum Verlauf veröffentlicht. So kamen wir auf insgesamt sechs Themenbereiche, für die wir nach Ziel, Festschreibung, Zielzeitpunkt, periodischer Berichterstattung und Veröffentlichung fragen. Um die politische Selbstdarstellung mit der Fremdsicht zu spiegeln, haben wir zusätzlich eine „Bewertung der Verbände“ in die politische Säule des Indexes mit aufgenommen. Hier bewerten regionale Verkehrsexperten die Verkehrspolitik ihrer Landesregierungen im Hinblick auf Nachhaltigkeit. Diese Note der Verbände im Fach „nachhaltige Mobilität“ geht mit 20 Prozent in das Teilergebnis des Politik-Indexes ein, während die Befragung der Landesverkehrsministerien mit 80 Prozent zu Buche schlägt. Dabei hat jeder Themenbereich ein Gewicht von 13,3 Prozent. Wir haben die 80:20-Gewichtung gewählt, da die überprüfbaren Angaben der Landesverkehrsministerien gewichtiger sind als das artikulierte Partikularinteresse von Verbänden.

Politik-Index nachhaltige Mobilität: Indikatoren und Gewichtung

Themenbereich (Gewichtung)	**Indikatoren**	**Datenquelle**
Flächeninanspruchnahme (13,3 %) **Intermodalität Personenverkehr** (13,3 %) **Klimaschutz** (13,3 %) **Luftqualität** (13,3 %) **Sicherheit** (13,3 %) **Lärm** (13,3 %)	Zielsetzung: - Ziel - Festschreibung - Zielzeitpunkt Transparenz: - Periodische Berichterstattung - Veröffentlichung periodische Berichterstattung	Befragung der Verkehrsministerien der Bundesländer
Bewertung der Verbände (20,0 %)	Gesamteinschätzung der Verkehrspolitik im Hinblick auf nachhaltige Mobilität	Befragung der Verbände in den Bundesländern

Um die Daten zu erheben, haben wir alle 16 Länderverkehrsminister angeschrieben und nach ihren politischen Zielen in den sechs Themenbereichen befragt. Die Länder wurden gebeten, ihre konkreten politischen Ziele, die jeweilige Festschreibung und den Erfüllungszeitpunkt der Ziele zu nennen (Zielsetzung). In der Erhebung wurde auch nach der periodischen Berichterstattung in den einzelnen Themenbereichen und deren Veröffentlichung (Transparenz) gefragt. Im Befragungszeitraum von Ende Dezember 2011 bis Ende April 2012 haben 15 von 16 Bundesländern geantwortet. Die Befragungsergebnisse haben wir anschließend ausgewertet und Zielsetzung und Transparenz bewertet. Dabei wollten wir auch obligatorische Ziele würdigen, über die jedes Bundesland aufgrund von Vorgaben der EU und des Bundes verfügt, um die ganze Bandbreite der Nachhaltigkeitsstrategie in jedem Länderporträt abzubilden. Im Detail haben wir die Bewertung wie folgt vorgenommen:

Bewertung von Zielsetzung und Transparenz

Indikator Bewertung	
Zielsetzung:	*Transparenz:*
Ziel	**Periodische Berichterstattung**
1,0 Pkt. – konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspezifisch	1,0 Pkt. – vorhanden
0,5 Pkt. – konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	0,5 Pkt. – teilweise vorhanden
0,5 Pkt. – allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspezifisch	0 Pkt. – nicht vorhanden
0,5 Pkt. – übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)	
0,5 Pkt. – obligatorisches Ziel	**Veröffentlichung periodische Berichterstattung**
0 Pkt. – kein Ziel	1,0 Pkt. – vorhanden
	0,5 Pkt. – teilweise vorhanden
Festschreibung	0 Pkt. – nicht vorhanden
1,0 Pkt. – vorhanden	
0,5 Pkt. – obligatorische Festschreibung	
0 Pkt. – nicht vorhanden	
Zielzeitpunkt	
1,0 Pkt. – vorhanden	
0,5 Pkt. – obligatorischer Zielzeitpunkt	
0 Pkt. – nicht vorhanden	

Die ebenfalls im Länder-Fragebogen erfassten Maßnahmen haben wir qualitativ ausgewertet: sie gingen in die Länderportraits ein. Eine Bewertung der Maßnahmen im Index erfolgte nicht.

Die Befragung der Verbände haben wir ebenfalls im Zeitraum von Ende Dezember 2011 bis Ende April 2012 durchgeführt. Insgesamt kontaktierten wir 192 Verbände, davon haben 66 (34 Prozent) geantwortet. Für die Auswahl der Verbände gab es zwei Kriterien: Die Verbände mussten Interessen im Mobilitätsbereich repräsentieren und eine föderale Struktur aufweisen. Da im Allianz pro Schiene-Spektrum nicht alle Mobilitätsarten verbandlich organisiert sind, haben wir weitere Verbände wie den ADFC und Fuss e.V. hinzugezogen. Folgende Verbände bekamen den Fragebogen: Die Umweltverbände BUND, NABU und Naturfreunde, die Verkehrsgewerkschaft EVG, die Verbraucherverbände Pro Bahn, DBV und VCD, der Wirtschaftsverband VDV, die Automobilclubs ACE und ACV, der Radfahrerverband ADFC und der Verband der Fußgänger Fuss e.V.

Bei der Auswertung der Verbändeantworten haben wir jedoch eine zu starke Personenverkehrsdominanz in den Antworten festgestellt. Da die Indikatoren des Indexes zwar eine leichtes Personenverkehrsübergewicht haben, der Güterverkehr jedoch im Index eine substantielle Rolle spielt, haben wir uns entschieden, im kommenden Jahr das Spektrum der angefragten Verbände um den BGL zu erweitern. Bei den meisten Indikatoren kann man nicht zwischen Güterverkehr und Personenverkehr unterscheiden – etwa bei Luftqualität, Flächenverbrauch oder Staukilometer. Lediglich zwei von neun Themenbereichen (Bezahlbarkeit, Qualität öffentlicher Personenverkehr) haben ausschließlich einen Personenverkehrsbezug.

Die Antworten der Verbände sind vor dem Hintergrund der Verbändeauswahl zu sehen und spiegeln nicht unbedingt die Meinung der Allianz pro Schiene wider.

4. Einschränkungen und Grenzen

Mit dem Bundesländerindex Mobilität beschreitet die Allianz pro Schiene Neuland. Den Anspruch einer umfassenden Betrachtung aller Aspekte von nachhaltiger Mobilität können und wollen wir im ersten Jahr des Erscheinens nicht erheben. So beschränken wir uns bei dem Politik-Index auf die oberste Ebene der politischen Ziele. Die vielschichtigen und oft bemerkenswerten Einzelmaßnahmen fließen damit nur punktuell in die Porträts der Länder ein, um politische Glanzpunkte zu verdeutlichen. Eine Bewertung von Einzelmaßnahmen aus dem Mobilitätsbereich über alle Bundesländer hinweg würde den Rahmen des Indexes sprengen.

Auch im Bereich des Statistik-Indexes arbeiten wir weitgehend mit etablierten Indikatoren und vorhandenen Daten. Viele Indikatoren, die für ein umfassendes Bild einer zukunftstauglichen Mobilität wünschenswert wären, sind noch nicht verfügbar. Ein Blick auf das auf Seite 5 abgebildete Nachhaltigkeitsdreieck zeigt, dass der Schwerpunkt der Themenbereiche derzeit in der Schnittmenge zwischen dem sozialen und dem ökologischen Pol des Dreiecks liegt. Weitere Indikatoren aus der ökonomischen und sozialen Dimension der Nachhaltigkeit wären wünschenswert. Solche Indikatoren hat die Forschung bereits formuliert, aber es mangelt derzeit noch an entsprechenden Daten auf Bundesländerebene. Somit fehlen beispielsweise Indikatoren zu den Themen Personentransportintensität, externe Kosten oder zu Übergriffen im öffentlichen Verkehr.

Um das Manko der Datenverfügbarkeit zu kompensieren, haben wir zur Bezahlbarkeit von Mobilität und zum Sicherheitsgefühl der Reisenden im öffentlichen Verkehr repräsentative Meinungsumfragen in Auftrag gegeben. Diese Befragungen beschreiten ebenfalls Neuland und liefern einen ersten Beitrag zur Datentransparenz. Auch diese Umfragen werden wir, wie den Index insgesamt, nun jährlich fortschreiben. So verfügen wir beim Thema Bezahlbarkeit und Sicherheitsempfinden im öffentlichen Verkehr zwar heute nur über den Status quo in 2012 und eine Einschätzung der Befragten zur Entwicklung in den vergangenen Jahren. In den Folgejahren werden sich aber daraus Zeitreihen ableiten lassen, die uns auch Aussagen über die Dynamik erlauben werden.

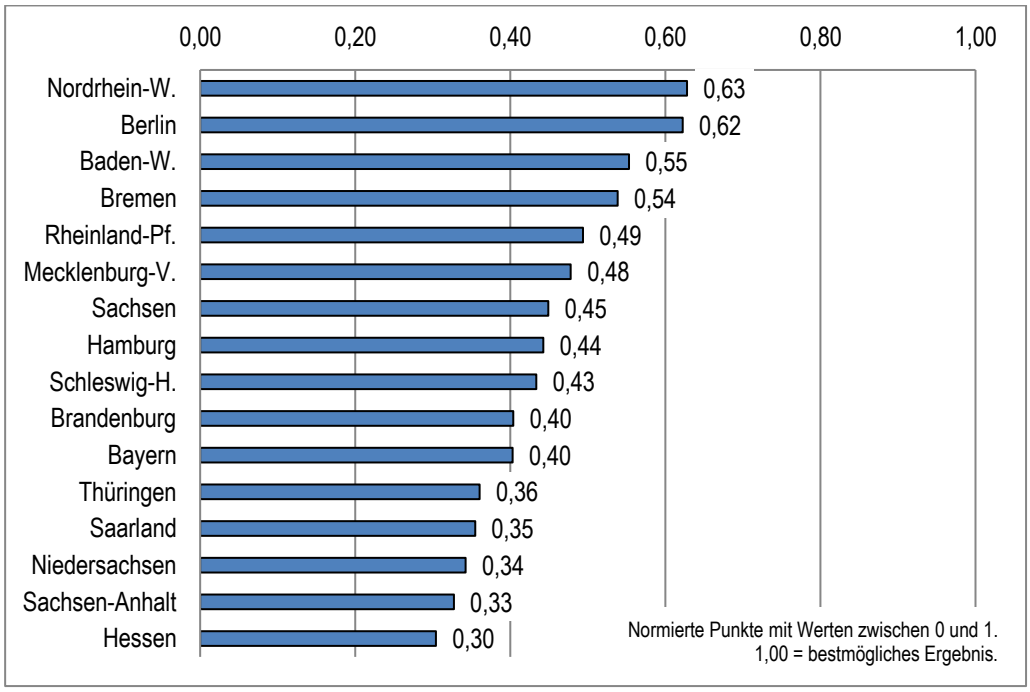
Derzeit akzentuiert der Index auch stärker die Lasten der Mobilität als den Nutzen. Die in der Wissenschaft genannten Kategorien „Wertschöpfung des Verkehrssektors“ sowie „Zeit- und Kostenersparnisse“ haben wir mit allen auf Bundesländerebene zur Verfügung stehenden Einzelaspekten versucht abzudecken. Dies sind die Indikatoren „Bruttowertschöpfung Verkehr und Nachrichtenübermittlung pro Erwerbstätigem“ sowie die Indikatoren „Entfernung nächste Bushaltestelle“, „Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle“ und „Erreichbarkeit täglicher Ziele mit dem Umweltverbund“. Auch hier sind die Korrekturmöglichkeiten wegen mangelnder Datenverfügbarkeit auf Länderebene noch begrenzt. Sobald weitere Daten über den Nutzen von Verkehr auf Bundesländerebene vorliegen, fließen sie in den Index ein.

5. Ergebnisse

Gesamtergebnis: NRW und Berlin im Ranking vorn

Mit Nordrhein-Westfalen und Berlin liegen ein dichtbesiedeltes Flächenland und ein Stadtstaat an der Spitze des Ländervergleiches. Beide Bundesländer punkten vor allem bei den politischen Weichenstellungen mit konkreten Zielen. Baden-Württemberg, Bremen, Rheinland-Pfalz und Mecklenburg-Vorpommern komplettieren die Spitzengruppe. Bayern (11.) verliert wichtige Punkte durch nicht veröffentlichte CO_2-Daten und Sachsen-Anhalt (15.) vergibt durch die Nichtteilnahme an der diesjährigen Befragung die Chance, seine politischen Ziele darzulegen.

Gesamtwertung Bundesländerindex Mobilität

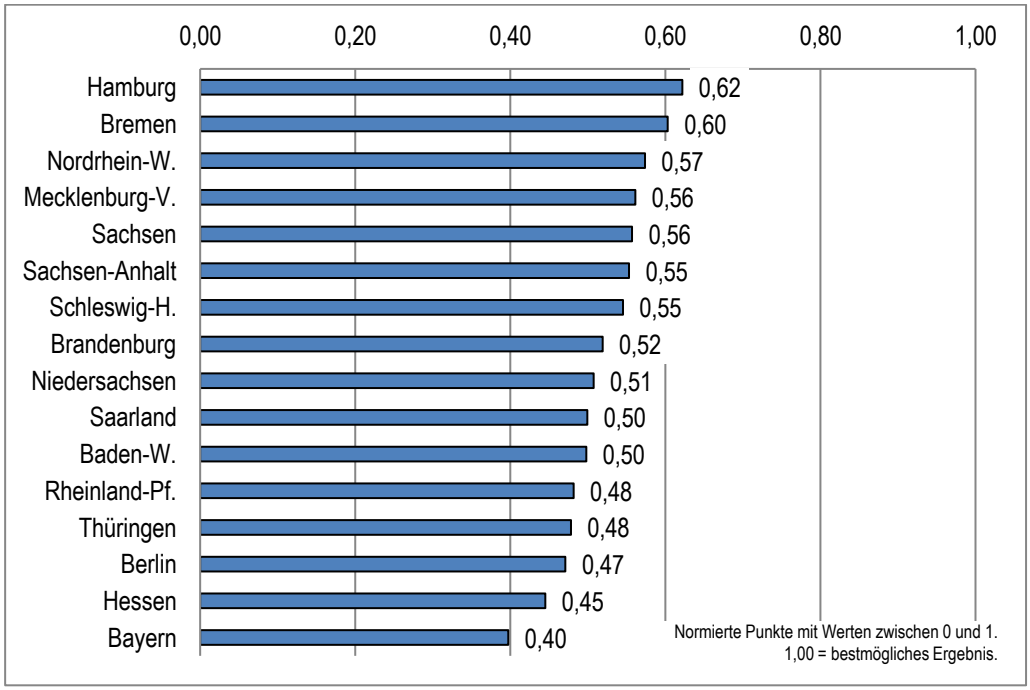


Bei den Ergebnissen des Bundesländerindexes Mobilität gibt es keinerlei Ost-West-Gefälle: Weder haben die neuen Bundesländer einen messbaren Nachholbedarf, noch ist ein von Länderpolitikern gern beschworener Rückstand des Westens im Ergebnis spürbar. Über den gesamten Vergleich hinweg befinden sich in der Spitzengruppe, im Mittelfeld und auf den hinteren Rängen im Wechsel neue und alte Bundesländer. Das gleiche Bild ergibt sich, wenn man die Schablone „reiche Länder / arme Länder“ anlegt. Ob ein Bundesland zu den Gebern oder den Nehmern im Länderfinanzausgleich gehört, bestimmt offenbar nicht, dass es beim Thema nachhaltige Mobilität vorne oder weiter hinten rangiert. So bilden die hochverschuldeten Länder Berlin und NRW zusammen mit dem reichen Baden-Württemberg das Spitzentrio.

Statistik-Index: Hamburg und Bremen vor einem breiten Mittelfeld

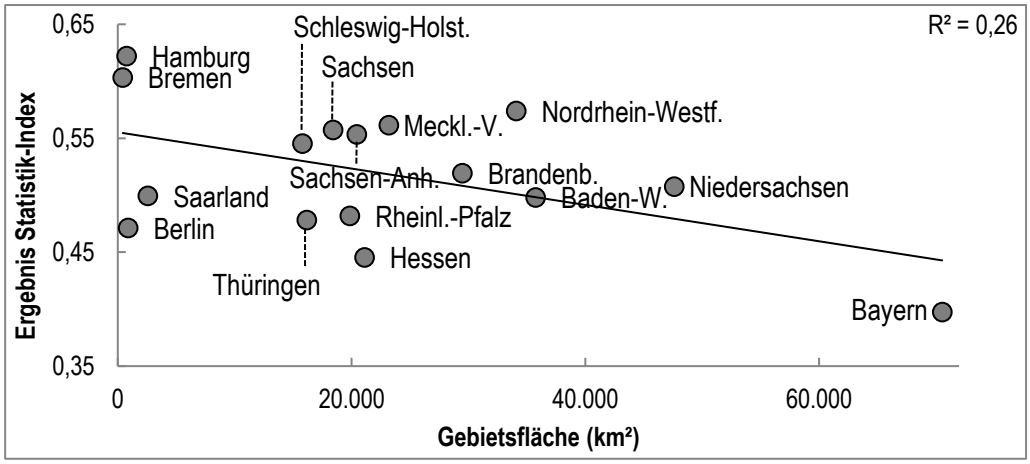
Im Statistik-Index liegen alle Länder dicht beisammen. Die Stadtstaaten Hamburg und Bremen rangieren vorn, gefolgt von den Flächenländern Nordrhein-Westfalen, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen. Berlin, zweiter der Gesamtwertung, kommt im Statistik-Index auf Platz 14. Bayern liegt unter anderem wegen nicht-veröffentlichter CO_2-Werte derzeit ganz hinten.

Gesamtwertung Statistik-Index nachhaltige *Mobilität*



Insgesamt zeigt sich in diesem Teilergebnis nur ein minimaler Zusammenhang zwischen einem guten Abschneiden beim Statistik-Index und einer kleinen Gebietsfläche. Stadtstaaten sind hier also nicht per se im Vorteil. Sie punkten zwar in den Themenbereichen „Flächenverbrauch“ und „Qualität öffentlicher Verkehr“, beim Lärm liegen sie aber weit hinten und auch bei den Luftschadstoffen schneiden sie relativ schlecht ab.

Abschneiden im Statistik-Index und Gebietsfläche im Index



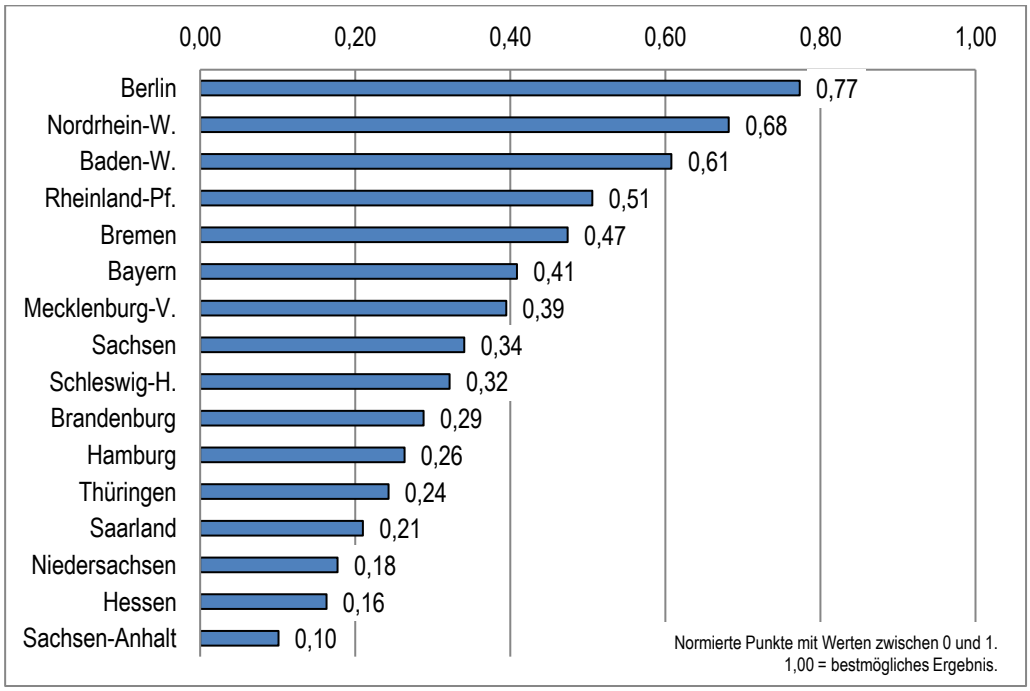
Da im Statistik-Index auch eine Fülle von dynamischen Faktoren eingeht, lässt sich ermitteln, welches Bundesland sich am schnellsten in Richtung nachhaltige Mobilität entwickelt: Bei der Dynamik liegt Hamburg auf Rang eins,

gefolgt von Bremen (Platz zwei) und Niedersachsen (Platz drei). Während die beiden Stadtstaaten beim Statistik-Index bereits jetzt hervorragend abschneiden, kann die hohe Dynamik im Fall von Niedersachsen als Hoffnungszeichen für einen künftigen bessern Platz angesehen werden.

Politik-Index: Berlin, NRW und Baden-Württemberg zeigen Ehrgeiz

Bei den politischen Zielen besetzt Berlin derzeit den Spitzenplatz. Bei fast allen Themen der Befragung konnte das Land ein konkretes Ziel vorweisen. Zudem erhält Berlin von den Verbänden die drittbeste Bewertung aller Bundesländer für die nachhaltige Verkehrspolitik. Nordrhein-Westfalen (Zweiter beim Urteil der Verbände) und Baden-Württemberg, das sich in vielen Bereichen ebenfalls überobligatorische Ziele gesetzt hat, halten den Anschluss an die Spitze. Sachsen-Anhalt punktet nur bei den Zielen, die sich das Land aufgrund von EU oder Bundesvorgaben ohnehin setzen muss – das Land hatte als einziges nicht an der Befragung teilgenommen.

Gesamtwertung Politik-Index nachhaltige Mobilität



6. Länderportraits

Baden-Württemberg (3): Musterländle mit Vision Zero

Baden-Württemberg belegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität den dritten Rang. Im Teilbereich des Statistik-Indexes reicht es nur für den elften Platz. Einem „sehr gut“ bei der verbesserten Erreichbarkeit von Bushaltestellen steht der letzte Rang beim Thema Ressourcenschonung gegenüber. Dafür glänzt die Landesregierung in Stuttgart mit einer Vielzahl von ehrgeizigen politischen Zielen. Bei der Verkehrssicherheit soll es nicht weniger als die „Vision Zero“ sein und die Belastung durch Auspuffgase im Ländle soll bis 2020 geringer werden. Die Verbände geben im Fach „nachhaltige Verkehrspolitik“ die Note 3,0.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Mit einem elften Platz im Statistik-Index rangiert Baden-Württemberg im Mittelfeld der Bundesländer. Beim Flächenverbrauch für Verkehrszwecke schneidet das Land am fünftbesten ab. So lag der Verkehrsflächenverbrauch im Jahr 2010 pro Kopf bei 0,55 m². Setzt man die Entwicklung der Verkehrsfläche in Beziehung zum Wachstum der Bevölkerung zwischen 2005 und 2010, dann liegt Baden-Württemberg mit einem Bevölkerungswachstum von 0,2 Prozent und einem Plus von 1,5 Prozent beim Verkehrsflächenverbrauch im Bundesländerindex hinter den Stadtstaaten Berlin und Hamburg auf Rang 3. Sogar für Platz eins reichte es beim Thema Entfernung zur nächsten Bushaltestelle: Hier steigerte Baden Württemberg den Anteil der Bürger, die weniger als einen Kilometer von der nächsten Haltestelle entfernt wohnen, von 2002 bis 2008 am schnellsten und kommt inzwischen auf einen beeindruckenden Anteil von 88,9 Prozent bei der Erreichbarkeit. Die CO_2-Emissionen des Verkehrs konnten von 2,05 Tonnen pro Einwohner im Jahr 2007 auf 2,0 Tonnen im Jahr 2008 reduziert werden. Dies entspricht einer Minderung von 2,4 Prozent und reicht für den siebten Platz im Bereich Klimaschutz. Bei der Luftqualität zeigt sich Baden-Württemberg gespalten. Während das Land bei den Feinstaubemissionen (PM10) insgesamt in der Mitte der Bundesländer liegt und seine Emissionen von 2010 zu 2011 reduzieren konnte, ergibt sich bei den Stickoxiden das gegenteilige Bild. Hier liegt das Land im aktuellsten Jahr 2011 auf dem vorletzten Platz. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich der Ausstoß sogar erhöht, während fast alle anderen Länder ihre Emissionen verringerten. Bei der Ressourcenschonung heißt es dagegen Platz 16: rote Laterne unter den Bundesländern. Obwohl die Lärmbelastung im Rheintal außerordentlich hoch ist, erreicht Baden-Württemberg beim Verkehrslärm Platz 10 im Mittelfeld der Bundesländer. Dies liegt daran, dass die Zahl der Lärmbetroffenen zur Gesamtbevölkerung in Bezug gesetzt wird. Die Bezugsgröße ermöglicht den Vergleich der Bundesländer, kann aber regionale Spezifika nur begrenzt abbilden.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Baden-Württemberg gehört zu der Gruppe von Ländern, die die von Bund und EU vorgegebenen Ziele übertreffen. . Beim Politik-Index spiegelt sich dies in einem dritten Platz im Ländervergleich wider. So hat das Land im Klimaschutzgesetz ein konkretes CO_2-Minderungsziel für den Verkehrssektor formuliert. Ausgehend vom Jahr 1990 sollen bis 2020 25 Prozent der CO_2-Emissionen des Verkehr eingespart werden. Bei der Verkehrssicherheit hat die Landesregierung das ambitionierte Ziel der „Vision Zero“, einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Das Ziel ist im Koalitionsvertrag festgehalten, allerdings bleibt offen, bis wann diese hochgesteckte Vision erreicht werden soll, was einen Punktabzug hinsichtlich des konkreten Zielzeitpunktes gibt. Im Bereich des Flächenverbrauchs, bei dem die Länder insgesamt wenig zielorientiert aufgestellt sind, existiert für Baden-Württemberg zumindest ein Ziel für den gesamten Flächenverbrauch. Das Land strebt langfristig einen Netto-Null-Verbrauch an. Es fehlen Etappenziele mit einem zeitlichen Horizont. Bei den Luftschadstoffen sollen die Feinstaubemissionen (PM10, PM2.5) bis 2020 gegenüber dem Jahr 2000 um 30 Prozent reduziert werden. Die

Belastung durch Stickoxide (NOx) soll im gleichen Zeitraum sogar um 45 Prozent abnehmen. Gerade bei den Stickoxiden hat Baden-Württemberg offenbar Handlungsbedarf - wie der Ländervergleich zeigt: Platz 15 im aktuellsten Jahr 2011, Platz 16 bei der Veränderung zum Vorjahr.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	✗	1,0	1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	1,0	✗	✗	✗
Klimaschutz	1,0 konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Luftqualität	1,0 konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Sicherheit	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0	✗	1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	✗	1,0	1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

✗ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Den Handlungsdruck im Bereich der Luftschadstoffe hat die Landesregierung offenbar erkannt. Um die Luftqualität insbesondere in den Ballungsräumen zu verbessern, sollen Umweltzonen über regionale Luftreinhaltepläne großflächiger abgegrenzt und mit wirksamen Maßnahmen versehen werden. Bei den Maßnahmen zur Intermodalität ragt die Förderung der Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV heraus. Hier wird es ab 2012 eine eigene Investitionsförderung im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes geben. Mit diesen Mitteln soll im Jahr 2012 unter anderem ein Sonderprogramm für sichere Radabstellanlagen an ÖPNV-Knoten umgesetzt werden.

Von den Verbänden erhält Baden-Württemberg im Durchschnitt die Note 3,0. Damit wird die Verkehrspolitik des Landes, im Hinblick auf nachhaltige Mobilität, zusammen mit Rheinland-Pfalz und Mecklenburg-Vorpommern, am viertbesten bewertet. Positiv aus Verbändesicht ist die Umverteilung der Mittel aus dem

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zugunsten des Umweltverbundes. In Zukunft sollen nur noch 40 Prozent der Mittel für den Straßenbau ausgegeben werden, während 60 Prozent in Investitionen für den Öffentlichen Verkehr und den Fahrradverkehr fließen. Ebenfalls genannt wurde das geplante landesweite Ticket für alle Verkehrsverbünde im Nahverkehr. Zweigeteilt sind die Meinungen zur Förderung der Elektromobilität. Ein Teil der Verbände lobte das Engagement des Landes in diesem Bereich, andere kritisierten die Fokussierung auf Elektroautos und den hohen finanziellen Aufwand.

Bayern (11): Beim CO_2 hält sich der Freistaat bedeckt

Bayern liegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität auf dem elften Rang. Dass der Freistaat beim Statistik-Index sogar die rote Laterne aller Bundesländer trägt, liegt vor allem an mangelnder Transparenz: Einzig Bayern hält CO_2-Emissionen geheim. Bei den politischen Zielen sieht es besser aus: Die Landesregierung in München punktet bei der Verkehrssicherheit und hat seit der Regionalisierung das Nahverkehrsangebot auf der Schiene deutlich erweitert. Die Verbände geben die Note 3,2.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Beim Statistik-Index liegt Bayern im Ländervergleich derzeit auf Platz 16 und ist damit das Schlusslicht unter den Bundesländern. Mit ausschlaggebend für das schlechte Abschneiden in diesem Index-Teilbereich ist eine Statistik-Lücke: Bayern ist das einzige Bundesland, das seine verursacherbezogenen CO2-Emissionen nicht veröffentlicht. Sehr gut schneidet Bayern dagegen beim Sicherheitsempfinden im öffentlichen Verkehr ab. 93 Prozent der bayerischen Fahrgäste fühlen sich in öffentlichen Verkehrsmitteln sehr sicher oder sicher. Dies ist der dritte Platz im Ländervergleich - nur knapp hinter den Spitzenreitern. Die Sicherheit auf Bahnhöfen und an Haltestellen bewerten 64 Prozent der Befragten als sehr gut oder gut. Auch beim Verkehrslärm – etwa 2,5 Prozent der Einwohner sind am Tag, vier Prozent nachts betroffen – und der Luftqualität steht Bayern im Ländervergleich gut da. Spitzenreiter ist Bayern beim Verkehrsanteil des Umweltverbundes: Dieser hat sich im Freistaat so dynamisch erhöht wie in keinem anderen Bundesland.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Bei seinen politischen Weichenstellungen liegt Bayern mit Platz sechs im oberen Mittelfeld der Bundesländer. So hat sich die Regierung des Freistaats im Bereich der Verkehrssicherheit ein konkretes Ziel für weniger Opfer im Straßenverkehr gesetzt. Von 2007 bis 2012 sollte die Zahl der Verkehrstoten um ein Fünftel sinken und dieses Ziel wurde bereits 2011 vor Ablauf der Frist erreicht. Ein Verkehrssicherheitsprogramm für den Zeitraum 2012 bis 2016 wird derzeit vorbereitet. Beim Flächenverbrauch fehlt Bayern, wie den meisten Bundesländern, ein greifbares Ziel. Die Landesregierung beschränkt sich hier auf die Aussage, die Flächeninanspruchnahme deutlich reduzieren zu wollen. Immerhin wurde dafür mit 2020 ein Zeitpunkt dafür festgelegt.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	✗ allgemeines nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspezifisch	✗	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	✓ 1,0	✗	✗	✗
Klimaschutz	0,5 allgemeines nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspezifisch	✓ 1,0	✓ 1,0	0,5 keine Veröffentl. CO_2-Emissionen nach Verur-sachern	0,5 keine Veröffentl. CO_2-Emissionen nach Verur-sachern

Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0	1,0	1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschrei-bung		1,0	1,0

Legende

Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Herausragende Maßnahme der bayerischen Verkehrspolitik ist die konsequente Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrs. Dem Land ist es gelungen, sein SPNV-Angebot seit der Regionalisierung deutlich zu erweitern. Weitere Ertüchtigungen im Schienennetz stehen in den nächsten Jahren an und sollen an die Bemühungen der vergangenen Jahre anschließen.

Bei der Bewertung durch die Verbände schneidet Bayern leicht überdurchschnittlich ab. Im Bereich „nachhaltige Verkehrspolitik“ gaben sie im Schnitt die Note 3,2, was dem siebten Platz im Ländervergleich entspricht. Als besonders positiv vermerkten die Verbände, dass frühere Denkverbote im Hinblick auf Streckenreaktivierungen beim Schienenverkehr inzwischen aufgehoben sind. Auch ein verbessertes Schienenverkehrsangebot auf Bestandsstrecken fand Zustimmung. Negativ schlugen sich fehlende Sozialstandards bei SPNV-Ausschreibungen nieder. Bayern ist eines von wenigen Bundesländern, die bislang noch keine Tariftreuegesetzgebung für öffentliche Aufträge erlassen haben.

Berlin (2): Die Hauptstadt ist top mobil, Punktabzug bei Sicherheit

Das Land Berlin belegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität den zweiten Platz. Trotz des ersten Platzes beim Klimaschutz und Flächenverbrauch reicht es beim Statistik-Index insgesamt nur für den 14. Rang, etwa weil Berlin im Länderindex die meisten Staukilometer pro Autobahnkilometer anhäuft und sich das Sicherheitsgefühl der Berliner an Bahnhöfen und in Zügen verschlechtert hat. Die politischen Weichenstellungen gehen allerdings glasklar Richtung Nachhaltigkeit. Hier überholt der Stadtstaat den Bund und die EU. Die Verbände honorieren das mit der Note 2,8.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Beim Statistik-Index kommt der Zweite der Gesamtwertung nur auf den vierzehnten Platz. Besonders um das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste an Haltestellen und Bahnhöfen sowie in öffentlichen Verkehrsmitteln ist es schlechter bestellt als noch vor wenigen Jahren. Ebenfalls hinten liegt Berlin bei seinen Staukilometern – auf jeden seiner 77 Kilometer Autobahn häufte das Land im Jahr 2011 ganze 577 Staukilometer, und belegt damit noch hinter Hamburg (15) den letzten Platz im Länderranking. Beim Flächenverbrauch für Verkehrszwecke schneidet das Land im Vergleich dagegen am besten ab. Obwohl Berlin mit einem Bevölkerungswachstum von fast zwei Prozent von 2005 bis 2010 nur noch von Hamburg übertroffen wird, ist die Verkehrsfläche im gleichen Zeitraum um lediglich 0,6 Prozent gestiegen. Auch beim Klimaschutz ist Berlin Spitzenreiter im Ländervergleich.
Im Bereich der Qualität des öffentlichen Personenverkehrs, in den die Erreichbarkeit von Zielen und Haltestellen, die Zufriedenheit mit Bahnhöfen sowie die Tariftreue und Zahl der Beschäftigten bei Bussen und Bahnen einfließen, belegt Berlin den dritten Platz. Herausragend schneidet Berlin bei der Erreichbarkeit der täglichen Ziele mit dem Umweltverbund ab. Hier liegt es vor allen anderen Ländern. Anders bei den Themen Wertschöpfung oder der Bezahlbarkeit von Mobilität: Nirgendwo sonst in der Republik war die Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem in der Branche Verkehr und Nachrichtenübermittlung niedriger, in keinem anderen Land mussten die Bürger aus Kostengründen so oft auf Fahrten mit dem Auto oder der Bahn verzichten. Auch beim Verkehrslärm rangiert die Hauptstadt im Ländervergleich hinten. Etwa 9 Prozent der Berliner sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es mehr als 11 Prozent.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Bei der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität hat sich Berlin eine Vielzahl von politischen Zielen gesetzt. Oft sind diese Ziele sogar ambitionierter als die des Bundes oder der EU. Damit belegt das Land den Spitzenplatz im Teilbereich „politische Weichenstellungen“. Berlin strebt eine Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen um 25 Prozent von 2008 bis 2025 an. Hierbei sind auch die Emissionen des Flugverkehrs inbegriffen. Dieser Ansatz ist ambitionierter als das CO_2-Ziel der EU für den Verkehr (- 20 % von 2008 bis 2030) und das allgemeine CO_2-Ziel der Bundesregierung (- 40 % von 1990 bis 2020). Aber damit nicht genug: Bis zum Jahr 2050 will sich das Land zur klimaneutralen Metropole entwickeln. Auch bei den Luftschadstoffen kann Berlin ein konkretes Ziel für den Verkehrsbereich vorweisen. So strebt die Hauptstadt eine Minderung der verkehrsverursachten Luftschadstoffbelastung an, die die EU-Grenzwerte für 2025 noch um 25 Prozent unterschreitet. Hier besteht in der Tat Handlungsbedarf: Bei den Luftschadstoffen gehört Berlin im Ländervergleich zum Schlussdrittel der Länder.
Unter dem Motto „Stärkung der Inter- und Multimodalität, Reduzierung des motorisierten Verkehrsaufwands“ formuliert der Berliner Stadtentwicklungsplan Verkehr ein konkretes Reduktionsziel für die Pkw-Verkehrsleistung: Die Kfz-Fahrzeugkilometer sollen demnach bis 2025 um 10 Prozent sinken. Beim Flächenverbrauch existiert derzeit zwar kein quantitatives Ziel, wohl aber ein qualitatives, das sich speziell auf den Verkehrsbereich bezieht: Die jährliche Flächeninanspruchnahme und Bodenversiegelung durch Verkehrsinfrastruktur soll reduziert werden. Auch im Bereich der Verkehrssicherheit setzt sich das Land ein konkretes Ziel: Im Vergleich zu 2008 soll die Zahl der Verkehrstoten um mindestens 40 Prozent, die der Verletzten um mindestens 30 Prozent bis 2025 sinken. Bei den Verletztenzahlen ist Berlin Vorreiter, kein derartiges Ziel gibt es bislang auf Bundes- und EU-Ebene. Allerdings sind

die Ziele von Bund und EU bei den Verkehrstoten derzeit ambitionierter als die Berliner. Der Bund strebt 40 Prozent weniger Verkehrstote von 2011 bis 2020 an, die EU will die Zahl im selben Zeitraum gar halbieren.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	0,5 allgemeines nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspezifisch	1,0	✗	1,0	1,0
Intermodalität Personenverkehr	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0	1,0	1,0	1,0
Klimaschutz	1,0 konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Luftqualität	1,0 konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Sicherheit	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0	1,0	1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionsplan	0,5 obligat. Festschrei-bung	✗	1,0	1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

✗ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Dem Problemdruck beim Verkehrslärm will die Landesregierung mit lärmarmem Asphalt, Geschwindigkeitsbegrenzungen und einer fortgesetzten Förderung des Fuß- und Radverkehrs begegnen. Bei der Schiene setzt Berlin auf technische Maßnahmen an Fahrzeugen und Fahrweg.

Für ihre Verkehrspolitik in puncto nachhaltige Mobilität geben die Verbände der Stadt im Durchschnitt die Note 2,8 - der dritte Platz im Ländervergleich. Lobenswert aus Verbändeperspektive ist die Mitte 2011 verabschiedete Beschlussfassung einer Fußverkehrsstrategie, der Ausbau des Straßenbahnnetzes und die konsequente Umsetzung des Stadtentwicklungsplans Verkehr. Darüber hinaus erzielt die Verdoppelung des Radverkehrsanteils in den vergangenen zehn Jahren hohe Zustimmung.

Brandenburg (10): Wenig Verkehrslärm, grandiose Radwege

Das Land Brandenburg liegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität auf dem zehnten Rang. Bei der Zahl der Verkehrstoten nimmt das Land zwischen Uckermark und Lausitz zwar einen traurigen Spitzenplatz ein, andererseits leben die Brandenburger mit wenig Verkehrslärm: Nur ein Prozent der Bürger leidet unter dieser Begleiterscheinung der Mobilität. Die Landesregierung könnte allerdings noch mehr Phantasie entwickeln, um mögliche Einschränkungen beim Eisenbahnangebot abzufedern. Die Verbände geben im Fach „nachhaltige Mobilität“ deshalb nur die Note 4,5.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Rang acht beim Statistik-Index: Damit platziert sich Brandenburg noch unter der besseren Hälfte der Bundesländer. Einen Spitzenplatz (Rang zwei) belegt das Bundesland beim Thema Bezahlbarkeit von Mobilität. Nur 21 Prozent der Brandenburger haben, laut einer repräsentativen Forsa-Umfrage vom März 2012, im vergangenen Jahr aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus, Bahn oder auf Flüge verzichtet. Auch beim Verkehrslärm (Platz zwei) schneidet Brandenburg im Ländervergleich sehr gut ab. Nur etwa ein Prozent der Bürger im Land sind von Verkehrslärm betroffen. Bei den Verkehrstoten ist Brandenburg im Bundesländervergleich dagegen trauriger Spitzenreiter. Pro eine Million Einwohner waren im Jahr 2010 immerhin 76 Verkehrsopfer zu beklagen. Allerdings befindet sich das Land mit einer Verringerung der Toten und Verletzten von fünf Prozent von 2009 bis 2010 aktuell im Bereich seines selbstgesetzten Verkehrssicherheitsziels.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Bei den politischen Weichenstellungen belegt Brandenburg den zehnten Platz. So sieht die Energiestrategie des Landes Bandenburg vor, die CO_2-Emissionen ausgehend vom Jahr 1990 bis 2030 um 72 Prozent zu reduzieren. Diese Verringerung umfasst zwar auch die CO_2-Emissionen des Verkehrs, ein sektorscharfes Ziel allein für den Verkehrsbereich gibt es derzeit aber nicht. Das Ziel „fünf Prozent weniger Tote und Verletzte im Straßenverkehr“ ist im aktuellen Verkehrssicherheitsprogramm bis 2014 festgeschrieben. Allerdings umfasst das Ziel nur einen Zeitraum bis einschließlich 2010 – dem Jahr, für das derzeit die aktuellsten bundesländerübergreifenden Daten vorliegen.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	✗	✗	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	✓ 1,0	✗	✗	✗
Klimaschutz	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	✓ 1,0	✓ 1,0

Sicherheit	✓ 1,0 konkretes quantitatives Ziel	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0
Verkehrslärm	■ 0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	■ 0,5 obligat. Festschrei-bung	✗	✓ 1,0	✓ 1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

✗ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

■ Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Ebene der Maßnahmen führt die Landesregierung seit 2009 einen Nachhaltigkeitscheck für Verkehrsinfrastrukturprojekte durch. Jedes Infrastrukturvorhaben im Verkehrsbereich wird nach einer Reihe von Nachhaltigkeitskriterien bewertet, die auf dem Nachhaltigkeitscheck „ESYS“ des Bundesfinanzministeriums beruhen.

Von den Verbänden wird die Verkehrspolitik des Landes im Hinblick auf nachhaltige Mobilität im Durchschnitt mit der Note 4,5 beurteilt – ein Platz im hinteren Drittel. Die Hälfte der antwortenden Verbände vermisst vor allem innovative Maßnahmen in der Debatte um mögliche künftige Einschränkungen im SPNV in Brandenburg. So gebe es eine Reihe von Ansätzen aus anderen Bundesländern, die bislang nicht ausreichend berücksichtigt worden seien. Beispielhaft nannten die Verbände hier das Flügelprinzip im Zugverkehr und nachfragedifferenzierte Angebote im öffentlichen Verkehr insgesamt. Der kontinuierliche Auf- und Ausbau des Radwegenetzes in Brandenburg wurde dagegen gelobt.

Bremen (4): Primus in der Verbändewertung

Bremen liegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität auf dem vierten Platz. Beim Statistik-Index nachhaltige Mobilität kommt der Stadtstaat sogar auf Platz zwei gleich hinter dem Spitzenreiter Hamburg, was Bremen der hervorragenden Qualität seines öffentlichen Personenverkehrs verdankt. Platz zwei erreicht die Stadt auch bei der Dynamik, mit der sie besser wird. Der Bremer Senat punktet mit eigenen Lärmschutzzielen und die Verbände geben der Hansestadt die Bestnote im Fach „nachhaltige Mobilität“: 2,3. Besser war keiner.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Zweiter Rang im Ländervergleich bei der Lebensqualität: Damit platziert sich Bremen gleich hinter dem Spitzenreiter Hamburg. Typisch für einen Stadtstaat schneidet Bremen besonders bei der Qualität des öffentlichen Personenverkehrs hervorragend ab. Hier liegt das Land sogar noch vor Hamburg und Berlin auf dem ersten Platz. Mit rund 220 Beschäftigten im Fahrdienst pro 100.000 Einwohner steht den Bremern so viel Personal in Bussen und Bahnen zur Verfügung wie in keinem anderen Bundesland. Bei der Tariftreugesetzgebung im öffentlichen Verkehr liegt das Land auf Rang drei und bei der Erreichbarkeit der täglichen Ziele mit dem Umweltverbund muss es sich nur knapp hinter dem Spitzenreiter Berlin einreihen. Auch im Bereich der Wertschöpfung liegt der Hafenstandort Bremen weit vorn. Hier liegt das Land gleich nach Hamburg auf dem zweiten Rang im Ländervergleich. Bei der Sicherheit zeigt sich ein zwiespältiges Bild. Einerseits ist das Sicherheitsempfinden der Bremer an Bahnhöfen und Haltestellen sehr hoch. Andererseits konnten alle Bundesländer die Zahl der Verkehrstoten von 2009 auf 2010 reduzieren, während in der Hansestadt die Entwicklung stagnierte. Mit 20 Getöteten pro eine Millionen Einwohner liegt Bremen insgesamt aber auf dem dritten Rang im Ländervergleich. Nur Berlin (13 Tote) und Hamburg (12 Tote) schneiden noch besser ab. Die Dynamik, mit der das Land Verbesserungen erreicht, ist überdurchschnittlich. Nur Hamburg liegt bei der relativen Verbesserung noch weiter vorne als Bremen.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Bei den politischen Weichenstellungen erreicht Bremen mit Platz fünf das obere Mittelfeld der Bundesländer. Beim Verkehrslärm hat kaum ein Bundesland ein Ziel vorzuweisen, das über die Bestimmungen der gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionspläne hinausginge. Hier ragt Bremen aus der Masse der Länder mit einem konkreten Minderungsziel heraus. So soll die Zahl der derzeit rund 6.200 Menschen, die in der Stadtgemeinde Bremen von nächtlichem Straßenlärm betroffen sind, jährlich um 10 Prozent gesenkt werden. Allerdings ist dieses Ziel, das im Zusammenhang mit dem Schallschutzfensterprogramm umgesetzt werden soll, derzeit noch nicht nachvollziehbar festgeschrieben. Auffällig ist, dass Bremen sich im Bereich der Verkehrssicherheit noch kein konkretes politisches Ziel gesetzt hat. Die meisten Bundesländer tun dies inzwischen oder bekennen sich zum Ziel der Bundesregierung, wonach die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent reduziert werden soll.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	✗	✗	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	■ 0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	✓ 1,0	✗	✗	✗

Klimaschutz	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhalteplan	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit				1,0	1,0
Verkehrslärm	1,0 konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspezifisch		1,0	1,0	1,0

Legende

Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Maßnahmenebene kann Bremen in Sachen Verkehrssicherheit eine Reihe von Programmen und Projekten vorweisen, die sich u.a. der Verkehrserziehung („Gelbe Füße“, Radfahrausbildung) und dem Verhalten von Fahranfängern („Gelbe Karte“, „Schutzengel“) widmen.

Von den Verbänden erhält Bremen im Durchschnitt die Note von 2,3 im Fach nachhaltige Verkehrspolitik. Damit wird die Bremer Verkehrspolitik von allen Ländern am besten bewertet. Die Verbände loben vor allem, dass der Verkehrsentwicklungsplan Bremen 2020/2025 gerade erstellt wird. Auch wird der Ausbau des Bremer Straßenbahnnetzes bis ins niedersächsische Umland positiv bewertet. Kritisiert wird dagegen die Luftreinhaltepolitik des Landes, die sich etwa in einer zu klein dimensionierten Umweltzone widerspiegelt.

Hamburg (8): Statistisch spitze und hohe Dynamik

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität belegt Hamburg den achten Platz. Während die Stadt beim Statistik-Index Spitzenreiter im Ländervergleich ist und sich auch schneller als alle anderen Bundesländer verbessert, reicht es beim Politik-Index nur für den elften Rang. Die Verbände geben im Fach „nachhaltige Mobilität“ beispielsweise nur die Note 3,7.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Spitzenreiter im Ländervergleich beim Statistik-Index ist Hamburg. So schneidet der Stadtstaat beim Flächenverbrauch am zweitbesten ab und platziert sich bei der Ressourcenschonung auf Platz fünf, was vor allem am Anteil des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs an der Güterverkehrsleistung liegt. Mit 58 Prozent platziert sich die Hafenstadt weit vor allen anderen Bundesländern. Gleiches gilt für die Bruttowertschöpfung von Erwerbstätigen in der Branche Verkehr und Nachrichtenübermittlung, die 2008 mit fast 90.000 Euro höher ausfiel als in allen anderen Bundesländern. Wie die anderen Stadtstaaten, so rangiert auch Hamburg bei der Qualität des öffentlichen Verkehrs weit vorn. Das Land liegt hier gleich hinter Bremen auf dem zweiten Rang. Im Vergleich zu den Werten der Vorerhebung verbessert sich Hamburg schneller als alle anderen Bundesländer. Mäßig ist die Bilanz dagegen beim Verkehrslärm und den Luftschadstoffen. Beim Anteil der Lärmbetroffenen rangiert Hamburg mit Platz 15 weit hinten, fast 11 Prozent der Bürger sind nachts vom Verkehrslärm betroffen, am Tag sind es noch 8,5 Prozent. Auch bei der Luftqualität zeigt Platz 16 im Ländervergleich, noch hinter Nordrhein-Westfalen, dass es Nachholbedarf gibt.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Bei den politischen Weichenstellungen belegt Hamburg den elften Platz. Im Bereich der Verkehrssicherheit orientiert sich die Landesregierung an den Zielen der EU und der Bundesregierung. Nachvollziehbar festgeschrieben ist dieses Bekenntnis derzeit aber nicht. Die Landesregierung verweist hier auf das „Forum Verkehrssicherheit Hamburg“, in dem sich Verbände und Behörden gemeinsam engagieren. Zur Zielsetzung des Forums heißt es: "Im Mittelpunkt unserer Verkehrssicherheitsarbeit steht die gemeinsame Aufgabe, die Zahl der Verkehrsunfälle weiter zu senken." Beim Klimaschutz hat Hamburg dagegen ein konkretes Ziel formuliert. Die CO_2-Emissionen sollen von 1990 bis 2012 um 20 Prozent reduziert werden. Hamburg bekennt sich auch zum Ziel der Bundesregierung, die CO_2-Emissionen von 1990 bis 2020 um 40 Prozent zu verringern. Derzeit wird ein Masterplan Klimaschutz erarbeitet, der die Handlungsziele der Hamburger Klimaschutzpolitik bis 2020 darstellen soll. Hier bietet sich die Gelegenheit, auch ein sektorspezifisches Ziel für den Verkehrsbereich zu formulieren, der gegenwärtig etwa ein Viertel der CO_2-Emissionen in Hamburg ausmacht.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	✗	✗	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel	✗	✗	✗	✗

Klimaschutz	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhalteplan	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit	0,5 übergeordnetes Ziel akzeptiert	✗	1,0	1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionsplan	0,5 obligat. Festschrei-bung	✗	1,0	1,0

Legende

Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Maßnahmenebene ist die „Sicherheitsvereinbarung ÖPNV – Hamburg“ hervorzuheben. Hierbei kooperiert die Landesregierung seit Ende 2011 mit Polizei, Bundespolizei, Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsverbund. Ein greifbares Ergebnis dieser Zusammenarbeit war die Aufstockung des Sicherheitspersonals bei U- und S-Bahn um insgesamt 100 Personen.

Von den Verbänden wird die Hamburger Verkehrspolitik unter dem Blickwinkel der nachhaltigen Mobilität im Durchschnitt mit der Note 3,7 bewertet. Damit liegt Hamburg im Mittelfeld, nahe dem Länderdurchschnittswert. Für gut befinden die Verbände die Verbesserungen im Park+Ride-System, beklagen jedoch, dass das Projekt einer Hamburger Stadtbahn nicht weiter verfolgt wird.

Hessen (16): Rote Laterne im Fach „nachhaltige Mobilität“

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität belegt Hessen den 16. Platz und bildet damit das Schlusslicht unter den Bundesländern. Transitverkehr und Großflughafen schlagen auf die Klimabilanz, die Politik hat beim Setzen eigener Ziele noch Nachholbedarf. Wegen gekürzter Mittel für die Schiene bei weiterem Fernstraßenausbau gaben die Verbände im Fach „nachhaltige Mobilität“ die Note 4,7. Kein Land war schlechter. Kleiner Lichtblick: bei den ökonomischen Indikatoren belegt Hessen einen der vorderen Plätze im Länderranking.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Beim Statistik-Index liegt das Land Hessen auf dem 15. Platz. Im Bereich der Qualität des öffentlichen Verkehrs schafft es nur Platz 14. Auch bei den CO_2-Emissionen des Verkehrs liegt Hessen lediglich auf Rang 15. Laut Statistischem Landesamt tragen der Transitverkehr und der Flughafen Frankfurt hier einen entscheidenden Teil bei. Von einem „staufreien Hessen“ kann ebenfalls noch nicht die Rede sein: Beim Indikator Stau pro Kilometer Autobahn kommt Hessen im Bundesländerranking nur auf den 12. Rang. Bei den ökonomischen Indikatoren belegt Hessen dagegen einen der vorderen Plätze im Ländervergleich. Die Bruttowertschöpfung des Verkehrs fiel 2008 mit fast 67.000 Euro pro Erwerbstätigem überdurchschnittlich aus - Rang vier im Ländervergleich. Auf dem sechsten Platz liegt Hessen bei der Bezahlbarkeit von Mobilität. Laut einer repräsentativen Forsa-Umfrage von März 2012 haben in Hessen 26 Prozent der Befragten im vergangenen Jahr aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus, Bahn und auf Flüge verzichtet.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Auch bei den politischen Weichenstellungen erreicht Hessen lediglich Rang 15. Dabei bekennt sich das Land zwar zum konkreten Verkehrssicherheitsziel der Bundesregierung, versäumt es jedoch, die Minderung von Verkehrstoten in einem eigenen Verkehrssicherheitsprogramm zu verankern. Im Bereich des Klimaschutzes existiert in Hessen das Klimaschutzkonzept 2012, das vorsieht „durch Optimierung, Verkehrslenkung und alternative Kraftstoffe die CO_2-Emissionen auch im Verkehrsbereich signifikant zu senken“. Doch auch hier fehlt noch eine Konkretisierung zu einem quantitativen CO_2-Minderungsziel, wie es etwa in Baden-Württemberg oder Berlin bereits vorhanden ist.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	✗	✗	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	✓ 1,0	✗	✗	✗
Klimaschutz	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspezifisch	✓ 1,0	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	✓ 1,0	✓ 1,0

Sicherheit	0,5 übergeordnetes Ziel akzeptiert	☒	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschreibung	☒	✓ 1,0	✓ 1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

☒ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Ebene der Maßnahmen ragt in Hessen das Projekt „Mobilität 2050“ heraus, an dem insgesamt 34 Institutionen mitarbeiten. Es ist Teil der hessischen Nachhaltigkeitsstrategie und umfasst Teilprojekte aus den Bereichen Infrastruktur, Information und Vernetzung. Verbesserungen in allen drei Bereichen sollen die Attraktivität klimaschonender Verkehrsmittel erhöhen und so zum Umsteigen anregen.

Von den Verbänden wird die Verkehrspolitik Hessens im Hinblick auf nachhaltige Mobilität im Durchschnitt mit der Note 4,7 beurteilt - eine der schlechtesten Bewertungen im Ländervergleich. Kritisiert wurde die Kürzung der ÖPNV-Mittel durch die Landesregierung um jährlich 20 Millionen Euro von 2012 bis 2014. Auch den weiteren Neu- und Ausbau von Fernstraßen und den Bau des Regionalflughafens Kassel sahen die Verbände negativ.

Mecklenburg-Vorpommern (6): Bei Verkehrstoten gegengesteuert

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität liegt Mecklenburg-Vorpommern auf Platz sechs. Seinen guten vierten Rang im Statistik-Index verdankt das Land vor allem der Tatsache, dass die hohe Zahl der Verkehrstoten gesunken ist und die Bürger sich an ihren Bahnhöfen besonders sicher fühlen. Die Bestnote erreicht Mecklenburg-Vorpommern bei der Zahl der Staukilometer: In keinem anderen Bundesland stehen die Autofahrer pro Autobahnkilometer so wenig im Stau. Nur leichte Abzüge gibt's bei der Politik-Note: Obwohl die angekündigten Kürzungen im Schienen-Verkehr nicht auf das Wohlgefallen der Verbände stießen, reichte es immerhin noch für eine 3,0 im Fach „nachhaltige Verkehrspolitik".

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Im Statistik-Index belegt Mecklenburg-Vorpommern den Rang vier und schneidet vor allem bei der Sicherheit mit Rang zwei sehr gut ab. Dies mag zunächst verwundern, denn bei den Getöteten im Straßenverkehr gehört Mecklenburg-Vorpommern zur traurigen Spitzengruppe. 65 Verkehrstote waren im Jahr 2010 pro eine Million Einwohner zu beklagen. Die Entwicklung verlief aber im Vergleich zum Vorjahr durchaus positiv, denn damals lag die Zahl der Opfer mit 93 noch deutlich höher. Das gute Abschneiden in diesem Bereich erklärt sich auch aus der vergleichsweise geringen Zahl der Verletzten im Straßenverkehr und dem hohen Sicherheitsempfinden der Bürger im öffentlichen Verkehr: In beiden Bereichen belegt das Land Platz eins im Ländervergleich. Einen Spitzenwert erringt Mecklenburg-Vorpommern auch beim Indikator Staukilometer pro Autobahnkilometer: Rang eins, sicherlich auch wegen der geringen Bevölkerungsdichte. Auch bei der Wertschöpfung im Verkehrsbereich (Platz drei) und der Verkehrslärmbelastung (Platz vier) kann sich das Mecklenburg-Vorpommern sehen lassen. Beim Verkehrsflächenverbrauch rangiert das Flächenland dagegen nur auf dem 16. Rang. Obwohl Mecklenburg Vorpommern von 2005 bis 2010 ganze 3,8 Prozent seiner Einwohner verloren hat, wuchs die Verkehrsfläche im gleichen Zeitraum um 3,8 Prozent – der zweitgrößte Anstieg aller Bundesländer. Auch im Bereich der Ressourcenschonung reicht es derzeit nur für Platz 12.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Mecklenburg-Vorpommern liegt im Teilbereich der politischen Weichenstellungen auf dem siebten Platz im Ländervergleich und kommt auch aus Sicht der Verbände nicht über das Mittelmaß hinaus. Im Bereich der Verkehrssicherheit verfügt die Regierung in Schwerin derzeit zwar über kein landesspezifisches Ziel, sie bekennt sich aber zum Ziel der Europäischen Union, auf das sie im aktuellen Verkehrssicherheitskonzept 2009-2013 verweist. Allerdings umfasst dieses Ziel nur den Zeitraum bis einschließlich 2010 – dem Jahr, für das derzeit die aktuellsten bundesländerübergreifenden Daten vorliegen. Wie auch im Falle von Brandenburg kann das Ziel deshalb nur noch in diesem Jahr in die Wertung des Bundesländerindexes einfließen. Die EU hat die Aktualisierung bereits für den Zeitraum von 2010 bis 2020 festgeschrieben. Im Aktionsplan der Landesregierung zum Klimaschutz ist mit „40PLUS" ein konkretes Ziel für eine Reduktion der CO_2-Emissionen von 1990 bis 2020 um mindestens 40 Prozent definiert. Ein sektorspezifisches Ziel für den Großemittenten Verkehr ist derzeit in Mecklenburg-Vorpommern noch nicht festgelegt. Hier gehen Bundesländer wie Berlin und Baden-Württemberg bereits mit gutem Beispiel voran.

	Zielsetzung			Transparenz	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	☒	☒	☒	☑ 1,0	☑ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	■ 0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz)	☑ 1,0	☒	☒	☒
Klimaschutz	■ 0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	☑ 1,0	☑ 1,0	☑ 1,0	☑ 1,0
Luftqualität	■ 0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	■ 0,5 obligat. Festschrei-bung	■ 0,5 obligat. Zielzeitpkt.	☑ 1,0	☑ 1,0
Sicherheit	■ 0,5 übergeordnetes Ziel akzeptiert	☑ 1,0	☑ 1,0	☑ 1,0	☑ 1,0
Verkehrslärm	■ 0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	■ 0,5 obligat. Festschrei-bung	☒	☑ 1,0	☑ 1,0

Legende

☑ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

☒ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

■ Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Die Verbände beurteilen die Verkehrspolitik der Landeregierung im Fach „nachhaltige Mobilität“ im Durchschnitt mit der Note 3,0 – hier liegt Mecklenburg-Vorpommern immer noch im vorderen Drittel der Bundesländer. Gut finden die Verbände, dass das Land sich anstrengt, die bestehende Infrastruktur zu erhalten und zu sanieren. Auch dass ein landesweiter Tarif im Nahverkehr im Gespräch ist, fand Zustimmung. Kritik erntete die Schweriner Regierung für die angekündigten Kürzungen der Mittel für den Schienenverkehr und sich das folglich künftig verschlechternde Angebot.

Niedersachsen (14): Wenig Feinstaub und Stickoxyde, aber auch wenig Ziele

Das Land Niedersachsen belegt Rang 14 in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität. Während das Flächenland sich im Statistik-Index immerhin auf Rang neun platziert und etwa bei der Luftqualität gut abschneidet, fehlt es der Politik weitgehend an konkreten selbstgesetzten Zielen. Ein neues Bewusstsein für Radfahrer und moderne Fahrzeuge im ÖV ändern nichts am Votum der Verbände: Die geben im Fach „nachhaltige Mobilität" nur die Note 4,5. Hoffnungsstreif am Horizont: Niedersachsen kommt bei der Dynamik auf Platz 3: Nur Hamburg und Bremen verbessern sich im Ländervergleich schneller in Richtung nachhaltige Mobilität.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Beim Statistik-Index erreicht Niedersachsen insgesamt den neunten Platz im Vergleich der Bundesländer. In einigen Unterkategorien platziert sich das norddeutsche Flächenland jedoch weiter vorn: So zeigen die für den Vergleich herangezogenen Daten der verkehrsnahen Messstationen, dass Niedersachsen im Bereich der Luftqualität mit Rang vier gut abschneidet. Seine Stickoxide konnte das Land von 2010 bis 2011 sogar schneller vermindern als jedes andere Bundesland. Mit Rang vier bei der Ressourcenschonung liegt das Land im vorderen Drittel der Bundesländer. Dies liegt unter anderem am bundesweit höchsten Anteil von Pkw mit alternativen Antrieben. Fast zwei Prozent der Pkw im Land werden bereits mit Gas, Strom oder als Hybrid betrieben. Auch bei der Bruttowertschöpfung in der Branche Verkehr und Nachrichtenübermittlung pro Erwerbstätigem belegt das Land den fünften Rang. Diese lag 2008 bei etwa 63.700 Euro pro Arbeitsplatz. Im Bereich der Qualität des öffentlichen Verkehrs liegt Niedersachsen dagegen im Ländervergleich hinten. Ein Grund ist die Erreichbarkeit des nächsten Zugangspunktes zum öffentlichen Verkehr. So gaben nur 58 Prozent bei der Umfrage „Mobilität in Deutschland" an, dass die nächste Bahnhaltestelle bis zu fünf Kilometer von ihrem Zuhause entfernt ist. Zum Vergleich: Im Saarland (Platz 15) sind es bereits 63 Prozent. Bei der Bezahlbarkeit von Mobilität liegt Niedersachsen auf Rang 13, 29 Prozent der Befragten einer repräsentativen Forsa-Umfrage gaben an, dass sie im vergangenen Jahr aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus, Bahn und auf Flüge verzichtet haben. Hoffnung ist jedoch in Sicht: Bei der Schnelligkeit, mit der das Land Verbesserungen erreicht, kommt Niedersachsen hinter Hamburg und Bremen auf Platz drei.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Bei den politischen Weichenstellungen kommt Niedersachsen nur auf Rang 14 im Ländervergleich. Dem Land mangelt es derzeit noch an konkreten politischen Zielen für eine nachhaltigere Mobilität. Abhilfe könnte die in Arbeit befindliche Klimaschutzstrategie schaffen, die noch in diesem Jahr veröffentlicht werden soll. In den „Empfehlungen für eine niedersächsische Klimaschutzstrategie" der Regierungskommission Klimaschutz, wird festgestellt, dass sich Niedersachsen - wie auch der Bund - derzeit kein eigenes Ziel zur Treibhausgasminderung im Verkehr gesetzt hat. Die Regierungskommission betont aber die Relevanz eines solchen Ziels und verweist auf das Ziel der EU zur Minderung der CO_2-Emissionen des Verkehrs (- 20 % von 2008 bis 2030). Vorbildlich ist dagegen, dass sich die Landesregierung ein konkretes Ziel im Bereich der Verkehrssicherheit gesetzt hat. Die Zahl der Verkehrstoten und der Schwerverletzten soll demnach bis zum Jahr 2020 um jeweils ein Drittel verringert werden. Festgelegt wurde das Ziel in der aktuellen „Verkehrssicherheitsinitiative 2020".

	Zielsetzung			Transparenz	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	☒	☒	☒	☑ 1,0	☑ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	■ 0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	☑ 1,0	☒	☒	☒
Klimaschutz	☒	☒	☒	☑ 1,0	☑ 1,0
Luftqualität	■ 0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	■ 0,5 obligat. Festschrei-bung	■ 0,5 obligat. Zielzeitpkt.	☑ 1,0	☑ 1,0
Sicherheit	☑ 1,0 konkretes quantitatives Ziel	☑ 1,0	☑ 1,0	☑ 1,0	☑ 1,0
Verkehrslärm	■ 0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	■ 0,5 obligat. Festschrei-bung	☒	☑ 1,0	☑ 1,0

Legende

☑ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

☒ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

■ Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Maßnahmenebene plant die Landesregierung, noch in diesem Jahr den Niedersachsentarif einzuführen, der für den Schienenpersonennahverkehr landesweit gültig sein soll.

Die Verbände bewerten die Verkehrspolitik des Landes im Hinblick auf nachhaltige Mobilität im Durchschnitt mit der Note 4,5. Gelobt wurden ein moderner Fahrzeugpool im Nahverkehr und die systematischen Bahnsteigsanierungen im Land. Auch ein neues Bewusstsein für den Radverkehr, das etwa durch den „Runden Tisch Radverkehr“ und die neu geschaffene Stelle des Beauftragten für Radverkehr im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, zum Ausdruck komme, stieß auf die ungeteilte Zustimmung der Verbände. Kritisch bewerteten die Verbandsvertreter die „Landesinitiative Mobilität“, weil diese sich zu sehr auf technische Innovationen im Verkehrsbereich verengt. Hier sollten künftig auch Maßnahmen zur Förderung eines geänderten Mobilitätsverhaltens stärker berücksichtigt werden.

Nordrhein-Westfalen (1): Mit Hybridantrieb und Ehrgeiz ganz vorn

Nordrhein-Westfalen belegt den ersten Rang in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität. Dabei gehört das bevölkerungsreichste Bundesland in puncto Statistik zur Spitzengruppe. Nirgendwo sonst verzichteten die Bürger aus Kostengründen so selten auf Fahrten mit Auto oder Bahn, kein Land verfügt über ein arbeitnehmerfreundlicheres Tariftreuegesetz. Hoch ist auch der Anteil an Pkw mit alternativen Antrieben. Auch bekam die Düsseldorfer Landesregierung durch ehrgeizige Zielsetzungen das Lob der Verbände: Note 2,5 im Fach „nachhaltige Mobilität", besser war nur Bremen.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Dritter Platz beim Statistik-Index: in diesem Bereich gehört Nordrhein-Westfalen zur Gruppe der besten Bundesländer. Beim Thema Bezahlbarkeit von Mobilität ist das Land sogar Spitzenreiter. Laut einer repräsentativen Forsa-Umfrage von März 2012 haben nur 16 Prozent der befragten Nordrhein-Westfalen im vergangenen Jahr aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus, Bahn oder auf Flüge verzichtet. Dies ist der mit Abstand beste Wert im Bundesländervergleich. Auch bei der Reichweite und der Arbeitnehmerfreundlichkeit seines Tariftreuegesetzes erreichte das Land den Spitzenplatz. Darüber hinaus kann Nordrhein-Westfalen auch einen relativ hohen Anteil von Pkw mit alternativen Antrieben vorweisen. Fast zwei Prozent der Pkw im Land werden derzeit mit Flüssiggas, Erdgas, Strom oder als Hybrid betrieben. Damit liegt das Land hier fast gleichauf mit dem Spitzenreiter Niedersachsen. Verbesserungspotenzial gibt es dagegen noch bei den Luftschadstoffen: Hier liegt Nordrhein-Westfalen im Ländervergleich derzeit vor Hamburg auf dem vorletzten Platz. Auch die Staubilanz dürfte den nordrhein-westfälischen Autofahrern wenig Freude bereiten: Bezogen auf die Länge des Autobahnnetzes kommt NRW mit der Zahl der gemeldeten Staukilometer beim Status Quo und im Jahresvergleich im Länderranking nur auf Platz 13. Schlechter sind nur Baden-Württemberg (14), Hamburg (15) und Berlin (16).

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Nordrhein-Westfalen gehört zur Gruppe der Länder, die sich überobligatorische Ziele im Bereich der nachhaltigen Mobilität gesetzt haben. Bei den politischen Weichenstellungen spiegelt sich dies im zweiten Platz im Ländervergleich wieder. Wie Baden-Württemberg hat sich auch Nordrhein-Westfalen einen Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte als langfristiges Verkehrssicherheitsziel gesetzt. Ergänzend zur ehrgeizigen „Vision Zero" wurde im Verkehrssicherheitsprogramm zusätzlich ein Zwischenziel definiert. Von 2004 bis 2015 soll die Zahl der Verkehrstoten halbiert werden. Im Bereich der Verkehrslärmbelastung will die Landesregierung insbesondere beim Fluglärm ansetzen. So wird auf allen Flughäfen eine Kernruhezeit von 23 Uhr bis 6 Uhr angestrebt. Eine konkrete Maßnahme des Aktionsplans Lärmschutz sieht ein Verbot nächtlicher Passagierflüge von 0 bis 5 Uhr am Flughafen Köln/Bonn vor. Im aktuellen Koalitionsvertrag hat die Landesregierung auch ein Ziel für den Verbrauch von Siedlungs- und Verkehrsfläche formuliert, das sich am 30 ha/Tag-Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung orientiert. Entsprechend soll der Flächenverbrauch für Siedlungs- und Verkehrszwecke in Nordrhein-Westfalen bis 2020 auf unter fünf Hektar pro Tag reduziert werden. Im bereits vom Kabinett gebilligten Entwurf des Klimaschutzgesetzes definiert die Landesregierung ein Ziel für die Reduktion der Treibhausgasemissionen. Eine Reduktion von mindestens 25 Prozent bis 2020 und von 80 Prozent bis 2050 soll im Vergleich zu den Emissionen des Jahres 1990 erreicht werden. Ein sektorspezifisches Ziel für die CO_2-Emissionen des Verkehrs existiert derzeit aber noch nicht.

	Zielsetzung			Transparenz	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	1,0			
Klimaschutz	0,5 konkretes quantitatives Ziel (nicht verkehrsspezifisch)		1,0	1,0	1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0	1,0	1,0	1,0
Verkehrslärm	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0	1,0	1,0	1,0

Legende

Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Ebene der konkreten Maßnahmen will die Landesregierung mit dem „Aktionsplan Nahmobilität“ die Innenstädte entlasten und dafür den Fuß- und Radverkehr fördern. Beim Flächenverbrauch führt die Landesregierung die seit 2006 bestehende „Allianz für die Fläche“ fort. Eine bewährte Maßnahme ist hier das Zertifizierungssystem für Kommunen, das Anreize für flächensparende Städte und Gemeinden setzt.

Die Verbände bewerten die Verkehrspolitik des Landes im Hinblick auf nachhaltige Mobilität im Durchschnitt mit der Note 2,5. Damit nimmt Nordrhein-Westfalen hier einen Spitzenplatz ein, nur Bremen wird noch besser beurteilt. Die Verbände loben die Etablierung der Zukunftskommission ÖPNV und des SPNV-Beirats. Auch der Erlass des Tariftreue- und Vergabegesetzes zur Beseitigung von Dumpingwettbewerben bei öffentlichen Aufträgen wird begrüßt. Nachholbedarf sehen die Verbände bei den Bahnhofsinvestitionen und dem Investitionsstau beim Erhalt der Straßeninfrastruktur.

Rheinland-Pfalz (5): Der Takt reißt's raus

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität belegt Rheinland-Pfalz den fünften Platz. Obwohl das Land beim Statistik-Index eher bescheiden abschneidet, sticht der zweite Platz bei der Luftqualität heraus. Die Mainzer Landesregierung punktet außerdem mit eigenen Zielen und auch der Rheinland-Pfalz-Takt bekommt Verbändelob: Note 3,0 im Fach „nachhaltige Mobilität".

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Mit dem insgesamt 13. Platz beim Statistik-Index rangiert Rheinland-Pfalz im unteren Mittelfeld der Bundesländer. Dies liegt vor allem an der Platzierung beim Thema Qualität des öffentlichen Personenverkehrs: Bei der Erreichbarkeit der täglichen Ziele mit dem Umweltverbund reiht sich Rheinland-Pfalz weit hinten ein. Sehr gut schneidet das Land dagegen beim Punkt Tariftreuegesetzgebung ab. Hier kann Rheinland-Pfalz zusammen mit Nordrhein-Westfalen die arbeitnehmerfreundlichsten Regelungen vorweisen. Gut ist Rheinland Pfalz auch bei der Luftqualität, wo es nach Thüringen auf Rang zwei landet. Bei den Feinstaubemissionen reicht es sogar für Platz eins im Bundesländerranking.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Rheinland-Pfalz gehört zur Gruppe der Länder, die politische Ziele vorweisen können, die sich auf den Bereich der nachhaltigen Mobilität beziehen. Bei den politischen Weichenstellungen bedeutet dies den vierten Platz im Ländervergleich. Die Mainzer Landesregierung hat sich das Klimaschutzziel der Bundesregierung zu eigen gemacht und strebt eine CO_2-Reduktion von 40 Prozent von 1990 bis 2020 an. Entsprechend sollen die Emissionen bis zum Jahr 2050 um 90 Prozent sinken. Ein spezifisches Ziel für den Verkehr, der einer der Haupt-CO_2-Emittenten ist, existiert derzeit aber noch nicht. In der Koalitionsvereinbarung ist auch ein Ziel für die tägliche Inanspruchnahme neuer Flächen enthalten. Diese soll auf unter einem Hektar stabilisiert werden. Darüber hinaus sieht das Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz vor, die Flächenneuinanspruchnahme bis zum Jahr 2015 landesweit zu reduzieren. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung die langfristige Vision Zero vorgenommen - einen Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Auf dem Weg dahin orientiert sich das Land am Verkehrssicherheitsziel des Bundes für 2020. Dieses Etappenziel und der Zeitpunkt sind allerdings noch nicht festgehalten worden.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	1,0	✗	✗	✗
Klimaschutz	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0

Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0		1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschrei-bung		1,0	1,0

Legende

Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Ebene der Maßnahmen will die Landesregierung mit dem „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ das Verkehrsangebot auf der Schiene überarbeiten. Der seit 1994 gültige Taktfahrplan soll sein Verkehrsangebot landesweit ausweiten. Für die Erneuerung von Bahnhöfen hat das Land nach eigenen Angaben zwischen 1996 und 2012 rund 250 Millionen Euro investiert. 190 Bahnhöfe sind damit modernisiert worden. Bei der Zufriedenheit der Reisenden mit den Bahnhöfen spiegelt sich dies allerdings noch nicht wieder. Nur drei der 414 Bahnhöfe in Rheinland-Pfalz schafften es bei einer repräsentativen Infas-Umfrage 2011 unter die Top-50 der kleinen und großen Bahnhöfe in Deutschland.

Für die Verkehrspolitik im Fach nachhaltige Mobilität geben die Verbände der Landesregierung im Durchschnitt die Note 3,0 – auch dies ist der vierte Rang im Ländervergleich. Die Verbandsvertreter honorierten insbesondere die Weiterentwicklung des Rheinland-Pfalz-Takts.

Saarland (13): Vorreiter beim Bahnstrom, vorzeigbare Klimabilanz

Das Saarland belegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität zwar nur den 13. Rang, hat aber viel Potenzial, um sich künftig weiter vorn zu platzieren. So leiden die Saarländer wenig unter Verkehrslärm, stehen selten im Stau und können auf eine gute Klimabilanz stolz sein. Bei den konkreten Zielen ist die Politik zwar noch etwas zögerlich, dafür können sich die Maßnahmen schon sehen lassen: Dass die Nahverkehrszüge im Land mit Ökostrom fahren, wussten die Verbände zu schätzen: Note 3,6 bei „nachhaltiger Mobilität". Da ist mehr drin.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Beim Statistik-Index liegt das Saarland auf dem zehnten Platz. Die Qualität des öffentlichen Personenverkehrs ist mit Platz zehn mittelmäßig. Bei einer Verbesserung der Erreichbarkeit der täglichen Ziele mit dem Umweltverbund könnte das Land hier weiter nach vorne rücken. Auch der Anteil von Pkw mit alternativen Antrieben ist zurzeit noch niedrig. Nur etwa 0,7 Prozent der Autos im Land fahren mit Flüssiggas, Erdgas, Strom oder als Hybrid – dies bedeutet derzeit die rote Laterne im Ländervergleich. Positiv ist dagegen die Staubilanz: Zusammen mit Mecklenburg-Vorpommern und Bremen bildet das Saarland hier das Führungstrio: Nirgendwo sonst in der Republik stehen die Autofahrer pro Autobahnkilometer weniger im Stau. Erfreulich auch der relativ geringe Anteil von Verkehrslärmbetroffenen an der Bevölkerung im Land. Im Saarland sind dies weniger als ein Prozent der Einwohner am Tag und rund 1,4 Prozent in der Nacht. Nur vier Länder stehen hier besser da. Auch im Bereich der CO_2-Emissionen des Verkehrs schneidet das Land gut ab. Im Jahr 2008, dem Jahr mit den derzeit aktuellsten Daten für die Bundesländer, lag der CO_2-Ausstoß im Verkehr pro Einwohner bei 1,7 Tonnen – der drittbeste Wert im Ländervergleich. Berücksichtigt man noch die Verbesserungsgeschwindigkeit, ergibt sich Platz 2 beim Klimaschutz insgesamt. Sogar für Platz eins reicht die saarländische Dynamik beim Anteil des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs an der Güterverkehrsleistung. Kein anderes Bundesland verbuchte hier größere Zuwächse.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Das Saarland liegt im Teilbereich der politischen Weichenstellungen auf Rang 13. Der Vergleich zu anderen Bundesländern zeigt, dass die Landesregierung bei den konkreten politischen Weichenstellungen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität Nachholbedarf hat. Immerhin bekennt sich das Saarland zu den Verkehrssicherheitszielen des Bundes und der EU mit dem Zielhorizont 2020. Allerdings hat die Regierung in Saarbrücken das Ziel derzeit noch nicht selbst festgeschrieben. Andere Bundesländer wie etwa Thüringen haben sich ebenfalls das Verkehrssicherheitsziel der Bundesregierung zu Eigen gemacht, und es dann auch in ihren Verkehrssicherheitsprogrammen verankert.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	✗	✗	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	✓ 1,0	✗	✗	✗

Klimaschutz	0,5 allgemeines nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspezifisch	✗	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschreibung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	✓ 1,0	✓ 1,0
Sicherheit	0,5 übergeordnetes Ziel akzeptiert	✗	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschreibung	✗	✓ 1,0	✓ 1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

✗ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Auf der Ebene der Maßnahmen sieht es im Saarland besser aus. Seit Jahren investiert das Land 60 Prozent der Mittel aus seinem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in Infrastrukturprojekte des Umweltverbundes. Auch förderte die Landesregierung die Beschaffung moderner Busse mit einer Ausstattung für mobilitätseingeschränkte Personen - allein im Jahr 2011 gab sie dafür 5,1 Millionen Euro aus. Im Bereich alternativer Antriebe hat das Saarland gemeinsam mit Partnern in der Region das Projekt „e-Mobil Saar“ ins Leben gerufen, mit dem Elektrofahrzeuge des Individualverkehrs in den öffentlichen Personenverkehr integriert werden sollen.

Die Verbände beurteilen die Nachhaltigkeit der saarländischen Verkehrspolitik im Durchschnitt mit der Note 3,6. Damit liegt das Saarland im Mittelfeld der Bundesländer. Positiv bewerten die Verbände, dass die Züge des SPNV im Land seit Juli 2010 mit 100 Prozent Ökostrom fahren. Hier ist das Land Vorreiter. Auch die bereits fertiggestellte Erweiterung der Saarbahn vom französischen Sarreguemines über Saarbrücken nach Heusweiler und der derzeitige Weiterbau nach Lebach ernten Zustimmung.

Sachsen (7): Hier fühlt sich der Fahrgast sicher

Sachsen belegt den siebten Rang in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität. Fast überall beim Statistik-Index erreicht der Freistaat ein solides Mittelmaß, nur beim Sicherheitsempfinden der Bürger auf Bahnhöfen und im Öffentlichen Verkehr ist Sachsen Spitzenreiter und bei der Bezahlbarkeit von Mobilität belegt der Freistaat Platz zwei. Auch hat die Politik eigene Ziele: sie will bei der Flächeninanspruchnahme auf die Bremse treten und ihre CO_2-Bilanz verbessern. Nach der Kürzung der Mittel für den Eisenbahnverkehr waren die sächsischen Verbände allerdings ungehalten: Note 4,7 im Fach „nachhaltige Verkehrspolitik".

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Mit dem fünften Rang beim Statistik-Index liegt Sachsen in diesem Teil des Vergleiches im vorderen Drittel der Bundesländer. Spitzenreiter ist das Land bei der Sicherheit, was unter anderem am guten Sicherheitsgefühl der Fahrgäste liegt: 75 Prozent der Befragten gaben an, dass sie sich in sächsischen Bahnhöfen und an den Haltestellen sehr sicher oder sicher fühlten. Kein anderes Bundesland schnitt in diesem Punkt besser ab. Auch bei der Bezahlbarkeit liegt das Land mit Platz zwei weit vorn. Laut einer repräsentativen Forsa-Umfrage haben lediglich 21 Prozent der Sachsen aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus, Bahn und auf Flüge verzichtet. Die Belastung der Bevölkerung durch Verkehrslärm ist im Ländervergleich noch gut, hier liegt Sachsen auf Platz sechs. Bei der Qualität des öffentlichen Personenverkehrs rangiert Sachsen dagegen nur im hinteren Drittel der Bundesländer. Dies liegt auch daran, dass bislang ein Tariftreue- und Vergabegesetz für öffentliche Aufträge fehlt. Die meisten anderen Bundesländer haben bereits derartige Mindeststandards, die auch für Vergabeverfahren im öffentlichen Verkehr gelten. Auch bei den CO_2-Emissionen des Verkehrs reicht es nur für Platz 14. Während viele Länder die Emissionen pro Einwohner von 2007 auf 2008 verringern konnten, sind sie in Sachsen gestiegen.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Mit dem achten Rang im Bereich der politischen Weichenstellungen gehört Sachsen zu den Ländern, die sich konkrete Ziele im Hinblick auf die nachhaltige Mobilität gesetzt haben. So ist der Freistaat eines der Länder, die sich bereits ein Ziel für den Flächenverbrauch gesetzt haben. Das Land strebt eine Neuinanspruchnahme von Flächen für Siedlungs- und Verkehrszwecke von weniger als zwei Hektar pro Tag bis zum Jahr 2020 an. Angelehnt an die Nachhaltigkeitsstrategie der Bundesregierung, wonach im Jahr 2020 bundesweit weniger als 30 Hektar pro Tag für die Siedlungs- und Verkehrsfläche verbraucht werden sollen, hat der Freistaat Sachsen das Ziel in seinem Handlungsprogramm zur Reduzierung der Flächeninanspruchnahme festgeschrieben. Ein neues Ziel für die CO_2-Emissionen stammt aus dem Entwurf des ersten Energie- und Klimaprogramms, das vom sächsischen Kabinett bereits freigegeben wurde. Es sieht vor, die CO_2-Emissionen außerhalb des Emissionshandels bis 2020 um 25 Prozent zu senken. Derzeit umfasst der europäische Emissionshandel Sektoren, die für etwa die Hälfte aller CO_2-Emissionen verantwortlich sind, der Verkehr ist mit Ausnahme der Bahnstromerzeugung derzeit noch nicht enthalten. EU-weit wird etwa ein Viertel der gesamten CO_2-Emissionen vom Verkehr verursacht. Sachsen macht sich auch das Verkehrssicherheitsziel der Bundesregierung zu Eigen, wonach die Zahl der Verkehrstoten bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent sinken soll. Das Ziel soll nach Auskunft des Verkehrsministeriums künftig im Landesverkehrsplan Sachsen 2025 festgeschrieben werden. In einem seit Mai 2012 vorliegenden Entwurf ist es allerdings bislang nicht enthalten. Dort heißt es unscharf: „Im Einklang mit den genannten zentralen Zielen steht das Ziel, die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer im Freistaat Sachsen kontinuierlich zu verbessern."

	Zielsetzung			Transparenz	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	1,0			
Klimaschutz	0,5 konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspezifisch	1,0	1,0	1,0	1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit	0,5 übergeordnetes Ziel akzeptiert		1,0	1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschrei-bung		1,0	1,0

Legende

Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Die sächsische Verkehrspolitik wird bzgl. nachhaltiger Mobilität von den Verbänden im Durchschnitt mit der Note 4,7 beurteilt – derzeit eine der schlechtesten Bewertungen im Ländervergleich. Fast alle Verbände kritisieren, dass die Mittel für den öffentlichen Nahverkehr gekürzt worden sind, was bereits zu spürbaren Leistungseinschränkungen geführt habe. Misslich in den Augen der Verbandsvertreter ist auch die Vielzahl der Verkehrsverbünde im Land mit unterschiedlichen Tarifsystemen. Lob von einigen Verbänden bekam die sächsische Landesregierung für ihr Engagement bei der Förderung der Elektromobilität auf der Straße.

Sachsen-Anhalt (15): Erfreuliche Ansätze, aber Nichtteilnahme an Befragung

Sachsen-Anhalt belegt Rang 15 in der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität. Während das Land im Statistik-Index mit Rang sechs ganz gut dasteht – nirgendwo in Deutschland belästigt der Verkehrslärm weniger Menschen – schafft Sachsen-Anhalt bei den politischen Weichenstellungen nur den 16. Platz. Als einziges von allen Bundesländern versäumte es die Regierung in Magdeburg, ihre verkehrspolitischen Ziele darzulegen. Die Verbände gaben die Note 3,8 im Fach „nachhaltige Mobilität“ und lobten eine hohe Zugbegleiter-Quote sowie die kostenlose Fahrradmitnahme.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Mit dem sechsten Rang beim Statistik-Index liegt Sachsen-Anhalt im vorderen Drittel der Bundesländer. Spitzenreiter ist das Land sogar beim Thema Lärmbelastung seiner Bürger. Nur etwa 0,6 Prozent der Menschen in Sachsen-Anhalt sind am Tag und 1,2 Prozent nachts von Verkehrslärm betroffen. Auch um die Bezahlbarkeit von Mobilität ist es gut bestellt: lediglich 21 Prozent der Befragten gaben bei einer repräsentativen Forsa-Umfrage im März 2012 an, dass sie aus Kostengründen im vergangenen Jahr auf Fahrten mit Auto, Bahn, Bus oder auf Flüge verzichtet haben. Gemeinsam mit Brandenburg und Sachsen ist dies der zweitbeste Platz im Ländervergleich. In keinem anderen Bundesland hat sich auch die Zufriedenheit der Bevölkerung mit ihren Bahnhöfen so stark verbessert wie in Sachsen-Anhalt. Bei den CO_2-Emissionen des Verkehrs liegt das Land auf einem respektablen fünften Rang, pro Kopf wurden 2008 1,7 Tonnen emittiert. Beim Verkehrsflächenverbrauch ergibt sich dagegen ein anderes Bild. Obwohl das Land mit 5,5 Prozent von 2005 bis 2010 so viele Einwohner verloren hat wie kein anderes Bundesland, ist die Verkehrsfläche im gleichen Zeitraum um 2,8 Prozent angewachsen – Platz 14 im Ländervergleich. Auch bei der Bruttowertschöpfung in der Branche Verkehr und Nachrichtenübermittlung reicht es nur für Rang 15: Pro Arbeitsplatz wurden 2008 etwa 44.300 Euro erwirtschaftet, nicht einmal halb so viel wie im Spitzenreiter-Bundesland.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Im Teilbereich der politischen Weichenstellungen erreicht Sachsen-Anhalt nur Rang 16. Das Land hat sich in diesem Jahr als einziges nicht an der Befragung der Landesverkehrsministerien beteiligt und vergab damit die Chance, seine verkehrspolitischen Ziele darzulegen.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	Keine Teilnahme an der Befragung	Keine Teilnahme an der Befragung	Keine Teilnahme an der Befragung	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	✓ 1,0	✗	✗	✗
Klimaschutz	Keine Teilnahme an der Befragung	Keine Teilnahme an der Befragung	Keine Teilnahme an der Befragung	✓ 1,0	✓ 1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	✓ 1,0	✓ 1,0

Sicherheit	Keine Teilnahme an der Befragung	Keine Teilnahme an der Befragung	Keine Teilnahme an der Befragung	✓ 1,0	✓ 1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	✗	✓ 1,0	✓ 1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

✗ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Von den Verbänden wird die Verkehrspolitik des Landes im Hinblick auf nachhaltige Mobilität im Schnitt mit der Note 3,8 bewertet. Damit rangiert das Land leicht unter dem Mittelwert aller Bundesländer. Die Verbände loben, dass in künftigen SPNV-Vergabeverfahren eine Zugbegleiter-Quote von 100 Prozent angestrebt wird und ab 2014 der Fahrkartenkauf in den Zügen wieder möglich sein wird. Auch die kostenlose Fahrradmitnahme in Nahverkehrszügen wurde begrüßt. Die Ende 2011 erfolgten Abbestellungen von SPNV-Leistungen auf zwei Strecken im Land wurden dagegen kritisiert.

Schleswig-Holstein (9): Mehr Bahn für die Menschen im Norden

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität belegt Schleswig-Holstein Rang 9. Beim Statistik-Index kommt das Land sogar auf Platz sieben: Mit wenig Verkehrslärm, einer vorzeigbaren Klimabilanz und guter Luft hat Schleswig-Holstein nur bei der Ressourcenschonung Nachholbedarf und rangiert im letzten Drittel der Länder. Bei den politischen Weichenstellungen versteckt sich das Land hinter den auf Bundesebene gesetzten Zielen, die Verbände loben aber ein ausgeweitetes Angebot auf der Schiene. Sogar ein landesweiter integraler Taktfahrplan ist in Sicht. Dafür gibt's eine überdurchschnittliche Note im Fach „nachhaltige Mobilität": 3,2.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Beim Statistik-Index liegt Schleswig-Holstein auf dem siebten Platz. Mit Rang drei bei der Belastung durch Verkehrslärm schneidet Schleswig-Holstein im Ländervergleich sehr gut ab. Nur etwa 0,9 Prozent der Einwohner sind tagsüber und 1,2 Prozent in der Nacht vom Lärm betroffen. Ähnlich gut verhält es sich bei den CO_2-Emissionen. Im Jahr 2008 entfielen auf jeden Einwohner circa 1,8 Tonnen CO_2 aus dem Verkehrsbereich – Platz vier im Vergleich der Länder. Siebtbestes Land ist Schleswig-Holstein bei denjenigen Luftschadstoffen, die hauptsächlich dem Verkehr zuzuordnen sind, wobei das Küstenland bei der gegenwärtigen Feinstaubbelastung sogar Platz zwei erreicht. Beim Verkehrsflächenverbrauch reicht es noch für Platz zehn im Mittelfeld. Zwar wurde von 2005 bis 2010 so viel Verkehrsfläche verbaut wie in keinem anderen Land (+4,8 Prozent), gleichzeitig blieb die Zahl der Einwohner - im Gegensatz zu den meisten anderen Bundesländern - aber zumindest stabil. Im Bereich der Ressourcenschonung (Platz 13) macht Schleswig-Holstein der relativ geringe Anteil des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs an der Güterverkehrsleistung zu schaffen.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Im Teilbereich der politischen Weichenstellungen belegt das Land Schleswig-Holstein den neunten Rang. Bei den politischen Zielen orientiert sich Schleswig-Holstein an der Bundesregierung. So wird im Klimaschutzprogramm 2009 ausgeführt, dass die Landesregierung das Ziel des Bundes, die Treibhausgasemissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent gegenüber 1990 zu reduzieren, unterstützt. Ähnlich verhält es sich bei der Verkehrssicherheit. Auch hier akzeptiert das Land die Bundesvorgabe aus dem Verkehrssicherheitsprogramm 2011. Die Zahl der Getöteten soll bis 2020 ebenfalls um 40 Prozent reduziert werden. Im Gegensatz zum Klimaschutzziel ist das Verkehrssicherheitsziel bislang vom Land selbst noch nicht nachvollziehbar festgehalten worden.

	Zielsetzung			**Transparenz**	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	✗	✗	✗	✓ 1,0	✓ 1,0
Intermodalität Personenverkehr	■ 0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	✓ 1,0	✗	✗	✗
Klimaschutz	■ 0,5 übergeordnetes Ziel akzeptiert	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0	✓ 1,0

Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit	0,5 übergeordnetes Ziel akzeptiert	✗	1,0	1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	✗	1,0	1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

✗ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Die Verkehrspolitik des Landes bzgl. „nachhaltiger Mobilität“ erhält von den Verbänden die im Ländervergleich überdurchschnittliche Note 3,3. Insbesondere die Verbesserungen im Nahverkehr auf der Schiene rechneten die Verbände als Erfolg der Kieler Landesregierung. Hierbei ragen die im Ländervergleich nicht selbstverständlichen Angebotsausweitungen aus der Masse der Maßnahmen hervor. Darüber hinaus soll der 2002 eingeführte, integrale Taktfahrplan in Schleswig-Holstein bis Ende 2016 landesweit ausgebaut werden. Beim straßengebundenen ÖPNV bemängeln die Verbandsvertreter dagegen Mittelkürzungen, die in den vergangenen Jahren zu einem schlechteren Busangebot in der Fläche geführt hätten.

Thüringen (12): Die Bürger fühlen sich abgeschnitten

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität liegt Thüringen auf Platz 12, während es beim Statistik-Index sogar nur für Rang 13 reicht. Viele Bürger in Thüringen verfügen über keine gute Anbindung an den öffentlichen Verkehr und mussten aus Kostengründen häufig auf Reisen verzichten. Lichtblicke sind die gute Luftqualität (Platz eins) und die niedrige Zahl der Verletzten im Straßenverkehr (ebenfalls Platz eins). Die Verbände gaben nur die Note 4,7 im Fach „nachhaltige Verkehrspolitik" – im Ländervergleich eine der schlechtesten Wertungen.

Statistik-Index nachhaltige Mobilität

Beim Statistik-Index belegt Thüringen den 13. Rang, vor allem weil die Qualität des öffentlichen Verkehrs im Freistaat nur für das hintere Drittel im Bundesländerindex ausreicht. Bei vielen der hier bestimmenden Indikatoren schneidet das Land nur mäßig ab. So müsste die Erreichbarkeit der Ziele mit dem Umweltverbund verbessert werden. Nur dann könnte sich auch der derzeit geringe Anteil des Umweltverbundes am Verkehrsaufkommen erhöhen. Auch beim Thema „bezahlbare Mobilität" reicht es nur für den vorletzten Platz. 30 Prozent der Thüringer gaben bei einer repräsentativen Forsa-Umfrage im März 2012 an, dass sie im letzten Jahr aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bahn, Bus oder auf Flüge verzichtet haben. Im Bereich der Sicherheit steht Thüringen dagegen mit dem vierten Platz im Ländervergleich gut da. Dies liegt vor allem an der relativ geringen Zahl von Verletzten im Straßenverkehr. Pro eine Millionen Einwohner sind im Jahr 2010 3.904 Menschen auf den Straßen des Landes verletzt worden. Absolut gesehen erscheint diese Zahl hoch, im Ländervergleich schneidet Thüringen damit aber am besten ab. Bei den Luftschadstoffen ist der Freistaat sogar Spitzenreiter. Betrachtet man die aktuellen Werte zusammen mit der jüngeren Entwicklung, dann zeigt sich, dass die Luft an den verkehrsnahen Messstationen in keinem anderen Land so gut ist wie in Thüringen. Auch bei den CO_2-Emissionen reicht es mit Rang sechs noch für einen Platz im vorderen Mittelfeld, wobei in der Unterkategorie „einwohnerbezogene emittierte Kohlendioxidmenge des Straßen-, Luft-, Schienen- und Binnenschiffverkehrs" sogar ein dritter Platz gemeinsam mit dem Saarland heraussprungt. Etwa 1,7 Tonnen CO_2 aus dem Verkehr entfielen im Jahr 2008 auf jeden Einwohner.

Politik-Index nachhaltige Mobilität

Im Teilbereich der politischen Weichenstellungen ist Thüringen zwölfter im Ländervergleich. Vorbildlich ist das Verkehrssicherheitsziel des Landes. Mit 40 Prozent weniger Verkehrstoten von 2011 bis 2020 ist es ebenso ambitioniert wie das Ziel der Bundesregierung. Im Gegensatz zu anderen Ländern, die sich vom Bund inspirieren lassen, hat Thüringen sein Ziel aber auch im eigenen Verkehrssicherheitsprogramm 2020 festgehalten. Im Bereich des Klimaschutzes fehlt diese Konsequenz noch: hier definierte die Erfurter Regierung bislang kein konkretes Ziel. Andere Länder machen mit greifbaren CO_2-Zielen speziell für den Verkehr vor, dass dies nicht so bleiben muss.

Auf der Maßnahmenebene will das Land seine CO_2-Bilanz aufbessern, indem es insbesondere Eisenbahnstrecken elektrifiziert und emissionsarme Straßenbahnen sowie Busse fördert.

	Zielsetzung			Transparenz	
	Ziel	Fest-schreibung	Zielzeitpunkt	Periodische Berichterst.	Veröffent-lichung per. Berichterst.
Flächen-inanspruchnahme	0,5 allgemeines nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspezifisch	1,0	☒	1,0	1,0
Intermodalität Personenverkehr	0,5 allg. nicht quantifiziertes Ziel, ÖPNV-Gesetz	1,0	☒	☒	☒
Klimaschutz	☒	☒	☒	1,0	1,0
Luftqualität	0,5 obligatorisches Ziel, Luftreinhaltepläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	0,5 obligat. Zielzeitpkt.	1,0	1,0
Sicherheit	1,0 konkretes quantitatives Ziel	1,0	1,0	1,0	1,0
Verkehrslärm	0,5 obligatorisches Ziel, Lärmaktionspläne	0,5 obligat. Festschrei-bung	☒	1,0	1,0

Legende

✓ Ziel (1,0 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, verkehrsspez.

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- vorhanden

☒ Ziel:
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, nicht verkehrsspez.
- kein Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz
- nicht vorhanden

Ziel (0,5 Pkt.):
- konkretes quantitatives Ziel, nicht verkehrsspez.
- allg. nicht quantifiziertes Ziel, verkehrsspez.
- übergeordnetes Ziel akzeptiert (Bund, EU)
- obligatorisches Ziel

Festschreibung, Zielzeitpkt., Transparenz:
- obligatorische Festschreibung
- teilweise vorhanden

Der Verkehrspolitik der Erfurter Regierung bzgl. „nachhaltiger Mobilität“ stellen die Verbände im Durchschnitt die Note 4,7 aus – derzeit eine der schlechtesten Bewertungen im Ländervergleich. Die Verbände kritisieren das Schienengroßprojekt VDE 8, während die Politik den ÖPNV in der Fläche und das bestehende Schienennetz vernachlässige. Es wurde auch bemängelt, dass die Ansätze für einen Thüringen-Takt sich derzeit eher verschlechtern denn verbessern. Zustimmung fand dagegen das Engagement der Regierung für Straßenbahnen.

Anhang

Bundesländerindex Mobilität 2012	Gewichtung	Baden-W.	Bayern	Berlin	Brandenburg	Bremen	Hamburg	Hessen	Mecklenburg-V.	Niedersachsen	Nordrhein-W.	Rheinland-Pf.	Saarland	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Schleswig-H.	Thüringen
Statistik-Index nachhaltige Mobilität	**50 %**																
Bezahlbarkeit	10,0 %	◔	◔	○	◕	◔	◕	◔	◔	○	●	○	◔	◕	◕	◔	○
Flächeninanspruchnahme	10,0 %	◕	◑	●	○	●	●	◑	○	◔	◕	◔	◕	◑	○	◑	◔
Klimaschutz	10,0 %	◕	○	●	◕	◕	◕	○	◕	◕	●	◕	●	◕	●	●	◕
Verkehrslärm	10,0 %	●	◕	○	●	○	○	◕	●	●	◑	●	●	●	●	●	●
Luftqualität	10,0 %	◔	◕	◔	◑	◔	◔	◑	◕	◕	◔	◕	◑	◑	◕	◕	◕
Qualität öffentl. Personenverkehr	13,3 %	◔	○	●	◑	●	●	○	◑	○	◔	◔	◔	◔	◑	◔	◔
Ressourcenschonung	13,3 %	○	○	○	●	●	◕	◔	◔	●	●	◔	◑	◑	◕	○	◔
Sicherheit	13,3 %	◔	○	◑	○	◕	◑	◑	●	◑	◑	◔	◔	●	◑	◑	◕
Wertschöpfung	10,0 %	◔	◔	○	○	◕	●	◑	◑	◑	◔	◔	○	○	○	◑	○
	Punkte:	0,50	0,40	0,47	0,52	0,60	0,62	0,45	0,56	0,51	0,57	0,48	0,50	0,56	0,55	0,55	0,48
	Rang	**11.**	**16.**	**14.**	**8.**	**2.**	**1.**	**15.**	**4.**	**9.**	**3.**	**12.**	**10.**	**5.**	**6.**	**7.**	**13.**
Politik-Index nachhaltige Mobilität	**50 %**																
Flächeninanspruchnahme	13,3 %	◕	◑	◕	○	○	○	○	○	○	●	●	○	●	○	○	◕
Intermodalität Personenverkehr	13,3 %	◔	◔	●	◔	◔	○	◔	◔	◔	◔	◔	◔	◔	◔	◔	◔
Klimaschutz	13,3 %	●	◑	●	●	●	●	◑	●	○	◑	●	○	●	○	●	○
Luftqualität	13,3 %	●	○	●	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Sicherheit	13,3 %	◕	●	●	●	○	◑	◑	●	●	●	◕	◑	◑	○	◑	●
Lärm	13,3 %	○	○	○	○	●	○	○	○	○	●	○	○	○	○	○	○
Bewertung der Verbände	20,0 %	◕	◕	●	○	●	◑	○	◕	○	●	◕	◑	○	◔	◑	○
	Punkte:	0,61	0,41	0,77	0,29	0,47	0,26	0,16	0,39	0,18	0,68	0,51	0,21	0,34	0,10	0,32	0,24
	Rang	**3.**	**6.**	**1.**	**10.**	**5.**	**11.**	**15.**	**7.**	**14.**	**2.**	**4.**	**13.**	**8.**	**16.**	**9.**	**12.**
Gesamt	Punkte:	0,55	0,40	0,62	0,40	0,54	0,44	0,30	0,48	0,34	0,63	0,49	0,35	0,45	0,33	0,43	0,36
	Rang	**3.**	**11.**	**2.**	**10.**	**4.**	**8.**	**16.**	**6.**	**14.**	**1.**	**5.**	**13.**	**7.**	**15.**	**9.**	**12.**

Legende

- ● ≥ 0,8
- ◕ ≥ 0,6
- ◑ ≥ 0,4
- ◔ ≥ 0,2
- ○ < 0,2

Normierte Punkte mit Werten zwischen 0 und 1.

1,00 = bestmögliches