

# 11

## Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede

---

Auszug aus dem  
Datenreport 2016

---

# -4,9 %

betrug die Bevölkerungsentwicklung dünn besiedelter ländlicher Kreise in Ostdeutschland zwischen 2007 und 2013.

# 41 %

des Personenverkehrs in Kernstädten entfiel 2008 auf den Pkw. In ländlichen Regionen machte der Pkw 58 % des Personenverkehrs aus.

# 45 km

betrug die Tagesstrecke pro mobiler Person 2013.

# 60 %

der Gesamtfläche Deutschlands nahm 2013 der ländliche Raum ein. Rund 18 % der Bevölkerung lebten dort, lediglich 10 % aller Arbeitsplätze befanden sich auf dem Land.



# +4,4 %

betrug die Bevölkerungsentwicklung kreisfreier Großstädte in Ostdeutschland zwischen 2007 und 2013.

# 11 Räumliche Mobilität und regionale Unterschiede

## 11.1 Art und Umfang der räumlichen Mobilität

Weert Canzler  
WZB

WZB/SOEP

In der Debatte um räumliche Mobilität wird gerne darauf verwiesen, dass die Zahl der Wege, die Jeder und Jede durchschnittlich am Tag zurücklegt, seit Jahrhunderten etwas höher als drei liegt. Das mag stimmen, obwohl der statistische Beweis über einen so langen Zeitraum schwer zu erbringen sein dürfte. Für die letzten zwei Jahrzehnte zumindest ist gesichert, dass nicht nur die durchschnittliche Wegeanzahl, sondern auch die »Unterwegszeit pro Person« weitgehend konstant geblieben sind. Tabelle 1 bildet diese Ergebnisse aus zentralen Verkehrserhebungen in Deutschland seit Ende der 1990er-Jahre ab. Weitere relevante Kennziffern für den Verkehrsaufwand sind der

Modal Split nach Wegen und zurückgelegten Kilometern, das heißt die Verteilung auf verschiedene Verkehrsmittel, sowie die Wegezwecke. Bei allen diesen Kenngrößen fällt die Kontinuität auf. Die Abweichungen zwischen den verschiedenen Erhebungen sind gering. ▶ Info 1, Tab 1

Bei aller Kontinuität fällt aber auch auf: Leicht gestiegen sind die Wegelängen pro Tag und Strecke. Das kann kaum überraschen, denn die gelebte und die geforderte persönliche Mobilität hat in modernen Gesellschaften eine hohe Bedeutung. Es wird sozial von fast allen erwartet, mobil zu sein. Das gilt für den Arbeitsmarkt ebenso wie für das Bildungswesen, aber auch für die Freizeit. Womit wir bei den Wegezwe-

### ▶ Info 1

#### Daten zur räumlichen Mobilität

Die wichtigsten Erhebungen für den Personenverkehr in den letzten 15 Jahren in Deutschland sind zum einen die vom Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) Berlin in Kooperation mit dem Institut für angewandte Sozialfragen (Infas) durchgeführte Haushaltsbefragung »Mobilität in Deutschland« (MiD 2002 und MiD 2008) und zum anderen die Befragungswellen des bundesweiten »Mobilitätspanels«, die vom Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe verantwortet wurden (MOP 1998/99 bis MOP 2013/14). Hinzu kommen mehrere auf den Stadtverkehr fokussierte Verkehrserhebungen im Rahmen des »Systems repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen (SrV)«, die das Friedrich-List-Institut der Technischen Universität Dresden seit den 1970er-Jahren erarbeitet. Die letzte SrV 2013 bestätigt im Wesentlichen Ergebnisse der anderen bundesdeutschen Erhebungen (vgl.: [http://tu-dresden.de/die\\_tu\\_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/Schlusskonferenz/SrV2013-Abschluss\\_Ahrens\\_2014-11-10.pdf](http://tu-dresden.de/die_tu_dresden/fakultaeten/vkw/ivs/srv/2013/Schlusskonferenz/SrV2013-Abschluss_Ahrens_2014-11-10.pdf)). Für 1982 kann auf Daten der »Kontinuierlichen Erhebung zum Verkehrsverhalten« (KONTIV) zurückgegriffen werden. Die etwas abweichenden KONTIV-Zahlen lassen sich in erster Linie erhebungstechnisch erklären, außerdem ist der zeitliche Abstand zu den hier berücksichtigten MiD- und MOP-Erhebungen mit mehr als 10 Jahren beträchtlich.

► Tab 1 Zentrale Mobilitätskennziffern 1982–2013 (Personen ab 10 Jahre)

|   | KONTIV | MOP  | MOP  | MOP  | MiD  | MiD  | MOP  |
|---|--------|------|------|------|------|------|------|
|   | 1982   | 1998 | 2002 | 2008 | 2002 | 2008 | 2013 |
| Anteil mobiler Personen, insgesamt (in %)               | 82     | 91   | 91   | 92   | 85   | 89   | 92   |
| Wege pro Person, insgesamt (Anzahl)                     | 3      | 3,6  | 3,5  | 3,4  | 3,3  | 3,5  | 3,4  |
| Wege pro mobiler Person (Anzahl)                        | 3,7    | 3,9  | 3,8  | 3,7  | 3,9  | 3,9  | 3,7  |
| Tagesstrecke pro mobiler Person (km)                    | 37     | 43   | 42   | 44   | 45   | 46   | 45   |
| Unterwegszeit pro mobiler Person <sup>1</sup> (Minuten) | 87     | 88   | 86   | 87   | 87   | 90   | 84   |
| Durchschnittliche Wegelänge <sup>1</sup> (km)           | 10     | 11,1 | 11   | 11,8 | 11,7 | 11,8 | 12   |
| <b>Modal Split – Basis Wege in %</b>                    |        |      |      |      |      |      |      |
| Zu Fuß  | 29     | 22   | 24   | 22   | 22   | 23   | 22   |
| Fahrrad   | 11     | 8    | 10   | 11   | 9    | 10   | 13   |
| MIV-Fahrer und Mitfahrer                                | 50     | 59   | 57   | 55   | 61   | 59   | 52   |
| ÖPV   | 10     | 10   | 9    | 11   | 9    | 9    | 13   |
| <b>Modal Split – Basis Personenkilometer in %</b>       |        |      |      |      |      |      |      |
| Zu Fuß  | 3      | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    | 3    |
| Fahrrad   | 3      | 2    | 3    | 3    | 3    | 3    | 4    |
| MIV-Fahrer und Mitfahrer                                | 74     | 76   | 76   | 69   | 79   | 78   | 68   |
| ÖPV   | 20     | 19   | 18   | 24   | 15   | 16   | 23   |

<sup>1</sup> Ohne »regelmäßige berufliche Wege«.

MIV = motorisierter Individualverkehr, ÖPV = Öffentlicher Personenverkehr.

Datenbasis: MiD 2002, 2008; MOP 1998–2013/14; KONTIV 82: Laufende Panelstatistik, Institut für Verkehrswesen, Universität Karlsruhe.

cken wären, die ebenfalls wichtige Kategorien jeder Verkehrsstatistik sind. Hier ist bemerkenswert, dass der Berufs- und Ausbildungsverkehr nicht den Stellenwert einnimmt, der ihm oft beigemessen wird. Er macht nur gut ein Sechstel des Verkehrsaufwandes aus, Freizeit- und Versorgungswege sind viel wichtiger. ► Abb 1

Trotz aller Konvergenz der genannten Verkehrsstudien in den Globaldaten zur persönlichen Mobilität gibt es eine Reihe von signifikanten Unterschieden und Besonderheiten, die sich entlang verschiedener Siedlungsformen, Haushaltstypen und Lebenslagen finden.

### 11.1.1 Verkehrsaufwand und Siedlungstypen

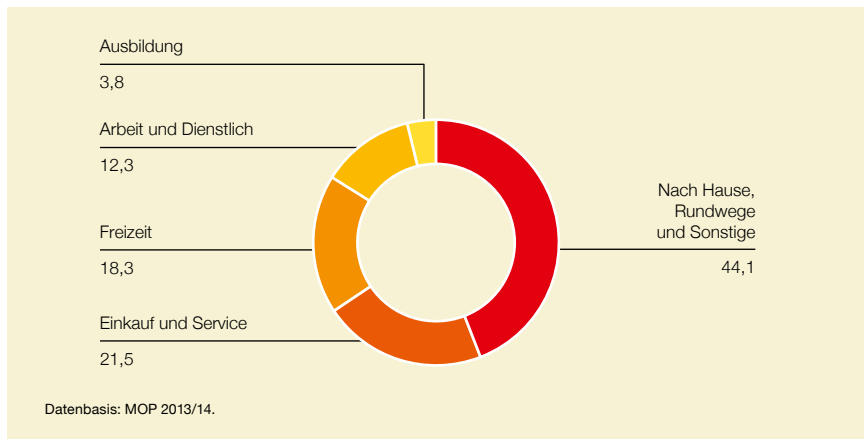
Im Personenverkehr gelten die zurückgelegten Kilometer als entscheidende Kenngröße. Bei diesen Personenkilometern gibt es die auffälligsten Unterschiede zwischen Stadt und Land, Arm und Reich sowie zwischen verschiedenen Haushaltstypen.

In der Verkehrsforschung ist der enge Zusammenhang zwischen Siedlungstyp und Verkehrsaufwand schon lange bekannt. Generell gilt: Je dichter die Siedlungsstruktur, desto geringer der alltägliche Radius der Aktivitäten und damit die Personenkilometer. Das zeigt sich deutlich bei den Tageskilometerleistungen in Abbildung 2, die aus der Erhebung »Mobilität in Deutschland« (MiD) aus dem Jahr 2008 stammen, aber nach wie vor Gültigkeit besitzen: Während in der verdichteten Kernstadt die durchschnittliche Tagesstrecke 36 Kilometer beträgt, liegt sie in weniger verdichteten und in ländlichen Kreisen bei 40 beziehungsweise 42 Kilometern. Zugleich fällt auf, dass zwar der Anteil der mobilen Personen und die durchschnittliche Wegeanzahl in allen drei Kreistypen annähernd gleich sind; jedoch unterscheidet sich die Zeit, in der die Menschen in der Innenstadt, im Stadtumland oder im ländlichen Raum täglich unterwegs sind, signifikant.

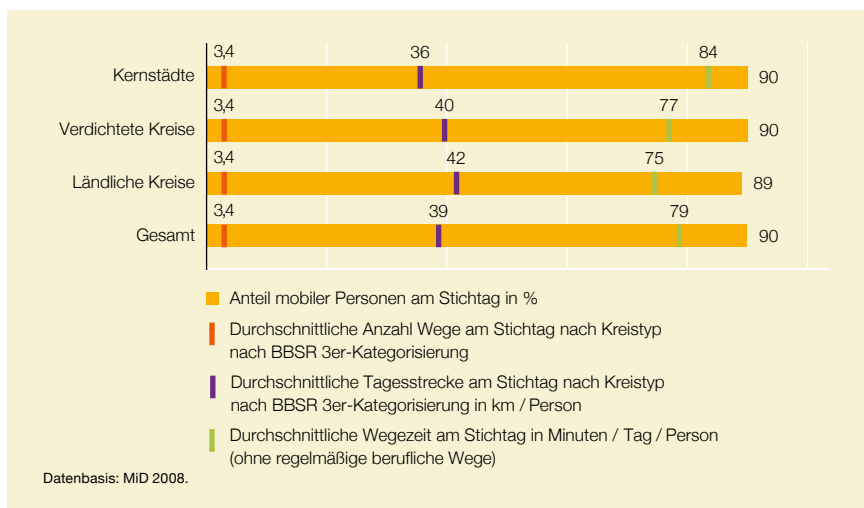
Für weniger Kilometer braucht der Städter länger als der Verkehrsteilnehmer außerhalb urbaner Siedlungsstrukturen. Er benötigt sieben beziehungsweise neun Minuten mehr, um seine täglichen Wege zu absolvieren. ► Abb 2

Diese Unterschiede in den Reisezeiten hängen nicht zuletzt mit der Belastung der Verkehrsinfrastrukturen zusammen, die zwischen den Siedlungstypen in aller Regel stark variieren. Insbesondere sind die Straßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) in weniger dicht besiedelten Gebieten freier, sodass eine höhere Reisegeschwindigkeit erreicht werden kann. Das Auto ist hingegen in Städten langsamer und zugleich ist der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver. Dies erklärt die deutlichen Unterschiede im Modal Split zwischen den verschiedenen Regionstypen: Während die tägliche Pkw-Nutzung in der Kernstadt 2008 im Durchschnitt 41 % des gesamten Personenverkehrs beträgt (und

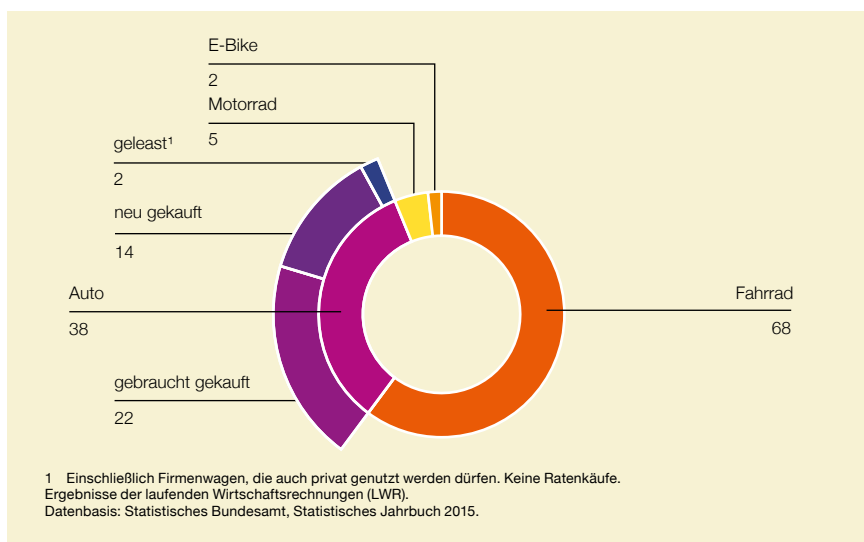
► **Abb 1** Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf Zwecke 2013



► **Abb 2** Zentrale Mobilitätskenngrößen nach Kreistypen 2008



► **Abb 3** Ausstattung privater Haushalte mit Fahrzeugen 2014 – in Millionen



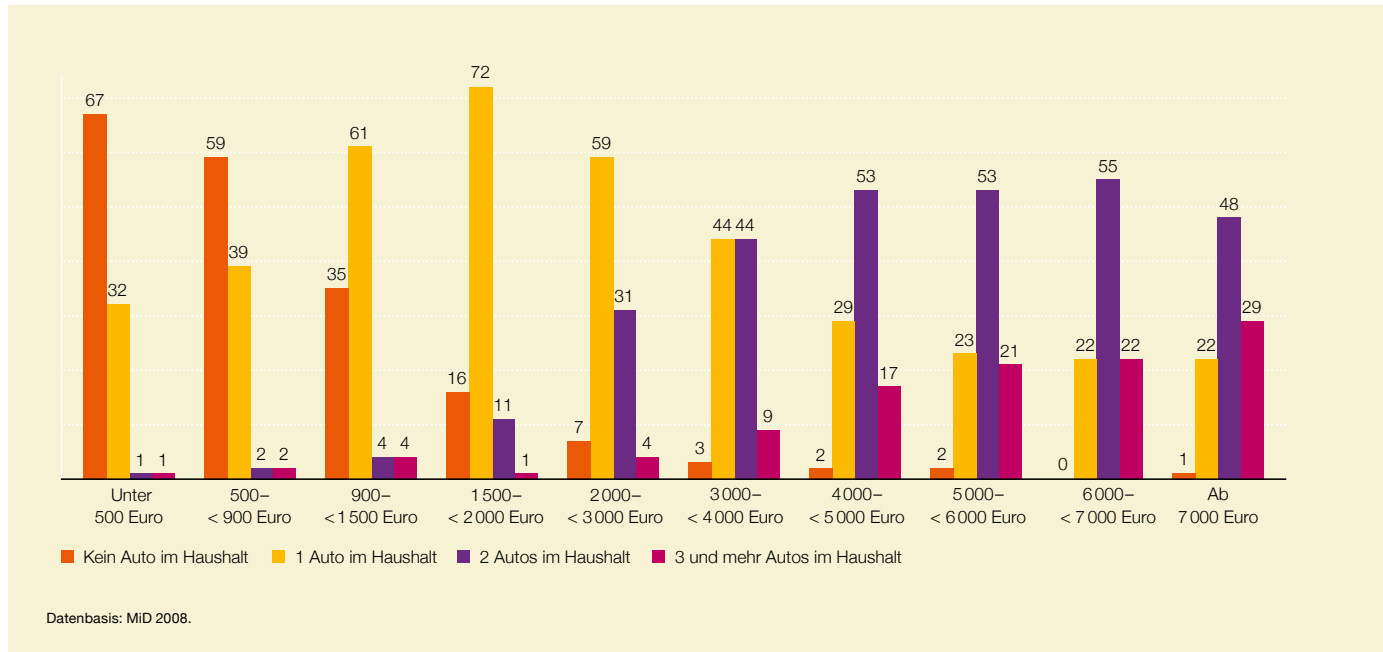
gegenüber 2002 sogar um 3 Prozentpunkte gesunken ist), macht sie in ländlichen Regionen 58 % aus. Umgekehrt haben der ÖPNV und auch das Fahrrad in Städten und verdichteten Räumen generell einen deutlich höheren Anteil. Bei der Fahrradnutzung erleben wir seit Jahren einen regelrechten Boom. So erstaunt es nicht, dass es in deutschen Haushalten fast doppelt so viele Fahrräder gibt wie Autos. ► **Abb 3**

### 11.1.2 Pkw-Verfügbarkeit

Trotz der Nutzungszuwächse beim Fahrrad und der Konsolidierung des ÖPNV ist der Personenverkehr in Deutschland wie in allen anderen entwickelten westlichen Gesellschaften von der Nutzung des Autos geprägt.

Auch wenn aus den Verkehrserhebungen der letzten zehn Jahre hervorgeht, dass der Anteil des MIV am Gesamtverkehrsmarkt leicht zurückgeht, dominiert er nach wie vor. Was begünstigt nun den MIV? In lediglich einem knappen Fünftel der bundesdeutschen Haushalte gibt es kein Auto. Lassen sich Bedingungen identifizieren, die eine Autonutzung wahrscheinlich machen? Neben dem bereits angeführten Siedlungstyp korrelieren die Haushaltsgröße und vor allem das Haushaltseinkommen mit der Autonutzung. Wie aus Abbildung 4 hervorgeht, steigt die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw mit dem Nettoeinkommen. Während in 60 % der Haushalte mit einem Nettoeinkommen von weniger als 900 Euro monatlich kein Pkw zur Verfügung steht, besitzen in den Gutverdienerhaushalten mit Einkommen von mehr als 3000 Euro weniger als 3 % kein Auto. Die Abnahme der autolosen Haushalte in den dazwischen liegenden Einkommensklassen zeigt die Korrelation deutlich: Je höher das Haushaltseinkommen, desto umfangreicher die Pkw-Ausstattung; ab 2000 Euro steigt zudem der Anteil der Zweit- und Drittwagen kräftig an. Bei den Haushalten mit mehr als 4000 Euro Nettoeinkommen macht der Anteil der Mehr-Pkw-Haushalte bereits mehr als 70 % aus. ► **Abb 4**

► Abb 4 Anzahl der Pkw in den Haushalten nach Einkommensklassen 2008 – in Prozent



► Tab 2 Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit in den Haushalten 2013 – in Prozent

|                      | Führerscheinbesitz | Regelmäßige persönliche Pkw-Verfügbarkeit |
|----------------------|--------------------|---|
| <b>Insgesamt</b>     | 86                 | 75  |
| <b>Geschlecht</b>    |                    |   |
| Männer               | 89                 | 79  |
| Frauen               | 82                 | 72  |
| <b>Altersgruppen</b> |                    |   |
| 18–25 Jahre          | 77                 | 27  |
| 26–35 Jahre          | 88                 | 56  |
| 36–50 Jahre          | 93                 | 67  |
| 51–60 Jahre          | 85                 | 57  |
| 61–70 Jahre          | 86                 | 52  |
| Ab 70 Jahre          | 80                 | 43  |

Datenbasis: MOP 2013/14.

Aufschlussreich sind auch der Führerscheinbesitz und die Verfügbarkeitsrate von Pkw. Insgesamt haben im Jahr 2013 fast 86 % der erwachsenen Bundesbürger einen Führerschein und 75 %

können regelmäßig über ein Auto verfügen. Weniger als 20 % haben keinen Zugang zu einem Auto oder keinen Führerschein. Bei der Autoverfügbarkeit finden sich übrigens auffällige Unterschiede

zwischen den Altersgruppen: während nur gut 27 % der 18- bis 25-Jährigen jederzeit Zugriff auf einen Pkw haben, sind es in allen höheren Altersgruppen wesentlich mehr. Sogar in der Gruppe der über 70-Jährigen ist die Autoverfügbarkeit mit 43 % deutlich höher. ► Tab 2

Ansonsten gilt für die Ausstattung von Haushalten mit Autos: Sind kleine Kindern im Haushalt, ist das private Auto als Hauptverkehrsmittel sehr wahrscheinlich. Abweichungen von dieser Formel ergeben sich in erster Linie durch die ökonomische Situation eines Haushaltes. Haushalte mit niedrigem oder sehr niedrigem Einkommen verfügen lediglich zur Hälfte über ein eigenes Auto. Das betrifft viele Alleinerziehende. Weiterhin gilt: Je größer die Gemeinde, desto größer ist der Anteil derjenigen, die nicht ständig über ein Auto verfügen. Die Unterschiede sind erheblich: In Orten mit bis zu 50000 Einwohnern kommen fast 600 Autos auf 1000 Einwohner, während in Großstädten mit mehr als 500000 Einwohnern nur noch 360 Autos auf 1000 Bewohner zugelassen sind.

**► Tab 3 Lebensphase des Haushalts<sup>1</sup> und Modal Split der Verkehrsmittelnutzung 2008 – in Prozent**

|                            | Agglomerationsraum |         |         | Verstädterter Raum |         |         | Ländlicher Raum |         |         |
|----------------------------|--------------------|---------|---------|--------------------|---------|---------|-----------------|---------|---------|
|                            | zu Fuß, Fahrrad    | per MIV | mit ÖPV | zu Fuß, Fahrrad    | per MIV | mit ÖPV | zu Fuß, Fahrrad | per MIV | mit ÖPV |
| Alleinstehende Rentner     | 49                 | 36      | 15      | 49                 | 43      | 8       | 61              | 34      | 6       |
| Rentner-Haushalte          | 39                 | 54      | 7       | 37                 | 59      | 4       | 34              | 61      | 4       |
| Alleinlebende              | 34                 | 55      | 11      | 32                 | 63      | 5       | 31              | 66      | 3       |
| Zusammenlebende            | 28                 | 63      | 10      | 28                 | 67      | 5       | 28              | 68      | 4       |
| Erwachsenen-Haushalte      | 25                 | 63      | 12      | 25                 | 70      | 6       | 22              | 72      | 6       |
| Haushalte mit Schulkindern | 32                 | 56      | 12      | 33                 | 57      | 10      | 29              | 63      | 9       |
| Haushalte mit Kleinkindern | 35                 | 59      | 6       | 34                 | 63      | 3       | 31              | 65      | 4       |
| Alleinerziehende           | 43                 | 40      | 17      | 34                 | 58      | 9       | 40              | 53      | 7       |
| Studenten                  | 47                 | 23      | 31      | 59                 | 27      | 14      | 34              | 40      | 26      |
| Auszubildende, Schüler     | 25                 | 32      | 43      | 43                 | 36      | 21      | 35              | 34      | 31      |
| Sonstige                   | 35                 | 54      | 11      | 32                 | 60      | 8       | 30              | 65      | 6       |

<sup>1</sup> Die Lebensphasen sind nicht vollkommen trennscharf, Überlappungen wie bei »Zusammenlebende« und »Erwachsenen-Haushalte« sind möglich. Datenbasis: MiD 2008.

### 11.1.3 Wahl der Verkehrsmittel und Lebensphase

Die Autoverfügbarkeit ist ausschlaggebend dafür, wie der Modal Split, also die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel, aussieht. Gerade das Auto fördert eine flexible Verwendung, es kommt komplexen Alltagsabläufen entgegen und erlaubt eine autonome Zeit- und Wegekettengestaltung. Und vor allem vereinfacht das Auto eine routinemäßige Nutzung. Es wird im Alltag oft verwendet, ohne im Einzelnen über Alternativen nachzudenken. Ist das Auto erst einmal verfügbar, drängt es andere Verkehrsmittel häufig an den Rand; in der Verkehrs- und Mobilitätsforschung wird daher vom »Kuckuckseffekt« infolge der Anschaffung eines Automobils gesprochen.

Auch wenn der Siedlungstyp und die Einkommenssituation der Haushalte die wahrscheinlich wichtigsten Einflussfaktoren für die Wahl der Verkehrsmittel sind, spielt die Lebensphase ebenfalls eine große Rolle. Es sind die Jüngeren, die noch nicht über ein eigenes Auto ver-

fügen und einen besonders hohen Anteil am sogenannten Umweltverbund haben. Das heißt: Sie nutzen ihre Muskelkraft und den Öffentlichen Verkehr häufiger als fast alle anderen Altersgruppen. Daneben kommen auch Rentner auf hohe Anteile beim Umweltverbund. In Tabelle 3 werden die Modal Split-Anteile je Lebensphase und in Abhängigkeit vom Siedlungsraum für das Jahr 2008 ersichtlich. In allen Siedlungsräumen steigt der Anteil des MIV von Lebensphase zu Lebensphase bis zum Rentenbeginn. Die Erwachsenenhaushalte sind besonders auto-affin, während die Studenten- und Alleinerziehendenhaushalte am stärksten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen (müssen). ► Tab 3

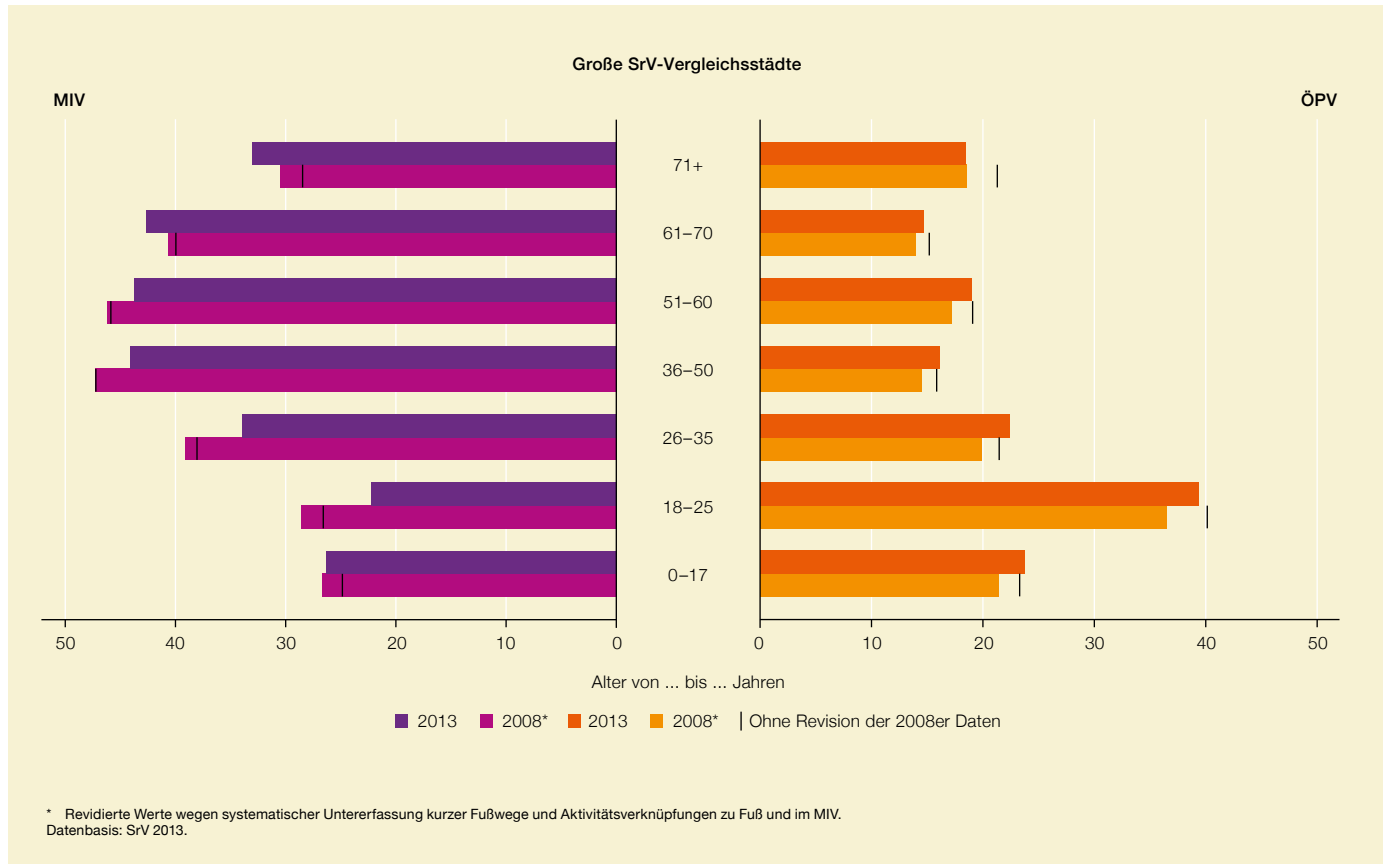
### 11.1.4 Mobilität im Zeitverlauf

Jüngere Verkehrserhebungen geben Anzeichen dafür, dass sich am Zusammenhang zwischen Lebensphasen und der Wahl der verschiedenen Verkehrsmittel künftig etwas ändern wird. Grund ist der demografische Wandel. Zwar wird

der Anteil älterer Verkehrsteilnehmer sukzessive steigen und damit das Verkehrsgeschehen insgesamt gedämpft werden, weil die beruflichen Wege wegfallen. Doch zugleich werden die künftigen »Jungen Alten« auf einem erhöhten Aktivitätsniveau länger mobil sein. Denn die künftigen Rentner werden zu einem größeren Teil als die Vorgängergenerationen erfahrene Autofahrer sein und mit hohen Führerscheinquoten die Erwerbsarbeitsphase hinter sich lassen. Bereits zwischen 2002 und 2008 ist ihr MIV-Wegeanteil überproportional gestiegen, was auch aktuelle Daten der SrV-Erhebung von 2013 im Städtevergleich bestätigen. ► Abb 5

Die demografisch bedingten Veränderungen im Verkehr sind in letzter Zeit in den Fokus der Aufmerksamkeit geraten. Die Daten aus den vorliegenden Verkehrserhebungen lassen zunächst Kontinuität und eine fast verblüffende Stabilität in der Mobilität vermuten. Doch schon vertiefende Analysen der Durchschnittswerte nach räumlichen und ein-

▶ Abb 5 Modal Split MIV und ÖPV nach Personengruppen 2008 und 2013 – in Prozent



kommensstrukturellen Kriterien zeigen, wie bunt und breit gefächert das Bild tatsächlich ist. Globale Durchschnittszahlen verdecken diese Differenzen oft. Was fehlt, ist eine Ergänzung der bestehenden Verkehrserhebungen durch eine qualitative Komponente. Hilfreich könnten dabei Daten sein, mit denen auch Veränderungen im Verkehrsverhalten in Abhängigkeit von Siedlungsentscheidungen, Haushaltszusammensetzung und Lebensphase sowie der Kostenentwicklungen identifiziert werden können.

Möglicherweise verstärken sich die bestehenden Unterschiede noch, etwa zwischen Kernstädten und ländlichen Regionen, zwischen Geringverdienern und Haushalten mit einem hohen verfügbaren Einkommen sowie innerhalb der Abfolge der Lebensphasen. Bei den Jünge-

ren mehren sich die Hinweise, dass die Informations- und Kommunikationstechnik die Bewegung im Raum grundlegend ändert und das Auto zugleich seinen Status als bevorzugtes Prestigeobjekt einbüßt. Eine Reihe von zusätzlichen Unsicherheiten und Gefährdungen der Grundlagen der modernen Mobilität zeichnen sich ab. Der Verkehr kommt an seiner Dekarbonisierung nicht vorbei; der Klimaschutz verlangt eine beschleunigte Abkehr vom Öl als Energieträger. Zu erwarten sind nicht nur weitere Kostensteigerungen im motorisierten Individualverkehr durch Straßenbenutzungsgebühren und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Mit verkehrs- und umweltpolitischen Hoffnungen sind vor allem intermodale Mobilitätsdienstleistungen – also die Verknüpfung verschie-

dener Verkehrsmittel in einem integrierten Angebot – verbunden, die eine Alternative zum privaten Auto bieten können. Der Aufwand der Raumüberwindung könnte insgesamt deutlich zunehmen und damit die soziale Schere zwischen Hochmobilen einerseits und eingeschränkt Mobilen andererseits noch weiter auseinandergehen lassen.



## 11.2 Berufspendler

Frank Schüller,  
Christian Wingerter

Destatis

Deutschland erlebt seit 2005 einen Beschäftigungsboom. Mit dem starken Beschäftigungszuwachs hat auch die Zahl der Pendlerinnen und Pendler zugenommen. Ergebnisse hierzu liefert der Mikrozensus, der alle vier Jahre (zuletzt 2012) die Erwerbstätigen nach ihrem Arbeitsweg befragt (zum Mikrozensus siehe Kapitel 2.1, Seite 44, Info 1). Der Zuwachs bei den Pendlern kann jedoch nur näherungsweise geschätzt werden, da die Beantwortung der Frage im Mikrozensus freiwillig ist und nicht alle Betroffenen erfasst werden können. Schätzt man die Veränderung zwischen 2004 und 2012, so ist die Zahl der Pendler mit rund 11 % ähnlich stark gestiegen wie die Zahl der Erwerbstätigen insgesamt.

Die seit 2005 gestiegene Zahl der Beschäftigten ist nicht einhergegangen mit größeren Pendeldistanzen: Die Anteile der Pendler nach Entfernung blieben in den letzten Jahren nahezu unverändert. Keinen Arbeitsweg hatten 2012 knapp 5 % der Erwerbstätigen, da sie auf demselben Grundstück wohnten und arbeiteten. In einem Umkreis von weniger als 10 Kilometern zu ihrer Wohnung lag die Arbeitsstätte für fast die Hälfte (49 %) der Beschäftigten. Rund 27 % hatten täglich 10 bis 24 Kilometer in eine Richtung zu pen-

deln und 17 % mussten täglich einen mindestens 25 Kilometer langen Weg zur Arbeit zurücklegen. Davon waren 4 % Fernpendler mit einer einfachen Wegstrecke von mindestens 50 Kilometern. ▶ [Abb 1](#)

Der Zeitaufwand für den täglichen Weg zur Arbeit hat sich im Vergleich zu 2004 etwas erhöht – trotz unveränderter durchschnittlicher Distanzen. Gut 70 % der Erwerbstätigen in Deutschland benötigten 2012 weniger als 30 Minuten auf ihrem Weg zur Arbeit (2004: 77 %), 23 % davon sogar weniger als 10 Minuten (2004: 28 %). Zwischen 30 und 60 Minuten benötigten knapp 22 % der Pendler. Der Anteil dieser Personen ist etwas gestiegen, 2004 hatte er noch bei 18 % gelegen. Nur 5 % der Erwerbstätigen benötigten täglich mindestens eine Stunde auf dem einfachen Weg zur Arbeit; dieser Anteil war ebenso hoch wie 2004. Der durchschnittlich längere Zeitaufwand könnte das Resultat stärker ausgelasteter Verkehrswege sein oder eines Umstiegs auf Verkehrsmittel, mit denen man länger braucht, um zur Arbeit zu kommen.

Bei der Verkehrsmittelwahl kam es in den betrachteten acht Jahren auch nur zu marginalen Veränderungen. Ein Trend weg vom motorisierten Individualverkehr und hin zu umweltfreundlicheren Alter-

### ▶ Info

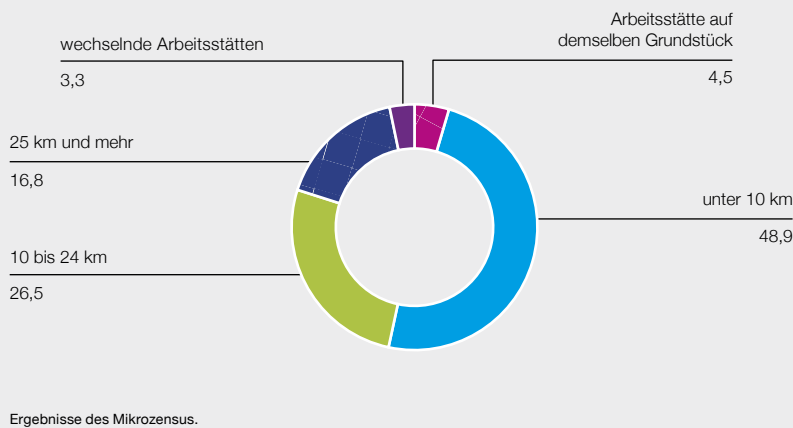
#### Regionaldatenbank und Regionalatlas

Der Datenreport enthält als Sozialbericht für Deutschland vorwiegend Angaben auf Bundesebene oder in länderweiser Gliederung. Die einzelnen Bundesländer sind jedoch nicht gleich beschaffen und auch innerhalb eines Landes gibt es Metropolregionen und strukturschwache Regionen, die unterschiedliche Wirtschafts- und Lebensbedingungen mit sich bringen.

Ein breit gefächertes Datenangebot in regionaler Gliederung bietet die amtliche Regionalstatistik der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder. Eine Vielzahl dieser regionalstatistischen Tabellen ist online über die **Regionaldatenbank Deutschland** verfügbar. Der Tabellenabruf erfolgt unentgeltlich und kann variabel an den individuellen Bedarf angepasst werden. Weitere Informationen finden Sie im Internet unter [www.destatis.de](http://www.destatis.de)

Hier finden Sie auch einen **interaktiven Regionalatlas** als Gemeinschaftsprodukt der Statistischen Ämter des Bundes und der Länder. Er veranschaulicht in Form von thematischen Karten über 80 Indikatoren zu einer Vielzahl von Themenbereichen der amtlichen Statistik für alle Bundesländer, Regierungsbezirke sowie Landkreise und kreisfreien Städte Deutschlands. Für jede Karte gibt es ein großes Spektrum an Interaktionsmöglichkeiten für die Visualisierung und Abfrage der Informationen. Neben einer kartografischen Darstellung ist auch eine Darstellung der Indikatorwerte in Tabellenform wählbar.

► Abb 1 Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsstätte 2012 – Anteile in Prozent



## ► Info 1

**Siedlungsstrukturelle Kreistypen**

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung unterscheidet insgesamt neun Kreistypen. Sie definieren sich zunächst über ihre Zugehörigkeit zu einem größeren Raum. Bei diesen Räumen werden drei Typen unterschieden: **Agglomerations- oder Ballungsräume** besitzen ein städtisches Zentrum mit mindestens 300 000 Einwohnern und eine Dichte von mindestens 300 Einwohnern je Quadratkilometer. **Verstädterte Räume** verfügen über eine Stadt mit Zentrumsfunktion mit mindestens 100 000 Einwohnern und eine Einwohnerdichte von mindestens 150 Personen je Quadratkilometer. **Ländliche Räume** haben keine Großstadt als Oberzentrum und zudem eine geringe Einwohnerdichte.

Die Kreise werden danach unterschieden, ob sie selbst eine Großstadt sind und wie hoch ihre Einwohnerdichte ist. Auf Basis dieser Unterscheidung und dem Typus des zugehörigen Raumes können die neun Kreistypen gebildet werden. So gibt es in den Agglomerations- und verstärkerten Räumen neben den Kernstädten auch Kreise unterschiedlicher Einwohnerdichte. Das heißt zum Beispiel, dass dünn besiedelte ländliche Kreise danach unterschieden werden, ob sie in einem Agglomerations-, städtischen oder ländlichen Raum liegen.

nativen lässt sich nicht beobachten. Rund 14 % der Erwerbstätigen nutzten 2012 ein öffentliches Verkehrsmittel, 66 % fuhren im Auto, 9 % nahmen das Rad und ebenso 9 % gingen zu Fuß. Weitere 2 % nutzten Krafträder oder andere Verkehrsmittel.

Möglicherweise ist die regionale Infrastruktur sowohl an Arbeitsplätzen als auch an Verkehrsmitteln und Verkehrswegen für das Pendelverhalten ausschlaggebender als zeitliche Faktoren. So mussten weniger als 10 % der Erwerbstätigen in den Stadtstaaten Berlin und Hamburg täglich mehr als 25 Kilometer zur Arbeit fahren

(Bundesdurchschnitt 17 %). Dennoch benötigten über 40 % der jeweiligen Stadtbewohner mindestens eine halbe Stunde für den Weg zur Arbeit, obwohl sie mehrheitlich eher kürzere Strecken zurücklegten (Bundesdurchschnitt 26 %).

Umgekehrt zeigt sich die Sogwirkung des großen Arbeitsplatzangebotes einer Großstadt wie Berlin: Von den in Brandenburg lebenden Erwerbstätigen mussten 22 % täglich das Bundesland wechseln (Bundesdurchschnitt: 5 %). Rund ein Viertel von ihnen hatte deshalb einen täglichen Arbeitsweg von mindestens

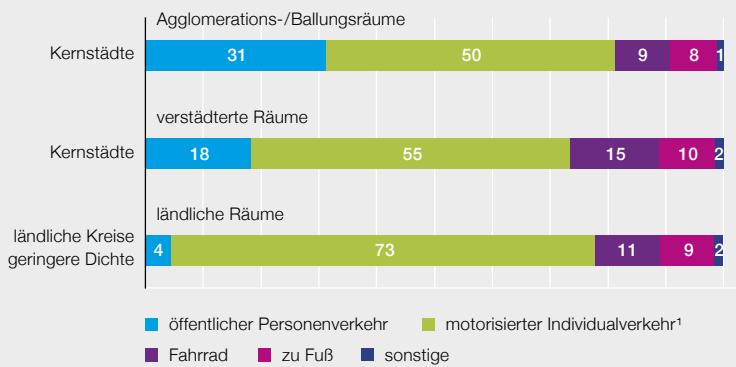
25 Kilometern je Wegstrecke. Entsprechend benötigten Brandenburger mit einem Anteil von 36 % häufiger als Erwerbstätige aus anderen Ländern eine halbe Stunde und länger für den Weg zur Arbeit. Im Bundesdurchschnitt traf dies nur auf gut ein Viertel (26 %) zu. Von den baden-württembergischen Erwerbstätigen mussten nur 21 % mindestens eine halbe Stunde pendeln, obwohl sie in einem großen Flächenland leben. Hier sind die Arbeitsplätze nicht auf einen Standort konzentriert, sondern auf mehrere Zentren (Stuttgart, Mannheim, Karlsruhe, Freiburg, Ulm) über das Land verteilt.

Auch bei der Verkehrsmittelwahl werden Unterschiede deutlich: In den Stadtstaaten Berlin und Hamburg mit ihrem gut ausgebauten Netz an öffentlichen Verkehrsmitteln nutzten immerhin 44 % beziehungsweise 41 % der Pendler diese Möglichkeit. Umgekehrt fuhren vier von fünf saarländischen Erwerbstätigen (81 %) mit dem Auto zur Arbeit. Besonders fahrradbegeistert waren die Bremerinnen und Bremer, von denen 20 % dieses Verkehrsmittel für den Arbeitsweg wählten.

Will man das Pendelverhalten regional differenziert betrachten und zusätzlich einen genaueren Blick auf Stadt-Land-Unterschiede werfen, so bietet sich hierzu die Verwendung einer Gliederungssystematik des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) aus dem Jahr 2009 an, die dem Mikrozensus 2012 hinterlegt ist. Dabei werden Regionen anhand der Bevölkerungsdichte und der Einwohnerzahl ihrer jeweiligen Zentren eingeteilt in Agglomerationsbeziehungsweise Ballungsräume, verstärkte und ländliche Räume. Durch diese Unterscheidung wird klar, welche Bedeutung die Nähe eines städtischen Zentrums und die Siedlungsdichte für die regionale Vernetzung des Arbeitsmarktes und die vorhandene Verkehrsinfrastruktur hat. ► Info 1

Beim Zeitaufwand für das tägliche Pendeln fällt der deutliche Unterschied zwischen Ballungsräumen auf der einen Seite und verstärkten und ländlichen

► Abb 2 Verkehrsmittelwahl der Erwerbstätigen 2012



1 Pkw-Selbstfahrer, Pkw-Mitfahrer und Krafträder.  
Ergebnisse des Mikrozensus.

Regionen auf der anderen Seite auf. Zwischen 28 % und 35 % der Erwerbstätigen brauchten je nach Kreistyp in den Ballungsgebieten 30 Minuten und mehr für eine Strecke. In den verstäderten Räumen wie auch auf dem Land lagen die entsprechenden Anteile nur zwischen 20 % und 23 %. Sehr kurze Pendelzeiten unter 10 Minuten sind überraschenderweise eher in ländlichen Räumen ohne ein größeres Oberzentrum verbreitet. Dort benötigten knapp 30 % der Erwerbstätigen maximal 10 Minuten zum Arbeitsplatz. Ähnlich sah dies in den Kreisen außerhalb der Kernstädte der verstäderten Regionen aus. In den Ballungsräumen außerhalb der Kernstädte hatten dagegen nur gut 22 % solch kurze Pendelzeiten. Erwerbstätige in den Kernstädten hatten mit Anteilen von 15 % in den Ballungsräumen und 20 % in den verstäderten Regionen noch seltener kurze Pendelzeiten unter 10 Minuten.

Bei der Verkehrsmittelwahl heben sich die Kernstädte der Ballungs- wie auch der verstäderten Räume von den sie umgebenden Kreisen beziehungsweise rein ländlichen Räumen deutlich ab. In den Zentren nutzte nur rund jeder zweite ein Auto auf dem Weg zur Arbeit. In den

sonstigen Gebieten fuhren mehr als 70 % der Erwerbstätigen mit dem Pkw zur Arbeit, unabhängig davon, wie weit dieser Weg war. In den Zentren der großen Ballungsräume wurden dafür die öffentlichen Verkehrsmittel noch häufiger genutzt als in den verstäderten Regionen: Ein knappes Drittel (31 %) benutzte dort Busse und Bahnen. Mehr als die Hälfte davon (16 %) war mit U- und Straßenbahnen unterwegs. In den Zentren verstädterter Räume wurden zwar mit 18 % auch häufiger öffentliche Verkehrsmittel genutzt, sie spielten aber keine so herausragende Rolle. Hier fuhren die Erwerbstätigen häufiger mit dem Fahrrad zur Arbeit oder gehen sogar zu Fuß (25 %; in den Zentren der Ballungsgebiete: 17 %). Offensichtlich spielten dabei die geringeren Entfernungen zwischen Arbeitsplatz und Wohnung und allgemein für das Fahrrad günstigere Verkehrsbedingungen eine Rolle. ► Abb 2

Beim öffentlichen Fernverkehr zeigen sich weitere Hinweise auf einen Einfluss der Infrastruktur: In den Ballungsräumen mit einem meist gut ausgebauten Verkehrsnetz nutzten zwischen 6 % und 8 % Eisen- und S-Bahn. Nur 2 % bis 3 % waren es in den verstäderten und ländlichen Räumen.

## 11.3 Regionale Disparitäten\*

\*Überarbeitung der Version, die 2013 unter Mitarbeit von Roland Habich erstellt wurde.

Annette Spellerberg  
Technische Universität Kaiserslautern

WZB/SOEP

Ökonomische und demografische Prozesse tragen zu einer stärkeren Auseinanderentwicklung der unterschiedlichen Räume in Deutschland bei. Die wirtschaftsstärksten Agglomerationen sind zu Metropolregionen avanciert und erhalten verstärkte Aufmerksamkeit. Abwanderung, Alterung und periphere Lage sind dagegen Merkmale problematischer Wirtschafts- und Lebensräume. In einigen strukturschwachen Regionen sind bereits heute technische und kulturelle Infrastrukturen kaum noch tragfähig und grundlegende Dienstleistungen kaum aufrechtzuerhalten. Wachsende regionale Ungleichheiten beinhalten die Gefahr, Räume zu schaffen, in denen die Menschen schlechtere Lebenschancen vorfinden und von der allgemeinen Entwicklung abgekoppelt werden.

Auf EU-Ebene und auf Bundesebene wurde bislang mit enormen Ausgleichszahlungen und Förderungen schrittweise eine wirtschaftliche und soziale Annäherung von Staaten und Regionen erreicht. Die auf »Gleichwertigkeit« ausgelegten Regulierungsmechanismen auf staatlicher und europäischer Ebene können Disparitäten jedoch nur in bedingtem Maße und zunehmend schlechter ausgleichen. Unter dem Motto »Stärken stärken« sollen Fördermittel vorrangig in Metropolregionen gelenkt werden. Diese Regionen sollen mit ihrer Kraft auch die weniger starken mitziehen und zu weiterer Entwicklung befähigen. In den Diskussionen zur Raumentwicklung steht infolgedessen das verfassungsmäßig verankerte Leitbild der gleichwertigen Lebensbedingungen in den Regionen in Frage und Mindeststandards einer ausreichenden Daseinsvorsorge werden in den Mittelpunkt gerückt.

Regionen versuchen sich unter den veränderten Rahmenbedingungen neu aufzustellen, Potentiale zu ermitteln, diese gezielt zu fördern und eine zukunftsfähige Entwicklung anzustoßen. Akteure aus Wirtschaft und Wirtschaftspolitik orientieren sich an einer Stärkung regionaler Cluster, der Koppelung von Forschung,

Existenzgründung und Verwertungsketten oder Regionalmarketing. Vorhandenes Humanvermögen, ziviles Engagement, Infrastruktur und politische Akteure beeinflussen maßgeblich die regionalen Entwicklungen. Für die Sicherung von Lebensstandard und Lebensqualität spielen Regionen damit eine zunehmende Rolle.

Um die Lebensverhältnisse in den Regionen zu ermitteln, werden im Folgenden Bevölkerung und Bevölkerungsentwicklung, Wirtschaftskraft, Haushaltseinkommen sowie die Wohnverhältnisse untersucht. Schließlich wird gezeigt, wie die Bevölkerung in verschiedenen regionalen Räumen ihre Lebensbedingungen wahrnimmt und bewertet. Ein Ziel der empirisch orientierten Bestandsaufnahme regionaler Disparitäten besteht darin zu überprüfen, inwieweit sich die Lebensbedingungen in den Regionen West- und Ostdeutschlands immer noch voneinander unterscheiden.

### 11.3.1 Siedlungsstruktur und Bevölkerungsdichte

Regionen werden unterschiedlich definiert. Sie beziehen sich in verwaltungspolitischer Hinsicht auf eine mittlere Ebene zwischen der Gemeinde und dem Bundesland, das heißt auf Länder, Bezirke und Kreise. Zugleich wird mit Region ein Verflechtungsraum bezeichnet, der wirtschaftlich, geografisch und kulturell bestimmt ist. Bislang liegen jedoch nur für verwaltungsmäßig abgegrenzte Raumeinheiten ausreichend statistische Informationen zu Lebensbedingungen und Lebensstandard vor.

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) unterteilt darüber hinaus in Zentral-, Zwischen- und Peripherieräume. Daneben wird zwischen den drei siedlungsstrukturellen Typen Agglomeration, verstädterter und ländlicher Raum unterschieden, die in einem zweiten Schritt tiefer gegliedert werden: Agglomerationen in Kernstädte, hoch verdichtete Kreise, verdichtete Kreise und ländliche Kreise (die durchaus in großer Nähe zu Agglomerationen existie-

ren, zum Beispiel rund um Berlin oder auch Braunschweig). Die verstärkerten Räume werden unterteilt in Kernstädte mit mehr als 100 000 Einwohnern, verdichtete Kreise und ländliche Kreise. Im ländlichen Raum gibt es Kreise höherer (zwischen 100 und 150 Einwohner pro Quadratkilometer) und geringerer Dichte (unter 100 Einwohner pro Quadratkilometer). In neueren Berichten wird dagegen lediglich zwischen vier Kreistypen unterschieden: kreisfreie Großstädte, städtische Kreise, ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen sowie dünn besiedelte ländliche Kreise.

Die Daten in Tabelle 1 dokumentieren eine der vielfältigen regionalen Gliederungsmöglichkeiten. Bereits hier wird ersichtlich, dass in den unterscheidbaren Räumen unterschiedliche Lebensbedingungen vorzufinden sind. Überwiegend städtische Gemeinden machten 2013 zwar nur ein Fünftel der Gesamtfläche Deutschlands aus; hier lebten aber zwei Drittel der Bevölkerung und befanden sich drei Viertel aller Arbeitsplätze. Im Gegensatz dazu nahm der ländliche Raum zwar 60 % der Fläche ein, dort lebten allerdings nur 18 % der Bevölkerung, die lediglich 10 % aller Arbeitsplätze vorfanden. Fast die Hälfte der Bürger lebte in sehr zentralen Orten, jeder Vierte in peripheren oder sehr peripheren Orten. ▶ [Tab 1](#)

Einige Kreise im ostdeutschen Norden und in Niedersachsen wiesen eine Bevölkerungsdichte von weniger als 50 Einwohner pro Quadratkilometer auf (Prignitz 37 E/km<sup>2</sup>, Altmarkkreis Salzwedel 38 E/km<sup>2</sup>, Ostprignitz-Ruppin 41 E/km<sup>2</sup>, Uckermark 40 E/km<sup>2</sup>, Lüchow-Dannenberg 40 E/km<sup>2</sup>, Ludwigslust-Parchim 45 E/km<sup>2</sup>). Am dichtesten besiedelt sind die Städte München (4468 E/km<sup>2</sup>), Berlin (3785 E/km<sup>2</sup>) und Herne (3006 E/km<sup>2</sup>) mit mehr als 3000 Einwohnern pro Quadratkilometer. Wie Daten des BBSR zeigen, haben die dünn besiedelten Kreise zwischen 2011 und 2012 an Bevölkerung verloren, während die dicht besiedelten Kreise an Bevölkerung gewonnen haben.

▶ **Tab 1 Siedlungsstrukturelle Typisierung der Gemeindeverbände, Anteil der Gemeinden 2013 – in Prozent**

| Siedlungsstrukturelle Typisierung       | Fläche      | Bevölkerung | Beschäftigte |
|---|-------------|-------------|--------------|
| <b>Insgesamt</b>                        |             |             |              |
| Sehr peripher                           | 18,9        | 4,2         | 3,0          |
| Peripher                                | 43,3        | 20,8        | 18,2         |
| Zentral                                 | 26,3        | 28,2        | 26,8         |
| Sehr zentral                            | 11,6        | 46,9        | 52,0         |
| <b>Darunter</b>                         |             |             |              |
| <b>Überwiegend ländlich, insgesamt</b>  | <b>59,9</b> | <b>17,7</b> | <b>10,4</b>  |
| Sehr peripher                           | 17,3        | 3,1         | 1,9          |
| Peripher                                | 31,5        | 9,7         | 5,9          |
| Zentral                                 | 10,5        | 4,5         | 2,5          |
| Sehr zentral                            | 0,6         | 0,4         | 0,2          |
| <b>Teilweise städtisch, insgesamt</b>   | <b>19,9</b> | <b>15,3</b> | <b>14,0</b>  |
| Sehr peripher                           | 1,4         | 0,8         | 0,9          |
| Peripher                                | 9,1         | 6,4         | 6,7          |
| Zentral                                 | 7,8         | 6,4         | 5,2          |
| Sehr zentral                            | 1,7         | 1,7         | 1,4          |
| <b>Überwiegend städtisch, insgesamt</b> | <b>20,2</b> | <b>67,0</b> | <b>75,5</b>  |
| Sehr peripher                           | 0,2         | 0,3         | 0,3          |
| Peripher                                | 2,8         | 4,7         | 5,7          |
| Zentral                                 | 7,9         | 17,3        | 19,1         |
| Sehr zentral                            | 9,3         | 44,7        | 50,4         |

Datenbasis: Laufende Raumbearbeitung des BBSR, Raumtypen 2010.

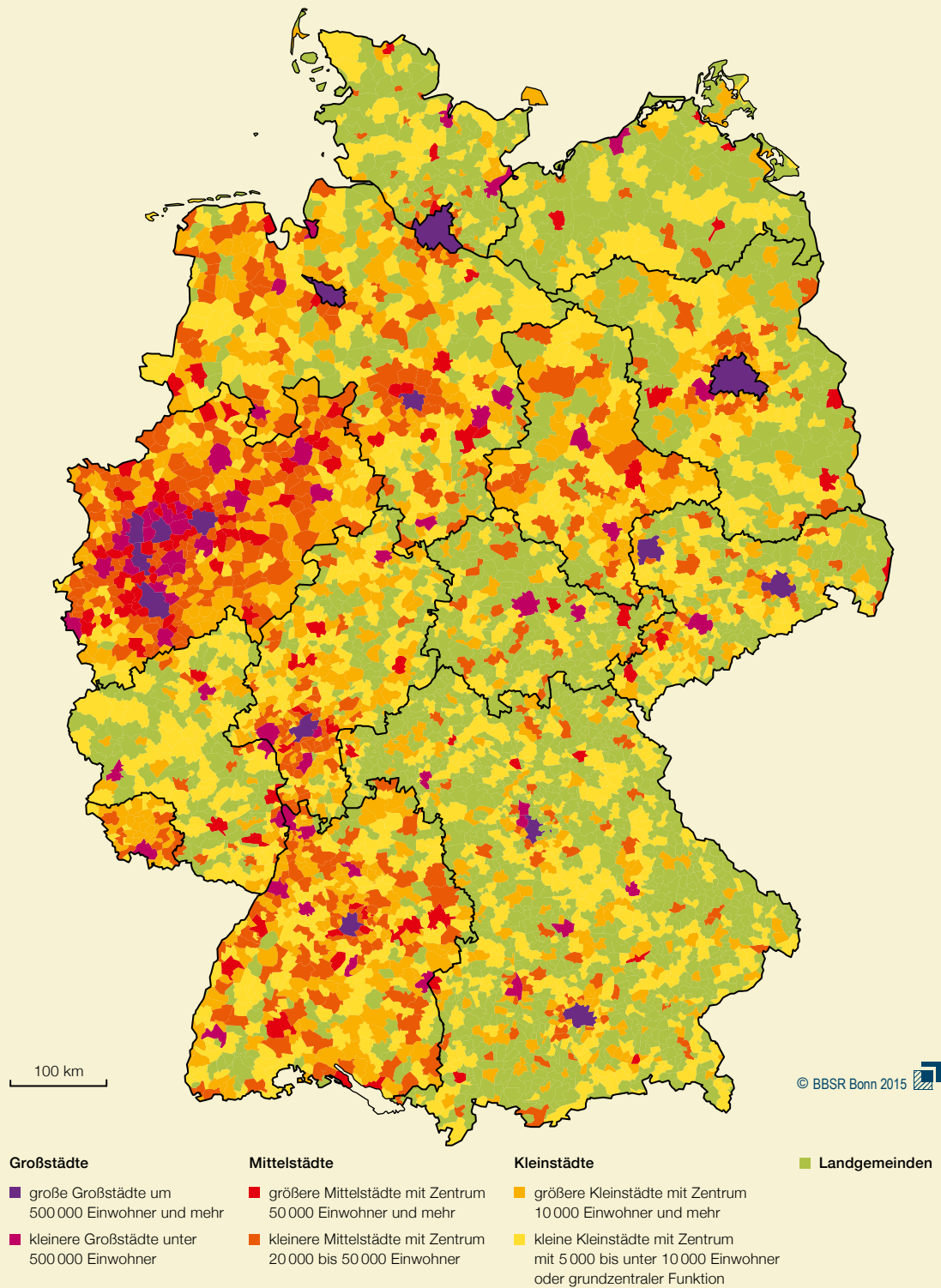
Eine dünne Besiedlung ist neben einem durch Land- und Forstwirtschaft geprägten Siedlungs- und Landschaftsraum der entscheidende Indikator für ländliche Regionen. Der Anteil der in der Landwirtschaft Beschäftigten war dabei deutschlandweit mit 0,8 % im Jahr 2012 sehr gering. Nur noch in einem Landkreis (Rhein-Pfalz-Kreis) ging der Anteil über die Zehn-Prozent-Marke hinaus. Ostdeutsche Länder hatten mit Ausnahme von Sachsen einen vergleichsweise hohen Anteil an ländlichen Regionen. In westdeutschen Bundesländern wiesen Bayern, Niedersachsen und Schleswig-Holstein einen beachtlichen Anteil ländlicher Gebiete auf.

Abbildung 1 stellt dar, wie sich die Bundesrepublik Deutschland gegenwärtig von Großstädten bis hin zu ländlichen Gemeinden strukturiert. Durch die Darstellung werden unabhängig von admini-

nistrativen Grenzen genauere Beschreibungen ländlicher Räume möglich und Probleme insbesondere peripherer Gebiete bis auf Gemeindeebene deutlicher erkennbar. ▶ [Abb 1](#)

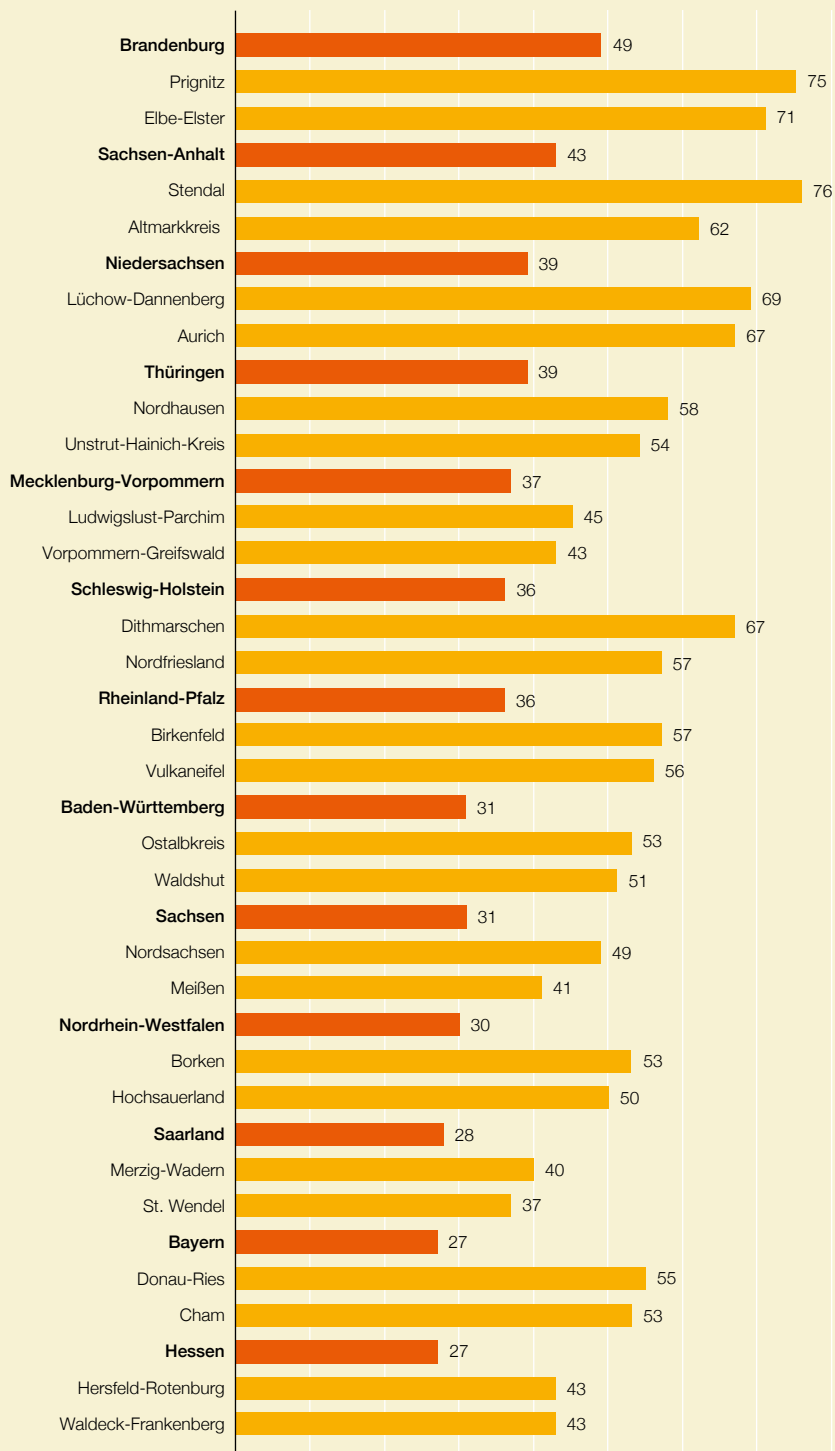
Im innerdeutschen Maßstab zeigt sich, dass sich überdurchschnittliche Distanzen zum nächsten Oberzentrum oder zur nächsten Autobahn negativ auf die Lebensbedingungen auswirken. Sie behindern wirtschaftliche Ansiedlungen, Absatzmärkte und Zugangschancen der Bevölkerung zu Infrastrukturen. Die periphere Lage eines Kreises wird an der durchschnittlichen Pkw-Fahrzeit vom Kreis zum nächsten Oberzentrum gemessen. In ländlichen Räumen hat der Pkw eine höhere Bedeutung, um die Einrichtungen von Oberzentren (zum Beispiel Theater, Museen, Fachkliniken, Hochschulen oder Regionalbehörden) zu errei-

► Abb 1 Stadt- und Gemeindetypen 2015



Datenbasis: Laufende Raubeobachtung des BBSR.  
Geometrische Grundlage: BKG, Gemeinden und Gemeindeverbände, 31.12.2013.

► **Abb 2** Durchschnittliche Pkw-Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum 2014 – in Minuten



Datenbasis: BBSR, INKAR online 2015.

chen als in dichter besiedelten Regionen, in denen der öffentliche Nahverkehr ausgebaut ist und zudem kurze Taktzeiten aufweist (siehe Kapitel 11.1.1).

In Abbildung 2 sind in jedem Bundesland die Kreise mit den längsten Fahrzeiten zum nächsten Oberzentrum aufgeführt. Dünne Besiedlung und landschaftliche Besonderheiten (beispielsweise in den Mittelgebirgen und den Alpen) erhöhen die Fahrzeiten. In ostdeutschen ländlichen Kreisen ist die Distanz zu einem Oberzentrum im Mittel höher als in ländlichen Kreisen Westdeutschlands. Insbesondere Sachsen-Anhalt und deutlich abgeschlagen Brandenburg sind im Mittel durch lange Fahrzeiten geprägt. In den Kreisen Stendal und Prignitz beträgt die durchschnittliche Fahrtzeit zum nächsten Oberzentrum etwa eineinviertel Stunden. Eine noch kleinräumigere Betrachtung nach Gemeinden ergibt im Maximum eine Fahrtzeit von 103 Minuten (Seehausen in Sachsen-Anhalt). ► [Abb 2](#)

Die Wirtschaftskraft, gemessen am Bruttoinlandsprodukt (BIP) 2012, ist in 19 der 26 schwer erreichbaren Kreise niedriger als im jeweiligen Landesdurchschnitt. Somit besteht ein fast durchgehender Zusammenhang zwischen peripheren Lagen und eigener Wirtschaftskraft.

Ein bedeutendes Problem stellt der Ärztemangel dar. In dünn besiedelten ländlichen Kreisen musste im Jahr 2012 ein Arzt in Ostdeutschland etwa 741 Einwohner versorgen gegenüber 416 Personen in kreisfreien Großstädten. In Westdeutschland war der Unterschied mit 692 Patienten in dünn besiedelten ländlichen Kreisen gegenüber 413 in kreisfreien Großstädten etwas geringer. Zudem lag die Einwohnerdichte mit 146 Personen pro Quadratkilometer in Ostdeutschland 2012 deutlich niedriger als in Westdeutschland (260), was längere Fahrzeiten zu Patienten bedeutet. Der in den 2000er-Jahren konstatierte Rückgang der Versorgungsgrade ist jedoch nicht länger festzustellen. Von 2007 bis 2012 stieg der Anteil an Ärzten in den dünn besiedelten ländlichen Kreisen mit 2 % im Westen und 1,6 % in Ostdeutsch-

land leicht an, wenn auch weniger deutlich als in den kreisfreien Großstädten (6,3 % im Westen und 5,2 % im Osten).

### 11.3.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungsentwicklung verlief in den verschiedenen regionalen Typen im letzten Jahrzehnt unterschiedlich. In Ostdeutschland (ohne Berlin) ist durch die geringe Geburtenrate und die fortwährende Ost-West-Wanderung seit 1990 ein erheblicher Bevölkerungsverlust zu konstatieren, der sich zuletzt mit einem weiteren Rückgang von etwa 3 % zwischen 2007 und 2013 fortsetzte. Dies betrifft alle Kreistypen, mit Ausnahme der kreisfreien Großstädte, die im selben Zeitraum ein Bevölkerungswachstum von über 4 % verzeichneten. Es zogen vermehrt junge Menschen in Großstädte, sodass in jüngerer Zeit in Berlin, Leipzig und Dresden ein Bevölkerungswachstum beobachtet wurde. Abbildung 3 stellt die Bevölke-

rungsentwicklung von 2007 bis 2013 und als Prognose von 2009 bis 2030 dar. ▶ Abb 3

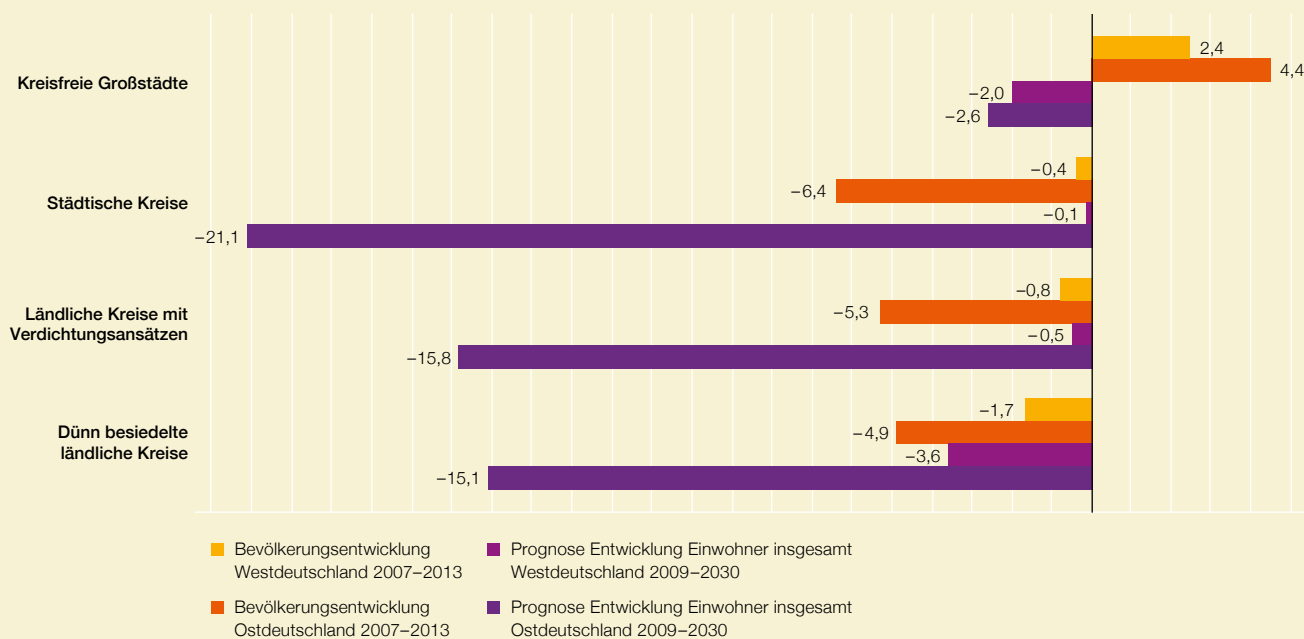
Die Schrumpfung von 2007 bis etwa 2013 betraf vor allem Kernstädte in verdichteten Räumen; hier setzten sich die dramatischen Verluste der 1990er- und frühen 2000er-Jahre nicht mehr im gleichen Tempo fort, aber die Entwicklung blieb im negativen Bereich. So lag der Bevölkerungsverlust zwischen den Jahren 1995 bis 2005 in einigen Ostdeutschen Städten wie Frankfurt (Oder), Cottbus und Halle bei über -15 %, von 2007 bis 2012 betrug der Verlust jeweils »nur« noch unter -6 %. Magdeburg konnte nach einem Rückgang von -11 % zwischen 1995 und 2005 sogar mit 0,1 % leicht hinzugewinnen.

Bevölkerungsverluste verzeichneten auch die ohnehin sehr dünn besiedelten ländlichen Räume im Norden und im Westen Thüringens sowie entlang der Elbe in Sachsen-Anhalt. Die verdichteten

Kreise in verdichteten Räumen wiesen nach zunächst herben Verlusten zwischen 1991 und 2005 in den letzten Jahren einen weniger dramatischen Bevölkerungsverlust auf. Hohe Werte galten insbesondere für die Kreise Oberspreewald-Lausitz, Spree-Neiße, Uckermark, Mansfeld-Südharz, Stendal, und Weißenfels. Insgesamt verloren Gemeinden und Gemeindeverbände in Ostdeutschland auch zwischen 2007 und 2012 durchschnittlich -6,5 % ihrer Bevölkerung, sodass sich die Schrumpfung der 1990er-Jahre fortsetzte und eine regionale Polarisierung der demografischen Entwicklung zu konstatieren war. Nach den Prognosen wird sich die Schrumpfung in vielen ostdeutschen Regionen in den nächsten 20 Jahren sogar noch weiter beschleunigen.

Mit Ausnahme der Großstädte war in Westdeutschland für 2007 bis 2013 ebenfalls eine rückläufige Entwicklung zu

▶ Abb 3 Bevölkerungsentwicklung 2007–2013 und Prognose 2009–2030 — in Prozent



Datenbasis: BBSR (Hrsg) 2015: Wachsen oder schrumpfen; INKAR 2012.



beobachten, diese fiel jedoch wesentlich geringer aus. Die These einer generellen Reurbanisierung in Deutschland, eines Zuzugs in die Stadtkerne, wird durch die Daten lediglich angedeutet. Kernstädte in Agglomerationsräumen verzeichneten von 1990 bis 2013 keinen Bevölkerungsgewinn, verbuchten jedoch in den Jahren 2007 bis 2013 ein leichtes Plus von 0,5 % pro Jahr. Die unterschiedlichen Aussagen 1990 bis 2013 und 2007 bis 2013 weisen auf die Bedeutung des gewählten Ausgangszeitpunkts hin. In den 1990er-Jahren fanden in West- wie in Ostdeutschland – auch wegen der Eigenheimzulage und wegen der Nachholerscheinungen in Ostdeutschland – Suburbanisierungsprozesse in großem Umfang statt. Seit etwa 2005 wird die Reurbanisierung beobachtet, die auf die wachsende ökonomische, soziale und kulturelle Bedeutung von Städten und den relativen Bedeutungsverlust ländlicher Räume hinweist. Wirtschaftsstärke und/oder attraktive Städte konnten somit bislang von überregionalen Wanderungsbewegungen profitieren. In den nächsten zwei Jahrzehnten wird wegen der geburtenschwächeren Jahrgänge junger Erwachsener aber wieder ein Verlust von – 1,5 % prognostiziert.

Die demografischen Prozesse lassen sich kaum noch zuverlässig berechnen, sodass Prognosen über zukünftige Entwicklungen mit Vorsicht betrachtet werden sollten. Unter konstanten Bedingungen – also ohne große Flüchtlings- und Wanderungsbewegungen – stehen erheblichen regionalen Schrumpfungprozessen auch Regionen mit wachsenden Bevölkerungszahlen gegenüber. Entsprechende Prognosen aus dem BBSR beschreiben ein Entwicklungsszenario, das von rückläufigen Bevölkerungszahlen bis über – 30 % etwa im brandenburgischen Kreis Oberspreewald-Lausitz bis zu einem regionalen Bevölkerungswachstum bis zu 21 % im Landkreis München reicht. Wegen des Zustroms der Zuwandernden in die westdeutschen Städte verstärkt sich die sehr ungleiche Bevölkerungsentwicklung in den Regionen Deutschlands.

Mit Schrumpfungprozessen gehen in zahlreichen Regionen zudem zwei Veränderungen der heute bestehenden Altersstruktur einher; zum einen die »Unterjüngung« und zum anderen die »Überalterung« der Gesellschaft. Insbesondere in stark schrumpfenden Räumen wird sich die Zahl der älteren Personen ab 60 Jahren bis zum Jahr 2030 um bis zu 75 % im Vergleich zu 2009 erhöhen. Dies trifft gleichermaßen auf west- wie ostdeutsche Städte und Kreise zu. Eine starke Alterung ist nur in solchen Räumen der Fall, in denen in der weiteren Bevölkerungsentwicklung eine Zunahme der älteren Bevölkerung zeitgleich mit einer deutlichen Unterjüngung einhergeht, also mit einer rapiden Abnahme jüngerer Bevölkerungsgruppen durch Geburtenrückgang und/oder durch massive Abwanderungen in wohlhabendere beziehungsweise attraktivere Regionen und Städte. Unter den Kreisen, in denen laut Prognosen im Jahr 2030 mehr als 40 % der Bevölkerung über 60 Jahre alt sein werden, sind nahezu ausschließlich ostdeutsche Kreise zu finden sowie einige ehemalige westdeutsche Zonenrandgebiete. Der »älteste« Kreis Deutschlands wird demnach die kreisfreie Stadt Suhl in Thüringen (52 %) sein, gefolgt von den eher peripheren brandenburgischen Kreisen Oberspreewald-Lausitz, Elbe-Elster, Uckermark, Prignitz und Spree-Neiße (jeweils um 50 %).

Vom BBSR wird vorhergesagt, dass die Altersgruppe der Personen unter 20 Jahren wegen des Geburtenrückgangs Anfang der 1990er-Jahre und der Wanderungsverluste in Ostdeutschland bis 2030 um weitere – 11 % zurückgehen wird. Während diese Altersgruppe in den ostdeutschen Großstädten zunehmen wird, wird die Abnahme in den übrigen Kreisen etwa – 20 % betragen. Diese Verschiebungen der Bevölkerungsstruktur werden enorme kommunale Anstrengungen im Bereich der Daseinsvorsorge und Infrastruktur fordern. In Westdeutschland ist wegen der derzeitigen Zuwanderung und deren ungleicher Verteilung über Länder und Kommunen eine verlässliche Aussage über junge Menschen derzeit kaum möglich.

### 11.3.3 Wirtschaftskraft und Beschäftigung

Das Bruttoinlandsprodukt, die Beschäftigungsquote und die Arbeitslosigkeit geben Auskunft über die Wirtschaftskraft einer Region. Die Deindustrialisierung Ostdeutschlands und der ökonomische Rückstand kommen nach wie vor in einem niedrigeren Bruttoinlandsprodukt zum Ausdruck. So variierte das BIP 2012 von 48 000 Euro pro Erwerbstätigem in Thüringen bis zu 70 500 Euro pro Erwerbstätigen in Hessen und 81 300 Euro pro Erwerbstätigen in Hamburg.

Hessen, Bayern und Baden-Württemberg waren die Flächenländer mit dem höchsten Wohlstand gemessen am BIP, in kleinräumiger Betrachtung wiesen die westdeutschen Kreise Ingolstadt, München, Wolfsburg und der Main-Taunus-Kreis das höchste BIP auf (jeweils über 100 000 Euro). Die wirtschaftsschwächsten Landkreise in Ostdeutschland waren Eisenach, Gera sowie Havelland mit jeweils unter 44 000 Euro. ▶ Tab 2

In Ländern mit einem hohen BIP ist die Arbeitslosigkeit deutlich niedriger als in Ländern mit einem niedrigen BIP. Somit ist die Arbeitslosigkeit in Ostdeutschland deutlich höher als im Westen Deutschlands und im Norden etwas höher als im Süden. Während in Baden-Württemberg, Bayern und Rheinland-Pfalz die Arbeitslosenquoten 2012 bei maximal 4,2 % lagen, betragen sie in den ostdeutschen Ländern maximal 9,7 % (Mecklenburg-Vorpommern).

Im Hinblick auf die Beschäftigtenquoten zeigt sich, dass in Westdeutschland und Ostdeutschland die kreisfreien Großstädte hinter den anderen Kreistypen liegen. Sie wiesen 2012 mit 51 % die niedrigsten Werte auf. Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen konnten in Ost- und Westdeutschland deutlich bessere Beschäftigungschancen bieten.

Die Beschäftigungsquote von Frauen unterschied sich in Westdeutschland im Jahr 2012 nicht stark nach Kreistypen und lag zwischen 44 % und 46 %. In Ostdeutschland war die Frauenerwerbstätigkeit immer noch weiter verbreitet als im

► **Tab 2 Bruttoinlandsprodukt pro Erwerbstätigen nach Bundesländern und ihren stärksten beziehungsweise schwächsten Kreisen 2012 – in 1 000 Euro je Erwerbstätigen**

| Gebiet                     |                  | BIP         |
|----------------------------|------------------|-------------|
| <b>Bundesgebiet</b>        | <b>Bund</b>      | <b>64,1</b> |
| <b>Hamburg</b>             |                  | <b>81,3</b> |
| <b>Hessen</b>              |                  | <b>70,5</b> |
| Werra-Meißner-Kreis        | Landkreis        | 56,4        |
| Vogelsbergkreis            | Landkreis        | 56,7        |
| Hochtaunuskreis            | Landkreis        | 90,3        |
| Main-Taunus-Kreis          | Landkreis        | 106,5       |
| <b>Baden-Württemberg</b>   |                  | <b>68,2</b> |
| Heilbronn                  | kreisfreie Stadt | 53,7        |
| Konstanz                   | Landkreis        | 57,2        |
| Stuttgart                  | kreisfreie Stadt | 81,6        |
| Heilbronn                  | Landkreis        | 91,8        |
| <b>Bayern</b>              |                  | <b>68,1</b> |
| Weiden i.d.O.              | kreisfreie Stadt | 50,2        |
| Freyung-Grafenau           | Landkreis        | 52,9        |
| München                    | Landkreis        | 114,2       |
| Ingolstadt                 | kreisfreie Stadt | 117,8       |
| <b>Bremen</b>              |                  | <b>66,9</b> |
| <b>Nordrhein-Westfalen</b> |                  | <b>66,0</b> |
| Bottrop                    | kreisfreie Stadt | 50,3        |
| Herne                      | kreisfreie Stadt | 54,5        |
| Düsseldorf                 | kreisfreie Stadt | 82,7        |
| Bonn                       | kreisfreie Stadt | 83,4        |
| <b>Rheinland-Pfalz</b>     |                  | <b>61,9</b> |
| Trier-Saarburg             | Landkreis        | 51,2        |
| Kaiserslautern             | kreisfreie Stadt | 51,6        |
| Mainz-Bingen               | Landkreis        | 78,4        |
| Ludwigshafen am Rhein      | kreisfreie Stadt | 99,4        |
| <b>Saarland</b>            |                  | <b>61,8</b> |
| Merzig-Wadern              | Landkreis        | 56,8        |
| Neunkirchen                | Landkreis        | 60,4        |
| Saarlouis                  | Landkreis        | 62,9        |
| Saarpfalz-Kreis            | Landkreis        | 63,2        |

Datenbasis: INKAR 2015 online.

| Gebiet                        |                  | BIP         |
|-------------------------------|------------------|-------------|
| <b>Niedersachsen</b>          |                  | <b>61,2</b> |
| Delmenhorst                   | kreisfreie Stadt | 47,0        |
| Osterholz                     | Landkreis        | 49,5        |
| Salzgitter                    | kreisfreie Stadt | 78,6        |
| Wolfsburg                     | kreisfreie Stadt | 105,0       |
| <b>Berlin</b>                 |                  | <b>59,9</b> |
| <b>Schleswig-Holstein</b>     |                  | <b>58,6</b> |
| Ostholstein                   | Landkreis        | 50,7        |
| Plön                          | Landkreis        | 53,8        |
| Dithmarschen                  | Landkreis        | 63,8        |
| Steinburg                     | Landkreis        | 69,0        |
| <b>Brandenburg</b>            |                  | <b>53,3</b> |
| Havelland                     | Landkreis        | 43,4        |
| Cottbus                       | kreisfreie Stadt | 44,9        |
| Dahme-Spreewald               | Landkreis        | 71,0        |
| Spree-Neiße                   | Landkreis        | 90,9        |
| <b>Sachsen-Anhalt</b>         |                  | <b>52,3</b> |
| Halle (Saale)                 | kreisfreie Stadt | 47,3        |
| Harz                          | Landkreis        | 49,1        |
| Börde                         | Landkreis        | 59,9        |
| Saalekreis                    | Landkreis        | 65,5        |
| <b>Mecklenburg-Vorpommern</b> |                  | <b>50,5</b> |
| Vorpommern-Greifswald         | Landkreis        | 45,1        |
| Schwerin                      | kreisfreie Stadt | 47,5        |
| Nordwestmecklenburg           | Landkreis        | 55,2        |
| Rostock                       | kreisfreie Stadt | 56,8        |
| <b>Sachsen</b>                |                  | <b>49,2</b> |
| Erzgebirgskreis               | Landkreis        | 45,6        |
| Bautzen                       | Landkreis        | 46,5        |
| Görlitz                       | Landkreis        | 52,1        |
| Leipzig                       | Landkreis        | 55,3        |
| <b>Thüringen</b>              |                  | <b>48,0</b> |
| Eisenach                      | kreisfreie Stadt | 39,6        |
| Gera                          | kreisfreie Stadt | 43,2        |
| Jena                          | kreisfreie Stadt | 54,3        |
| Saalfeld-Rudolstadt           | Landkreis        | 54,5        |

► **Tab 3 Beschäftigtenindikatoren im regionalen Vergleich 2012 – in Prozent**

|   | Beschäftigtenquote <sup>1</sup> | Anteil weibliche Beschäftigte | Anteil hochqualifizierte Beschäftigte |
|---|---------------------------------|-------------------------------|---------------------------------------|
| <b>Westdeutschland</b>                    |                                 |                               |                                       |
| Kreisfreie Großstädte                     | 51,2                            | 46,3                          | 17,2                                  |
| Städtische Kreise                         | 54,8                            | 44,2                          | 10,6                                  |
| Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen | 55,4                            | 44,8                          | 7,3                                   |
| Dünn besiedelte ländliche Kreise          | 54,4                            | 45,4                          | 6,6                                   |
| <b>Ostdeutschland</b>                     |                                 |                               |                                       |
| Kreisfreie Großstädte                     | 50,5                            | 51,9                          | 19,3                                  |
| Städtische Kreise                         | 58,7                            | 48,4                          | 10,8                                  |
| Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen | 59,5                            | 47,7                          | 10,6                                  |
| Dünn besiedelte ländliche Kreise          | 57,4                            | 48,3                          | 9,4                                   |

<sup>1</sup> Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort je 100 Einwohner im erwerbsfähigen Alter.  
Datenbasis: INKAR 2014.

► **Tab 4** Entwicklung der Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten nach Ländern und Kreisen mit niedrigsten und höchsten Werten 2007–2012 — in Prozent

| Gebiet                     |                  |             |
|----------------------------|------------------|-------------|
| <b>Berlin</b>              |                  | <b>13,6</b> |
| <b>Hamburg</b>             |                  | <b>10,7</b> |
| <b>Niedersachsen</b>       |                  | <b>10,3</b> |
| Osterode am Harz           | Landkreis        | -5,1        |
| Salzgitter                 | kreisfreie Stadt | -0,1        |
| Vechta                     | Landkreis        | 21,2        |
| Wolfsburg                  | kreisfreie Stadt | 25,0        |
| <b>Bayern</b>              |                  | <b>9,4</b>  |
| Kronach                    | Landkreis        | -0,2        |
| Coburg                     | Landkreis        | 0,6         |
| Pfaffenhofen a.d.Ilm       | Landkreis        | 20,9        |
| Erding                     | Landkreis        | 35,9        |
| <b>Schleswig-Holstein</b>  |                  | <b>7,8</b>  |
| Flensburg                  | kreisfreie Stadt | -1,6        |
| Segeberg                   | Landkreis        | 5,3         |
| Neumünster                 | kreisfreie Stadt | 10,7        |
| Nordfriesland              | Landkreis        | 10,8        |
| <b>Rheinland-Pfalz</b>     |                  | <b>7,4</b>  |
| Südwestpfalz               | Landkreis        | 0,3         |
| Frankenthal (Pfalz)        | kreisfreie Stadt | 1,6         |
| Donnersbergkreis           | Landkreis        | 12,8        |
| Alzey-Worms                | Landkreis        | 13,6        |
| <b>Baden-Württemberg</b>   |                  | <b>7,0</b>  |
| Rastatt                    | Landkreis        | 1,2         |
| Zollernalbkreis            | Landkreis        | 2,8         |
| Hohenlohekreis             | Landkreis        | 14,0        |
| Heilbronn                  | Landkreis        | 14,5        |
| <b>Nordrhein-Westfalen</b> |                  | <b>6,8</b>  |
| Herne                      | kreisfreie Stadt | -3,1        |
| Remscheid                  | kreisfreie Stadt | 0,2         |
| Kleve                      | Landkreis        | 11,2        |
| Heinsberg                  | Landkreis        | 13,9        |
| <b>Hessen</b>              |                  | <b>6,7</b>  |
| Offenbach am Main          | kreisfreie Stadt | -1,7        |
| Wiesbaden                  | kreisfreie Stadt | 2,1         |
| Hersfeld-Rotenburg         | Landkreis        | 10,4        |
| Main-Taunus-Kreis          | Landkreis        | 14,2        |

| Gebiet                        |                  |             |
|-------------------------------|------------------|-------------|
| <b>Bremen</b>                 |                  | <b>6,4</b>  |
| Bremen                        | kreisfreie Stadt | 5,8         |
| Bremerhaven                   | kreisfreie Stadt | 9,6         |
| <b>Brandenburg</b>            |                  | <b>6,3</b>  |
| Cottbus                       | kreisfreie Stadt | -3,5        |
| Frankfurt (Oder)              | kreisfreie Stadt | 0,0         |
| Dahme-Spreewald               | Landkreis        | 12,2        |
| Havelland                     | Landkreis        | 16,7        |
| <b>Sachsen</b>                |                  | <b>5,9</b>  |
| Vogtlandkreis                 | Landkreis        | 1,1         |
| Erzgebirgskreis               | Landkreis        | 2,0         |
| Nordsachsen                   | Landkreis        | 8,1         |
| Leipzig                       | kreisfreie Stadt | 11,4        |
| <b>Saarland</b>               |                  | <b>5,3</b>  |
| Neunkirchen                   | Landkreis        | 2,4         |
| Saarlouis                     | Landkreis        | 3,1         |
| Regionalverband Saarbrücken   | Landkreis        | 6,5         |
| St. Wendel                    | Landkreis        | 9,6         |
| <b>Thüringen</b>              |                  | <b>4,5</b>  |
| Suhl                          | kreisfreie Stadt | -7,7        |
| Gera                          | kreisfreie Stadt | -4,2        |
| Ilm-Kreis                     | Landkreis        | 16,9        |
| Jena                          | kreisfreie Stadt | 17,4        |
| <b>Mecklenburg-Vorpommern</b> |                  | <b>4,0</b>  |
| Nordwestmecklenburg           | Landkreis        | -1,2        |
| Schwerin                      | kreisfreie Stadt | -1,1        |
| Vorpommern-Greifswald         | Landkreis        | 7,2         |
| Rostock                       | kreisfreie Stadt | 8,1         |
| <b>Sachsen-Anhalt</b>         |                  | <b>3,2</b>  |
| Dessau-Roßlau                 | kreisfreie Stadt | -2,7        |
| Stendal                       | Landkreis        | 0,1         |
| Börde                         | Landkreis        | 7,2         |
| Anhalt-Bitterfeld             | Landkreis        | <b>10,5</b> |

Datenbasis: INKAR 2014.

Westen Deutschlands und wies daher generell ein höheres Niveau auf, zwischen knapp 48 % in ländlichen Kreisen mit Verdichtungsansätzen und 52 % in Großstädten. Im Vergleich zu 2010 erhöhte sich der Anteil weiblicher Beschäftigter in den Kreistypen beider Landesteile nicht.

Großstädte zeichneten sich durch einen überdurchschnittlich hohen Anteil und ein starkes Wachstum an hochquali-

fizierten Beschäftigten aus (17 % in westdeutschen und sogar 19 % in ostdeutschen Großstädten). Bei diesem Indikator lagen insbesondere die dünn besiedelten ländlichen Kreise deutlich zurück (7 % West und 9 % Ost). ► [Tab 3](#)

Die Anzahl der Beschäftigten stieg im Zeitraum 2007 bis 2012 in allen Bundesländern. Dabei war der Zuwachs für Ostdeutschland mit 6,8 % etwas niedriger als

der Zuwachs für Westdeutschland mit 7,9 %. Die höchsten Zugewinne konnten die Stadtstaaten Berlin und Hamburg sowie Niedersachsen mit jeweils über 10 % verzeichnen. Die niedrigsten Werte waren für Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen mit Werten zwischen 3 % und 4,5 % zu vermelden. Zugleich haben einzelne Kreise an Beschäftigten eingebüßt und andere enorm

► **Tab 5** Atypische Beschäftigung im regionalen Vergleich 2007–2012 – in Prozent

|   | Aufstocker<br>2012 | Kurzarbeiter<br>2012 | Entwicklung Minijobs<br>(ausschließlich)<br>2007–2012 | Entwicklung Minijobs<br>(Nebenverdienst)<br>2007–2012 |
|---|--------------------|----------------------|---|---|
| <b>Westdeutschland</b>                    |                    |                      |   |   |
| Kreisfreie Großstädte                     | 27,1               | 1,9                  | 1,6   | 22,5  |
| Städtische Kreise                         | 29,2               | 2,4                  | -1,7  | 23,6  |
| Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen | 31,5               | 2,5                  | 0,1   | 32,4  |
| Dünn besiedelte ländliche Kreise          | 31,2               | 1,4                  | -0,8  | 36,2  |
| <b>Ostdeutschland</b>                     |                    |                      |   |   |
| Kreisfreie Großstädte                     | 32,3               | 1,4                  | -0,1  | 32,7  |
| Städtische Kreise                         | 34,9               | 3,0                  | -12,1   | 27,5  |
| Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen | 31,3               | 4,1                  | -8,7  | 31,3  |
| Dünn besiedelte ländliche Kreise          | 33,0               | 2,7                  | -5,1  | 37,0  |

Datenbasis: INKAR 2014.

► **Tab 6** Lebensstandard im regionalen Vergleich 2012

|   | Haushaltseinkommen   | Arbeitnehmerentgelte    | Ein- und<br>Zweifamilienhäuser | Wohnfläche        |
|---|----------------------|-------------------------|--------------------------------|-------------------|
|   | in Euro je Einwohner | in Euro je Arbeitnehmer | in %                           | in m <sup>2</sup> |
| <b>Westdeutschland</b>                    |                      |                         |                                |                   |
| Kreisfreie Großstädte                     | 1735,3               | 3483,0                  | 64,4                           | 42,2              |
| Städtische Kreise                         | 1805,2               | 3127,9                  | 85,6                           | 48,5              |
| Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen | 1764,9               | 2943,5                  | 89,8                           | 50,9              |
| Dünn besiedelte ländliche Kreise          | 1696,1               | 2847,8                  | 90,6                           | 52,4              |
| <b>Ostdeutschland</b>                     |                      |                         |                                |                   |
| Kreisfreie Großstädte                     | 1451,6               | 2838,6                  | 57,2                           | 40,9              |
| Städtische Kreise                         | 1467,5               | 2426,5                  | 77,1                           | 43,7              |
| Ländliche Kreise mit Verdichtungsansätzen | 1488,1               | 2448,3                  | 83,0                           | 44,3              |
| Dünn besiedelte ländliche Kreise          | 1471,7               | 2418,9                  | 87,0                           | 45,2              |

Datenbasis: INKAR 2014.

hingezuwonnen, mit dem Spitzenreiter Erding in Bayern (35,9 %). ► [Tab 4](#)

Mit diesen Zuwächsen gehen allerdings auch zunehmende Anteile von atypischer Beschäftigung in Form von Aufstockern, Kurzarbeitern und Minijobbern einher. So fanden sich 2012 in Ostdeutschland mit über 33 % generell höhere Anteile an sogenannten Aufstockern. In den Kreisen Suhl, Cottbus und Saale-Holzland-Kreis gingen bereits knapp 40 % der Bezieher von Arbeitslosengeld II einer finanziell nicht ausreichenden Beschäftigung nach, sodass ihr Gehalt aufgestockt werden musste. Minijobs insgesamt verloren an Bedeutung, im Nebenverdienst wiesen Minijobs dagegen deutliche

Steigerungsraten bis zu 36 % in westdeutschen und 37 % in ostdeutschen ländlichen Kreisen von 2007 bis 2012 auf. ► [Tab 5](#)

### 11.3.4 Lebensstandard

Für die Betrachtung des Lebensstandards werden die Indikatoren Haushaltseinkommen und Arbeitnehmerentgelte herangezogen. Bezogen auf die Flächenstaaten liegen diese in Hessen, Baden-Württemberg und Bayern über denjenigen in den norddeutschen Ländern. Die Arbeitnehmerentgelte (Bruttolöhne und -gehälter sowie Sozialbeiträge der Arbeitgeber) differierten 2012 um etwa je 600 Euro zwischen Schleswig-Holstein und Hessen und zwischen Großstädten und ländlichen

Kreisen in Westdeutschland. In Ostdeutschland waren kaum länderspezifische Unterschiede festzustellen; die Entgelte lagen dabei zwischen 2 500 Euro in Brandenburg (durch die Nähe zu Berlin bedingt) und 2 450 Euro in Mecklenburg-Vorpommern. Nach Kreistypen waren jedoch erhebliche Divergenzen festzustellen. Nach wie vor besteht ein ausgeprägtes Einkommensgefälle zwischen West- und Ostdeutschland. Bezüglich des Haushaltseinkommens fanden sich unter den 50 »ärmsten« Kreisen und Kreisregionen 41 ostdeutsche Regionen. Demgegenüber war unter den »reichsten« Regionen keine einzige ostdeutsche zu finden. Erst an 209. Stelle folgte mit dem Kreis Suhl ein ost-

► **Tab 7** Zufriedenheiten mit ausgewählten Lebensbedingungen nach Gemeindetypen 2003 und 2012 – Mittelwerte<sup>1</sup>

|   | Westdeutschland |             |                    |                   |              | Ostdeutschland |             |                    |                   |              |
|---|-----------------|-------------|--------------------|-------------------|--------------|----------------|-------------|--------------------|-------------------|--------------|
|   | Großstadt       | Mittelstadt | Größere Kleinstadt | Kleine Kleinstadt | Landgemeinde | Großstadt      | Mittelstadt | Größere Kleinstadt | Kleine Kleinstadt | Landgemeinde |
| <b>Zufriedenheit mit dem Leben</b>                      |                 |             |                    |                   |              |                |             |                    |                   |              |
| 2003  | 5,3             | 5,4         | 5,7                | 5,3               | 5,9          | 5,2            | 5,2         | 5,4                | 5,0               | 5,1          |
| 2012  | 5,8             | 5,6         | 5,8                | 5,8               | 5,9          | 5,4            | 5,5         | 5,6                | 5,6               | 5,2          |
| <b>Zufriedenheit mit der Stadt/Gemeinde</b>             |                 |             |                    |                   |              |                |             |                    |                   |              |
| 2003  | 5,3             | 5,5         | 5,5                | 5,5               | 5,8          | 5,3            | 4,9         | 5,2                | 5,0               | 5,3          |
| 2012  | 5,5             | 5,6         | 5,6                | 5,8               | 5,9          | 5,6            | 5,5         | 5,7                | 5,6               | 5,9          |
| <b>Zufriedenheit mit Wohnumgebung</b>                   |                 |             |                    |                   |              |                |             |                    |                   |              |
| 2003  | 5,2             | 5,5         | 5,8                | 5,6               | 6,2          | 5,5            | 5,5         | 5,7                | 5,5               | 6,0          |
| 2012  | 5,7             | 5,7         | 5,9                | 5,9               | 5,9          | 5,9            | 5,7         | 5,9                | 6,1               | 6,1          |
| <b>Zufriedenheit mit Umweltbedingungen (z. B. Lärm)</b> |                 |             |                    |                   |              |                |             |                    |                   |              |
| 2003  | 4,7             | 5,2         | 5,5                | 5,5               | 6,1          | 4,9            | 5,2         | 5,7                | 5,4               | 5,6          |
| 2012  | 5,4             | 5,5         | 5,7                | 5,9               | 5,9          | 5,4            | 5,7         | 5,7                | 6,0               | 6,0          |

<sup>1</sup> Zufriedenheitsskala von 1 (=sehr unzufrieden) bis 7 (=sehr zufrieden).  
Datenbasis: LebensRäume 2003, 2012; eigene Berechnungen.

deutscher Kreis. Die Arbeitnehmerentgelte unterschieden sich entsprechend. Hierbei trat der Unterschied zwischen West- und Ostdeutschland in den jeweiligen Kreistypen deutlich stärker hervor als beim Haushaltseinkommen, das auch Transferzahlungen berücksichtigt. Angesichts geringerer Lebenshaltungskosten auf dem Land bedeuten die nominellen Unterschiede jedoch keine gleich starke Reduktion der Kaufkraft. ► [Tab 6](#)

Bei der Untersuchung der Haushaltseinkommen in den einzelnen Kreisen fällt auf, dass sich am oberen Ende der Rangfolge seit 15 Jahren dieselben Kreise befinden. Die höchsten Einkommen haben die Haushalte in den Landkreisen Heilbronn, Starnberg und München. Bis auf einige Ausnahmen bleiben auch die Strukturen am unteren Ende der Rangfolge erhalten. Weimar und Vorpommern-Greifswald weisen seit Jahren bundesweit die geringsten Haushaltseinkommen auf. Dabei sind besonders hohe Zuwächse bei den Haushaltseinkommen in den Kreisen zu verzeichnen, die ohnehin die höchsten Haushaltseinkommen aufweisen.

In Bezug auf den Wohnstandard holten die ostdeutschen Regionen mit einer durchschnittlichen Wohnfläche von 41 bis 45 Quadratmetern deutlich auf, wobei die regionsspezifischen Unterschiede 2012 nicht sehr ausgeprägt waren. Westdeutsche verfügten im Durchschnitt über 47,6 Quadratmeter, wobei sich die im Mittel größten Wohnungen erwartungsgemäß in den ländlichen Kreisen fanden.

### 11.3.5 Bewertung der räumlichen Lebensbedingungen

Der objektive Lebensstandard kommt auch in der Zufriedenheit der Bürger zum Ausdruck. So findet auch das Gefälle in den hier vorgestellten Regionstypen seinen Niederschlag im subjektiven Wohlbefinden. In Tabelle 7 werden dazu Zufriedenheitsbewertungen hinsichtlich ausgewählter Lebensbedingungen nach fünf grundlegenden Raumtypen von der Großstadt bis zur Landgemeinde präsentiert. Ostdeutsche Bürgerinnen und Bürger bewerteten in den Jahren 2003 und 2012 ihre Lebensqualität und ihren Wohnort fast durchweg kritischer als Westdeutsche, bei der Bewertung der

Wohnumgebung und der wahrgenommenen Umweltbedingungen fand hingegen eine Angleichung statt.

Sowohl in West- als auch in Ostdeutschland unterscheiden sich die Bewertungen des Wohnortes und die Lebenszufriedenheit nach dem Gemeindetyp. Ein klares und übergreifendes Muster zwischen den hier betrachteten Raumtypen lässt sich allerdings nicht feststellen. Dass die Umweltbedingungen vor allem in Großstädten zurückhaltend bewertet wurden, ist nachvollziehbar. In beiden Landesteilen erhielten die kleinen Gemeindetypen und ihre Umweltbedingungen die besten Bewertungen. Die Überschaubarkeit und geringere Belastung im Alltag gelten üblicherweise als Vorteile für das Alltagsleben in kleinen Kommunen. Im Kontrast hierzu steht jedoch die geringe Lebenszufriedenheit in den ländlichen Gemeinden Ostdeutschlands, die zusammenfassend den Lebensstandard und das Wohlbefinden misst. Es kann angenommen werden, dass sich die oben beschriebenen Struktur- und Ausstattungsprobleme negativ auf das subjektive Wohlbefinden auswirken. ► [Tab 7](#)