



Bundesländerindex Mobilität 2013

Ein Nachhaltigkeitsranking –
aktuelle Lage, Dynamik,
politische Weichenstellungen

Ein Projekt der:



Wissenschaftliche
Begleitung:



Gefördert vom:



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
 Kooperationspartner: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
 Gestaltung und Grafiken: Luecken-Design.de
 Bildredaktion: Marion Linneberg
 Fotos: Titel © iStockphoto.com/visualgo, Vorwort © Rat für Nachhaltige Entwicklung, Baden-Württemberg © Bill Ernest Fotolia.com, Bayern © iStockphoto.com/alexandr6868, Berlin © iStockphoto.com/Arand, Brandenburg © JuHer Fotolia.com, Bremen © Allianz pro Schiene/AndreasTaubert.com, Hamburg © Fotimmz Fotolia.com, Hessen © lobischdelija Fotolia.com, Mecklenburg-Vorpommern © Ralf Gosch Fotolia.com, Niedersachsen © Deutsche Bahn AG/Roland Horn, Nordrhein-Westfalen © qphotomania Fotolia.com, Rheinland-Pfalz © iStockphoto.com/ollo, Saarland © Photodesign-Deluxe Fotolia.com, Sachsen © Scirocco340 Fotolia.com, Sachsen-Anhalt © Bea Busse Fotolia.com, Schleswig-Holstein © Ralf Gosch Fotolia.com, Thüringen © iStockphoto.com/hsvrs
 V.i.S.d.P. Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.
 2. korrigierte Auflage, Oktober 2013
 Gefördert vom Fonds zur sozialen Sicherung für Arbeitnehmer der Mobilitäts-und Verkehrsdienstleister e.V.

Vorwort 4

Reaktionen 5

Ein lernendes System 6

Der Index im zweiten Jahr 6

Die Neuerungen auf einen Blick 7

Neuerungen im Teilbereich Statistik. 7

Neuerungen im Teilbereich Politik 8

Ergebnisse 9

Gesamtergebnis: NRW, Berlin und Baden-Württemberg im Ranking vorn. 9

Statistik-Index: Hamburg im Spagat 10

Politik-Index: Baden-Württemberg, Berlin und NRW sind zielbewusst. 11

Länderporträts 12

Baden-Württemberg (3): Das Musterlände ist Politprimus 12

Bayern (15): Geheimniskrämerei beim CO₂ 14

Berlin (2): Die Hauptstadt spart mit der Fläche, Punktabzug beim Lärm 16

Brandenburg (16): Gefährliche Baustelle bei der Sicherheit 18

Bremen (4): Laut, aber gut angebunden 20

Hamburg (11): Statistisch spitze, politisch vage 22

Hessen (9): Aufsteiger im Fach "nachhaltige Mobilität" 24

Mecklenburg-Vorpommern (13): Wenig Rückenwind für Verkehrssicherheit 26

Niedersachsen (10): Klimaschutz – ungenügend! 28

Nordrhein-Westfalen (1): Ein Visionär bei der Sicherheit 30

Rheinland-Pfalz (8): Verkehrssicherheit hat Vorfahrt 32

Saarland (6): Vorreiter bei Bahnstrom, Klimabilanz vorzeigbar 34

Sachsen (14): Versäumnisse der Politik 36

Sachsen-Anhalt (12): Ausgeschlafene Lärmwerte 38

Schleswig-Holstein (5): Vorfahrt für den Umweltverbund 40

Thüringen (7): Lichtblicke im Freistaat 42

Methodik 44



Liebe Leserinnen und Leser,

das Wort „Bundesländerindex“ klingt nicht nach einem leichten Lesestoff für den Nachttisch. Trotzdem ist der Ländervergleich, den die Allianz pro Schiene in diesem Jahr zum zweiten Mal auflegt, ein spannendes Unterfangen. Das mediale Stiefkind „Verkehrspolitik“ hat einen solchen Nachhaltigkeitscheck dringend gebraucht. Der Bundesländerindex Mobilität erlaubt es Journalisten, Fachleuten und interessierten Laien, die „Verkehrspolitiken“ aller 16 Bundesländer miteinander in einen erfrischenden Wettstreit treten zu lassen. Kein Wunder, dass der Nachhaltigkeitsrat der Bundesregierung das Instrument nach seiner erfolgreichen Premiere im Sommer 2012 mit einem Preis ausgezeichnet hat. Die große Resonanz, die der Index bei Politik und Medien gefunden hat, ist keine Selbstverständlichkeit.

Dennoch muss ich bei aller Freude über die neue „Greifbarkeit“ in den Bemühungen der Länder um mehr verkehrspolitische Nachhaltigkeit auch etwas Wasser in den Wein gießen. Der kaum nachhaltige Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, der gerade die öffentlichen Debatten befeuert, geht in den Index nicht ein. Vergleichbare Daten darüber, wie es auf der Ebene der Bundesländer um die Schienenwege, die Straßen oder Wasserstraßen bestellt ist, gibt es derzeit nicht.

Doch auch wenn die Statistik noch Lücken hat, bleibt festzuhalten, dass der Bundesländerindex Mobilität das Best Of der mobilitätsrelevanten Nachhaltigkeitsindikatoren darstellt, die auf Bundesländerebene verfügbar sind. Ein Grund, dass diese Broschüre einen der guten vorderen Plätze auf meinem Schreibtisch sicher hat.

Ich wünsche viel Vergnügen bei der Lektüre,

Olaf Tschimpke

Präsident des Naturschutzbund Deutschland (NABU)
Stellvertretender Vorsitzender des Rates für nachhaltige
Entwicklung der Bundesregierung

**»Glückwunsch! (...) ist schon die Existenz des Index ein Gewinn.
Er fasst kurz und bündig zusammen, was ist und was noch werden soll.
Damit schafft die Allianz pro Schiene (...) ein Stückchen Transparenz.«**

Weser Kurier

»weltweit einzigartiger Bundesländer-Vergleich«

Tageszeitung Die Welt

»mit Freude gelesen«

NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft

»unabhängige, wissenschaftliche Analyse«

Baden-Württembergs Verkehrsminister Winfried Hermann

»Ansporn, unsere Politik konsequent umzusetzen«

Berlins Verkehrssenator Michael Müller

»Best Of der mobilitätsrelevanten Nachhaltigkeitsindikatoren«

*Olaf Tschimpke, Stellvertretender Vorsitzender
des Rates für nachhaltige Entwicklung der Bundesregierung*

**»Es gehört Mut dazu, einen Bereich anzufassen,
der so viele innere Widersprüche in sich birgt.«**

*Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Leiter des Lehrstuhls
für Logistikmanagement an der Universität St.Gallen*

Der Index im zweiten Jahr

Auch im zweiten Jahr zielt der Bundesländerindex Mobilität ins verkehrspolitisch Eingemachte: Wo in Deutschland leiden die Bürger am wenigsten unter Verkehrslärm? Was planen Länder mit vielen Verkehrstoten gegen die hohen Opferzahlen? Welche Regierungen sind besonders ehrgeizig in Richtung „nachhaltige Mobilität“ unterwegs? Fragen über Fragen, für die der Index einen systematischen Rahmen darstellt. Ein solches Instrument, das die mobilitätsrelevante Statistik einbezieht und die verkehrspolitischen Weichenstellungen in allen 16 Bundesländern abfragt, gab es bis zum Jahr 2012 nicht. Doch mit ihrem „Bundesländerindex Mobilität“ liefert die Allianz pro Schiene nun zum zweiten Mal einen Ländervergleich, der den Status Quo, die Herausforderungen und die verkehrspolitischen Weichenstellungen aller Länder vergleichbar aufbereitet. Jeder Bürger kann daraus ablesen, wie es mit der nachhaltigen Mobilität im eigenen Umfeld bestellt ist. Verbände können vergleichen, welche Themen die Kollegen im Nachbarland gerade beschäftigen und Journalisten haben eine sichere Basis für kritische Fragen. Damit das Länderranking trotz seiner aktuellen Inhalte auch die gebührende Seriosität

auf die Waage bringt, hat sich das Verkehrsbündnis wissenschaftliche Beratung gesichert: Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Leiter des Lehrstuhls für Logistikmanagement an der Universität St.Gallen, begleitet den Index seit seiner Entstehung wissenschaftlich. Als Fachmann weiß Stölzle, dass Konzepte für nachhaltige Mobilität auch das Ergebnis politischer Entscheidungen sind. Bereits der Begriff „Nachhaltigkeit“ ist vor allem ein Sammelbecken für schmerzhaft Zielkonflikte. So bringt es auch der parlamentarische Beirat für die nachhaltige Entwicklung des Deutschen Bundestages 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.“ Damit der Bundesländerindex Mobilität seinen Teil dazu beitragen kann, ist er als „lernendes System“ aufgestellt. Sinnvolle Verbesserungsvorschläge von Ländern, Verbänden und Medien aus dem letzten Jahr hat die Allianz pro Schiene ernst genommen und in die aktuelle Version eingebaut.

Um den Bundesländerindex Mobilität weiterzuentwickeln, führten wir nach der Premiere im Sommer 2012 viele Gespräche mit den Ministerien der Länder und den regionalen Verbänden. Auch das Angebot der Allianz pro Schiene an alle Länderverkehrsminister, das Abschneiden des jeweiligen Landes zu erklären und über die einzelnen Indikatoren und ihre Aussagekraft zu diskutieren, ist von einigen Ländern angenommen worden. Dieser Entwicklungsprozess war für die Macher des Indexes wichtig. Durch einige sinnvolle Änderungen ist der Index zwar nicht 100-prozentig vergleichbar mit dem Vorjahr, aber doch weitestgehend.

Geblieben ist die zweigeteilte Grundstruktur des Ländervergleichs: Der „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ bündelt öffentlich zugängliche und selbst erhobene quantitative Daten. Der „Politik-Index nachhaltige Mobilität“ beschreibt verkehrspolitische Weichenstellungen, die wir mit Hilfe einer Befragung der Landesverkehrsministerien erhoben haben. Wie im Vorjahr geben wir die Ziele der Landespolitik wider. Die 2013er Version des Bundesländerindex enthält zusätzlich einen Realitätscheck: Hier spiegeln wir die Selbstdarstellung der Länder mit der Sicht

der Verbände und den Zielen von Bund und EU. Beide Index-Säulen gehen mit 50 Prozent in das Gesamtergebnis ein.

Neu an Bord: Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ist in diesem Jahr Kooperationspartner beim Bundesländerindex Mobilität. Als Mitunterzeichner der Länderbefragungen bringt der DVR auch seine Expertise beim Thema Verkehrssicherheit ein. Konkret bewertet er die Antworten der Länder zu der Frage, wie sie ihre regionale Verkehrssicherheitsarbeit koordinieren und welche Institutionen sie bei dem Thema beteiligen. Der DVR ist seit mehr als 40 Jahren unabhängiger Vorreiter für mehr Sicherheit im Straßenverkehr. Seit 2007 verfolgt er die „Vision Zero“.



Lob und Preis vom Rat für Nachhaltige Entwicklung

Der von der Bundesregierung eingesetzte Nachhaltigkeitsrat hat den Bundesländerindex Mobilität im Januar 2013 ausgezeichnet. Der Ländervergleich, den die Allianz pro Schiene im Sommer 2012 erstmals präsentiert hatte, ist unter den drei prämierten Verkehrsprojekten das einzige mit bundesweiter Reichweite.



Ausgezeichnet durch den NACHHALTIGKEITSRAT

Neuerungen im Teilbereich Statistik

Der Themenbereich „Ressourcenschonung“ bekommt im Bundesländerindex Mobilität 2013 eine neue Zusammensetzung: Auf den Unterindikator „Staukilometer“ haben wir verzichtet, da die Daten nicht ausreichend gut dokumentiert waren. Als Ersatz dafür haben wir die „Gütertransportintensität“ aufgenommen, ein Indikator, den auch die Bundesregierung für ihre Nachhaltigkeitsstrategie beobachtet. „Gütertransportintensität“ beschreibt das Verhältnis von Güterverkehrsleistung und preisbereinigtem Bruttoinlandsprodukt (BIP). Aus Nachhaltigkeitssicht ist eine Entkoppelung – idealerweise ein steigendes BIP bei sinkender Verkehrsleistung – anzustreben. Die Bundesregierung verwendet das Jahr 1999 als Basis – seitdem ist die Gütertransportintensität bundesweit um mehr als 10 Prozent gestiegen. Beim jährlich erscheinenden Bundesländerindex betrachten wir fortlaufend die vergangenen fünf Jahre – in diesem Betrachtungszeitraum ist der Indikator nahezu konstant.

Eine Erweiterung bringt die 2013er Version bei der Zahl der Fahrzeuge mit alternativen Antrieben: Betrachteten wir 2012 nur Pkw, gehen jetzt Pkw und Lkw in die Analyse ein.

Im Indikator „öffentlicher Personenverkehr“ ist anstelle einer Befragung zur Kundenfreundlichkeit von Bahnhöfen nun eine Statistik getreten, die den Anteil stufenfrei erreichbarer Bahnsteige in Eisenbahnverkehrsstationen bundesländerscharf darstellt.

Eine Änderung gibt es auch beim Indikator „Sicherheit“: Anstelle der Gesamtzahl aller Verletzter im Straßenverkehr betrachtet der Statistik-Index nun neben den Verkehrstoten auch die Schwerverletzten. Laut dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat DVR ist diese Zahl aussagekräftiger, da insbesondere in diesem Bereich die Opferzahlen reduziert werden müssen.

Neuerungen im Teilbereich Politik

Die Befragung der Verbände ist differenzierter geworden. Wir fragen nicht mehr allgemein, wie die Verbände die Verkehrspolitik eines Landes im Hinblick auf nachhaltige Mobilität einschätzen, sondern wollen ganz konkret ein Urteil in allen sechs Themenbereichen, die wir auch bei den Landesregierungen abfragen. Quantitativ ist die Befragung im Index 2013 deutlich breiter angelegt: Nun haben 263 regionale Gliederungen von 17 Verbänden einen Fragebogen erhalten. Im Vorjahr waren es 12 Verbände und 153 Gliederungen.

Den Indikator „Intermodalität im Personenverkehr“ haben wir abgeschafft, da politische Ziele in diesem Bereich kaum quantifizierbar sind. Stattdessen werten wir nun die „Mittelverwendung für den Umweltverbund“. Dazu zählen Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr. Da der Bund den Ländern jährlich rund 1,3 Milliarden Euro zur Verbesserung der Verkehrs-

verhältnisse zur Verfügung stellt, wollten wir wissen, welchen Anteil die Länder davon dem Umweltverbund zugestehen. Außerdem sollten die Ministerien angeben, ob sie die auslaufende Bindung dieser Bundesmittel für Verkehrszwecke bereits per Landesgesetz festgeschrieben haben.

Eine wichtige Neuerung ist neben der erweiterten Verbändebewertung auch ein objektiver Realitätscheck: Hier prüfen wir, ob die Länder tatsächlich bereits im Ziel-Korridor von EU- und Bundeszielen liegen. Weitere Ausführungen zur Betrachtung des Zielkorridors finden Sie im Methodenteil hinter den Länderporträts.

Wieviel Einfluss hat die Politik?

Kann man Verkehr steuern oder ist er ein naturgesetzliches Ereignis? Der Bundesländerindex Mobilität arbeitet heraus, dass Verkehr eine Aufgabe der Politik ist. Neben der Bundesregierung und den Kommunen haben die Bundesländer nennenswerten Einfluss auf die Gestaltung der Verkehrspolitik in Deutschland. In ihren Aufgabenbereich fallen beispielsweise Raumplanung, der gesamte Bereich des Schienenpersonennahverkehrs und die Verwendung der vom Bund für den Verkehr zur Verfügung gestellten Mittel.

Allerdings unterscheiden sich die Bundesländer durch eine Reihe von Besonderheiten. Am augenscheinlichsten ist der Unterschied zwischen Stadtstaaten und Flächenländern. Wegen der vielen Landstraßen und Alleen haben die Flächenländer gegenüber den Stadtstaaten große Sicherheitsnachteile, denn mehr als 60 Prozent der Getöteten im Straßenverkehr verunglücken auf Landstraßen. Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer regionaler Gegebenheiten – das sind etwa Großflughäfen, Seehäfen oder Transittassen. Bei der Erarbeitung des Bundesländerindex waren wir uns dieser Herausforderung bewusst. Das Ergebnis zeigt aber, dass der Bundesländerindex keine Länder mit besonderen Charakteristika bevorteilt. Stadtstaaten sind im Index nicht per se im Vorteil. Sie punkten zwar beim Flächenverbrauch und der Qualität des öffentlichen Verkehrs, beim Lärm liegen sie aber weit hinten und auch bei den Luftschadstoffen schneiden sie relativ schlecht ab.

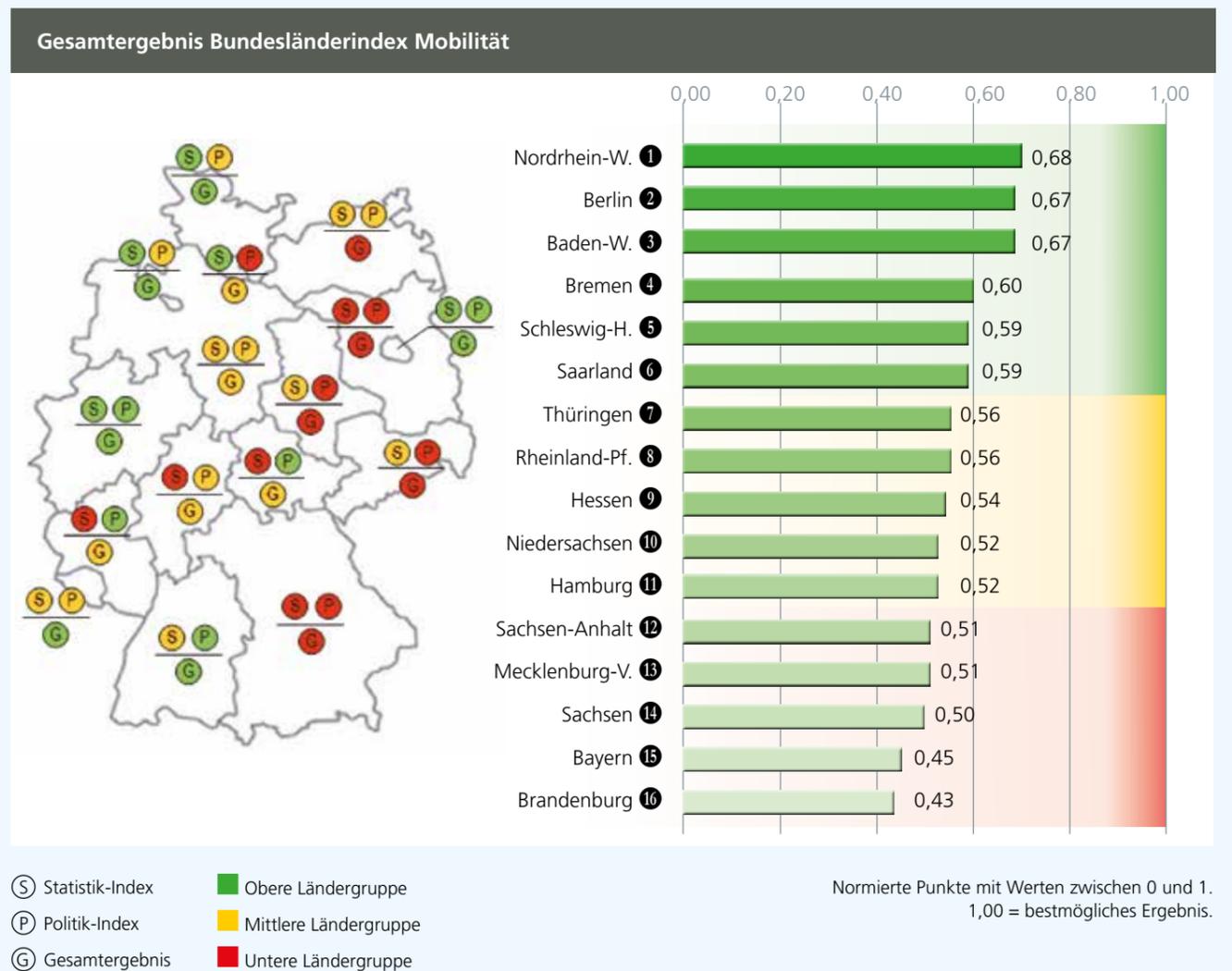
Richtig ist, dass der Einfluss einer Landesregierung auf das Abschneiden des Landes im Statistik-Index begrenzt ist. Viele Entwicklungen sind nur langfristig zu verändern und es gibt verschiedene Ausgangslagen mit unterschiedlichen Herausforderungen. So führt bei einigen Ländern viel Verkehr zu positiven Effekten, zugleich leiden dieselben Länder aber auch unter den negativen Folgen des Verkehrs.

Unbestreitbar groß ist der Einfluss der Landesregierungen allerdings auf das Ergebnis im Politik-Index. Hier haben es die Länder selbst in der Hand, sich konkrete verkehrspolitische Ziele zu setzen und diese nachvollziehbar festzuschreiben. So kann ein Land großen Herausforderungen mit konkreten Zielen begegnen: Nur wer sich Ziele setzt, kann auch welche erreichen.

Gesamtergebnis: NRW, Berlin und Baden-Württemberg im Ranking vorn

Mit Nordrhein-Westfalen, Berlin und Baden-Württemberg liegen zwei Flächenländer und ein Stadtstaat an der Spitze des Ländervergleiches. Alle drei Bundesländer punkten vor allem bei den politischen Weichenstellungen mit konkreten Zielen. Bremen und Schleswig-Holstein komplettieren die Spitzengrup-

pe. Bayern (Rang 15) verliert wichtige Punkte, weil es nach wie vor seine CO₂-Daten nicht veröffentlicht und an der Länderbefragung nicht teilnimmt. Auch Brandenburg (Rang 16) vergibt die Chance, seine politischen Ziele darzulegen und arbeitet mit einem Verkehrssicherheitsziel, das seit 2010 abgelaufen ist.



- Ⓢ Statistik-Index
- Ⓟ Politik-Index
- Ⓤ Gesamtergebnis
- Obere Ländergruppe
- Mittlere Ländergruppe
- Untere Ländergruppe

Statistik-Index: Hamburg im Spagat

Der Stadtstaat Hamburg rangiert bei der Statistik wie im vergangenen Jahr ganz vorn, gefolgt vom Flächenland Schleswig-Holstein und dem Nachbarn Bremen. Dabei schafft Hamburg bei zahlreichen Themenbereichen wie Wertschöpfung oder Sicherheit den Spitzenplatz, beim öffentlichen Personenverkehr und Flächeninanspruchnahme den dritten Rang. Da die Hafenstadt lediglich beim Lärm (Rang 15) aus dem Rahmen fällt, gelingt die gute Wertung. Dass Hamburg in der Gesamtwertung trotzdem nur auf Platz 11 kommt, liegt daran, dass die Spreizung zwischen den Bundesländern beim Politik-Index größer ist als bei der Statistik. So schlägt Rang 15 bei den politischen Weichenstellungen mächtig ins Kontor.

Insgesamt zeigt sich im Teilergebnis Statistik nur ein geringer Zusammenhang zwischen einem guten Abschneiden und einer kleinen Gebietsfläche. Stadtstaaten 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. In den Statistik-Index geht auch eine Fülle von dynamischen Faktoren ein, die Veränderungen im Vergleich zu den Vorjahreserhebungen betrachten. So lässt sich ermitteln, welches Bundesland sich am schnellsten in Richtung nachhaltige Mobilität entwickelt: Bei der Dynamik liegt Hessen auf Rang eins, gefolgt von Berlin und Hamburg.

Politik-Index: Baden-Württemberg, Berlin und NRW sind zielbewusst

Bei den politischen Zielen besetzt Baden-Württemberg den Spitzenplatz. Bei fast allen Themen der Befragung konnte das Land ein konkretes eigenes Ziel vorweisen. Zudem erhält das Land von den Verbänden sehr gute Bewertungen für die Verkehrspolitik im Hinblick auf nachhaltige Mobilität. Berlin und Nordrhein-Westfalen, die sich in vielen Bereichen ebenfalls greifbare Ziele gesetzt haben, halten den Anschluss an die Spitze. Brandenburg fällt durch ein nicht erneuertes Verkehrssicherheitsziel und ein fehlendes Flächensparziel auf – gerade in diesen Bereichen steht das Land vor großen Herausforderungen.

Interessant ist hier besonders Hessen, das seinen 15. Politik-Rang vom Vorjahr in diesem Jahr hinter sich gelassen hat:

Fortschritte machte das Land vor allem bei seinen Zielen zum Flächenverbrauch und Klimaschutz. Auch bei der Mittelverwendung ist Hessen vorne dabei. Ein 6. Rang im Politik-Index schlägt wegen der größeren Spreizung in den Punktwerten der Länder mit einem 9. Platz im Gesamtergebnis zu Buche, obwohl Hessen weiterhin nur den 15. Rang im Statistik Index erreicht. Insofern ist zu beachten, dass es zur Ermittlung der Gesamt-Rangfolge nicht ausreicht, die Platzierungen von Statistik- und Politikergebnis durch zwei zu teilen.

Die Ergebnisse von Politik- und Statistik-Index fließen jeweils zur Hälfte in die Gesamtwertung ein. Eine detaillierte Darstellung der Gewichtung dieser Ergebnisse finden Sie im Methodenteil.

Ergebnis Statistik-Index nachhaltige Mobilität

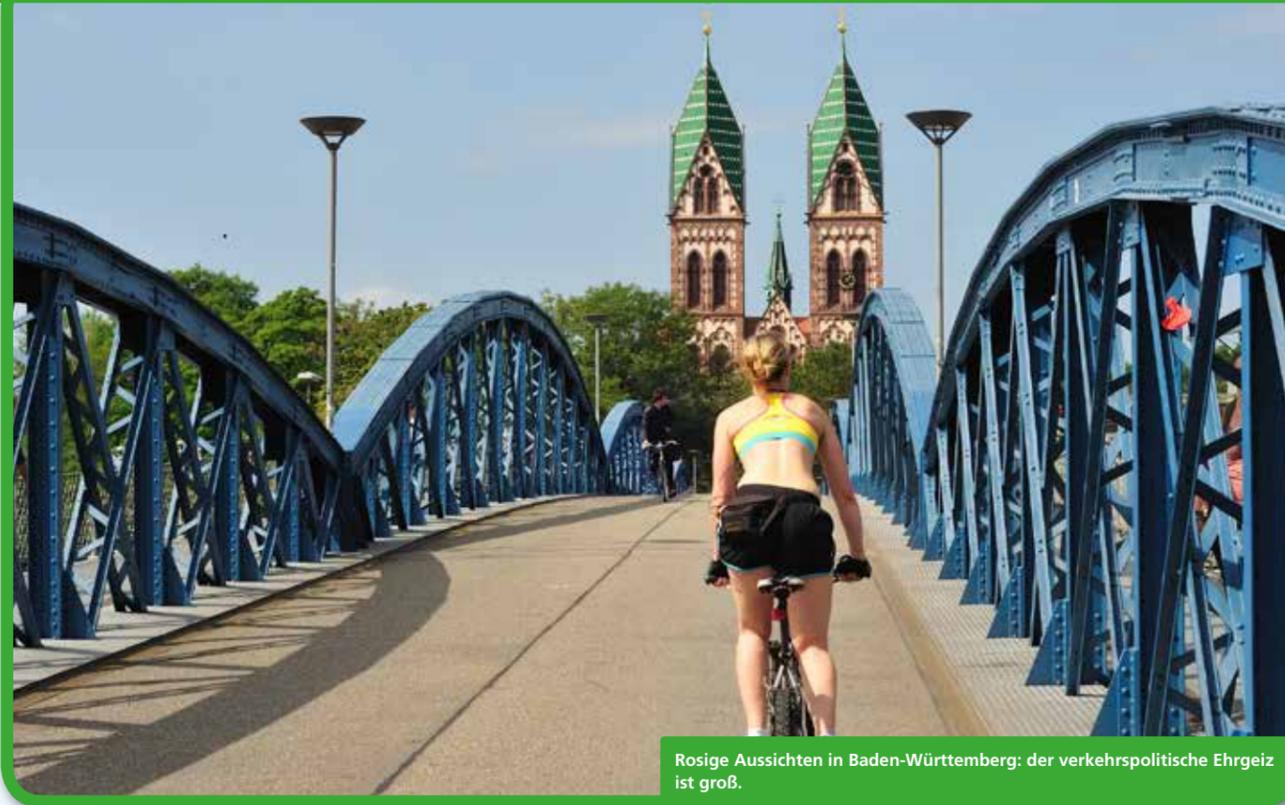


Normierte Punkte mit Werten zwischen 0 und 1.
1,00 = bestmögliches Ergebnis.

Ergebnis Politik-Index nachhaltige Mobilität



Normierte Punkte mit Werten zwischen 0 und 1.
1,00 = bestmögliches Ergebnis.



Rosige Aussichten in Baden-Württemberg: der verkehrspolitische Ehrgeiz ist groß.

Baden-Württemberg (Gesamtrang 3)

Das Musterländle ist Politprimus

Baden-Württemberg belegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität den dritten Rang. Im Teilbereich des Statistik-Indexes reicht es wie im Vorjahr zwar nur für den elften Platz. Aufwärts geht es dagegen bei den politischen Weichenstellungen: Rang eins im Länder-ranking. Mehr verkehrspolitischer Ehrgeiz als im Musterländle ist in Deutschland nirgends zu haben.

Statistik: Mittelmaß beim Flächenverbrauch

Mit seinem elften Platz im Statistik-Index rangiert Baden-Württemberg wie im Vorjahr nur im hinteren Mittelfeld der Bundesländer. Rang 6 erreicht das Land beim Klimaschutz: Laut der aktuellsten Statistik lagen die CO₂-Emissionen des Verkehrs 2009 pro Kopf bei 1,98 Tonnen pro Bürger. 2008 waren es noch zwei Tonnen. Ebenfalls Rang 6 im Ländervergleich bei der Flächeninanspruchnahme: Pro Kopf kommt jeder Einwohner Baden-Württembergs im Jahr 2011 auf 187 Quadratmeter Verkehrsfläche. Bezogen auf die schrumpfende Bevölkerung (minus zwei Prozent) ergibt die wachsende Verkehrsfläche (plus ein Prozent) in den Jahren zwischen 2007 und 2011 einen Rang 7 im Ländervergleich.

Auch beim Mobilitätsverzicht aus Kostengründen liegt das Land über dem Bundesdurchschnitt: 27 Prozent der Baden-Württemberger gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage

an, aus Kostengründen auf Fahrten mit der Bahn oder dem Auto verzichtet zu haben. Der Durchschnitt für Deutschland lag bei einem Verzicht von 24 Prozent.

Bei der Ressourcenschonung kommt das Ländle auf Platz 14: So lag der Anteil von Pkw und Lkw mit alternativen Antrieben in Baden-Württemberg 2012 bei nur einem Prozent. Spitzenreiter NRW erreicht mit zwei Prozent Fahrzeugen mit Gas-, Elektro- oder Hybridantrieb einen doppelt so hohen Anteil. Mit Rang 14 beim Thema Sicherheit liegt Baden-Württemberg in der Schlussgruppe. Die Zahl der Schwerverletzten pro eine Million Einwohner lag hier 2012 bei 869. Im Vergleich zu 2011 (855) erhöhte sich die Zahl sogar. Das beste Land im Ländervergleich, Mecklenburg-Vorpommern, konnte die Zahl seiner Schwerverletzten dagegen von 833 auf 767 reduzieren.

Politik: Klimasorgenkind im Blick

Dass der Verkehr das Klimasorgenkind Nummer eins ist, weiß die Landesregierung in Stuttgart. Anders als die meisten anderen Bundesländer setzt sich Baden-Württemberg deshalb ein konkretes CO₂-Minderungsziel für den Verkehrssektor: Ausgehend vom Jahr 1990 sollen 25 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2020 eingespart werden. Die Verbände wissen solchen Ehrgeiz zu schätzen: Beste Verbändebewertung aller Länder in diesem Bereich: Note 2,3.

Auch im Bereich Luftqualität ist Baden-Württemberg eines von drei Ländern, das ein landesweites Ziel zusätzlich zu den obligatorischen Luftreinhalteplänen formuliert hat. Bei den Luftschadstoffen sollen die Feinstaubemissionen (PM₁₀, PM_{2,5}) bis 2020 gegenüber dem Jahr 2000 um 30 Prozent reduziert werden. Die Belastung durch Stickoxide (NO_x) soll im gleichen Zeitraum sogar um 45 Prozent abnehmen. Rang 1 im Länder-ranking.

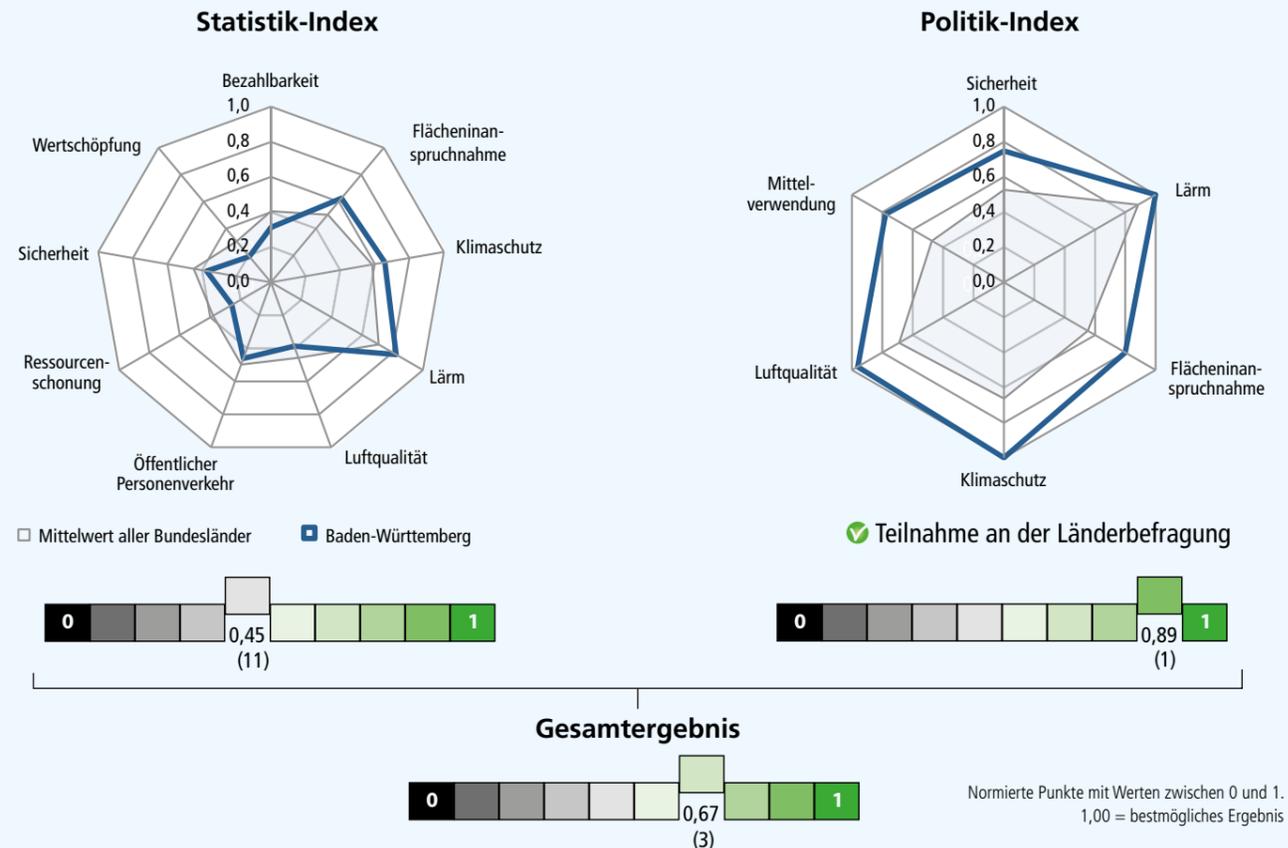
Ein zweiter Platz bei der Mittelverwendung kann sich ebenfalls sehen lassen: In den Umweltverbund investiert das Land mehr als die Hälfte des Geldes, das der Bund zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bereitstellt. Dieser Umstand ist umso aussagekräftiger, als die Zweckbindung dieser Gelder demnächst ausläuft. Als eines von sechs Ländern hat Baden-Württemberg festgeschrieben, dass diese Mittel nicht für andere Zwecke ausgegeben werden dürfen.

Bei der Verkehrssicherheit (Rang 3) orientiert sich die Landesregierung an der „Vision Zero“, einem Straßenverkehr ohne Tote und Schwerverletzte. Das Verkehrssicherheitskonzept sieht neben Vision Zero nun auch ein Etappenziel bis 2020 vor, das gemäß dem Bundesziel eine Minderung der Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent von 2010 bis 2020 vorsieht. Trotz sinkender Zahlen bei den Verkehrstoten befindet sich das Land derzeit aber nicht im Zielkorridor für 2020. Dafür müsste die

Zahl der Getöteten im Straßenverkehr von 2010 – laut Statistischem Bundesamt Basisjahr für das Bundesziel - bis 2020 jährlich um 20 sinken. Im Jahr 2012 lag die Zahl der Verkehrstoten aber bei 471, während es 2010 noch 494 Tote waren. Um Reibungsverluste zu vermeiden, sollte die Verkehrssicherheitsarbeit von einem Ministerium koordiniert werden. Hoffnung auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit macht das vom Kabinett verabschiedete Verkehrssicherheitskonzept, das der Ministerpräsident im ersten Halbjahr 2013 der Öffentlichkeit vorgestellt hat.

Im Bereich des Flächenverbrauchs (Rang 5), bei dem die Länder insgesamt wenig zielorientiert aufgestellt sind, setzt sich Baden-Württemberg zumindest ein Ziel für den gesamten Flächenverbrauch. Das Land strebt langfristig einen Netto-Null-Verbrauch an. Allerdings wird nicht benannt, bis wann der Netto-Null-Verbrauch erreicht werden soll – lediglich „deutliche Erfolge bis 2016“ will die Landesregierung erreichen.

Aktuell liegt das Land beim Flächenverbrauch knapp im Zielkorridor für 2020. Laut der Kommission für Bodenschutz des Umweltbundesamtes muss Baden-Württemberg seinen Flächenverbrauch bis 2020 auf täglich 3,6 Hektar reduzieren, damit Deutschland insgesamt sein Ziel von 30 Hektar pro Tag erreicht. 2011 verbrauchte Baden-Württemberg 6,3 Hektar Fläche pro Tag, 2010 waren es noch 6,6.





Bunkermentalität: Die Landesregierung in München glänzt nicht durch Transparenz.

Bayern (Gesamtrang 15)

Geheimniskrämerei beim CO₂

Bayern hat sich in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität auf Rang 15 verschlechtert. Im Vorjahr reichte es noch für den 11. Platz. Dass der Freistaat beim Statistik-Index wie im Vorjahr die rote Laterne aller Bundesländer trägt, liegt auch an mangelnder Transparenz: Einzig Bayern hält unter allen Bundesländern seine CO₂-Emissionen nach der Verursacherbilanz geheim. Bei den politischen Zielen sieht es mit Rang 13 nur wenig besser aus: Allerdings punktet die Landesregierung in München bei der Verkehrssicherheit: Zweitbeste Note bei der Verbändewertung.

Statistik: Stillstand beim Schlusslicht

Keine Bewegung im Bereich Statistik. Seinen letzten Platz im Länderranking behält Bayern auch im Jahr 2013. Trotzdem gibt es Lichtblicke: Beim Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr kommt Bayern auf den zweiten Rang: 92 Prozent der Fahrgäste in Bayern fühlen sich laut einer repräsentativen Forsa-Umfrage von 2013 in öffentlichen Verkehrsmitteln sicher. Auf Bahnhöfen oder an Haltestellen sind es 74 Prozent. In beiden Bereichen erreicht Bayern sehr gute Werte knapp hinter den Spitzenreitern Thüringen und Sachsen. Auch die Ökonomie im Verkehrsbereich sieht nicht schlecht aus: Bei der Wertschöpfung in Verkehr und Lagerei erwirtschaftet Bayern 39.540 Euro pro Erwerbstätigem und kommt

damit auf Platz 10 im Ländervergleich gleich hinter dem Nachbarland Baden-Württemberg. Da der Freistaat mit einem Plus von 1.655 Euro aber die beste Entwicklung aller Länder im Vergleich zum Vorjahr vorzuweisen hat, reicht es insgesamt für Rang 4.

Gutes Mittelmaß bei der Bezahlbarkeit von Mobilität: 26 Prozent der Bayern gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto oder Bahn verzichtet zu haben: Rang 6. Im Nachbarschaftsvergleich liegen die Mobilitätskosten in Bayern vor Thüringen (30 Prozent Verzicht) und Baden-Württemberg (27 Prozent Verzicht), aber hinter Sachsen (21 Prozent).

Mit ausschlaggebend für das schlechte Abschneiden Bayerns in diesem Index-Teilbereich ist weiterhin die Statistik-Lücke beim Klimaschutz (Rang 16): Bayern ist das einzige Bundesland, das seine CO₂-Emissionen nach der Verursacherbilanz nicht veröffentlicht. Schlecht schneidet das Bundesland am Alpenrand mit Rang 16 allerdings auch bei der Luftqualität ab: Beim Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration im städtischen Hintergrund reicht es 2012 nur für Platz 15. Bei der Feinstaub-Immissionskonzentration rangiert der Freistaat auf Platz 13. Beim Stickstoffdioxid ist Bayern eines von vier Ländern mit Verschlechterung der Werte im Vergleich zum Vorjahr, beim Feinstaub gab es eine leichte Verbesserung: Platz 11.

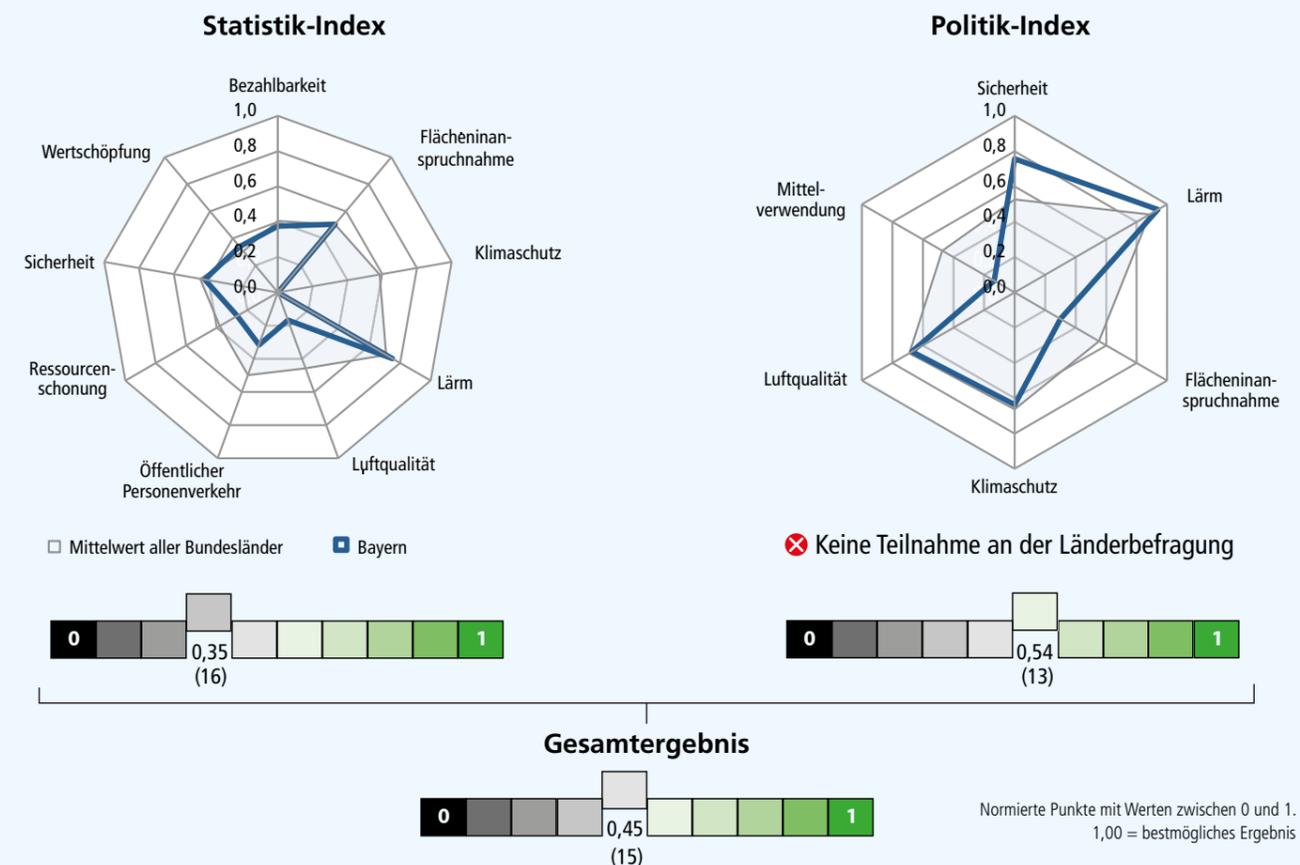
Politik: Katze im Sack

Abgestürzt von Rang 6 auf Rang 13: Die politischen Weichenstellungen in Bayern weisen eindeutig zu wenig in Richtung Nachhaltigkeit. Dabei setzt sich das Land durchaus eigene Ziele. Das neue Verkehrssicherheitsprogramm „Bayern mobil – sicher ans Ziel“ sieht ein Minus bei den Verkehrstoten um 30 Prozent von 2011 bis 2020 vor. Das Landesziel ist zwar weniger ehrgeizig als das des Bundes, das die Zahl der Getöteten von 2010 bis 2020 um 40 Prozent senken will. Dennoch bekommt die Münchner Landesregierung die zweitbeste Verbändebewertung aller Länder: Rang 2 bei Verkehrssicherheit.

Nach einem Anstieg der Verkehrstoten von 2010 (697) bis 2011 (780) ist die Zahl 2012 zwar auf 662 zurückgegangen. Trotzdem befindet sich Bayern derzeit nicht im Zielkorridor für 2020. Dafür müsste die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr von 2010 bis 2020 jährlich um mindestens 28 sinken. Im Jahr 2012 hat Bayern aber den Zielwert von 641 um 21 verfehlt. Obwohl sich Bayern, zusätzlich zu den gesetzlichen Anforderungen, kein konkretes landesweit gültiges Ziel gesetzt hat,

reicht es beim Lärm für Platz 4. Der Grund: Auch die anderen Länder haben in diesem Bereich keine konkreten eigenen Ziele vorzuweisen und Bayern erreicht mit der Note 3,0 die viertbeste Verbändebewertung. Auch beim Kampf gegen die Luftschadstoffe hat die bayerische Politik keine eigenen Ziele, kommt aber wegen guter Verbändebewertung auf Rang 7. Bei der Flächeninanspruchnahme (Rang 11) wiegt die Ziellosgigkeit schwerer: Im aktuellen Landesentwicklungsprogramm findet sich anstelle eines konkreten quantitativen Ziels lediglich dieser Allgemeinplatz: „Es ist anzustreben, die Versiegelung von Freiflächen möglichst gering zu halten.“ Viele Länder machen sich zumindest das Bundes-Ziel für 2020 zu eigen, das den Flächenverbrauch bis 2020 deutschlandweit auf 30 Hektar am Tag begrenzen soll. Für 2011 liegt Bayern mit 18 verbrauchten Hektar pro Tag im Zielkorridor, hat allerdings bis 2020 viel zu tun: Da dürften es nur noch 4,7 Hektar pro Tag sein.

Mangels Datenbasis ist die viertbeste Verbändewertung im Fach Klimaschutz ein wenig wie die Katze im Sack, aber die Münchner Landesregierung schafft damit den 9. Rang im Ländervergleich.





Es läuft rund: Der Berliner Senat steuert die Nachhaltigkeit an.

Berlin (Gesamtrang 2)

Hauptstadt spart Fläche, Punktabzug beim Lärm

Das Land Berlin verteidigt in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität seinen zweiten Platz. Mit einem ersten Platz bei Klimaschutz und Flächenverbrauch reicht es beim Statistik-Index diesmal für Rang 5. Die politischen Weichenstellungen gehen weiterhin in Richtung Nachhaltigkeit. Nur beim Verkehrslärm stößt die Not der Bürger auf taube Ohren: Note 4,0 bei der Verbändebeurteilung.

Statistik: Primus beim Klimaschutz

Bei der Statistik hat sich der Zweite der Gesamtwertung verbessert. Nach Rang 14 im Vorjahr kommt die Bundeshauptstadt jetzt auf den fünften Platz. Gerade wenn es um den Flächenverbrauch geht, ist das kleine Berlin "arm aber sexy": Mit 40 Quadratmetern pro Kopf kommt der Stadtstaat auf weniger Verkehrsfläche als alle anderen Bundesländer. Auch die laut Zensus schrumpfende Bevölkerung ist in Berlin im gesunkenen Verkehrsflächenbestand widerspiegelt: Der umgewidmete Flughafen Tempelhof lässt grüßen und schlägt mit einem Minus von 2,5 Prozent bei der seit 2007 verbrauchten Verkehrsfläche zu Buche. Dies ist umso bemerkenswerter, als in vielen anderen

Ländern eine stark wachsende Verkehrsfläche den rückläufigen Bevölkerungszahlen gegenübersteht.

Im Fach Ressourcenschonung bekommt Berlin ebenfalls eine Eins: Dafür sorgt ein gutes Abschneiden beim Indikator „Gütertransportintensität“, bei dem die Verkehrsleistung und das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) ins Verhältnis gesetzt werden. Während die Verkehrsleistung zwischen 2007 und 2011 um sieben Prozent sank, wuchs das BIP um acht Prozent. Primus ist der Stadtstaat auch beim Klimaschutz: Rang 1 im Bundesländervergleich für pro Kopf-Emissionen von 1,37 Tonnen CO₂ im aktuellsten Berichtsjahr 2009. Einen guten dritten Rang erreichte die Hauptstadt beim Anteil von Pkw und Lkw mit alternativen Antrieben.

Beim Verkehrslärm hält Berlin im Ländervergleich die rote Laterne. Weil rund neun Prozent der Berliner am Tag und sogar elf Prozent in der Nacht Verkehrslärmpegeln ausgesetzt sind, die über dem gesundheitsschädlichen Grenzwert liegen, reicht es hier nur für Rang 16. Auch bei der Bezahlbarkeit von Mobilität fährt Berlin am Ende der Skala mit: In keinem anderen Bundesland mussten die Bürger aus Kostengründen so oft zu Hause bleiben. Während im Bundesdurchschnitt nur 24 Prozent der Deutschen auf Fahrten mit dem Auto oder der Bahn verzichteten, waren es in Berlin stolze 32 Prozent.

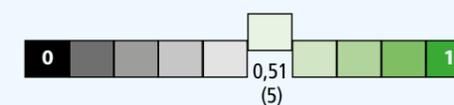
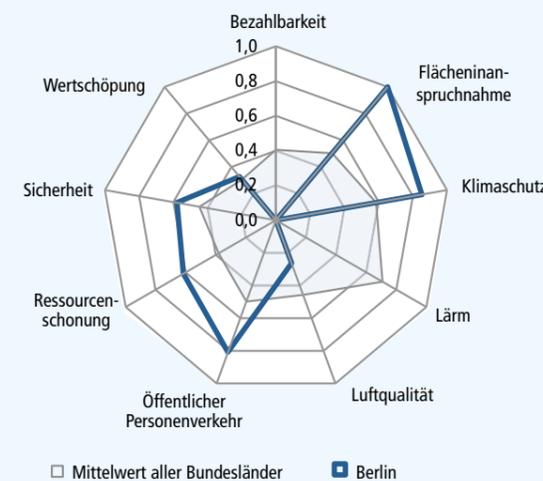
Politik: Hin zur klimaneutralen Metropole

Seinen Spitzenplatz im Teilbereich „politische Weichenstellungen“ hat Berlin im Jahr 2013 an Baden-Württemberg verloren und ist auf Rang 2 abgerutscht. Dennoch glänzt der Stadtstaat weiterhin mit einer Vielzahl von politischen Zielen – etwa beim Klimaschutz. So strebt Berlin weiterhin 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 CO₂-Ziel der EU für den Verkehr (minus 20 Prozent von 2008 bis 2030) und das allgemeine CO₂-Ziel der Bundesregierung (minus 40 Prozent von 1990 bis 2020). Aber damit nicht genug: Bis zum Jahr 2050 will sich das Land zur klimaneutralen Metropole entwickeln. Auch bei der Flächeninanspruchnahme kommt der Stadtstaat auf den zweiten Rang: Der Senat bekennt sich dazu, das Flächenziel der Bundesregierung anteilig auf der Landesebene zu verwirklichen. Wenn alle Länder mitmachen, soll der Flächenverbrauch in Deutschland im Jahr 2020 auf 30 Hektar pro Tag gesunken sein. Die Kommission Bodenschutz des Umweltbundesamt beziffert den Berliner Anteil dazu mit 0,85 Hektar pro Tag. Diesen Wert unterbietet Berlin bereits heute deutlich, indem es täglich nur 0,2 Hektar verbraucht.

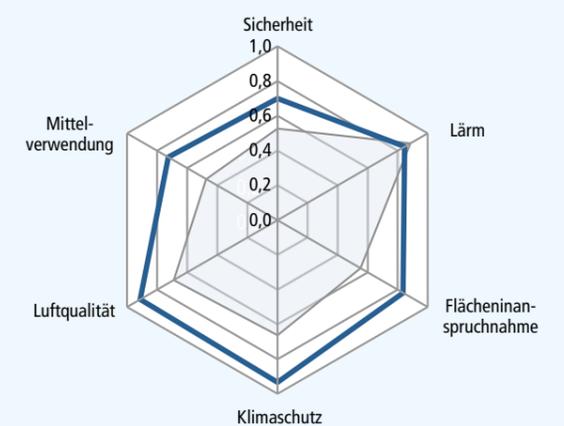
Zur Verkehrssicherheit (Rang 6) finden sich im Berliner „Stadtentwicklungsplan Verkehr“ drei konkrete Ziele: So soll die Zahl der Verkehrsunfälle des Jahres 2008 bis 2025 um mindestens 20 Prozent sinken, während die Zahl der Verletzten (minus 30 Prozent) und die der Toten (minus 40 Prozent) im gleichen Zeitraum ebenfalls kräftig zurückgehen soll. Positiv schlagen die Ziele für Unfallzahlen und Verletzte zu Buche, aber beim angestrebten Rückgang der Toten ist Berlin weniger ambitioniert als der Bund. Auch zeigt ein Blick auf den Zielkorridor, dass Berlin bei den Verkehrstoten nicht ganz im Plan des Bundesziels liegt. Danach dürfte die Berliner Unfallstatistik 2020 nur noch 26 Tote im Jahr aufweisen. 2012 waren es aber noch 42, statt der rechnerisch erlaubten 40. Abhilfe gegen die etwas behördenlastige Sicherheitsarbeit könnte eine Koordinierungsstelle schaffen. Deren Gründung hat der Senat bereits angekündigt.

Beim Thema Verkehrslärm meldet das Politikranking dem Senat erhöhten Handlungsbedarf. Die mäßige Bewertung der Verbände gibt den Ausschlag: mit einer Note von 4,0 liegt Berlin hier im hinteren Mittelfeld.

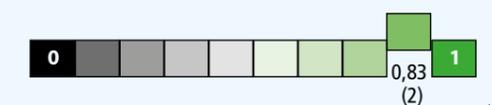
Statistik-Index



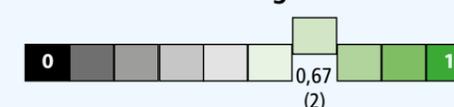
Politik-Index



Teilnahme an der Länderbefragung



Gesamtergebnis



Normierte Punkte mit Werten zwischen 0 und 1. 1,00 = bestmögliches Ergebnis



Wenig Verkehrslärm in Potsdam. Trotzdem leben Verkehrsteilnehmer in Brandenburg gefährlich.

Brandenburg (Gesamtrang 16)

Gefährliche Baustelle bei der Sicherheit

Das Land Brandenburg liegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität auf dem letzten Rang, während es im Vorjahr noch für Platz 10 gereicht hatte. Zwar leben die Brandenburger mit wenig Verkehrslärm, doch bei der Zahl der Verkehrstoten pro 100.000 Einwohner nimmt das Land zwischen Uckermark und Lausitz einen traurigen Spitzenplatz ein. Allerdings spielen dabei die touristisch wichtigen Alleen mit ihrem Gefährdungspotenzial eine große Rolle. Die Verbände senken den Daumen.

Statistik: Unsicheres Pflaster

Aus dem Mittelfeld musste sich Brandenburg im Jahr 2013 verabschieden: Bei der Statistik kommt das ostdeutsche Flächenland 2013 nur noch auf Rang 12, nachdem es im Vorjahr noch auf dem achten Platz lag. Finster sieht es vor allem bei der Verkehrssicherheit aus: Mit 1.008 Schwerverletzten im Straßenverkehr pro eine Million Einwohner im Jahr 2012 ist Brandenburg letzter im Ländervergleich. Schlimmer noch: Während zehn Bundesländer die Opferzahlen reduzieren konnten, ist der Wert in Brandenburg gestiegen. Gab es 2011 auf den Straßen Brandenburgs insgesamt 2.443 Schwerverletzte, waren es 2012 schon 2.473. Auch bei den Toten liegt Brandenburg mit 68 pro eine Million Einwohner auf Platz 16 im Ländervergleich. Auch das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im öffentlichen

Verkehr schafft hier kein Gegengewicht: 84 Prozent der Brandenburger fühlen sich laut einer repräsentativen Forsa-Umfrage in öffentlichen Verkehrsmitteln sicher. An Bahnhöfen sind es sogar nur 56 Prozent. Damit erreicht Brandenburg die schlechtesten Werte aller Länder und schneidet auch selbst schlechter ab als im Vorjahr. Rang 16.

Dafür nimmt der Verkehr im Land besonders viel Raum ein: Auf jeden Brandenburger kamen 2011 stolze 438 Quadratmeter Verkehrsfläche. Ähnlich sieht es beim Flächenland-Nachbarn Mecklenburg-Vorpommern (Rang 15) mit 427 Quadratmetern aus, während in Sachsen-Anhalt (Rang 14) mit 344 Quadratmetern Verkehrsfläche pro Einwohner der Abstand schon fast 100 Quadratmeter beträgt. Alle drei Länder sind dünn besiedelt, ihre Verkehrsfläche erstreckt sich daher auf eine große Landesfläche. Allerdings steigt der Verkehrsflächenverbrauch weiter an, obwohl die Bevölkerungszahl zurückgeht. Beim Vergleich von wachsender Verkehrsfläche bei schrumpfender Bevölkerung kommt Brandenburg im Ländervergleich auf Platz 10.

Statistische Lichtblicke gibt es jedoch auch in Brandenburg: Beim Verkehrslärm lebt der Brandenburger auf einer Insel der Seligen: Nur 0,8 Prozent der Einwohner sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es 1,15 Prozent. Jeweils Platz 2 im Ländervergleich. Auch erschwinglich ist

die Mobilität für die Menschen im Berliner Umland: Nur 21 Prozent der Brandenburger gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus oder Bahn verzichtet zu haben: Rang 2.

Der öffentliche Personenverkehr (Rang 6) ist in Brandenburg auch besser als das schlechte Sicherheitsempfinden der Fahrgäste vermuten lässt: 81 Prozent der Bahn-Haltestellen sind stufenfrei erreichbar (Platz 4 knapp hinter Berlin). Auch der Umweltverbund ist gut vertreten: 60 Prozent der Brandenburger nutzen laut „Mobilität in Deutschland“ als Hauptverkehrsmittel das Fahrrad, den ÖPNV, sind Pkw-Mitfahrer oder gehen zu Fuß: Rang 5. Im Nachbarland Mecklenburg-Vorpommern waren es 56 Prozent (Rang 6), in Sachsen-Anhalt 61 Prozent (Rang 4).

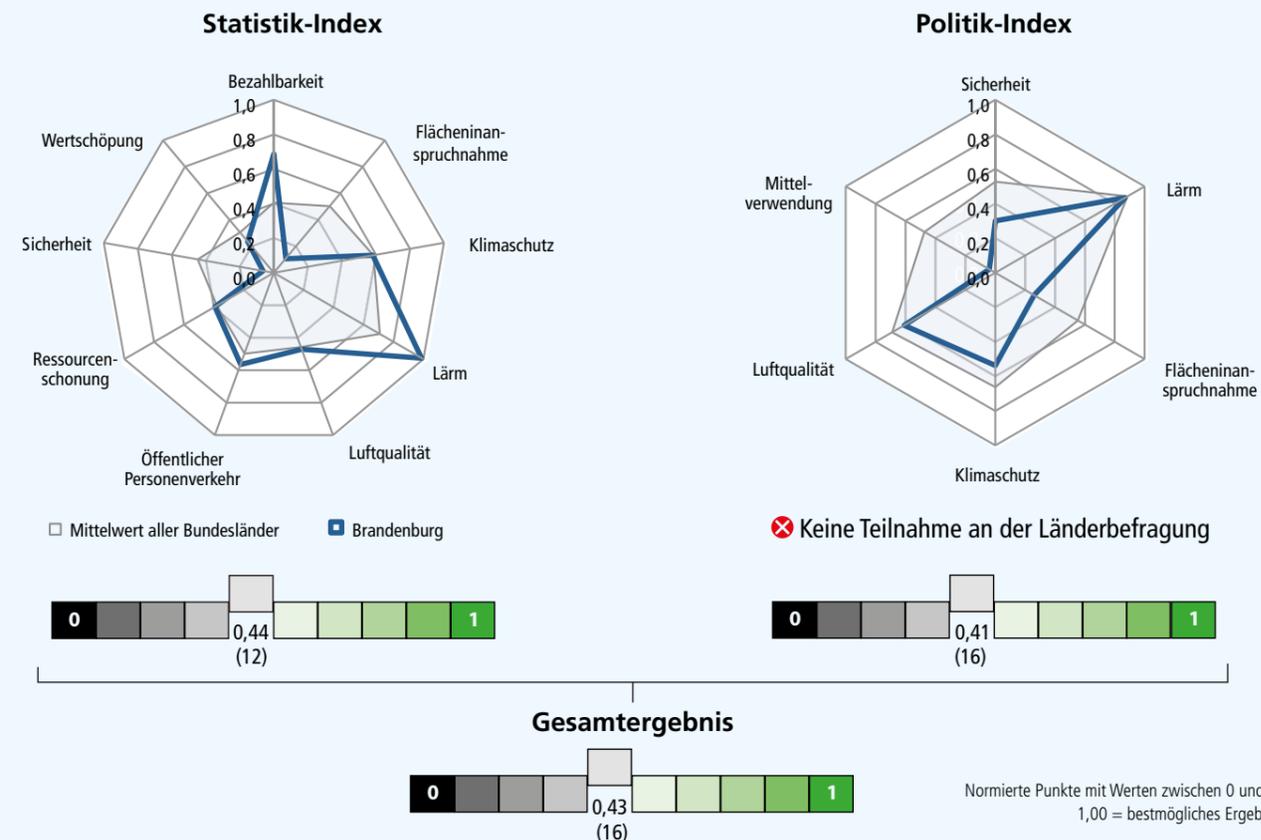
Politik: Aktion, aber veraltet

Bei den verkehrspolitischen Zielen ist die Regierung in Potsdam von Rang 10 auf den letzten Platz abgerutscht. Ein Grund dafür ist ein veralteter Aktionsplan Verkehrssicherheit: Die dort aufgeführten Ziele gelten nur für den Zeitraum 2000 bis 2010: Wörtlich heißt es im Aktionsplan: „In Anlehnung an die Zielstellung der Europäischen Union, die Anzahl der im Straßen-

verkehr Getöteten bis 2010 im Vergleich zum Jahr 2000 zu halbieren, wurde ein ehrgeiziges Ziel für Brandenburg formuliert. Demnach sollte die Zahl der Verkehrsunfälle mit Toten und Verletzten jährlich um 5 Prozent gesenkt werden.“ Ein neues anspruchsvolles Verkehrssicherheitsprogramm, das bis 2024 gültig sein soll, ist in Arbeit, aber offenbar noch in einem frühen Stadium: Rang 14 im Ländervergleich.

Auch bei der Flächeninanspruchnahme kommt Brandenburg nur auf Rang 14: Trotz Workshops und „Dialogphasen-Papieren“ gibt es noch keine Nachhaltigkeits-Strategie mit Flächenverbrauchsziel. Die Verbände sind nicht begeistert und geben eine 4,0. Noch schlechter votieren die Verbände beim Klimaschutz: Mit einer Energiestrategie, die CO₂-Emissionen von 1990 bis zum Jahr 2030 um 72 Prozent zu senken, schießt Brandenburg über die Zielzeiträume anderer Länder hinaus. Note 4,5 von den Verbänden, die dieses allzuferne Zukunftsszenario offenbar nicht überzeugte.

Etwas besser platziert sich die Potsdamer Landesregierung bei den Themen Lärm und Luftqualität: Zwar setzt sich die Politik keine Ziele, die über die Verpflichtungen der EU hinausgehen, aber die Verbände urteilen milde über das Engagement: Rang 9 beim Lärm, Rang 12 bei der Luftqualität.





Typisch Stadtstaat: Beim öffentlichen Verkehr schneidet Bremen hervorragend ab.

Bremen (Gesamtrang 4)

Laut, aber gut angebunden

Bremen liegt in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität auf dem vierten Platz. Bei der Statistik kommt der Stadtstaat sogar auf Platz drei gleich hinter den Spitzenreitern Hamburg und Schleswig-Holstein, was Bremen seinem öffentlichen Personenverkehr verdankt. Platz zwei erreicht die Stadt beim Thema Flächeninanspruchnahme. Der Bremer Senat punktet mit guter Überzeugungsarbeit bei den Verbänden. Im Fach „Lärm“ geben sie der Hansestadt die Bestnote: 2,3. Besser war keiner.

Statistik: Viel Personal im ÖV

Rang drei bei der Statistik, damit verliert Bremen die Silbermedaille vom Vorjahr. Typisch für einen Stadtstaat schneidet Bremen beim öffentlichen Personenverkehr immer noch hervorragend ab. Hier liegt das Land sogar vor Berlin und Hamburg auf dem ersten Platz. Mit rund 220 Beschäftigten im Fahrdienst pro 100.000 Einwohner steht den Bremern viel Personal in Bussen und Bahnen zur Verfügung, fast gleichauf mit Spitzenreiter Hamburg (221). Bei der Tariftreugesetzgebung im öffentlichen Verkehr ist Bremen aber von Platz 3 auf 6 abgerutscht, andere Länder haben den Stadtstaat überholt. Dafür liegt der Hafensandort Bremen im Bereich der Wertschöpfung weit vorn. Hier liegt das Land gleich nach Hamburg auf dem zweiten Rang

im Ländervergleich. Mit 75 Quadratmetern Verkehrsfläche pro Bürger rangiert Bremen auf Platz 3 hinter den anderen Stadtstaaten Berlin und Hamburg. Setzt man die Entwicklung der Verkehrsfläche in Beziehung zur schrumpfenden Bevölkerung zwischen 2007 und 2011, dann liegt Bremen mit einem Bevölkerungsrückgang von 1,6 Prozent und einem Verkehrszuwachs von 1,4 Prozent immer noch auf Rang 6 im Ländervergleich.

Nicht ganz so rosig platziert sich Bremen bei den Umweltthemen Lärm und Klimaschutz. Laut der aktuellsten Emissions-Statistik für 2009 kommen auf jeden Bremer 2,18 Tonnen CO₂ im Verkehrsbereich, was immerhin eine Minderung im Vergleich zum Vorjahr darstellt. Dagegen brachte es Spitzenreiter Berlin auf nur 1,37 Tonnen CO₂ pro Bürger. Beim Verkehrslärm teilt Bremen das Schicksal mit den anderen Stadtstaaten und landet im Ländervergleich weit hinten. Rund 7,5 Prozent der Bremer sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es 11 Prozent.

Politik: Senat wird Verbändeprimus

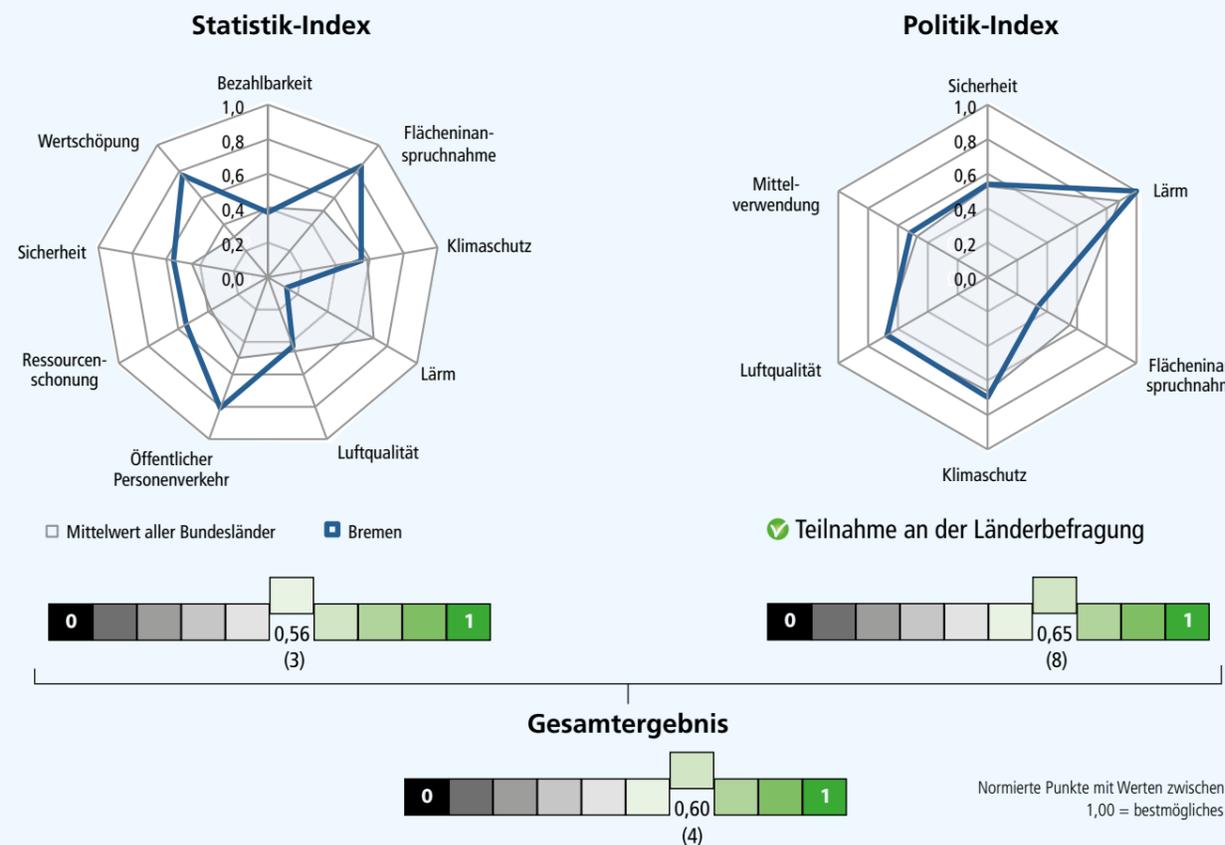
Bei den politischen Weichenstellungen erreicht Bremen nur noch Rang 8 (2012: Rang 5). Das beste Ergebnis aller Länder erzielt die Stadt bei der Verbändebefragung zum Thema Lärm. Auf die Frage „Wie bewerten Sie die Verkehrspolitik der aktuellen Landesregierung im Hinblick auf die Reduzierung des Verkehrslärms“ gaben die Verbände mit 2,3 die Bestnote. Eine reife Leistung der Kommunikationsabteilung des Senats? Zumindest bei den Zielen bietet Bremen nichts, was über die gesetzlichen Vorgaben des Bundes und der EU hinausginge.

Auch beim Klimaschutz zeigte die Landesregierung keinen außerordentlichen Ehrgeiz: „Der Senat verfolgt das Ziel, die bremischen CO₂-Emissionen bis 2020 um mindestens 40 Prozent gegenüber dem Niveau des Jahres 1990 zu senken. Dieses Minderungsziel bezieht sich auf die CO₂-Emissionen, die durch den Endenergieverbrauch im Land Bremen (ohne Stahlindustrie) verursacht werden“, antwortete Bremen in der Länderbefragung. Dabei orientierte sich die Landesregierung am Bundesziel, während andere Länder, etwa Baden-Württemberg oder Berlin, CO₂-Ziele speziell für den Verkehrssektor aufgestellt haben. Trotz insgesamt steigender CO₂-Emissionen sorgte die gute Note der Verbände auch im Fach „Reduzierung der

CO₂-Emissionen im Verkehrssektor“ für das zweitbeste Verbände-Ergebnis aller Länder. Bei der Luftqualität orientiert sich Bremen an den gesetzlichen Mindeststandards der Bundes-Immissionschutzverordnung. Dank einer im Ländervergleich guten Verbände-Note reicht es für einen Platz in der vorderen Hälfte der Länder (Platz 7).

Verbesserungsmöglichkeiten gibt es bei der Verkehrssicherheit: Vision Zero lautet auch in Bremen der Maßstab für die Verkehrssicherheitsarbeit – allerdings ohne konkreten Zeitpunkt oder Etappenziel. Ein integriertes Verkehrssicherheitskonzept ist noch in Arbeit. Damit sich dies in der Wertung des Bundesländerindex niederschlagen kann, muss das Verkehrssicherheitskonzept aber vorliegen. Die Federführung bei der Verkehrssicherheitsarbeit liegt in Bremen bei der Polizei, deren Verkehrsunfallkommission die Koordinierung mit den Ressorts unterschiedlicher Senate übernimmt. Für eine Querschnittsaufgabe sollten jedoch mehr Organisationen einbezogen werden.

Beim Flächenverbrauch liegt Bremen derzeit im Zielkorridor des Bundes-Flächenziels: Danach soll der Flächenverbrauch in Deutschland bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag sinken. Ein Bekenntnis zum Bundesziel oder ein eigenes Flächenziel hat Bremen allerdings nicht vorzuweisen.





Da ist viel Luft nach oben: Hamburgs Verkehrspolitik könnte ehrgeiziger sein.

Hamburg (Gesamtrang 11)

Statistisch spitze, politisch vage

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität belegt Hamburg den 11. Platz und verschlechtert sich damit im Vergleich zum Vorjahr um drei Ränge. Während die Stadt beim Statistik-Index weiterhin Spitzenreiter im Ländervergleich ist, reicht es beim Politik-Index nur für den 15. Rang. Nach dem Urteil der Verbände fehlt es dem Senat am Engagement.

Statistik: Wertvoller Verkehr

Den Spitzenplatz im Bereich Statistik konnte Hamburg erfolgreich verteidigen. Bester im Länderranking ist der Stadtstaat beim Thema Verkehrssicherheit: Mit 455 Schwerverletzten im Straßenverkehr pro eine Million Einwohner liegt Hamburg 2012 ganz vorn im Ländervergleich. Auch die Verbesserung auf hohem Niveau mit einem Minus von 23 Verkehrstoten (19 pro Million Einwohner) kommt Hamburg auf Platz 2. Allerdings verfügt der Stadtstaat auch nicht über Landstraßen. Die Goldmedaille gewinnt die Hafenstadt auch in der Ökonomie: Bei der Wertschöpfung im Bereich Verkehr und Lagerei bringt es Hamburg 2010 auf 90.180 Euro pro Erwerbstätigem und rangiert damit vor Bremen und Niedersachsen. Auch bei der Entwicklung geht es mit einem Plus von 1.324 Euro seit 2009 bergauf.

Typisch Stadtstaat erreicht Hamburg Platz 1 beim Teilindikator „Entfernung zur nächsten Bushaltestelle“: Für 92,7 Prozent der Hamburger ermittelte Mobilität in Deutschland im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums eine Entfernung von weniger als einem Kilometer zur nächsten Bushaltestelle. Nächste Bushaltestelle innerhalb von fünf Kilometer? Da sagten 91,9 Prozent der Hamburger ja: Platz 2 hinter Berlin.

Wo viel Licht ist, wächst der Schatten mit: Mehr als zwei Tonnen CO₂ emittierte der Hamburger Verkehr pro Einwohner im Jahr 2009 in Hamburg. Rang 12 im Klimaschutz. Beim Lärm gestaltet sich die Situation noch dramatischer: 8,5 Prozent der Einwohner Hamburgs sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es fast 11 Prozent. Rang 15. Schwacher Trost: Bremen (14) ist nur wenig besser, Berlin (16) ein wenig schlechter.

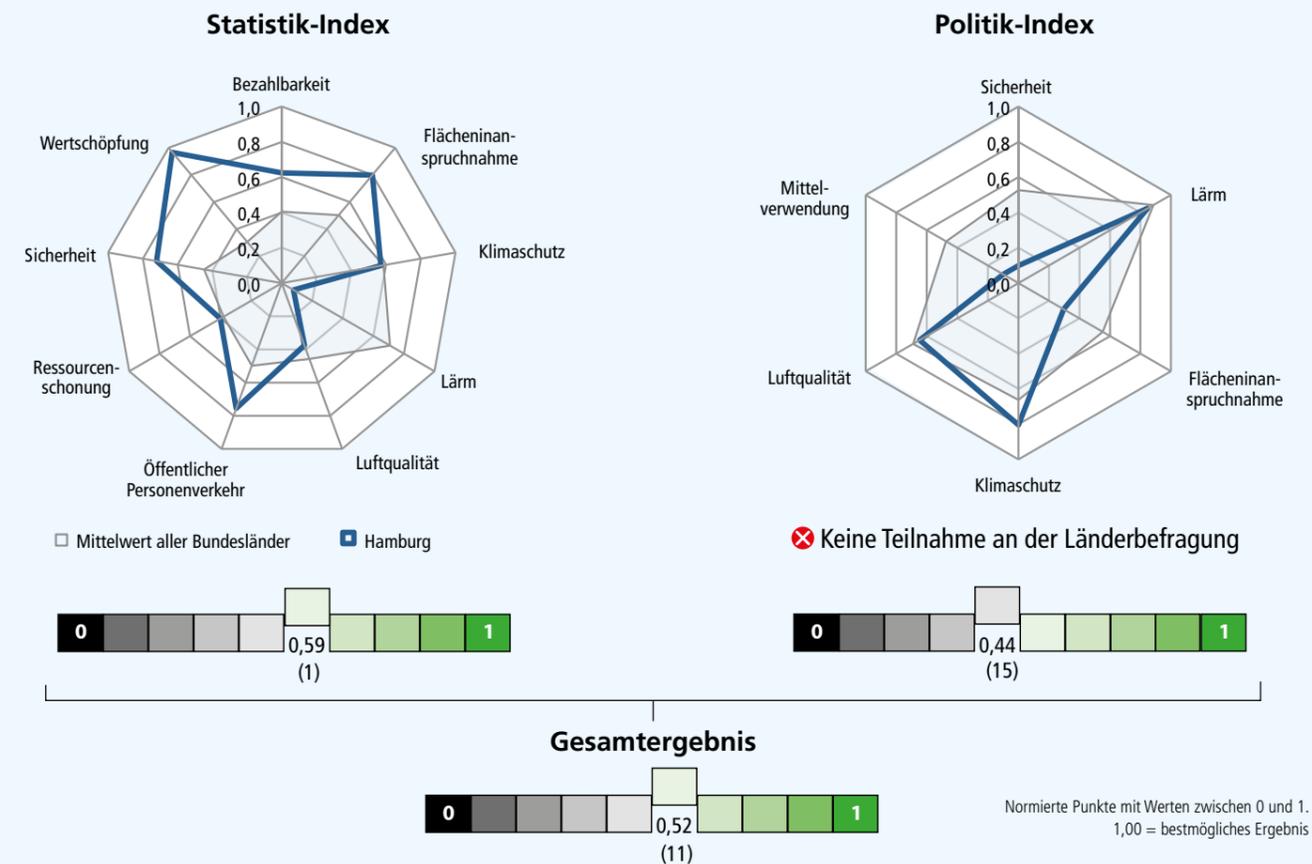
Politik: Senat ohne Ziele

Ein kleiner Absturz im Bereich der politischen Weichenstellungen kostet Hamburg wichtige Plätze im Ranking, so dass der Hamburger Senat 2013 nur noch auf Rang 15 kommt. Vor allem fällt auf, dass die Politik der Hansestadt für den Bereich Verkehr keine eigenen Ziele formuliert.

Beim Klimaschutz (Rang 4) orientiert sich Hamburg am Ziel des Bundes, der von 1990 bis 2020 den CO₂-Ausstoß um 40 Prozent mindern will. Auch liegt die Hansestadt im Zielkorridor des EU-Ziels für 2030, das die Treibhausgasemissionen für den Verkehr um 20 Prozent unter den Stand von 2008 senken will. Beim Lärm reicht es nur für Rang 11, da sich die Stadt jenseits der Vorschriften von Bund und EU keine eigenen Ziele setzt. Bei mehr Engagement wäre vielleicht die Verbändebewertung besser: Note 4,0. Gleiches gilt für das Thema Luftqualität: Keine eigenen Ziele, Rang 11. Mau sieht es auch beim Thema Fläche-

ninanspruchnahme aus: Hier gibt es kein eigenes quantitatives Ziel und die Stadt legt sich auch nicht auf das Bundesziel fest, nach dem deutschlandweit der Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag gedrosselt werden soll. Hamburg liegt zwar schon heute deutlich unter seinem Anteil, den das Umweltbundesamt für jedes Bundesland errechnet hat. Ein konkretes Ziel könnte aber sicherstellen, dass dies bis 2020 auch so bleibt: Rang 13.

Das gute Abschneiden bei der Statistik im Bereich Verkehrssicherheit sollte durch ein konkretes Verkehrssicherheitsziel und ein Verkehrssicherheitsprogramm verfestigt werden. Die Formulierung des Hamburger „Forums Verkehrssicherheit“ kommt über einen Allgemeinplatz nicht hinaus: „Zahl der Verkehrsunfälle weiter senken.“ Doch wie? Diese Frage sollte von den Akteuren in der Hansestadt programmatisch beantwortet werden.





Vorfahrt für den Umweltverbund am Main: Hessen investiert 64 Prozent seiner Bundesmittel in den öffentlichen Verkehr.

Hessen (Gesamtrang 9)

Aufsteiger im Fach „nachhaltige Mobilität“

In der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität belegt Hessen den 9. Platz. Das Schlusslicht vom Vorjahr hat sich damit nennenswert verbessert, obwohl Transitverkehr und Großflughafen weiterhin auf die Klimabilanz schlagen. Fortschritte hat das Land vor allem bei den politischen Zielen gemacht: Wiesbaden punktet bei der Mittelverwendung, beim Flächenverbrauch und Anstrengungen für den Klimaschutz.

Statistik: Dicke Luft am Main

Beim Statistik-Index liegt Hessen wie im Vorjahr nur auf dem 15. Platz. Mehr als vier Tonnen CO₂ stößt der hessische Verkehr pro Einwohner im Jahr 2009 aus. Nur Bayern schneidet mangels Datentransparenz im Index schlechter ab. Laut Statistischem Landesamt tragen der Transitverkehr und der Flughafen Frankfurt bei diesem Wert einen entscheidenden Teil bei. Bemerkenswert ist trotzdem, dass Hessen von allen Ländern die beste Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr aufzuweisen hatte: Ein Minus von 0,3 Tonnen CO₂ pro Kopf konnte kein anderes Land vorweisen. Dennoch ist der Abstand zur Nummer 14 im Länderranking riesig: In der Hafenstadt Hamburg fallen pro Einwohner 2,3 Tonnen im Verkehrsbereich an.

Auch die Luftqualität (Rang 15) könnte besser sein: Der Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration im städtischen Hintergrund für 2012 reicht nur für Platz 14. Bei der Feinstaub-Immissionskonzentration schafft Hessen immerhin Rang 7. Eine Wende ist nicht in Sicht: Beim Stickstoffdioxid stagniert der Wert im Vergleich zum Vorjahr, beim Feinstaub hat er sich von allen Ländern am wenigsten verbessert.

Lichtblick bei der Wertschöpfung: Mit einer Bruttowertschöpfung in Verkehr und Lagerei von 49.900 Euro pro Erwerbstätigem in 2010 und einem Zuwachs von 1.000 Euro im Vergleich zum Vorjahr rangiert Hessen nur hinter den Hafenstädten Hamburg und Bremen auf Rang 3.

Durchschnittlich (Rang 6) scheidet das Land bei der Bezahlbarkeit von Mobilität ab: 26 Prozent der Hessen gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten verzichtet zu haben. Schlechter sieht es bei vielen Nachbarn aus: In Baden-Württemberg verzichteten 27 Prozent, in Niedersachsen und Rheinland-Pfalz 29 Prozent, in Thüringen sogar 30 Prozent der Befragten. Allein beim Spitzenreiter Nordrhein-Westfalen mit nur 16 Prozent Verzicht zügelten die Bürger ihre Reiselust weniger.

Erfreulich die Entwicklung bei der Flächeninanspruchnahme: Während auf jeden Hessen im Jahr 2011 rund 238 Quadrat-

meter Verkehrsfläche entfallen (Platz 8 im Ländervergleich), entwickelt sich das Verhältnis zwischen wachsender Verkehrsfläche und schrumpfender Bevölkerung überdurchschnittlich gut: Platz 4 für Hessen im Ländervergleich mit einem Verkehrsfächenzuwachs von 1,6 Prozent bei einem Bevölkerungsschwund von 1,3 Prozent.

Politik: Guter Mitteleinsatz

Echte Glanzlichter setzt die Wiesbadener Landesregierung bei den politischen Weichenstellungen für eine nachhaltige Mobilität zwar nicht, aber den 15. Platz vom Vorjahr hat Hessen hinter sich gelassen. Mit einem sechsten Rang insgesamt kommt das Land beim Indikator Mittelverwendung sogar auf Rang 3. Immerhin investiert das Land vorzeigbare 64 Prozent der Bundesmittel für Verkehr in den Umweltverbund. Auch für die Zukunft ist gesorgt: Per Kabinettsbeschluss hat die Wiesbadener Regierung die auslaufende Zweckbindung der Mittel bereits zugunsten des Verkehrs festgeschrieben.

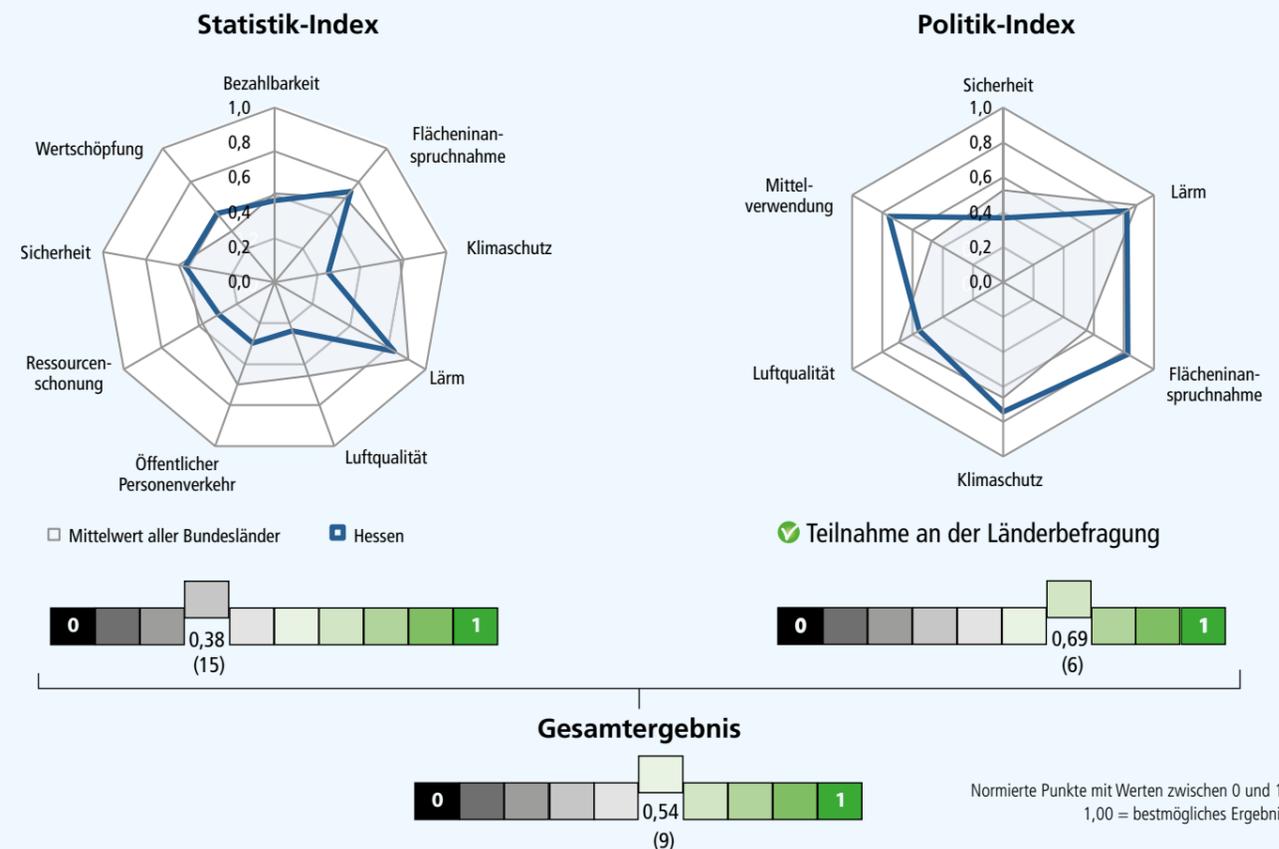
Ein guter vierter Rang bei der Flächeninanspruchnahme verbessert das Gesamtergebnis außerdem. Schließlich liegt Hessen aktuell im Zielkorridor des Bundes und hat außerdem ein landeseigenes Ziel für den Flächenverbrauch vorzuweisen: Die

„Nachhaltigkeitsstrategie des Landes“ will neue Siedlungs- und Verkehrsflächen in Hessen bis 2020 auf 2,5 Hektar am Tag reduzieren. Mit 3,2 Hektar ab 2012 und 2,8 Hektar ab 2016 werden sogar Zwischenziele definiert. Allerdings sind diese Ziele nicht besonders ehrgeizig: Laut Umweltbundesamt darf Hessen 2020 nur noch 1,8 Hektar pro Tag verbrauchen, damit Deutschland sein Flächensparziel erreicht.

Beim Klimaschutz rangiert Hessen auf Platz 5 und schließt sich dem allgemeinen CO₂-Minderungsziel der Bundesregierung an. Danach müssen die CO₂-Emissionen von 1990 bis 2020 um 40 Prozent sinken. Dass hier mehr geht, macht der Nachbar Baden-Württemberg vor, der das Klimasorgenkind Verkehr mit eigenen Zielen an die Kandarre nimmt.

Das Verkehrssicherheitsziel des Bundes akzeptiert Hessen. Allerdings wurde das Ziel vom Land selbst nicht nachvollziehbar festgeschrieben. Die Landesregierung verweist stattdessen auf eine Vereinbarung zwischen dem Innenministerium und der Polizei. Platz 11 im Ländervergleich.

Die Wiesbadener Lärmpolitik kommt bei den Verbänden nicht so gut an, zumal die hessische Verkehrspolitik keine eigenen quantitativen Landesziele zur Lärmreduzierung vorlegt. Rang 14, urteilten die Verbände, die auch bei den Anstrengungen der Politik zur Verbesserung der Luftqualität nicht gnädiger waren: Note 4,6. Zweitschlechteste Verbändebewertung (Rang 15).





In Schwerin ist man großzügig beim Flächenverbrauch: Mecklenburg-Vorpommerns Verkehrsfläche wächst allzu munter.

Mecklenburg-Vorpommern (Gesamtrang 13)

Wenig Rückenwind für Verkehrssicherheit

In der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität ist Mecklenburg-Vorpommern von Rang 6 auf den 13. Platz zurückgefallen. Die rote Laterne bei „Ressourcenschonung“ und „Flächeninanspruchnahme“ bezahlt das Land mit einem Abrutschen im Statistik-Index auf Rang 9. Obwohl die Zahl der Verkehrstoten in Mecklenburg-Vorpommern weiter gesunken ist, hält die Politik bei der Verkehrssicherheit nicht Schritt: Die Landesregierung in Schwerin hat ihr Verkehrssicherheitsziel auslaufen lassen.

Statistik: Rückfall ins Mittelmaß

Im Bereich Statistik fällt Mecklenburg-Vorpommern von Rang 4 im Vorjahr auf Rang 9 zurück. Trotzdem erreicht das Bundesland beim Verkehrslärm weiterhin Traumwerte: Nur ein Prozent der Einwohner sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt. Nachts sind es ebenso wenige, was im Ländervergleich Bestwert ist.

Gut schneidet auch der öffentliche Personenverkehr (Rang 5) ab: 89 Prozent der Bahnhöfe im Land sind stufenfrei erreichbar, was Mecklenburg-Vorpommern hinter Schleswig-Holstein auf Platz 2 bringt. Gemeinsam mit anderen Ländern verfügt das Land über die sechstbeste Tarifregelung. Erfreulich gut die Erreichbarkeit der Eisenbahn: Für 80 Prozent der Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns ist laut „Mobilität in Deutschland“ die nächste Bahnhaltestelle weniger als fünf Ki-

lometer von Zuhause entfernt: Platz 6. Während das Land bei der Zahl der Toten und Schwerverletzten im Straßenverkehr im Mittelfeld liegt, erreichte Mecklenburg-Vorpommern den besten Wert aller Länder beim Rückgang der Opferzahlen: Waren 2011 noch 143 Tote zu beklagen, sank die Zahl 2012 auf 83. Rückgänge zeigten sich auch bei den Schwerverletzten: Rang 7 aller Länder bei der Sicherheit.

Leider erweist sich das ostdeutsche Küstenland als zu großzügig beim Flächenverbrauch: Stolze 427 Quadratmeter Verkehrsfläche kamen 2011 auf jeden Einwohner Mecklenburg-Vorpommerns: das ist Rang 15 im Ländervergleich. Mehr Asphalt liegt pro Kopf nur in Brandenburg. Allerdings sind beide Länder dünn besiedelt – ihre Verkehrsfläche erstreckt sich auf eine große Landesfläche. Dennoch wächst die Verkehrsfläche bei schrumpfender Bevölkerung allzu munter weiter. Mit einem Bevölkerungsrückgang von 4,3 Prozent bei gleichzeitigem Verkehrsflächenzuwachs von 2,2 Prozent landet Mecklenburg-Vorpommern auf Rang 14 im Ländervergleich.

Auch bei der Ressourcenschonung hängt in Schwerin die rote Laterne: Der sperrige Indikator „Gütertransportintensität“, der das Verhältnis von Güterverkehrsleistung und preisbereinigtem Bruttoinlandsprodukt (BIP) beschreibt, verheißt wenig Nachhaltigkeit. So stieg in Mecklenburg-Vorpommern die Güterverkehrsleistung in den Jahren 2007 bis 2011 um 2,3 Prozent, während das BIP im gleichen Zeitraum etwa gleichermaßen wuchs. Die erstrebenswerte entkoppelte Entwicklung von steigendem BIP bei sinkender Verkehrsleistung ist in Mecklenburg-Vorpommern also nicht gelungen (Rang 14). Zugleich lag der

Anteil von Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr an der Güterverkehrsleistung bei rund 19 Prozent (Platz 12). Der Nachbar Schleswig-Holstein schaffte immerhin 23,6 Prozent (Rang 9).

Politik: Zögerlich bei konkreten Zielen

Obwohl die Verbände mit der Schweriner Regierung weniger hart ins Gericht gehen als in anderen Bundesländern, kommt Mecklenburg-Vorpommern bei den politischen Weichenstellungen mit Rang 11 (Vorjahr Rang 7) auf keinen grünen Zweig. Wie andere Bundesländer hat auch Mecklenburg-Vorpommern kein konkretes Lärmminderungsziel, erreicht aber immerhin die achtbeste Verbändebewertung (3,7).

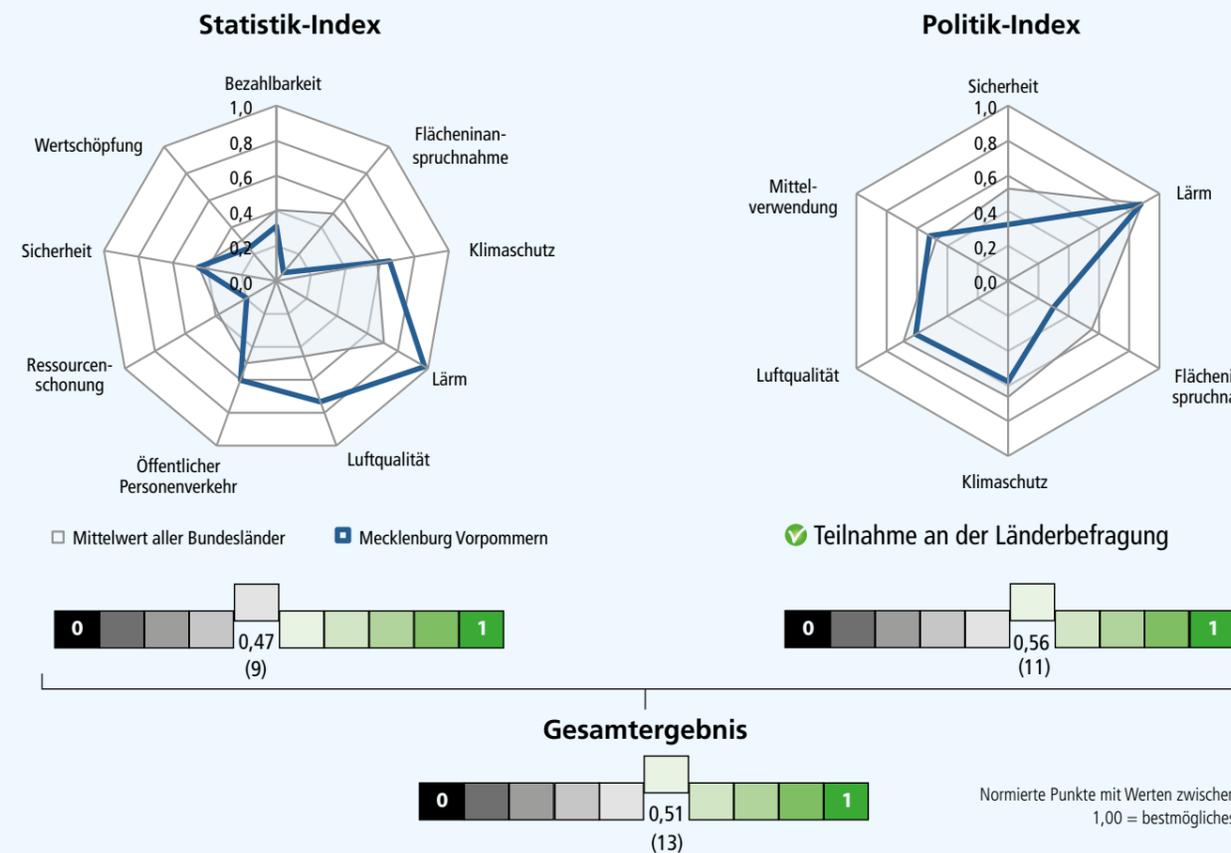
Bei der Mittelverwendung reicht es für Platz 10. Das Land investiert 50 Prozent der Bundesmittel für Verkehr in den öffentlichen Verkehr. Für die Zukunft will sich die Schweriner Regierung nicht in die Karten schauen lassen. Eine Festschreibung des Geldes für Verkehrszwecke gab es zum Zeitpunkt der Befragung noch nicht. Andere Länder sind bei der künftigen Mittelverwendung transparenter unterwegs.

Vage auch die Aussagen aus Schwerin zur Flächeninanspruchnahme: Ein „sparsamer Umgang mit Grund und Boden als ein Ziel der Landesraumentwicklung“ ist kein konkretes quantita-

tives Ziel. Trotzdem liegt Mecklenburg-Vorpommern mit einem Verbrauch von 2,7 Hektar pro Tag derzeit im Zielkorridor des Bundes für 2020. Bis dahin sollte das Land nur noch 1,2 Hektar pro Tag verbrauchen, sonst verfehlt der Bund sein Ziel, den deutschlandweiten Flächenverbrauch bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag zu drosseln (Rang 11).

Bei der Verkehrssicherheit ist der Landesregierung ein Fehler unterlaufen: Im Verkehrssicherheitskonzept 2009-2013 akzeptiert Schwerin das EU Ziel zur Halbierung der Verkehrstoten, allerdings nur bis 2010. Bislang liegt weder ein fortgeschriebenes Verkehrssicherheitskonzept vor, noch ist der Landesverkehrsplan veröffentlicht worden. Dies ist umso bedauerlicher, als die Schweriner Landesregierung zur Koordinierung ihrer Verkehrssicherheitsarbeit die „Verkehrssicherheitskommission Mecklenburg-Vorpommern“ gegründet und damit eine klare Organisationsstruktur geschaffen hat. Die Federführung liegt beim Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung.

Auch beim Klimaschutz (Rang 13) gelingt Mecklenburg-Vorpommern kein Gegenakzent: Zwar akzeptiert das Land das CO₂-Ziel des Bundes, von 1990 bis 2020 den CO₂-Ausstoß um 40 Prozent zu reduzieren. Dennoch sind andere Länder hier weitergegangen und haben landeseigene CO₂-Ziele für den Verkehrssektor definiert. Die Verbände geben nur die Note 4,0.





Niedersachsen (Gesamtrang 10)

Klimaschutz – ungenügend!

Das Land Niedersachsen belegt Rang 10 in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität und hat sich im Vergleich zum Vorjahr um vier Plätze verbessert. Bei der Luftqualität und den Feinstaubwerten spielt Niedersachsen weiter in der Spitzenliga. Politisch geht das Land eigene Wege bei Zielen zur Verkehrssicherheit. Mit den Anstrengungen der neuen rot-grünen Landesregierung zum Klimaschutz sind die Verbände allerdings unzufrieden.

Statistik: Gute Luft, schlechte Anbindung

Beim Statistik-Index erreicht Niedersachsen insgesamt den 10. Platz und fällt damit im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück. In einigen Unterkategorien sieht es jedoch freundlicher aus. So rangiert das Flächenland bei der Luftqualität auf dem dritten Platz im Ländervergleich. Der niedersächsische Jahresmittelwert der Feinstaub-Immissionskonzentration im städtischen Hintergrund im Jahr 2012 bringt Niedersachsen sogar auf Platz 1. Bei der Entwicklung in diesem Bereich erzielt das Land das drittbeste Ergebnis.

Gutes Mittelmaß (Rang 6) bei der Ressourcenschonung. Hier glänzt Niedersachsen mit einem hohen Anteil von Pkw und Lkw, die mit alternativen Antrieben unterwegs sind. Zwei Prozent der Gefährte auf niedersächsischen Straßen fahren mit Gas, Hybrid oder Elektro. Damit erreicht Niedersachsen nach Spitzenreiter Nordrhein-Westfalen die zweitbeste Quote.

Rang 6 auch bei dem ökonomischen Indikator Wertschöpfung im Bereich Verkehr und Lagerei: Mit 52.583 Euro Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem im Jahr 2010 erzielte Niedersachsen den drittbesten Wert aller Länder, wobei der Betrag seit 2009 allerdings um 222 Euro gesunken ist.

Beim öffentlichen Personenverkehr kommt Niedersachsen trotz eines der arbeitnehmerfreundlichsten Tarifreuegesetze im Ländervergleich insgesamt nur auf Rang 12. Ein Grund für das schlechte Abschneiden ist die Erreichbarkeit des nächsten Zugangspunktes zum öffentlichen Verkehr. So gaben nur 58 Prozent der Niedersachsen 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) waren es bereits 63 Prozent.

Auch beim Thema bezahlbare Mobilität zeigt das Land Schwächen: In einer repräsentativen Forsa-Umfrage gaben 29 Prozent der Niedersachsen an, aus Kostengründen auf Fahrten mit Bahn, Bus oder Auto verzichtet zu haben. Der Durchschnitt für Deutschland lag bei 24 Prozent. Gemeinsamer 13. Platz zusammen mit Rheinland-Pfalz.

Politik: Ziel für Schwerverletzte

Bei den politischen Weichenstellungen bewegt sich ein wenig bei der neuen Landesregierung in Hannover. Mit der besten Verbändebewertung aller Länder erreicht Niedersachsen Platz 4 bei den politischen Weichenstellungen für eine bessere Luftqualität.

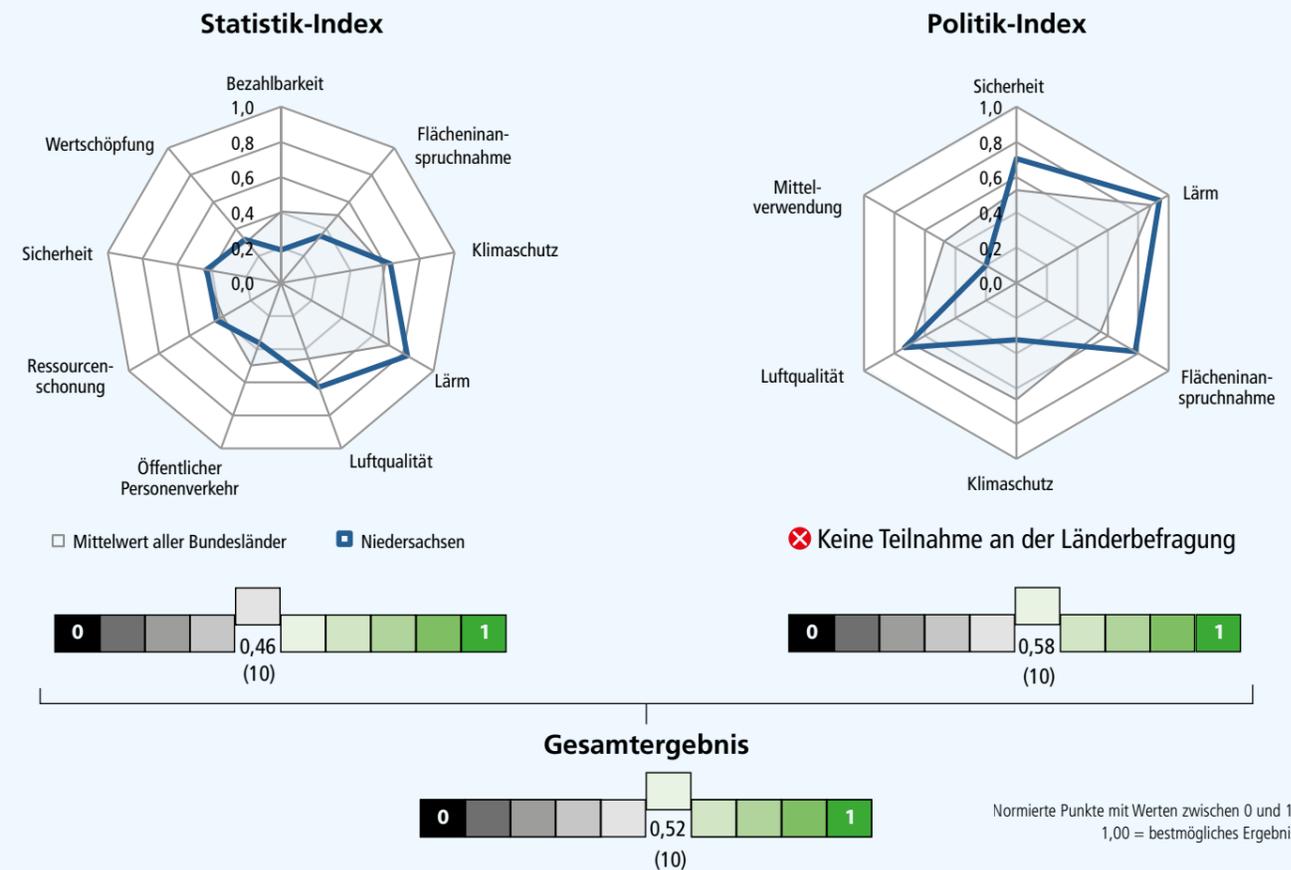
Beim Thema Lärm und Luftschadstoffe setzte sich die niedersächsische Politik keine Ziele, die über das gesetzlich vorgeschriebene Maß hinausgingen. Jedoch erzielte Hannover beim Lärm die viertbeste Verbändebewertung (3,0) im Ländervergleich. Eigene Wege geht das Land bei der Verkehrssicherheit: Laut Verkehrssicherheitsinitiative 2020 setzt sich das niedersächsische Innenministerium zum Ziel, die Anzahl der im Straßenverkehr getöteten und schwerverletzten Personen ausgehend von 2010 bis zum Jahr 2020 um ein Drittel zu senken. Aufbauend auf diese Verkehrssicherheitsinitiative wäre die Erstellung und Umsetzung eines Verkehrssicherheitsprogramms erfolgversprechend.

Während die Antwort auf ein Ziel zum Flächenverbrauch in der Länderbefragung 2012 noch „keine Angabe“ lautete, hat sich die neue Landesregierung im Koalitionsvertrag dem Flächensparziel des Bundes angeschlossen: Die rot-grüne Koalition in Hannover unterstützt darin das Ziel, den Flächenverbrauch bis 2020 bundesweit auf 30 Hektar pro Tag zu senken. Für Niedersachsen sind dann nur noch 3 Hektar pro Tag drin, was allerdings Lichtjahre vom aktuellen Stand entfernt ist: 2010 verbrauchte Niedersachsen 8 Hektar pro Tag und 2011 waren es sogar 14,8.

Düster sieht es beim Klimaschutz aus: Die alte Landesregierung verzichtete in der „Klimapolitischen Umsetzungsstrategie Niedersachsen“ bewusst auf ein CO₂-Ziel, was im Wortlaut so klang:

„Eine moderne Gesellschaft erzeugt nahezu überall und immer Treibhausgase, die letztlich das Klima belasten. Die Möglichkeiten zur Vermeidung dieser Emissionen variieren jedoch stark. Manche Emissionsquellen sind nur unter großem Aufwand und mit erheblichen Investitionen zu reduzieren. Andernorts hingegen kann eine Minderungsmaßnahme unmittelbar vorteilhaft und wirtschaftlich rentabel sein, weil damit deutliche Energie- oder Ressourceneinsparungen verbunden sind. Vor diesem Hintergrund führen allgemeine Vorgaben für die Treibhausgasvermeidung oftmals zur Ineffizienz. Daher verzichtet die Landesregierung ganz bewusst auf die Formulierung von eigenen niedersächsischen Klimaschutzzielen. Vielmehr kommt es darauf an, sich auf die kostengünstigen und wirklich lohnenden Potenziale zur Verringerung von Treibhausgasemissionen zu konzentrieren.“

Aber auch die neue Landesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag kein CO₂-Ziel verankert. Obwohl Umweltverbände nach der Wahl an die Landesregierung appelliert hatten. Die rote Laterne aller Länder beim Klimaschutz geht deshalb nach Hannover an der Leine.





So sehen Sieger aus: Die Düsseldorfer Landesregierung arbeitet am Klimaschutz.

Nordrhein-Westfalen (Gesamtrang 1)

Ein Visionär bei der Sicherheit

Nordrhein-Westfalen belegt zum zweiten Mal in Folge den ersten Rang in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität. Und das, obwohl das bevölkerungsreichste Bundesland in puncto Statistik leicht an Boden verliert und beim Statistik-Index nur noch Platz 4 erreicht. Trotzdem behauptet sich NRW mit einer bezahlbaren Mobilität und einer erfreulichen Entwicklung bei den Verletzten im Straßenverkehr. Auch für ihr ehrgeiziges „Verkehrssicherheitsprogramm“ bekam die Düsseldorfer Landesregierung das Lob der Verbände: Rang eins für die Vision Zero.

Statistik: Mit der Luft geht es voran

Eifrige Zeitungsleser wissen um den besorgniserregenden Zustand der Infrastruktur in NRW. Im Statistik-Index schlägt sich dies bisher nicht negativ nieder, weil es noch keine bundesländerscharfen Daten über den Zustand des Straßen- und Eisenbahnnetzes gibt. Die Bronze-Medaille beim Statistik-Index hat Nordrhein-Westfalen trotzdem verloren.

Dennoch profitieren die Bürger an Rhein und Ruhr von einer vergleichsweise bezahlbaren Mobilität: Laut einer repräsentativen Forsa-Umfrage von März 2012 haben nur 16 Prozent der befragten Nordrhein-Westfalen aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus, Bahn oder auf Flüge verzichtet. Dies ist der mit Abstand beste Wert im Bundesländervergleich. Spitzenrei-

ter ist das Land auch beim Anteil von alternativen Antrieben bei Pkw und Lkw: Immerhin zwei Prozent der Fahrzeuge sind derzeit mit Gas, Strom oder als Hybride unterwegs.

Fortschritte gibt es beim Thema Sicherheit: Mit 724 Schwerverletzten im Straßenverkehr pro eine Million Einwohner im Jahr 2012 erreicht NRW Rang sechs im Länderranking und sogar Rang zwei bei der Entwicklung im Jahresverlauf: Im Jahr 2011 waren auf nordrheinwestfälischen Straßen noch 778 Menschen schwer verletzt worden. Auch beim Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr machte NRW einen Sprung nach vorn: Das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste in Bussen und Bahnen verbesserte sich von 82 Prozent in 2012 auf 90 Prozent in 2013. An Bahnhöfen des Landes fühlten sich aktuell 60 Prozent der Reisenden sicher, während es 2012 nur 52 Prozent gewesen waren: Platz zwei bei der Verbesserungsdynamik insgesamt.

Mit seiner Luftqualität muss sich NRW zur Zeit noch hinten anstellen: Der Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration im städtischen Hintergrund reicht nur für Rang zehn, die Feinstaub-Immissionskonzentration sogar nur für Platz 14. In beiden Kategorien geht es in NRW aber bergauf: Im Vergleich zum Vorjahr gehört NRW zu den Ländern mit der besten Entwicklung. (NO₂: 2. Platz, PM₁₀: 3. Platz). Auch beim Lärm wäre Raum für Besserung: Etwa 4,5 Prozent der Einwohner sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es fast 6 Prozent. Rang 13 im Ländervergleich.

Politik: Verbände sind überzeugt

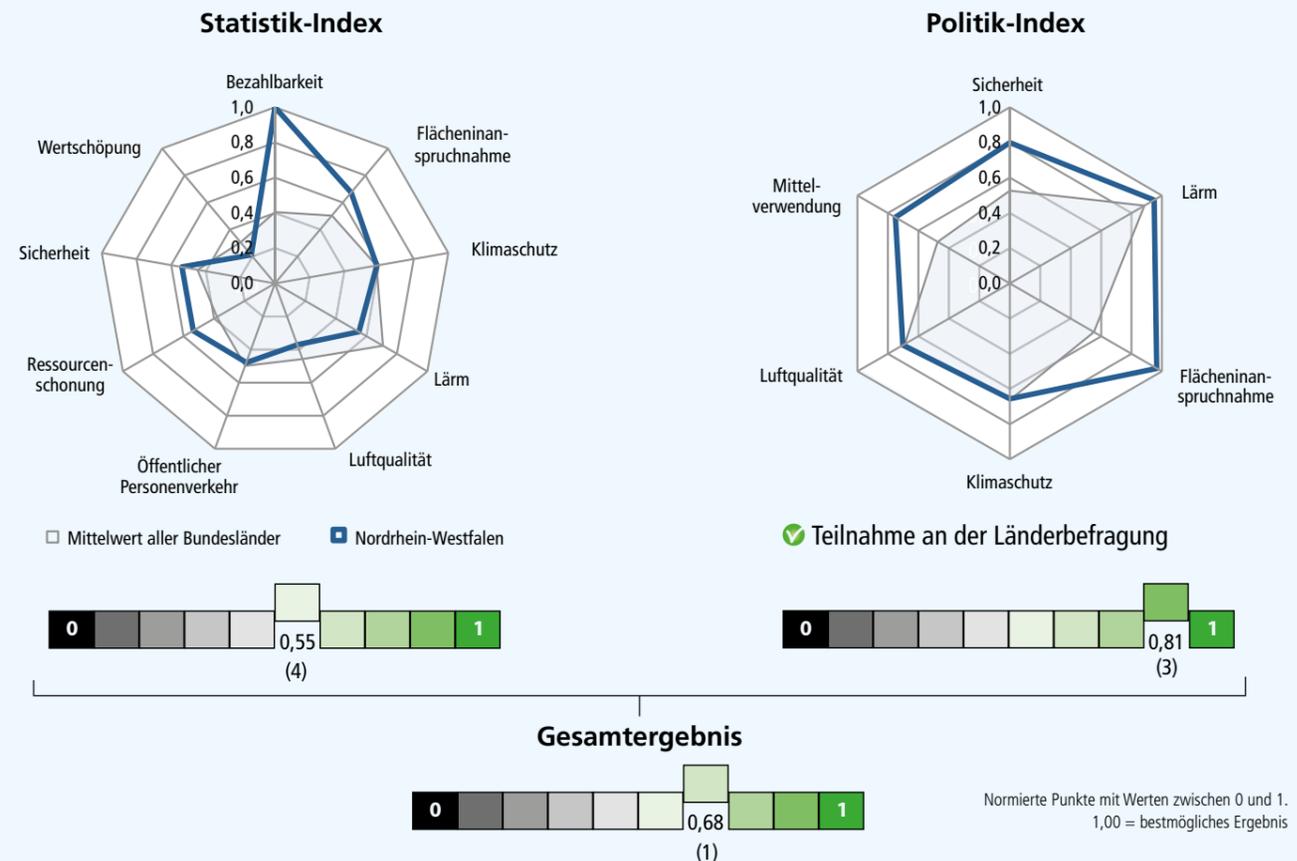
NRW gehört auch 2013 zu der Gruppe von Ländern, die zielstrebig auf eine nachhaltige Mobilität hinarbeiten: bei den politischen Weichenstellungen kommt das Land insgesamt auf Rang drei (2012: Rang zwei). Überraschend die politischen Ziele bei der Verkehrssicherheit. Hier war Nordrhein-Westfalen das erste Land, das sich an der Vision Zero orientiert und einen Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte anstrebt. Ergänzend definiert das Düsseldorfer Verkehrssicherheitsprogramm zusätzlich ein Zwischenziel: Von 2004 bis 2015 soll die Zahl der Verkehrstoten halbiert werden. Entsprechend gut die Verbändebewertung bei der Verkehrssicherheit: Note 2,4, kein anderes Bundesland ist besser, was sich auch in den Strukturen widerspiegelt. Sinnvollerweise liegt die Verantwortung für das Thema allein beim Verkehrsministerium.

Auch beim Flächenverbrauch erreicht NRW Rang eins im Länderranking. Die Regierung in Düsseldorf unterstützt das Ziel der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie, den Verbrauch von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis zum Jahr 2020 bundesweit auf 30 Hektar pro Tag zu senken, und will ihren eigenen Flächenverbrauch bis dahin auf fünf Hektar pro Tag verringern. Dies ist sogar ambitionierter als die Empfehlung der Kommission Bodenschutz des Umweltbundesamtes, die 2020 für NRW im-

merhin 5,7 Hektar pro Tag vorsieht, damit der Bund sein Ziel erreichen kann. Langfristig will NRW einen Netto-Null-Flächenverbrauch erreichen. Bis wann, bleibt allerdings offen. Die politischen Flächenverbrauchs-Ziele halten einem Realitätscheck stand: 2011 wurden in NRW 10 Hektar pro Tag verbraucht, 2010 waren es noch 11,5. Damit liegt NRW beim Flächenverbrauch im Zielkorridor.

Beim Lärm landet NRW auf dem drittbesten Platz. Die politischen Ziele sind hier vergleichbar mit denen anderer Bundesländer, aber die Verbände vergeben mit 2,9 die drittbeste Note in diesem Bereich. Ähnlich verhält es sich bei der Luftqualität. Während sich Berlin und Baden-Württemberg durch überobligatorische Ziele hervortun, orientieren sich fast alle anderen Länder an den gesetzlichen Ziel-Vorgaben. Dank der zweitbesten Verbändebewertung erreicht NRW hier trotzdem Platz fünf.

Eigeninitiative zeigt die Düsseldorfer Landesregierung beim Klimaschutz. NRW hat ein eigenes Gesetz, um die Summe der Treibhausgase bis zum Jahr 2020 um 25 Prozent und bis zum Jahr 2050 um 80 Prozent im Vergleich zu 1990 zu verringern. Ein Sektorziel für das Klimasorgenkind Verkehr existiert allerdings nicht. Auch ist das Ziel weniger anspruchsvoll als das von vielen Ländern akzeptierte Ziel des Bundes: minus 40 Prozent CO₂ von 1990 bis 2020.





Rheinland-Pfalz erreicht ein gutes Mittelmaß: Nur den Verkehr finden die Bürger in Mainz und Umgebung zu teuer.

Rheinland-Pfalz (Gesamtrang 8)

Verkehrssicherheit hat Vorfahrt

In der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität belegt Rheinland-Pfalz den achten Platz und hat sich im Vergleich zum Vorjahr (Rang 5) verschlechtert. Obwohl das Land beim Statistik-Index (Rang 14) bescheiden abschneidet, leistet die Mainzer Landesregierung zur Verbesserung der Verkehrssicherheit vorbildliche Koordinationsarbeit.

Statistik: Licht und Schatten

Im Statistik-Index hat Rheinland-Pfalz im Vergleich zum Vorjahr zwei Plätze eingebüßt und fällt auf Rang 14 zurück. Erfreulich sieht es beim Thema Verkehrslärm aus: 1,5 Prozent der Rheinland Pfälzer sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es 2,5 Prozent – mit Rang 7 erreicht das Land hier ein gutes Mittelfeld, obwohl die Verkehrslärmbelastung in einzelnen Regionen des Rheintals bekanntlich höher ist. Beim öffentlichen Personenverkehr wechseln sich Licht und Schatten ab. So besitzt Rheinland-Pfalz im Ländervergleich eines der arbeitnehmerfreundlichsten Tarifreuegesetze im öffentlichen Verkehr. Zugleich bewerten nur 23 Prozent der Rheinland-Pfälzer die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit öffentlichen Verkehrsmitteln als gut oder sehr gut. In NRW sind es immerhin 27 Prozent, in Hessen sogar 30.

Bei der Ressourcenschonung (Rang 11) stimmt in Rheinland-Pfalz die Richtung: Trotz steigenden Bruttoinlandsprodukts (plus 3,5 Prozent), ist die Güterverkehrsleistung von 2007 bis 2011 um zwei Prozent gesunken. Weil andere Länder noch besser waren, erreicht Rheinland-Pfalz damit aber nur Platz 9 im Ländervergleich. Beim Anteil von Pkw und Lkw mit alternativen Antrieben reicht es mit 1,2 Prozent nur für Platz 12. Beim Spitzenreiter NRW fahren schon zwei Prozent der Gefährte mit Gas, Elektroantrieb und als Hybride.

Keine gute Entwicklung gibt es bei den Verkehrstoten. Von 192 im Jahr 2011 stieg die Opferzahl 2012 auf 209. Nur in Sachsen entwickelt sich diese Bilanz noch schlechter. Besser sieht es bei der Zahl der Schwerverletzten aus. Hier kommt Rheinland-Pfalz mit 959 Opfern pro Million Einwohner in 2011 und 908 Schwerverletzten in 2012 auf Platz 3 im Ländervergleich. Unter dem Durchschnitt platziert sich das Land auch beim Thema „Bezahlbarkeit von Mobilität“: 29 Prozent der Befragten gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten mit dem Auto oder der Bahn verzichten zu haben. Durchschnittlich verzichteten die Deutschen zu 24 Prozent aus Preisgründen auf Mobilität.

Politik: Viel zu tun bei Sicherheit

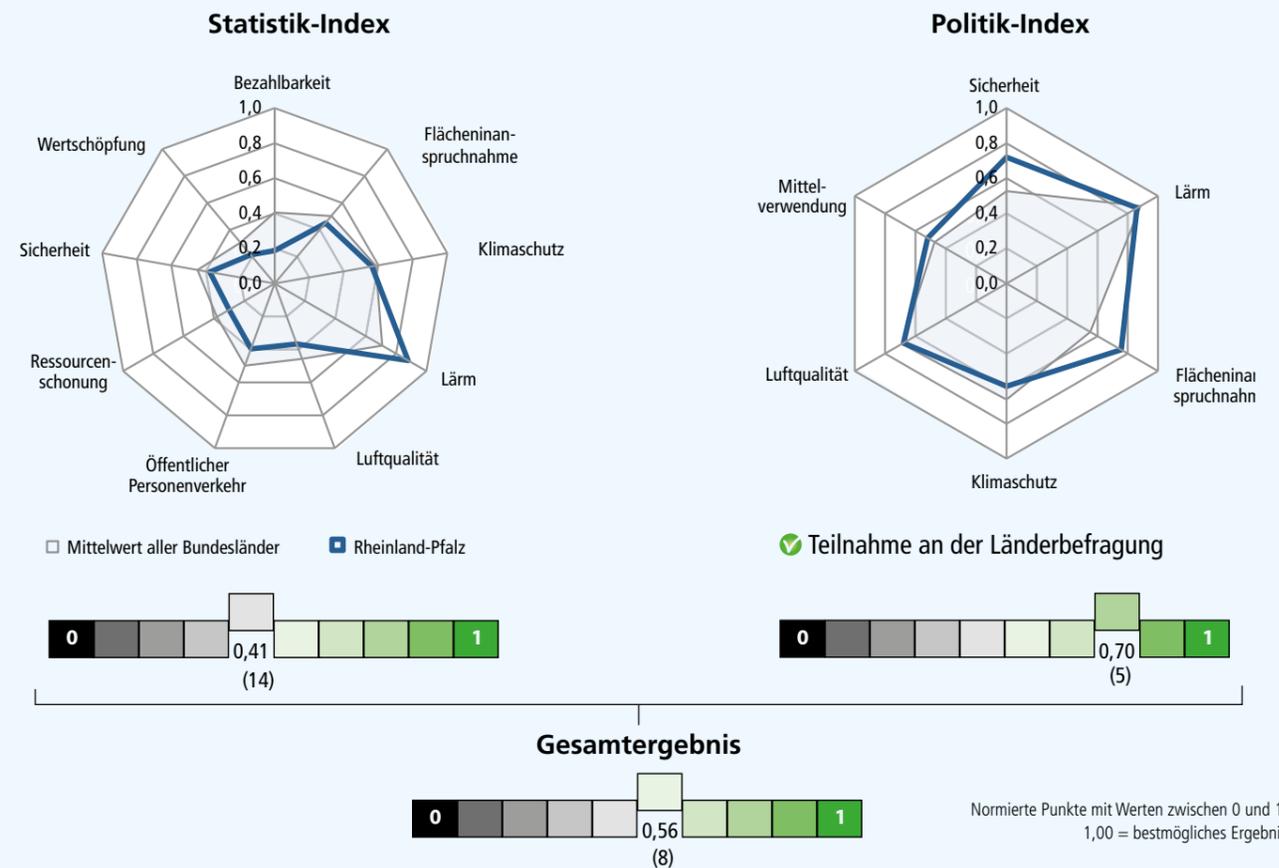
Rheinland-Pfalz gehört zu der Gruppe von Ländern mit eigenen verkehrspolitischen Zielen und platziert sich im Politik-Index insgesamt auf Rang 5. Richtige Weichenstellungen unternimmt die Mainzer Regierung bei der Verkehrssicherheitspolitik: Die Vision Zero steht fest verankert im Koalitionsvertrag und ebenso findet sich ein Bekenntnis zum Ziel des Bundes, die Zahl der Verkehrstoten bis 2020 um 40 Prozent zu mindern. Leider hält die Realität noch nicht stand: Eine steigende Tendenz bei den Verkehrstoten sorgt dafür, dass das Land den Zielkorridor des Bundes verfehlt: 209 Getötete in 2012. Bis 2020 muss die Zahl runter auf 123.

Trotzdem ist die Koordinationsarbeit der Mainzer vorbildlich: Mit Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen gehört Rheinland-Pfalz zur Spitzengruppe der Länder, in denen sich eine einzige Stelle mit klaren Verantwortungen um die Verbesserung der Opfer-Bilanz bemüht. In Mainz übernimmt die Koordinierungsaufgabe das Forum Verkehrssicherheit; während die Federführung beim Ministerium für Infrastruktur liegt.

Über dem Durchschnitt liegen die Bemühungen um reine Luft: Auch wenn die Politik die gesetzlichen Vorgaben zur Luftreinhaltung wie bei den meisten Ländern nicht um ein ambitioniertes landesspezifisches Ziel ergänzt hat, verhilft die viertbeste Verbändebewertung Rheinland-Pfalz zu einem Platz direkt hinter der Spitzengruppe (Rang 6).

Mittelmaß bei der Mittelverwendung: Die Landesregierung investiert 21 Prozent der Bundmittel für Verkehr in den Umweltverbund und erreicht damit keinen hohen Wert. Schließlich investieren alle Nachbarn mehr. Allerdings soll die Quote im Laufe der Legislatur verdoppelt werden. Gut ist außerdem, dass Rheinland-Pfalz als eines von sechs Ländern bereits festgelegt hat, dass die Mittel trotz auslaufender Zweckbindung in den Verkehr fließen müssen: Rang 8.

Beim Klimaschutz fehlt noch der Ehrgeiz: Von 1990 bis 2020 will die Mainzer Regierung die gesamten CO₂ Emissionen um 40 Prozent reduzieren, was dem Ziel des Bundes entspricht. Andere Länder sind hier zupackender und setzen sich eigene CO₂ Ziele für das Klimasorgenkind Verkehr, Nachbar Baden-Württemberg zum Beispiel. Im Fach Klimaschutz reicht es für die Politik in Rheinland-Pfalz nur für Rang 12, die leider auch beim Lärm auf eine eigene Zielsetzung verzichtet. Das Verbändevotum zur Lärminderung bringt der Regierung in Mainz Rang 10.



Teilhabe an der Länderbefragung



Aufsteiger: Die Saarbrückener Verkehrspolitik nimmt Fahrt auf.

Saarland (Gesamtrang 6)

Vorreiter bei Bahnstrom, Klimabilanz vorzeigbar

Das Saarland gehört in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität zu den Aufsteigern des Jahres: Von Rang 13 im Jahr 2012 hat sich das Land auf Platz 6 verbessert. So leiden die Saarländer wenig unter Verkehrslärm, gehen sparsam mit ihren Ressourcen um und können auf eine gute Klimabilanz stolz sein. Bei den konkreten Zielen ist die Politik zwar weiterhin noch zögerlich, doch sorgte ein gutes Verbändevotum für einen soliden Platz im Mittelfeld.

Statistik: Verkehr zu teuer

Beim Statistik-Index hat sich das Saarland vier Plätze nach vorne gearbeitet. Beim Klimaschutz reicht es jetzt für die Silbermedaille. Laut der aktuellsten Statistik kamen im Jahr 2009 auf jeden Saarländer 1,7 Tonnen CO₂ im Verkehr. Das Saarland rangiert hier gleichauf mit Sachsen-Anhalt, während beim Spitzenreiter Berlin nur rund 1,4 Tonnen CO₂ pro Einwohner anfallen. Bei der Ressourcenschonung reicht es für Rang 5: Darunter fällt etwa die Gütertransportintensität, bei der das Verhältnis von Güterverkehrsleistung und preisbereinigtem

Bruttoinlandsprodukt berechnet wird: Im Saarland ging die Güterverkehrsleistung in den vergangenen fünf Jahren um 12,5 Prozent zurück. Da das Bruttoinlandsprodukt im gleichen Zeitraum aber nur leicht um minus ein Prozent zurückging, erreicht das Saarland bei diesem Teilindikator Platz 3. Auch beim Anteil, den Eisenbahn und Binnenschiff an der Güterverkehrsleistung haben, liegt das Saarland mit 38,6 Prozent auf Platz 3 hinter den Hafenstädten Bremen und Hamburg.

Gute Werte beim Verkehrslärm: Weniger als ein Prozent der Saarländer sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es etwas mehr: 1,4 Prozent: Rang 5.

Schlusslicht ist das Saarland weiterhin bei der Verfügbarkeit des öffentlichen Personenverkehrs: Nur 46 Prozent der Saarländer nutzen laut der aktuellsten Ausgabe von „Mobilität in Deutschland“ als Hauptverkehrsmittel den Umweltverbund: das sind Fahrten mit dem Fahrrad, dem ÖPNV, dem Pkw als Mitfahrer oder Fußwege. In keinem anderen Land hat der Umweltverbund eine schlechtere Quote. Ebenfalls Rang 16 hält das Saarland beim Anteil der stufenfrei erreichbaren Bahnsteige.

Unter dem Durchschnitt liegt das Land auch beim Thema „bezahlbare Mobilität“: 28 Prozent der Saarländer gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten mit dem Auto oder der Bahn verzichtet zu haben. Der Durchschnitt für Deutschland lag bei 24 Prozent.

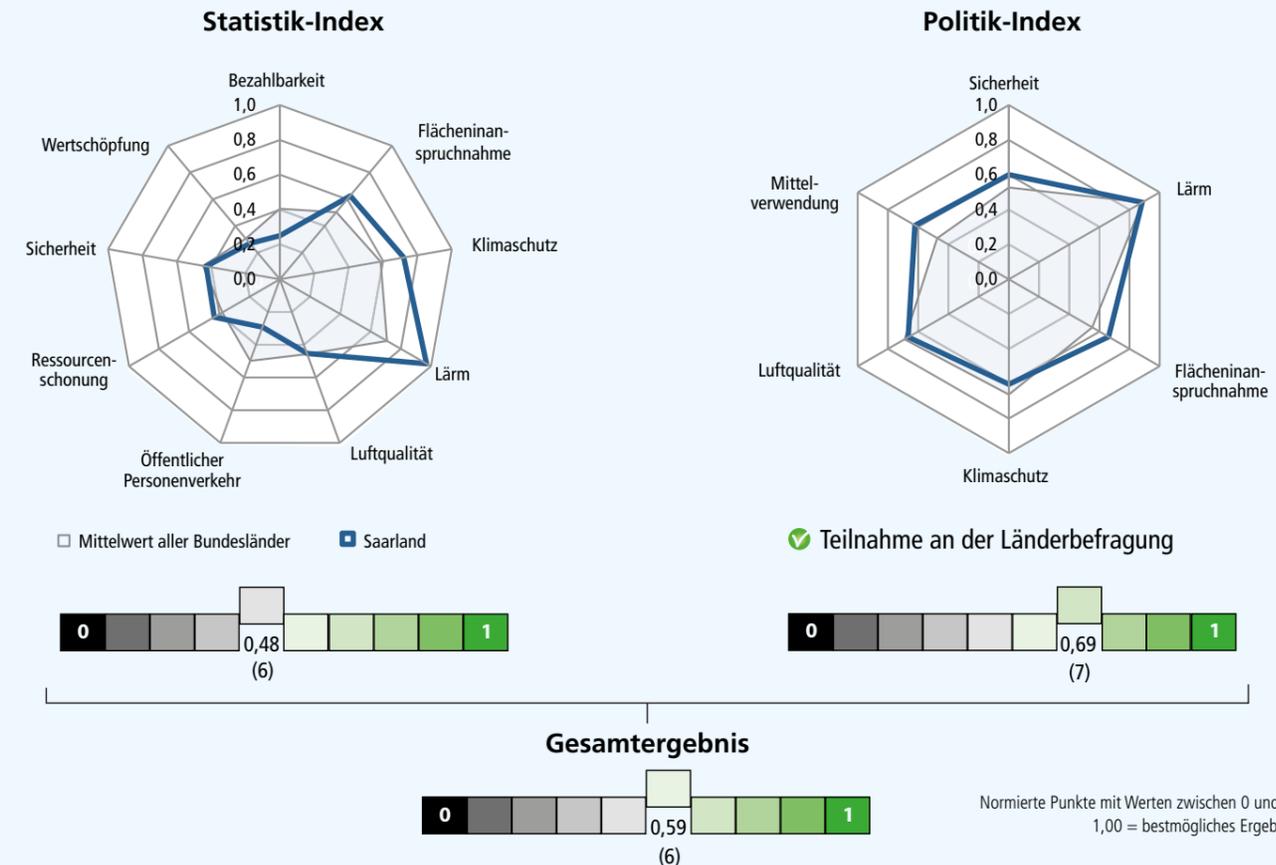
Politik: Solides Mittelmaß

Im Vergleich zum Vorjahr ist das Saarland auch beim Politik-Index ins gute Mittelfeld im Länderranking aufgestiegen und erreicht jetzt Platz 7 im Vergleich zu Rang 13 in 2012. Bei der Mittelverwertung kommt die Saarbrücker Landesregierung sogar auf Rang 6, nachdem sie 60 Prozent der Bundesmittel für Verkehr in den Umweltverbund gesteckt hat. Ein Landesgesetz, um die Ende 2013 auslaufende Zweckbindung der Mittel für Verkehr freiwillig fortzuschreiben, hat das Saarland allerdings noch nicht erlassen. Die siebt beste Verbändebewertung beim Lärm (3,6) beschert der saarländischen Verkehrspolitik ebenfalls einen Platz im Mittelfeld, während das Land selber keine Ziele über die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte hinaus

vorzuweisen hat. Auch bei der Verkehrssicherheit orientiert sich das Saarland, wie viele andere Länder, an den Zielvorgaben des Bundes, die ein Minus von 40 Prozent bei der Zahl der Verkehrstoten zwischen 2010 und 2020 vorsehen. Andere Länder halten dieses Bekenntnis allerdings nachvollziehbar in einem eigenen Verkehrssicherheitsprogramm fest. Trotz dieses Mangels liegt Saarbrückens Landesverkehrspolitik im Zielkorridor für 2020. 37 Verkehrstote waren 2012 im Saarland zu beklagen, 2010 waren es noch 41.

Das neue Landesinstitut für Präventives Handeln verfügt auch über Verkehrssicherheitsberater; jedoch werden diese vom koordinierenden Ministerium für Wirtschaft und Verkehr nicht berücksichtigt.

Im Vergleich zu anderen Bundesländern zeigt das Saarland zu wenig Ehrgeiz bei eigenen Zielsetzungen im Klimaschutz (Rang 10) und bei der Luftqualität (Rang 9). Die Spitzenreiter des Politik-Indexes Baden-Württemberg und Berlin belegen, dass hier mehr drin ist.



Teilnahme an der Länderbefragung



Dresdner Allerlei: Die Verkehrswende steht in Sachsen noch aus.

Sachsen (Gesamtrang 14)

Versäumnisse der Politik

Sachsen belegt den 14. Rang in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität. Damit hat sich der Freistaat im Vergleich zum Vorjahr (Rang 7) deutlich verschlechtert. Beim Statistik-Index erreicht Sachsen weiterhin ein solides Mittelmaß, bei der Bezahlbarkeit von Mobilität belegt der Freistaat sogar Platz zwei. Die Politik hat es allerdings versäumt, ihre Ziele fortzuschreiben. Die sächsischen Verbände geben im Fach „nachhaltige Verkehrspolitik“ sehr häufig die schlechtesten Noten.

Statistik: Erschwinglich reisen

Im Statistik-Index erreicht der Freistaat Rang 7 (im Vorjahr Rang 5) und platziert sich damit im Mittelfeld der Bundesländer. Beim Thema „Bezahlbarkeit von Mobilität“ sieht es besser aus: Gemeinsam mit den Nachbarn Brandenburg und Sachsen-Anhalt kommt Sachsen auf Platz 2. Nur 21 Prozent der Sachsen gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten mit Auto, Bus oder Bahn verzichtet zu haben. Der Bundesschnitt liegt bei 24 Prozent.

Mittelfeld auch beim Lärm (Rang 6): 1,6 Prozent der sächsischen Bürger sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es zwei Prozent. Voran geht es bei der Luftqualität: Rang 6 Beim Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration im städtischen Hintergrund im Jahr 2012 - im Vergleich zum Vorjahr erreichte der Freistaat die größte Verbesserung aller Länder. Bei der Feinstaub-Immissionskonzentration kommt Sachsen auf Platz 7.

Nicht so gut sieht es bei dem ökonomischen Indikator Wertschöpfung im Bereich Verkehr und Lagerei aus: Die Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem lag 2010 knapp 36.000 Euro und war im Vergleich zum Vorjahr mit minus 514 Euro sogar rückläufig (Rang 14). Noch schlechter sind nur die Nachbarn Thüringen mit 32.700 Euro (Rang 16) und Sachsen-Anhalt mit 34.000 Euro (Rang 15).

Auch bei der Ressourcenschonung kann Sachsen nicht punkten (Rang 15): So zeigt der Indikator „Gütertransportintensität“, dass der Verkehr in den vergangenen fünf Jahren stärker gewachsen ist als die Wirtschaftsleistung. Erstrebenswert wäre eine entkoppelte Entwicklung von steigendem Bruttoinlandsprodukt bei sinkender Verkehrsleistung.

Politik: Schlechte Bilanz bei Verkehrstoten

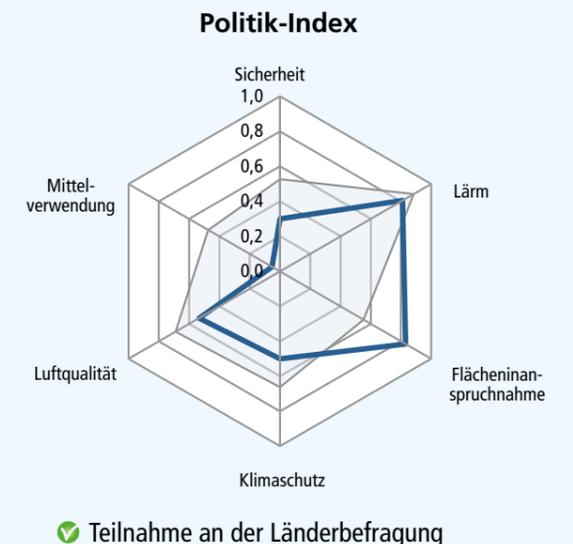
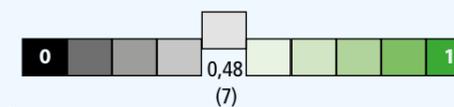
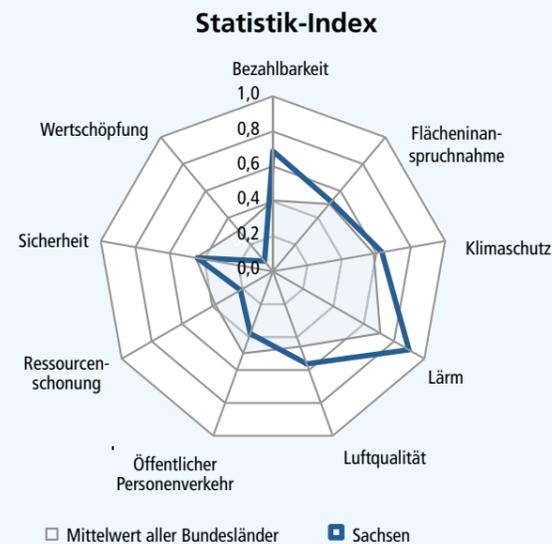
Seinen achten Rang vom Vorjahr hat Sachsen verloren und ist im Bereich Politik jetzt auf Platz 14 abgerutscht. Eine eigene Linie zeigt die Dresdner Staatsregierung beim Thema Flächeninanspruchnahme (Rang 3). In ihrer Nachhaltigkeitsstrategie definiert sie ein konkretes Ziel für den Flächenverbrauch: „Ziel ist es, die Flächeninanspruchnahme bis zum Jahr 2020 auf unter zwei Hektar pro Tag zu reduzieren.“ Dies klingt ehrgeiziger, als es ist: Laut Kommission Bodenschutz des Umweltbundesamtes dürfte Sachsen im Jahr 2020 maximal 1,5 ha pro Tag verbrauchen, damit das Bundesziel, den Flächenverbrauch insgesamt auf 30 Hektar pro Tag zu mindern, erreichbar bleibt. Derzeit ist Sachsen mit sechs Hektar pro Tag im Zielkorridor für 2020.

Beim Thema Sicherheit hat die sächsische Verkehrspolitik die Verbände nicht überzeugt. Mit dem schlechtesten Verbändevotum von 4,4 kommt Sachsen hier nur auf Rang 14. Ein Grund für den Unmut könnte die schlechte Entwicklung bei der Zahl der Getöteten und Verletzten sein: Zwar akzeptiert Sachsen in der Befragung das Bundesziel, wonach zwischen 2010 und 2020 die Zahl der Toten um 40 Prozent sinken soll, allerdings zeigt ein Blick in den Zielkorridor, dass Sachsen in die falsche Richtung unterwegs ist: So wuchs die Zahl der Getöteten

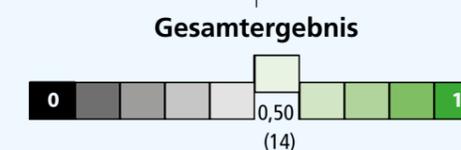
von 168 (2010) auf 194 (2011) und 211 (2012). Laut Bundesziel dürften es 2020 in Sachsen höchstens 101 Getötete sein. Ein Lichtblick ist der Sächsische Verkehrsdialo 2012, der die Erhöhung der Verkehrssicherheit zum zentralen Anliegen des Freistaates erklärt hat.

Auch beim Klimaschutz (Rang 15) senkten die Verbände den Daumen. Immerhin formuliert das Land ein eigenes Ziel: „Die Sächsische Staatsregierung setzt sich zum Ziel, die jährlichen CO₂-Emissionen des Nicht-Emissionshandelssektors bis zum Jahr 2020 um 25 Prozent gegenüber 2009 zu reduzieren.“ Note 5, sagten die sächsischen Verbände mit deutlichem Abstand zum zweitletzten Brandenburg (4,5). Bestes Land war Baden-Württemberg mit 2,3. Ebenfalls ungnädig fiel das Verbändevotum bei der Luftqualität (Rang 16) aus: Neben den EU- und Bundesvorgaben, die natürlich einzuhalten sind, hat Sachsen in diesem Bereich kein eigenes konkretes Ziel.

Ebenfalls kein Hoffnungszeichen beim Indikator „Mittelverwendung“: Karge 6,6 Prozent der Bundesmittel für Verkehr investiert Sachsen in den Umweltverbund, also Bahn, Bus, Fahrrad und Fußverkehr. Eine Festschreibung der auslaufenden Zweckbindung beim Bundesgeld für den Verkehr gab es zum Zeitpunkt der Befragung nicht.



✓ Teilnahme an der Länderbefragung



Normierte Punkte mit Werten zwischen 0 und 1. 1,00 = bestmögliches Ergebnis



Endstation Nachhaltigkeit: Kriegt die Regierung in Magdeburg die Kurve?

Sachsen-Anhalt (Gesamtrang 12)

Ausgeschlafene Lärmwerte

Sachsen-Anhalt belegt Rang 12 in der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität. Während das Land im Statistik-Index mit Rang 8 recht passabel dasteht – nirgendwo in Deutschland belästigt der Verkehrslärm weniger Menschen – schafft Sachsen-Anhalt bei den politischen Weichenstellungen nur den 12. Platz. Im Vergleich zum Vorjahr (Rang 16) ist das Land verkehrspolitisch trotzdem klar im Aufwind.

Statistik: Bezahlbare Mobilität

Im Bereich Statistik gehört Sachsen-Anhalt zum Mittelfeld der Bundesländer. Beim Thema Lärm ist das ostdeutsche Land allerdings Spitzenreiter: Nur 0,6 Prozent der Bürger sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts sind es etwas über ein Prozent. Gemeinsam mit den Nachbarn Brandenburg und Sachsen kommt Sachsen-Anhalt beim Thema Bezahlbarkeit von Mobilität auf Platz 2 im Ländervergleich. Nur 21 Prozent der Einwohner gaben 2012 in einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten verzichtet zu haben. Der Bundesschnitt liegt bei 24 Prozent.

Ein guter vierter Rang bei der Luftqualität: Beim Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration im städtischen Hintergrund im Jahr 2012 erreicht Sachsen-Anhalt Rang 2 hinter Mecklenburg-Vorpommern. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Werte konstant. Bei der Feinstaub-Immissionskonzentration reicht es noch für Platz 7, wobei Sachsen-Anhalt drittbeste bei der Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr wird.

Weniger gut steht es um die Ökonomie im Bereich Verkehr und Lagerei: Mit knapp 34.000 Euro Bruttowertschöpfung pro Erwerbstätigem liegt Sachsen-Anhalt auf dem vorletzten Platz. Bei den Nachbarn ist die Lage nicht viel besser: Thüringen kommt auf rund 32.700 Euro (16) und Sachsen auf 36.000 Euro (13).

Handlungsbedarf verrät die Statistik auch bei der Verkehrssicherheit (Rang 15): Mit 936 Schwerverletzten pro eine Million Einwohner übertrifft Sachsen-Anhalt noch die Zahlen vom Vorjahr. Auch bei den Toten ist die Bilanz düster: Mit 61 Getöteten pro eine Million Einwohner erreicht Sachsen-Anhalt 2012 nur Platz 14.

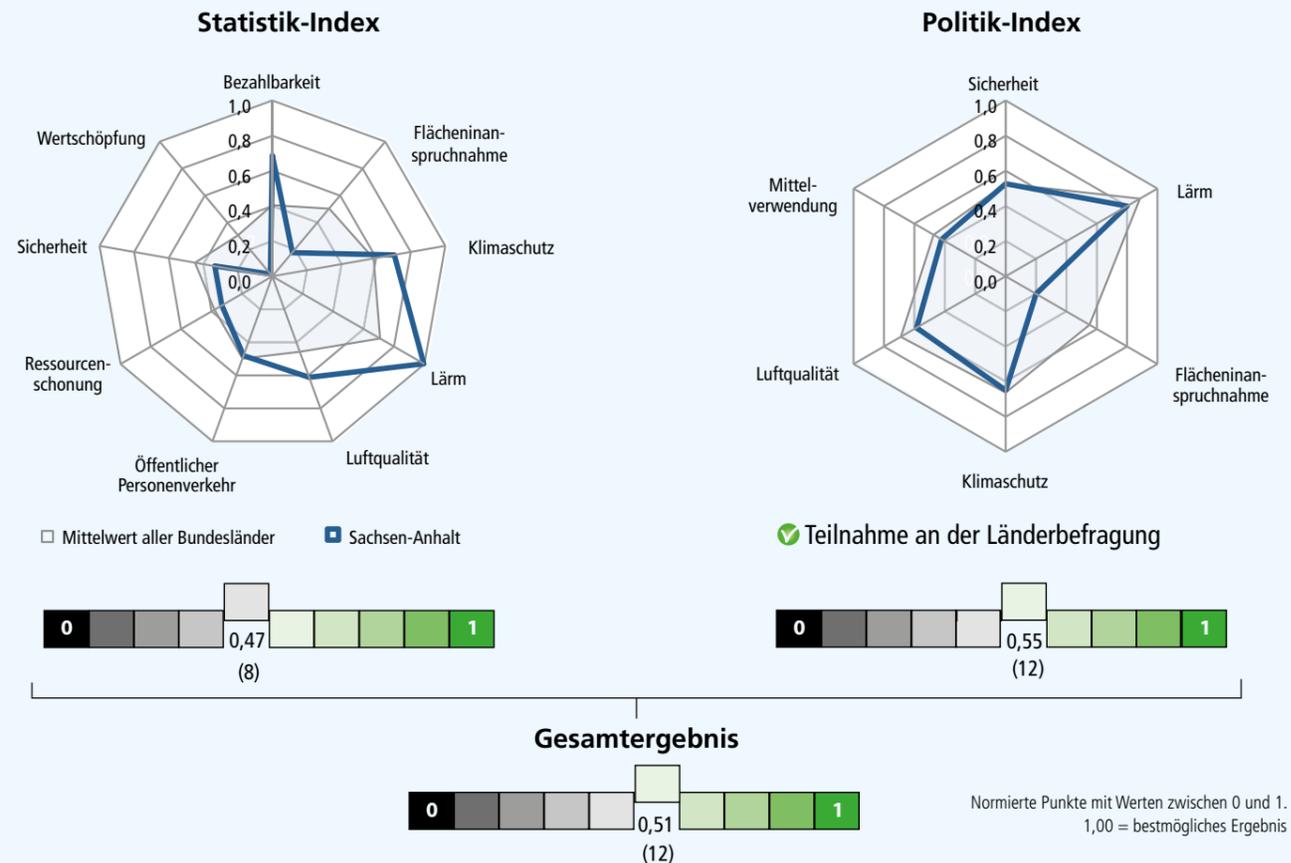
Politik: Bedarf bei Sicherheit erkannt

Bei den politischen Weichenstellungen ist die Regierung in Magdeburg im Vergleich zum Vorjahr aufgewacht und verbessert sich von Rang 16 auf Rang 12. Beim Klimaschutz (Rang 8) sieht es sogar noch erfrischender aus. Die Treibhausgas-Emissionen will die Landesregierung von 1990 bis 2020 nahezu halbieren. Auch auf den Verkehr richtet die Politik ein Augenmerk: In diesem Sektor, der als Klimasorgenkind Nummer 1 gilt, sollen Treibhausgas-Emissionen von 2008 bis 2020 um 7 Prozent sinken.

Bei der Verkehrssicherheit (Rang 10) hat die Magdeburger Regierung den Bedarf erkannt: Sie akzeptiert das Bundesziel bei der Verkehrssicherheit, wonach die Zahl der Verkehrstoten zwischen 2010 und 2020 um 40 Prozent sinken soll. Allerdings fehlt dazu eine Festschreibung. Ein eigenes Verkehrssicherheitsprogramm ist in Arbeit: Die Verkehrssicherheitsarbeit ist in Sachsen-Anhalt klar beim Verkehrsministerium angesiedelt. Die wesentlichen Verbände sind in die Arbeit einbezogen.

Bei der Mittelverwendung schneidet das Land nicht glänzend ab: Nur 37 Prozent der Bundesmittel für Verkehr steckt das Land in den Umweltverbund. Im Vergleich dazu investiert Mecklenburg-Vorpommern 50 Prozent allein in den öffentlichen Verkehr. Immerhin plant Sachsen-Anhalt eine Zweckbindung dieser Mittel für Verkehr über das Haushaltsgesetz im Jahr 2014. Insgesamt Rang 11.

Bei zwei Politikfeldern senkten die Verbände den Daumen: Bei der Flächeninanspruchnahme (Rang 15) blieb die Regierung in Magdeburg vage und wollte sich nicht einmal auf das Ziel des Bundes festlegen, nach dem der Flächenverbrauch deutschlandweit bis 2020 auf 30 Hektar pro Tag sinken soll. Schlechteste Verbändewertung. Auch beim Verkehrslärm formuliert das Land kein eigenes Ziel: Rang 16 nach dem Votum der Verbände.



✔ Teilnahme an der Länderbefragung



Im Kielwasser des Bundes: Schleswig-Holstein segelt bei den politischen Zielen noch nicht unter eigener Flagge.

Schleswig-Holstein (Gesamtrang 5)

Vorfahrt für den Umweltverbund

In der Gesamtwertung des Bundesländerindexes Mobilität hat sich Schleswig-Holstein von Rang 9 in 2012 auf Rang 5 vorgearbeitet. Beim Statistik-Index kommt das Land sogar auf Platz 2: Mit weiterhin guter Luft und wenig Verkehrslärm überzeugt Schleswig-Holstein und punktet inzwischen auch bei der Ressourcenschonung. Bei den politischen Weichenstellungen versteckt sich das Land weiterhin hinter den Bundes-Zielen. Anders bei der Geldverteilung: Von den Bundesmitteln für Verkehr investiert das Land mit 63 Prozent vergleichsweise viel in den Umweltverbund.

Statistik: Sprung nach vorn

Beim Statistik-Index ist Schleswig-Holstein ein Sprung nach vorn gelungen: Von Rang 7 im Jahr 2012 hat sich das Land in 2013 auf Rang 2 hochgearbeitet. Mit Rang 2 bei der Luftqualität kann sich das Flächenland im hohen Norden durchaus sehen lassen. Der Jahresmittelwert für 2012 bei der Konzentration von Feinstaub-Immissionen im städtischen Hintergrund bringt Schleswig-Holstein den dritten Platz im Ländervergleich. Beim Blick auf die Entwicklung seit 2011 ist das Land sogar zweitbestes.

Auf Rang 2 verbessert sich Schleswig-Holstein bei der Ressourcenschonung und erreicht sogar den ersten Platz mit dem Teil-

indikator Gütertransportintensität, der das Verhältnis von Güterverkehrsleistung und preisbereinigtem Bruttoinlandsprodukt beschreibt. Während die Güterverkehrs-Leistung in den vergangenen Jahren von 2007 bis 2011 um zwölf Prozent zurückging, wuchs das Bruttoinlandsprodukt um fast vier Prozent. Beim Anteil des Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehrs an der Güterverkehrsleistung liegt Schleswig-Holstein mit 23,6 Prozent in 2011 zwar im Mittelfeld (Rang 9), aber das Land weist mit einem Plus von sechs Prozent den größten Zuwachs aller Länder auf von 2010 bis 2011 auf.

Leiden müssen die Bürger Schleswig-Holsteins jedenfalls nicht unter Verkehrslärm: Etwas weniger als ein Prozent der Einwohner sind tagsüber einem Verkehrslärmpegel oberhalb des als gesundheitsgefährdend geltenden Grenzwertes ausgesetzt, nachts ganz ähnlich: 1,2 Prozent: Rang 3 im Lärmranking.

Nur Mittelmaß (Rang 8) erreicht das Nordland bei der Flächeninanspruchnahme: 2011 kamen auf jeden Einwohner Schleswig-Holsteins fast 250 Quadratmeter Verkehrsfläche. Besser ist das Verhältnis von Verkehrsflächenwachstum und Bevölkerungsrückgang: mit einem Minus von 1,2 Prozent bei seinen Einwohnerzahlen und bei einem gleichzeitigen Plus von 1,7 Prozent bei der Verkehrsfläche rangiert Schleswig-Holstein auf Rang 5 im Ländervergleich. Finanziell unproblematisch scheint das Reisen im Norden nicht zu sein: Gleichauf mit Mecklenburg-Vorpommern (Rang 9) gaben 27 Prozent der Schleswig-Holsteiner in einer repräsentativen Forsa-Umfrage im Mai 2012

an, aus Kostengründen auf Fahrten mit der Bahn und dem Auto verzichtet zu haben. Der Durchschnitt für Deutschland lag bei 24 Prozent.

Politik: Spitze bei Mittelverwendung

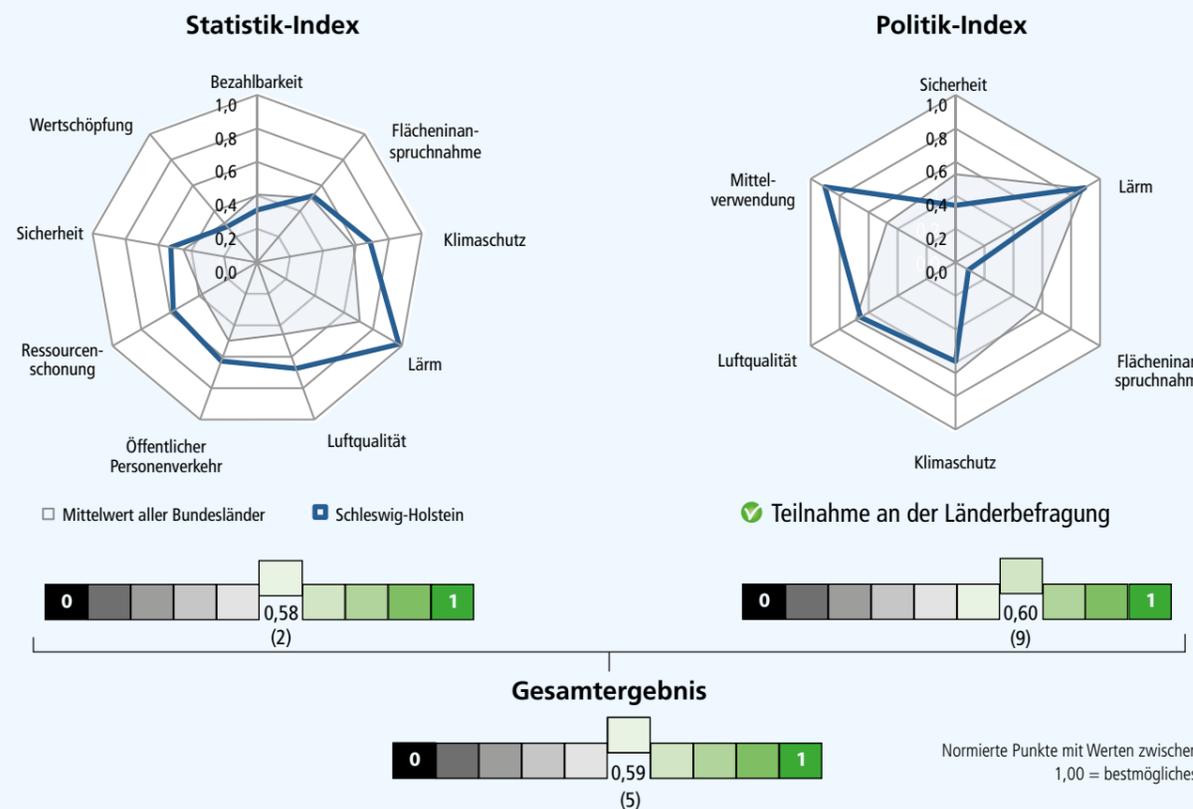
Im Teilbereich der politischen Weichenstellungen belegt Schleswig-Holstein wie im Vorjahr Rang 9. Gut schneidet das Land allerdings im Indikator Mittelverwendung ab: Rund 63 Prozent der Bundesmittel für bessere Verkehrsverhältnisse (Mittel aus dem Entflechtungsgesetz) steckt die Regierung in Kiel in den Umweltverbund, also Bahn, Bus, Fahrrad und Fußverkehr. Das reicht für den dritten Platz im Ländervergleich. Dabei ist Schleswig-Holstein auch eines von sechs Ländern, das die auslaufende Zweckbindung der Mittel für den Verkehr bereits per Landesgesetz festgeschrieben hat. Die Verbände honorieren dies mit einer 3,0, der besten Bewertung aller Länder.

Beim Lärm hat Schleswig-Holstein kein Ziel, das über die gesetzlichen Vorgaben des Bundes hinausgeht, aber die sechstbeste Verbändebewertung beschert der Regierung in Kiel einen Platz im vorderen Mittelfeld.

Das Gleiche gilt bei der Luftqualität: Kein Ziel, das über die Verpflichtungen hinausgeht, aber Platz 10 bei der Verbändebefragung. Länder wie Baden-Württemberg oder Berlin ha-

ben hier zusätzlich zu den gesetzlichen Vorgaben Ziele definiert. Schlusslicht unter den Ländern ist Schleswig-Holstein beim Thema Flächeninanspruchnahme. Die Regierung in Kiel hat kein konkretes Ziel für den Flächenverbrauch definiert. Im Koalitionsvertrag heißt es vage: „Wir wollen den voranschreitenden Flächenverbrauch stoppen.“ Auch in der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes steht lediglich „Minimierung des Flächenverbrauchs und der Landschaftszerschneidung“ und „Rückführung auf ein noch festzulegendes Maß“. Derzeit liegt Schleswig-Holstein beim Flächenverbrauch auch außerhalb des Zielkorridors, den das Bundesziel festlegt. Einen Verbrauch von 1,4 Hektar pro Tag müsste das Land laut Kommission Bodenschutz des Umweltbundesamtes im Jahr 2020 erreichen. 2011 waren es noch 4,8 Hektar.

Auch bei der Verkehrssicherheit segelt Schleswig-Holstein noch zu sehr im Kielwasser der Bundesziele: So strebt das Land zwar an, das Verkehrssicherheitsziel des Bundes zu erreichen, was bedeuten würde, die Zahl der Verkehrstoten von 2010 bis 2020 um 40 Prozent zu verringern. Doch hat die Kieler Regierung dieses Ziel nicht in einem eigenen Sicherheits-Programm festgeschrieben, sondern lediglich im Verkehrssicherheitsbericht der Landespolizei erwähnt. Es fehlt in Schleswig-Holstein eine zentrale Koordinierungsstelle für die Sicherheitsarbeit. Die zuständige Landespolizei und die Landesverkehrswacht arbeiten lediglich projektbezogen.





Deutscher Meister beim Sicherheitsgefühl: Thüringer fühlen sich pudelwohl in Bussen, Bahnen und an Bahnhöfen.

Thüringen (Gesamtrang 7) Lichtblicke im Freistaat

Im Freistaat geht es bergauf: In der Gesamtwertung des Bundesländerindex Mobilität hat sich Thüringen von Platz 12 auf Rang 7 verbessert. Während es beim Statistik-Index weiterhin nur für Rang 13 reicht, hat die Erfurter Regierung bei den politischen Weichenstellungen aufgeholt. Die Verbände vor Ort sind allerdings noch nicht davon überzeugt, dass die Verkehrspolitik des Landes strikt in Richtung Nachhaltigkeit unterwegs ist.

Statistik: Spitze beim Sicherheitsgefühl

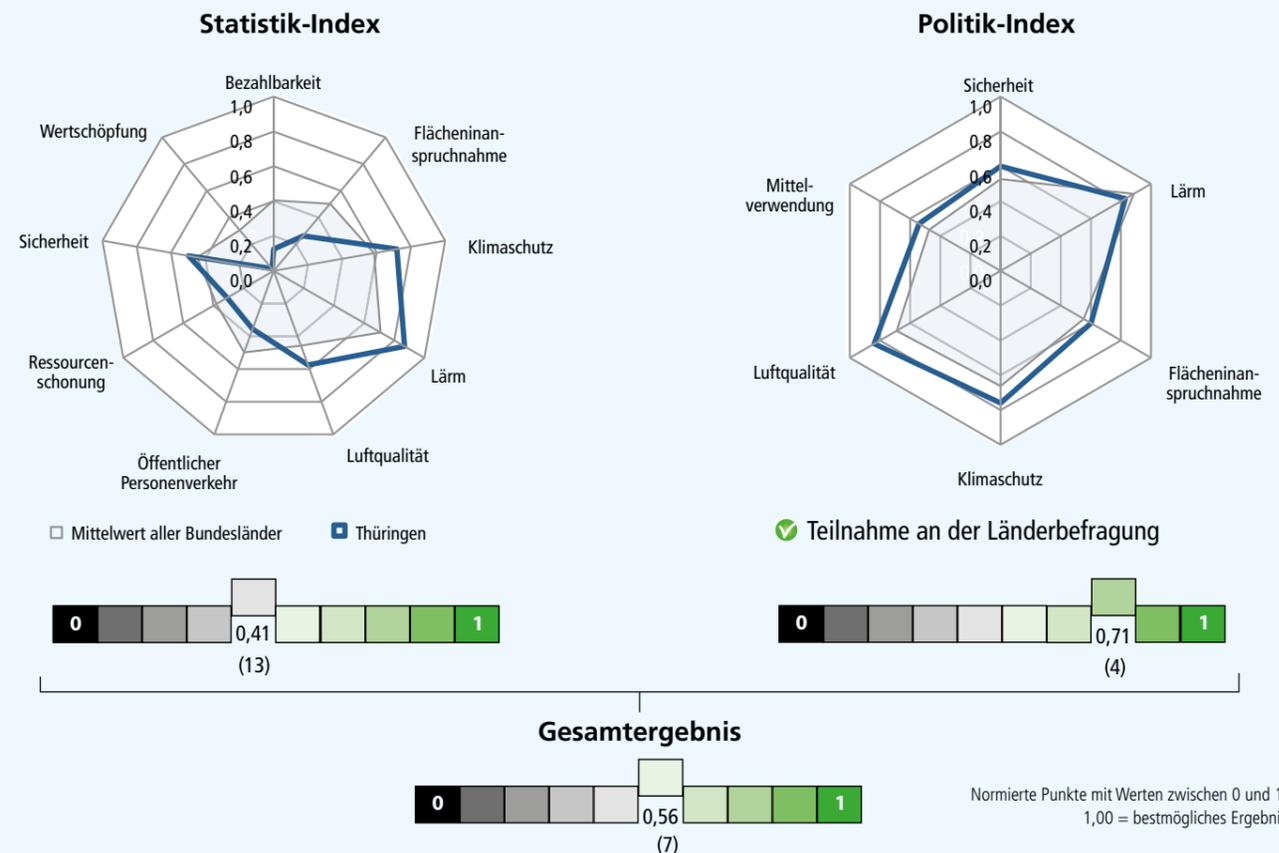
Trotz des insgesamt schwachen Abschneidens im Bereich Statistik (Rang 13) gibt es in Thüringen Lichtblicke: Im Klimaschutz erreicht der Freistaat Rang 3. Laut der aktuellsten Statistik von 2009 emittiert der Verkehr 1,7 Tonnen CO₂ pro Bürger. Damit liegt Thüringen knapp hinter seinem Nachbarn Sachsen-Anhalt und knapp vor Sachsen. Gutes Mittelfeld auch bei der Luftqualität: Beim 2012er Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration (NO₂) im städtischen Hintergrund erreicht Thüringen Rang 5. Bei der Feinstaub-Immissionskonzentration (PM₁₀) Platz 7. In beiden Kategorien gehört Thüringen bei der Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr zu den besten Ländern (NO₂: Platz 4, PM₁₀: Platz 3)

Beim Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr ist Thüringen Spitzenreiter unter allen Bundesländern: 96 Prozent der Fahrgäste fühlen sich in Bussen und Bahnen sicher. Im Vorjahr waren es 89 Prozent. Immerhin 77 Prozent der Reisenden empfanden die Sicherheit auf Bahnhöfen als gut. 2012 sagten das nur 61 Prozent der Thüringer. Während das Sicherheitsempfinden der Thüringer sich beim öffentlichen Verkehr auf hohem Niveau schnell verbessert, liegt der Freistaat beim Straßenverkehr weiter hinten: Mit 58 Toten pro einer Million Einwohner (Platz 13) und 914 Schwerverletzten (Platz 12) reicht es im Indikator Sicherheit insgesamt nur für Rang 6. Bei Reisen mit dem Auto oder der Bahn müssen Thüringer häufiger sparen als der Bundesdurchschnitt: 30 Prozent der Thüringer gaben 2012 bei einer repräsentativen Forsa-Umfrage an, aus Kostengründen auf Fahrten verzichtet zu haben: Rang 15. Durchschnittlich lag der Mobilitätsverzicht der Deutschen bei 24 Prozent. In Sachsen und Sachsen-Anhalt verzichteten nur 21 Prozent (Rang 2). Bei der Wertschöpfung bildet Thüringen das rote Schlusslicht im Ländervergleich: Mit 32.654 Euro Bruttowertschöpfung bei Verkehr und Lagerei pro Erwerbstätigem kam das Land auf den niedrigsten Wert aller Länder. Allerdings sieht es bei den Nachbarn auch nicht viel besser aus: Sachsen-Anhalt schaffte 33.978 Euro (Rang 15.) und Sachsen 35.908 Euro (Rang 13).

Politik: Strenge Verbände

Thüringen ist eines von drei Ländern, das den gesetzlichen Regelungen zur Luftqualität ein eigenes Ziel zur Seite stellt. Danach soll sich die städtische Luftqualität von 2010 bis 2020 verbessern: Der Jahresmittelwert für Feinstaub soll von 23 auf 21,5 Mikrogramm und der für Stickstoffdioxid von 22 auf 18,75 Mikrogramm pro Kubikmeter sinken. Zwar fehlt diesen Zielen noch der rechte Ehrgeiz, da Thüringen den Zielwert für 2020 beim Feinstaub bereits 2012 unterschreitet und bei Stickstoffdioxid schon fast erreicht. Dennoch gilt in der Politik der Satz: Nur wer Ziele hat, kann sie auch erreichen. Beim Klimaschutz erreicht Thüringen Rang 4, indem es ein allgemeines CO₂-Ziel aufnimmt: Danach soll der energiebedingte CO₂-Ausstoß von 2010 bis 2020 um 10 Prozent gemindert werden. Bei der Verkehrssicherheit kommt der Freistaat auf Rang 7, obwohl das Land auf der Zielebene alles richtig gemacht hat. Im Thüringer Verkehrssicherheitsprogramm 2020 bekennt sich die Landesregierung zur Vision Zero und definiert ein Etappenziel bis 2020 von minus 40 Prozent bei den Verkehrstoten ausgehend von 2011. Mit dem neu gegründeten Thüringer Verkehrssicherheitsrat unter Federführung des Ministeriums für Bau, Landesentwicklung und Verkehr hat auch Thüringen gemeinsam mit Rheinland-Pfalz und Mecklenburg-Vorpommern eine Koordinierungsstelle mit klarer Verantwortlichkeit.

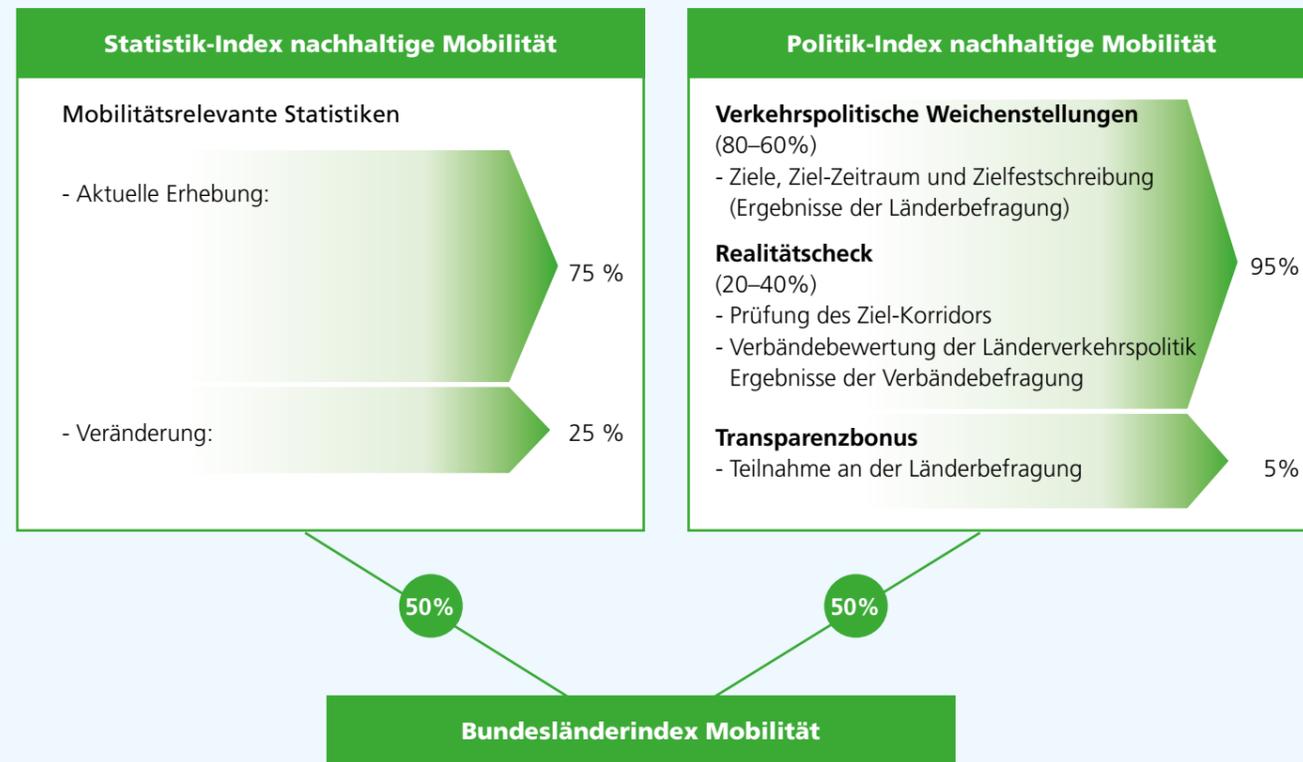
Abstriche ergibt der Realitätscheck: So entwickelt sich die Zahl der Verkehrstoten in die falsche Richtung: 2010 waren es 120 Tote, 2011 sogar 150 und 2012 noch 126. Um im Zielkorridor des Bundesziels für 2020 zu liegen, hätte Thüringen 2012 nur 110 Tote haben dürfen. Entsprechend streng gehen die Verbände mit der Erfurter Sicherheitspolitik ins Gericht: Mit 4,4 bekommt Thüringen die schlechteste Wertung aller Länder. Mittelmaß bei der Flächeninanspruchnahme: Zwar besitzt Thüringen kein quantitatives Ziel für die Verkehrsfläche, aber es gibt immerhin zwei Ziele für den Flächenverbrauch insgesamt. So akzeptiert die Landesregierung bis 2020 das Bundesziel, wonach der Verbrauch von Fläche für Verkehr und Siedlungszwecke bundesweit auf höchstens 30 Hektar pro Tag sinken soll. Bis 2025 will Thüringen außerdem die Inanspruchnahme neuer Flächen durch Flächenrecycling ausgleichen. Allerdings macht auch hier der Realitätscheck der Politik einen Strich durch die Rechnung: Derzeit ist der Freistaat vom Zielkorridor des 30-Hektar Bundesziels weit entfernt. Laut der Kommission Bodenschutz des Umweltbundesamtes dürfte Thüringen 2020 nur noch 0,7 Hektar pro Tag an Fläche verbrauchen. 2010 waren es aber 3,7 Hektar und 2011 sogar 5,1 Hektar. Auch hier senkten die Verbände den Daumen: 4,5 – schlechteste Note im Ländervergleich.



So ist der Bundesländerindex aufgebaut

Der Index zur nachhaltigen Mobilität ruht auf zwei Säulen. Unter dem Standbein „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ fassen wir öffentlich zugängliche und eigene quantitative Daten zusammen. Die zweite Säule heißt „Politik-Index nachhaltige Mobilität“, dort haben wir die verkehrspolitischen Weichenstellungen auf Basis der Ergebnisse einer Befragung der Landesverkehrsministerien zusammengefasst.

Ergänzt haben wir einen Realitätscheck, der die Selbstdarstellung der Länder mit der Sicht der Verbände und den Zielen von Bund und EU spiegelt. Beide Säulen gehen mit 50 Prozent in das Gesamtergebnis des Bundesländerindex Mobilität ein. Weitere Erläuterungen zu den einzelnen Teilbereichen und Gewichtungen finden Sie in den folgenden Abschnitten.



Statistik-Index

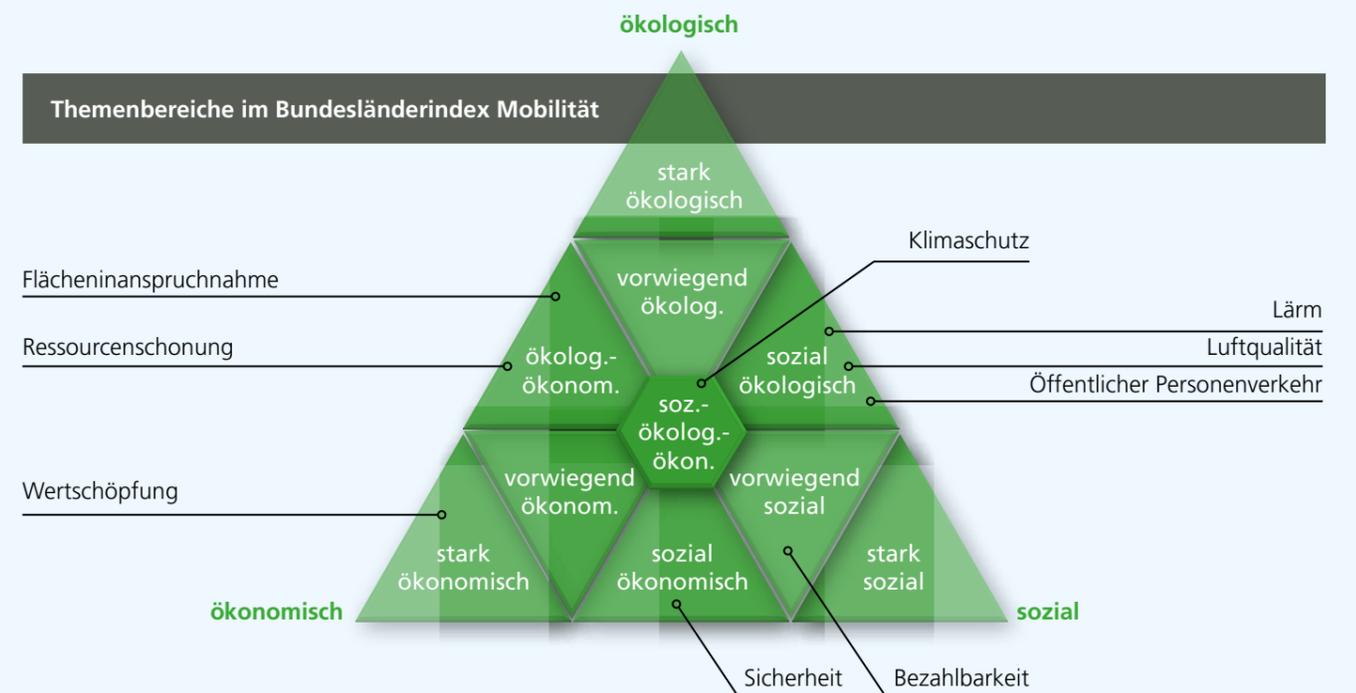
Für die meisten der neun Teilbereiche des Statistik-Index gibt es bereits Material, das aus verschiedenen Quellen zusammengetragen wurde. Um die Bandbreite der statistischen Indikatoren zu vergrößern, haben wir auch eigene repräsentative Umfragen in Auftrag gegeben. Hier ist zu beachten, dass das Konzept 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 „Bruttowertschöpfung Verkehr und Lage-rei“ möglicherweise dazu, dass ein Land beim Indikator „Verkehrslärm“ schlechter abschneidet. Auch bedeutet eine gut ausgebaute Infrastruktur einen höheren Flächenbestand. Eine Mobilität, die im Sinne dieses Indexes nachhaltig ist, setzt da-

her 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 „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ zusammengefasst.

Die Indikatorenauswahl für den Statistik-Index haben wir nach den Kriterien Mobilitätsrelevanz, Anschlussfähigkeit und Datenverfügbarkeit vorgenommen. Anschlussfähigkeit bedeutet, dass ein Indikator bereits in Politik oder Wissenschaft verwendet wird. Die in den Index übernommenen Indikatoren stammen von der Bundesregierung, der Länderinitiative Kernindikatoren oder dem Umweltbundesamt. Die etablierten Indi-

katoren haben wir um weitere Indikatoren ergänzt, die für eine nachhaltige Mobilität relevant sind, für die bislang aber länderübergreifend noch keine Daten zur Verfügung standen. Dies trifft insbesondere für die Bereiche Bezahlbarkeit von Mobilität und Sicherheitsgefühl im öffentlichen Personenverkehr zu. Abschließend haben wir alle Indikatoren zu Themenbereichen zusammengefasst. Ziel war es, die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bestmöglich mit Mobilitäts-Indikatoren zu hinterle-

gen. Bei den meisten Indikatoren kann man nicht zwischen Güterverkehr und Personenverkehr unterscheiden – etwa bei Luftqualität, Flächeninanspruchnahme oder Klimaschutz. Lediglich zwei von neun Themenbereichen (Bezahlbarkeit und öffentlicher Personenverkehr) haben ausschließlich einen Personenverkehrsbezug.



Bei der Auswertung wurden alle Indikatoren auf Werte zwischen 0 und 1 normiert, um Vergleichbarkeit herzustellen. 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 (gilt für den Fall, dass der beste Wert der höchste ist, z.B. Wertschöpfung). 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 „öffentlicher Perso-

nenverkehr“, „Ressourcenschonung“ und „Sicherheit“, die unterschiedliche Aspekte des Themas nachhaltige Mobilität beleuchten, erhalten ein Gewicht von 13,3 Prozent. Alle anderen Themenbereiche gehen mit 10 Prozent in das Teilergebnis „Statistik-Index nachhaltige Mobilität“ ein. Insgesamt fächert sich der Statistik-Index in neun Themen auf: Bezahlbarkeit, Flächeninanspruchnahme, Klimaschutz, Lärm, Luftqualität, öffentlicher Personenverkehr, Ressourcenschonung, Sicherheit und Wertschöpfung.

Themenbereich Indikatoren		Gewichtung	Datenquelle
1. Bezahlbarkeit		10%	
1.1	Mobilitätsverzicht aus Kostengründen (2012)	100%	Forsa
2. Flächeninanspruchnahme		10%	
2.1	Verkehrsfläche pro Einwohner		
	2011	75%	Statistisches Bundesamt
	2007 → 2011 (Verhältnis von Verkehrsflächen- und Bevölkerungsentwicklung)	25%	Statistisches Bundesamt
3. Klimaschutz		10%	
3.1	CO ₂ -Emissionen des Verkehrs pro Einwohner		
	2009	75%	Länderarbeitskreis Energiebilanzen
	2008 → 2009	25%	Länderarbeitskreis Energiebilanzen
4. Lärm		10%	
4.1	Anteil Betroffener von Verkehrslärm (2009)		Länderinitiative Kernindikatoren
5. Luftqualität		10%	
5.1	Jahresmittelwert Feinstaub-Immissionskonzentration (PM ₁₀) in Städten		
	2012	75%	Länderinitiative Kernindikatoren
	2011 → 2012	25%	Länderinitiative Kernindikatoren
5.2	Jahresmittelwert Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration (NO ₂) in Städten		
	2012	75%	Länderinitiative Kernindikatoren
	2011 → 2012	25%	Länderinitiative Kernindikatoren
6. Öffentlicher Personenverkehr		13,3%	
6.1	Arbeitsplätze in Bussen und Bahnen pro Einwohner		
	2011	75%	VDV, DB Regio
	2010 → 2011	25%	VDV, DB Regio
6.2	Tariftreugesetzgebung im öffentlichen Verkehr (2013)	100%	EVG
6.3	Entfernung zur nächsten Bushaltestelle		
	2009	75%	Infas, DLR, DIW
	2003 → 2009	25%	Infas, DLR, DIW
6.4	Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle		
	2009	75%	Infas, DLR, DIW
	2003 → 2009	25%	Infas, DLR, DIW
6.5	Erreichbarkeit täglicher Ziele mit dem Umweltverbund (2009)	100%	Infas, DLR, DIW
6.6	Anteil stufenfreie erreichbarer Bahnsteige (2013)	100%	Bundesregierung
6.7	Anteil Verkehrsarten Umweltverbund, einschl. Pkw-Mitfahrer		
	2009	75%	Infas, DLR, DIW
	2003 → 2009	25%	Infas, DLR, DIW
7. Ressourcenschonung		13,3%	
7.1	Anteil Pkw und Lkw mit alternativen Antrieben		
	2012	75%	Kraftfahrt-Bundesamt
	2011 → 2012	25%	Kraftfahrt-Bundesamt
7.2	Anteil Eisenbahn- und Binnenschiffsverkehr an der Güterverkehrsleistung		
	2011	75%	Länderinitiative Kernindikatoren
	2010 → 2011	25%	Länderinitiative Kernindikatoren
7.3	Gütertransportintensität (2007 → 2011)	100%	Länderinitiative Kernindikatoren Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamt-rechnungen der Länder
8. Sicherheit		13,3%	
8.1	Getötete Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner		
	2012	75%	Statistisches Bundesamt
	2011 → 2012	25%	Statistisches Bundesamt
8.2	Schwerverletzte im Straßenverkehr je 1 Mio. Einwohner		
	2012	75%	Statistisches Bundesamt
	2011 → 2012	25%	Statistisches Bundesamt
8.3	Sicherheitsempfinden im öffentlichen Verkehr		
	2013	75%	Forsa
	2012 → 2013	25%	Forsa
9. Wertschöpfung		10%	
9.1	Bruttowertschöpfung Verkehr und Lagerei pro Erwerbstätigem		
	2010	75%	Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamt-rechnungen der Länder
	2009 → 2010	25%	Arbeitskreis Volkswirtschaftliche Gesamt-rechnungen 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 Vergleich zur jüngeren Vergangenheit. Bei zwei Bereichen gibt es derzeit keine früheren Erhebungen. 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. Dennoch 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 Sinne der Sensitivitätskontrolle: Würde man bei der Gewichtung statt 25 Prozent 30 oder 20 Prozent ansetzen, bliebe die Rangfolge innerhalb des Statistik-Indexes nahezu identisch.

Politik-Index

Die Indikatoren des Politik-Indexes gewinnen wir aus der Befragung der Landesregierungen und ausgewählter Verbände. Außerdem prüfen wir mit dem Zielkorridor in drei von sechs Teilbereichen – dort wo es aufgrund der Datenbasis möglich ist - ob sich die Länder auf dem Weg zum übergeordneten Ziel des Bundes oder der EU befinden. Aus den Ergebnissen des Statistik-Indexes kann keine unmittelbare Verantwortung der aktuellen Landespolitik abgeleitet werden. Die Ergebnisse des Politik-Indexes können dagegen sehr wohl von der aktuellen Landespolitik beeinflusst werden. Für ihre eigenen Ziele sind die Landesregierungen unmittelbar verantwortlich, für das Ergebnis der Verbändebefragung mindestens mittelbar – etwa durch Kommunikationsmaßnahmen gegenüber der Öffentlichkeit und Partizipationsmöglichkeiten für Verbände. Da wir der Auffassung sind, 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.

Für den Teilbereich des „Politik-Indexes nachhaltige Mobilität“ haben wir unsere Indikatoren aus den politischen Zielen der Bundesregierung im Mobilitätsbereich abgeleitet. Viele dieser Bundes-Ziele umfassen neben den Zielsetzungen auch konkrete

Zeiträume für deren Erfüllung. Darüber hinaus sind diese Ziele in Programmen nachvollziehbar festgehalten. In der Regel werden auch periodisch Daten zum Verlauf veröffentlicht. Konkret fragen wir die Landesregierungen in den fünf Themenbereichen Sicherheit, Lärm, Flächeninanspruchnahme, Klimaschutz und Luftqualität nach Ziel, Festschreibung und Zielzeitraum. Den sechsten Themenbereich haben wir der Mittelverwendung gewidmet. Jährlich stellt der Bund rund 1,3 Milliarden Euro zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zur Verfügung – über die Verwendung entscheiden die Länder. Jeder der sechs Themenbereiche hat ein Gewicht von 16,67 Prozent.

Um die politische Selbstdarstellung der Landesregierungen mit der Fremdsicht zu spiegeln, haben wir mit der Bewertung der Verbände und dem „Zielkorridor“ einen Realitätscheck in die politische Säule des Indexes aufgenommen. In der Verbändebefragung bewerten regionale Verkehrsexperten die Verkehrspolitik ihrer Landesregierungen im Hinblick auf nachhaltige Mobilität.

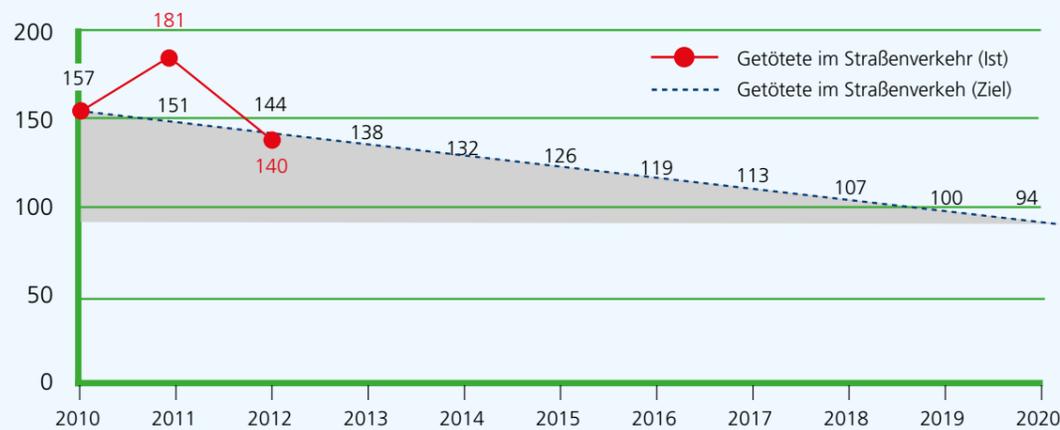
Einen Zielkorridor konnten wir für drei der sechs Themenbereiche errechnen. Bei der Verkehrssicherheit, den CO₂-Emissionen des Verkehrs und beim Flächenverbrauch liegen entsprechende Daten vor, und es existieren übergeordnete Ziele des Bundes und der EU, an denen wir die Länder messen.

Zielkorridor am Beispiel der Verkehrssicherheit

Die Bundesregierung hat sich in ihrem Verkehrssicherheitsprogramm das Ziel gesetzt, die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr - ausgehend vom Jahr 2010 - bis 2020 um 40 Prozent zu reduzieren. Deutschland kann dieses Ziel erreichen, wenn jedes Bundesland die Zahl seiner Verkehrsoffer um circa 40 Prozent senkt.

Für das Land Sachsen-Anhalt, das im Jahr 2010 157 Tote im Straßenverkehr zu beklagen hatte, würde dies eine Reduktion auf höchstens 94 Getötete im Jahr 2020 bedeuten. Die Grafik zeigt, dass sich Sachsen-Anhalt inzwischen wieder im Zielkorridor befindet, nachdem es im Jahr 2011 schon einmal deutlich darüber lag.

Zielkorridor Getötete im Straßenverkehr Sachsen-Anhalt



Der Realitätscheck geht mit 20 bis 40 Prozent in das Ergebnis eines Themenbereiches im Politik-Index ein. Für die drei Themenbereiche, in denen nur die Verbändebefragung vorliegt, hat der Realitätscheck ein Gewicht von 20 Prozent. In den anderen drei Themenbereichen, in denen wir zusätzlich den Zielkorridor errechnen konnten, sind es 40 Prozent. Die verbleibenden 80 bis 60 Prozent entfallen auf die verkehrspolitischen Ziele der Länder.

Bevor das Endergebnis des Politik-Indexes bestimmt wird, erhalten die Länder, die eine Antwort auf unsere Befragung eingesandt haben, einen weiteren Punkt („Transparenzbonus“), der mit fünf Prozent in das Ergebnis eingeht

Politik-Index: Indikatoren und Gewichtung

Themenbereich	Gewichtung	Indikatoren pro Themenbereich (Gewichtung)	Datenquelle	
1. Verkehrssicherheit	16,67%	Verkehrspolitische Weichenstellungen (60%): - Ziel - Ziel-Zeitraum - Ziel-Festschreibung	- Befragung der Verkehrsministerien der Bundesländer	95%
		Realitätscheck (40%): - Ziel-Korridor - Bewertung der Verbände	- Auswertung der Statistik - Befragung der Verbände in den Bundesländern	
2. Verkehrslärm	16,67%	Verkehrspolitische Weichenstellungen (80%): - Ziel - Ziel-Zeitraum - Ziel-Festschreibung	- Befragung der Verkehrsministerien der Bundesländer	
		Realitätscheck (20%): - Bewertung der Verbände	- Befragung der Verbände in den Bundesländern	
3. Flächeninanspruchnahme	16,67%	Siehe 1.	Siehe 1.	
4. Klimaschutz	16,67%	Siehe 1.	Siehe 1.	
5. Luftqualität	16,67%	Siehe 2.	Siehe 2.	
6. Mittelverwendung	16,67%	Verkehrspolitische Weichenstellungen (80%): - Anteil Umweltverbund an den Mitteln für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse - Zweckbindung der Mittel für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ab 2014	- Befragung der Verkehrsministerien der Bundesländer	
		Realitätscheck (20%): - Bewertung der Verbände	- Befragung der Verbände in den Bundesländern	
Transparenzbonus				5%
Ergebnis Politik-Index				100%

Datenerhebung

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

Teilnahme an der Befragung der Landesverkehrsministerien

teilgenommen
Baden-Württemberg Berlin Bremen Hessen Mecklenburg-Vorpommern Nordrhein-Westfalen Rheinland-Pfalz Saarland Sachsen Sachsen-Anhalt Schleswig-Holstein Thüringen
nicht teilgenommen
Bayern Brandenburg Hamburg Niedersachsen

Bei der Auswertung haben wir auch obligatorische Ziele aufgeführt, 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:

und den Erfüllungszeitraum der Ziele zu nennen. Im Befragungszeitraum von Mitte März 2013 bis Mitte Juni 2013 haben 12 von 16 Bundesländern geantwortet.

Politik-Index: Bewertung der Ziele

Ziel	
1 Pkt.	► Ziel ist quantifiziert, landesweit gültig, verkehrsspezifisch z.B. „Senkung der verkehrsbedingten Klimagasemissionen im Bundesland um 25 Prozent von 2008 bis 2025.“
½ Pkt.	► Ziel ist quantifiziert, landesweit gültig, nicht verkehrsspezifisch z.B. Die Landesregierung macht sich das quantitative CO ₂ -Minderungsziel der Bundesregierung zu Eigen. z.B. „Senkung der Klimagasemissionen im Bundesland um 35 Prozent von 2008 bis 2025.“
0 Pkt.	► Ziel ist nicht quantifiziert oder nicht vorhanden z.B. „Deutliche Senkung der Klimagasemissionen im Bundesland.“
Ziel-Festschreibung	
1 Pkt.	► Ziel wurde von der Landesregierung nachvollziehbar festgeschrieben z.B. Verkehrssicherheitsziel im landeseigenen Verkehrssicherheitsprogramm festgeschrieben
0 Pkt.	► Ziel wurde von der Landesregierung nicht nachvollziehbar festgeschrieben z.B. Verweis auf die Festschreibung des Verkehrssicherheitsziels der Bundesregierung im Verkehrssicherheitsprogramm des Bundes
Ziel-Zeitraum	
1 Pkt.	► Basisjahr und Jahr der Zielerreichung von der Landesregierung benannt z.B. „Ausgehend vom Jahr 2008 soll das Ziel bis zum Jahr 2020 erreicht werden.“
0 Pkt.	► Kein Ziel-Zeitraum von der Landesregierung benannt z.B. „Das Ziel soll langfristig erreicht werden.“

Für die vier Bundesländer, die in diesem Jahr nicht an unserer Befragung teilnahmen, haben wir die verkehrspolitischen Ziele, ausgehend von den Antworten des vergangenen Jahres, selbst recherchiert.

Die Befragung der Verbände haben wir ebenfalls im Zeitraum von Mitte März 2013 bis Mitte Juni 2013 durchgeführt. Wir kontaktierten 17 Verbände mit insgesamt 263 regionalen Gliederungen, 81 Antworten haben wir erhalten. Für die Auswahl der Verbände gab es zwei Kriterien: Die Verbände mussten Interessen im Mobilitätsbereich repräsentieren und eine föderale Struktur aufweisen. Folgende Verbände bekamen den Fragebogen:

Automobilclub Auto Club Europa (ACE), Automobil-Club Verkehr (ACV), Allgemeiner Deutscher Automobil-Club (ADAC), Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club (ADFC), Bundesverband Deutscher Omnibusunternehmer (bdo), Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND), Deutscher Bahnkunden-Verband (DBV), Deutscher Städte- und Gemeindebund, Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Fachverband Fußverkehr Deutschland (FUSS e.V.), Deutsche Verkehrswacht, Naturschutzbund Deutschland (NABU), NaturFreunde Deutschlands, Fahrgastverband Pro Bahn, Verkehrsclub Deutschland (VCD), Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV).

Einschränkungen und Grenzen

Den Anspruch einer umfassenden Betrachtung aller Aspekte von nachhaltiger Mobilität können und wollen wir mit dem vorliegenden Bundesländerindex nicht erheben. So beschränken wir uns bei dem Politik-Index auf die oberste Ebene der politischen Ziele. Eine Bewertung von Einzelmaßnahmen aus dem Mobilitätsbereich über alle Bundesländer hinweg würde den Rahmen des Index sprengen. Auch im Bereich des Statistik-Indexes arbeiten wir weitgehend mit etablierten Indikatoren und vorhandenen Daten. Einige Indikatoren, die für ein umfassendes Bild einer zukunftstauglichen Mobilität wünschenswert wären, sind noch nicht verfügbar. So fehlen zum Beispiel länderspezifische Daten zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur. Ein Blick auf das weiter oben abgebildete Nachhaltigkeitsdreieck zeigt, dass der Schwerpunkt der Themenbereiche derzeit in der Schnittmenge zwischen dem sozialen und dem ökologischen Pol 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 Daten 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 beschreiben ebenfalls Neuland und liefern einen ersten Beitrag zur Datentransparenz. 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 Lagerei pro Erwerbstätigem“ sowie die Indikatoren „Entfernung zur nächsten Bushaltestelle“, „Entfernung zur nächsten Bahnhaltestelle“ und „Erreichbarkeit täglicher Ziele mit dem Umweltverbund“. Sobald konkretere Daten über den Nutzen des Verkehrs und die Qualität der Infrastruktur auf Bundesländerebene vorliegen, fließen sie in den Index ein.

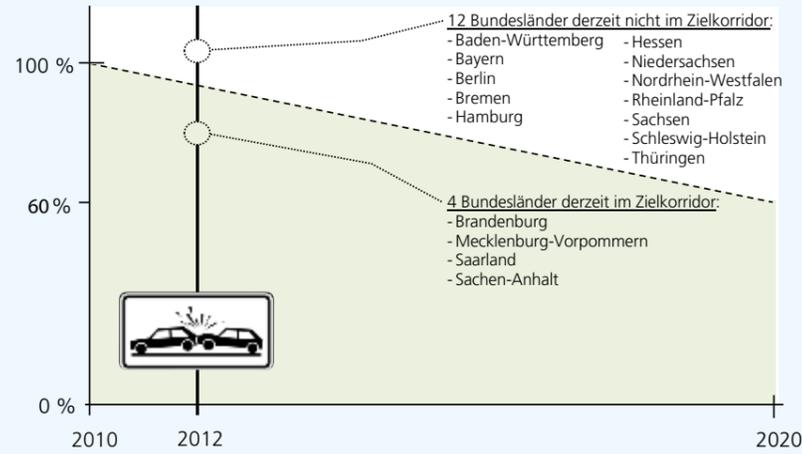
Beim Indikator Gütertransportintensität verwenden wir die auf Länderebene vorliegenden Daten zur Verkehrsleistung. Dort sind nur die vom jeweiligen Land ausgehenden Transporte enthalten. Verkehrsleistungen von Rohrfernleitungen, Luftfracht und von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen sowie der im Ausland beginnende grenzüberschreitende Verkehr, bleiben unberücksichtigt. Die Daten geben somit nicht alle erbrachten Verkehrsleistungen wieder.

Die Darstellung der Verkehrssicherheit orientiert sich an der Entwicklung der Unfallzahlen ab 2010, der Zielsetzung zur Reduktion der Zahl der im Straßenverkehr getöteten und verletzten Personen sowie an Struktur und Koordination der Verkehrssicherheitsarbeit. Mit jedem Veröffentlichungsjahr wird eine präzisere Darstellung der Entwicklung der Verkehrssicherheit in den Bundesländern möglich sein.

Generell lässt sich sagen, dass die Datenqualität im Statistik-Index höher einzuschätzen ist als im Politik-Index. So liegen die meisten statistischen Daten öffentlich zugänglich vor und stammen aus namhaften Quellen, während die politischen Weichenstellungen durch eigene Befragungen gewonnen werden mussten.

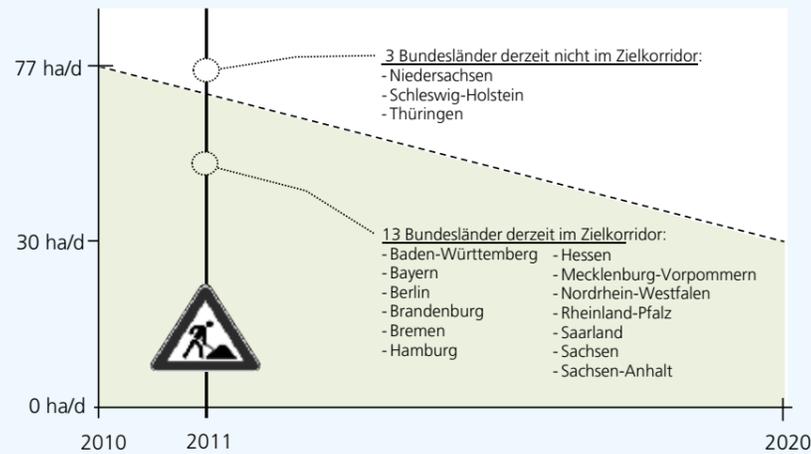
Verkehrssicherheit

Ziel der Bundesregierung: 40 Prozent weniger Verkehrstote bis 2020



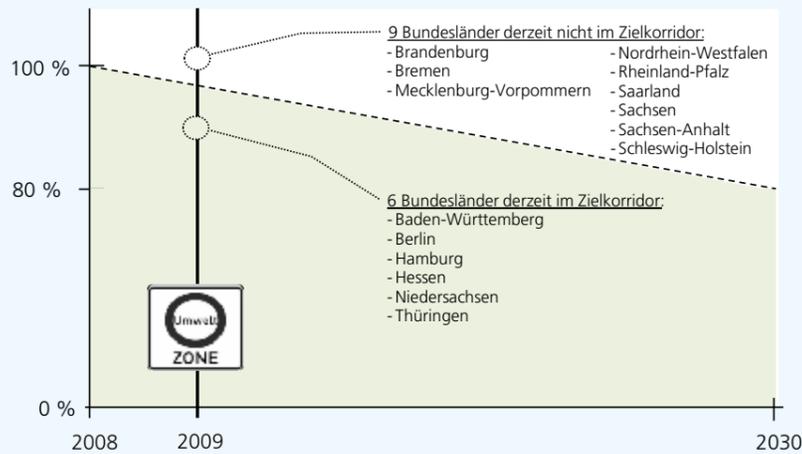
Flächenverbrauch

Ziel der Bundesregierung: Maximal 30 Hektar pro Tag bis 2020



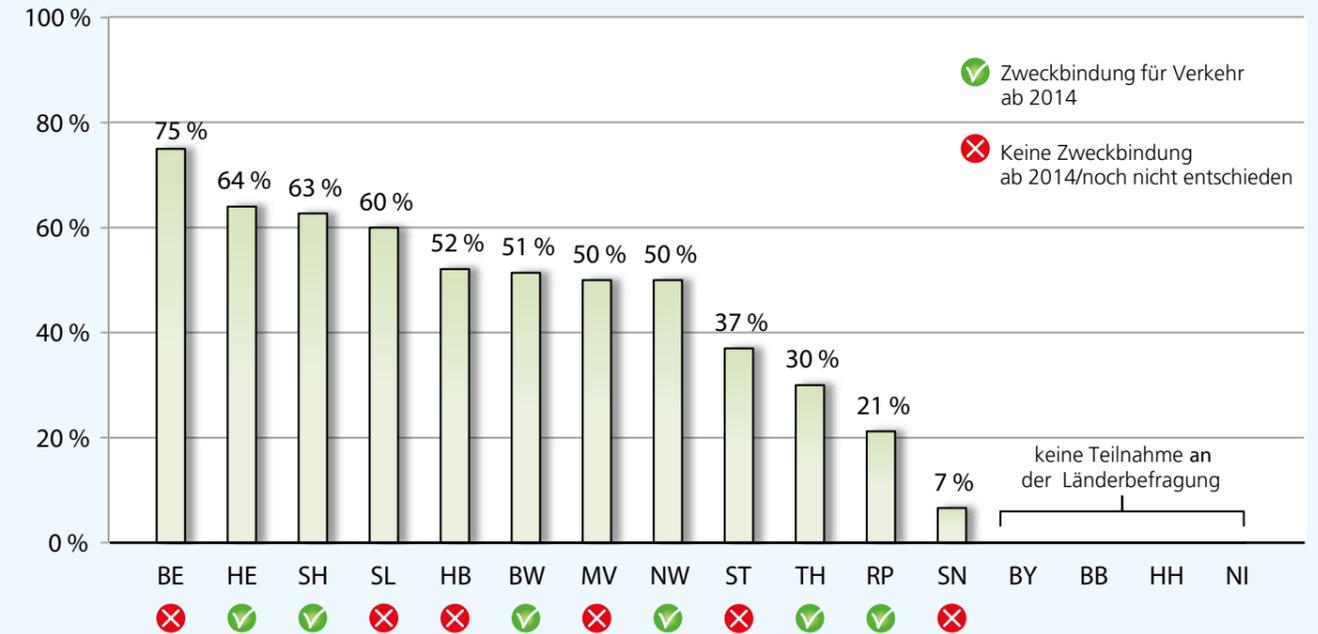
Klimaschutz

Ziel der EU: 20 Prozent weniger Treibhausgasemissionen im Verkehr bis 2030



Bayern: Keine Veröffentlichung von CO₂-Emissionen nach der Verursacherbilanz.

Welchen Anteil der Bundesmittel zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse investieren die Länder 2013 in den Umweltverbund?



Quelle: Allianz pro Schiene. Befragung der Landesverkehrsministerien im Rahmen des Bundesländerindex Mobilität. Befragungszeitraum März bis Juni 2013.

Die Allianz pro Schiene e.V.

Die Allianz pro Schiene ist das Bündnis in Deutschland zur Förderung und Verbesserung des umweltfreundlichen und sicheren Schienenverkehrs. In dem Bündnis haben sich 20 Non-Profit-Organisationen zusammengeschlossen, sie vertreten insgesamt mehr als 2,5 Millionen Einzelmitglieder. Unterstützt wird das Schienenbündnis von mehr als 120 Unternehmen der Bahnbranche.

www.allianz-pro-schiene.de

Weitere Ergebnisse finden Sie auf
www.bundeslaenderindex-mobilitaet.de

