



Bundesländerindex Mobilität 2014/2015

Statistik und Politik:
Ein Nachhaltigkeitsranking

Ein Projekt der:



Wissenschaftliche
Begleitung:



Gefördert vom:



Vorwort 3

Einleitung 4

Es geht voran! 4

Fragen und Antworten 6

Gesamtergebnis 7

Ergebnisse der Themenbereiche 8

Länderporträts 16

Baden-Württemberg (3): Ein Abo auf die Bronzemedaille 16

Bayern (15): Versteckspiel bei den Klimagasen. 18

Berlin (1): Die Hauptstadt ist der Primus 20

Brandenburg (9): Leise bis ins Mark 22

Bremen (7): Ein Hoch auf die Hansestadt 24

Hamburg (16): Zeit zum Umsteuern! 26

Hessen (6): Im Zeichen des Flughafens 28

Mecklenburg-Vorpommern (14): Verkehr frisst Fläche 30

Niedersachsen (8): Viel gute Luft 32

Nordrhein-Westfalen (4): Vision Zero beim Straßenverkehr 34

Rheinland-Pfalz (5): Die Dynamik stimmt 36

Saarland (13): Vorzeigbare Klimabilanz 38

Sachsen (11): Verkehrswende steht noch aus 40

Sachsen-Anhalt (12): Endstation Nachhaltigkeit noch weit 42

Schleswig-Holstein (10): Solides Mittelfeld. 44

Thüringen (2): Deutscher Meister bei der Sicherheit 46

Herausgeber:

Allianz pro Schiene e.V.
 Reinhardtstraße 31, 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, Helge Zobel
 Wissenschaftliche Begleitung: Prof. Dr. Wolfgang Stölzle, Lehrstuhl für Logistikmanagement Universität St.Gallen
 Kooperationspartner: Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. (DVR)
 Gestaltung und Grafiken: Luecken-Design.de
 Titel: iStockphoto.com/visualgo, bearb. Luecken-Design
 Foto-Redaktion: Helge Zobel

V.i.S.d.P.: Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene e.V.
 Gefördert vom Fonds zur sozialen Sicherung für Arbeitnehmer der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V

Liebe Leserinnen und Leser,

zur Elektromobilität gehört mehr als die E-Auto-Förderung. Und nachhaltige Mobilität ist mehr als Bahnfahren. Nachhaltige Mobilität ist komplex und schwer zu fassen. Personen- und Güterverkehr ökonomisch, ökologisch und sozial in Einklang zu bringen, ist eine große, aber drängende Herausforderung, der sich viele Bundesländer nur zögerlich stellen. Umso mehr erfüllt es uns mit Zuversicht, dass wir mit inhaltlicher Unterstützung der Bundesländer nunmehr die dritte Auflage unseres „Bundesländerindex Mobilität“ vorlegen können.

Inhaltlich und optisch gibt es einige Neuerungen: Die Nachhaltigkeitsindikatoren für den Bundesländervergleich haben wir thematisch gestrafft. Aus dem Nachhaltigkeitsdreieck (Ökonomie, Ökologie, Soziales) kristallisieren sich jetzt acht Themenbereiche heraus, für die belastbare Daten auf Bundesländerebene vorliegen. Natürlich ist das gestraffte Bundesländerranking nicht mehr ohne weiteres mit den Vorjahresrankings vergleichbar: Ein Manko, das wir in Kauf genommen haben, um die mächtigen Datensätze hinter dem Index besser konsumierbar zu machen.

Wie die außerordentlich große Resonanz zeigt, sind wir auf dem richtigen Weg: Auszeichnung durch den Nachhaltigkeitsrat der Bundesregierung, intensive Diskussionen in den Arbeitsgremien der Verkehrsministerkonferenzen der Länder, Stolz und große Freude bei den ausgezeichneten Bundesländern, ein breites Medienecho. Wir bleiben dran: die Diskussion um nachhaltige Mobilität gehört endlich auf die politische Tagesordnung, bundesweit.

Viel Freude und Inspiration bei der Lektüre wünschen

Dirk Flege
 Geschäftsführer

Martin Roggermann
 Projektleiter



Martin Roggermann



Dirk Flege

Es geht voran!

Wenn es um die großen Zukunftsfragen der Gesellschaft geht, sitzt die deutsche Verkehrspolitik noch immer am Katzentisch. Viele Politiker stellen den Verkehr als Naturereignis dar, das es im besten Falle zu bewältigen gilt. In den drei Jahren seines Bestehens wirbt der Bundesländerindex Mobilität um eine andere Sichtweise: Danach ist der Verkehr vor allem eine politische Aufgabe, die von den Regierungen unterschiedlich energisch und unterschiedlich erfolgreich wahrgenommen wird.

Natürlich zielt ein solcher Ländervergleich ins verkehrspolitisch Eingemachte: Wo in Deutschland leiden die Bürger am wenigsten unter Verkehrslärm? In welchen Bahnhöfen fühlen sie sich am sichersten? Was planen Länder mit vielen Verkehrstoten gegen die hohen Opferzahlen? Welche Regierungen sind besonders ehrgeizig in Richtung „nachhaltige Mobilität“ unterwegs?

Für solche Fragen stellt der Index einen Rahmen dar, der die mobilitätsrelevante Statistik einbezieht

und die verkehrspolitischen Weichenstellungen in allen 16 Bundesländern abfragt.

Damit das Länderranking auch die gebührende Seriosität auf die Waage bringt, hat sich die Allianz pro Schiene 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 ein Sammelbecken für Zielkonflikte. So bringt es auch der parlamentarische Beirat für die nachhaltige Entwicklung des 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 in den Ministerien der Länder und mit regionalen Verbänden. Dieser Entwicklungsprozess war für die Macher des Indexes wichtig. Das lernende System hat aber auch einen Nachteil: Durch die Änderungen ist der Index nicht mehr direkt mit dem des Vorjahres vergleichbar.

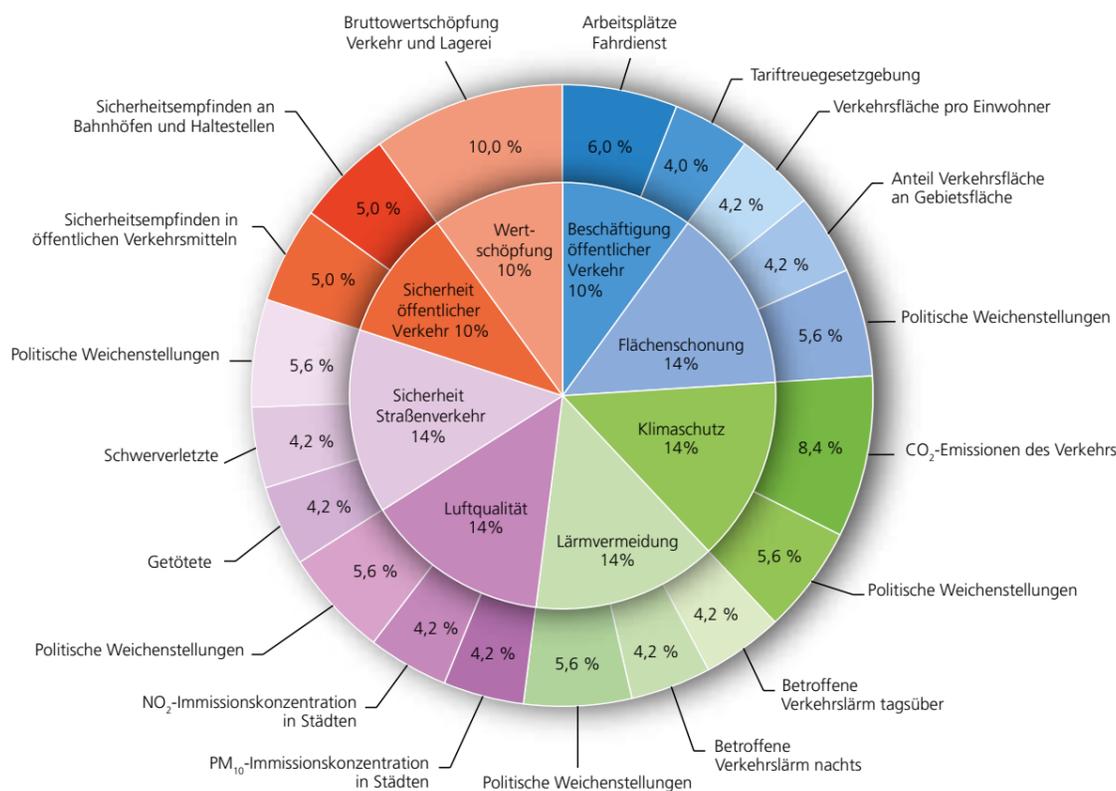
Neu ist die nach acht Themenbereichen geordnete Grundstruktur des Ländervergleichs: Statistische Daten und verkehrspolitische Weichenstellungen fließen für das Endergebnis eines Themenbereichs zusammen. So berücksichtigt beispielsweise die Wertung im Bereich Klimaschutz sowohl die CO₂-Emissionen des Verkehrs und deren Entwicklung als auch die Klimaschutzziele der Landespolitik. Wie in den vergangenen Jahren haben wir dazu eine Befragung der Landesverkehrsministerien durchgeführt: 13 Bundesländer haben die Chance genutzt und ihre Ziele in der Verkehrspolitik dargelegt.

Natürlich fragen wir uns im Jahr drei des Indexes, ob unsere Arbeit die verkehrspolitische Landschaft verändert hat. Ermutigung ziehen wir aus einem Beschluss der Konferenz der Länderverkehrsminister vom November 2013. Dort heißt es mit der gebotenen ministerialen Präzision:

„Die Verkehrsministerkonferenz begrüßt, dass der Nachhaltigkeitsansatz in der Mobilitäts- und Verkehrspolitik der Länder einen zentralen Stellenwert einnimmt. In einigen Ländern werden die Nachhaltigkeitsstrategien bereits verstärkt durch Nachhaltigkeitsindikatoren ergänzt.“

Was das bedeutet? Ganz einfach: Es geht voran.

So fließen die Einzelindikatoren in das Gesamtergebnis ein:



Lob und Preis vom Rat für Nachhaltige Entwicklung

Der von der Bundesregierung eingesetzte Nachhaltigkeitsrat hat den Bundesländerindex Mobilität im Jahr 2013 ausgezeichnet. Der Ländervergleich ist unter den drei prämierten Verkehrsprojekten das einzige mit bundesweiter Reichweite.



Ausgezeichnet durch den NACHHALTIGKEITSRAT

Mit an Bord: Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) ist 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“.



Fragen und Antworten

Welche Daten gehen in den Index ein?

Im Index wird nicht nur gewertet, wie ein Land derzeit statistisch abschneidet, z. B. wie viele Verkehrstopfer es gibt, sondern auch, welche Ziele sich die Landespolitik gesetzt hat, um die Situation zu verbessern (z. B.

Verkehrssicherheitsziel). Beides geht in das Ergebnis ein. So besteht beispielsweise der Themenbereich Sicherheit Straßenverkehr aus statistischen Daten (60 Prozent) und aus verkehrspolitischen Weichenstellungen (40 Prozent).

Kann man Verkehr gestalten?

Der Bundesländerindex Mobilität arbeitet heraus, dass Verkehr kein naturgesetzliches Ereignis, sondern eine Aufgabe der Politik ist. Neben der Bundesregierung und den Kommunen haben die Bundesländer nennenswerten Einfluss auf die Gestaltung der Verkehrs-

politik 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.

Welchen Einfluss hat die Politik?

Ob ein Land im Index gut abschneidet, kann die Landesregierung nur zum Teil beeinflussen. Viele Entwicklungen sind nur langfristig zu verändern, es gibt verschiedene Ausgangslagen und unterschiedliche Herausforderungen. So führt bei einigen Ländern viel Verkehr zu positiven Effekten, z. B. bei der Wertschöp-

fung. Zugleich leiden dieselben Länder aber auch unter den negativen Folgen, wie etwa höheren CO₂-Emissionen. Dennoch hat jedes Land es selbst in der Hand, sich konkrete Ziele zu setzen und nachvollziehbar festzuschreiben. Denn nur wer sich Ziele setzt, kann auch welche erreichen.

Sind Stadtstaaten oder Flächenländer im Vorteil?

Die Bundesländer unterscheiden sich durch eine Reihe von Besonderheiten. So haben Flächenländer wegen der vielen Landstraßen und Alleen Sicherheitsnachteile gegenüber den Stadtstaaten. Stadtstaaten punkten zwar bei der einwohnerbezogenen Flächeninanspruchnahme, beim Lärm liegen sie aber weit hinten. Und auch bei den Luftschadstoffen schneiden sie relativ

schlecht ab. Darüber hinaus gibt es eine Reihe weiterer regionaler Gegebenheiten – das sind etwa Großflughäfen, Seehäfen oder Transittrassen. Bei der Erarbeitung des Bundesländerindex waren wir uns dieser Herausforderung bewusst. Das Ergebnis zeigt aber, dass der Bundesländerindex keine Länder mit besonderen Charakteristika bevorteilt.

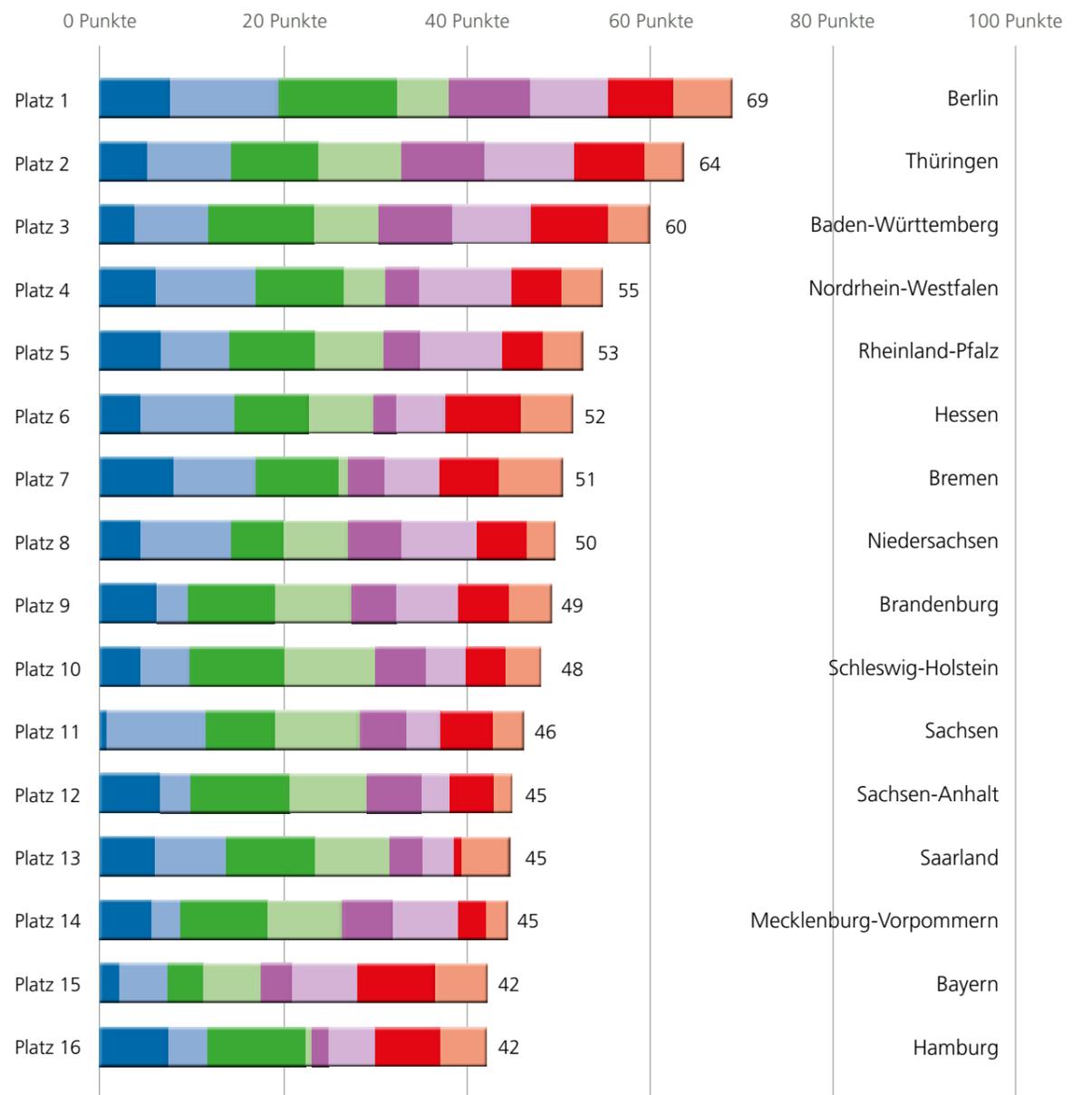
Wird der Zustand der Infrastruktur berücksichtigt?

Bundesländerscharfe Daten zum Zustand der Verkehrsinfrastruktur sind derzeit nicht vorhanden. Deshalb kann der kaum nachhaltige Umgang mit der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland, der gerade die öffentlichen Debatten befeuert, nicht in den Index eingehen.

Gesamtergebnis

Mit Berlin, Thüringen 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. Nordrhein-Westfalen und Rheinland-Pfalz komplettieren die Spitzengruppe. Bayern (Rang 15)

nahm nicht an der Länderbefragung teil und verzichtet nach wie vor darauf, CO₂-Daten zu veröffentlichen. Auch Sachsen (Rang 11) und Niedersachsen (Rang 8) vergeben die Chance, ihre politischen Ziele selbst darzulegen.



100 = bestmögliches Ergebnis im Ländervergleich

■ Beschäftigung öffentl. Verkehr ■ Klimaschutz ■ Luftqualität ■ Sicherheit öffentl. Verkehr
 ■ Flächenschonung ■ Lärmvermeidung ■ Sicherheit Straßenverkehr ■ Wertschöpfung

Beschäftigung öffentlicher Verkehr

Nach dem reinen Kostenkalkül ist die Sache klar: Je geringer die Personalkosten im öffentlichen Verkehr, desto besser erscheint die Bilanz. Aus der Fahrgastsicht sieht die Sache anders aus: Repräsentative Umfragen zeigen, dass ansprechbares Personal das Sicherheitsempfinden der Reisenden wesentlich erhöht. Daher ist auch mehr Personal politisch gewollt. Wie viele Zugbegleiter etwa im Schienenpersonen-nahverkehr eingesetzt werden, entscheiden nicht die Bahnen, sondern die Landespolitik, die den Regionalverkehr über Verkehrsverbünde bestellt. Deshalb eignet sich die Zahl, wie viele Beschäftigte in einem Bundesland je Einwohner für den Service der Fahrgäste sorgen, als Nachhaltigkeitsindikator.

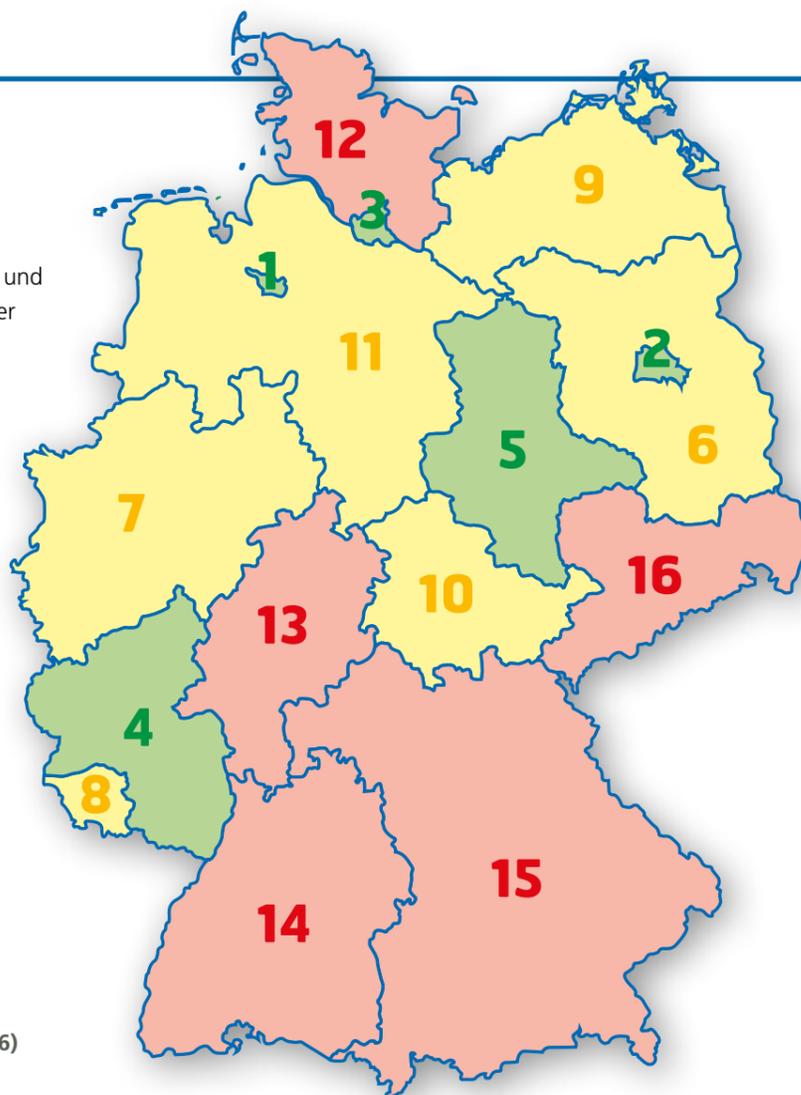
Zugbegleiter, Sicherheitspersonal und Servicepersonal tragen dazu bei, dass der öffentliche Verkehr attraktiver wird und weitere Fahrgäste gewinnt. Dadurch entwickelt sich der Mobilitätsbereich insgesamt nachhaltiger. Als verkehrspolitische Weichenstellung berücksichtigen wir im Bereich der Beschäftigung die Tariftruggesetzgebung für den öffentlichen Verkehr. Denn Arbeitsplatzsicherheit und verlässliche Bedingungen für die Beschäftigten sind Teil der sozialen Säule der Nachhaltigkeit.

Einzelindikatoren:

- Arbeitsplätze Fahrdienst Busse und Bahnen pro 100.000 Einwohner
- Tariftruggesetzgebung im öffentlichen Verkehr



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)



Flächenschonung

Dass Fläche eine knappe, schützenswerte Ressource ist, hat die breite öffentliche Wahrnehmung kaum erreicht. Dabei werden in Deutschland Tag für Tag rund 74 Hektar zersiedelt, zerschnitten oder asphaltiert. Fast 40 Prozent davon braucht der Verkehr. Unter diesen gewaltigen Einschnitten leidet die Lebensqualität, Pflanzen und Tiere verlieren ihren natürlichen Lebensraum.

Flächeninanspruchnahme hat außerdem oft weitere unerwünschte Folgen: die Siedlungsdichte nimmt ab, das Verkehrsaufkommen nimmt zu, der Energieverbrauch steigt und ein teurer Ausbau von Infrastruktur wird nötig.

Hinzu kommen Umweltprobleme: Etwa dass Verkehrsflächen meist versiegelt sind, was das Regenwasser hindert, in den Boden einzudringen und dort zu versickern.

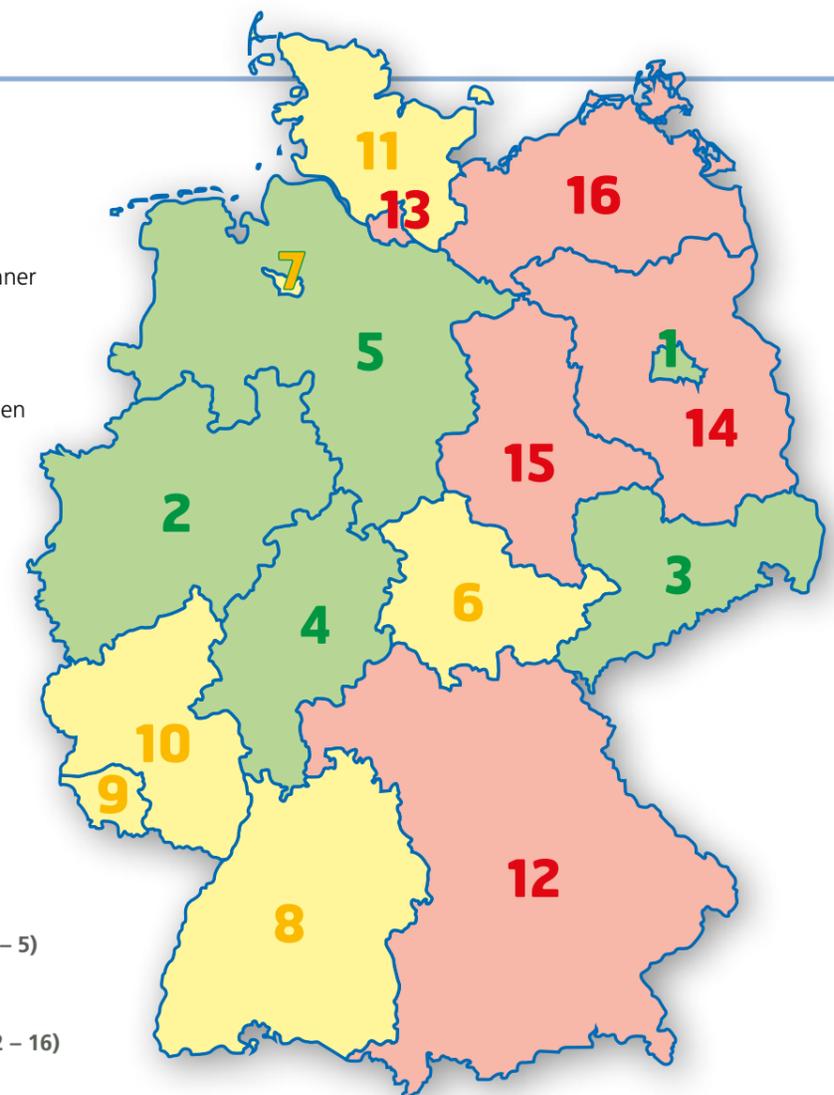
Die Bundesregierung hat sich in ihrer Nachhaltigkeitsstrategie zum Ziel gesetzt, den Flächenverbrauch bis zum Jahr 2020 auf täglich 30 Hektar zu reduzieren. Damit Deutschland dieses Ziel erreichen kann, müssen die Bundesländer ihren Beitrag leisten.

Einzelindikatoren:

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



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)



Klimaschutz

Der Klimawandel ist ein ernstes Problem, dem sich die Menschheit stellen muss. Seit Mitte des 18. Jahrhunderts hat sich die Konzentration von Kohlendioxid in der Atmosphäre um 39 Prozent erhöht. Das Klimagas wird durch die massenhafte Verbrennung fossiler Energieträger freigesetzt. Einer der zentralen CO₂-Verursacher ist der Verkehrssektor – in Europa ist er (einschließlich des internationalen Luft- und Seeverkehrs) für rund ein Viertel der gesamten Treibhausgas-Emissionen verantwortlich. Doch während europäische Haushalte, Energie-Erzeuger und Industrie seit 1990 deutliche Rückgänge der Treibhausgas-emissionen verbuchen konnten, erhöhte sich der Ausstoß im Verkehrssektor um mehr als 20 Prozent.

In Deutschland gehen rund ein Fünftel der CO₂-Emissionen allein auf das Konto des Verkehrs. Der Verkehr bleibt also ein Klimasorgenkind.

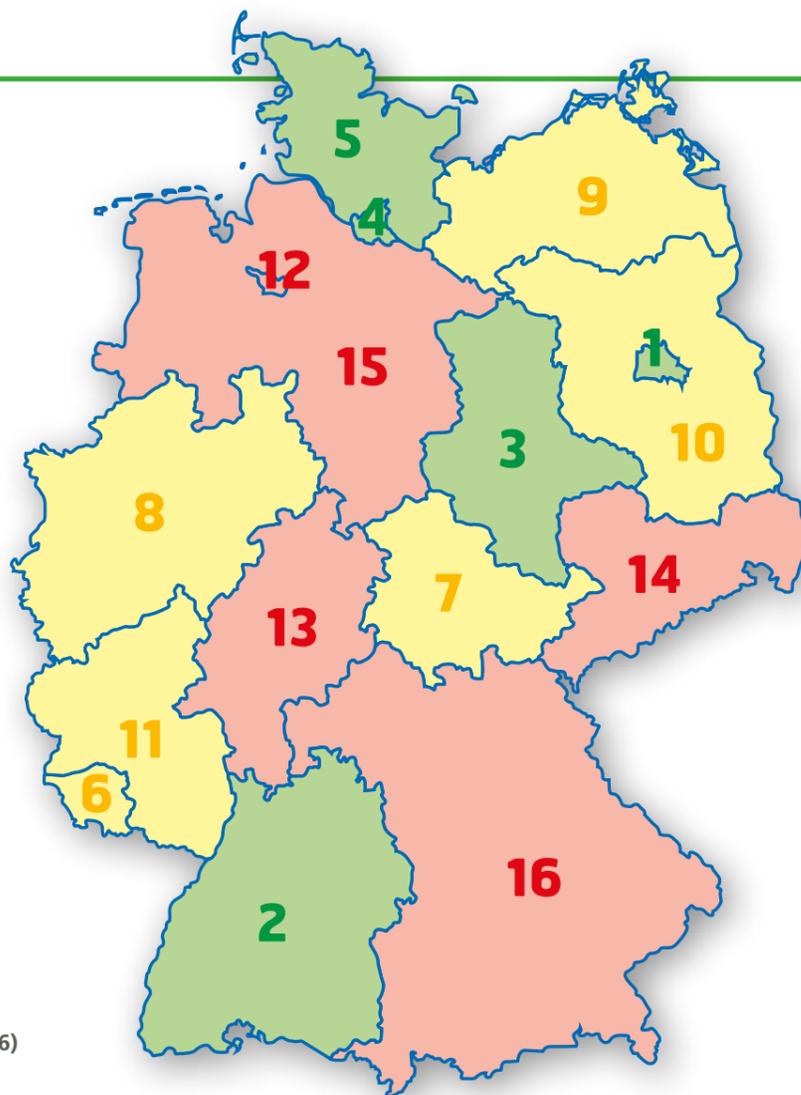
Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die gesamten CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 um 40 Prozent unter das Niveau von 1990 zu senken. Ein konkretes Klimaschutzziel für den Verkehr hat sich die EU gesetzt, so sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen bis 2030 um 20 Prozent unter den Stand von 2008 sinken. Neben den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen bewerten wir, ob ein Bundesland dem Verkehrssektor eigene Klimaschutzziele setzt und damit Fortschritte in diesem besonders rückständigen Bereich anstößt.

Einzelindikatoren:

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



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)



Lärmvermeidung

Lärm ist lästig und macht krank: Studien belegen eine erhöhte Schlaganfall-Gefahr bei Personen, die ständigem Verkehrslärm ausgesetzt sind. Als besonders störend empfinden die Deutschen den Straßenverkehrslärm. Platz zwei der Belästigungs-Rangfolge belegen startende und landende Flugzeuge, der dritte Platz geht an die liebe Nachbarschaft. Das sind die Ergebnisse einer im April 2011 veröffentlichten Lärmumfrage des Umweltbundesamtes (UBA), an der sich rund 70.000 Menschen beteiligt haben. Auch Schienenlärm wird von zahlreichen Befragten genannt. Der Verkehrssektor bleibt mit Straßen-, Flug- und Schienenlärm zusammengenommen der unrühmliche Spitzenreiter in Sachen Lärmbelastung – noch vor Industrie und Gewerbelärm.

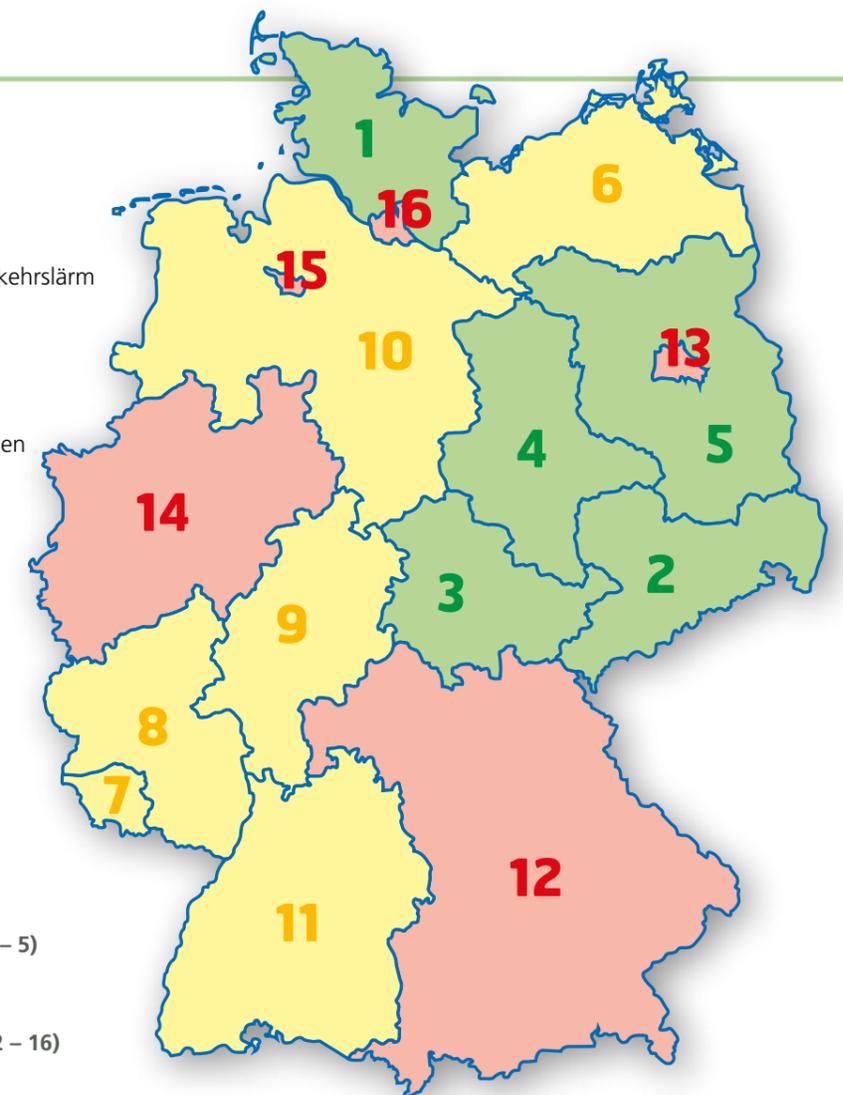
Die Bundesregierung hat sich das Ziel gesetzt, die Lärmbelastung bis zum Jahr 2020 wesentlich zu reduzieren. Ausgehend von 2008 soll die Belästigung durch Lärm im Flugverkehr um 20 Prozent, im Straßen- und Binnenschiffsverkehr um 30 Prozent und im Schienenverkehr um 50 Prozent reduziert werden. Gleichzeitig sieht das Bundesimmissionsschutzgesetz vor, dass beim Überschreiten von Lärmgrenzwerten Lärmaktionspläne aufgestellt werden müssen. Für das Nachhaltigkeitsranking betrachten wir für jedes Bundesland, wie viele Menschen in gesundheitsgefährdendem Ausmaß von Verkehrslärm betroffen sind und welche Lärmschutzziele die Landesregierungen verfolgen.

Einzelindikatoren:

- Anteil Betroffener von Verkehrslärm tagsüber
- Anteil Betroffener von Verkehrslärm nachts
- Politische Weichenstellungen zur Lärmvermeidung



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)



Luftqualität

Verschmutzte Luft ist ein Umweltproblem, das die Menschen besonders in Großstädten schon seit Jahrzehnten plagt. Die Wirkungen vieler Luftschadstoffe spürt man am eigenen Leib: Schadstoffe wie Stickoxide (NO_x), Staub- und Rußpartikel oder Schwefeldioxid (SO₂) erhöhen das Risiko für Atemwegserkrankungen und verstärken Allergien, Rußpartikel wirken krebserregend.

Luftschadstoffe entstehen bei der Verbrennung fossiler Energieträger: Der Verkehrssektor spielt also auch bei der Schadstoff-Emission eine entscheidende Rolle. Allerdings hat sich in den letzten Jahren vieles zum Besseren verändert: EU-weit konnten die Luftschadstoffe des Verkehrs seit 1990 deutlich reduziert werden.

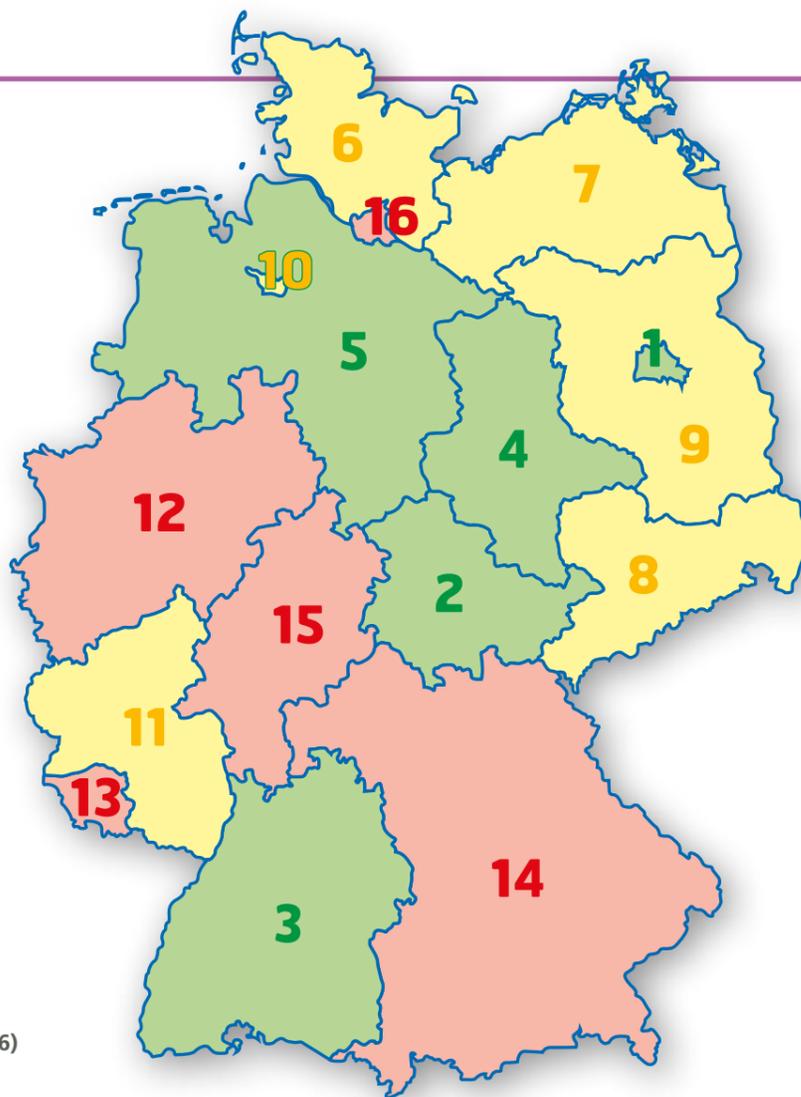
Die EU strebt an, ausgehend vom Jahr 2000, die NO_x-Emissionen um 60 Prozent und die Feinstaub-Emissionen (PM_{2,5}) um 59 Prozent zu senken – beide Ziele sollen bis zum Jahr 2020 erreicht werden. Die Bundesimmissionschutzverordnung sieht vor, dass – bei Überschreiten der Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe – Luftreinhaltepläne aufgestellt werden müssen. Für den Nachhaltigkeitsindex betrachten wir die Luftschadstoffkonzentration in den Städten und werten auch die individuellen Ziele der Landesregierungen für eine bessere Luftqualität.

Einzelindikatoren:

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



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)



Sicherheit Straßenverkehr

Derzeit sterben in Deutschland etwa 3600 Menschen im Straßenverkehr, mehr als 66.000 sind 2013 schwer verletzt worden. Die vergangenen Jahrzehnte haben im Kampf gegen die hohen Opferzahlen auf der Straße bereits spürbare Erfolge gebracht, doch für eine Entwarnung ist es noch zu früh.

Die Bundesregierung möchte die Opferzahlen weiter senken und hat sich dazu ein konkretes Ziel gesetzt: Danach soll die Zahl der Verkehrstoten im Zeitraum von 2010 bis 2020 um 40 Prozent sinken. Gleichzeitig soll die Zahl der Schwerverletzten kontinuierlich abnehmen. Für unseren Index betrachten wir die Opferzahlen für jedes Bundesland und werfen auch einen Blick auf die Entwicklung.

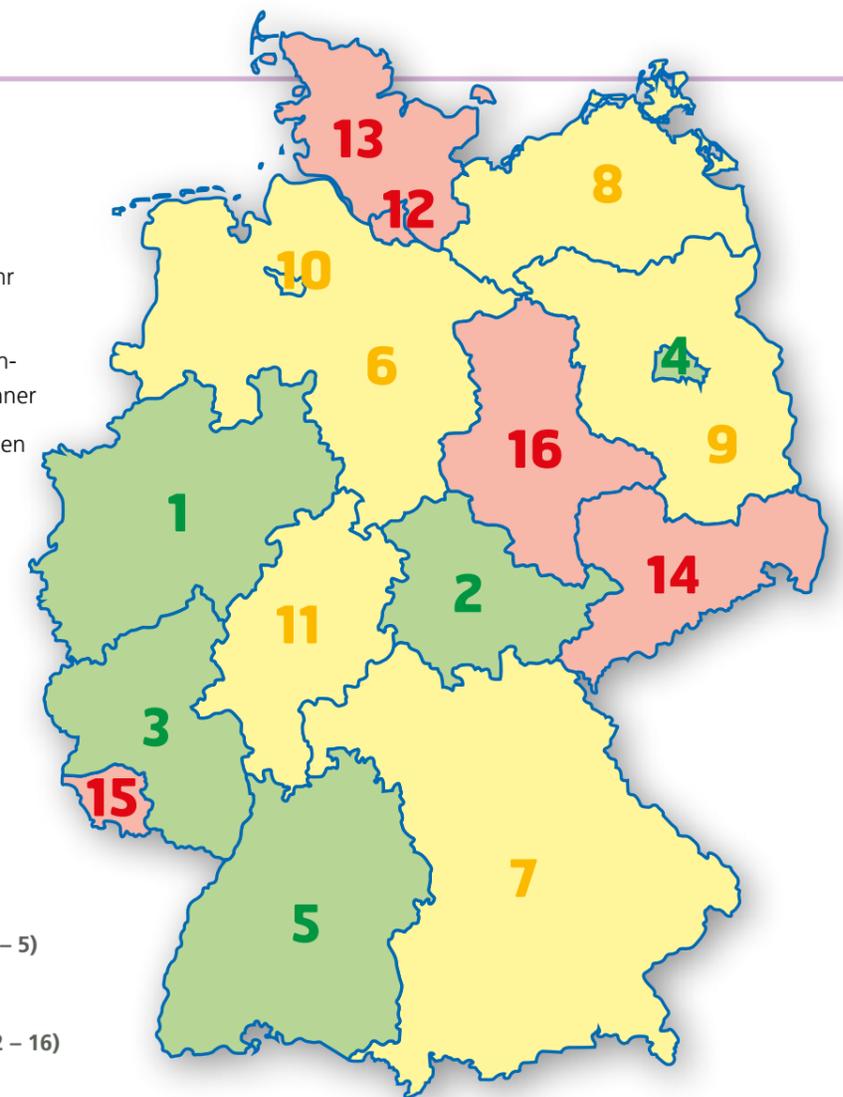
Dabei gibt es von Land zu Land Unterschiede: Während einige Bundesländer die Verkehrssicherheit abstrakt verbessern wollen, verschreiben sich andere Landesregierungen bereits konkrete Minderungsziele für Verkehrstopfer und die Vision Zero.

Einzelindikatoren:

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



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)



Sicherheit öffentlicher Verkehr

Neben dem objektiven Unfallrisiko lässt sich auch das subjektive Sicherheitsempfinden der Reisenden untersuchen. Wenn die Sorge vor Übergriffen oder Belästigungen an Bahnhöfen, Haltestellen oder in den Fahrzeugen niedrig ist, nutzen mehr Menschen den öffentlichen Verkehr. Um das Sicherheitsgefühl der Fahrgäste in Bussen und Bahnen sowie an Haltestellen und auf Bahnhöfen in Erfahrung zu bringen, geben wir regelmäßig repräsentative Umfragen in Auftrag.

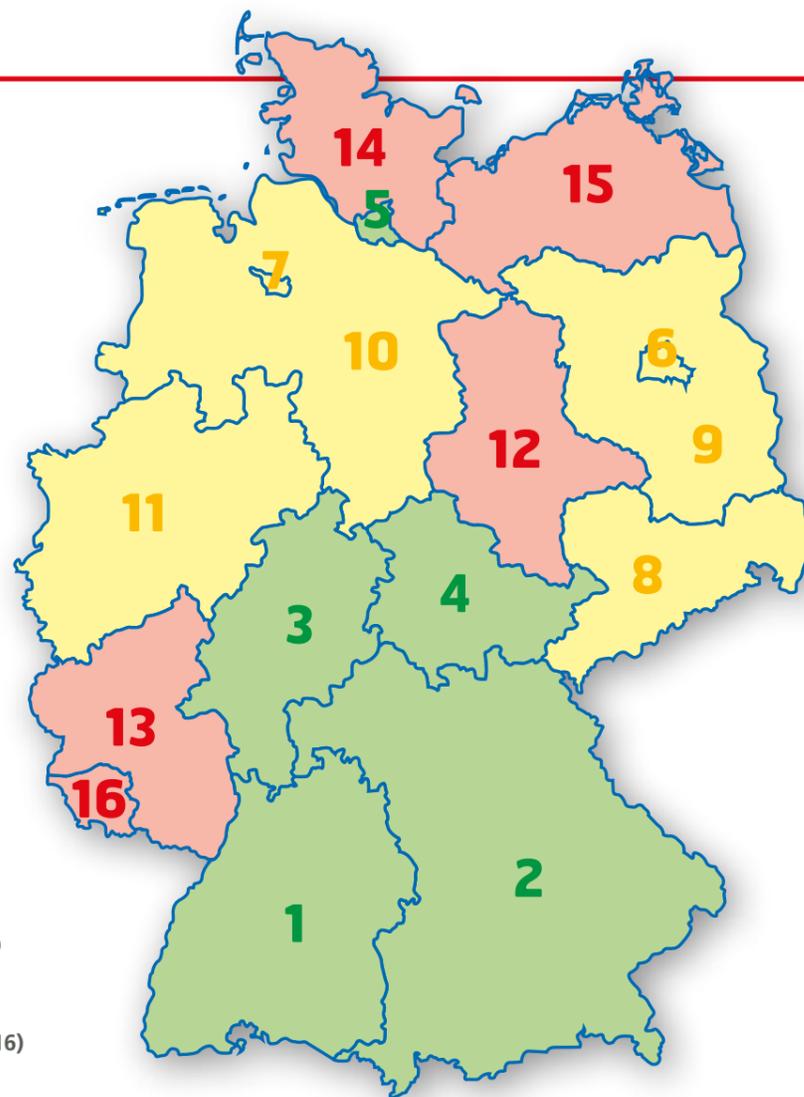
Bei der Unfallsicherheit hat der öffentliche Verkehr im Vergleich zum Pkw die Nase vorn. Das statistische Risiko, während einer Reise in Bus oder Bahn durch einen Verkehrsunfall zu verunglücken, ist deutlich geringer als bei Fahrten mit dem Auto.

Einzelindikatoren:

- Sicherheitsempfinden in öffentlichen Verkehrsmitteln
- Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen und Haltestellen



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)



Wertschöpfung

Natürlich verursacht der Verkehr nicht nur Lasten, wie es die Umweltindikatoren leicht nahelegen könnten. Um den Nutzen zu messen, den der Verkehr in einer Gesellschaft stiftet, bietet sich neben sozialen Indikatoren vor allem die Ökonomie an. Verkehr ermöglicht Mobilität von Personen und Gütern und trägt damit auch wesentlich zur gesamtwirtschaftlichen Wertschöpfung bei.

Für die deutsche Verkehrswirtschaft lässt sich die Summe genau beziffern: Im Jahr 2010 hatte sie einen Umfang von 88 Milliarden Euro, was einem Anteil von 3,9 Prozent der deutschen Bruttowertschöpfung insgesamt entspricht.

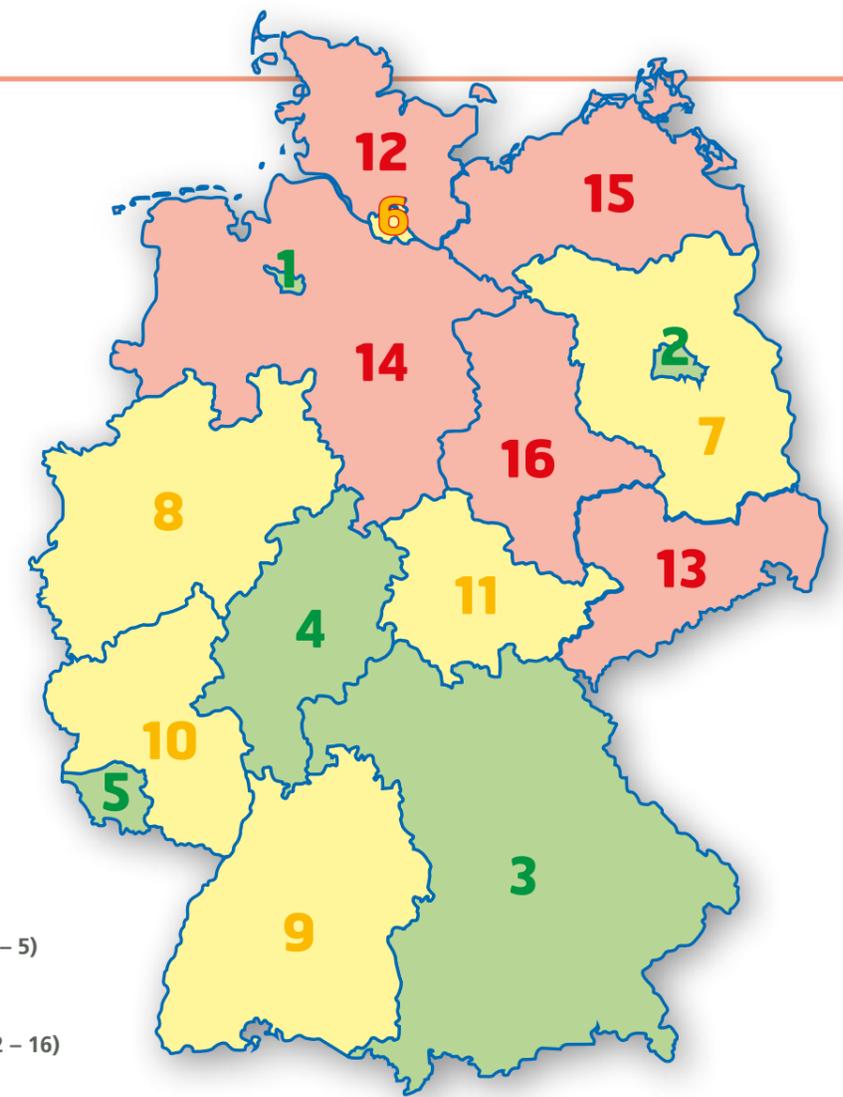
Darunter zählen Verkehrsdienstleistungen wie der Betrieb von Bahnhöfen, Flughäfen oder Häfen, aber auch Frachturnschlag und Verkehrsvermittlung. Als Indikator für einen Nachhaltigkeitsindex eignet sich die Wertschöpfung auch deshalb, weil die Verkehrswirtschaft besonders sensibel auf Wirtschaftskrisen reagiert. So wuchs die deutsche Verkehrswirtschaft von 1999 bis zum Vorkrisenjahr 2008 mit einem Plus von 26 Prozent stärker als die anderen Bereiche. In der Krise schrumpfte die Verkehrswirtschaft stärker und erholte sich danach langsamer als die Wertschöpfung in Deutschland insgesamt.

Einzelindikatoren:

- Bruttowertschöpfung Verkehr und Lagerei pro Erwerbstätigem



- Spitzengruppe (Plätze 1 – 5)
- Mittelfeld (Plätze 6 – 11)
- Schlussgruppe (Plätze 12 – 16)





Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	14
Flächenschonung	8
Klimaschutz	2
Lärmvermeidung	11
Luftqualität	3
Sicherheit öffentlicher Verkehr	1
Sicherheit Straßenverkehr	5
Wertschöpfung	9

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Baden-Württemberg (Platz 3 – 60 Pkt.)

Ein Abo auf die Bronzemedaille

Nachhaltige Mobilität hat im Musterländle Vorfahrt: Mit Rang drei im Ländervergleich ist Baden-Württemberg auch in diesem Jahr ganz vorne mit dabei. Besonders bei Klimaschutz, Luftqualität und Verkehrssicherheit sticht das Land hervor. Und auch für die Zukunft haben die Verkehrspolitiker in Stuttgart ehrgeizige Ziele.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Klimaschutz: CO₂-Werte sinken

Der Verkehr ist das Klimasorgenkind Nummer eins in Europa. In Baden-Württemberg gingen im Jahr 2006 immerhin 2,1 Tonnen CO₂ auf das Konto des Verkehrssektors. Laut der aktuellsten Statistik für 2011 blieb der Wert konstant. So soll es aber nicht weitergehen: Baden-Württemberg ist eines der wenigen Bundesländer mit einem konkreten CO₂-Minderungsziel für den Verkehr. Ausgehend vom Jahr 1990 will die Stuttgarter Landesregierung bis 2020 25 Prozent der CO₂-Emissionen des Verkehrs einsparen. Dieses Ziel ist im Energie- und Klimaschutzkonzept festgeschrieben.

Hohes Sicherheitsgefühl im öffentlichen Verkehr

Angst kann ein Grund sein, warum Reisende den öffentlichen Verkehr meiden. In Baden-Württemberg fürchten sich vergleichsweise wenige Menschen in Bussen, Bahnen oder auf Bahnhöfen. Laut Forsa fühlten sich im Jahr 2014 stattliche 94 Prozent der Reisenden in den Zügen des Landes sicher. 2012 waren es 89 Prozent gewesen. Noch deutlicher der Aufwärtstrend auf Bahnhöfen und an Haltestellen: Hier fühlten sich 76 Prozent der Baden-Württemberger sicher, was einem Plus von 16 Prozentpunkten seit 2012 entspricht. Im Ländervergleich erreichte Baden-Württemberg damit Bestnoten, sowohl beim Status quo als auch bei der Entwicklung.

Luftreinhalteziele

Baden-Württemberg gehört zu den wenigen Ländern, die sich quantitative Ziele zur Verbesserung der Luftqualität gesteckt haben – 30 Prozent weniger Feinstaub-Emissionen und 45 Prozent weniger Stickstoffoxid-Emissionen von 2000 bis 2020 will die Landesregierung erreichen. Gleichzeitig ist dieser Vorstoß auch nötig. Bei den Jahresmittelwerten der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration in den Städten kam Baden-Württemberg 2013 nur in die Schlussgruppe der Länder. Bei der Feinstaub-Immissionskonzentration sah es besser aus.

Beschäftigung im Fahrdienst gesunken

Reisende im öffentlichen Verkehr wünschen sich Personal. Gemessen daran sind Pendler in Baden-Württemberg nicht verwöhnt. Im Jahr 2012 arbeiteten pro 100.000 Einwohner 76 Menschen im Fahrdienst des öffentlichen Verkehrs – das reichte noch für einen Platz im Mittelfeld der Länder. Zudem sind die Zahlen rückläufig: 2010 waren es noch 81 Mitarbeiter, die Verkehrsmittel fuhren und den Reisenden mit Rat und Tat zur Seite standen.

Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

Eines der wenigen Länder mit quantitativen Zielen zur Verbesserung der **Luftqualität**: 30 % weniger Feinstaub-Emission, 45 % weniger Stickstoffoxid-Emission (2000 – 2020).

Verkehrsspezifisches **Klimaschutzziel**: 25 % weniger CO₂ im Verkehr (1990 – 2020)

Ambitionierte **Verkehrssicherheits**-programmatische nachvollziehbar festgeschrieben: 40 % weniger Getötete im Straßenverkehr (2010 – 2020). Langfristig: Vision Zero (Straßenverkehr ohne Getötete und Schwerverletzte)

60 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)

Schwächen

Wie in vielen Bundesländern kein landesweites **Lärmschutzziel**, das über die gesetzlichen Anforderungen hinausgeht



Hartmut910, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	15
Flächenschonung	12
Klimaschutz	16
Lärmvermeidung	12
Luftqualität	14
Sicherheit öffentlicher Verkehr	2
Sicherheit Straßenverkehr	7
Wertschöpfung	3

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Bayern (Platz 15 – 42 Pkt.)

Versteckspiel bei den Klimagasen

Im Bundesländervergleich zur nachhaltigen Mobilität schneidet Bayern beim Flächenverbrauch, bei der Luftqualität und beim Lärm schlecht ab. Wenig hilfreich ist auch, dass der Freistaat als einziges Bundesland die Verursacherbilanz seiner CO₂-Werte geheim hält. Ein Trost: Beim Sicherheitsgefühl seiner Fahrgäste erreicht Bayern Bestnoten. Wirtschaftlich steht die regionale Verkehrsbranche sehr robust da.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Angstfrei unterwegs

Das Gefühl fährt immer mit, das weiß jeder Pendler. In Bayern ist es ein gutes Gefühl, das mitfährt: 77 Prozent der Reisenden fühlen sich an bayerischen Bahnhöfen und Haltestellen sicher – Bayern ist damit das Zweitbeste aller Bundesländer. Auch die Entwicklung ist beeindruckend: 2012 waren es noch 13 Prozentpunkte weniger, die sich sicher fühlten. In Bussen und Bahnen fahren sogar 96 Prozent der bayerischen Fahrgäste angstfrei mit: Der Spitzenwert im Ländervergleich – und drei Prozentpunkte mehr als noch 2012.

Krise gemeistert – Wertschöpfung robust

Auch die Ökonomie gehört zum Begriff der „nachhaltigen Mobilität“, und hier überzeugt Bayern vor allem mit der Dynamik seiner Entwicklung. Kein anderes Land hat sich bei der Wertschöpfung von Verkehr und Lagerei vom Krisenjahr 2009 (37.900 Euro pro Erwerbstätigem) schneller erholt als Bayern. 2011 erwirtschaftete die Verkehrsbranche schon wieder eine Bruttowertschöpfung von 40.800 Euro pro Erwerbstätigem.

Dicke Luft in den Metropolen

Beim Thema Luftqualität in den Städten gibt es im Freistaat noch reichlich Luft nach oben: Im aktuellsten Jahr 2013 landete Bayern in der Schlussgruppe der Länder. Beim Jahresmittelwert der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration war sogar ein Anstieg im Vergleich zu 2008 zu verzeichnen, während viele andere Bundesländer seitdem eine Verbesserung geschafft haben. Gleichzeitig setzte sich die Landesregierung auch kein Minderungsziel, das die gesetzlich vorgeschriebenen Luftreinhaltepläne der Kommunen flankieren würde. Einige andere Länder tun das bereits.

Tariftreugesetz nicht in Sicht

Wer gleiche Standards für alle Mitarbeiter will, braucht Tariftreugesetze. Bayern ist eines von nur zwei Bundesländern, das sich für seinen öffentlichen Verkehr kein Tariftreugesetz leistet. Auch die Zahl der Beschäftigten im Dienst von Bussen und Bahnen – 73 Beschäftigte pro 100.000 Einwohner – reichten 2012 nur für einen Platz in der Schlussgruppe. Aber die Entwicklung geht zumindest aufwärts: 2010 waren es noch 68 Beschäftigte pro 100.000 Einwohner.

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + **Verkehrssicherheit:** Konkretes Ziel für weniger Getötete im Straßenverkehr: Bis 2020 soll die Zahl der Verkehrstoten um 30 % im Vergleich zum Jahr 2011 sinken. Noch ambitionierter ist der Bund: - 40 % im gleichen Zeitraum

Schwächen

- Eines von nur zwei Bundesländern ohne **Tariftreugesetz** für den öffentlichen Verkehr
- Wenig konkretes Flächensparziel: „**Flächeninanspruchnahme** in Bayern verringern“. Außerdem wie in vielen Bundesländern keine landesweiten **Lärmschutz-** und **Luftreinheitsziele**, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen
- Einziges Bundesland, das keine CO₂-Daten nach der Verursacherbilanz veröffentlicht



Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	2
Flächenschonung	1
Klimaschutz	1
Lärmvermeidung	13
Luftqualität	1
Sicherheit öffentlicher Verkehr	6
Sicherheit Straßenverkehr	4
Wertschöpfung	2

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5) ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11) ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Berlin (Platz 1 – 69 Pkt.)

Die Hauptstadt ist der Primus

Eins mit Sternchen: Das Land Berlin glänzt beim Klimaschutz, geht sparsam mit der Fläche um und setzt sich ehrgeizige Ziele bei der Luftqualität. Unter Verkehrslärm leiden mehr Berliner als Einwohner in anderen Ländern, aber der Senat steuert zumindest mit eigenen Lärmschutzziele in eine bessere Zukunft.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Erfolg bei Klimagasen

Großstädte mit einem gut ausgebauten Nahverkehr können beim Klimagas CO₂ gut auf die Bremse treten. In der neuesten Statistik aus dem Jahr 2011 lagen die pro Kopf CO₂-Emissionen des Verkehrs in Berlin bei 1,5 Tonnen – und waren damit so niedrig wie in keinem anderen Bundesland. Gleichzeitig setzte sich der Senat ein konkretes Minderungsziel für den Verkehr.

Sparsam mit der Fläche

Berlin hat einen geringen Verkehrsflächenbestand pro Kopf und einen großen Anteil der Verkehrsfläche an der Gebietsfläche, was für einen Stadtstaat typisch ist. Positiv: Mit der Umwidmung des Flughafens Tempelhof senkte die Hauptstadt die für Verkehrszwecke verbrauchte Fläche von 136 auf 133 Quadratkilometer.

Mehr Service im öffentlichen Verkehr

2010 kamen auf 100.000 Berliner 155 Beschäftigte in Bussen und Bahnen. 2012 waren es schon 167. Gleichzeitig kann Berlin mit guten Tarifregelungen für die Beschäftigten aufwarten.

Mäßige Luftqualität – gute Minderungsziele

Im Vergleich aller Länder kommt Berlin auf schlechte Werte beim Jahresmittel der Immissionskonzentration von Feinstaub und Stickstoffdioxid. Doch bei der Entwicklung zum Besseren steht die Hauptstadt im Ländervergleich gut da. Der Senat will hier in Zukunft noch mehr aufholen und hat daher ein verkehrsspezifisches Ziel zur Senkung der Luftschadstoffbelastung beschlossen. Damit unterschreitet er die in den EU-Richtlinien enthaltenen Grenzwerte bei Stickstoffdioxid oder Feinstaub um 25 Prozent bis 2025.

Mehr Verkehrssicherheit angepeilt

An konkreten Absichten zur Verbesserung der Verkehrssicherheit mangelt es in Berlin nicht. So hat sich der Senat quantitative Ziele für weniger Unfälle, Verletzte und Getötete gesetzt. Sogar eigene Ziele für Radfahrer und Fußgänger sind festgeschrieben. Abstriche gibt es beim Niveau: Ausgehend von 2008 soll die Zahl der Verkehrstoten bis 2025 um 40 Prozent gesenkt werden. Der Bund ist da ambitionierter, schon 2020 will er 40 Prozent weniger Getötete als noch 2010. Der Ländervergleich zeigt, dass Berlin einwohnerbezogen wenig Verkehrstopfer aufweist. Doch die Entwicklung muss besser werden: 2008 gab es 531 Schwerverletzte pro 1 Million Einwohner, 2013 waren es schon 564.

Rote Laterne beim Lärm

Mit tagsüber 9 Prozent und nachts 11,5 Prozent hat Berlin den höchsten Anteil von Verkehrslärmbetroffenen. Anders als die meisten Länder hat Berlin aber eigene Lärmschutzziele, die den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplan flankieren. Bis 2025 soll es nachts keine Lärmbelastungen oberhalb von 65 dB(A) mehr geben. Für 100.000 Anwohner von Hauptnetzstraßen, die nachts mehr als 60 dB(A) ausgesetzt sind, soll der Lärmpegel ebenfalls sinken. Straßenbahnen sollen nachts nicht lauter als 55 dB(A) sein.



Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- Konkrete Ziele für die Minderung von **Verkehrslärm**, die die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionspläne flankieren. Quantitatives **Klimaschutzziel** für den Verkehrsbereich: minus 25 % Klimagasemissionen im Verkehr (2008 – 2025). Verkehrsspezifisches Ziel zur Senkung der **Luftschadstoffbelastung**: Unterschreitung der in den EU-Richtlinien enthaltenen Grenzwerte um 25 % bis 2025 (u. a. Stickstoffdioxid, Feinstaub)
- Konkretes Ziel für die Begrenzung des **Flächenverbrauchs**: Anteilig das Ziel der Bundesregierung umzusetzen, den Siedlungs- und Verkehrsflächenverbrauch bis 2020 auf 30 ha/Tag zu begrenzen
- 75 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert der Senat im Haushaltsjahr 2014 in den ÖPNV (Bahn, Bus)



Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	6
Flächenschonung	14
Klimaschutz	10
Lärmvermeidung	5
Luftqualität	9
Sicherheit öffentlicher Verkehr	9
Sicherheit Straßenverkehr	9
Wertschöpfung	7

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Brandenburg (Platz 9 – 49 Pkt.)

Leise bis ins Mark

Wer Verkehrslärm hasst, ist in Brandenburg gut aufgehoben. Fast nirgendwo in Deutschland leiden so wenige Menschen unter Verkehrslärm wie in der Region zwischen Lausitz und Uckermark. Allerdings ist die Zahl der Verkehrstoten in Brandenburg weiter alarmierend hoch, wenn auch die Landesregierung in Potsdam jetzt mit einem Programm gegensteuert.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Lärmrefugium im Berliner Umland

Während der Industrialisierung galt Maschinenlärm als „Musik der Moderne“. Diese Zeiten sind vorbei. Nicht weit von der lärmgeplagten Metropole Berlin kann Brandenburg als Idyll und Lärmrefugium gelten. Mit nur 1,2 Prozent Verkehrslärmbetroffenen nachts und 0,8 Prozent tagsüber ist das Land eines der verkehrslärmärmsten Bundesländer in Deutschland.

Mehr Service im Nahverkehr

In Umfragen steht gutes Personal in Bussen und Bahnen auf dem Wunschzettel der Pendler ganz oben. In Brandenburg hat man die Zeichen der Zeit erkannt. Arbeiteten im Jahr 2010 noch 101 Beschäftigte in Bussen und Bahnen pro 100.000 Einwohner, waren es 2012 schon 112. Damit verfügt Brandenburg zusammen mit Hamburg und Berlin über die beste Entwicklungskurve im Ländervergleich. Nachholbedarf im Vergleich zu anderen Ländern gibt es allerdings bei der Tariftreuegesetzgebung.

Höchstwert bei den Verkehrstoten

Mit 69 Getöteten und 1015 Schwerverletzten im Straßenverkehr pro 1 Million Einwohner erreicht Brandenburg die traurigen Höchstwerte im Ländervergleich. Inzwischen hat sich die Landesregierung allerdings dem Problem gestellt und ein neues Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten Zielen beschlossen: Auf ein Minus von 40 Prozent bei den Getöteten und 50 Prozent bei den Schwerverletzten will man in Potsdam bis 2024 kommen (Basis 2012). Damit das Gelingen kann, liegt die Federführung der Verkehrssicherheitsarbeit bei einem Ministerium (Infrastruktur und Landesplanung). Beteiligt sind das Forum Verkehrssicherheit, das Netzwerk Verkehrssicherheit, die Landesverkehrswacht und weitere Verbände.

Viel Straße für wenig Leute

Auf jeden Einwohner in Brandenburg kommen 439 Quadratmeter Verkehrsfläche, mehr als in jedem anderen Land. Im Jahr 2007 waren es noch 418 Quadratmeter. Wie in vielen dünn besiedelten Ländern trifft auch in Brandenburg eine wachsende Verkehrsfläche auf sinkende Einwohnerzahlen. Dazu fehlt ein konkretes Ziel der Landesregierung zur Flächenschonung.



Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + Neues **Verkehrssicherheits**programm mit konkreten quantitativen Zielen für Getötete (-40%) und Schwerverletzte (-50%) bis 2024 (Basis 2012)
- + Konkretes **Klimaschutz**-Ziel durch Senkung des Energieverbrauchs im Verkehr um 12,4% bis 2030 auf Basis von 2007
- + 65% der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)

Schwächen

- Kein konkretes Ziel zur Begrenzung des **Flächenverbrauchs**
- Wie in vielen Bundesländern keine landesweiten **Lärmschutz**- und **Luftreinheits**ziele, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen
- **Tariftreue**regelungen im öffentlichen Verkehr ausbaufähig



Mi, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	1
Flächenschonung	7
Klimaschutz	12
Lärmvermeidung	15
Luftqualität	10
Sicherheit öffentlicher Verkehr	7
Sicherheit Straßenverkehr	10
Wertschöpfung	1

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Bremen (Platz 7 – 51 Pkt.)

Ein Hoch auf die Hansestadt

Nachhaltige Mobilität ist in Bremen kein Fremdwort. So belegt die Hansestadt im Ländervergleich insgesamt den siebten Rang, bei den ökonomischen Indikatoren ist der Hafensstandort sogar Spitzenreiter. Der Fahrdienst von Bussen und Bahnen ist personell bestens ausgestattet. Allerdings macht der Verkehrslärm den Bremern zu schaffen.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Viel Personal auf dem Zug

Wer regelmäßig mit Bussen und Bahnen unterwegs ist, weiß eine helfende Hand im Alltag zu schätzen. In Bremen gibt es von diesen Händen besonders viele: Mehr als 1600 Beschäftigte arbeiten im Fahrdienst von Bussen und Bahnen. Bezogen auf 100.000 Einwohner sind das 254 Angestellte, mehr als in jedem anderen Bundesland. Tendenz: steigend.

Der Hafen macht's

Bei den ökonomischen Kennzahlen schlägt sich Bremen besonders gut. Mehr als 77.000 Euro pro Beschäftigtem beträgt die Bruttowertschöpfung von Verkehr und Lagerei in der Hansestadt – damit ist Bremen das zweitbeste Bundesland hinter dem Nachbarn Hamburg. Der große Einbruch durch die Krise – 2008 waren es einmal 83.000 Euro – wird langsam wieder wettgemacht. Insgesamt ist Bremen – beim Status quo und der Entwicklung seit 2008 – bei der Wertschöpfung das beste Bundesland.

Lärm rund um die Uhr

Verkehrslärm gilt heute als ernste Gefahr für die Gesundheit. In Bremen werden tagsüber 7,5 Prozent der Bürger und nachts sogar 11 Prozent von Verkehrslärm geplagt. Gleichzeitig besitzt der Senat derzeit kein konkretes Lärmschutzziel, das die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionspläne flankiert. Hier wäre den Bürgern noch zu helfen.

Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- Arbeitnehmerfreundliche **Tariftreueregelungen** für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr im Ländervergleich
- Das **Verkehrssicherheitsziel** Vision Zero ist bereits beschlossen und wird Teil des neuen Verkehrsentwicklungsplans.

Schwächen

- Wie in vielen Bundesländern keine landesweiten **Lärmschutz-** und **Luftreinheitsziele**, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen.
- Nur 20 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)



Maren Beßler, pixello

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	3
Flächenschonung	13
Klimaschutz	4
Lärmvermeidung	16
Luftqualität	16
Sicherheit öffentlicher Verkehr	5
Sicherheit Straßenverkehr	12
Wertschöpfung	6

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Hamburg (Platz 16 – 42 Pkt.)

Zeit zum Umsteuern!

Nachhaltige Mobilität hat in Hamburg Nachholbedarf. Im Vergleich aller Bundesländer platziert sich die Hansestadt nur in der Schlussgruppe. In vielen Bereichen – Flächeninanspruchnahme, Lärm, Luftqualität und Verkehrssicherheit – schneidet das Land schlecht ab. Das liegt auch daran, dass dem Senat konkrete politische Ziele fehlen. Andere Länder sind da weiter. Lichtblicke sind der Masterplan Klimaschutz und der Qualitätssprung beim Sicherheitsgefühl der Reisenden im öffentlichen Verkehr.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Sprung nach vorn beim Sicherheitsgefühl

Je sicherer der öffentliche Verkehr den Fahrgästen erscheint, desto lieber steigen sie ein. In Hamburg ist den Verantwortlichen von Stadt, Polizei und Verkehrsunternehmen ein guter Sprung nach vorn gelungen: 76 Prozent der Reisenden fühlen sich in den Hamburger Bahnhöfen und an Haltestellen sicher, 13 Prozentpunkte mehr als noch 2012. Das ist ein Platz in der Spitzengruppe der Bundesländer.

Klimaschutz mit Masterplan

Bei den CO₂-Emissionen des Verkehrs pro Einwohner hat Hamburg mit die beste Entwicklung aller Länder vorzuweisen. 2006 emittierte der Verkehr rund 2,7 Tonnen pro Bürger. 2011 waren es nur noch rund 2,5 Tonnen. Auch in Zukunft soll es bergab gehen mit den Klimagasen: Der Masterplan Klimaschutz enthält konkrete quantitative CO₂-Reduktionsziele: Minus 40 Prozent bis 2020, minus 80 Prozent bis 2050 auf der Basis von 1990.

Wertschöpfung stagniert

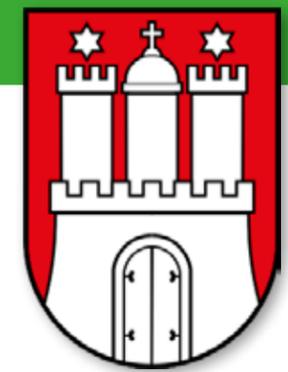
Mit fast 89.000 Euro pro Erwerbstätigem ist die Hafenstadt Hamburg bei der Bruttowertschöpfung von Verkehr und Lagerei immer noch bestes Bundesland im Ländervergleich. Allerdings stagniert die Entwicklung seit 2009: Die anderen Länder holen auf.

Stickige Luft

Beim Jahresmittel des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid erreichte Hamburg eine der höchsten Immissionskonzentrationen aller Länder. Leider ist auch kein Wandel in Sicht. Bei der Entwicklung ist das Land heute nur wenig besser als 2008. Hier wäre Luft nach oben.

Ohrenbetäubend laut

Mit tagsüber 8,5 Prozent und nachts 11 Prozent Verkehrslärmbetroffenen liegt Hamburg im Ländervergleich in der Schlussgruppe und schneidet nur wenig besser ab als Berlin. Anders als in der Bundeshauptstadt gibt es derzeit aber kein konkretes Lärmschutzziel, das den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktionsplan flankiert.



Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + Masterplan **Klimaschutz** mit konkreten quantitativen CO₂-Reduktionszielen (-40 % bis 2020, -80 % bis 2050)
- + 75 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert der Senat im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)

Schwächen

- Keine konkreten quantitativen Ziele in den Bereichen **Verkehrssicherheit, Luftqualität, Lärm, Flächenverbrauch**
- **Tariftreuer**regelungen im öffentlichen Verkehr ausbaufähig



O. Fischer, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	13
Flächenschonung	4
Klimaschutz	13
Lärmvermeidung	9
Luftqualität	15
Sicherheit öffentlicher Verkehr	3
Sicherheit Straßenverkehr	11
Wertschöpfung	4

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5) ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11) ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Hessen (Platz 6 – 52 Pkt.)

Im Zeichen des Flughafens

Nachhaltige Mobilität bildet sich aus Zielkonflikten. Der Frankfurter Flughafen ist dafür ein Musterbeispiel: Er beschert Hessen Bestwerte bei den wirtschaftlichen Kennzahlen und zugleich die höchsten CO₂-Werte pro Einwohner in der ganzen Republik. Die Spitzengruppe im Ländergleich erreicht Hessen beim Sicherheitsgefühl der Reisenden im öffentlichen Verkehr. Insgesamt Rang 6.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Hessens Busse und Bahnen: Horte der Sicherheit

Beim Thema Sicherheitsempfinden der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr fahren die Busse und Bahnen in Hessen in der Spitzengruppe ganz vorne: Nirgendwo in Deutschland fühlen sich Reisende im öffentlichen Verkehr besser aufgehoben als hier. 96 Prozent der Fahrgäste gaben 2014 an, sich sicher oder sehr sicher zu fühlen, 2012 waren es noch 89 Prozent. Auf Bahnhöfen und an Haltestellen fühlen sich 72 Prozent sicher, 9 Prozent mehr als 2012.

Wertschöpfung im Aufwind

In der Spitzengruppe im Ländervergleich ist Hessen auch bei der Wertschöpfung von Verkehr und Lagerei: Fast 50.000 Euro pro Erwerbstätigem erwirtschaftet der Logistiksektor. Eine gute Entwicklung im Ländervergleich seit dem Krisenjahr 2009 hat das Land außerdem zu verzeichnen. Während Hamburg und Bremen von ihren Seehäfen profitieren, spielt bei Hessen der Flughafen Frankfurt eine wichtige Rolle bei der Wertschöpfung.

Zahl der Toten im Straßenverkehr sinkt

Mit der Sicherheit im Straßenverkehr geht es in Hessen bergauf. Mit nur 36 Getöteten pro Million Einwohner im Jahr 2013 belegt das Land einen Platz in der Spitzengruppe. Ebenfalls positiv, dass die Zahl sinkt: 2008 waren es noch 52 Straßenverkehrstote. Bei den Schwerverletzten ist die Entwicklung ebenfalls positiv, allerdings machen viele andere Länder größere Fortschritte. 2013 waren es 782 Schwerverletzte im Straßenverkehr pro Million Einwohner, 2008 lag die Bilanz bei 816. Gut außerdem, dass Hessens Verkehrsminister das EU-Verkehrssicherheitsziel als Ansporn sieht. Noch besser wäre ein Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten eigenen Zielen. Wermutstropfen: Bei der Sicherheitsarbeit fehlen klare Strukturen. Die Koordinierung wird je nach Aufgabe und Themenfeld unterschiedlich verteilt. Dazu passt ein breiter Strauß an Kooperationspartnern bis hin zum Hessischen Rundfunk. Die Federführung teilen sich zwei Ministerien.

Klimakiller Rhein-Main

Wo Licht ist, ist auch Schatten: Nach wie vor bleibt Hessen das Bundesland, das einwohnerbezogen die höchsten CO₂-Emissionen im Verkehr aufweist (4,2 t). Während der Flughafen positiv bei der Wertschöpfung wirkt, schlägt er zugleich auf die Klimabilanz. Trotzdem tut sich etwas. Bei der Entwicklung seiner Klimawerte erreicht Hessen immerhin die Spitzengruppe im Ländervergleich.

Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

⊕ Konkretes Ziel für die Begrenzung des **Flächenverbrauchs**: Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen bis 2020 auf 2,5 ha/Tag reduzieren. Das Umweltbundesamt empfiehlt mit 1,8 ha/Tag noch weniger

⊕ 62 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)

Schwächen

⊖ Bislang fehlt ein **Verkehrssicherheitsprogramm** mit konkreten quantitativen Zielen für Getötete und Schwerverletzte



Erich Westendörp, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	9
Flächenschonung	16
Klimaschutz	9
Lärmvermeidung	6
Luftqualität	7
Sicherheit öffentlicher Verkehr	15
Sicherheit Straßenverkehr	8
Wertschöpfung	15

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Mecklenburg-Vorpommern (Platz 14 – 45 Pkt.)

Verkehr frisst Fläche

Gute Werte beim Verkehrslärm können ein Trost sein, wenn ansonsten das Mittelmaß herrscht. Dass auf jeden Einwohner des Landes inzwischen 430 Quadratmeter Verkehrsfläche entfallen – im Nachbarland Schleswig-Holstein sind es 248 Quadratmeter – sollte die Landesregierung in Schwerin alarmieren: Immer mehr Asphalt für immer weniger Menschen? Nachhaltig geht anders.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Die Luft ist rein

Im Jahresmittel der Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration in den Städten (2013) schneidet Mecklenburg-Vorpommern im Ländervergleich am besten ab und kann auch auf eine gute Entwicklung verweisen. Bei der Feinstaub-Immissionskonzentration (PM₁₀) zeigt sich ein differenziertes Bild. Zwar war die Belastung 2013 im Vergleich zu vielen anderen Ländern niedrig, andererseits steigen die Werte im Mehrjahresvergleich. Die Landesregierung hat auch kein Ziel, das die gesetzlich vorgeschriebenen Luftreinhaltepläne der Kommunen flankierte. Schließlich könnte ein Luftreinhalteziel dafür sorgen, dass die Luftqualität in Mecklenburg-Vorpommern gut bleibt.

Wunderbare Stille

Nur wenige Bürger Mecklenburg-Vorpommerns (ein Prozent) sind nachts von Verkehrslärm betroffen – das ist das beste Ergebnis im Ländervergleich. Auch am Tag leidet nur ein Prozent der Einwohner unter Verkehrslärm – nur in Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein ist es noch ruhiger. Allerdings fehlt der Regierung in Schwerin das passende verkehrslärmpolitische Ziel, damit es auch so bleibt. Andere Länder mit geringer Verkehrslärmbelastung (Schleswig-Holstein, Sachsen) haben zumindest qualitative Ziele.

Sicherheit: In Arbeit

Bei den Opferzahlen im Straßenverkehr tut sich etwas. Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten sinkt, allerdings gehört Mecklenburg-Vorpommern immer noch zu den Ländern mit vergleichsweise vielen Verkehrsopfern. 50 Tote und 781 Schwerverletzte pro eine Millionen Einwohner im Jahr 2013 verzeichnet die Statistik. In seiner Koalitionsvereinbarung hat sich Schwerin das recht allgemeine Ziel gesetzt, die Verkehrssicherheit zu erhöhen und die Zahl der Opfer zu senken. Ein konkretes quantitatives Ziel soll mit dem Verkehrssicherheitskonzept folgen, das gerade in Arbeit ist.

Flächenfraß ohne Bremse

Das Flächensparziel der Landespolitik ist derzeit recht unkonkret: „Sparsamer Umgang mit Grund und Boden“, lautet die Formulierung. Entsprechend breitet sich der Verkehr aus. Inzwischen kommen auf jeden Einwohner in Mecklenburg-Vorpommern 430 Quadratmeter Verkehrsfläche (2012), im Jahr 2007 waren es noch 400 Quadratmeter. Da sind Zweifel angebracht. Zwar ist das Land dünn besiedelt und die Verkehrsfläche erstreckt sich auf eine große Landesfläche, aber die wachsende Verkehrsfläche stößt auf sinkende Einwohnerzahlen.

Sicherheitsgefühl an Bahnhöfen schwindet

In Mecklenburg-Vorpommern fühlen sich nur 64 Prozent der Fahrgäste an Bahnhöfen und Haltestellen sicher (2014). 2012 waren es einmal 72 Prozent. Dieser Abschwung ist umso schmerzhafter, da sich viele andere Länder in der Zwischenzeit verbessert haben.



Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + **Klimaschutzziel** auf dem Niveau der Bundesregierung. 40 % weniger CO₂ insgesamt bis 2020 (Basis: 1990)
- + Arbeitnehmerfreundliche **Tariftreue**-regelungen für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr im Ländervergleich

Schwächen

- Kein Bekenntnis zum **Flächenverbrauchsziel** 30 ha/Tag in 2020 der Bundesregierung
- Wie in vielen Bundesländern keine landesweiten **Lärmschutz-** und **Luftreinheitsziele**, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen.



Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	11
Flächenschonung	5
Klimaschutz	15
Lärmvermeidung	10
Luftqualität	5
Sicherheit öffentlicher Verkehr	10
Sicherheit Straßenverkehr	6
Wertschöpfung	14

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Niedersachsen (Platz 8 – 50 Pkt.)

Viel gute Luft

Niedersachsen spielt in vielen Bereichen der nachhaltigen Mobilität im Mittelfeld. Spitze im Bundesländervergleich ist allerdings die Luftqualität in den niedersächsischen Städten: nirgendwo atmen die Bürger in Deutschland weniger Feinstaub ein. Beim Klimaschutz geht Niedersachsen einen Sonderweg: Es ist das einzige Bundesland ohne eigenes Klimaschutzziel.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Vorzeigbare Feinstaubwerte

Im Jahresmittel der Feinstaub-Immissionskonzentration in den Städten schneidet Niedersachsen von allen Bundesländern am besten ab: Die aktuellsten Werte von 2013 haben sich gegenüber dem Jahr 2008 noch einmal leicht verbessert.

Gebremster Flächenverbrauch

Niedersachsen bekennt sich zum Flächenverbrauchsziel der Bundesregierung und hält dies auch explizit im Koalitionsvertrag fest. Bis 2020 soll der Flächenverbrauch im Land auf maximal 3 Hektar pro Tag gesenkt werden. Diesen Wert empfiehlt das Umweltbundesamt für Niedersachsen, damit Deutschland sein Verbrauchsziel von 30 Hektar pro Tag im Jahr 2020 erreichen kann.

Klimaschutz ungenügend

Auch unter seiner rot-grünen Regierung bleibt Niedersachsen das einzige Bundesland ohne eigenes Klimaschutzziel. In der Klimapolitischen Umsetzungsstrategie heißt es wörtlich: „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.“

Wertschöpfung weiter angeschlagen

Bei der Ökonomie hapert es: Wie in fast allen Ländern hat auch in Niedersachsen die Bruttowertschöpfung von Verkehr und Lagerei nicht wieder das Vorkrisenniveau erreicht. Im Jahr 2008 erwirtschaftete der Verkehrssektor 59.600 Euro pro Erwerbstätigem, 2011 waren es 51.300 Euro. Viele andere Länder haben im gleichen Zeitraum weniger eingebüßt.

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- ⊕ Konkretes **Flächenverbrauchsziel** im Koalitionsvertrag verankert – orientiert sich an den Empfehlungen des Umweltbundesamtes für das Erreichen des bundesweiten 30 ha/Tag-Ziels (2020)
- ⊕ Arbeitnehmerfreundliche **Tariftreue**-regelungen für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr im Ländervergleich
- ⊕ Konkretes **Verkehrssicherheitsziel**: Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr bis zum Jahr 2020 um ein Drittel reduzieren (Basis 2011)

Schwächen

- ⊖ Die Landesregierung verzichtet bewusst auf ein **Klimaschutzziel** – alle anderen Bundesländer haben eines
- ⊖ Wie in vielen Bundesländern keine landesweiten **Lärmschutz-** und **Luftreinheitsziele**, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen



Dieter Schütz, pixello

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	7
Flächenschonung	2
Klimaschutz	8
Lärmvermeidung	14
Luftqualität	12
Sicherheit öffentlicher Verkehr	11
Sicherheit Straßenverkehr	1
Wertschöpfung	8

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Nordrhein-Westfalen (Platz 4 – 55 Pkt.)

Vision Zero beim Straßenverkehr

Im Pro-Kopf-Vergleich gehören die Straßen im bevölkerungsreichsten Bundesland NRW zu den sichersten der Republik. Auch absolut gesehen sinkt die Zahl der Toten. Beim verkehrsbedingten Flächenfraß hat die Landesregierung in Düsseldorf auf die Bremse getreten. Trotzdem gibt es in der nachhaltigen Mobilität noch echte Schwachstellen: Beim Verkehrslärm und der Luftqualität gehört Nordrhein-Westfalen zur Schlussgruppe im Ländervergleich. Insgesamt Rang 4.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Weniger Verkehrstopfer auf den Straßen

Nordrhein-Westfalen gehört zur Gruppe der Länder mit den wenigsten Getöteten und Schwerverletzten pro eine Million Einwohner. Auch die Entwicklung kann sich sehen lassen: Waren es 2008 noch 39 Getötete, die einwohnerbezogen zu beklagen waren, zählt die Statistik für 2013 lediglich 27 Todesopfer. Gleichzeitig hat die Politik eine anspruchsvolle Verkehrssicherheitsprogrammatik beschlossen: Im Zeitraum 2004 bis 2015 soll die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr halbiert werden. Die Vision Zero ohne Tote und Schwerverletzte ist langfristig angepeilt. Dazu passt auch die Aufgabenteilung der Verkehrssicherheitsarbeit: Koordination und Federführung liegen in einer Hand beim Verkehrsministerium. Weitere Ministerien und zahlreiche Institutionen beteiligen sich an der Umsetzung. Das Netzwerk "Verkehrssicheres NRW" wirkt auf regionaler Ebene weiter.

Sparsamer Flächenbestand

Mit 138 Quadratmetern pro Einwohner gehört Nordrhein-Westfalen zur Gruppe der Länder mit einem niedrigen Verkehrsflächenbestand. Mit einem konkreten Ziel will die Landesregierung dafür sorgen, dass dies auch so bleibt. Der Flächenverbrauch soll auf fünf Hektar pro Tag im Jahr 2020 sinken. Laut Umweltbundesamt würde das Land damit einen ausreichenden Beitrag leisten, damit Deutschland sein Verbrauchsziel von 30 Hektar pro Tag im selben Jahr erreicht. Längerfristig strebt NRW den Netto-Null-Flächenverbrauch an.

Arbeitnehmerfreundlicher öffentlicher Verkehr

Busfahrer, Lokführer und Zugbegleiter in NRW haben es leicht, auf hohe verbindliche Standards zu pochen: Die nordrhein-westfälische Tariftreuegesetzgebung für den öffentlichen Verkehr zählt zu den arbeitnehmerfreundlichsten in Deutschland. Bei der Zahl der Beschäftigten in Bussen und Bahnen liegt NRW dagegen im Mittelfeld.

Lautes Pflaster

Bei der Lärmvermeidung gehört NRW zur Schlussgruppe im Ländervergleich: Tagsüber leiden 4,6 Prozent der Menschen und nachts 5,7 Prozent unter Verkehrslärm. Gleichzeitig begnügt sich die Düsseldorfer Landesregierung mit einem allgemeinen Lärmschutzziel, wonach sie die „Lärmbelastung in den Städten und Gemeinden senken“ will. Mehr wäre hier besser.

Dicke Luft im Ruhrpott

Politischen Rückenwind könnte auch die Luftqualität im Ruhrgebiet gebrauchen. Bei den Jahresmittelwerten der Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration in den Städten bescheinigt der Ländervergleich NRW hohe Werte. Und aus Düsseldorf gibt es kein landeseigenes Ziel, das die gesetzlich vorgeschriebenen Luftreinhaltepläne der Kommunen flankierte.

Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + Anspruchsvolle **Verkehrssicherheits**programmatik: Halbierung der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr bis 2015 (Basis 2004). Langfristig Vision Zero (keine Toten und Schwerverletzten)
- + Eigenes **Flächenverbrauch**ziel zur Unterstützung des deutschlandweiten 30 ha/Tag-Ziels: Flächenverbrauch auf fünf Hektar pro Tag im Jahr 2020 senken. Längerfristig: Netto-Null-Flächenverbrauch an
- + Mit die arbeitnehmerfreundlichsten **Tariftreue**regelungen für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr im Ländervergleich

Schwächen

- Keine konkreten Landesziele beim **Lärmschutz** und bei der **Luftreinhaltung**, die die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmaktions- und Luftreinhaltepläne der Kommunen flankieren



rollbi, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	4
Flächenschonung	10
Klimaschutz	11
Lärmvermeidung	8
Luftqualität	11
Sicherheit öffentlicher Verkehr	13
Sicherheit Straßenverkehr	3
Wertschöpfung	10

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5) ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11) ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Rheinland-Pfalz (Platz 5 – 53 Pkt.)

Die Dynamik stimmt

Mit der nachhaltigen Mobilität in Rheinland-Pfalz geht es bergauf. Zwar schneidet das Bundesland in einigen Bereichen nicht gut ab, doch holt es im Ländervergleich auf. So steigt etwa die niedrige Zahl von Beschäftigten im öffentlichen Verkehr und die hohen Opferzahlen im Straßenverkehr entwickeln sich rückläufig. An den rheinland-pfälzischen Bahnhöfen sehen viele Reisende allerdings ein Sicherheitsproblem.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Mehr Service in Bussen und Bahnen

Umfragen zum Sicherheitsempfinden zeigen seit Jahren, dass Reisende im öffentlichen Verkehr mehr Personal wünschen. In Rheinland-Pfalz scheint die Botschaft angekommen zu sein. 64 Beschäftigte pro 100.000 Einwohner in den rheinland-pfälzischen Bussen und Bahnen (2012) sind im Ländervergleich wenig, aber die Entwicklung ist eine der besten: 2010 waren es noch 55 Mitarbeiter. Hinzukommen die arbeitnehmerfreundlichsten Tarifregelungen für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr im Ländervergleich.

Hohe Opferzahlen im Straßenverkehr rückläufig

44 Getötete pro eine Million Einwohner sind ein Platz im Mittelfeld, 891 Schwerverletzte reichen nur für die Schlussgruppe. In beiden Bereichen ist die Entwicklung in Rheinland-Pfalz aber positiv. Das Land bekennt sich auch zum Verkehrssicherheitsziel der Bundesregierung, ausgehend von 2010 bis 2020 die Zahl der Verkehrstoten um 40 Prozent zu reduzieren. Die Vision Zero, die langfristig auf null Tote und Schwerverletzte hinaus will, ist im Koalitionsvertrag festgeschrieben. Innerhalb der Mainzer Landesregierung übernimmt das Ministerium des Innern, für Sport und Infrastruktur die Koordinierungsaufgabe und hat die Federführung inne. Beteiligt sind das Forum Verkehrssicherheit mit weiteren Ministerien und Verbänden der Verkehrssicherheitsarbeit.

Trotz des Rheintals mittlere Lärmwerte

Tagsüber sind in Rheinland-Pfalz 1,5 Prozent und nachts 2,5 Prozent der Einwohner von Verkehrslärm betroffen. Damit liegt das Bundesland insgesamt im Mittelfeld der Länder, obwohl die Verkehrslärmbelastung im Rheintal deutlich höher ist. Im Koalitionsvertrag erteilt sich die Mainzer Landesregierung den Auftrag, „die Anstrengungen im Bereich des Lärmschutzes (...) bei allen Verkehrsträgern zu intensivieren“. Für die Umsetzung tagt der „Runde Tisch Lärm“: Dort werden konkrete Empfehlungen und Beschlüsse zur Lärminderung gefasst.

Handlungsbedarf an Bahnhöfen

Ein mulmiges Gefühl kann für die Fahrgäste ein Grund sein, Busse und Bahnen zu meiden. An den Bahnhöfen und Haltestellen in Rheinland-Pfalz fühlen sich nur 62 Prozent der Reisenden sicher, ein Wert, der im Ländervergleich sehr niedrig ist. In Bussen und Bahnen sieht es besser aus: während der Fahrt fühlen sich immerhin 92 Prozent der Rheinland-Pfälzer sicher.



Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + Mit die arbeitnehmerfreundlichsten **Tarifregelungen** für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr
- + **Verkehrssicherheit:** Bekenntnis zur Vision Zero und quantitatives Ziel für weniger Verkehrstote (ausgehend von 2010 -40 % bis 2020)
- + Konkretes **Flächensparziel:** Nettoflächenverbrauch soll dauerhaft unter einem Hektar pro Tag gehalten werden

Schwächen

- Wie in vielen Bundesländern keine landesweiten **Lärmschutz-** und **Luftreinheitsziele**, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen
- Nur 28,5 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)



Petair, fotolia

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	8
Flächenschonung	9
Klimaschutz	6
Lärmvermeidung	7
Luftqualität	13
Sicherheit öffentlicher Verkehr	16
Sicherheit Straßenverkehr	15
Wertschöpfung	5

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Saarland (Platz 13 – 45 Pkt.)

Vorzeigbare Klimabilanz

Die nachhaltige Mobilität könnte im Saarland insgesamt mehr politischen Rückenwind gebrauchen. So hängt etwa die gute Klimabilanz ohne verkehrspolitische Ziele der Saarbrücker Landesregierung ein wenig in der Luft. Das Sicherheitsgefühl der Reisenden im öffentlichen Verkehr ist im Ländervergleich niedrig. Auch hier besteht Handlungsbedarf.



Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- Arbeitnehmerfreundliche **Tariftreueregelungen** für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr
- 60 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)

Schwächen

- Kein landeseigenes **Verkehrssicherheitsprogramm** mit konkreten Zielen für Getötete und Schwerverletzte

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Wertschöpfung hält sich über Wasser

Bei den ökonomischen Kennzahlen schlägt sich das Saarland wacker: 2011 lag die Bruttowertschöpfung von Verkehr und Lagerei bei 47.800 Euro pro Erwerbstätigem. Damit nimmt das Land im Vergleich der Bundesländer einen Platz im Mittelfeld ein. Seit 2008 haben viele Bundesländer bei der Wertschöpfung verloren, das Saarland hat aber weniger eingebüßt als viele andere Länder.

Mehr Personal in Bussen und Bahnen

Bei der Tariftreuegesetzgebung für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr rangiert das Saarland im Ländervergleich auf Platz sechs. Gleichzeitig wachsen die Beschäftigtenzahlen im Fahrdienst von Bussen und Bahnen: 2010 standen den Saarländern pro 100.000 Einwohner 87 Mitarbeiter bei ihren Fahrten zur Seite, 2012 waren es bereits 92 Beschäftigte

Spitzengruppe bei Klimawerten

Die Klimabilanz des Verkehrs im Saarland ist beachtlich: Mit nur 1,8 Tonnen CO₂ pro Einwohner im Verkehr im Jahr 2010 rangiert das Land in der Spitzengruppe der Länder. Leider hat die Regierung in Saarbrücken kein eigenes Klimaschutzziel für den Verkehr vorzuweisen, das auch die Zukunft in den Blick nehmen würde.

Sicherheitsgefühl der Pendler sinkt

Obwohl das Saarland kein krimineller Hotspot ist, fühlten sich 2014 nur 87 Prozent der Fahrgäste in öffentlichen Verkehrsmitteln sicher. Auf den ersten Blick klingt dieser Wert beeindruckend hoch. Trotzdem ist es der niedrigste Wert aller Länder, der außerdem noch einen Abwärtstrend aufweist. 2012 fühlten sich noch 92 Prozent der Saarländer in ihren Bussen und Bahnen sicher. Auf Bahnhöfen und an Haltestellen waren es 2014 und 2012 sogar nur 60 Prozent. Auch hier fühlen sich die Fahrgäste weniger sicher als in den anderen Ländern.



Marco Barnebeck, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	16
Flächenschonung	3
Klimaschutz	14
Lärmvermeidung	2
Luftqualität	8
Sicherheit öffentlicher Verkehr	8
Sicherheit Straßenverkehr	14
Wertschöpfung	13

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Sachsen (Platz 11 – 46 Pkt.)

Verkehrswende steht noch aus

Der Freistaat Sachsen hat die Weichen noch nicht auf nachhaltige Mobilität umgestellt. Obwohl es beim Verkehrslärm und dem Flächenverbrauch Lichtblicke gibt, überwiegt der Schatten. Der Straßenverkehr fordert weiterhin viele Opfer, und Sachsen ist eines der wenigen Bundesländer, deren CO₂-Werte im Verkehr nicht nur nicht sinken, sondern signifikant steigen.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Spitzengruppe bei Verkehrslärmvermeidung

Nur 1,6 Prozent der Sachsen sind tagsüber von Verkehrslärm betroffen, zwei Prozent leiden nachts darunter. Das sind im Ländervergleich gute Werte. Im Landesverkehrsplan Sachsen 2025 hat sich die Landesregierung außerdem vorgenommen, die Verkehrslärmbelastung weiter zu mindern.

Sparsam bei der Verkehrsfläche

Mit 190 Quadratmetern Verkehrsfläche pro Einwohner belegt Sachsen einen Platz im Mittelfeld der Länder. Löblich ist, dass sich das Land ein konkretes Flächensparziel gesetzt hat. Bis 2020 soll die Flächenneuanspruchnahme auf unter zwei Hektar pro Tag reduziert werden. Das Umweltbundesamt empfiehlt allerdings weniger. 1,5 Hektar pro Tag dürfte Sachsen 2020 „verbrauchen“, damit Deutschland insgesamt sein Verbrauchsziel von 30 Hektar pro Tag erreicht. Etwas mehr Ehrgeiz wäre hier also angebracht.

Opferzahlen im Straßenverkehr hoch

Mit 934 Schwerverletzten und 47 Getöteten pro eine Million Einwohner erreicht Sachsen hohe Werte im Ländervergleich. Die Opferzahlen gehen zwar auch hier insgesamt zurück, aber viele andere Länder machen größere Fortschritte. Das Verkehrssicherheitsziel der Landesregierung sollte konkreter gefasst werden: „Die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsarten und Verkehrsteilnehmer im Freistaat Sachsen kontinuierlich zu verbessern“, ist selbstverständlich. Andere Länder haben hier klarere Vorstellungen, wo sie hinwollen.

Klimaschutz im Rückwärtsgang

Der Freistaat Sachsen gehört zu den wenigen Bundesländern, in denen sich die CO₂-Emissionen des Verkehrs signifikant erhöht haben. 2006 waren es 1,6 Tonnen CO₂ pro Einwohner, 2011 schon rund 1,9 Tonnen. In ihrem Energie- und Klimaprogramm strebt die Landesregierung aber eine Verbesserung bis 2020 an. Bis dahin sollen die CO₂-Emissionen des Nicht-Emissionshandelssektors um 25 Prozent gegenüber 2009 reduziert werden.

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- ➕ Konkretes **Flächensparziel**: Bis 2020 soll die Flächenneuanspruchnahme auf unter 2 ha/Tag reduziert werden

Schwächen

- ➖ Eines von nur zwei Bundesländern ohne **Tariftreuegesetz** für den öffentlichen Verkehr
- ➖ **Verkehrssicherheitsziel** sehr allgemein ohne konkrete Minderungsziele für Getötete und Schwerverletzte



Alexander Klaus, pixelio

Themenbereich	Platz
 Beschäftigung öffentlicher Verkehr	5
 Flächenschonung	15
 Klimaschutz	3
 Lärmvermeidung	4
 Luftqualität	4
 Sicherheit öffentlicher Verkehr	12
 Sicherheit Straßenverkehr	16
 Wertschöpfung	16

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Sachsen-Anhalt (Platz 12 – 45 Pkt.)

Endstation Nachhaltigkeit noch weit

Laut ist der Verkehr in Sachsen-Anhalt nicht. Trotzdem hat die Politik noch einige Haltestellen vor sich, bevor die Endstation „Nachhaltige Mobilität“ erreicht ist. Bei der Flächeninanspruchnahme, den Opferzahlen im Straßenverkehr, dem Sicherheitsgefühl der Fahrgäste im öffentlichen Verkehr oder beim Thema Wertschöpfung fährt das Land in der Schlussgruppe der Bundesländer mit. Ein Lichtblick neben der geringen Verkehrslärmbelastung: die gute Klimabilanz.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Eigenes Klimaschutzziel für Verkehr

Was schon gut ist, kann immer noch besser werden: Beim Ausstoß von Klimagasen gehört Sachsen-Anhalt bereits zur Spitzengruppe der Bundesländer. Rund 1,8 Tonnen CO₂ emittiert der Verkehr pro Einwohner. Damit ist Sachsen-Anhalt das Drittbeste aller Bundesländer. Gleichzeitig ist die Regierung in Magdeburg aktiv geworden und hat ein konkretes Klimaschutzziel für den Verkehr beschlossen. Um sieben Prozent sollen die Treibhausgasemissionen bis 2020 reduziert werden.

Wenig Lärmgeplagte

Verkehrslärm macht krank. In Sachsen-Anhalt ist dieses Gesundheitsrisiko überschaubar, denn nirgendwo in Deutschland leiden die Menschen weniger unter dem Lärm: Nur 0,6 Prozent der Einwohner sind tagsüber, 1,2 Prozent sind nachts von Verkehrslärm betroffen. Was noch fehlt ist ein Lärmschutzziel. Andere Länder mit geringer Verkehrslärmbelastung, wie Sachsen oder Schleswig-Holstein, haben zumindest qualitative Ziele.

Zu viele Verletzte auf der Straße

62 Verkehrstote und 963 Schwerverletzte pro eine Million Einwohner im Jahr 2013 reichen nur für die Schlussgruppe im Ländervergleich. Die Entwicklung ist dagegen eine der besten. 2008 lag die Zahl der Getöteten noch bei 92 pro eine Million Einwohner und die der Schwerverletzten bei 1056. In der Antwort auf unsere Befragung bekennt sich die Landesregierung zum Verkehrssicherheitsziel der Bundesregierung, nachvollziehbar festgeschrieben hat das Land dieses Bekenntnis aber nicht. Abhilfe soll ein neues Verkehrssicherheitsprogramm schaffen, das derzeit erarbeitet wird. Die Verkehrssicherheitsarbeit liegt vor allem in den Händen des Ministeriums für Landesentwicklung und Verkehr. Die Landesverkehrswacht (LVW) ist als Koordinierungsstelle benannt.



 Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + Konkretes **Klimaschutzziel** für den Verkehrssektor. Ausgehend von 2009 sollen die Treibhausgasemissionen des Verkehrs bis 2020 um 7 % reduziert werden
- + Mit die arbeitnehmerfreundlichsten **Tariffreueregelungen** für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr im Ländervergleich

Schwächen

- Kein nachvollziehbar festgeschriebenes **Verkehrssicherheitsziel**. Viele Bundesländer verfügen über eigene Verkehrssicherheitsprogramme mit konkreten Minderungszielen für Verkehrsoffer
- Wie in vielen Bundesländern keine landesweiten Lärmschutz- und **Luftreinheitsziele**, die über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehen
- Kein Bekenntnis zum **Flächenverbrauchsziel** 30 ha/Tag in 2020 der Bundesregierung
- 40 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)



Holger, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	12
Flächenschonung	11
Klimaschutz	5
Lärmvermeidung	1
Luftqualität	6
Sicherheit öffentlicher Verkehr	14
Sicherheit Straßenverkehr	13
Wertschöpfung	12

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5) ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11) ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Schleswig-Holstein (Platz 10 – 48 Pkt.)

Solides Mittelfeld

Bei der nachhaltigen Mobilität rangiert das nördlichste Bundesland im soliden Mittelfeld. Zwar ist beim Lärmschutz, der Luftqualität und der Klimabilanz Schleswig-Holstein im Ländervergleich unter den Besten, beim Thema Sicherheit besteht allerdings Handlungsbedarf: die Opferzahlen im Straßenverkehr sind nicht so niedrig, dass Kiel sich eine engagierte Verkehrssicherheitsarbeit sparen sollte. Und die Fahrgäste in Bussen und Bahnen fühlen sich im Norden weniger sicher als in anderen Regionen Deutschlands.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Lärmschutz auf dem Vormarsch

Schleswig-Holstein gehört zur Spitzengruppe der Länder mit der niedrigsten Verkehrslärmbelastung. 0,9 Prozent der Einwohner sind tagsüber, 1,2 Prozent nachts von Verkehrslärm betroffen. Im Koalitionsvertrag hat sich die Landesregierung das Ziel gesetzt, den Lärmschutz an Straßen, Schienen und Flughäfen weiter zu verbessern.

Klimaschutz geht voran

Auch bei den CO₂-Emissionen des Verkehrs pro Einwohner gehört Schleswig-Holstein zu den besten Ländern: Nur 1,9 Tonnen des Klimagases emittierte jeder Bürger 2011 (neueste Werte). Im Integrierten Energie- und Klimakonzept bekennt sich die Landesregierung zum Ziel der Bundesregierung, wonach die Treibhausgasemissionen zwischen 1990 und 2020 um 40 Prozent sinken sollen.

Die Luft ist rein

Das obere Mittelfeld im Ländervergleich erreicht Deutschlands Nordlicht auch bei der Luftqualität. Auch die Entwicklung der Feinstaub- und Stickstoffdioxid-Immissionskonzentration kann sich sehen lassen. Ohne Luftreinhalteziel der Landesregierung reicht es nicht zur Spitzengruppe.

Nachholbedarf bei der Sicherheit im Straßenverkehr

Bei den Getöteten und Schwerverletzten des Straßenverkehrs liegt Schleswig-Holstein nur im Mittelfeld der Länder. Außerdem fehlt ein aktuelles Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten eigenen Zielen für weniger Tote und Verletzte. Hier bleibt zu hoffen, dass die neue „Gesamtstrategie für mehr Fairness und Sicherheit im Verkehr“ im Jahr 2015 Abhilfe schaffen wird. Es gibt auch keine zentrale Koordinierungsstelle für die Verkehrssicherheitsarbeit. Zuständig sind jetzt Landespolizei und Landesverkehrswacht, die projektbezogen die Federführung übernehmen.

Abwärtstrend beim Sicherheitsgefühl in Bahnen

Beim Sicherheitsempfinden an Bahnhöfen und Haltestellen schneidet Schleswig-Holstein gut ab, in den Verkehrsmitteln ist die Tendenz dagegen fallend. 88 Prozent der Fahrgäste fühlten sich 2014 in Bussen und Bahnen sicher, 2012 waren es 92 Prozent gewesen. Im Ländervergleich wird dieser Wert nur vom Saarland unterboten.

Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + Mit die arbeitnehmerfreundlichsten **Tariftreuer**regelungen für die Beschäftigten im öffentlichen Verkehr im Ländervergleich
- + Ein qualitatives **Lärmschutzziel** im Koalitionsvertrag – ergänzt die Lärmaktionspläne der Kommunen
- + 70,5 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)

Schwächen

- Kein aktuelles **Verkehrssicherheits**programm mit konkreten eigenen Zielen für weniger Tote und Schwerverletzte
- Kein Bekenntnis zum **Flächenver**brauchsziel 30 ha/Tag in 2020 der Bundesregierung



Karl-Heinz Laube, pixelio

Themenbereich	Platz
Beschäftigung öffentlicher Verkehr	10
Flächenschonung	6
Klimaschutz	7
Lärmvermeidung	3
Luftqualität	2
Sicherheit öffentlicher Verkehr	4
Sicherheit Straßenverkehr	2
Wertschöpfung	11

■ Spitzengruppe Plätze (1 – 5)
 ■ Mittelfeld Plätze (6 – 11)
 ■ Schlussgruppe Plätze (12 – 16)

Thüringen (Platz 2 – 64 Pkt.)

Deutscher Meister bei der Sicherheit

Im Freistaat sind die Weichen auf nachhaltige Mobilität gestellt. In keinem Bereich rangiert Thüringens Verkehrspolitik in der Schlussgruppe der Bundesländer, überall erreicht das Land mindestens das Mittelfeld oder stößt gleich in die Spitzengruppe vor. Ein echter Lichtblick ist die Verkehrssicherheit: Auf den Straßen sinken die Opferzahlen und das Sicherheitsgefühl der Reisenden auf Bahnhöfen ist so hoch wie nirgendwo sonst in Deutschland.

Die Hochs und Tiefs auf einen Blick

Straßenverkehrssicherheit in guten Händen

Bei den Schwerverletzten im Straßenverkehr kann Thüringen auf die beste Entwicklung aller Länder stolz sein. Verzeichnete die Statistik 2008 noch 1077 Schwerverletzte pro eine Million Einwohner, sank die Zahl 2013 auf 815. Auch bei den Getöteten im Straßenverkehr gibt es eine positive Entwicklung, allerdings sind 56 Verkehrstote pro eine Million Einwohner im Jahr 2013 im Ländervergleich noch zu viele. Damit die Bilanz besser wird, ist Thüringen eines der wenigen Bundesländer, das sich neben einem quantitativen Ziel für weniger Getötete im Straßenverkehr auch eines für weniger Schwerverletzte gesetzt hat. Ausgehend von 2011 soll die Zahl der Schwerverletzten bis 2020 um 40 Prozent reduziert werden, gleiches gilt für die Zahl der Getöteten. Ebenfalls gut: Ein eigens gegründeter Verkehrssicherheitsrat steuert die Arbeit. In dem Kreis sind mehrere Ministerien und zahlreiche Verbände der Verkehrssicherheit vertreten. Die Federführung liegt beim Verkehrsministerium.

Thüringens Bahnhöfe führen bei der Sicherheit

Häufig entscheidet das Gefühl, ob Reisende den öffentlichen Verkehr nutzen. Beim Sicherheitsempfinden der Fahrgäste bekommt Thüringen auf eine beeindruckende Zustimmung. 79 Prozent der Fahrgäste fühlten sich 2014 an Bahnhöfen und Haltestellen des Freistaats sicher. Nirgendwo in Deutschland waren es mehr. Und nirgendwo verbesserte sich der Wert so schnell: 2012 waren es nur 61 Prozent, die sich sicher fühlten. Beim Sicherheitsgefühl in den Bussen und Bahnen schneiden andere Länder allerdings besser ab. Insgesamt Platz 4.

Flächenrecycling gegen Flächenfraß

Bis 2025 will die Landesregierung die Flächenneuanspruchnahme für Siedlungs- und Verkehrszwecke durch aktives Flächenrecycling ausgleichen. Zusätzlich bekennt sich die Erfurter Landesregierung im Landesentwicklungsprogramm auch zum Flächensparziel des Bundes. Dieses sieht vor, dass bis 2020 der Flächenverbrauch deutschlandweit auf maximal 30 Hektar pro Tag begrenzt werden soll. Solche anspruchsvollen Ziele sind nötig, denn in den vergangenen Jahren war Thüringen eines der Länder mit einem hohen einwohnerbezogenen Flächenverbrauch. Während 2007 auf jeden Einwohner 288 Quadratmeter Verkehrsfläche entfielen, waren es 2012 schon 314 Quadratmeter.

Wertschöpfung schwächelt

Bei der Ökonomie im Verkehrssektor ist noch Luft nach oben: Im Ländervergleich kommt Thüringen auf eine relativ geringe Wertschöpfung von Verkehr und Lagerei. Auf jeden Beschäftigten der Branche entfielen knapp 33.900 Euro Bruttowertschöpfung. Seit der Krise im Jahr 2009 geht es aber bergauf: damals lag die Branche noch bei 33.300 Euro.



Teilnahme an der Länderbefragung

Verkehrspolitische Ziele der Landespolitik

Stärken

- + **Verkehrssicherheit:** Konkrete quantitative Ziele für weniger Getötete und Schwerverletzte im Straßenverkehr: Ausgehend von 2011 bis 2020 -40 %
- + Konkrete Ziele für die Begrenzung des **Flächenverbrauchs:** Neuinanspruchnahme von Siedlungs- und Verkehrsflächen bis 2025 durch Flächenrecycling ausgleichen. Bis 2020 macht sich die Landesregierung das 30 ha/Tag-Ziel des Bundes zu Eigen
- + Eines der wenigen Länder mit konkreten Minderungszielen für **Luftschadstoffe:** Bis 2020 die Feinstaubbelastung (PM₁₀) auf einen Jahresmittelwert von 21,5 µg/m³ senken und Stickstoffdioxid auf einen Jahresmittelwert von 18,75 µg/m³ senken

Schwächen

- **Tariftreuer**regelungen im öffentlichen Verkehr ausbaufähig
- Nur 30 % der vom Bund zur Verbesserung der **Verkehrsverhältnisse** zur Verfügung gestellten Mittel investiert die Landesregierung im Haushaltsjahr 2014 in den Umweltverbund (Bahn, Bus, Fahrrad, Fußverkehr)

- » 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« „Die Welt“
- » mit Freude gelesen« NRW-Ministerpräsidentin Hannelore Kraft
- » Das spornt uns weiter an« NRW-Verkehrsminister Michael Groschek
- » 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



Die Allianz pro Schiene bringt den umweltfreundlichen Schienenverkehr in Deutschland voran. In unserem gemeinnützigen Verein arbeiten 21 Non-Profit-Organisationen und mehr als 120 Wirtschaftsunternehmen zusammen. Zivilgesellschaft und Bahnbranche an einem Tisch: Diese Struktur ist einzigartig – wie wir.