

Dokumentation der Raumvariablen des BBSR

Grundlage für eine aktive, zukunftsorientierte Gestaltung des demografischen Wandels und einer nachhaltigen Infrastrukturplanung sind differenzierte Kenntnisse über die demografischen, siedlungsstrukturellen und wirtschaftlichen Entwicklungen in den Regionen. Als Teil der raumbezogenen Informationsinfrastruktur der Bundesrepublik ist hierzu der Betrieb eines räumlichen Raubeobachtungssystems mit verschiedenen Komponenten im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung gesetzlich institutionalisiert (§ 18 Abs. 5 ROG). In Rückkopplung mit dem für Raumordnung zuständigen Bundesministerium wird das Informationssystem an sich verändernde Rahmenbedingungen angepasst und weiterentwickelt.

Wichtigstes Kernstück des Informationssystems ist die „Laufende Raubeobachtung“ des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Sie leistet eine bundesweit flächendeckende, vergleichende Beobachtung der Lebensbedingungen, der Siedlungsstruktur und Infrastrukturausstattung bis zur Kreis- und Gemeindeebene. Sie wird zum einen um eine Laufende Stadtbeobachtung auf der Ebene von Stadtregionen sowie für eine Auswahl von Großstädten auf der Ebene von Stadtteilen ergänzt.

Weitere Komponenten des Raubeobachtungssystems sind die Wohnungs- und Immobilienmarktbeobachtung sowie der Betrieb eines Erreichbarkeitsmodells, das auf einem feinmaschigen, digitalen Straßennetzmodell und damit verknüpften Netzmodellen des Schienen- und Luftverkehrs basiert. Mit der Komponente „Raumordnungsprognose“ lassen sich zentrale Eckwerte der räumlichen Entwicklung über die mittelfristigen Entwicklungsperspektiven der Bevölkerung, der Erwerbspersonen, der privaten Haushalte und der Wohnungsmärkte in tiefer sachlicher und räumlicher Gliederung abschätzen.

Über die Raumentwicklung hinaus erfasst das BBSR auch Finanzdaten zu wichtigen raumwirksamen Förderpolitiken und -maßnahmen, sogenannte raumwirksame Mittel. Die Finanzdaten liegen auf unterschiedlicher räumlicher Ebene und für verschieden lange Zeiträume vor.

Für die MiD 2017 wurde wiederum ein breites Spektrum an Siedlungs- und Raumstrukturdaten, sowie sozio-demografischer Indikatoren aus dem umfangreichen Indikatorenkatalog des BBSR ausgewählt und den Datensätzen der MiD zugespielt. Gegenüber der MiD 2008 wurde der Datenkranz weiter ausgedehnt und vor allem Erreichbarkeitsaspekte stärker berücksichtigt.

Eine Reihe von kleinräumig vorliegenden Informationen wurden dabei auf der Ebene von Gitterzellen aufbereitet und den befragten Haushalten anhand der Geokoordinate zugeordnet. Somit können auch Einflüsse des Raumes auf das Verkehrsverhalten auf unterschiedlichen räumlichen Ebenen, von der Wohnumgebung über die Gemeindeebene bis hin zur regionalen Ebene, betrachtet werden.

Ziel der Zusammenstellung ist es, Analysen zu ermöglichen, die sowohl für die Verkehrsplanung und -politik wie auch für städtebauliche Fragestellungen das Verständnis für die Zusammenhänge zwischen Raum und Verkehr fördern.

Zusammengefasster regionalstatistischer Raumtyp

Variablenname MiD: RegioStaR7

Variablenlabel MiD: zusammengefasster regionalstatistischer Raumtyp

Räumliche Ebene: Gemeindeverbände

Dimension: /

Das BMVI benötigt zur Erfüllung seiner Aufgaben regionale bzw. lokale Mobilitäts- und Verkehrsdaten. Im Rahmen der Mobilitätserhebungen des BMVI, wie z.B. der MiD 2017, lassen sich die Daten nicht bei so vielen Befragten erfassen, dass bundesweit für jeden Ort Ergebnisse vorliegen. Dies gilt auch für sozio-demografische Erhebungen der statistischen Ämter der Länder und des Bundes, die ebenfalls empirische Grundlage für die Verkehrsplanung sind.

Mit den Daten der Erhebungen können aber repräsentative Ergebnisse für siedlungsstrukturelle Raumtypen erzeugt werden, also für Gruppen von Städten und Gemeinden, die ähnliche Raum- und Siedlungsstrukturen aufweisen – z. B. ländliche Gemeinden oder große Städte. Diese Mobilitätskennwerte können für die Verkehrsplanung dann auf Orte mit vergleichbaren siedlungsstrukturellen Merkmalen übertragen werden. Auch sind Ergebnisse für solche Raumtypen ein geeignetes Instrument, dass sich Bürger mit ihren lebensweltlichen Erfahrungen im statistischen Angebot wiederfinden können.

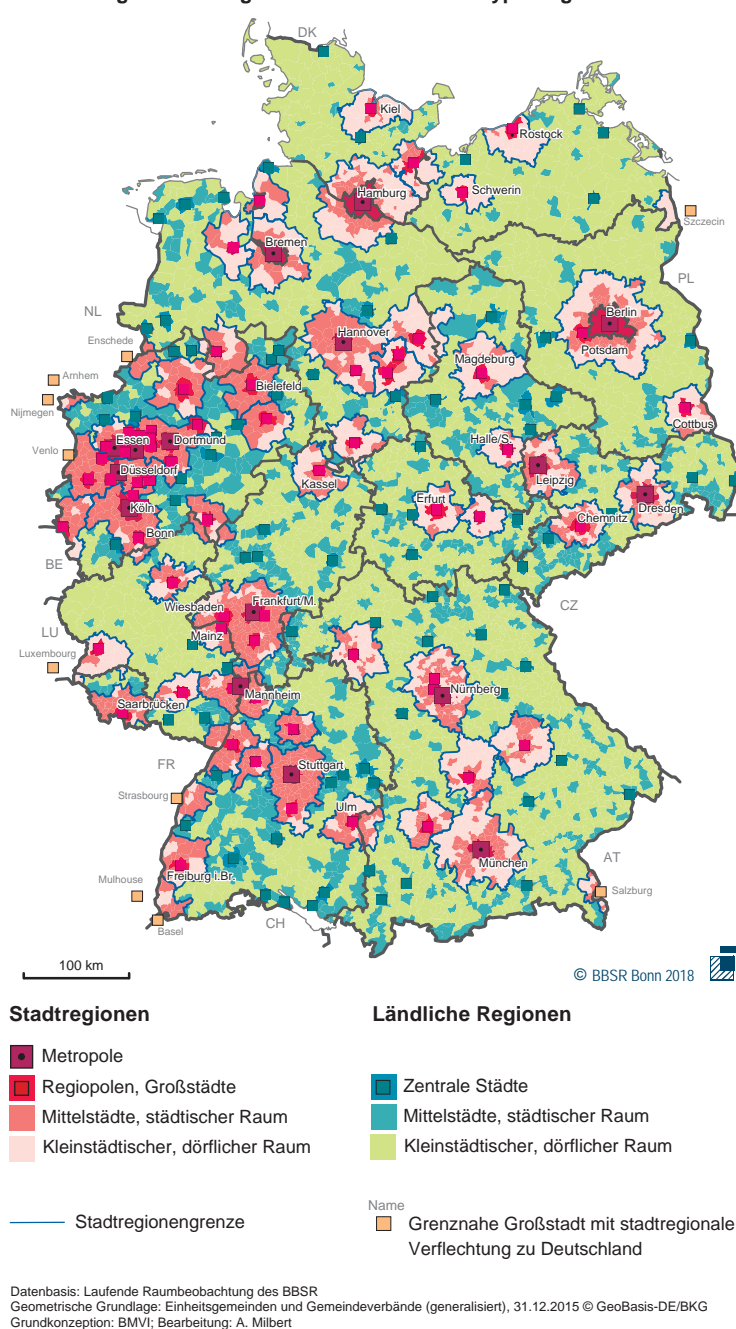
Siedlungsstrukturelle Raumtypen nehmen damit eine wichtige Scharnierfunktion zwischen Statistik, Verkehrsplanung und Öffentlichkeit ein. Je passgenauer die Raumtypen räumliche Strukturen und Entwicklungen unterscheiden, desto präziser lassen sich die Ergebnisse für die Verkehrsplanung und Diskussionen in der Öffentlichkeit verwenden.

Für die Mobilitätsforschung des Bundes hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur eine neue Raumtypologie konzipiert und in Zusammenarbeit mit dem BBSR umgesetzt.

Die Konzeption geht von der Vorstellung bzw. Kenntnis aus, dass in und zwischen Typen von Städten und Gemeinden vor allem dann unterschiedliche Mobilitätsmuster erkennbar werden, wenn diese nach siedlungsstrukturellen Merkmalen sowohl auf der regionalen als auch der lokalen Ebene betrachtet werden. Viele Typologien berücksichtigen nur eine der beiden Dimensionen. Gleichzeitig soll die Typologie möglichst zeitreihenrobust sein und nicht zu sehr durch Gebietsreformen verändert werden und erfolgt daher auf der Ebene der Gemeindeverbände.

Die Typologie basiert auf der Kombination der Dimensionen Einwohnerzahl der Städte und Regionen, der zentralörtlichen Funktion der Städte, des Einzugsgebiets der Städte bzw. Lage der Kommunen zu diesen Zentren und einer Differenzierung der Kommunen außerhalb des Einzugsgebiets nach weiteren siedlungsstrukturellen Merkmalen. Die Abgrenzung erfolgt in mehreren Schritten.

Zusammengefasster Regionalstatistischer Raumtyp - RegioStaR7



Zunächst werden Stadtregionen gebildet, die sich jeweils aus der Großstadt und deren Einzugsbereich ergeben. Der Einzugsbereich der Großstädte wird anhand der Pkw-Fahrzeit zur nächsten Großstadt und dem Auspendleranteil in die jeweilige Großstadt abgegrenzt. Stadtregionen mit intensiven interregionalen Pendlerverflechtungen werden zusammengefasst. Für die Festlegung der Großstädte gilt als Richtgröße eine Einwohnerzahl von mind. 100.000, die allerdings in begründeten Einzelfällen unterschritten wird.

Bei Stadtregionen deren zentrale Stadt mindestens 500.000 Einwohner hat oder als Region mindestens eine Million Einwohner umfassen, handelt es sich um metropolitane Stadtregionen; deren zentralen Städte werden als Metropolen bezeichnet. Die anderen Stadtregionen werden als regiopolitane Stadtregionen, deren zentralen Städte als Regiopolen bezeichnet.

Mit dieser Festlegung der Metropolen löst sich die Typologie von dem politischen Konzept der Metropolregionen und definiert Metropolen nach regionalstatistischen Kriterien. Auch zur sprachlichen Abgrenzung wird daher der Begriff der metropolitenen Stadtregionen verwendet. Erstmals wird damit das von Aring und Reuther 2008 eingeführte Konzept, das Städte abseits der Metropolregionen mit hoher zentralörtlicher Funktion als Regiopolen bezeichnet, für eine bundesweite Typisierung aufgegriffen.

Städte und Gemeinden außerhalb der Stadtregionen bilden die ländlichen Regionen, die wiederum in stadtreregionsnahe und periphere ländliche Regionen unterschieden werden. Zu den stadtreregionsnahen zählen diejenigen, von denen die nächste Großstadt in einer Pkw-Fahrzeit unter 45 Minuten zu erreichen ist oder ein Bevölkerungspotenzial von mindestens 300.000 Personen haben. Gebiete mit einer Fahrzeit über 45 Minuten und einem Bevölkerungspotenzial unter 300.000 Einwohnern gelten als periphere ländliche Regionen. Zur Ermittlung des Bevölkerungspotenzials werden alle Einwohner im Umkreis von 100 km distanzgewichtet aufsummiert. Das bedeutet, dass mit zunehmender Entfernung von Gemeinden, deren Einwohner mit einem geringeren Gewicht einbezogen werden.

In einem weiteren Schritt erfolgt die Differenzierung innerhalb der Stadtregionen und der ländlichen Regionen in städtischen sowie kleinstädtischen/ dörflichen Raum. Städte und Gemeinden, die nach der Eurostat-Gliederung (degree of urbanisation) städtisch oder halbstädtisch sind, gelten als städtisch, die anderen als klein-städtisch/dörflich.

Innerhalb der Stadtregionen wird der städtische Raum weiter nach der Größe in Großstädte und Mittelstädte unterschieden. Innerhalb der ländlichen Regionen werden die Städte und Gemeinden des städtischen Raums nach der Einwohnerzahl, der regionalen Einwohnerdominanz und nach Merkmalen des Arbeitsmarkts (Beschäftigtenzahl, Arbeitsplatzdichte, Einpendler-Auspendler-Saldo) in zentrale Städte und Mittelstädte unterschieden.

Die regionalstatistische Raumtypologie ist damit hierarchisch aufgebaut und fächert sich von einem groben, in Stadtregionen und ländliche Regionen unterschiedenen Regionstyp, über einen in vier Typen differenzierten Regionstyp letztlich in 17 Raumtypen auf. Diese 17 Raumtypen (RegioStaR 17) bilden den Kern der Raumtypologie und sind Grundlage für verschiedene Zusammenfassungen in Raum- und Gemeindetypen. Sie sind in den Datensätzen und weiteren Ergebnisprodukten der MiD enthalten.

In der Mehrzahl der Auswertungen und Datenangeboten zur MiD wird als Kompromiss zwischen Übersichtlichkeit und Differenziertheit der zusammengefasste regionalstatistische Raumtyp verwendet (RegioStaR 7), deren räumliche Verteilung in Deutschland der Karte entnommen werden kann.

Weitere Informationen unter www.bmvi.de/regiostar.

Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR)

Regionalstatistischer Regionstyp <i>RegioStaR 2</i>	1 Stadtregion		2 Ländliche Region	
Differenzierter regionalstatistischer Regionstyp <i>RegioStaR 4</i>	11 Metropolitane Stadtregion	12 Regiopolitane Stadtregion	21 Stadtreregionsnahe ländliche Region	22 Periphere ländliche Region
Regionalstatistischer Raumtyp <i>RegioStaR 17</i>	111 Metropole 112 Großstadt 113 Mittelstadt 114 Städtischer Raum 115 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	121 Regiopol 123 Mittelstadt 124 Städtischer Raum 125 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	211 Zentrale Stadt 213 Mittelstadt 214 Städtischer Raum 215 Kleinstädtischer, dörflicher Raum	221 Zentrale Stadt 223 Mittelstadt 224 Städtischer Raum 225 Kleinstädtischer, dörflicher Raum
Zusammengefasster regionalstatistischer Raumtyp <i>RegioStaR 7</i>	71 Metropolen (111) 72 Regiopolen und Großstädte (112, 121) 73 Mittelstädte, städtischer Raum (113, 114, 123, 124) 74 Kleinstädtischer, dörflicher Raum (115, 125)		75 Zentrale Städte (211, 221) 76 Mittelstädte, städtischer Raum (213, 214, 223, 224) 77 Kleinstädtischer, dörflicher Raum (215, 225)	

Siedlungsstruktureller Kreistyp

Variablenname MiD: SKTYP

Variablenlabel MiD: BBSR siedlungsstruktureller Kreistyp 2015

Räumliche Ebene: Kreisregionen

Dimension: /

Die räumliche Ebene zur Bildung der Kreistypen stellen nicht die 402 Stadt- und Landkreise selbst, sondern die 363 Kreisregionen dar.

Für die Typenbildung werden folgende Siedlungsstrukturmerkmale herangezogen: der Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten, die Einwohnerdichte innerhalb der Kreisregion, sowie die Einwohnerdichte der Kreisregion ohne Berücksichtigung der Groß- und Mittelstädte. Auf diese Weise können vier Gruppen unterschieden werden:

Kreisfreie Großstädte

Kreisfreie Städte mit mind. 100.000 Einwohnern.

Städtische Kreise

Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50% und einer Einwohnerdichte von mind. 150 E./km²; sowie Kreise mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 150 E./km².

Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen

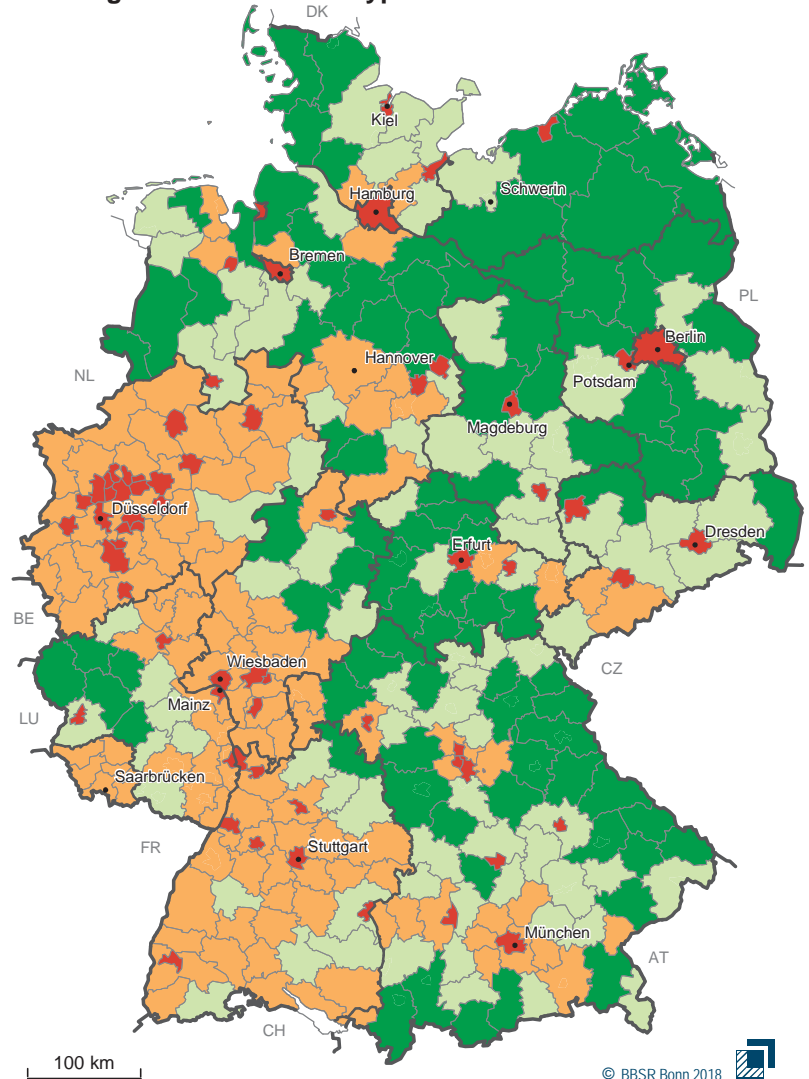
Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten von mind. 50%, aber einer Einwohnerdichte unter 150 E./km², sowie Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% mit einer Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte von mind. 100 E./km².

Dünn besiedelte ländliche Kreise

Kreise mit einem Bevölkerungsanteil in Groß- und Mittelstädten unter 50% und Einwohnerdichte ohne Groß- und Mittelstädte unter 100 E./km².

Der siedlungsstrukturelle Kreistyp dient analytischen, vergleichenden Zwecken. Trotz der Heterogenität von räumlichen Entwicklungen hat die siedlungsstrukturelle Ausgangssituation einen großen Einfluss, so dass sich bei einer Vielzahl von Indikatoren signifikante Unterschiede feststellen lassen.

Siedlungsstrukturelle Kreistypen



© BBSR Bonn 2018

Siedlungsstrukturelle Kreistypen 2015

- kreisfreie Großstadt
- städtischer Kreis
- ländlicher Kreis mit Verdichtungsansätzen
- dünn besiedelter ländlicher Kreis

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert)/ Kreisregionen des BBSR
31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: P. Kuhlmann

Mittelbereiche

Variablenname MiD: MB

Variablenlabel MiD: BBSR-Mittelbereich

Räumliche Ebene: Aggregation von Gemeindeverbänden

Dimension: /

Die BBSR-Mittelbereiche bilden die Verflechtungsbereiche um ein Mittelzentrum oder einen mittelzentralen Verbund ab, in dem eine ausreichende Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs erfolgen soll. Sie stellen jedoch keine landesplanerischen Festlegungen dar, sondern dienen primär analytischen Zwecken im Kontext der Raubeobachtung gemäß § 22 ROG. Die BBSR-Mittelbereiche basieren auf räumlichen Verflechtungen und bilden das zu erwartende Verhalten der Bevölkerung bei der Inanspruchnahme von Infrastrukturen und Einrichtungen der Daseinsvorsorge sowie bei der beruflichen Mobilität ab.

Das Konzept der zentralörtlichen Verflechtungsbereiche mittlerer Stufe geht auf die Entschließung der Ministerkonferenz für Raumordnung (MKRO) "Zentralörtliche Verflechtungsbereiche mittlerer Stufe in der Bundesrepublik Deutschland" vom 15. Juni 1972 zurück. In ihrer Abgrenzung orientieren sich die Mittelbereiche an den Entfernungen, Lagebeziehungen, Verkehrsanbindungen und traditionellen Bindungen zwischen Gemeinden. Sie berücksichtigen administrative Grenzen auf der Ebene der Kreise oder Länder.

Die Abgrenzung der BBSR-Mittelbereiche geht zunächst von den landesplanerisch ausgewiesenen Mittelzentren und -bereichen aus.

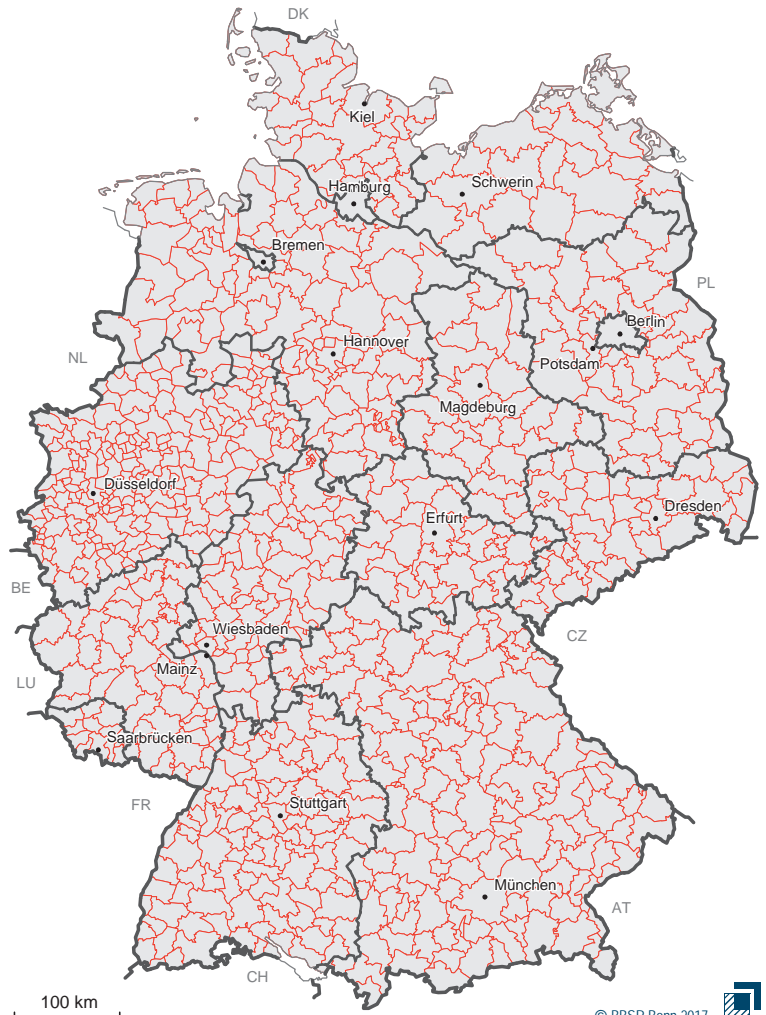
Bei neun der dreizehn Flächenländer kann dabei auf aktuelle Festlegungen der Landesplanungen zu den Mittelbereichen zurückgegriffen werden. In drei Flächenländern liegen zumindest Informationsquellen in Form von Verordnungen, Arbeitsmaterialien oder ältere Landespläne vor. Sachsen-Anhalt ist das einzige Land, für das es keine Grundlage gibt, um Mittelbereiche abzugrenzen. In diesem Falle wird auf der Grundlage der von der MKRO genannten Kriterien und Prinzipien eine Abgrenzung vorgenommen.

Das BBSR nimmt eine disjunktive Zuordnung (eindeutige Zuordnung einer Gemeinde nur zu einem Mittelbereich) vor, um vergleichende Analysen zur Tragfähigkeit durchzuführen. Die räumliche Zuordnung der Gemeinden zu einem Versorgungsbereich erfolgt in diesen Fällen anhand der zwei Kriterien "Pendlerverflechtung" und "Erreichbarkeit", gemessen als Fahrzeit im PKW-Verkehr.

In Einzelfällen können infolge des methodischen Vorgehens des BBSR Unterschiede zu den landesplanerischen Festlegungen entstehen, wenn die jeweiligen Mittelbereiche in den Landesentwicklungsplänen entweder gemeinschaftlich und/oder mit Überlappungsbereichen zu anderen Mittelbereichen ausgewiesen werden.

Das methodische Vorgehen des BBSR gewährleistet eine bundesweite Vergleichbarkeit, die Durchführung flächendeckender Tragfähigkeitsanalysen unter Beachtung der künftigen Bevölkerungsentwicklung und weitergehende inhaltliche Analysen zur Versorgungssituation mittels spezifischer Indikatoren. Dabei ist die Passfähigkeit mit anderen wichtigen analytischen Raumkategorien des BBSR gewährleistet.

BBSR-Mittelbereiche 2015



Datenbasis: Laufende Raubeobachtung des BBSR
Geometrische Grundlage: Gemeinden (generalisiert), 31.12.2015 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: P. Kuhlmann

Zugang zu Bus-Haltestellen

Variablenname MiD: bus28

Variablenlabel MiD: Luftlinienentfernung zur nächsten Bushaltestelle mit mind. 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag

Räumliche Ebene: Geokoordinaten

Dimension: in m

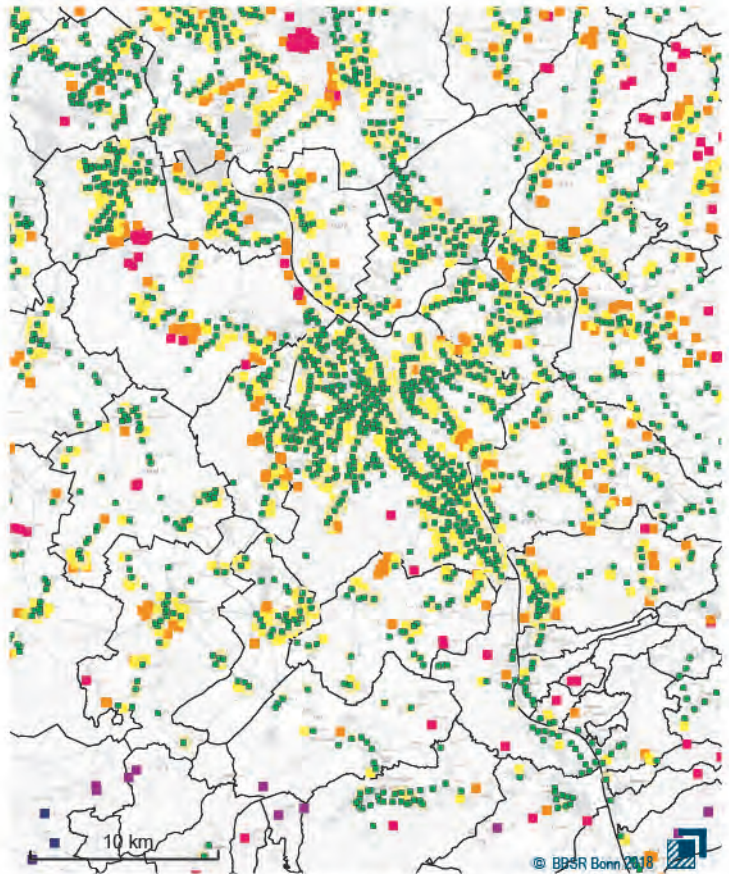
Der Zugang zu Haltestellen mit einem hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit umfangreicheren Angebot von mindestens 28 Abfahrten an einem Werktag, d.h. innerhalb der Hauptverkehrszeit zwischen 6:00 und 20:00 Uhr mindestens ein Fahrangebot je Richtung und Stunde, bildet einen wichtigen Aspekt zur Angebots- und Erschließungsqualität im Öffentlichen Verkehr am jeweiligen Standort ab.

Während in den verdichteten Räumen die Haltestellen des Bus-Verkehr mit einer höheren Bedienungsqualität eine nahezu flächendeckende Erschließung gewährleisten, ist insbesondere in den dünner besiedelten ländlichen Räumen die Taktdichte im Bus-Verkehr meist sehr gering. Die Distanzen zu Haltestellen mit einem guten Angebot können hier dementsprechend häufig deutlich über 1 000 m betragen.

Als Richtwerte für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs werden dagegen Einzugsbereiche für Bus-Haltestellen je nach Raumtyp mit einem Radius von 300 bis 500 m bzw. 500 bis 700 m Luftlinie genannt (Quelle: FGSV).

Der Indikator misst die Luftlinienentfernung zur nächsten Bus-Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag.

Bus-Haltestellen



Luftlinienentfernung zur nächsten Bus-Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag 2018

- bis unter 250
- 250 bis unter 500
- 500 bis unter 1000
- 1000 bis unter 2500
- 2500 bis unter 5000
- 5000 und mehr

Bus-Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag 2018

Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR
Geometrische Grundlage: DGM10 Digitales Geländemodell © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: M. Burgdorf, T. Pütz

Zugang zu Straßenbahn-/U-Bahn-Haltestellen

Variablenname MiD: tram28

Variablenlabel MiD: Luftlinienentfernung zur nächsten Straßenbahn-/U-Bahn-Haltestelle mit mind. 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag

Räumliche Ebene: Geokoordinaten

Dimension: in m

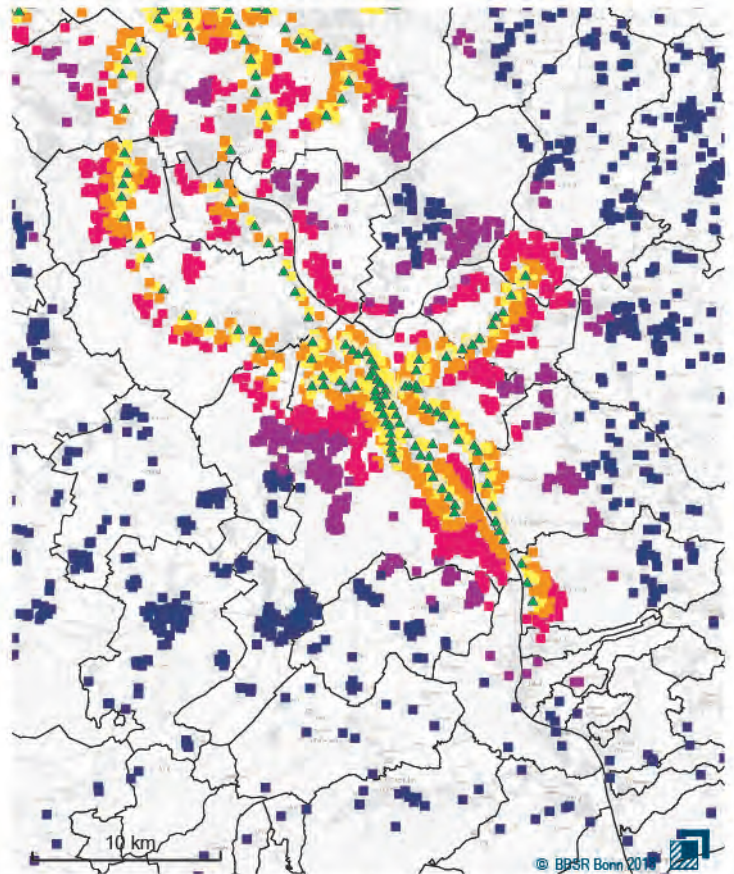
Der Zugang zu Haltestellen mit einem hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit umfangreicheren Angebot von mindestens 28 Abfahrten an einem Werktag, d.h. innerhalb der Hauptverkehrszeit zwischen 6:00 und 20:00 Uhr mindestens ein Fahrangebot je Richtung und Stunde, bildet einen wichtigen Aspekt zur Angebots- und Erschließungsqualität im Öffentlichen Verkehr am jeweiligen Standort ab.

Haltestellen mit Straßenbahn- oder U-Bahn-Verkehr, die in der Regel auch über eine hohe Taktdichte verfügen, sind fast ausschließlich in den Kernstädten und deren direktem Umland zu finden. Dort tragen sie häufig auf Grund der höheren Kapazitäten gegenüber dem Bus die Hauptlast des innerstädtischen öffentlichen Verkehr. Verfügen sie zudem über eigene Gleiskörper sind sie unabhängig von den überlasteten innerstädtischen Straßen.

Als Richtwerte für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs werden Einzugsbereiche für Straßenbahn- und U-Bahn-Haltestellen je nach Raumtyp mit einem Radius von 300 bis 500 m bzw. 500 bis 700 m Luftlinie genannt (Quelle: FGSV).

Der Indikator misst die Luftlinienentfernung zur nächsten Straßenbahn-/U-Bahn-Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag.

Straßen-/U-Bahn-Haltestellen



Luftlinienentfernung zur nächsten Straßenbahn-/U-Bahn-Haltestelle mit mindestens 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag 2018

- bis unter 250
- 250 bis unter 500
- 500 bis unter 1000
- 1000 bis unter 2500
- 2500 bis unter 5000
- 5000 und mehr

▲ Straßenbahn-/U-Bahn-Haltestelle mit mind. 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag 2018

Datenbasis: Laufende Raumbbeobachtung des BBSR
Geometrische Grundlage: DGM10 Digitales Geländemodell © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: M. Burgdorf, T. Pütz

Zugang zu Haltestellen des Bahnverkehrs

Variablenname MiD: bahn28

Variablenlabel MiD: Luftlinienentfernung zum nächsten Bahnhof mit mind. 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag

Räumliche Ebene: Geokoordinaten

Dimension: in m

Der Zugang zu Haltestellen mit einem hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit umfangreicheren Angebot von mindestens 28 Abfahrten an einem Werktag, d.h. innerhalb der Hauptverkehrszeit zwischen 6:00 und 20:00 Uhr mindestens ein Fahrangebot je Richtung und Stunde, bildet einen wichtigen Aspekt zur Angebots- und Erschließungsqualität im Öffentlichen Verkehr am jeweiligen Standort ab.

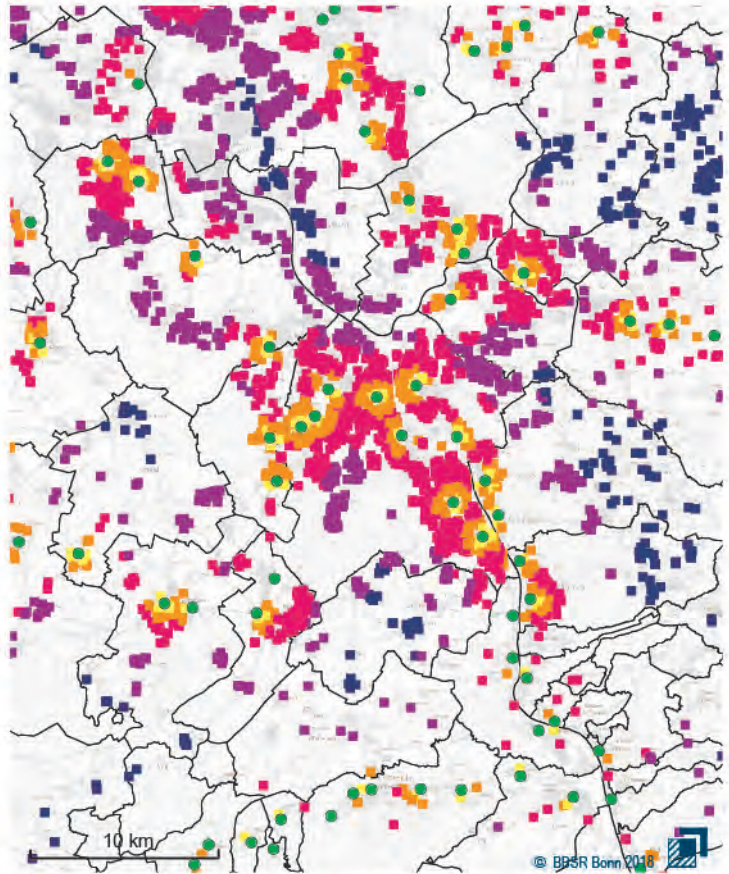
Die Erschließung durch Bahnhöfe des Fern-, Regional- und Nahverkehrs ist aufgrund der weniger dichten Netze dieser Verkehrsmittel geringer als beim Bus-Verkehr. So kann etwa rund 20 Prozent der Bevölkerung keine Haltestelle des Bahnverkehrs in einer Distanz von 5 Kilometer erreichen.

Als Richtwerte für Planung und Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs werden Einzugsbereiche für Haltestellen des schienengebundenen Personennahverkehrs mit einem Radius von 400 bis 800 m genannt, außerhalb der Zentren von bis zu 1.200 m (Quelle: FGSV).

Unter dem Gesichtspunkt des Umweltverbundes gilt auch ein Radius von 5 km, eine Distanz, die noch mit dem Fahrrad überbrückbar ist, als relevant.

Der Indikator mißt die Luftlinienentfernung zum nächsten Bahnhof mit mindestens 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag.

Bahnhöfe



Luftlinienentfernung zum nächsten Bahnhof mit mindestens 28 Abfahrten im ÖV an einem Werktag 2018



Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR
Geometrische Grundlage: DGM10 Digitales Geländemodell © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: M. Burgdorf, T. Pütz

Erreichbarkeit von IC-/EC-/ICE-Halten

Variablenname MiD: min_fbhf

Variablenlabel MiD: Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC-/EC- oder ICE-Bahnhof 2017

Räumliche Ebene: 100 m-Gitterzelle

Dimension: in Minuten

Im Hinblick auf das regionalwirtschaftliche Entwicklungspotenzial einer Region ist die Anbindung an den Schienenpersonenfernverkehr als Standortfaktor nach wie vor von hoher Bedeutung. Insbesondere für den Geschäftsreiseverkehr sind durch eine gute Erreichbarkeit auch im IC-Verkehr und die daraus resultierenden verbesserten Kontaktmöglichkeiten positive Effekte zu erzielen. Auch für die Wohnbevölkerung folgt daraus eine höhere Lebensqualität durch verbesserte Mobilität vor allem für diejenigen Bevölkerungsgruppen, die aus verschiedenen Gründen nur öffentliche Verkehrsmittel nutzen können oder wollen.

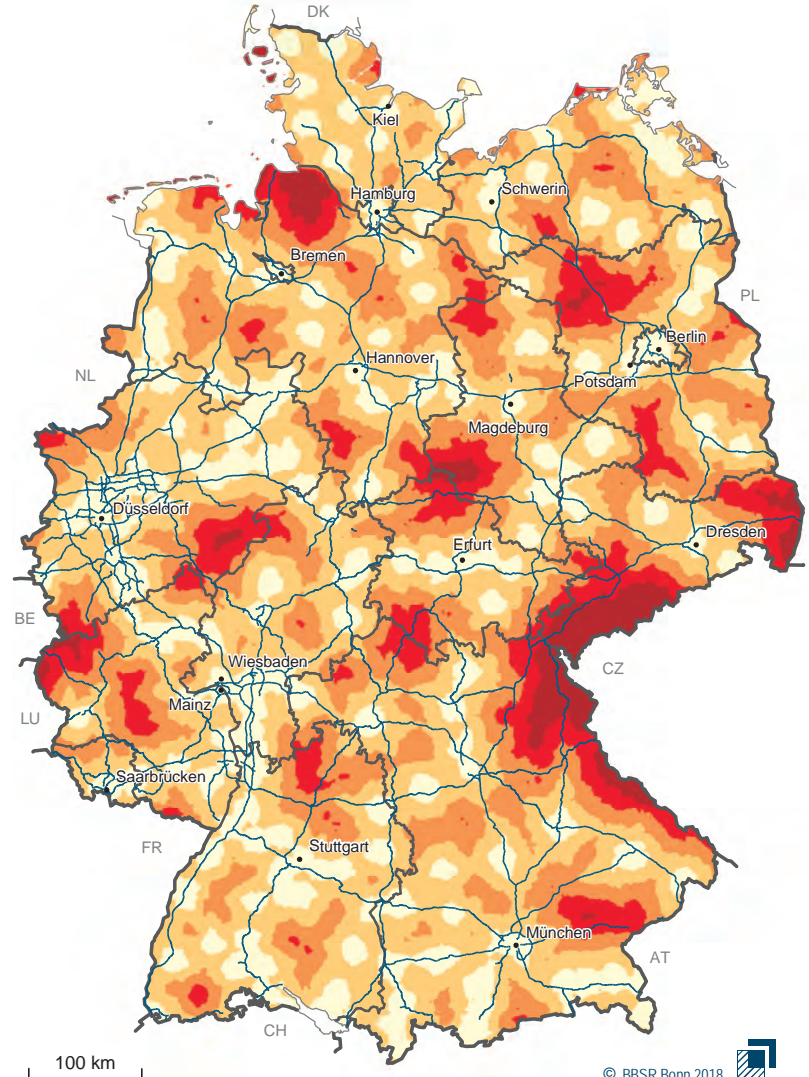
Der Indikator gibt die Entfernung zum zeitnächsten IC-/EC- oder ICE-Haltepunkt in Minuten Pkw-Fahrzeit auf der räumlichen Ebene der 100 m-Gitterzelle an.

Bei den ausgewählten Bahnhöfen handelt es sich um alle IC-, EC- und ICE-Systemhalte der DB AG im Winterfahrplan 2017/2018, selbst diejenigen in denen eine Bedienung nur durch einzelne Züge erfolgt. Die betrachteten Systemhalte weisen daher intern noch erhebliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Bedienungsqualität und ihrer Einbindung in den Fernverkehr auf, die jedoch hierbei unberücksichtigt bleiben.

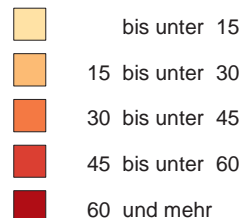
Die Flächenerschließung durch den Schienenpersonenfernverkehr ist insgesamt schlechter als die durch das Autobahnnetz.

Da sich die Lage der IC-, EC- und ICE-Bahnhöfe jedoch im wesentlichen an den Bevölkerungsschwerpunkten orientiert, erreichen bezogen auf die Wohnbevölkerung rund 80 % den nächsten IC-/EC-/ICE-Bahnhof innerhalb 30 Minuten Pkw-Fahrzeit. Erhebliche Defizite bezüglich des Zugangs zum Schienenpersonenfernverkehr mit Pkw-Fahrzeiten von mehr als 60 Minuten betreffen nur noch knapp 1,5 % der Bevölkerung in einigen Küsten- und Grenzlagen, im nördlichen Brandenburg sowie im Raum Harz und der Mecklenburgischen Seenplatte.

Erreichbarkeit von IC-/EC- und ICE-Bahnhöfen



Pkw-Fahrzeit zum nächsten IC-/EC- oder ICE-Halt 2017 in Minuten



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Geometrische Grundlage: Länder (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

Erreichbarkeit von Autobahnen

Variablenname MiD: min_bab

Variablenlabel MiD: Pkw-Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle 2017

Räumliche Ebene: 100 m-Gitterzelle

Dimension: in Minuten

Die räumliche Nähe zu Autobahnen bzw. Autobahnanschlussstellen als den Einstiegspunkten in die hochwertige Fernverkehrsinfrastruktur gilt nach wie vor als wichtiger Standortfaktor. So stellt sie trotz der bereits hohen Netzdichte der Autobahnen in Deutschland vor allem bei der Neuansiedlung von Industrie und Gewerbe einen signifikanten Standortvorteil dar. Die Entwicklung des Autobahnnetzes in Deutschland hatte seit Beginn der 90er Jahre des 20. Jahrhunderts bedingt durch die Vereinigung noch einmal an Fahrt gewonnen (*Verkehrsprojekte Deutsche Einheit*) und ist seit 1990 um knapp 2.500 km durch Autobahnneubau auf nunmehr rund 13.000 km Autobahnen angewachsen. Obwohl Autobahnen nur einen Anteil von rund 6 % am gesamten Straßennetz haben, werden knapp 32 % der Fahrleistungen im Straßenverkehr auf ihnen abgewickelt.

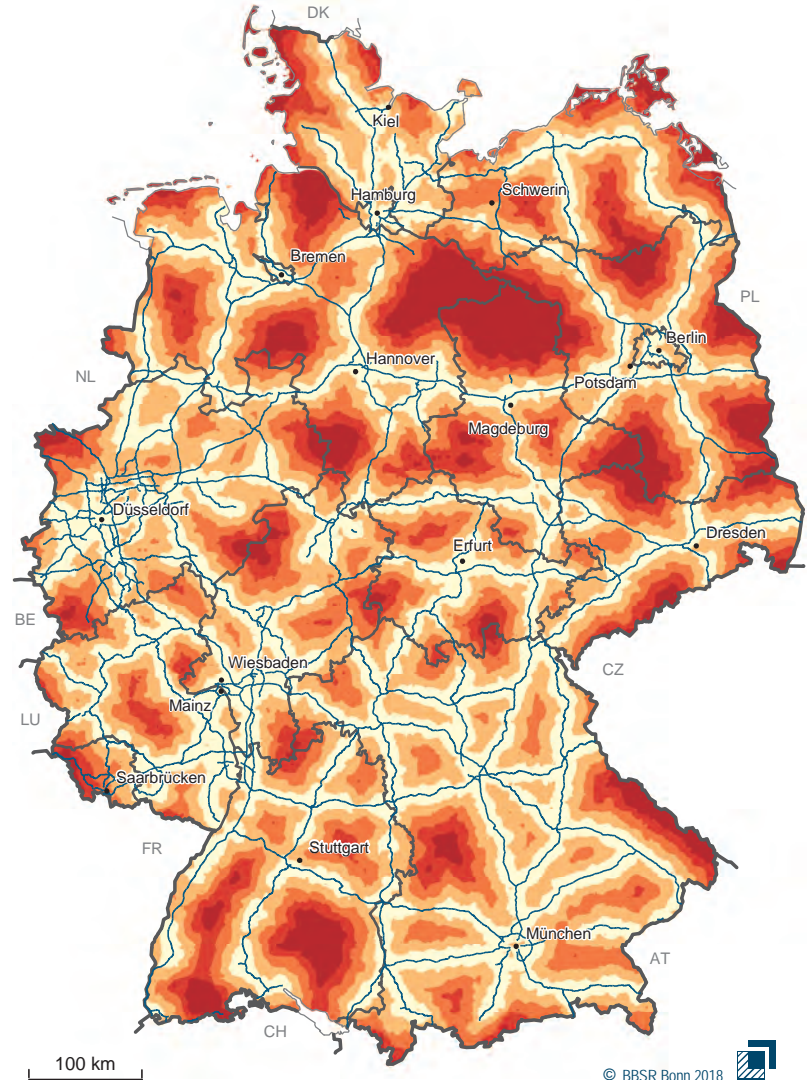
Der Indikator gibt die Entfernung zur zeitnächsten Autobahnanschlussstelle in Minuten Pkw-Fahrzeit auf der räumlichen Ebene der 100 m-Gitterzelle an.

Die Lage zu Autobahnen ist beim heute erreichten Ausbaustand des Bundesfernstraßennetzes im Allgemeinen auf Grund der hohen Netzdichte als gut zu beurteilen.

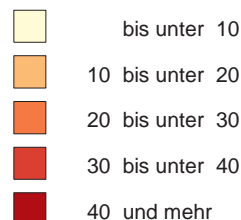
Gravierende regionale Disparitäten bestehen hinsichtlich des Zugangs zu Autobahnen meist nur noch in dünn besiedelten Regionen, an der äußeren Peripherie des Bundesgebietes und in einigen Mittelgebirgslagen, wie z. B. die Altmark, Vorpommern, Bayerischer Wald und Schwäbische Alb. Innerhalb von 30 Minuten Pkw-Fahrzeit erreichen jedoch rund 95 % der Bevölkerung eine Autobahnanschlussstelle.

Berücksichtigt man die Planungen zum Ausbau des Autobahnnetzes aus dem Bundesverkehrswegeplan 2030 wird zudem in vielen dieser Regionen noch eine Verbesserung eintreten.

Erreichbarkeit von Autobahnen



Pkw-Fahrzeit zur nächsten Autobahnanschlussstelle 2017 in Minuten



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Geometrische Grundlage: Länder (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren

Variablenname MiD: min_ozmz

Variablenlabel MiD: Pkw-Fahrzeit zum nächsten Ober- oder Mittelzentrum 2018

Räumliche Ebene: 100 m-Gitterzelle

Dimension: in Minuten

Grundlegend und prägend für das städtische Siedlungssystem in Deutschland sind die zentralen Orte, die von den jeweiligen Landesplanungen ausgewiesen werden, mit dem Ziel der Sicherung einer flächendeckenden Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen und privaten Einrichtungen und Dienstleistungen sowie Arbeitsplätzen in zumutbarer Entfernung.

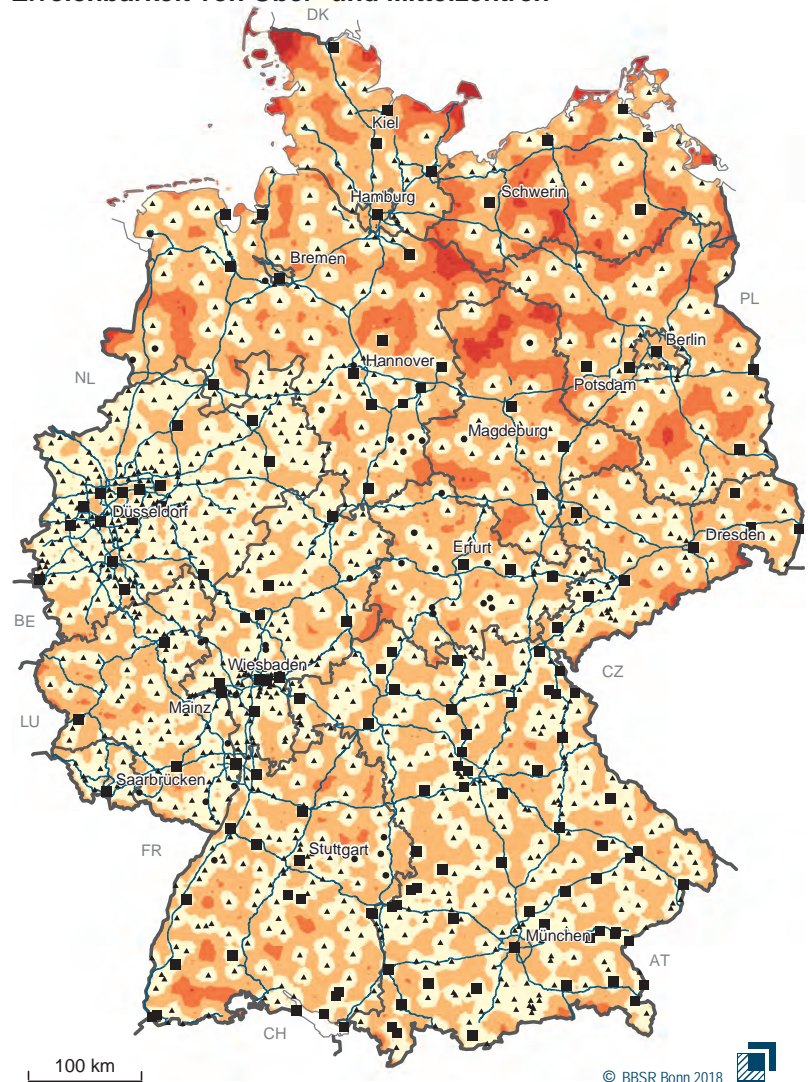
Je nachdem, welche Funktionen eine Gemeinde innerhalb der zentralörtlichen Systems wahrnimmt, übernimmt sie, auch für die Bevölkerung innerhalb ihres Verflechtungsbereiches, mehr oder weniger umfangreiche Versorgungs- und/oder Verwaltungsaufgaben.

Die Mittelzentren sollen hierbei insbesondere Funktionen im Bildungswesen, bei der gesundheitlichen Versorgung, im Einzelhandel und auch bei der Bereitstellung von Arbeitsplätzen wahrnehmen. Darüber hinaus sollen sie die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen des gehobenen Bedarfs insgesamt sicherstellen. Anhand der Erreichbarkeit der Mittelzentren können deshalb Aussagen zur räumlichen Versorgung vor allem mit Einrichtungen der sozialen Infrastruktur getroffen werden, da für die in den Raumordnungsplänen der Länder ausgewiesenen rund 1.100 Orte mit mindestens mittelzentraler Funktion, zumindest auf Grund der Ausstattungskataloge, eine ähnliche Ausstattung gefordert wird.

Der Indikator gibt die Entfernung zum zeitnächsten Ober- oder Mittelzentrum in Minuten Pkw-Fahrzeit auf der räumlichen Ebene der 100 m-Gitterzelle an.

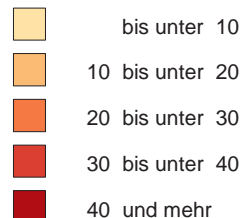
Als zumutbarer Reisezeitaufwand zur Erreichung des nächsten Mittelzentrums gelten im motorisierten Individualverkehr 30 Minuten. Dieser Zielwert wird deutschlandweit überwiegend eingehalten bzw. übertroffen: knapp 90 % der Bevölkerung erreichen das nächste Mittelzentrum bereits innerhalb von 15 Minuten und weniger als 1 % der Bevölkerung benötigen mehr als die geforderten 30 Minuten Pkw-Fahrzeit.

Erreichbarkeit von Ober- und Mittelzentren



© BBSR Bonn 2018

Pkw-Fahrzeit zur nächsten Ober- oder Mittelzentrum 2018 in Minuten



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, Erreichbarkeitsmodell des BBSR
Geometrische Grundlage: Länder (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

Relief im unmittelbaren Wohnumfeld

Variablenname MiD: relief

Variablenlabel MiD: Relief im unmittelbaren Wohnumfeld

Räumliche Ebene: 250 m-Gitterzelle

Dimension: in %

Ein stark ausgeprägtes Relief kann ein Hemmnis vor allem für die nichtmotorisierte Mobilität darstellen und damit ein wichtiger Einflußfaktor bei der Verkehrsmittelwahl. Dies macht sich vor allem in geringeren Rad- und Fußverkehrsanteilen in topographisch bewegten Räumen bemerkbar.

Während eine reliefarme Topographie günstige Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr bietet, wirkt es sich hier negativ aus, wenn bereits im unmittelbaren Wohnumfeld im alltäglichen Verkehr größere Höhenunterschiede überwunden werden müssen.

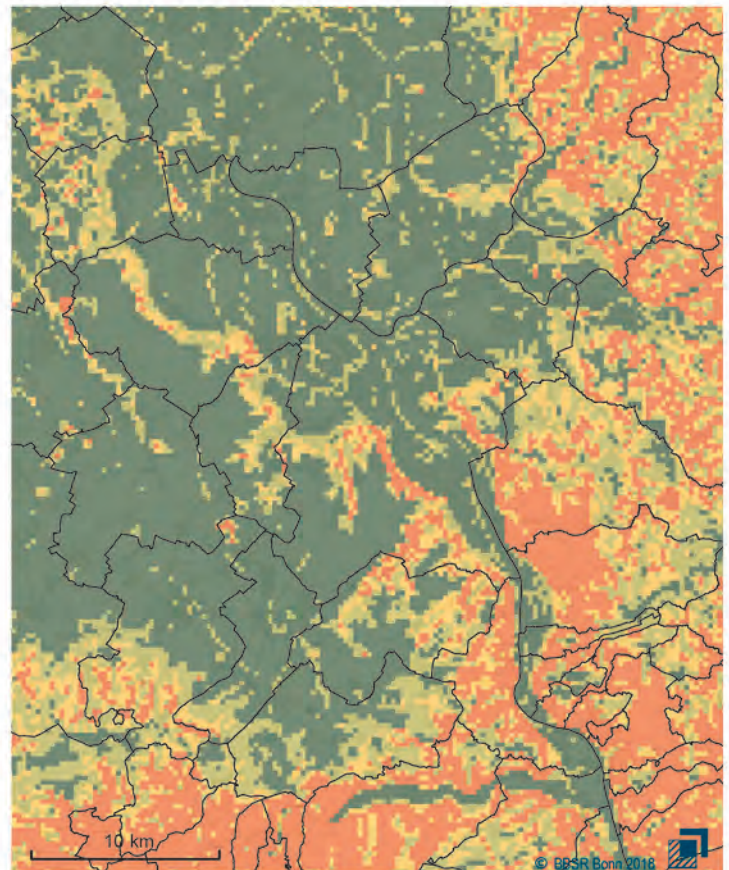
Bereits ab einer Steigung von 7 % spricht man von einer Steilstrecke, die bei einer Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel für viele eine nicht mehr überwindbares Hindernis darstellt. Durch verbesserte Fahrradtechnik und die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs werden diese Grenzen jedoch zunehmend verschoben.

Um eine sichere und bequeme Nutzung zu gewährleisten sollten Gehwege sogar ein Gefälle von 3 % nicht über längere Strecke überschreiten. Für Rollstuhlfahrer und Rollator-Nutzer kann es sonst unmöglich werden die Wege zu nutzen.

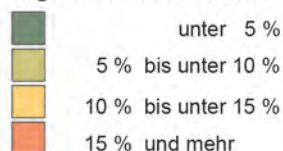
Zwar kann auch durch die Gestaltung der Infrastruktur und die Führung des Rad- und Fußverkehrs die Überwindung von Höhenunterschieden erleichtert werden, hierbei muss allerdings meist eine Verlängerung der Wegstrecken in Kauf genommen werden.

Der Indikator mißt die durchschnittliche Steigung/Neigung einer 250x250 m-Gitterzelle und den acht direkt angrenzenden Gitterzellen (gleitender Durchschnitt).

Relief



Durchschnittliche Steigung/Neigung einer 250 m-Gitterzelle und der direkt angrenzenden Gitterzelle



Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR
Geometrische Grundlage: DGM10 Digitales Geländemodell © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: M. Burgdorf, T. Pütz

Höhendifferenz

Variablenname MiD: diff_hoehe

Variablenlabel MiD: Höhendifferenz gegenüber dem Siedlungsschwerpunkt der Gemeinde

Räumliche Ebene: 100 m-Gitterzelle

Dimension: in 10 m-Klassen

Die Höhendifferenzen die innerhalb einer Stadt oder Gemeinde überwunden werden müssen können erheblich sein. Dies stellt auch einen wichtigen Einflußfaktor bei der Verkehrsmittelwahl dar. Ungünstige topographische Verhältnisse machen sich vor allem in geringeren Rad- und Fußverkehrsanteilen bemerkbar.

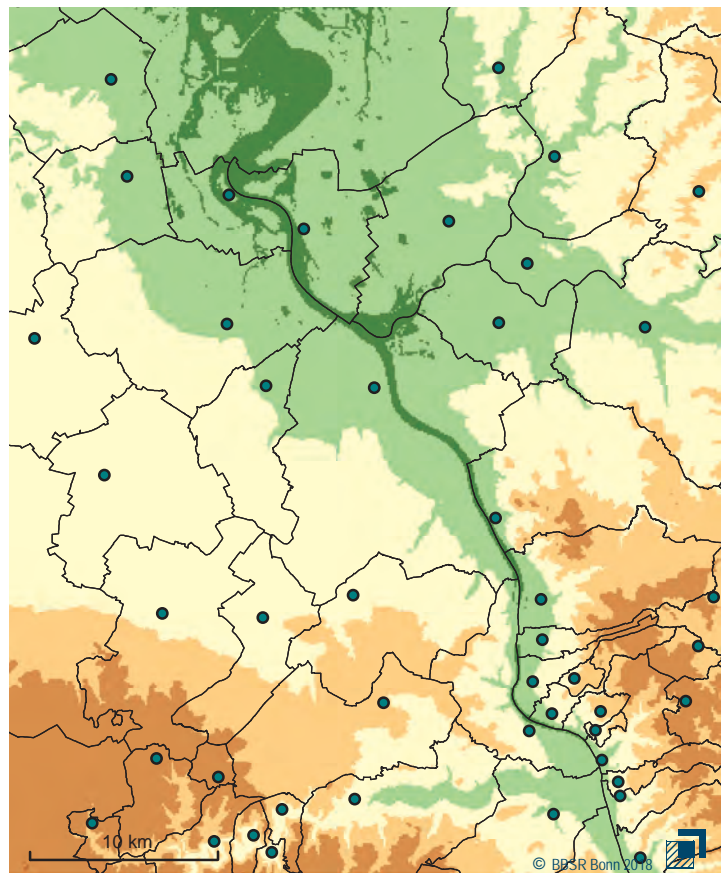
Während eine reliefarme Topographie günstige Rahmenbedingungen für den Rad- und Fußverkehr bietet, wirkt es sich hier besonders negativ aus, wenn größere Höhenunterschiede zwischen Wohnstandort und Stadtzentrum als regelmäßiges Aktivitätsziel häufig überwunden werden müssen. Auch wenn durch verbesserte Fahrradtechnik und die Nutzung von E-Bikes und Pedelecs die Überwindung von großen Höhenunterschieden im Radverkehr erleichtert wird.

Zudem stellt für viele Personen, vor allem ältere Menschen, die Überwindung größerer Höhenunterschiede zu Fuß eine große Erschwernis dar, die kaum zu bewältigen ist, oder sogar unmöglich.

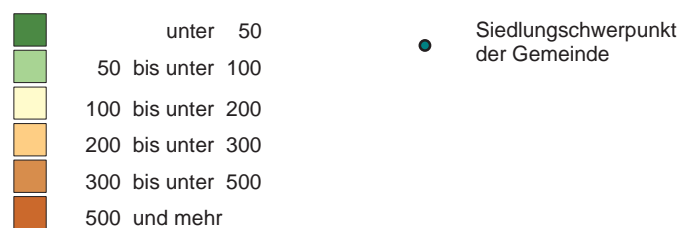
Zwar kann auch durch die Gestaltung der Infrastruktur und die Führung des Rad- und Fußverkehrs die Überwindung von Höhenunterschieden erleichtert werden, hierbei muss allerdings meist eine Verlängerung der Wegstrecken in Kauf genommen werden.

Der Indikator mißt die Höhendifferenz der Adresskoordinate des befragten Haushalts gegenüber dem Siedlungsschwerpunkt der jeweiligen Wohnortgemeinde in 10 m-Klassen.

Geländehöhe



Geländehöhe über NN in m



Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR
Geometrische Grundlage: DGM10 Digitales Geländemodell © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: M. Burgdorf, T. Pütz

Bevölkerungsentwicklung

Variablenname MiD: beventw

Variablenlabel MiD: Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2016

Räumliche Ebene: Gemeindeverbände

Dimension: in %

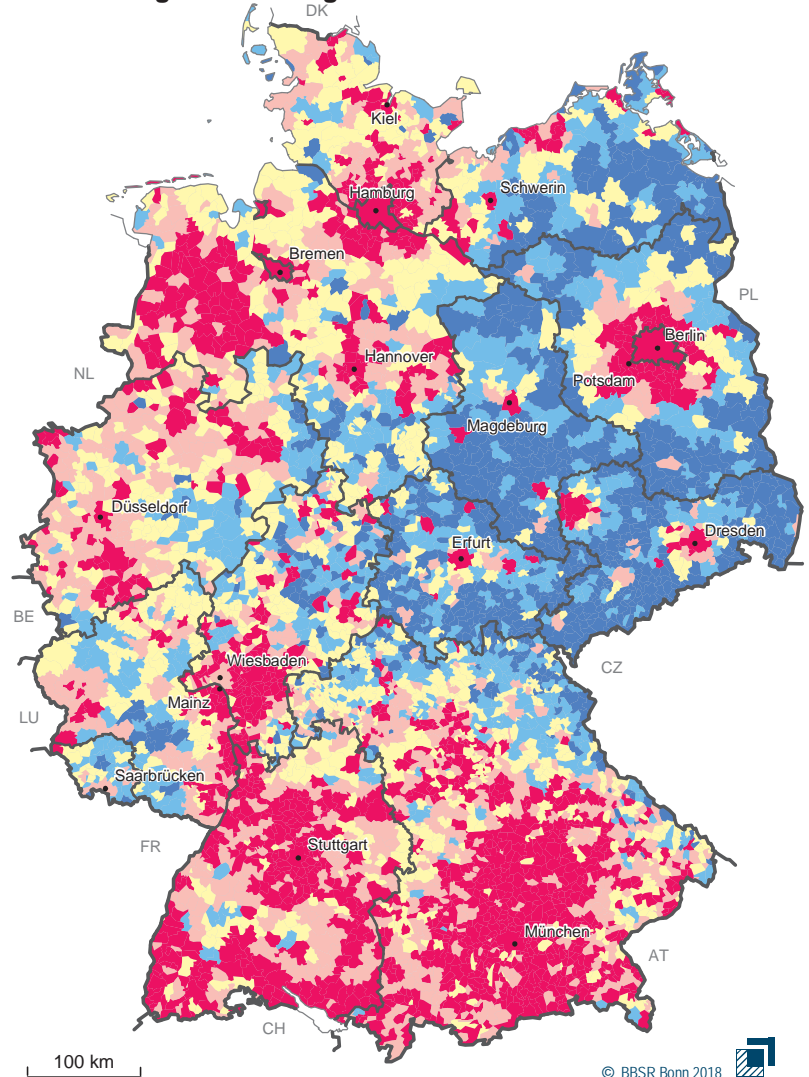
Die relative Veränderung der Bevölkerungszahl zeigt die Bedeutung des demografischen Wandels für jede einzelne Gemeinde, unabhängig von ihrer Größe.

Ins Auge sticht das Ost-West-Gefälle: Im Westen überwiegt das Wachstum, im Osten die Bevölkerungsabnahme. Trotz bereits deutlicher Bevölkerungsverluste im Zeitraum 2000 bis 2011 von mehr als 10 % verloren einige ländliche Gemeinden in Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern auch in diesem kurzen Zeitraum zwischen 2011 und 2016 5 bis 10 % ihrer Bevölkerung. Im Umfeld der großen Zentren vor allem im Westen konnten dagegen einige Gemeinden eine Bevölkerungszunahme von mehr als 10 % verzeichnen.

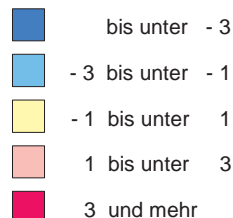
Abweichungen von diesem Grundmuster, das heißt, Abnahme oder zumindest Stagnation findet im Westen in peripheren ländlichen Räumen wie dem bayerischen Wald oder dem Pfälzer Wald statt. Deutliche Schrumpfungsprozesse sind aber auch in Nordhessen und Südniedersachsen zu erkennen.

Im Osten konzentriert sich die positive Entwicklung auf die großen Zentren und deren engeren suburbanen Raum. Die stärksten Gewinne verzeichnen hier die größeren Landgemeinden im direkten Umkreis der Zentren und hier vor allem Berlins. Die Suburbanisierung im Westen greift dagegen wesentlich weiter ins Umland der großen Städte. Sie erstreckt sich teilweise bis tief in die peripheren dünn besiedelten Räume und überlagert sich hier mit einem positiven natürlichen Saldo insbesondere im Norden und Süden der alten Länder.

Bevölkerungsentwicklung



Bevölkerungsentwicklung 2011 bis 2016 in %



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, Bevölkerungsfortschreibung des Bundes und der Länder
Geometrische Grundlage: Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

Siedlungsdichte

Variablenname MiD: sieddichte

Variablenlabel MiD: Bevölkerung je Quadratkilometer Siedlungs- und Verkehrsfläche 2015

Räumliche Ebene: Gemeindeverbände

Dimension: in Einwohner je km²

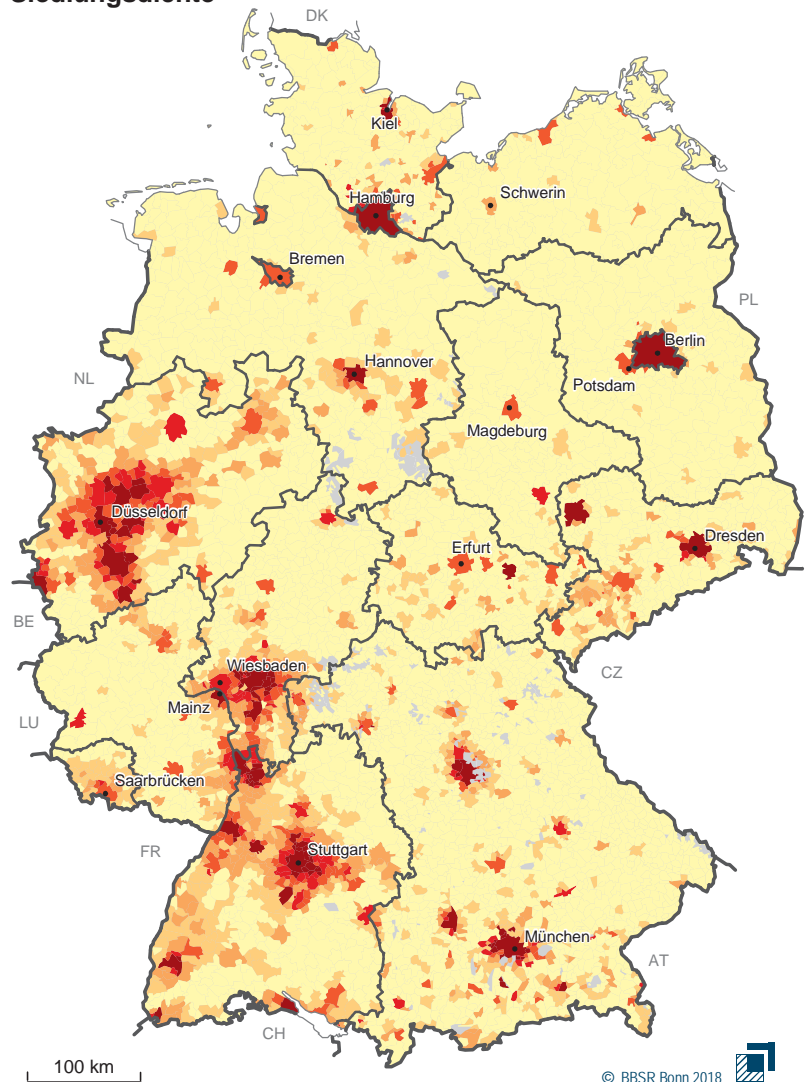
Der Indikator Siedlungsdichte beschreibt, wie viele Einwohner auf einem Quadratkilometer Siedlungs- und Verkehrsfläche (SuV) wohnen, also die Inanspruchnahme von Siedlungsfläche je Einwohner. Eine hohe Siedlungsdichte weist auf kompakte Siedlungsstrukturen hin, die in Regel auch eine höhere infrastrukturelle Effizienz aufweisen. Eine geringere Siedlungsdichte ist dagegen meist mit höheren Infrastrukturkosten verbunden.

In der gesamten BRD betrug die Siedlungsdichte im Jahr 2015 durchschnittlich 1800 Ew / km² SuV.

Die Karte zeigt deutlich, dass städtische Regionen eine höhere Flächeneffizienz haben als ländliche. Sehr hohe Siedlungsdichten von über 5000 Ew/km² haben unter anderen die hoch verdichteten Städte Stuttgart, München und Berlin, aber auch bereits einige Umlandgemeinden der großen Metropolen wie Germering, Unterhaching oder Ottersheim.

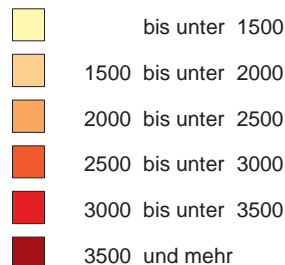
Entsprechend gering ist dagegen die Einwohnerkonzentration beispielsweise in peripheren, ländlichen Bereichen Brandenburgs und Mecklenburg-Vorpommerns. Eine sehr geringe Dichte der Bebauung innerhalb der Siedlungsgebiete führt hier zu einer sehr geringen Siedlungsdichte von 400 Ew / km² SuV und weniger.

Siedlungsdichte



© BBSR Bonn 2018

Einwohner je km² Siedlungs- und Verkehrsfläche der Gemeinde 2015



Datenbasis: Laufende Raumbewertung des BBSR, Flächenerhebung der Länder
Geometrische Grundlage: Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

Bevölkerungspotenzial

Variablenname MiD: bevpot

Variablenlabel MiD: potenziell erreichbare Bevölkerung (distanzgewichtet) 2016

Räumliche Ebene: Gemeindeverbände

Dimension: in 1000 Einwohner

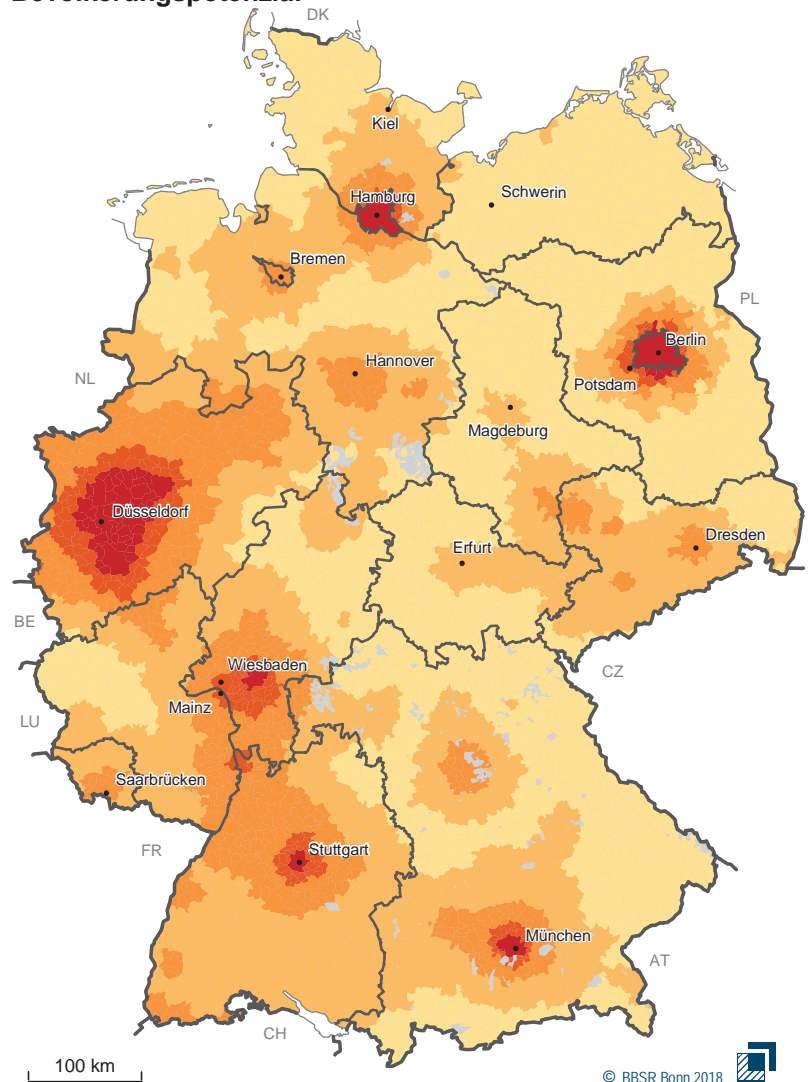
Das regionale Bevölkerungspotenzial steht als Maß für die Möglichkeit räumlicher Interaktionen. Je mehr Bevölkerung in der Umgebung eines Ortes erreichbar ist und je geringer die zurückzulegenden Entfernungen sind, desto höher ist sein Kontaktpotenzial.

Beziffert wird für jede Gemeinde die Bevölkerung, die in Abhängigkeit einer Distanzfunktion im Umkreis von 100 Kilometer theoretisch erreicht wird. Die Distanzfunktion ist eine Exponentialfunktion, die die Bevölkerung der Gemeinden in näherer Umgebung stärker gewichtet und die Bevölkerung immer schwächer werdend einbezieht, je weiter die Gemeinden vom Betrachtungspunkt entfernt liegen. Dabei verringert sich der Gewichtungsfaktor mit dem die Bevölkerung eingeht alle 10 km um die Hälfte. Diese Distanzgewichtung lehnt sich an die Verteilung der zurückgelegten Distanzen für Wege zwischen Wohnort und Arbeitsort an, die im Rahmen von Umfragen ermittelt wurden, wonach sich die Verflechtungsintensität bei Berufspendler mit zunehmender Wegedauer ca. alle 10 bis 15 Minuten halbiert.

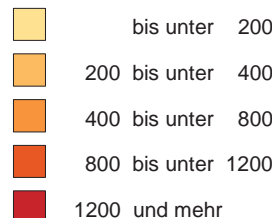
Das regionale Bevölkerungspotenzial ist ein Zentralitätsmaß in Form einer Absolutzahl. Es vermag sowohl die Siedlungsstruktur (Bevölkerungsballung, sowie Mono- und Polyzentralität) zu vermitteln, als auch Planern und Akteuren ein theoretisches Bedarfs- oder Marktpotenzial zu benennen.

Neben den großen Verdichtungsräumen Rhein-Ruhr und Rhein-Main sind vor allem die solitären Metropolen Berlin, Hamburg und München erkennbar. Während im Westen der Raum Stuttgart zusammen mit dem Raum Karlsruhe/Pforzheim, Rhein-Neckar bis hin zum Raum Rhein-Main ein zusammenhängendes Band hoher Bevölkerungspotenziale bildet, sind es im übrigen Deutschland nur noch einige kleinere Verdichtungsräume wie Hannover, Bremen, Nürnberg, Leipzig und Dresden die hervortreten.

Bevölkerungspotenzial



Erreichbare Bevölkerung, distanzgewichtet, im Umkreis von 100 km 2016 in 1 000 Einwohner



Datenbasis: Laufende Raumbbeobachtung des BBSR, Bevölkerungsfortschreibung des Bundes und der Länder
Geometrische Grundlage: Gemeindeverbände (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

Studentenanteil

Variablenname MiD: stud_krs

Variablenlabel MiD: Anteil Studenten an der Wohnbevölkerung 2016

Räumliche Ebene: Kreise

Dimension: in %

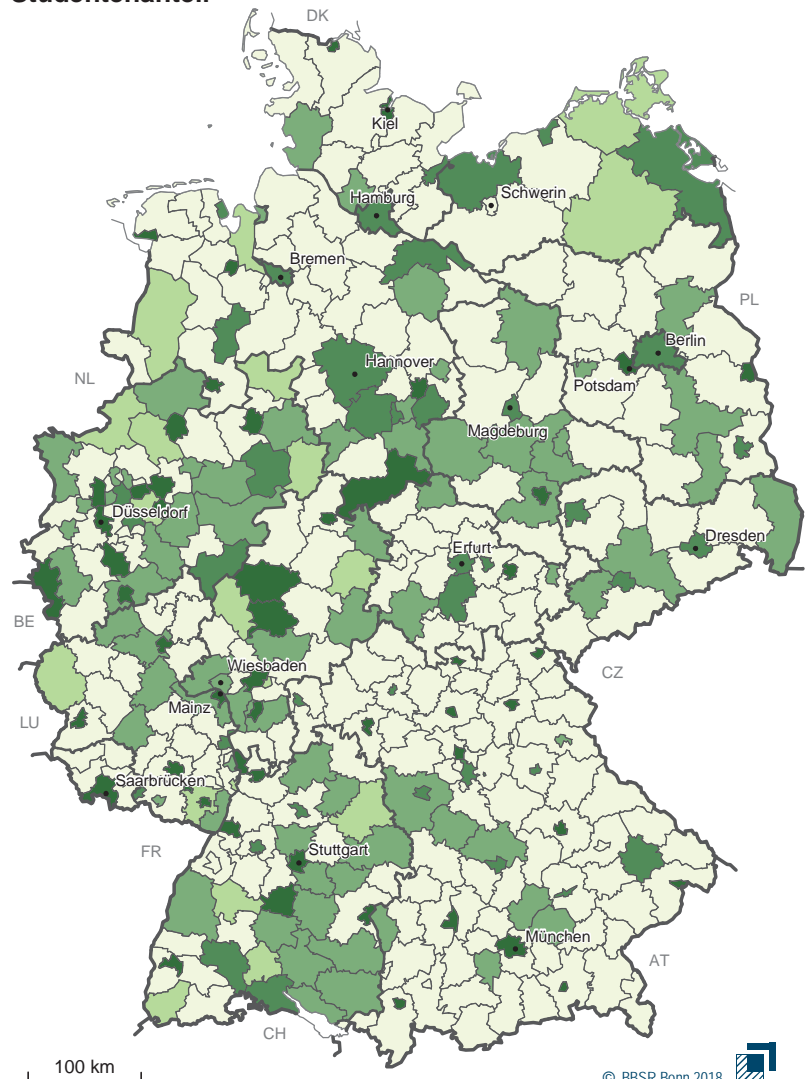
Der Studentenanteil beschreibt den prozentualen Anteil der Studierenden gemessen an der Gesamtbevölkerung der Stadt. Der Studierendenanteil an der Bevölkerung zeigt, wie stark die Studierenden das Stadtbild prägen, also, ob es sich beim Hochschulort um eine richtiggehende „Studentenstadt“ handelt, oder ob die Studierenden eher nur einen kleinen Teil der Stadtbevölkerung ausmachen. Dies hat zum einen Einfluss auf die Altersstruktur der Bevölkerung innerhalb der Städte, aber auch auf die Haushaltsstrukturen und Mobilitätsmuster. Wobei die Studierenden am Hochschulstandort erfasst werden und nicht an ihrem Wohnort und es sich bei den Studierenden tatsächlich auch um „Pendler“ handeln kann.

Unter den „Studentenstädten“ finden sich vorwiegend kleine und mittelgroße Städte, allen voran Gießen mit einem Studierendenanteil von 35 Prozent. Bei den absoluten Zahlen liegen jedoch erwartungsgemäß die Großstädte vorn: insgesamt am meisten Studierende finden sich (in absteigender Reihenfolge) in Deutschland in Berlin, München, Köln und Hamburg.

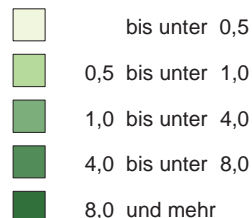
Auf der Ebene der Kreise und kreisfreien Städte sind neben den mittelgroßen kreisfreien Städten mit einer langjährigen Tradition als Universitätsstandort wie Heidelberg, Darmstadt, Würzburg und Erlangen auch einige Landkreise wie Gießen, Tübingen und Göttingen mit einem Anteil an Studenten von deutlich über 10 % zu finden.

Andererseits stellen die Studenten in mehr als der Hälfte aller Kreise mit einem Anteil von unter 1 % nur eine sehr kleine Bevölkerungsgruppe dar. Dies sind häufig die Umlandkreise kreisfreier Städte.

Studentenanteil



Anteil der Studenten an der Wohnbevölkerung 2017 je Kreis in %



Datenbasis: Laufende Raumbeobachtung des BBSR, Hochschulstatistik des Bundes
Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert),
31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz

Pkw-Dichte

Variablenname MiD: pkwdicht_krs

Variablenlabel MiD: Motorisierungsgrad in Pkw je 1000 Einwohner 2017

Räumliche Ebene: Kreise

Dimension: in Pkw je 1000 Einwohner

Die PKW-Dichte, auch Motorisierungsgrad genannt, ist ein Maß für die Mobilität der Bevölkerung im Bereich des Individualverkehrs.

Weiterhin liefert sie Informationen zum Flächenverbrauch (Abstell- und Verkehrsflächen) und die Anforderungen an die Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur werden deutlich.

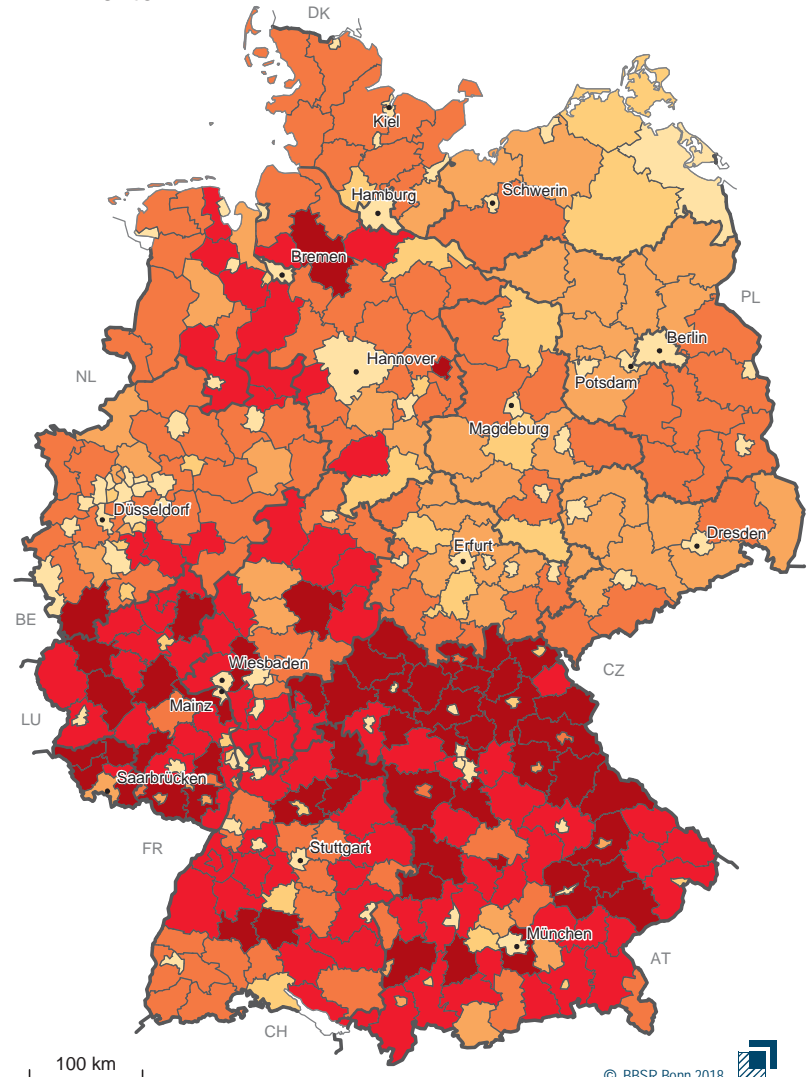
Im ländlichen Raum mit einem geringeren Angebot an Arbeitsplätzen und einem schlechteren ÖPNV-Angebot ist die Abhängigkeit vom Auto hoch. Hier und im unmittelbaren Umland der Städte ist die PKW-Dichte am höchsten, während in den Kern- und größeren Städten mit tendenziell höherer Arbeitsplatzdichte und besserem Infrastrukturangebot die PKW-Dichte geringer ist. Den mit Abstand niedrigsten Wert weist dabei Berlin mit gerade mal 335 Pkw je 1000 Einwohner auf. Städte wie Heidelberg, Leipzig und Freiburg verfügen noch knapp unter 400 Pkw je 1000 Einwohner.

Neben "Autostädten" wie Wolfsburg und Ingolstadt sind es dann hochverdichtete Umlandkreise wie der Main-Taunus-Kreis oder der Hochtaunuskreis die Spitzenwerte von 700 und mehr Pkw je 1000 Einwohner aufweisen.

Und die aktuellen Statistiken belegen: noch nie waren so viele Kraftfahrzeuge in Deutschlands unterwegs und haben dabei insgesamt so viele Kilometer zurückgelegt.

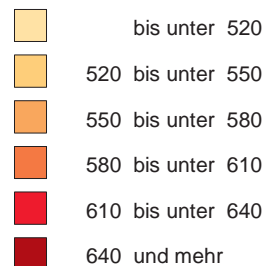
So meldet das Kraftfahrt-Bundesamt zum Stand Januar 2018 mit rund 56,5 Millionen Kraftfahrzeuge, darunter 46,5 Millionen Personenkraftwagen, neue Rekordwerte. Die Zahl der Kraftfahrzeuge hat damit allein in den letzten 10 Jahren um 14,5 % und die der Personenkraftwagen um 13 % zugenommen.

Pkw-Dichte



© BBSR Bonn 2018

Personenkraftwagen je 1000 Einwohner 2017



Datenbasis: Laufende Raumbbeobachtung des BBSR, Statistik des Kraftfahrzeugbestandes des Kraftfahrt-Bundesamt
Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert), 31.12.2016 © GeoBasis-DE/BKG
Bearbeitung: T. Pütz