



Bundesländerindex Mobilität & Umwelt

2020 / 21



Inhalt

Untersuchungsdesign

Seite 2–3

Ergebnisse

Seite 4–19

Länderportraits

Seite 20–36

Der Bundesländerindex ist ein gemeinsames Projekt von:



Nutzung frei für redaktionelle Zwecke unter Nennung der Allianz pro Schiene



istock.com/Chalabala

Themenbereiche



Verkehrssicherheit

20%

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



Lärminderung

20%

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



Flächenverbrauch

20%

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



Klimaschutz

20%

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



Luftqualität

20%

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

100%

Methodik

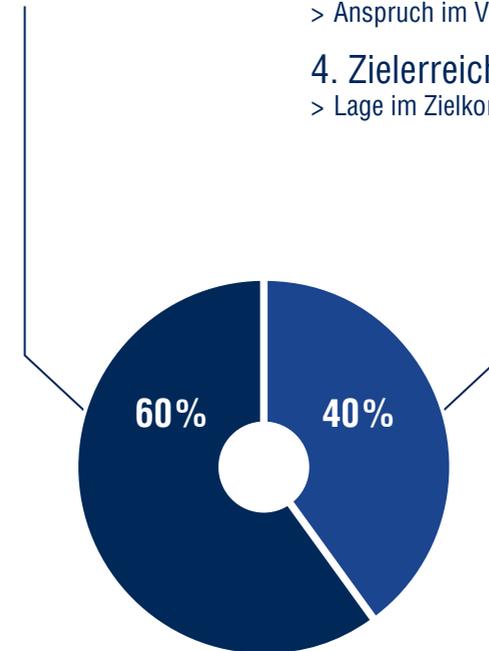
So wird in den Themenbereichen gewertet:

Statistik

1. Aktueller Stand
2. Durchschnittliche Entwicklung der vergangenen Jahre

Politik

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



Studienablauf

- ↓ **Mai 2020**
Recherche der politischen Weichenstellungen der Bundesländer.
- **Juni 2020**
Versand der recherchierten politischen Ziele an die Bundesländer zur Zustimmung oder möglichen Ergänzung.
- **Juli – September 2020**
Recherche und Auswertung der aktuellen statistischen Daten, Validierung der Antworten der Bundesländer, Auswertung der politischen Zielsetzungen.
> Keine Beteiligung: Niedersachsen und Schleswig-Holstein
- ↓ **September – Oktober 2020**
Analyse und Bewertung der Ergebnisse

Datenquellen

Statistik

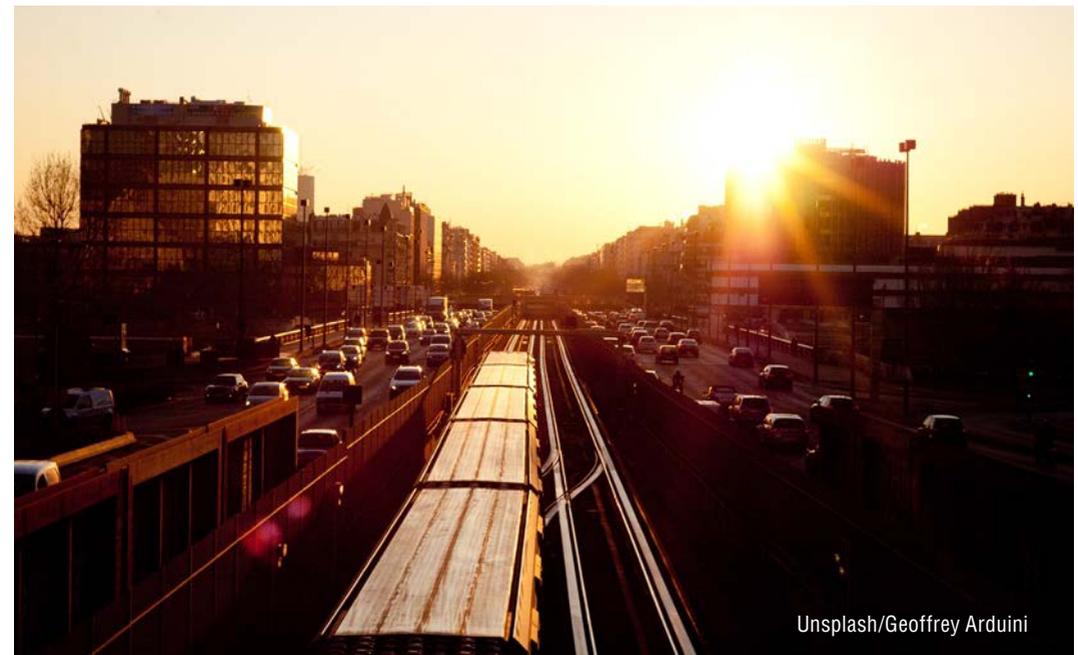
Anerkannte wissenschaftliche Daten

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

Empirie

Recherche der Länderziele

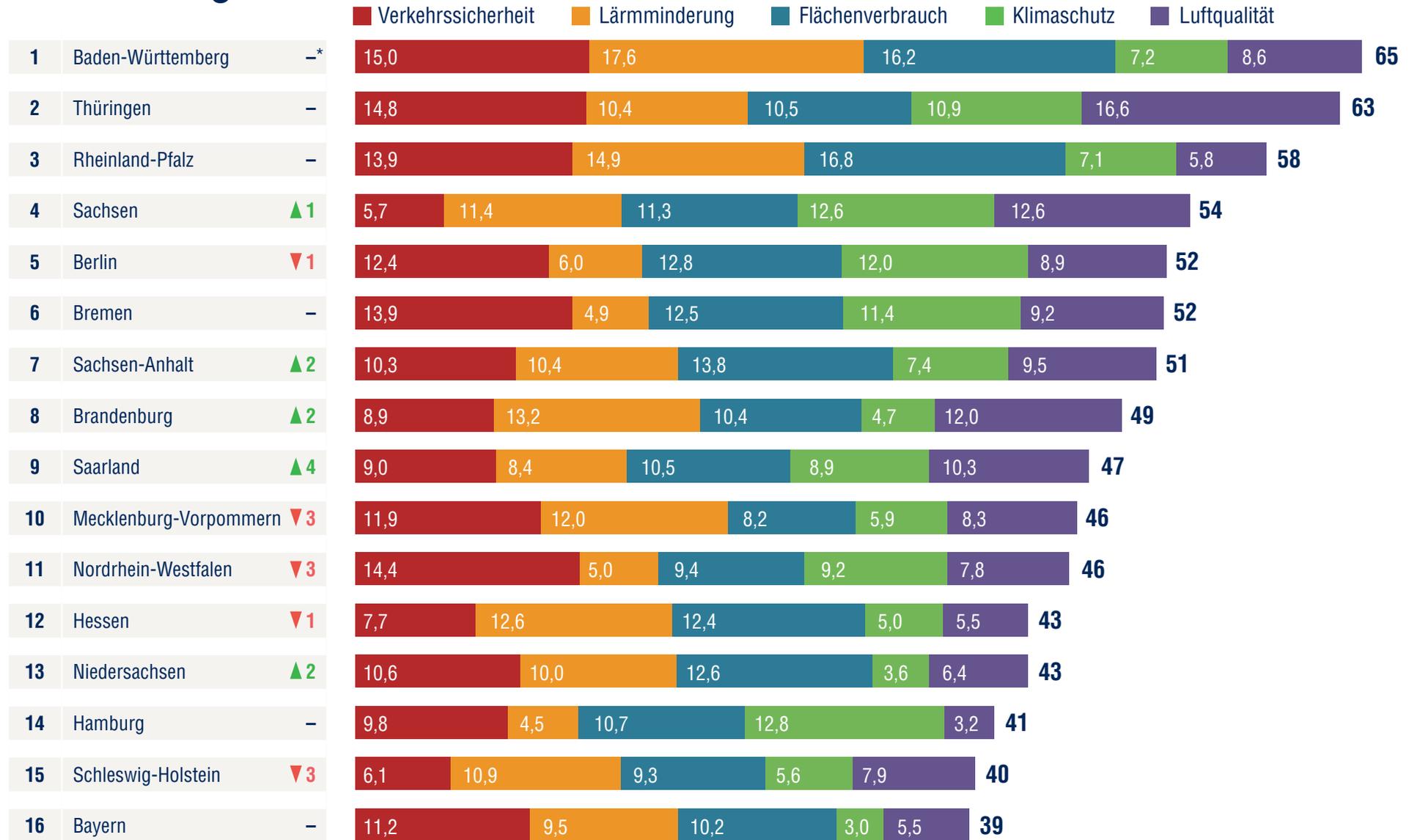
- > u.a. in Koalitionsverträgen, Verkehrsentwicklungsplänen, etc.
- ### Validierung der Antworten der Bundesländer
- ### Kontrolle und Einordnung der Daten



Unsplash/Geoffrey Arduini

Ergebnisse

Gesamtergebnis



Maximal 20 Punkte pro Themenbereich erreichbar

*Veränderung der Platzierung im Vergleich zum Bundesländerindex 2018/19

Platzierungen in den Themenbereichen

Spitzengruppe

Mittelfeld

Schlussgruppe

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

Verkehrssicherheit

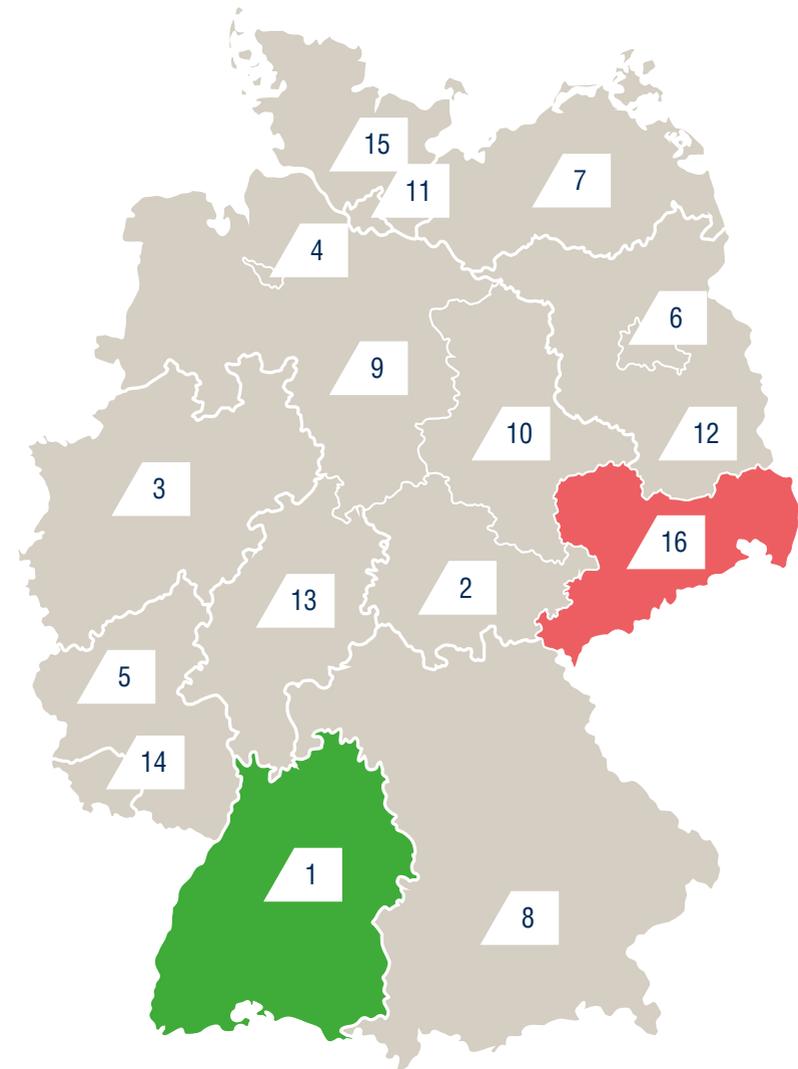
Platz 1 und Platz 16

Baden-Württemberg

- > Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr von 890 pro Million Einwohner im Jahr 2014 auf 730 (2019) reduziert – größte Verbesserung aller Länder
- > Von 43 Getöteten im Straßenverkehr pro Million Einwohner im Jahr 2014 auf 39 (2019) verbessert
- > Ambitioniertes politisches Ziel: Zahl der Verkehrstoten um 40 % bis 2020 gegenüber 2010 reduzieren

Sachsen

- > Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr ist 2019 die dritthöchste unter den Ländern (1.005 pro Million Einwohner) und keine Verbesserung im Vergleich zu 2014 (1.002)
- > Kein konkretes Ziel zur Verbesserung der Verkehrssicherheit neben der Vision Zero

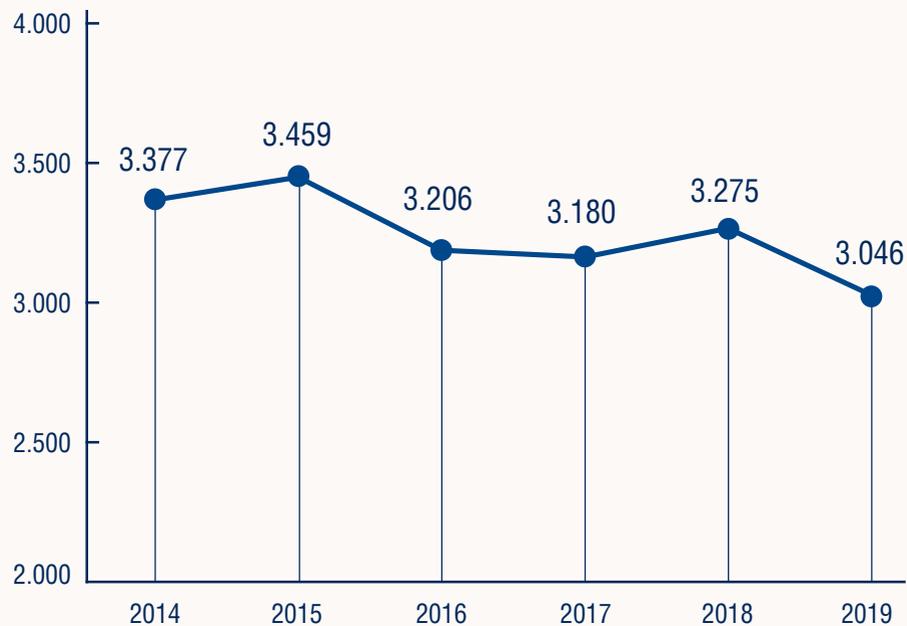


Verkehrssicherheit

Deutschland-Trend

> Nach gestiegenen Getötetenzahlen im Straßenverkehr im Jahr 2018 konnte 2019 ein Tiefststand erreicht werden. Insgesamt ist die Entwicklung der vergangenen sechs Jahre positiv, das Niveau ist mit mehr als 3.000 Getöteten aber weiterhin hoch.

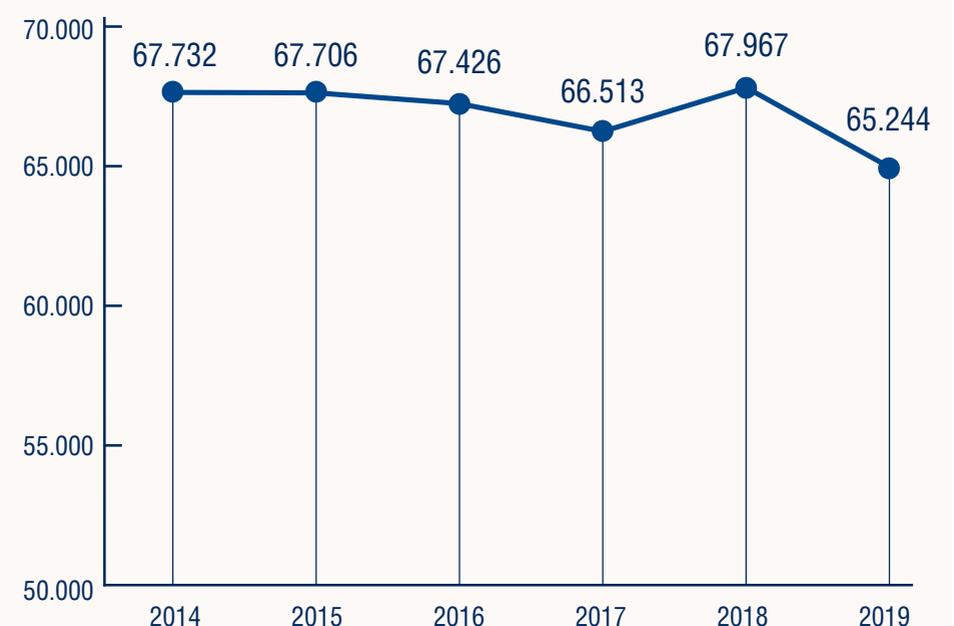
Getötete im Straßenverkehr



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2020

> Der Trend leicht sinkender Schwerverletztetenzahlen wurde 2018 unterbrochen, setzte sich im Jahr 2019 jedoch fort. Über 65.000 Schwerverletzte pro Jahr zeigen aber, dass der Handlungsbedarf weiterhin enorm ist.

Schwerverletzte im Straßenverkehr



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2020

Verkehrssicherheit

Faktencheck

Deutschland

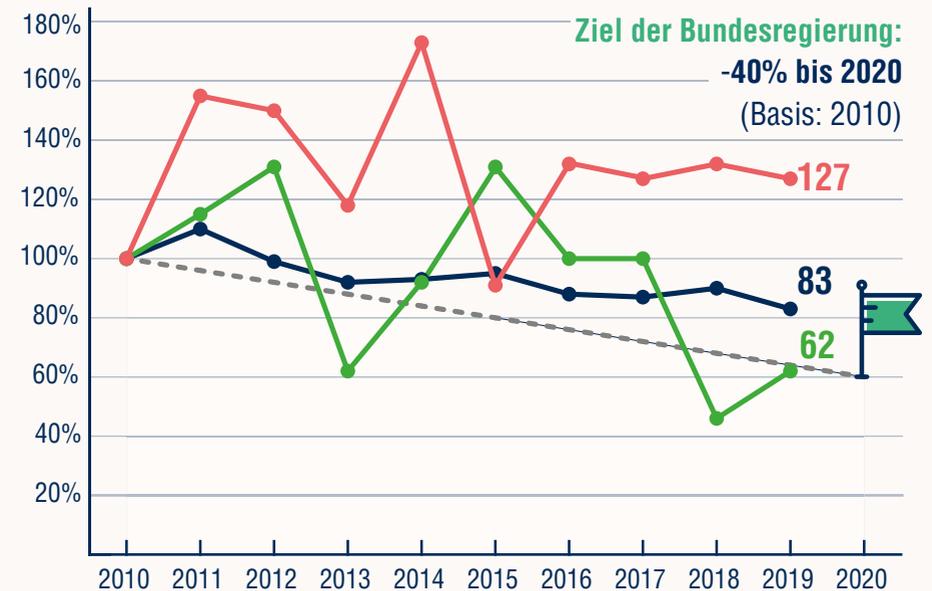
- > Die Bundesregierung will die Verkehrssicherheit verbessern und hat sich ein konkretes Ziel gesetzt: Die Zahl der Verkehrstoten soll im Zeitraum von 2010 bis 2020 um 40 Prozent sinken. Gleichzeitig soll die Zahl der Schwerverletzten kontinuierlich abnehmen.
- > Auch im Jahr 2019 lag Deutschland deutlich außerhalb des Zielkorridors. In diesem Jahr ist zwar coronabedingt mit einem Rückgang der Todeszahlen zu rechnen. Dennoch bleibt das Erreichen des Ziels unwahrscheinlich.

Bundesländer

- > Auch viele Bundesländer setzen sich quantitative Verkehrssicherheitsziele mit einem konkreten Zielhorizont. Einige Länder streben darüber hinaus die Vision Zero an. Mit Bremen und dem Saarland liegen derzeit aber nur zwei Bundesländer im Korridor zum Erreichen des Minus-40%-Ziels 2020.

Entwicklung der Zahl der Getöteten im Straßenverkehr

■ Hamburg ■ Bremen ■ Deutschland



Quelle: Statistisches Bundesamt, 2020

Lärminderung

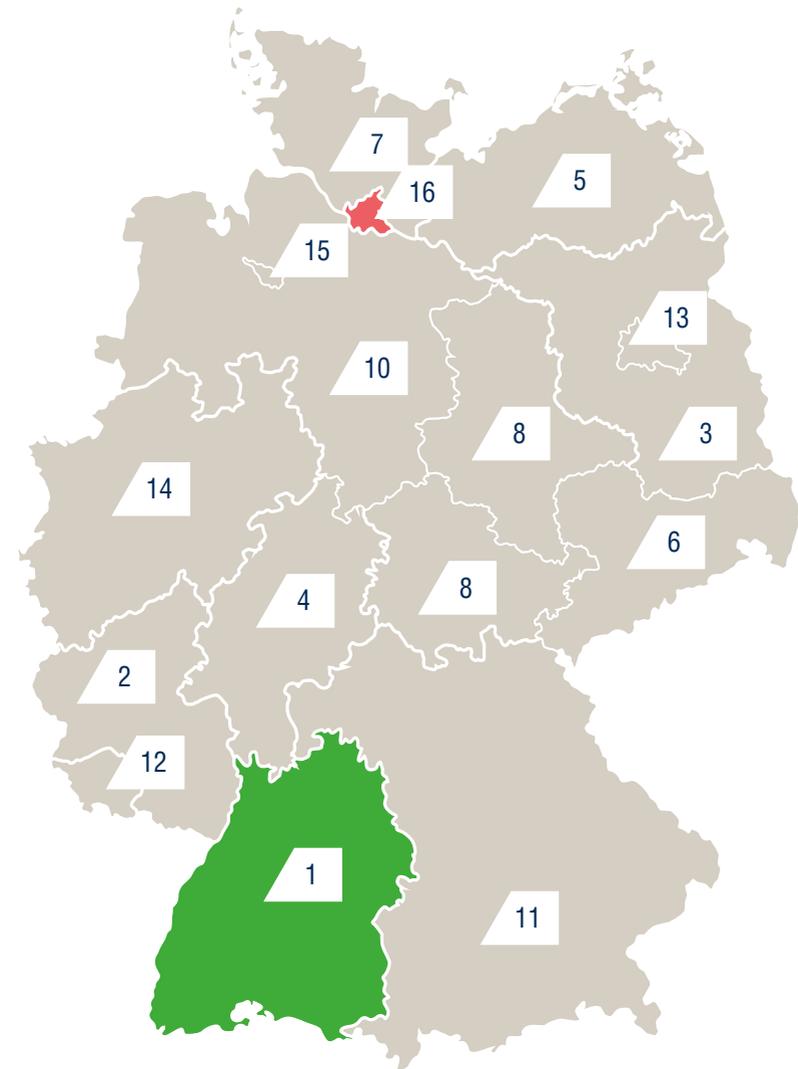
Platz 1 und Platz 16

Baden-Württemberg

- > Anteil von Verkehrslärm Betroffener liegt mit 2,7 % im vorderen Mittelfeld der Länder (1,2 % bis 8,8 %)
- > Einziges Bundesland mit einem landesweiten quantitativen Minderungsziel für die Belastung durch Verkehrslärm (20 % weniger Betroffene bis 2020, 50 % bis 2030)

Hamburg

- > Bundesweit mit 7,2 % zweithöchster Anteil von Verkehrslärm Betroffener an der Bevölkerung
- > Anzahl der von übermäßigem Verkehrslärm betroffenen Einwohner soll sinken – um wie viele und bis wann bleibt offen

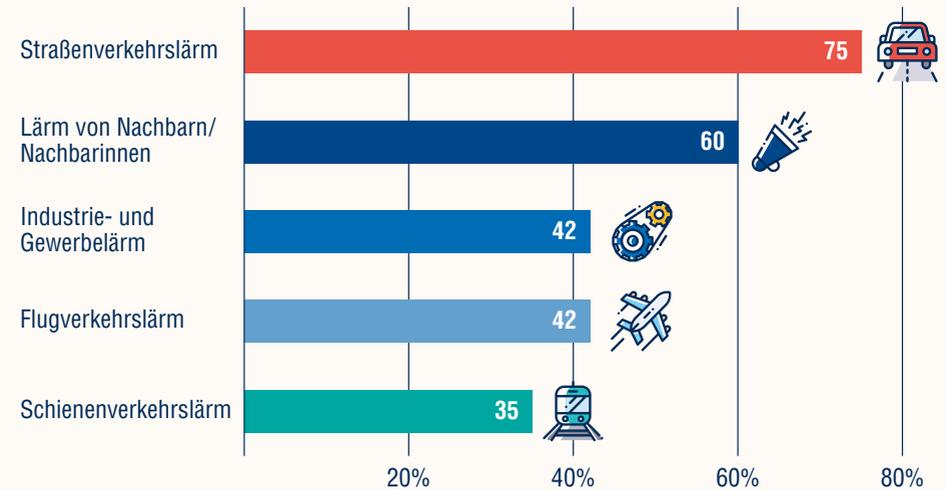


Lärminderung

Deutschland-Trend

- > Lärm ist lästig und macht krank: Studien belegen eine erhöhte Schlaganfall-Gefahr bei Personen, die ständigem Verkehrslärm ausgesetzt sind. In Deutschland sind derzeit etwa 3,1 Millionen Menschen von Verkehrslärm betroffen.
- > Bis 2020 will die Bundesregierung die Belästigung durch Fluglärm um 20%, durch Straßen- und Binnenschiffslärm um 30% und durch Schienenlärm um 50% reduzieren.
- > Unter den Bundesländern hat sich nur Baden-Württemberg ein landesweites quantitatives Lärmschutzziel gesetzt: Die Zahl der Menschen, die einer gesundheitsschädlichen Verkehrslärmbelastung ausgesetzt sind, soll gegenüber 2012 um 20% bis 2020 und 50% bis 2030 sinken.
- > Die derzeit aktuellsten Daten über die Verkehrslärmbetroffenen in allen Bundesländern liegen aus der Lärmkartierung für das Jahr 2017 vor.

Belästigung durch einzelne Lärmquellen im eigenen Wohnumfeld



Quelle: Umweltbundesamt, 2018 | Repräsentative Umfrage
Angaben in Prozent

Flächenverbrauch

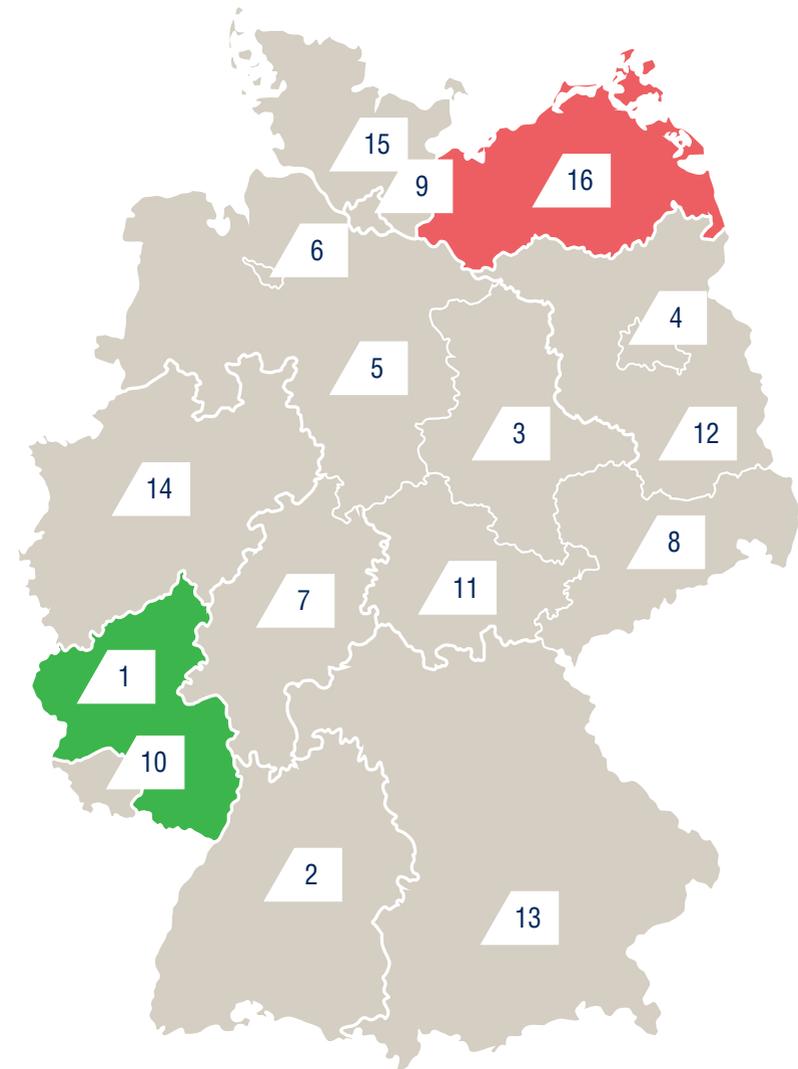
Platz 1 und Platz 16

Rheinland-Pfalz

- > Unterschreitet schon heute die Zielvorgabe des Umweltbundesamtes für den Flächenverbrauch im Jahr 2020 (1,5 Hektar pro Tag)
- > Will die tägliche Flächeninanspruchnahme bei unter einem Hektar stabilisieren
- > Beste Entwicklung beim Verkehrsflächenbestand pro Einwohner (2013: 308 m², 2018: 294 m²)

Mecklenburg-Vorpommern

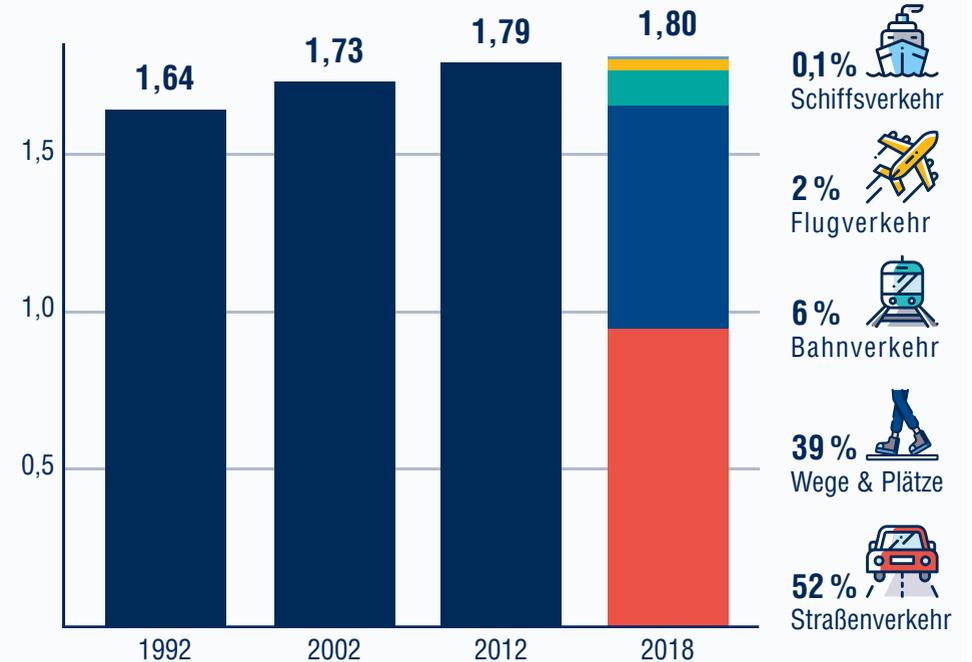
- > Größter Verkehrsflächenbestand pro Einwohner (438 m² in 2018) und größter Zuwachs aller Länder (2013: 432 m²)
- > Kein konkretes Ziel zur Begrenzung des Verkehrsflächenverbrauchs



Flächenverbrauch Deutschland-Trend

- > 36 Prozent der gesamten Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland benötigt allein der Verkehr. Dabei wächst die Verkehrsfläche immer weiter.
- > Die zunehmende Flächeninanspruchnahme hat unerwünschte Folgen: Natürliche Lebensräume gehen verloren, Bodenversiegelung und Landschaftszerschneidung nehmen zu. Die Siedlungsausdehnung führt zu steigendem Verkehrsaufkommen und damit wachsen Energieverbrauch und Kosten für den Infrastrukturausbau.

Verkehrsfläche in Deutschland



Quelle: Umweltbundesamt, Statistisches Bundesamt, 2020

Angaben in Millionen Hektar

Flächenverbrauch

Faktencheck

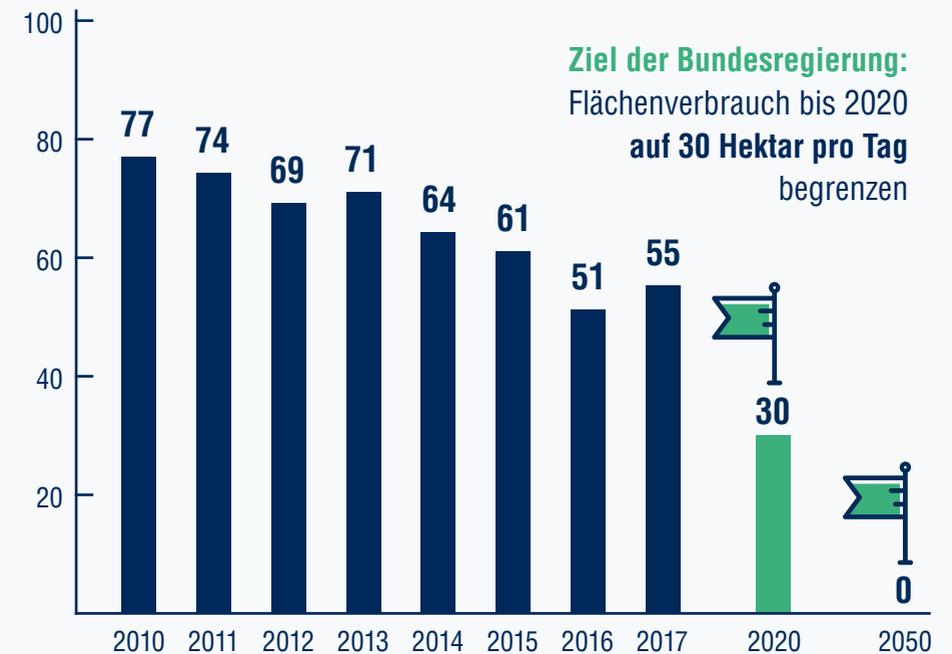
Deutschland

- > Die Bundesregierung will den Anstieg des Flächenverbrauchs bremsen. Im Klimaschutzplan 2050 strebt sie für das Jahr 2020 30 Hektar pro Tag an, bis 2030 soll der Flächenverbrauch darunter liegen. Für das Jahr 2050 will der Bund das Netto-Null-Ziel erreichen – eine Kreislaufwirtschaft ohne zusätzliche Inanspruchnahme.
- > Derzeit werden jedoch täglich noch über 50 Hektar Siedlungs- und Verkehrsfläche in Deutschland verbraucht.

Bundesländer

- > Acht Bundesländer setzen sich ebenfalls konkrete quantitative Ziele für den Flächenverbrauch.
- > Das Umweltbundesamt empfiehlt für jedes Bundesland einen eigenen Anteil, damit das 30-Hektar-Ziel im Jahr 2020 erreicht werden kann. Im Jahr 2017 waren immerhin sieben Bundesländer auf Zielkurs.

Anstieg der Siedlungs- und Verkehrsfläche



Quelle: Umweltbundesamt, 2020

Angaben in Hektar pro Tag

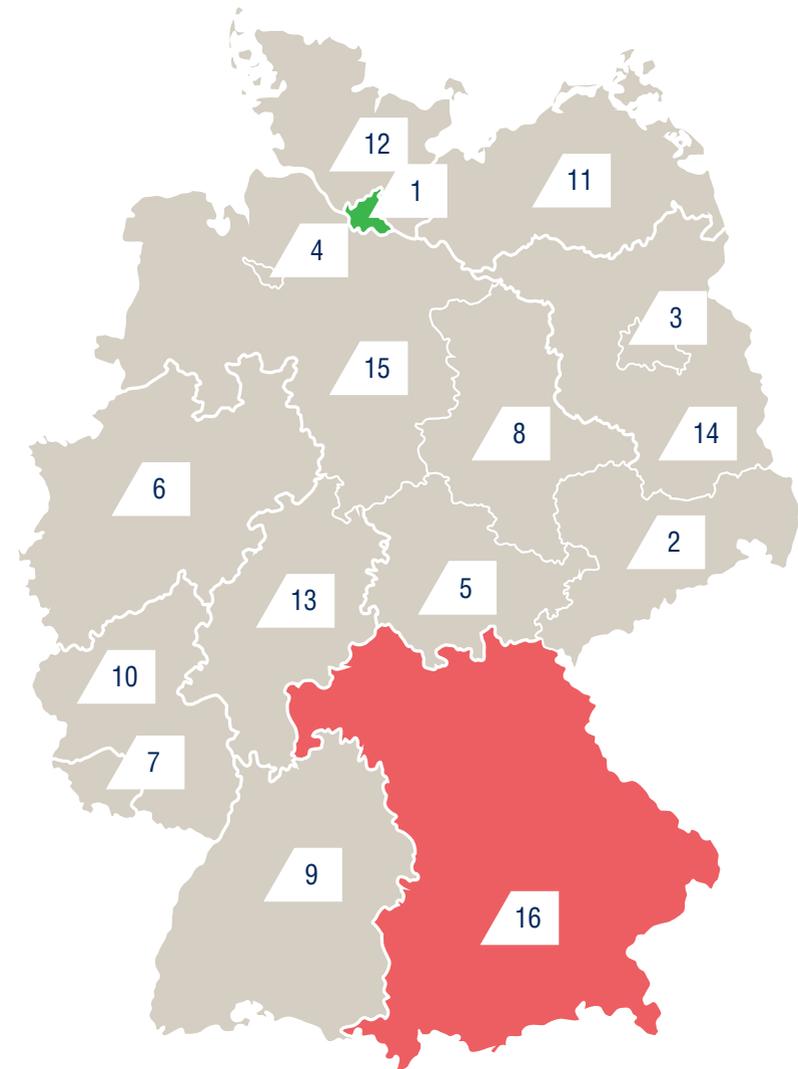
Platz 1 und Platz 16

Hamburg

- > Einziges Bundesland, das sich aktuell im Zielkorridor des Klimaschutzziels der Bundesregierung (-40 %) für den Verkehrsbereich im Jahr 2030 befindet
- > Die verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen sollen bis 2030 um 45 % gegenüber 1990 sinken, dieses Ziel ist ehrgeiziger als das auf Bundesebene
- > Pro Einwohner sind die verkehrsbedingten Treibhausgase stabil – in vielen Bundesländern steigen sie dagegen

Bayern

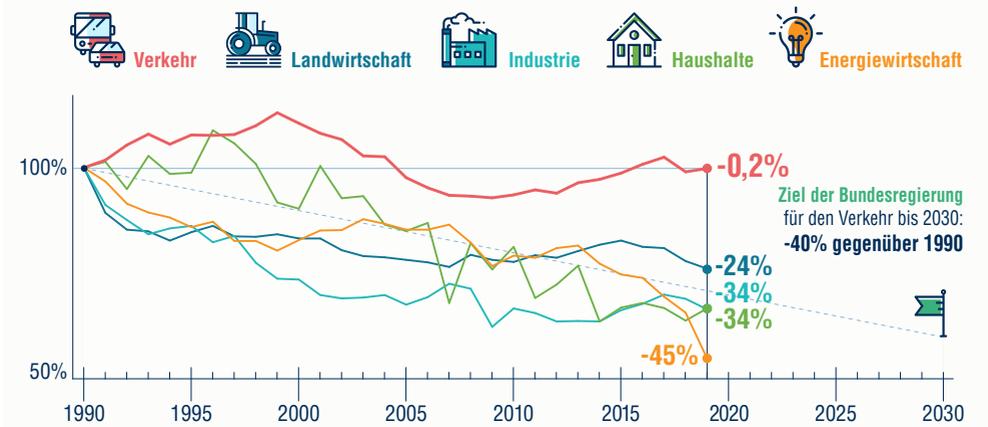
- > Das einzige Bundesland, das keine CO₂-Daten nach der Verursacherbilanz für den Verkehrssektor veröffentlicht.
- > Das geplante Klimaschutzgesetz mit dem Ziel – 55 % weniger CO₂ pro Einwohner im Jahr 2030 gegenüber 1990 – ist nicht verkehrsspezifisch. Andere Länder haben für den Problembereich Verkehr ambitionierte Ziele.



Deutschland-Trend

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

Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen in Deutschland



Quelle: Umweltbundesamt, 2020

1990=100%

Faktencheck

Deutschland

> Mit dem Klimaschutzplan 2050 hat sich die Bundesregierung ein konkretes Ziel gesetzt: Gegenüber 1990 sollen die CO₂-Emissionen des Verkehrs bis 2030 um 40 bis 42 Prozent sinken.

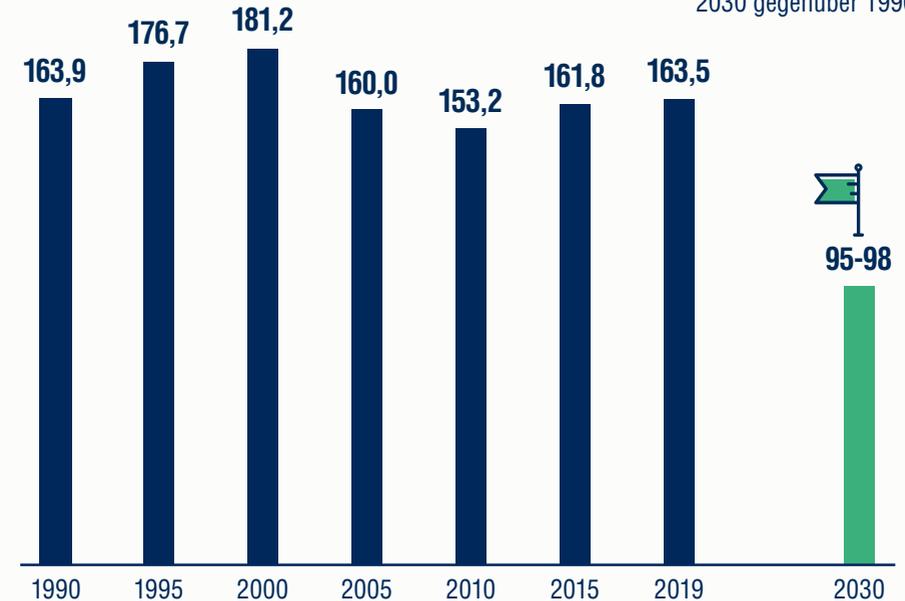
Bundesländer

> Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Hamburg und Sachsen haben ebenfalls konkrete Ziele für den Problem-bereich Verkehr formuliert.

> Derzeit liegt lediglich Hamburg im Zielkorridor 1990 bis 2030. Gegenüber 2011 konnte nur Thüringen die absoluten CO₂-Emissionen des Verkehrs leicht reduzieren.

Entwicklung der CO₂-Emissionen im Verkehr

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



Quelle: Umweltbundesamt, 2020

Angaben in Millionen Tonnen

Hamburg

im Zielkorridor



Hessen

nicht im Zielkorridor



Quelle: Länderarbeitskreis Energiebilanzen

Angabe in Millionen Tonnen

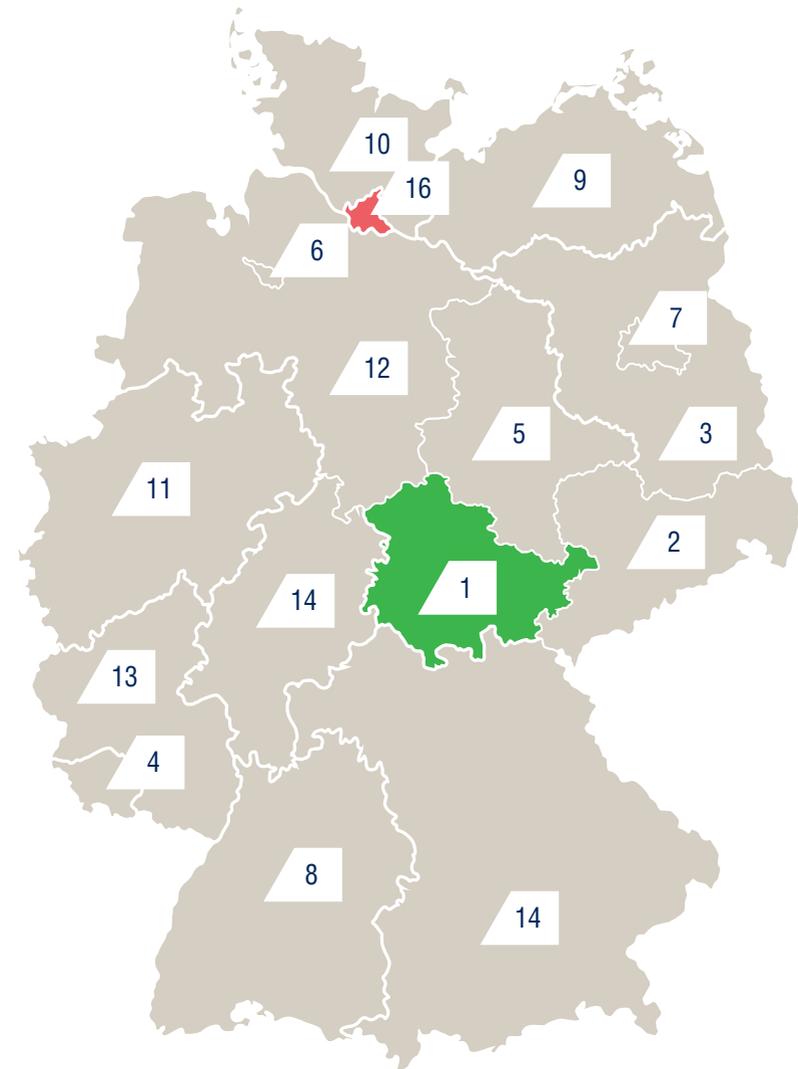
Platz 1 und Platz 16

Thüringen

- > Keine Grenzwertüberschreitungen beim Stickstoffdioxid im Jahresmittel 2019
- > Eine der besten Entwicklungstendenzen bei Stickstoffdioxid und Feinstaub unter den Bundesländern
- > Eines von sechs Ländern, das die Luftreinhaltepläne der Kommunen mit einem eigenen Luftqualitätsziel flankiert

Hamburg

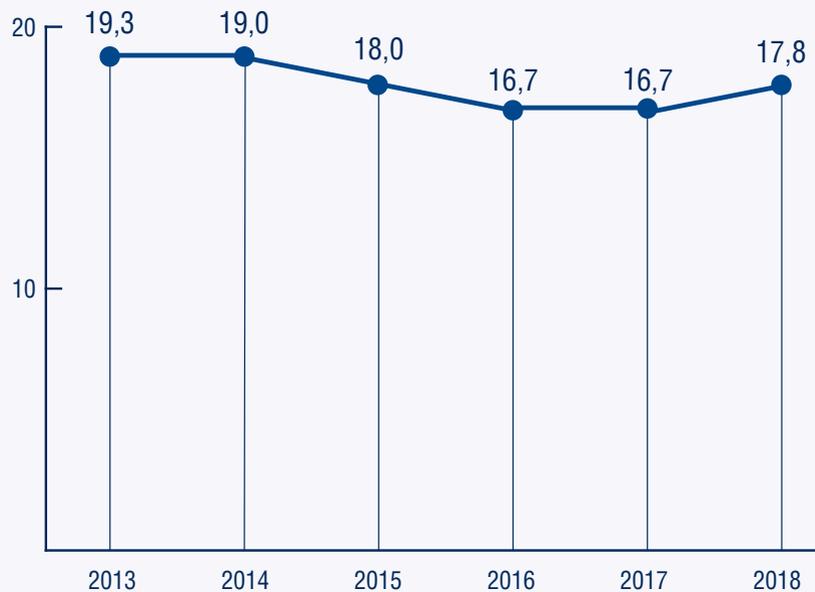
- > Überschreitung des Stickstoffdioxid-Grenzwertes im Jahresmittel 2019
- > Höchste städtische Stickstoffdioxid-Konzentration im Ländervergleich 2018
- > Zweithöchste Feinstaubbelastung im Jahr 2018 – noch über dem Wert von 2013



Deutschland-Trend

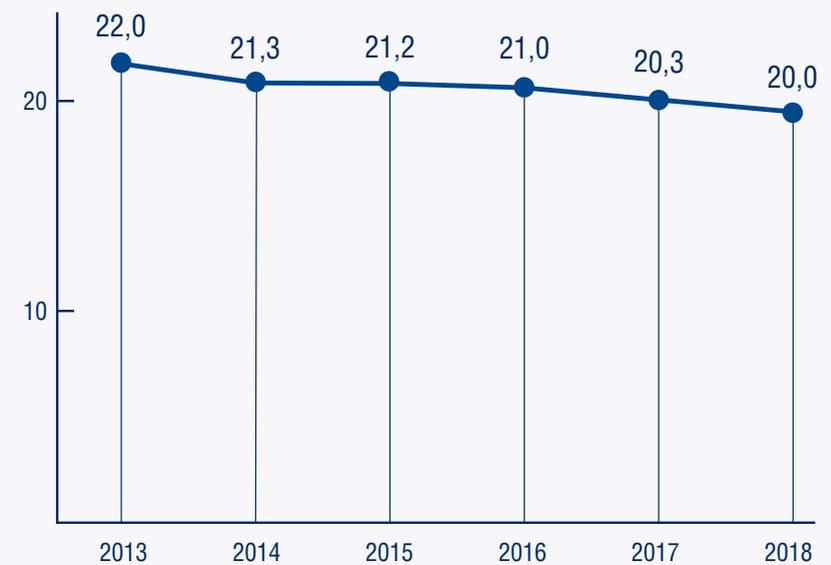
- > Schadstoffe wie Stickoxide (NO_x) oder Staub- und Rußpartikel erhöhen das Risiko für Atemwegserkrankungen und verstärken Allergien. Rußpartikel wirken krebserregend.
- > Luftschadstoffe entstehen bei der Verbrennung fossiler Energieträger: Der Verkehrssektor spielt also auch bei der Schadstoff-Emission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

Mittlere Feinstaub-Konzentration (PM_{10}) in Städten



Quelle: Umweltbundesamt, 2019 | Angaben in Mikrogramm pro Kubikmeter

Mittlere Stickstoffdioxid-Konzentration (NO_2) in Städten



Quelle: Umweltbundesamt, 2019 | Angaben in Mikrogramm pro Kubikmeter

Faktencheck

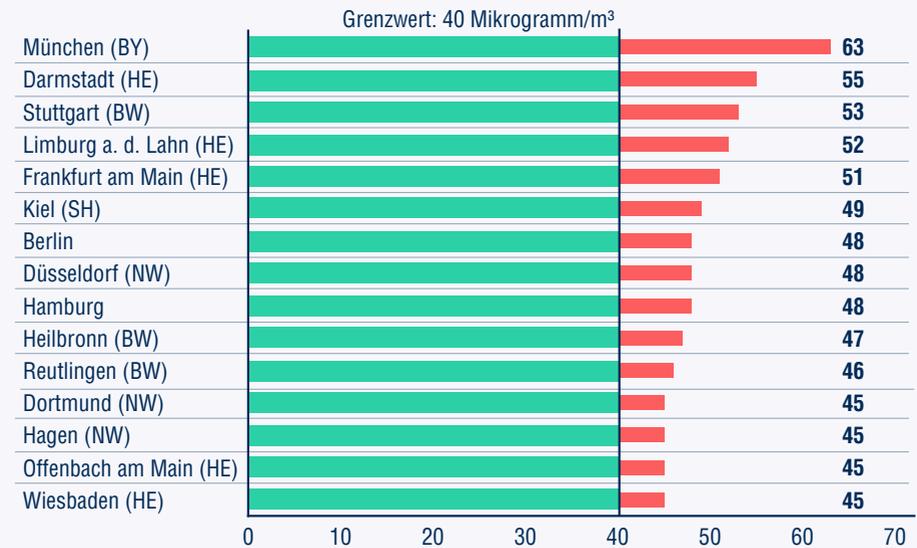
Deutschland

- > Mit der Nachhaltigkeitsstrategie 2018 will die Bundesregierung die Luftschadstoffbelastung bis zum Jahr 2030 um 55 % gegenüber 2005 reduzieren.
- > Das Bundes-Immissionsschutzgesetz setzt in Deutschland Luftqualitätsstandards zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Demnach darf der Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft für Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) im Jahresmittel nicht überschritten werden.

Bundesländer

- > In neun Bundesländern wurde 2019 der Grenzwert beim Stickstoffdioxid überschritten. Brandenburg, Bremen, Mecklenburg-Vorpommern, das Saarland, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen erfüllten dagegen die Vorgabe.

15 Städte mit den höchsten NO₂-Grenzwertüberschreitungen 2019



Quelle: Umweltbundesamt, 2020

NO₂-Jahresmittelwerte in Mikrogramm pro Kubikmeter Luft

Platz 1 – Baden-Württemberg



Baden-Württemberg ist

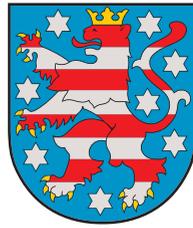
- > das einzige Bundesland mit einem landesweiten quantitativen Minderungsziel für die Belastung durch Verkehrslärm (20% weniger Betroffene bis 2020, 50% bis 2030). Aktuell sind 2,7% der Bevölkerung betroffen.
- > das Bundesland mit der besten Entwicklung bei den Schwerverletzten im Straßenverkehr (2014: 890 pro 1 Mio. Einwohner, 2019: 730) und hat sich zudem ein ambitioniertes Verkehrssicherheitsziel gesetzt: 40 % weniger Getötete bis 2020 ausgehend von 2010.
- > eines von nur drei Bundesländern, die beim Flächensparziel mindestens so anspruchsvoll sind wie das Umweltbundesamt. Nur noch 3 Hektar sollen im Jahr 2020 täglich verbraucht werden – zwischen 2010 und 2017 waren es 4 bis 8 Hektar.
- > mit mehr als 2 Tonnen verkehrsbedingten CO₂-Emissionen pro Einwohner nur im Mittelfeld der Bundesländer.

 Verkehrssicherheit	Platz 1
 Lärminderung	Platz 1
 Flächenverbrauch	Platz 2
 Luftqualität	Platz 8
 Klimaschutz	Platz 9



Kai Michael Neuhold/VG Bild-Kunst

Platz 2 – Thüringen



Thüringen ist

- > Spitzenreiter bei der Luftqualität mit keinen Grenzwertüberschreitungen beim Stickstoffdioxid im Jahresmittel 2019 und einer der besten Entwicklungen seit 2013 unter den Ländern.
- > unter den Besten bei der Verkehrssicherheit: Die Zahl der Getöteten im Straßenverkehr sinkt im Jahr 2019 deutlich auf 43 pro Million Einwohner (2014: 56) und auch bei den Schwerverletzten konnten Fortschritte erreicht werden.
- > mit knapp 1,8 Tonnen verkehrsbedingten CO₂-Emissionen pro Einwohner eines der besten Bundesländer. Bei fast allen Ländern nehmen die Emissionen zu, in Thüringen gibt es immerhin eine leichte Abwärtstendenz.
- > beim Flächenverbrauch nicht vorbildlich. Auf jeden Einwohner entfallen inzwischen 327 Quadratmeter Verkehrsfläche – Tendenz stärker steigend als in fast allen Ländern.

 Luftqualität	Platz 1
 Verkehrssicherheit	Platz 2
 Klimaschutz	Platz 5
 Lärminderung	Platz 8
 Flächenverbrauch	Platz 11



Kai Michael Neuhold/VG Bild-Kunst

Platz 3 – Rheinland-Pfalz



Rheinland Pfalz ist

- > bestes Bundesland beim Flächenverbrauch, mit einem ambitionierten Ziel, das tatsächlich erreicht wurde: Im Schnitt wird ein Hektar pro Tag verbaut.
- > eines von nur vier Bundesländern, die ihr Ziel zur Verkehrslärminderung mit einem Zeithorizont versehen (2020). 3,2 % der Einwohner sind aktuell von Verkehrslärm betroffen.
- > unter den besseren Ländern bei der Verkehrssicherheit: Die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr sinkt weiter. Das Ziel 2020 ist so ambitioniert wie das der Bundesregierung.
- > bei der Luftqualität durchwachsen. Die Stickstoffdioxid-Konzentration hat zwar deutlich abgenommen, sie liegt aber weiterhin über den meisten anderen Ländern. Beim Feinstaub gab es nur eine leichte Verbesserung, alle anderen Länder erreichten größere Fortschritte.

 Flächenverbrauch **Platz 1**

 Lärminderung **Platz 2**

 Verkehrssicherheit **Platz 5**

 Klimaschutz **Platz 10**

 Luftqualität **Platz 13**



Deutsche Bahn AG

Platz 4 ▲1 Sachsen



Sachsen hat

- > mit 1,6 Tonnen CO₂ die zweitniedrigste Klimalast pro Einwohner im Verkehr und ist eines von fünf Ländern mit einem ambitionierten Klimaschutzziel für den Verkehrsbereich.
- > eine der niedrigsten Feinstaubkonzentrationen in den Städten mit der besten Entwicklung im Ländervergleich. Auch 2019 gab es keine Grenzwertüberschreitungen beim Stickstoffdioxid-Jahresmittel.
- > mit knapp 3 % der Bevölkerung einen geringen Anteil Verkehrslärmbetroffener.
- > neben der Vision Zero kein konkretes Verkehrssicherheitsziel und gleichzeitig 1.005 Schwerverletzte pro Millionen Einwohner im Straßenverkehr – der dritthöchste Wert im Ländervergleich.

 Luftqualität	Platz 2
 Klimaschutz	Platz 2
 Lärminderung	Platz 6
 Flächenverbrauch	Platz 8
 Verkehrssicherheit	Platz 16



istock.com/Thomas Demarczyk

Platz 5 ▼1

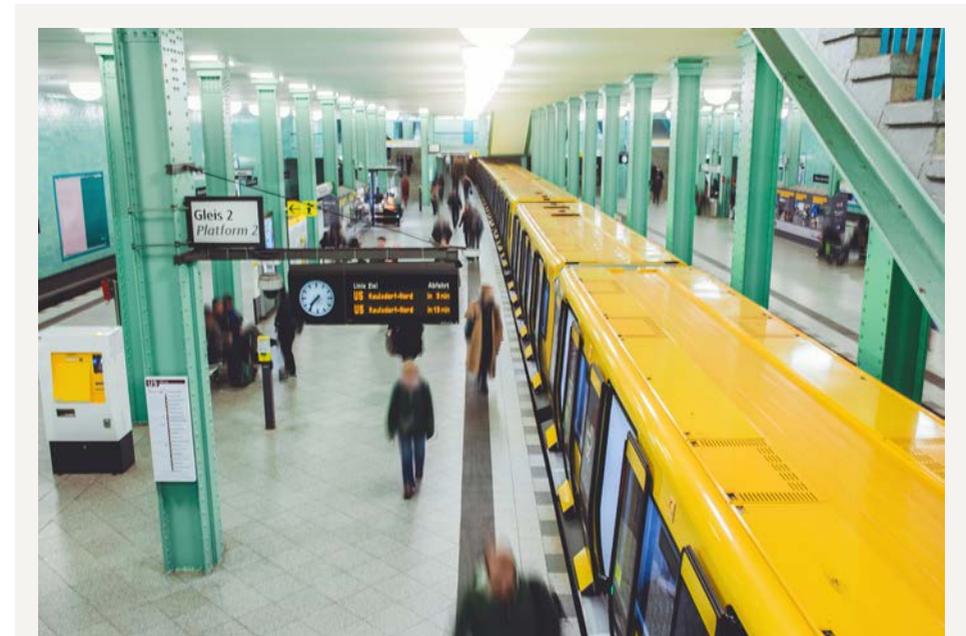
Berlin



Berlin ist

- > am sparsamsten beim CO₂-Ausstoß im Verkehr: 1,3 Tonnen pro Einwohner. Mit einem Reduktionsziel, das ambitionierter ist als das der Bundesregierung.
- > knapp vorn bei der Verkehrssicherheit mit den wenigsten Getöteten im Straßenverkehr 2019 (11 pro Million Einwohner) und einem ebenso anspruchsvollen Ziel wie der Bund. Die Zahl der Schwerverletzten stieg dagegen an.
- > konkret beim Luftreinhalteziel: Die EU-Grenzwerte sollen bis 2025 um 25 % unterschritten werden. Doch es bleibt viel zu tun: Die Feinstaubbelastung ist die höchste im Ländervergleich und bei der Stickstoffdioxid-Konzentration geht es nur langsam voran.
- > am lautesten: Fast 9 % der Einwohner sind von Verkehrslärm betroffen.

 Klimaschutz	Platz 3
 Flächenverbrauch	Platz 4
 Verkehrssicherheit	Platz 6
 Luftqualität	Platz 7
 Lärminderung	Platz 13



istock.com/FluxFactory

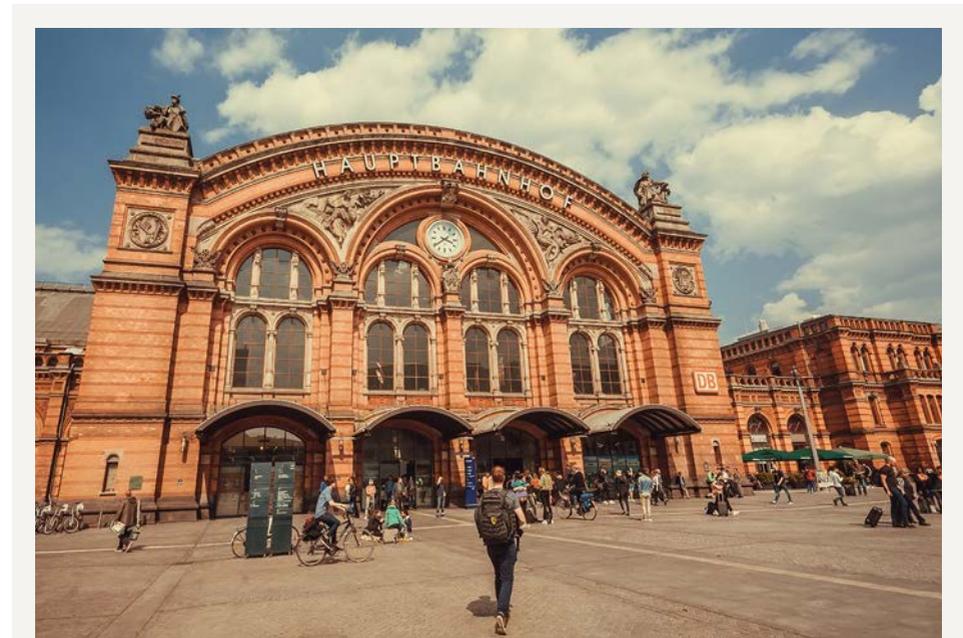
Platz 6 – Bremen



Bremen ist

- > mit leicht sinkenden verkehrsbedingten CO₂-Emissionen pro Einwohner vergleichsweise klimaschonend unterwegs – in fast allen anderen Bundesländern steigen die Emissionen.
- > auf dem Weg zur Vision Zero. Bei den Getöteten im Straßenverkehr pro Million Einwohner weist der Stadtstaat die beste Entwicklung vor.
- > eines der sieben Länder, in denen der Stickstoffdioxid-Grenzwert im Jahresmittel 2019 nicht überschritten wurde.
- > weiterhin stark von Verkehrslärm betroffen: 7 % der Bevölkerung leiden darunter.

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



istock.com/Radiokukka

Platz 7 ▲2

Sachsen-Anhalt



Sachsen-Anhalt ist

- > unter den drei Ländern, die sich ein ehrgeizigeres Flächen-sparziel gesetzt haben als vom Umweltbundesamt errechnet. Mit dem aktuellen Flächenverbrauch würde es 2020 erreicht. Mit 358 m² pro Einwohner ist der Verkehrsflächenbestand im Ländervergleich hoch.
- > bei der Luftqualität mit guten Werten dabei: 14 Mikrogramm pro Kubikmeter bedeuten eine der niedrigsten Stickstoffdioxid-Konzentrationen im Ländervergleich – auch der Grenzwert wird im Jahresmittel 2019 an keiner Messstation überschritten. Ein landesweites Verbesserungsziel fehlt.
- > das Land mit den meisten Straßenverkehrsoffern pro Million Einwohner: 62 Getötete (Tendenz: fallend) und 1.043 Schwerverletzte (Tendenz: steigend) waren im Jahr 2019 zu beklagen. Immerhin gibt es ein Verkehrssicherheitsprogramm mit konkreten Zielen.

 Flächenverbrauch	Platz 3
 Luftqualität	Platz 5
 Lärminderung	Platz 8
 Klimaschutz	Platz 8
 Verkehrssicherheit	Platz 10



Kai Michael Neuhold / VG Bild-Kunst

Platz 8 ▲2 Brandenburg



Brandenburg hat

- > auch 2019 keine Grenzwertüberschreitungen an Stickstoffdioxid-Messstationen und insgesamt eine gute Luftqualität. Die Stickstoffdioxid-Konzentration ist mit 14 Mikrogramm pro Kubikmeter in Städten eine der niedrigsten im Ländervergleich.
- > wenig Verkehrslärm: 1,7 % der Bevölkerung sind betroffen.
- > einwohnerbezogen hohe Opferzahlen im Straßenverkehr: 50 Getötete und 1.014 Schwerverletzte pro Million Einwohner. Bis 2024 soll es 40 % weniger Getötete und halb so viele Schwerverletzte wie 2012 geben.
- > mit 439 m² pro Einwohner im Ländervergleich den größten Verkehrsflächenbestand und kein konkretes politisches Ziel zur Begrenzung des Flächenverbrauchs.

 Luftqualität	Platz 3
 Lärminderung	Platz 3
 Flächenverbrauch	Platz 12
 Verkehrssicherheit	Platz 13
 Klimaschutz	Platz 14



istock.com/dlewis33

Platz 9 ▲4 Saarland



Das Saarland hat

- > die geringste Feinstaubbelastung im Ländervergleich und keine Überschreitungen beim Stickstoffdioxid-Grenzwert im Jahresmittel 2019.
- > vergleichsweise gering steigende verkehrsbedingte CO₂-Emissionen (1,9 Tonnen pro Einwohner), aber kein Reduktionsziel für den Verkehr.
- > 3,5 % verkehrslärmgeplagte Einwohner. Ein konkretes Ziel zur Minderung der Verkehrslärmbelastung fehlt.
- > eine stark schwankende Bilanz bei den Getöteten im Straßenverkehr. Im Jahr 2014 waren 29 Tote pro eine Million Einwohner zu beklagen, 2017 waren es 43 und 2019 25. Ziel der Landesregierung ist die Vision Zero.

 Luftqualität	Platz 4
 Klimaschutz	Platz 7
 Flächenverbrauch	Platz 10
 Lärminderung	Platz 12
 Verkehrssicherheit	Platz 12





Mecklenburg-Vorpommern hat

- > bundesweit mit 1,2% den geringsten Anteil der von Verkehrslärm Betroffenen an der Bevölkerung.
- > mit 55 Getöteten pro Million Einwohner im Jahr 2019 größere Fortschritte bei der Sicherheit im Straßenverkehr erzielt als viele andere Länder (2014: 58). Bei den Schwerverletzten geht der Trend in die andere Richtung (2019: 877 pro Million Einwohner, 2014: 769).
- > die niedrigste Stickstoffdioxid-Konzentration in Städten und keine Grenzwertüberschreitungen im Jahresmittel 2019. Bei der Feinstaubbelastung erreichte das Land dagegen seit 2013 kaum Fortschritte.
- > weiterhin ein stetiges Wachstum der Verkehrsfläche auf 438 m² pro Einwohner und kein konkretes Ziel zur Begrenzung des Verkehrsflächenverbrauchs.

 **Lärminderung** **Platz 5**

 **Verkehrssicherheit** **Platz 7**

 **Luftqualität** **Platz 9**

 **Klimaschutz** **Platz 11**

 **Flächenverbrauch** **Platz 16**



istock.com/Linda Steward



Nordrhein-Westfalen ist

- > mit 25 Getöteten im Straßenverkehr pro Million Einwohner eines der besten Länder im Jahr 2019. Die Landesregierung verfolgt auch ein konkretes Ziel für weniger Schwerverletzte (-20 % ausgehend von 2010 bis 2020).
- > bei den verkehrsbedingten CO₂-Emissionen pro Einwohner besser als die meisten anderen Bundesländer (1,8 Tonnen). Doch auch in NRW steigen die Emissionen.
- > besser geworden bei der Feinstaubkonzentration in Städten, der Jahresmittelwert sank von 22 Mikrogramm pro Kubikmeter (2013) auf 18 (2019). Auch die Stickstoffdioxidkonzentration ging zurück. Der Grenzwert wird aber so häufig überschritten wie sonst nur in Hessen.
- > lärmgeplagt, 5,6 % der Einwohner sind von Verkehrslärm betroffen, ein konkretes Ziel zur Verkehrslärminderung hat die Landesregierung nicht.

Verkehrssicherheit	Platz 3
Klimaschutz	Platz 6
Luftqualität	Platz 11
Flächenverbrauch	Platz 14
Lärminderung	Platz 14



istock.com/MarioGuti

Platz 12 ▼1

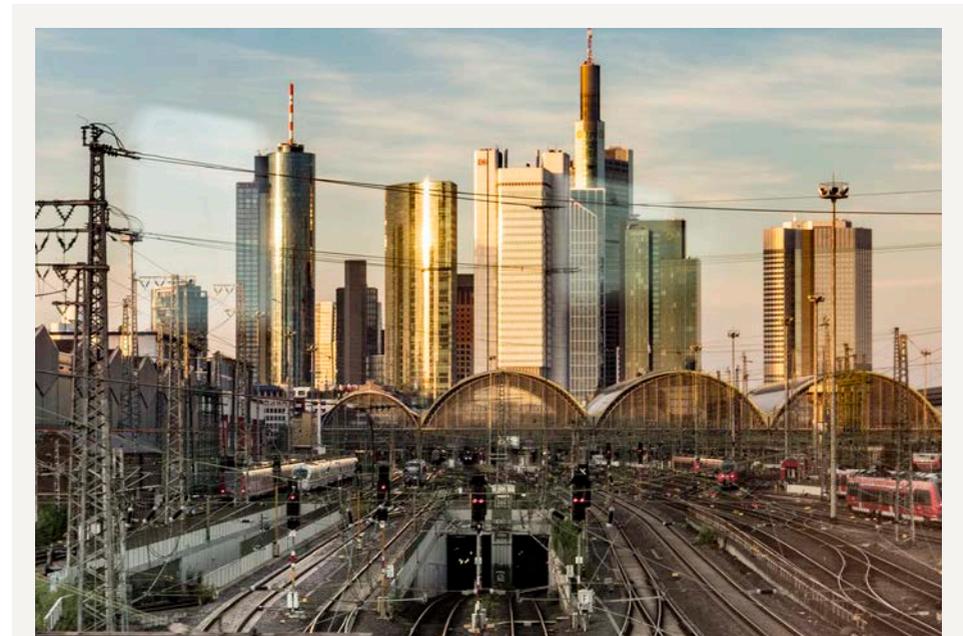
Hessen



Hessen ist

- > eines der Bundesländer mit einem Lärmminderungsziel im Koalitionsvertrag. 4,6 % der Hessen sind von Verkehrslärm betroffen.
- > es gelungen, die Zahl der Schwerverletzten pro Million Einwohner im Straßenverkehr zu reduzieren (2014: 800, 2019: 724). Bei der Vermeidung von Verkehrstoten geht es dagegen kaum voran (2014: 37 pro Million Einwohner, 2019: 36). Bekenntnis zur Vision Zero auf der Zielebene.
- > auch ohne Berücksichtigung des internationalen Luftverkehrs das Land mit den höchsten verkehrsbedingten CO₂-Emissionen pro Einwohner (2,4 Tonnen pro Jahr) – Tendenz steigend.
- > 2019 gemeinsam mit NRW das Land mit den meisten Grenzwertüberschreitungen bei der Stickstoffdioxid-Konzentration in Städten.

 Lärminderung	Platz 4
 Flächenverbrauch	Platz 7
 Klimaschutz	Platz 13
 Verkehrssicherheit	Platz 14
 Luftqualität	Platz 14



istock.com/Meinzahn

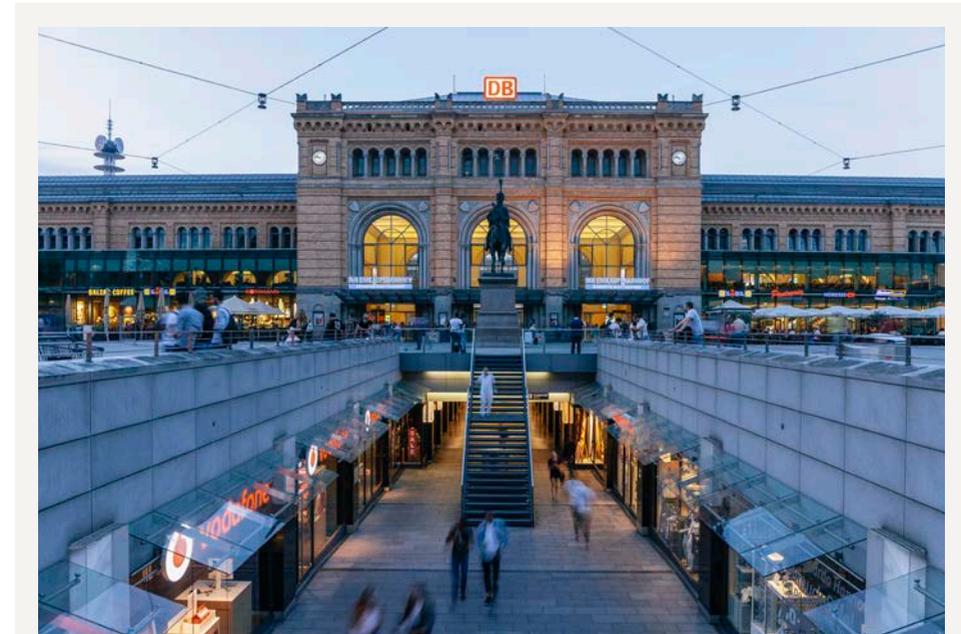
Platz 13 ▲2 Niedersachsen



Niedersachsen ist

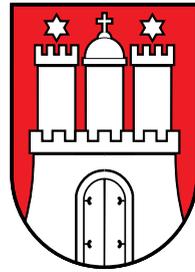
- > zielstrebigere als bislang beim Flächensparen: 4 Hektar pro Tag sollen im Jahr 2030 höchstens verbaut werden. Auch sorgen wachsende Einwohnerzahlen für eine effizientere Flächennutzung, 309 m² werden pro Kopf für Verkehrszwecke genutzt.
- > etwas besser bei der Verkehrssicherheit: Die Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr konnte von 826 pro Million Einwohner (2014) auf 766 (2018) reduziert werden. Allerdings sind die drittmeisten Getöteten im Straßenverkehr (54 pro Million Einwohner) zu verzeichnen.
- > erneut das einzige Bundesland ohne konkretes Klimaschutzziel. 2,2 Tonnen verkehrsbedingte CO₂-Emissionen pro Einwohner gehören zu den höchsten Werten im Ländervergleich.

 Flächenverbrauch	Platz 5
 Verkehrssicherheit	Platz 9
 Lärminderung	Platz 10
 Luftqualität	Platz 12
 Klimaschutz	Platz 15



istock.com/Travel_Motion

Platz 14 – Hamburg



Hamburg hat

- > höhere Ansprüche an den Klimaschutz als der Bund. Im Vergleich zu 1990 will die Hansestadt bis 2030 45 % CO₂ im Verkehr einsparen. Pro Kopf sind die verkehrsbedingten Treibhausgase stabil – besser als bei den meisten Bundesländern. Hamburg ist auch als einziges Land beim Bundesziel auf Kurs.
- > einen Verkehrsflächenbestand von 51 m² pro Einwohner – nur Berlin ist effizienter. Auf der Zielebene sind andere Länder deutlich anspruchsvoller. Aktuell (2018) wird die Empfehlung des Umweltbundesamtes zum Flächensparen erreicht.
- > mit gut 7 % den zweithöchsten Anteil Verkehrslärm-betroffener an der Bevölkerung. Das Ziel, die Zahl übermäßig Betroffener zu reduzieren, ist unkonkret und ohne Zielhorizont.
- > die größte Stickstoffdioxid-Konzentration (26 Mikrogramm pro Kubikmeter) aller Länder im Jahr 2018 und Grenzwertüberschreitungen. Die Feinstaubbelastung ist die zweithöchste (21 Mikrogramm pro Kubikmeter) und liegt noch über dem Wert von 2013.

	Klimaschutz	Platz 1
	Flächenverbrauch	Platz 9
	Verkehrssicherheit	Platz 11
	Luftqualität	Platz 16
	Lärminderung	Platz 16



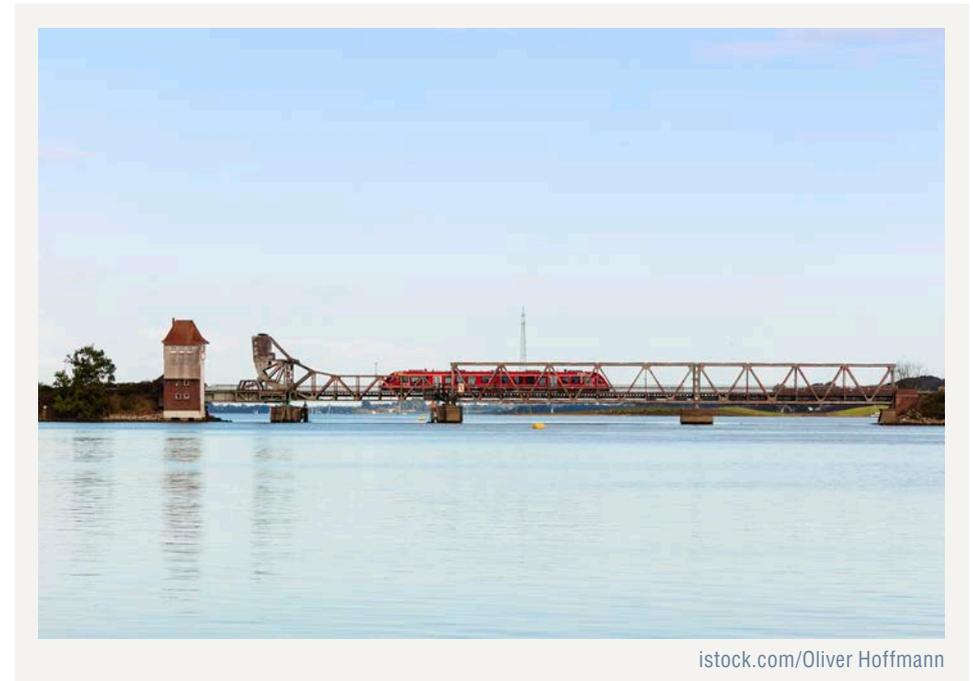
istock.com/Lukassek



Schleswig-Holstein ist

- > eines der Länder mit einem geringen Anteil Verkehrslärm-betroffener an der Bevölkerung (knapp 2 %). Ein verbindliches Ziel fehlt.
- > Unter den Ländern mit dem größten CO₂-Zuwachs im Verkehr. Das allgemeine Klimaschutzziel gibt dennoch keine Reduktion explizit für den Verkehr vor.
- > mit „Flächenverbrauch reduzieren“ auf der Zielebene wenig ambitioniert – bis wann und um wie viel bleibt offen, die meisten Länder sind konkreter. 238 m² Verkehrsfläche pro Kopf sind Mittelmaß im Ländervergleich.
- > von allen Ländern am unkonkretesten bei den Verkehrssicherheitsambitionen (Ziel: „Verkehrssicherheit verbessern“) – die Zahl der Schwerverletzten im Straßenverkehr liegt 2019 mit 774 pro Million Einwohner deutlich über 2014 (752).

 Lärminderung	Platz 7
 Luftqualität	Platz 10
 Klimaschutz	Platz 12
 Flächenverbrauch	Platz 15
 Verkehrssicherheit	Platz 15



istock.com/Oliver Hoffmann

Platz 16 – Bayern



Bayern hat

- > sich bei der Verkehrssicherheit verbessert. Im Jahr 2014 gab es im Straßenverkehr noch 49 Getötete und 917 Schwerverletzte pro Million Einwohner, 2019 waren es 41 bzw. 843. Das Ziel, 30 % weniger Getötete bis 2020, ist nicht so ambitioniert wie das der Bundesregierung und anderer Länder.
- > kein konkretes Lärmminderungsziel. Unter den Bürgern sind 3 % von Verkehrslärm betroffen – ein Platz im Mittelfeld der Länder.
- > mit 25 Mikrogramm pro Kubikmeter eine der höchsten Stickstoffdioxid-Konzentrationen in den Städten – nur Hamburg kommt auf noch mehr. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm pro Kubikmeter Luft für Stickstoffdioxid (NO₂) wird im Jahresmittel ebenfalls überschritten.
- > erneut als einziges Land keine CO₂-Daten nach der Verursacherbilanz für den Verkehr veröffentlicht. Das Klimaschutzziel im Entwurf zum neuen Klimaschutzgesetz ist nicht verkehrsspezifisch.

 Verkehrssicherheit	Platz 8
 Lärmminderung	Platz 11
 Flächenverbrauch	Platz 13
 Luftqualität	Platz 14
 Klimaschutz	Platz 16



istock.com/Ralph Hoppe

Kontakt



Thomas Krautscheid
Abteilungsleiter Verkehr und Umwelt

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



Andreas Bergmeier
Referatsleiter Kinder und Jugendliche

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



Martin Roggermann
Referent Verkehrspolitik

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



Jens Hilgenberg
Leitung Verkehrspolitik

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

Impressum

Herausgeber:

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

V.i.S.d.P.:

Dirk Flège, Geschäftsführer
Veröffentlicht im Oktober 2020

www.allianz-pro-schiene.de

www.bundeslaenderindex-mobilitaet.de



Unsplash/Jake Givens